

Agglomerationsprogramm Chur 5. Generation

Massnahmendokumentation Siedlung, Landschaft und Verkehr – Version für die Beschlussfassung
26. Februar 2025



Auftraggeber

Kanton Graubünden
Amt für Raumentwicklung
Ringstrasse 10
7001 Chur

Steuerungsausschuss

Peter Camastral	Region Imboden
Sepp Föhn	Region Landquart
Karin Niederberger	Region Plessur
Richard Atzmüller	ARE GR
Thomas Schmid	AEV-GR
Reto Knuchel	TBA GR
Severin Gisler	TBA GR (beratend)
Boris Spycher	ARE GR (beratend)

Begleitgruppe

Fabian Disch	Region Landquart
Josef Nauer	Region Imboden
Nina Eichholz	Regionalplanung Plessur
Michael Ruffner	Regionalplanung Imboden, Landquart
Roland Arpagaus	Stadt Chur, TBD
Iris Florin	Stadt Chur, TBD
Fiona Stahlhut	Stadt Chur, Stadtentwicklung
Severin Gisler	TBA GR, Umsetzung AP
Andrea Obrecht	TBA GR, Strasse Technische Dienste
Andrea Strub	TBA GR, Langsamverkehr
Werner Glünkin	AEV GR
Alexandra Fröhlich	ANU GR
Boris Spycher	ARE GR

Projektteam (Auftragnehmende)

Andrina Pedrett
Beatrice Dürr
Janosch Thalmann
Ronja Häfeli
Cyril La Monica
Laura Herten

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

Inhaltsverzeichnis

1.	Massnahmenübersicht Vorgängergenerationen AP 1G / 2G / 4G	5
2.	Massnahmenübersicht AP 5G	6
	2.1 Siedlung und Landschaft	6
	2.2 Verkehr	8
3.	Siedlung	13
	S5.1 Innenentwicklung in spezifischen Gebieten kurzfristig, Folgeplanungen	13
	S5.2 Innenentwicklung in spezifischen Gebieten mittelfristig, Folgeplanungen	21
	S5.3 Regionales Arbeitszonenmanagement	25
	S5.4 Entwicklungsschwerpunkte Wohnen/Dienstleistung, Folgeplanungen	27
	S5.5 Entwicklungsschwerpunkte Arbeit, Folgeplanungen	37
	S5.6 Kriterien Einzonungen	44
	S5.7 Entwicklungsschwerpunkt Neugut	47
	S5.8 Aufwertung Grünräume im Siedlungsgebiet	54
	S5.9 Öffentlich zugängliche Freiräume im Siedlungsgebiet	56
	S5.10 Hitzeangepasste Gestaltung der Infrastruktur in Siedlungsräumen	59
	S5.11 Erfahrungsaustausch Siedlungs- und Verkehrsentwicklung	61
4.	Landschaft	63
	L5.1 Erlebbarer Flussraum	63
	L5.2 Siedlungsnaher Erholungsgebiete	66
	L5.3 Gestaltung Siedlungsränder	68
	L5.4 Pilot kommunale Biodiversitätsstrategie	70
5.	Öffentlicher Verkehr / Multimodalität	72
	ÖV5.1 Buserschliessung Tardis, Landquart	72
	ÖV5.2 Busoptimierungen (Verkehrsmanagement), Stadt Chur	76
	ÖV5.3 E-Mobilität Ortsbusse (Chur und Maienfeld)	79
	ÖV5.4 Neue Busführung Saltinisstrasse, Trimmis	83
	ÖV5.5 Pauschales Massnahmenpaket A, Aufwertung Bushaltestellen, kurzfristig	86
6.	Gesamtverkehr	91
	GV5.1 Verkehrsmanagement	91
	GV5.2 Parkraummanagement Tourismus	93
	GV5.3 Mobilitätsmanagement Tourismus	95

GV5.4	Qualitätsstandards Strassenraumgestaltung	97
GV5.5	Diskussionsrunde Tourismusverkehr	99
GV5.6	Kampagnen zur Förderung ÖV, Fuss- und Veloverkehr	101
GV5.7	Einbahnregime Welschdörfi, Stadt Chur	103
GV5.8	Umgestaltung Reichsgasse, Karlihof und Hof-Platz, Stadt Chur	106
GV5.9	Parkierungsmanagement, Stadt Chur	109
GV5.10	Umgestaltung Knoten Sägenstrasse/Schulsstrasse, Landquart	112
GV5.11	BGK Ring- und Kasernenstrasse, Stadt Chur	115
GV5.12	Pauschales Massnahmenpaket A, Aufwertung/Sicherheit Strassenraum: Strassenraumgestaltungen (BGK), kurzfristig	118
GV5.13	Pauschales Massnahmenpaket B, Aufwertung/Sicherheit Strassenraum: Strassenraumgestaltungen (BGK), mittelfristig	127
<hr/>		
7.	Motorisierter Individualverkehr	132
MIV5.1	Industriestrasse inkl. Knoten Freihofstr./Kantonsstr., Landquart	132
MIV5.2	Engpassbeseitigung Felsenaustrasse, Stadt Chur	136
<hr/>		
8.	Fuss- und Veloverkehr	139
FVV5.1	Fuss- & Veloverkehrskonzept für urbane Gemeinden	139
FVV5.2	Veloachse Nord-Süd (Obere Au - Rheinpromenade), Stadt Chur	141
FVV5.3	Veloachse Ost-West (Hauptbahnhof - Bahnhof Chur West), Stadt Chur	144
FVV5.4	Pauschales Massnahmenpaket A, Langsamverkehr: Velo- und Fussnetzinfrastuktur, kurzfristig	147
FVV5.5	Pauschales Massnahmenpaket B, Langsamverkehr: Velo- und Fussnetzinfrastuktur, mittelfristig	163
FVV5.6	Pauschales Massnahmenpaket A, Langsamverkehr: Alltagsveloverkehrsrouten, kurzfristig	171
FVV5.7	Pauschales Massnahmenpaket A, Langsamverkehr: Veloabstellanlagen und -stationen, kurzfristig	175
<hr/>		
9.	Verkehrssicherheit	178
VS5.1	Behebung Unfallschwerpunkte und -häufungsstellen	178
VS5.2	Schulwegsicherheit	180
VS5.3	Pauschales Massnahmenpaket A, Verkehrssicherheit: Schulwegsicherheit, kurzfristig	182

1. Massnahmenübersicht Vorgängergenerationen AP 1G / 2G / 4G

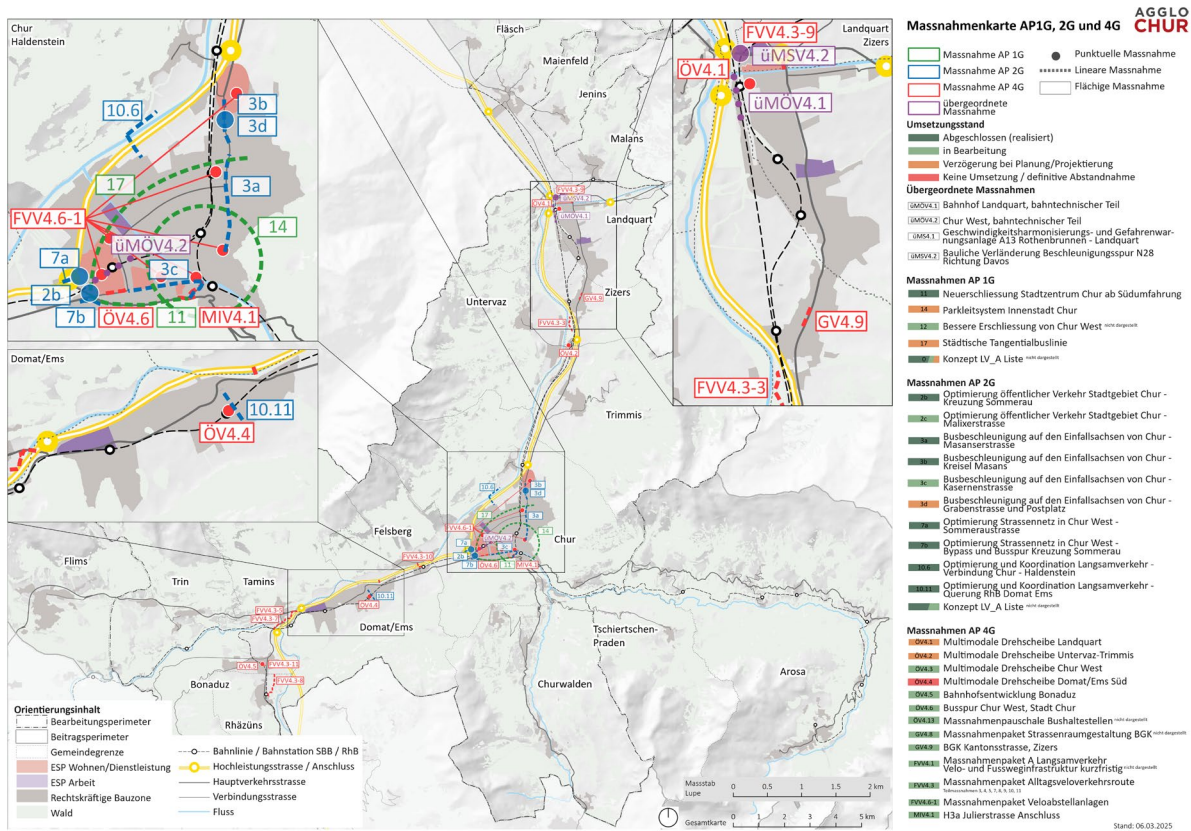


Abbildung 1: Massnahmenkarte AP 1G / 2G / 4G Agglomeration Chur (A3-Karte vgl. Kartendokumentation)

2. Massnahmenübersicht AP 5G

2.1 Siedlung und Landschaft

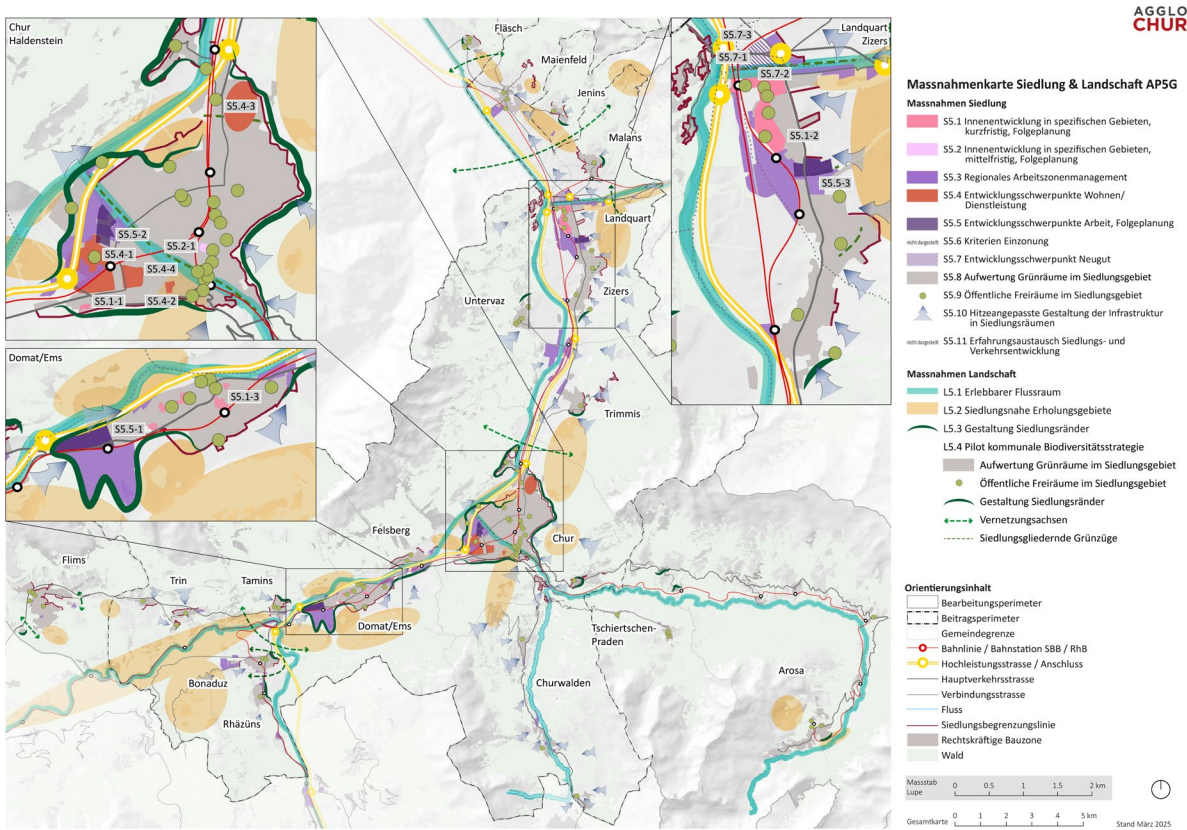


Abbildung 2: Massnahmenkarte Siedlung und Landschaft AP 5G Agglomeration Chur (A3-Karte vgl. Kartendokumentation)

Siedlung

ARE-Code	Nr. AP	Massnahmenbezeichnung	Priorität	Federführung	Beteiligte
NEU	S5.1	Innenentwicklung in spezifischen Gebieten kurzfristig, Folgeplanungen	A-Massnahme	Stadt Chur (SENT), Gemeinden Landquart, Zizers, Domat/Ems	Kanton (ARE), Regionen, Grundeigentümer
NEU	S5.2	Innenentwicklung in spezifischen Gebieten mittelfristig, Folgeplanungen	B-Massnahme		Kanton (ARE), Regionen, Grundeigentümer
NEU	S5.3	Regionales Arbeitszonenmanagement	A-Massnahme	Regionen, Stadt Chur (SENT)	Kanton, Region, Grundeigentümer
3901.4.047	S5.4	Entwicklungsschwerpunkte Wohnen / Dienstleistung, Folgeplanungen	A-Massnahme	Stadt Chur (SENT), Gemeinden Maienfeld und Malans	Kanton (ARE), Region Landquart, Gemeinde Landquart, Grundeigentümer
NEU	S5.5	Entwicklungsschwerpunkte Arbeit, Folgeplanungen	A-Massnahme	Gemeinden	Kanton (ARE), Regionen, Grundeigentümer
3901.4.049	S5.6	Kriterien Einzonungen	Daueraufgabe	Gemeinden	Kanton (ARE), Regionen
NEU	S5.7	Entwicklungsschwerpunkt Neugut	A-Massnahme	Region Landquart	Kanton (ARE), Gemeinden

ARE-Code	Nr. AP	Massnahmenbezeichnung	Priorität	Federführung	Beteiligte
					Maienfeld, Malans, Landquart
NEU	S5.8	Aufwertung Grünräume im Siedlungsgebiet	Daueraufgabe	Stadt Chur (SENT), Gemeinden Landquart, Domat/Ems, Zizers, Flims und Arosa	Kanton (ARE), Regionen
3901.4.052	S5.9	Öffentlich zugängliche Freiräume im Siedlungsgebiet	Daueraufgabe	Stadt Chur (SENT), Gemeinden Landquart, Zizers, Domat/Ems, Flims und Arosa	Kanton (ARE), Regionen
NEU	S5.10	Hitzeangepasste Gestaltung der Infrastruktur in Siedlungsräumen	Daueraufgabe	Stadt Chur (SENT), Gemeinden	Kanton (ARE), Regionen
NEU	S5.11	Erfahrungsaustausch Siedlungs- und Verkehrsentwicklung	A-Massnahme, evtl. Daueraufgabe	Kanton (ARE)	Kanton (TBA, AEV), Regionen, Gemeinden

Landschaft

ARE-Code	Nr. AP	Massnahmenbezeichnung	Priorität	Federführung	Beteiligte
3901.4.053	L5.1	Erlebbarer Flussraum	Daueraufgabe	Gemeinden	Kanton (ANU), Regionen
3901.4.054	L5.2	Siedlungsnaher Erholungsgebiete	Daueraufgabe	Gemeinden	Kanton (ANU), Regionen
3901.4.055	L5.3	Gestaltung Siedlungsränder	Daueraufgabe	Gemeinden	Kanton (ARE), Regionen
NEU	L5.4	Pilot kommunale Biodiversitätsstrategie	A-Massnahme	Kanton (ANU)	Kanton (ANU), Pilotgemeinden

2.2 Verkehr

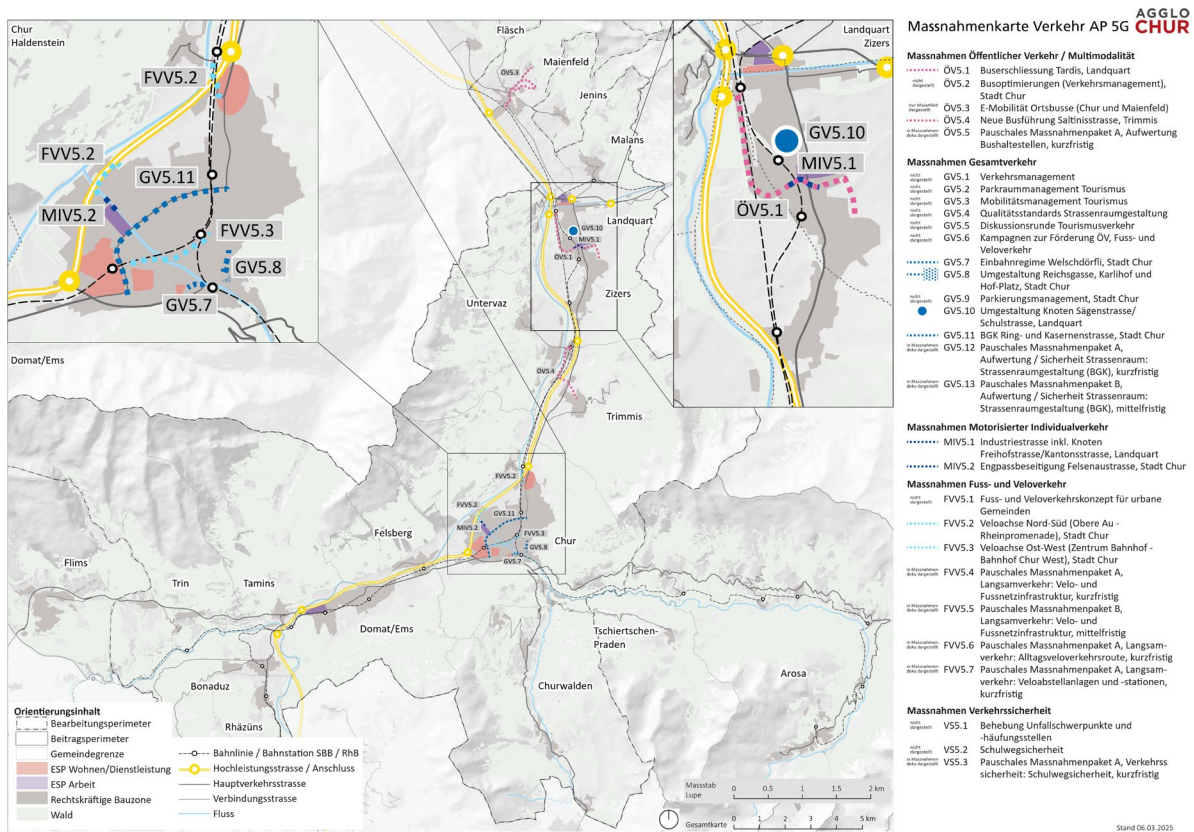


Abbildung 3: Massnahmenkarte Verkehr AP 5G Agglomeration Chur (A3 Karte vgl. Kartendokumentation)

Öffentlicher Verkehr / Multimodalität

ARE-Code	Nr. AP	Massnahmenbezeichnung	Priorität	Federführung	Beteiligte
3901.4.010	ÖV5.1	Buserschliessung Tardis, Landquart	A-Massnahme	Gemeinde Landquart	Kanton (AEV), in Koordination mit Gemeinde Zizers
3901.4.008	ÖV5.2	Busoptimierungen (Verkehrsmanagement), Stadt Chur	A-Massnahme	Stadt Chur (TBD)	Kanton (AEV)
3901.4.012	ÖV5.3	E-Mobilität Ortsbusse (Chur und Maienfeld)	A-Massnahme	Kanton (AEV)	PostAuto AG, Bus und Service AG
3901.4.009	ÖV5.4	Neue Busführung Saltinisstrasse, Trimmis	B-Massnahme	Gemeinde Trimmis	Kanton (AEV)
Neu	ÖV5.5-1	Bushaltestelle Wiss Hus Malix, Churwalden	A-Massnahme	Gemeinde Churwalden	Kanton (TBA), Kanton (AEV)
Neu	ÖV5.5-2	Bushaltestelle Rüti / In da Steina, Churwalden	A-Massnahme	Gemeinde Churwalden	Kanton (TBA), Kanton (AEV)
Neu	ÖV5.5-3	Bushaltestelle Nord, Rhäzüns	A-Massnahme	Gemeinde Rhäzüns	TBA, KAPO, AEV, Bus und Service AG

Gesamtverkehr / Motorisierter Individualverkehr / Verkehrssicherheit

ARE-Code	Nr. AP	Massnahmenbezeichnung	Priorität	Federführung	Beteiligte
3901.4.014	GV5.1	Verkehrsmanagement	A-Massnahme (Eigenleistung)	Kanton (TBA)	ASTRA, Kanton (AEV), Kantonspolizei, Regionen, Gemeinden

ARE-Code	Nr. AP	Massnahmenbezeichnung	Priorität	Federführung	Beteiligte
Neu	GV5.2	Parkraummanagement Tourismus	A-Massnahme (Eigenleistung)	Kanton (ARE)	Gemeinden Flims, Churwalden, Tschierschen-Praden, Arosa, Anbieter von privaten, öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen (u.a. Bergbahnen, Hotelleriebetriebe)
3901.4.016	GV5.3	Mobilitätsmanagement Tourismus	A-Massnahme (Eigenleistung)	Kanton (ARE)	Gemeinden, Grundeigentümer, Bergbahnen, Tourismusorganisationen
Neu	GV5.4	Qualitätsstandards Strassenraumgestaltung	A-Massnahme (Eigenleistung)	Kanton (TBA)	Gemeinden, ARE, ANU, Bevölkerung
Neu	GV5.5	Diskussionsrunde Tourismusverkehr	A-Massnahme (Eigenleistung)	Kanton (AEV)	Gemeinden, Tourismusorganisationen, Bergbahnen, Transportunternehmen, Kanton (TBA)
Neu	GV5.6	Kampagnen zur Förderung ÖV, Fuss- und Veloverkehr	A-Massnahme (Eigenleistung)	Kanton (AEV und TBA)	Gemeinden, Schulen, Amt für Volksschule und Sport, Gesundheitsamt, Pro Velo GR
3901.4.019	GV5.7	Einbahnregime Welschdörfli, Stadt Chur	A-Massnahme	Stadt Chur (TBD)	Kanton (AEV, TBA)
3901.4.023	GV5.8	Umgestaltung Reichsgasse, Karlihof und Hof-Platz, Stadt Chur	A-Massnahme	Stadt Chur (TBD)	-
3901.4.017	GV5.9	Parkierungsmanagement, Stadt Chur	A-Massnahme	Stadt Chur (TBD)	Dritte (private Parkhauseigentümer)
3901.4.026	GV5.10	Umgestaltung Knoten Sägenstrasse/Schulstrasse, Landquart	A-Massnahme	Gemeinde Landquart	-
3901.4.020	GV5.11	BGK Ring- und Kasernenstrasse, Stadt Chur	B-Massnahme	Stadt Chur (TBD)	Kanton (TBA)
Neu	GV5.12-1	Gestaltung Areal Obersee, Arosa	A-Massnahme	Gemeinde Arosa	RhB, Bürgergemeinde Chur
Neu	GV5.12-2	Strassenraumgestaltung Waldhaus, Flims	A-Massnahme	Gemeinde Flims	-
Neu	GV5.12-3	Neugestaltung Rathausplatz, Jenins	A-Massnahme	Gemeinde Jenins	-
Neu	GV5.12-4	Neugestaltung "Sonne", Jenins	A-Massnahme	Gemeinde Jenins	-
Neu	GV5.12-5	Umgestaltung Knoten Zollstrasse/Sonnenheimstrasse, Landquart	A-Massnahme	Gemeinde Landquart	-
Neu	GV5.12-6	BGK Igis, Landquart	A-Massnahme	Gemeinde Landquart	-
3901.4.083	GV5.12-7	BGK Schulstrasse Nord, Landquart	A-Massnahme	Gemeinde Landquart	-
Neu	GV5.12-8	BGK Dorf, Trin	A-Massnahme	Gemeinde Trin	-
3901.4.085	GV5.12-9	BGK Grabenstrasse Abschnitt Obertor bis Untertor, Stadt Chur	A-Massnahme	Stadt Chur (TBD)	Kanton (TBA)
Neu	GV5.13-1	BGK Deutsche Strasse, Landquart	B-Massnahme	Gemeinde Landquart	Kanton (TBA)

ARE-Code	Nr. AP	Massnahmenbezeichnung	Priorität	Federführung	Beteiligte
3901.4.090	GV5.13-2	BGK Haupt- und Bahnhofstrasse, Maienfeld	B-Massnahme	Gemeinde Maienfeld	Kanton (TBA)
Neu	GV5.13-3	Dorfplatzgestaltung, Trin	B-Massnahme	Gemeinde Trin	-
Neu	GV5.13-4	Begegnungszone Dorfkern, Untervaz	B-Massnahme	Gemeinde Untervaz	von Dritten abhängig
3901.4.025	MIV5.1	Industriestrasse inkl. Knoten Freihofstrasse/Kantonsstrasse, Landquart	A-Massnahme	Gemeinde Landquart	Kanton (TBA)
3901.4.093	MIV5.2	Engpassbeseitigung Felsenautstrasse, Stadt Chur	A-Massnahme	Stadt Chur (TBD)	-
Neu	VS5.1	Behebung Unfallschwerpunkte und -häufungsstellen	A-Massnahme (Eigenleistung)	Kanton (TBA)	Stadt Chur (TBD), ASTRA
3901.4.038	VS5.2	Schulwegsicherheit	A-Massnahme (Eigenleistung)	Gemeinden	Kanton (TBA, Kantonspolizei)
Neu	VS5.3-1	Schulwegsicherheit Igis, Landquart	A-Massnahme	Gemeinde Landquart	in Abstimmung mit Kanton
Neu	VS5.3-2	Schulwegsicherheit Islastrasse, Mastrils, Landquart	A-Massnahme	Gemeinde Landquart	Kanton (TBA)
Neu	VS5.3-3	Schulwegsicherheit Bergstrasse, Mastrils, Landquart	A-Massnahme	Gemeinde Landquart	Kanton (TBA)
Neu	VS5.3-4	Ausbau Ochsenweidstrasse inkl. Trottoir, Zizers	A-Massnahme	Gemeinde Zizers	-

Fuss- und Veloverkehr

ARE-Code	Nr. AP	Massnahmenbezeichnung	Priorität	Federführung	Beteiligte
Neu	FVV5.1	Fuss- und Veloverkehrskonzept für urbane Gemeinden	A-Massnahme (Eigenleistung)	Stadt Chur, Gemeinde Domat/Ems, (alle Gemeinden)	Kanton (TBA)
3901.4.032	FVV5.2	Veloachse Nord-Süd (Obere Au - Rheinpromenade), Stadt Chur	A-Massnahme	Stadt Chur (TBD)	Kanton (TBA)
3901.4.033	FVV5.3	Veloachse Ost-West (Zentrum Bahnhof - Bahnhof Chur West), Stadt Chur	A-Massnahme	Stadt Chur (TBD)	Kanton (TBA)
Neu	FVV5.4-1	Fusswegverbindung Parpan-Stettli-Churwalden, Churwalden	A-Massnahme	Gemeinde Churwalden	-
Neu	FVV5.4-2	Fussgängerstreifen Büdemji, Churwalden	A-Massnahme	Gemeinde Churwalden	-
Neu	FVV5.4-3	Fusswegverbindung Churwalden - Passugg - Chur	A-Massnahme	Gemeinde Churwalden	Stadt Chur, EHL Hoftelerschule Passugg
Neu	FVV5.4-4	Fuss- und Veloverbindung Tircal, Domat/Ems	A-Massnahme	Gemeinde Domat/Ems (Bauamt)	-
Neu	FVV5.4-5	Fuss- und Veloverbindung Vial, Domat/Ems	A-Massnahme	Gemeinde Domat/Ems (Bauamt)	-
Neu	FVV5.4-6	Fuss- und Veloverbindung (Rheinbrücke) Domat/Ems - Felsberg	A-Massnahme	Gemeinde Domat/Ems (Bauamt)	Gemeinde Felsberg
Neu	FVV5.4-7	Separater Fussweg Buswendekreis - Reitsportzentrum, Felsberg	A-Massnahme	Gemeinde Felsberg	-
Neu	FVV5.4-8	Erstellung Trottoir Wingertstutz, Felsberg	A-Massnahme	Gemeinde Felsberg	Dritte (private)
Neu	FVV5.4-9	Schliessung Netzlücke Hirschengasse - Kirchgasse, Landquart	A-Massnahme	Gemeinde Landquart	-
Neu	FVV5.4-10	Netzlückenschliessung Bahnhof - Wohngebiet West, Maienfeld	A-Massnahme	Gemeinde Maienfeld	-
Neu	FVV5.4-11	Fussweg Gaidla - Kirchgasse, Untervaz	A-Massnahme	Gemeinde Untervaz	-
Neu	FVV5.4-12	Fussweg von Langsamverkehrsbrücke zur Holcim, Untervaz	A-Massnahme	Gemeinde Untervaz	Kanton (AEV), Holcim
Neu	FVV5.4-13	Verschiebung Oberauweg, Zizers	A-Massnahme	Gemeinde Zizers	-
3901.4.074	FVV5.4-14	Fusswege zu Naherholungsgebieten, 2. Etappe, Stadt Chur	A-Massnahme	Stadt Chur (TBD)	-
3901.4.075	FVV5.4-15	Flanierwege, 2. Etappe, Stadt Chur	A-Massnahme	Stadt Chur (TBD)	-
3901.4.030	FVV5.4-16	Durchgehende Quartier-Fusswege, Stadt Chur	A-Massnahme	Stadt Chur (TBD)	-
Neu	FVV5.4-17	Veloweg Anschluss Bahnhof Chur West - Domat/Ems, Stadt Chur	A-Massnahme	Stadt Chur (TBD)	Kanton (TBA)
Neu	FVV5.4-18	Fusswege entlang der Plessur, Stadt Chur	A-Massnahme	Stadt Chur (TBD)	-

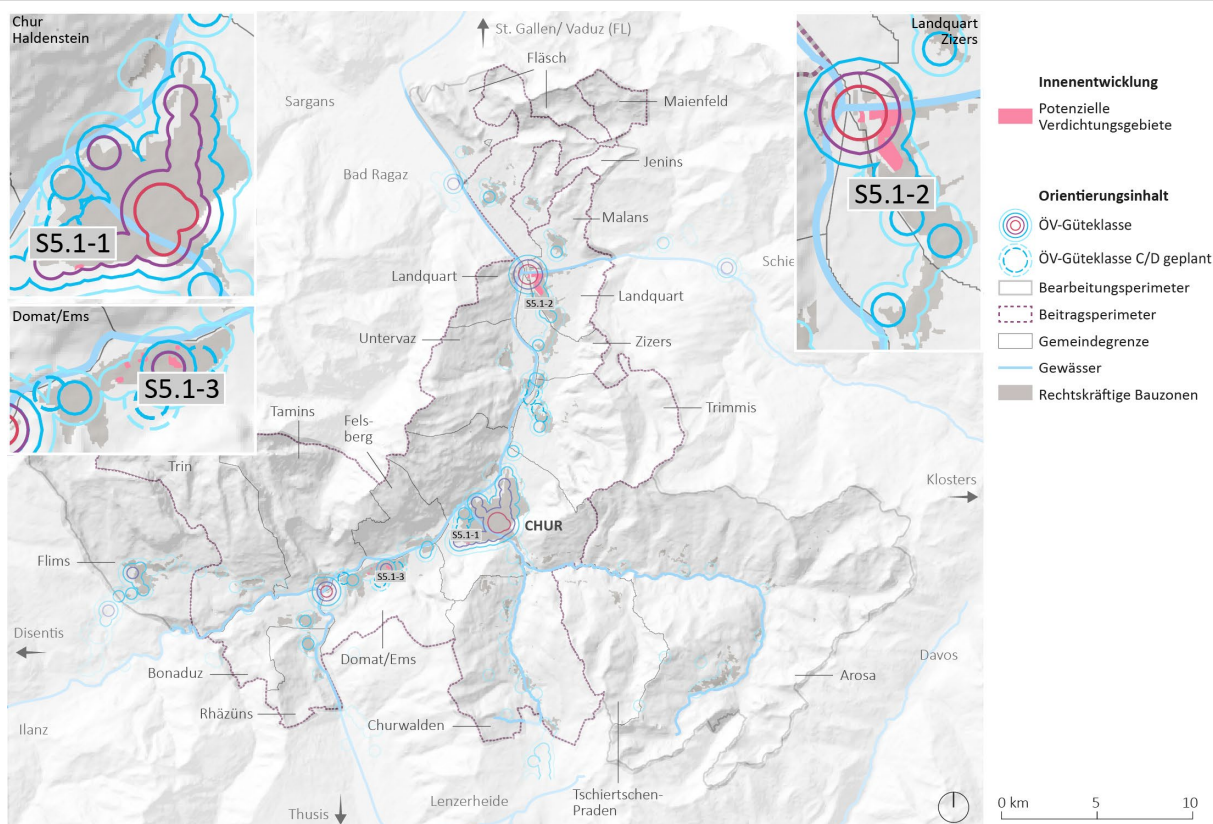
ARE-Code	Nr. AP	Massnahmenbezeichnung	Priorität	Federführung	Beteiligte
Neu	FVV5.4-19	Personenunterführung Bahnhof, Rhäzüns	A-Massnahme	Gemeinde Rhäzüns	RhB, EMS Chemie
3901.4.030	FVV5.5-1	Fuss- und Velowegüberführung Landquart - Tardis, Landquart	B-Massnahme	Gemeinde Landquart	RhB/SBB
Neu	FVV5.5-2	Fussgängerverbindung Schlundrüfi, Landquart	B-Massnahme	Gemeinde Landquart	Gemeinde Zizers
Neu	FVV5.5-3	Fuss- und Velosteg Bahnhof - Neugut, Maienfeld	B-Massnahme	Gemeinde Maienfeld	Gemeinde Landquart
Neu	FVV5.5-4	Alltagsveloroute Tamins - Trin, Trin	B-Massnahme	Gemeinde Trin	Gemeinde Tamins
Neu	FVV5.5-5	Brücke Rhein ARA, Stadt Chur	B-Massnahme	Stadt Chur (TBD)	-
Neu	FVV5.5-6	Fuss- und Veloverkehr Chur - Maladers, Stadt Chur	B-Massnahme	Stadt Chur (TBD)	-
Neu	FVV5.5-7	Velounterführung und Velostation Bahnhofplatz, Stadt Chur	B-Massnahme	Stadt Chur (TBD)	Kanton (TBA)
3901.4.030	FVV5.5-8	Fuss- und Velowegunterführung Rütена, Trimmis	B-Massnahme	Gemeinde Trimmis	RhB
3901.4.058	FVV5.5-9	Veloweg Mühlestrasse (Stichverbindung), Landquart	B-Massnahme	Gemeinde Landquart	Kanton (TBA)
Neu	FVV5.6-1	Neue Infrastruktur Bonaduzer Stutz, Bonaduz	A-Massnahme	Gemeinde Bonaduz	Kanton (TBA)
3901.4.057	FVV5.6-2	Hauptroute: Belagsoptimierung, Maienfeld	A-Massnahme	Gemeinde Maienfeld	Kanton (TBA)
Neu	FVV5.7-1	Veloabstellanlage Rathaus, Jenins	A-Massnahme	Gemeinde Jenins	
3901.4.081	FVV5.7-2	Veloabstellanlagen, Maienfeld	A-Massnahme	Gemeinde Maienfeld	-

3. Siedlung

S5.1 Innenentwicklung in spezifischen Gebieten kurzfristig, Folgeplanungen

Priorität AP 5G	Neue Massnahme	Massnahmenart
<input checked="" type="checkbox"/> A (2028-2032)		Siedlung
<input type="checkbox"/> B (2032-2036)		
<input type="checkbox"/> C (nach 2036)		
<input type="checkbox"/> Daueraufgabe		
<hr/>		
Federführung	Stadt Chur (SENT), Gemeinden Landquart, Zizers, Domat/Ems	
Beteiligte	Kanton (ARE), Regionen, Grundeigentümer	

Beschreibung



Abgrenzung gegenüber vorheriger Generation: Im Hinblick auf das AP 5G wurden die Inhalte bezüglich Mobilitätskonzepte und Freiräume geschärft. Zudem sind die einzelnen Verdichtungsgebiete neu detaillierter dargestellt und als Teilmassnahmen ausgeführt. Im Zeithorizont AP 4G stehen die behördenverbindlichen Planungsverfahren bis 2028 im Vordergrund, im AP 5G steht ab 2028 die Umsetzung (Folgeplanungen oder Realisierung Bauvorhaben) an.

Ausgangslage

Die Siedlungsentwicklung nach innen ist eine bedeutende Aufgabe für die Agglomeration Chur. Das erwartete Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum soll hauptsächlich im bereits bebauten Gebiet stattfinden. Es eignen sich jedoch nicht alle Gemeinden und alle Quartiere gleichermaßen für eine Verdichtung. Vielmehr ist in gewissen Gebieten eine Verdichtung aus landschaftlichen, baulichen oder verkehrlichen Gründen gar nicht erwünscht oder möglich. Umso mehr gilt es in Gebieten, die sich von ihren bestehenden Strukturen und der verkehrlichen Erschliessung gut für die Innenentwicklung eignen, eine deutliche Verdichtung zu erreichen. Die Innenentwicklung in spezifischen Gebieten soll vor allem in den urbanen Agglomerationsgebieten von Chur, Landquart und Domat/Ems vorangetrieben werden, wobei Nutzungspotenziale an mit dem ÖV sehr gut erschlossenen Lagen (Güteklasse A-C) und optimaler Anbindung an das Fuss- und Veloverkehrsnetz ausgeschöpft werden.

Der kantonale Richtplan enthält dazu folgende Vorgaben: Die Strategien und Schwerpunkte sind auf regionaler Ebene eng aufeinander abzustimmen. Im urbanen Raum werden grundsätzlich hohe bauliche Dichten angestrebt. Im suburbanen Raum wird prioritär eine Entwicklung innerhalb des bestehenden Siedlungsgebiets angestrebt, wobei die 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.

Inhalte

Das Agglomerationsprogramm unterstützt und präzisiert den kantonalen Richtplan wie folgt: Es wird eine räumliche Verortung von möglichen Aufzonzonen gegenüber der rechtskräftigen Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ) vorgenommen. Neben den Entwicklungsschwerpunkten sind die Nutzungspotenziale in den urbanen Agglomerationsgebieten an mit dem ÖV sehr gut erschlossenen Lagen (Güteklassen A-C) und optimaler Anbindung an das Fuss- und Veloverkehrsnetz auszuschöpfen. Die Stadt Chur und die Gemeinden Landquart und Domat/Ems schaffen gemäss ihren kommunalen räumlichen Leitbildern respektive den Entwürfen der regionalen Richtpläne in Gebieten, in denen eine weitere nutzungsmässige Verdichtung gewünscht ist (vgl. Karte), die entsprechenden Rahmenbedingungen für eine qualitätsvolle Innenentwicklung mit folgenden Massnahmen:

- Die Erhöhung der zulässigen baulichen Dichte ist unter Berücksichtigung einer hohen ortsbaulichen Qualität und nur an den geeigneten Orten (bspw. ÖV Güteklassen) im Rahmen der Ortsplanung zu sichern und mit Folgeplanpflichten zu belegen.
- Erhöhung der Nutzungsdichten über Steuerung der Raumkonzepte und Wohnungsgrundrisse z.B. im Rahmen einer aktiven Wohnraumpolitik oder bei Sondernutzungsplanungen
- Mobilisierung von Reserven durch den aktiven Austausch mit Grundeigentümer und Förderung und Initiierung von gemeinsamen Planungsprozessen
- Sicherstellung einer hohen städtebaulichen Qualität über Variantenverfahren in der Bebauung
- Gewährleistung einer genügenden Freiraumversorgung (Sicherung und Gestaltung von naturnahen Flächen)

	Zusätzliche EW gegenüber rechtskräftiger WMZ	Zusätzliche B gegenüber rechtskräftiger WMZ	Quelle
Stadt Chur, Gebiet Trist	0	170	Entwicklungsplanung
Stadt Chur, Stadtbaumgarten*	60	380	Entwicklungsplanung
Landquart, Zentrum, Bahnhofstrasse, Schulstrasse	600	1'400	Verdichtungsgebiete von regionaler Bedeutung gemäss Entwurf Regionaler Richtplan
Domat/Ems, Bahnhofsgebiet, Weitere	170	10	Verdichtungsgebiete gemäss kommunalem Räumlichen Leitbild
Total	830 Einwohner	1'960 Beschäftigte	-

* vgl. Massnahme S5.2

Bei diesen Arealen ist ein hohes Entwicklungspotenzial vorhanden. Die teilweise starke Erhöhung der Anzahl EinwohnerInnen und Beschäftigten führt zu entsprechenden verkehrlichen Auswirkungen. Deshalb ist die Erarbeitung und Umsetzung eines Mobilitätskonzepts vorzusehen. Die dabei zu befolgenden Regelungen werden in den Vorschriften der Nutzungsplanung (Regelbauweise) bzw. in den Sondernutzungsvorschriften grundeigentümergebunden verankert.

Bei der Entwicklung der Gebiete ist ein Augenmerk auf den Erhalt oder die Schaffung neuer Freiräume zu legen. Eine genügende Freiraumversorgung ist sicherzustellen. Wo eine Unterversorgung besteht, ist ein Teil der Fläche als öffentlich nutzbare Freifläche (siedlungsorientierter Platz oder Parkanlage) zu gestalten. Die Freiräume sind hitzeangepasst und biodivers zu gestalten (vgl. Massnahmen S5.8, S5.9, S5.10 und L5.4). Umsetzungsmöglichkeiten bestehen durch Vorgaben im Rahmen von kommunalen Richtplänen (behördenverbindlich), planungsrechtlichen Instrumenten wie Bau- und Zonenordnungen sowie Sondernutzungsplänen (grundeigentümergebunden) oder weiteren Grundlagenplanungen wie Masterplänen und Freiraumkonzepten.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Handlungsbedarf

S – Dimensionierung Siedlungsgebiet, S – Innenentwicklung

Die Gemeinden schöpfen ihre Nutzungspotenziale (neben den ESP) in Gebieten aus, die gut an den ÖV angeschlossen sind. Gleichzeitig wird die Freiraumversorgung der Bevölkerung sichergestellt und optimiert.

Nutzen/Wirkung

WK 2.1 Siedlungskonzentration und Innenverdichtung: Verringerung der Zersiedelung durch gezielte Aktivierung der Nutzungspotenziale in durch den ÖV gut erschlossenen Lagen

Teilmassnahmen

5.1-1

Stadt Chur, Gebiet Trist

Neue Teilmassnahme AP 5G

Federführung

Stadt Chur

Beteiligte

Grundeigentümer

Ausgangslage Fläche

28'200 m²

Geplante Nutzungsarten

Es wird primär eine gewerbliche Nutzung für kleine und mittlere Unternehmen, insbesondere für produzierende Gewerbebetriebe, angestrebt. Wohnnutzungen sollen nur untergeordnet entstehen.

Einwohnerpotenzial

Heute: 0 Einwohner

Zukünftig: 0 Einwohner

Beschäftigtenpotenzial

Heute: 0 Beschäftigte

Zukünftig: 170 Beschäftigte

ÖV-Güteklasse 2024

B

ÖV-Güteklasse 2040

B

Verkehrskapazität: Verkehrliche Einbettung / Leistungsfähigkeit Strassennetz

MIV-Anbindung an übergeordnetes Verkehrsnetz: Die strassenmässige Erschliessung kann als sehr gut eingestuft werden. Die Zufahrt erfolgt ab dem Autobahnanschluss Chur-Süd über die Emserstrasse (Kantonsstrasse) und den neuen Knoten Triststrasse sowie über den neuen Halbanschluss an die Umfahrung Süd.

ÖV-Erschliessung: Das Gebiet ist durch die Nähe zur Kasernen- und Emserstrasse (Bus-haltstellen Kalchbühl und Sommerau) und zur zukünftigen multimodalen Drehscheibe Chur West durch Bahn- und Buslinien gut erschlossen.

Fuss- und Velonetz: Das Gebiet ist über den Tristweg (Fuss- und Veloverbindung von und zum Stadtzentrum) und die Fuss- und Velounterführung Sommerau gut an das städtische Fuss- und Velowegnetz angeschlossen. Der neu reaktivierte Oberfreifeldweg erschliesst das neue Gewerbegebiet aus den umliegenden Quartieren und führt hinaus in das Naherholungsgebiet Foral.

Qualitativer Nachweis Verkehrskapazität: Im Richtprojekt sind insgesamt 150 Parkplätze und 130 Veloabstellplätze vorgesehen. Aufgrund der sehr guten MIV-Erschliessung werden bezüglich Verkehrskapazität keine Probleme erwartet.

Quantitativer Nachweis Verkehrskapazität: Nicht notwendig da unter 500 zusätzliche EB und keine neuen Verkehrsinfrastrukturen notwendig.

Planungsschritte / Meilensteine

2019-2023 Realisierung Erschliessung und Landabtausch

2021 Durchführung Studienauftrag

2022-2027 Durchführung Quartierplanverfahren

2027 Abgabe von Baurechten

AP 5G A-Horizont Umsetzung (Folgeplanungen oder Realisierung Bauvorhaben)

Ab 2028 Realisierung

Ab 2030 Weitere Umsetzungsschritte



Abbildung: Gebiet Trist am südwestlichen Siedlungsrand von Chur

<p>5.1-2 Landquart, Zentrum, Bahnhofstrasse, Schulstrasse Neue Teilmassnahme AP 5G</p>	<p>Federführung Gemeinde Landquart</p>	<p>Beteiligte Grundeigentümer</p>
	<p>Ausgangslage Fläche ca. 42 ha grosses Gebiet, davon Teilgebiet Tardis westlich der Gleise (ca. 2.5 ha) und Teilgebiet östlich der Gleise; das ganze Gebiet wird in der aktuellen Revision des KRIP als regional bedeutendes Verdichtungsgebiet bezeichnet.</p>	<p>Geplante Nutzungsarten Massvolle, siedlungsverträgliche Innenentwicklung und aktive Erneuerung der Bausubstanz; Umstrukturierung/ Transformation für spezifische Areale (Tardis, RhB-Areal Schulstrasse, Bahnhof Landquart Ost) sowie Weiterentwicklung der übrigen Zentrums- und Wohngebiete; Aufwertung bestehender / Schaffung neuer Grünräume / öffentlicher Freiräume; Verbesserung Wegnetz Fuss-, Veloverkehr; punktuell Erhöhung max. zulässige Dichten; Durchführung qualifizierter Planungsverfahren als Basis für einzelne Arealentwicklungen.</p>
	<p><i>Teilgebiet Tardis</i> Campuszone und urbane Zone; im KRIP teilweise als strategisches Arbeitsplatzgebiet mit Schwerpunkt für mittlere und grössere Unternehmen mit hoher Wertschöpfung und hoher Arbeitsplatzdichte vorgesehen, wobei Detailhandel zu prüfen und auf hochwertige Gestaltung hinzuwirken ist; bestehende Folgeplanpflicht für das Areal; Areal teilweise unüberbaut, teils als Parkplätze genutzt.</p>	<p><i>Teilgebiet Tardis</i> Ansiedlung von Arbeitsnutzungen (Dienstleitungen, Gewerbe, Industrie) mit einer hohen Wertschöpfung und hoher Arbeitsplatzdichte sowie weiteren Nutzungen, welche zu einer attraktiven und belebten Zentrumsentwicklung beitragen (Bildung, Gesundheit, Hotellerie, Gastgewerbe o.ä.); hochwertige ortsbauliche Entwicklung.</p>
	<p><i>Teilgebiet Ost</i> Verschiedenste Zonenfestlegungen (Kernzone Landquart, Wohnzone W2 bis W6, Campuszone, urbane Zone, Wohnzonen, Bahnareal und weitere); im KRIP als Siedlungsgebiet enthalten; für einzelne Teilgebiete bestehen Folgeplanpflichten; Flächen mehrheitlich bebaut jedoch Verdichtung und arealspezifische Transformationen anstehend.</p>	<p><i>Teilgebiet Ost</i> Weiterentwicklung als attraktives, belebtes (urbanes) Zentrumsgebiet; Schwerpunkt RhB-Areal Schulstrasse: Ansiedlung von gemischten Nutzungen insbesondere Arbeiten (Dienstleitungen, Bildung/Schule, Hotel, Gesundheitswesen, Handel etc.) und Wohnen, ergänzend kulturelle und öffentliche Einrichtungen, hochwertige ortsbauliche; Festlegungen Folgeplanpflichten für RhB-Areal Schulstrasse, Areal Bahnhof Landquart Ost und Tardis.</p>
	<p>Einwohnerpotenzial Heute: 3'500 Einwohner Mittelfristig: 4'100 Einwohnende Zukünftig: 4'900 Einwohner</p>	<p>Beschäftigtenpotenzial Heute: 8'500 Beschäftigte Mittelfristig: 9'900 Beschäftigte Zukünftig: 11'900 Beschäftigte</p>

ÖV-Güteklasse 2024

A, B und C

ÖV-Güteklasse 2040

A, B und C

Verkehrskapazität: Verkehrliche Einbettung / Leistungsfähigkeit Strassennetz

MIV-Anbindung an übergeordnetes Verkehrsnetz:

Teilgebiet Tardis

Die örtliche sowie die überörtliche strassenmässige Erschliessung kann als sehr gut eingestuft werden. Die Zufahrt erfolgt direkt ab dem Anschluss N13 Igis/Landquart.

Teilgebiet Ost

Die örtliche sowie die überörtliche strassenmässige Erschliessung ist für das Gebiet sehr heterogen. Die Zufahrt erfolgt am Anschluss N13 Igis/Landquart über das übergeordnete Strassennetz (Hauptstrasse 13 / Kantonsstrasse 3) und die Bahnhofstrasse und Schulstrasse, wobei Wohngebiete durchquert werden müssen. Um die verkehrliche Belastung aufgrund grösserer Arealentwicklungen (RhB-Areal Schulstrasse, Bahnhof Landquart Ost) zu reduzieren, soll für diese Entwicklungen gestützt auf ein Mobilitätskonzept eine Unterschreitung der Anzahl Pflichtparkplätze möglich sein.

ÖV-Erschliessung:

Das Gebiet liegt in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs Landquart, welcher einer der besterschlossenen ÖV-Knotenpunkte des Rheintals ist. Mit der Umgestaltung und Weiterentwicklung des Bahnhofs Landquart zur multimodalen Drehscheibe (vgl. Programm 4. Generation Massnahme ÖV4.1), werden die Umsteigebeziehungen am Bahnhof weiter verbessert.

Fuss- und Velonetz:

Die beabsichtigte Alltagsveloverkehrsrouten (vgl. AP 4G Massnahme FVV4.3) führt durch das Teilgebiet Tardis und stellt somit eine überkommunale Anbindung sicher. Zusätzlich wird langfristig eine neue Verbindung über die Gleisanlagen beabsichtigt (vgl. FVV5.5-1 Fuss- und Velowegüberführung Landquart-Tardis). Im Teilgebiet Ost besteht bereits ein ausgeprägtes Fuss- und Velowegnetz, welches die Gemeinde Landquart punktuell verbessern will.

Ebenfalls sind Aufwertungen des Strassenraums geplant (vgl. GV5.12-7 BGK Schulstrasse), welche zur Förderung und Attraktivitätssteigerung des Fuss- und Veloverkehrs beitragen.

Qualitativer Nachweis Verkehrskapazität:

Derzeit erarbeitet die Region Landquart den Regionalen Richtplan Teil Verkehr. Es ist eine Festlegung vorgesehen, wonach bei der Entwicklung von Gebieten mit bedeutendem Entwicklungspotential die Erarbeitung Mobilitätskonzept und Einführung Mobilitätsmanagement notwendig ist. s

Für die Schwerpunktareale Tardis und RhB-Areal Schulstrasse werden im Rahmen der laufenden Gesamtrevision der Nutzungsplanung Folgeplanpflichten festgelegt. Mit diesen Folgeplanpflichten verknüpft werden Richtlinien, welche im Anhang zum Baugesetz festgelegt werden. Für das Areal Tardis ist zwingend ein Mobilitätskonzept durch die Grundeigentümerschaft zu erarbeiten. Auch für das RhB-Areal Schulstrasse bedingt eine Reduktion der Anzahl Pflichtparkplätze gemäss Richtlinien die Erstellung eines Mobilitätskonzepts.

Für das Schwerpunktareal Bahnhof Landquart Ost laufen derzeit noch die Vorbereitungsarbeiten. Auch hier wird im Rahmen einer separaten Teilrevision der Nutzungsplanung (Stand Entwurf) eine Folgeplanung festgelegt. Auch hier sind Richtlinien zur Arealplanpflicht vorgesehen, wonach ein Mobilitätskonzept durch die Grundeigentümerschaft zu erarbeiten sein wird.

Quantitativer Nachweis Verkehrskapazität: Über die Wohn- und Dienstleistungsnutzung würde sich der DTV um rund 1'300 Fahrten pro Tag erhöhen (Zu- und Wegfahrten). Ein detaillierter Nachweis wird im Rahmen des Baubewilligungsverfahren erbracht, zu diesem Zeitpunkt sind auch die Auswirkungen auf die Kapazität des Strassennetzes aufzuzeigen.

Planungsschritte / Meilensteine

2019	Verabschiedung kommunales räumliches Leitbild
2023	Verabschiedung kommunales Gesamtverkehrskonzept mit Massnahmen für die verkehrliche Verbesserung
2023	Abschluss Testplanung für die Arealentwicklung RhB-Areal
2024	Abschluss Testplanung für die Arealentwicklung Bahnhof Landquart Ost

- 2024/25 Voraussichtliche Genehmigung Anpassung der kommunalen Nutzungsplanung (Gesamtrevision der Nutzungsplanung) mit Festlegung Folgeplanpflichten sowie der Regionalen Richtplanung
- Ab 2025 Durchführung qualifizierte Planungsverfahren (Studienauftrag / Projektwettbewerb)
- Ab 2025/2026 Durchführung Wettbewerbe / Studienauftrag RhB Areal Schulstrasse
- Ab 2026 Ausarbeitung Arealplan RhB Schulstrasse
- AP 5G A-Horizont Umsetzung (Folgeplanungen oder Realisierung Bauvorhaben)
- Ab 2028 Realisierung spezifischer Arealentwicklung RhB Areal Schulstrasse

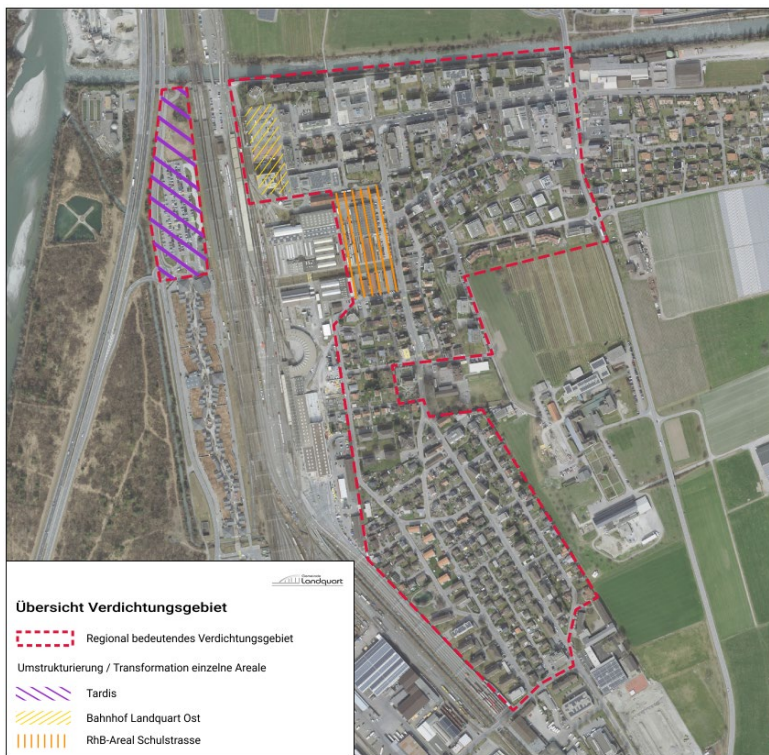


Abbildung: Luftbild swisstopo 2022 mit Ergänzungen R+K, © Daten: CNES, Spot Image, swisstopo, NPOC

5.1-3

Domat/Ems, Bahnhofsgelände, Weitere
 Neue Teilmassnahme AP 5G

Federführung

Gemeinde Domat/Ems

Beteiligte

Grundeigentümer

Ausgangslage Fläche

Ca. 3 ha Wohnzone 2 und Kernzone. Flächen sind teilweise unüberbaut und unternutzt. Hohes Potenzial zur Innenentwicklung aufgrund zentraler Lage. Gebiet im Regionalen Richtplan Siedlung als Innenentwicklungsschwerpunkt bezeichnet (Stand Vorprüfung).

Geplante Nutzungsarten

Hauptsächlich Wohnen. Entlang der Hauptachsen auch Dienstleistungsnutzungen, insbesondere in den Erdgeschossenerzucht.

Einwohnerpotenzial

Heute: 231 Einwohnende (effektiv)
 Zukünftig: 400 Einwohnende

Beschäftigtenpotenzial

Heute: 18 Beschäftigte (effektiv)
 Zukünftig: 30 Beschäftigte

ÖV-Güteklasse 2024

B

ÖV-Güteklasse 2040

B

Verkehrskapazität: Verkehrliche Einbettung / Leistungsfähigkeit Strassennetz

MIV-Anbindung an übergeordnetes Verkehrsnetz: Die örtliche sowie die überörtliche strassenmässige Erschliessung kann als gut eingestuft werden. Direkte Anbindung des Gebietes über die beiden Sammelstrassen Gassa suró und Gassa sutò (vordere und hintere Bahnhofstrasse). Richtung Chur entweder über die Via Nova oder die Via Calundis.

ÖV-Erschliessung: Direkte Lage am Bahnhof Domat/Ems (Anschluss RhB)

Fuss- und Velonetz: Gute Anbindung an das bestehende örtliche Fuss- und Veloverkehrsnetz. Das Gebiet wird neu auch indirekt an die Alltagsveloverkehrsrouten (vgl. AP 5G Massnahme FVV5.6-1) und damit an die Verbindung nach Rhäzüns und Chur angeschlossen.

Qualitativer Nachweis Verkehrskapazität: Die beiden Bahnhofstrassen schliessen direkt an die Via Nova an. Die zusätzliche Einwohnende- und Beschäftigtenkapazität von rund 200 ist bezogen auf die Gesamtkapazität der Verkehrsinfrastruktur insgesamt untergeordnet und kann aufgefangen werden. Aufgrund der sehr hohen ÖV-Güte kann von einem reduzierten MIV-Aufkommen ausgegangen werden.

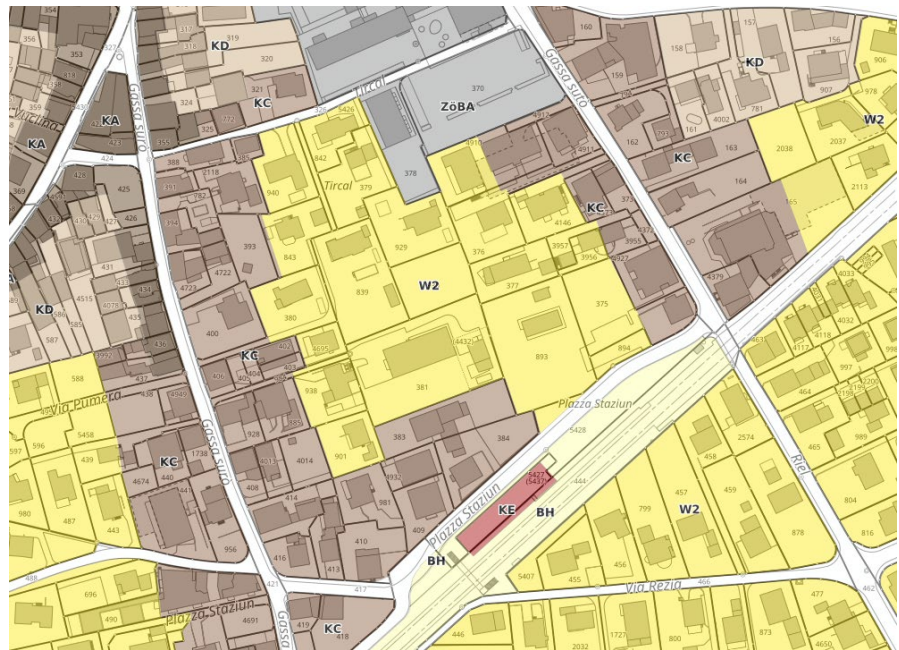
Quantitativer Nachweis Verkehrskapazität: Nachweis ist nicht erforderlich, da der Zuwachs an Einwohnende und Beschäftigten unter 500 liegt. Es sind keine neuen Verkehrsinfrastrukturen vorgesehen.

Planungsschritte / Meilensteine

- 2023 Kantonale Vorprüfung der Innenentwicklungsabsicht
- 2024 (Q1/Q2) Einbezug der Grundeigentümer zur Klärung der Rahmenbedingungen
- 2024 (Q3/Q4) Konkretisierung der Nutzungsplanung und Folgeverfahren
- 2025 (Q1/Q2) Urnenabstimmung Nutzungsplanung (Aufzoning)
- 2025 (Q1/Q2) Initiieren der Folgeverfahren (qualitätssicherndes Verfahren zur Erlangung eines ortsbaulichen Konzeptes, Arealplanverfahren)

AP 5G A-Horizont Umsetzung (Folgeplanungen oder Realisierung Bauvorhaben)

Ab 2025ff Durchführung der Folgeverfahren



Ausschnitt rechtskräftiger Zonenplan Gebiet Tircal.

Abstimmung Verkehr und Siedlung / Bezug zu weiteren Planungen

Abstimmung Verkehr und Siedlung Darlegung der verkehrlichen Kapazitäten (respektive Querverweis auf entsprechende Verkehrsinfrastruktur- und Verkehrsmassnahmen) siehe Beschrieb Teilmassnahmen.

Bezug zu kantonalen und regionalen Richtplänen	Richtplanrelevant	Aktueller Stand:	KRIP	RRIP
Gemäss KRIP sind im Raumkonzept die Verdichtungsgebiete zu bezeichnen und im RRIP umzusetzen.	<input checked="" type="checkbox"/> Ja → <input type="checkbox"/> KRIP	Kein Koordinationsstand	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	<input checked="" type="checkbox"/> RRIP	Ausgangslage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> Nein	Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Festsetzung		

Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung	Die Massnahme dient einer dichteren Nutzung und reduziert so die Flächenbeanspruchung "auf der grünen Wiese". Es liegen keine Konflikte mit kantonalen und nationalen Schutzgebieten vor.		
Umsetzungsschritte			
Weitere Planungsschritte	Was	Wer	Horizont / Zeitplanung
	Regionaler Richtplan: Umsetzung wichtiger Innenentwicklungsgebiete	Regionen	bis 2025
	Ortsplanungsrevisionen: Erhöhung zulässige bauliche Dichte, evtl. Sondernutzungsplanung	Gemeinden	bis 2025/26
	Initiierung der Folgeplanungen	Gemeinden	A-Horizont: ab 2028
Beitrag Trägerschaft	Kanton: Als Hilfestellung für die Umsetzung in den Gemeinden wurde eine Wegleitung «Hochwertige Gebietsentwicklung» erstellt. Auf Basis dieser Wegleitung berät der Kanton (ARE) die Gemeinden.		

S5.2 Innenentwicklung in spezifischen Gebieten mittelfristig, Folgeplanungen

Priorität AP 5G

- A (2028-2032)
- B (2032-2036)
- C (nach 2036)
- Daueraufgabe

Neue Massnahme

Stadt Chur (SENT)

Massnahmenart

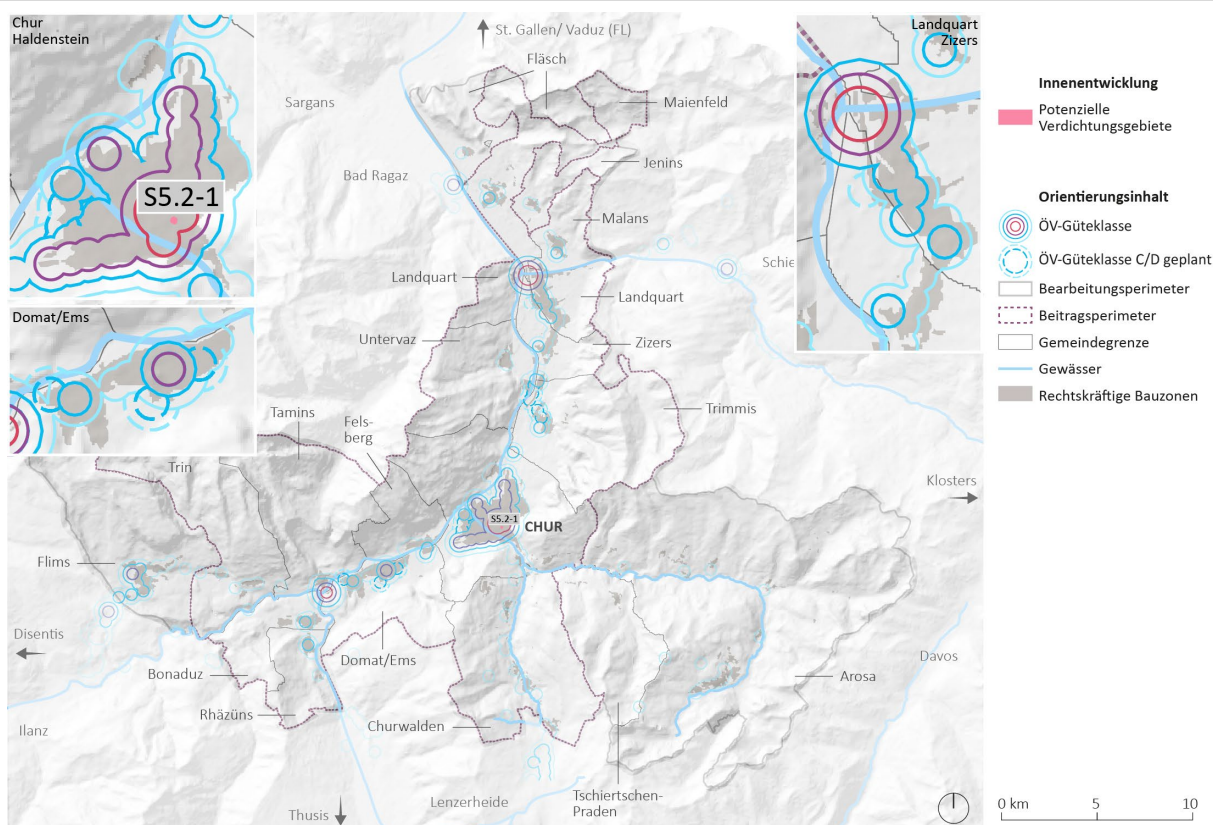
Siedlung

Federführung

Beteiligte

Kanton (ARE), Regionen, Grundeigentümer

Beschreibung



Abgrenzung gegenüber vorheriger Generation: Im Hinblick auf das AP 5G wurden die Inhalte bezüglich Mobilitätskonzepte und Freiräume geschärft. Zudem sind die einzelnen Verdichtungsgebiete neu detaillierter dargestellt und als Teilmassnahmen ausgeführt. Im Zeithorizont AP 5G stehen die behördenverbindlichen Planungsverfahren bis 2032 im Vordergrund, im AP 6G ist ab 2032 die Umsetzung (Folgeplanungen oder Realisierung Bauvorhaben) angedacht.

Ausgangslage

Die Siedlungsentwicklung nach innen ist eine bedeutende Aufgabe für die Agglomeration Chur. Das erwartete Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum soll hauptsächlich im bereits bebauten Gebiet stattfinden. Es eignen sich jedoch nicht alle Gemeinden und alle Quartiere gleichermassen für eine Verdichtung. Vielmehr ist in gewissen Gebieten eine Verdichtung aus landschaftlichen, baulichen oder verkehrlichen Gründen gar nicht erwünscht oder möglich. Umso mehr gilt es in Gebieten, die sich von ihren bestehenden Strukturen und der verkehrlichen Erschliessung gut für die Innenentwicklung eignen, eine deutliche Verdichtung zu erreichen. Die Innenentwicklung in spezifischen Gebieten soll vor allem in den urbanen Agglomerationsgebieten von Chur, Landquart und Domat/Ems vorangetrieben werden, wobei Nutzungspotenziale an mit dem ÖV sehr gut erschlossenen Lagen (Güteklasse A-C) und optimaler Anbindung an das Fuss- und Veloverkehrsnetz ausgeschöpft werden.

Der kantonale Richtplan enthält dazu folgende Vorgaben: Die Strategien und Schwerpunkte sind auf regionaler Ebene eng aufeinander abzustimmen. Im urbanen Raum werden grundsätzlich hohe bauliche Dichten angestrebt. Im suburbanen Raum wird prioritär eine Entwicklung innerhalb des bestehenden Siedlungsgebiets angestrebt, wobei die 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.

Inhalte

Das Agglomerationsprogramm unterstützt und präzisiert den kantonalen Richtplan wie folgt: Es wird eine räumliche Verortung von möglichen Aufzugsgebieten gegenüber der rechtskräftigen Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ) vorgenommen. Neben den Entwicklungsschwerpunkten sind die Nutzungspotenziale in den urbanen Agglomerationsgebieten an mit dem ÖV sehr gut erschlossenen Lagen (Güteklassen A-C) und optimaler Anbindung an das Fuss- und Veloverkehrsnetz auszuschöpfen. Die Stadt Chur und die Gemeinden Landquart und Domat/Ems schaffen gemäss ihren kommunalen räumlichen Leitbildern respektive den Entwürfen der regionalen Richtpläne in Gebieten, in denen eine weitere nutzungsmässige Verdichtung gewünscht ist (vgl. Karte), die entsprechenden Rahmenbedingungen für eine qualitätsvolle Innenentwicklung mit folgenden Massnahmen:

- Die Erhöhung der zulässigen baulichen Dichte ist unter Berücksichtigung einer hohen ortsbaulichen Qualität und nur an den geeigneten Orten (bspw. ÖV Güteklassen) im Rahmen der Ortsplanung zu sichern und mit Folgeplanpflichten zu belegen.
- Erhöhung der Nutzungsdichten über Steuerung der Raumkonzepte und Wohnungsgrundrisse z.B. im Rahmen einer aktiven Wohnraumpolitik oder bei Sondernutzungsplanungen
- Mobilisierung von Reserven durch den aktiven Austausch mit Grundeigentümer und Förderung und Initiierung von gemeinsamen Planungsprozessen
- Sicherstellung einer hohen städtebaulichen Qualität über Variantenverfahren in der Bebauung
- Gewährleistung einer genügenden Freiraumversorgung (Sicherung und Gestaltung von naturnahen Flächen)

Bei diesen Arealen ist ein hohes Entwicklungspotenzial vorhanden. Die teilweise starke Erhöhung der Anzahl EinwohnerInnen und Beschäftigten führt zu entsprechenden verkehrlichen Auswirkungen. Deshalb ist die Erarbeitung und Umsetzung eines Mobilitätskonzepts vorzusehen. Die dabei zu befolgenden Regelungen werden in den Vorschriften der Nutzungsplanung (Regelbauweise) bzw. in den Sondernutzungsvorschriften grundeigentümergebunden verankert.

Bei der Entwicklung der Gebiete ist ein Augenmerk auf den Erhalt oder die Schaffung neuer Freiräume zu legen. Eine genügende Freiraumversorgung ist sicherzustellen. Wo eine Unterversorgung besteht, ist ein Teil der Fläche als öffentlich nutzbare Freifläche (siedlungsorientierter Platz oder Parkanlage) zu gestalten. Die Freiräume sind hitzeangepasst und biodivers zu gestalten (vgl. Massnahmen S5.8, S5.9, S5.10 und L5.4). Umsetzungsmöglichkeiten bestehen durch Vorgaben im Rahmen von kommunalen Richtplänen (behördenverbindlich), planungsrechtlichen Instrumenten wie Bau- und Zonenordnungen sowie Sondernutzungsplänen (grundeigentümergebunden) oder weiteren Grundlagenplanungen wie Masterplänen und Freiraumkonzepten.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Handlungsbedarf

S – Dimensionierung Siedlungsgebiet, S – Innenentwicklung

Die Gemeinden schöpfen ihre Nutzungspotenziale (neben den ESP) in Gebieten aus, die gut an den ÖV angeschlossen sind. Gleichzeitig wird die Freiraumversorgung der Bevölkerung sichergestellt und optimiert.

Nutzen/Wirkung

WK 2.1 Siedlungskonzentration und Innenverdichtung: Verringerung der Zersiedelung durch gezielte Aktivierung der Nutzungspotenziale in durch den ÖV gut erschlossenen Lagen

Teilmassnahmen

5.2-1	Federführung	Beteiligte
Stadt Chur, Stadtbaumgarten	Stadt Chur	Grundeigentümer, Stadt Chur
Neue Teilmassnahme AP 5G	Ausgangslage Fläche 8159 m2 (Zone für öffentliche Bauten und Anlagen), ca. 2.8 ha (ganzes Geviert)	Geplante Nutzungsarten Die städtische Schulraumplanung sieht vor, dass die bestehenden Schul- und Jugendräumlichkeiten am Standort Stadtbaumgarten aufgehoben werden sollen. Mit der Aufhebung wird das Areal für eine Entwicklung freigespielt. Eine Umzonung von öffentlicher Zone in Zentrumszone wurde bereits vorgenommen. Die Arealentwicklung ist mit der Entwicklung des Kasernenareals abzustimmen (Bereitstellung Schulräumlichkeiten/Turnhallen), welche erst in 10-20 Jahren stattfinden wird. Verschiedene Bauungs- und Nutzungskonzepte wurden im Rahmen von Studien geprüft, wobei sich herausstellte, dass die Neunutzung und bauliche Entwicklung des Areals durch das darunterliegende Parkhaus mit Anlieferung erschwert wird. Die definitive Nutzungsausrichtung steht noch nicht fest, andiskutiert wurden unter anderem ein Stadthotel und ein neues Schauspielhaus. Im westlichen

Teil des Gevierts wird eine Quartierplanänderung des über vierzig Jahre alten Quartierplans seitens der privaten Eigentümerschaft und eine Aufstockung für gewerbliche Nutzungen angestrebt. Im Zuge einer Standortentwicklung soll das Geviert gesamthaft betrachtet werden.

Einwohnerpotenzial

Heute: 139 Einwohner
 Zukünftig: +60 Einwohner

ÖV-Güteklasse 2024

A

Beschäftigtenpotenzial

Heute: unbekannt
 Zukünftig: +380 Beschäftigte

ÖV-Güteklasse 2040

A

Verkehrskapazität: Verkehrliche Einbettung / Leistungsfähigkeit Strassennetz

MIV-Anbindung an übergeordnetes Verkehrsnetz: Das Areal Stadtbaumgarten ist über den Strassenzug Gäuggelistrasse - Engadinstrasse – Obertor - Malixerstrasse und den Anschluss Rosenhügel (künftig Vollanschluss) an die Stadtumfahrung angebunden. Bedingt durch die hohe Auslastung der massgebenden Verkehrsknotenpunkte Obertor und Postplatz muss das Verkehrsaufkommen des MIV begrenzt und Ausweichverkehr in die umliegenden Quartiere vermieden werden.

ÖV-Erschliessung: Durch die unmittelbare Nähe zum Bahnhof ist die ÖV-Erschliessung sehr gut. Siehe ÖV Güteklasse A.

Fuss- und Velonetz: Der Bahnhof als auch die Altstadt sind zu Fuss in weniger als 5 Minuten zu erreichen. Das Gebiet Stadtbaumgarten liegt an der künftigen Velovorzugsroute Chur Zentrum – Chur West und ist so optimal an die Nachbargemeinden angebunden.

Qualitativer Nachweis Verkehrskapazität: Auf der Basis der künftigen Nutzung ist die verkehrliche Belastung und umweltbedingte Belastbarkeit (Lärm) des umliegenden Strassennetzes und die Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität der massgebenden Knoten zu berechnen.

Quantitativer Nachweis Verkehrskapazität: Nicht notwendig da < 500 zusätzliche EB und keine neuen Verkehrsinfrastrukturen notwendig.

Planungsschritte / Meilensteine

- 2024 Einleitung Quartierplanänderung QP Gäuggeli
- 2025 Grundsatzentscheid Vorgehen Areal
- 2025/2026 Testplanung Geviert
- 2025/2026 Umsetzung QP Gäuggeli
- 2025-2027 Abstimmung mit Revision Grundordnung
- 2026-2028 Parzellen-/Eigentümergebundene Präzisierungen
- AP 5G B-Horizont, Umsetzung (Folgeplanungen oder Realisierung Bauvorhaben)*
- 2032-2042 Etappenweise Realisierung

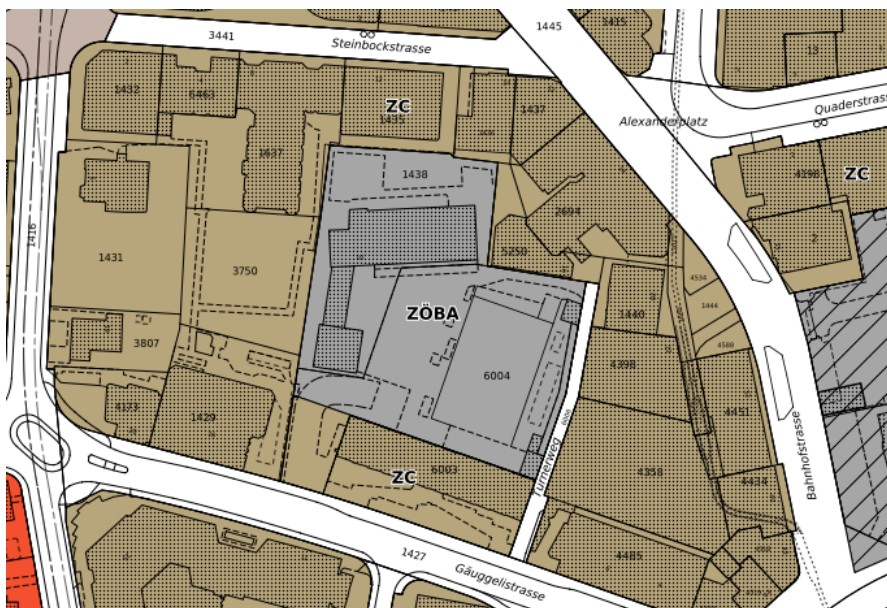


Abbildung: Ausschnitt Zonenplan Stadtbaumgarten

Abstimmung Verkehr und Siedlung / Bezug zu weiteren Planungen

Abstimmung Verkehr und Siedlung Darlegung der verkehrlichen Kapazitäten (respektive Querverweis auf entsprechende Verkehrsinfrastruktur- und Verkehrsmassnahmen) siehe Beschrieb Teilmassnahmen.

Bezug zu kantonalen und regionalen Richtplänen Gemäss KRIP sind im Raumkonzept die Verdichtungsgebiete zu bezeichnen und im RRIP umzusetzen.	Richtplanrelevant	Aktueller Stand:	KRIP	RRIP
	<input checked="" type="checkbox"/> Ja → <input type="checkbox"/> KRIP	Kein Koordinationsstand	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	<input checked="" type="checkbox"/> RRIP	Ausgangslage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> Nein	Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Festsetzung		

Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung Die Massnahme dient einer dichteren Nutzung und reduziert so die Flächenbeanspruchung "auf der grünen Wiese". Es liegen keine Konflikte mit kantonalen und nationalen Schutzgebieten vor.

Umsetzungsschritte

Weitere Planungsschritte	Was	Wer	Horizont / Zeitplanung
	Regionaler Richtplan: Umsetzung wichtigster Innenentwicklungsgebiete	Region	bis 2025
	Ortsplanungsrevisionen: Erhöhung zulässige bauliche Dichte, evtl. Sondernutzungsplanung	Stadt Chur	bis 2025/26
	Initiierung der Folgeplanungen, Realisierung Bauvorhaben	Stadt Chur	B-Horizont: ab 2032 bis 2042

Beitrag Trägerschaft Kanton: Als Hilfestellung für die Umsetzung in den Gemeinden wurde eine Wegleitung «Hochwertige Gebietsentwicklung» erstellt. Auf Basis dieser Wegleitung berät der Kanton (ARE) die Gemeinden.

S5.3 Regionales Arbeitszonenmanagement

Priorität AP 5G

- A (2028-2032)
- B (2032-2036)
- C (nach 2036)
- Daueraufgabe

Neue Massnahme AP 5G

Massnahmenart

Siedlung

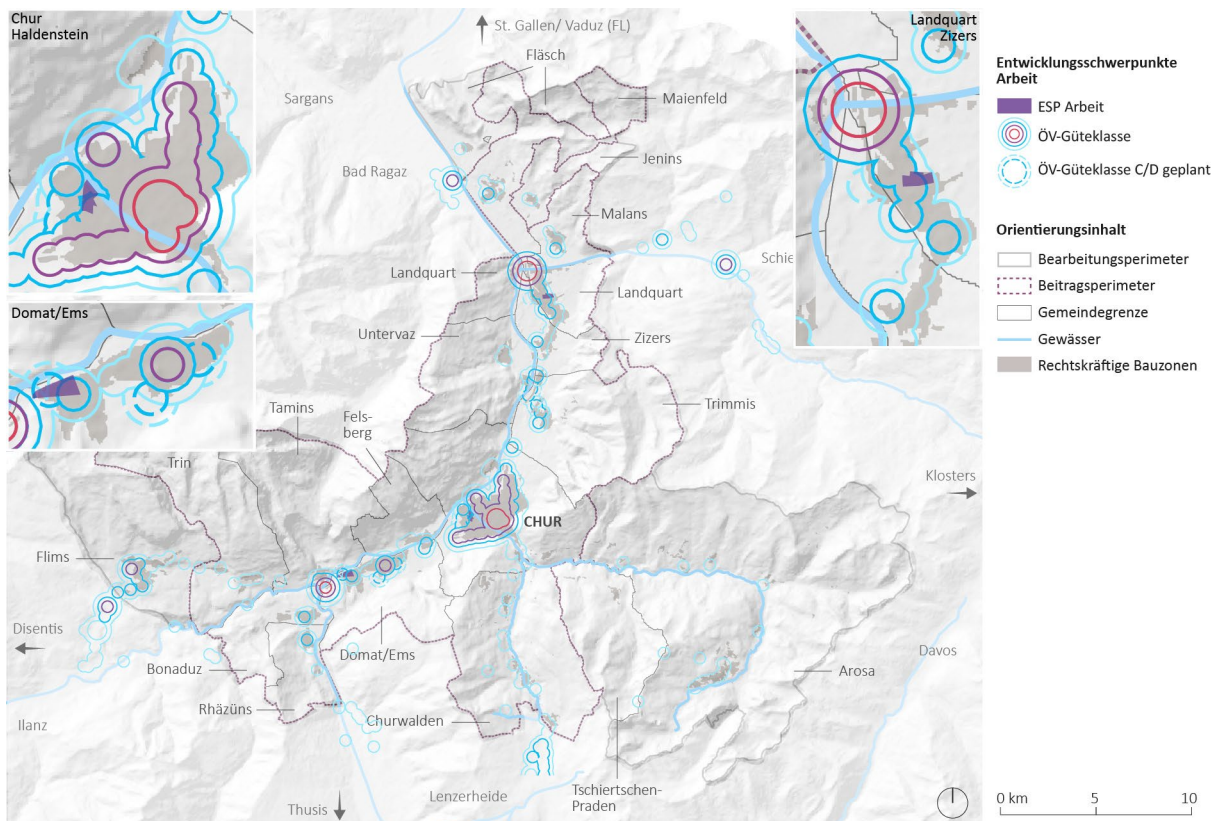
Federführung

Regionen, Stadt Chur (SENT)

Beteiligte

Kanton ARE und AWT

Beschreibung



Ausgangslage

Gemäss eidgenössischer Raumplanungsverordnung setzt die Ausscheidung von neuen Arbeitszonen voraus, dass der Kanton eine Arbeitszonenbewirtschaftung einführt, welche die haushälterische Nutzung der Arbeitszonen insgesamt gewährleistet (Art. 30a Abs. 2 RPV).

Der kantonale Richtplan enthält dazu folgende Vorgaben: Der Kanton betreibt gemeinsam mit den Regionen ein Monitoring über die Arbeitsgebiete. Darunter ist eine jährlich nachgeführte Dokumentation mit detaillierten Standortinformationen zu verstehen. Ist die Auslastung eines Arbeitsgebiets bei 80% angelangt, sind die Regionen in der Pflicht die Innenentwicklungspotenziale zu überprüfen und bei nachgewiesenem Bedarf Erweiterungen gemeinsam mit dem Kanton an die Hand zu nehmen. Eine Standortfestlegung und Dimensionierung von neuen Arbeitsgebieten hat in den Regionen Imboden, Plessur und Landquart – und damit dem Perimeter Agglomeration Chur entsprechend - überregional zu erfolgen. Das Arbeitszonenmanagement soll auf den Raum zwischen Fläsch und Bonaduz fokussieren. 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.

Auf kantonaler Ebene besteht ein jährlich nachgeführtes Monitoring zum Überbauungsstand der Arbeitszonen auf den Richtplanstandorten. Dieses dient als Grundlage für die Regionalen Richtplanungen und die Ortsplanungen (ARE GR UEB). Dieses Monitoring erfasst in erster Linie die unbebauten Arbeitszonen, während das Verdichtungspotenzial von schlecht ausgenutzten Flächen nur sehr grob erfasst ist.

Gemäss dem kantonalen Monitoring ist der Überbauungsgrad der Arbeitszonen in der Agglomeration Chur mit rund 345 ha überbauter und rund 78 ha unbebauter Fläche bei rund 77% (vgl. ARE GR, UEB März 2024).

