

## **Agglomerationsprogramm Chur der zweiten Generation Richtplananpassung**

- Im Kapitel Siedlung und Ausstattung des kantonalen Richtplans werden die bestehenden Unterkapitel 5.2 und 5.2.1 durch den nachfolgenden Text ersetzt.
- Es erfolgt ein neuer kartographischer Eintrag in die Richtplankarte.

## 5.2 Agglomerationsprogramme

Von Städten und Agglomerationsgemeinden gehen wichtige gesellschaftliche und wirtschaftliche Impulse aus. Der Bund will deshalb die Anliegen der Agglomerationsvermehrung berücksichtigen. Im Bericht «Agglomerationspolitik des Bundes» hat der Bundesrat Ende 2001 dazu seine Strategie festgelegt. Im Bereich Siedlung und Verkehr wird die Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen unterstützt, die gesetzliche Grundlage dafür bildet das Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds, das auf den 1. Januar 2008 in Kraft getreten ist. Voraussetzungen für Bundesbeiträge nach diesem Gesetz sind:

- Ein Agglomerationsprogramm. Das ist ein Massnahmenplan für den Bereich Verkehr und Siedlung, der alle Verkehrsträger und -mittel sowie die Siedlungsentwicklung einbezieht und sowohl lokale, regionale als auch übergeordnete Infrastrukturen innerhalb der Agglomeration umfasst.
- Die Verankerung des Agglomerationsprogramms im kantonalen Richtplan.
- Das Festlegen einer Trägerschaft, die als Ansprechpartnerin für die Finanzierung und Realisierung konkreter Verkehrsvorhaben fungiert.

Die Freigabe der Bundesmittel erfolgt alle vier Jahre. Im Jahr 2007 wurde für die erste Freigabe ein sogenanntes Agglomerationsprogramm der ersten Generation erarbeitet und beim Bund eingereicht. Anfang 2011 wurden die Bundesbeiträge an dieses Programm zugesichert, seither werden die einzelnen Massnahmen umgesetzt.

«Agglomerationsprogramm der ersten Generation» s. Erläuterungen

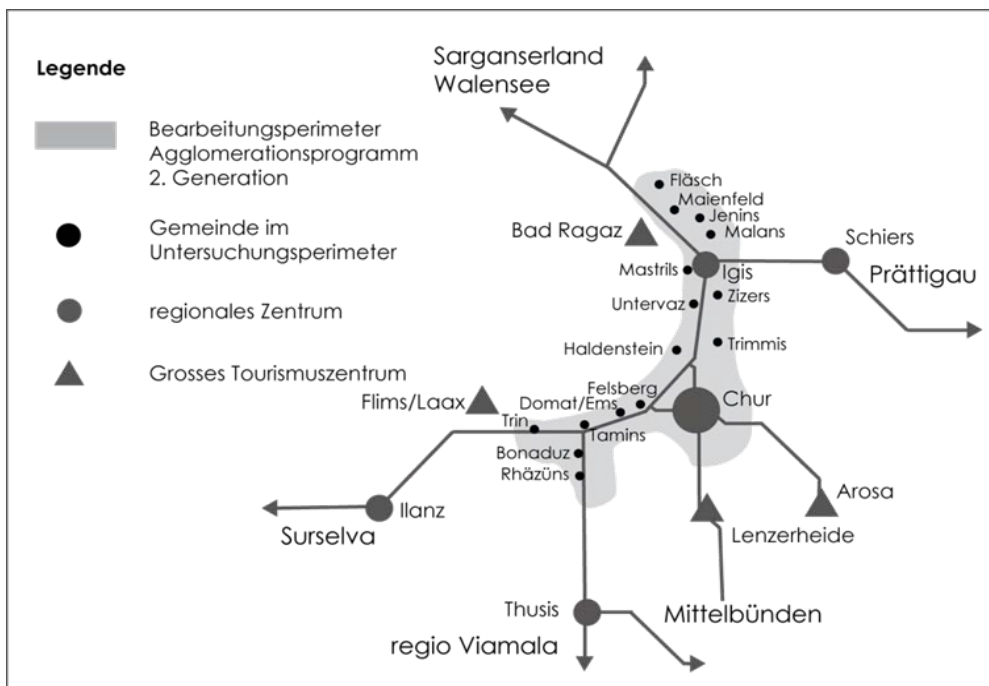
Damit die Agglomeration Chur bei der zweiten Freigabe der Bundesmittel berücksichtigt wird (voraussichtlich ab 2015), wurde das Agglomerationsprogramm der ersten Generation in einem kooperativen und iterativen Prozess überarbeitet. Dieses «Agglomerationsprogramm der zweiten Generation» baut auf dem ersten auf und löst dieses ab. Mit dem Kapitel 5.2.1 wird der Teil Siedlung des Agglomerationsprogramms stufengerecht im kantonalen Richtplan verankert.

