



MACU

Modellvorhaben Agglomeration Chur und Umgebung

Synthesebericht

August 2006

Auftraggeber

Bundesamt für Raumentwicklung / seco
Amt für Raumentwicklung GR (Projektleitung)
Amt für Raumentwicklung SG
Regionalplanungsgruppe Bündner Rheintal
Regionalplanungsgruppe Sarganserland-Walensee
Regionalverband Pro Prättigau
Pro Schanfigg
Regionalverband Mittelbünden
regioViamala
Gemeindeverband Surselva
Stadt Chur

Auftragnehmer

Hartmann & Sauter, Raumplaner und Verkehrsplaner, Chur
STW AG für Raumplanung, Chur

Zusammenfassung

Das Modellvorhaben für die Agglomeration Chur und Umgebung:

- analysiert die Raum- und Verkehrsentwicklung in den letzten 10-15 Jahren
- analysiert die Beziehungen zwischen Chur und den umliegenden Tourismuszentren Flims-Laax-Falera, Lenzerheide, Arosa und Bad Ragaz/Vilters-Wangs sowie den ländlichen Gemeinden
- analysiert Stärken, welche charakterisiert werden durch hohe Lebensqualität und Zufriedenheit bei Bevölkerung und Betrieben, die Stadt in den Bergen, nahe bei den Tourismuszentren, Verbindung von Wohnen-Arbeiten-Freizeit, bemerkenswertes Angebot in den Bereichen Bildung, Kultur und Sport, Lage an der Transitachse A13
- untersucht Schwächen, wie fehlende Zusammenarbeit («Gartenhagdenken») unter den verschiedenen Partnern (Gemeinden, Regionen, Kantone, Organisationen und Betriebe), Randlage zur Schweiz, schlechte Verkehrsverbindungen, keine Identität und kein gemeinsames Auftreten nach Ausen
- stellt fest, dass eine erhebliches Potenzial für eine verbesserte Zusammenarbeit bei der Optimierung des Agglomerations- und Freizeitverkehrs sowie in den Bereichen Kultur / Tourismus liegt, welches geeignet ist, die Identität und Zusammenarbeit im MACU-Gebiet zu fördern
- formuliert gestützt auf die Richtpläne der beiden Kantone und der Regionen unter Berücksichtigung der Potenziale der Teilräume gemeinsame Ziele und Strategien für die Raum- und Verkehrsentwicklung
- stellt insbesondere fest, dass in Zukunft nicht «alle Alles machen können», sondern Gemeinden und Teilräume sich auf ihre Besonderheiten besinnen müssen und diese gezielt in Wert zu setzen sind
- legt gestützt auf die Ziele der Raumentwicklung ein Verkehrskonzept mit Massnahmen nach Prioritäten geordnet fest
- schlägt eine Trägerschaft bestehend aus den beiden Kantonen GR und SG und den 7 Regionalplanungsverbänden als Gefäss für die überregionale Zusammenarbeit vor, welche einerseits als Ansprechpartner für den Bund im Rahmen des künftigen Agglomerationsprogramms dient und andererseits eine gemeinsame Vorgehensweise in der Abstimmung von Bauten und Anlagen mit erheblichen räumlichen Auswirkungen sicherstellt.

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|------------|
| Zusammenfassung | II |
| Inhaltsverzeichnis | III |
| 1 Einleitung | 1 |
| 1.1 Ausgangslage | 1 |
| 1.2 Charakteristik der Agglomeration Chur und Umgebung | 1 |
| 1.3 Zweck der Studie | 2 |
| 1.4 Projektperimeter und Projektorganisation | 2 |
| 1.4.1 Projektperimeter | 2 |
| 1.4.2 Projektorganisation | 3 |
| 2 Vorgehen | 4 |
| 3 Grundlagen | 5 |
| 3.1 Allgemein | 5 |
| 3.2 Bevölkerung | 5 |
| 3.3 Arbeitsstätten und Beschäftigte | 6 |
| 3.4 Zweitwohnungen | 6 |
| 3.5 Gastbetten und Logiernächte | 7 |
| 3.6 Bauzonen | 7 |
| 3.7 Erschliessungsqualität | 7 |
| 3.8 Umwelt | 8 |
| 3.9 Verkehr | 8 |
| 3.10 Stärken und Schwächen im MACU-Gebiet | 9 |
| 3.11 Beziehungsnetz MACU | 10 |
| 3.12 Qualitäten und Potenziale im MACU-Gebiet | 11 |
| 4 Ziele und Strategien | 13 |
| 4.1 Ziele und Strategien für das MACU-Gebiet | 13 |
| 4.1.1 Hauptziele | 13 |
| 4.1.2 Hauptziele und Strategien bezüglich Raum- und Verkehrsentwicklung | 14 |
| 4.2 Ziele und Strategien für die Teilräume | 15 |
| 5 Handlungsfelder und Massnahmen | 18 |
| 5.1 Richtplanung | 18 |
| 5.2 Massnahmen Trägerschaft | 18 |
| 5.3 Massnahmen im Bereich Siedlungsentwicklung und Umwelt | 19 |
| 5.4 Massnahmen im Bereich Verkehr | 22 |
| 5.4.1 Allgemein | 22 |
| 5.4.2 Motorisierter Individualverkehr (MIV) | 22 |
| 5.4.3 Oeffentlicher Verkehr (öV) | 23 |
| 5.4.4 Langsamverkehr | 23 |
| 5.5 Massnahmen im Bereich Kultur / Tourismus | 24 |

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Im Herbst 2002 wurde das Modellvorhaben Agglomeration Chur und Umgebung (MACU) initiiert, an dem neben der Stadt Chur auch die Kantone Graubünden und St.Gallen sowie sieben Regionalplanungsverbände beteiligt sind.

Von den Städten und Agglomerationsgemeinden gehen wichtige gesellschaftliche und wirtschaftliche Impulse aus. Auch der Bund will deshalb die Anliegen der Agglomerationen vermehrt berücksichtigen. Im Bericht «Agglomerationspolitik des Bundes» hat der Bundesrat Ende 2001 seine Strategie festgelegt. Über Modellvorhaben sollen innovative, agglomerationsbezogene Projekte von Kantonen und Städten gefördert und unterstützt werden. Dabei stehen folgende inhaltliche Schwerpunkte im Vordergrund:

- Verbesserung der Zusammenarbeit in den Agglomerationen
- Intensivierung der Zusammenarbeit in Städtenetzen
- Siedlungsentwicklung nach innen und innere Erneuerung.

Wie in vielen Regionen der Schweiz ist das wirtschaftliche Einzugsgebiet der Stadt Chur mit den politischen Grenzen und planerischen Entscheidungsstrukturen (Raumplanungsregionen) nicht identisch. Deshalb fehlt für die überregionale Zusammenarbeit ein Gefäss zur Lösung gemeinsamer Probleme.

1.2 Charakteristik der Agglomeration Chur und Umgebung

Der Agglomerationsraum Chur und Umgebung ist gekennzeichnet durch eine enge Vernetzung und Überlagerung von städtisch geprägten Räumen in den Tallagen und von touristischen «Temporärstädten», welche sich mehrheitlich in höheren Lagen befinden. Dadurch, dass Chur in weitem Umkreis die grösste Stadt ist, besteht ein reger Austausch auch mit den ländlich geprägten Räumen Nordbündens und des Alpenrheintals.