Inhalte

Das Agglomerationsprogramm unterstützt und präzisiert den Kantonalen Richtplan und das darauf basierende Monitoring wie folgt:

- Das bestehende kantonale Monitoring wird vertieft: Bisher wurden nur die Kantonalen Arbeitsstandorte und dabei primär die unbebauten Flächen erfasst. Neu werden zusätzlich auch die unbebauten Flächen in den lokalen Arbeitsgebieten und die unternutzten Flächen in allen Arbeitsgebieten sowie die Potenziale der wichtigen Misch- und Zentrumszonen erfasst. Mit der Auswertung der Daten werden neu die bedeutenden Verdichtungsgebiete benannt.
- Die planerische Umsetzung wird gestärkt: Bei bedeutenden Entwicklungspotentialen erfolgen Hinweise zu weiterführenden planerischen Massnahmen (vgl. Massnahme S5.5 Entwicklungsschwerpunkte Arbeit, Folgeplanung).
- Anfragen von interessierten Firmen werden zeitnah und umfassend beantwortet: Zuständigkeiten, Spielregeln, Abläufe zwischen Kanton, Regionen und Gemeinden sind definiert.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Handlungsbedarf

S – Dimensionierung Siedlungsgebiet, S – Innenentwicklung

Für die Arbeitsgebiete in der Agglomeration sind die Reserven für Arbeitsnutzungen umfassend erfasst. Möglichkeiten zur aktiven Steuerung der Nutzung der Arbeitszonen sind aufgezeigt.

Nutzen/Wirkung

WK 2.1 Siedlungskonzentration und Innenverdichtung: Das Arbeitsplatzwachstum soll durch eine bessere Ausnutzung der bestehenden Arbeitsplatzgebiete und durch die Ansiedlung von Emissionsarmen Arbeitsplätzen in Misch- und Zentrumszonen aufgefangen werden.

WK4.3 Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünräumen: Verminderung der Flächenbeanspruchung.

Abstimmung Verkehr und Siedlung / Bezug zu weiteren Planungen

Abstimmung Verkehr und Siedlung -

Bezug zu kantonalen und regionalen Richtplänen	Richtplanrelevant	KRIP	RRIP
	<input type="checkbox"/> Ja → <input type="checkbox"/> KRIP Kein Koordinationsstand	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> RRIP Ausgangslage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input checked="" type="checkbox"/> Nein Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Festsetzung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung Die Massnahme dient einer dichteren Nutzung der Arbeitszonen und reduziert so die Flächenbeanspruchung durch Arbeitsnutzungen.

Umsetzungsschritte

Weitere Planungsschritte	Was	Wer	Horizont / Zeitplanung
	Aufbauphase: Erstmalige Datenerfassung, Konzept zur laufenden Bewirtschaftung und Definition von Prozessen und Zuständigkeiten	Regionen, Stadt Chur	2024-25
	Testphase: Bewirtschaftung der Daten und aktive Steuerung der Nutzung testen, Wirkung evaluieren und Betrieb optimieren.	Regionen, Stadt Chur	Ab 2026 – 2028
	Betriebsphase. Laufende Bewirtschaftung der Daten und aktive Steuerung der Nutzung.	Regionen, Stadt Chur	A-Horizont: 2028-32

Beitrag Trägerschaft Die Aufbauphase wird vom Kanton und den Regionen, finanziell und mit personellen Ressourcen unterstützt. Die Koordination zwischen den Beteiligten ist im Rahmen des Projekts zu vertiefen, insbesondere die Abstimmung mit und zwischen den Regionen.

S5.4 Entwicklungsschwerpunkte Wohnen/Dienstleistung, Folgeplanungen

Priorität AP 5G

- A (2028-2032)
- B (2032-2036)
- C (nach 2036)
- Daueraufgabe

Priorität, ARE-Code AP 4G

B
3901.4.047

Massnahmenart

Siedlung

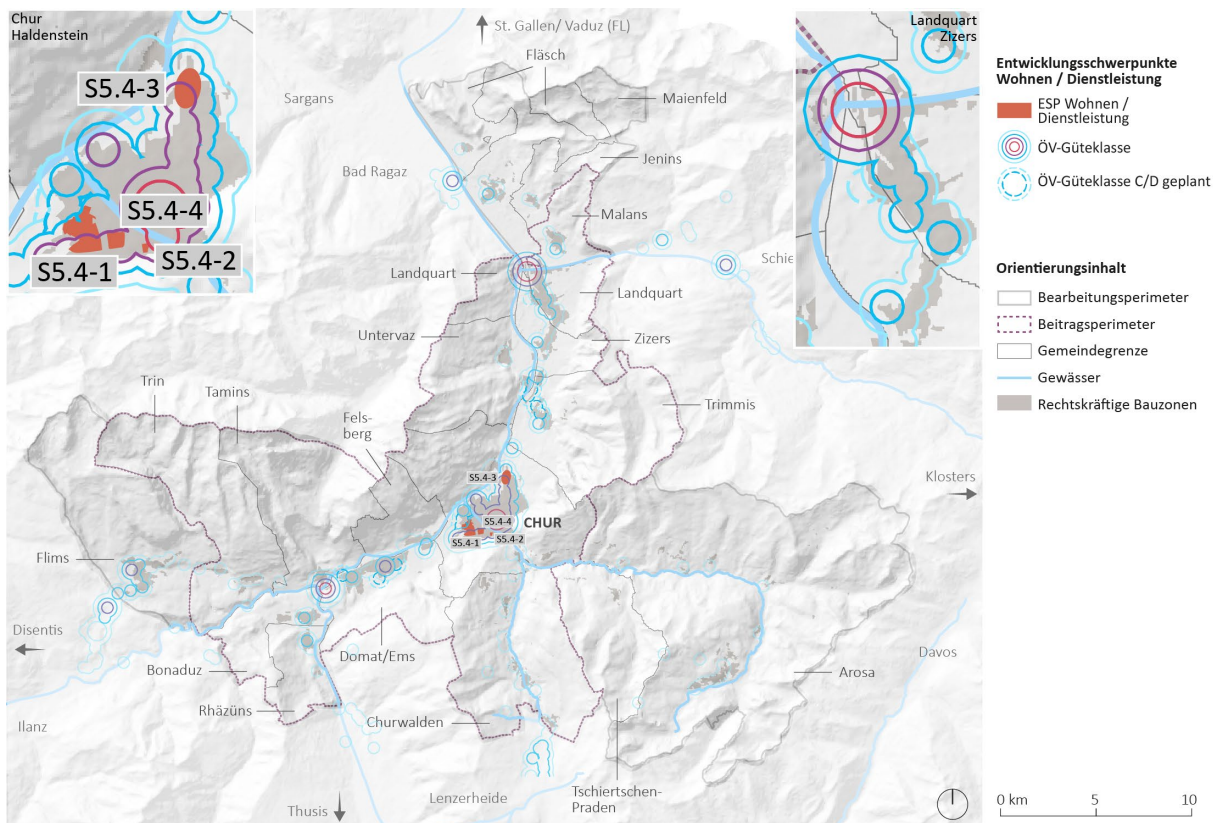
Federführung

Stadt Chur (SENT)

Beteiligte

Kanton (ARE), Region Landquart, Gemeinde Landquart, Grundeigentümer

Beschreibung



Entwicklung seit der vorherigen Generation: Die Massnahme wurde bezüglich Mobilitätskonzepte und Freiräume geschärft. Die Teilmassnahmen wurden gemäss neuestem Stand der Entwicklung überarbeitet und ein qualitativer und teilweise quantitativer Nachweis zur Verkehrskapazität ergänzt. Die Entwicklung des Gebiets Neugut wurde zwecks besserer Übersichtlichkeit in ein eigenes Massnahmenblatt verschoben, da die planerischen Vorbereitungen in verschiedenen Entwicklungshorizonten stattfinden und durch mehrere Gemeinden gemeinsam durchzuführen sind.

Ausgangslage

Insbesondere in der Stadt Chur existieren diverse Areale mit Umnutzungsmöglichkeiten und Aufwertungsbedarf. Mit der gezielten Entwicklung dieser Areale werden die Zentrumsfunktionen von Chur gestärkt und gleichzeitig neue Wohn- und Beschäftigungsmöglichkeiten an zentraler Lage geschaffen.

Der kantonale Richtplan enthält dazu folgende Vorgaben: In der Agglomeration Chur sind 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.

Inhalte

Das Agglomerationsprogramm unterstützt und präzisiert den kantonalen Richtplan wie folgt: Für eine gezielte Innenentwicklung werden Areale mit hohem Entwicklungspotenzial als ESP Wohnen /Dienstleistung definiert, welche folgende Kriterien berücksichtigen:

- Grösseres, zusammenhängendes Gebiet
- Verfügbarkeit für eine Entwicklung
- Zweckmässige verkehrliche Erschliessung
- Nutzerpotenzial > 500 Einwohnende/Beschäftigte

- Sehr gute bis gute Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr (Erschliessungsgüteklasse B oder C)

Als ESP Wohnen und Dienstleistung im A-Horizont gemäss festgelegten Kriterien gelten:

- Stadt Chur Chur West (inkl. Kleinbruggen)
- Stadt Chur Stadthallenareal
- Stadt Chur Masans
- Stadt Chur Kasernenareal

Die Gebiete sind von der Stadt Chur im Rahmen der Nutzungsplanung geeigneten Bauzonen zuzuweisen. Zudem sind geeignete Planungsverfahren aufzugleisen, um:

- die erwünschte Entwicklung abgestimmt auf die bestehenden stadträumlichen Qualitäten zu ermöglichen.
- die Erarbeitung und Umsetzung eines Mobilitätskonzepts vorzusehen und die dabei zu befolgenden Regelungen grundeigentü-merverbindlich zu verankern.
- bei einer Unterversorgung einen Teil der Fläche als öffentlich nutzbare Freifläche (siedlungsorientierter Platz oder Parkanlage) zu gestalten und grundeigentü-merverbindlich zu sichern, die Freiräume sind hitzeangepasst und biodivers zu gestalten (vgl. Massnahmen S5.8, S5.9, S5.10 und L5.4).

Zweckmässigkeit und Nutzen

Handlungsbedarf

S – Dimensionierung Siedlungsgebiet, S – Innenentwicklung, GV – Modalsplit, GV – Strategisches Netz und MIV-Lenkung, ÖV – Buserschliessung, FVV – Urbanes / Suburbanes Fuss- und Velonetz

Durch die Bestimmung von ESP Wohnen/Dienstleistung sind die Hauptzentren, insbesondere Chur, durch eine Umnutzung und Aufwertung gestärkt und die weitere Entwicklung wird an zentralen, zusammenhängenden und gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen fokussiert. Die Konzentration von Wohn- und Gewerbestandorten in den Zentren fördert ein Modalsplit zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs. Arbeitsplätze, Freizeit- und Versorgungseinrichtungen sowie Erholungsgebiete sind durch eine gute Erschlies-sung mit dem Öffentlichen Verkehr und dem Fuss- und Veloverkehr in kurzen Distanzen erreichbar. Wo nötig, ist zudem ein direkter Anschluss an das übergeordnete Strassennetz gewährleistet.

Nutzen/Wirkung

WK 2.1 Siedlungskonzentration und Innenverdichtung: Das Arbeitsplatzwachstum soll durch eine bessere Ausnutzung der beste-henden Arbeitsplatzgebiete aufgefangen werden

WK4.3 Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünräumen: Verminderung der Flächenbeanspru- chung und des Ausmasses der Zersiedelung

TM 5.4-1	Federführung	Beteiligte
Stadt Chur, Gebiet Chur West (inkl. Kleinbruggen)	Stadt Chur	Eigentümer
	Ausgangslage Fläche	
	ca. 22.5 ha (164'790 + 60'974m ²)	
	Arealplan Chur West: Zentrumszone Chur West und Zone für öffentliche Bauten und Anlagen	
	Kleinbruggen: Grünzone, Mischzone 4 und Naturschutzzone, heute agrarwirtschaftlich ge- nutzt	
	Angestrebte Nutzung	
	Arealplan Chur West: Ausgewogene Durchmischung der Nutzung mit einem flächeneffektiven Nutzungsmix aus Gewerbeflächen und wohn- und publikumsorientierten Nutzungen, z.B. De- tailhandel, Kleingewerbe, Kaffees, Ateliers oder Büros. Temporäre Nutzungen sollen die Aus- senräume beleben. Innerhalb der Bauvolumen sollen der Öffentlichkeit Räumlichkeiten zur Verfügung stehen. Chur West soll durch eine vielfältige Mischung aus unterschiedlichen pub- likumsorientierten Nutzungen charakterisiert werden.	
	Kleinbruggen: Entlang der Rheinfelstrasse sind im Erdgeschoss quartiers- bzw. publikumsori- entierete Nutzungen angeordnet. Die Möglichkeit weiterer Gewerbenutzungen als kleinere wie grössere zusammenhängende Einheiten ist an der Rheinfelstrasse gegeben. Die zweite Bau- tiefe ist dem Wohnen reserviert. Der Landschaftsraum des ehemaligen Rheinschwemmgemie- tes soll als Ganzes erhalten und für Anwohner und Spaziergänger erlebbar sein. Die beste- hende Landwirtschaftliche Nutzung soll bestehen bleiben, muss sich aber mit dem Wohnen vertragen.	
	Einwohnerpotenzial	Beschäftigtenpotenzial
	Heute: ca. 260 + 200 Einwohnende	Heute: ca. 1700 Beschäftigte
	Zukünftig: ca. 5100 (4300 + 800) Einwohnende	Zukünftig: ca. 2570 (2200 + 370) Beschäftigte
	Potenzial ggü. rechtskräftiger BZO: 1'060	
	ÖV-Güteklasse 2024	ÖV-Güteklasse 2040

Grösstenteils B (Chur West) bzw. C (Klein- B
bruggen)

Verkehrskapazität: Verkehrliche Einbettung / Leistungsfähigkeit Strassennetz

MIV-Anbindung an übergeordnetes Verkehrsnetz: Die örtliche sowie die überörtliche strassenmässige Erschliessung kann als sehr gut eingestuft werden. Die Zufahrt erfolgt ab nahe gelegenen Anschluss N13 (Chur-Süd).

ÖV-Erschliessung: Das Gebiet ist aktuell gut erschlossen. In Zukunft wird die Erschliessung u.a. durch die Anbindung an die multimodale Drehscheibe Chur West (vgl. AP 4G Massnahme ÖV4.3) und verschiedene Bahn- und Buslinien noch besser werden. Das Gebiet Chur West profitiert zudem von weiteren Massnahmen im öffentlichen Verkehr (vgl. AP 4G Massnahme ÖV4.7 Tangentialbuslinie, Stadt Chur und AP 4G Massnahme ÖV4.8 Busoptimierungen (Verkehrsmanagement) Stadt Chur).

Fuss- und Velonetz: Erschliessung über mehrere Fuss- und Radwege, Anschluss an die Velo-Komfortroute Ringstrasse inkl. Plessurbrücke, Stadt Chur (vgl. AP 4G Massnahme FVV4.2-1) und ebenfalls die multimodale Drehscheibe Chur West inkl. Veloabstellplätze und Velostation (AP 4G Massnahme ÖV4.3).

Qualitativer Nachweis Verkehrskapazität: Mit dem Ausbau des Bahnhofs Chur West und des Busliniennetzes, mit Erstellung der Fuss- und Velokomfortroute (Westweg) und zusätzlicher attraktiver Fussverbindungen können die zusätzlichen Einwohnenden und Beschäftigten sich qualitativ im Gebiet und darüber hinaus bewegen.

Quantitativer Nachweis Verkehrskapazität: Im Masterplan Chur West ist ein Modalsplit für das Arealplangebiet Chur West festgelegt worden. Mit der Erstellung eines Mobilitätskonzeptes pro Teilgebiet im Rahmen der Folgeplanung kann die Erreichung der gesetzten Ziele sichergestellt werden. Bei Kleinbruggen handelt es sich um ein 2000-Watt-Areal, welches hohe Anforderungen an die Qualität und Quantität der Mobilität stellt. Über die Wohn- und Dienstleistungsnutzung würde sich der DTV um rund 1'400 Fahrten pro Tag erhöhen (Zu- und Wegfahrten). Ein detaillierter Nachweis wird im Rahmen des Baubewilligungsverfahren erbracht, zu diesem Zeitpunkt sind auch die Auswirkungen auf die Kapazität des Strassennetzes aufzuzeigen.

Planungsschritte / Meilensteine

2015	Arealplan Kleinbruggen
2015	Genehmigung Quartierplan Chur West; Teilgebiet A
2016	Quartierplan Kleinbruggen
2017	Arealplan Chur West
2018	Einleitung Quartierplanverfahren Chur West; Teilgebiet D
2018	Genehmigung Quartierplan Chur West; Teilgebiet H (City West)
2019	Einleitung Quartierplan verfahren Chur West; Teilgebiet E
2021	Realisierung Quartierplan Kleinbruggen 1. Etappe
2023	Genehmigung 1. Änderung Quartierplan Chur West; Teilgebiet H (HH3)
2023	Masterplan Chur West
2024	Teilgebiet E, Start Studienauftrag
2025	Ca. Einleitung Quartierplanverfahren Chur West; Teilgebiet B
2026	Ca. Einleitung Quartierplanverfahren Chur West; Teilgebiet F
<i>AP 5G A-Horizont Umsetzung (Folgeplanungen oder Realisierung Bauvorhaben)</i>	
2028	Ca. Einleitung Quartierplanverfahren Chur West; Teilgebiet C
2035	Ca. Einleitung Quartierplanverfahren Chur West; Teilgebiet G

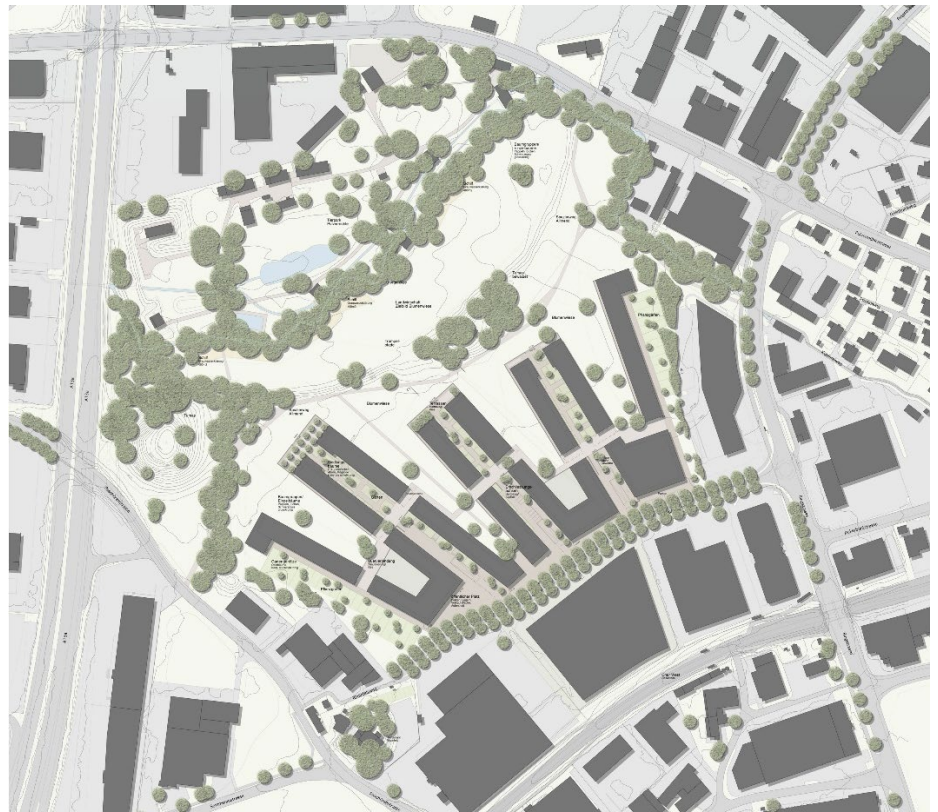
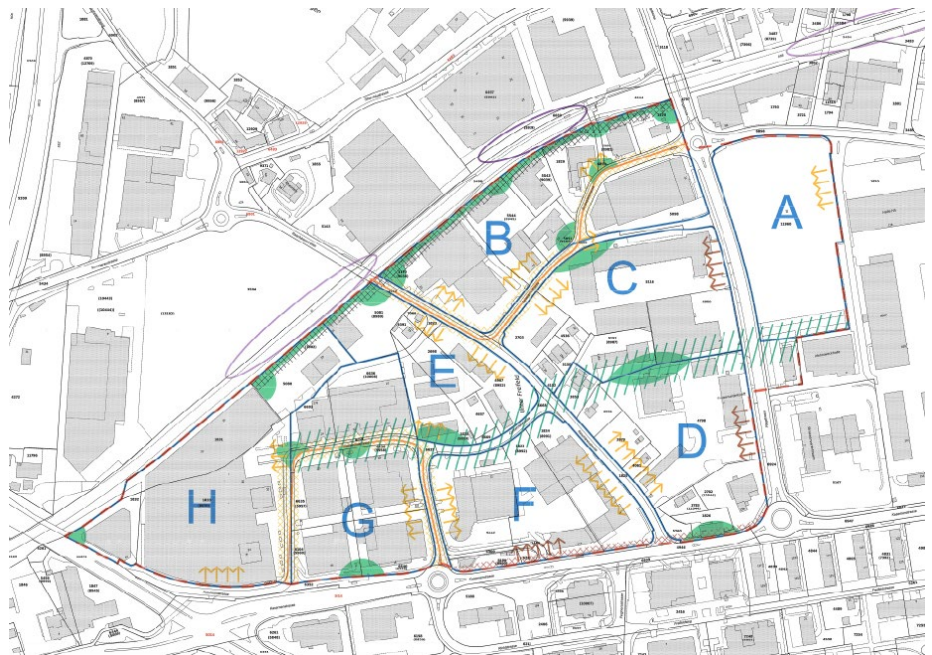


Abbildung: Grafik aus Richtprojekt als Basis für Arealplan Kleinbruggen



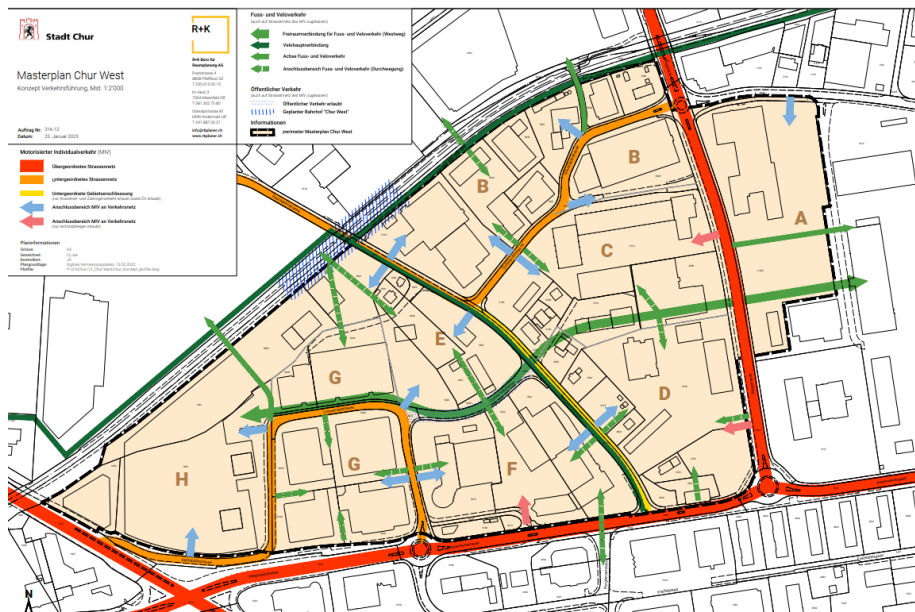


Abbildung: Ausschnitt Arealplan Chur West und Erschliessungsplan

TM 5.4-2

Stadt Chur, Gebiet Stadthallenareal

Federführung

Stadt Chur

Beteiligte

Eigentümer

Ausgangslage Fläche

1.2 ha, Gemischte Zone G4

Angestrebte Nutzung

Grossräumig soll das Stadthallenareal künftig als Bindeglied zwischen der Innenstadt und den Entwicklungsgebieten im Westen der Stadt wirken. Diese Rolle soll zum einen städtebaulich, aber insbesondere durch die Nutzung auf dem Areal zum Ausdruck kommen. Gefragt sind Nutzungen mit Öffentlichkeitscharakter und mit Ausrichtung auf Kunden insbesondere in Kombination mit der neuen Talstation der Brambrüeschbahn. In diesem Kontext sind auch Nutzungen im Bereich der touristischen Beherbergung besonders geeignet. Ausgeschlossen wird eine ausschliessliche Wohnnutzung.

Einwohnerpotenzial

Heute: ca. 0 Einwohnende

Zukünftig: ca. 330 Einwohnende

Beschäftigtenpotenzial

Heute: ca. 20 Beschäftigte

Zukünftig: ca. 400 Beschäftigte

ÖV-Güteklasse 2024

B

ÖV-Güteklasse 2040

B

Verkehrskapazität: Verkehrliche Einbettung / Leistungsfähigkeit Strassennetz

MIV-Anbindung an übergeordnetes Verkehrsnetz: Die örtliche sowie die überörtliche strassenmässige Erschliessung kann als sehr gut eingestuft werden. Die Zufahrt erfolgt ab Anschluss N13 (Chur-Süd) und künftigem Rosenhügelanschluss (Massnahme MIV4.1).

ÖV-Erschliessung: Das Gebiet ist durch die Lage an der Kasernenstrasse, als Haupterschliessung für den regionalen ÖV, sehr gut erschlossen. Die Bushaltestelle Stadthalle/ Brambrüeschbahn liegt innerhalb des Entwicklungsperimeters.

Fuss- und Velonetz: Erschliessung über mehrere Fuss- und Radwege, im Einzugsgebiet der Velo-Komfortroute West-Weg und aufgrund des bestehenden Fuss- und Radweges südlich der Kasernenstrasse bis zum Siedlungsrand. Mit der Quartierplanung wird über den neu gestalteten Stadthallenplatz eine attraktive Wegbeziehung Bushaltestelle -Talstation Bergbahn sichergestellt.

Qualitativer Nachweis Verkehrskapazität: Abgestützt auf das Richtprojekt wurde im Rahmen der Quartierplanung mittels eines Verkehrs- und Parkraumkonzepts für das Areal der Stadthalle das Fahrtenaufkommen ermittelt und die verkehrlichen Auswirkungen auf das übergeordnete Strassennetz und bei den massgebenden Strassenanschlüssen (Knoten) berechnet. Gemäss Quartierplanung sind drei Untergeschosse zulässig, wodurch die Anzahl Parkplätze auf ca. 300 beschränkt wird. Das erste Untergeschoss ist zwingend als öffentliches Parking zu betreiben und Parkplätze sind zu bewirtschaften. Die Beschränkung der Parkplatzzahl ist abgestimmt auf die Ergebnisse des Verkehrs- und Parkraumkonzepts. Darin wurde nachge-

wiesen, dass das induzierte Verkehrsaufkommen des MIV mit dem bestehenden Strassen-netz aufgenommen werden kann. Gemäss den Leistungsberechnungen ist die Bewegungs-freiheit in den relevanten Knoten trotz Zusatzverkehr nur leicht eingeschränkt. Um negative Auswirkungen auf die umliegenden Gebiete zu vermeiden, wurde das Erschliessungs- und Verkehrskonzept des Stadthallenareals auf das bestehende und künftige Verkehrsregime der angrenzenden Gebiete (Grünberg, Welschdörfli) abgestimmt.

Quantitativer Nachweis Verkehrskapazität: Die künftigen Verkehrsbelastungen auf der Ka-sernenstrasse und im umliegenden Strassennetz sind im Verkehrsmodell Chur Rosenhügel – Obertor ermittelt und abgebildet. Über die Wohn- und Tourismusnutzung würde sich der DTV um rund 500 Fahrten pro Tag erhöhen (Zu- und Wegfahrten). Ein detaillierter Nachweis wird im Rahmen des Baubewilligungsverfahren erbracht, zu diesem Zeitpunkt sind auch die Auswirkungen auf die Kapazität des Strassennetzes aufzuzeigen.

Planungsschritte / Meilensteine

2021	Studienauftrag; Nutzung und städtebauliches Konzept
2022	Anpassung Genereller Erschliessungsplan (Standort Talstation)
2023/2024	Erarbeitung Quartierplan
2025	Plangenehmigungsverfahren neue Bahn
2026	Investorenwettbewerb
2026	Archäologische Untersuchung
2027/28	Erarbeitung Quartierplan
2027	Bau neue Talstation
<i>AP 5G A-Horizont Umsetzung (Folgeplanungen oder Realisierung Bauvorhaben)</i>	
Ab 2030	Realisierung Arealüberbauung



Abbildung: Perimeter Gebiet Stadthallenareal

TM5.4-3
Stadt Chur, Gebiet Masans

Federführung
 Stadt Chur

Beteiligte
 Eigentümer

Ausgangslage Fläche
 9.6 ha, Wohnzone 2 und 3 sowie Grünzone

Angestrebte Nutzung
 Die noch unüberbauten grösseren zusammenhängenden Gebiete in Masans sind ausschliesslich für Wohnen vorgesehen. Untergeordnet, beispielsweise entlang der Masanserstrasse oder am Knoten Scalära- und Masanserstrasse sollen Quartiernutzungen im Sinne eines Treffpunktes realisiert werden.

Einwohnerpotenzial
 Heute: ca. 40 Einwohnende

Beschäftigtenpotenzial
 Heute: ca. 15 Beschäftigte

Zukünftig: ca. 400 Einwohnende

Zukünftig: ca. 85 Beschäftigte

Potenzial ggü. rechtskräftiger BZO: 330 Einwohnende

ÖV-Güteklasse 2024

B/C

ÖV-Güteklasse 2040

B/C

Verkehrskapazität: Verkehrliche Einbettung / Leistungsfähigkeit Strassennetz

MIV-Anbindung an übergeordnetes Verkehrsnetz: Die MIV-Erschliessung ab dem Autobahn-Anschluss Chur Nord über die Masanser- und Scalärastrasse ist grundsätzlich gut, in den Hauptverkehrszeiten jedoch überlastet (Masanserstrasse). Es wird nach Lösungen gesucht, das übergeordnete Strassennetz zu optimieren.

ÖV-Erschliessung: Das Gebiet – insbesondere das Hauptentwicklungsgebiet Rückenbrecher - ist durch die Nähe zur Masanserstrasse sehr gut durch den städtischen und regionalen ÖV erschlossen.

Fuss- und Velonetz: Das Gebiet ist über mehrere parallel und quer zur Masanserstrasse geführte Fuss- und Radwege sehr gut an das städtische und regionale Fuss- und Velowegnetz angeschlossen.

Qualitativer Nachweis Verkehrskapazität: Wird im Rahmen der Folgeplanungen verlangt (für sämtliche Gebiete besteht eine Folgeplanungspflicht).

Quantitativer Nachweis Verkehrskapazität: nicht notwendig (< 500 zusätzliche Einwohnende / Beschäftigte). Genauere Angaben sind im Rahmen der Entwicklungsplanung (Testplanung) nachzuweisen.

Planungsschritte / Meilensteine

2014	Quartierplan Fühörnli
2024	Quartierplan Töbeli in Realisierung
2025	Quartierplan Cadonau (Gerichtsverfahren hängig)
2025-2027	Überarbeitung des sistierten Arealplans Rückenbrecher und allfällige Anpassungen im Rahmen der Revision Grundordnung Chur
2026	Quartierplan Jüstli
<i>AP 5G A-Horizont Umsetzung (Folgeplanungen oder Realisierung Bauvorhaben)</i>	
2028-2030	Parzellen-/Eigentümerspezifische Präzisierung
2031-2034	Etappenweise Realisierung

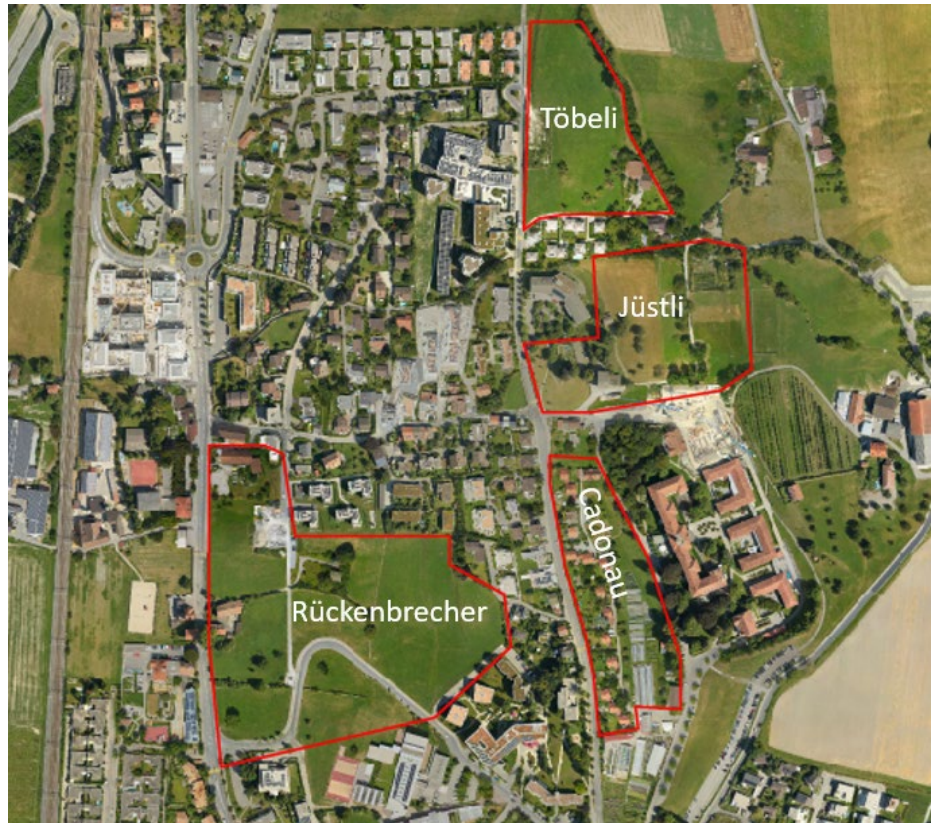


Abbildung: Entwicklungsgebiete Masans

TM5.4-4
Stadt Chur, Gebiet Kasernenareal

Federführung

Stadt Chur

Beteiligte

Grundeigentümer

Ausgangslage Fläche

ca. 8.5 ha, ZÖBA

Angestrebte Nutzung

Aufgrund der angestrebten Bündelung der Militärnutzung im Gebiet Rossboden wird das Kasernenareal in den nächsten 10-20 Jahren eine Entwicklung durchlaufen. Mit dem Entscheid des Kantons Graubünden und der Stadt Chur das Areal vom Bund zu übernehmen, kann die Entwicklung hinsichtlich der künftigen Anforderungen im Gebiet gezielt gesteuert werden. Das heutige Areal der Stadtkaserne weist eine geringe Nutzungsdichte auf. Die Stadt strebt mit der städtischen Entwicklungsplanung für das zentrumsnahe Areal der Stadtkaserne eine Aufwertung für verdichtetes Wohnen und Arbeitsplatznutzungen sowie einer öffentlichen Nutzung an. Aufgrund der Lage, der Ausrichtung und der Defizite im Stadtteil hinsichtlich fehlenden Freiraums und Schulanlage eignet sich das Kasernenareal als künftiger Quartierknoten. Mittels Bündelung der fehlenden Schulanlage, den dazugehörigen Freizeitanlagen und dem Park als öffentliche Infrastruktur sollen die Defizite aufgenommen werden. Der Ort soll Treffpunkt, Rückgrat und Herzstück des Gebietes werden und an dem Westweg, der Wegverbindung zwischen dem neuen Zentrum Chur West und dem Stadtzentrum mit Altstadt für die zusätzlichen Anwohner und Arbeitende im Stadtteil zur Verfügung stehen. Rund zwei Drittel des Areals soll neu überbaut werden (Ersatzneubauten). Aufgrund der angrenzenden Lage zum künftigen Zentrum Chur West bietet sich der westliche Teil des Areals für Dienstleistungs- und Gewerbenutzung an. Es soll die Nutzung des Werktagszentrums aufnehmen und als Übergang bis zum Kasernengebäude eine Mischnutzung aufnehmen. Für die übrigen Arealteile, namentlich entlang der Salvatorenstrasse und angrenzend an die bestehende Wohnnutzung an der Bolettastrasse, soll eine ausschliessliche Wohnnutzung angestrebt werden.

Einwohnerpotenzial

Heute: ca. 0 Einwohnende

Zukünftig: ca. 980 Einwohnende

Potenzial ggü. rechtskräftiger BZO: 560 Einwohnende

Beschäftigtenpotenzial

Heute: ca. 0 Beschäftigte

Zukünftig: ca. 970 Beschäftigte

Potenzial ggü. rechtskräftiger BZO: 710 Beschäftigte

ÖV-Güteklasse 2024

B

ÖV-Güteklasse 2040

B

Verkehrskapazität: Verkehrliche Einbettung / Leistungsfähigkeit Strassennetz

MIV-Anbindung an übergeordnetes Verkehrsnetz: Die örtliche sowie die überörtliche strassenmässige Erschliessung kann als sehr gut eingestuft werden. Die Zufahrt erfolgt ab dem nahe gelegenen Anschluss N13 (Chur-Süd).

ÖV-Erschliessung: Das Gebiet ist durch die Lage an der Kasernenstrasse, als Haupterschliessung für den regionalen ÖV, sehr gut erschlossen.

Fuss- und Velonetz: Erschliessung über mehrere Fuss- und Radwege, Anschluss an die Velo-Komfortroute West-Weg.

Quantitativer Nachweis Verkehrskapazität: Über die Wohn- und Dienstleistungsnutzung würde sich der DTV um rund 900 Fahrten pro Tag erhöhen (Zu- und Wegfahrten). Ein detaillierter Nachweis wird im Rahmen des Baubewilligungsverfahren erbracht, zu diesem Zeitpunkt sind auch die Auswirkungen auf die Kapazität des Strassennetzes aufzuzeigen. Ist im Rahmen der Entwicklungsplanung detaillierter nachzuweisen.

Planungsschritte / Meilensteine

- 2020 Stationierungskonzept Armee kommunale Abstimmung 75.74% Ja
- 2025-32 Vorarbeiten Standortverschiebung Kaserne
- AP 5G A-Horizont und weitere Horizonte Umsetzung (Folgeplanungen oder Realisierung Bauvorhaben)*
- 2028/29 Masterplanung Gebietsentwicklung
- 2030/31 Anpassung Grundordnung (Zonenplan, GGP, GEP)
- 2031/32 Folgeplanung in Form einer Areal- oder Quartierplanung
- 2030-39 MPV und Realisierung neue Kaserne im Rossboden
- 2039 Eigentumsübergang Kasernenareal an Stadt

Die Teilmassnahme wurde in den mittelfristigen Horizont integriert, ein Teil der Umsetzung wird jedoch etwas später erfolgen.

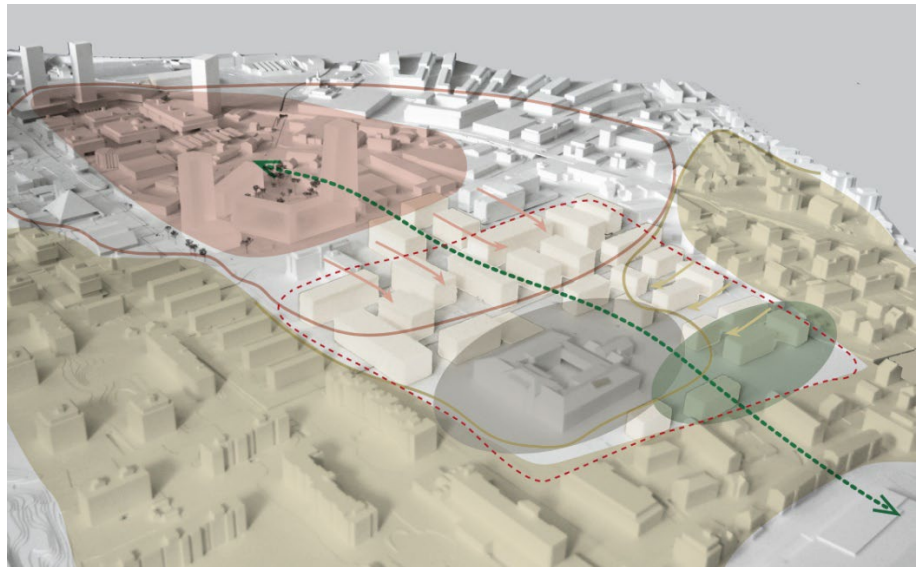


Abbildung: Integration Kasernenareal (im Vordergrund) in die Quartierentwicklung

Abstimmung Verkehr und Siedlung / Bezug zu weiteren Planungen

Abstimmung Verkehr und Siedlung Vgl. Massnahmenbeschrieb der Teilmassnahmen

Bezug zu kantonalen und regionalen Richtplänen	Richtplanrelevant	KRIP	RRIP
<input checked="" type="checkbox"/> Ja →	<input checked="" type="checkbox"/> KRIP Kein Koordinationsstand	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	<input checked="" type="checkbox"/> RRIP Ausgangslage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Nein	Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Festsetzung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung Es sind keine kantonalen oder nationalen Schutzgebiete betroffen.

Umsetzungsschritte			
Weitere Planungsschritte	Was	Wer	Zeitplanung
	Regionale Richtplanung ESP räumlich festlegen	Regionen	2025
	Nutzungsplanung: Grundeigentümergebindliche Voraussetzung für geplante Entwicklung schaffen. Konkretisierung der Entwicklung durch Testplanung o.ä.	Stadt Chur	A-Horizont und weitere Horizonte: Laufend
Beitrag Trägerschaft	Vorantreiben von AP-Massnahmen Verkehr betreffend den jeweiligen Entwicklungsschwerpunkten durch Kanton und Massnahmenträger (Federführung vgl. ESP).		

S5.5 Entwicklungsschwerpunkte Arbeit, Folgeplanungen

Priorität AP 5G

- A (2028-2032)
- B (2032-2036)
- C (nach 2036)
- Daueraufgabe

Neue Massnahme

Massnahmenart

Siedlung

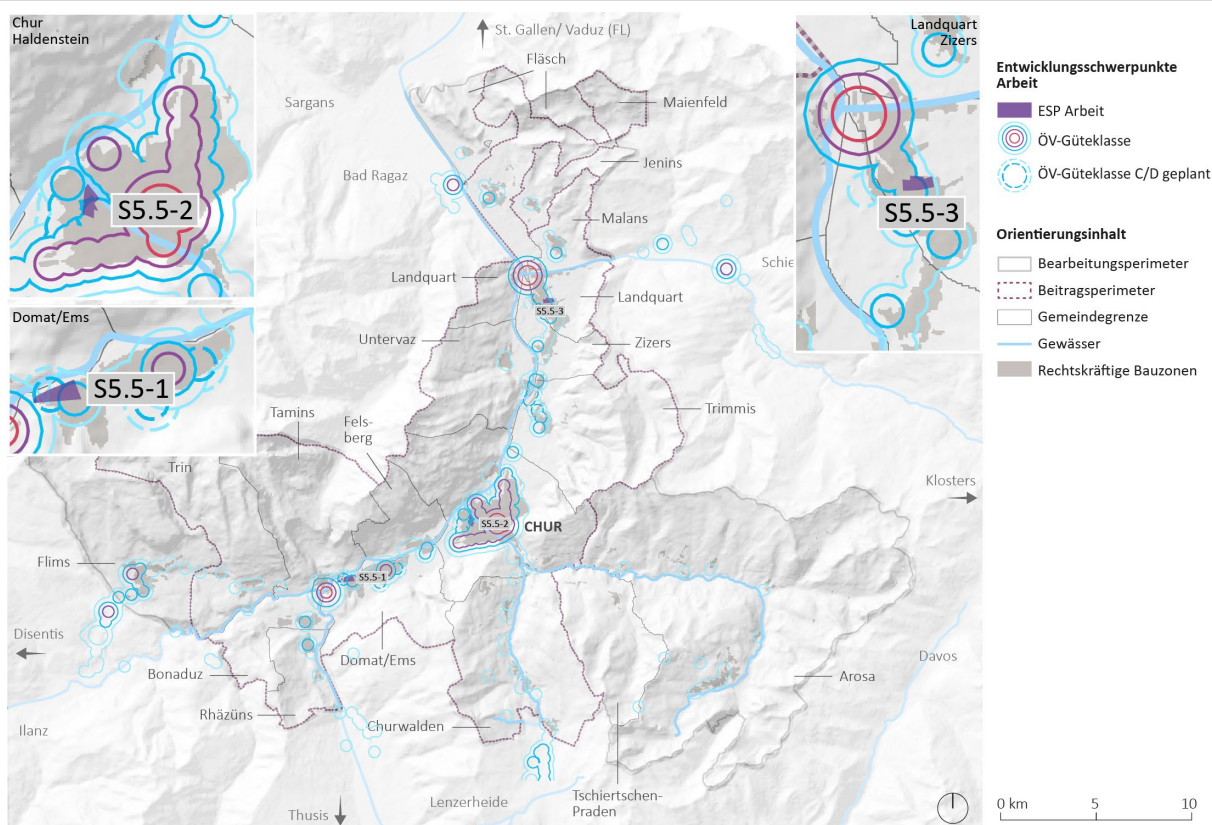
Federführung

Stadt Chur, Gemeinden Domat/Ems und Landquart

Beteiligte

Kanton (ARE), Regionen, Grundeigentümer

Beschreibung



Abgrenzung gegenüber vorheriger Generation: Die Massnahme wurde bezüglich Mobilitätskonzepten ergänzt. Die Teilmassnahmen wurden gemäss neuestem Stand der Entwicklung überarbeitet und ein qualitativer und teilweise quantitativer Nachweis zur Verkehrskapazität ergänzt. Die Entwicklung des Gebiets Neugut wurde zwecks besserer Übersichtlichkeit in ein eigenes Massnahmenblatt verschoben, da die planerischen Vorbereitungen in verschiedenen Entwicklungshorizonten stattfinden und durch mehrere Gemeinden gemeinsam durchzuführen sind. Im Zeithorizont AP 4G stehen die behördenverbindlichen Planungsverfahren bis 2028 im Vordergrund, im AP 5G steht ab 2028 mehrheitlich die Umsetzung (u.a. grundeigentümergebundene Planung) an.

Ausgangslage

Standorte für flächen- und verkehrsentensive Industrie- und Gewerbebetriebe sowie für verkehrsentensive Dienstleistungsbetriebe mit guter Verkehrsanbindung und geringer Beeinträchtigung von Wohngebieten sollen grundsätzlich konzentriert und raumplanerisch gesichert werden.

Der kantonale Richtplan enthält dazu folgende Vorgaben: In der Agglomeration Chur sind strategische Arbeitsgebiete und Arbeitsgebiete im urbanen und suburbanen Raum ausgeschieden (Standorte vgl. Analysekarte Siedlungsentwicklung):

- Strategische Arbeitsgebiete: Sie sind für Arbeitsnutzungen mit hoher Wertschöpfungswirkung vorgesehen und weisen einen langfristigen Entwicklungshorizont auf. Unter Federführung des Kantons erfolgt die erforderliche planerische Aufbereitung und häusliche Nutzung für folgende Standorte: Strategische Arbeitsgebiete in Landquart-Zizers 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.

Inhalte

Das Agglomerationsprogramm unterstützt und präzisiert den kantonalen Richtplan wie folgt: Die ESP Arbeiten definieren die aus Agglomerations-sicht relevanten Arbeitsplatzstandorte mit Entwicklungspotenzial, guter Verkehrsanbindung und geringer Beeinträchtigung von Wohngebieten. Mit einer übergeordneten Planung (z.B. Masterplan) legen die Planungsträger (Kanton, Gemeinden) die Strategie und die notwendigen Voraussetzungen für die Entwicklung der einzelnen ESP fest. Mit der Nutzungsplanung schaffen sie die Voraussetzungen für die gebietsspezifisch geeigneten, auf das Verkehrssystem abgestimmten Nutzungen. In Zusammenarbeit mit den Grundeigentümern und im Dialog mit der Region und Nachbargemeinden werden konkrete Massnahmen (Organisation, Infrastrukturen, Vermarktung) für eine Entwicklung erarbeitet und umgesetzt.

Bei der Festlegung der ESP Arbeiten wurden folgende Kriterien berücksichtigt:

- Grösseres, zusammenhängendes Gebiet mit ausreichend Nutzungs- bzw. Erweiterungspotential
- Nutzerpotenzial > 500 Beschäftigte
- Verfügbarkeit für Entwicklung
- Ausrichtung auf bestehende Infrastruktur respektive effiziente Erschliessung möglich
- Angemessene ÖV-Erschliessungsgüte gemäss der Beschäftigungsdichte
- Ausreichende MIV-Infrastruktur

Als ESP Arbeiten im A-Horizont gemäss festgelegten Kriterien gelten mit folgendem Standortprofil:

- ESP Arbeit Vial (Domat/Ems): wertschöpfungsintensive, exportorientierte Unternehmen
- ESP Arbeit Industriestrasse (Chur): Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiet
- ESP Arbeit Landquart Fabriken: Dienstleistung, Gewerbe, Industrie, Wohnen in untergeordnetem Mass

Bei diesen Arealen ist ein hohes Entwicklungspotenzial vorhanden. Die teilweise starke Erhöhung der Anzahl Beschäftigten führt zu entsprechenden verkehrlichen Auswirkungen. Deshalb ist die Erarbeitung und Umsetzung eines Mobilitätskonzepts vorzusehen. Die dabei zu befolgenden Regelungen werden in den Vorschriften der Nutzungsplanung (Regelbauweise) bzw. in den Sondernutzungs-vorschriften grundeigentümerverbindlich verankert.

Bei der Entwicklung der Gebiete ist ein Augenmerk auf den Erhalt oder die Schaffung neuer Freiräume zu legen. Eine genügende Freiraumversorgung ist sicherzustellen. Wo eine Unterversorgung besteht, ist ein Teil der Fläche als öffentlich nutzbare Freifläche (siedlungsorientierter Platz oder Parkanlage) zu gestalten. Die Freiräume sind hitzeangepasst und biodivers zu gestalten (vgl. Mas-snahmen S5.8, S5.9, S5.10 und L5.4). Umsetzungsmöglichkeiten bestehen durch Vorgaben im Rahmen von kommunalen Richtplä-nen (behördenverbindlich), planungsrechtlichen Instrumenten der Grundordnung sowie Sondernutzungsplänen (grundeigentümer-verbindlich) oder weiteren Grundlagenplanungen wie Masterplänen und Freiraumkonzepten.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Handlungsbedarf

S – Dimensionierung Siedlungsgebiet, S – Innenentwicklung, GV – Modalsplit, GV – Strategisches Netz und MIV-Lenkung, ÖV – Buserschliessung

Mit den ESP Arbeiten wird die zukünftige Entwicklung auf Schwerpunkte fokussiert, indem Gewerbe und Industrie an räumlich zweck-mässigen Standorten konzentriert werden. Die Entwicklungsschwerpunkte mit Fokus arbeitsplatzintensive Nutzung weisen eine gute Verkehrsanbindung mit dem öffentlichen Verkehr auf, diejenigen mit Fokus flächenintensive Nutzung sind zusätzlich optimal mit dem motorisierten Anlieferverkehr erschlossen und an das übergeordnete Netz angebunden. Bei beiden Typen ist eine optimale Anbin-dung des Fuss- und Veloverkehrs an die nächstgelegene Haltestelle vorhanden.

Nutzen/Wirkung

- WK1.2 Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage: Konzentration der Arbeitsplätze an Orten mit geeigneter Erschliessungsgüte
- WK2.1 Siedlungskonzentration und Innenverdichtung: Konzentration von Arbeitsplätzen an geeigneten Standorten und in Koor-dination mit dem Verkehrssystem
- WK4.3 Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünräumen: Verminderung der Flächenbean-spruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen durch Verminderung des Ausmasses der Zersiedelung

TM5.5-1	Federführung	Beteiligte
Gemeinde Domat/Ems, Gebiet Vial	Kanton	Gemeinde Domat/Ems
	Ausgangslage Fläche	Angestrebte Nutzung
	ca. 19 ha, Industrie- und Gewerbezone, im Industriezone für strategische Ansiedlungen KRIP im Siedlungsgebiet und als strategi- von Grossbetrieben mit hoher Wertschöpfung sches Arbeitsgebiet geführt, grosse Teile der und hoher Arbeitsplatzdichte, Verzicht auf De- Fläche befestigt und unbebaut, Areal steht tailhandel; Arealplanpflicht besteht, Baurecht weitgehend für neue Nutzungen zur Verfü- beim Kanton gung	

Beschäftigtenpotenzial

Heute: ca.360 Beschäftigte auf 19'000 m²
 Mittelfristig: ca. 1'280 Beschäftigte auf 39'700 m²
 Zukünftig: ca.3'000 Beschäftigte auf 190'000 m², aufgrund langfristigem Entwicklungshorizont (> 2040) Ausschöpfung Potenzial bei 50%

ÖV-Güteklasse 2024

Teilweise C, grösstenteils D, teilweise ohne

ÖV-Güteklasse 2040

Grösstenteils C, teilweise D (vgl. AP 4G Massnahme ÖV4.4 Multimodale Drehscheibe Domat/Ems Süd)

Verkehrskapazität: Verkehrliche Einbettung / Leistungsfähigkeit Strassennetz

MIV-Anbindung an übergeordnetes Verkehrsnetz: Die örtliche sowie die überörtliche strassenmässige Erschliessung kann als gut eingestuft werden. Die Zufahrt erfolgt ab Anschluss N13 über das übergeordnete Strassennetz ohne Durchquerung von Wohngebieten. Eine Optimierung der Anschlusssituation ist durch den Kanton in Planung, zudem ist auf Gemeinde-seite eine Optimierung der Verkehrsanbindung (Stichwort Verkehrssicherheit) geplant (vgl. AP 4G Massnahme MIV4.5 Strassenunterführung Ems-Chemie, Domat/Ems).

ÖV-Erschliessung: Das Arbeitsgebiet liegt grösstenteils im Einzugsgebiet (600m) einer Bahnhaltestelle (RhB). Im Nahbereich befindet sich eine Bushaltestelle. Die ÖV Güteklasse liegt teilweise im Bereich C und in grossen Teilen im Bereich D oder ohne ÖV-Güteklasse. Das Gebiet verfügt zudem über einen Industriegleisanschluss (SBB und RhB). Eine Optimierung der Buserschliessung wurde Ende 2022 vorgenommen, indem die Buslinie 10 (Chur-Ems-Tamins) neu im Halbstundentakt über das Industriegebiet geführt wird, ebenso die neue Linie 18 (Tamins Oberdorf- Reichenau-Rhazüns im Stundentakt), mit einem Fahrbahnhalt im östlichen Bereich, nahe der Firma Hamilton. Mittelfristig soll die Anbindung der Emser Südquartiere an das Gebiet Vial mit einem Halbstundentakt verbessert werden (vgl. AP 4G Massnahme GV4.5 Ausbau Via Tardels, Domat/Ems und MIV4.5 Strassenunterführung Ems-Chemie, Domat/Ems) und damit das Gebiet neu grösstenteils in der ÖV-Güteklasse C.

Fuss- und Velonetz: Das Gebiet wird neu an die Alltagsveloverkehrsrouten (vgl. AP 4G Massnahme FVV4.3-4 Hauptroute: Abschnitt Domat/Ems) und damit an die Verbindung nach Rhazüns und Chur angeschlossen.

Qualitativer Nachweis Verkehrskapazität: Das Arbeitsgebiet ist über den Kreisel Vial direkt an das übergeordnete Strassennetz und den Anschluss N13 angebunden (vgl. vorstehend).

Quantitativer Nachweis Verkehrskapazität: Über die Dienstleistungsnutzung würde sich der DTV um rund 700 Fahrten pro Tag erhöhen (Zu- und Wegfahrten). Ein detaillierter Nachweis wird im Rahmen des Baubewilligungsverfahren erbracht, zu diesem Zeitpunkt sind auch die Auswirkungen auf die Kapazität des Strassennetzes aufzuzeigen. Gemäss kommunalem Verkehrsmodell ergeben sich beim Kreisel Vial folgende Änderungen:

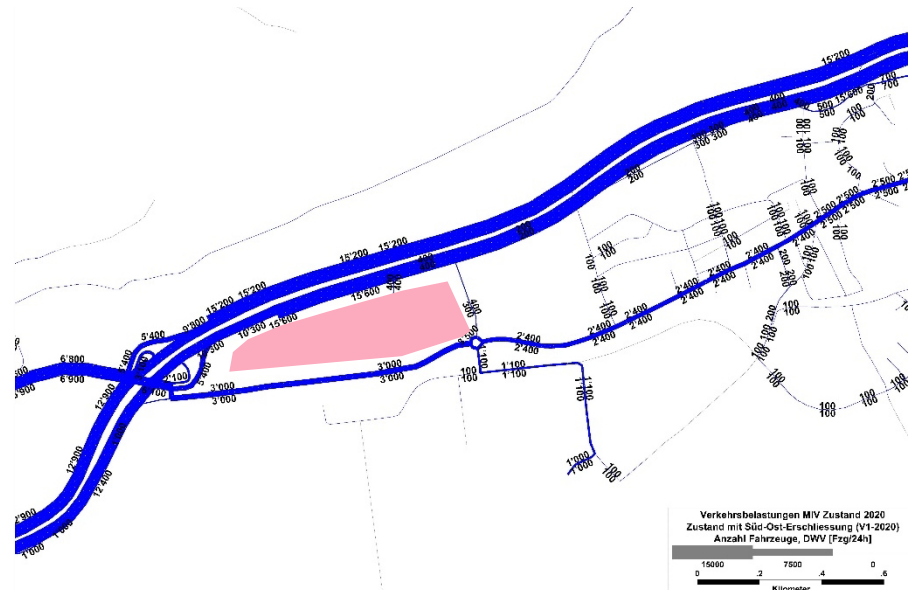


Abbildung 1: Verkehrsbelastungen DWV 2020 (Arendt Consulting)

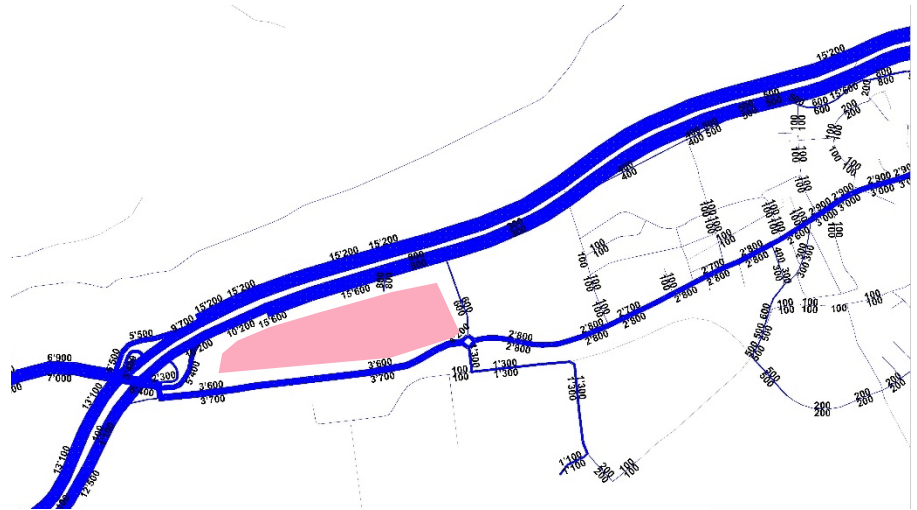


Abbildung 2: Verkehrsbelastungen DWV 2045 (Arendt Consulting)

Planungsschritte / Meilensteine

- 2016 Rechtskräftiger Arealplan vorliegend
- 2021f mittelfristige Neuansiedlung (gesichert)
- 2024-28 Optimierung Verkehrserschliessung (vgl. Massnahmen)
- AP 5G A-Horizont Umsetzung (Folgeplanungen oder Realisierung Bauvorhaben)*
- 2028f Langfristige Neuansiedlung (noch offen)

Hinweise zur Etappierung/Bebauung: Die Bebauung beginnt zuerst in den Sektoren Ost und Mitte, für den westlichen Teil gilt eine befristete Option für die Ansiedlung einer Grosssägeerei, welche entfällt sobald die Restfläche < 5ha.

- Sektor Mitte
- Sektor Ost
- Sektor West
- Sammelstrasse
- Provisorische Zufahrt
- Bereich Zwischennutzung Holzumschlag

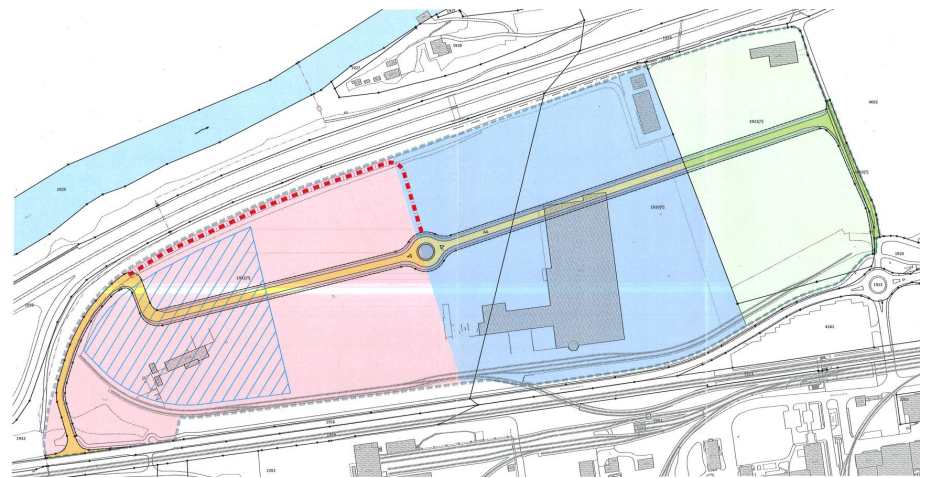


Abbildung: Arealplanvorschriften Vial-Tuleu, 2016

TM5.5-2

Stadt Chur, Gebiet Industriestrasse und FH GR

Federführung

Stadt Chur

Ausgangslage Fläche

ca. 8 ha, Arbeitszone A2 und Zone für öffentliche Gebäude und Anlagen

Einwohnerpotenzial

Heute: ca. 0 Einwohnende
Zukünftig: ca. 0 Einwohnende

ÖV-Güteklasse 2024

C

Beteiligte

Grundeigentümer

Angestrebte Nutzung

Verdichtete hochwertige Arbeitsplätze, u.a. Fachhochschule Graubünden.

Beschäftigtenpotenzial

Heute: ca. 50 Beschäftigte
Zukünftig: ca. 300 Beschäftigte + 315 Lehrbeauftragte, die nur für wenige Unterrichtsstunden an die FHGR kommen sowie ca. 1'800 Studierende

ÖV-Güteklasse 2040

C

Verkehrskapazität: Verkehrliche Einbettung / Leistungsfähigkeit Strassennetz

MIV-Anbindung an übergeordnetes Verkehrsnetz: Die örtliche sowie die überörtliche strassenmässige Erschliessung kann als sehr gut eingestuft werden. Die Zufahrt erfolgt ab Anschluss N13 (Chur-Süd).

ÖV-Erschliessung: Gute Erschliessung dank Lage an der Pulvermühlestrasse. In Zukunft wird die Erschliessung u.a. durch die Anbindung an die multimodale Drehscheibe Chur West und verschiedene Bahn- und Buslinien noch besser werden. Das Gebiet rund um die FHGR profitiert zudem von weiteren Massnahmen im öffentlichen Verkehr.

Fuss- und Velonetz: Erschliessung über mehrere Fuss- und Radwegverbindungen und, Anschluss an die geplante Velo-Vorzugsroute Ringstrasse (vgl. AP 4G Massnahme FVV4.2-1 Velo-Komfortroute Ringstrasse inkl. Plessurbrücke, Stadt Chur), welche durch das Gebiet Kleinbruggen auch den Zugang zur multimodalen Drehscheibe Chur West inkl. Veloabstellplätze und Velostation (AP 4G Massnahme ÖV4.3) sicherstellen wird.

Qualitativer Nachweis Verkehrskapazität: Mit dem Bau der Fachhochschule Graubünden wird eine neue Tiefgarage mit 139 Parkplätzen erstellt. Mit durchschnittlich 2.5 Fahrten pro Tag erzeugen die 139 PP ca. 350 Fahrten pro Tag. Das Strassennetz (Pulvermühle und Rossbodenstrasse) kann die zusätzlichen Fahrten heute noch aufnehmen. Wird der Masterplan Obere Au vollständig erstellt sowie weiter verdichtet, so kann es vor und nach Veranstaltungen kurzzeitig zu längeren Rückstaus kommen.

Der ÖV wird künftig, wenn die ca. 900 Studierenden an den Standort FHGR kommen, punktuell überlastet sein. Mit den geplanten Massnahmen zur Verbesserung des öV und LV (neuer Bahnhof Chur West und einer direkten Veloverbindung zur FHGR) und Massnahmen auf Seiten des Schulbetriebs (flexiblere Stundenpläne) wird dem entgegengewirkt.

Quantitativer Nachweis Verkehrskapazität: Nicht notwendig (< 500 zusätzliche Beschäftigte). Die Verkehrskapazität und -qualität des Strassenzugs Pulvermühlestrasse – Rossbodenstrasse (Autobahnzubringer) mit Einbezug der Industriestrasse und unter Berücksichtigung der Sport- und Eventanlagen ist nachzuweisen.

Planungsschritte / Meilensteine

- 2021 Zweistufiger, selektiver Projektwettbewerb FH GR
- 2021 Teilrevision Grundordnung im Bereich FH GR
- 2025 Pilotstudie Verdichtung Arbeitsplatzgebiet Industriestrasse
- 2025-27 Anpassung Grundordnung
- AP 5G A-Horizont Umsetzung (Folgeplanungen oder Realisierung Bauvorhaben)
- 2028-2030 Parzellen-/Eigentümerv verbindliche Präzisierungen
- Ab 2031 Transformation



Abbildung: Perimeter Gebiet Industriestrasse

TM5.5-3
Gemeinde Landquart, Landquart
Fabriken

Federführung
 Gemeinde Landquart

Beteiligte
 Grundeigentümer

Ausgangslage Fläche

ca. 13.5 ha, Industrie- und Gewerbezone inkl. Teilbereich Wohnzone; im KRIP ist ein Grossteil des Gebiets als Schwerpunkt für Dienstleistung, Gewerbe und Industrie festgelegt, wobei auf eine hochwertige Gestaltung hinzuwirken ist und Wohnen in untergeordnetem Mass zulässig

ist; in der aktuellen Revision des RRIP wird das Gebiet entsprechend dem KRIP als Arbeitsgebiet und in einem Restbereich als Wohngebiet festgelegt; diverse Folgeplanpflichten für einzelne Teilgebiete; unbebaute Fläche ca. 3.5 ha.

Angestrebte Nutzung

Durchmischtes Gewerbe-, Industrie- und Dienstleistungsgebiet für mittlere bis grössere Unternehmen mit hoher Wertschöpfung und hoher Arbeitsplatzdichte (flächenintensive und publikumsorientierte Nutzungen ausgeschlossen), Einkaufseinrichtungen mit mehrheitlich Angeboten für den täglichen Bedarf sind nicht zulässig; östlicher Teil als Erneuerungsgebiet für lokales Gewerbe sowie teilweise für Wohnnutzungen unter Sicherstellung hochwertiger Gestaltung und guter Übergänge zu Arbeitsnutzungen; Offenlegung und Gestaltung Mühlbach (Einbezug AJF in Planung und Umsetzung notwendig) inkl. Integration in Gesamtentwicklung; Optional: Campus-Entwicklung; hochwertige Gestaltung Siedlungsrand; Wohnen mit Bezug zum Arbeiten in untergeordnetem Mass und bei guter Gestaltung der Übergänge möglich.

Einwohnerpotenzial

Heute: ca. 50 Einwohnende

Zukünftig: ca. 150 Einwohnende

Beschäftigtenpotenzial

Heute: ca. 370 Beschäftigte

Zukünftig: ca. 980 – 1'480 Beschäftigte, aufgrund langfristigen Entwicklungshorizont (> 2040) Ausschöpfung Potenzial bei 80%

ÖV-Güteklasse 2024

Grösstenteils C, teilweise D

ÖV-Güteklasse 2040

Grösstenteils C, teilweise D

Verkehrskapazität: Verkehrliche Einbettung / Leistungsfähigkeit Strassennetz

MIV-Anbindung an übergeordnetes Verkehrsnetz: Die örtliche sowie die überörtliche strassenmässige Erschliessung kann als gut eingestuft werden. Die Zufahrt erfolgt am Abschluss N13 Igis/Landquart über das übergeordnete Strassennetz (Hauptstrasse 13 / Kantonsstrasse 3) praktisch ohne Durchquerung von Wohngebieten. Eine Optimierung der Knotensituation bei der Kantonsstrasse und eine verbesserte überörtliche Anbindung ist in Planung (vgl. AP 5G Massnahme MIV5.1 Industriestrasse inkl. Knoten Freihofstrasse/Kantonsstrasse, Landquart, neue Massnahme 5G).

ÖV-Erschliessung: Das Arbeitsgebiet liegt im Einzugsgebiet RhB Haltestelle Landquart-Ried und der Bushaltestelle Landquart, Fabriken. Eine optimierte Busanschlüssung an die multimodale Drehscheibe Landquart ist in Planung (vgl. AP 4G Massnahme ÖV4.1 Multimodale Drehscheibe Landquart sowie AP 5G Massnahme ÖV5.1 Buserschlüssung Tardis, Landquart).

Fuss- und Velonetz: Der ESP Landquart Fabriken wird via Industriestrasse (vgl. AP 5G Massnahme FVV5.5-9 Veloweg Mühlestrasse (Stichverbindung), Landquart) direkt an die Alltagsveloverkehrsrouten angeschlossen und es ergibt sich für den Fussverkehr eine direkte Verbindung vom Bahnhof Ried in das Industriegebiet (vgl. AP 4G Massnahme FVV4.1-2 Velo-Komfortroute Ringstrasse inkl. Plessurbrücke, Stadt Chur).

Qualitativer Nachweis Verkehrskapazität: Für das östliche Teilgebiet Mühlbach sieht die Folgeplanung (Stand Einreichung Genehmigung Regierung) vor, dass eine Reduktion der Anzahl Pflichtparkplätze mit der Erstellung eines Mobilitätskonzepts im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens möglich ist. Im Übrigen erfolgt die Regelung der Erschliessung im Rahmen der jeweiligen Folgeplanungen pro Teilgebiet.

Quantitativer Nachweis Verkehrskapazität: Über die Dienstleistungsnutzung würde sich der DTV um rund 900 Fahrten pro Tag erhöhen (Zu- und Wegfahrten). Ein detaillierter Nachweis wird im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens erbracht, zu diesem Zeitpunkt sind auch die Auswirkungen auf die Kapazität des Strassennetzes aufzuzeigen.

Planungsschritte / Meilensteine

2021	Genehmigung Anpassung der kommunalen Nutzungsplanung (TZP Papierfabrik/Mühlbach); Differenzierte Festlegung der Zonierung und Arealplanpflichten für die einzelnen Teilgebiete.
Ab 2023	Genehmigung erster Arealplan (Teilgebiet Obermühle, nördlich Obermühlweg)
2024	Arealplan Mühlbach in Genehmigung
Ab 2024	Realisierung Arealplan Mühlbach, weitere Arealplanverfahren
Ab 2027	Qualifiziertes Verfahren (Studienauftrag / Wettbewerb) Arealplan Papierfabrik

AP 5G A-Horizont Umsetzung (Folgeplanungen oder Realisierung Bauvorhaben)

Ab 2028 / 2029	Start Arealplan Papierfabrik
----------------	------------------------------

Ab 2032 Erste Umsetzungsschritte

Festlegungen Zonenplan

Bauzonen

- W4 Wohnzone W4
- I Industriezone, Bereich A
- II Industriezone, Bereich B
- Campus Zone
- ÜG Übriges Gemeindegebiet

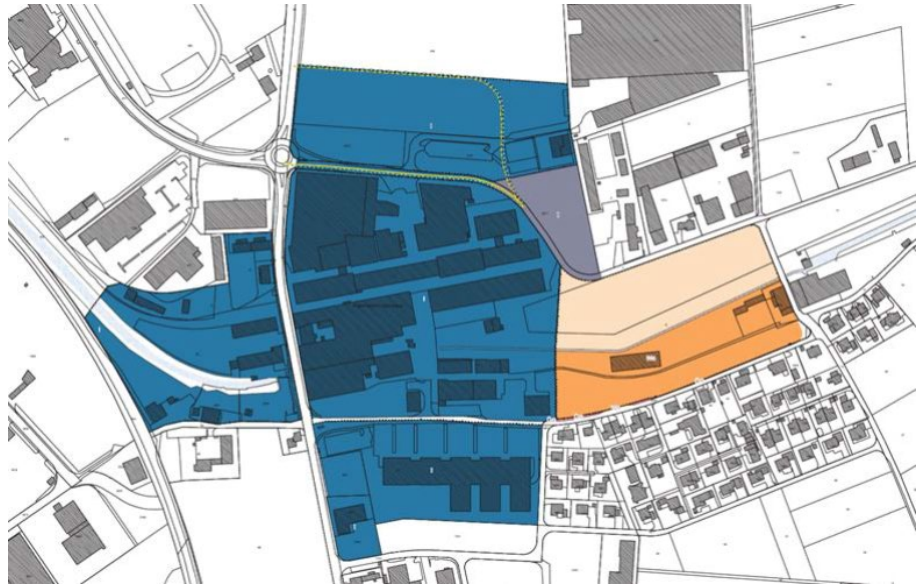


Abbildung: Auszug TZP Papierfabrik/Mühlbach inkl. Legende

Abstimmung Verkehr und Siedlung / Bezug zu weiteren Planungen

Abstimmung Verkehr und Siedlung Vgl. Massnahmenbeschrieb Teilmassnahmen.

Bezug zu kantonalen und regionalen Richtplänen	Richtplanrelevant	Aktueller Stand	KRIP	RRIP
<input checked="" type="checkbox"/> Ja →	<input checked="" type="checkbox"/> KRIP	Kein Koordinationsstand	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	<input checked="" type="checkbox"/> RRIP	Ausgangslage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> Nein	Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Festsetzung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung Es gibt keine Konflikte mit kantonalen oder nationalen Schutzgebieten

Umsetzungsschritte

Beitrag Trägerschaft Vortreiben von AP-Massnahmen Verkehr betreffend den jeweiligen Entwicklungsschwerpunkten durch Kanton und Gemeinden.

S5.6 Kriterien Einzonungen

Priorität AP 5G	Priorität, ARE-Code AP 4G	Massnahmenart
<input type="checkbox"/> A (2028-2032)	A, Daueraufgabe	Siedlung
<input type="checkbox"/> B (2032-2036)	3901.4.049	
<input type="checkbox"/> C (nach 2036)		
<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe		

Federführung	Gemeinden
Beteiligte	Kanton (ARE), Regionen

Beschreibung

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)		
	Kommunales räumliches Leitbild		Überprüfung Kapazitätsberechnung gemäss Gemeinde-Datenblatt		
Gemeinde	Ggf. Erlass Planungszone		Revision Ortsplanung (Siedlung)		

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

Entwicklung seit der vorherigen Generation: Die meisten Ortsplanungen in der Agglomeration Chur sind inzwischen durch den Kanton anhand der Einzonungskriterien vorgeprüft (vgl. Tabelle 3 Hauptdokumentation). Die Massnahme wird als Daueraufgabe weitergeführt, da gemäss den regionalen Richtplanungen Siedlungsgebietserweiterungen (Neueinzonungen) in einem mittel- bis langfristigen Horizont vorgesehen sind, für welche die Kriterien anzuwenden sind.

Ausgangslage

Das Siedlungsgebiet ist im kantonalen Richtplan als Zwischenergebnis enthalten. Es ist Aufgabe der Regionen, das Siedlungsgebiet zu konkretisieren und definitiv festzulegen. 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 d.h. im Jahr 2024 mit Genehmigung durch den Bund.

Sowohl Siedlungsgebietserweiterungen als auch Aufzonungen und Nachverdichtungen sollen gemäss kantonalem Richtplan in den dynamischen Räumen des Kantons und damit überwiegend im urbanen und suburbanen Raum stattfinden, in den weniger dynamischen Räumen soll eine angemessene Entwicklung möglich bleiben. Erweiterungen des Siedlungsgebiets werden gestützt auf die von den Gemeinden durchgeführte Überprüfung der Bauzonenkapazität und die Ermittlung des langfristigen Bedarfs an Bauzonen festgelegt.

Bezüglich Einzonungen von Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ) gibt der kantonale Richtplan vor, dass eine Lokalisierung der Erweiterungsflächen gemäss den Lagekriterien des KRIP erfolgen muss. Grundsätzlich sind zudem Einzonungen nur möglich, wenn der prognostizierte Bedarf in den einzelnen Gemeinden grösser ist als die bestehende Kapazität. Für Einzonungen von WMZ gelten gemäss kantonalem Richtplan folgende Kriterien (unvollständige Aufzählung):

- Einzonungen an raumplanerisch geeigneten Lagen vornehmen: Bedarf ist ausgewiesen, Mehrwertabschöpfung und Verfügbarkeit sind gesichert, (über-)kommunale Kompensation ist gewährleistet, Erschliessungs- und Bauungskonzept liegt vor.
- Mindestdichten festlegen: urbaner, suburbaner Raum mit AZ min. 0.8, bei ÖV-Güteklasse A oder B AZ min. 1.0; touristischer oder ländlicher Raum mit AZ min. 0.5.
- Mindestanforderungen ÖV-Erschliessung einhalten: urbaner Raum mind. ÖV-Güteklasse C; suburbaner Raum mind. ÖV-Güteklasse D; touristischer Raum in Hochsaison mind. ÖV-Güteklasse E; im ländlichen Raum mind. ÖV-Güteklasse E.

Inhalte

Das Agglomerationsprogramm unterstützt und präzisiert den kantonalen Richtplan auf Basis der technischen Wegleitung zur Ermittlung des Bauzonenbedarfs in der Ortsplanung (TWL Bauzonenbedarf). Darin wird die Messlatte zuhanden der Prüf- und Genehmigungsverfahren festgelegt. Für Einzonungen gelten folgende zusätzlichen Kriterien:

- Der Flächenbedarf für Bauland wird unter Berücksichtigung der Raumtypzugehörigkeit berechnet (vgl. Schritt 4 TWL Bauzonenbedarf).
- Die Richtwerte für die Mobilisierbarkeit mit Zeithorizont 2040 werden gegenüber dem kantonalen Richtplan mit Zeithorizont 2030 erhöht von 50% auf 70% bei unüberbauten Parzellen sowie von 10% auf 30-50% abgestuft nach Raumtypzugehörigkeit und Zentrumsfunktion bei überbauten Parzellen mit Ausbaugrad < 50% (vgl. Schritt 4 TWL Bauzonenbedarf).
- Innenentwicklungsprojekte sind detailliert zu erfassen, weil sie dem Erweiterungsbedarf abgezogen werden müssen (vgl. Schritt 4.2 TWL Bauzonenbedarf).
- Einzonungen können nur vorgenommen werden, wenn die neue Einwohnendichte grösser ist als die bestehende Einwohnendichte der Gemeinde (vgl. Schritt 4.4 TWL Bauzonenbedarf)
- Sollte die heutige Dichte der Gemeinde kleiner sein als die durchschnittliche Dichte des betreffenden Raumtyps, muss die neue Einwohnendichte mindestens der durchschnittlichen Dichte des betreffenden Raumtyps entsprechen (vgl. Schritt 4.4 TWL Bauzonenbedarf).
- Es ist weitergehend zu prüfen, ob nicht mehr benötigte Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen in Wohn-, Misch- und Zentrumszonen umgezont werden können.
- Falls Fruchtfolgeflächen betroffen sind, ist eine Interessenabwägung inklusive einer Prüfung von Standortalternativen erforderlich, zudem sind die Vorgaben von Art. 30 Abs. 1^{bis} RVP zu erfüllen.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Handlungsbedarf

S – Dimensionierung Siedlungsgebiet

Der Bauzonenbedarf wird auf Basis der technischen Wegleitung zur Ermittlung des Bauzonenbedarfs in der Ortsplanung (TWL Bauzonenbedarf) festgelegt. Einzonungen werden nur vorgenommen, wenn die genannten Kriterien erfüllt sind. Zusätzlicher Wohnraum ist nicht nur durch Einzonungen, sondern auch dank Optimierungen innerhalb des Siedlungsgebiets entstanden.

Nutzen/Wirkung

WK 2.1 Siedlungskonzentration und Innenverdichtung: Einzonungen sind nur unter gewissen Kriterien möglich, nachdem mögliche Innenentwicklung eingehend geprüft wurde.

WK 4.3 Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünräumen: Das Wachstum der Bauzonen und damit Schaffung neuer versiegelter Flächen wird minimiert.

Abstimmung Verkehr und Siedlung / Bezug zu weiteren Planungen

Abstimmung Verkehr und Siedlung -

Bezug zu kantonalen und regionalen Richtplänen	Richtplanrelevant	Aktueller Stand:	KRIP	RRIP
<input checked="" type="checkbox"/> Ja →	<input checked="" type="checkbox"/> KRIP	Kein Koordinationsstand	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/> RRIP	Ausgangslage	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Nein		Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Festsetzung	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung Die Anwendung der Kriterien führt zu einer Siedlungsentwicklung nach innen und nur zu sehr wenigen Einzonungen. Der Boden und auch geschützte Flächen, insbesondere FFF werden dadurch geschont.

Umsetzungsschritte

Weitere Planungsschritte	Was	Wer	Horizont / Zeitplanung
	Bestehende Bauzonen: Berücksichtigung der Kriterien gemäss Beschreibung im Rahmen der Erarbeitung von Ortsplanungen	Gemeinde	A-Horizont AP 4G
	Neueinzonungen: Berücksichtigung der Kriterien gemäss Beschreibung im Rahmen der Erarbeitung von Ortsplanungen	Gemeinde	A-Horizont AP 5G
	Bestehende Bauzonen: Berücksichtigung der Kriterien gemäss Beschreibung im Rahmen der Prüfung und Genehmigung von Ortsplanungen	Kanton	A-Horizont AP 4G
	Neueinzonungen: Berücksichtigung der Kriterien gemäss Beschreibung im Rahmen	Kanton	A-Horizont AP 5G

der Prüfung und Genehmigung von Ortsplanungen

Beitrag Trägerschaft

Kanton: Er wendet die Kriterien bei der Prüfung und Genehmigung der Ortsplanungen an.

Regionen: Sie scheiden das Siedlungsgebiet aus, falls FFF betroffen sind nehmen sie eine erste stufengerechte Interessenabwägung vor, inklusive einer Prüfung von Standortalternativen. Bei den bedeutenden Innenentwicklungspotenzialen formulieren sie die Handlungsanweisungen für deren Umsetzung.

Gemeinden: Sie berücksichtigen die Kriterien bei der Erarbeitung der Ortsplanungen.

S5.7 Entwicklungsschwerpunkt Neugut

Priorität AP 5G

- A (2028-2032)
- B (2032-2036)
- C (nach 2036)
- Daueraufgabe

Neue Massnahme

Massnahmenart

Siedlung

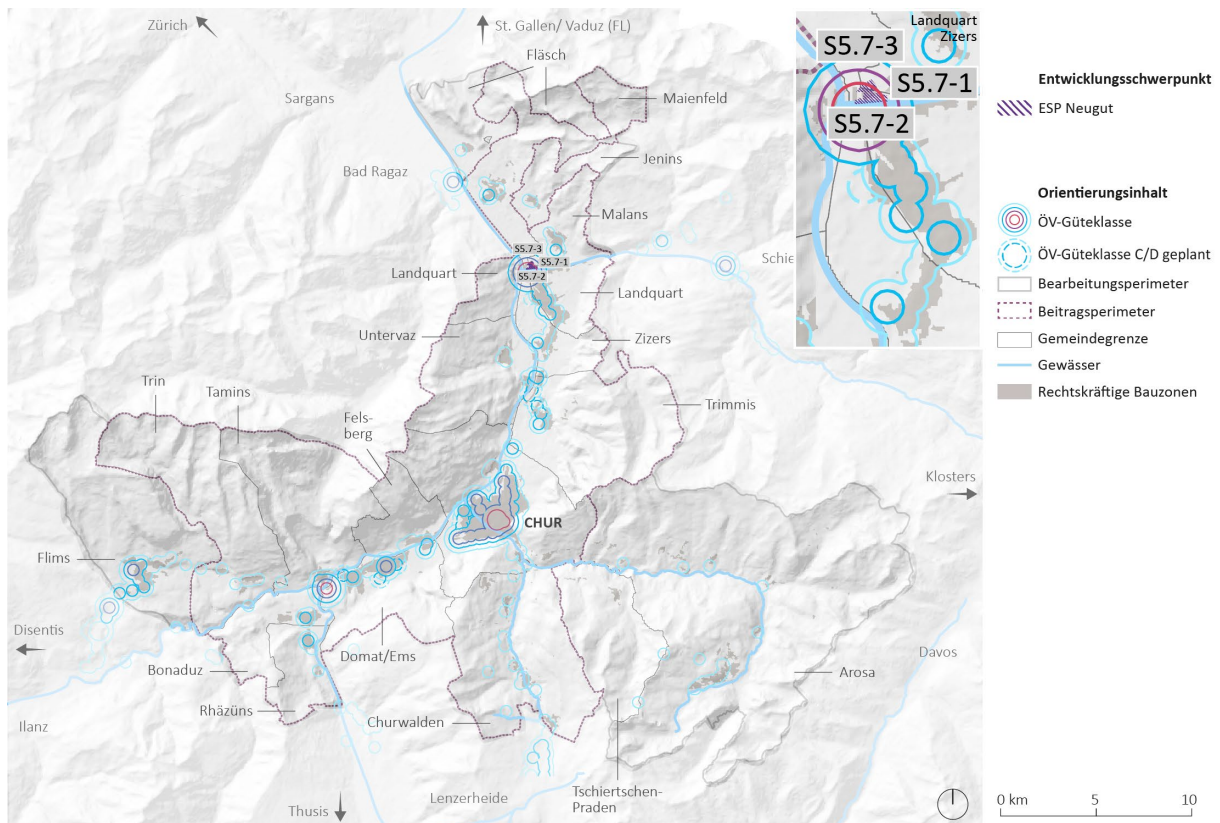
Federführung

Region Landquart

Beteiligte

Kanton (ARE, AEV, TBA), Gemeinden Landquart, Maienfeld, Malans

Beschreibung



Ausgangslage

Die ausgewiesenen Reserven im Siedlungsgebiet (Entwicklungsschwerpunkte, Innenentwicklung) der Agglomeration Chur decken rein rechnerisch den Bedarf an Bauzonen für den Planungshorizont 2040 nicht ab. Aus überregionaler Sicht wird deshalb die Entwicklung des Erweiterungsgebiets Neugut als Entwicklungsschwerpunkt Arbeit sowie Wohnen/Dienstleistung vorangebracht.

Der kantonale Richtplan enthält dazu folgende Vorgaben: Viele Entwicklungen auf kommunaler Ebene sind schwierig vorhersehbar. Der Kanton Graubünden gewährt den Gemeinden deshalb einen gewissen Spielraum in Form von geringfügig möglichen Erweiterungen und Verlagerungen des Siedlungsgebiets. Erweiterungen und Verlagerungen des Siedlungsgebiets von über einer Hektare bedürfen allerdings einer Festlegung im regionalen Richtplan. Für die Festsetzung im regionalen Richtplan sind folgende Voraussetzungen zu erfüllen:

- Das Vorhaben ist regional und – sofern erforderlich – überregional abgestimmt (regionales Raumkonzept)
- Die Aufträge an die Ortsplanung und allfällige Folgeplanungen (Ziele und Leitsätze zur angestrebten Entwicklung, Nutzung und Bebauung) sind im regionalen Richtplan festgesetzt. (Stand RRIP = vorgeprüft). Demnach haben die Gemeinden Landquart, Malans und die Gemeinde Maienfeld gemeinsam ein Nutzungs- und Erschliessungskonzept in Form eines Masterplans zu erarbeiten, sie setzen dabei die Ziele und Vorgaben des RRIP gemäss Standortprofil um.