### 5.2.1 Agglomeration Chur

#### A Ausgangslage

Der Perimeter des Agglomerationsprogramms Chur der zweiten Generation erstreckt sich von Trin und Rhäzüns entlang der Talachse des Rheins bis nach Fläsch. Das Gebiet ist eng vernetzt und grenzt sich funktional in erster Linie durch den klaren Bezug auf das Zentrum Chur und das regionale Zentrum Landquart von den Nachbargebieten ab.

Der Bearbeitungsperimeter umfasst die folgenden 16 Gemeinden: Trin, Tamins, Bonaduz, Rhäzüns, Domat/Ems, Felsberg, Chur, Haldenstein, Trimmis, Untervaz, Zizers, Landquart, Malans, Jenins, Maienfeld und Fläsch. Sie weisen zusammen eine Fläche von rund 37'835 ha und eine Einwohnerzahl von knapp 74'000 Personen auf. Rund 45% der Einwohner leben in der Stadt Chur. Im gesamten Agglomerationsgebiet arbeiten rund 40'000 Personen, rund 65% davon in der Stadt Chur. Das entspricht rund 38 % der Bündner Bevölkerung und rund 46 % der Arbeitsplätze im Kanton.

**Abbildung 5.3: Bearbeitungsperimeter Agglomerationsprogramm Chur**

Das Agglomerationsgebiet weist eine hohe Dynamik auf, das zeigt sich in der starken Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in den letzten Jahren. Die Entwicklungsschwerpunkte bilden die Zentren Landquart und Chur sowie die Arbeits- und Industriestandorte Landquart - Zizers, Chur West und Domat/Ems.

Die Agglomeration Chur ist sowohl als Wohn- wie auch als Arbeitsstandort attraktiv. Sie ist für den Kanton Graubünden als Wirtschaftsstandort äusserst bedeutend. Die Agglomerationsgemeinden und der Kanton sind bestrebt, diese Standortattraktivität weiter zu erhöhen. Die angestrebte räumliche Entwicklung sowie die im Vergleich guten Standortvoraussetzungen der Agglomeration werden zu einem weiteren Anstieg der Einwohner- und Beschäftigtenzahl führen.

Die Untersuchungen im Rahmen des Agglomerationsprogramms (vgl. Bericht «Agglomerationsprogramm Chur» und «Raum+») zeigen, dass im Agglomerationsgebiet noch grosse Baulandreserven innerhalb der Wohn- und Arbeitszonen bestehen. Angesichts der in den letzten Jahren beobachteten Einwohner- und Beschäftigtenentwicklung und der oben erwähnten Bestrebungen von Kanton und Gemeinden, ist jedoch von einer anhaltend grossen Nachfrage nach Wohn- und Geschäftsflächen auszugehen; ohne verstärkte Anstrengungen für eine verdichtete Bauweise dürften die Baulandreserven darum langfristig knapp werden. Insbesondere an gut erschlossenen Lagen wird der Druck auf die bestehenden Siedlungsreserven stark zunehmen. Daneben wird auch der Druck auf Flächen ausserhalb des Siedlungsgebiets massiv steigen. Der Zielkonflikt zwischen Schonung der Ressource Boden, insbesondere der landwirtschaftlich guten Flächen und Bereitstellen von Bauland für zukünftige Entwicklungen wird sich damit zunehmend verschärfen.

Mit dem Wachstum der Wohn- und Arbeitsbevölkerung geht eine Zunahme der Belastung bei den bestehenden Infrastrukturanlagen einher. Die bereits heute bestehenden Engpässe im Verkehr drohen verschärft zu werden, was negative Auswirkungen auf die Qualität und die Attraktivität des Lebens- und Arbeitsstandorts der Agglomeration Chur hat.