Je nach Blickwinkel bestehen ganz unterschiedliche Interessen zwischen der Zentrumsgemeinde und den umliegenden Regionen und Gemeinden. Die wichtigsten Aspekte sind:

- Städtischer Raum – ländlicher Raum (Pendler, Einkauf, Bildung, Kultur, Sport u.a.)
- Chur – touristische Zentren (Flims-Laax-Falera, Lenzerheide, Arosa, Bad Ragaz/Vilters-Wangs)
- Chur – Regionalzentren (Ilanz, Sargans, Schiers, Thusis). Bemerkung: auch Landquart und Domat/Ems haben zentralörtliche Funktionen
- Naherholung und Wochenenderholung (aus Zürich und Umgebung einerseits, aus dem Raum Rheintal andererseits)
- Zwei Kantone (Graubünden/St.Gallen)
- 7 Regionen mit unterschiedlicher Struktur und Organisationsform (Verbände: Mittelbünden, Prättigau Surselva, regioViamala; Vereine: Bündner Rheintal, Schanfigg, Sarganserland-Walensee).

Das Projekt MACU orientiert sich auch an den Leitüberlegungen der kantonalen Richtpläne und entwickelt diese weiter. Dadurch wird u.a. sichergestellt, dass die strategischen Ergebnisse eines zukünftigen Agglomerationsprogramms mit dem Grundkonzept der Richtpläne vereinbar sind.

1.3 Zweck der Studie

Der Zweck der Studie besteht darin:

- Gemeinsame und unterschiedliche Interessen festzustellen
- Stärken und Schwächen des Gesamttraumes und der Teilräume zu erkennen
- Ziele und Strategien für die räumliche Entwicklung des Gesamttraumes und für Teilräume festzulegen, um Massnahmen in einen Gesamtzusammenhang zu stellen
- Eine einfache und wirksame Organisation zur Behandlung und Lösung gemeinsamer Probleme zu schaffen.

Mit dieser soll es möglich sein, einerseits am Agglomerationsprogramm des Bundes teilzunehmen, und andererseits regionsübergreifende Probleme zu lösen. Denn in Zukunft stellen sich immer mehr Fragen, welche eine überregionale Zusammenarbeit erfordern.

1.4 Projektperimeter und Projektorganisation

1.4.1 Projektperimeter

Der Untersuchungs-Perimeter (in der Karte mit «Agglomeration Chur und Umgebung» bezeichnet) umfasst, neben der Kernstadt und den Agglomerationsgemeinden, wie sie in der Statistik definiert sind, noch Teilgebiete der angrenzenden Regionen mit den Regionalzentren (Ilanz, Thusis, Schiers, Sargans) und den touristischen Zentren (Flims-Laax-Falera, Lenzerheide-Valbella, Arosa, Bad Ragaz/Vilters-Wangs).

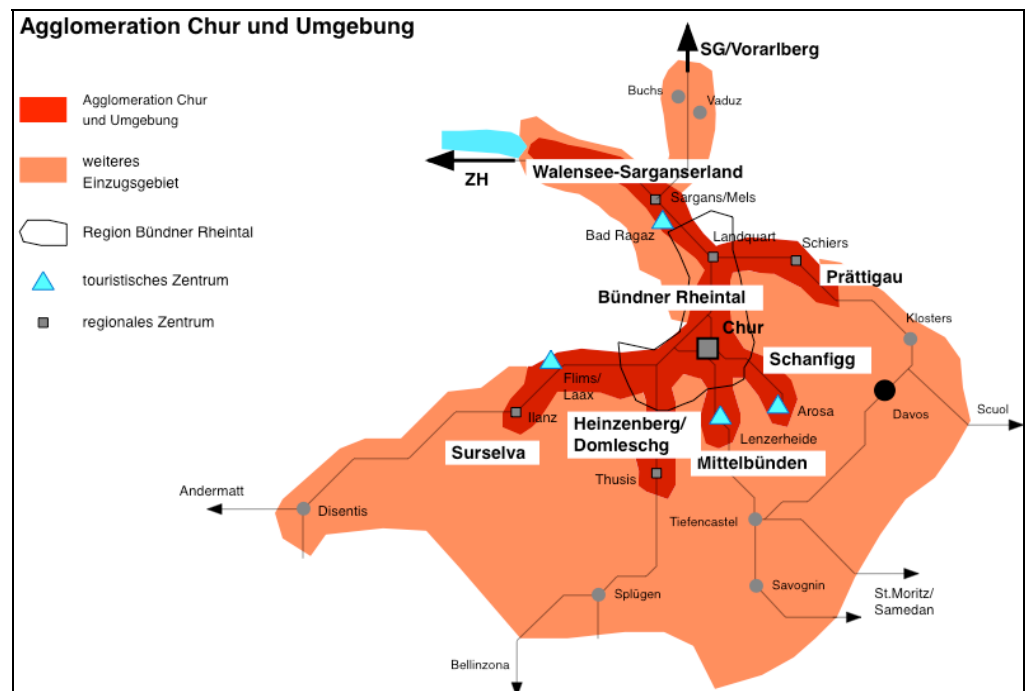


Abb. 1: Projektperimeter

Gesamthaft umfasst der Projektperimeter 85 Gemeinden (77 Gemeinden gehören zum Kanton Graubünden und 8 Gemeinden zum Kanton St.Gallen).

1.4.2 Projektorganisation

Die Trägerschaft für das Projekt bilden der Bund, zwei Kantone, sieben Regionen und die Stadt Chur. Ein Projektteam ist mit der strategische Leitung des Projekts betraut. Mit der Projektausführung und Beratung wurde ein Planerteam (Hartmann & Sauter, STW AG für Raumplanung) beauftragt. Die Projektleitung liegt beim Amt für Raumentwicklung Graubünden.

Ein breit abgestütztes Begleitgremium und die beiden durchgeführten Workshops tragen den Anliegen der Bevölkerung und der verschiedenen Interessengruppen Rechnung und fördern die Tragfähigkeit des Projektes («Pulsfühler»).

Die Mitwirkung der Gemeinden erfolgt über die beteiligten Regionen. Eine besondere Stellung hat die Stadt Chur, welche als Kernstadt der Agglomeration zur Trägerschaft des Modellvorhabens gehört.