Inhalte

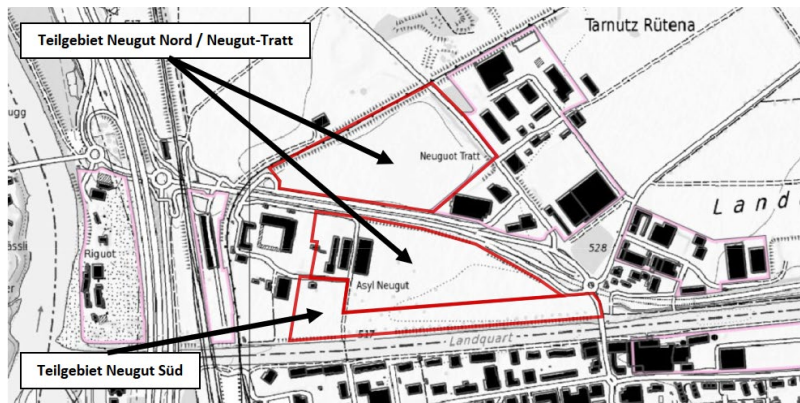
Im regionalen Richtplan Landquart ist folgende Entwicklung vorgesehen: hochwertige Arbeitsplätze und attraktiver Wohnraum, hohe Nutzerdichten (Zieldichte durchschnittlich rund 120 E+B/ha).

Das Agglomerationsprogramm unterstützt und präzisiert den kantonalen Richtplan wie folgt:

Die Gebiete sind von den Gemeinden im Rahmen der Nutzungsplanung geeigneten Bauzonen zuzuweisen. Zudem sind geeignete Planungsverfahren aufzugleisen, um:

- eine Stärkung des regionalen Zentrums Landquart zu ermöglichen.
- einen kompakten und gut abgegrenzten Siedlungskörper zu schaffen sowie eine hohe stadträumliche Qualität zu ermöglichen
- einen Teil der Fläche als öffentlich nutzbare Freifläche (siedlungsorientierter Platz oder Parkanlage) zu gestalten und grundeigentümerverschreiblich zu sichern.
- die sehr hohe Lagegunst zu nutzen: MIV-Anbindung an übergeordnetes Strassennetz, Nähe zu Bahnhof Landquart führt zu ÖV-Güteklassen A und B.
- Siedlung und Verkehr optimal aufeinander abzustimmen:
 - Nutzung der Entwicklungschancen durch die Umsetzung der übergeordneten Massnahmen Öffentlicher Verkehr in Landquart (Doppelspurausbau RhB) und damit Angebotsverbesserung.
 - Fuss- und Veloverkehr: Nutzung bereits erstellter Direktverbindungen für Fuss- und Veloverkehr an den Bahnhof über die Landquart und weitere Optimierung
 - Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts und Einführung eines Mobilitätsmanagements

Bei der Entwicklung des Gebiets ist ein Augenmerk auf den Erhalt oder die Schaffung neuer Freiräume zu legen. Eine genügende Freiraumversorgung ist sicherzustellen. Wo eine Unterversorgung besteht, ist ein Teil der Fläche als öffentlich nutzbare Freifläche (siedlungsorientierter Platz oder Parkanlage) zu gestalten. Die Freiräume sind hitzeangepasst und biodivers zu gestalten (vgl. Massnahmen S5.8, S5.9, S5.10 und L5.4). Umsetzungsmöglichkeiten bestehen durch Vorgaben im Rahmen von kommunalen Richtplänen (behördenverbindlich), planungsrechtlichen Instrumenten wie Bau- und Zonenordnungen sowie Sondernutzungsplänen (grundeigentümerverschreiblich) oder weiteren Grundlagenplanungen wie Masterplänen und Freiraumkonzepten. Die Teilmassnahmen entsprechen folgenden Gebieten:



Zweckmässigkeit und Nutzen

Handlungsbedarf

S – Dimensionierung Siedlungsgebiet, S – Innenentwicklung, GV – Modalsplit, GV – Strategisches Netz und MIV-Lenkung, ÖV – Buserschliessung

Der Entwicklungsschwerpunkt Neugut ist im urbanen Raum und im Talboden um Landquart realisiert, was die Stellung des Gebiets als regionales Zentrum stärkt. Die verkehrlichen Auswirkungen sind aufgrund der guten bestehenden Anschliessung in den Bereichen MIV, ÖV und LV minimal. Der Siedlungskörper ist kompakt und gut abgegrenzt.

Nutzen/Wirkung

- WK1.2 Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage: Konzentration der Arbeitsplätze an Orten mit geeigneter Erschliessungsgüte
- WK 2.1 Siedlungskonzentration und Innenentwicklung: Trotz der Realisierung eines Siedlungserweiterungsgebiets kann bei dieser Siedlungsentwicklung von Konzentration gesprochen werden, dies aufgrund der sehr guten Anschliessung unabhängig von der Verkehrsmittelwahl

TM5.7-1

Gemeinde Maienfeld, Gebiet Neugut Nord, Entwicklungsschwerpunkt Arbeit mittelfristig

Federführung

Gemeinde Maienfeld

Beteiligte

Region Landquart, Gemeinden Landquart und Malans, Grundeigentümer

Ausgangslage Fläche

Mittelfristig ca. 2.5 ha Wohnen und Dienstleistung (vgl. Massnahme TM4.8-1) und ca. 4.3 ha für Arbeiten (vgl. Massnahme TM4.8-2). Für die langfristige Entwicklung von Arbeitsnutzungen sind im Gebiet Neugut-Tratt 4.4 ha vorgesehen (vgl. Massnahme TM4.8-3); Zonierung: Landwirtschaftszone und Zone für öffentliche Bauten und Anlagen, Nutzung: Gutsbetrieb Neugut, Obstbau, Weideflächen, grösstenteils nicht überbaut.

Angestrebte Nutzung

Arbeitsgebiet für emissionsarme Gewerbe- und Dienstleistungsunternehmen. Ansiedlung von hochwertigen export- und technologieorientierten Unternehmen mit grosser Wertschöpfung und hoher Arbeitsplatzdichte (120 – 160 Beschäftigte pro ha). Publikumsintensive Einrichtungen mit erheblichen Verkehrsauswirkungen sowie flächenintensive Nutzungen (Lagerflächen etc.) sind nicht zulässig.

Es wird eine qualitativ hochstehende Entwicklung in Bezug auf die Nutzungen, Siedlungs-/Bebauungsstruktur, Einpassung in die Umgebung und Erschliessung sowie eine hohe Aufenthalts-, Arbeits- und Freiraumqualität angestrebt. Für den durch die Nutzung des Gebiets generierten Verkehr wird ein tiefer Modalsplit (Anteil MIV an Distanz) angestrebt.

Dazu wird ein überkommunal abgestimmtes Erschliessungs- Bebauungs- und Nutzungskonzept in Form eines Masterplans erarbeitet. Dieser wird in Phasen vertieft: In einem ersten Schritt erfolgt die Erschliessungsplanung für das ganze Gebiet. Gestützt auf diese Grundlage wird das Gebiet "Neugut" südlich der Nationalstrasse mittelfristig entwickelt, der südliche Teil für Mischnutzungen und der nördliche für Arbeiten (vgl. Teilassnahmen TM 4.8-1 und 4.8-2). Die Entwicklung des Gebiets nördlich der Nationalstrasse "Neugut-Tratt" erfolgt langfristig (Vgl. Massnahme TM 4.8-3).

Der Masterplan zeigt auf wie die angestrebte hochstehende Entwicklung in den nachgelagerten Verfahren sichergestellt wird. Der gewünschte Modalsplit wird durch eine optimale Anbindung an den ÖV und an das FVV-Netz sowie durch ein Mobilitäts- und Parkraummanagement mit verbindlichen Vorgaben erreicht. Bei der Entwicklung des südlichen Teils werden die Schnittstellen zu den angrenzenden Gebieten berücksichtigt, aus diesem Grund sind auch die Gemeinden Landquart und Malans in die Planungen einzubeziehen.

Einwohnendenpotenzial

Heute: 0 Einwohnende
 Zukünftig: ca. 350-400 Einwohnende

Beschäftigtenpotenzial

Heute: 0 Beschäftigte
 Zukünftig: ca. 1'040 – 1'570 Beschäftigte

ÖV-Güteklasse 2024

Grösstenteils A, teilweise B

ÖV-Güteklasse 2040

A (vgl. AP 4G Massnahme üMÖV4.1 Bahnhof Landquart, bahntechnischer Teil)

Verkehrskapazität: Verkehrliche Einbettung / Leistungsfähigkeit Strassennetz

MIV-Anbindung an übergeordnetes Verkehrsnetz: Die örtliche sowie die überörtliche strassenmässige Erschliessung kann als sehr gut eingestuft werden. Die Zufahrt erfolgt ab Anschluss N13 über das übergeordnete Strassennetz ohne Durchquerung von Wohngebieten respektive über die N28. Eine Optimierung des Knotens ist geplant (vgl. Massnahme üMSV4.2). Überlegungen bezüglich autoarmen Wohnens oder eines Mobilitätskonzepts erfolgen im Rahmen der Einzonung. Aufgrund der Entwicklung wird mit einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen von ca. 170 – 250 Fz/h gerechnet.

ÖV-Erschliessung: Das Gebiet liegt sehr gut erschlossen im Einzugsgebiet SBB/RhB Haltestelle Landquart sowie der Bushaltestelle Malans Karlihof. Eine Anbindung an das Busnetz und damit optimierte Feinerschliessung ist in Planung (vgl. Massnahme ÖV4.11).

Fuss- und Velonetz: Die Anbindung an den Bahnhof Landquart ist dank einer Fussgängerbrücke in Gleisnähe bereits vorhanden, eine Optimierung der Fuss- und Veloweganbindung bei Karlihof Gemeinde Malans ist in Planung (vgl. Alltagsveloverkehrsrouten, Massnahme FVV4.3-11).

Quantitativer Nachweis Verkehrskapazität: Über die Wohn- und Dienstleistungsnutzung würde sich der DTV um rund 900 Fahrten pro Tag erhöhen (Zu- und Wegfahrten). Ein detaillierter Nachweis wird im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens erbracht, zu diesem Zeitpunkt sind auch die Auswirkungen auf die Kapazität des Strassennetzes aufzuzeigen.

Planungsschritte / Meilensteine

Erschliessungsplanung ESP	2025 - 2026
Erarbeitung Masterplan Teilgebiet	2027 - 2028
Konzept Parkraummanagement TG	2027 - 2028
Konzept Mobilitätsmanagement TG	2027 – 2028
<i>AP 5G A-Horizont Grundeigentümergebundene Umsetzung</i>	
Teilrevision Ortsplanung	Nach 2028

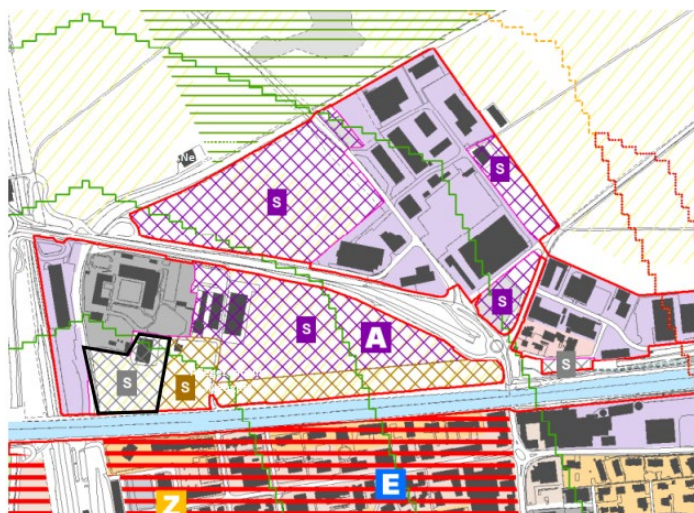


Abbildung: Arbeitsplatzgebiet Neugut Nord (Erläuterndem Bericht «Anpassung kantonaler Richtplan Siedlung, Umsetzung regionaler Richtplan Region Landquart Dez. 2024)

TM5.7-2

Gemeinde Maienfeld, Gebiet Neugut Süd, Entwicklungsschwerpunkt Wohnen/Dienstleistung mittelfristig

Federführung

Gemeinde Maienfeld

Beteiligte

Region Landquart, Gemeinden Landquart und Malans, Grundeigentümer

Ausgangslage Fläche

Mittelfristig ca. 2.5 ha für Wohnen und Dienstleistung und ca. 4.3 ha für Arbeiten (vgl. Teilmassnahme TM4.8-1), Landwirtschaftszone und Zone für öffentliche Bauten und Anlagen, Nutzung: Gutsbetrieb Neugut, Obstbau, Weideflächen

Angestrebte Nutzung

Parallel zum Fluss Landquart erfolgt eine Mischnutzung mit hoher Dichte als Pendant zur gegenüberliegenden Bebauung in Landquart. Die Zieldichte beträgt 120 E+B/ha. Zur Ermöglichung dieser Nutzerdichten sind bauliche Dichten von mindestens AZ 1.0 anzustreben.

Es wird eine qualitativ hochstehende Entwicklung in Bezug auf die Nutzungen, Siedlungs-/Bebauungsstruktur, Einpassung in die Umgebung und Erschliessung sowie eine hohe Aufenthalts-, Arbeits- und Freiraumqualität angestrebt. Für den durch die Nutzung des Gebiets generierten Verkehr wird ein tiefer Modalsplit (Anteil MIV an Distanz) angestrebt.

Dazu wird ein überkommunal abgestimmtes Erschliessungs- Bebauungs- und Nutzungskonzept in Form eines Masterplans erarbeitet. Dieser wird in Phasen vertieft: In einem ersten Schritt erfolgt die Erschliessungsplanung für das ganze Gebiet. Gestützt auf diese Grundlage wird das Gebiet "Neugut" südlich der Nationalstrasse mittelfristig entwickelt, der südliche Teil für Mischnutzungen und der nördliche für Arbeiten (vgl. Teilmassnahmen TM4.8-1 und TM4.8-2). Die Entwicklung des Gebiets nördlich der Nationalstrasse "Neugut-Tratt" erfolgt langfristig (Vgl. Teilmassnahme TM4.8-3).

Der Masterplan zeigt auf wie die angestrebte hochstehende Entwicklung in den nachgelagerten Verfahren sichergestellt wird. Der gewünschte Modalsplit wird durch eine optimale Anbindung an den ÖV und an das FVV-Netz sowie durch ein Mobilitäts- und Parkraummanagement mit verbindlichen Vorgaben erreicht. Bei der Entwicklung des südlichen Teils werden die Schnittstellen zu den angrenzenden Gebieten berücksichtigt, aus diesem Grund sind auch die Gemeinden Landquart und Malans in die Planungen des südlichen Teils einzubeziehen.

Einwohnerpotenzial

Heute: 0 Einwohner
Zukünftig: ca. 140 – 210 Einwohner

Beschäftigtenpotenzial

Heute: 0 Beschäftigte
Zukünftig: ca. 240 – 280 Beschäftigte

ÖV-Güteklasse 2024

Grösstenteils A, teilweise B

ÖV-Güteklasse ab ca. 2040

A (vgl. AP 4G Massnahme üMÖV 4.1 Bahnhof Landquart, bahntechnischer Teil)

Verkehrskapazität: Verkehrliche Einbettung / Leistungsfähigkeit Strassennetz

MIV-Anbindung an übergeordnetes Verkehrsnetz: Die örtliche sowie die überörtliche strassenmässige Erschliessung kann als sehr gut eingestuft werden. Die Zufahrt erfolgt ab Anschluss N13 über das übergeordnete Strassennetz ohne Durchquerung von Wohngebieten respektive über die N28. Eine Optimierung des Knotens ist geplant (vgl. Massnahme

üMSV4.2). Überlegungen bezüglich autoarmen Wohnens oder eines Mobilitätskonzepts erfolgen im Rahmen der Einzoning. Aufgrund der Entwicklung wird mit einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen von ca. 170 – 250 Fz/h gerechnet.

ÖV-Erschliessung: Das Gebiet liegt sehr gut erschlossen im Einzugsgebiet SBB/RhB Haltestelle Landquart sowie der Bushaltestelle Malans Karlihof. Eine Anbindung an das Busnetz und damit optimierte Feinerschliessung ist in Planung (vgl. Massnahme ÖV4.10).

Fuss- und Velonetz: Die Anbindung an den Bahnhof Landquart ist dank einer Fussgängerbrücke in Gleisnähe bereits vorhanden, eine Optimierung der Fuss- und Velowegbindung bei Karlihof Gemeinde Malans ist in Planung (vgl. Alltagsveloverkehrsrouten, Massnahme FVV4.3-11).

Quantitativer Nachweis Verkehrskapazität: Nicht notwendig da unter 500 zusätzlichen EB.

Planungsschritte / Meilensteine

Erschliessungsplanung ESP	2025 - 2026
Erarbeitung Masterplan Teilgebiet	2027 - 2028
Konzept Parkraummanagement TG	2027 - 2028
Konzept Mobilitätsmanagement TG	2027 – 2028
<i>AP 5G A-Horizont Grundeigentümergebundene Umsetzung</i>	
Teilrevision Ortsplanung	Nach 2028

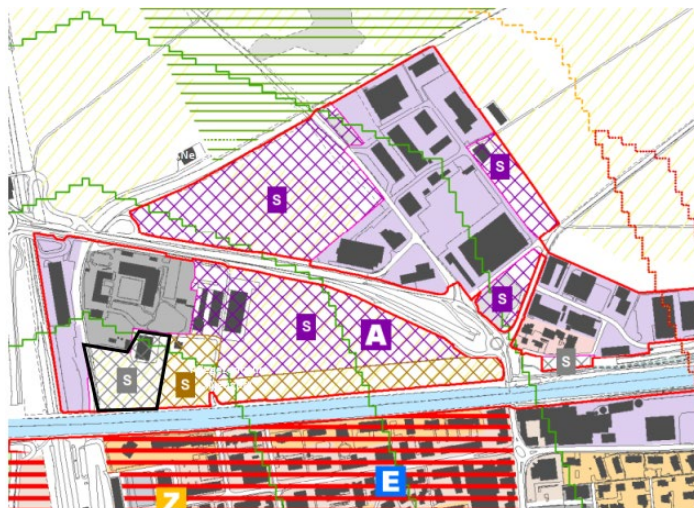


Abbildung: Entwicklungsgebiet Neugut Süd (Erläuterndem Bericht «Anpassung kantonaler Richtplan Siedlung, Umsetzung regionaler Richtplan Region Landquart Dez. 2024)

<p>TM5.7-3 Gemeinde Malans, Gebiet Neugut-Tratt, Entwicklungsschwerpunkt Arbeit langfristig</p>	<p>Federführung Gemeinde Malans</p> <p>Angangslage Fläche Mittelfristig ca. 2.5 ha für Wohnen und Dienstleistung (vgl. Teilmassnahme TM4.8-2) und ca. 4.3 ha für Arbeiten (vgl. Teilmassnahme TM4.8-1). Für die langfristige Entwicklung von Gewerbe sind nördlich der Nationalstrasse im Gebiet Neugut-Tratt 4.4 ha vorgesehen. Zonierung: Landwirtschaftszone, Nutzung: Ackerland, nicht überbaut.</p> <p>Angestrebte Nutzung Ansiedlung von hochwertigen export- und technologieorientierten Unternehmen mit grosser Wertschöpfung und hoher Arbeitsplatzdichte (120 – 160 Beschäftigte pro ha). Publikumsintensive Einrichtungen mit erheblichen Verkehrsauswirkungen sowie flächenintensive Nutzungen (Lagerflächen etc.) sind nicht zulässig. Es wird eine qualitativ hochstehende Entwicklung in Bezug auf die Nutzungen, Siedlungs-/Bebauungsstruktur, Einpassung in die Umgebung und Erschliessung sowie eine hohe Aufenthalts-, Arbeits- und Freiraumqualität angestrebt. Für den durch die Nutzung des Gebiets generierten Verkehr wird ein tiefer Modalsplit (Anteil MIV an Distanz) angestrebt. Dazu wird ein überkommunal abgestimmtes Erschliessungs- Bebauungs- und Nutzungskonzept in Form eines Masterplans erarbeitet. Dieser Plan für das Gebiet Neugut-Tratt berücksichtigt die bereits früher erfolgten Entwicklungen südlich der Nationalstrasse. Der Masterplan zeigt auf wie die angestrebte hochstehende Entwicklung in den nachgelagerten Verfahren sichergestellt wird. Der gewünschte Modalsplit wird durch eine optimale</p>	<p>Beteiligte Region Landquart, Gemeinden Landquart und Maienfeld, Grundeigentümer</p>
--	---	--

Anbindung an den ÖV und an das FVV-Netz sowie durch ein Mobilitäts- und Parkraummanagement mit verbindlichen Vorgaben erreicht. Es werden die Schnittstellen zu den angrenzenden Gebieten berücksichtigt, aus diesem Grund sind auch die Gemeinde Landquart und die Gemeinde Maienfeld in die Planungen einzubeziehen.

Einwohnendenpotenzial

Heute: 0 Einwohnende
Zukünftig: 0 Einwohnende

Beschäftigtenpotenzial

Heute: 0 Beschäftigte
Zukünftig: ca. 500 - 700 Beschäftigte

ÖV-Güteklasse 2024

Grösstenteils A, teilweise B

ÖV-Güteklasse 2040

A

Verkehrskapazität: Verkehrliche Einbettung / Leistungsfähigkeit Strassennetz

MIV-Anbindung an übergeordnetes Verkehrsnetz: Die örtliche sowie die überörtliche strassenmässige Erschliessung kann als sehr gut eingestuft werden. Die Zufahrt erfolgt ab Anschluss N13 über das übergeordnete Strassennetz ohne Durchquerung von Wohngebieten respektive über die N28. Eine Optimierung des Knotens ist geplant (vgl. Massnahme üMSV4.2). Überlegungen bezüglich autoarmen Wohnens oder eines Mobilitätskonzepts erfolgen im Rahmen der Einzonung. Aufgrund der Entwicklung wird mit einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen von ca. 170 – 250 Fz/h gerechnet.

ÖV-Erschliessung: Das Gebiet liegt sehr gut erschlossen im Einzugsgebiet SBB/RhB Haltestelle Landquart sowie der Bushaltestelle Malans Karlihof. Eine Anbindung an das Busnetz und damit optimierte Feinerschliessung ist in Planung (vgl. Massnahme ÖV4.11).

Fuss- und Velonetz: Die Anbindung an den Bahnhof Landquart ist dank einer Fussgängerbrücke in Gleisnähe bereits vorhanden, eine Optimierung der Fuss- und Velowegbindung bei Karlihof Gemeinde Malans ist in Planung (vgl. Alltagsveloverkehrsrute, Massnahme FVV4.3-11).

Quantitativer Nachweis Verkehrskapazität: Über die Wohn- und Dienstleistungsnutzung würde sich der DTV um rund 300 Fahrten pro Tag erhöhen (Zu- und Wegfahrten). Ein detaillierter Nachweis wird im Rahmen des Baubewilligungsverfahren erbracht, zu diesem Zeitpunkt sind auch die Auswirkungen auf die Kapazität des Strassennetzes aufzuzeigen.

Planungsschritte / Meilensteine

Erschliessungsplanung ESP	2025 - 2026
<i>AP 5G A-Horizont behördenverbindliche Umsetzung</i>	
Erarbeitung Masterplan Teilgebiet	Nach 2030
Teilrevision Ortsplanung	2032 ff.

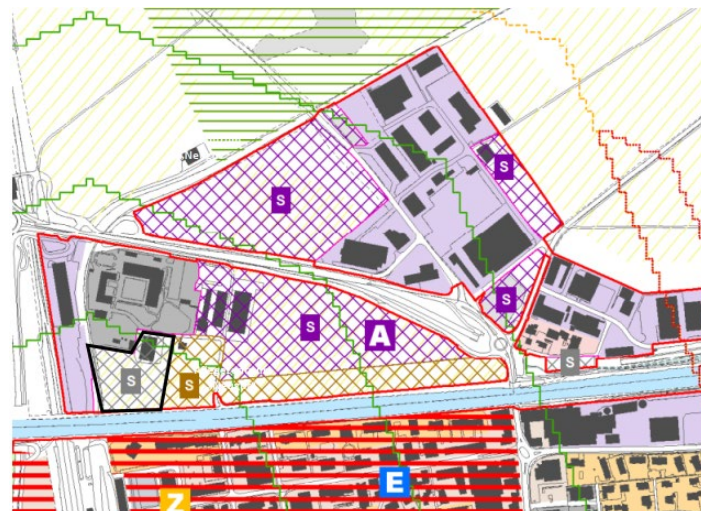


Abbildung: Entwicklungsgebiet Neugut - Tratt (Erläuterndem Bericht «Anpassung kantonaler Richtplan Siedlung, Umsetzung regionaler Richtplan Region Landquart Dez. 2024)

Abstimmung Verkehr und Siedlung / Bezug zu weiteren Planungen

Abstimmung Verkehr und Siedlung Die Strasseninfrastrukturen um den Autobahnanschluss Landquart stossen bereits heute vereinzelt zu Spitzenstunde (Morgen und Abend) an ihre Leistungsgrenze. Durch das geplante Entwicklungsgebiet Neugut wird in diesem Bereich das Verkehrsaufkommen in den nächsten Jahren voraussichtlich weiter zunehmen. Diesem Umstand wird durch die Nutzung

(Verbot von PE) und durch Push und Pull-Massnahmen im Verkehr begegnet (MM, PRM, VM, Anbindung FVV und ÖV).

Bezug zu kantonalen und regionalen Richtplänen	Richtplanrelevant	Aktueller Stand:	KRIP	RRIP
	<input checked="" type="checkbox"/> Ja → <input checked="" type="checkbox"/> KRIP	Kein Koordinationsstand	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	<input checked="" type="checkbox"/> RRIP	Ausgangslage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> Nein	Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Festsetzung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung	Quantitative Flächenangabe: 8 ha, davon mehrheitlich Fruchtfolgefläche Bei Neugut sind FFF betroffen, die Voraussetzungen für eine Einzonung von FFF sind im Rahmen des OP-Verfahrens aufzuzeigen und zu prüfen.			

Umsetzungsschritte

Weitere Planungsschritte	Was	Wer	Horizont / Zeitplanung
	Festlegung Siedlungsgebiet in RRIP	Region	bis 2024
	Festlegung Siedlungsgebiet im KRIP	Kanton	bis 2025
	Erschliessungsplanung ESP	Region	2025 - 2026
	Erarbeitung Masterpläne, Parkraummanagement, Mobilitätsmanagement, Teilgebiete Süd	Gemeinde Maienfeld	2027 – 2028
	Teilrevision Ortsplanung, Teilgebiete Süd	Gemeinde Maienfeld	A-Horizont: Nach 2028
	Erschliessungsplanung ESP	Gemeinde Malans	2025-2026
	Masterplan Teilgebiet, Teilrevision Ortsplanung	Gemeinde Malans	A-Horizont: nach 2030

Beitrag Trägerschaft	Erarbeitung eines Masterplans, zeitlich gestaffelt aber aufeinander abgestimmt, für die Teilgebiete Maienfeld und Malans. Ziel: Weiterentwicklung bezüglich Nutzung, Bebauung und Verkehr präzisieren, dies als Grundlage für die Umsetzung in der Ortsplanung.
-----------------------------	---

S5.8 Aufwertung Grünräume im Siedlungsgebiet

Priorität AP 5G

- A (2028-2032)
- B (2032-2036)
- C (nach 2036)
- Daueraufgabe

Neue Massnahme AP 5G

Massnahmenart

Siedlung

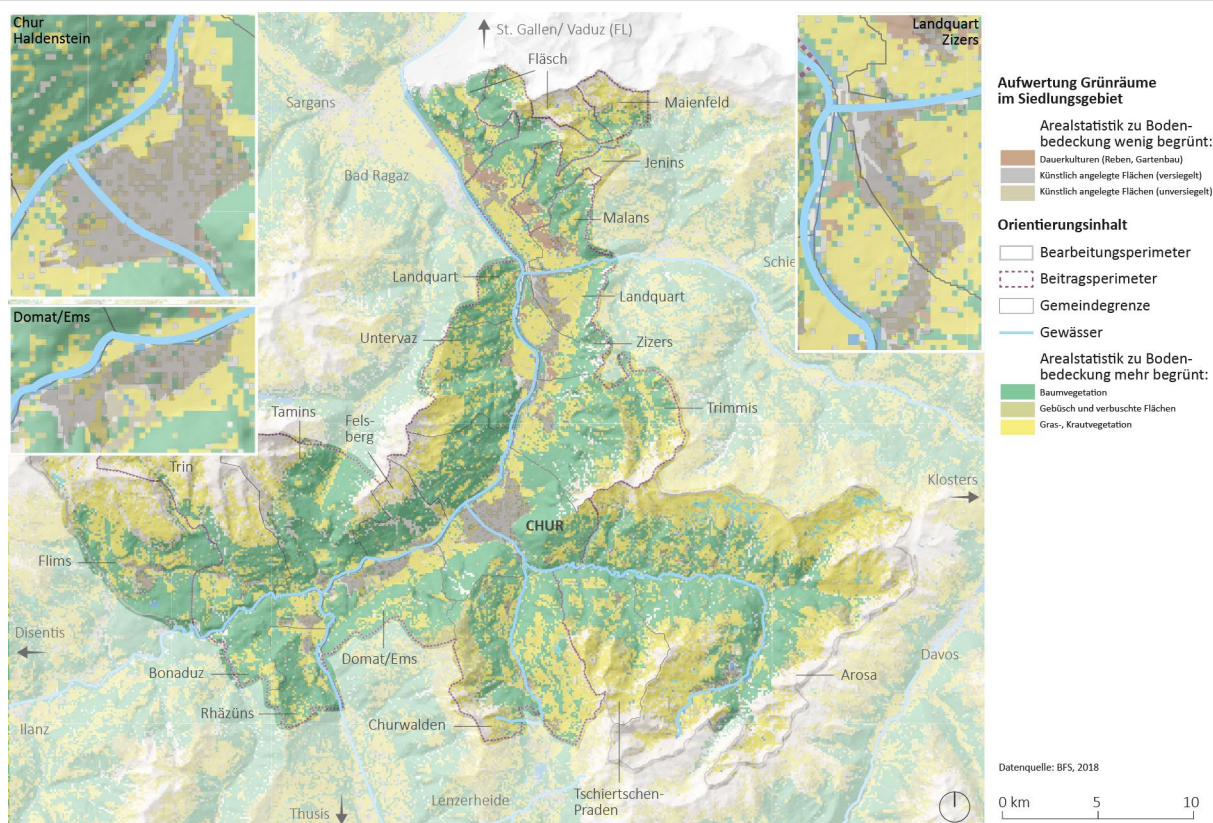
Federführung

Stadt Chur (SENT), Gemeinden Landquart, Domat/Ems, Zizers, Flims und Arosa

Beteiligte

Kanton (ARE), Regionen

Beschreibung



Ausgangslage

Begriffsdefinition: Die Bevölkerung profitiert von öffentlich nutzbaren Freiräumen. Unter Freiräumen im Siedlungsgebiet werden im Agglomerationsprogramm Chur daher ganzjährig öffentlich zugängliche und multifunktional nutzbare Freiflächen wie Parkanlagen und Plätze zusammengefasst. Weitere Freiräume im Siedlungsgebiet wie Schul- und Sportanlagen, Friedhöfe oder Familiengartenanlagen werden aufgrund ihrer eingeschränkten Nutzbarkeit nicht in die Betrachtung einbezogen und im Agglomerationsprogramm Chur weder unter dem Begriff Freiräume noch unter dem Begriff Grünräume adressiert. Der Begriff Grünräume umfasst im Agglomerationsprogramm Chur Freiflächen, wie Aussenräume von Wohnsiedlungen, Gewerbebauten sowie Gärten von Einfamilienhäusern, die nicht für die breite Öffentlichkeit zugänglich sind.

Qualitativ hochwertige Grünräume sind wichtige Elemente von Siedlungen für Mensch und Natur (Biodiversität etc.). Mit Grünräumen werden im Agglomerationsprogramm Chur Freiflächen, wie Aussenräume von Wohnsiedlungen, Gewerbebauten sowie Gärten von Einfamilienhäusern, die nicht für die breite Öffentlichkeit zugänglich sind und im Siedlungsgebiet gemäss rechtskräftigem KRIP liegen, adressiert. Aufgrund der zunehmenden Hitze im Siedlungsgebiet werden diese Räume immer wichtiger. Sie leisten einen Beitrag zu einem angenehmen Siedlungsklima, bilden ökologische Trittsteine und dienen somit der ökologischen Vernetzung. Zudem prägen sie das Siedlungsbild und schaffen wichtige Nächsterholungsräume. Durch die bauliche Entwicklung und die Verdichtung des Siedlungsgebietes verringert sich die Anzahl der Grünräume und die qualitativen Ansprüche an die bestehenden Grünräume nehmen zu. Die Grünräume sind daher sowohl ökologisch wie auch gestalterisch aufzuwerten.

Der kantonale Richtplan enthält dazu folgende Vorgaben: Im Siedlungsgebiet sind hohe Wohn- und Aufenthaltsqualitäten zu schaffen, unter anderem durch das Schaffen von öffentlichen Frei- und Grünräumen (Kapitel 5.1.2).

Inhalt

Das Agglomerationsprogramm unterstützt und präzisiert den kantonalen Richtplan wie folgt:

- Die nicht öffentlich zugänglichen Grünräume werden hochwertig gestaltet, und zwar sowohl in Bezug auf die ökologischen Qualitäten als auch bezüglich der Wirkung auf das Ortsbild.
- Zusammen mit den öffentlich zugänglichen Freiräumen schaffen diese Grünräume wichtige Trittsteine für die ökologische Vernetzung (vgl. Massnahme L5.4).
- Es ist ein angemessener Anteil an Grünräumen zu definieren, der nicht überbaut werden darf und unversiegelt zu erhalten ist.

Diese Anliegen sind via Nutzungsplanung oder Sondernutzungsplanung grundeigentümerverbindlich zu sichern, auch Flächen im Besitz der Öffentlichkeit, die nur beschränkt zugänglich sind, werden nach diesen Kriterien gestaltet.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Handlungsbedarf

S – Siedlungsqualität, L – Ökologie

Nutzen/Wirkung

- WK 2.2 Aufwertung der Freiräume im Siedlungsgebiet: Schaffung und Aufwertung von Grün- und Freiräumen zur Verbesserung der Siedlungsqualität und des Siedlungsklimas sowie als Lebensraum für verschiedene Tier- und Pflanzenarten
- WK4.3 Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünräumen: Aufwertung von Natur-, Frei- und Grünräumen im Siedlungsgebiet

Abstimmung Verkehr und Siedlung / Bezug zu weiteren Planungen

Abstimmung Verkehr und Siedlung -

Bezug zu kantonalen und regionalen Richtplänen	Richtplanrelevant	KRIP	RRIP
	<input type="checkbox"/> Ja → <input type="checkbox"/> KRIP Kein Koordinationsstand	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> RRIP Ausgangslage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input checked="" type="checkbox"/> Nein Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Festsetzung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Umsetzungsschritte

Weitere Planungsschritte	Was	Wer	Horizont / Zeitplanung
	Nutzungsplanung: Qualitätsanforderungen an Grünräume in der Siedlung festlegen; Flächenanteile für Grünräume einfordern	Gemeinden	A-Horizont AP 5G
	Öffentliche/private Sondernutzungspläne: hohe Qualität der Grünräume vorsehen,	Gemeinden	A- und B-Horizont AP 5G
	Baubewilligungen: Einforderung Grünraumqualitäten gemäss revidierter Nutzungsplanung	Gemeinden	B-Horizont AP 5G

Beitrag Trägerschaft

- Regionen: Thematisierung bspw. an Informationsanlässen
- Kanton: Berücksichtigung bei Genehmigungsprozess NP und SNP

S5.9 Öffentlich zugängliche Freiräume im Siedlungsgebiet

Priorität AP 5G

- A (2028-2032)
- B (2032-2036)
- C (nach 2036)
- Daueraufgabe

Priorität, ARE-Code AP 4G

A, Daueraufgabe
3901.4.052; Weiterentwicklung

Massnahmenart

Siedlung

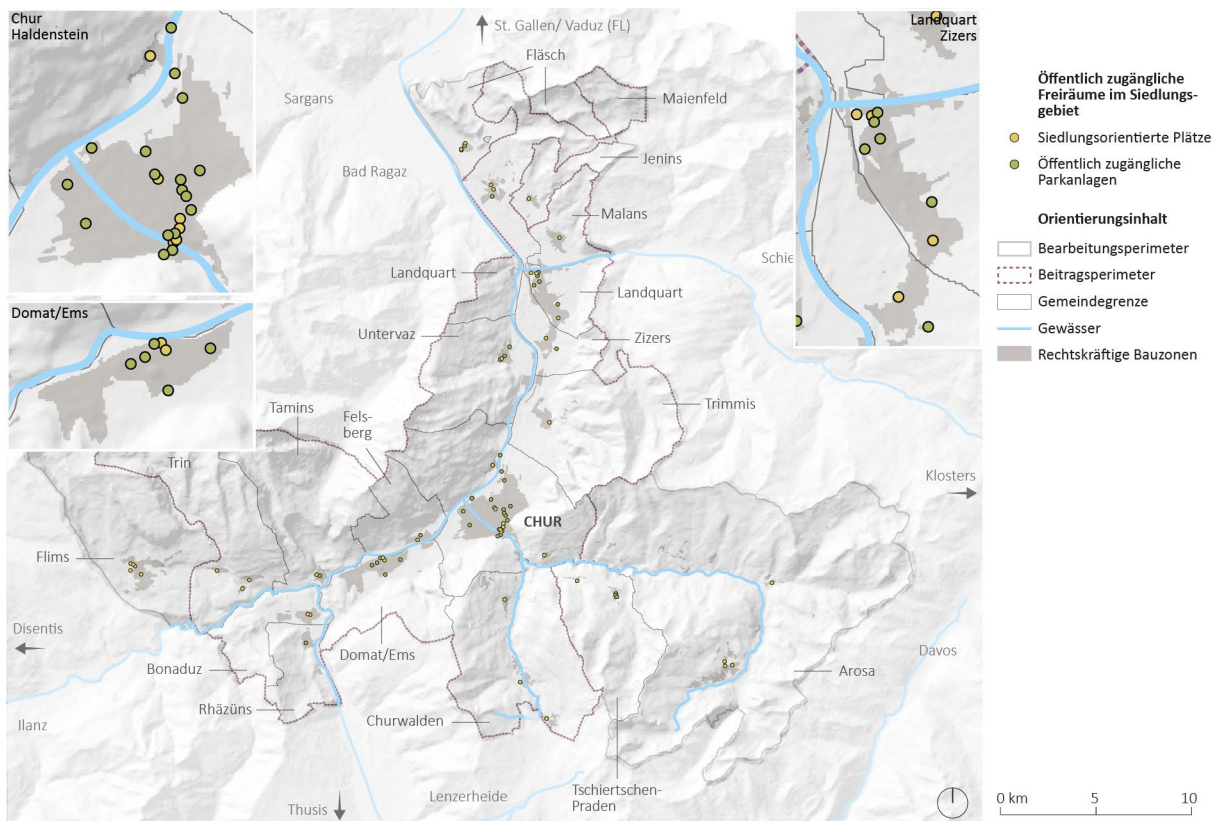
Federführung

Stadt Chur (SENT), Gemeinden Landquart, Domat/Ems, Zizers, Flims und Arosa

Beteiligte

Kanton (ARE), Regionen

Beschreibung



Entwicklung seit der vorherigen Generation: Im Hinblick auf das AP 5G wurde das Thema Freiräume im Siedlungsgebiet vertieft. Die Massnahme Grün- und Freiräume im Siedlungsgebiet wurde aufgrund der unterschiedlichen Umsetzungspfade und Anspruchsgruppen als zwei separate Massnahmen «Private Grünräume im Siedlungsgebiet» (vgl. Massnahme S5.8) und «Öffentliche Freiräume im Siedlungsgebiet» (vgl. Massnahme S5.9) weiterentwickelt.

Ausgangslage

Begriffsdefinition: Die Bevölkerung profitiert von öffentlich nutzbaren Freiräumen. Unter Freiräumen im Siedlungsgebiet werden im Agglomerationsprogramm Chur daher ganzjährig öffentlich zugängliche und multifunktional nutzbare Freiflächen wie Parkanlagen und Plätze zusammengefasst. Weitere Freiräume im Siedlungsgebiet wie Schul- und Sportanlagen, Friedhöfe oder Familiengartenanlagen werden aufgrund ihrer eingeschränkten Nutzbarkeit nicht in die Betrachtung einbezogen und im Agglomerationsprogramm Chur weder unter dem Begriff Freiräume noch unter dem Begriff Grünräume adressiert. Der Begriff Grünräume umfasst im Agglomerationsprogramm Chur Freiflächen, wie Aussenräume von Wohnsiedlungen, Gewerbebauten sowie Gärten von Einfamilienhäusern, die nicht für die breite Öffentlichkeit zugänglich sind.

Neben den siedlungsnahen Erholungsgebieten bilden die Freiräume innerhalb des Siedlungsgebietes wichtige Erholungsräume, die sich auf die Siedlungs-, Wohn- und Lebensqualität der Agglomeration Chur auswirken. Wichtig sind die öffentlich zugänglichen Park- und Grünanlagen, die im Agglomerationsprogramm als «öffentliche Freiräume im Siedlungsgebiet» bezeichnet sind. Diese Räume sind insbesondere in den urbanen Räumen (Stadt Chur, Gemeinden Landquart, Zizers und Domat/Ems) mit grossflächigen Siedlungsgebieten wichtig. So sind bei den geplanten Siedlungsentwicklungen (vgl. Massnahme S5.1 und S5.2 Innenentwicklung und S5.4, S5.5, S5.7 Entwicklungsschwerpunkte), neben der Verdichtung immer auch neue öffentlich zugängliche Freiräume zu schaffen. In den suburbanen und ländlichen Räumen der Agglomerationen Chur mit kleineren Siedlungen übernehmen hingegen attraktiv und naturnah gestaltete Siedlungsränder (vgl. Massnahme L4.3), gut erreichbare Landschaftsräume sowie öffentlich zugängliche private Anlagen dieselben Funktionen. Nicht alle heute bestehenden Freiräume sind rechtlich gesichert. Sie könnten in Zukunft

durch Überbauung oder Nutzungsänderung verloren gehen. Um die Freiraumversorgung zu gewährleisten sind zusätzliche, öffentlich zugängliche Freiräume zu definieren. In der Analysephase wurde die Verteilung der Freiräume im urbanen und suburbanen Siedlungsbereich überprüft und Defizite in der Erreichbarkeit festgestellt (vgl. Situationsanalyse Freizeit, Naherholung und Freiräume Agglomeration Chur; A3-Karte vgl. Kartendokumentation). Eine gute und sichere Erreichbarkeit von Freiräumen sollte innerhalb von wenigen Gehminuten (einem 300 Meter Radius entsprechend) gewährleistet sein.

Der kantonale Richtplan enthält dazu folgende Vorgaben: Im Siedlungsgebiet sind hohe Wohn- und Aufenthaltsqualitäten zu schaffen, unter anderem durch das Schaffen von öffentlichen Frei- und Grünräumen (Kapitel 5.1.2).

Die siedlungsgliedernden Grün- und Freiraumzüge sind wichtige Freiräume im Siedlungsgefüge. Sie bilden die Vernetzung innerhalb des Siedlungsgebiets zur Landschaft und dienen auch der Naherholung. Mehrheitlich verlaufen diese entlang den siedlungsquerenden Flüssen und Bächen. Die Qualität und Bedeutung der Grün- und Freiraumzüge soll gestärkt werden.

Der kantonale Richtplan enthält dazu Vorgaben: Der Übergang von der Siedlung zum Umland ist bewusst zu gestalten und entsprechende Vorgaben sind in der Nutzungsplanung umzusetzen (Kapitel 5.1.3).

Inhalt

Das Agglomerationsprogramm unterstützt und präzisiert den kantonalen Richtplan wie folgt:

Die Stadt Chur und die urbanen Gemeinden Landquart, Zizers und Domat/Ems streben folgende Ziele an, vorzugsweise mit der Ausarbeitung eines Freiraumkonzepts:

- Es wird ein Netz von siedlungsklimatisch angenehmen, naturnah gestalteten und öffentlich zugänglichen Freiräumen angestrebt. Sie werden weiterentwickelt, indem ihre Gestaltung und Ausstattung eine hohe Aufenthaltsqualität schaffen. Sie schaffen zusammen mit den Grünräumen von halböffentlichen und privaten Flächen wichtige Trittsteine für die ökologische Vernetzung.
- Im urbanen und suburbanen Siedlungsgebiet stehen genügend gut und schnell erreichbare und nutzergerecht gestaltete Parkanlagen und siedlungsprägende Plätze wie beispielsweise Dorfplätze zur Verfügung. Sie tragen zur Standortattraktivität bei und bilden wichtige Treffpunkte für die Bevölkerung. Parkanlagen im Siedlungsgebiet weisen eine hohe Gestaltungs- Nutzungs- und Aufenthaltsqualität auf, sind ökologisch wertvoll und hitzegerecht gestaltet. Sie sind durch einen hohen Grünanteil und schattenspendende Bäume geprägt. Die Lücken in der Freiraumversorgung in unterversorgten Quartieren werden geschlossen.
- In dörflichen Strukturen bieten siedlungsprägende Plätze attraktive Begegnungsräume und schaffen, beispielsweise mit Wasserelementen wie einem Dorfbrunnen, Aufenthaltsqualität in den Dorfzentren. Die Plätze sind, sofern gestalterisch adäquat, mit Bäumen begrünt, mit Grünelementen biodivers gestaltet und mit Schwammstadtelementen versehen. Die siedlungsorientierten Plätze und angrenzenden Strassenräume sind verkehrsberuhigt gestaltet und lassen sich mit Veranstaltungen wie z.B. Märkten bespielen.
- Die siedlungsgliedernden Grün- und Freiraumzüge werden so gestaltet, dass sie Raum für die Naherholung bieten aber auch Lebensraum für verschiedene Tier- und Pflanzenarten bieten. Sie werden bezüglich ihrer Nutzung gezielt entwickelt und vernetzt. Zur Förderung von Kaltluftkorridoren werden strategische Freiräume planerisch gesichert.
- Eine gute und sichere Erreichbarkeit der Frei- und Grünräume sowie der Grün- und Freiraumzüge wird über den Ausbau des Fuss- und Velowegnetzes erreicht (vgl. Massnahmen 4.1-X). s.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Handlungsbedarf

S – Siedlungsqualität, L – Ökologie, GV – Siedlungsverträglichkeit MIV, GV – Verkehrssicherheit

Nutzen/Wirkung

- WK 1.5 Verbesserung im Langsamverkehr: Der Langsamverkehr wird in und um Freiräume im Siedlungsgebiet verbessert
- WK 2.2 Aufwertung der Freiräume im Siedlungsgebiet: Schaffung und Aufwertung von Freiräumen zur Verbesserung der Siedlungsqualität und des Siedlungsklimas sowie als Lebensraum für verschiedene Tier- und Pflanzenarten
- WK4.3 Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur-, Frei- und Grünräumen: Aufwertung von Natur-, Frei- und Grünräumen im Siedlungsgebiet

Abstimmung Verkehr und Siedlung / Bezug zu weiteren Planungen

Abstimmung Verkehr und Siedlung -

Bezug zu kantonalen und regionalen Richtplänen	Richtplanrelevant	KRIP	RRIP
	<input type="checkbox"/> Ja → <input type="checkbox"/> KRIP Kein Koordinationsstand	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> RRIP Ausgangslage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input checked="" type="checkbox"/> Nein Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Festsetzung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Umsetzungsschritte

Weitere Planungsschritte	Was	Wer	Horizont / Zeitplanung
	Nutzungsplanung: rechtliche Sicherung von bestehenden, noch nicht gesicherten	Gemeinden	A-Horizont AP 4G: bis 2025

Freiräumen; neue, öffentlich nutzbare Freiräume vorsehen

Sondernutzungspläne: öffentlich nutzbare Freiräume vorsehen

Gemeinden

A- und B-Horizont AP 5G

Freiraumkonzept / quartierbezogene Leitbilder erstellen

Gemeinden

A-Horizont AP 5G

Beitrag Trägerschaft

- Regionen: Thematisierung bspw. an Informationsanlässen
- Kanton: Beratung im Rahmen von Vorprüfungen und Berücksichtigung bei Genehmigungsprozess NP und SNP

S5.10 Hitzeangepasste Gestaltung der Infrastruktur in Siedlungsräumen

Priorität AP 5G

- A (2028-2032)
- B (2032-2036)
- C (nach 2036)
- Daueraufgabe

Neue Massnahme AP 5G

Massnahmenart

Siedlung

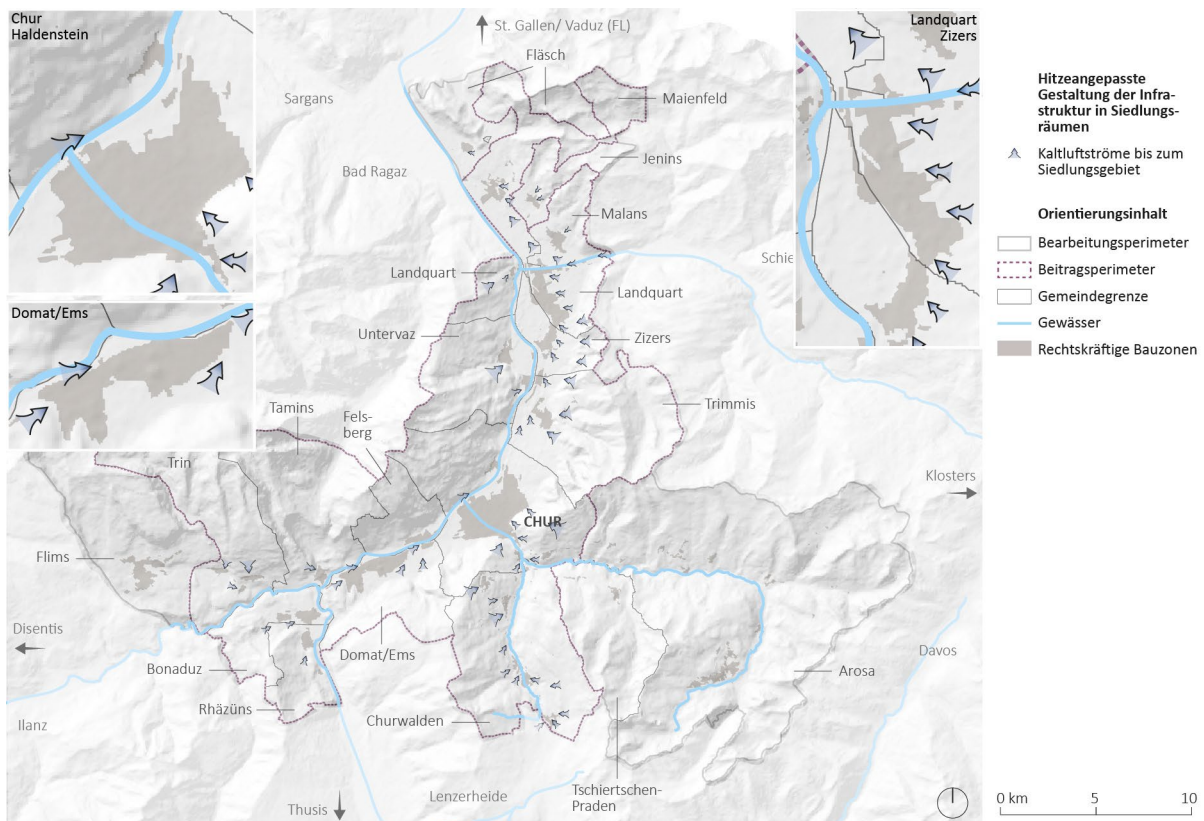
Federführung

Stadt Chur (SENT), Gemeinden

Beteiligte

Kanton (ARE), Regionen

Beschreibung



Ausgangslage

Die Agglomeration Chur ist bereits heute von Hitzestress und Wärmeinseln im Siedlungsraum betroffen und wird es in Zukunft noch stärker sein. Versiegelte Flächen, fehlende Begrünung und Durchlüftung, zu wenig Beschattung und fehlender Wasserrückhalt beeinflussen das Siedlungsklima nachteilig. Der Wärmeineffekt wird zudem durch Verkehrsflächen, wärmespeichernde Baumaterialien und Abwärme von Verkehr, Industrie und Gebäude begünstigt.

Der kantonale Richtplan enthält zu diesem Thema keine Vorgaben. Der Kanton Graubünden hat zur Unterstützung der Gemeinden Klimakarten und eine Klima-Toolbox erarbeitet.

Inhalt

Das Agglomerationsprogramm ergänzt den kantonalen Richtplan wie folgt:

Bei der Siedlungsentwicklung ist dem Wärmeineffekt entgegenzuwirken. Es ist auf einen geringen Versiegelungsgrad, ausreichend begrünte Flächen und einen angemessenen Baumbestand zu achten, dies kühlt die Siedlungen an heißen Tagen und macht das Klima für die Bevölkerung angenehmer:

- Der Versiegelungsgrad von Strassenräumen und Plätzen sowie von privaten und halbprivaten Flächen ist zu verringern. Wo möglich sind Belagsflächen zu begrünen, helle Oberflächenbeläge sowie alternative Befestigungsmöglichkeiten zu verwenden, um weniger schnell erhaltende und durchlässige Oberflächen zu schaffen.
- Begrünte Dachflächen und Fassaden – u.a. auch bei Elementen der Verkehrsinfrastruktur (Haltestellen) - sind zu fördern, dies führt zu einem angenehmeren Mikroklima. Dach- und Fassadenbegrünungen haben eine Retentionsfunktion, erhöhen die Verdunstungsleistung und haben somit kühlende Wirkung.

- Bauten sind so anzuordnen und zu dimensionieren, dass keine Hitzeinseln entstehen und die Kaltluftzirkulation sichergestellt ist.
- Regenwasser ist, wo möglich durch Grünflächen zurückzuhalten und oberflächlich zu führen. Wasseranlagen sind vermehrt in der Freiraumgestaltung beispielsweise auf siedlungsorientierten Plätzen (vgl. Massnahme 4.10) einzusetzen.
- Der Baumbestand auf öffentlichen sowie privaten Flächen im Siedlungsgebiet ist zu erheben, zu erhalten und zu fördern. Insbesondere grosskronige Bäume sind zu erhalten. Bäume haben durch ihre Kühlleistung, ihre Wasserrückhaltefunktion und ihre Beschattung, einen grossen Einfluss auf das Mikroklima im Siedlungsgebiet.

Umsetzungsmöglichkeiten bestehen durch Vorgaben im Rahmen von Masterplänen, Freiraumkonzepten und planungsrechtlichen Instrumenten wie Bau- und Zonenordnungen oder Sondernutzungsplänen. Direkte Umsetzungen sind auf Flächen im Besitz der Öffentlichkeit möglich, wie Plätzen, Umgebung von öffentlichen Gebäuden, Strassenräumen etc. Beispielsweise schafft die Stadt Chur mit der Umsetzung des Gegenvorschlags zur Stadtklima-Initiative eine gesetzliche Grundlage zur Erstellung von mehr Grünflächen. Dabei sollen Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor nachteiligen Auswirkungen der Klimaerwärmung ergriffen werden. Konkret werden einerseits bestehende Flächen von öffentlichen Strassen entsiegelt und andererseits neue Grün- und Begegnungsflächen geschaffen.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Handlungsbedarf

S – Siedlungsqualität, L – Ökologie

Das Erhalten, Aufwerten und Neuschaffen von qualitätsvollen Grünflächen im Siedlungsgebiet trägt massgeblich zur Hitzeminderung bei. Die Aufenthaltsqualität im Siedlungsraum wird verbessert und wichtige Entlastungsräume für die Einwohner werden geschaffen. Zusätzlich tragen die Grünräume zur Förderung der Biodiversität und ökologischen Vernetzung bei.

Nutzen/Wirkung

- WK 2.2 Aufwertung der Freiräume im Siedlungsgebiet: Schaffung und Aufwertung von Freiräumen zur Verbesserung der Siedlungsqualität und des Siedlungsklimas sowie als Lebensraum für verschiedene Tier- und Pflanzenarten
- WK4.3 Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur-, Frei- und Grünräumen: Aufwertung von Natur-, Frei- und Grünräumen im Siedlungsgebiet

Abstimmung Verkehr und Siedlung / Bezug zu weiteren Planungen

Abstimmung Verkehr und Siedlung Abstimmung mit: L5.3 Gestaltung Siedlungsränder und S5.9 Öffentlich zugängliche Freiräume im Siedlungsgebiet

Bezug zu kantonalen und regionalen Richtplänen	Richtplanrelevant	KRIP	RRIP
	<input type="checkbox"/> Ja → <input type="checkbox"/> KRIP	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> RRIP	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input checked="" type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Festsetzung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Umsetzungsschritte

Weitere Planungsschritte	Was	Wer	Horizont / Zeitplanung
	Nutzungsplanung: Hitzeangepasste Gestaltung vorsehen	Gemeinden	A-Horizont AP 5G
	Sondernutzungspläne: Hitzeangepasste Gestaltung vorsehen	Gemeinden	A- und B-Horizont AP 5G
	Baubewilligungen: Vorgaben bzgl. hitzeangepasster Gestaltung einfordern	Gemeinden	B-Horizont AP 5G

- Beitrag Trägerschaft**
- Regionen: Thematisierung bspw. an Informationsanlässen
 - Kanton: Berücksichtigung bei Genehmigungsprozess NP und SNP

S5.11 Erfahrungsaustausch Siedlungs- und Verkehrsentwicklung

Priorität AP 5G	Neue Massnahme AP 5G	Massnahmenart
<input checked="" type="checkbox"/> A (2028-2032)		Siedlung
<input type="checkbox"/> B (2032-2036)		
<input type="checkbox"/> C (nach 2036)		
<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe		

Federführung	Kanton (ARE)
Beteiligte	Regionen, Gemeinden, Kanton (TBA, AEV)

Beschreibung

Ausgangslage

Durch die verschiedenen Gefässe, in welchen im Agglomerationsprogramm Chur der Dialog zwischen dem Kanton und den Gemeinden gezielt gefördert wird, findet ein angeregter Erfahrungsaustausch statt. Mit der Präsentation von Lösungen aus den unterschiedlich organisierten Regionen und Gemeinden mit verschiedensten Anforderungen und Ausgangslagen beim Thema Siedlungs- und Verkehrsentwicklung wurden in der Vergangenheit bereits verschiedenste Synergien sowie Handlungsbedarfe erörtert. Zudem fördert der stetige Erfahrungsaustausch die Sensibilisierung und das Wissen bei den Gemeinden.

Inhalt

Die jährliche Veranstaltung richtet sich an die politische und fachliche Vertretung aller Gemeinden sowie an die betroffenen kantonalen Fachstellen. Neben Informationen zu den Agglomerationsprogrammen (Agglopolitik, Prüfprozess Bund, Informationen von kantonalen Fachstellen und wichtigste Aussagen aus dem Bericht Umsetzungsstand) werden ein bis zwei Themenschwerpunkte wie beispielsweise Fuss- und Veloverkehr, Planerische Verkehrsmassnahmen, Massnahmen Landschaft, Verkehrssicherheit, Parkierungsmanagement, Massnahmen Siedlung (Umsetzung von Verdichtungen, Berücksichtigung von qualitativen Aspekten bei der Innentwicklung) oder Betriebs- und Gestaltungskonzepte gesetzt. Die Themenschwerpunkte werden praxisnah präsentiert. Zuerst erfolgt eine kurze Einführung aus übergeordneter Sicht (Bund, Kanton, Aggloprogramm), danach werden zwei bis drei Beispiele von Gemeinden vorgestellt und dann im Plenum diskutiert. Folgende Veranstaltungen wurden bereits durchgeführt:

- Januar 2024 Forum Tourismusverkehr
- April 2024 Forum Abstimmung Siedlung und Verkehr

Somit soll von den Erfahrungen anderer Regionen und Gemeinden profitiert werden und es können Themen beleuchtet werden, welche in der Agglomeration bewegen. Die anschliessende Gelegenheit zum Austausch bietet die Möglichkeit, den Kontakt mit weiteren Mitwirkenden und Behörden zu pflegen, um so gegenseitig von der gemachten Erfahrung zu profitieren.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Handlungsbedarf

S – Innenentwicklung, S – Siedlungsqualität, L – Ökologie, GV – Modal-Split, GV - Strategisches Netz und MIV-Lenkung, GV - Siedlungsverträglichkeit MIV, GV – Verkehrssicherheit, ÖV – Intermodalität, FVV – Kombinierte Mobilität

Nutzen/Wirkung

Mittels Erfahrungsaustausche zu unterschiedlichen Themen sollen alle Wirkungskriterien abgedeckt werden:

- WK 1 Qualität des Verkehrssystems verbessern
- WK 2 Siedlungsentwicklung nach innen fördern
- WK 3 Verkehrssicherheit erhöhen
- WK 4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern

Abstimmung Verkehr und Siedlung / Bezug zu weiteren Planungen

Abstimmung Verkehr und Siedlung Die Veranstaltung unterstützt auch die Umsetzung von Massnahmen, insbesondere von planerischen.

Bezug zu kantonalen und regionalen Richtplänen	Richtplanrelevant		KRIP	RRIP
	<input type="checkbox"/> Ja → <input type="checkbox"/> KRIP	Kein Koordinationsstand	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> RRIP	Ausgangslage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input checked="" type="checkbox"/> Nein	Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Festsetzung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Umsetzungsschritte

Weitere Planungsschritte	Was	Wer	Horizont / Zeitplanung
	Durchführung von Informations- und Austauschveranstaltungen mit Fokus auf Siedlungs- und Verkehrsentwicklung.	Kanton (ARE)	A-Horizont: Jährlich bis 2032
	Beurteilung Wirksamkeit und Bedürfnis nach Weiterführung der Informations- und Austauschveranstaltungen und eventuell Weiterführung des Formats.	Kanton (ARE)	Evtl. B-Horizont ab 2032 (Entscheidung noch offen)
Beitrag Trägerschaft	— Kanton (ARE, TBA, AEV): Förderung des Erfahrungs- und Informationsaustausches sowie des Dialogs		

4. Landschaft

L5.1 Erlebbarer Flussraum

Priorität AP 5G

- A (2028-2032)
- B (2032-2036)
- C (nach 2036)
- Daueraufgabe

Priorität, ARE-Code AP 4G

A, Daueraufgabe
3901.4.053; Weiterentwicklung

Massnahmenart

Landschaft

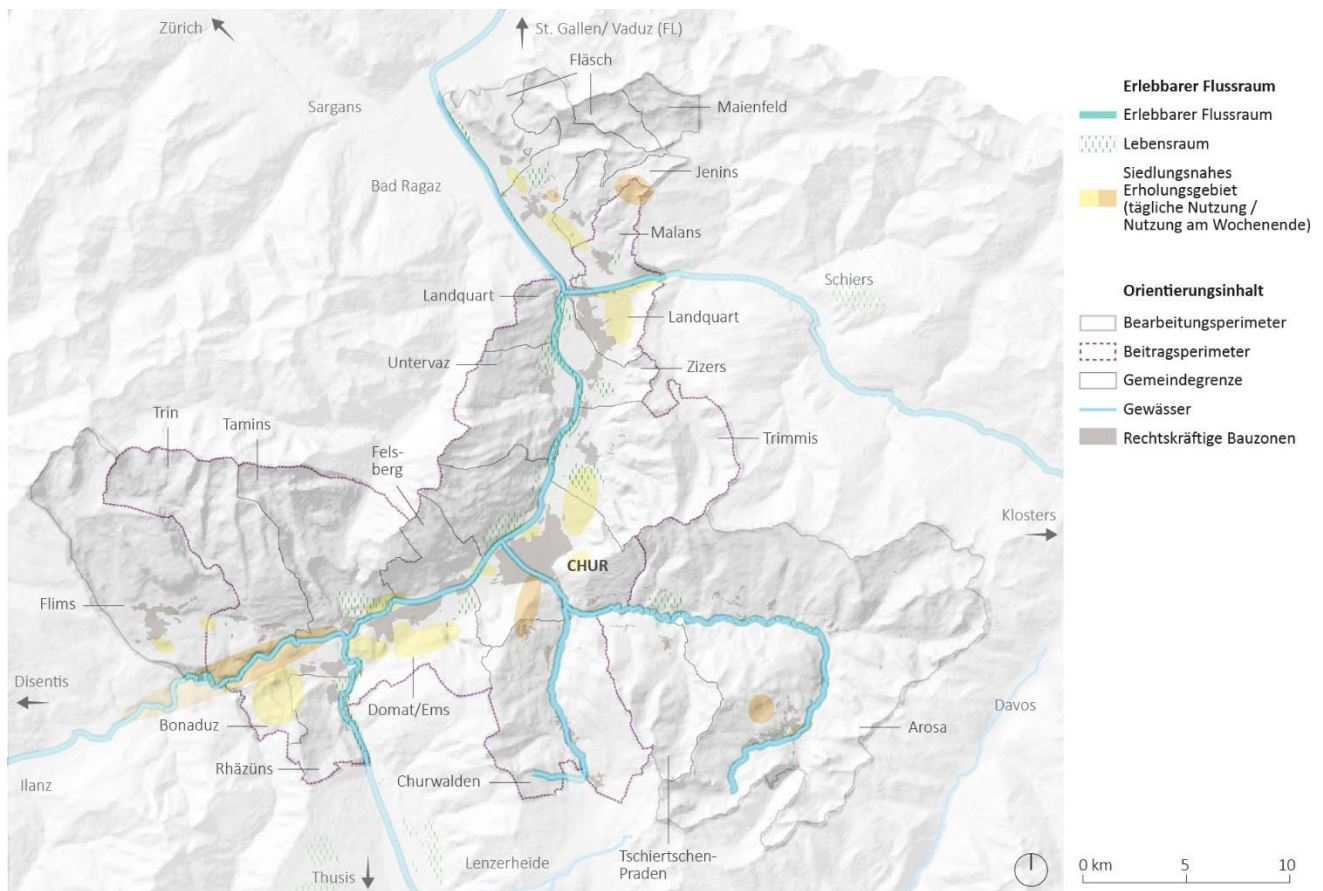
Federführung

Gemeinden

Beteiligte

Kanton (ANU), Regionen

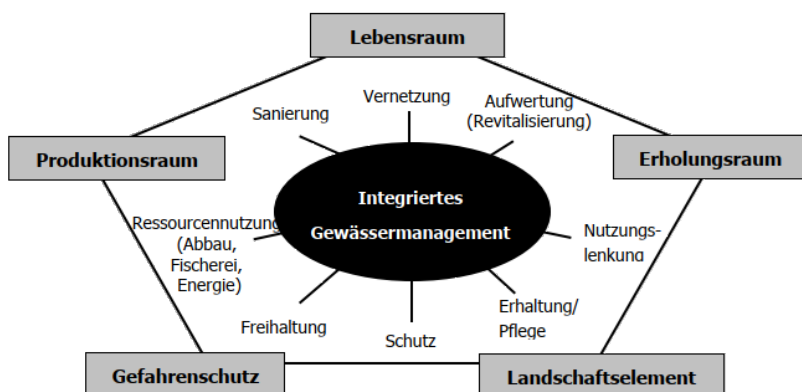
Beschreibung



Entwicklung seit der vorherigen Generation: Die Massnahme wird als Daueraufgabe weitergeführt, da die Komplexität der Planung und insbesondere die Implementierung der Massnahmen einen längeren Umsetzungshorizont in Anspruch nehmen.

Ausgangslage

Die Agglomeration Chur ist von zahlreicheren grösseren Fliessgewässern geprägt: neben dem für das Haupttal namensgebenden Vorder- und Hinterrhein sind dies die Landquart, die Plessur und die Rabiusa (vgl. Karte). Die Fliessgewässer sind sowohl landschaftsprägendes Element wie auch wichtige Grundlagen für Leben und Wirtschaft. Ihre Nutzung ist sehr vielfältig und erfordert ein integriertes Gewässermanagement (vgl. Abbildung). Aufgrund der zunehmenden Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung in der Agglomeration Chur nimmt die Nachfrage nach Naherholung entlang der Flüsse zu und damit auch die Konflikte zwischen Schutz und Nutzung. Das Zukunftsbild der Agglomeration Chur sieht vor, dass der Flussraum an gezielten Stellen besser erlebbar werden soll, unter Berücksichtigung der vorhandenen Schutzinteressen. In der Ruinaulta sind bereits positive Erfahrungen mit Massnahmen zur Besucherlenkung und dem Einsatz von Rangern gemacht worden.



Quelle: Kantonaler Richtplan Graubünden, Stand 2019

Der kantonale Richtplan enthält zu den Fliessgewässern bezüglich Erholungsnutzung folgende Vorgaben: Gemäss den Leitüberlegungen unter dem Kapitel «Oberflächengewässer und Fischerei» ist dem Bedürfnis nach Erholung an Gewässern insbesondere in urbanen, suburbanen sowie touristischen Räumen gebührend Rechnung zu tragen. An Fliessgewässern und stehenden Gewässern, welche unter starkem Erholungsdruck stehen, werden wertvolle und empfindliche Bereiche durch Informations- und Lenkungsmassnahmen geschont. Bei den Verantwortungsbereichen wird diese Thematik allerdings nicht mehr explizit adressiert.

Inhalte

Das Agglomerationsprogramm unterstützt und präzisiert den kantonalen Richtplan wie folgt: Gemeinden mit Konflikten zwischen Schutz und Nutzung an Fliessgewässern erarbeiten ein Landschaftsnutzungskonzept mit inhaltlicher und finanzieller Unterstützung des Kantons (ANU). Der Fokus liegt dabei auf der Erholungsnutzung im Rahmen der bestehenden (Schutz-)Vorgaben. Grundsätzlich ist zu definieren:

- Was wird unter einem erlebbaren Flussraum verstanden?
- Wo soll der Fluss erlebbar sein? Wie soll diese Erlebbarkeit ausgestaltet sein?
- Wo stehen die Schutzinteressen im Vordergrund?
- Welche Massnahmen müssen für das Miteinander umgesetzt werden?

Als mögliche Massnahme kann eine Besucherlenkung geprüft werden. Zu berücksichtigen sind dabei auch mögliche Fuss- und Velowegbeziehungen in Bezug auf Linienführung und Ausgestaltung.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Handlungsbedarf

L – Erholung und Schutzinteressen, L – Ökologie

Die Fliessgewässer haben für die Agglomeration Chur eine hohe Bedeutung als Natur- und Erholungsraum. Insbesondere für die ökologische Vernetzung und die Artenvielfalt sind sie wichtig. Allgemein werden die Schutzinteressen in den Landschaftsnutzungskonzepten eruiert und, wo nötig, in den Vordergrund gestellt und berücksichtigt. Die attraktiven Erholungsräume sind für den LV erschlossen.

Nutzen/Wirkung

- WK 1.5 Verbesserung im Langsamverkehr: Der Langsamverkehr wird um die Erholungsräume entlang Fliessgewässern verbessert
- WK 4.3 Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünräumen: Das Miteinander von Menschen und Natur entlang Fliessgewässern wird überprüft und die Schutz- und die Erholungsinteressen aufeinander abgestimmt

Abstimmung Verkehr und Siedlung / Bezug zu weiteren Planungen

Abstimmung Verkehr und Siedlung Abstimmung mit Teilmassnahmen der Alltagsveloverkehrsrouten FVV4.3

Bezug zu kantonalen und regionalen Richtplänen	Richtplanrelevant	Aktueller Stand	KRIP	RRIP
	<input type="checkbox"/> Ja → <input type="checkbox"/> KRIP	Kein Koordinationsstand	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> RRIP	Ausgangslage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input checked="" type="checkbox"/> Nein	Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Festsetzung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Gemäss der Naturschutz- und Jagdgesetzgebung sind Wildtiere (Säuger und Vögel) ausreichend vor Störung zu schützen (Art. 7 Abs. 4 JSG). Laut der kantonalen Jagdgesetzgebung liegt die Verantwortung für den Schutz der Wildlebensräume neben dem Kanton auch explizit bei den Gemeinden (Art. 22 KJG). Das Konfliktpotenzial zwischen Naherholung und

Wildschutz vor Störung ist somit nicht ausschliesslich auf bestehende Schutzgebiete beschränkt. Zur Lösung entsprechender Konflikte haben die Gemeinden die Möglichkeit, Zutrittsrechte basierend auf Art. 27 KJG temporär einzuschränken.

Umsetzungsschritte

Weitere Planungsschritte	Was	Wer	Horizont / Zeitplanung
	Erarbeitung eines Konzepts	Gemeinden	A-Horizont AP 4G: Ab 2022 bis 2027
	Umsetzung Massnahmen aus Konzept	Gemeinden	A-Horizont AP 5G: ab 2028
Beitrag Trägerschaft	Kanton (ANU): Inhaltliche und finanzielle Unterstützung bei Konzepterarbeitung Regionen: übergeordnete Abstimmung Konzept / Massnahmen (RRIP) wo notwendig Gemeinden: Erarbeitung Konzept und Umsetzung Massnahmen		

L5.2 Siedlungsnaher Erholungsgebiete

Priorität AP 5G

- A (2028-2032)
- B (2032-2036)
- C (nach 2036)
- Daueraufgabe

Priorität, ARE-Code AP 4G

A, Daueraufgabe
3901.4.054; Weiterentwicklung

Massnahmenart

Landschaft

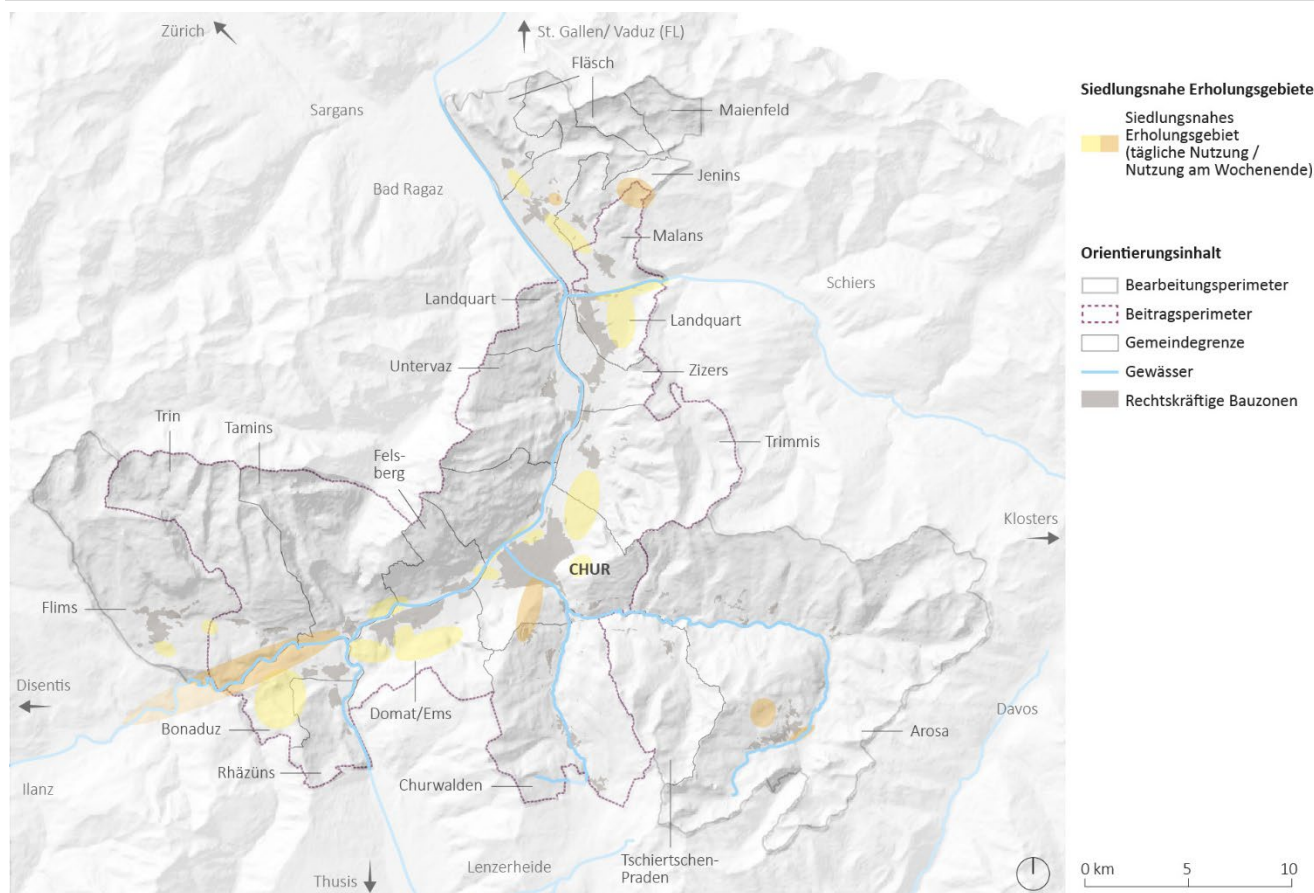
Federführung

Gemeinden

Beteiligte

Kanton (ANU), Regionen

Beschreibung



Entwicklung seit der vorherigen Generation: Die Massnahme wird als Daueraufgabe weitergeführt, da die Komplexität der Planung und insbesondere die Implementierung der konkreten Projekte einen längeren Umsetzungshorizont in Anspruch nehmen. Die Massnahme ist zudem als Daueraufgabe zu verstehen, da insbesondere die Besucherlenkung aufgrund anderer/neuer Ansprüche immer wieder anzupassen ist.

Ausgangslage

In der touristisch geprägten Agglomeration Chur werden die verschiedenen Landschaftskammern von Touristen und Einheimischen mit diversen Freizeitaktivitäten gerne genutzt, dabei kommt es immer wieder zu Konflikten zwischen Schutz und Nutzung. Um den Schutz der Wildtiere vor Störungen durch Freizeitaktivitäten und Tourismus zu gewährleisten, können die Gemeinden Wildruhezonen ausscheiden. Diese sind aber nur temporär und mehrheitlich im Winter wirksam. Gerade auch in den ganzjährig genutzten siedlungsnahen Erholungsgebieten sind daher zum Teil weitere Massnahmen zur Vermeidung von Nutzungskonflikten nötig.

Der kantonale Richtplan enthält dazu folgende Vorgaben: Die Bezeichnung der Wildruhezonen erfolgt unter Mitwirkung der betroffenen Interessengruppen. Die Gemeinden überprüfen dabei unterstützt von der Wildhut die Bestimmungen (Schonzeit, Ziele) und räumlichen Festlegungen zu Wildruhezonen regelmässig auf ihre Wirksamkeit und nehmen bei Bedarf Anpassungen vor.

Inhalte

Das Agglomerationsprogramm unterstützt und präzisiert den kantonalen Richtplan wie folgt: Gemeinden mit Konfliktpotenzialen zwischen Schutz und Nutzung in den siedlungsnahen Erholungsgebieten erarbeiten ein Landschaftsnutzungskonzept mit inhaltlicher

und finanzieller Unterstützung des Kantons. Der Fokus liegt dabei auf der Erholungsnutzung im Rahmen der bestehenden (Schutz-) Vorgaben. Grundsätzlich ist zu definieren:

- Wo soll das Naherholungsgebiet erlebbar sein? Wie soll diese Erlebbarkeit ausgestaltet sein?
- Wo stehen die Schutzinteressen im Vordergrund?
- Welche Massnahmen müssen für das Miteinander umgesetzt werden?

Als mögliche Massnahme kann eine Besucherlenkung geprüft werden. Zu berücksichtigen sind dabei auch mögliche Fuss- und Velowegbeziehungen in Bezug auf Linienführung und Ausgestaltung.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Handlungsbedarf

L – Erholung und Schutzinteressen

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. Die Konfliktpotenziale sind erkannt und entsprechende Massnahmen für das Miteinander von Menschen und Natur werden umgesetzt.

Nutzen/Wirkung

- WK 1.5 Verbesserung im Langsamverkehr: Der Langsamverkehr wird um die siedlungsnahen Erholungsgebiete verbessert
- WK 4.3 Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünräumen: Das Miteinander von Menschen und Natur in siedlungsnahen Erholungsgebieten wird überprüft und die Schutz- und die Erholungsinteressen aufeinander abgestimmt

Abstimmung Verkehr und Siedlung / Bezug zu weiteren Planungen

Abstimmung Verkehr und Siedlung -

Bezug zu kantonalen und regionalen Richtplänen	Richtplanrelevant	Aktueller Stand:	KRIP	RRIP	
	<input type="checkbox"/> Ja →	<input type="checkbox"/> KRIP	Kein Koordinationsstand	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/> RRIP	Ausgangslage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input checked="" type="checkbox"/> Nein		Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			Festsetzung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Gemäss der Jagdgesetzgebung sind Wildtiere (Säuger und Vögel) ausreichend vor Störung zu schützen (Art. 7 Abs. 4 JSG). Laut der kantonalen Jagdgesetzgebung liegt die Verantwortung für den Schutz der Wildlebensräume neben dem Kanton auch explizit bei den Gemeinden (Art. 22 KJG). Das Konfliktpotenzial zwischen Naherholung und Wildschutz vor Störung ist somit nicht ausschliesslich auf bestehende Schutzgebiete beschränkt. Zur Lösung entsprechender Konflikte haben die Gemeinden die Möglichkeit, Zutrittsrechte basierend auf Art. 27 KJG temporär einzuschränken.

Umsetzungsschritte

Weitere Planungsschritte	Was	Wer	Horizont / Zeitplanung
	Erarbeitung eines Konzepts	Gemeinden	A-Horizont AP 4G: ab 2022
	Umsetzung Massnahmen aus Konzept	Gemeinden	A-Horizont AP 4G sowie A-Horizont AP 5G: ab 2028
	Implentierung und laufende Adaptierung Besucherlenkung	Gemeinden	A-Horizont AP 5G: ab 2028

Beitrag Trägerschaft	
	Kanton (ANU): Inhaltliche und finanzielle Unterstützung bei Konzepterarbeitung Regionen: übergeordnete Abstimmung Konzept / Massnahmen (RRIP) wo notwendig Gemeinden: Erarbeitung Konzept und Umsetzung Massnahmen

L5.3 Gestaltung Siedlungsränder

Priorität AP 5G

- A (2028-2032)
- B (2032-2036)
- C (nach 2036)
- Daueraufgabe

Priorität, ARE-Code AP 4G

A, Daueraufgabe
3901.4.055; Weiterentwicklung

Massnahmenart

Landschaft

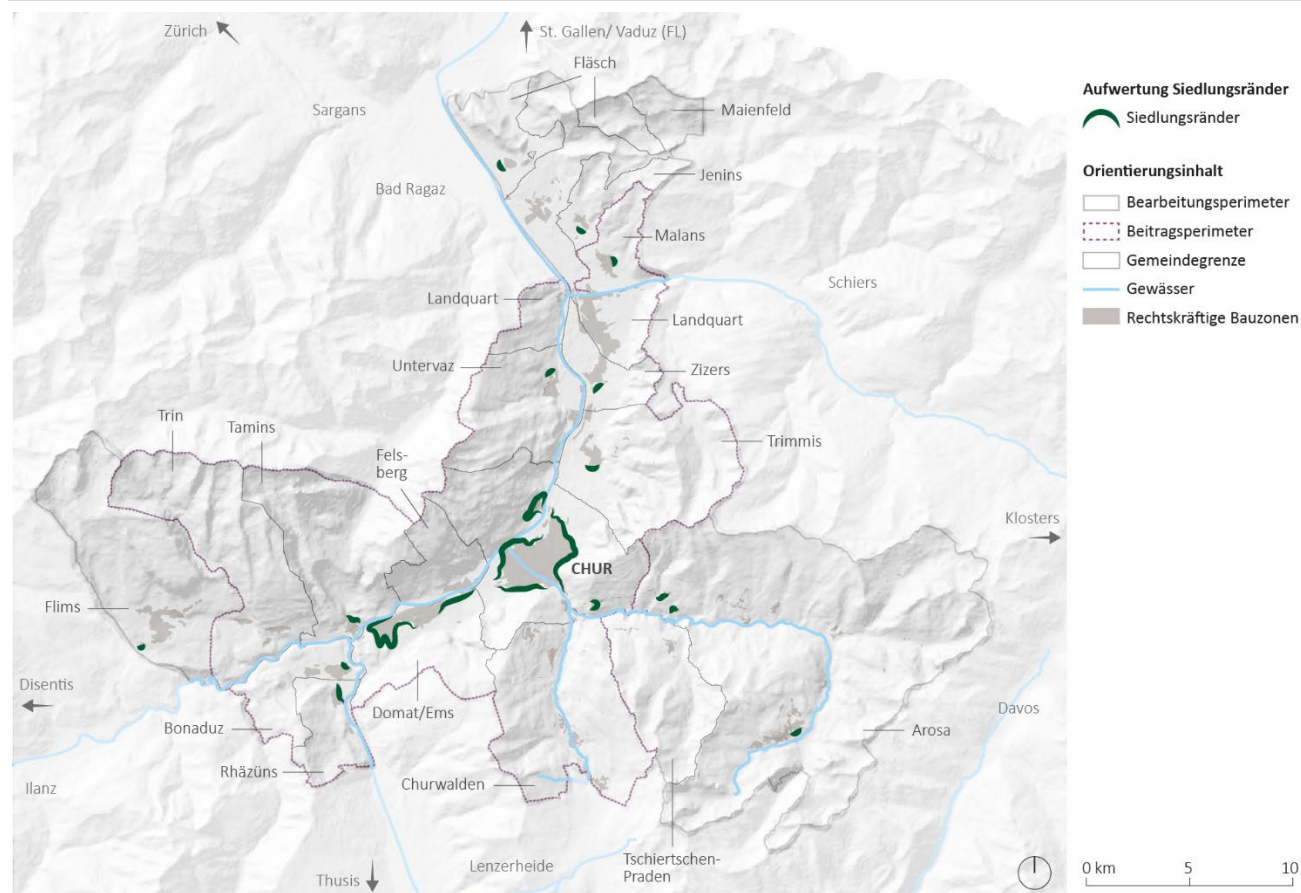
Federführung

Gemeinden

Beteiligte

Kanton (ARE), Regionen

Beschreibung



Entwicklung seit der vorherigen Generation: Inzwischen sind die meisten Ortsplanungsrevisionen vom Kanton vorgeprüft (vgl. Stand der Planungen, Tabelle 3 Hauptdokumentation) und wo sinnvoll die Siedlungsränder entsprechend festgelegt. Die Massnahme wird nun mit Fokus Umsetzung im Rahmen von Bau- und Naturschutzprojekten als Daueraufgabe weitergeführt.