«Bericht Agglomerationsprogramm Chur»,  
«Raum+»  
s. Erläuterungen

## B Leitüberlegungen

### ■ Zielsetzung

Die Agglomeration Chur soll langfristig wachsen, und dabei als Wohn- und Arbeitsstandort attraktiv und wettbewerbsfähig bleiben. In erster Linie mit einer qualitätsorientierten Erhöhung der Bebauungsdichten und in zweiter Linie mit einer punktuellen Erweiterung der bestehenden Bauzonen sowie durch die Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung werden die erforderlichen Entwicklungsflächen verfügbar gemacht und gleichzeitig die unbebaute Landschaft sowie die Naherholungsräume geschont.

5.3.2, 5.3.3

### ■ Strategische Schwerpunkte

#### Innenentwicklung vor Aussenentwicklung

Die Siedlungsentwicklung im bestehenden Siedlungsgebiet hat vor der Aussenentwicklung Priorität. Dazu werden die Innenverdichtungspotenziale im gesamten Agglomerationsgebiet erhoben und unter Berücksichtigung des siedlungs- und verkehrsplannerischen Gesamtkontextes beurteilt und entwickelt. Siedlungsentwicklung nach innen und punktuelle Aussenentwicklungen gehen mit einer Steigerung der Siedlungs- und Wohnqualität einher.

«Werkzeugkasten Arbeitsstandorte» s. Erläuterungen  
«Arbeitsstandorte» s. Zukunftsbild

#### Arbeitsstandorte mit hoher Dichte nutzen

An den Arbeitsstandorten wird eine möglichst hohe Wertschöpfung sowie eine möglichst hohe Anzahl Arbeitsplätze pro Fläche und eine hohe bauliche Dichte angestrebt. Als Hilfestellung wird ein Werkzeugkasten erstellt (Werkzeugkasten Arbeitsstandorte).

### ■ Grundsätze

#### Ortsbaulich differenzierte Verdichtung

Die bestehenden Siedlungsgebiete in der Agglomeration Chur sind, gestützt auf Entwicklungsstrategien, differenziert zu verdichten. Dabei sind die (gemäss ÖV-Güteklassen) gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Lagen in der Entwicklung zu priorisieren. Brachen sind einer neuen Nutzung zuzuführen. Besonders erhaltens- oder schutzwürdige Quartiere sind mit besonderer Sorgfalt zu behandeln und allenfalls von einer Verdichtung auszuschliessen.

«Entwicklungsstrategien Siedlung und Verkehr», «ÖV-Güteklassen» s. Erläuterungen

#### Gebiete mit erhöhtem Koordinationsbedarf

In Gebieten mit grossen Entwicklungspotenzialen und einer bereits bestehenden grossen Verkehrsbelastung besteht erhöhter Koordinationsbedarf. Der durch die zukünftige Siedlungsentwicklung verursachte Mehrverkehr wird abgeschätzt und auf die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems sowie auf die Belastbarkeit des Siedlungsgebietes

«Gebiete mit erhöhtem Koordinationsbedarf» s. Karte Zukunftsbild, «Luftschadstoffbelastung», «Lärmbelastung» s. Erläuterungen

hinsichtlich Luft- und Lärmbelastung abgestimmt.

### **Konzentration und Weiterentwicklung der Arbeitsstandorte**

An den Arbeitsstandorten mit kantonaler und regionaler Bedeutung werden die Innenentwicklungspotenziale mobilisiert, insbesondere werden Brachen einer neuen Nutzung zugeführt. Daneben wird die Verfügbarkeit von Bauland sichergestellt. Die Standorte werden soweit zweckmässig bezüglich der Nutzung standortspezifisch ausgerichtet und etappiert. Erweiterungen der Arbeitsstandorte sind so vorzubereiten, dass bei Bedarf rasch eine Einzonung erfolgen kann.

5.3.3

### **Spezialgebiet Rossboden**

Sobald Klarheit darüber herrscht, dass der Waffenplatz von der Armee nicht weiter genutzt wird und das Gebiet Rossboden einer neuen Nutzung zugeführt werden kann, ist das Gebiet einer gesamtheitlichen Planung zu unterstellen.

«Situation Rossboden»  
s. Erläuterungen

### **Freihalten von Siedlungstrenngürteln und der Landschaft in der Ebene**

Zwischen den Siedlungsgebieten wird die Landschaft geschont. Die Landschaft in der Ebene ist insbesondere für die Landwirtschaft freizuhalten.