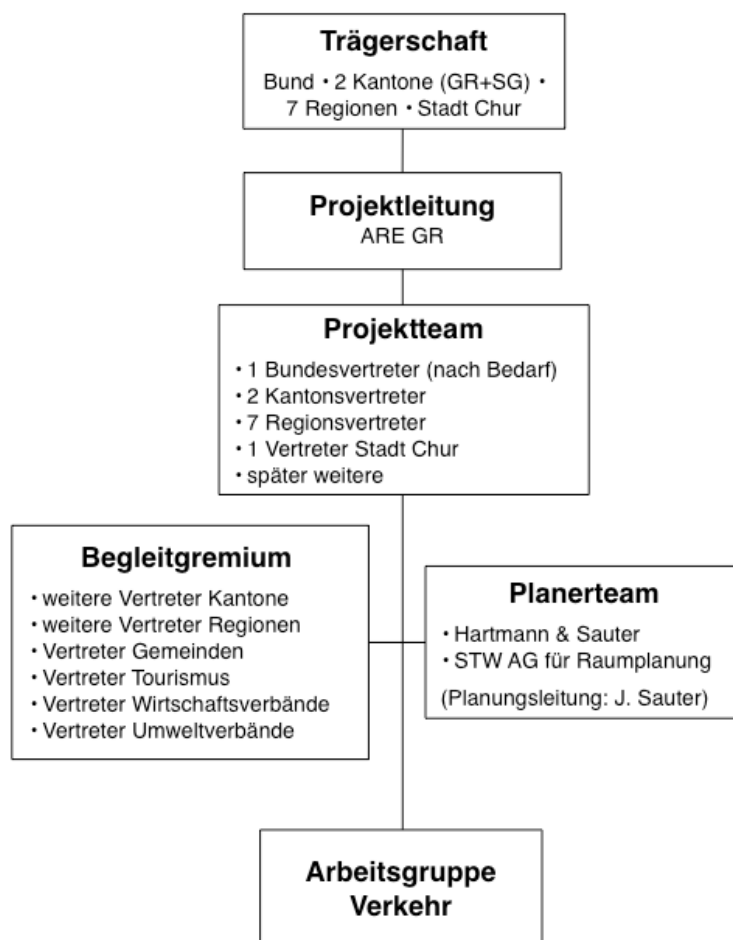


Abb. 2 : Projektorganisation

2 Vorgehen

Das Projekt umfasst zwei Phasen:

- In der Phase 1 (2003) lag das Schwergewicht bei der Analyse von Stärken und Schwächen sowie den unterschiedlichen Beziehungen innerhalb des MACU-Gebiets. Die Frage war, wo bestehen Gemeinsamkeiten, wo Differenzen und welche Aufgaben müssen gemeinsam gelöst werden.
- Die Phase 2 (2004) befasste sich mit dem Verkehr, welcher als gemeinsame Aufgabe in erster Priorität ermittelt wurde, und dem Zusammenarbeitspotenzial im Bereich Kultur / Tourismus. Im Sommer 2004 wurden mit Vertreterinnen und Vertretern aus den Bereichen Wirtschaft, Tourismus, Verkehr und Politik Hearings durchgeführt. Mit diesen Befragungen wurden die Zielformulierungen, Qualitäts- und Potentialbeurteilungen der einzelnen Teilräume im MACU-Gebiet überprüft.
- In der ersten Hälfte des Jahres 2005 wurden im Bereich Siedlungsentwicklung zusätzliche Grundlagen erarbeitet. Die Ergebnisse sind im «Bericht Siedlung» für die Agglomeration Chur und Umgebung vom Aug 06 zusammengefasst. Der Bericht setzt sich mit der Siedlungsentwicklung und deren Auswirkungen auf den Verkehr und die Umwelt sowie mit der Erreichbarkeit bzw. Erschliessungsqualität der Wohn- und Arbeitsstandorte auseinander und prüft die Potentiale der Baulandreserven.
- Mit dem Einsatz einer Koordinationsplattform (2 Kantone, 7 Regionen), der Richtplanumsetzung und Vorabklärungen für einen Tarifverbund erfolgten in der zweiten Hälfte des Jahres 2005 erste Umsetzungsschritte.

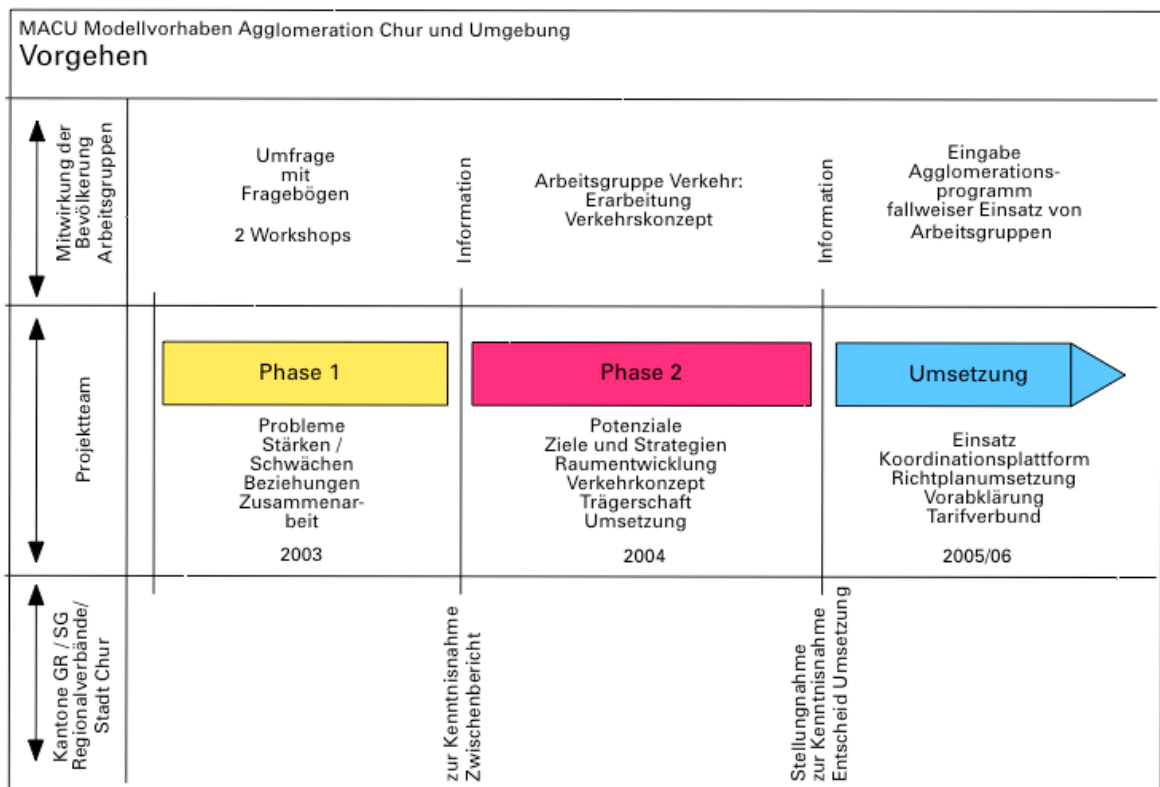


Abb. 3: Vorgehen

3 Grundlagen

3.1 Allgemein

Die Grundlagen für die räumliche Entwicklung im MACU-Gebiet bilden die kantonalen Richtpläne Graubünden und St.Gallen, die regionalen Richtpläne und Entwicklungskonzepte sowie das Stadtentwicklungskonzept von Chur.

Wichtige Erkenntnisse zur Raumentwicklung im MACU-Gebiet in den letzten Jahren beruhen auf der Auswertung der folgenden Indikatoren:

- die Bevölkerungsverteilung innerhalb des Gebietes und die Bevölkerungsentwicklung zwischen 1980 und 2000
- Bevölkerungsprognosen für die Jahre 2010 und 2020
- die Verteilung und Entwicklung der Arbeitsplätze (Arbeitsstätten und Beschäftigte)
- Verteilung und Entwicklung von Gastbetten und Logiernächten
- die Pendlerbeziehungen und die Pendlerströme
- die Erschliessungsqualität der Siedlungsgebiete (Wohnorte und Arbeitsplatzgebiete).
- Bauzonenkapazität (Baulandreserven) für die Nutzungen Wohnen und Arbeiten.