Ausgangslage

Siedlungsränder definieren zu einem grossen Teil das äussere Erscheinungsbild einer Gemeinde (Repräsentativität). Sie sind die Übergangsbereiche zwischen Siedlungs- und Nichtsiedlungsgebiet und umfassen beide Seiten (Siedlung und Landschaft) der Bauzonengrenze bzw. des Bebauungsrandes. Sie sind vielseitig ausgestaltet und genutzt, z.B. als Wald, Gewässer, Landwirtschaft, Freizeit und Erholung auf der Landschaftsseite, Einfamilienhäuser, Mehrfamilienhäuser/Wohnblocks, Gewerbe, Industrie auf der Siedlungsgebietsseite. Sie können stabil sein (z.B. durch naturräumliche Begebenheiten, Infrastruktur, Baubegrenzungslinien) oder dynamisch (z.B. Siedlungserweiterungsgebiet, nicht überbaute Bauparzellen). Mit einer Aufwertung der Siedlungsränder wird in Verbindung mit einer qualitativ und quantitativ koordinierten Siedlungsentwicklung das weitere Ausfransen der Siedlungsränder verhindert und die Adressbildung einer Gemeinde gefördert.

Der kantonale Richtplan enthält dazu folgende Vorgaben: Im Kapitel 5.1.3 legt der KRIP fest, dass der Übergang von der Siedlung zum Umland bewusst zu gestalten ist und entsprechende Vorgaben in der Nutzungsplanung umzusetzen sind.

Inhalte

Das Agglomerationsprogramm ergänzt den kantonale Richtplan wie folgt: Die Gemeinden der Agglomeration Chur verfügen über kompakte, ablesbare und funktionell zusammenhängenden Siedlungsränder. Das Siedlungsgebiet fügt sich insbesondere am Siedlungsrand gut ins Landschaftsbild ein. Ein bewusst gestalteter Raum auf beiden Seiten der Bauzonengrenze (Siedlungsumgebung

und Landschaft) schafft einen als angenehm empfundenen Übergang in die Landschaft. Ausgewiesene öffentlich nutzbare Bereiche dienen der Naherholung. Der Übergang in die Landschaft kann beispielsweise durch Aufwertungen mit lokaltypischen Landschaftselementen wie Hochstammobstbäume, Rebkulturen, Hecken, Einzelbäumen, Baumreihen usw. erreicht werden.

Auf Stufe der Agglomeration wurden Siedlungsränder ausgeschieden, die aufzeigen, wo die Siedlung direkt an Naturschutzgebiete und Kulturlandschaften grenzt. Die so ausgewiesenen Siedlungsränder dienen als Hinweis auf Gebiete, bei welchen ein besonderes Augenmerk gelegt werden muss. Im Rahmen der Ortsplanungsrevisionen haben die Gemeinden den Aufwertungsbedarf überprüft und sofern sinnvoll um weitere Gebiete ergänzt, die aus kommunaler Sicht zu berücksichtigen sind.

Auf Basis der rechtskräftigen Ortsplanungen wird nun die Qualitätserhöhung bei den Siedlungsrändern im Rahmen von neuen Projekten (Bau- oder Naturschutzprojekte) laufend umgesetzt. Dabei sind folgende spezifischen Ziele zu berücksichtigen:

- Raumplanerisch klare Definition der Siedlungsränder, insbesondere an landschaftlich prägnanten Lagen
- Die Siedlungsränder sind gut durchlässig und weisen attraktive, öffentlich zugängliche Grünflächen auf
- Die Siedlungsränder sind gut in die Landschaft eingepasst
- Für Flora und Fauna bestehen durchlässige Übergangsbereiche zwischen Siedlung und Landschaft mit ökologisch wertvollen Flächen

Zweckmässigkeit und Nutzen

Handlungsbedarf

S – Siedlungsqualität, L – Erholung und Schutzinteressen, L – Ökologie, L – Kulturlandschaften

Die ökologische Vernetzung an den Siedlungsrändern wird durch wertvolle ökologische Flächen gestärkt. Ausserdem tragen die aufgewerteten Siedlungsränder durch eine gute Einpassung in die Landschaft und öffentlich zugängliche Grünflächen zur Attraktivität der Naherholung bei.

Nutzen/Wirkung

- WK 2.2 Aufwertung der öffentlichen Freiräume im Siedlungsgebiet: Aufwertung der öffentlichen Frei- und Grünräume an den Siedlungsrändern.
- WK4.3 Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünräumen: Begrenzung des Siedlungsflächenwachstums zu Gunsten von Natur- und Landschaftsräumen.

Abstimmung Verkehr und Siedlung / Bezug zu weiteren Planungen

Abstimmung Verkehr und Siedlung -

Bezug zu kantonalen und regionalen Richtplänen	Richtplanrelevant	KRIP	RRIP
<input type="checkbox"/> Ja →	<input type="checkbox"/> KRIP Kein Koordinationsstand	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> RRIP Ausgangslage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/> Nein	Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Festsetzung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Umsetzungsschritte

Weitere Planungsschritte	Was	Wer	Zeitplanung
	Ortsplanungsrevisionen: Berücksichtigung der Thematik	Gemeinden	A-Horizont AP 4G: Bis 2025
	Aufwertung der Siedlungsränder im Rahmen von Bau- oder Naturschutzprojekten	Gemeinden	A-Horizont AP 5G und weitere

Beitrag Trägerschaft	
	Kanton (ANU, AJF): Inhaltliche Unterstützung bei Umsetzung
	Kanton (ARE), Regionen: Thematisierung bspw. an Informationsanlässen

L5.4 Pilot kommunale Biodiversitätsstrategie

Priorität AP 5G

Neu

Massnahmenart

A (2028-2032)

Landschaft

B (2032-2036)

C (nach 2036)

Daueraufgabe

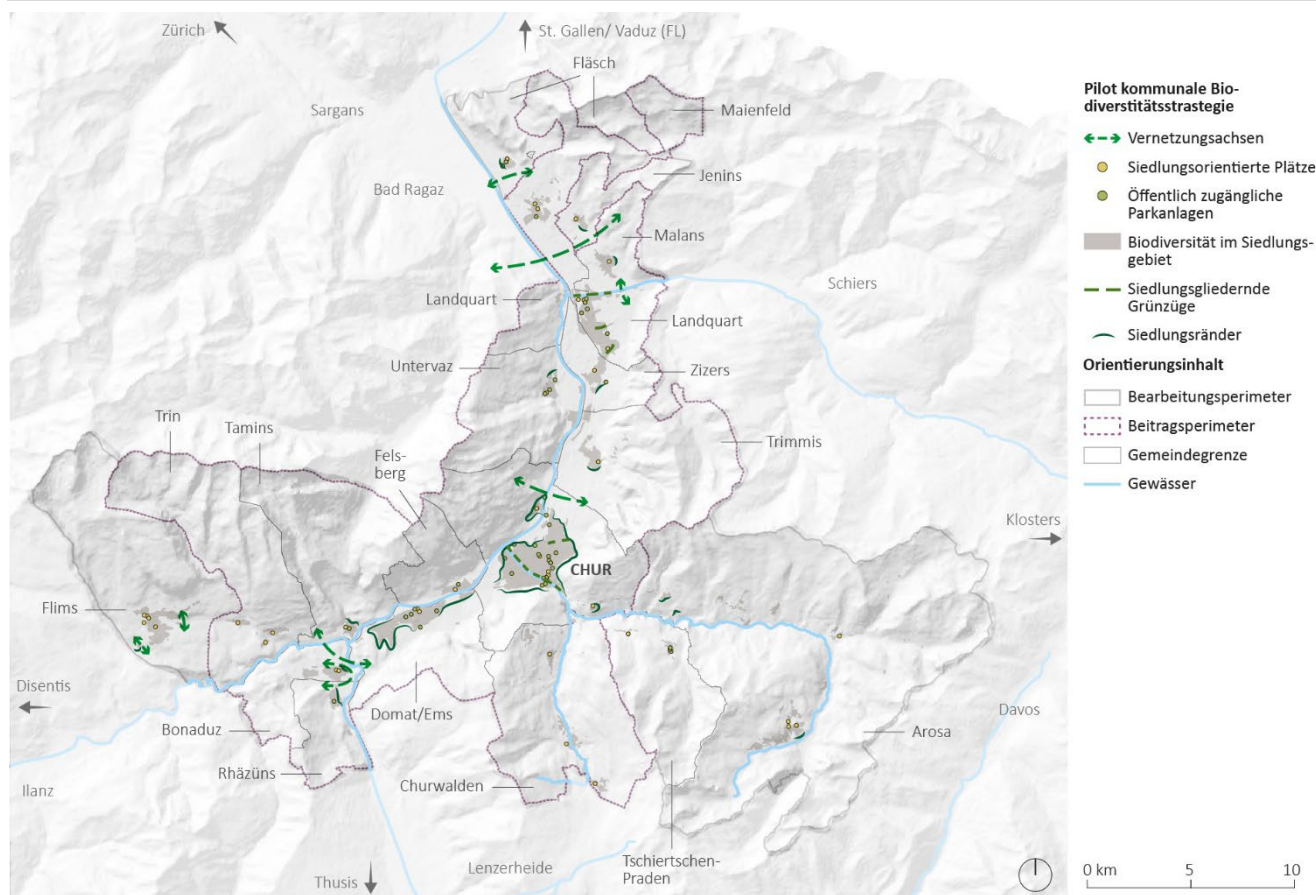
Federführung

Gemeinde Felsberg

Beteiligte

Kanton (ANU, AJF, ARE),

Beschreibung



Abgrenzung gegenüber vorheriger Generation: Der Kanton (ANU) hat gemäss Massnahme AP 4G (L4.4 Ökologische Infrastruktur) ein kantonales Biodiversitätskonzept und damit verknüpft ein Umsetzungs- und Förderprogramm für die ökologische Infrastruktur im Agglomerationsgebiet erarbeitet. Basierend auf diesen Grundlagen wurden die Gemeinden informiert und auf das AP 5G hin mit der Gemeinde Felsberg eine Pilotgemeinde für die Erarbeitung einer kommunalen Biodiversitätsstrategie ermittelt. Die Massnahme wurde nun im Rahmen des AP 5G inhaltlich präzisiert und das weitere Vorgehen definiert für den A-Horizont AP 5G mit Kommunikation der Erkenntnisse und Übertragung auf weitere Gemeinden.

Ausgangslage

Im Agglomerationsgebiet wurde im Rahmen des AP 4G (Massnahmen L4.4) die Vernetzung von Kleintieren durch Leitstrukturen und Vernetzungsgebiete im Siedlungsgebiet angegangen. Hierfür wurde vom Kanton Graubünden eine Biodiversitätsstrategie erarbeitet. Die kantonale Biodiversitätsstrategie fordert von den Regionen und Gemeinden einen qualitätsvollen Umgang mit der Natur und der Kulturlandschaft zur Erhaltung des Naturkapitals. Regionen und Gemeinden haben biodiversitätsrelevante Aspekte in ihren Planungen und Entscheidungen zu berücksichtigen.

Im Kanton Graubünden gibt es zahlreiche Erfolgsbeispiele von ökologischen Aufwertungen. In den Tal- und Gunstlagen wirken der ökologische Ausgleich (Erhalt/Schaffung von Lebensraumstrukturen etc.) und die Biodiversitätsförderbeiträge dagegen oft ungenügend, weshalb zusätzliche Anstrengungen nötig sind, um die Biodiversität zu fördern. Die ökologische Qualität im Siedlungsgebiet der Agglomeration Chur weist gemäss Biodiversitätsstrategie vor allem Vernetzungsdefizite in den tieferen Lagen auf bei Fliess- und Kleingewässern sowie bei der ökologischen Gestaltung der Siedlungsflächen (Frei- und Grünräume, Strassenräume, Gebäudgestaltungen etc.) auf.

Inhalt

Das Agglomerationsprogramm ergänzt die kantonale Biodiversitätsstrategie wie folgt: Die Inhalte der Biodiversitätsstrategie des Kantons sollen planerisch auf Stufe Gemeinden vertieft und konkretisiert werden. Dazu wird in der Gemeinde Felsberg zum gesamten Gemeindegebiet oder in einem Teilgebiet ein Pilot durchgeführt, die Übertragbarkeit auf andere Gemeinden geprüft und die Erfahrungen bei Planung und Umsetzung den anderen Gemeinden zugänglich gemacht.

Die Massnahme des Agglomerationsprogramms fokussiert sich auf das Siedlungsgebiet und die Vernetzung der Biotope innerhalb und ausserhalb des Siedlungsgebietes. Im Siedlungsgebiet gibt es zur Förderung der Biodiversität eine Vielzahl an Möglichkeiten sei es für das gesamte Siedlungsgebiet oder auch nur Teilräume der Siedlung:

- Ökologisch wertvoll gestaltete Frei- und Grünräume schaffen wichtige Trittsteine für die Stadtnatur (vgl. auch Massnahmen S5.8 und S5.9). Dazu zählen beispielsweise ökologisch wertvolle Dach- und Fassadenbegrünungen, extensive Begrünungen sowie Kleinstrukturen wie Asthaufen, Krautsäume, Trockenmauern, Wildhecken und Baumgruppen.
- Eine durchlässig gestaltete Siedlungslandschaft und strukturreiche Übergänge mit ökologisch wertvollen Siedlungsrandern (vgl. Massnahme L5.3) und begrünten Strassenräumen (vgl. Massnahme S5.10) ermöglichen die ökologische Vernetzung.
- Durch die Schaffung von Kleingewässern von hoher ökologischer Qualität, strukturreichen Fliessgewässern und eine Vernetzung von Fliess- und Kleingewässern können die wassergebundenen Lebensräume und die davon abhängigen Arten gefördert werden. Dazu können auch Kleintierdurchlässe bei Amphibienzugstellen beitragen.

Die kantonale Biodiversitätsstrategie hat dazu mit der Massnahme 15 Biodiversitätsfreundliche Siedlungen eine Unterstützung von Gemeinden sowie Organisationen und Firmen bei ihren Bestrebungen zur ökologischen Aufwertung und Pflege von Grünflächen vorgesehen. Der Kanton (ANU) unterstützt finanziell und berät die Pilot-Gemeinden bei der Erarbeitung einer Biodiversitätsstrategie oder weiteren strategischen Überlegungen auf Gemeindeebene. Die Biodiversitätsförderung kann auch für punktuelle Projekte (z.B. einzelne Quartiere oder grössere Entwicklungsgebiete wie beispielsweise die ESP AP 5G gemäss Massnahmen S5.4. S5.5 und S5.7 sowie die Innenentwicklung in spezifischen Gebieten gemäss Massnahme S5.1 und S5.2) oder temporär z.B. auf noch nicht überbauten Bauzonen erfolgen. Voraussetzung dafür ist, dass es sich um ökologische Aufwertungen handelt (z.B. Verwendung von autochthonem Pflanz- und Saatgut).

Zweckmässigkeit und Nutzen

Handlungsbedarf

S – Siedlungsqualität, L – Ökologie

Die ökologische Vernetzung in der gesamten Agglomeration, insbesondere auch im Siedlungsgebiet, wird durch wertvolle ökologische Flächen und Elemente gestärkt und damit auch die Siedlungsqualität erhöht. Die Durchlässigkeit wird gesamtheitlich und für kleineres Getier erhöht. Ausserdem tragen die aufgewerteten Vernetzungsstrukturen durch ihre Präsenz in der Agglomeration und eine gute Einpassung in die Landschaft zur Attraktivität der Frei- und (Nah-)Erholungsräume bei.

Nutzen/Wirkung

- WK 2.2 Aufwertung der öffentlichen Freiräume im Siedlungsgebiet: Ökologische Aufwertung der öffentlichen Frei- und Grünräume in der gesamten Agglomeration.
- WK4.3 Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünräumen: Ökologische Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen.

Abstimmung Verkehr und Siedlung / Bezug zu weiteren Planungen

Abstimmung Verkehr und Siedlung -

Bezug zu kantonalen und regionalen Richtplänen	Richtplanrelevant	KRIP	RRIP
	<input type="checkbox"/> Ja → <input type="checkbox"/> KRIP	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> RRIP	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input checked="" type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Kein Koordinationsstand	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Ausgangslage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Festsetzung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Umsetzungsschritte

Weitere Planungsschritte	Was	Wer	Horizont / Zeitplanung
	Umsetzung in Pilotgemeinde mit Beratung und finanzieller Unterstützung Kanton (ANU)	Gemeinde Felsberg	A-Horizont AP 4G: 2025/26
	Kommunikation der Erfahrungen aus den Pilotgemeinden und evtl. Übertragung auf weitere Gemeinden	ANU	A-Horizont AP 5G: 2028ff

Beitrag Trägerschaft Kanton (ANU) berät und unterstützt interessierte Gemeinden. Interessierte Gemeinden erarbeiten Massnahmen und setzen diese um.

5. Öffentlicher Verkehr / Multimodalität

ÖV5.1 Buserschliessung Tardis, Landquart

Priorität AP 5G

A (2028-2032)

B (2032-2036)

Priorität, ARE-Code AP 4G

C

3901.2.005; Weiterentwicklung

Massnahmenart

Einzelmassnahme Verkehr

Massnahmenkategorie

Bus-/ÖV-Infrastruktur; Neue Businfrastruktur

Federführung

Gemeinde Landquart

Beteiligte

Kanton (AEV), Gemeinde Zizers

Beschreibung

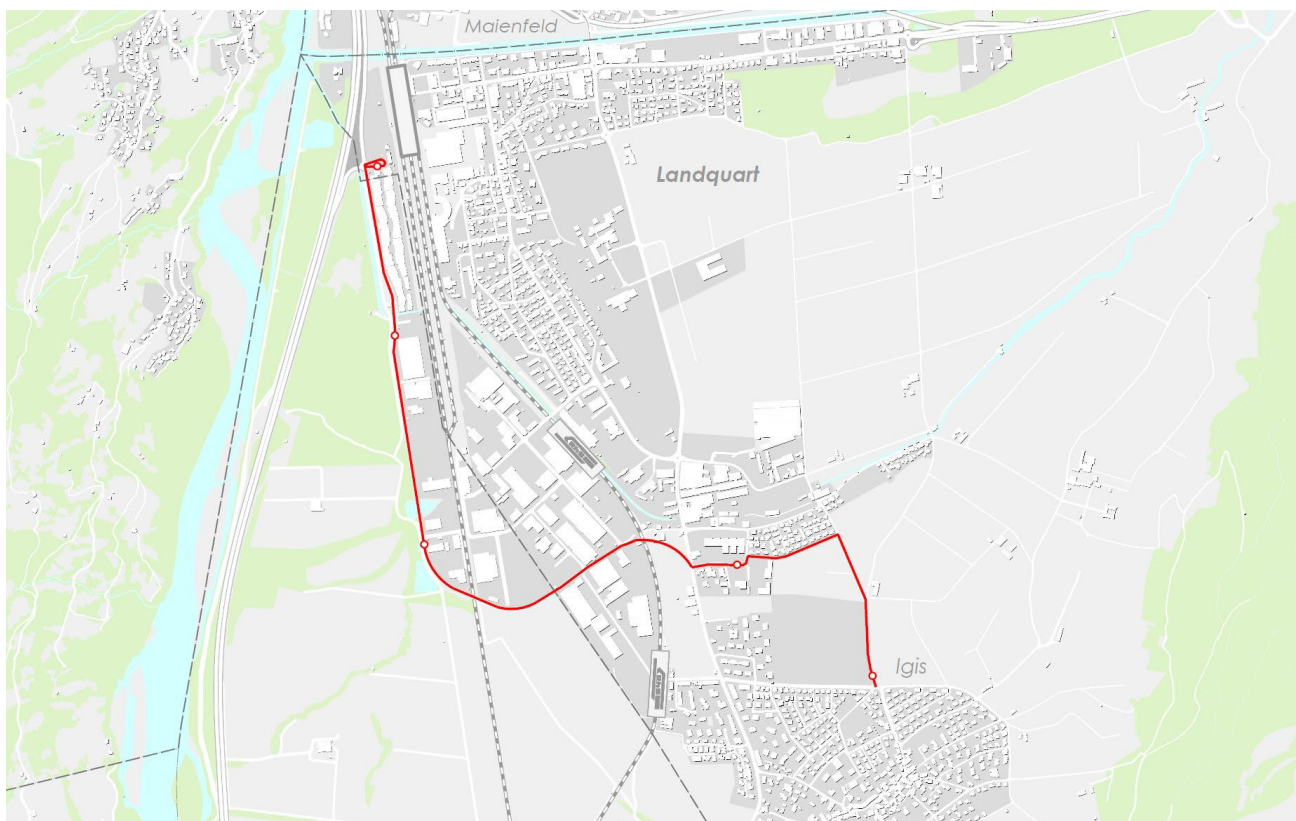


Abbildung: Buslinienführung (Quelle: Planungsbericht Buserschliessung)

Entwicklung seit der vorherigen Generation: Die in Abhängigkeit zur Buserschliessung Tardis stehende Massnahme MIV5.1 Industriestrasse inkl. Knoten Freihofstrasse/Kantonsstrasse, Landquart wurde konkretisiert und ist bereit für die Umsetzung. In diesem Zusammenhang ist auch die Umsetzung der Buserschliessung Tardis ermöglicht.

Ausgangslage

In der Gemeinde Landquart bestehen verschiedene ungenügend mit dem öffentlichen Verkehr erschlossene Gebiete. Dies betrifft unter anderem das Arbeitsplatzgebiet «Tardis», die Arbeitsplatzgebiete «Industrie Nord/Süd» sowie die Gebiete «Luxwies/Schalmans». In diesen Gebieten haben zurzeit rund 1'000 Beschäftigte und rund 100 Bewohnende eine Fusswegdistanz zur nächsten Bushaltestelle von über 500 m (Stand STATENT 2021). Rund die Hälfte der Beschäftigten müssen sogar einen Weg von über 1'000 m in Kauf nehmen, um an eine Bushaltestelle oder an den Bahnhof Landquart zu gelangen. Innerhalb dieser Gebiete, die mit dem öffentlichen Verkehr unzureichend erschlossen sind, besteht zudem ein Entwicklungspotenziale von weiteren ca. 900 Beschäftigten. Im Zusammenhang mit der Industriestrasse inkl. Knoten Freihofstr./Kantonsstr. (vgl. Massnahme MIV5.1) wird eine neue Buslinienführung ermöglicht. Mit dieser profitieren in Zukunft 3'800 Bewohnende und Beschäftigte von einer besseren ÖV-Erschliessung. Die Wege zur nächsten Bushaltestelle reduzieren sich aus den Gebieten «Igis», Arbeitsplatzgebiete «Tardis», «Industrie Nord/Süd» sowie aus dem Gebiet «Luxwies/Schalmans» auf unter 400 m (Fusswegdistanz), wodurch sämtliche heute ungenügend mit dem öffentlichen Verkehr erschlossene Gebiete von einer attraktiven ÖV-Erschliessung profitieren können.

Inhalte

Die neue Buslinienführung führt über die Luxgasse/Holzschleifeweg und die Luxwiesenstrasse/Freihofstrasse zur neuen Industriestrasse. Von der Industriestrasse führt sie über die Mühlestrasse und Tardisstrasse zum Bahnhof Landquart (vgl. Massnahme ÖV 4.1 und ÖV 4.13-1, AP 4G). Die bestehenden Strassen (Luxgasse/Holzschleifeweg/Luxwiesenstrasse/Freihofstrasse) sind für eine Buslinienführung zu schmal. Die Luxgasse und der Holzschleifeweg sind zwischen 3.60 und 4.0 m breit. Das Verkehrsaufkommen auf diesen beiden Strassen ist sehr gering. Sie bilden aber eine wichtige Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr. Einen Ausbau der Strassen auf den Begegnungsfall Bus/Bus ist unverhältnismässig. Die Strasse wird durchgehend auf 4.0 m dimensioniert, um den Begegnungsfall Bus/Velo zu gewährleisten. Für die Begegnung Bus/Bus werden Ausweichstellen mit einer Breite von 6.0 m vorgesehen.

An der Freihofstrasse wurde die Verbreiterung bereits mit einer Baulinie gesichert und ein Projekt zur Verbreiterung der Strasse mit dem Anschluss an den neuen Kreisel «Industriestrasse» ausgearbeitet. Die Strasse wird zwischen 6.0 m und 6.20 m breit geplant. Zudem wird ein 2.0 m breites Trottoir vorgesehen. Auf der Freihofstrasse soll zudem eine Bushaltestelle in Form einer Fahrbahnhaltstelle (BehiG-Konform) realisiert werden. Die Luxwiesenstrasse soll auf 6.0 m verbreitert werden. Damit kann die Begegnung Bus/Bus gewährleistet werden. Aufgrund des eher geringen Verkehrsaufkommens kann auf ein Trottoir verzichtet werden.



Abbildung: Ausbau der bestehenden Strassen für die Buslinienführung (Quelle: Planungsbericht Buserschliessung)

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Die Attraktivität des öffentlichen Verkehrsmittels Bus ist durch die Verbindung wichtiger Arbeitsplatz- und Wohngebiete gestiegen. Der Anschluss der neuen Buslinie an den Bahnhof Landquart trägt zur Attraktivität der neuen Buslinie bei. Mit der geplanten Führung der Buslinie zu den Arbeitsplatzgebieten «Tardis» und «Industrie Nord/Süd» sowie den Gebieten «Luxwies/Schalmans» werden viele Nutzer bedient. Dies trägt zu einer siedlungsverträglichen Abwicklung des Verkehrs und einem leistungsstarken ÖV in Landquart bei.

Teilstrategie

ÖV2: Bus als zuverlässige und leistungsfähige Ergänzung ausbauen und auf treibhausgasfreie Energieträger umstellen

Handlungsbedarf

GV – Modalsplit, GV – Strassengebundener ÖV, ÖV – Regionales Bahn- und Busangebot

Nutzen/Wirkung

— WK 1.3 Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems: Die Buskapazitäten werden gezielt im Zusammenhang mit bestehenden Arbeitsplatz- und Wohngebieten ausgebaut um eine Verlagerung vom MIV zum ÖV zu erreichen

Bezug zu weiteren Planungen

Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen

- Die Massnahme «MIV 5.1 Industriestrasse inkl. Knoten Freihofstrasse / Kantonsstrasse, Landquart» ermöglicht eine neue, effizientere Buslinienführung.
- Die Massnahmen «FVV5.5-1 Fuss- und Velowegüberführung Landquart – Tardis, Landquart» und «FVV5.5-9 Veloweg Mühlestrasse (Stichverbindung), Landquart sorgen ebenfalls für eine besser Anbindung an das Arbeitsplatzgebiet Tardis, allerdings für den Fuss- und Veloverkehr und nicht für den ÖV.

Bezug zu kantonalen und regionalen Richtplänen
(Konflikte mit USG siehe Umweltverträglichkeit)

Richtplanrelevant	Aktueller Stand:	KRIP	RRIP
<input checked="" type="checkbox"/> Ja → <input type="checkbox"/> KRIP	Kein Koordinationsstand	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/> RRIP	Ausgangslage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Nein	Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Festsetzung	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Umweltverträglichkeit

Die Massnahme tangiert in der Vorstudie ca. 400 m² Fruchtfootflächen (Luxgasse/Luxwiesenstrasse). In der Projektoptimierung ist auf eine möglichst geringe Beanspruchung der Fruchtfootflächen zu achten. Die zu beanspruchende Fruchtfootfläche ist zu kompensieren.

Planungsstand und Finanzierung

Planungsstand

(Referenzdokumente siehe Dokumente)

- 1 Begründung: Anforderungen gemäss RPAV erfüllt.
- 2
- 3

Planungsschritte	Zeitplanung
Machbarkeitsstudie	2025
Vorprojekt	2026
Bauprojekt	2026

Bau- und Finanzierungsreife

Nächste Umsetzungsschritte	Zeitplanung
<input checked="" type="checkbox"/> Projektierung	2026
<input checked="" type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	2027
<input checked="" type="checkbox"/> Finanzierung	2027/2028
Voraussichtlicher Baubeginn	2029
Voraussichtliche Inbetriebnahme	2030

Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Kanton	Gemeinde	Dritte
2'065'000.-	40'000.-	2'025'000.-	-

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

Quantitative Angaben

- Für die betroffenen Linien des Netzes:
- Aktuelle ÖV-Frequenz in der Morgenspitzenstunde (7:00-8:00; ohne Massnahme) pro Linie: 0
 - Aktuelle ÖV-Frequenz während des ganzen Tages (ohne Massnahme) pro Linie: 0
 - ÖV-Frequenz in der Morgenspitzenstunde (7:00-8:00; mit Massnahme) pro Linie: 4
 - ÖV-Frequenz während des ganzen Tages (mit Massnahme) pro Linie: 36
- Die Abgabe der Geodaten erfolgt gemäss RPAV.*

Dokumente

Folgende Dokumente können auf Nachfrage in elektronischer Form mitgeliefert werden:

- Planungsbericht Buserschliessung Tardis, R+K, 26. Februar 2021
- Massnahmenplan Buserschliessung Tardis, R+K, 26. Februar 2021
- Kostenschätzung Fromm+Partner AG, 18. März 2021
- Bericht Potenzialanalyse Industriestrasse, R+K, 25. Juni 2024

ÖV5.2 Busoptimierungen (Verkehrsmanagement), Stadt Chur

Priorität AP 5G

- A (2028-2032)
- B (2032-2036)

Priorität, ARE-Code AP 4G

B
3901.4.008; Weiterentwicklung

Massnahmenart

Einzelmassnahme Verkehr

Massnahmenkategorie

Verkehrsmanagement; Achse

Federführung

Stadt Chur (TBD)

Beteiligte

Kanton (AEV)

Beschreibung

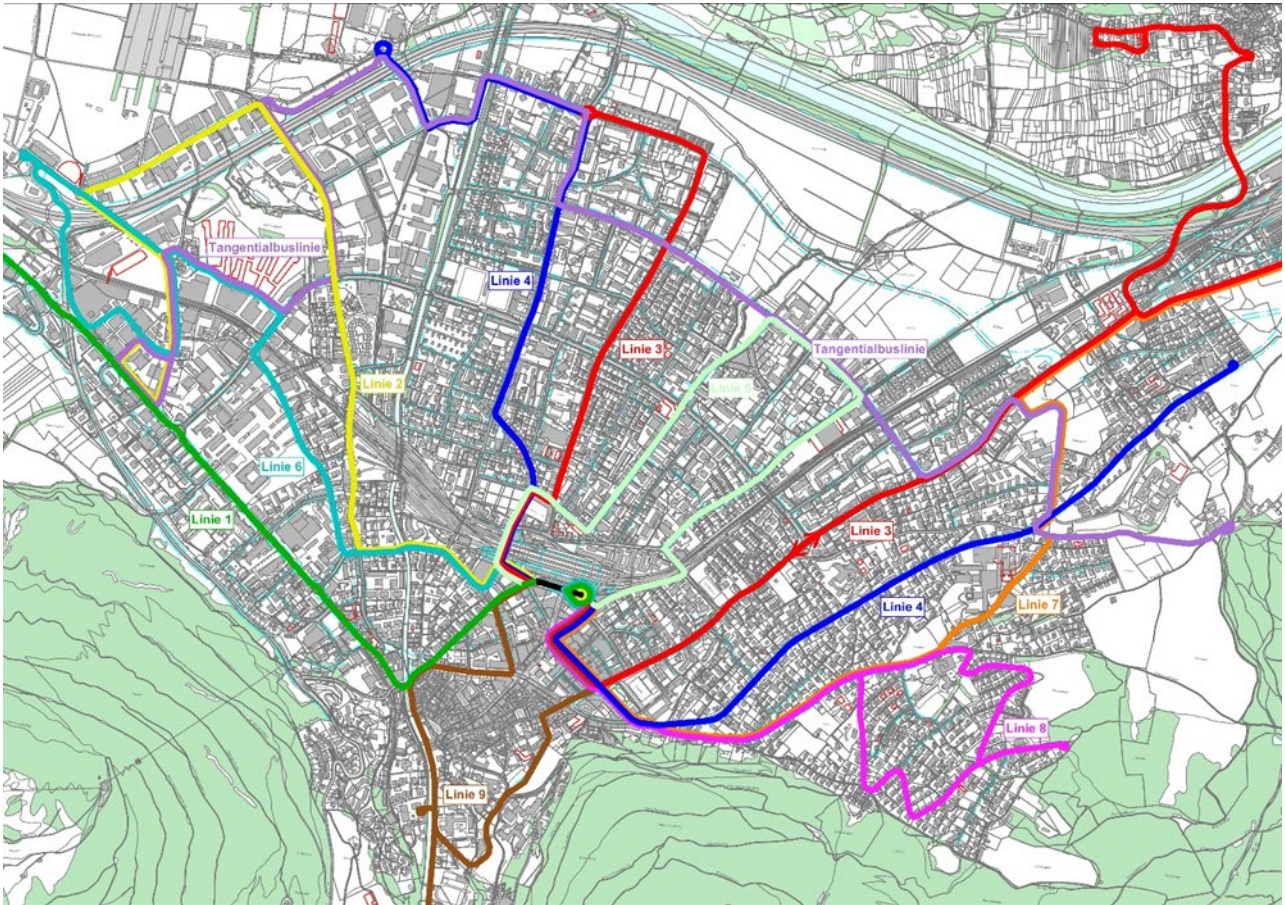


Abbildung: Buslinienoptimierung (Quelle: Tiefbau Stadt Chur)

Entwicklung seit der vorherigen Generation: Der Massnahmeninhalt sowie die Kostenschätzung wurden präzisiert.

Ausgangslage

Zur Weiterentwicklung des Bahn- und Busangebots im Grossraum Chur hat der Kanton die ÖV-Planung «TransReno» aufgelegt. Die Stadt Chur hat sich in einer zweiten Phase ebenfalls an diesem Projekt beteiligt, um das Busnetz auch innerstädtisch mit Bus Chur anzupassen und zu optimieren. Die Ende 2019 abgeschlossene Phase II schlägt dabei auch Anpassungen am Stadtbusnetz Chur vor.

Das heutige Busnetz der Stadt besteht grösstenteils aus Schlaufenlinien. Aufgrund des heutigen Busnetzes sind die Sportanlagen Obere Au nicht direkt mit dem Rheinquartier (Wohnquartier) verbunden und es muss den Umweg über den Bahnhof genommen werden. Für den Ausbau Masterplan Sport- und Eventanlagen Obere Au wurde ein Verkehrskonzept Obere Au und eine Umweltverträglichkeitsprüfung erstellt. Hauptpfeiler der zukünftigen Erschliessung soll der öffentliche Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr sein.

Weiter soll das Busliniennetz in Chur noch attraktiver gestaltet werden und daraus noch mehr Kunden gewonnen und der MIV reduziert werden. Auf manchen Linien kommt es allerdings zu den Hauptverkehrszeiten regelmässig zu Verspätungen, da der ÖV zusammen mit dem MIV im Stau steht. Mit gezielten Projekten ist der Ausbau der Busspuren wo möglich bereits vorgenommen aber noch nicht vollends durchgängig (vgl. auch Massnahme ÖV4.6 Busspur Chur West, Stadt Chur).

Inhalte

Zur leichten Verständlichkeit werden die heutigen Schlaufenlinien zum Teil durch Radiallinien ersetzt und somit die Buslinien ausgebaut und optimiert. Das städtische Netz wird auf das regionale Netz abgestimmt und die zukünftigen Bahn- / S-Bahn Angebote der RhB mit den Stadtbuss- und Postautolinien gezielter koordiniert. Dabei sind auch die Anschlüsse an die multimodale Drehscheibe Chur West (vgl. Massnahme ÖV4.3 aus dem AP 4G) und die Haltestelle Wiesental zu berücksichtigen.

Zusätzlich zu den vorgesehenen Massnahmen sollen mit dieser Massnahme Optimierungen an den Steuerungen der Lichtsignalanlagen und den Markierungen der Signalisationen vorgenommen werden. Geplant ist die Einführung von dynamischen Leitsystemen: Sämtliche Steuerungen der Lichtsignalanlagen wurden in den letzten vier Jahren erneuert und mit Buspriorisierung ausgestattet. Neu könnten intelligente Buspriorisierungen zum Zuge kommen, welches bei der Kreuzung Sommerau / Waffenplatzstrasse bereits im Einsatz ist.

Teil der Massnahme ist der Giacomettidurchstich, welcher eine direkte Verbindung von den Spitälern zur Oberen Au gewährleistet. Die Kostenschätzung liegt bei ca. CHF 2'500'000. Ausserdem wird eine Kreuzung in einen Kreisel umgebaut, sodass das Wenden ermöglicht wird und die Buslinie 3 effizienter geführt werden kann. Die Kosten für den Umbau bei ca. CHF 750'000. Für die Steuerung, Markierungen und für Umbauten an den Haltestellen entstehen weitere Kosten in Höhe von ca. CHF 750'000.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Der Bus als leistungsstarkes öffentliches Verkehrsmittel ist gestärkt und er bietet eine attraktive Alternative zum MIV. Dadurch und durch die Optimierung der Buslinien, wodurch die Effizienz gesteigert wird, wird eine siedlungsverträgliche Abwicklung des Verkehrs erreicht. Eine Abstimmung des Busnetzes auf das Bahnnetz fördert die Intermodalität des Gesamtnetzes. Der Modalsplit hat sich zugunsten des ÖV verändert.

Teilstrategie

ÖV2: Bus als zuverlässige und leistungsfähige Ergänzung ausbauen und auf treibhausgasfreie Energieträger umstellen, ÖV3: Verkehrsdrehscheibe stärken und Intermodalität fördern

Handlungsbedarf

GV – Modalsplit, GV – Strassengebundener ÖV, ÖV – Regionales Bahn- und Busangebot, ÖV – Intermodalität

Nutzen/Wirkung

- WK 1.3 Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems: Das öffentliche Verkehrsmittel Bus wird optimiert und die Benutzerfreundlichkeit des ÖV-Systems gesteigert
- WK 4.1 Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie WK 4.2 Reduktion Lärmemissionen: Durch die Änderung des Modalsplit zugunsten des ÖV kann die Masanserstrasse und Kasernenstrasse entlastet werden. Dies hat positive Effekte auf die Lärm- und Luftemission.

Bezug zu weiteren Planungen

- Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen**
- ÖV5.3 E-Mobilität Ortsbusse (Chur und Maienfeld): Die Elektrifizierung von Ortsbussen wird als separate Massnahme (ÖV5.3) eingegeben und bildet keinen Bestandteil dieser Massnahme.
 - Die Massnahmen «GV5.11 BGK Ring- und Kasernenstrasse, Stadt Chur» sowie «GV5.12-9 BGK Grabenstrasse Abschnitt Obertor bis Untertor, Stadt Chur» tangieren diverse Abschnitte der Buslinien und sorgen für eine gestalterische Optimierung der Abschnitte.

Bezug zu kantonalen und regionalen Richtplänen	Richtplanrelevant	Aktueller Stand:	KRIP	RRIP
(Konflikte mit USG siehe Umweltverträglichkeit)	<input type="checkbox"/> Ja →	Kein Koordinationsstand	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> KRIP	Ausgangslage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> RRIP	Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input checked="" type="checkbox"/> Nein	Festsetzung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Umweltverträglichkeit Die Buslinienoptimierung wird auf dem bestehenden Strassennetz erstellt.

Planungsstand und Finanzierung

- Planungsstand** (Referenzdokumente siehe Dokumente)
- 1 Begründung: Anforderungen gemäss RPAV erfüllt.
 - 2
 - 3

Planungsschritte	Zeitplanung
Studien	2020
Vorprojekt Ladestandorte, E-Busse	2024

Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte	Zeitplanung
	<input checked="" type="checkbox"/> Projektierung	2024 / 2025
	<input checked="" type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	2026
	<input checked="" type="checkbox"/> Finanzierung	2027
	Voraussichtlicher Baubeginn	2028
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	2032

Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Kanton	Gemeinde	Dritte
4'000'000.-	-	4'000'000.-	-

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

Quantitative Angaben	
	Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf Achse bzw. Zufahrten auf Knoten (ohne Massnahme): 16'000
	— Aktuelle ÖV-Frequenz in der Morgenspitzenstunde (7:00-8:00; ohne Massnahme): 30
	— Aktuelle ÖV-Frequenz während des ganzen Tages: 190
	— Anzahl betroffener Knoten: 20
	<i>Die Abgabe der Geodaten erfolgt gemäss RPAV.</i>

Dokumente	
	Liste der in elektronischer Form mitgelieferten Dokumente (Vor-Projekt, Vorstudie, Machbarkeitsstudie, Umweltverträglichkeitsbericht usw.), Zitierungs-Bsp.:
	— Masterplan Bus – Busoptimierung, Stadt Chur (TBD), 24. Januar 2024
	— Bericht Busoptimierung Chur Bus, Stadt Chur, 28. Dezember 2023, Harmann und Monsch Ingenieur- und Planungsbüro

ÖV5.3 E-Mobilität Ortsbusse (Chur und Maienfeld)

Priorität AP 5G

A (2028-2032)

B (2032-2036)

Priorität, ARE-Code AP 4G

A

3901.4.012; Weiterentwicklung

Massnahmenart

Einzelmassnahme Verkehr

Massnahmenkategorie

Bus-/ÖV-Infrastruktur; Alternative elektrisch betriebene Systeme

Federführung

Kanton (AEV)

Beteiligte

Bus und Service AG (Chur Bus), PostAuto AG (Maienfeld)

Beschreibung

[Karte/Plan]

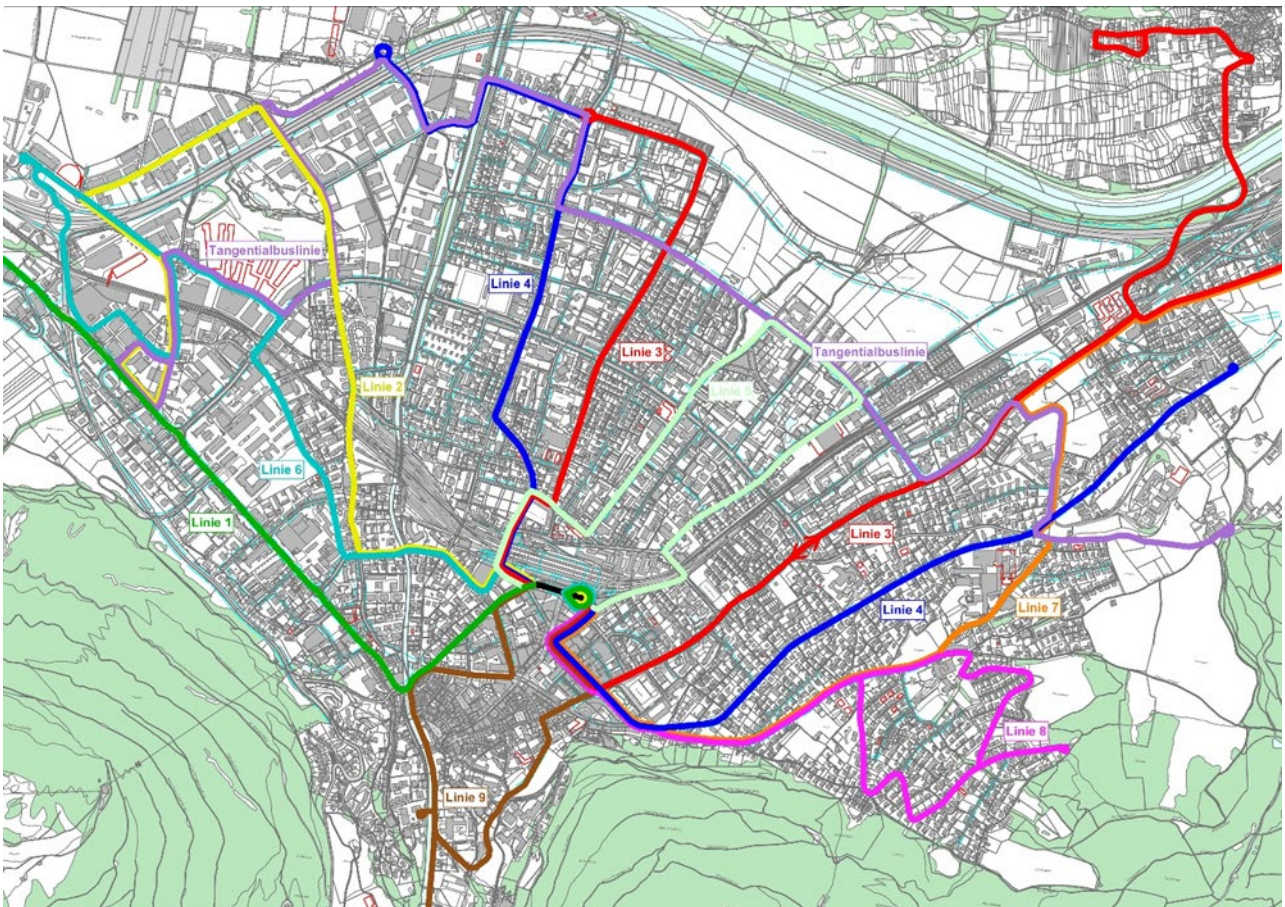


Abbildung: Buslinien Stadt Chur (Quelle: Tiefbau Stadt Chur)



Abbildung: Buslinie Heididorf, Maienfeld (Quelle: Gemeinde Maienfeld)

Entwicklung seit der vorherigen Generation: Bereits 2023 wurden die Linien 90.003, 90.021, 90.022 und 90.023 auf batterieelektrische Busse umgestellt. Die übrigen Linien in der Agglomeration Chur sollen zwischen 2027 und 2036 auf Elektrobusse umgestellt werden. Die Ortsbuslinien, welche im Horizont 2028 bis 2032 elektrifiziert werden, sind unten beschrieben.

Ausgangslage

Die Schweiz hat sich im Klimaübereinkommen von Paris dazu verpflichtet, ihre Emissionen bis 2030 gegenüber 1990 um 50 Prozent zu reduzieren. Der Bundesrat hat im Jahr 2019 in der langfristigen Klimastrategie das darüberhinausgehende "Netto-Null-Ziel" beschlossen: Bis 2050 soll die Schweiz unter dem Strich keine Treibhausgasemission mehr ausstossen. Für den Sektor Verkehr formuliert die Klimastrategie die Zielsetzung, dass der Landverkehr 2050 mit wenigen Ausnahmen keine Treibhausgasemission mehr verursacht.

Der Kanton Graubünden möchte seinen Beitrag zu den übergeordneten Zielen des Bundes (Klimaübereinkommen von Paris sowie Klimastrategie) leisten: Mit dem Aktionsplan «Green Deal für Graubünden» will der Kanton Graubünden die Drosselung der Treibhausgasemissionen und die Anpassung an den Klimawandel effektiv und mit höchster zeitlicher Priorität angehen.

Die Energiestrategie des Verbandes öffentlicher Verkehr sieht vor, bis 2040 sämtliche Busse auf umweltfreundliche Antriebe umzustellen und diese ausschliesslich mit erneuerbarer Energie zu betreiben. Dieses Ziel wird auch von zahlreichen Transportunternehmungen und Gemeinden in der Schweiz verfolgt.

Inhalte

Die PostAuto AG sieht vor, ab dem Jahr 2040 ihre Busflotte fossilfrei zu betreiben. Im Kanton Graubünden soll dieses Ziel schon 2036 erreicht werden. Als erster Schritt wurden bereits 2023 die Linien 90.003, 90.021, 90.022 und 90.023 auf batterieelektrische Busse umgestellt (Massnahme in Agglomerationsprogramm der 4. Generation). Die übrigen Linien in der Agglomeration Chur sollen zwischen 2027 und 2036 auf Elektrobusse umgestellt werden.

Der von PostAuto im Auftrag von Kanton und Gemeinde Maienfeld betriebene Ortsbus Maienfeld (Linie 90.014) erschliesst mit einem Kleinbus die oberhalb des Städtchens Maienfeld gelegenen Fraktionen sowohl für die einheimische Bevölkerung als Schulbus als für Fahrgäste, welche das international berühmte Heididorf/Heidimuseum besuchen wollen. Mit der Elektrifizierung des Ortsbusses können die Lärm- und Abgasemissionen in den engen Strassen vom Bahnhof Maienfeld zum Heididorf markant reduziert werden.

Die Bus und Service AG plant ebenfalls ihre Busflotte bis 2040 auf batterieelektrische Busse umzustellen. Für den Betriebsteil Chur Bus läuft seit 2024 die Erarbeitung eines Projektes zur Umstellung auf erneuerbare Antriebssysteme, im Rahmen des BAV-Programms zur Umsetzung der Energiestrategie 2050 des Bundes im öffentlichen Verkehr (ESöV 2050). Die Umstellung auf Elektrobusse soll gestaffelt bis 2040 erfolgen. Für den Zeithorizont 2028 bis 2032 werden die Ortsbuslinien 2, 3 (nur Bahnhof-Austrasse), 4, 5, 6, 7 (nur Bahnhof-Stadtgrenze), 8, 9 und T (neue Tangentialbuslinie frühestens ab Fahrplanjahr 2027) elektrifiziert.

Zur Kostenschätzung:

Planungsannahmen für E-Mobilität Chur Bus: 23 Fahrzeuge (inkl. 2 Reservefahrzeuge) / Investitionsmehrkosten pro Fahrzeug 350'000 Franken / Laufleistung pro Fahrzeug und Jahr ca. 70'000 km

Investitionskosten Ladeinfrastruktur: 2'800'000 Franken

Planungsannahmen für E-Mobilität Ortsbus Maienfeld: 2 Fahrzeuge / Investitionsmehrkosten pro Fahrzeug 300'000 Franken

Investitionskosten Ladeinfrastruktur: 100'000 Franken (Basisladeinfrastruktur in Bad Ragaz und Landquart schon vorhanden)

Der Beitrag BAV von 30% gemäss CO2-Gesetz (Inkrafttreten voraussichtlich 1. Januar 2025) ist bei den anrechenbaren Kosten bereits abgezogen.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Der Einsatz von Elektrobussen leistet einen Beitrag zur Reduktion von Treibhausgasemissionen im Agglomerationsperimeter wodurch auch das Image des öffentlichen Verkehrs aufgewertet wird. Mit der Umsetzung der Elektromobilität auf geeigneten Strecken nimmt die Agglomeration eine Vorbildfunktion ein, ohne an Effizienz oder Benutzerfreundlichkeit einzubüssen. Die Lärmemissionen sind ebenfalls reduziert.

Teilstrategie

ÖV2: Bus als zuverlässige und leistungsfähige Ergänzung ausbauen und auf treibhausgasfreie Energieträger umstellen

Handlungsbedarf

GV – Modalsplit, GV – Strassengebundener ÖV, ÖV – Regionales Bahn- und Busangebot

Nutzen/Wirkung

- WK 1.3 Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems: Das Image des öffentlichen Verkehrs wird aufgewertet, die externen Gesundheitskosten, u.A. durch Verringerung der Lärmemissionen, reduziert
- WK 4.1 Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie WK 4.2 Reduktion Lärmemissionen: Die elektrische Energie stammt ausschliesslich aus erneuerbaren Quellen in Graubünden. Die Umstellung auf Busse mit batterie-elektrischem Antrieb leistet dadurch einen wichtigen Beitrag zur Klimastrategie des Kantons Graubünden und des Bundes. Beim Betrieb von batterie-elektrischen Bussen werden keine Luftschadstoffe wie Stickoxide oder Feinstaub emittiert. Zusätzlich wird die Lärmbelastung innerorts bei Geschwindigkeiten unter 30 bzw. 50 km/h spürbar reduziert. Gemäss einer Studie des Bundesamts für Raumentwicklung generieren Dieselbusse im öffentlichen Verkehr 9.65 Rp. an externen Gesundheitskosten pro Personenkilometer, ein Elektrobus hingegen nur 0.92 Rp. pro Personenkilometer. Auf den obenerwähnten Linien können durch den Einsatz von batterie-elektrischen Bussen die externen Gesundheitskosten um rund CHF 1.5 Million pro Jahr reduziert werden.

Bezug zu weiteren Planungen

Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen — In der Massnahme «ÖV5.2 Busoptimierung (Verkehrsmanagement), Stadt Chur» bildet die Elektrifizierung von Ortsbussen bewusst keinen Bestandteil, sondern wird im Rahmen dieser Massnahme «ÖV5.3 E-Mobilität Ortsbusse (Chur und Maienfeld) separat eingegeben.

Bezug zu kantonalen und regionalen Richtplänen	Richtplanrelevant	Aktueller Stand:	KRIP	RRIP
(Konflikte mit USG siehe Umweltverträglichkeit)	<input type="checkbox"/> Ja → <input type="checkbox"/> KRIP	Kein Koordinationsstand	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> RRIP	Ausgangslage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input checked="" type="checkbox"/> Nein	Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Festsetzung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Umweltverträglichkeit Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Planungsstand und Finanzierung

Planungsstand 1 Begründung: Anforderungen gemäss RPAV erfüllt.
 (Referenzdokumente siehe Dokumente) 2
 3

Planungsschritte	Zeitplanung
PostAuto AG: E-Mobilität Umsetzungskonzept GR	2024/25
BuS AG: Umstellung auf erneuerbare Antriebssysteme bei Chur Bus (im Rahmen des BAV-Programms Umsetzung ESöV 2050)	2024/25

Bau- und Finanzierungsreife **Nächste Umsetzungsschritte** **Zeitplanung**

<input checked="" type="checkbox"/> Projektierung	2025
<input checked="" type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	2027
<input checked="" type="checkbox"/> Finanzierung	2027
Voraussichtlicher Baubeginn	2028
Voraussichtliche Inbetriebnahme	2028ff

Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Kanton	Gemeinden	Dritte
	8'000'000.-	2'500'000.-	5'500'000.-
			-

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

Quantitative Angaben

Für die betroffenen Linien des Netzes:

- Aktuelle ÖV-Frequenz in der Morgenspitzenstunde (7:00-8:00; ohne Massnahme) alle Linien ChurBus auf Stadtgebiet: 32 Kurspaare
- Aktuelle ÖV-Frequenz während des ganzen Tages (ohne Massnahme) alle Linien ChurBus : 32 Kurspaare
- ÖV-Frequenz in der Morgenspitzenstunde (7:00-8:00; mit Massnahme) pro Linie: alle Linien ChurBus 42 Kurspaare
- ÖV-Frequenz während des ganzen Tages (mit Massnahme) alle Linien ChurBus: 38 Kurspaare

Die Abgabe der Geodaten erfolgt gemäss RPAV.

Dokumente

- E-Mobilität Umsetzungskonzept Kanton Graubünden, 30. Januar 2024, PostAuto AG
- Buslinienoptimierung Stadtbus Chur / Konzept Masterplan, Entwurf 1 vom 15. Januar 2022, Hartmann und Monsch, Ingenieur- und Planungsbüro
- Übersichtsplan 1:10'000 der Buslinienoptimierung Chur Bus, Stadt Chur, 4. Februar 2022
- Umstellung auf erneuerbare Antriebssysteme bei Chur Bus im Rahmen des BAV-Programms Umsetzung ESöV 2050, 5. Juni 2024, Bus und Service AG – Chur Bus
- Plan Linienführung Heidibus

ÖV5.4 Neue Busführung Saltinisstrasse, Trimmis

Priorität AP 5G

- A (2028-2032)
- B (2032-2036)

Priorität, ARE-Code AP 4G

B
3901.4.009; Weiterentwicklung

Massnahmenart

Einzelmassnahme Verkehr

Massnahmenkategorie

Bus-/ÖV-Infrastruktur; Neue Businfrastruktur

Federführung

Gemeinde Trimmis

Beteiligte

Kanton (AEV)

Beschreibung



Abbildung: Neue Busführung Saltinisstrasse (Quelle: Gemeinde Trimmis)

Entwicklung seit der vorherigen Generation: Die Massnahme verbleibt unverändert im B-Horizont analog zum AP 4G. Zuerst ist die Ortsplanung in Trimmis abzuschliessen. Das dauert etwas länger als ursprünglich gedacht.

Ausgangslage

Die Gemeinde Trimmis ist heute über drei Buslinien mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Trotz dieser Buslinien weisen mehrere Wohn- und Arbeitsplatzgebiete in der Gemeinde Trimmis eine ungenügende ÖV-Güteklasse auf. Darunter zählen das Arbeitsplatzgebiet «Trimmis» sowie die Gebiete «Herawis» und «Saltinis West». Das Arbeitsplatzgebiet «Trimmis» sowie das Wohngebiet «Saltinis West» eignen sich zudem für Erweiterungen und sollen in Zukunft entwickelt werden. Um die Entwicklungen zu realisieren und eine möglichst flächendeckende ÖV-Erschliessung in der Gemeinde Trimmis zu erreichen, ist eine Änderung der Buslinienführung vorgesehen.

Inhalte

Zur Verbesserung der Erschliessung des öffentlichen Verkehrs in der Gemeinde Trimmis soll die Buslinienführung 90.003 (Chur-Untervaz) angepasst und eine neue Buslinie eingeführt werden. Dabei verkehrt die neue Buslinie zwischen Chur und Trimmis und bedient die bestehenden Bushaltestellen in der Gemeinde Trimmis. Die Buslinie 90.003 fährt neu über die Saltinisstrasse, Bahnhofsträssli, Rheinstrasse zum Bahnhof Untervaz-Trimmis. Somit können die heutigen ungenügend erschlossenen Gebiete mit einer

Buslinie bedient werden. Für die neue Buslinienführung muss die Saltinisstrasse ausgebaut werden. Die Saltinisstrasse ist heute lediglich 2.60 – 2.80 m breit und für den motorisierten Individualverkehr nicht befahrbar. In Zukunft mit der Entwicklung des Wohngebietes «Saltinis West» wird die Saltinisstrasse die Funktion einer Sammelstrasse erhalten. Damit einerseits Busse die Saltinisstrasse befahren können und andererseits zukünftig eine hinreichende Erschliessung für die Entwicklung des Wohngebietes «Saltinis West» entsteht, wird die Saltinisstrasse auf 6.0 m ausgebaut. Mit dieser Strassenbreite wird der Begegnungsfall Bus/Bus gewährleistet. Um das zukünftige Gebiet «Saltinis West» sowie die bestehenden Wohngebiete an der Saltinisstrasse attraktiv mit dem ÖV zu erschliessen, sind zwei Fahrbahnhaltestellen an der Saltinisstrasse vorgesehen. Dabei soll eine Bushaltestelle im Osten und eine im Westen der Saltinisstrasse liegen.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Die Attraktivität des öffentlichen Verkehrsmittels Bus ist durch die Verbindung wichtiger Arbeitsplatz- und Wohngebiete gestiegen. Der Anschluss der neuen Buslinie an den Bahnhof Untervaz-Trimmis trägt zur Attraktivität der neuen Buslinie bei. Mit der geplanten Führung der Buslinie zum Arbeitsplatzgebiet «Trimmis» und den Gebieten «Herawis» und «Saltinis West» werden viele Nutzer bedient. Dies trägt zu einer siedlungsverträglichen Abwicklung des Verkehrs in und einem leistungsstarken ÖV in Trimmis bei.

Teilstrategie

ÖV2: Bus als zuverlässige und leistungsfähige Ergänzung ausbauen und auf treibhausgasfreie Energieträger umstellen

Handlungsbedarf

GV – Modalsplit, GV – Strassengebundener ÖV, ÖV – Regionales Bahn- und Busangebot

Nutzen/Wirkung

— WK 1.3 Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems: Die Buskapazitäten werden gezielt im Zusammenhang mit bestehenden Arbeitsplatz- und Wohngebieten ausgebaut, um eine Verlagerung vom MIV zum ÖV zu erreichen in Gebieten, die auch in Zukunft entwickelt werden sollen.

Bezug zu weiteren Planungen

Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen — Keine direkten inhaltlich-räumlichen Beziehungen zu anderen infrastrukturellen Massnahmen.

Bezug zu kantonalen und regionalen Richtplänen	Richtplanrelevant	Aktueller Stand:	KRIP	RRIP
(Konflikte mit USG siehe Umweltverträglichkeit)	<input checked="" type="checkbox"/> Ja → <input type="checkbox"/> KRIP	Kein Koordinationsstand	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	<input checked="" type="checkbox"/> RRIP	Ausgangslage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> Nein	Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Festsetzung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Umweltverträglichkeit Die Massnahme tangiert die Fruchtfolgefleichen. Bei der weiteren Projektentwicklung ist darauf zu achten, dass die Nutzung von Fruchtfolgefleichen auf ein Minimum reduziert wird.

Planungsstand und Finanzierung

Planungsstand 1 Begründung: Anforderungen gemäss RPAV erfüllt.
 (Referenzdokumente siehe Dokumente) 2
 3

Planungsschritte	Zeitplanung
Vorprojekt	2030
Bauprojekt	2033

Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte	Zeitplanung
	<input checked="" type="checkbox"/> Projektierung	2033
	<input checked="" type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	2034
	<input checked="" type="checkbox"/> Finanzierung	2036
	Voraussichtlicher Baubeginn	2035
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	2036

Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Kanton	Gemeinde	Dritte
1'640'000.-	-	1'640'000.-	-

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

Quantitative Angaben

Für die betroffenen Linien des Netzes:

- Aktuelle ÖV-Frequenz in der Morgenspitzenstunde (7:00-8:00; ohne Massnahme) pro Linie: 4
- Aktuelle ÖV-Frequenz während des ganzen Tages (ohne Massnahme) pro Linie: 50
- ÖV-Frequenz in der Morgenspitzenstunde (7:00-8:00; mit Massnahme) pro Linie: 4
- ÖV-Frequenz während des ganzen Tages (mit Massnahme) pro Linie: 50

Die Abgabe der Geodaten erfolgt gemäss RPAV.

Dokumente

Folgende Dokumente können auf Nachfrage in elektronischer Form mitgeliefert werden: -

ÖV5.5 Pauschales Massnahmenpaket A, Aufwertung Bushaltestellen, kurzfristig

Priorität AP 4G

Neue Massnahme AP 5G

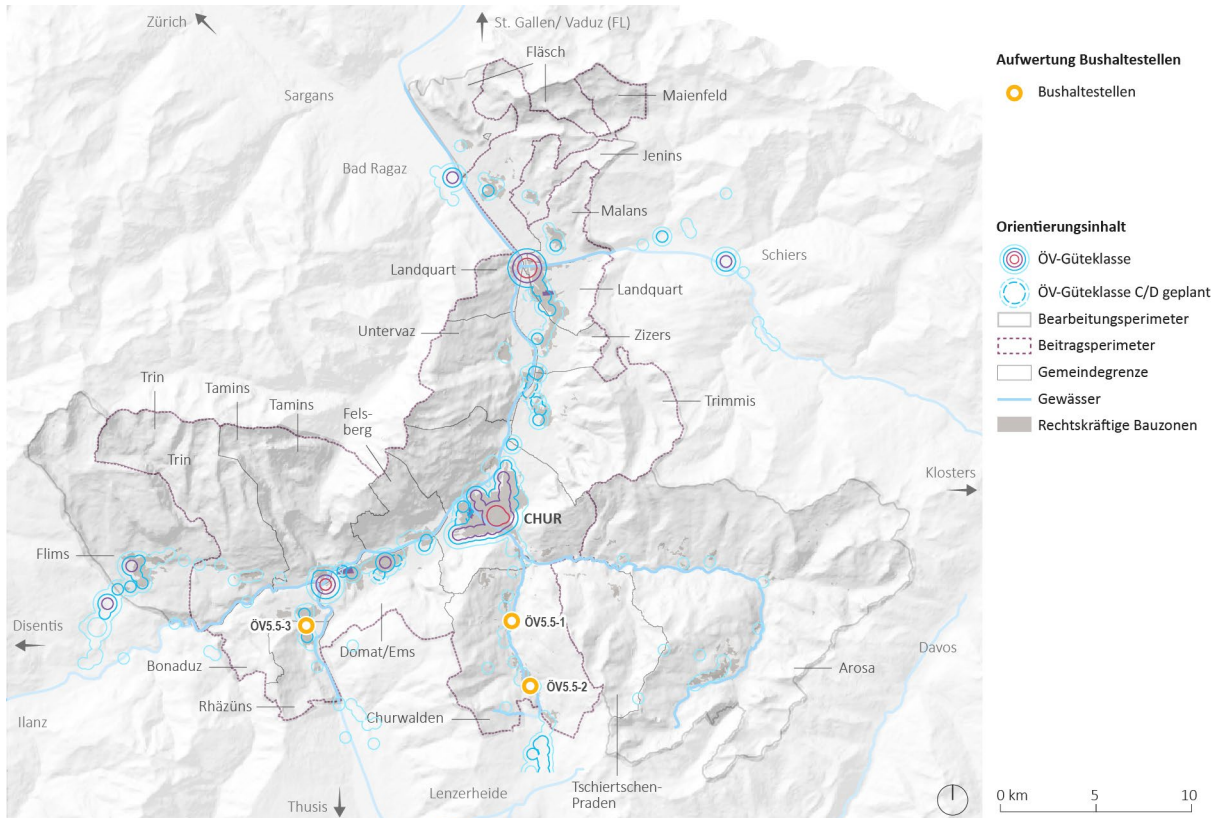
Massnahmenart

A (2028-2032)

Massnahmenpaket Verkehr

B (2032-2036)

Beschreibung der Konzeption



Ausgangslage

Die Agglomeration Chur verfügt über ein weitgehend flächendeckendes ÖV-Angebot von regionalen und kommunalen Buslinien. Viele Haltestellen weisen einen geringen Ausbaustandard auf, was die Attraktivität der ÖV-Nutzung für die Verkehrsteilnehmenden mindert. Mit dem ÖV-Konzept Transreno für das Gebiet von Rhäzüns bis Fläsch (AEV 2020, Transreno) wird eine Systematisierung von Netz und Angebot neu bei allen Buslinien eingeführt zugunsten einer einfacheren Benutzbarkeit. Zudem wird die Zuverlässigkeit erhöht zugunsten sicherer Anschlüsse.

Inhalt

Zahlreiche bestehende Bushaltestellen in der Agglomeration Chur werden hinsichtlich Aufenthaltsqualität aufgewertet. Dazu gehören je nach ÖV-Haltestelle die Installation eines Witterungsschutz, einer Sitzgelegenheit und/oder weiteren Ausstattungsmerkmalen. Darüber hinaus wird auch die Integration der ÖV-Haltestellen in das Fuss- und Velonetz geprüft und – sofern notwendig – die Zu- und Abgänge der ÖV-Haltestellen verbessert. Bei ÖV-Haltestellen mit hohen Frequenzen und verschiedenen ÖV-Linien werden die Umsteigewege über eine Verkürzung (direktere Führung) und/oder einer Erhöhung des Komforts optimiert. Nach Möglichkeit ist auch die städte- und ortsbauliche Qualität von wichtigen ÖV-Haltestellen mit Umsteigebeziehungen zu erhöhen. Bei der Aufwertung werden Synergien im Zusammenhang mit der Umsetzung der behindertengerechten Gestaltung von ÖV-Haltestellen sowie allfälligen geplanten Angebotsanpassungen genutzt. Neubauten von Bushaltestellen stehen im Zusammenhang mit Angebotsanpassungen u.a. mit dem ÖV-Konzept Trans-Reno.

Zukunftsbild

Der Bus als leistungsstarkes öffentliches Verkehrsmittel ist gestärkt und er bietet eine attraktive Alternative zum MIV. Durch die Erhöhung der Aufenthaltsqualität an den Bushaltestellen ist das Image des Buses als öffentliches Verkehrsmittel gestärkt. Die Integration der ÖV-Haltestellen in das Fuss- und Velonetz und die Erhöhung des (Umsteige-)Komforts fördern die Intermodalität des Gesamtnetzes. Der Modalsplit hat sich zugunsten des ÖV verändert.

Teilstrategie

ÖV2: Bus als zuverlässige und leistungsfähige Ergänzung ausbauen und auf treibhausgasfreie Energieträger umstellen, ÖV3: Verkehrsdrehscheibe stärken und Intermodalität fördern

Handlungsbedarf

GV – Modalsplit, GV – Strassengebundener ÖV, ÖV – Regionales Bahn- und Busangebot, ÖV – Intermodalität

Teilmassnahmen

ÖV5.5-1	Bushaltestelle Wiss Hus Malix, Churwalden	Federführung	Beteiligte	Kosten
		Gemeinde Churwalden	Kanton (TBA), Kanton (AEV)	300'000.- (200'000.- Gemeinde Churwalden, 100'000.- Kanton,)

Kurzbeschreibung

Zwischen Malix Dorf und Egga fehlt eine Haltestelle für die Postautoverbindung zu den Weilern Oberhus/Patnia/Wiss Hus und Höfli. Die Bewohner müssen auf der Julierstrasse entweder zur Egga oder ins Dorf Malix laufen, was grundsätzlich gefährlich ist.

Die Gemeinde plant nun zwei neue Bushaltekanten in beide Richtungen. Die Haltestelle Richtung Churwalden soll in der bestehenden Ein- und Ausfahrt Wiss Hus und die Haltestelle Richtung Malix in der Ein/Ausfahrt Oberhusweg erstellt werden. Die Fusswegverbindung zwischen den Haltestellen ist aus Sicherheitsgründen hinter der Leitschranke zu führen. Sie erfolgt über die gemeindeeigene Parzelle Nr. 30119. Im nördlichen Abschnitt ist die Fusswegverbindung auf einem Steg von ca. 2m Breite und 30m Länge inklusive einer Öffnung in der Leitschranke angedacht. Für eine hinreichende Länge der Busbucht in Richtung Churwalden, braucht es Anpassungen an der Leitschranke und dem Brückenkordon sowie eine Erweiterung der Belagsfläche. Zur Verbesserung der Sicherheit im Bereich der Fussgängeröffnung ist ein STOP zu markieren und zu signalisieren

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich:

- Bushaltestellen: 1 (mit 2 Haltekanten)

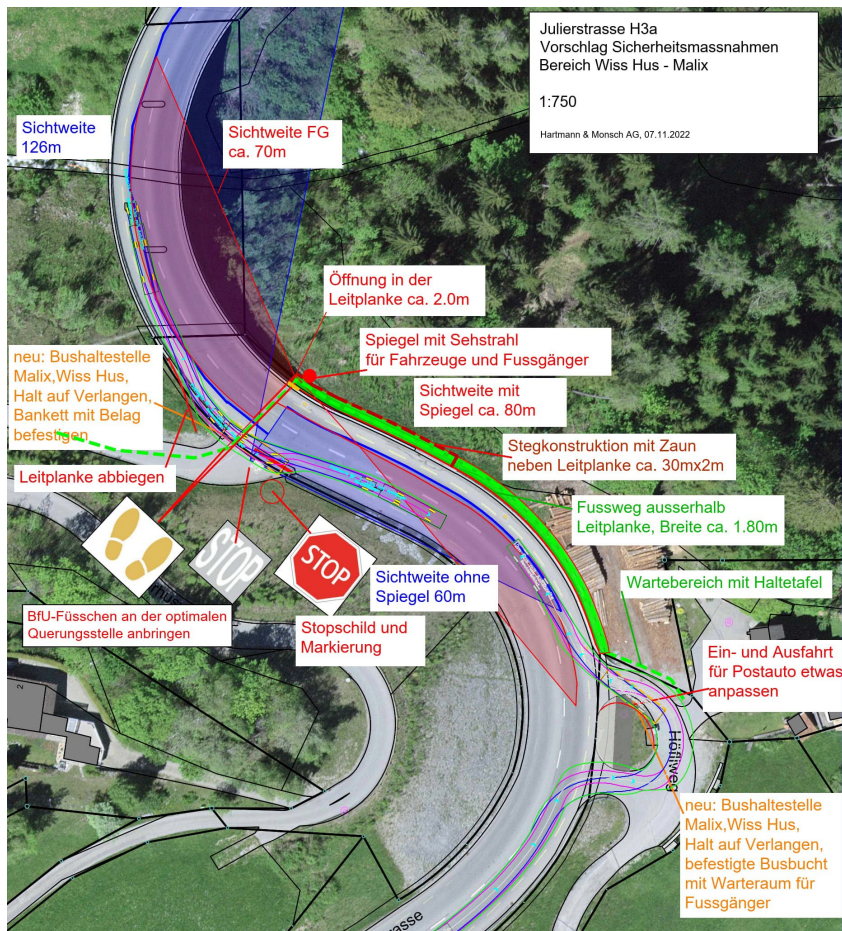


Abbildung: Haltestelle Wiss Hus Malix, Beidseitig (Hartmann & Mosch AG, 2022)

ÖV5.5-2	Bushaltestelle Rüti / In da Steina, Churwalden	Federführung	Beteiligte	Kosten
		Gemeinde Churwalden	Kanton (TBA), Kanton (AEV)	350'000.- (245'000.- Gemeinde Churwalden, 105'000.- Kanton)

Zwischen Churwalden und Parpan befindet sich die beidseitige Bushaltestelle Rüti/In da Steina. Anlässlich einer Begehung mit Ämtern/Kapo/TBA und AEV vom 15.03.2023 wurde festgestellt, dass die heutige Haltestelle Rüti – besonders talwärts – ein hohes Risiko für die Fahrgäste birgt. Nutzer müssen eine Kantonsstrasse mit Tempolimit 80 km/h ohne Beleuchtung oder Signalisation nutzen. Der Wartebereich talwärts besteht aus einem kleinen Holzpodest direkt am Fahrbahnrand. Gemäss AEV/Kapo/TBA wird die Haltestelle noch kurz- bis mittelfristig toleriert. Es muss jedoch zwingend zeitnah eine Lösung gefunden werden. Weiter sind die Fusswegverbindungen von den umliegenden Häusergruppen zur bestehenden Haltestelle teilweise nur als Trampelpfad oder gar nicht vorhanden.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit möchte die Gemeinde die Haltestelle Rüti so weit ausbauen, dass eine neue, einseitige Haltestelle an der bestehenden Lage entsteht. Die Begehung hat gezeigt, dass dies grundsätzlich möglich ist. Allenfalls ist eine Regelung über eine Lichtsignalanlage notwendig. Die Fusswegverbindungen zur Haltestelle resp. zu den umliegenden Häusergruppen müssen ebenfalls neu gebaut werden, sodass das Erreichen und die Unterhaltung der Bushaltestelle gewährleistet sind.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich:

- Bushaltestellen: 1 (mit 2 Haltekanten)

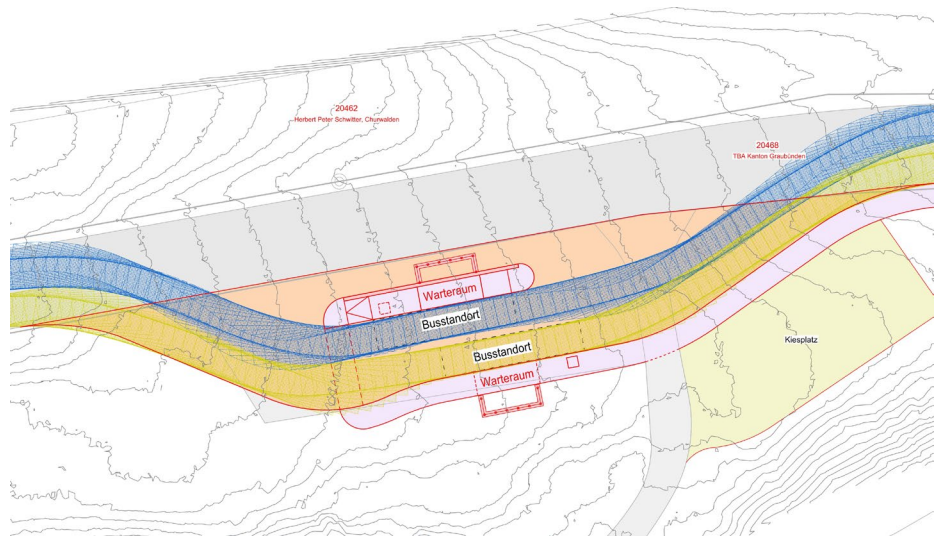


Abbildung: Haltestelle Rüti IST/Variante (Ingenieurbüro A. Rizzi, 2024)

ÖV5.5-3 Bushaltestelle Nord, Rhäzüns	Federführung Gemeinde Rhäzüns	Beteiligte TBA, KAPO, AEV, Bus und Service AG	Kosten 255'000.- (178'500.- Gemeinde Rhäzüns, 76'500.- Kanton)
Kurzbeschreibung			
<p>Mit der Massnahme wird eine neue Bushaltestelle zwischen den bestehenden Bushaltestellen Rhäzüns Dorfplatz und Bonaduz Crusch erstellt, die knapp 1 km auseinanderliegen. Die neue Bushaltestelle Rhäzüns Nord wird sich in einem Abstand von ca. 535 m nördlich von der Bushaltestelle Rhäzüns Dorfplatz und ca. 475 m südlich der Bushaltestelle Bonaduz Crusch befinden. Damit wird ein Anschluss des nordwestlichen Dorfteils an die Buslinie 18 ermöglicht, die zwischen der Luftseilbahn Rhäzüns-Feldis und Domat/Ems Chemie verkehrt.</p>			
<p>Mit der Massnahme wird die ÖV-Erschliessungsqualität des nordwestlichen Dorfteils, wo etwa ein Drittel der Dorfbevölkerung lebt, sowie des bestehenden Arbeitsgebietes Quadra und des künftigen Arbeitsgebietes Caplutta verbessert.</p>			
Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich:			
<ul style="list-style-type: none"> — Bushaltestellen: 1 (mit 2 Haltekanten) 			

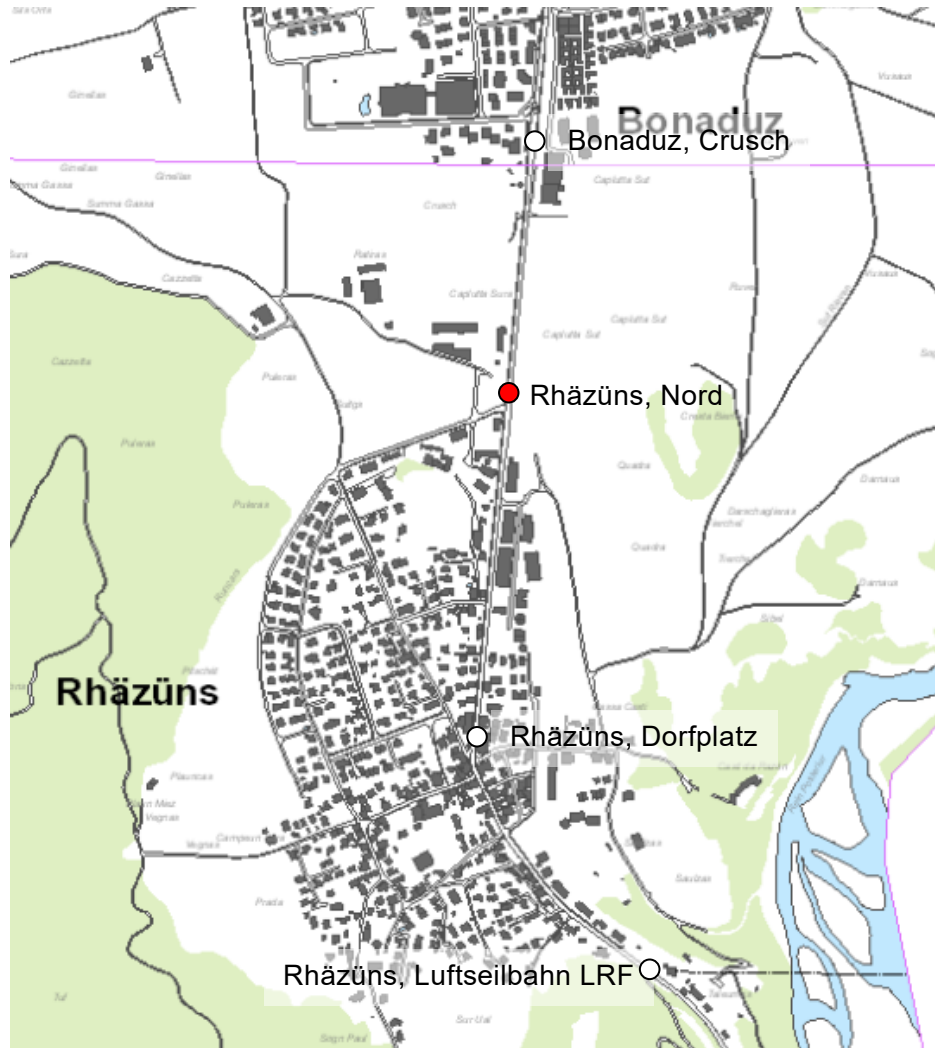


Abbildung: Bushaltestellen Linie 18 zwischen Rhazüns und Bonaduz, neu der Halt Rhazüns Nord (Quelle: WebGIS)

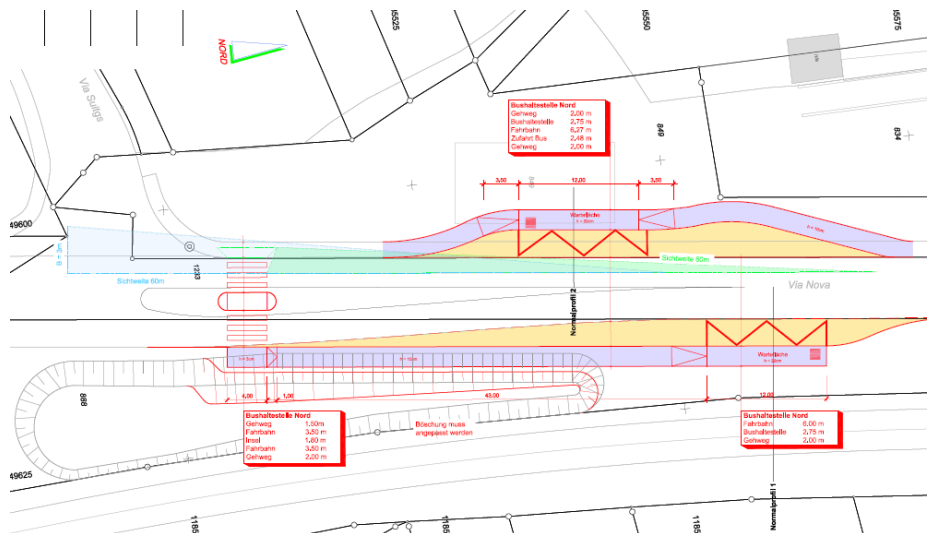


Abbildung: Variantenstudie mit Haltebuchten (Quelle: Grünenfelder und Partner AG)

Finanzierung Massnahmenpaket

Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)

905'000.-

Kanton

281'500.-

Gemeinde

623'500.-

Dritte

-

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

Quantitative Angaben	Anzahl Haltestellen im BeSA-Perimeter: 3 <i>Die Abgabe der Geodaten erfolgt gemäss RPAV.</i>
Dokumente	Folgende Dokumente können auf Nachfrage in elektronischer Form mitgeliefert werden: ÖV5.5-3: <ul style="list-style-type: none">— Situationsplan 1:200, Grünfelder und Partner AG, 2024— Situationsplan 1:200 mit Schleppkurve, Grünfelder und Partner AG, 2024— Normalprofil 1: Fahrtrichtung Bonaduz, Grünfelder und Partner AG, 2024— Normalprofil 2: Fahrtrichtung Thusis, Grünfelder und Partner AG, 2024— Kostenschätzung, Grünfelder und Partner AG, 2024

6. Gesamtverkehr

GV5.1 Verkehrsmanagement

Priorität AP 5G

- AvE (2028-2032)
- BvE (2032-2036)

Priorität, ARE-Code AP 4G

A
3901.4.014; Weiterentwicklung

Massnahmenart

Eigenleistung Verkehr

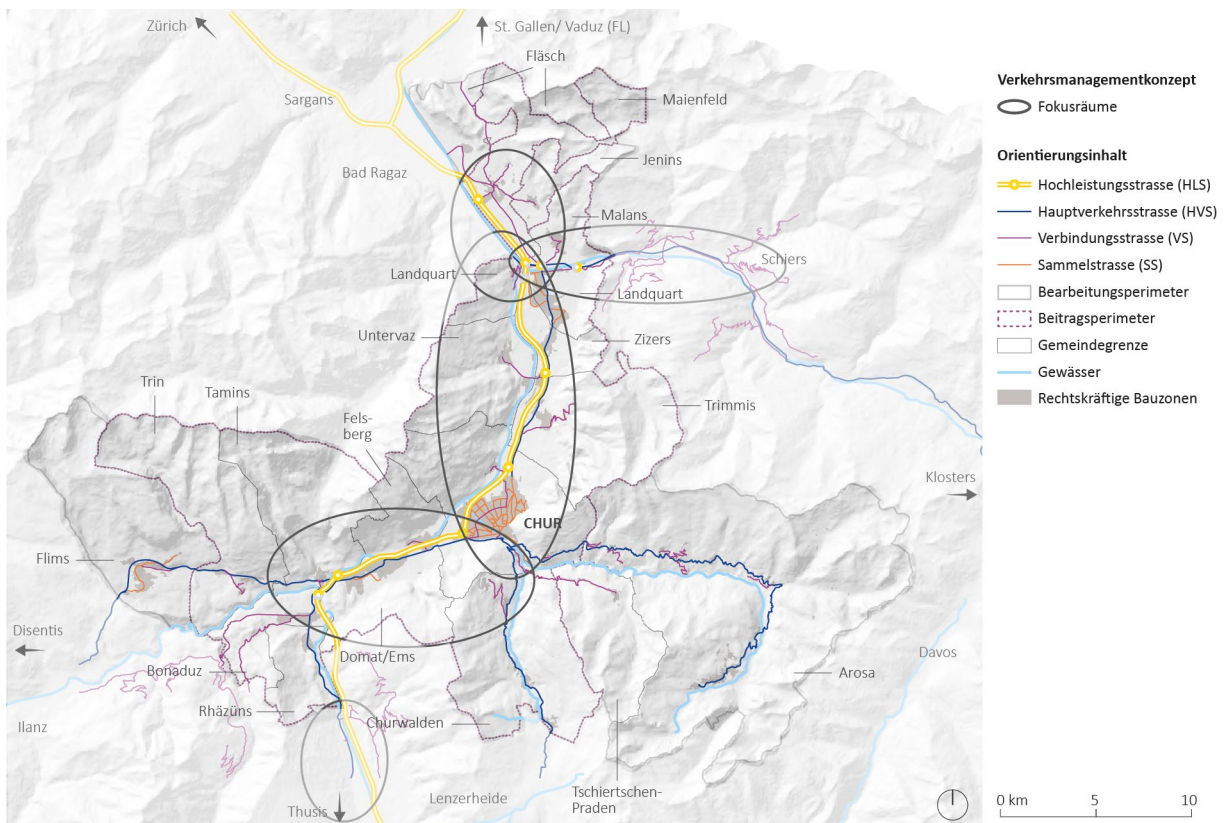
Federführung

Kanton (TBA)

Beteiligte

ASTRA, Kanton (AEV), Kantonspolizei, Regionen, Gemeinden

Beschreibung



Entwicklung seit der vorherigen Generation: Erarbeitung einer Vorstudie für die Einführung eines Verkehrsmanagements und darauf abgestützt mehrfacher Betrieb von Pilotprojekten auf der N13 und der N28 zur Verhinderung von Ausweichverkehr durch die Dörfer. Nach erfolgten Pilotbetrieben mit Präsenz der Verkehrspolizei vor Ort, sollen die Massnahmen (Beschrieb vgl. unten) in einen möglichst stark automatisierten Dauerbetrieb mit Lichtsignalanlagen überführt werden.