«Landschaft in der Ebene und Siedlungstrenngürtel» s. Zukunftsbild und Erläuterungen

### **Zusammenarbeit zwischen den Regionen verstärken**

Die nachhaltige Raumentwicklung wird durch eine institutionalisierte Trägerschaft (Kooperationsplattform) gewährleistet. Sie dient dem Informationsaustausch, stellt die Koordination sicher und legt das Vorgehen bei Bauten und Anlagen mit überörtlichen räumlichen Auswirkungen fest: Prüfung der Zielverträglichkeit, Qualität der Grundlagen, Planungsbedarf und Festlegung des Koordinationsablaufs und der Informationsflüsse. Überregional bedeutende Vorhaben werden innerhalb der Region und zwischen den betroffenen Regionen aufeinander abgestimmt.

«Zusammenarbeit zwischen den Regionen»,  
«Überörtliche Koordination» s. Erläuterungen

## **C Verantwortungsbereiche**

Die Gemeinden erarbeiten für die Gemeinde oder Teile davon eine Entwicklungsstrategie zur Abstimmung der zukünftigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Auf Basis der Entwicklungsstrategie werden Nutzungsplanungen überarbeitet. Mit einer aktiven Boden- und Baulandpolitik sorgen die Gemeinden dafür, dass die attraktiven Standorte erschlossen und verfügbar sind.

«Entwicklungsstrategien Siedlung und Verkehr» s. Erläuterungen

Federführung: Gemeinden

Der Kanton Graubünden erarbeitet in Zusammenarbeit mit den Regionen und den Gemeinden eine regionale Verdichtungsstudie als Grundlage für die kommunalen Entwicklungsstrategien und die Nutzungsplanung.

«Regionale Verdichtungsstudie»  
s. Erläuterungen

Federführung: Amt für Raumentwicklung

Der Kanton unterstützt die Gemeinden bei der Weiterentwicklung der Arbeitsstandorte. Das Amt für Raumentwicklung erarbeitet in enger Zusammenarbeit mit den Gemeinden, den Regionen und dem Amt für Wirtschaft und Tourismus einen Werkzeugkasten, welcher als Arbeitshilfe für die Standortentwicklung dient.

«Werkzeugkasten Arbeitsstandorte» s. Erläuterungen

Federführung: Amt für Raumentwicklung

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

«Zusammenarbeit zwischen den Regionen» s. Erläuterungen

Federführung: Amt für Raumentwicklung

Um eine durchgehende Koordination zu gewährleisten, informieren die Gemeinden die Regionalverbände frühzeitig über Vorhaben mit grossen räumlichen Auswirkungen.

«Überörtliche Koordination» s. Erläuterungen

Federführung: Gemeinden

## D Erläuterungen und weitere Informationen

- **Agglomerationsprogramm der ersten Generation:** In den Jahren 2006 und 2007 wurde ein erstes Agglomerationsprogramm erarbeitet, beim Bundesamt für Raumentwicklung eingereicht und im Richtplan umgesetzt. Die Bundesmittel für den Agglomerationsverkehr im Rahmen der ersten Finanzierungstranche (2011–2014) wurden zu Beginn des Jahres 2011 zugesichert. Seither werden die Massnahmen des Agglomerationsprogramms umgesetzt. Zur Freigabe der Mittel ab 2015 ist das eingereichte Agglomerationsprogramm zu überarbeiten und als «Agglomerationsprogramm der zweiten Generation» erneut einzureichen.
- **Bericht Agglomerationsprogramm Chur:** Das Agglomerationsprogramm Chur der zweiten Generation besteht im Endprodukt aus dem Synthesebericht mit vier Zukunftsbildern und den Massnahmenblättern, welche jede Massnahme im Detail hinsichtlich Inhalt, Zweckmässigkeit und Organisation beschreiben.
- **Raum+:** Das Agglomerationsprogramm der zweiten Generation basiert massgeblich auf der Grundlagenerhebung des Projekts «Raum+ Agglomeration Chur». Die Professur für Raumentwicklung der ETH Zürich hat im Jahr 2011 im Rahmen ihrer Forschungs- und Kooperationsarbeiten mithilfe des methodischen Ansatzes «Raum+» eine Übersicht über die vorhandenen Siedlungsflächenreserven erstellt.
- **Werkzeugkasten Arbeitsstandorte:** Das Amt für Raumentwicklung erarbeitet zusammen mit dem Amt für Wirtschaft und Tourismus, den Regionen und den Agglomerationsgemeinden einen Werkzeugkasten, welcher die Gemeinden bei der Entwicklung ihrer Arbeitsstandorte, konkret bei der Anpassung ihrer Ortsplanungen, bei Arealentwicklungen sowie bei der Verfügbar-Machung von Parzellen unterstützen soll. Er beinhaltet beispielsweise Instrumente in Form von Musterverträgen oder Referenzbeispielen sowie Musterverfahren und -prozessen.