3.2 Bevölkerung

- Im MACU-Gebiet wohnen rund 143'000 Personen

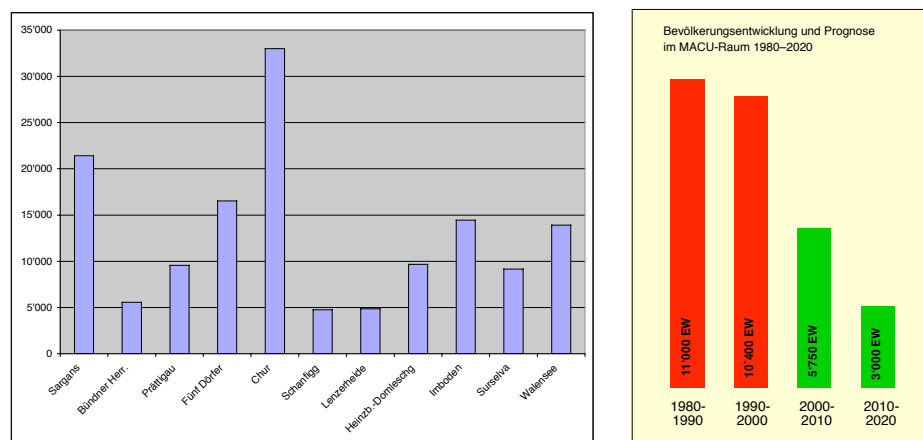


Abb.4: Bevölkerungsverteilung (2000) / Bevölkerungsentwicklung

- Das Bevölkerungswachstum hat sich in den letzten 10 Jahren verlangsamt
- Die Einwohnerzahl von Chur nimmt seit 1995 wieder leicht zu
- Die Bevölkerung im ländliche Raum stagniert und wird in Zukunft als Folge starker Überalterung abnehmen
- Bis ins Jahr 2010 wird mit einem stark vermindertem Bevölkerungswachstum von rund 5'700 Personen und von 2010 bis 2020 mit einer Zunahme von rund 3'000 Personen gerechnet
- Die künftige Bevölkerungszunahme wird sich auf die zentrumsnahen Gemeinden der Achse Rhäzüns/Trin – Chur–Landquart–Sargans/Umgebung, die Regionszentren, die Tourismuszentren, sowie auf die guten Wohnlagen in der Herrschaft und im Domleschg konzentrieren.

3.3 Arbeitsstätten und Beschäftigte

- Im Jahre 2001 gab es im MACU-Gebiet über 8'500 Betriebe (Arbeitsstätten ohne Sektor I). Im Sektor I gab es im Jahr 2000 über 2'100 Betriebe. Diese verteilen sich auf die drei Wirtschaftssektoren wie folgt:

| Sektor | Arbeitsstätten absolut | prozentual |
|--|------------------------|------------|
| I. Land- und Forstwirtschaft, Gartenbau, Fischerei, Kies | 2'123 | 19.9 % |
| II. Industrie, Gewerbe | 1'893 | 14.8 % |
| III. Dienstleistungen | 6'643 | 62.3 % |
| Total | 10'659 | 100 % |

- Die Arbeitsstätten (Betriebe) im MACU-Gebiet konzentrieren sich im Wesentlichen auf die Teilgebiete Chur, Imboden und den Raum Sargans (über 50 %).
- Die Arbeitsplätze (Beschäftigte) im MACU-Gebiet konzentrieren sich im Wesentlichen auf die Teilgebiete Chur und den Raum Sargans.
- Die Zunahme an Arbeitsstätten (Betrieben) hat sich in den letzten Jahren merklich verlangsamt.
- Die Anzahl der Beschäftigten stagniert oder ist gar rückläufig (-4% zwischen 1995 und 2001).
- Rund 60% aller Beschäftigten arbeiten in den drei Teilgebieten Chur, Imboden und Sargans.

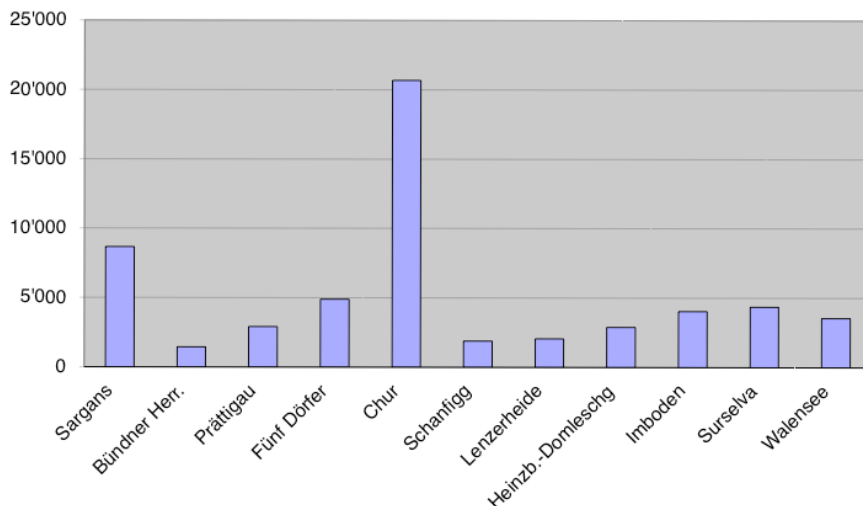


Abb. 5: Arbeitsplätze 2001 nach Teilgebieten

- Chur und Sarganserland dominieren im Dienstleistungssektor; in Chur arbeiten über 80% der Beschäftigten im 3. Sektor
- Im Gebiet Imboden ist der Anteil der im 2. Sektor tätigen mit über 60% am höchsten.
- Neue Arbeitsplätze werden in erster Linie im Dienstleistungssektor und räumlich im Gebiet entlang der A3/A13 entstehen, insbesondere an den durch öV und MIV gut erschlossenen Standorten zwischen Sargans und Bonaduz.

3.4 Zweitwohnungen

- Im MACU-Gebiet gab es im Jahr 2000 über 18'400 Zweit- und Leerwohnungen. Das sind 4'600 mehr als im Jahr 1980. Der Anteil der Zweitwohnungen am Gesamtwohnungsbestand blieb allerdings unverändert und liegt bei einem Viertel (1980: 26%, 2000: 25%).

- Die Zweitwohnungen verteilen sich recht unterschiedlich auf die Teilgebiete. Mehr als zwei Drittel aller Zweitwohnungen befinden sich in den vorwiegend touristisch ausgerichteten Teilgebieten Schanfigg (Arosa), Lenzerheide und Surselva (Flims–Laax–Falera).