Ausgangslage

Im neuen KRIP-Verkehr aus dem Jahr 2022 wurde Verkehrsmanagement als Handlungsanweisung aufgenommen. In urbanen und suburbanen Räumen betreibt der Kanton ein Verkehrsmanagement unter Berücksichtigung aller Verkehrsmittel.

Verkehrsmanagementmassnahmen haben sich an Orten mit regelmässigen Überlastungssituationen zur Stabilisierung des Betriebs sowie zur Reduktion der Störungen des strassengebundenen ÖVs bewährt. Im vorliegenden Fall der Agglomeration Chur geht es hierbei nicht nur um die täglichen Verkehrsspitzen, die insbesondere innerhalb der Stadt Chur zu Überlastungen führen, sondern auch um den touristischen (Rück-) Reiseverkehr, der sommers wie winters vor allem am Sonntagnachmittag infolge Überlastung der N13 versucht auf das Kantonsstrassennetz auszuweichen und zu unerwünschten Ortsdurchfahrten führt.

Inhalte

Das Agglomerationsprogramm unterstützt und präzisiert den kantonalen Richtplan wie folgt: Im urbanen und suburbanen Raum der Agglomeration Chur wird ein Verkehrsmanagement unter Berücksichtigung aller Verkehrsmittel implementiert. Dabei ist der Kanton bei der Planung und Umsetzung von verkehrslenkenden Massnahmen auf die Unterstützung des Bundes (ASTRA) angewiesen. Es werden folgende Ziele verfolgt:

- Optimierung des Betriebs auf dem Strassennetz resp. Kanalisierung des Durchgangsverkehrs auf dem übergeordneten Netz

- Verlagerung der Rückstaus aus dem Siedlungsgebiet heraus zur Reduktion von Lärm- und Luftschadstoffimmissionen im Siedlungsgebiet
- Reduktion der Behinderungen des ÖVs auf der Strasse und Erhöhung der Zuverlässigkeit

In der Agglomeration Chur werden insgesamt fünf Fokusräume definiert. Für die beiden Fokusräume Churer Rheintal und Prättigau führen sowohl die täglichen Spitzen als auch der touristische Verkehr an Wochenenden zu Überlastungen. Für die Fokusräume Domleschg, Imboden und Herrschaft/St.Gallen entstehen die Überlastungssituationen durch den touristischen Verkehr vor allem an Wochenenden.

In einer ersten Phase wurde auf Basis der Vorstudie für die Einführung eines Verkehrsmanagements (vgl. Massnahme GV4.1 AP 4G) ein mehrfacher Betrieb von Pilotprojekten auf der N13 und der N28 zur Verhinderung von Ausweichverkehr durch die Dörfer durchgeführt. Die Pilotprojekte erfolgten an Feiertagen mit hohem Verkehrsaufkommen sowie an Wochenenden während der touristischen Hauptsaison im Winter und im Sommer. Der Betrieb erfolgte "manuell" das heisst mit Präsenz der Verkehrspolizei oder einem Verkehrsdienst vor Ort. Nun sollen die Massnahmen in einen möglichst stark automatisierten Dauerbetrieb mit Lichtsignalanlagen überführt werden. Die Resultate der Pilotprojekte liegen vor. Die Massnahmen haben sich grossmehreheitlich sehr gut bewährt und sollen mit kleineren Anpassungen ins definitive Verkehrsmanagementsystem übernommen werden. Das Konzept dazu befindet sich in Bearbeitung.

In einer zweiten Phase werden auf Basis der Resultate der ersten Phase Vertiefungen in den Fokusräumen unter Berücksichtigung des untergeordneten Strassennetzes und des Alltagsverkehrs erarbeitet und definitive Massnahmen umgesetzt. Dabei werden auch der Betrieb einer Pannestreifenumnutzung sowie eine Geschwindigkeitsharmonisierung und Gefahrenwarnung auf dem Abschnitt Thisis – Sarganserland der N13 betrachtet, welches das ASTRA plant und bis 2028 umsetzt. Schlussendlich sollen die Pilotbetriebe in den Fokusräumen in automatisierte Lösungen überführt werden.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Das 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.

Teilstrategie

GV1: Verkehr auf dem übergeordneten Strassennetz optimieren und kanalisieren, GV2: Verlässlichkeit Reisezeit MIV und strassengebundener ÖV erhöhen, Verkehrsfluss auf den Hauptachsen sicherstellen

Handlungsbedarf

GV – Modalsplit, GV – Strategisches Netz und MIV-Lenkung, GV – Strassengebundener ÖV

Bezug/Abgrenzung zu weiteren Massnahmen

- Die planerischen Massnahmen «GV5.2 Parkraummanagement Tourismus», «GV5.3 Mobilitätsmanagement Tourismus» und «GV5.5 Diskussionsrunde Tourismusverkehr» tragen zur Erreichung der Zielsetzungen der planerischen Massnahme «GV5.1 Verkehrsmanagement» bei.
- GV5.9 Parkierungsmanagement, Stadt Chur: Das Parkierungsmanagement trägt zur Erreichung der Zielsetzungen der planerischen Massnahme «GV5.1 Verkehrsmanagement» bei.

Planungsstand und Umsetzung

Aktueller Planungsstand, weitere Planungsschritte	Zeitplanung
Überführung Pilotbetriebe N13/N28 in automatisierte Lösungen mit LSA	2025
Vertiefung in Fokusräumen unter Berücksichtigung des untergeordneten Strassennetzes und des Alltagsverkehrs	2025
Etappenweise Umsetzung des Verkehrsmanagementkonzeptes Churer Rheintal/Domleschg/Prättigau	2026/27
Betrieb Pannestreifenumnutzung sowie Geschwindigkeitsharmonisierung und Gefahrenwarnung (Thisis – Sarganserland)	2027

GV5.2 Parkraummanagement Tourismus

Priorität AP 5G

AvE (2028-2032)

BvE (2032-2036)

Neue Massnahme AP 5G

Massnahmenart

Eigenleistung Verkehr

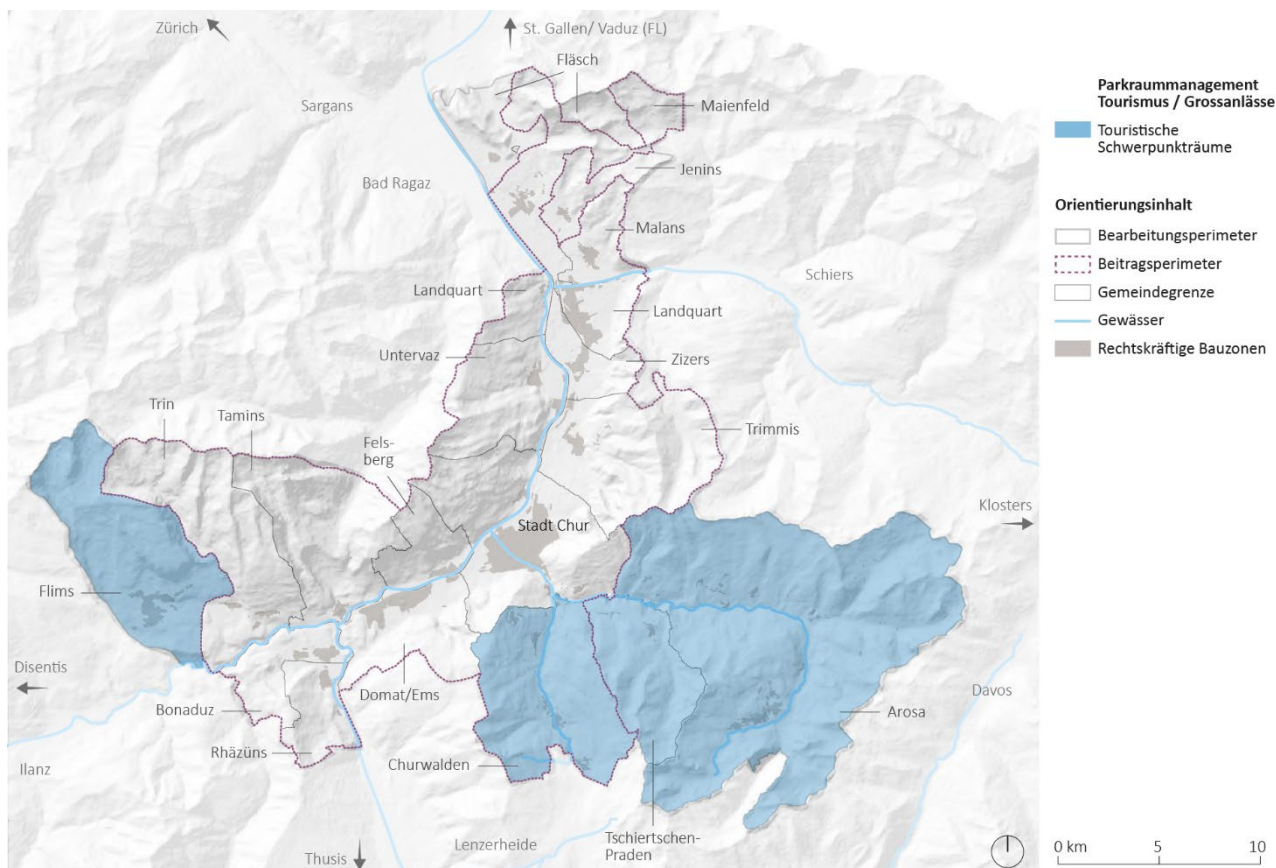
Federführung

Kanton (ARE)

Beteiligte

Gemeinden Flims, Churwalden, Tschierschen-Praden, Arosa, Anbieter von privaten, öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen (u.a. Bergbahnen, Hotelleriebetriebe)

Beschreibung



Ausgangslage

Der Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021 zeigt die Herkunft und die Verkehrsmittelwahl der Besucher aus der Schweiz im Kanton Graubünden. Die Zürcher, Ostschweizer (ohne GR) und Nordwestschweizer stellen knapp 60 % aller schweizerischen Besucher von Graubünden ohne und mit Übernachtungen (ARE GR 2023, Mikrozensus 2021). Fast jeder siebte Besucher (knapp 15%) stammt aus Graubünden selber. Bei der Verkehrsmittelwahl steht mit ca. 65 % (Tagesausflug) bzw. 75 % (Besuch mit Übernachtung) das Auto im Vordergrund, während der öffentliche Verkehr von ca. einem Viertel aller Besucher benützt wird.

In den grösseren touristischen Orten der Agglomeration Chur werden die meisten Parkierungsanlagen bereits konsequent (monetär) bewirtschaftet. Die Einflussnahme auf die Verkehrsmittelwahl ist jedoch vor allem beim Ski- und Biketourismus sehr schwierig; für viele ist die Bequemlichkeit des eigenen Fahrzeugs das entscheidende Kriterium.

Der geltende kantonale Richtplan (KRIP2000) enthält zu Parkraummanagement/-bewirtschaftung keine verbindlichen Vorgaben: Parkraummanagement/-bewirtschaftung wird nur nebenbei thematisiert, aber in keinem der Verkehrskapitel in den Leitüberlegungen explizit genannt. Lediglich im Kapitel Gesamtverkehr werden unter den «Massnahmen nach Raumtypen» für Tourismusräume «greifende Parkierungspolitik» im Sinne von Beispielen für Massnahmen erwähnt. Implizit lässt sich das Thema Parkraummanagement an verschiedenen Leitsätzen und Handlungsanweisungen des KRIP festmachen: Erhöhung des Anteils des ÖV sowie des FVV am Gesamtverkehr (Zielsetzung Gesamtverkehr); Steigerung der Attraktivität von ÖV und FVV sowie Förderung der kombinierten Mobilität (Handlungsanweisungen Gesamtverkehr).

Mit dem AP 4G erfolgt im Rahmen eines Parkraummanagements (vgl. Massnahme GV4.2) eine überkommunal koordinierte Regelung der Bewirtschaftung von Parkplätzen im Talboden des Rheintals. Nun soll in einem weiteren Schritt eine flächendeckende und überkommunale Abstimmung im Bereich des Parkraummanagements in den touristischen Schwerpunktgebieten erfolgen.

Inhalt

Das Agglomerationsprogramm unterstützt und präzisiert den kantonalen Richtplan wie folgt: Im Rahmen des Parkraummanagements erfolgt eine überkommunal koordinierte Regelung der Bewirtschaftung (zeitlich, monetär) von Parkplätzen. Die Koordination erfolgt innerhalb folgender touristischer Schwerpunkträume: Flims, Churwalden, Tschierschen-Praden, Arosa. Mit einer zeitlich austarierten Bewirtschaftung (z.B. unterschiedliche Preisniveaus an Spitzentagen oder Spitzenwochen, Anreize für An- und Abfahrt ausserhalb der täglichen Spitzenzeiten) werden folgende Ziele verfolgt:

- Erhöhung der Lenkungswirkung bezüglich Verkehrsmittelwahl
- Glättung der täglichen, wöchentlichen und saisonalen Verkehrsspitzen der An- und Abreise
- Stärkung des ÖV- und FVV-Angebots vor Ort (z.B. Ortsbus, Shuttlebusse, Bike-Sharing) dank Quersubventionierung

Einerseits werden die Bewirtschaftungskonzepte und Gebührenreglemente von Parkierungsflächen auf öffentlichem Grund (Parkflächen, Parkhäuser etc.) nach einheitlichen Kriterien abgestimmt und überarbeitet. Andererseits wird die Parkplatzbewirtschaftung von privaten, öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen rechtlich verankert, Vorgaben nach einheitlichen Kriterien entwickelt und die Umsetzung begleitet. Im Rahmen der Bewilligungsverfahren von öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen sind Gebührenreglemente vorzulegen, die durch die kommunalen Behörden hinsichtlich der Einhaltung der Vorgaben geprüft werden.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Das Parkraummanagement ist überkommunal abgestimmt, dies leistet einen wichtigen Beitrag zur Gesamtstrategie, mit der ein Modal-Shift vom MIV zu ÖV und FVV angestrebt wird.

Teilstrategie

GV4: Parkierung überkommunal abstimmen

Handlungsbedarf

GV – Modalsplit, GV – Strategisches Netz und MIV-Lenkung, GV – Siedlungsverträglichkeit MIV

Bezug/Abgrenzung zu weiteren Massnahmen

- Mit den planerischen Massnahmen «GV5.2 Parkraummanagement Tourismus», «GV5.3 Mobilitätsmanagement Tourismus» und «GV5.5 Diskussionsrund Tourismusverkehr» soll der aktive Austausch zwischen touristischen Schwerpunkträumen gestärkt und besser auf komplexe Verkehrssituationen im Bereich Tourismus reagiert werden können. Daraus können wiederum neue AP-Massnahmen resultieren. Die genannten Massnahmen tragen zur Erreichung der Zielsetzungen der planerischen Massnahme «GV5.1 Verkehrsmanagement» bei.
- Die Massnahme «GV5.9 Parkierungsmanagement, Stadt Chur» begrenzt sich lediglich auf die Stadt Chur und grenzt sich räumlich von der planerischen Massnahme «GV5.2 Parkraummanagement Tourismus» ab.

Planungsstand und Umsetzung

Aktueller Planungsstand, weitere Planungsschritte	Zeitplanung
Konzept für Schwerpunktgebiete Tourismus erarbeiten	2027-28
Schwerpunktgebiete Tourismus: Umsetzung auf lokaler Ebene	2028-29

GV5.3 Mobilitätsmanagement Tourismus

Priorität AP 5G

- AvE (2028-2032)
- BvE (2032-2036)
- Daueraufgabe

Priorität, ARE-Code AP 4G

A, B, Daueraufgabe
3901.4.016; Weiterentwicklung

Massnahmenart

Eigenleistung Verkehr

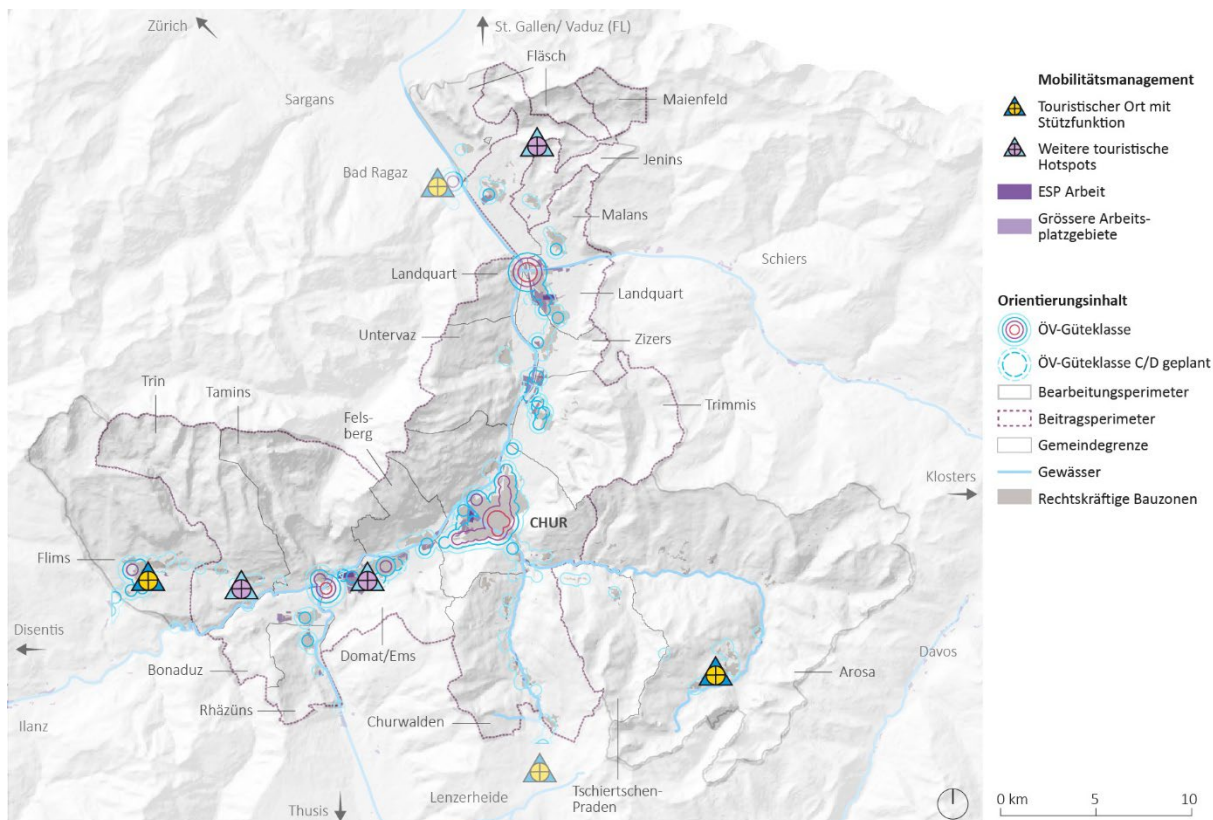
Federführung

Kanton (AEV)

Beteiligte

Gemeinden, Grundeigentümer, Bergbahnen, Tourismusorganisationen

Beschreibung



Entwicklung seit der vorherigen Generation: Das AP 4G enthält ein Massnahmenpaket zum Mobilitätsmanagement mit Fokus auf dem Bündner Rheintal und auf den Entwicklungsschwerpunkten. Gestützt darauf wurde ein Konzept zur Förderung von Mobilitätsmanagement «Graubünden Mobil» (2023) erstellt. Dadurch werden in einer ersten Phase Betriebe, Gemeinden, Arealentwickler und Liegenschaftsverwalter mittels Impulsberatungen und Kommunikationsmassnahmen unterstützt. Die Beratungstätigkeit wird zur Daueraufgabe und zudem auch auf die langfristigen Entwicklungsschwerpunkte ausgedehnt (Massnahme S4.5). Für den Tourismusverkehr wird in einer zweiten Phase ein neues Beratungsangebot aufgebaut, welches auch die Tourismusgemeinden, Tourismusorganisationen und Bergbahnen einbindet.

Ausgangslage

Das Verhalten hinsichtlich Verkehrsmittelwahl von Bevölkerung und Beschäftigten lässt sich mit einigen Mitteln beeinflussen. Nebst einer hochwertigen Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr können weitere Impulse gesetzt werden, um den Fuss- und Veloverkehr insbesondere in Kombination mit dem ÖV als attraktives Verkehrsmittel zu lancieren. Der grösste Hebel ist hierbei vom betrieblichen Mobilitätsmanagement zu erwarten, weil damit die werktäglichen MIV-Spitzen gedämpft und damit die Dimensionierungsnachfrage für die Kapazität im MIV-Netz reduziert wird. Das Bündner Rheintal ist der Bevölkerungsschwerpunkt der Agglomeration Chur und auch die meisten grossen Firmen liegen in diesem Raum. Gleichzeitig ist das Angebot des öffentlichen Verkehrs und die Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr hier am attraktivsten und das Potenzial für Verkehrsverlagerungen entsprechend gross. Deshalb wurde im AP 4G ein entsprechendes Massnahmenpaket definiert (Massnahme GV4.3) und befindet sich in Umsetzung. In einem weiteren Schritt wird das Angebot der ersten Phase auf langfristige ESP (vgl. Massnahme S4.5) ausgedehnt.

Ein hoher Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen in der Agglomeration Chur ist Tourismusverkehr. Berücksichtigt man die Zweitwohnungen resp. den Zweitwohnungsanteil der Gemeinden, so "vergrössert" sich dieser während der touristischen Saison erheblich. Zudem generieren die Beherbergungsbetriebe in den Tourismusdestinationen einen wesentlichen Anteil am Verkehrsaufkommen. In Laax beispielsweise werden jährlich 259'500 Logiernächte gezählt (Quelle: Statistik der Beherbergungen, 2022, ARE-CH).

Im geltenden kantonalen Richtplan wird Mobilitätsmanagement nicht thematisiert.

Inhalt

Die erste Phase des MM hat sich auf das klassische Mobilitätsmanagement im Rheintal fokussiert. Der Teil Tourismus- und Freizeitverkehr-Mobilitätsmanagement wird nun in einer zweiten Phase behandelt: Für den Tourismusverkehr wird ein Beratungsangebot aufgebaut und umgesetzt. Es berücksichtigt die Anreise und auch die Mobilität am Ferienort, sowie Angebote im Zusammenhang mit Grossanlässen. Das Beratungsangebot richtet sich an den Kanton, die Gemeinden, Transportunternehmen und touristische Leistungserbringer.

Teilmassnahmen

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Das betriebliche Mobilitätsmanagement mit Fokus auf dem Bündner Rheintal und auf den Entwicklungsschwerpunkten wird erweitert um die Tourismusgemeinden. Es trägt zur Förderung der Intermodalität und zum angestrebten Modal-Shift bei.

Teilstrategie

GV4: Parkierung überkommunal abstimmen, ÖV3: Verkehrsdrehscheibe stärken und Intermodalität fördern

Handlungsbedarf

GV – Modalsplit, GV – Strategisches Netz und MIV-Lenkung, ÖV – Intermodalität, GV – Siedlungsverträglichkeit MIV

Bezug/Abgrenzung zu weiteren Massnahmen

- Mit den planerischen Massnahmen «GV5.2 Parkraummanagement Tourismus», «GV5.3 Mobilitätsmanagement Tourismus» und «GV5.5 Diskussionsrund Tourismusverkehr» soll der aktive Austausch zwischen touristischen Schwerpunkträumen gestärkt und besser auf komplexe Verkehrssituationen im Bereich Tourismus reagiert werden können. Daraus können wiederum neue AP-Massnahmen resultieren. Die genannten Massnahmen tragen zur Erreichung der Zielsetzungen der planerischen Massnahme «GV5.1 Verkehrsmanagement» bei. Die genannten Massnahmen tragen zur Erreichung der Zielsetzungen der planerischen Massnahme «GV5.1 Verkehrsmanagement» bei.

Planungsstand und Umsetzung

Aktueller Planungsstand, weitere Planungsschritte

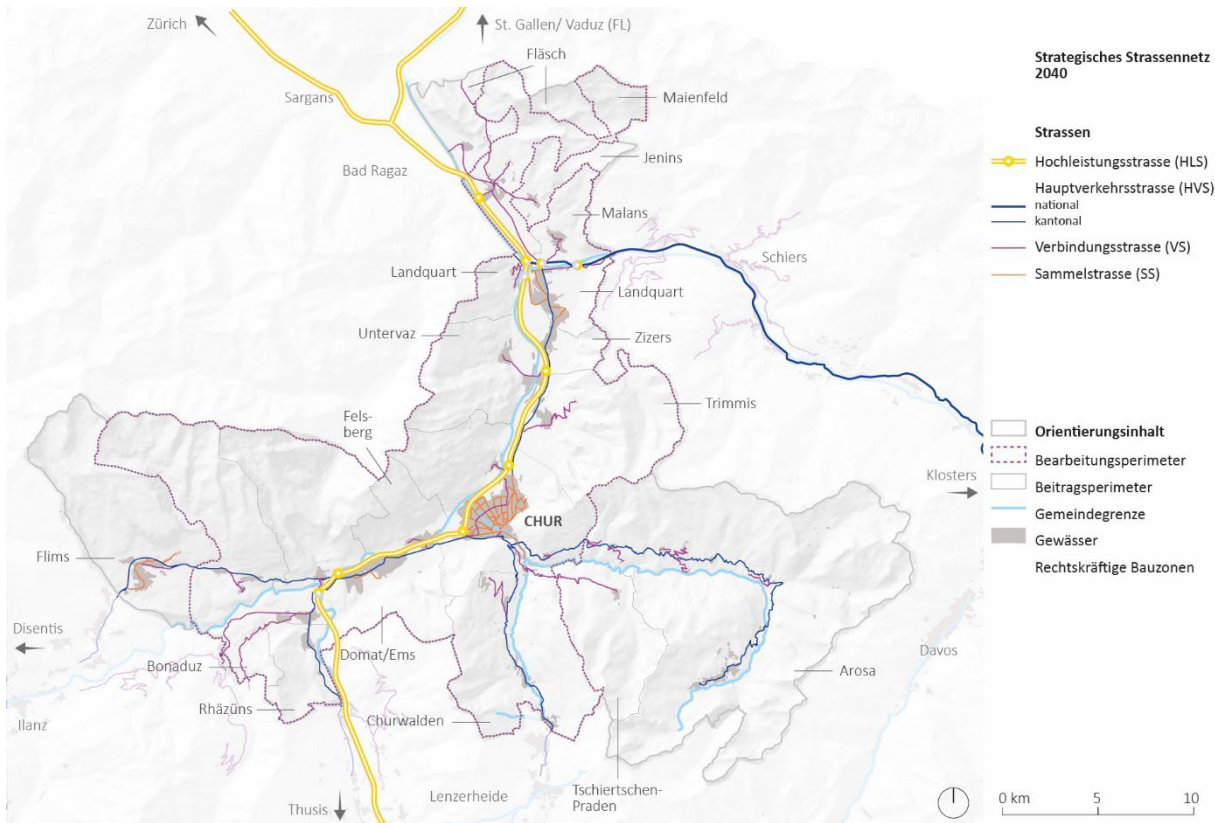
Zeitplanung

Kantonales Konzept erarbeiten und konsolidieren (Beratungsangebot, finanzielle Unterstützung, Best Practice, Kommunikationskonzept) -> umgesetzt	2022-23
Beratungsangebot Bündner Rheintal vorhanden	2024ff
Laufende Umsetzung, Weiterentwicklung und Kommunikation für ESP mittelfristig → sollte demnächst anlaufen	2025ff
Kantonales Konzept zum Tourismusverkehr erarbeiten und konsolidieren (Beratungsangebot, finanzielle Unterstützung, Best Practice, Kommunikationskonzept)	2026-27
Beratungsangebot Tourismusverkehr	2028ff
Laufende Umsetzung, Weiterentwicklung und Kommunikation für ESP langfristig	2028ff

GV5.4 Qualitätsstandards Strassenraumgestaltung

Priorität AP 5G	Neue Massnahme AP 5G	Massnahmenart
<input checked="" type="checkbox"/> AvE (2028-2032)		Eigenleistung Verkehr
<input type="checkbox"/> BvE (2032-2036)		
<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe		
Federführung	Kanton (TBA)	
Beteiligte	Gemeinden, ARE, ANU, Bevölkerung	

Beschreibung



Ausgangslage

Siedlungsorientierte Strassen in Innerortsbereichen müssen entsprechend ihrer Funktion siedlungsverträglich gestaltet werden und haben je nach Strassentyp und Lage unterschiedliche Anforderungen. Eine siedlungsverträgliche Ausgestaltung bedeutet, dass die Bevölkerung vor negativen Auswirkungen der Verkehrsbelastung geschützt wird und die durch den Strassenverkehr bedingten Immissionen die gesetzlichen Grenzwerte nicht überschreiten. Zudem geht es um die Erhaltung der Wohnattraktivität durch die Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Strassenraum. Gleichzeitig müssen die Ansprüche und Bedürfnisse von unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt werden.

Inhalte

Im geltenden kantonalen Richtplan gibt es allgemeine Aussagen zur Qualität der Strassenräume: Siedlungsorientierte Strassen in Innerortsbereichen werden entsprechend ihrer Funktion siedlungsverträglich gestaltet. Des Weiteren geht es um die Erhaltung der Wohnattraktivität durch Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Strassenraum. In den Regionalen Richtplänen Landquart und Imboden werden bereits konkrete Gestaltungsgrundsätze zu Umgestaltung und Aufwertung von Hauptverkehrsstrassen, wichtigen Sammelstrassen und untergeordneten Strassen gemacht.

Das Agglomerationsprogramm 5. Generation unterstützt diese Gestaltungsgrundsätze der Regionen. Mit dieser Massnahme wird beabsichtigt, die Strassenräume innerhalb des Siedlungsgebiets den jeweiligen Ansprüchen und Bedürfnissen gerecht sowie siedlungsverträglich auszugestalten. Dabei werden differenziert nach Siedlungscharakter/Strassentyp unterschiedliche Qualitätsstandards definiert:

Kern- und Zentrumszonen auf HVS, VS und SS:

- Erkenn- und erlebbare Zentrumsbereiche und historische Dorfteile (bei geschützten Ortsbildern in Abstimmung mit Schutzzielen)
- Aufenthaltsfreundliche Platzsituationen bei Dorfkernen und in Zentrumsbereichen mit fussgängerfreundlicher Gestaltung

- Strassenraumgestaltung von Fassade zu Fassade (inkl. Grünräume d.h. Einbezug von privaten Vorzonen)
- Einbezug von angrenzenden Freiräumen in die Strassenraumgestaltung
- Klimaangepasste Gestaltung (Bäume, Sträucher, Wiesen, versickerungsfähige und reflektierende Beläge) in Abstimmung auf das bauliche Umfeld mit hoher Aufenthaltsqualität (Sitzgelegenheiten, weitere Gestaltungselemente)

Wohn- und Mischzonen auf HVS, VS und SS:

- Gestaltung von Eingangstoren bzw. Schaffung klarer Torwirkung bei den Eingangsbereichen des Siedlungsgebiets
- Attraktive, einsehbare Vorzonen mit Grünräumen, Baumgruppen und Einzelbäumen
- Klimaangepasste Gestaltung (vgl. oben, geringe Versiegelung)
- Gestalterisch gut integrierte Parkierung (Parkplätze, Tiefgarageneinfahrten)

Quartierstrassen:

- Quartierverträglich und sicher gestaltete Strassenräume
- Durchgrünte, klimaangepasste Strassenraumcharakter

Die Qualitätsstandards dienen dem Kanton, den Städten und Gemeinden der Agglomeration Chur bei der Beplanung und Optimierung ihrer Strassenräume.

Die Gemeinden erarbeiten für die vorgesehenen Umgestaltungen/Aufwertungen des Strassennetzes Betriebs- und Gestaltungskonzepte und setzen diese zeitnah um. Sofern Kantonsstrassen betroffen sind, ist das Tiefbauamt des Kantons Graubünden frühzeitig in die Planung einzubeziehen. Bei der Überarbeitung der Nutzungsplanung oder der Erarbeitung von öffentlichen / privaten Sondernutzungsplänen ist zu prüfen, ob die Qualitätsstandards integriert werden können. Die für die Strassenraumgestaltung massgebenden VSS-Normen sind dabei zu beachten.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Die Qualitätsstandards zur Strassenraumgestaltung tragen dazu bei, dass die Strassenräume entsprechend ihrer Funktion und in Abhängigkeit zum Charakter des Siedlungsgebiets gestaltet werden. Die Qualitätsstandards setzen diverse Ziele aus dem Zukunftsbild direkt um.

Teilstrategie

S5: Siedlungen qualitativ hochwertig entwickeln, GV3: Strassenverkehr siedlungsverträglich abwickeln, GV5: Verkehrssicherheit spezifisch und als Querschnittsthema berücksichtigen, FVV6: Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr erhöhen

Handlungsbedarf

S – Siedlungsqualität, GV – Modalsplit, GV – Strategisches Netz und MIV-Lenkung, GV – Siedlungsverträglichkeit MIV, GV – Verkehrssicherheit

Bezug/Abgrenzung zu weiteren Massnahmen

- Die vorliegende Massnahme ist Bestandteil des gesamtverkehrlichen Massnahmenpakets und wirkt sich im Zusammenspiel mit Infrastrukturmassnahmen sowie weiteren planerischen Massnahmen zum MIV positiv auf die Abstimmung von Siedlung und Verkehr aus.

Planungsstand und Umsetzung

Aktueller Planungsstand, weitere Planungsschritte

Zeitplanung

Nutzungsplanung: Qualitätsstandards Strassenraumgestaltung vorsehen	Daueraufgabe
Öffentliche/private Sondernutzungspläne: Qualitätsstandards Strassenraumgestaltung vorsehen	Daueraufgabe
Die Qualitätsstandards sind bei der Erarbeitung von Strassenprojekten zu berücksichtigen, sollen also Teil der Ausschreibung sein.	Daueraufgabe

Beitrag Trägerschaft

- Regionen: Thematisierung bspw. an Informationsanlässen
- Kanton: Erarbeitung Merkblatt zu Qualitätsstandards Strassenraumgestaltung

GV5.5 Diskussionsrunde Tourismusverkehr

Priorität AP 5G

- AvE (2028-2032)
- BvE (2032-2036)
- Daueraufgabe

Neue Massnahme AP 5G

Kanton (AEV)

Massnahmenart

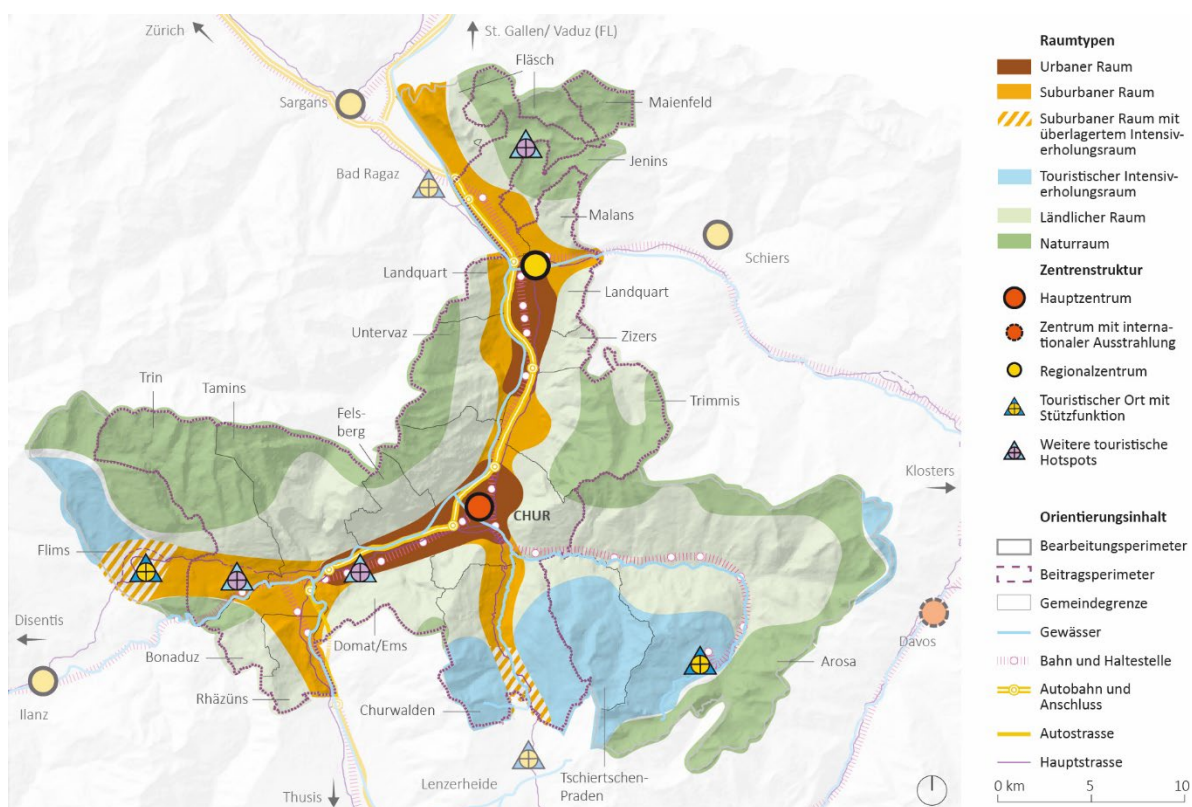
Eigenleistung Verkehr

Federführung

Beteiligte

Gemeinden, Tourismusorganisationen, Bergbahnen, Transportunternehmen, Kanton (TBA)

Beschreibung



Ausgangslage

Im Rahmen der Erarbeitung des AP 5G fand ein Forum zum Thema «Strategien und Massnahmen zur nachhaltigen Lenkung des Tourismusverkehrs» beziehungsweise «Reduktion der durch Tourismusverkehr bedingten Belastung» statt. Es hat sich gezeigt, dass sowohl der Kanton als auch die Tourismusgemeinden bereits verschiedene Massnahmen zur verträglichen Gestaltung des Tourismusverkehrs unternehmen. Hier einige Beispiele (nicht abschliessend):

- TBA GR: Verkehrsmanagement im Aufbau
- AEV GR: stetige Verbesserung des öffentlichen Verkehrs insbesondere in der Hauptsaison, regionale ÖV-Gästekarten, Digitalisierung
- Gemeinde Flims: stetige Verbesserung des öffentlichen Verkehrs insbesondere in der Hauptsaison, Prüfen und allenfalls Umsetzen On-Demand Angebote zu Randzeiten und Zwischensaisonzeiten, Prüfung Bikesharing Angebot, Mögliches Bonusprogramm "Mobilität vor Ort", Überprüfung und allenfalls Anpassung der Parkgebühren
- Arosa Tourismus: Arosa All Inclusive Arosa Card, Zusammenarbeit von Gemeinde Arosa, Arosa Tourismus und den Arosa Bergbahnen und diversen Leistungsträgern, Partnerschaft mit Chur Tourismus, Vorzüge des ÖV weiter stetig nach Aussen transportieren, Barrierefreiheit aktiv fördern und Zugang für ALLE schaffen,
- Gemeinde Churwalden: Skiabo inkl. ÖV, Parkleitsystem, Mietservice vorhanden, Ausbau von Lockers-Angebot

Am Forum wurden verschiedene Fragen diskutiert:

- Welche (weiteren) Angebote braucht es, damit die Besuchenden auf die Bequemlichkeit des eigenen Fahrzeugs verzichten und stattdessen den ÖV nutzen?
- Wie können Gäste vor ihrer Anreise besser auf die vorhandenen Angebote aufmerksam gemacht werden?

- Welche (weiteren) Regulierungen in Bezug auf die Parkierung sind in den Tourismusgemeinden zukünftig denkbar um a) Spitzen zu brechen und b) die MIV-Belastung zu reduzieren?

Aus den Diskussionen hat sich ergeben, dass eine verstärkte Zusammenarbeit mit den verschiedenen Involvierten im Tourismus (-verkehr) sinnvoll und erwünscht ist, um entsprechend auf die Entwicklung des Tourismusverkehrs reagieren zu können. Einerseits sollen Ideen zur nachhaltigeren Lenkung des Tourismusverkehrs ausgetauscht werden und andererseits auch Massnahmen Tourismusort-übergreifend entwickelt werden (z.B. Gästekarte).

Inhalte

Eine jährlich stattfindende Diskussionsrunde soll als Diskussionsgefäss zwischen Tourismusorganisationen, Transportunternehmen, betroffenen Gemeinden und Dienststellen eingeführt werden. Ziel der Diskussionsrunde ist eine bessere Abstimmung und Einflussmöglichkeit im Tourismusverkehr.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Mit dieser Massnahme soll in den Tourismusschwerpunktgebieten ein Erfahrungsaustausch gefördert und dadurch das Handling mit dem Tourismusverkehr optimiert werden.

Teilstrategie

S3: Kompakte Weiterentwicklung der Ortschaften fördern, L1: Naherholungsgebiete weiterentwickeln, GV1: Verkehr auf dem übergeordneten Strassennetz kanalisieren, GV2: Verlässlichkeit Reisezeit MIV und strassengebundener ÖV erhöhen, Verkehrsfluss auf den Hauptachsen sicherstellen, GV4: Parkierung überkommunal abstimmen, ÖV1: S-Bahn als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs stärken, ÖV2: Bus als zuverlässige und leistungsfähige Ergänzung ausbauen und auf treibhausgasfreie Energieträger umstellen, ÖV3: Verkehrsdrehscheibe stärken und Intermodalität fördern, FVV4: Siedlungsnahes Erholungsgebiet an das regionale Velonetz anbinden

Handlungsbedarf

S – Siedlungsqualität, L – Erholung und Schutzinteressen, GV – Modalsplit, GV – Strategisches Netz und MIV-Lenkung, GV – Siedlungsverträglichkeit MIV, GV – Strassengebundener ÖV (Bus), GV – Verkehrssicherheit, ÖV – Regionales Bahn- und Busangebot, ÖV – Intermodalität, FVV – Kombinierte Mobilität

Bezug/Abgrenzung zu weiteren Massnahmen

- Mit den planerischen Massnahmen «GV5.2 Parkraummanagement Tourismus», «GV5.3 Mobilitätsmanagement Tourismus» und «GV5.5 Diskussionsrund Tourismusverkehr» soll der aktive Austausch zwischen touristischen Schwerpunkträumen gestärkt und besser auf komplexe Verkehrssituationen im Bereich Tourismus reagiert werden können. Daraus können wiederum neue AP-Massnahmen resultieren. Die genannten Massnahmen tragen zur Erreichung der Zielsetzungen der planerischen Massnahme «GV5.1 Verkehrsmanagement» bei.

Planungsstand und Umsetzung

Aktueller Planungsstand, weitere Planungsschritte	Zeitplanung
Definition Teilnehmende und Initialisierung	2025
Durchführung Diskussionsrunde	2026ff

GV5.6 Kampagnen zur Förderung ÖV, Fuss- und Veloverkehr

Priorität AP 5G

AvE (2028-2032)

BvE (2032-2036)

Neue Massnahme AP 5G

Massnahmenart

Eigenleistung Verkehr

Federführung

Kanton (AEV und TBA)

Beteiligte

Gemeinden, Schulen, Amt für Volksschule und Sport, Gesundheitsamt, Pro Velo GR

Beschreibung



Abbildung: Mooinz Pro Velo Graubünden (TBA GR)

Ausgangslage

Die Agglomeration Chur verfügt über einen gut ausgebauten öffentlichen Verkehr und die Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr werden immer besser:

- Im ÖV wird das Fahrplanangebot laufend optimiert. Es gibt verschiedene attraktive Angebote, wie beispielsweise das Bündner Generalabonnement BÜGA, Snow'n'Rail sowie den Tarifverbund Transreno, welcher attraktive Tarife und freie Nutzung aller Transportunternehmungen zwischen Landquart und Rhäzüns bietet. Die Vermarktung erfolgt unter dem gemeinsamen Dach "invia" aller Bündner Transportunternehmungen und Tarifverbünde.
- Innerhalb und zwischen den Siedlungen steht ein dichtes Netz an Fusswegverbindungen für den Alltags- und Freizeitverkehr zur Verfügung. Der Fuss- und Veloverkehr weist insbesondere im Talboden und entlang den Hangfüssen der Agglomeration Chur ein grosses Potenzial auf, welches heute noch nicht optimal genutzt wird. Mit diversen Angeboten wird die Netznutzung unterstützt: Bikesharing «Mooinz» in Chur, E-Cargo-Sharingvelo in Landquart, Cargovelo-Miete in Chur etc. Die verbesserten Infrastrukturen und Angebote sind aktuell in der Bevölkerung und bei den Besuchenden noch zu wenig bekannt.
- Ein erster allgemeiner Ansatz, der Bevölkerung Graubündens die Vorzüge des Velos als Alltagsverkehrsmittel ins Bewusstsein zu rufen, ist die seit 2017 jährlich lancierte Plakatkampagne mit dem Slogan "Nimm aifach ds Velo!". Die Kampagne läuft jeweils im Frühling in der Agglomeration Chur, wo das grösste Potenzial für den Pendlerverkehr ohne Motorfahrzeuge liegt. Entstanden ist die Aktion im Rahmen des kantonalen Massnahmenplans Lufthygiene.

Inhalte

Die Bewohner/innen, Schüler/innen, Beschäftigten und Tourist/innen sowie die Unternehmen sollen durch den Kanton und die Gemeinden über die Benutzung und das Angebot von öV und Fuss- und Veloverkehr stärker informiert werden. Folgende Möglichkeiten werden dazu geprüft:

- Vernetzte kantonale (Werbe-)Kampagne im öffentlichen Raum, um das Angebot und die Vorzüge des ÖV aufzuzeigen.

- Im Bereich Veloverkehr ist, ergänzend zur jährlichen Plakatkampagne, eine grössere Velokampagne mit verschiedenen Stakeholdern zur Steigerung der Velonutzung im Alltag vorgesehen. Mögliche Themenfelder sind Gesundheit, Umweltschutz, Spass, Wirtschaftlichkeit und Sicherheit. Letzteres ist von zentraler Bedeutung, denn nur sichere Mobilitätsformen werden genutzt.
- Aktivierungsmassnahmen wie verbilligte Halbtax-Abos für NeukundInnen, Schnupper-Tageskarten, verbilligte Gemeindetageskarten, um die Hemmschwelle zur Nutzung des ÖV zu senken
- Einzelkampagnen von Kanton und Gemeinden mit Fokus auf verschiedene Zielgruppen: Bike to School, Bike to Work, Velobörse, Velokurse, Pedi-/ Velobus, Werbekampagne BÜGA, Gästekarte etc.
- Gemeindeübergreifende Kampagnen in Zusammenarbeit mit «Schulnetz21», «Pro Velo Graubünden» oder weiteren Akteuren werden geprüft.

Der Kanton erarbeitet dazu ein Sensibilisierungskonzept, in welchem dargelegt wird, welche Bausteine die kantonalen Kampagnen enthalten und welche Kommunikationsart und -medium genutzt werden sollen. Darin wird auch aufgezeigt, welche Möglichkeiten in Ergänzung zu den kantonalen Anstrengungen auf kommunaler Ebene angeboten/umgesetzt werden können. Ein separates Konzept für den ÖV (AEV) und eines für den FVV-Verkehr (TBA) ist denkbar. Schnittstellen und Synergien zwischen ÖV und Fuss- und Veloverkehr werden dabei beachtet.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Durch die Sensibilisierung der Bewohner/innen, Schüler/innen, Beschäftigten und Tourist/innen sowie die Unternehmen wird die Veränderung des Modalsplits zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs unterstützt.

Teilstrategie

ÖV1: S-Bahn als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs stärken, ÖV2: Bus als zuverlässige und leistungsfähige Ergänzung ausbauen und auf treibhausgasfreie Energieträger umstellen, ÖV3: Verkehrsdrehscheibe stärken und Intermodalität fördern, FVV1: Fussverkehr stärken, FVV3: Urbanes Netz für Veloverkehr optimieren

Handlungsbedarf

GV – Modal-Split, GV – Strategisches Netz und MIV-Lenkung, GV – Siedlungsverträglichkeit MIV, GV – Strassengebundener ÖV (Bus), GV – Verkehrssicherheit, ÖV – Regionales Bahn- und Busangebot, ÖV – Intermodalität, FVV – Regionales Velonetz, FVV – Alltagsveloverkehrsrouten, FVV – Urbanes / Suburbanes Fuss- und Velonetz, FVV – Kombinierte Mobilität

Bezug/Abgrenzung zu weiteren Massnahmen

Keine direkten inhaltlich-räumlichen Beziehungen zu anderen infrastrukturellen Massnahmen.

Planungsstand und Umsetzung

Aktueller Planungsstand, weitere Planungsschritte

Zeitplanung

Sensibilisierungskonzept	2025-26
Durchführung kantonale Kampagnen	2026ff
Adaption und Durchführung kommunale Kampagnen	2028ff

GV5.7 Einbahnregime Welschdörfli, Stadt Chur

Priorität AP 5G

- A (2028-2032)
- B (2032-2036)

Priorität, ARE-Code AP 4G

B
3901.4.019; Weiterentwicklung

Massnahmenart

Einzelmassnahme Verkehr

Massnahmenkategorie

Verkehrsmanagement; Achse

Federführung

Stadt Chur (TBD)

Beteiligte

Kanton (TBA, AEV)

Beschreibung

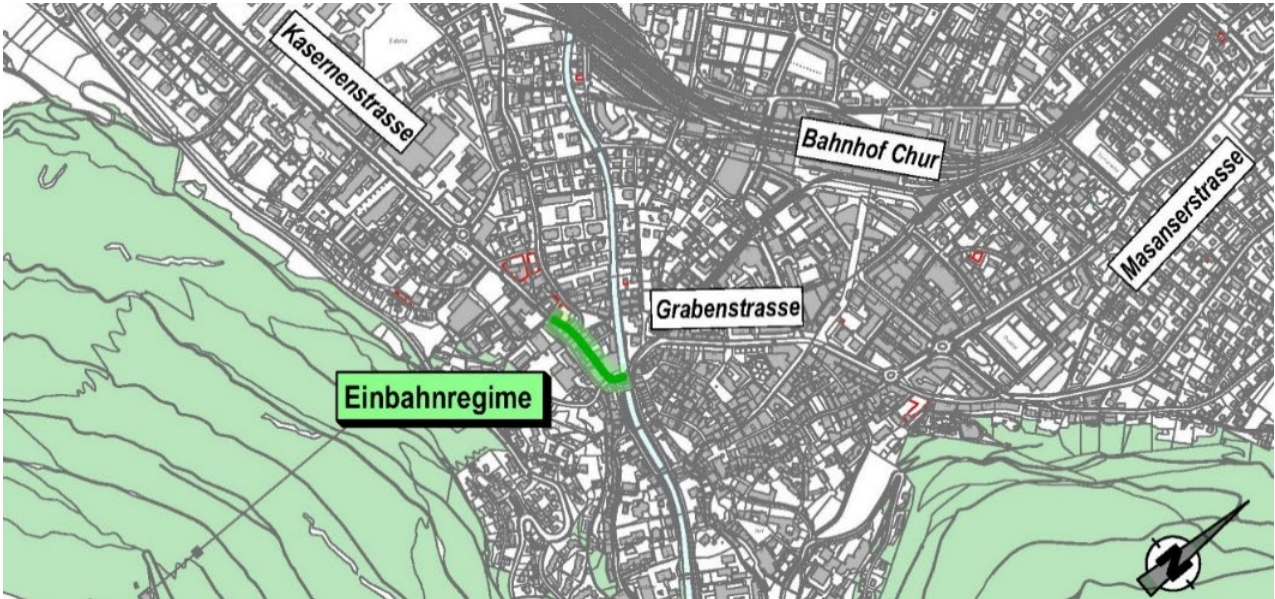


Abbildung: Einbahnregime Welschdörfli (Quelle: Tiefbau Stadt Chur)

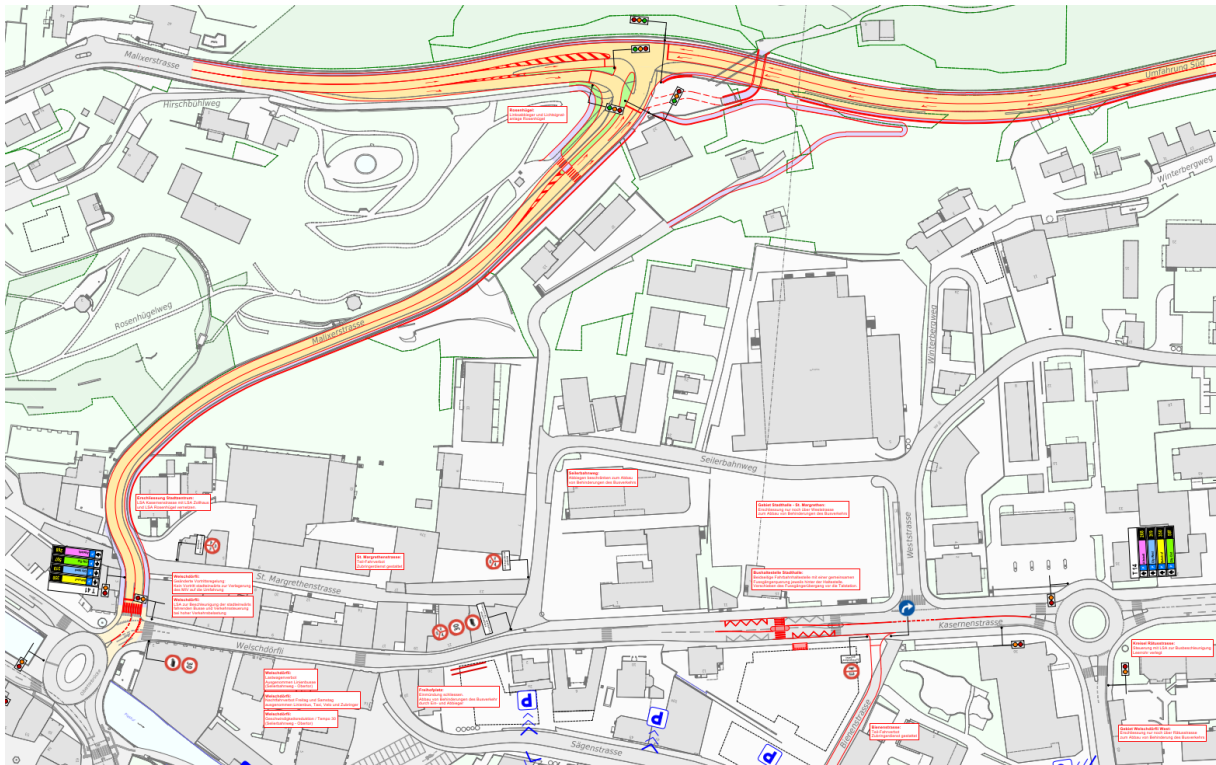


Abbildung: Übersichtsplan Einbahnregime Kasernenstrasse / Welschdörfli / Malixerstrasse (Quelle: Tiefbau Stadt Chur, 2024)

Entwicklung seit der vorherigen Generation: Die Massnahme MIV 4.1 (H3a Julierstrasse: Anschluss Rosenhügel) wird voraussichtlich im Jahr 2027 abgeschlossen sein. Entsprechend kann diese B-Massnahme aus dem AP 4G im Rahmen des AP 5G als A-Massnahme umgesetzt werden.

Ausgangslage

Der Strassenabschnitt Welschdörfli ist eine stark befahrene Hauptverkehrsstrasse (Kantonsstrasse) im Ortskern von Chur westlich des Kreisels beim Obertor. Durch diesen Engpass beim Welschdörfli werden zentrumsnahe Siedlungspotenziale (Misch- und Wohnnutzungen) sowie Teile der Altstadt (ISOS) stark belastet. Zudem führt er zu starken Behinderungen des ÖV. Aufgrund des geringen Abstands der Fassaden ist die Strasse schmal und verläuft daher ohne Velostreifen und mit sehr schmalen Trottoirs.

Inhalte

In Zusammenhang mit dem Linksabbieger Rosenhügel (vgl. Massnahme MIV4.1, AP 4G) ist anschliessend die Einführung eines Einbahnregimes in Fahrtrichtung stadtauswärts vorgesehen. Dadurch wird die Verkehrssituation im Welschdörfli, auf einer Länge von rund 180 m, verbessert, die Kasernenstrasse entlastet und die Lärmbelastung verringert. Es sind Lichtsignalanlagen für die Pforte auf Höhe Weststrasse, für die Priorisierung des ÖV am Obertor / Malixerstrasse und bei den Kreiseln an der Kasernenstrasse vorgesehen. Weiter ist eine Verkehrssteuerung für die Entlastung Malixerstrasse geplant, sowie grossräumige Vorsignalisationen betreffend Umfahrung Welschdörfli. Zudem sind grossräumige Signalisationen zur Orientierungshilfe und als Leitsystem vorgesehen.

Die Umsetzung des Vorhabens ist erst nach der Umsetzung der Massnahme MIV 4.1 (H3a Julierstrasse: Anschluss Rosenhügel) möglich. Voraussichtlich ist die Massnahme MIV 4.1 im Jahr 2027 abgeschlossen.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Der Strassenraum und die Verkehrsabwicklung an der Kasernenstrasse sind optimiert. Der gesamte Strassenverkehr kann, auch aufgrund der verringerten Lärmbelastung, siedlungsverträglicher abgewickelt werden. Die Verkehrssicherheit ist als Folge des Wechsels zu einem Einbahnregime insbesondere in der schmalen Kasernenstrasse erhöht. Die Massnahmen zur Priorisierung des ÖV tragen zu einem leistungsstarken ÖV in der Stadt Chur bei.

Teilstrategie

GV2: Verlässlichkeit Reisezeit MIV und strassengebundener ÖV erhöhen, Verkehrsfluss auf den Hauptachsen sicherstellen, GV3: Strassenverkehr siedlungsverträglich abwickeln, GV5: Verkehrssicherheit spezifisch und als Querschnittsthema berücksichtigen, ÖV2: Bus als zuverlässige und leistungsfähige Ergänzung ausbauen und auf treibhausgasfreie Energieträger umstellen

Handlungsbedarf

GV – Modalsplit, GV – Siedlungsverträglichkeit, GV – Strat. Netz, MIV-Lenkung, GV – Strassengeb. ÖV, ÖV – Regionales Bahn- und Busangebot, GV – Verkehrssicherheit

Nutzen/Wirkung

- WK 1.3 Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems: Der ÖV wird durch Priorisierungsmassnahmen gefördert
- WK 1.4 Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung: Die Verkehrssituation im Gebiet wird verbessert und einzelne Strassenabschnitte entlastet, auch in Bezug auf Lärmemissionen

Bezug zu weiteren Planungen

- Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen**
- MIV4.1 H3a Julierstrasse: Anschluss Rosenhügel, Stadt Chur (AP 4G): Diese Massnahme ist Voraussetzung, dass das Einbahnregime umgesetzt werden kann.
 - Die Massnahme «GV5.12-9 BGK Grabenstrasse Abschnitt Obertor bis Untertor, Stadt Chur» schliesst direkt an die Massnahme «GV5.7 Einbahnregime Welschdörfli, Stadt Chur» an.

Bezug zu kantonalen und regionalen Richtplänen	Richtplanrelevant	Aktueller Stand:	KRIP	RRIP
(Konflikte mit USG siehe Umweltverträglichkeit)	<input type="checkbox"/> Ja →	<input type="checkbox"/> KRIP	Kein Koordinationsstand	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/> RRIP	Ausgangslage	<input type="checkbox"/>
	<input checked="" type="checkbox"/> Nein		Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/>
			Festsetzung	<input type="checkbox"/>

Umweltverträglichkeit Das Projekt liegt in der Bauzone und kann im Rahmen eines normalen Baugesuchs abgewickelt werden. UVP ist keine notwendig.

Planungsstand und Finanzierung

- Planungsstand** (Referenzdokumente siehe Dokumente)
- 1 Begründung: Anforderungen gemäss RPAV erfüllt.
 - 2
 - 3

Planungsschritte	Zeitplanung
Studie / Machbarkeitsnachweis	2023
Vorprojekt	2025

Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte	Zeitplanung
	<input checked="" type="checkbox"/> Projektierung	2026
	<input checked="" type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	2027
	<input type="checkbox"/> Finanzierung	2027
	Voraussichtlicher Baubeginn	2028 / 2029
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	2029

Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Kanton	Gemeinde	Dritte
Total 2'500'000.-	500'000.-	2'000'000.-	-

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

Quantitative Angaben

Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf Achse bzw. Zufahrten auf Knoten (ohne Massnahme): 16'000

Aktuelle ÖV-Frequenz in der Morgenspitzenstunde (7:00-8:00; ohne Massnahme): 16

Aktuelle ÖV-Frequenz während des ganzen Tages: 190

Anzahl betroffener Knoten: 4

Die Abgabe der Geodaten erfolgt gemäss RPAV.

Dokumente

Liste der in elektronischer Form mitgelieferten Dokumente (Vor-Projekt, Vorstudie, Machbarkeitsstudie, Umweltverträglichkeitsbericht usw.), Zitierungs-Bsp.:

- Machbarkeitsstudie Plan Stadt Chur, Tiefbaudienste, November 2024
- Simulation mit Linksabbieger Rosenhügel

GV5.8 Umgestaltung Reichsgasse, Karlihof und Hof-Platz, Stadt Chur

Priorität AP 5G

- A (2028-2032)
- B (2032-2036)

Priorität, ARE-Code AP 4G

C
3901.4.023; Weiterentwicklung

Massnahmenart

Einzelmassnahme Verkehr

Massnahmenkategorie

Platzgestaltung; Fläche

Federführung

Stadt Chur (TBD)

Beteiligte

-

Beschreibung



Abbildung: Reichsgasse und Karlihofplatz (Quelle: Stadt Chur)



Abbildung: Hof (Quelle: Stadt Chur)

Entwicklung seit der vorherigen Generation: Die Dimensionierung und signalisierte Höchstgeschwindigkeit auf Sammel- und Quartierstrassen (Quartierschliessung) wurde im Rahmen der Unterhaltsplanung überprüft. Daraus haben sich konkrete Umgestaltungsprojekte ergeben: Umgestaltung Reichsgasse, Karlihof und Hof-Platz. Entsprechend wurden die Inhalte der Massnahme GV4.10 Optimierung Quartier- und Nebenstrassen präzisiert.

Ausgangslage

Dimensionierung der Sammelstrassen (Quartierschliessung): Die Sammelstrassen (Neben- und Quartierstrassen) in der Stadt Chur weisen teilweise sehr grosszügige, verkehrsorientierte Strassenquerschnitte auf. Diese werden im Rahmen der Unterhaltsplanung geprüft und abgestimmt auf die übergeordneten Planungsgrundlagen und einschlägigen Normen redimensioniert.

Geschwindigkeit auf Sammelstrassen (Quartierschliessung): Auf den meisten Sammelstrassen (Neben- und Quartierstrassen) der Stadt Chur gilt heute eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. In der Regel werden jedoch bei entsprechender Dimensionierung tiefere Geschwindigkeiten gefahren. Insbesondere im Rheinquartier zwischen Bahnhof und Ringstrasse besteht Potenzial, die Sammelstrassen zukünftig mit Tempo 30 zu signalisieren. Dadurch kann die Kanalisierung des Verkehrs auf den Hauptverkehrsstrassen gestärkt und Schleichverkehr durch die Quartiere bei städtischen Stausituationen vermeiden werden. Zudem kann damit der siedlungsorientierte Quartiercharakter dieser Gebiete gestärkt werden. Ziel ist, dass ab 2025 / 2026 schrittweise die 30 Zone in den Neben- und Quartierstrassen eingeführt werden kann.

Quartierzentren: Die heutigen Bereiche um die Quartierzentren der Stadt Chur sind verkehrsorientiert geprägt, entsprechend ist die Zentrumsfunktion oft nur schwer ablesbar. Um die Aufenthaltsqualität zu steigern, sollen im Rahmen der Investitions- und Unterhaltsplanung Massnahmen getroffen werden, um den siedlungsorientierten Charakter zu stärken.

Inhalte

Diese Massnahme besteht aus zwei Teilmassnahmen: Reichsgasse und Karlihof sowie Hof-Platz.

Teilmassnahme 1: Die Reichsgasse und den angrenzenden Karlihof werden neugestaltet (1'400m2 und 760m2). Die Reichsgasse wird als Begegnungszone ausgestaltet. Die Kosten für die Neugestaltung der Reichsgasse und des Karlihofs belaufen sich rund CHF 2'600'000.-. Die Reichsgasse wird ab Kreisel Untertor neu eine Begegnungszone werden. Mit dieser Umsetzung ist somit die gesamte Altstadtbereich eine Begegnungszone, sprich von Obertor bis zur Reichsgasse hin. Beim Karlihof werden sämtliche Parkplätze und das Trottoir aufgehoben. Der gesamte Platz wird neu eine Ebene sein (ohne Höhendifferenzen).

Teilmassnahme 2: Der Hof-Platz ist umgeben von historischen, schönen Gebäuden und wird heute nur als Parkplatz genutzt. Es ist geplant, diesem historischen Platz ein neues Leben zu geben und ihn für die Bevölkerung in einen neuen Begegnungsort umzuwandeln. Die Kosten für die Umgestaltung des Hofes (2'000m2) belaufen sich auf rund CHF 2'400'000.-.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Die Stadt Chur weist ein attraktives Ortsbild auf und die Lebensqualität ist erhöht. Die durch die Siedlungsgebiete führenden Hauptstrassen und Plätze sind für alle Verkehrsteilnehmenden und die Anwohner/innen attraktiv und sicher gestaltet. Die an die aufgewerteten Strassenräume angrenzenden öffentlichen Räume sind belebt. Die Verkehrsabwicklung ist siedlungsverträglich gestaltet und die Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr bewirken eine Veränderung des Modalsplits zugunsten des LV.

Teilstrategie

S6: Funktionen und Lebendigkeit von Orts- und Quartierzentren stärken, GV3: Strassenverkehr siedlungsverträglich abwickeln, GV5: Verkehrssicherheit spezifisch und als Querschnittsthema berücksichtigen, FVV1: Fussverkehr stärken, FVV5: Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr und Schulwegsicherheit erhöhen

Handlungsbedarf

S – Siedlungsqualität, L – Erholung und Schutzinteresse, GV – Modalsplit, GV – Strategisches Netz und MIV-Lenkung, GV – Siedlungsverträglichkeit, GV – Verkehrssicherheit, FVV – Urbanes / Suburbanes Fuss- und Velonetz

Nutzen/Wirkung

- WK 1.1 Verbesserung des Gesamtverkehrssystems: Konflikte zwischen dem MIV und dem FVV werden aufgrund der Umgestaltung mehrheitlich reduziert
- WK 1.2 Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage: Die Massnahme führt zum Anreiz den Raum als Fussgänger zu passieren oder per ÖV anzureisen und sorgt für eine Erhöhung der Intermodalität
- WK 1.4 Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung: Die MIV-Belastung wird durch die Umgestaltung und Auflösung der Parkplätze erheblich reduziert. Die Qualität für den FVV sowie die Strassenraumqualität im Allgemeinen gewinnt
- WK 1.5 Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr: Die Gegebenheiten für den FVV werden durch die Umgestaltung erhöht
- WK 2.2 Aufwertung der öffentlichen Freiräume im Siedlungsgebiet: die historischen Situationen am Ort sowie deren Freiräume werden verbessert und akzentuiert
- WK 3.1 Erhöhung objektive und subjektive Verkehrssicherheit: Aufgrund der Begegnungszone und weiterer Umgestaltungsmassnahmen erhöht sich die Verkehrssicherheit erheblich
- WK 4.1 Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie von Lärmemissionen: Lärmige Situationen und hohe Treibhausgasemissionen durch den MIV werden reduziert

Bezug zu weiteren Planungen

Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen — Keine direkten inhaltlich-räumlichen Beziehungen zu anderen infrastrukturellen Massnahmen.

Bezug zu kantonalen und regionalen Richtplänen	Richtplanrelevant	Aktueller Stand:	KRIP	RRIP
(Konflikte mit USG siehe Umweltverträglichkeit)	<input type="checkbox"/> Ja →	Kein Koordinationsstand	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> RRIP	Ausgangslage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input checked="" type="checkbox"/> Nein	Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Festsetzung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
-------------	--------------------------	--------------------------

Umweltverträglichkeit Die Neugestaltung der Reichgasse, Karlihof und Hof befindet sich in der Bauzone und kann mit einem normalen Baugesuch abgewickelt werden.

Planungsstand und Finanzierung

Planungsstand 1 Begründung: Anforderungen gemäss RPAV erfüllt.
 (Referenzdokumente siehe Dokumente) 2
 3

Planungsschritte	Zeitplanung
Vorstudie	2021
Vorprojekt	2025

Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte	Zeitplanung
	<input checked="" type="checkbox"/> Projektierung	2026
	<input checked="" type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	2027
	<input checked="" type="checkbox"/> Finanzierung	2027
	Voraussichtlicher Baubeginn	2028
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	2030

Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Kanton	Gemeinde	Dritte
Total 5'000'000.-	-	5'000'000.-	-

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

Quantitative Angaben Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf Achse bzw. Zufahrten auf Knoten (ohne Massnahme): 16'000
 Quadratmeter Umsetzungsbereich: 4'160 m2
Die Abgabe der Geodaten erfolgt gemäss RPAV.

Dokumente Folgende Dokumente können auf Nachfrage in elektronischer Form mitgeliefert werden:
 — BGK Reichgasse Chur, 22. September 2020, Teamverkehr Zug AG und Zwahlen + Zwahlen AG
 — Vorstudie, 01.02.2021, Teamverkehr Zug AG

GV5.9 Parkierungsmanagement, Stadt Chur

Priorität AP 5G

- A (2028-2032)
- B (2032-2036)

Priorität, ARE-Code AP 4G

B
3901.4.017; Weiterentwicklung

Massnahmenart

Einzelmassnahme Verkehr

Massnahmenkategorie

Verkehrsmanagement; Fläche

Federführung

Stadt Chur (TBD)

Beteiligte

Dritte (private Parkhauseigentümer)

Beschreibung

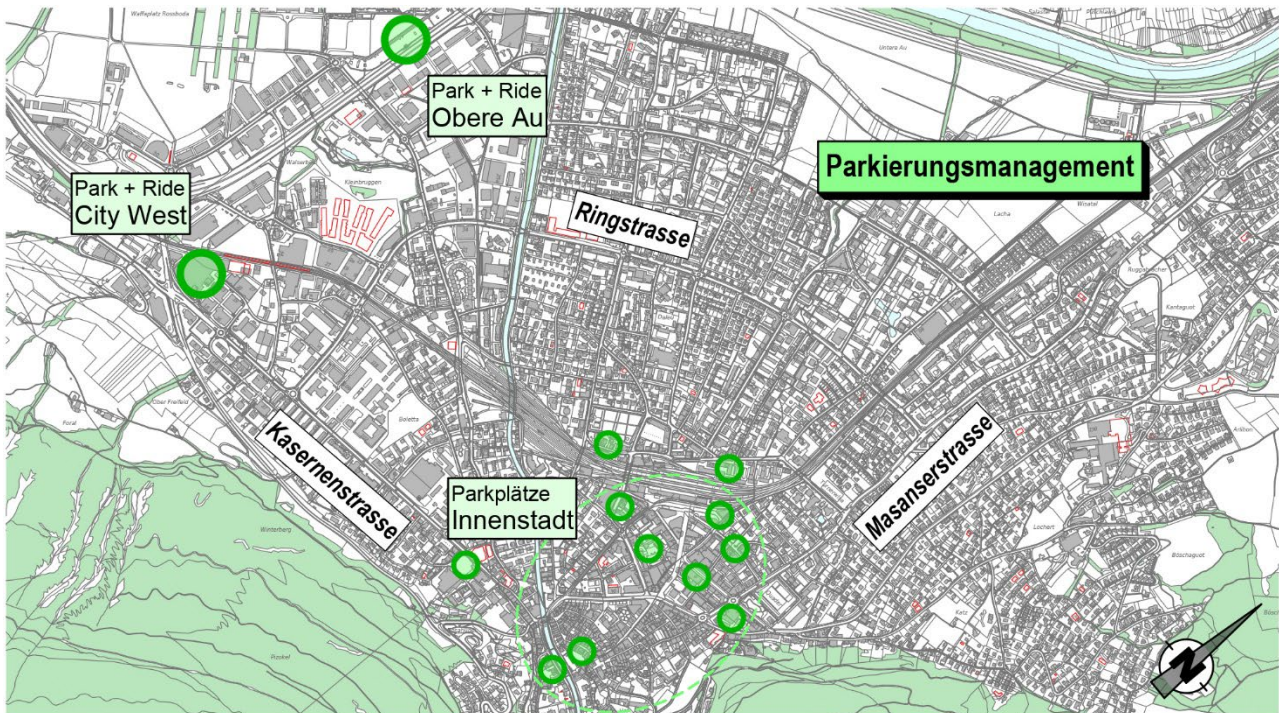


Abbildung: Parkierungsmanagement, Stadt Chur (Quelle: Tiefbau Stadt Chur)

Entwicklung seit der vorherigen Generation: Die Massnahme des AP 1G (Massnahme 14 Parkleitsystem Innenstadt Chur; ARE-Code 3901.002) deckt den Perimeter der Innenstadt gemäss obiger Grafik ab. Mit der Massnahme GV5.7 Parkierungsmanagement wird der Perimeter des Leitsystems aufgrund der vorgesehenen Entwicklung auf den gesamten Stadtperimeter ausgeweitet und gemeinsam mit dem Parkleitsystem der Innenstadt umgesetzt. Es wurde entschieden ein Vorprojekt über die gesamte Stadt Chur auszulösen, gegliedert mit einem Blick auf die Innenstadt (AP 1G) und mit übergeordnetem Blick über das ganze Stadtgebiet (AP 5G). Durch diese Gliederung kann das Projekt den jeweiligen Massnahmen AP 1G oder AP 5G zugeordnet und umgesetzt werden. Die Massnahme Parkierungsmanagement, Stadt Chur wurde bereits im AP 4G als B-Massnahme eingegeben und ist im AP 5G nun im A-Horizont.

Ausgangslage

Aufgrund der Entwicklung der Stadt wurde das Parkleitsystem, welches im Agglomerationsprogramm 1. Generation beantragt und mit dem Gesamtpaket genehmigt wurde, noch nicht umgesetzt. Die wichtigsten Parkierungsanlagen für Kunden und Besucher der Stadt Chur sind am Rande der Innenstadt verteilt. Weil die einzelnen Parkhäuser heute mehrheitlich lediglich über eine „Frei – Besetzt“ Anzeige bei der Parkhauseinfahrt verfügen, resultiert bei grosser Nachfrage nach Parkplätzen regelmässig ein gewisser Parksuchverkehr in der Innenstadt.

Inhalte

Mit einem die ganze Innenstadt und Umgebung abdeckenden dynamischen Parkleitsystem sollen die über die Haupteinfallsachsen einfahrenden ortskundigen und ortsfremden Autofahrer auf möglichst direktem Weg nach den noch freien Parkplätzen aufweisenden Parkhäusern in Zielnähe geführt werden.

Bei einer Beurteilung der Wirksamkeit eines dynamischen Parkleitsystems für die Innenstadt von Chur sind folgende Aspekte von besonderer Bedeutung: Stausituation im Strassenverkehr; Lärm- und Luftbelastung durch den Strassenverkehr. Nach Inbetriebnahme des Parkleitsystems kann mit einer Reduktion von Parksuchverkehr in der Innenstadt insbesondere während den Zeiten mit grosser Verkehrsnachfrage gerechnet werden.

Planungsschritte		Zeitplanung		
Ausarbeitung Vorprojekt		2024		
Bauprojekt		2025		
Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte	Zeitplanung		
	<input checked="" type="checkbox"/> Projektierung	2025-2026		
	<input checked="" type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	2027		
	<input checked="" type="checkbox"/> Finanzierung	2028		
	Voraussichtlicher Baubeginn	2029		
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	2030		
Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MwSt.)	Kanton	Gemeinde	Dritte	
1'000'000.-	-	1'000'000.-	Zusätzliche Kosten innerhalb Parkhäuser	

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

Quantitative Angaben	Anzahl betroffener Knoten: 11 <i>Die Abgabe der Geodaten erfolgt gemäss RPAV.</i>
Dokumente	— Vorprojekt Parkierungsmanagement, Stadt Chur, Herbst 2024, Ingenieurbüro Emch und Berger, Chur

die Redimensionierung der Fahrbahn den Fussgängern zugute. Weiter entstehen Grünflächen für eine klimaangepasste und hochwertige Strassenraumgestaltung. Diese sind naturnah sowie biodiversitätsfördernd zu planen/gestalten. Zudem wird die Bushaltestelle Schulhaus Ried behindertengerecht ausgebaut und in die Umgestaltung miteinbezogen.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Durch die Massnahme ist der Knoten Sägenstrasse/Schulstrasse entlastet und der MIV wird auf den dafür vorgesehenen Strassen gebündelt. Der verbleibende Verkehr wird im Perimeter siedlungsverträglich und an die sensiblen Nutzungen angepasst abgewickelt. Die Verkehrssicherheit ist insbesondere für den LV erhöht.

Teilstrategie

GV3: Strassenverkehr siedlungsverträglich abwickeln, GV5: Verkehrssicherheit spezifisch und als Querschnittsthema berücksichtigen, FVV1: Fussverkehr stärken, FVV5: Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr erhöhen

Handlungsbedarf

S – Siedlungsqualität, GV – Modalsplit, GV – Verkehrssicherheit, FVV – Urbanes / Suburbanes Fuss- und Velonetz, FVV – Kombinierte Mobilität

Nutzen/Wirkung

- WK 1.4 Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung: Strassenraum wird an Entlastung sensibler Nutzungen angepasst
- WK 1.5 Verbesserung im Langsamverkehr: Optimierungen für den Langsamverkehr u.a. durch eine schmalere Strasse und somit neu gewonnen Fläche für den Fussverkehr
- WK 3.1 Erhöhung objektive und subjektive Verkehrssicherheit: Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere für den LV, u.a. durch eine Temporeduktion, eine Mittelinsel und einen Mehrzweckstreifen

Bezug zu weiteren Planungen

Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen — GV5.12-7 BGK Schulstrasse Nord: Die Umsetzung der Massnahme «GV5.10 Umgestaltung Knoten Sägestrasse/Schulstrasse» erfolgt in Abstimmung mit der Aufwertung Schulstrasse Nord. Räumlich grenzen die beiden Massnahmen aber nicht aneinander an. MIV5.2 Industriestrasse inkl. Knoten Freihofstrasse/Kantonsstrasse, Landquart: Die Umsetzung der Massnahme «GV5.10 Umgestaltung Knoten Sägestrasse/Schulstrasse, Landquart» bedingt die Umsetzung der Massnahme MIV5.2

Bezug zu kantonalen und regionalen Richtplänen	Richtplanrelevant	Aktueller Stand:	KRIP	RRIP
(Konflikte mit USG siehe Umweltverträglichkeit)	<input type="checkbox"/> Ja →	<input type="checkbox"/> KRIP	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/> RRIP	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input checked="" type="checkbox"/> Nein	Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Festsetzung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Umweltverträglichkeit Keine Bundes- oder Kantonsinventare betroffen.

Planungsstand und Finanzierung

Planungsstand 1 Begründung: Anforderungen gemäss RPAV erfüllt.
 (Referenzdokumente siehe Dokumente) 2
 3

Planungsschritte	Zeitplanung
Vorprojekt	2026
Bauprojekt	2027/2028

Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte	Zeitplanung
	<input checked="" type="checkbox"/> Projektierung	2027/2028
	<input checked="" type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	2029
	<input checked="" type="checkbox"/> Finanzierung	2030
	Voraussichtlicher Baubeginn	2031

Voraussichtliche Inbetriebnahme			2032
Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Kanton	Gemeinde	Dritte
984'000.-	40'000.-	944'000.-	-

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

Quantitative Angaben	<p>Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf Achse bzw. Zufahrten auf Knoten (ohne Massnahme): 5'200</p> <p><i>Die Abgabe der Geodaten erfolgt gemäss RPAV.</i></p>
Dokumente	<p>Folgende Dokumente können auf Nachfrage in elektronischer Form mitgeliefert werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Planungsbericht Knoten Sägenstrasse/Schulstrasse, Gemeinde Landquart, Dezember 2020, R+K Büro für Raumplanung

GV5.11 BGK Ring- und Kasernenstrasse, Stadt Chur

Priorität AP 5G

- A (2028-2032)
- B (2032-2036)

Priorität, ARE-Code AP 4G

B
3901.4.020; Weiterentwicklung

Massnahmenart

Einzelmassnahme Verkehr

Massnahmenkategorie

Aufwertung / Sicherheit Strassenraum;
Strassenabschnitt

Federführung

Stadt Chur (TBD)

Beteiligte

Kanton (TBA)

Beschreibung

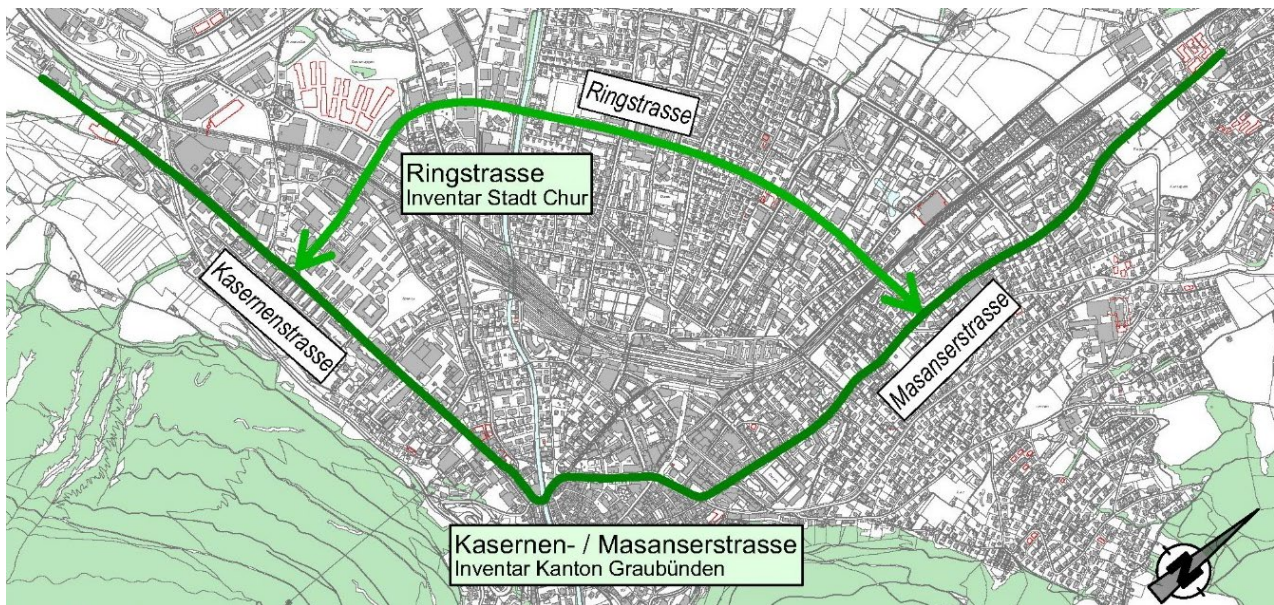


Abbildung: BGK Ring- und Kasernenstrasse (Quelle: Tiefbau Stadt Chur)

Entwicklung seit der vorherigen Generation: Die Massnahme ist textlich differenzierter beschrieben (MIV-Lenkung/Dosierung Ringstrasse, ÖV-Priorisierung Kasernenstrasse).

Ausgangslage

Die Masanserstrasse, Grabenstrasse und Kasernenstrasse sind im Inventar des Kantons Graubünden und die Ringstrasse ist im Inventar der Stadt Chur. Die Grabenstrasse, welche durch das Zentrum der Stadt führt, soll mit der Ringstrasse abgetauscht werden. Mit dem Abtausch der Grabenstrasse mit der Ringstrasse kann die Grabenstrasse nutzungsgerecht ausgebaut werden (vgl. Massnahme GV5.12-9 BGK Grabenstrasse Abschnitt Obertor bis Untertor). Im Zusammenhang mit dem Gesamtverkehrskonzept GVK 2030 wurde der Abtausch zwischen Grabenstrasse und Ringstrasse durch das Tiefbauamt Graubünden und die Tiefbaudienste Chur bereits konzeptionell definiert. Dabei wurden auch Lärmschutzmassnahmen in Erwägung gezogen, wobei in diesem Zusammenhang nicht von Mehrverkehr, sondern nur von einer Umlagerung gesprochen wird.

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. Einwohnendichte/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 Kantons ZH (AFV, 2013) in vereinfachter Form angewendet. Die Ortsdurchfahrt von Chur (Kasernen- und Masanserstrasse) weist im Jahr 2019 kritische oder unverträgliche Abschnitte von unterschiedlicher Länge aus. 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. Zudem zeigt die Analyse diverse Defizite in weiteren Bereichen (Zusammenfassung vgl. Tabelle unten).

Inhalte

Um den Strassenabtausch zu ermöglichen und die neue Funktion der Ringstrasse zu gewährleisten, sind folgende Anpassungen notwendig:

- Die Knoten in der Ringstrasse sind alle mit Kreiseln ausgestattet (Ausnahme Masanserstrasse / Ringstrasse). Für Ihre Funktionserfüllung müssen die Kreiseln gemäss Vorgaben des Kantons mindestens einen Kreiseldurchmesser von 28 m haben. Um diese Vorgabe zu erfüllen, sind alle acht Kreiseln zu vergrössern.

- Um den Verkehrsfluss beim Knoten Masanserstrasse / Ringstrasse zu verbessern, muss die Lichtsignalanlage ausgebaut und mit einer modernen Steuerung ausgestattet werden.
- Die Ringstrasse ist lärmsanierungspflichtig und die Thematik vor dem Abtausch mit dem Kanton zu klären.

Beidseitig sind bereits durchgehende Radstreifen vorhanden und eine neue Velokomfortroute parallel zur Ringstrasse ist geplant. Diese Velokomfortroute ist ein Bestandteil des Sachplan Velo des Kantons und wird von ihm mitfinanziert.

Mit dem geplanten Ausbau Linksabbieger Rosenhügel im Jahr 2027 wird eine weitere Etappe erstellt, welches ein wichtiges Teilstück für die Übernahme der Ringstrasse an den Kanton ist. Mit diesem Ausbau kann der Verkehr über die Umfahrung Süd Richtung Stadtzentrum und Richtung Arosa umgeleitet werden. Somit kann auch die Massnahme GV5.7 Einbahnregime Welschdörfli ausgeführt werden. Mit diesen beiden Massnahmen kann der Verkehr auf der Kasernenstrasse um einiges reduziert werden und der ÖV kann ohne grössere Behinderungen auf der Kasernenstrasse stadtein- und stadtauswärts fahren.