- **Entwicklungsstrategien Siedlung und Verkehr:** Die Entwicklungsstrategien sind behördenverbindlich. Sie bezwecken in erster Linie die Abstimmung der zukünftigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Entsprechend der unterschiedlichen Ausgangslagen der Gemeinden behandeln sie unterschiedliche Aspekte der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung (vgl. Kap. 4.4.2 des Syntheseberichts Agglomerationsprogramm Chur). Die Massnahmenblätter S 03a bis e legen die Mindestinhalte der Strategien fest. Für Gebiete, in welchen ein besonders hoher Bedarf an Koordination von Siedlung und Verkehr besteht («Gebiete mit erhöhtem Koordinationsbedarf»), besteht jeweils ein separates Massnahmenblatt.
- **ÖV-Güteklassen:** Die Klassierung der ÖV-Güteklassen folgt der VSS-Norm 640 290, die der Bund für seine Geodaten anwendet. Die Klassen sind im Anhang 5 des Agglomerationsprogramms definiert. Eine Analyse der Bauzonenreserven nach ÖV-Güteklassen findet sich in Kapitel 3.6.6.4 des Agglomerationsprogramms. Die Güteklasse eines Grundstücks basiert auf der Distanz zur nächsten ÖV-Haltestelle, der Art des ab dieser Haltestelle verkehrenden Verkehrsmittels (Bahnknoten, Bahnlinie, Regionalbus, Ortsbus) und auf dem auf der Haltestelle angebotenen Kursintervall.
- **Luftschadstoffbelastung:** Im Agglomerationsgebiet bestehen Reserveflächen für die künftige Siedlungsentwicklung. Innerhalb dieser Flächen gibt es keine Gebiete in denen die Siedlungsentwicklung aufgrund der Luftschadstoffbelastung eingeschränkt oder besonders zu begünstigen wäre. Zudem ist davon auszugehen, dass der überwiegende Teil der Schadstoffe nicht durch die künftige Nutzung der Reserveflächen entstehen wird, sondern durch den mit der Nutzung dieser Gebiete verbundenen Verkehr. Dies bedeutet, dass die Entwicklungsgebiete in erster Linie optimal an den öffentlichen Verkehr anzubinden sind. Erfolgt eine Konzentration der Siedlungsentwicklung an den zentralen und gut erschlossenen Lagen, so werden Voraussetzungen für eine Besiedlung geschaffen, die weniger Verkehr induziert und sich besser für eine ÖV-Erschliessung eignet. Dies trägt allgemein zur Entlastung im Bereich der Gesamtumweltbelastung bei.
- **Lärmbelastung:** Bei baulichen Verdichtungen und dem damit einhergehenden Mehrverkehr ist im Rahmen der Entwicklungsstrategien aufzuzeigen, für welche Gebiete voraussichtlich Lärmsanierungsmassnahmen erforderlich werden. Die Einhaltung der massgeblichen Belastungswerte gemäss Lärmschutzverordnung ist anschliessend im Rahmen der Nutzungsplanung nachzuweisen.
- **Situation Rossboden:** Die längerfristige Zukunft des Waffenplatzes Chur ist unsicher. Falls der Waffenplatz von der Armee aufgegeben wird, werden grosse Flächen innerhalb der Bauzone (Kasernenareal) und angrenzend an die heutige Siedlung (Rossboden) in bester Erreichbarkeit frei für neue Nutzungen. Sollte sich abzeichnen, dass das Waffenplatzareal in Chur von der Armee nicht mehr benötigt wird, ist dieses deshalb einer gesamtheitlichen Planung zu unterstellen. Hierbei sind die gewünschten Entwicklungen für Arbeitsplätze, Wohnen, Erholung und Natur konkret aufeinander abzustimmen und aufzuzeigen.
- **Landschaft in der Ebene und Siedlungstrenngürtel:** Die Landschaft und die Freiräume machen die Agglomeration als Wohn- und Arbeitsstandort attraktiv. Die im Zukunftsbild Landschaft dargestellten Siedlungstrenngürtel sind zu erhalten. Die offene Landschaft in der Ebene ist für die Landwirtschaft freizuhalten.
- **Zusammenarbeit zwischen den Regionen:** Die Gebietsreform für den Kanton Graubünden sieht unter anderem eine neue Abgrenzung der Regionalverbände vor. Gemäss Botschaft der Regierung vom 28. Februar 2012 an den Grossen Rat würde in Zukunft die Agglomeration Chur territorial