3.5 Gastbetten und Logiernächte

- Gesamthaft gibt es im MACU-Gebiet 52'000 Gastbetten, 31 % Hotelbetten und 69 % in der Parahotellerie.
- Sowohl Gastbetten als auch Logiernächte konzentrieren sich auf die Teilgebiete Schanfigg (Arosa), Lenzerheide, Surselva (Flims–Laax–Falera) und Sargans (Bad Ragaz).
- Die Anzahl der Hotelbetten reduzierte sich zwischen 1986 und 2000 um über 20 %.
- Die Betten generieren 3.4 Mio. Logiernächte (Kanton GR insgesamt: 12.3 Mio. LN).
- Die Bettenauslastung der Hotels ist mit durchschnittlich 108 Übernachtungen im Jahr mehr als doppelt so hoch wie bei der Parahotellerie (46 LN/Jahr).
- Es ist davon auszugehen, dass die Strukturbereinigung im Hotelbereich weiter geht.
- Es darf nicht davon ausgegangen werden, dass die Logiernächtezahlen in den Tourismuszentren in den nächsten Jahren wesentlich steigen werden.

3.6 Bauzonen

- Im MACU-Gebiet gibt es gesamthaft über 3'400 ha Bauzonen, davon sind knapp 600 ha Bauzonenreserven, die sich wie folgt aufteilen:
 - 38 ha Kern- und Zentrumszonen
 - 415 ha Wohn- und Mischzonen
 - 140 ha Industrie- und Gewerbebezonen.
- Die vorhandenen Baulandreserven in den Wohnbau- und Mischzonen bieten Platz für ca. 27'000 zusätzliche Einwohnerinnen und Einwohner (bei 150 m²/EW).
- Für die prognostizierte Bevölkerungszunahme von ca. 6 % (8'700 EW) bis zum Jahre 2020 sind im MACU-Gebiet genügend Wohnbaulandreserven vorhanden. Eher knapp sind die Bauzonenreserven in Chur.
- Die grössten Industrie- und Gewerbebezonenreserven sind im Raume Landquart, Domat/Ems und Sargans vorhanden.
- Nebst den Bauzonenreserven gibt es im MACU-Gebiet zwei Industriebrachen mit grösseren Flächen:
 - Papierfabrik Igis-Landquart (25 ha)
 - ehem. Spanplattenwerk Fideris (12.5 ha).

3.7 Erschliessungsqualität

Das MACU-Gebiet wird durch die SBB, die RhB und verschiedene Busbetriebe erschlossen. Sämtliche Gemeinden verfügen über einen Anschluss an den öV.

Der Fernverkehr nach und vom MACU-Gebiet erfolgt hauptsächlich durch die beiden SBB-Linien Richtung Zürich/Basel und Rheintal/St.Gallen. Nach Westen wird das MACU-Gebiet mit der RhB/Matterhorn Gotthardbahn erschlossen. Die wichtigste Verbindung nach Süden ist die direkte Busverbindung Chur–Bellinzona.

Der öffentliche Regionalverkehr wird schweargewichtig durch das Busnetz und die RhB abgedeckt.

Für grosse Teile des MACU-Gebiets ist die Erschliessungsqualität sowohl im öV als auch bezüglich des MIV gut.

Das Einzugsgebiet des öV bezüglich Wohnbevölkerung ergibt folgendes Bild:

- 80 % wohnen näher als 300 m von einer Bushaltestelle
- 30 % wohnen im Einzugsgebiet einer SBB-Haltestelle (1000 m)
- 28 % wohnen im Einzugsgebiet einer RhB-Haltestelle (600 m)

Das Einzugsgebiet des öV hinsichtlich der Arbeitsplätze (Beschäftigte) im Jahre 2001 ergibt folgendes Bild:

- 82 % der AP sind weniger als 300 m von einer Bushaltestelle entfernt
- 49 % der AP sind weniger als 600 m von einer RhB-Haltestelle entfernt
- 38 % der AP liegen im Einzugsgebiet einer SBB-Haltestelle (1000 m).

Auch die Erreichbarkeit des Hauptzentrums Chur und der Regionalzentren kann als gut beurteilt werden. So benötigen 57% der MACU-Bevölkerung weniger als 10 Minuten ins jeweilige Regionalzentrum und 39 % weniger als 15 nach Chur.

3.8 Umwelt

Luft

Die Berichte «Luftqualität 2003» und «Luftqualität 2004» zeigen:

- dass die Schadstoffbelastung 2004 gegenüber dem Jahr 2003 deutlich geringer ausgefallen sind
- dass im MACU-Gebiet die Grenzwerte der Luftreinhalte-Verordnung nicht eingehalten werden. Die Luftbelastung 2004 ist vergleichbar mit den Messresultaten der Jahre 2000–2002. Dies bedeutet, dass die Luftbelastung nach wie vor zu hoch ist und weiterhin verstärkte Anstrengungen zur Verminderung der Luftbelastung notwendig sind.

Lärm

Entlang der Bahnanlagen (SBB und RhB), der Nationalstrassen A3/A13 sowie der meisten Kantons- und Staatsstrassen bestehen innerhalb der Siedlungsgebiete Lärmkonflikte, die erst zum kleinen Teil durch entsprechende Lärmschutzmassnahmen gelöst wurden. Weitere Lärmsanierungsmassnahmen werden in den nächsten Jahren durchgeführt (Lärmsanierungsprogramm), sofern die erforderlichen Mittel vorhanden sind. Noch keine Lösung in Sicht ist für das laute Rollmaterial im Bereich des Güterverkehrs.

3.9 Verkehr

Die Bewohner im MACU-Gebiet unterscheiden in ihrem Verkehrsverhalten nur unwesentlich von den übrigen Schweizern. Die wichtigsten Erkenntnisse aus den Untersuchungen und Erhebungen zum Sachbereich Verkehr können wie folgt zusammengefasst werden:

- Das Verkehrsaufkommen im MACU-Gebiet ist zum grössten Teil «hausgemacht», d.h. es ist Binnenverkehr innerhalb sowie Ziel- und Quellverkehr nach und vom MACU-Gebiet.
- Die Vernetzung wichtiger Teilgebiete des MACU-Gebiets für den Binnenverkehr innerhalb der Agglomeration ist teils ungenügend (z.B. Binnenbeziehungen über Chur hinaus)
- Einzelne Teilgebiete im MACU-Gebiet sind für den Ziel- und Quellverkehr von und nach aussen ungenügend erschlossen (Chur West, Tourismuszentren u.a.).