Die Masanser- und Kasernenstrasse werden so gestaltet, dass die Verkehrsabwicklung siedlungsverträglich erfolgt, d.h. unter Berücksichtigung der Ansprüche von Verkehrsteilnehmenden und Anwohner/innen. Hierzu werden die orts-/ städtebauliche Qualitäten von Strassenräumen erhöht, die Koexistenz der Verkehrsteilnehmenden im Strassenraum (über verschiedene Verkehrsmittel) gefördert und die Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr verbessert. Damit werden gute Voraussetzungen für eine Erhöhung der subjektiven und objektiven Verkehrssicherheit geschaffen. Die Gestaltung allfälliger Grünflächen (Verkehrsinselfen, Böschungen) ist naturnah sowie biodiversitätsfördernd zu planen/gestalten. Die vorgesehene Massnahme ermöglicht also:

- eine Verbesserung der **1a** objektiven und **1b** subjektiven Verkehrssicherheit für alle Verkehrsmittel
- eine siedlungsverträglichere Abwicklung **2** des motorisierten Strassenverkehrs
- eine **3a** Verbesserung des Fussverkehrs im Attraktorengebiet der Gemeinde
- eine **3b** Behebung der Defizite des Fuss- und Veloverkehrs im Siedlungsgebiet
- eine **4** städte- respektive ortsbauliche Aufwertung für einen attraktiveren Aufenthalt in den Ortszentren mit **5** Nähe zu öffentlichen Nutzungen (Verwaltung, Schulen, Gotteshäuser, Einkaufseinrichtungen etc.)
- eine **6** Ergänzung um einen öffentlichen Begegnungsraum (siedlungsorientierte Plätze)
- eine **7** Priorisierung des Busses (wo vorhanden) im Strassenraum

Bezeichnung	1a Objektive Verkehrssicherheit	1b Subjektive Verkehrssicherheit	2 Siedlungsverträglichkeit (Methodik ZH)	3a Attraktorengebiet Fussverkehr	3b Defizite / Schwachstellen Fuss- und Veloverkehr	4 Städte- und ortsbauliche Aufwertung	5 Nähe zu öffentlichen Nutzungen	6 öffentlicher Begegnungsraum	7 Priorisierung / Optimierung Bus
Betriebs- und Gestaltungskonzept Ring- und Kasernenstrasse, Stadt Chur	X	X	X	X	(X)	X	X	-	(X)

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Die Ringstrasse ist als Verbindungsstrasse zwischen der Masanser- und Kasernenstrasse ausgebaut und auch die Massnahmen am Knoten Masanserstrasse / Ringstrasse tragen zur siedlungsverträglichen Abwicklung des Verkehrs bei. Dies insbesondere mit Blick auf die Umgestaltung des Strassenraums der Grabenstrasse unter Massnahme GV5.12-9. Über die Ringstrasse ist eine höhere Verlässlichkeit der Reisezeit MIV und strassengebundener ÖV erreicht.

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

Handlungsbedarf

S – Siedlungsqualität, GV – Modalsplit, GV – Strategisches Netz und MIV-Lenkung, GV – Siedlungsverträglichkeit MIV, GV – Strassengebundener ÖV

Nutzen/Wirkung

- WK1.1 Verbesserung des Gesamtverkehrssystem: Die Verkehrssituation wird für alle Verkehrsteilnehmenden optimiert
- WK1.3 Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems: Die Reisezeit mit dem ÖV wird reduziert
- WK 1.4 Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung: Die Verkehrssituation, besonders im Gebiet der Grabenstrasse wird verbessert. Insgesamt wird der Verkehr über die Ringstrasse als Verbindungsstrasse siedlungsverträglicher abgewickelt

— WK3.1 Erhöhung objektive und subjektive Verkehrssicherheit: Die Verkehrssicherheit wird (vor allem entlang der Grabenstrasse) für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht

Bezug zu weiteren Planungen

Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen

- GV5.12-9 BGK Grabenstrasse Abschnitt Obertor bis Untertor, Stadt Chur: Das BGK Grabenstrasse wird nur bei einem Abtausch zwischen Kanton und Stadt realisiert werden
- MIV4.1 H3a Julierstrasse: Anschluss Rosenhügel, Stadt Chur: Voraussetzung für den Abtausch ist ein vorangehender Abtausch zwischen Kasernen- und Malixerstrasse mit dem Kanton als Teil der Massnahme MIV4.1

Bezug zu kantonalen und regionalen Richtlinien (Konflikte mit USG siehe Umweltverträglichkeit)	Richtplanrelevant	Aktueller Stand:	KRIP	RRIP
	<input type="checkbox"/> Ja →	Kein Koordinationsstand	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> KRIP	Ausgangslage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> RRIP	Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input checked="" type="checkbox"/> Nein	Festsetzung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Umweltverträglichkeit Die auszubauenden Knoten in der Ringstrasse liegen in der Bauzone und können im Rahmen eines normalen Baugesuchs abgewickelt werden. Es tangiert keine schützenswerte, sensible Anlagen und Gebiete.

Planungsstand und Finanzierung

Planungsstand
(Referenzdokumente siehe Dokumente)

1 Begründung: Anforderungen gemäss RPAV erfüllt.
 2
 3

Planungsschritte	Zeitplanung
Vorprojekt	2026

Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte	Zeitplanung
	<input checked="" type="checkbox"/> Projektierung	2027
	<input checked="" type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	2028-2030
	<input checked="" type="checkbox"/> Finanzierung	2031
	Voraussichtlicher Baubeginn	2032
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	2036

Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Kanton	Gemeinde	Dritte
	8'500'000.-	4'250'000.-	4'250'000.-
			-

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

Quantitative Angaben

Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf Achse bzw. Zufahrten auf Knoten (ohne Massnahme): 12'000

Quadratmeter Umsetzungsbereich (falls nicht vorhanden, Länge des Abschnittes mit 10 m Strassenbreite multiplizieren): 46'500

Die Abgabe der Geodaten erfolgt gemäss RPAV.

Dokumente

Folgende Dokumente können auf Nachfrage in elektronischer Form mitgeliefert werden: -

GV5.12 Pauschales Massnahmenpaket A, Aufwertung/Sicherheit Strassenraum: Strassenraumgestaltungen (BGK), kurzfristig

Priorität AP 4G

Neue Massnahme AP 5G

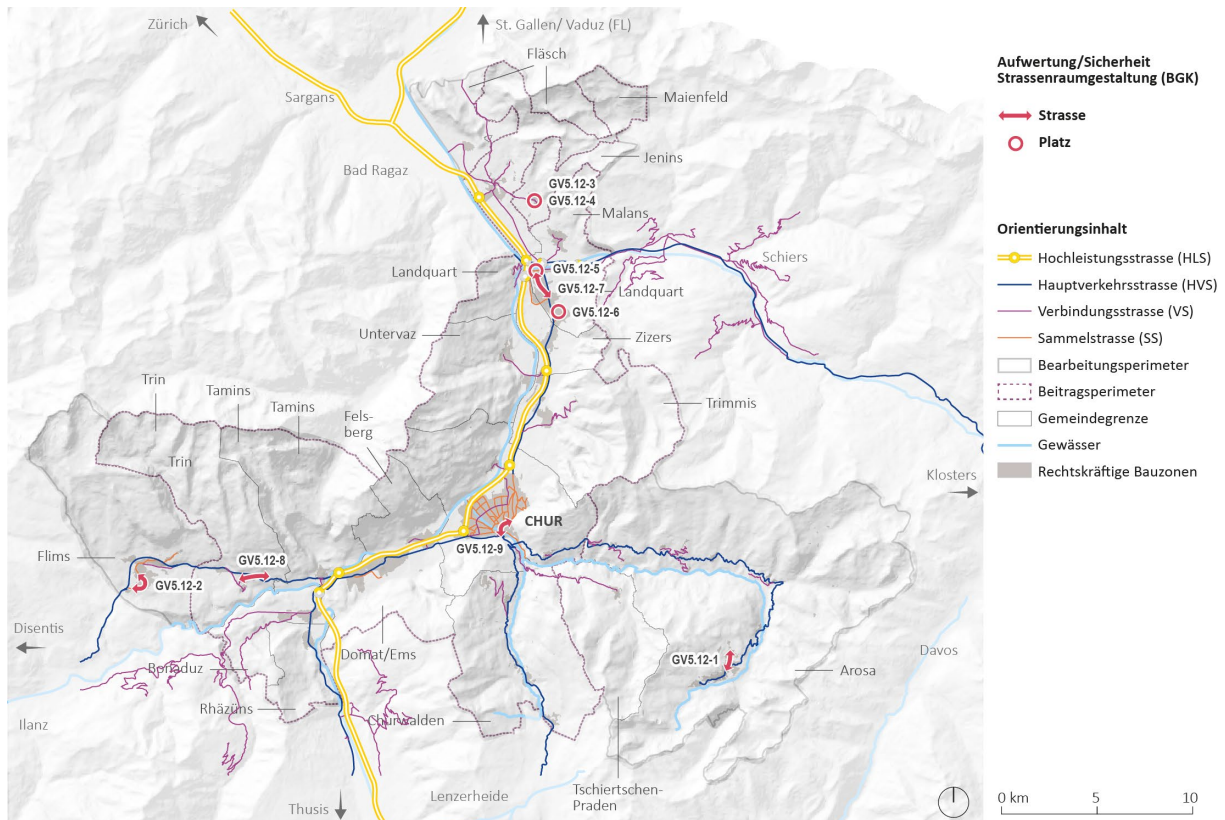
Massnahmenart

A (2028-2032)

Massnahmenpaket Verkehr

B (2032-2036)

Beschreibung der Konzeption



Ausgangslage

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. Einwohnendichte) 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 Kantons ZH (AFV, 2013) in vereinfachter Form angewendet.

Die Ortsdurchfahrten in Landquart/Igis, Zizers, Chur, Domat/Ems und Trimmis weisen im Jahr 2019 kritische oder unverträgliche Abschnitte von unterschiedlicher Länge aus. 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. Zudem zeigt die Analyse diverse Defizite in weiteren Bereichen (Zusammenfassung vgl. Tabelle unten).

Auch verschiedene siedlungsorientierte Plätze, welche gleichzeitig als Strassenräume genutzt werden, weisen ein grosses Aufwertungspotential auf und sind als attraktive, verkehrsberuhigte und siedlungsorientierte Plätze zu gestalten.

Inhalt

Im Siedlungsbereich bzw. in Ortszentren werden die Hauptachsen und siedlungsorientierte Plätze so gestaltet, dass die Verkehrsabwicklung siedlungsverträglich erfolgt, d.h. unter Berücksichtigung der Ansprüche von Verkehrsteilnehmenden und Anwohner/innen. Hierzu werden die orts-/städtebauliche Qualitäten von Strassenräumen erhöht, die Koexistenz der Verkehrsteilnehmenden im Strassenraum (über verschiedene Verkehrsmittel) gefördert und die Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr verbessert. Damit werden gute Voraussetzungen für eine Erhöhung der subjektiven und objektiven Verkehrssicherheit geschaffen. Die Gestaltung allfälliger Grünflächen (Verkehrsinselfen, Böschungen) ist naturnah sowie biodiversitätsfördernd zu planen/gestalten.

Die zahlreichen vorgesehenen Massnahmen zu Strassenraum- und Platzgestaltungen und Anpassungen des Verkehrsbetriebs ermöglichen also:

- eine Verbesserung der **1a** objektiven und **1b** subjektiven Verkehrssicherheit für alle Verkehrsmittel
- eine siedlungsverträglichere Abwicklung **2** des motorisierten Strassenverkehrs

- eine **3a** Verbesserung des Fussverkehrs im Attraktorengbiet der Gemeinde
- eine **3b** Behebung der Defizite des Fuss- und Veloverkehrs im Siedlungsgebiet
- eine **4** städte- respektive ortsbauliche Aufwertung für einen attraktiveren Aufenthalt in den Ortszentren mit **5** Nähe zu öffentlichen Nutzungen (Verwaltung, Schulen, Gotteshäuser, Einkaufseinrichtungen etc.)
- eine **6** Ergänzung um einen öffentlichen Begegnungsraum (siedlungsorientierte Plätze)
- eine **7** Priorisierung des Busses (wo vorhanden) im Strassenraum

Nr.	Bezeichnung	1a Objektive Verkehrssicherheit	1b Subjektive Verkehrssicherheit	2 Siedlungsverträglichkeit (Methodik ZH)	3a Attraktorengbiet Fussverkehr	3b Defizite / Schwachstellen Fuss- und Veloverkehr	4 Städte- und ortsbauliche Aufwertung	5 Nähe zu öffentlichen Nutzungen	6 öffentlicher Begegnungsraum	7 Priorisierung / Optimierung Bus
5.12-1	Gestaltung Areal Obersee, Arosa	-	X	-	X	X	(X)	X	X	X
5.12-2	Strassenraumgestaltung Waldhaus, Flims	-	X	-	X	X	-	(X)	-	-
5.12-3	Neugestaltung Rathausplatz, Jenins	-	X	-	X	X	X	X	X	X
5.12-4	Neugestaltung "Sonne", Jenins	-	X	-	X	X	-	X	X	X
5.12-5	Knoten Zollstrasse/Sonnenheimstrasse, Landquart	-	-	-	X	-	(X)	X	X	-
5.12-6	BGK Igis, Landquart	-	X	-	X	X	(X)	X	(X)	-
5.12-7	BGK Schulstrasse Nord, Landquart	-	X	X	X	X	X	X	X	X
5.12-8	BGK Dorf, Trin	-	X	-	(X)	X	-	X	(X)	X
5.12-9	BGK Grabenstrasse Abschnitt Obertor bis Untertor, Stadt Chur	-	X	-	X	X	X	X	(X)	-

Zukunftsbild

Die Ortszentren weisen ein attraktives Ortsbild auf und die Lebensqualität ist erhöht. Die durch die Siedlungsgebiete führenden Hauptstrassen und angrenzenden siedlungsorientierten Plätze sind für alle Verkehrsteilnehmenden und die Anwohner/innen attraktiv und sicher gestaltet. Die an die aufgewerteten Strassenräume angrenzenden öffentlichen Räume sind belebt. Die Verkehrsabwicklung ist siedlungsverträglich gestaltet und die Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr bewirken eine Veränderung des Modalsplits zugunsten des LV.

Teilstrategie

S6: Funktionen und Lebendigkeit von Orts- und Quartierzentren stärken, GV3: Strassenverkehr siedlungsverträglich abwickeln, GV5: Verkehrssicherheit spezifisch und als Querschnittsthema berücksichtigen, FVV1: Fussverkehr stärken, FVV6: Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr und Schulwegsicherheit erhöhen

Handlungsbedarf

S – Siedlungsqualität, GV – Modalsplit, GV – Siedlungsverträglichkeit MIV, GV – Verkehrssicherheit, FVV – Urbanes / Suburbanes Fuss- und Velonetz, FVV – Kombinierte Mobilität

Teilmassnahmen

GV5.12-1	Gestaltung Areal Obersee, Arosa	Federführung	Beteiligte	Kosten
		Gemeinde Arosa	RhB, Bürgergemeinde Chur	580'000.-

Kurzbeschreibung

Die Oberseepromenade ist ein beliebtes Naherholungsgebiet, welches direkt am Bahnhof Arosa liegt und sich somit an einer belebten sowie stark frequentierten Lage befindet. Mit der Massnahme «Gestaltung Areal Obersee» wird mit gezielten Eingriffen eine Verbesserung für den FVV angestrebt. So soll nordwestlich des Areals eine bestehende Tempo 20 Begegnungszone im Bereich des Bahnhofs komplett vom MIV entflechtet werden. Rund um den Obersee wird die Promenade aufgewertet und der öffentliche Begegnungsraum optimiert.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich:

— Umsetzungsbereich: 1'000 m² (Länge ca. 225 m)



Abbildung: Aufwertung Areal Obersee (Quelle: RhB)

GV5.12-2	Strassenraumgestaltung Waldhaus, Flims	Federführung	Beteiligte	Kosten
		Gemeinde Flims	-	4'300'000.-

Kurzbeschreibung

Die Promenada respektive der Strassenraum Waldhaus verbindet den Ortsteil Waldhaus mit Flims Dorf und bildet dabei den westlichen Teil der Ortsdurchfahrt von Flims. Es handelt sich um eine Kernfahrbahn und es gilt seit dem April 2024 Tempo 30. Die Strasse weist infrastrukturelle Defizite wie z. B. zu schmale Trottoirs und eine ungenügende Veloinfrastruktur auf. Ausserdem ist der Strassenraum nicht attraktiv gestaltet.

Mit der Massnahme sollen die Defizite behoben werden. Folgende Ziele werden angestrebt:

- Attraktivierung des Fuss- und Veloverkehrs
- Erhöhung der Aufenthalts- und Wohnqualität
- Attraktive und hindernisfreie Bushaltestellen
- Siedlungsverträgliche Ortsdurchfahrt
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden

Für den Fussverkehr soll entlang der Promenada ein beidseitiges, ausreichend breites und attraktives Trottoir geschaffen werden. Die Fussgängerquerung soll mit situationsgerechten Massnahmen sichergestellt sein. Der Veloverkehr soll bei Tempo 30 grundsätzlich im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Bei Abschnitten mit starkem Längsgefälle soll ein separater Velostreifen geprüft werden.

Mit einer angemessenen Begrünung soll ein Beitrag zu einem angenehmen Mikroklima und zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität geleistet werden.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich:

— Umsetzungsbereich: 7'250 m² (Länge ca. 600 m)

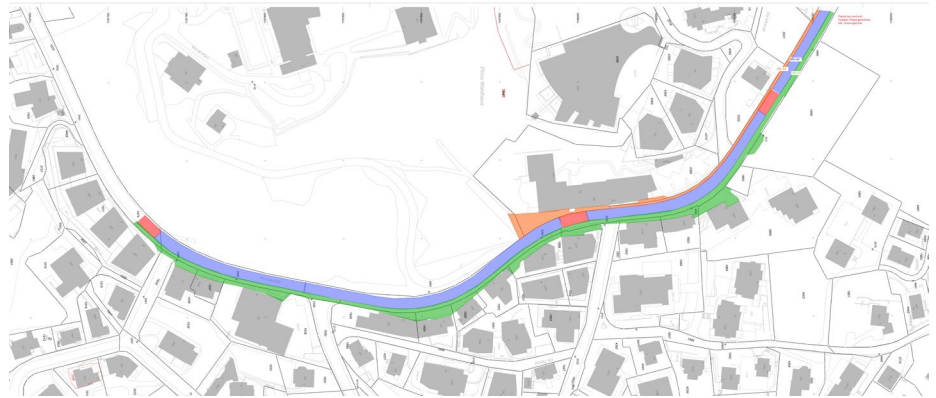


Abbildung: Perimeter BGK (Quelle: Gemeinde Flims)

GV5.12-3 Neugestaltung Rathausplatz, Jenins

Federführung
Gemeinde Jenins

Beteiligte
-

Kosten
450'000.-

Kurzbeschreibung

Gemäss dem Kommunalen Räumlichen Leitbild (KRL) Jenins soll die Zentrumsfunktion des Dorfplatzes gestärkt werden. Die Zone für öffentliche Bauten wurde erweitert und das sog. Haus Hertner in unmittelbarer Nachbarschaft des Rathauses wurde von der Gemeinde erworben. Die Gemeinde plant ein öffentliches Gebäude für den Dorfladen und zur Erweiterung des Raumangebotes der Gemeindeverwaltung (Saal, Musikzimmer, Spielgruppe). Der Baukredit wurde von der Gemeindeversammlung im Dezember 2024 gesprochen. Mit gezielten Massnahmen am Dorfplatz soll die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums gestärkt werden.

Die unterschiedliche Nutzung des Dorfplatzes (Haltestelle Postauto, Zufahrt zu intensiv genutzten Parkplätzen, Zufahrt zu Entsorgungsstelle, Schulweg, Zugang zu Werkhof und Werkräumen der Schule etc.) schafft Konflikte z.B. bei Veranstaltungen privater oder öffentlicher Natur und birgt Gefahrenquellen. Die Bushaltestelle konnte bis anhin nicht behindertengerecht ausgestaltet werden. Für Trottoir und Haltekannten besteht kein Raum. Abstellplätze für Fahrräder sind keine vorhanden. Diese werden beim Restaurantbesuch oder bei Anlässen der Gemeinde «wild» im Raum abgestellt.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich:

— Umsetzungsbereich: 920 m² (Länge ca. 70 m)



Abbildung: Detailplan Siedlung – Leben im Dorf (Quelle: Räumliches Leitbild Jenins, 18. August 2020)

1: Schulhaus, 3: Rathaus, 4: Kirche, Pfeil: Umzug Dorfladen/Post 5: Rathausplatz Jenins

GV5.12-4 Neugestaltung «Sonne», Jenins

Federführung
Gemeinde Jenins

Beteiligte
-

Kosten
500'000.-

Kurzbeschreibung

Der Platz liegt auf der Einfahrtsachse nach Jenins von Malans (Ausflugverkehr) und Landquart (Durchgangs- und Ziel- bzw. Quellverkehr) und dient als eine der beiden Bushaltestellen in Jenins. Im Kommunalen Räumlichen Leitbild ist er als zu pflegender bzw. neu zu schaffender Platz (blaue Umrandung) gekennzeichnet. Aktuell bietet er eine begrenzte Aufenthaltsqualität. Für Fahrgäste des Postautos fehlt ein Unterstand, wenn es regnet und es gibt keine Sitzgelegenheiten. Der angrenzende Weinbaubetrieb zieht viele Gäste an. Der private Eingangsbereich ist ansprechend gestaltet und wird von Fahrgästen Richtung Landquart zum Warten benutzt.

Mit der Massnahme wird die Aufenthaltsqualität bei der Sonne gesteigert.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich:

— Umsetzungsbereich: 824 m²



Abbildung: Detailplan Siedlung – Leben im Dorf (Quelle: Räumliches Leitbild Jenins, 18. August 2020)

GV5.12-5 Umgestaltung Knoten Zollstrasse/Sonnenheimstrasse, Landquart

Federführung

Gemeinde Landquart

Beteiligte

-

Kosten

88'000.-

Kurzbeschreibung

Das Gebiet Zollstrasse/Oberbrugg befindet sich direkt südlich der Bahnhofstrasse und besteht aus kleinmassstäblichen Bebauungsstrukturen (Wohnzone). In Zukunft soll das Gebiet verdichtet werden. In diesem Zusammenhang soll als Ausgleich die Qualität des öffentlichen Raumes, insbesondere von Plätzen, erhöht werden.

Im Gebiet Zollstrasse/Oberbrugg liegt die Sonnenheimstrasse. Die Verkehrssituation auf dieser Strasse wird sich in Zukunft ändern. Die Einmündung von der Sonnenheimstrasse in die Bahnhofstrasse wird unterbunden. Somit erschliesst die Sonnenheimstrasse in Zukunft lediglich noch einzelne Wohngebäude. Dadurch besteht die Möglichkeit den heute überdimensionierten Knoten Sonnenheimstrasse/Zollstrasse umzugestalten und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Die neu gewonnene Fläche kommt dem Fussverkehr zugute. Konkret sollen am Knoten Sitzgelegenheiten, schattenspendende Bepflanzungen, nach Möglichkeit ein Brunnen, Spielgeräte und weitere Elemente für die Öffentlichkeit vorgesehen werden.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich:

— Umsetzungsbereich: 60 m²



Abbildung Umgestaltung Knoten Zollstrasse/Sonnenheimstrasse, Situationsplan, 17.Juni 2024, R+K Raumplanung AG

GV5.12-6 BGK Igis, Landquart

Federführung	Beteiligte	Kosten
Gemeinde Landquart	-	2'110'000.-

Kurzbeschreibung

Das Ziel des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes ist es, die Verkehrssicherheit insbesondere die Schulwegsicherheit zu verbessern sowie die Aufenthaltsqualität im Dorfzentrum zu erhöhen. Auf den Strecken soll der Strassenquerschnitt angepasst werden. Es wird ein separater Bereich für den Fussverkehr vorgesehen. Dieser wird durch einen abgesenkten Randstein oder einer Wasserrinne von der Fahrbahn abgetrennt. Zwischen dem Fussgängerbereich und der Fahrbahn wird eine Beleuchtung angebracht, um den Fussverkehr weiter zu schützen. Für das Kreuzen zweier Personenwagen oder für das Kreuzen mit dem Bus müssen Fahrzeuglenkende auf den Fussgängerbereich ausweichen. Aufgrund der in regelmässigen Abständen angebrachten Beleuchtung kann der Fussgängerbereich nur mit stark reduzierter Geschwindigkeit befahren werden. Um die Verkehrssicherheit weiter zu erhöhen, wird beim Dorfplatz auf einer Länge von rund 80 m eine Begegnungszone vorgesehen. In diesem Bereich werden alle Verkehrsteilnehmenden im Koexistenz-Prinzip geführt. Zudem ist auf dem Dorfplatz eine neue attraktive Bushaltestelle geplant.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich:

— Umsetzungsbereich: 3'130 m²



Abbildung Betriebs- und Gestaltungskonzept Igis, Situationsplan, 24.April 2024, R+K Raumplanung AG

GV5.12-7	BGK Schulstrasse Nord, Landquart	Federführung	Beteiligte	Kosten
		Gemeinde Landquart	-	4'840'000.-

Entwicklung seit der vorherigen Generation: Aufgrund von planerischen Abhängigkeiten soll die Umsetzung der BGK Schulstrasse Nord und Schulstrasse Süd abgetauscht werden. Die Gründe dafür werden textlich beschrieben. Zudem wurde die in Abhängigkeit zur Schulstrasse stehende Massnahme «MIV5.1 Industriestrasse inkl. Knoten Freihofstrasse/Kantonsstrasse, Landquart» konkretisiert.

Kurzbeschreibung

Das BGK Schulstrasse Nord wurde vom Bund im Rahmen des Agglomerationsprogramms 4. Generation Chur mitfinanziert. An der Gemeindeversammlung vom 7. Dezember 2023 wurde der Projektierungskredit von CHF 420'000.- vom Stimmvolk abgelehnt. Der Hauptgrund dafür war, dass die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger nicht verstehen, warum das BGK Schulstrasse Teil Nord dem BGK Schulstrasse Teil Süd vorgezogen werden soll. Im Bereich BGK Schulstrasse Teil Nord sind diverse Projekte in Planung oder in Ausführung, welche einen direkten Einfluss auf die Schulstrasse haben. Unter anderem läuft die Planung für das RhB-Areal Schulstrasse. Dieses ist ein Entwicklungsschwerpunkt im regional bedeutenden Verdichtungsgebiet (vgl. Massnahme Siedlung 5.1.3). Beim BGK Teil Süd sind keine Abhängigkeiten vorhanden. Zudem liegt der Teil Süd in unmittelbarer Nähe zum Schulhaus und Sportplatz Ried, wodurch der Handlungsbedarf höher ist als im Teil Nord. Im Rahmen des Agglomerationsprogramms Chur 4. Generation soll deshalb das BGK Schulstrasse Teil Süd umgesetzt werden und das BGK Schulstrasse Teil Nord im Rahmen des Agglomerationsprogramms Chur 5. Generation. Das Betriebs- und Gestaltungskonzept sieht eine Verengung der heute breit dimensionierten Fahrbahn vor. Die gewonnene Fläche schafft Platz für den Fussverkehr und bietet die Möglichkeit, Parkfelder in die Gesamtgestaltung zu integrieren. Das Trottoir weist neu durchgehend eine Breite von 2.0 m auf, lokal sogar Breiten von bis zu 4.60 m. Die Bushaltestellen werden behindertengerecht ausgestaltet. Mit einer 2.0 m breiten Mittelinsel bei den Bushaltestellen wird verhindert, dass Fahrzeuge den Bus überholen können. Zudem dient die Mittelinsel als Querung für den Fussverkehr. Die Knoten werden zur Verdeutlichung der Vortrittsverhältnisse mit einem Rechtsvortritt markiert. Die Bäume entlang der Strasse verbessern die Aufenthaltsqualität und bieten für die zu Fuss Gehenden Schatten. Mit der neuen Gestaltung soll auf der Schulstrasse Tempo-30 eingeführt werden.

Leistungseinheiten

— Umsetzungsbereich: 7'620 m² (Länge ca. 530 m)



Abbildung: BGK Schulstrasse Nord

GV5.12-8	BGK Dorf, Trin	Federführung	Beteiligte	Kosten
		Gemeinde Trin	-	1'000'000.-

Kurzbeschreibung

Aktuell ist das Erscheinungsbild der Hauptstrasse durch Trin Dorf noch geprägt von ihrer früheren Funktion als Kantonsstrasse. Mit dem Bau des Umfahrungstunnels im Jahr 1994 konnte Trin vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Die Trennung des Strassenraums in eine Fahrbahn und (schmale) Aufenthalts- und Gehbereiche für den Fussverkehr blieb jedoch bestehen. Heute sieht sich die Gemeinde entlang der Ortsdurchfahrt mit verschiedenen Herausforderungen konfrontiert. So gibt es beispielsweise Probleme bei der Fussverkehrsführung, insbesondere im Bereich der Strasseneinmündungen und Hauszugänge. Im Jahr 2021 ereignete sich zudem ein tödlicher Unfall, welcher das Vorantreiben einer Massnahme und somit die Erhöhung der Verkehrssicherheit nochmals bestärkte.

Die Gemeinde Trin hat im Jahr 2022 ein BGK erarbeitet, welches die Hauptstrasse zur Dorfstrasse weiterentwickeln soll. Einerseits sollen die Strasse und der Dorfplatz ihre wichtige Funktion als Raum für Begegnungen wieder erfüllen können. Andererseits soll insbesondere die Situation des Fussverkehrs aufgewertet werden und eine durchgehende sowie sichere Fussverkehrsführung ermöglicht werden. Dies wird erzielt über eine Reduktion der

Geschwindigkeiten und Raumaufteilungen im künftigen Strassenraum. Aufgrund des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) müssen Bushaltestellen hindernisfrei ausgestaltet werden (Finanzierung ausserhalb AP). Das BGK nimmt diese Anforderungen auf und zeigt Lösungen, wie der öffentliche Verkehr (ÖV) für alle zugänglich gemacht werden kann und damit an Attraktivität gewinnt.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich:

— Umsetzungsbereich: 2'000 m² (Länge Betrachtungsperimeter ca. 1'070 m)

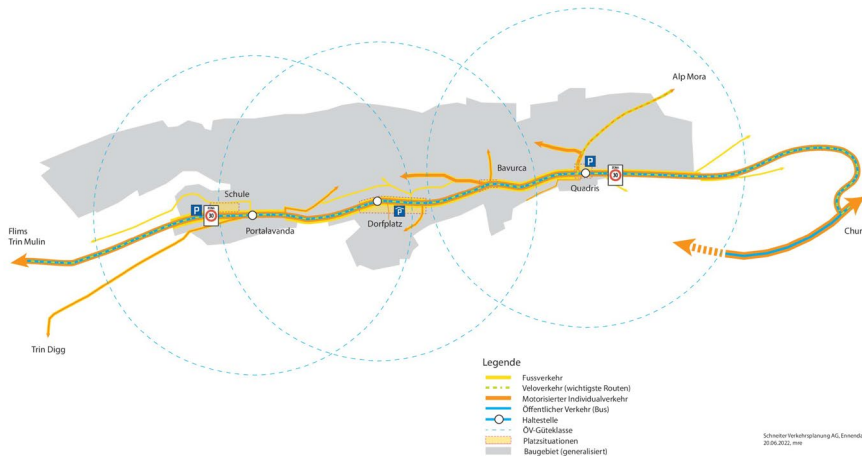


Abbildung: Betriebskonzept Trin Dorf (Quelle: BGK Trin Dorf)

GV5.12-9 BGK Grabenstrasse Abschnitt Obertor bis Untertor, Stadt Chur	Federführung Stadt Chur (TBD)	Beteiligte Kanton (TBA)	Kosten 2'000'000.-
<p>Entwicklung seit der vorherigen Generation: Da die in Abhängigkeit zum BGK Grabenstrasse stehende Massnahme «MIV4.1 H3a Julierstrasse: Anschluss Rosenhügel, Stadt Chur» aus der vierten Generation bis ins Jahr 2028 umgesetzt werden soll, kann die Massnahme «GV5.12-9 BGK Grabenstrasse Abschnitt Obertor bis Untertor, Stadt Chur» im AP 5G als A-Massnahme umgesetzt werden.</p>			
<p>Kurzbeschreibung</p> <p>Die Teilmassnahme beinhaltet den Umbau der heutigen Kantonsstrasse in eine Tempo 30 Zone mit verkehrsberuhigenden baulichen und gestalterischen Massnahmen. Durch die Aufwertung des Strassenraums soll die Wohnlichkeit und die Sicherheit verbessert werden. Mit der Massnahme «GV 5.11 BGK Ring- und Kasernenstrasse» und dem Abtausch der Grabenstrasse mit der Ringstrasse als Kantonsstrasse wird der erste Stein für die neue Gestaltung und der Einführung der Tempo 30 Zone gelegt.</p> <p>Die Grabenstrasse, heute eine verkehrsorientierte Strasse, kann mit der Sanierung neugestaltet werden und den Nutzungen entlang der Grabenstrasse gerecht werden. Mit der Geschwindigkeitsreduktion lässt sich die Sicherheit erhöhen und die Lärmemissionen senken. Entlang der Grabenstrasse sollen Parkplätze aufgehoben und diebeidseitigen Trottoirs verbreitert werden. Um den Strassenabschnitt gestalterisch aufzuwerten wird eine beidseitige Baumallee erstellt. Zudem soll das altstadtseitige Trottoir mit der Altstadtpflasterung ergänzt werden. Damit wird die Altstadt Zone, welche bis an die Grabenstrasse geht, aufgezeigt.</p> <p>Die Umsetzung dieser Massnahme ist erst nach der Umsetzung der Massnahme MIV 4.1 H3a Julierstrasse: Anschluss Rosenhügel (AP 4G) möglich und angedacht, welche für das Jahr 2027 geplant ist.</p> <p>Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich:</p> <p>— Umsetzungsbereich: 4'190 m² (Länge ca. 380 m)</p>			

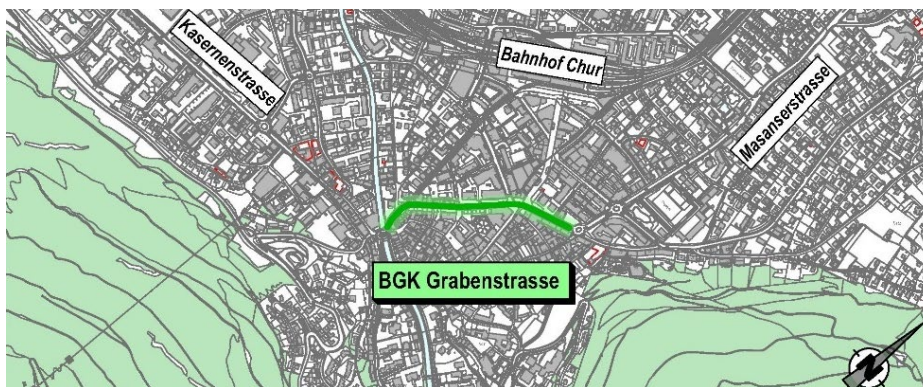


Abbildung: Übersichtsplan (Quelle: Tiefbau Stadt Chur)

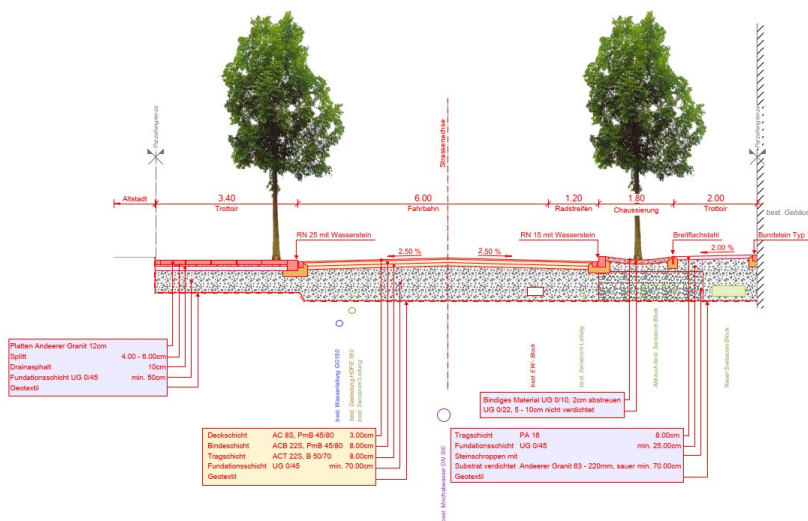


Abbildung: Schemaschnitt (Quelle: Tiefbau Stadt Chur)

Finanzierung Massnahmenpaket

Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Kanton	Gemeinde	Dritte
15'868'000.-	-	15'868'000.-	-

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

Quantitative Angaben Quadratmeter Umsetzungsbereich: 26'994
 Die Abgabe der Geodaten erfolgt gemäss RPAV.

Dokumente Folgende Dokumente können auf Nachfrage in elektronischer Form mitgeliefert werden: -

GV5.13 Pauschales Massnahmenpaket B, Aufwertung/Sicherheit Strassenraum: Strassenraumgestaltungen (BGK), mittelfristig

Priorität AP 4G

Neue Massnahme AP 5G

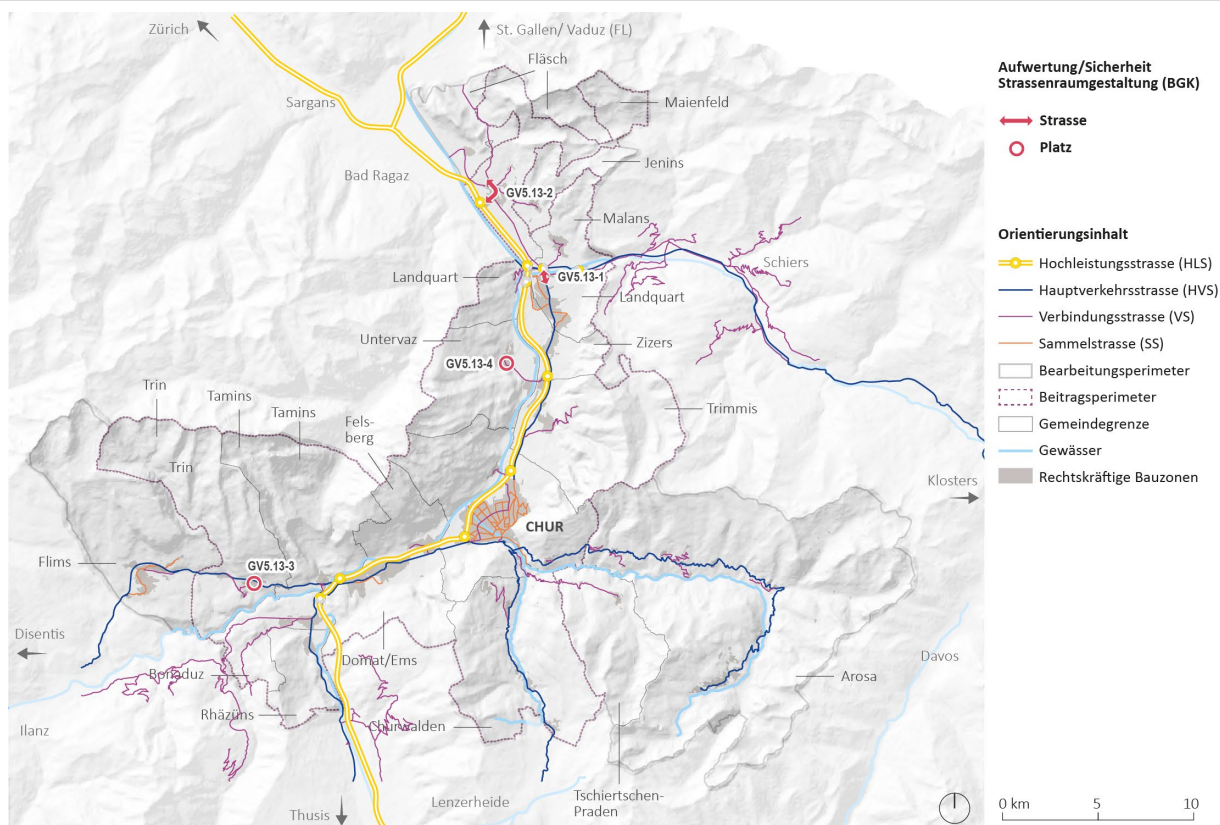
Massnahmenart

A (2028-2032)

Massnahmenpaket Verkehr

B (2032-2036)

Beschreibung der Konzeption



Ausgangslage

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. Einwohnendichte) 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 Kantons ZH (AFV, 2013) in vereinfachter Form angewendet.

Die Ortsdurchfahrten in Landquart/Igis, Zizers, Chur, Domat/Ems und Trimmis weisen im Jahr 2019 kritische oder unverträgliche Abschnitte von unterschiedlicher Länge aus. 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. Zudem zeigt die Analyse diverse Defizite in weiteren Bereichen (Zusammenfassung vgl. Tabelle unten).

Auch verschiedene siedlungsorientierte Plätze, welche gleichzeitig als Strassenräume genutzt werden, weisen ein grosses Aufwertungspotential auf und sind als attraktive, verkehrsberuhigte und siedlungsorientierte Plätze zu gestalten.

Inhalt

Im Siedlungsbereich bzw. in Ortszentren werden die Hauptachsen und siedlungsorientierte Plätze so gestaltet, dass die Verkehrsabwicklung siedlungsverträglich erfolgt, d.h. unter Berücksichtigung der Ansprüche von Verkehrsteilnehmenden und Anwohner/innen. Hierzu werden die orts-/städtebauliche Qualitäten von Strassenräumen erhöht, die Koexistenz der Verkehrsteilnehmenden im Strassenraum (über verschiedene Verkehrsmittel) gefördert und die Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr verbessert. Damit werden gute Voraussetzungen für eine Erhöhung der subjektiven und objektiven Verkehrssicherheit geschaffen. Die Gestaltung allfälliger Grünflächen (Verkehrsinselfen, Böschungen) ist naturnah sowie biodiversitätsfördernd zu planen/gestalten.

Die zahlreichen vorgesehenen Massnahmen zu Strassenraum- und Platzgestaltungen und Anpassungen des Verkehrsbetriebs ermöglichen also:

- eine Verbesserung der **1a** objektiven und **1b** subjektiven Verkehrssicherheit für alle Verkehrsmittel
- eine siedlungsverträglichere Abwicklung **2** des motorisierten Strassenverkehrs

- eine **3a** Verbesserung des Fussverkehrs im Attraktorengbiet der Gemeinde
- eine **3b** Behebung der Defizite des Fuss- und Veloverkehrs im Siedlungsgebiet
- eine **4** städte- respektive ortsbauliche Aufwertung für einen attraktiveren Aufenthalt in den Ortszentren mit **5** Nähe zu öffentlichen Nutzungen (Verwaltung, Schulen, Gotteshäuser, Einkaufseinrichtungen etc.)
- eine **6** Ergänzung um einen öffentlichen Begegnungsraum (siedlungsorientierte Plätze)
- eine **7** Priorisierung des Busses (wo vorhanden) im Strassenraum

Nr.	Bezeichnung	1a Objektive Verkehrssicherheit	1b Subjektive Verkehrssicherheit	2 Siedlungsverträglichkeit (Methodik ZH)	3a Attraktorengbiet Fussverkehr	3b Defizite / Schwachstellen Fuss- und Veloverkehr	4 Städte- und ortsbauliche Aufwertung	5 Nähe zu öffentlichen Nutzungen	6 öffentlicher Begegnungsraum	7 Priorisierung / Optimierung Bus
5.13-1	BGK Deutsche Strasse, Landquart	X	X	X	X	X	X	X	-	-
5.13-2	BGK Haupt- und Bahnhofstrasse, Maienfeld	-	X	X	X	X	X	X	X	X
5.13-3	Dorfplatzgestaltung, Trin	-	X	-	X	X	(X)	X	X	-
5.13-4	Begegnungszone Dorfkern, Untervaz	-	X	-	X	X	-	X	X	-

Zukunftsbild

Die Ortszentren weisen ein attraktives Ortsbild auf und die Lebensqualität ist erhöht. Die durch die Siedlungsgebiete führenden Hauptstrassen und angrenzenden siedlungsorientierten Plätze sind für alle Verkehrsteilnehmenden und die Anwohner/innen attraktiv und sicher gestaltet. Die an die aufgewerteten Strassenräume angrenzenden öffentlichen Räume sind belebt. Die Verkehrsabwicklung ist siedlungsverträglich gestaltet und die Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr bewirken eine Veränderung des Modalsplits zugunsten des LV.

Teilstrategie

S6: Funktionen und Lebendigkeit von Orts- und Quartierzentren stärken, GV3: Strassenverkehr siedlungsverträglich abwickeln, GV5: Verkehrssicherheit spezifisch und als Querschnittsthema berücksichtigen, FVV1: Fussverkehr stärken, FVV6: Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr und Schulwegsicherheit erhöhen

Handlungsbedarf

S – Siedlungsqualität, GV – Modalsplit, GV – Siedlungsverträglichkeit MIV, GV – Verkehrssicherheit, FVV – Urbanes / Suburbanes Fuss- und Velonetz, FVV – Kombinierte Mobilität

Teilmassnahmen

GV5.13-1	BGK Deutsche Strasse, Landquart	Federführung Gemeinde Landquart	Beteiligte Kanton (TBA)	Kosten 2'500'000.-
Kurzbeschreibung				
Die Deutsche Strasse führt im Bereich zwischen der Sonnmattstrasse und Obere Zollbrücke durch das Zentrum von Landquart. Die Strasse bildet den Hauptzubringer zum Autobahnanschluss Landquart. Dementsprechend hoch ist auch das Verkehrsaufkommen von rund 10'000 Fahrzeugen pro Tag (DTV). Auch zahlreiche zu Fuss Gehende und Velofahrende sind auf der Strasse unterwegs, von denen viele auch die Strasse queren müssen. Durch die diversen Verkehrsteilnehmenden und den vorliegenden Schwachstellen auf dem Strassenzug, besteht auf der Strasse eine hohe Unfalldichte. Mit der Realisierung der Industriestrasse (MIV 5.1) kann das Verkehrsaufkommen um 2'500 Fahrzeugen pro Tag (DTV) reduziert werden. Dadurch besteht die Möglichkeit, die Deutsche Strasse umzugestalten. Der Fuss- und Veloverkehr soll dabei priorisiert werden. Die Durchfahrt für den motorisierter Individualverkehr soll gehemmt werden und eine untergeordnete Rolle einnehmen. Es ist eine siedlungsverträgliche Strassenraumgestaltung mit hohem Aufenthaltspotenzial für den Fuss- und Veloverkehr vorgesehen. Die Verkehrssicherheit soll dabei massgeblich verbessert werden.				

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich:

— Umsetzungsbereich: 5'000 m² (Länge ca. 400 m)

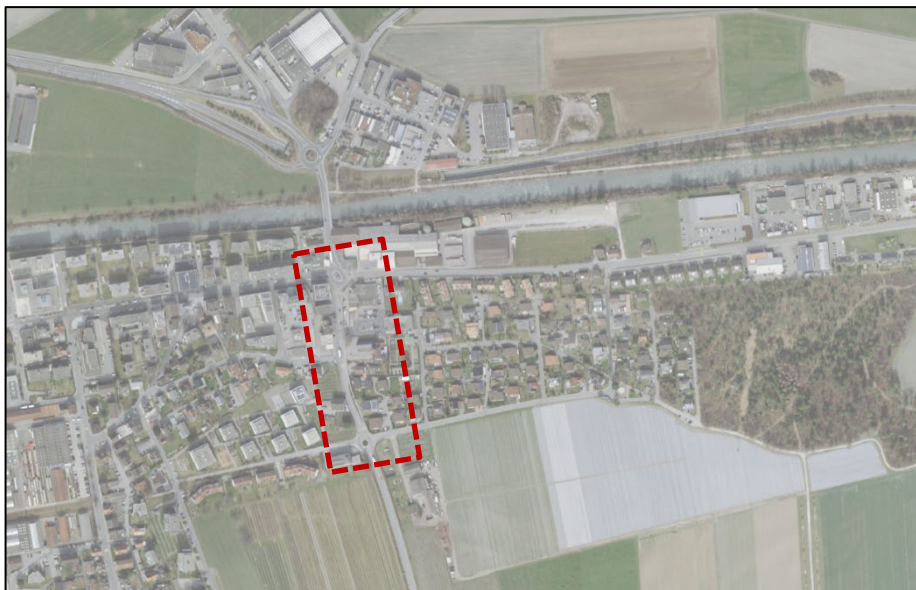


Abbildung Perimeter BGK Deutsche Strasse, Quelle Luftbild: edit.geo.gr.ch

GV5.13-2 BGK Haupt- und Bahnhofstrasse, Maienfeld

Federführung	Beteiligte	Kosten
Gemeinde Maienfeld	Kanton (TBA)	3'750'000.-

Entwicklung seit der vorherigen Generation: Mit dem in der fünften Generation erfolgten Beitritt der Gemeinde Maienfeld in den Beitragsperimeter ist eine Mitfinanzierung der Massnahme nun möglich.

Kurzbeschreibung

Das Städtli Maienfeld liegt im ISOS von nationaler Bedeutung. Die Stadt und die angrenzenden Wohn- und Mischgebiete werden zentral durch die Altstadt erschlossen. Ebenfalls durch die Altstadt führt die Verbindung über die Luzisteig ins Fürstentum Liechtenstein sowie die Erschliessung des Heididorfes (Tourismusattraktion mit jährlich ca. 150'000 Besuchende; systemrelevant gemäss Amt für Wirtschaft und Tourismus für den Kanton Graubünden). Die Strassen im Städtli Maienfeld mit vielen Engstellen sowie fehlenden Fuss- und Veloweginfrastrukturen sind nicht auf diese Verkehrsmengen ausgelegt. Bei diversen Engstellen ist der Begegnungsfall von zwei Personenwagen nicht möglich. Hinzu kommen sehr schlechte Sichtverhältnisse aufgrund von geschützten Wengertmauern, Gebäuden oder Gebäudevorsprünge. Diese Umstände erschweren die Durchgängigkeit für den zu Fuss Gehenden und den Velofahrer und beeinträchtigen die Aufenthaltsqualität im Städtli massgeblich. Mit einer hochwertigen Gestaltung soll die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer im Strassenraum gefördert werden. Mit entsprechenden Gestaltungselementen ist die Aufenthaltsqualität für den Fussverkehr zu steigern. Die Umgebungsgestaltung hat im Einklang mit den historischen Bebauungsstrukturen zu erfolgen.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich:

— Umsetzungsbereich: 7'500 m² (Länge ca. 950 m)



Abbildung oben: Perimeter BGK (Quelle Hintergrundkarte; edit.geo.gr.ch)



Abbildung unten: mögliche Strassenraumgestaltung (BGK), Visualisierungen Bahnhofstrasse Maienfeld: R+K Raumplanung AG

GV5.13-3 Dorfplatzgestaltung, Trin	Federführung	Beteiligte	Kosten
	Gemeinde Trin	-	1'000'000.-

Kurzbeschreibung

Aktuell ist das Erscheinungsbild der Hauptstrasse durch Trin Dorf noch geprägt von ihrer früheren Funktion als Kantonsstrasse. Mit dem Bau des Umfahrungstunnels im Jahr 1994 konnte Trin vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Die Trennung des Strassenraums in eine Fahrbahn und (schmale) Aufenthalts- und Gehbereiche für den Fussverkehr blieb jedoch bestehen. Heute sieht sich die Gemeinde entlang der Ortsdurchfahrt mit verschiedenen Herausforderungen konfrontiert. So gibt es beispielsweise Probleme bei der Fussverkehrsführung, insbesondere im Bereich der Strasseneinmündungen und Hauszugänge.

Die Gemeinde Trin hat im Jahr 2022 ein BGK erarbeitet, welches die Hauptstrasse zur Dorfstrasse weiterentwickeln soll. Im BGK wurde dabei explizit die Dorfplatzgestaltung abgegrenzt. Mit der Umsetzung des BGK (siehe auch Massnahme GV5.12-8) soll die Dorfplatzgestaltung aber mitgedacht und danach in einer nächsten Etappe umgesetzt werden.

Der Dorfplatz grenzt unmittelbar an die Erschliessungsstrasse durch den Dorfkern. Der Dorfplatz soll mit seiner Gestaltung die Aufenthaltsqualität des Fussverkehrs steigern. Für den Veloverkehr sind Abstellmöglichkeiten und Ladestationen vorgesehen, um den Umstieg auf den ÖV zu erleichtern und zu fördern. Die Verkehrssicherheit soll durch Gestaltungselemente vor allem im Bereich der Zufahrten erhöht werden.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich:

— Umsetzungsbereich: 1'400 m² (Länge ca. 110 m)

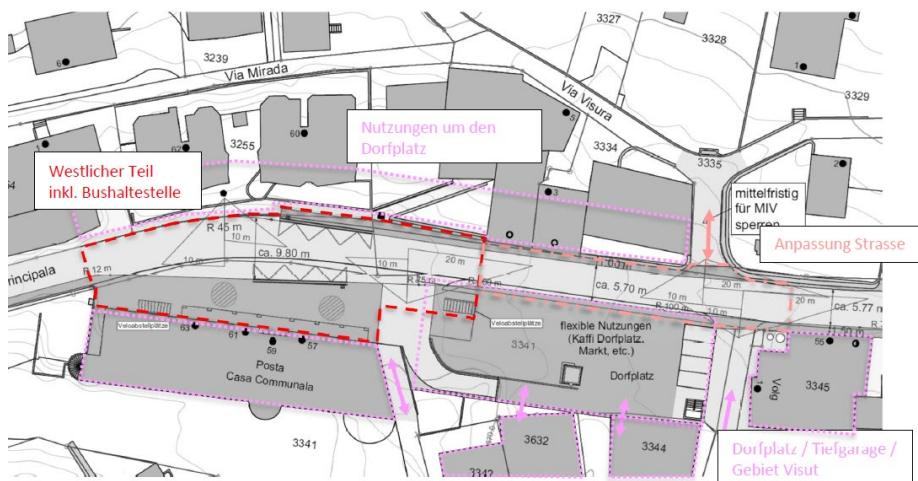


Abbildung: Bausteine in Verbindung zum Dorfplatz (Quelle: BGK Trin Dorf)

GV5.13-4 Begegnungszone Dorfkern, Untervaz	Federführung	Beteiligte	Kosten
	Gemeinde Untervaz	Dritte	1'000'000.-

Kurzbeschreibung

Im Dorfzentrum ist eine Begegnungszone geplant. Die Gemeinde beabsichtigt daher, den Strassenraum zusammen mit einer angrenzenden Liegenschaft als Begegnungszone zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs und einem dazugehörigen Platz umzugestalten. Zur Erstellung des Platzes will die Gemeinde zusätzlich eine angrenzende Liegenschaft erwerben und die darauf liegenden Gebäude abbrennen (anfallender Aufwand nicht Bestandteil

der angegebenen Kosten). Die Begegnungszone im Dorfkern soll zum Verweilen einladen und die Attraktivität für Fuss- und Veloverkehr erhöhen.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich:

— Umsetzungsbereich: 1'800 m² (Länge ca. 150 m)



Abbildung: Begegnungszone Dorfkern, Untervaz (Quelle: Swisstopo; EBP Schweiz AG, 2024)

Finanzierung Massnahmenpaket

Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Kanton	Gemeinde	Dritte
8'250'000.-	-	8'250'000.-	-

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

Quantitative Angaben Quadratmeter Umsetzungsbereich: 15'700
Die Abgabe der Geodaten erfolgt gemäss RPAV.

Dokumente Folgende Dokumente können auf Nachfrage in elektronischer Form mitgeliefert werden: -

7. Motorisierter Individualverkehr

MIV5.1 Industriestrasse inkl. Knoten Freihofstr./Kantonsstr., Landquart

Priorität AP 5G

- A (2028-2032)
- B (2032-2036)

Priorität, ARE-Code AP 4G

B
3901.4.025; Weiterentwicklung

Massnahmenart

Einzelmassnahme Verkehr

Massnahmenkategorie

Kapazität Strassen; Kernentlastungs- und Umfahrungsstrasse

Federführung

Gemeinde Landquart

Beteiligte

Kanton (TBA)

Beschreibung

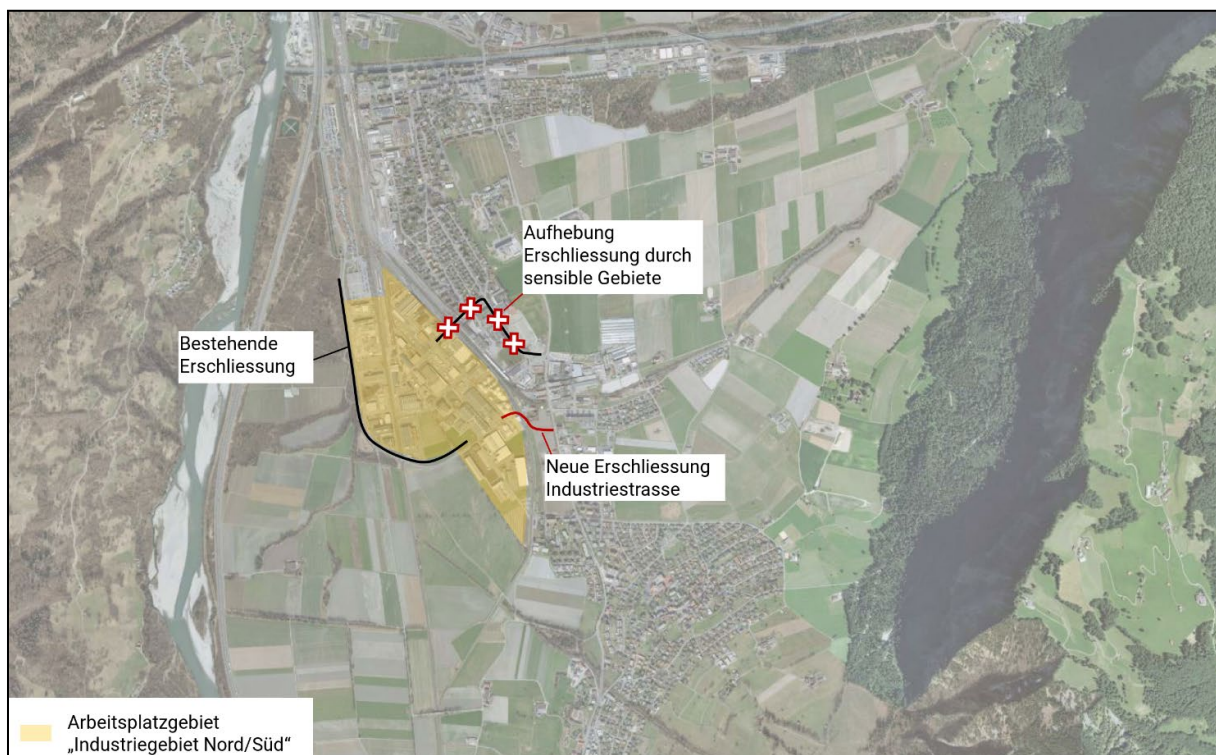


Abbildung: Übersicht neue Erschliessung Industriestrasse, Darstellung R+K Raumplanung AG, Quelle Hintergrundbild: edit.geo.gr.ch

Entwicklung seit der vorherigen Generation: Die verkehrlichen Wirkungen und der Nutzen der Massnahme wird mit dem AP 5G konkretisiert. Zudem werden bestimmte flankierenden Massnahmen dargestellt, die in Kombination mit der Realisierung der Industriestrasse nötig und vorgesehen sind, um eine zielgerechte Entwicklung zu erfahren.

Ausgangslage

Die Schulstrasse sowie der Knoten Sägenstrasse/Schulstrasse bildet die Erschliessung ins Arbeitsplatzgebiet «Industrie Nord/Süd». Die Strasse ist daher trotz sensiblen Nutzungen wie Wohnbauten, Schul- und Sportanlagen verkehrsorientiert gestaltet und der Knoten auf die Befahrbarkeit von Lastwagen und Sattelschlepper ausgelegt. Auf dem Abschnitt der Schulstrasse im Bereich des Knotens Schulstrasse/Sägenstrasse sind rund 5'300 Fahrzeuge pro Tag (DWV, Stand Jahr 2024, Verkehrsmodell, Arendt Consulting) zu verzeichnen. Rund 250 Lastwagen Fahrten pro Tag (DWV, Stand Jahr 2024, Querschnittsmessung, R+K) führen über den Knoten Schulstrasse/Sägenstrasse an sensible Gebiete vorbei zum Arbeitsplatzgebiet Industrie Nord/Süd. Das Arbeitsplatzgebiet «Industrie Nord/Süd» ist grösstenteils nur ungenügend mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Im Arbeitsplatzgebiet haben zurzeit rund 1'000 Beschäftigte (Stand STATENT 2021) eine Fusswegdistanz zwischen ihrem Arbeitsplatz und der nächsten Bushaltestelle oder dem nächsten Bahnhof von über 500 m zu bewältigen. Rund 60 % der Beschäftigten (600) müssen sogar einen Weg von über 1'000 m in Kauf nehmen. Ebenfalls ist die Erschliessung mit dem Velo oder zu Fuss ungenügend. Von den Gebieten Neu- hof/Gruobhof und Igis fehlt eine direkte Verbindung ins Arbeitsplatzgebiet. Es müssen unattraktive Umwege über die Bahnhofunterführung Igis oder über den Knoten Schulstrasse/Sägenstrasse genommen werden.

Im Arbeitsplatzgebiet «Industrie Nord/Süd» liegen noch diverse unbebaute Bauzonen vor. Diese generieren ein Potenzial für weitere ca. 870 Beschäftigte. Grosse Gebiete für rund 510 Beschäftigte liegen zudem in Bereichen mit einer ungenügenden ÖV-Erschliessung (Fusswegdistanz > 500 m zur Bushaltestelle/Bahnhof). Eine Verbesserung der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr ist zurzeit nicht möglich, da die Fahrplanstabilität aufgrund von Umwegen und der Bahnschranke nicht sichergestellt werden kann.

Inhalte

Die heutige Erschliessung des Arbeitsplatzgebietes «Industrie Nord/Süd» ist für sämtliche Verkehrsteilnehmende unzureichend. Daher soll eine neue Erschliessung «Industriestrasse» erstellt werden. Die Massnahme sieht einen neuen Kreislauf ab der Kantonsstrasse (Deutsche Strasse) vor. Danach wird die RhB-Linie mittels Unterführung unterquert, womit der direkte Anschluss ab der Deutschen Strasse ins Industriegebiet sichergestellt ist.

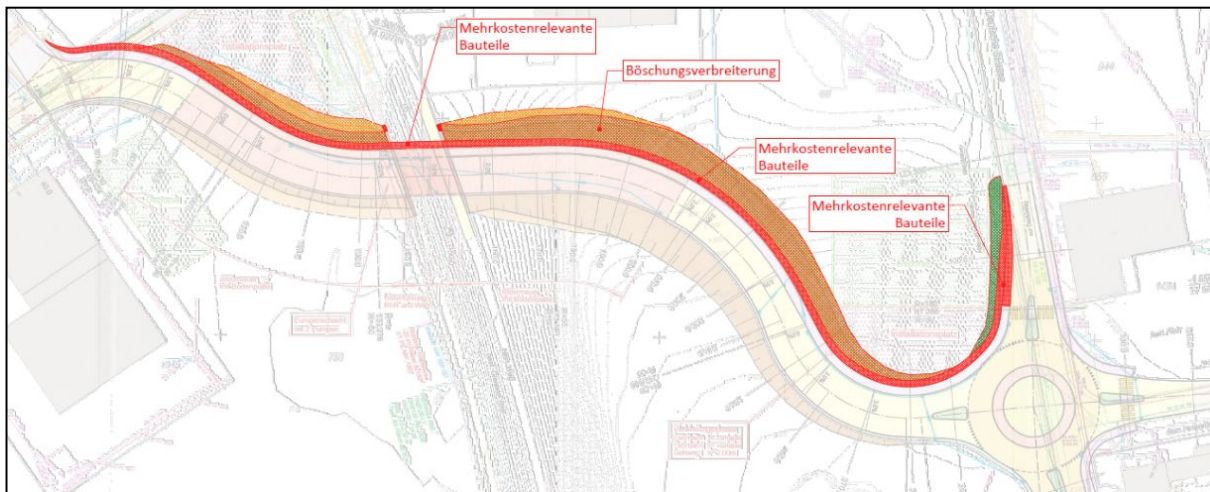


Abbildung: Anpassung Projekt (Quelle: Fromm+Partner AG, 2021)

Mit einer Verkehrsmodellierung wurde auf Grundlage des Gesamtverkehrsmodells des Kantons Graubünden aufgezeigt, welche Auswirkungen die Realisierung der Industriestrasse auf das Verkehrsnetz der Gemeinde Landquart hat. Es zeigt sich, dass auf der Schulstrasse eine Verkehrsreduktion von rund 2'800 Fahrzeugen pro Tag (DWV, Stand Jahr 2024 mit Industriestrasse, Modellberechnung, Arendt Consulting) entsteht. Vor dem Schulhaus und vor den Sportanlagen kann somit das Verkehrsaufkommen etwa halbiert werden. Zudem entfallen die 250 Lastwagenfahrten pro Tag in das Arbeitsplatzgebiet Industrie Nord/Süd. Weiter kann das Siedlungsgebiet zwischen oberen Zollbrücke und der Sonnmattstrasse von der neuen Industriestrasse profitieren, da das Verkehrsaufkommen auf der Deutsche Strasse in diesem Bereich um rund 2'400 Fahrzeuge pro Tag (DWV, Stand Jahr 2024 mit Industriestrasse, Modellberechnung, Arendt Consulting) abnimmt.

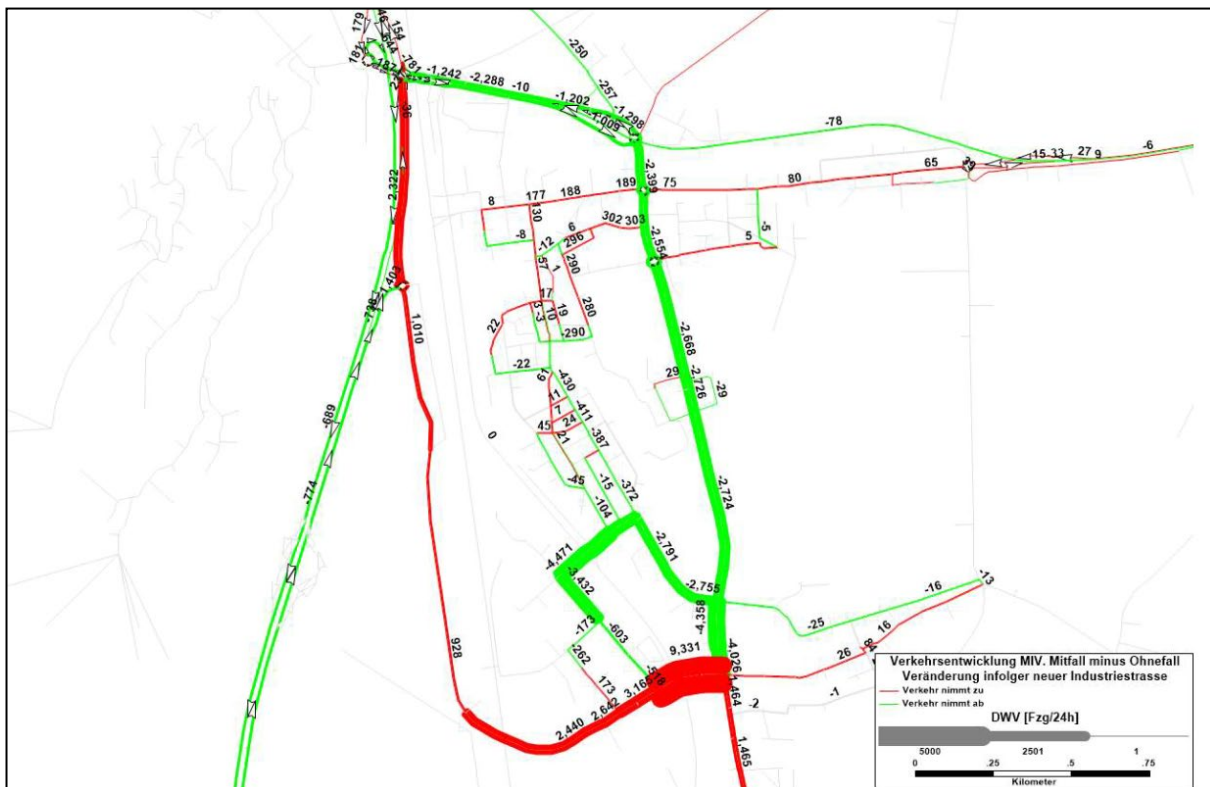


Abbildung: Differenzbelastung mit neuer Industriestrasse und Sperrung Sägenstrasse, Verkehrsaufkommen Jahr 2024, Quelle Technischer Bericht, Verkehrsmodellierung Industriestrasse Landquart, Arendt Consulting, 14. Mai 2024

Über die Industriestrasse kann eine neue Busverbindung eingeführt werden (s. Massnahme ÖV5.1). Diese kann das Arbeitsplatzgebiet «Industrie Nord/Süd» besser mit dem öffentlichen Verkehr erschliessen. Die Wegdistanzen zur Bushaltestelle kann enorm verkürzt werden. Sämtliche Fusswegdistanzen zur nächsten Bushaltestelle liegen in einem Radius von maximal 300 m, wodurch eine hinreichende ÖV-Erschliessung gewährleistet werden kann. Insgesamt profitieren rund 2'200 Beschäftigte im Gebiet «Industrie Nord/Süd» (inkl. Potenzial) in Zukunft von einer besseren ÖV-Erschliessung. Auch die Wegverbindungen für den Fuss- und Veloverkehr zwischen den Wohngebieten im Osten (Neuhof/Gruobhof) und dem Arbeitsplatzgebiet «Industrie Nord/Süd» im Westen kann durch die Industriestrasse um ca. 600 m verkürzt werden. Der Veloverkehr hat zudem einen direkten Anschluss an die Alltagsveloverkehrsrouten.

Neben der Realisierung der Industriestrasse sind für die Verkehrsentwicklung der Gemeinde Landquart auch Verkehrs- und Mobilitätsmanagementmassnahmen notwendig. Der Kanton Graubünden hat im Auftrag des Agglomerationsprogrammes 4. Generation eine Vorstudie für das Mobilitätsmanagement ausgearbeitet. Dabei wurden unter anderem die Fokusräume im Kanton Graubünden definiert. Der Raum Landquart bis Thusis wird als Ballungsgebiet mit hoher Verkehrsbelastung definiert. In diesem Bereich sind Massnahmen im Bereich Verkehrsmanagement zu treffen. Als Massnahmen werden die Errichtung von Pfortneranlagen, die Errichtung von intelligenten verkehrsabhängigen Lichtsignalsteuerungen sowie Massnahmen zur Temporeduktion geprüft. Zurzeit läuft im Kanton Graubünden die Umsetzung der kantonalen Verkehrsmanagementpläne aufgrund der Weisungen des ASTRA (s. Massnahme GV 5.1). Zudem erarbeitet das ASTRA eine Machbarkeitsstudie für die Erhöhung der Leistungsfähigkeit bei den Kreiseln um den Autobahnzubringer Landquart.

Damit die Verkehrs- und Mobilitätsmanagementmassnahmen behördenverbindlich festgelegt sind, hat die Region Landquart diese Thematiken im regionalen Richtplan Teil Verkehr aufgenommen (Stand Mitwirkung). In diesem wird festgehalten, dass die Verkehrs- und Stauproblematiken an Werktagen durch geeignete Massnahmen reduziert werden müssen. Als weitere wichtige Massnahme wird im regionalen Richtplan Teil Verkehr festgehalten, dass für Gebiete mit bedeutendem Entwicklungspotenzial oder mit erhöhtem Publikums- und Verkehrsaufkommen eine Pflicht für die Erarbeitung eines Mobilitätskonzeptes besteht. Dabei sollen die Anzahl Parkfelder minimal gehalten werden und das Augenmerk auf eine gute ÖV-Erschliessung und eine attraktive Fuss- und Veloverkehrerschliessung gelegt werden. Damit soll eine zu starke Zunahme des motorisierten Individualverkehrs verhindert werden.

Lediglich mit Verkehrs- und Mobilitätsmanagementmassnahmen kann die Problematik der Erschliessung des Arbeitsplatzgebietes «Industrie Nord/Süd» nicht behoben werden. Für die Reduktion des Verkehrsaufkommens und für die Verbesserung der ÖV-Erschliessung ist eine neue Erschliessungsstrasse ins Arbeitsplatzgebiet «Industrie Nord/Süd» unerlässlich. Dies insbesondere auch im Hinblick auf den hohen Anteil Lastwagenverkehr vor den sensiblen Nutzungen sowie im Zusammenhang mit dem noch vorliegenden Entwicklungspotenzial. Nur mit der Realisierung der Industriestrasse im Zusammenhang mit den geplanten Verkehrs- und Mobilitätsmanagementmassnahmen wird eine sichere Verkehrsabwicklung in der Gemeinde Landquart ermöglicht.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Der motorisierte Verkehr wird auf den dafür vorgesehenen Strassen gebündelt. Die Abwicklung ist siedlungsverträglich gestaltet, weil sensible Schulanlagen und Wohnbauten entlastet werden und der Verkehr direkter zum Ziel geleitet wird. Mit der genannten Entlastung sensibler Nutzungen ist die Verkehrssicherheit erhöht. Landquart verfügt über eine attraktive und sichere Fuss- und Veloinfrastruktur welche den Ortsteil Igis und das Arbeitsplatz «Industrie Nord/Süd» erschliesst. Der Fuss- und Veloverkehr kann so eine tragende Rolle in der Alltagsmobilität übernehmen.

Teilstrategie

GV3: Strassenverkehr siedlungsverträglich abwickeln, GV5: Verkehrssicherheit spezifisch und als Querschnittsthema berücksichtigen, FVV1: Fussverkehr stärken, FVV6: Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr und Schulwegsicherheit erhöhen

Handlungsbedarf

GV – Modalsplit, GV – Siedlungsverträglichkeit MIV, GV – Verkehrssicherheit, FVV – Urbanes / Suburbanes Fuss- und Velonetz

Nutzen/Wirkung

- WK 1.1 Verbesserung des Gesamtverkehrssystems: Die Massnahme führt zu einer Verkehrsentslastung auf wichtigen Strassenachsen und gleichzeitig zur Erhöhung der Verkehrssicherheit
- WK 1.4 Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung: Durch die Entlastung sensibler Nutzungen wird der motorisierte Verkehr siedlungsverträglicher gestaltet
- WK 1.5 Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr: Durch die Massnahme werden wichtige Wohn- und Arbeitsplatzgebiete für den Fuss- und Veloverkehr erschlossen
- WK 3.1 Erhöhung objektive und subjektive Verkehrssicherheit: Sensible Gruppen (SchülerInnen) profitieren von der Umleitung des Verkehrs bzw. der Schaffung einer verkehrsärmeren Zone

Bezug zu weiteren Planungen

Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen

Folgende Massnahmen können nur bei einer Umsetzung von Massnahme MIV4.2 realisiert werden:

- GV5.10 Knoten Sägenstrasse/Schulstrasse, FlaMa zu Industriestrasse, Landquart
- GV5.12-7 BGK Schulstrasse Nord, Landquart
- ÖV5.1 Buserschliessung Tardis, Landquart
- FVV5.6-1 Veloweg Mühlestrasse (Stichverbindung), Landquart

Bezug zu kantonalen und regionalen Richtplänen (Konflikte mit USG siehe Umweltverträglichkeit)	Richtplanrelevant	Aktueller Stand:	KRIP	RRIP
	<input checked="" type="checkbox"/> Ja → <input checked="" type="checkbox"/> KRIP	Kein Koordinationsstand	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input checked="" type="checkbox"/> RRIP	Ausgangslage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> Nein	Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Festsetzung	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Umweltverträglichkeit Die Industriestrasse verläuft über eine Zone für künftige bauliche Nutzungen, welche im Gebiet von Fruchtfolgeflächen liegt. Die Industriestrasse tangiert ca. 3'300 m² Fruchtfolgeflächen. Die Beanspruchung der Fruchtfolgeflächen kann mit dem erhöhten öffentlichen Interesse gerechtfertigt werden (Interessensabwägung). Die zu beanspruchende Fruchtfolgefläche ist aber zu kompensieren.

Planungsstand und Finanzierung

Planungsstand (Referenzdokumente siehe Dokumente)	<input checked="" type="checkbox"/> 1	Begründung: Anforderungen gemäss RPAV erfüllt.
	<input type="checkbox"/> 2	
	<input type="checkbox"/> 3	

Planungsschritte	Zeitplanung
Auflageprojekt 2007	Überarbeitung 2020
Genehmigungsprojekt, Umweltverträglichkeitsbericht	2025/2026

Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte	Zeitplanung
	<input type="checkbox"/> Projektierung	2027
	<input type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	2027/2028
	<input type="checkbox"/> Finanzierung	2029
	Voraussichtlicher Baubeginn	2030
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	2031

Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Kanton	Gemeinde	Dritte
6'795'000.-	-	6'795'000.-	-

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

Quantitative Angaben Neue Strasse:
 — Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf der Achse/Knoten, mit Massnahme: 4'800
 Entlastete Strecke:
 — Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf der hauptsächlich zu entlastenden Achse, ohne Massnahme: 4'800 (Schulstrasse)
 — Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf der hauptsächlich zu entlastenden Achse, mit Massnahme: 2'500 (Schulstrasse)
Die Abgabe der Geodaten erfolgt gemäss RPAV.

Dokumente Liste der in elektronischer Form mitgelieferten Dokumente:
 — Verkehrsmodellierung Industriestrasse Landquart, Technischer Bericht, 14. Mai 2024, Arendt Consulting
 — Bericht Potentialanalyse Industriestrasse, 25. Juni 2024, R+K Raumplanung AG

MIV5.2 Engpassbeseitigung Felsenaustrasse, Stadt Chur

Priorität AP 5G

- A (2028-2032)
- B (2032-2036)

Priorität, ARE-Code AP 4G

- B
- 3901.4.093; Weiterentwicklung

Massnahmenart

Einzelmassnahme Verkehr

Massnahmenkategorie

Kapazitätsausbauten, Strassenabschnitt und Knoten

Federführung

Stadt Chur (TBD)

Beteiligte

-

Beschreibung

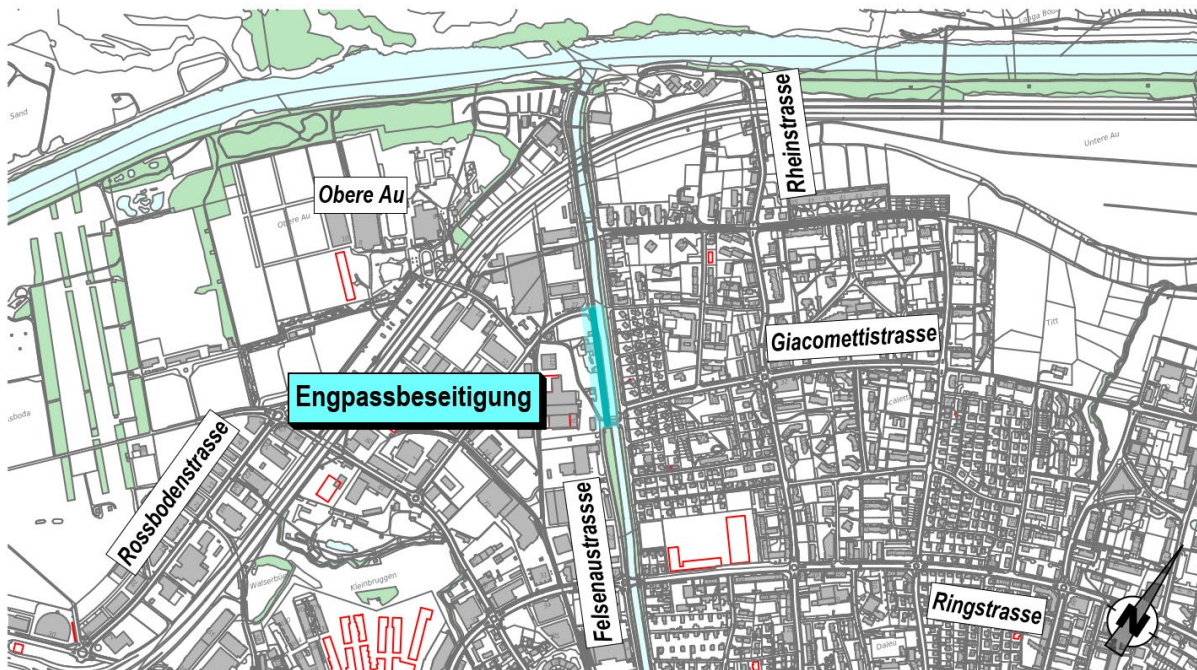


Abbildung: Übersichtsplan (Quelle: Tiefbau Stadt Chur)

Entwicklung seit der vorherigen Generation: Die Massnahme war im AP 4G im B-Horizont als FVV-Massnahme (FVV4.2-3) kategorisiert und wird im AP 5G im A-Horizont neu als MIV-Massnahme eingegeben. Die Massnahme umfasst eine Optimierung im Bereich MIV, welche sich auch positiv auf den Fuss- und Veloverkehr auswirkt.

Ausgangslage

Die Felsenaustrasse ist eine Sammelstrasse und eine wichtige Achse für die Erschliessung des Gewerbegebiets Industriestrasse / Felsenu. Im Bereich Ringstrasse bis Tennisplatz, Camping befindet sich der Abschnitt Schelmenbrücke bis Industriestrasse mit einer Länge von 225 m, welcher nur einspurig befahrbar ist und einen Engpass bildet. Zu den Stosszeiten bilden sich immer wieder Staus.

Inhalte

Die Felsenaustrasse befindet sich am Rande der Arbeitszone A2. Ein Ausbau ist gesamtheitlich wichtig, damit die Verkehrsverschiebungen in der Arbeitszone erfolgen und städtische Verkehrsplanung/ Umlagerung MIV / FVV miteinbezogen werden können. Mit der Aufhebung des Engpasses können:

- das Wohngebiet untere Plessurstrasse vom Durchgangsverkehr entlastet,
- die Fuss- und Veloverbindungen optimiert,
- die Fahrbeziehungen innerhalb der Arbeitszone 2 erfolgen und die umliegenden Strassen entlasten.

Im Perimeter des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes befindet sich das zu schmale Teilstück Felsenaustrasse, die historische sanierungsbedürftige Schelmenbrücke und ein Teil der Hauptachse der Fuss- und Radwegverbindung zum Naherholungsgebiet und der Sportstätte Obere Au. Vorgesehen ist, die Felsenaustrasse auf eine Breite von 5.25 m auszubauen und die Schelmenbrücke zu sanieren. Die Rad- und Velowegverbindung wird im 2024 von 2.5 m Breite auf rund 3.5 m ausgebaut. Diese Wegverbindung verläuft schräg links Richtung Industriestrasse, etwas versetzt und losgelöst vom geplanten zweispurigen Ausbau der Felsenaustrasse. Durch diese Trennung kann der Zufussgehende und der Radfahrende sicher vom motorisierten Verkehr zu Oberen Au gelangen und der motorisierte Verkehr ohne Rückstau in die Arbeitszone fahren.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Die Felsenaustrasse kann durch die Engpassbeseitigung ihrer Funktion als Sammelstrasse gerecht werden. Sie erschliesst das Arbeitsplatzgebiet A2. Das Wohngebiet untere Plessurstrasse ist vom einstigen Durchgangsverkehr befreit. Zudem bildet die neue Fuss- und Veloverbindung, welche von MIV getrennt geführt wird eine wichtige Erschliessungssachse zur Oberen Au.

Teilstrategie

GV2 Verlässlichkeit Reisezeit MIV und strassengebundener ÖV erhöhen, Verkehrsfluss auf den Hauptachsen sicherstellen, GV3 Strassenverkehr siedlungsverträglich abwickeln, FVV1: Fussverkehr stärken, FVV2: Lückenloses und sicheres Netz für den schnellen regionalen Veloverkehr schaffen, FVV3: Urbanes Netz für Veloverkehr optimieren, FVV6: Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr und Schulwegsicherheit erhöhen

Handlungsbedarf

GV – Modalsplit, GV – Strategisches Netz und MIV-Lenkung, GV – Siedlungsverträglichkeit MIV, GV – Verkehrssicherheit, FVV – Regionales Velonet, FVV – Urbanes / Suburbanes Fuss- und Velonet

Nutzen/Wirkung

- WK1.1 Verbesserung des Gesamtverkehrssystems: Durch die Engpassbeseitigung wird der Stau reduziert
- WK1.4 Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung: Die Sammelstrasse kann durch die Massnahme ihrer Funktion gerecht werden und den Verkehr besser kanalisieren
- WK1.5 Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr: Durch die separate Fuss- und Veloverkehrsverbindung werden die Gegebenheiten für den Fuss- und Veloverkehr verbessert
- WK3.1 Erhöhung objektive und subjektive Verkehrssicherheit: Die Trennung von MIV und FVV sorgen für eine Erhöhung der Verkehrssicherheit
- WK4.1 Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie von Lärmemissionen: Durch die Erhöhung des Verkehrsflusses werden auch die Emissionen reduziert.

Bezug zu weiteren Planungen

Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen — FVV5.2 Veloachse Nord-Süd, Stadt Chur: Die Veloachse Nord-Süd grenzt direkt an die Engpassbeseitigung an. Zusammen mit der neuen FVV-Infrastruktur, welche durch die Engpassbeseitigung umgesetzt wird, entsteht dadurch eine Synergie im Bereich FVV.

Bezug zu kantonalen und regionalen Richtplänen (Konflikte mit USG siehe Umweltverträglichkeit)	Richtplanrelevant <input type="checkbox"/> Ja → <input type="checkbox"/> KRIP <input type="checkbox"/> RRIP <input checked="" type="checkbox"/> Nein	Aktueller Stand: Kein Koordinationsstand Ausgangslage Zwischenergebnis Festsetzung	KRIP <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
--	---	--	--

Umweltverträglichkeit Keine Umweltverträglichkeit notwendig. Der Ausbau dieses Engpasses befindet sich innerhalb der Bauzone.