aus den drei Regionalverbänden, Landquart, Plessur und Imboden bestehen. Angesichts der engen funktionalen Verflechtungen innerhalb der Agglomeration und für eine koordinierte Umsetzung des Agglomerationsprogramms ist ein regelmässiger Austausch zwischen diesen betroffenen Regionen in Form einer Kooperationsplattform erforderlich. Die Federführung liegt vorderhand beim Amt für Raumentwicklung, wenn sich die Zusammenarbeit zwischen den Regionen in einigen Jahren gut eingespielt hat, ist es möglich, die Federführung einer Region zu übertragen.

- **Überörtliche Koordination:** Die überörtliche Koordination innerhalb der einzelnen Regionen erfolgt im Rahmen der Verbundaufgabe Regionale Richtplanung (Vgl. Kap. 5.3.2, Regionale Siedlungskonzepte).
- **Regionale Verdichtungsstudie:** Mit einer regionalen Verdichtungsstudie soll in Zusammenarbeit mit den Gemeinden aufgezeigt werden, wo Potenziale für Verdichtungen (Aufzonungen) und Umnutzungen bestehen. Als Grundlage dazu dient unter anderem die flächendeckende Erhebung der Innenentwicklungspotenziale (Methode «Raum+»). In Form von typologischen Beispielen und Visualisierungen sollen erste Vorstellungen entwickelt werden, wie die verdichtete Nutzung aussehen könnte. Damit wird eine überörtliche Grundlage für die kommunalen Entwicklungsstrategien Siedlung und Verkehr geschaffen.

## E Objekte

### Gebiete mit erhöhtem Koordinationsbedarf im Bereich Siedlung und Verkehr

Nr.	Gemeinde/Raum	Gebiet	Stand der Koordination
01.SV.01	Chur	Chur West	Festsetzung
01.SV.02	Chur	Chur Nord	Festsetzung
01.SV.03	Domat/Ems	Domat/Ems	Festsetzung
16.SV.01	Landquart	Landquart	Festsetzung

Für die übrigen Objekte im Bereich Siedlung siehe Objektlisten in den Kapiteln 5.1, 5.3.2 und 5.3.3.  
Für Verkehrsobjekte siehe Objektlisten in den Kapiteln 6.3.2, 6.4.1, 6.4.2 und 6.5.

## Zukunftsbild Siedlung und Landschaft

### Merkmale

#### Hauptversorgungseinrichtungen

- B** Bildungseinrichtung
- H** Spital
- S** Sportanlage

#### Landschaftselemente

- Hangkante
- Hänge
- Weinbaugelände
- Intensiverholungsgebiet Golfplatz

### Strategie

#### Entwicklungsschwerpunkte (Hohe Wertschöpfung pro Fläche anstreben)

- Arbeitsplatzgebiet (Industrie)
- Arbeitsplatzgebiet (Mischnutzung)
- Spezialgebiet Rossboden (Umfassende Entwicklungsmöglichkeiten nicht verhindern)

#### Weitere Entwicklungsgebiete (Fläche > 0.5 ha) (Dichte Nutzung anstreben)

- für Industrie- und Gewerbenutzung
- für Mischnutzung
- für Wohnnutzung
- Hauptzentrum
- Regionalzentrum
- Gebiete mit erhöhtem Koordinationsbedarf  
(Siedlungsentwicklung und Verkehrsmaßnahmen im Teilgebiet aufeinander abstimmen)
- Erholungsgebiet erhalten und aufwerten
- Flussraum erhalten und entwickeln
- Wildtierkorridor erhalten
- Siedlungstrenggürtel
- Landschaft in der Ebene freihalten (Landwirtschaft)