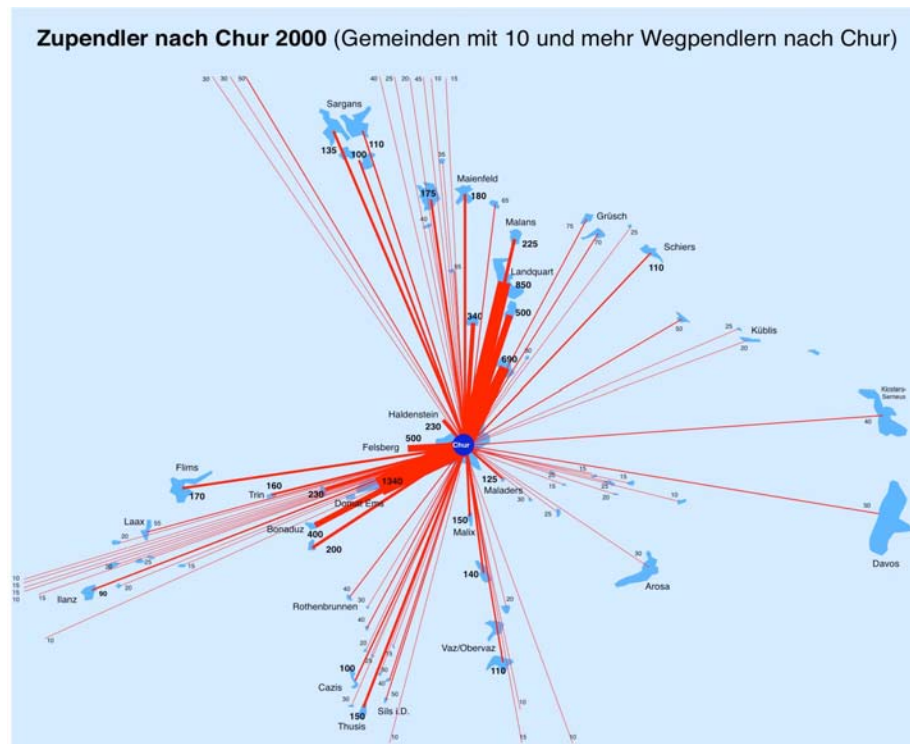


Abb. 6: Pendlerbeziehungen nach Chur

- An Spizentagen wird der MACU-Gebiet von Durchgangsverkehr auf der Strasse (Transitverkehr sowie Ziel- und Quellverkehr nach und von Restbünden) stark belastet
- Das Privatauto wird sehr oft auch für Beziehungen mit guten öffentlichen Verkehrsverbindungen benützt (nach und von den regionalen Zentren, Binnenverkehr in Chur u.a.)
- Das Auto wird in den meisten Fällen ineffizient genutzt (für Kurz- und Kürzestfahrten von bester Velo/Fuss Distanz, schlechter Besetzungsgrad der Autos)
- Die Angebote des öffentlichen Verkehrs im MACU-Gebiet genügen zwar grossteils quantitativ (z.B. neues Bahn- und Busangebot TransReno zwischen Landquart und Rhäzüns), sie weisen z.T. jedoch beträchtliche qualitative Mängel auf (öV auf Strassen, Frequenzen)
- Die Angebote für den Langsamverkehr im MACU-Gebiet (Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr) genügen an vielen Orten sowohl quantitativ als auch qualitativ nicht.

3.10 Stärken und Schwächen im MACU-Gebiet

Das MACU-Gebiet weist gemäss der Auswertung einer Befragung (vgl. Bericht MACU vom 8.1.2004) folgende Stärken auf:

- Hohe Lebensqualität; die Einwohner und Betriebe sind zufrieden
- Das Spezielle an der Agglomeration Chur und Umgebung ist die Lage in den Bergen und die Nähe zu den Tourismuszentren sowie die Verbindung von Arbeiten und Freizeit auf engem Raum
- Bemerkenswert ist das vielfältige Angebot in den Bereichen Bildung, Kultur und Sport
- Die gute Lage an der Transitachse A13 mit Verbindungen nach Zürich, Süddeutschland, Oesterreich und Italien.

Als Schwächen werden im MACU-Gebiet genannt:

- «Gartenhagdenken», mangelnde grossräumige Zusammenarbeit (alle wollen alles), Regionen (starke/schwache Regionen), Organisationen (Konkurrenzdenken, Neid, fehlende finanzielle Mittel) und Betrieben (Konkurrenzdenken)
- Randlage zur Schweiz
- Schlechte Verkehrsverbindungen beim öV nach St.Gallen, Vorarlberg und in den Süddeutschen Raum
- Keine gemeinsame Identität für das gesamten MACU-Gebiet
- Kein gemeinsames Auftreten nach Aussen (keine Wahrnehmung von der übrigen Schweiz).

3.11 Beziehungsnetz MACU

Aufgrund der Befragung und der Diskussion der Umfrageergebnisse im Rahmen des Workshops 1 lässt sich das MACU-Gebiet räumlich wie folgt in Beziehungsnetze strukturieren.

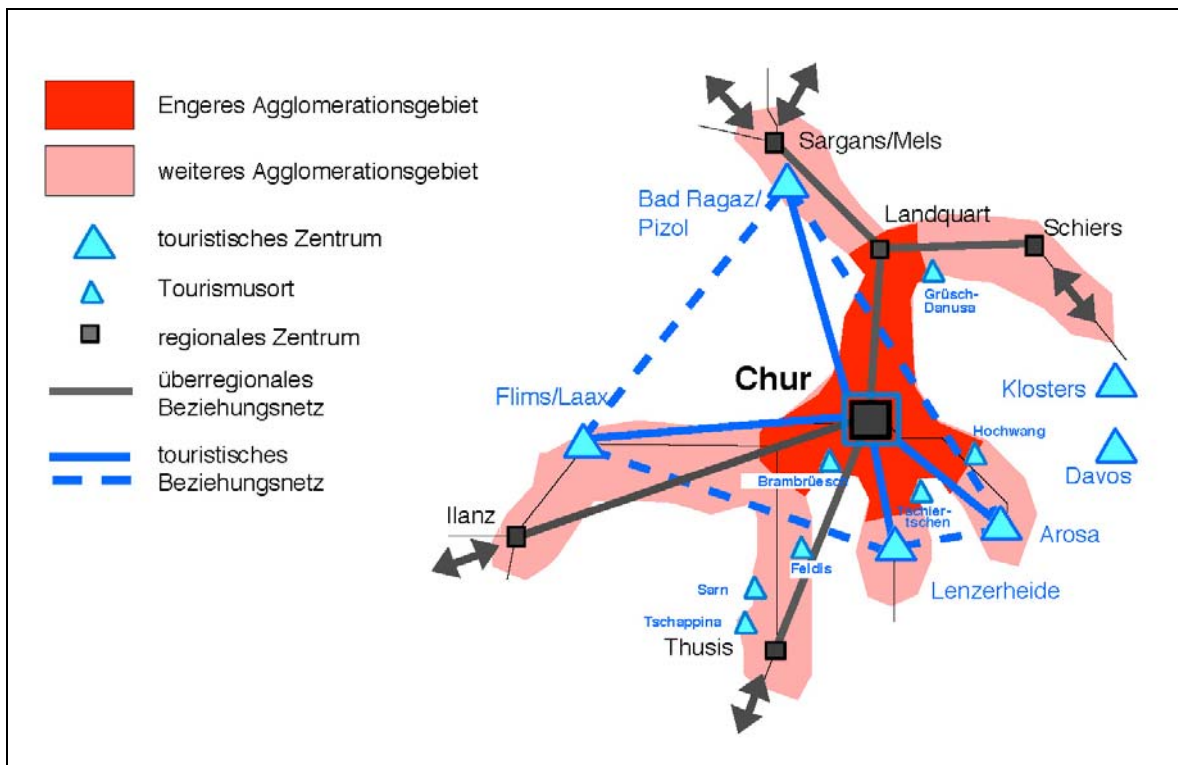


Abb. 7: Beziehungsnetze im MACU-Gebiet

- Es ist zu unterscheiden zwischen engerem (Landquart bis Bonaduz) und erweitertem Agglomerationsgebiet. Das engere Agglomerationsgebiet ist städtisch geprägt.
- Die Grenzen zwischen dem engeren und erweiterten Agglomerationsgebiet sind fließend
- Die Tourismuszentren bilden ein spezielles Beziehungsnetz, wobei Chur sowie die kleinen Tourismusdestinationen, wie Grünsch-Danusa, Brambrüesch, Hochwang, Tschierschen, Feldis und Heinzenberg (Tschappina, Sarn) ebenfalls zu berücksichtigen sind.
- Freizeit (inkl. Kultur und Einkauf) und Tourismus bilden ein Gesamtangebot, welches ein grosses, nicht ausgeschöpftes Potenzial aufweist.