Planungsstand und Finanzierung

Planungsstand (Referenzdokumente siehe Dokumente) 1 Begründung: Anforderungen gemäss RPAV erfüllt.
 2
 3

Planungsschritte	Zeitplanung
Studie	2020
Vorprojekt	2024

Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte	Zeitplanung
	<input checked="" type="checkbox"/> Projektierung	2024 / 2025
	<input type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	2027
	<input type="checkbox"/> Finanzierung	2027
	Voraussichtlicher Baubeginn	2028
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	2029

Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Kanton	Gemeinde	Dritte
Total 2'000'000.-	-	2'000'000.-	-
Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente			
Quantitative Angaben	Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf der Achse/Knoten, ohne Massnahme: 3'400 Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf der Achse/Knoten, mit Massnahme: 3'400		
Dokumente	Liste der in elektronischer Form mitgelieferten Dokumente: — Vorprojekt Felsenaustrasse, Stadt Chur Juli 2024, TBD Stadt Chur		

8. Fuss- und Veloverkehr

FVV5.1 Fuss- & Veloverkehrskonzept für urbane Gemeinden

Priorität AP 5G

AvE (2028-2032)

BvE (2032-2036)

Neue Massnahme AP 5G

Massnahmenart

Eigenleistung Verkehr

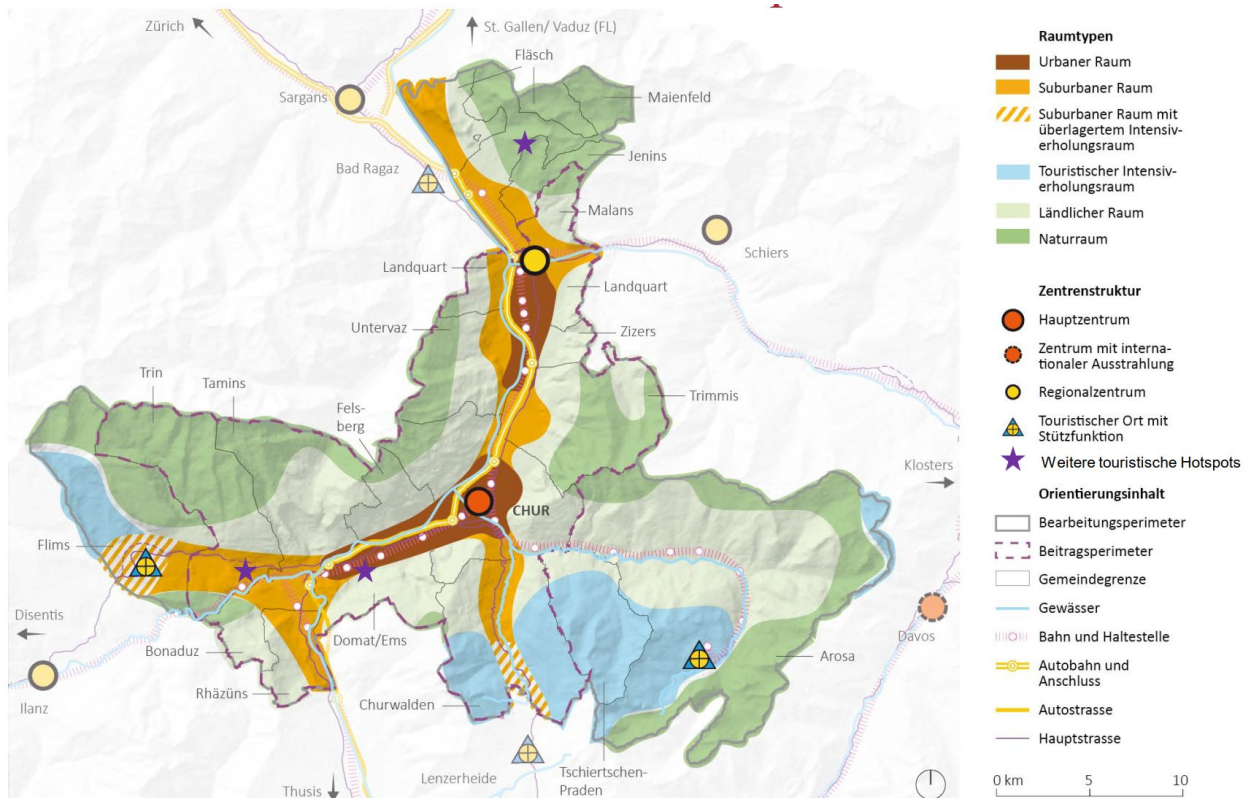
Federführung

Stadt Chur, Gemeinde Domat/Ems, (alle Gemeinden)

Beteiligte

Kanton (TBA)

Beschreibung



Ausgangslage

Mit dem Sachplan Velo hat der Kanton Graubünden für den Veloverkehr ein ausdifferenziertes Velonetz für Alltags- und Freizeitverkehr definiert, welches teilweise bereits besteht. Einzelne Massnahmen zur Optimierung des bestehenden Velonetzes und zu dessen Vervollständigung sind im Rahmen der Agglomerationsprogramme und durch andere Fördermittel bereits in Umsetzung. Ein grosses Potenzial für den Veloverkehr besteht insbesondere im Talboden und entlang den Hangfüssen der Agglomeration und damit in den urbanen und suburbanen Räumen.

Der Fussverkehr wurde im Rahmen des AP 5G analysiert und einige Schwachstellen situativ erfasst, jedoch fehlt bislang eine flächendeckende Auswertung über den gesamten Agglomerationsperimeter. Ein grosses Potenzial für den Fussverkehr besteht insbesondere im urbanen Raum der Agglomeration Chur, dort ist auch der Handlungsbedarf am höchsten. In den weiteren Raumtypen ist aufgrund der Grösse und Struktur der Gemeinden (kleinere Siedlungskörper mit oft historisch entstandenen und engen Ortszentren) eine detaillierte Fussverkehrsplanung von geringerer Bedeutung.

Folgende Gemeinden im urbanen Raum verfügen bereits über eine entsprechende Grundlage für den Fuss- und Veloverkehr:

- Ein kommunaler Veloweg- und Fusswegnetzplan mit vollständigem, bestehenden Fuss- und Velowegnetz und Netzlücken sowie erfassten Schwach- oder Problemstellen liegt in den Gemeinden Landquart, Bonaduz und Rhäzüns vor (als Teil der jeweiligen kommunalen Gesamtverkehrskonzepte).
- Die Stadt Chur hat im Rahmen der Mobilitätsstrategie Chur 2040 eine Teilstrategie zum Fuss- und Veloverkehr definiert.

Inhalte

Mit dieser planerischen Massnahme besteht das Ziel, dass mindestens die grossen urbanen Gemeinden (Stadt Chur, Domat/Ems und Landquart) über eine konzeptionelle kommunale Planung zum Fuss- und Veloverkehr mit folgenden Inhalten verfügen:

- Netzplanung
- Schwachstellenanalyse
- Massnahmenplanung

Für die Gemeinden Landquart, Bonaduz und Rhäzüns liegt eine umfassende Planung bereits vor. Bei der Stadt Chur und der Gemeinde Domat/Ems ist eine umfassende Fuss- und Veloverkehrsplanung noch ausstehend. Der Kanton (TBA) unterstützt alle Gemeinden mit jeweils 30% der anrechenbaren Kosten.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Die Siedlungsgebiete der Agglomeration und insbesondere die grossen urbanen Gemeinden verfügen über attraktive und sichere Fuss- und Veloinfrastruktur. Diese werden über eine konzeptionelle kommunale Planung zum Fuss- und Veloverkehr sichergestellt. Die dichten, direkten und lückenlosen Verbindungen gewährleisten komfortables und sicheres Vorwärtskommen im Alltags- und Freizeitverkehr. 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.

Teilstrategie

FVV1: Fussverkehr stärken, FVV2 Lückenloses und sicheres Netz für den schnellen regionalen Veloverkehr schaffen, FVV3 Urbanes Netz für Veloverkehr optimieren, FVV4 Siedlungsnahes Erholungsgebiet an das regionale Velonetz anbinden, FVV5 Attraktive Veloabstellanlagen schaffen, FVV6 Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr und Schulwegsicherheit erhöhen

Handlungsbedarf

FVV – Regionales Velonetz, FVV – Alltagsveloverkehrsrouten, FVV – Urbanes / Suburbanes Fuss- und Velonetz, FVV – Kombinierte Mobilität

Bezug/Abgrenzung zu weiteren Massnahmen

Keine direkten inhaltlich-räumlichen Beziehungen zu anderen infrastrukturellen Massnahmen.

Planungsstand und Umsetzung

Aktueller Planungsstand, weitere Planungsschritte	Zeitplanung
Kommunales Gesamtverkehrskonzept in Landquart vorliegend	Vor 2024
Umsetzung GVK Landquart	2024ff
Erarbeitung kommunales FVV-Konzept Chur und Domat/Ems	2025-2027
Umsetzung kommunales FVV-Konzept Chur und Domat/Ems	2028ff
Evtl. Erarbeitung kommunales FVV-Konzept in weiteren Gemeinden	2025ff.

FVV5.2 Veloachse Nord-Süd (Obere Au - Rheinpromenade), Stadt Chur

Priorität AP 5G

- A (2028-2032)
- B (2032-2036)

Priorität, ARE-Code AP 4G

- B
- 3901.4.032; Weiterentwicklung

Massnahmenart

Einzelmassnahme Verkehr

Massnahmenkategorie

Fuss- und Veloverkehr (FVV)

Federführung

Stadt Chur (TBD)

Beteiligte

Kanton (TBA)

Beschreibung

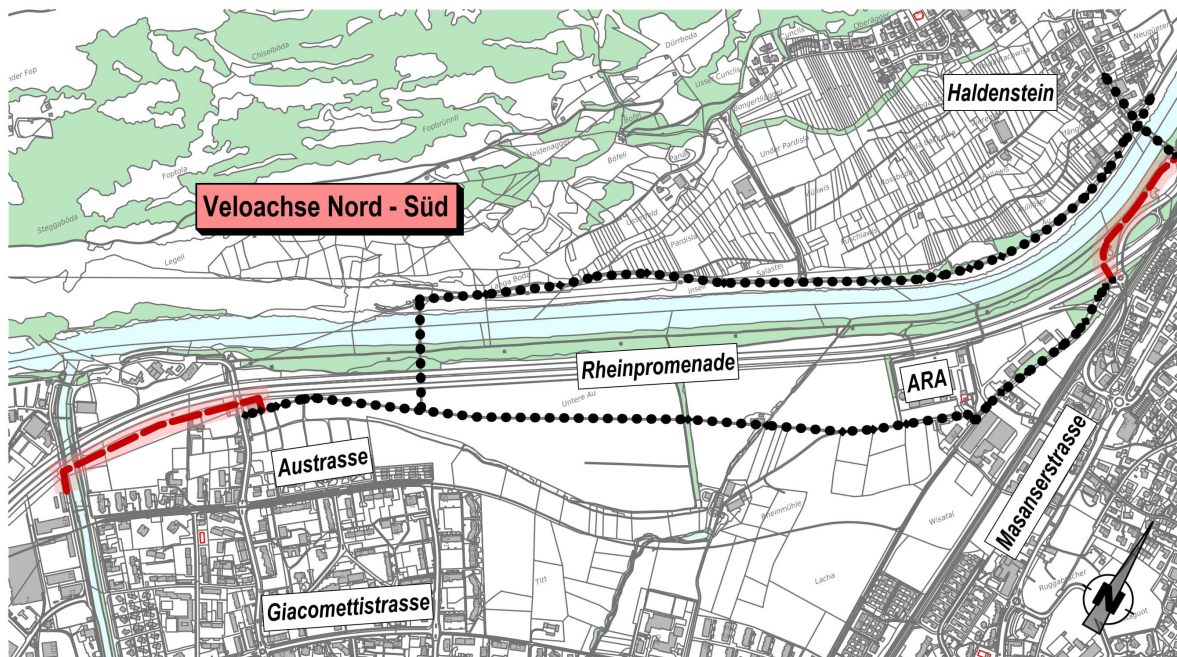


Abbildung: Planausschnitt (Quelle: Tiefbau Stadt Chur)

Entwicklung seit der vorherigen Generation: Die Massnahme wurde im AP 4G im B-Horizont eingegeben und wird nun im AP 5G im A-Horizont weitergeführt.

Ausgangslage

Das Velo wird in der Stadt Chur im gesamtschweizerischen Vergleich überdurchschnittlich oft verwendet. Für Ausbildungs- und Arbeitswege wird das Velo in der Agglomeration Chur doppelt so oft benutzt als im kantonalen Durchschnitt. Um die Sicherheit der Velofahrer zu verbessern und die Attraktivität des Velos als Verkehrsmittel zu erhöhen, ist die Stärkung der Hauptveloachse zwischen Chur Nord und Chur Süd notwendig. Die Verbindung Chur Nord mit Chur Süd ist durch den Bau des Dalpwegs, des Rheindammwegs und der Pardislabrücke bereits sehr weit fortgeschritten. Zwischen der Rheinstrasse und der Unteren Plessurstrasse ist die ansonsten komplett entflechtete Verbindung jedoch unterbrochen, da der Veloverkehr auf der Rheinpromenade in diesem Abschnitt nicht gestattet ist. Der Velofahrer muss die Steigung der Rheinstrasse meistern, welche einen erhöhten Schwerverkehrsanteil aufgrund des Kieswerk Calanda aufweist, was ein erhöhtes Sicherheitsrisiko mit sich bringt. Diese Wegführung ist im Generellen Erschliessungsplan (GEP) aufgeführt.

Inhalte

Vorgesehen ist eine neue, direkte Veloverbindung zwischen Chur Nord und Chur Süd. Geplant sind Anschlusspunkte in Ems, Felsberg, Zizers, Trimmis und Haldenstein. Die Veloachse ist im Sachplan Velo des Tiefbauamts Graubünden festgehalten.

Das Projekt beinhaltet die Verbindung zwischen Dalpweg und Tennisplatzweg. Das Ziel ist es, den Verkehr soweit zu entflechten, dass keine Konflikte zwischen den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer (Fussgänger, Velofahrer, Reiter, Skater, MIV und Schwerverkehr) entstehen. Die Öffnung der Rheinpromenade für den Veloverkehr ist ein grosses Ziel. Diese Linienführung entlang des Rheins soll jedoch für Velofahrer im Naherholungsgebiet dienen, somit ist der alltagstaugliche Ausbau mit Belag nicht erwünscht, um die Umweltbelange zu wahren. Daher wurde für die alltagstaugliche Verbindung, welche zugleich ein Teil der Nationalen Veloroute 2 ist, eine andere Linienführung zwischen Rheinstrasse und Unterer Plessurstrasse eruiert. Die Stadt Chur hat intern diverse Varianten und eine Bestvariante der Linienführung für Fuss- und Veloverkehr definiert. Diese Linienführung wurde anschliessend durch ein Ingenieurbüro in einem Vorprojekt ausgearbeitet.

Für die Veloverbindung Chur Nord – Chur Süd bedeutet dies, dass eine Verbindung zwischen Dalpweg und Tennisplatzweg südlich der Autobahn N13 verläuft. Das Näherbaurecht wurde vom ASTRA bereits in Aussicht gestellt. Damit keine ebenerdige Querung mit

dem Schwerverkehr auf der Rheinstrasse entsteht, ist eine Überführung über die Rheinstrasse geplant. Bei der Unteren Plessurstrasse ist südlich der Autobahn N13 geplant, eine Überführung über die Untere Plessurstrasse und der Plessur mit anschliessender Unterquerung auf der bestehenden Unterführung Felsenaustrasse zu erstellen.

Plan/Abbildung



Abbildung: Situation Abschnitt Felsenaustrasse – Dalpweg (Quelle: Tiefbau Stadt Chur)

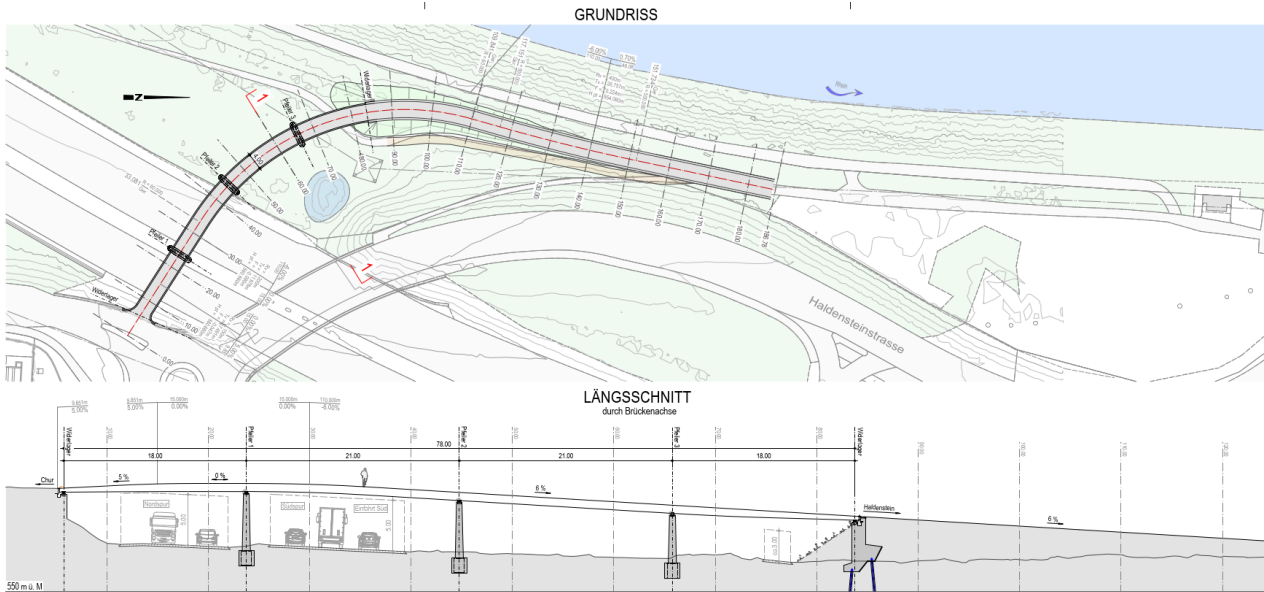


Abbildung Situation und Längenprofil Haldensteinerstrass / N13 (Quelle: Tiefbau Stadt Chur)

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Chur Nord und Chur Süd sind mit einer durchgehenden, attraktiven Veloroute verbunden, welche den Anforderungen des Alltags- und des Pendlerverkehrs, insbesondere in Sachen Sicherheit, genügt. Dies gewährleistet ein komfortables und sicheres Vorwärtskommen im Alltagsverkehr. Die betroffene Route in Chur ist in die regionalen Veloverbindungen eingebunden, viele Siedlungsgebiete der Agglomeration sind so miteinander verbunden.

Teilstrategie

FVV1: Fussverkehr stärken, FVV2: Lückenloses und sicheres Netz für den schnellen regionalen Veloverkehr schaffen, FVV3: Urbanes Netz für Veloverkehr optimieren, FVV6: Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr und Schulwegsicherheit erhöhen

Handlungsbedarf

GV – Modalsplit, FVV – Regionales Velonetz, FVV – Alltagsveloverkehrsrouten, FVV – Urbanes / Suburbanes Fuss- und Velonetz, GV – Verkehrssicherheit, GV – Siedlungsverträglichkeit MIV

Nutzen/Wirkung

- WK 1.5 Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr: Das Velo wird für den Alltags- und Pendlerverkehr gestärkt und kommunale, regionale und nationale Velorouten werden ausgebaut
- WK 3.1 Erhöhung objektive und subjektive Verkehrssicherheit: Durch die Entflechtung des Verkehrs werden Konflikte zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmern verhindert

Bezug zu weiteren Planungen

- Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen**
- FVV5.5-5 Brücke Rhein ARA, Stadt Chur: eine neue Brücke über den Rhein in Richtung Haldenstein bildet eine zusätzliche Querungsmöglichkeit des Rheins und liegt auf dem Erschliessungsweg von Chur Nord-Süd
 - MIV5.2 Engpassbeseitigung Felsenaustrasse, Stadt Chur: Mit der Engpassbeseitigung entsteht auch eine neue Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur. Diese grenzt direkt an die Massnahme Veloachse Nord-Süd an

Bezug zu kantonalen und regionalen Richtplänen	Richtplanrelevant	Aktueller Stand:	KRIP	RRIP
(Konflikte mit USG siehe Umweltverträglichkeit)	<input type="checkbox"/> Ja →	Kein Koordinationsstand	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> KRIP	Ausgangslage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> RRIP	Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input checked="" type="checkbox"/> Nein	Festsetzung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Umweltverträglichkeit Der Ausbau erfolgt entlang bestehenden Wegen und kann im normalen Baugesuch abgewickelt werden. Ein kleines Teilstück tangiert ein Waldstück, dass wenn eine Rodung notwendig wird, dies mit einem Rodungsgesuch mit dem Baugesuch eingereicht wird.

Planungsstand und Finanzierung

Planungsstand (Referenzdokumente siehe Dokumente)	<input checked="" type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	Begründung: Anforderungen gemäss RPAV erfüllt.
---	--	--

Planungsschritte	Zeitplanung
Vorprojekt Abschnitt Felsenaustrasse - Dalpweg	2022
Weitere Teilabschnitte Studie, Vorprojekt	2024-2025

Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte	Zeitplanung
	<input checked="" type="checkbox"/> Projektierung	2022 / 2024
	<input checked="" type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	2026
	<input checked="" type="checkbox"/> Finanzierung	2027
	Voraussichtlicher Baubeginn	2028 / 2030
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	2029 / 2031

Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Kanton	Gemeinde	Dritte
5'000'000.-	2'000'000.-	3'000'000.-	-

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

Quantitative Angaben *keine*

- Dokumente**
- Liste der in elektronischer Form mitgelieferten Dokumente (Vor-Projekt, Vorstudie, Machbarkeitsstudie, Umweltverträglichkeitsbericht usw.), Zitierungs-Bsp.:
- Vorprojekt Radweg (Felsenaustrasse – Dalpweg), Gemeinde Chur, 19. Januar 2022, Ingenieurbüro Alping
 - Studie Haldensteinerstrasse (Reitnauerweg – Haldensteinerbrücke), Gemeinde Chur, Juli 2024, Ingenieurbüro CWZ

FVV5.3 Veloachse Ost-West (Hauptbahnhof - Bahnhof Chur West), Stadt Chur

Priorität AP 5G

- A (2028-2032)
- B (2032-2036)

Priorität, ARE-Code AP 4G

B
3901.4.033; Weiterentwicklung

Massnahmenart

Einzelmassnahme Verkehr

Massnahmenkategorie

Fuss- und Veloverkehr (FVV)

Federführung

Stadt Chur (TBD)

Beteiligte

Kanton (TBA)

Beschreibung

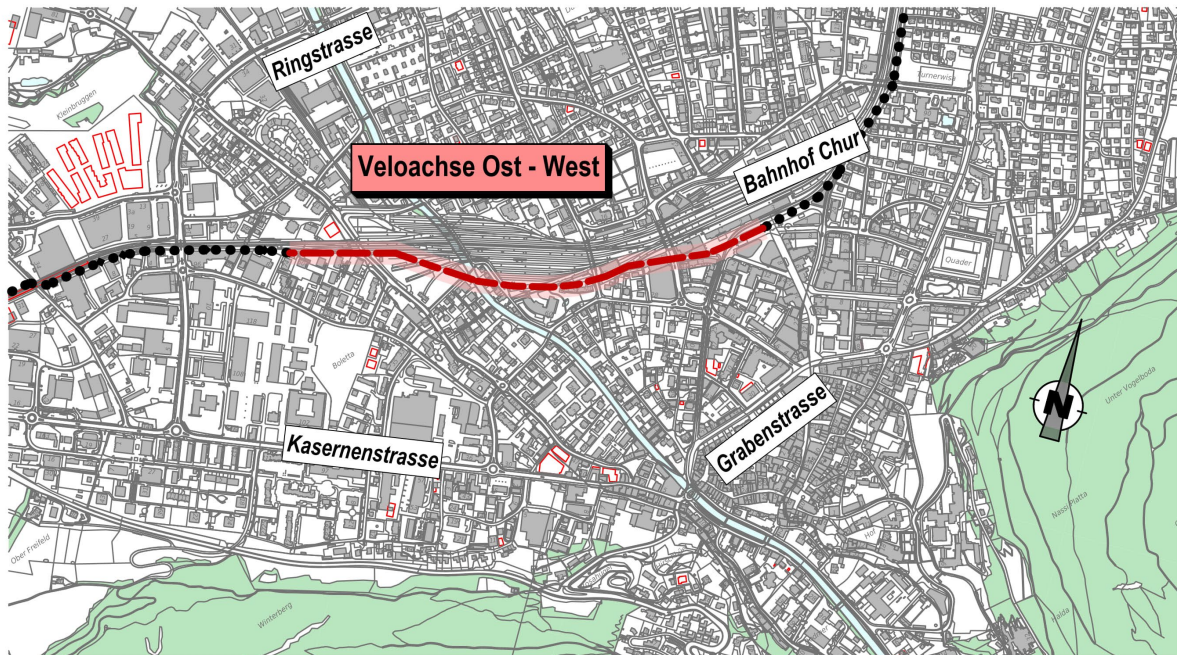


Abbildung: Übersichtplan (Quelle: Tiefbau Stadt Chur)

Entwicklung seit der vorherigen Generation: Die Massnahme wurde im AP 4G im B-Horizont eingegeben und wird nun im AP 5G im A-Horizont weitergeführt.

Ausgangslage

Der Veloverkehr nimmt bereits heute einen wichtigen Stellenwert in Chur ein. Auf kurzen und mittleren Strecken und in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr entlastet der Veloverkehr den zusehends an seine Kapazitätsgrenzen stossenden Strassenverkehr. Deshalb soll der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr in Chur weiter erhöht werden. Damit aus der Agglomeration Chur in die Stadt vermehrt Wege mit dem Velo zurückgelegt werden, braucht es attraktive, direkte und sichere Routen. Es geht primär um eine unterbrechungsfreie, komfortable und sichere Fahrt und nicht um die Geschwindigkeit. Deshalb wird im Agglomerationsprogramm der 5. Generation der Begriff "Alltagsveloverkehrsrouten" und nicht "Velobahn" oder "Velovorzugsrouten" verwendet. Berufs- und Ausbildungspendler sind die Hauptzielgruppe dieses neuen Netz- und Infrastrukturelements in der Agglomeration Chur.

Die Alltagsveloverkehrsrouten verbindet die Dörfer der Agglomeration Chur mit der Stadt. Auf dem Territorium der Stadt Chur verläuft die Route der Agglomeration Chur (Agglomerationsroute) mehr oder weniger entlang der Autobahn N13 am Rand der Stadt. Ab der tangential verlaufenden Agglomerationsroute soll die Stadt über mehrere Zufahrtsrouten (Stadtrouten) optimal erschlossen werden. Aus Richtung Nord wurde entlang der Bahngleise bereits ein weitgehend vom Strassenverkehr unabhängig geführter Fuss- und Veloweg ins Stadtzentrum realisiert (Stampaweg = Stadtroute Nord). Die Giacomettistrasse und die verkehrsreiche Ringstrasse können dabei über Brücken (Überführungen) gequert werden. Diese neue Verbindung wurde von den Velofahrenden (und Fussgängern) sehr gut angenommen. Zwischen dem Knoten (Kreis) Autobahnanschluss Chur Nord und dem heutigen Ende des Stampawegs besteht eine Lücke. Dieser Abschnitt ist in Planung und die Umsetzung erfolgt voraussichtlich im 2026 (vgl. AP 4G Massnahme FVV4.1-4 Fuss- und Veloweg Chur – Masans «Verlängerung Stampaweg», Stadt Chur). Die Planung einer vergleichbaren Veloverkehrsanlage vom Westen ins Stadtzentrum (Stadtroute West) ist Gegenstand der Korridorstudie "Velovorzugsrouten (Velopendler-routen) Chur West - Stadtzentrum". Diese Studie wurde anfangs 2021 ausgelöst.

Das Velo wird in der Stadt Chur im gesamtschweizerischen Vergleich überdurchschnittlich oft verwendet. Für Ausbildungs- und Arbeitswege wird das Velo in der Agglomeration Chur doppelt so oft wie im kantonalen Mittel benutzt. Durch eine separate Veloachse als Anschluss zum Bahnhof Chur kann die Sicherheit der Velofahrer verbessert und so die Attraktivität des Velos als Verkehrsmittel erhöht werden.

Inhalte

Der Verlauf der neuen Veloverkehrsanlage (Stadtroute West) entlang der Bahngleise der Rhätischen Bahn ist aufgrund der räumlichen Gegebenheiten mehr oder weniger gegeben. Da die örtlichen Voraussetzungen und funktionellen Anforderungen (Eigentrassee – Mischsystem, etc., Veloverkehrs- und Fussgängerpotential, etc.) nicht überall gleich sind, wird die zu untersuchende Stadtroute West in vier Abschnitte unterteilt: Plankis (Unterführung N13/ RhB-Bahnlinie) – Bahnhof Chur West; Bahnhof Chur West – Plessur (Kettbrüggli); Plessur – Rheinstrasse (Friedaubrücke); Rheinstrasse - Gäuggelistrasse – Postplatz. Die Art der Führung (Zweirichtungs-Radweg, Radstreifen, motorfahrzeugarme Strasse) wird variieren. Grundsätzlich sollen sich drei Velos begegnen können (massgebender Begegnungsfall). Damit ist das Überholen oder Nebeneinanderfahren bei Gegenverkehr möglich. In Abhängigkeit der örtlichen Lage (Aussenquartiere, Vorstadtquartiere, Innenstadt) ist zusätzlicher Raum für Zufussgehende zur Verfügung zu stellen. Die Zugänglichkeit der Route aus den Quartieren und vom neuen Bahnhof Chur West ist durch komfortable Auf- und Abfahrten (Rampen) sicherzustellen.

Die Massnahme sieht eine neue durchgehende Veloachse, mit Abschnitten kombiniert mit Zufussgehenden, Bahnhof Chur bis Spundisstrasse, Chur West, als Anbindung zur Veloachse nach Domat / Ems vor. Die Achse ist längs dem Bahntrasse der Rhätischen Bahn geplant. Es ist zu erwarten, dass mit der verbesserten Erreichbarkeit des Bahnhofs durch das Velo die Anzahl an multimodalen Verkehrsteilnehmern von Bahn und Velo erhöht werden kann.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Die Stadt Chur verfügt zwischen Chur West und dem Bahnhof Chur über eine attraktive und sichere Veloinfrastruktur, zum Teil kombiniert als Fuss- und Veloinfrastruktur. Die direkte und lückenlose Verbindung entlang der Bahngleise gewährleistet komfortables und sicheres Vorwärtskommen vor allem im Pendler- aber auch im Alltagsverkehr. Die bessere Erreichbarkeit des Bahnhofs erhöht die Anzahl multimodaler Verkehrsteilnehmer.

Mobilitätsstrategie Chur (MSC) 2030, Zielbild:

- Chur ist gut erreichbar und verfügt über ein sicheres und stadtgerechtes Verkehrssystem
- Chur behandelt transporteffiziente und nachhaltige Verkehrsformen prioritär
- Chur reduziert Verkehrsemissionen und hält Stadt- und Lebensqualität auf hohem Niveau

Teilstrategie

FVV2: Lückenloses und sicheres Netz für den schnellen regionalen Veloverkehr schaffen, FVV3: Urbanes Netz für Veloverkehr optimieren, FVV6: Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr und Schulwegsicherheit erhöhen

Mobilitätsstrategie Chur (MSC) 2030, Veloverkehr, Ziele:

- Attraktives Wegnetz mit zusammenhängenden, sicheren und direkten Alltagsverbindungen
- Komfortable und schnelle Velorouten zwischen wichtigen städtischen Zielen und zu Nachbarorten

Handlungsbedarf

FVV – Regionales Velonetz, FVV – Alltagsveloverkehrsrouten, FVV – Urbanes / Suburbanes Fuss- und Velonetz, GV – Modalsplit, GV – Verkehrssicherheit, GV – Siedlungsverträglichkeit MIV

Mobilitätsstrategie Chur (MSC) 2030, Veloverkehr, Handlungsschwerpunkte:

- Netzlücken schliessen und Infrastrukturschwachstellen beheben
- Nötige Infrastruktur für schnelles und komfortables Velofahren realisieren

Nutzen/Wirkung

- WK 1.5 Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr: Das Velo wird für den Pendler- aber auch für den Alltagsverkehr gestärkt, kommunale Velorouten werden ausgebaut
- WK 3.1 Erhöhung objektive und subjektive Verkehrssicherheit: Durch die Entflechtung des Verkehrs werden Konflikte zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmern verhindert

Bezug zu weiteren Planungen

- Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen**
- ÖV4.3 Multimodale Drehscheibe Chur West (AP 4G): Die Veloachse Ost-West erschliesst den Bahnhof Chur West in Richtung Bahnhof Chur für den Veloverkehr
 - FVV5.4-17 Veloweg Anschluss Bahnhof Chur West – Domat/Ems, Stadt Chur: Die Veloachse Ost-West wird mit einer weiteren Massnahme «Veloweg Anschluss Bahnhof Chur West» ergänzt
 - FVV5.5-7 Velounterführung und Velostation Bahnhofplatz, Stadt Chur: Mit der FVV-Unterführung wird eine direkte Querungsmöglichkeit des Bahnhofs von der Veloachse Ost-West aus geschaffen und mit einer Velostation ergänzt

Bezug zu kantonalen und regionalen Richtplänen (Konflikte mit USG siehe Umweltverträglichkeit)	Richtplanrelevant	Aktueller Stand:	KRIP	RRIP
	<input type="checkbox"/> Ja → <input type="checkbox"/> KRIP	Kein Koordinationsstand	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> RRIP	Ausgangslage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<input checked="" type="checkbox"/> Nein	Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Festsetzung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Umweltverträglichkeit Mit der Erstellung einer separaten Veloachse wird der Umsteigeeffekt gefördert. Die Anlage ist entlang der Bauzone und Bahntrasse der RhB und tangiert keine sensiblen Bereiche.

Planungsstand und Finanzierung

Planungsstand (Referenzdokumente siehe Dokumente)	<input checked="" type="checkbox"/> 1	Begründung: Anforderungen gemäss RPAV erfüllt.
	<input type="checkbox"/> 2	
	<input type="checkbox"/> 3	

Planungsschritte	Zeitplanung
Studie	2023
Vorprojekt	2024

Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte	Zeitplanung
	<input checked="" type="checkbox"/> Projektierung	2025-2026
	<input checked="" type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	2026-2027
	<input checked="" type="checkbox"/> Finanzierung	2027
	Voraussichtlicher Baubeginn	2028
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	2032

Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Kanton	Gemeinde	Dritte
6'000'000.-	2'360'000.-	3'640'000.-	-

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

Quantitative Angaben	<i>keine</i>
-----------------------------	--------------

Dokumente Liste der in elektronischer Form mitgelieferten Dokumente (Vor-Projekt, Vorstudie, Machbarkeitsstudie, Umweltverträglichkeitsbericht usw.), Zitierungs-Bsp.:

- Bericht Velovorzugsroute Chur West – Stadtzentrum, 29. September 2023, Planimpus Bauingenieure
- Übersichtspläne, 19. Oktober 2023, MRS Partner AG
- Vertiefungspläne, 19. Oktober 2023, MRS Partner AG

FVV5.4 Pauschales Massnahmenpaket A, Langsamverkehr: Velo- und Fussnetzinfrastruktur, kurzfristig

Priorität AP 4G

Neue Massnahme AP 5G

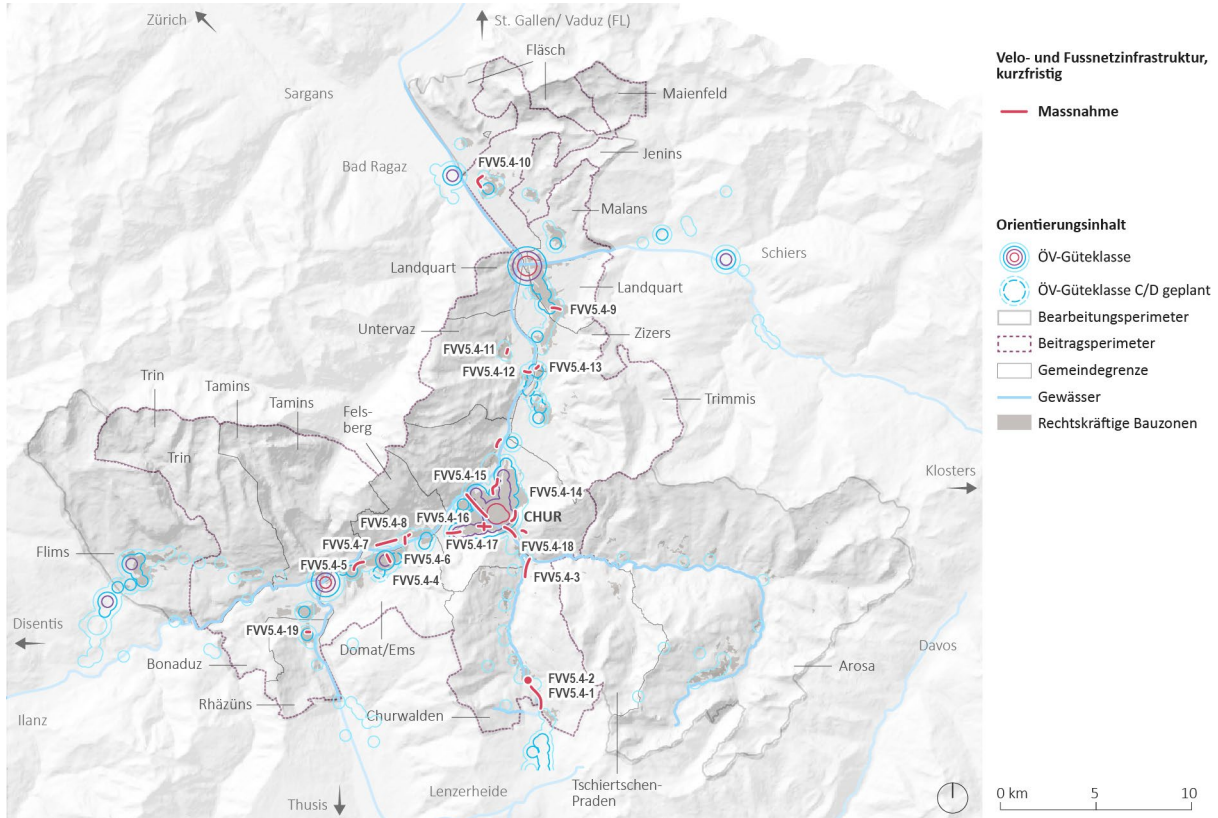
Massnahmenart

A (2028-2032)

Massnahmenpaket Verkehr

B (2032-2036)

Beschreibung der Konzeption



Ausgangslage

Der Sachplan Velo des Kantons Graubünden dient als Basis für das Velonetz in der Agglomeration und unterteilt das kantonale Velowegnetz in ein Alltagsnetz und ein Freizeitnetz. Das Alltagsnetz verbindet Gemeinden und wichtige Ziele miteinander, ausser Tschierschen-Praden und Arosa sind alle Gemeinden der Agglomeration daran angebunden. Das Freizeitnetz mit nationalen, regionalen und lokalen Velo- und Mountainbikerouten hat eine ausreichende Ausdehnung und ist qualitativ gut bis sehr gut. Der Sachplan Velo zeigt zudem das hohe bis sehr hohe Potenzial für den Veloverkehr im Talboden und entlang den Hangfüssen. Insbesondere mit Blick auf das Jahr 2040 und der angestrebten Erhöhung des Modalsplit-Anteils Veloverkehr erkennt die Situations- und Trendanalyse vor allem in den Siedlungsräumen und flachen Teilgebieten sogar noch ein höheres Potenzial für den Veloverkehr als nachhaltige Alternative zum MIV. Zudem bieten kurze Distanzen innerhalb der Agglomeration sowie die zunehmende Verbreitung von E-Bikes weiteres Potenzial zur Steigerung des Veloverkehrs. Mit einer Erhöhung des Anteils Veloverkehr und einem Ausbau der Infrastruktur können allerdings auch Konflikte gegenüber dem MIV und ÖV betreffend Platzbedarf entstehen.

Inhalt

Der Sachplan Velo beinhaltet das Velonetz von kantonalem Interesse. Er deckt deshalb das Netz für den regionalen Verkehr mehrheitlich ab, beispielsweise auch die Alltagsveloverkehrsrouten, welche die Zentren der Agglomeration, die übrigen grösseren Siedlungsgebiete, die bestehenden und die geplanten Entwicklungsschwerpunkte Arbeit direkt respektive via Stichverbindungen miteinander verbindet. Eine Ergänzung dieser Route ist im Rahmen der Umsetzung des AP 5G, unter anderem, durch das Massnahmenpaket FVV5.6 vorgesehen. In Ergänzung zum kantonalen Grund- und Ergänzungsnetz braucht es vor allem in den urbanen Siedlungsgebieten ein sicheres und flächendeckendes urbanes Netz für den Fuss- und Veloverkehr, das zusätzliche Verbindungen zwischen den Alltags- und Freizeitnetzen und somit auch den siedlungsnahen Erholungsgebieten schafft und die Erschliessung in die Fläche sicherstellt. Dies wird mit dem pauschalen Massnahmenpaket A, Langsamverkehr umgesetzt. Das Netz wird dadurch deutlich dichter und die Attraktivität des Velos als Alltagsverkehrsmittel wird erhöht. Verbindungen zwischen dem Binnennetz und den grösseren Verbindungsachsen werden sichergestellt.

Zukunftsbild

Die Agglomeration Chur verfügt über eine attraktive sub- und urbane Fuss- und Veloinfrastruktur sowie über attraktive und sichere regionale Veloverbindungen. 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. Die regionalen Verbindungen genügen zudem den Anforderungen des Pendlerverkehrs. Zudem sind die Schwerpunktgebiete Innenentwicklung und die Entwicklungsschwerpunkte Arbeit sowie die Verkehrsdrehscheiben und die weiteren Bahnhöfe als wichtige Quell- und Zielpunkte an die regionalen Veloverbindungen angebunden.

Teilstrategie

FVV1: Fussverkehr stärken, FVV2: Lückenloses und sicheres Netz für den schnellen regionalen Veloverkehr schaffen, FVV3: Urbanes Netz für Veloverkehr optimieren, FVV4: Siedlungsnahes Erholungsgebiet an das regionale Velonetz anbinden, FVV6: Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr und Schulwegsicherheit erhöhen

Handlungsbedarf

FVV – Regionales Velonetz, FVV – Alltagsveloverkehrsrouten, FVV – Urbanes / Suburbanes Fuss- und Velonetz, GV – Modalsplit, GV – Verkehrssicherheit, GV – Siedlungsverträglichkeit MIV

Teilmassnahmen

FVV5.4-1	Fusswegverbindung Parpan-Stettli-Churwalden, Churwalden	Federführung	Beteiligte	Kosten
		Gemeinde Churwalden	-	300'000.-

Kurzbeschreibung

Die Gemeinde Churwalden will die heute im Generellen Erschliessungsplan bis nach Churwalden als öffentlichen Fussweg (grün markiert) verlängern.

Ab Stettli zur Haltestelle Rüti/ins Gebiet In da Steina (Oranger Punkt) nach Churwalden fehlt eine eigentliche öffentliche Fusswegverbindung, welche für die verschiedenen Siedlungen als Anschluss an den öffentlichen Verkehr (Haltestelle Rüti) dient.

Mit der neuen Fusswegverbindung soll zum einen eine ortsseitige Wegverbindung vom Weiler Stettli bis Churwalden und somit zum Attraktorengebiet gebaut werden und zum anderen eine öffentliche Erschliessung des Weilers an den öffentlichen Verkehr geschaffen werden.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich:

- Längsführung Langsamverkehr: 1000 m



Abbildung: Fusswegverbindung (grün) Weiler Stettli bis Churwalden über Haltestelle Rüti, Steina (orange) (Eigene Darstellung; geogr.ch)

FVV5.4-2	Fussgängerstreifen Büdemji, Churwalden	Federführung	Beteiligte	Kosten
		Gemeinde Churwalden	-	10'000.-

Kurzbeschreibung

Am Dorfausgang Churwalden Richtung Parpan – im Büdemji - gibt es keinen Fussgängerübergang. In den letzten Jahren sind bergseitig Überbauungen entstanden und talseitig sind zwei neue Überbauungen mit ca. 40 Wohneinheiten geplant. Ein Fussweg verläuft ab dem Dorf Churwalden ins Büdemji, dort quert dieser die Julierstrasse und verläuft über die

Allmend Richtung Stettli. Dieser Fussweg soll ebenfalls aufgewertet und als Wanderweg-Verbindung zwischen Churwalden und Parpan ausgebaut werden.

Das Projekt Fussgängerstreifen Büdemji soll für die Bewohner und Nutzer ein sicherer Übergang über die viel befahrene Julierstrasse sein. Im Zuge der Überbauungen und der Aufwertung des Fusswegs wird die Kreuzungsfrequenz Fuss- und Veloverkehr über die Strasse steigen (vor allem im Winter). Die Sicherheit ist gefährdet und soll mit einem Fussgängerstreifen behoben werden.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich:

- Fussgängerstreifenmarkierungen: 1

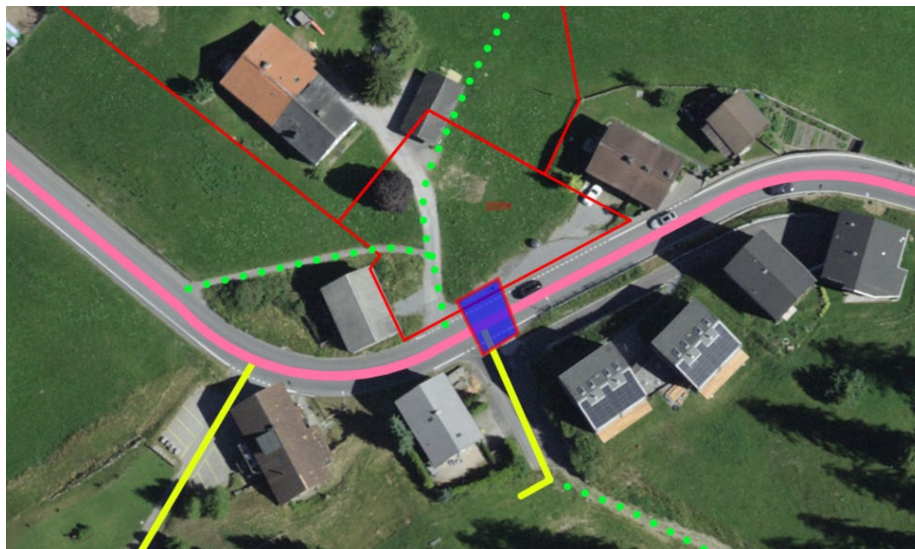


Abbildung: Situation (Eigene Darstellung; geogr.ch)

FVV5.4-3 Fusswegverbindung Churwalden – Passugg – Chur	Federführung Churwalden	Beteiligte Stadt Chur, EHL Hotelfachschule Passugg	Kosten 2'800'000.-
--	-------------------------	--	--------------------

Kurzbeschreibung

Die historische Fusswegverbindung verbindet die Stadt Chur mit Churwalden und führt über das Wohngebiet Meiersboden (tiefster Punkt Gemeinde Churwalden und Standort der ehemaligen Baumwollspinnerei 1861-1886) nach Bad Passugg (ehem. Kurhaus [heute Hotelfachschule], Mineralwasserabfüllbetrieb) und von dort durch die Rabiosaschlucht (5 Mineralwasserquellen und Trinkhalle) in Richtung Churwalden. Die Verbindung erschliesst verschiedene Weiler miteinander und bildet eine bedeutsame, vom MIV getrennte Fussverkehrsinfrastruktur.

Der Ausbau und die Sanierung des bestehenden Weges zwischen Meiersboden und dem Polenweg ist ein wichtiger Bestandteil für die sichere Erschliessung von Zufussgehenden von Chur nach Churwalden, wie er z. Bsp. schon 1872 von Nietzsche bei einem Aufenthalt in Chur begangen wurde (siehe Beilage, Pro Tschierschen Praden, Mitteilungen, 8/Juli 2015, S. 8-9). Mit dem Neubau einer Fussgängerbrücke über die Rabiosa wird zudem ein sicherer und höhenneutraler Fussweg für die Bevölkerung und die Studierenden ab der Posthaltestelle «Passugg, Hotelfachschule» zum Wohngebiet Riedwiesli erstellt. Die Brücke ist ein wichtiger Bestandteil für eine durchgehende, sichere Erschliessung der beiden Gemeinden.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich:

- Längsführung Langsamverkehr: 2'000 m
- Umsetzungsbereich Überführung (Brücke): 250 m² (Länge ca. 90 m)

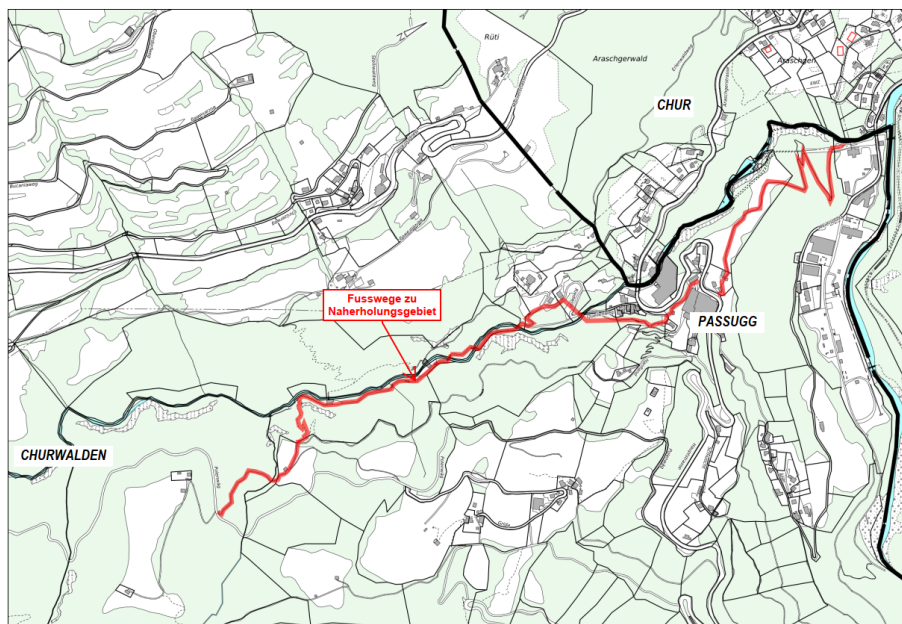


Abbildung: Übersichtsplan Fusswegverbindungen (Quelle: Churwalden)

FVV5.4-4 Fuss- und Veloverbindung Tircal, Domat/Ems

Federführung
Gemeinde Domat/Ems

Beteiligte
-

Kosten
500'000.-

Kurzbeschreibung

Mit der hindernisfreien Sanierung und Ausbau des Zentrum-Bahnhofs Domat/Ems wurde auch eine grosszügige Unterführung für die Fussgänger und Rollenden mit beidseitigen Rampen und Lift erstellt. Velofahrende stossen ihr Gefährt. Dadurch kann das Warten an den geschlossenen zwei Bahnschranken der Oberen und Unteren Bahnhofstrasse abgekürzt werden. Eine direkte Wegfortsetzung fehlt jedoch.

Fussgänger werden heute an der Piazza Staziun (Bahnhofplatz) wieder auf die Gassa surò und sutò (Bahnhofstrassen) geführt, wo in Bereichen der Gassen gar kein Trottoir oder nur ein sehr schmaler Streifen neben der Fahrbahn vorhanden ist.

Ein neu durch das Wohngebiet mit 2-3 m Breite führender Verbindungsweg soll ab der neuen Bahnunterführung ins Dorfzentrum führen, abseits des motorisierten Individualverkehrs und des Schwerlastenverkehrs.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich:

— Längsführung Langsamverkehr: 250 m



Abbildung: Langsamverkehrsverbindung (grün) gemäss KRL (Quelle: Stauffer&Studach AG)

FVV5.4-5 Fuss- und Veloverbindung Vial, Domat/Ems

Federführung
Gemeinde Domat/Ems

Beteiligte
-

Kosten
350'000.-

Kurzbeschreibung

Im Westen des Siedlungsgebietes liegt die grosse Sport- und Freizeitfläche, welche für den Verkehr im Allgemeinen und den Langsamverkehr im Speziellen nicht durchgängig ist. Sie trennt das Wohngebiet (Oberdorf) vom Industriepark und den Bahn- und Bushaltestellen Domat/Ems Werk/Chemie.

Ein neu angelegter 3 m breiter Verbindungsweg für Zufussgehende und Velofahrende soll zur Verbesserung des Alltags- und Arbeitsverkehr dienen, abseits des motorisierten Gewerbe- und Individualverkehrs.

Für die Umsetzung, respektive Projektierung ist die Genehmigung der Ortsplanung (2025) sowie die Erarbeitung des Sportstättenkonzepts (2024-26) erforderlich.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich:

- Längsführung Langsamverkehr: 500 m



Abbildung: Langsamverkehrsverbindung (grün) gemäss KRL (Quelle: Stauffer&Studach AG)

FVV5.4-6 Fuss- und Veloverbindung (Rheinbrücke) Domat/Ems - Felsberg

Federführung

Gemeinde Domat/Ems

Beteiligte

Gemeinde Felsberg

Kosten

2'500'000.- (1'250'000.- Gemeinde Domat/Ems, 1'250'000.- Gemeinde Felsberg)

Kurzbeschreibung

Die geplante Rheinbrücke soll die zwei «Nachbardörfer» für den Rad- und Fussverkehr direkt verbinden. Die Distanz zwischen den Dorfzentren (Schulen) verkürzt sich dadurch auf gut 2 km.

Die bestehende Verbindung im Osten führt über die kantonale Verbindungsstrasse/Brücke, welche mit Tempo 60 befahren wird, ohne separaten Radstreifen ist und ein einseitiges Trottoir verfügt. Eine hindernisfreie Querung für die langsam Rollenden fehlt, wird aktuell aber im Rahmen der AP 4G Massnahme «FVV4.3-10 Stichverbindung Felsberg – Domat/Ems» umgesetzt. Diese heute kürzeste Strecke beträgt 3 km. Im Westen sind die Langsamverkehrenden über Feldwege und den Rheinstaudamm mit einem Umweg von 5 km unterwegs.

Mit der neuen Brücke sollen Domat/Ems und Felsberg nicht nur für den Freizeitverkehr miteinander verbunden werden. Die Gemeinde Felsberg soll auch von einer direkteren Verbindung zu wichtigen Einrichtungen (Musikschule Imboden, Einkaufsmöglichkeiten) in Domat/Ems profitieren. Dies insbesondere für die westlich gelegenen Siedlungsteile von Felsberg sowie das Siedlungsgebiet von Domat/Ems, welche auch nach der Umsetzung der Stichverbindung Felsberg – Domat/Ems (AP 4G) einen weiten Fuss- / Veloweg auf sich nehmen müssten.

Die gemeinsam geplante Rheinbrücke Domat/Ems-Felsberg (Dorfverbindung) ist in den beiden in Revision befindenden Ortplanungen enthalten.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich:

- Umsetzungsbereich Überführung (Brücke, mit Veloweganschluss): 1'150 m² (Länge ca. 97 m)

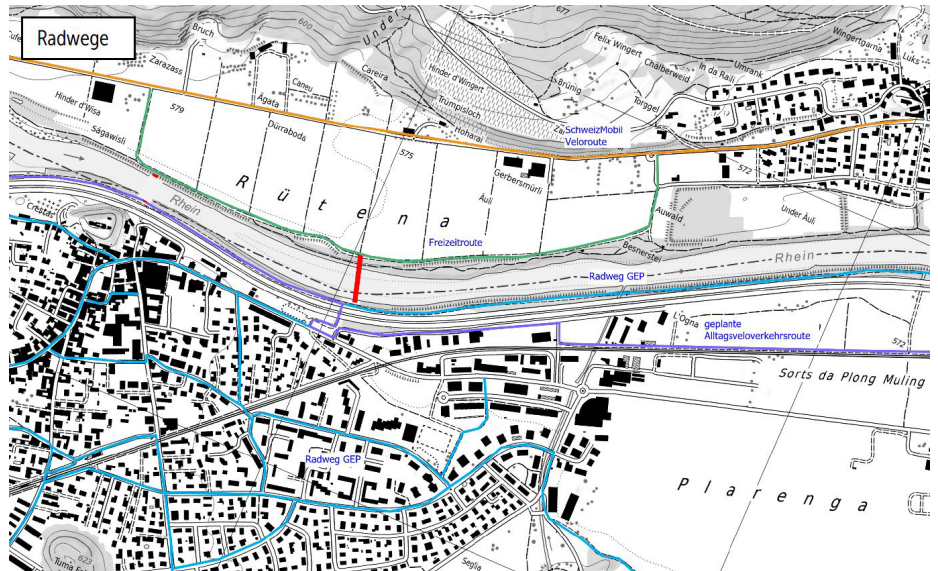


Abbildung: Langsamverkehrsbrücke Domat/Ems-Felsberg (Quelle: Hartmann & Monsch AG)

FVV5.4-7 Separater Fussweg Buswendekreis - Reitsportzentrum, Felsberg

Federführung
Gemeinde Felsberg

Beteiligte
-

Kosten
770'000.-

Kurzbeschreibung

Die einspurige Gemeindestrasse des westlichen Siedlungsrandes, vom Buswendekreis in Richtung Tamins wird sehr oft als Spazierweg in Anspruch genommen. Nicht selten sind Bewohnerinnen und Bewohner mit Hund oder Kinderwagen unterwegs und geniessen den Spaziergang auf der flachen und asphaltierten Strasse.

Gleichzeitig wird die einspurige und schmale Strasse durch Besucher des Reitsportzentrums, Hof Caneu und andere mit dem MIV befahren. Für Fussgänger und MIV bedingt jede Begegnung ein seitliches Ausweichen, um sicher passieren zu können, da heute keine separate Führung des MIV und Fussverkehrs gegeben ist.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit soll parallel, im Anschluss zur bestehenden Gemeindestrasse ein separater Fussweg von ca. 1.20m Breite erstellt werden.

Die oft besuchten Naherholungsgebiete Rheinufer, Hof Caneu oder andere Begegnungsräume würden so entspannter aufgesucht werden.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich:

— Längsführung Langsamverkehr: 1100 m

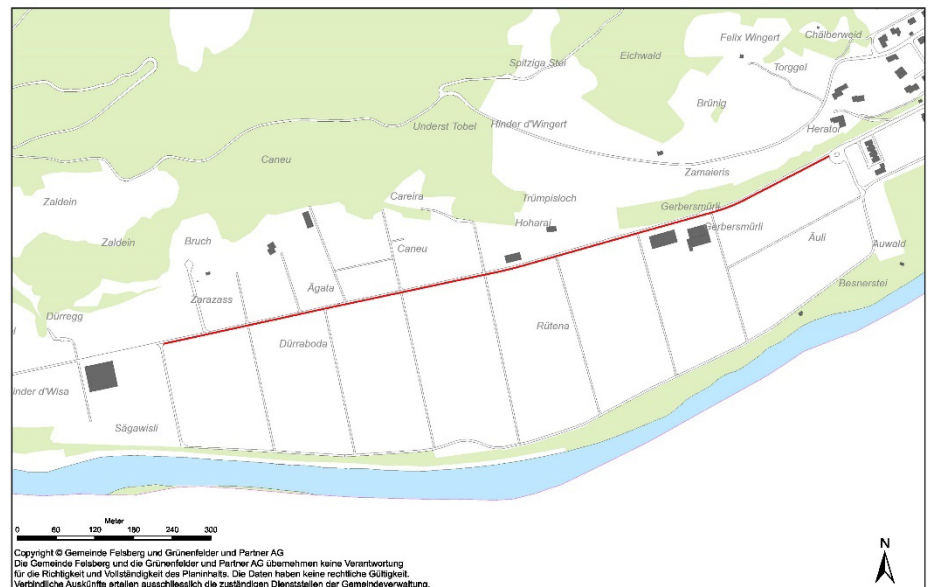


Abbildung: Situation 1:5000 (GIS; Gemeinde Felsberg)

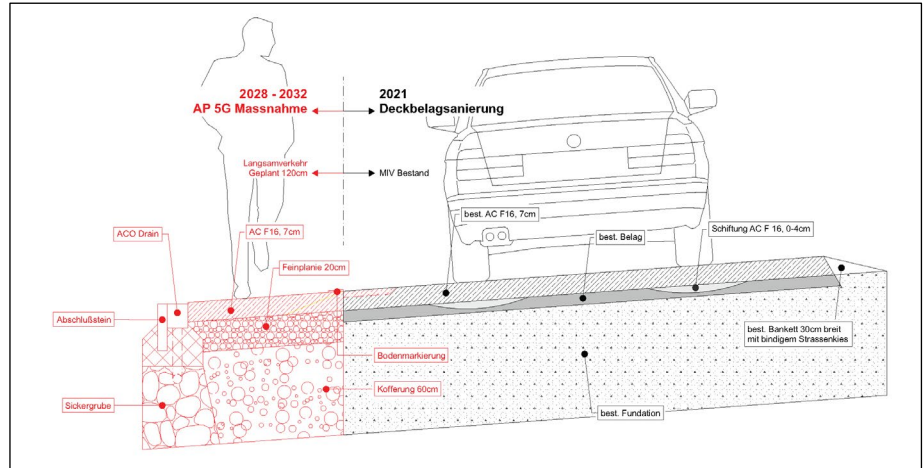


Abbildung: Normalprofil 1:20 (Gemeinde Felsberg)

FVV5.4-8 Erstellung Trottoir Wingertstutz, Felsberg

Federführung

Gemeinde Felsberg

Beteiligte

Gemeinde Felsberg / Fam. Nold

Kosten

320'000.-

Kurzbeschreibung

An der einspurigen, im Siedlungsgebiet liegenden, Wingertstrasse ist eine grössere, private Überbauung über 4 Parzellen vorgesehen. Die Gemeinde möchte die Gelegenheit nutzen und durch die Konstruktion des fehlenden Trottoirs die Sicherheit zwischen motorisiertem Individualverkehr, Langsamverkehr und Fussverkehr erhöhen.

Die allgemeine Verkehrssicherheit soll durch die Erstellung eines 2m breiten Trottoirs deutlich verbessert werden – nicht zuletzt der Schulweg für die betroffenen Kinder oder andere Fussgänger.

Somit könnte eine Aufwertung und erhöhte Sicherheit, vor allem für den Langsamverkehr, erreicht werden. Die oft besuchten Naherholungsgebiete Wingert (Weinrebengebiet), Goldgruab, Spitziga Stei, Laschein, Runggaleida, Zaldein oder andere Begegnungsräume würden so entspannter aufgesucht werden können.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich:

— Längsführung Langsamverkehr: 142 m



Abbildung: Erstellungsbereiche (Orthofoto GIS Felsberg; Gemeinde Felsberg, 2024)



Abbildung: Foto Wingertstutz (Gemeinde Felsberg, 2024)

FVV5.4-9 Schliessung Netzlücke Hirschengasse - Kirchgasse, Landquart	Federführung	Beteiligte	Kosten
	Gemeinde Landquart	-	243'000.-

Kurzbeschreibung

Die Gemeinde Landquart strebt ein durchlässiges, feinmaschiges sowie attraktives Fuss- und Velowegnetz an. Im Gebiet Igis besteht bereits ein dichtes Wegnetz. Allerdings fehlt zwischen der Hirschgasse und der Kirchgasse eine direkte Verbindung. Die Strecke verbindet das Wohngebiet Igis mit dem Schulhaus Igis auf direktem Weg. Zurzeit müssen zu Fuss Gehende und Velofahrende den Umweg über die Unterdorfstrasse in Kauf nehmen. Aufgrund dessen soll ein neuer Fuss- und Veloweg mit einer Breite von 2.50 m zwischen der Kirchgasse und der Hirschengasse realisiert werden.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich:

— Längsführung Langsamverkehr: 120 m

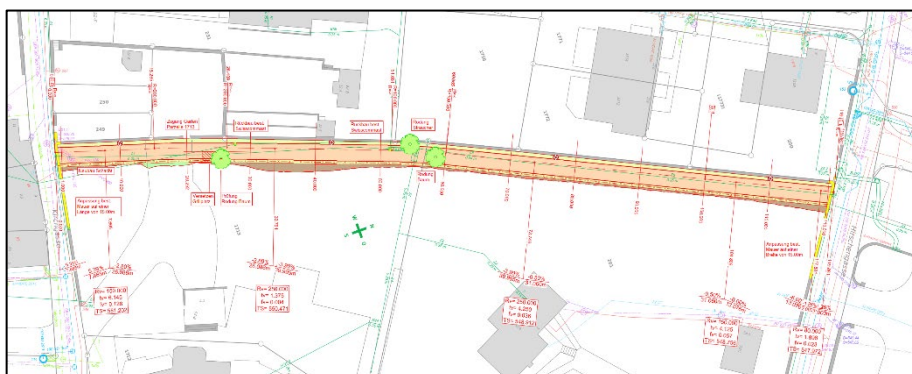


Abbildung: Schulweg Kirchgasse-Hirschengasse, Vorprojekt Situation 1:200, Donatsch+Partner AG, 13.06.2024

FVV5.4-10 Netzlückenschliessung Bahnhof - Wohngebiet West, Maienfeld	Federführung	Beteiligte	Kosten
	Gemeinde Maienfeld	Gemeinde Landquart	200'000- (100'000.- Stadt Gemeinde, 100'000.- Gemeinde Landquart)

Kurzbeschreibung

Im Westen von Maienfeld liegt das Wohngebiet «Im Loretscher». Um von diesem Wohngebiet zum Bahnhof zu gelangen, muss man die Strasse mitten durch das Städtli nehmen. Im Städtli gibt es keine Fussweginfrastruktur. Zudem bildet der Weg um das Städtli nicht die direkteste Verbindung, wodurch ein längerer Weg zum Bahnhof in Kauf genommen werden muss. Abseits der Hauptstrasse bestehen vereinzelte Wegverbindungen in Richtung Bahnhof. Diese sind aber nicht durchgehend und sind teilweise mangelhaft ausgestaltet. Es soll daher eine neue durchgehende und attraktive Verbindung zwischen dem Wohngebiet «Im Loretscher» und dem Bahnhof realisiert werden. Dazu müssen rund 220 m Fusswege ausgebaut und ca. 100 m Fusswege neu erstellt werden. Zudem sind an vereinzelten Stellen Optimierungen z.B. bei Fussgängerquerungen vorzunehmen.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich:

— Längsführung Langsamverkehr: 320 m



Abbildung: Situationsplan Fussweg Wohngebiet «Im Loretscher» – Bahnhof, R+K Raumplanung AG, Quelle Luftbild: edit.geo.gr.ch

FVV5.4-11 Fussweg Gaidla – Kirchgasse, Untervaz

Federführung

Gemeinde Untervaz

Beteiligte

-

Kosten

20'000.-

Kurzbeschreibung

Das Quartier Gaidla hat sich in den letzten Jahren entwickelt und wird sich im Zuge der Ortsplanung weiterentwickeln. Die Gemeinde ist im Besitz einer grossen Parzelle in der Bauzone. Mit dem Fussweg soll das Quartier Gaidla mit der Bushaltestelle "Kirchgasse" deutlich besser erschlossen werden. Durch die Massnahme wird zudem die Verkehrssicherheit erhöht, da der Fussgängerverkehr beim Knoten Cosenzstrasse/Gaidla nicht mehr die Strasse queren muss.

Leistungseinheiten – Laufmeter:

— Längsführung Langsamverkehr: 20 m



Abbildung: Bushaltestelle – Untervaz, Kirchgasse

FVV5.4-12 Fussweg von Langsamverkehrsbrücke zu Holcim, Untervaz	Federführung Gemeinde Untervaz	Beteiligte Kanton (TBA), Holcim	Kosten 250'000.-
Kurzbeschreibung Heute besteht keine durchgehende Fussweginfrastruktur vom Industriegebiet an den Bahnhof der RhB (Untervaz-Trimmis). Wer das Industriegebiet zu Fuss erreichen möchte, muss stark befahrene Strassen ohne Trottoirs passieren. Mit dem geplanten Fussweg soll die Industrie besser an den Bahnhof angeschlossen werden und eine direkte und sichere Fusswegverbindung entstehen. So soll zudem die Attraktivität der Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel gesteigert werden.			
Leistungseinheiten – Laufmeter: — Längsführung Langsamverkehr: 250 m			
Abbildung: Bushaltestelle – Untervaz, Kirchgasse			

FVV5.4-13 Verschiebung Oberauweg, Zizers	Federführung Gemeinde Zizers	Beteiligte -	Kosten CHF 250'000.-
Kurzbeschreibung Ausgangslage Nördlich der Brücke, auf dem Oberauweg, verläuft die nationale Veloroute Nr. 2 (Rhein-Route). Im Bereich der Tennishalle weist der Oberauweg eine Breite von 6 m auf. Die Wegbreite nimmt dann Richtung Norden stetig ab. Im Bereich der Kurve weist er noch eine Breite von 3 m auf. Die knappe Breite in Kombination mit der Kurvensituation und der eingeschränkten Sicht aufgrund einer bestehenden Baute führt oft zu gefährlichen Situationen. Die Gemeinde Zizers möchte die Verkehrssicherheit auf dieser Veloverbindung verbessern. Dazu muss der Oberauweg Richtung Süden, an den Rand der Böschung verschoben und der Kurvenradius geglättet werden.			
Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich: — Längsführung Langsamverkehr: 160 m			

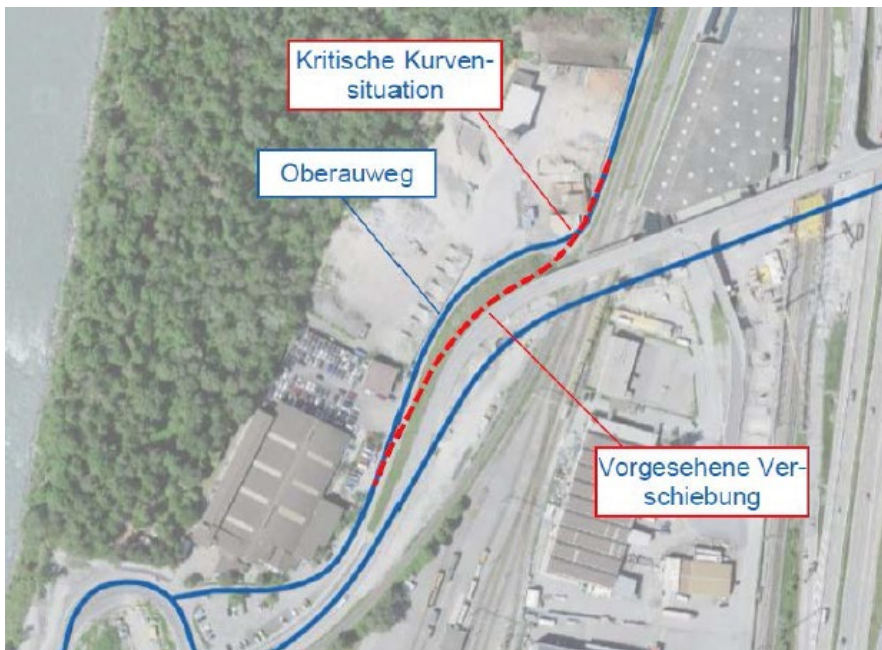


Abbildung: Übersicht zur Verschiebung (Gemeinde Zizers)

FVV5.4-14 Fusswege zu Naherholungsgebieten, 2. Etappe, Stadt Chur

Federführung	Beteiligte	Kosten
Stadt Chur (TBD)	-	1'000'000.-

Entwicklung seit der vorherigen Generation: Im AP 4G wurde die Massnahme «FVV4.1-7 Fusswege zu Naherholungsgebieten, Stadt Chur» eingegeben. Mit dieser wurden in einer 1. Etappe erste Fusswege zu Naherholungsgebieten umgesetzt. Als Fortführung und 2. Etappe werden nun weitere Fusswegabschnitte im Rahmen des AP 5G eingegeben. In der Abbildung werden die beiden Etappen dargestellt.

Kurzbeschreibung

Die Naherholungsgebiete und Naturräume sowie deren Ausgangspunkte rund um Chur werden durch den Siedlungsrundweg vernetzt. Die Siedlungsgebiete Haldenstein, Maladers und Araschgen sind ebenfalls in den Siedlungsrundweg eingebunden. Der Weg rund um Chur ist ca. 15 km lang und mit der Erweiterung von Haldenstein und Maladers verlängert sich die Strecke auf rund 24 km. An 8 Stellen bestehen bauliche Lücken und / oder die Begehung des bestehenden Wegs ist rechtlich noch nicht durchgehend gesichert (öffentliches Fusswegrecht fehlt). Die Weglücken sollen nun in Etappen baulich geschlossen werden, sodass sie durchgehend begehbar sind.

Die Mobilitätsstrategie Chur 2030 misst dem Fussverkehr eine hohe Bedeutung bei Alltagsbewegungen zu. Dazu zählt auch die Naherholung über Mittag und am Feierabend am Stadtrand. Attraktive Fuss- und Spazierwege in, von und zu den Naherholungsgebieten leisten einen substanziellen Beitrag für eine nachhaltige städtische Mobilität. Vorgesehen sind die Ausbauten möglichst als chaussierte Wege in Anbindung an die bestehenden Wege.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich:

Die Länge des im Generellen Erschliessungsplan (GEP) festgelegten Rundwegs beträgt rund 15 km. Davon sind 10 km baulich und rechtlich gesichert. Ein Teil, rund 5 km des Rundwegs, wird mit dem Agglomerationsprogramm der 4. Generation (FVV4.1-7) umgesetzt. Zudem liegen rund 5 km, 1/3 des Weges innerhalb von Siedlungsentwicklungsgebieten (Trist, Rückenbrecher, Obere Au).

Die Einbindung der Siedlungsgebiete Haldenstein, Araschgen und Maladers in den Siedlungsrundweg verlängert die Wegstrecke auf 24 km (Schleife Haldenstein 4 km, Schleife Maladers – Araschgen 5 km). Für die baulich zu realisierenden Teilstücke Richtung Haldenstein und Maladers ist mit Erstellungskosten von rund drei Millionen Fr. zu rechnen (ohne Landerwerb, Stand 2024). Die Massnahme umfasst folgende Teilstrecken:

- Längsführung Langsamverkehr: 1'100 m (Länge Chur 400 m Gebiet Mittenberg, Länge Haldenstein 400 m Haldensteinbrücke bis Oldis, Länge Maladers 300 m Churerweg Richtung Mittenberg)

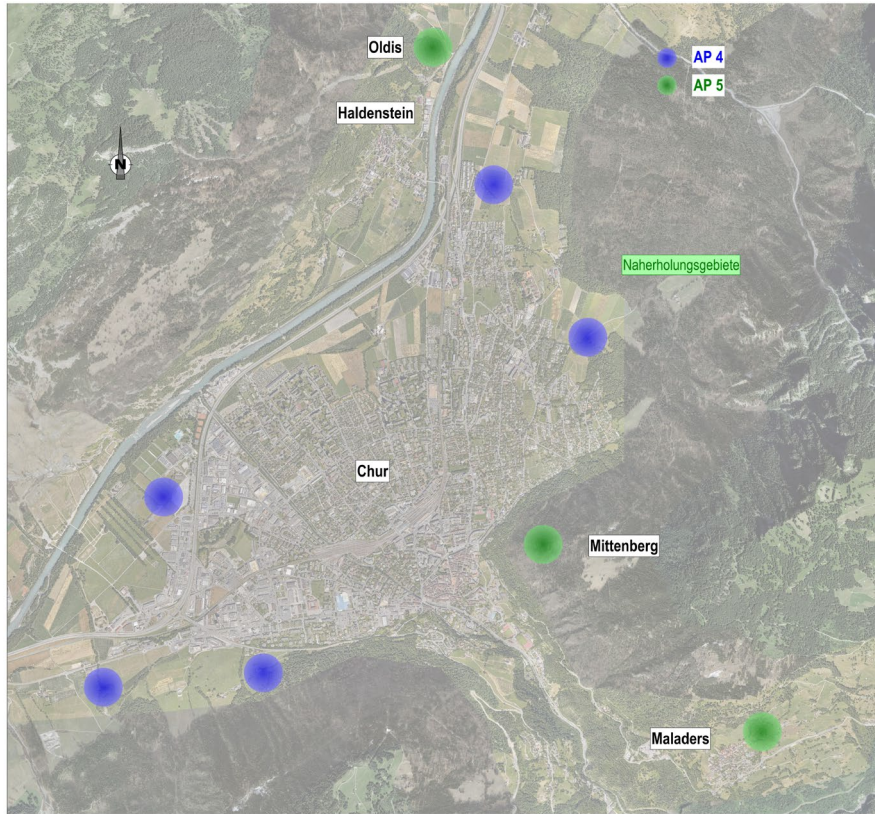


Abbildung: Übersichtsplan (Quelle: Tiefbau Stadt Chur)

FVV5.4-15 Flanierwege, 2. Etappe, Stadt Chur	Federführung	Beteiligte	Kosten
	Stadt Chur (TBD)	-	1'000'000.-
<p>Entwicklung seit der vorherigen Generation: Im AP 4G wurde die Massnahme «FVV4.1-8 Flanierwege, Stadt Chur» eingegeben. Mit dieser wurden in einer 1. Etappe erste Flanierwege umgesetzt. Als Fortführung und 2. Etappe werden nun weitere Flanierwege im Rahmen des AP 5G eingegeben. In der Abbildung werden die beiden Etappen dargestellt.</p>			
<p>Kurzbeschreibung</p>			
<p>Die stadtbildprägenden Freiräume im Siedlungsraum (bspw. Fontanapark, Stadtgarten, Rosenhügel, Quaderwiese) werden mit attraktiven Fuss- und Spazierwegen (lineare Freiräume) miteinander verbunden. Diese inneren Freiräume stellen einerseits die unmittelbare Naherholung in der Stadt und andererseits den Zugang zu den Naherholungsgebieten und Naturräumen am Stadtrand sicher (vgl. Massnahme FVV5.4-14). Diesen Zweck sollen teilweise auch die linearen Freiräume erfüllen, z.B. der Plessurweg, der von der Altstadt entlang der Plessur zum Rhein führt (Plessurmündung), die Wegverbindung entlang der Tittwiesenstrasse, die das Stadtzentrum mit dem Bahnhof, den Wohngebieten unterhalb der Bahnlinie (Rheinquartier) und dem Naherholungsraum Titt verbindet. Diese attraktiv gestalteten linearen Freiräume zeichnen sich aus z.B. durch breite Trottoir- und Fussweganlagen, schattenspendende Bäume, Aufenthalts- und Begegnungsmöglichkeiten und leisten mit einem hohen Grünanteil einen wesentlichen Beitrag zur Ökologie.</p>			
<p>Die Mobilitätsstrategie Chur (MSC) 2030 misst dem Fussverkehr bei Alltagsbewegungen eine hohe Bedeutung zu. Dazu zählt auch die Naherholung über Mittag und am Feierabend in der Stadt. Attraktive Fussweganlagen zwischen den stadtbildprägenden Freiräumen leisten einen substanziellen Beitrag für eine nachhaltige städtische Mobilität.</p>			
<p>Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich:</p>			
<p>— Längsführung Langsamverkehr: 1'000 m (Länge Plessurweg 500 m unterste Teilstrecke zum Rhein, Länge Wegverbindung entlang Tittwiesenstrasse 500 m Giacomettstrasse bis Dalpweg)</p>			

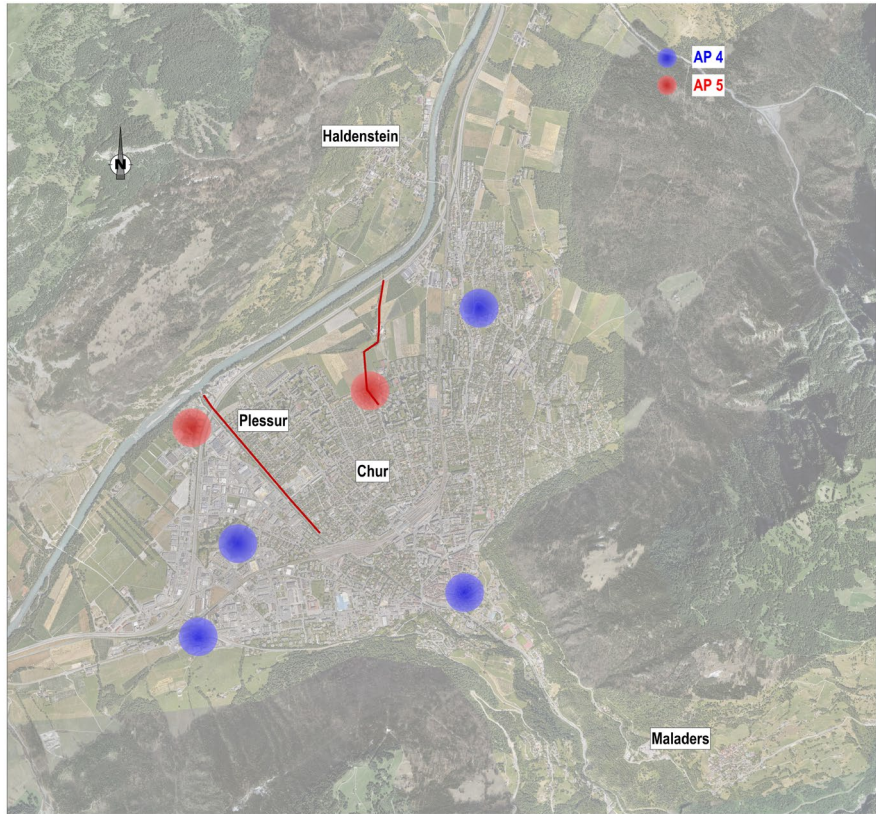


Abbildung: Übersichtsplan (Quelle: Tiefbau Stadt Chur)

FVV5.4-16 Durchgehende Quartier-Fusswege, Stadt Chur

Federführung
Stadt Chur (TBD)

Beteiligte
-

Kosten
3'000'000.-

Entwicklung seit der vorherigen Generation: Die Massnahme wurde AP 4G im B-Horizont eingegeben und wird nun im AP 5G im A-Horizont weitergeführt.

Kurzbeschreibung

Das kommunale Fusswegnetz, das im Generellen Erschliessungsplan (GEP) festgelegt ist, weist noch Lücken auf. Damit die ganze Bevölkerung öffentliche Einrichtungen wie Kindergarten, Schule, Spielplatz, Quartierladen oder Bushaltestelle direkt und sicher zu Fuss erreichen kann, ist ein engmaschiges und zusammenhängendes Wegnetz erforderlich.