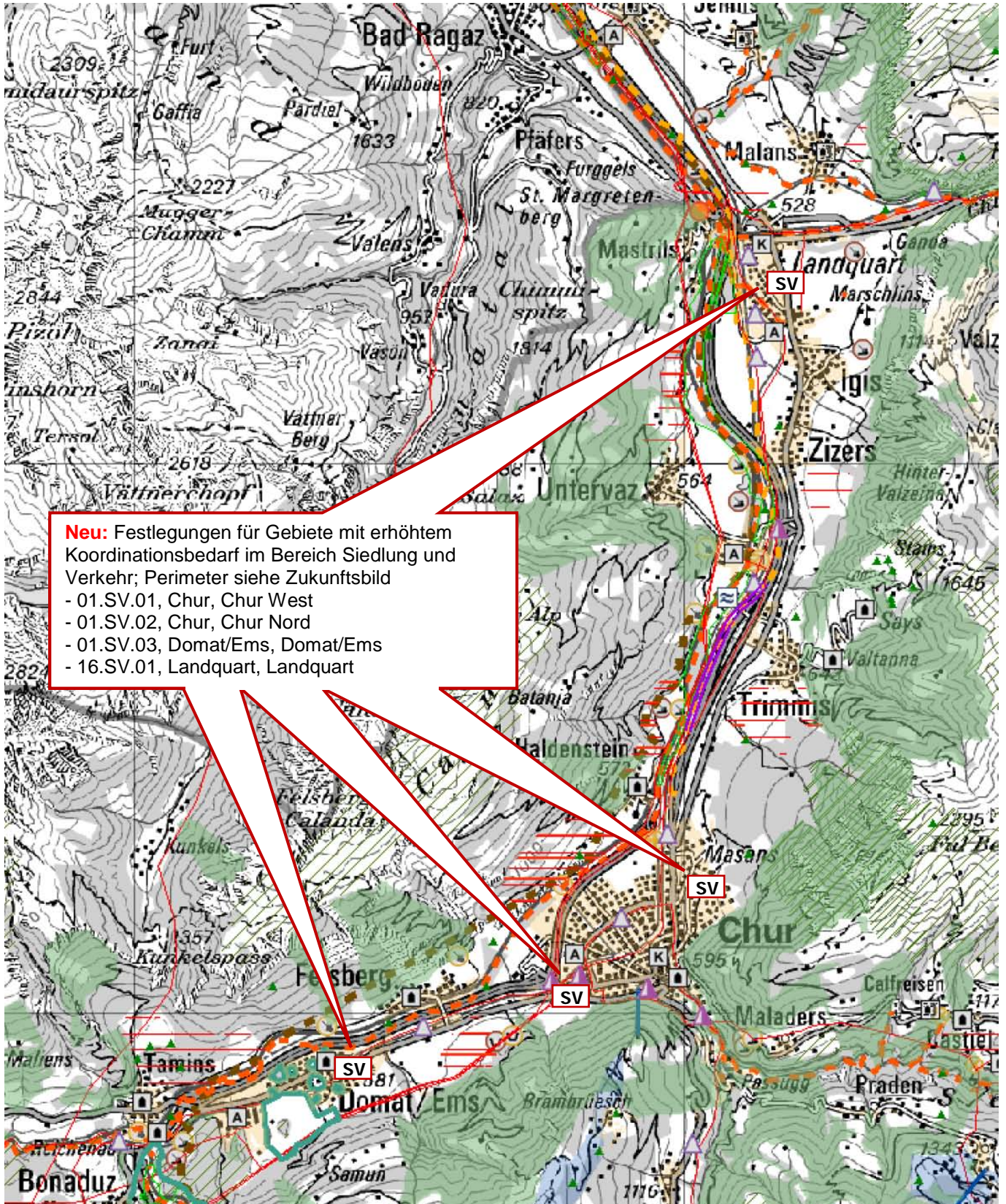


# Kantonaler Richtplan (RIP2000)

Regionen Nordbünden und Herrschaft / fünf Dörfer

Thema Agglomerationsprogramme / Agglomeration Chur

Masstab 1:100'000



## **Kapitel 5.2.1, Agglomeration Chur, Abschnitte E, Objekte**

### **Gebiete mit erhöhtem Koordinationsbedarf im Bereich Siedlung und Verkehr**

Nr.	Gemeinde/Raum	Gebiet	Stand der Koordination
01.SSV.01	Chur	Chur West	Festsetzung
01.SSV.02	Chur	Chur Nord	Festsetzung
16.SSV.01	Landquart	Landquart	Festsetzung
01.SSV.03	Domat/Ems	Domat/Ems	Festsetzung