3.12 Qualitäten und Potenziale im MACU-Gebiet

Das MACU-Gebiet ist gekennzeichnet durch unterschiedliche Teilräume, die an eine gemeinsame Verkehrsachse angebunden sind. Es werden folgende Teilräume unterschieden:

Kernraum

Der Kernraum umfasst das Gebiet entlang der Hauptverkehrsachse zwischen Sargans und Rhäzüns. Allerdings ist auch dieser Kernraum kein homogenes Gebilde, sondern besteht seinerseits aus Gebieten mit unterschiedlicher Funktion (Verwaltung, Einkauf, Industrie, Wohnen etc.) und eigenem Image.

Kernachsen

Die Kernachsen umfassen die an den Kernraum angrenzenden Teilgebiete. Es handelt sich um «Ausläufer» des Kernraumes mit eigenem Charakter und einem regionalen Zentrum. Zu den Kernachsen zählen die Gebiete Grünsch–Küblis (Prättigau), Rothenbrunnen–Thusis, Trin–Flims–Ilanz (Surselva) und die Achse Chur–Lenzerheide.

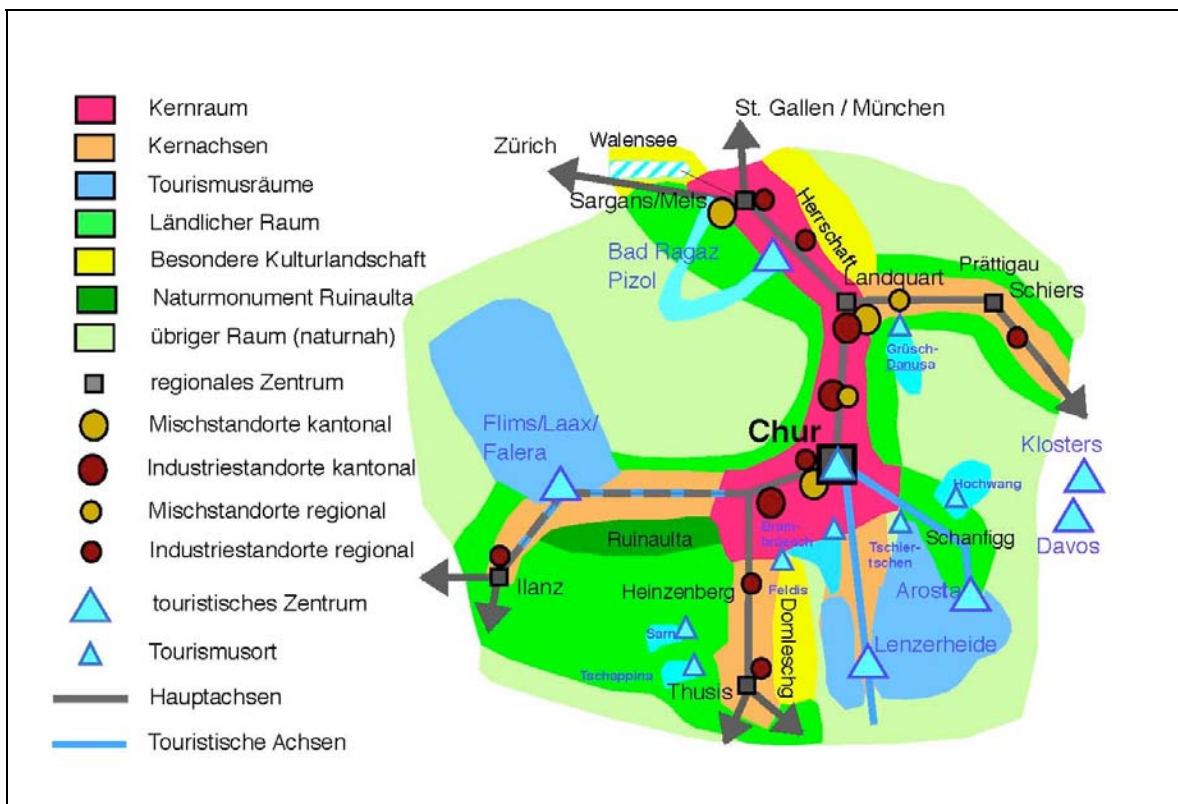


Abb. 8: Qualitäten und Potenziale

Ländliche Gebiete

Die Ländlichen Gebiete umfassen die Hanglagen und Seitentäler des Sarganerlandes, die Hanglagen im Prättigau, das Schanfigg (ausgenommen Arosa),

Heinzenberg / Tschappina und Sarn sowie Feldis und Trans. Es handelt sich um stark ländlich geprägte zum Teil naturnahe Räume in Berglagen.

Grosse Tourismuszentren

Im MACU-Gebiet gibt es vier bekannte Tourismusdestinationen mit unterschiedlichem Image: Flims-Laax-Falera, Lenzerheide-Valbella, Arosa, Bad Ragaz.

Kleine Tourismusorte

Tschierschen, als Familientourismusort.

Domleschg

Einzige Kulturlandschaft mit einer Vielzahl von Burgen und Schlössern und attraktive Wohnlage.

Herrschaft

Einzigartige Kulturlandschaft mit bedeutendem Wein- und Rebgebiet und attraktiver Wohnlage.

Walensee

Einzigartige Kulturlandschaft: See mit Churfürsten und speziell wärmeliebenden Pflanzen und Rebgebieten.

Ruinaulta (Rheinschlucht)

Bergsturzlandschaft von nationaler Bedeutung mit intensiver Erholungsnutzung.

Aufgrund des mit dem Projektteam durchgeführten Workshops und der Befragung von aussenstehenden Expertinnen und Experten sowie der ausgewerteten Daten werden für das MACU-Gebiet die folgenden Standorte als zentrale Orte genannt:

Zentren: Chur, Landquart, Sargans–Mels, Thusis, Schiers, Ilanz

Arbeitsorte: Chur-West, Landquart, Sargans–Mels, Domat/Ems, Grüşch

Tourismus: Alpenarena (Flims–Laax–Falera), Arosa, Bad Ragaz, Lenzerheide-Valbella.

4 Ziele und Strategien

4.1 Ziele und Strategien für das MACU-Gebiet

4.1.1 Hauptziele

Hauptziele für das MACU-Gebiet:

Eine gemeinde- und regionsübergreifende Zusammenarbeit (horizontale Zusammenarbeit) in Gang zu setzen bzw. vorhandene Zusammenarbeitsformen sind zu intensivieren (Plattform oder Gefäss für die Zusammenarbeit schaffen)

Vom „Alles überall machen“ ist Abschied zu nehmen. Auf Stärken und Schwächen, Bedenken und Ängste der beteiligten Partner ist Rücksicht zu nehmen

Qualitäten und Besonderheiten der einzelnen Teilräumen sind zu entwickeln

Das noch vorherrschende Konkurrenzdenken («Gartenhagdenken») soll abgebaut und mögliche Synergien sollen genutzt werden.