Im Rahmen der laufenden Anpassung der Grundordnung wird die Netzstruktur und Wegtypisierung im GEP überprüft. Nebst der Klassierung in Haupt- und Nebenverbindungen werden neu Flanier-/ Spazierwege mit erhöhter Aufenthaltsqualität (FVV5.4-15), Fusswege zu/ in Naherholungsgebieten (FVV5.4-14) und Quartier-Fusswege (FVV5.4-16) erfolgen. Die Schliessung der vorhandenen Lücken im Quartier-Fusswegnetz soll künftig über Objekt-/ Massnahmenblätter gesteuert werden.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich:

- Längsführung Langsamverkehr: 1'500 m (700 m Westweg, 800 m Fusswegverbindungen Industriegleis, Scalära, Kleinbruggen)

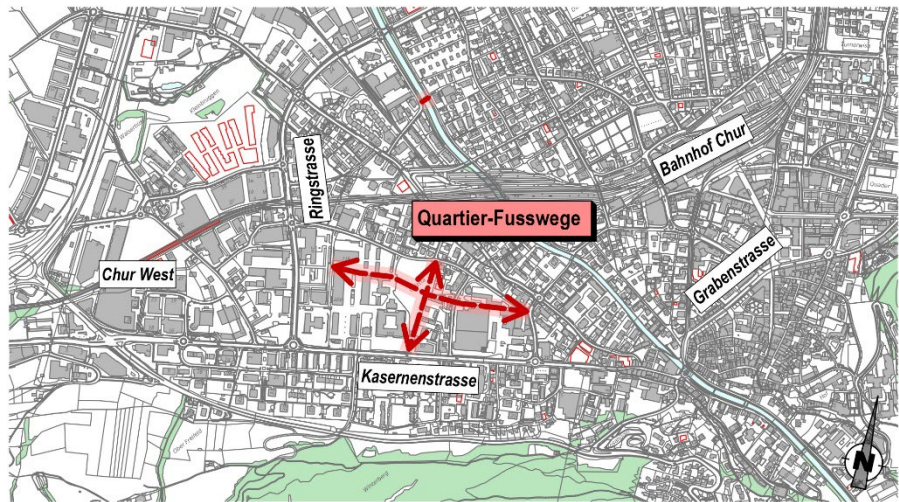


Abbildung: Übersichtsplan (Quelle: Tiefbau Stadt Chur)

FVV5.4-17 Veloweg Anschluss Bahnhof Chur West - Domat/Ems, Stadt Chur	Federführung Stadt Chur (TBD)	Beteiligte Kanton (TBA)	Kosten 3'200'000.-
Kurzbeschreibung			
Mit der vorgesehenen Massnahme kann eine sichere, direkte Anbindung von Domat/Ems entlang des RhB Bahntrasses und der N13 bis an die multimodale Drehscheibe Chur West (vgl. AP 4G Massnahme ÖV 4.3) und somit an den kantonalen Entwicklungsschwerpunkt Chur West ausgeführt werden. Geplant ist, ein kombinierter Fuss- / Radweg mit einer Fahrbahnbreite von 4.00 m zu erstellen.			
Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich:			
<ul style="list-style-type: none"> — Längsführung Veloweg: 960 m — Umsetzungsbereich Überführung (Brücke): 80 m² (Länge ca. 20 m) — Umsetzungsbereich Unterführung: 160 m² (Länge ca. 40 m) 			
Abbildung: Situation (Quelle: Tiefbau Stadt Chur)			

FVV5.4-18 Fusswege entlang der Plessur, Stadt Chur	Federführung Stadt Chur (TBD)	Beteiligte -	Kosten 4'000'000.-
Kurzbeschreibung			
Mit dieser Teilmassnahme wird entlang der Plessur eine sichere und verkehrsfreie Fusswegverbindung von der Rätusstrasse bis zur Italienischen Brücke (AP 1G Massnahme LV 11.4), welche die Verbindung zur Altstadt ist, realisiert. Mit diesem neuen Fussweg entsteht für die Schüler/ -innen ein sicherer Schulweg. Durch das Projekt kann für den Fussverkehr, zwischen dem Welschdörfli und der Rätusstrasse, eine vom motorisierten Verkehr getrennte, attraktive Linienführung realisiert werden. Dies führt zu einer Entlastung von Konfliktsituationen zwischen FussgängerInnen und MIV an der Sägenstrasse.			
Der neue Fussweg ist eine Aufwertung für die Stadt Chur und ist ein weiterer Mosaikstein für einen durchgehenden Weg entlang der Plessur. Mit diesem kann die Plessur der Bevölkerung nähergebracht werden. Zudem profitieren FussgängerInnen an heissen Sommertagen von der Verdunstungskühlung, die vom Wasser ausgeht.			
Weiter ist unterhalb der Rätusbrücke vorgesehen, eine neue Fussgängerbrücke für die Fusswegverbindung des Quartiers von der Sägenstrasse zur Unteren Plessurstrasse, sowie die Anbindung an den neuen Fussweg zu erstellen. Zudem wird der Fussweg an die vorgesehene FVV-Verbindung (Massnahme FVV5.3 Veloachse Ost-West) Hauptbahnhof bis Bahnhof Chur West angebunden.			
Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich:			
— Längsführung Langsamverkehr: 335 m (Sägenstrasse / Plessur)			

— Umsetzungsbereich Überführung (Rätusbrücke): 44 m² (Länge ca. 22 m)

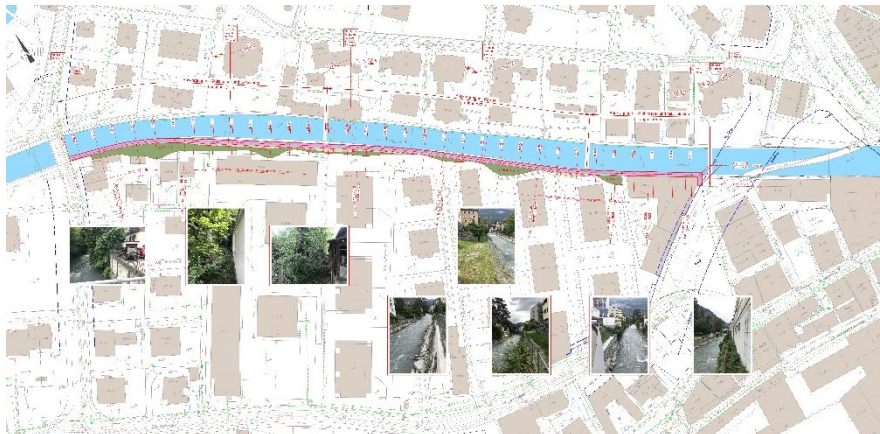


Abbildung: Situation (Quelle: Tiefbau Stadt Chur)

**FVV5.4-19 Personenunterführung
Bahnhof, Rhäzüns**

Federführung
Gemeinde Rhäzüns

Beteiligte
RhB, EMS Chemie

Kosten
4'800'000.-

Kurzbeschreibung

Mit dieser Teilmassnahme wird ein zusätzlicher attraktiver, sicherer und hindernisfreier Zugang für den Fuss- und allenfalls für den Veloverkehr zu den beiden Perrons des Bahnhofs und zur Postautobushaltestelle geschaffen, insbesondere vom Entwicklungsgebiet der Gemeinde Rhäzüns. Damit soll die Verknüpfung zwischen dem Fussverkehr und dem öffentlichen Verkehr gefördert und die Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Fussverkehrs und eine bessere Zugänglichkeit zum Bahnhof erreicht werden. Mittels einer Bahnunterführung wird der Fuss- und Veloverkehr vom gut mit motorisiertem Individualverkehr frequentierten Bahnübergang entflochten. Dies entschärft die Gefahrenstelle beim Bahnübergang und verbessert die Zugänglichkeit des Bahnhof Rhäzüns.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich:

— Umsetzungsbereich Unterführung: 715 m²

Legende

bestehend	geplant	aufzuheben	
Verkehr			
			Sammelstrasse
			Erschliessungstrasse
			Land- und Forstwirtschaftsweg
			Anschlusspunkt / Unterführung
			Personenunterführung
			Mountainbikeweg
			Radweg
			Fussweg
			Wanderweg
			Parkplatz
			Anschlusspunkt
			Bahnhof
			Bahnübergang
			Haltestelle
			Kehrsplatz (Bus)

Informative Inhalte

	Orientierend		Hauptstrasse
	Verkehr		Luftseilbahn
			Bahnlinie RhB

Weitere Inhalte

	Wald
	Baugebiet
	Gebäude projektiert
	Gewässer
	Gemeindegrenze

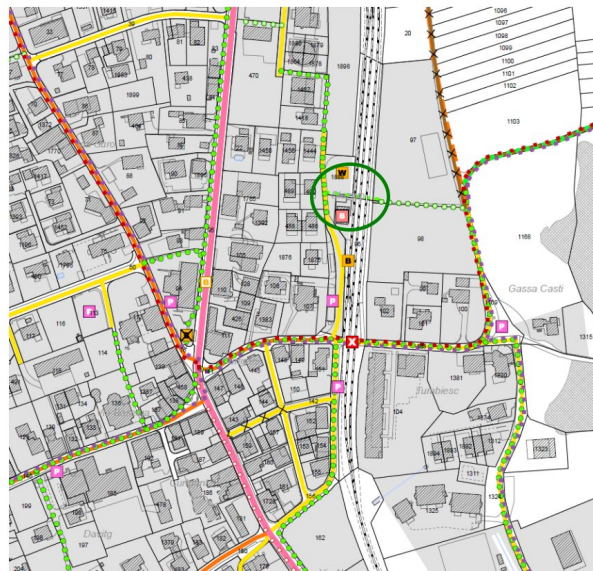


Abbildung: Übersichtsplan mit geplanter Unterführung (grüner Kreis) (Quelle: Gemeinde Rhäzüns)

Finanzierung Massnahmenpaket

Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Kanton	Gemeinde	Dritte
25'513'000.-	4'090'000.-	20'943'000.-	480'000.-

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

Quantitative Angaben Laufmeter (insgesamt): 10'757

Quadratmeter Unterführung (insgesamt): 910

Quadratmeter Überführung (insgesamt): 1'524

Anzahl Fussgängerstreifenmarkierungen: 1

Dokumente

Folgende Dokumente können auf Nachfrage in elektronischer Form mitgeliefert werden: -

FVV5.5 Pauschales Massnahmenpaket B, Langsamverkehr: Velo- und Fussnetzinfrastruktur, mittelfristig

Priorität AP 4G

Neue Massnahme AP 5G

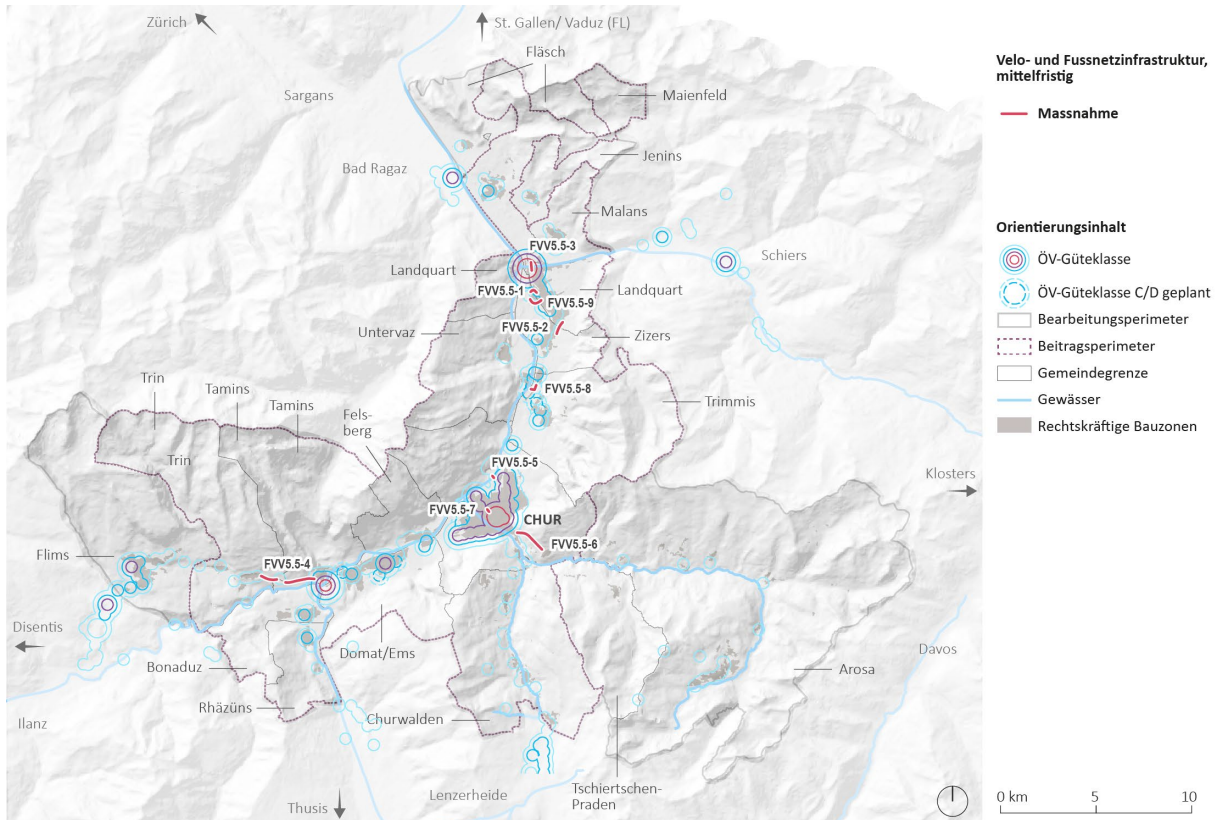
Massnahmenart

A (2028-2032)

Massnahmenpaket Verkehr

B (2032-2036)

Beschreibung der Konzeption



Ausgangslage

Der Sachplan Velo des Kantons Graubünden dient als Basis für das Velonetz in der Agglomeration und unterteilt das kantonale Velowegnetz in ein Alltagsnetz und ein Freizeitnetz. Das Alltagsnetz verbindet Gemeinden und wichtige Ziele miteinander, ausser Tschierschen-Praden und Arosa sind alle Gemeinden der Agglomeration daran angebunden. Das Freizeitnetz mit nationalen, regionalen und lokalen Velo- und Mountainbikerouten hat eine ausreichende Ausdehnung und ist qualitativ gut bis sehr gut. Der Sachplan Velo zeigt zudem das hohe bis sehr hohe Potenzial für den Veloverkehr im Talboden und entlang den Hangfüssen. Insbesondere mit Blick auf das Jahr 2040 und der angestrebten Erhöhung des Modalsplit-Anteils Veloverkehr erkennt die Situations- und Trendanalyse vor allem in den Siedlungsräumen und flachen Teilgebieten sogar noch ein höheres Potenzial für den Veloverkehr als nachhaltige Alternative zum MIV. Zudem bieten kurze Distanzen innerhalb der Agglomeration sowie die zunehmende Verbreitung von E-Bikes weiteres Potenzial zur Steigerung des Veloverkehrs. Mit einer Erhöhung des Anteils Veloverkehr und einem Ausbau der Infrastruktur können allerdings auch Konflikte gegenüber dem MIV und ÖV betreffend Platzbedarf entstehen.

Inhalt

Der Sachplan Velo beinhaltet das Velonetz von kantonalem Interesse. Er deckt deshalb das Netz für den regionalen Verkehr mehrheitlich ab, beispielsweise auch die Alltagsveloverkehrsrouten, welche die Zentren der Agglomeration, die übrigen grösseren Siedlungsgebiete, die bestehenden und die geplanten Entwicklungsschwerpunkte Arbeit direkt respektive via Stichverbindungen miteinander verbindet. Eine Ergänzung dieser Route ist im Rahmen der Umsetzung des AP 5G, unter anderem, durch das Massnahmenpaket FVV5.6 vorgesehen. In Ergänzung zum kantonalen Grund- und Ergänzungsnetz braucht es vor allem in den urbanen Siedlungsgebieten ein sicheres und flächendeckendes urbanes Netz für den Fuss- und Veloverkehr, das zusätzliche Verbindungen zwischen den Alltags- und Freizeitnetzen und somit auch den siedlungsnahen Erholungsgebieten schafft und die Erschliessung in die Fläche sicherstellt. Dies wird mit dem pauschalen Massnahmenpaket B, Langsamverkehr umgesetzt. Das Netz wird dadurch deutlich dichter und die Attraktivität des Velos als Alltagsverkehrsmittel wird erhöht. Verbindungen zwischen dem Binnennetz und den grösseren Verbindungsachsen werden sichergestellt.

Zukunftsbild

Die Agglomeration Chur verfügt über eine attraktive sub- und urbane Fuss- und Veloinfrastruktur sowie über attraktive und sichere regionale Veloverbindungen. 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. Die regionalen Verbindungen genügen zudem den Anforderungen des Pendlerverkehrs. Zudem sind die Schwerpunktgebiete Innenentwicklung und die Entwicklungsschwerpunkte Arbeit sowie die Verkehrsdrehscheiben und die weiteren Bahnhöfe als wichtige Quell- und Zielpunkte an die regionalen Veloverbindungen angebunden.

Teilstrategie

FVV1: Fussverkehr stärken, FVV2: Lückenloses und sicheres Netz für den schnellen regionalen Veloverkehr schaffen, FVV3: Urbanes Netz für Veloverkehr optimieren, FVV4: Siedlungsnahes Erholungsgebiet an das regionale Velonetz anbinden, FVV6: Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr und Schulwegsicherheit erhöhen

Handlungsbedarf

FVV – Regionales Velonetz, FVV – Alltagsveloverkehrsrouten, FVV – Urbanes / Suburbanes Fuss- und Velonetz, GV – Modalsplit, GV – Verkehrssicherheit, GV – Siedlungsverträglichkeit MIV

Teilmassnahmen

FVV5.5-1	Fuss- und Velowegüberführung Landquart - Tardis, Landquart	Federführung	Beteiligte	Kosten
		Gemeinde Landquart	RhB/SBB	2'889'000.-

Entwicklung seit der vorherigen Generation: Die Massnahme wurde AP 4G im B-Horizont eingegeben und verbleibt im AP 5G im B-Horizont. Grund dafür ist, dass diverse Entwicklungen rund um die Fuss- und Velowegüberführung noch am Laufen sind (Erweiterung Outlet, Koordination Bahnausbau STEP 2035, multimodale Drehscheibe Landquart). Die Entwicklungen sind vereinzelt in Verzug, wodurch die Koordination noch ausstehend ist. Damit eine auf die umliegenden Planungen koordinierte Realisierung erfolgen kann, ist eine Umsetzung erst nach dem Jahr 2032 möglich.

Kurzbeschreibung

Die Bahnanlagen beim Bahnhof Landquart bilden ein starkes Trennelement zwischen den östlich liegenden Wohnquartieren und dem westlich situierten Industriegebiet beziehungsweise dem Outlet. Es bestehen nur wenige Fusswegverbindungen, die dieses Hindernis überwinden. Insbesondere auf der Höhe des RhB- Hauptwerkstätte fehlt ein attraktiver Weg. Mit der Fusswegüberführung wird diese Netzlücke geschlossen.

Leistungseinheiten

— Umsetzungsbereich Überführung: 1'700 m² (Länge ca. 430 m)

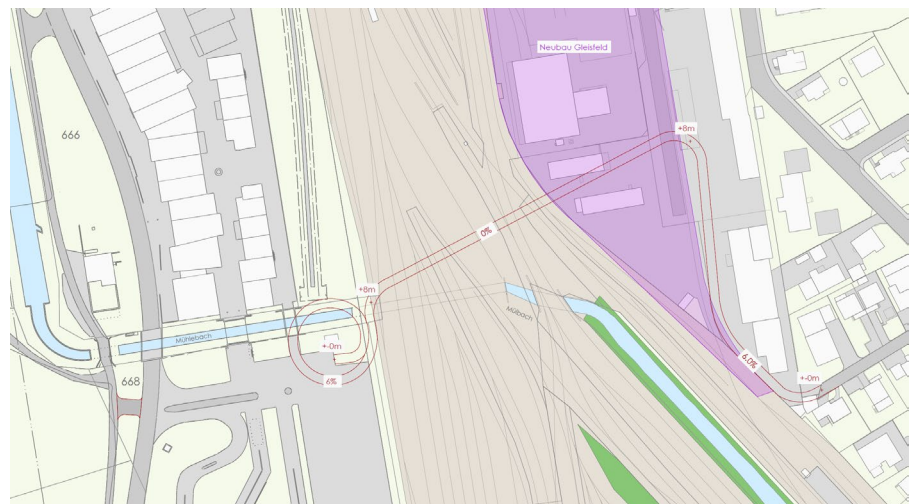


Abbildung: Situation Überführung (Gemeinde Landquart)

FVV5.5-2	Fussgängerverbindung Schlundrüfi, Landquart	Federführung	Beteiligte	Kosten
		Gemeinde Landquart	Gemeinde Zizers	150'000.- (75'000.- Gemeinde Landquart, 75'000.- Gemeinde Zizers)

Kurzbeschreibung

Die Gemeinde Landquart strebt ein durchlässiges, feinmaschiges und attraktives Fuss- und Velowegnetz an. Der Schlundrüfi Bach trennt das Siedlungsgebiet der Gemeinde Landquart mit dem Siedlungsgebiet der Gemeinde Zizers. Für den Fussverkehr besteht lediglich eine Bachquerung an der Kantonsstrasse. Dafür müssen zu Fuss Gehende zwischen Landquart

und Zizers grössere Umwege in Kauf nehmen. Mit einer Brücke über den Schlundrüfi Bach soll eine bestehende Lücke im Fussverkehrsnetz geschlossen werden.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich:

- Längsführung Langsamverkehr: 230 m
- Umsetzungsbereich Überführung (Brücke): 30 m² (Länge ca. 245 m)



Abbildung Fusswegverbindung Schlundrüfi, Quelle Luftbild: edit.geo.gr.ch

FVV5.5-3 Fuss- und Velosteg Bahnhof - Neugut, Maienfeld	Federführung Gemeinde Maienfeld	Beteiligte Gemeinde Landquart	Kosten 600'000.- (300'000.- Gemeinde Maienfeld, 300'000.- Gemeinde Landquart)
---	------------------------------------	----------------------------------	---

Kurzbeschreibung

Auf dem Gebiet Neugut liegt das Alters- und Pflegeheim Neugut. Aufgrund der starken Veränderungen sowohl in gesundheitspolitischer als auch in wirtschaftlicher Hinsicht wird das Alters- und Pflegeheim schrittweise umstrukturiert. Zurzeit ist aufgrund der Zonenzuteilung eine Entwicklung nicht möglich. Daher wird im Zusammenhang mit der Gesamtrevision Ortsplanung (Stand Mitwirkung) die Zone für öffentliche Bauten und Anlagen bis an den Fluss «Landquart» erweitert. Mit der Erweiterung sollen unter anderem betreute Alterswohnungen, stationäre Ferienbetten sowie zusätzliche Pflegebetten entstehen. Aufgrund der Nutzergruppe im Alters- und Pflegeheim ist eine direkte Fussanbindung an den Bahnhof Landquart wichtig und es soll auf direkter Linienführung eine neue Brücke über die «Landquart» erstellt werden, eventuell hybrid genutzt für die geplante Erschliessung mit einer Buslinie ins Areal Neugut. Diese verbindet das Alters- und Pflegeheim Neugut insbesondere auch die Erweiterung direkt mit dem Bahnhof Landquart.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich:

- Längsführung Langsamverkehr: 155 m
- Umsetzungsbereich Überführung (Brücke): 100 m² (Länge ca. 40 m)



Abbildung: Situationsplan Fuss- und Veloweg Bahnhof-Neugut inkl. Brücke, R+K Raumplanung AG, Quelle Luftbild: edit.geo.gr.ch

FVV5.5-4 Alltagsveloroute Tamins – Trin, Trin

Federführung	Beteiligte	Kosten
Gemeinde Trin	Gemeinde Tamins	1'500'000.-

Kurzbeschreibung

Die Langsamverkehrsverbindung zwischen den Gemeinden Tamins und Trin ist gemäss Sachplan Velo als Netzschliessung auf der bestehenden Kantonsstrasse vorgesehen. Eine Langsamverkehrsverbindung über die Kantonsstrasse ist jedoch unattraktiv und schwächt das Potenzial, weitere Velofahrende des Alltagsverkehrs zu mobilisieren, welche in Trin wohnen und bis nach Tamins oder sogar weiter, bis zu den Arbeitsplatzgebieten in Domat / Ems und Bonaduz reisen müssen. Durch die Aufwertung der teilweise bereits bestehenden und separat geführten Langsamverkehrsabschnitten neben der Kantonsstrasse, soll ein alternatives Ergänzungsnetz geschaffen werden. Zudem könnten durch eine separate Führung Konfliktsituationen entschärft und die Verkehrssicherheit erhöht werden. Für die Erstellung des Ergänzungsnetzes muss nebst dem Rad- und Fussweg eine ca. 10 m lange Langsamverkehrsbrücke erstellt werden.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich:

- Längsführung Langsamverkehr: 1'900 m
- Umsetzungsbereich Überführung (Brücke): 25 m² (Länge ca. 10 m)

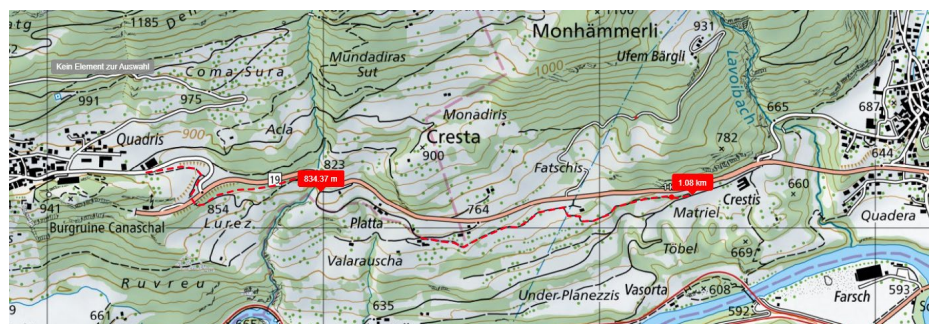


Abbildung: Mögliche Routenführung der nicht ausgebauten Teilstrecken

FVV5.5-5 Brücke Rhein ARA, Stadt Chur

Federführung	Beteiligte	Kosten
Stadt Chur (TBD)	-	2'400'000.-

Kurzbeschreibung

Um das Naherholungsgebiet von Chur und Haldenstein besser miteinander zu verbinden, wird auf Höhe ARA Chur eine neue Brücke über den Rhein erstellt. Durch diese Massnahme müssen Zufussgehende und Velofahrende nicht mehr über die Haldensteinerbrücke (Strassenbrücke) und können somit ausserhalb des motorisierten Verkehrs sicher über die neue

Brücke Höhe ARA den Rhein überqueren, um in dem nördlichen Gebietsteil und ins Zentrum der Stadt Chur zu gelangen. Diese neue Wegverbindung wird zudem im Rahmen der Revision der Grundordnung in den Generellen Erschliessungsplan (GEP) aufgenommen.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich:

- Umsetzungsbereich Überführung (Brücke): 270 m² (Länge ca. 90 m)

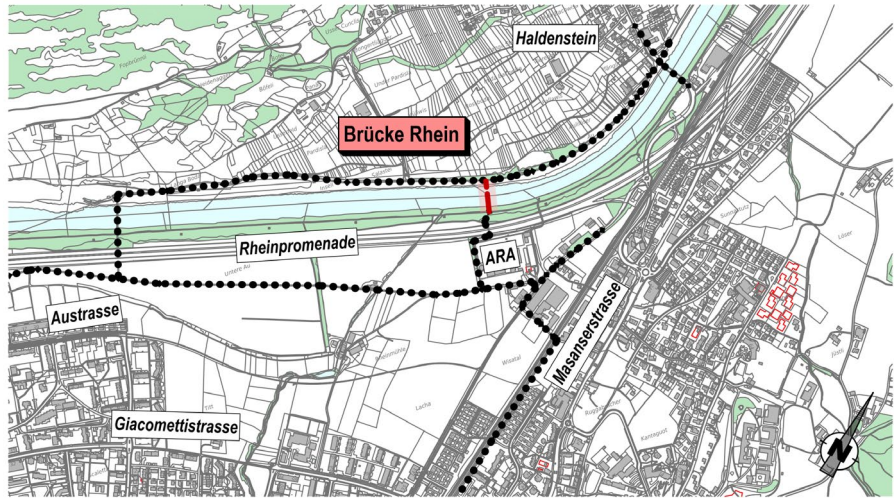


Abbildung: Übersichtplan (Quelle: Tiefbau Stadt Chur)

FVV5.5-6 Fuss- und Veloverkehr Chur - Maladers, Stadt Chur	Federführung Stadt Chur (TBD)	Beteiligte -	Kosten 2'500'000.-
<p>Kurzbeschreibung</p> <p>Mit dem Ausbau des bestehenden Weges und dem Wegneubau inkl. Hängebrücke entsteht eine sichere Fusswegverbindung von Chur nach Maladers. Nach dem Neubau der St. Luzibrücke, mit Anschlusspunkt Araschgen und Endpunkt Höhe Unter Nasstobel beim Anschluss an den neuen Fussweg, kann die heutige "Arosastrasse" ab dem Haldenhüttli bis Höhe Unter Nasstobel (Endpunkt neue St. Luzibrücke) für den Langsamverkehr genutzt werden. Durch diese Neunutzung der "Arosastrasse" mit dem Wegbau und der Hängebrücke kann für den Fuss- und Veloverkehr eine wichtige und sichere Wegverbindung von Chur nach Maladers geschlossen werden. Diese Verbindung ist auch ein wichtiger Bestandteil für die Erschliessung an den Naherholungsraum.</p> <p>Die Mobilitätsstrategie Chur (MSC) 2030 misst dem Fussverkehr eine hohe Bedeutung bei Alltagsbewegungen zu. Dazu gehört auch die Anbindung an die angeschlossenen Gemeinden, in diesem Fall der Anschluss an Maladers.</p> <p>Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Längsführung Langsamverkehr: 580 m — Umsetzungsbereich Überführung (Brücke): 120 m² (Länge ca. 60 m) 			

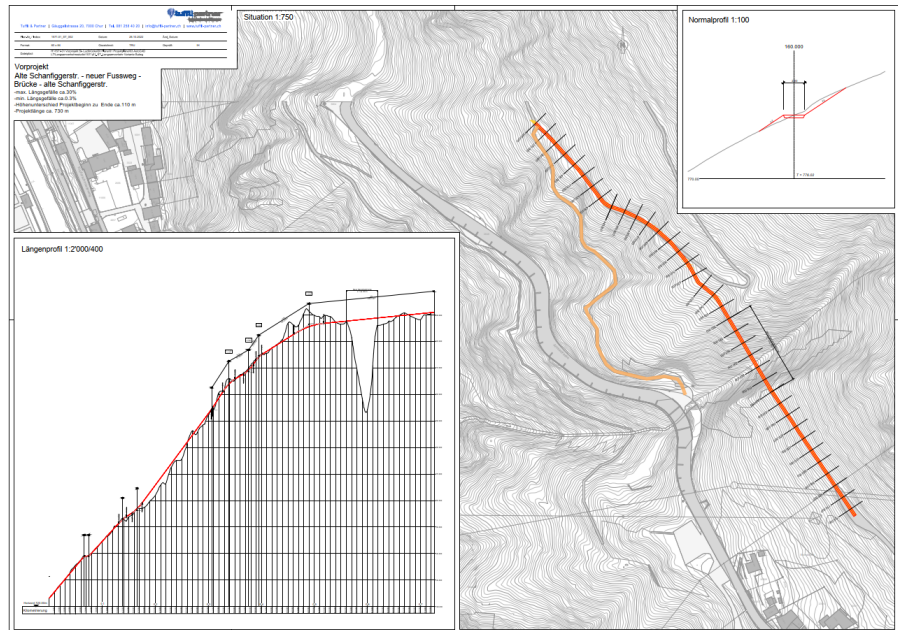


Abbildung: Situationsplan (Quelle: Tiefbau Stadt Chur)

FVV5.5-7 Velounterführung und Velostation Bahnhofplatz, Stadt Chur

Federführung
Stadt Chur (TBD)

Beteiligte
Kanton (TBA)

Kosten
3'000'000.-

Kurzbeschreibung

Mit der Unterführung durch den Hauptbahnhof entsteht zwischen der Altstadt und der Neustadt eine wichtige, direkte und sichere Verbindung für den Veloverkehr. So wird eine Alternative zur Querung über die Tivolibrücke geschaffen, was gefährliche Situationen zwischen dem MIV, dem ÖV und dem Veloverkehr entschärfen. Die Unterführung schliesst zudem direkt und lückenlos an die geplante Veloachse Ost – West (siehe Massnahme FVV5.3 Veloachse Ost-West, Stadt Chur) an.

Durch die Möglichkeit der Übernahme des alten Posttunnels ist bereits ein Teil der Infrastruktur für die Unterführung vorhanden. Auf der Altstadt-Seite ist zudem auch die Zufahrt zur Unterführung bereits gegeben. Der Zugang auf der Neustadt-Seite muss noch erstellt werden und beansprucht den grössten Teil der Kosten.

Im Zusammenhang mit der entstehenden Velounterführung durch den Hauptbahnhof wird eine neue Velostation erstellt, welche direkt über die Unterführung zugänglich ist. Mit der Velostation werden zentral gelegene, direkt zugängliche und sichere Veloabstellanlagen bereitgestellt. Dadurch entsteht eine komfortable und witterungsgeschützte Umsteigemöglichkeit vom Velo auf den ÖV und umgekehrt.

Die Velostation soll im alten Posttunnel integriert werden, was Kosten einspart. Der alte Posttunnel bildet Teil der neuen Velounterführung.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich:

- Umsetzungsbereich Unterführung: 500 m² (Länge ca. 125 m)
- Veloabstellplätze: 110 Stück

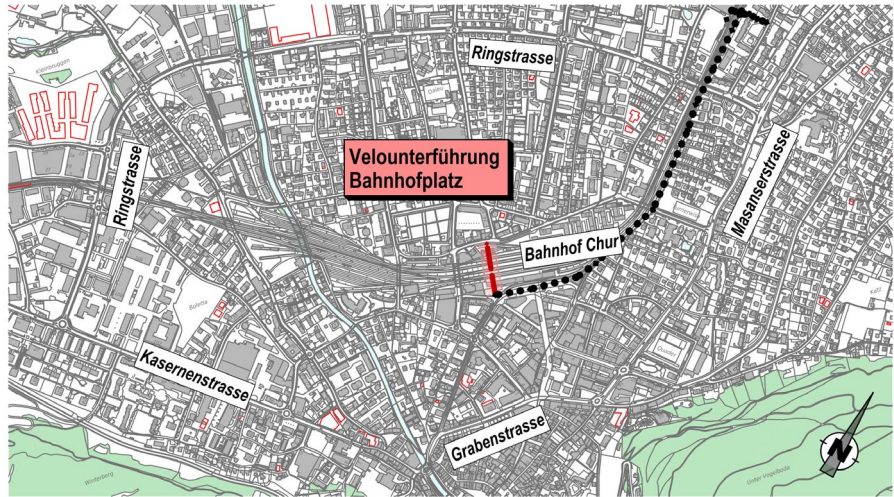


Abbildung: Übersichtsplan (Quelle: Tiefbau Stadt Chur)

FVV5.5-8 Fuss- und Velowegunterführung Rütene, Trimmis

Federführung
Gemeinde Trimmis

Beteiligte
RhB

Kosten
3'061'000.-

Entwicklung seit der vorherigen Generation: Die Massnahme verbleibt unverändert im B-Horizont analog zum AP 4G. Zuerst ist die Ortsplanung in Trimmis abzuschliessen. Das dauert etwas länger als ursprünglich gedacht.

Kurzbeschreibung

Im Gebiet «Üsseri Heurütene» sieht die Gemeinde Trimmis in Zukunft die Entwicklung eines Industriegebiets vor. Das Gebiet ist heute für sämtliche Verkehrsteilnehmer nicht genügend erschlossen. Es wird im westlichen Bereich durch die Industriegleise und im östlichen Bereich durch die RhB-Gleise und die Autobahn getrennt. Mit der neuen Busführung über das Bahnhofsträssli und der Rheinstrasse besteht die Möglichkeit, in unmittelbarer Nähe zum Gebiet «Üsseri Heurütene» eine Bushaltestelle zu realisieren (vgl. AP 5G Massnahme ÖV5.4 und AP 4G Massnahme ÖV4.13-2). Zudem verläuft auf der Rheinstrasse die Alltagsveloverkehrsrouten, wodurch das Gebiet optimal mit dem Veloverkehr erschlossen werden kann. Damit für den Fuss- und Veloverkehr das Gebiet erreichbar wird, muss eine Fuss- und Velowegunterführung erstellt werden. Mit einer Fuss- und Velowegunterführung zwischen der Rheinstrasse und dem Gebiet «Üsseri Heurütene», entsteht eine sichere, direkte und attraktive Erschliessung für den Fuss- und Veloverkehr ins geplante Arbeitsplatzgebiet. Mit der nahen liegenden Bushaltestelle direkt bei der Unterführung ist das Gebiet auch hinreichend mit dem ÖV erschlossen. Die Rampen werden gemäss den Anforderungen an das BehiG ausgelegt. Daher darf die Rampenneigung 6 % nicht überschreiten. Die Unterführung weist eine Länge von 15 m auf. Neben den Rampen sind für den Fussverkehr zusätzliche Zugänge zur Unterführung mittels Treppen vorgesehen.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich:

— Umsetzungsbereich Unterführung: 700 m²



Abbildung: Geplante Unterführung (Quelle: Gemeinde Trimmis)

FVV5.5-9 Veloweg Mühlestrasse (Stichverbindung), Landquart	Federführung Gemeinde Landquart	Beteiligte Kanton (TBA), Gemeinde Zizers	Kosten 1'743'000.-
---	---	--	------------------------------

Entwicklung seit der vorherigen Generation: Die in Abhängigkeit Veloweg Mühlestrasse stehende Massnahme «MIV5.1 Industriestrasse inkl. Knoten Freihofstrasse/Kantonsstrasse, Landquart» wurde konkretisiert und ist bereit für die Umsetzung. In diesem Zusammenhang ist auch die Eingabe der Massnahme Veloweg Mühlestrasse möglich.

Kurzbeschreibung

Die geplante Alltagsveloverkehrsrouten, welche von Landquart bis Rhäzüns verläuft, verbindet verschiedene Gemeinden miteinander und bildet eine direkte und komfortable Route für den Veloverkehr. Um den Veloverkehr in der Gemeinde Landquart zu fördern, sind attraktive Anschlüsse an die Alltagsveloverkehrsrouten notwendig. Die Gemeinde Landquart weist lediglich eine Anbindung ganz im Norden und eine Anbindung ganz im Süden über die Gemeinde Zizers auf (Distanz 3.0 km). Ein Anschluss in der «Mitte» zwischen den beiden vorhandenen Anschlüssen fehlt heute. Es ergibt sich eine neue Möglichkeit mit dem Bau der Verbindung Industriestrasse Landquart (vgl. Massnahme MIV 5.1), diese Netzlücke über die Mühlestrasse zu schliessen. Dafür wird auf Höhe Würth AG bis zur Alltagsveloverkehrsrouten ein separat geführter Veloweg mit einer Breite von 3.0 m vorgesehen.

Leistungseinheiten

- Längsführung Veloweg: 410 m
- Umsetzungsbereich Überführung (Brücke): 200 m² (Länge ca. 500 m)

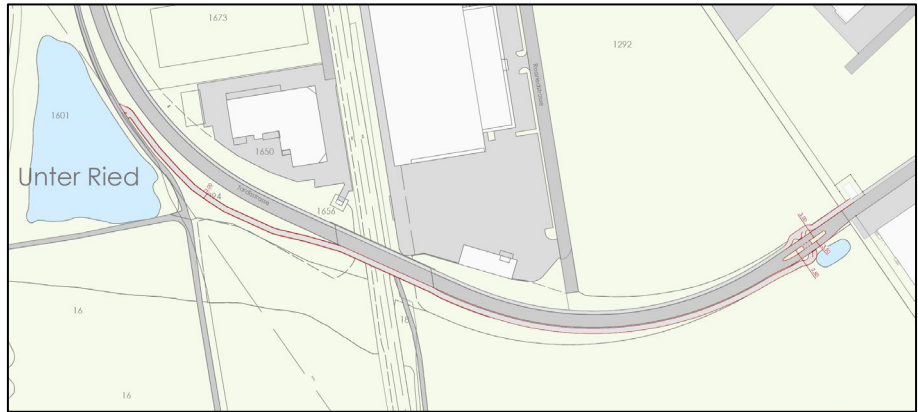


Abbildung: Überführung (Gemeinde Landquart)

Finanzierung Massnahmenpaket

Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Kanton	Gemeinde	Dritte
17'843'000.-	-	17'843'000.-	-

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

Quantitative Angaben	Laufmeter (insgesamt): 3'275
	Quadratmeter Unterführung (insgesamt): 1'200
	Quadratmeter Überführung (insgesamt): 2'445
	Anzahl Veloabstellplätze (insgesamt): 110

Dokumente Folgende Dokumente können auf Nachfrage in elektronischer Form mitgeliefert werden: -

FVV5.6 Pauschales Massnahmenpaket A, Langsamverkehr: Alltagsveloverkehrsrouten, kurzfristig

Priorität AP 4G

Neue Massnahme AP 5G

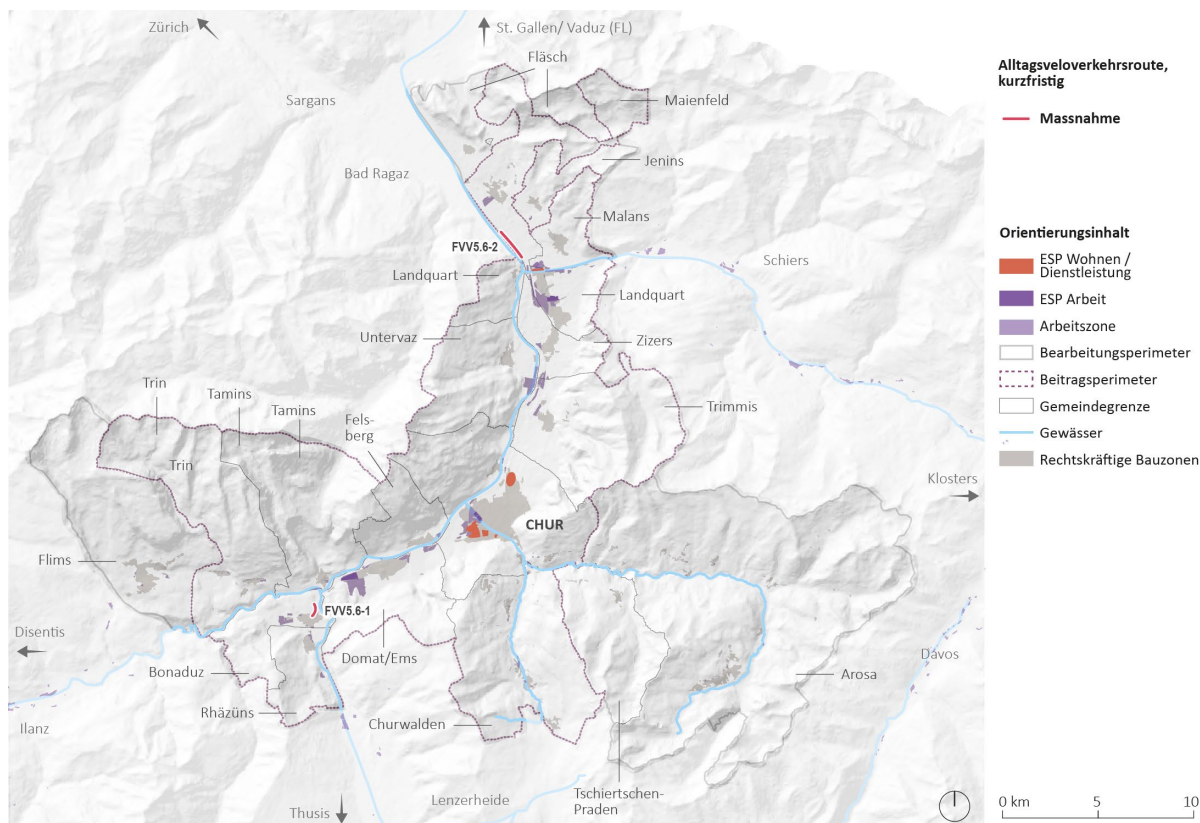
Massnahmenart

A (2028-2032)

Massnahmenpaket Verkehr

B (2032-2036)

Beschreibung der Konzeption



Ausgangslage

Die Agglomeration Chur möchte den Veloverkehrsanteil am Gesamtverkehrsaufkommen erhöhen. Dazu muss ein attraktives, zusammenhängendes und sicheres Netz zur Verfügung stehen. Durch die erhöhte Verfügbarkeit von E-Bikes wird das Velofahren über längere Distanzen und grössere Höhendifferenzen attraktiver. Dass das Potenzial für den Veloverkehr insbesondere im Talboden und entlang den Hangfüssen hoch bis sehr hoch ist, zeigt die vom Kanton erarbeitete Potenzialkarte Veloverkehr (vgl. Hauptdokumentation). Im Rahmen des AP 5G wird angenommen, dass dieses Potenzial noch höher ist, da a) das Jahr 2040 betrachtet wird, b) der Modalsplit-Anteil Veloverkehr erhöht werden soll.

Inhalt

Das Velo soll in der Agglomeration Chur einen spürbar höheren Stellenwert erhalten, als dies heute der Fall ist und zu einer attraktiven Alternative zum MIV werden sowie den ÖV optimal ergänzen. Dazu wird ein lückenloses und sicheres Netz für den schnellen regionalen Verkehr geschaffen. Es soll insbesondere auch mithelfen, die künftigen Mobilitätsbedürfnisse infolge der Entwicklung der grossen Arbeitsplatzgebiete zu bewältigen. Die Alltagsveloverkehrsrouten entlang des Rheintals erfüllt in diesem Zusammenhang eine zentrale Funktion, indem sie die Zentren der Agglomeration, die übrigen grösseren Siedlungsgebiete, die bestehenden und die geplanten Entwicklungsschwerpunkte Arbeit direkte respektive via Stichverbindungen miteinander verbindet und für den Veloverkehr auf dieser Achse einen hohen Standard gewährleistet (vgl. Abbildung). Sie ergänzt das Grund- und das Ergänzungsnetz für den Velo-Alltagsverkehr; dieses Alltagsnetz von kantonalem Interesse deckt die wichtigsten Wunschlinien in der Agglomeration ab.

Die Alltagsveloverkehrsrouten sind hauptsächlich für Pendler vorgesehen, soll aber auch dem Freizeitverkehr dienen. Damit profitiert die einheimische Bevölkerung von einer attraktiven Freizeitverbindung, zudem fördert es den nachhaltigen Tourismus.

Die Route verläuft grösstenteils auf bereits bestehenden Strassen und Wegen, welche teilweise ausgebaut oder der Belag optimiert werden muss. Nur einzelne Teilstücke müssen neu gebaut werden, da die bestehenden Möglichkeiten entweder wenig attraktiv und sicher sind oder dann zu grosse Umwege bedeuten.

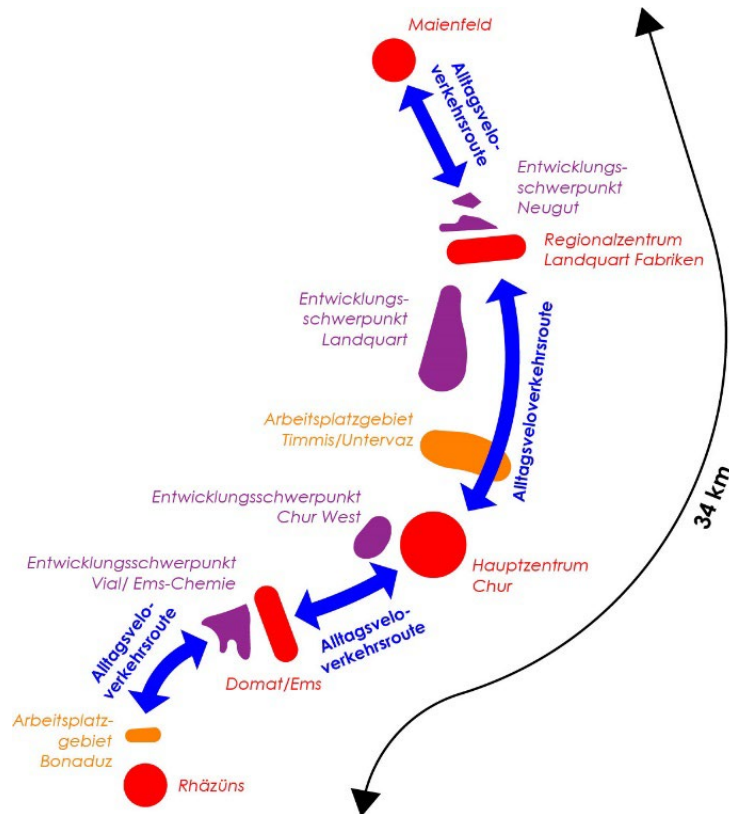


Abbildung: Wichtigste Ziele der Alltagsveloverkehrsrouten (Quelle: R+K, Anpassungen EBP)

Zukunftsbild

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 Verkehrsdrehscheiben und die weiteren Bahnhöfe sind als wichtige Quell- und Zielpunkte an die regionalen Veloverbindungen angebunden.

Teilstrategie

FVV2: Lückenloses und sicheres Netz für den schnellen regionalen Veloverkehr schaffen, FVV4: Siedlungsnahes Erholungsgebiet an das regionale Velonetz anbinden, FVV6: Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr und Schulwegsicherheit erhöhen

Handlungsbedarf

FVV – Regionales Velonetz, FVV – Alltagsveloverkehrsrouten, FVV – Urbanes / Suburbanes Fuss- und Velonetz, GV – Verkehrssicherheit, GV – Siedlungsverträglichkeit MIV

Teilmassnahmen

FVV5.6-1	Neue Infrastruktur Bonaduzer Stutz, Bonaduz	Federführung	Beteiligte	Kosten
		Gemeinde Bonaduz	Kanton TBA	3'951'130.-
<p>Entwicklung seit der vorherigen Generation: Es wurde eine neue Variante erarbeitet, welche aufgrund der neu gewählten Lage keine schutzwürdigen Obstbäume und Gehölze mehr tangiert. Unter Berücksichtigung des vorhandenen Wildtierkorridor werden die Stützmauern so angeordnet, dass jeweils Lücken für die natürlichen Wanderwege der Tiere gegeben sind.</p> <p>Kurzbeschreibung</p> <p>Zurzeit erfolgt im Rahmen des AP 4G die Umsetzung der Alltagsveloverkehrsrouten von Maienfeld bis Rhäzüns mit Ausnahme des Abschnittes zwischen Bonaduz und Reichenau. Dieser Abschnitt musste aufgrund der Beeinträchtigung des Wildtierkorridors und schutzwürdigen Obstbäumen detaillierter abgeklärt werden.</p> <p>Damit die Gemeinden Bonaduz und Rhäzüns ebenfalls von der Alltagsveloverkehrsrouten profitieren, ist dieser Abschnitt unerlässlich. Es wurde daher ein vertieftes Variantenstudium für diesen Abschnitt durchgeführt. Die Varianten wurden anhand verschiedener Kriterien (Direktheit, Verkehrssicherheit, Abschnittslänge, Neigung, technische Machbarkeit etc.) bewertet. Die Bestvariante verläuft über die gesamte Länge am bestehenden H13 Trasse (Hauptstrasse) entlang. Damit kann der Eingriff in die Landschaft gering gehalten werden. Eine bauliche Trennung zwischen der Hauptstrasse und der Veloverkehrsinfrastruktur sorgt</p>				

für ein gesteigertes Sicherheitsempfinden. Wo möglich wird der Veloweg auf den bestehenden Böschungen erstellt, in anderen Bereichen wird dieser mit Hilfe von Konsolen an den bestehenden Stützmauern angehängt. Entlang der Hauptstrasse stehen auf einem Abschnitt von rund 80 m mehrere Gebäude direkt an der Hauptstrasse. In diesem Bereich ist nicht genügend Platz für die Veloinfrastruktur. Die Hauptstrasse muss auf dieser Länge bergseitig verschoben werden. Hierfür wird die bestehende Stützmauer der Hauptstrasse verlängert und erhöht. Mit dieser Massnahme kann eine sichere und effiziente Führung des Veloverkehrs ermöglicht werden, ohne den bestehenden Platzbedarf der Gebäude zu tangieren.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich:

— Längsführung Langsamverkehr: 1'300 m

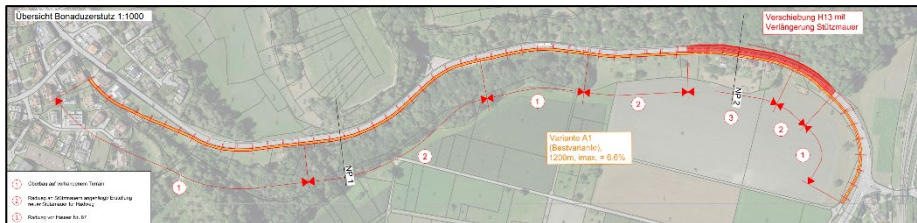


Abbildung: Alltagsveloverkehrsrouten Region Imboden, Bereich Bonaduzerstutz, Situation, 24.06.2024, Tuffli&Partner AG

FVV5.6-2 Hauptroute: Belagsoptimierung, Maienfeld

Federführung

Gemeinde Maienfeld

Beteiligte

Kanton (TBA)

Kosten

315'000.-

Entwicklung seit der vorherigen Generation: Mit dem in der fünften Generation erfolgten Beitritt der Gemeinde Maienfeld in den Beitragsperimeter ist eine Mitfinanzierung der Massnahme nun möglich.

Kurzbeschreibung

Zwischen Maienfeld und Landquart verläuft die Alltagsveloverkehrsrouten in einer ersten Etappe von Maienfeld aus auf einem bestehenden, asphaltierten Weg. In einer zweiten Etappe besteht heute ein chaussierter Weg, auf welchem Belagsoptimierungen auf einer Länge von rund 1.7 km erforderlich sind, um den Anforderungen einer Alltagsveloverkehrsrouten zu genügen. Ein Teilabschnitt der geplanten Velorouten liegt gemäss Sachplan Velo auf dem Alltag Ergänzungsnetz. Auf Basis des regionalen Richtplans wird die geplante Alltagsveloverkehrsrouten in der Gemeinde Maienfeld in Zukunft dem «Alltag Grundnetz» des Sachplans Velo zugeordnet.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich:

— Längsführung Langsamverkehr: 1'700 m

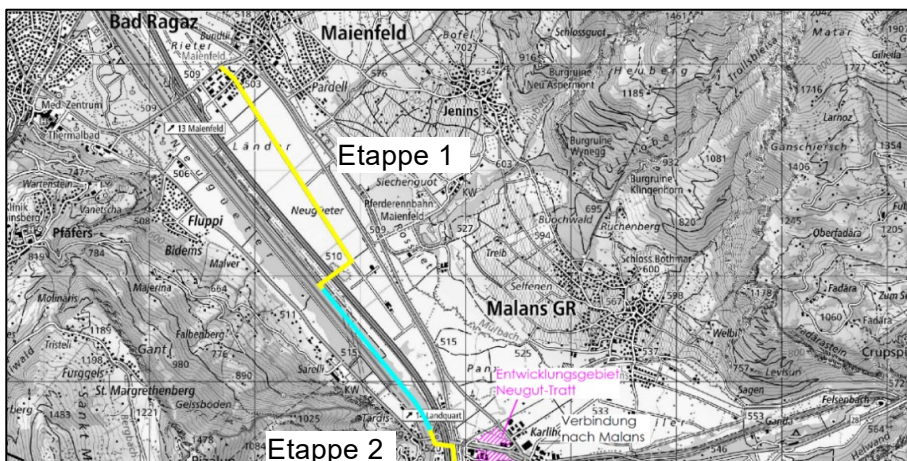


Abbildung: Übersicht Etappierung (Gemeinde Maienfeld, 2024)

Finanzierung Massnahmenpaket

Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Kanton	Gemeinde	Dritte
4'266'130.-	-	4'266'130.-	-

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

Quantitative Angaben Längsführung Langsamverkehr (insgesamt): 3'000 m

Dokumente Folgende Dokumente können auf Nachfrage in elektronischer Form mitgeliefert werden: -

FVV5.7 Pauschales Massnahmenpaket A, Langsamverkehr: Veloabstellanlagen und -stationen, kurzfristig

Priorität AP 4G

Neue Massnahme AP 5G

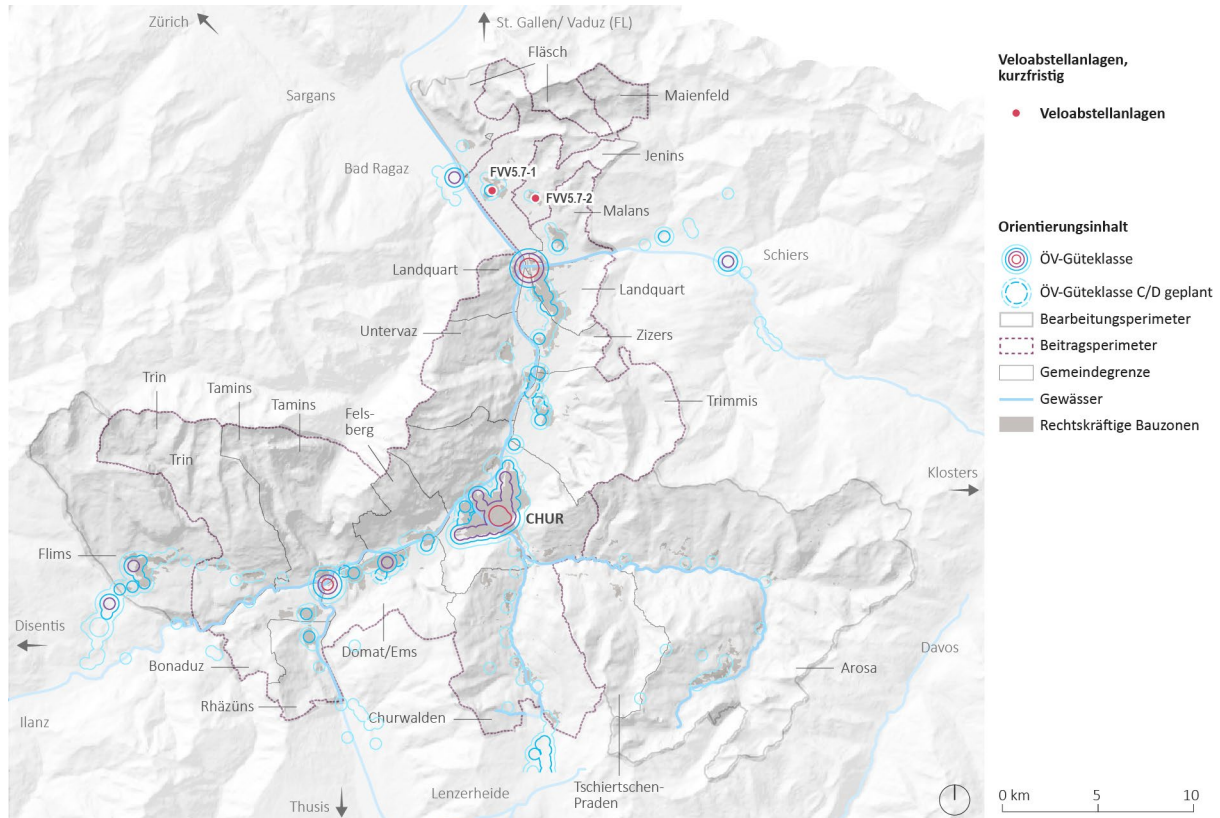
Massnahmenart

A (2028-2032)

Massnahmenpaket Verkehr

B (2032-2036)

Beschreibung der Konzeption



Ausgangslage

Ein ausreichendes Angebot an verkehrsgünstig gelegenen Abstellplätzen ist – neben einem attraktiven, zusammenhängenden und sicheren Velowegnetz – ein wichtiges Angebotsmerkmal des Veloverkehrs. In der Agglomeration Chur gibt es an einigen Stellen noch Lücken bei der Veloparkierung. Dies betrifft das Rathaus Jenins oder den Bahnhof Maienfeld, bei dem nicht über eine andere Massnahme (z.B. Multimodale Drehscheibe) die Veloabstellanlagen aufgewertet werden.

Inhalt

Bei verschiedenen Attraktoren des Veloverkehrs werden zusätzlich Veloabstellanlagen realisiert oder der Ausbaustandard der Abstellanlagen verbessert. Mit komfortablen Veloabstellanlagen an wichtigen Start- und Endpunkten soll der Veloverkehr für Etappen und Wege attraktiver werden. Nach Möglichkeit und gemäss dem umliegenden Angebot werden diebstahl- und witterungsgeschützte Abstellanlagen umgesetzt.

Zukunftsbild

Die intermodalen Übergänge an den multimodalen Drehscheiben sind durch die Realisierung oder Verbesserung von Velo-Abstellanlagen gestärkt. Dadurch sind diese besser in das urbane Velonetz eingebunden und der Zugang zu den regionalen Veloverbindungen ist sichergestellt.

Teilstrategie

ÖV3: Verkehrsdrehscheibe stärken und Intermodalität fördern, FVV5: Attraktive Veloabstellanlagen schaffen

Handlungsbedarf

GV – Modalsplit, ÖV – Regionales Angebot, ÖV – Intermodalität, FVV – Kombinierte Modalität

Teilmassnahmen

FVV5.7-1 Veloabstellanlage Rathaus, Jenins

Federführung
Gemeinde Jenins

Beteiligte
-

Kosten
35'000.-

Kurzbeschreibung

Im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Rathausplatzes (GV5.12-3) und der damit angedachten Stärkung von öffentlichen Nutzungen wird es künftig ein besseres Angebot an Veloanstellplätzen beim Rathaus brauchen. Die heute vorhandene Veloabstellanlage beim Rathaus ist sanierungsbedürftig und weist eine beschränkte Anzahl an Veloabstellanlagen auf. Sie soll daher saniert und ausgebaut werden, sodass der Bedarf im Zusammenhang mit der Entwicklung des Rathausplatzes gedeckt werden kann.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich:

- Veloabstellplätze: 15

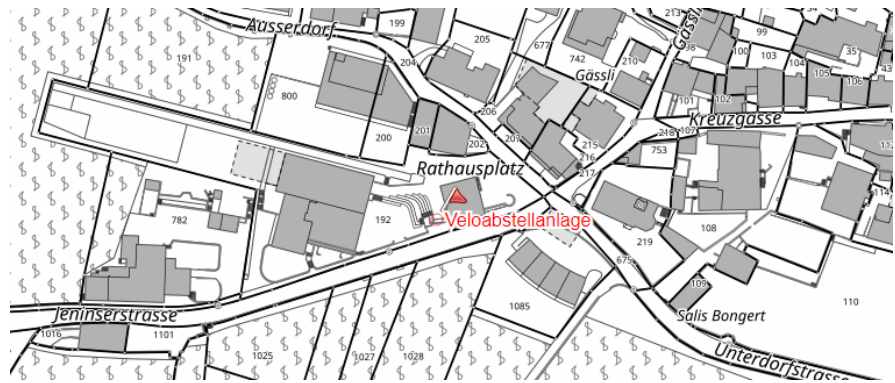


Abbildung: Situation Veloabstellanlagen (geogt.ch; eigene Darstellung, 2024)

FVV5.7-2 Veloabstellanlagen, Maienfeld

Federführung
Gemeinde Maienfeld

Beteiligte
-

Kosten
178'000.-

Entwicklung seit der vorherigen Generation: Mit dem in der fünften Generation erfolgten Beitritt der Gemeinde Maienfeld in den Beitragsperimeter ist eine Mitfinanzierung der Massnahme nun möglich.

Kurzbeschreibung

Am Bahnhof Maienfeld steht heute eine Veloabstellanlage mit ca. 50 Plätzen, welche sehr gut ausgelastet, an Spitzentagen sogar überlastet ist. Das verwendete System «Lenkerhalter» ist allerdings wenig benutzerfreundlich, Brems- Schalt- und Lichtkabel können beschädigt werden und die Lenkerhalter passen nicht für alle Velos. Zudem sind die Velos mit diesem Parkiersystem nicht genügend von Diebstahl geschützt. Neben dem ungeeigneten Parkiersystem ist auch der Witterungsschutz mangelhaft. Deshalb wird eine attraktive Veloabstellanlage vorzugsweise mit Anlehnbügel und einer kompletten Überdachung realisiert werden.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich:

- Veloabstellplätze: 60



Abbildung: Lage der Veloabstellanlage (edit.geo.gr.ch; eigene Darstellung, 2024)

Finanzierung Massnahmenpaket

Kanton

Gemeinde

Dritte

Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	213'000.-	-	213'000.-	-
--	------------------	---	-----------	---

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

Quantitative Angaben	Anzahl Veloparkplätze (insgesamt): 75
-----------------------------	---------------------------------------

Dokumente	Folgende Dokumente können auf Nachfrage in elektronischer Form mitgeliefert werden: -
------------------	---

9. Verkehrssicherheit

VS5.1 Behebung Unfallschwerpunkte und -häufungsstellen

Priorität AP 5G

- AvE (2028-2032)
- BvE (2032-2036)

Neue Massnahme AP 5G

Kanton (TBA)

Massnahmenart

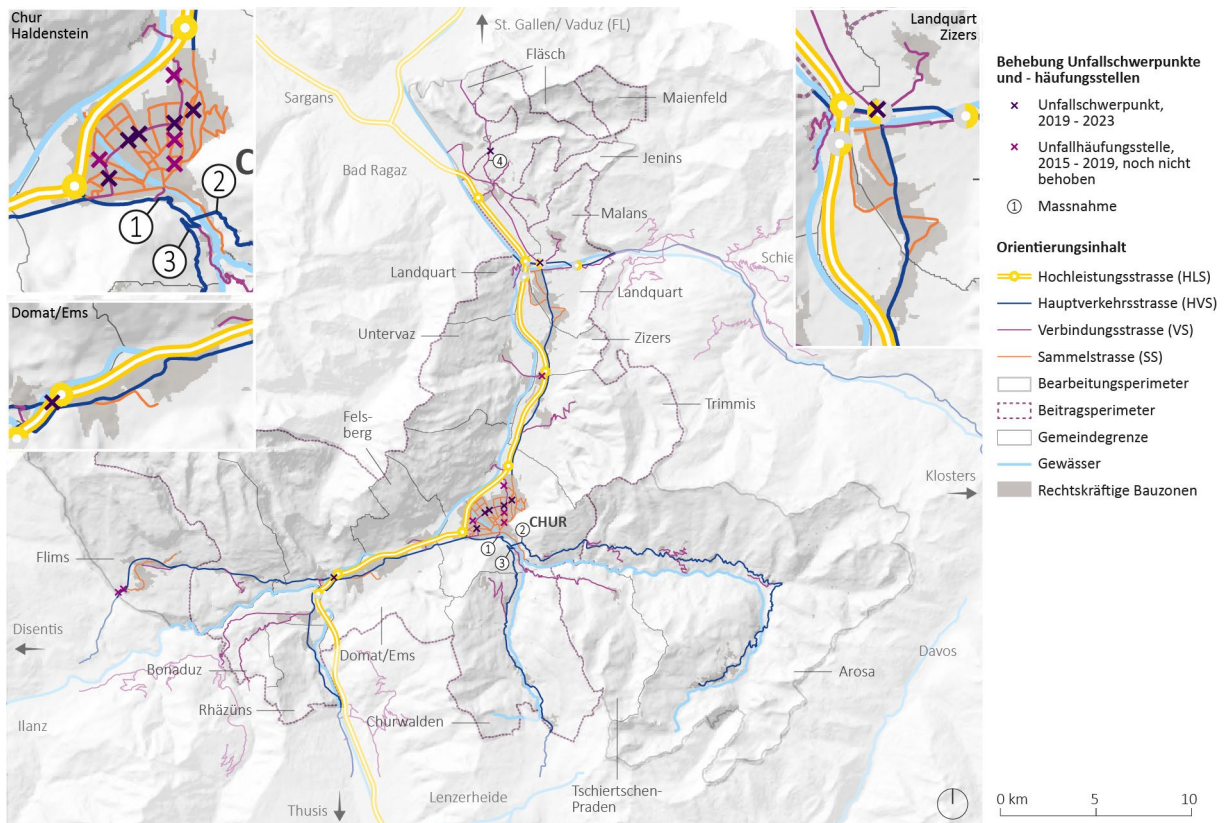
Eigenleistung Verkehr

Federführung

Beteiligte

Stadt Chur (TBD), ASTRA

Beschreibung



Ausgangslage

Für das AP 5G wurde eine umfassende Untersuchung des Unfallgeschehens 2019 - 2023 für alle Verkehrsteilnehmenden und eine aktualisierte und einheitliche Zusammenstellung der Unfallschwerpunkte vorgenommen. Zudem wurden die Unfallhäufungsstellen 2015 - 2018 auf weiterhin bestehende Unfallhäufungsstellen untersucht:

- Die Unfallschwerpunkte wurden für die Jahre 2019 bis 2023 gemäss der Norm VSS SN-641'724 Strassenverkehrssicherheit – Unfallschwerpunkt-Management ermittelt.
- Mit dem Einbezug von Unfallhäufungsstellen gemäss agglomerationspezifischer Definition können systematische Sicherheitsdefizite berücksichtigt werden, 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) zu einer Häufung von Unfällen kommt (vgl. Abbildung). Weitere Unfallschwerpunkte und -häufungsstellen liegen auf den Hauptverkehrsachsen von Flims, Domat/Ems, Malans und Maienfeld.

Inhalte

Der Kanton Graubünden saniert Unfallschwerpunkte und Unfallhäufungsstellen auf seinem Strassennetz als Daueraufgabe im Rahmen der Unterhaltsplanung laufend; er stützt sich hierbei auch auf die Erkenntnisse, die mit den ISSI-Instrumenten gewonnen werden.

Zu den in der Analyse festgestellten Unfallschwerpunkten und Unfallhäufungsstellen präsentiert sich das weitere Vorgehen wie folgt:

Kantonsstrassen

- Erstmalig auftretende Unfallschwerpunkte mit einer geringen, minimalen Bewertungszahl werden beobachtet.
- Bei wiederholt auftretenden Unfallschwerpunkten mit einer geringen, minimalen Bewertungszahl werden Sanierungsmaßnahmen geprüft und entsprechend umgesetzt.
- Unfallschwerpunkte mit einer höheren Bewertungszahl werden zeitnah begutachtet, Massnahmen definiert und saniert.

Gemeindestrassen

- Betroffene Gemeindestrassen im Perimeter des AP 5G sind ausschliesslich in der Stadt Chur anzutreffen.
- Die Gemeinde analysiert die Infrastruktur und prüft Massnahmen, die zu einer Sanierung führen können.

Nationalstrassen

- Unfallschwerpunkte auf den Nationalstrassen beziehen sich ausschliesslich auf die Knotenbereiche der Anschlüsse der N13 (Reichenau/Bonaduz) sowie auf Anschlüsse auf der N28 (Landquart/Malans und Schiers).
- Sanierungen im Bereich der Nationalstrassen erfolgten im Bereich der Anschlüssen Reichenau und Bonaduz. Dazu wurden jeweils Geschwindigkeitsreduktionen auf Tempo 60 eingeführt.

Nebst der laufenden Behebung von Unfallschwerpunkten und Unfallhäufungsstellen entschärft der Kanton vorausschauend weitere verkehrssicherheitstechnisch kritische Punkte, damit sich diese nicht zu weiteren Unfallschwachstellen und -häufungsstellen entwickeln.

Folgende vier Massnahmen sind zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Entschärfung von Unfallschwerpunkten und Unfallhäufungsstellen geplant oder befinden sich bereits in Umsetzung:

- Karten-Nr. 1: Strassenkorrektur Rosenhügel – Hohenbühlweg mit Erhöhung der Verkehrssicherheit und Erstellung von neuer Fussgängerinfrastruktur. Umsetzung 2025-2027 geplant.
- Karten-Nr. 2: RhB Doppelspurausbau Sand – Sassal mit Erhöhung der Verkehrssicherheit 2023-2030.
- Karten-Nr. 3: Strassenkorrektur Gross Kehr – Kapellakehren mit Erhöhung Verkehrssicherheit und bergseitigem Radstreifen. Umsetzung 2022-2026 geplant.
- Karten-Nr. 4: Luzisteigstrasse Abzweigung Schlangenweg mit Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Ergänzung und Leitpfeilen. Umsetzung 2024-2025

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Die Verkehrssicherheit in der Agglomeration Chur ist für alle Verkehrsteilnehmer erhöht.

Teilstrategie

GV5: Verkehrssicherheit spezifisch und als Querschnittsthema berücksichtigen

Handlungsbedarf

GV – Modalsplit, GV – Siedlungsverträglichkeit MIV, GV – Verkehrssicherheit

Bezug/Abgrenzung u weiteren Massnahmen

Die Verkehrssicherheit wird bei allen Massnahmen im AP 5G berücksichtigt.

Planungsstand und Umsetzung

Aktueller Planungsstand, weitere Vgl. Angaben bei den Inhalten
Planungsschritte

VS5.2 Schulwegsicherheit

Priorität AP 5G

- AvE (2028-2032)
- BvE (2032-2036)
- Daueraufgabe

Priorität, ARE-Code AP 4G

A
3901.4.038; Weiterentwicklung

Massnahmenart

Eigenleistung Verkehr

Federführung

Gemeinden

Beteiligte

Kanton (TBA, Kantonspolizei)

Beschreibung



Abbildung: Schulwegsicherheit (Désirée Good, 2023)

Entwicklung seit der vorherigen Generation: Gemäss Massnahme VS4.3 Pilot Schulwegsicherheit wird in der Stadt Chur die Thematik Schulwegsicherheit als Pilot durchgeführt. In Landquart wurde zudem bereits ein Pilot Schulwegsicherheit Igis erstellt. Auf Basis dieser Erkenntnisse folgt nun eine Ausdehnung der Thematik auf weitere Gemeinden.

Ausgangslage

Kinder unterliegen im Strassenverkehr einem besonderen Schutzbedürfnis und sollten ohne Angst zu Fuss unterwegs sein können. Der Schulweg muss sicher und attraktiv sein, damit er zum positiven Erlebnis wird. Werden die Schulwege zu Fuss ausgeführt, können auch die Elterntaxis zur Schule vermieden und gefährliche Situationen für andere Kinder durch Fahrmanöver im Schulhausbereich reduziert werden. Die Stadtpolizei Chur läuft bei Schulbeginn jährlich mit den neu eintretenden Schüler/innen den sicheren Schulweg ab und erklärt ihnen, auf was sie achten müssen. In diversen Gemeinden der Agglomeration Chur werden in Zusammenarbeit mit der Kantonspolizei die Schulwege regelmässig hinsichtlich Sicherheit überprüft, allerdings ohne Einbezug der Nutzerinnen und Nutzer (Schülerinnen und Schüler, Eltern, Lehrpersonal).

Schüler und Schülerinnen als besonders sensible Gruppen halten sich in der Agglomeration Chur 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. Jedoch ist mit dieser statistischen Auswertung das Sicherheitsgefühl der Schüler und Schülerinnen nicht erfasst.

Inhalte

Die Stadt Chur führt als Massnahme AP 4G (VS4.3 Pilot Schulwegsicherheit) im Jahr 2024 eine Schulweganalyse mit Schüler/innen und Kindergartenkinder zur Verkehrssicherheit im Fuss- und Veloverkehr durch. Die Gemeinde Landquart hat im Jahr 2024 einen Pilot Schulwegsicherheit Igis erstellt. Dazu wurden im Januar und Februar 2024 Umfragen über die Schulwege bei sämtlichen

Klassen im Schulhaus Igis durchgeführt. Die Ergebnisse wurden ausgewertet und in einem Bericht festgehalten. Methodisch wird die Verbesserung der Schulwegsicherheit unter Einbezug der Nutzerinnen und Nutzer wie folgt aufgebaut:

- Analyse der Schulwege unter Einbezug der Schüler, beispielsweise Begehung und Aufzeichnung von Problemen mit Hilfe von Tablets etc.
- Erstellung Mobilitätskonzept Schule in Zusammenarbeit zwischen Schule und Verwaltung (früher «Schulwegplan»)
- Gezielte Optimierung mit grösseren und kleineren Massnahmen, beispielsweise von der Verbesserung von Velowegen bis zur Schaffung von Sichtbarkeit durch Schneiden von Hecken

Die Erfahrungen und Erkenntnisse der Stadt Chur und der Gemeinde Landquart werden laufend ausgewertet und dienen anderen Gemeinden der Agglo Chur als Muster-Vorgehensweisen. Ziel der planerischen Massnahme ist es, die weiteren Gemeinden auf das Thema Schulwegsicherheit zu sensibilisieren und die Schulwegsicherheit sowie das subjektive Sicherheitsempfinden der Schülerinnen und Schüler zu maximieren. Ein zukünftiges Forum der Massnahme S5.11 Erfahrungsaustausch Siedlungs- und Verkehrsentwicklung soll zum Austausch der Gemeinden bzgl. Schulwegsicherheit genutzt werden.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Ein Grossteil der heutigen Schwachstellen (objektive und subjektive) mit Bezug auf die Schulwegsicherheit der Schülerinnen und Schüler, sind beseitigt und die allgemeine Sicherheit für den Fussverkehr in der Agglomeration Chur ist erhöht.

Teilstrategie

GV5: Verkehrssicherheit spezifisch und als Querschnittsthema berücksichtigen, FVV6: Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr und Schulwegsicherheit erhöhen

Handlungsbedarf

GV – Modalsplit, GV – Siedlungsverträglichkeit MIV, GV – Verkehrssicherheit

Bezug/Abgrenzung zu weiteren Massnahmen

S5.11 Erfahrungsaustausch Siedlungs- und Verkehrsentwicklung: Ein zukünftiges Forum kann zum Austausch der Gemeinden bzgl. Schulwegsicherheit genutzt werden.

Planungsstand und Umsetzung

Aktueller Planungsstand, weitere Planungsschritte

Zeitplanung

Periodische Bevölkerungsumfrage zur subjektiven Verkehrssicherheit (alle Gemeinden)	laufend
Pilotprojekt Gemeinde Landquart inkl. Auswertung Aufwand-Nutzen	2024
Erfahrungsaustausch Siedlungs- und Verkehrsentwicklung; Forum zum Austausch der Gemeinden bzgl. Schulwegsicherheit	2026
Umsetzung in weiteren Gemeinden	Ab 2026

VS5.3 Pauschales Massnahmenpaket A, Verkehrssicherheit: Schulwegsicherheit, kurzfristig

Priorität AP 4G

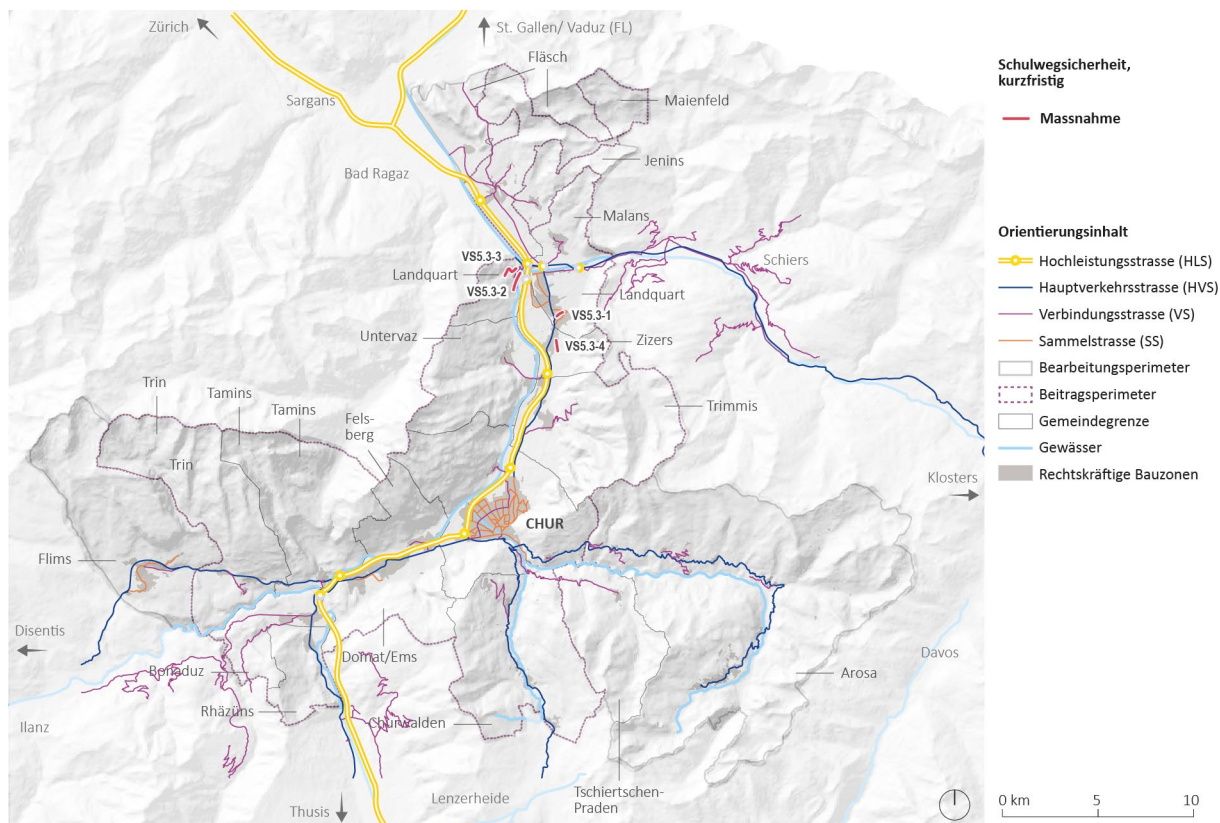
Neue Massnahme AP 5G

Massnahmenart

- A (2028-2032)
- B (2032-2036)

Massnahmenpaket Verkehr

Beschreibung der Konzeption



Ausgangslage

Kinder unterliegen im Strassenverkehr einem besonderen Schutzbedürfnis und sollten ohne Angst zu Fuss unterwegs sein können. Der Schulweg muss sicher und attraktiv sein, damit er zum positiven Erlebnis wird. Werden die Schulwege zu Fuss ausgeführt, können auch die Elterntaxis zur Schule vermieden und gefährliche Situationen für andere Kinder durch Fahrmanöver im Schulhausbereich reduziert werden.

Inhalt

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für die Schulkinder werden gefährliche, häufig genutzte Schulwege umgestaltet. Dadurch können Unfälle vermieden werden und die Kinder laufen gerne und sicher zur Schule.

Zukunftsbild

Ein Grossteil der heutigen Schwachstellen (objektive und subjektive) mit Bezug auf die Schulwegsicherheit der Schülerinnen und Schüler, sind beseitigt und die allgemeine Sicherheit für den Fussverkehr in der Agglomeration Chur ist erhöht.

Teilstrategie

GV5: Verkehrssicherheit spezifisch und als Querschnittsthema berücksichtigen, FVV6: Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr und Schulwegsicherheit erhöhen

Handlungsbedarf

GV – Modalsplit, GV – Siedlungsverträglichkeit MIV, GV – Verkehrssicherheit

Teilmassnahmen

VS5.3-1	Schulwegsicherheit Igis, Landquart	Federführung Gemeinde Landquart	Beteiligte -	Kosten 1'010'000.-
---------	------------------------------------	------------------------------------	-----------------	-----------------------

Kurzbeschreibung

Basierend auf dem Pilot Schulwegsicherheit Igis zeigt sich, dass neben der Aufwertung der Unterdorfstrasse (BGK Igis) weitere wichtige Schulwege bestehen, welche von den Schulkindern als gefährlich wahrgenommen werden (keine Längsführung für den Fussverkehr, unübersichtliche Stellen etc.). Anhand der Rückmeldungen der Schulkinder und einer fachlichen Analyse wurden die weiteren Schwachstellen eruiert. Es zeigt sich, dass auf dem Bungertweg und der Hirschengasse rund um die Schulanlage Igis weitere Massnahmen ergriffen werden müssen, um die Sicherheit auf dem Schulweg zu verbessern.

Aufgrund der beengten Platzverhältnisse auf den Strassen von Igis ist der Ausbau eines Trottoirs auf den wichtigen Schulwegverbindungen (Hirschengasse/Bungertweg) nicht möglich. Daher soll auf den Strecken der Strassenquerschnitt angepasst werden. Es wird durchgehend einen Bereich für den Fussverkehr vorgesehen, welcher durch einen abgesenkten Randstein oder eine Wasserrinne von der Fahrbahn abgetrennt ist. Zwischen dem Fussgängerbereich und der Fahrbahn wird zum Schutz des Fussverkehrs die Beleuchtung angebracht. Aufgrund der in regelmässigen Abständen angebrachten Beleuchtung kann der Fussgängerbereich nur in Ausnahmefällen und mit stark reduzierter Geschwindigkeit befahren werden. Die gefährlichen Knotensituationen sollen mit einem Belagswechsel ausgebildet werden, um die Aufmerksamkeit des Fahrzeuglenkenden zu erhöhen. Im nördlichen Bereich des Bungertswegs sollen zudem die bestehenden Parkfelder umorganisiert werden. Der Fussweg soll hinter den Parkfeldern durchführen.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich:

— Längsführung Langsamverkehr: 420 m



Abbildung Schulwegsicherheitsmassnahmen Igis, Situationsplan, 24.April 2024, R+K Raumplanung AG

VS5.3-2 Schulwegsicherheit Islastrasse, Mastrils, Landquart

Federführung

Gemeinde Landquart

Beteiligte

Kanton (TBA)

Kosten

3'308'000.-

Kurzbeschreibung

Die Islastrasse verbindet die Wohngebiete Dalavo und Isla Fiigahalda mit Mastrils beim Schulhaus. Die Strasse ist im Ausserortsbereich mit 80 km/h signalisiert. Mit einer Fahrbahnbreite von ca. 4.60 m ist die Strasse sehr schmal. Zudem prägen diverse unübersichtliche Kurven die Strasse. Der Fussverkehr wird im Mischverkehr mit dem motorisierten Individualverkehr geführt. Die Strasse bildet auch eine wichtige Schulwegverbindung. Die Schulkinder spielen auf dem Schulweg und laufen in Gruppen zusammen, was aufgrund der unübersichtlichen und schmalen Strasse zu gefährlichen Situationen führt. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, insbesondere für die Schulkinder, wird entlang der Islastrasse ein Fussgängersteg mittels Betonauskragung und vereinzelt mittels Stahlauskragung realisiert.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich:

— Längsführung Langsamverkehr: 845 m (Auskragungen)

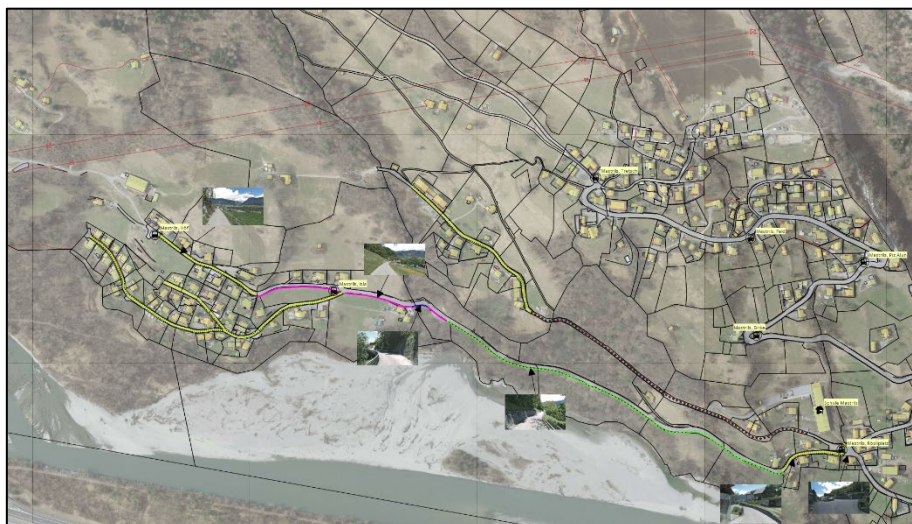


Abbildung Schulwegerschliessung Mastrils Islastrasse, Machbarkeitsstudie, Übersichtsplan, Fromm+Partner AG, 25.06.2024

VS5.3-3 Schulwegsicherheit Bergstrasse Mastrils, Landquart

Federführung

Gemeinde Landquart

Beteiligte

Kanton (TBA)

Kosten

892'000.-

Kurzbeschreibung

Die Bergstrasse bildet die Haupteerschliessung für das Gebiet Mastrils. Zudem bildet sie den Schulweg zwischen den Wohngebieten Winterweg, Feld, Ober Hüser und dem Schulhaus Igis. Die Strasse ist schmal und wird durch diverse Kurven geprägt. Der Fussverkehr wird im Mischverkehr mit dem motorisierten Individualverkehr geführt. Die Schulkinder spielen auf dem Schulweg und laufen in Gruppen zusammen, was aufgrund der unübersichtlichen und schmalen Strasse zu gefährlichen Situationen führt. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, insbesondere für die Schulkinder, sollen verschiedene Fusswege realisiert werden. Sie sollen die Wohngebiete auf möglichst direktem Weg mit dem Schulhaus Igis verbinden. Somit kann der Fussverkehr abseits der Kantonsstrasse geführt werden.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich:

— Längsführung Langsamverkehr: 524 m



Abbildung Schulwegerschliessung Mastrils Bergstrasse, Machbarkeitsstudie, Übersichtsplan, Fromm+Partner AG, 25.06.2024

VS5.3-4 Ausbau Ochsenweidstrasse inkl. Trottoir, Zizers

Federführung

Gemeinde Zizers

Beteiligte

-

Kosten

2'800'000.-

Kurzbeschreibung

Die Ochsenweidstrasse ist ein stark begangener Strassenabschnitt und bildet eine wichtige Schulwegverbindung vom Dorf zum südlich gelegenen Schulhaus. Heute gibt es für den Fussverkehr kein separates Trottoir, was das Passieren der Strasse insbesondere für die Schülerinnen und Schüler gefährlich macht. Zudem ist die Ochsenweidstrasse sanierungsbedürftig.

Bei der Sanierung der Ochsenweidstrasse soll ein separates Trottoir für den Fussverkehr erstellt werden, um die Sicherheit der Fussgänger und insbesondere die Schulwegsicherheit zu erhöhen. Die Sanierung der Strasse soll zudem dazu führen, dass der Schulwegverkehr entlang der Kantonsstrasse stärker verlagert wird.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich:

- Längsführung Langsamverkehr: 313 m

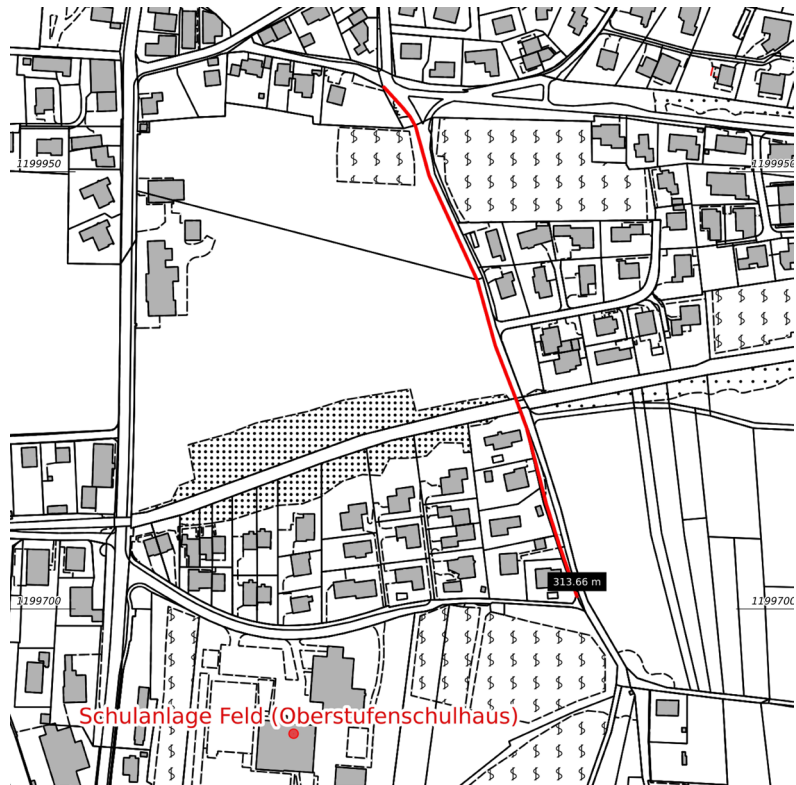


Abbildung: Übersicht Strassenabschnitt (GIS; Gemeinde Zizers)

Finanzierung Massnahmenpaket

Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Kanton	Gemeinde	Dritte
8'010'000.-	-	8'010'000.-	-

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

Quantitative Angaben Längsführung Langsamverkehr (insgesamt): 2'102 m

Dokumente Folgende Dokumente können auf Nachfrage in elektronischer Form mitgeliefert werden: -