Für die übrigen Objekte im Bereich Siedlung siehe Objektlisten in den Kapiteln 5.1, 5.3.2 und 5.3.3.  
Für Verkehrsobjekte siehe Objektlisten in den Kapiteln 6.3.2, 6.4.1, 6.4.2 und 6.5.

# **Agglomerationsprogramm Chur der zweiten Generation**

## **Richtplananpassung**

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

## 6.2 Agglomerationsverkehr/Agglomerationsprogramme

### 6.2.1 Agglomeration Chur und Umgebung

#### A Ausgangslage

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

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

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

«Finanzierung des Agglomerationsverkehrs durch den Bund» s. Erläuterungen

Das Agglomerationsprogramm beinhaltet eine vertiefte Analyse des heutigen Verkehrsgeschehens hinsichtlich:

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

«Bericht Agglomerationsprogramm Chur» s. Erläuterungen

Die wichtigsten Erkenntnisse für das funktionale Einzugsgebiet sind:

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

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

«Erschliessung Tourismuszentren» s. Erläuterung

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

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

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

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

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

## **B Leitüberlegungen**

### **■ Zielsetzung**

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

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

### **■ Grundsätze**

#### **Die äussere Erschliessung der Agglomeration verbessern**

Es gelten die folgenden Stossrichtungen:

6.4.1  
«Äussere Er-

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

- Ausbau der Angebote für den Veloverkehr bei Fernfahrten

## C Verantwortungsbereiche

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

Federführung: Amt für Raumentwicklung

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

Federführung: Bau-, Verkehrs- und Forstdepartement

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

«Kommunale  
Massnahmen»

s. Erläuterungen

Federführung: betroffene Gemeinde

## D Erläuterungen und zusätzliche Informationen

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

auf die Siedlungsentwicklung abgestimmte Optimierung der städtischen Einfallachsen im Vordergrund.

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

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

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

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

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

## **E Objekte**

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

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

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

Siehe Kapitel 6.5, Abschnitt E (Langsamverkehr)

## Massnahmen Agglomerationsprogramm der 2. Generation

### Bereich ÖV

- A2-01** Verbesserung der Zugänglichkeit von RhB Stationen
- A2-02** Optimierung öffentlicher Verkehr Stadtgebiet Chur
- A2-03** Busbeschleunigung auf Einfallachsen von Chur
- A2-04** Neue Busführung in Landquart Tardis
- A2-05** Neue Busführung in Domat/Ems

### Bereich MIV

- A2-06** Neue Querverbindung Schanfiggerstrasse
- A2-07** Optimierung Strassenetz in Chur West
- A2-08** Neuer Anschluss Raum Tardis in Deutsche Strasse
- A2-09** Neuer Anschluss Ems Werke an Italienische Strasse

### Bereich LV

- A2-10** Optimierung und Koordination Langsamverkehr

## Massnahmen Agglomerationsprogramm der 1. Generation

- M17** Städtische Tangentialbuslinie Chur
- M119** Bike and Ride-Anlagen an Bahnhöfen und Haltestellen des ÖV
- M11** Neuerschliessung Zentrum Chur ab Südführung
- M12** Bessere Erschliessung von Chur West
- M14** Parkleitsystem Stadt Chur
- M101 -117** Velorouten für den Nahverkehr im Rheintal

## Zukunftsbild Verkehr

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

### Strategie

- Äussere Erschliessung verbessern
- Gesamtverkehr (MIV/ÖV)
- Öffentlicher Regionalverkehr optimieren
- Bestehendes Bahnnetz: Angebot optimieren/ Zugang und Ausstattung
- Trennwirkung der Bahn in Siedlungen mildern
- Busliniennetz ergänzen und optimieren

### Intermodalität verbessern

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

### Engpässe umfassend beheben

- Stadtzugänge optimieren (MIV/ÖV/LV)
- Beheben Flaschenhals MIV

### Langsamverkehrsverbindungen optimieren

- Schwerpunkträume