Erhebliche Standortnachteile sind durch geeignete Massnahmen auszugleichen.

Die Regionen erwarten vom Modellvorhaben und der künftigen Umsetzung der vorgesehenen Massnahmen in erster Linie wirtschaftliche und kulturelle Impulse durch die Verknüpfung der Agglomerationspolitik mit derjenigen des Berggebietes. Damit verbunden ist die Hoffnung, dass in Zukunft eine ganzheitliche Politik betrieben wird und ein besseres gegenseitiges Verständnis zwischen Kerngemeinden und Umlandgemeinden entsteht.

Aufbauend auf dem vernetzten Städtesystem (Städtenetz) sind die ländlichen und touristischen Räume an dieses Netz anzuschliessen. Mit gemeinsamen Projekten (z.B. tragfähiger Verkehrsverbund, Kulturprojekte) soll eine Basis für die engere Zusammenarbeit gelegt werden.

In Zukunft gilt es, nach Teilgebieten differenzierte Ziele für die Erschliessungsqualität zu setzen. Im ländlichen Raum hat Halten der Erschliessungsqualität Priorität, während im Kernraum und entlang der Kernachsen sowie in Tourismusraum der Ausbau und die optimale Gestaltung der Angebote Hauptziele bilden.

4.1.2 Hauptziele und Strategien bezüglich Raum- und Verkehrsentwicklung

| Bereiche | Ziele, Stossrichtungen | Strategie |
|--|---|--|
| Image | <ul style="list-style-type: none"> • Bekanntheitsgrad und Positionierung nach aussen verbessern • Top für Arbeiten, Wohnen, Erholung und Bildung • Wichtiger Etappenort an der Achse München–Mailand bzw. Zürich–Mailand | <ul style="list-style-type: none"> • Gemeinsamer Auftritt mit Standortmarketing |
| Siedlung Zentralität Ausstattung Wohnqualität | <ul style="list-style-type: none"> • Raum mit hoher Zentralität für ein grosses Einzugsgebiet • Wichtiger Bildungsstandort (Hoch-, Mittel- und Berufsschulen) • Bedeutender Spitalstandort vernetzt mit Regionalspitäler • Netz von verschiedenen Freizeit- und Sportanlagen • Raum mit hoher Wohnqualität (Einkauf, Bildung, Freizeit, u.a.) | <ul style="list-style-type: none"> • Vernetzen der Bauten und Anlagen von regionaler Bedeutung • Nutzen der Synergien der Ausstattung • Auf das Verkehrsangebot und unter den verschiedenen Zentren und Arbeitsstandorten abgestimmter Ausbau der Ausstattung • Abstimmen Wohnstandorte und Verkehrsangebot |
| Verkehr | <ul style="list-style-type: none"> • Optimale Verbindungen zu den Hauptzentren: Zürich, St.Gallen, Bregenz, München, Innsbruck, Mailand • Regional vernetztes und optimiertes Angebot für den mIV, öV und Langsamverkehr • Grundversorgung in den ländlichen Gebieten sichergestellt • Auf die Siedlungsentwicklung abgestimmter Ausbau der Verkehrsinfrastruktur • Wichtigste Produktionsstandorte mit Geleisen erschlossen | <ul style="list-style-type: none"> • Optimieren Gesamtverkehrssystem mit wesensgerechtem Einsatz der verschiedenen Verkehrsträger • Häufigere und direktere öV-Verbindungen zu den grossen Zentren • Fördern öV und Langsamverkehr • Auf die Kapazität der Strassen, die öV-Angebote und die Siedlungsqualität abgestimmtes Angebot an Parkplätzen |
| Wirtschaft | <ul style="list-style-type: none"> • Attraktiver Wirtschafts- und Ferienraum • Vielfältiges und interessantes Arbeitsplatzangebot • Gut erreichbare und erschlossene Zentren- und Arbeitsplatzstandorte | <ul style="list-style-type: none"> • Vernetzen von Zentren und Feriendestinationen • Vernetzen von Betrieben verschiedener Branchen • Fördern der attraktiven Standorte |
| Erholung und Freizeit | <ul style="list-style-type: none"> • Attraktive und vielfältige Tourismusangebote in bekannten Destinationen (Alpenarena, Lenzerheide, Arosa, Bad Ragaz) • Vielfältiges und attraktives Freizeitangebot in den ländlichen Gebieten | <ul style="list-style-type: none"> • Nutzen der Synergien • Zusammenarbeiten zwischen grossen und kleinen Destinationen • Chur als Tourismusort fördern • Fördern von Spezialitäten (Domleschg, Ruinaulta, Herrschaft, , Heidiland, Walensee usw.) • Finanzausgleich Stadt-Land im Bereich der Naherholung |

4.2 Ziele und Strategien für die Teilräume

Für die Förderung und gezielte Entwicklung der Besonderheiten und Qualitäten der Teilräume sind die folgenden Ziele und Strategien wegleitend (vgl. Abb. 6, Potenzialkarte)

| Räume | Image | Zentralität, Ausstattung, Wohn- und Umweltqualität | Verkehrsausstattung | Wirtschaft | Erholung und Freizeit |
|--|---|---|---|---|---|
| Kernraum Rhäzüns-Bonaduz-Chur-Landquart-Sargans | Kernraum der Agglomeration mit unterschiedlichen Charakteren: Sarganserland (Einkaufszentren) 5-Dörfer und Imboden (Vororte und Industrie) Chur (Hauptzentrum) | Ausbau der Zentralität Synergien im Bereich öffentliche Bauten und Anlagen Förderung stadtnahes Wohnen Stabilisierung bzw. Abbau Gesamtumweltbelastung | Bessere Verbindungen nach aussen zu den grossen Zentren Optimale Vernetzung der Zentren und Arbeitsstandorte untereinander und mit den Hauptwohnstandorten | Gemeinsames Standortmarketing Fördern und entwickeln der Arbeitsplatzstandorte: Sargans-Mels, Landquart, Chur, Untervaz, Domat/ Ems | Gemeinsame Entwicklung der Freizeitangebote im Bereich Erholung (Sommer), Einkauf, und Kultur Stadt- und Kultur- und Architekturtourismus ausbauen |
| Kernachsen Achse Gräsch-Küblis Achse Rothenbrunnen-Thusis Achse Trin-Flims-Ilanz Achse Chur-Lenzerheide | „Ausläufer“ des Kernraumes mit unterschiedlichen Charakteren Verkehrskorridore mit regionalen Schwerpunkten | Erhalten der Zentralität in den regionalen Schwerpunkten (Ergänzung, Konkurrenz) Fördern von Wohnen an den mit öV gut erschlossenen Wohnstandorten Stabilisieren bzw. Abbauen der Gesamtumweltbelastung | Optimale Verkehrsanbindung an die Zentren und Arbeitsplatzstandorte im Kernraum | Fördern der regionalen Arbeitsplatzstandorte: Maienfeld Gräsch-Seewis, Schiers, Fideris Rothenbrunnen/ Cazis, Thusis/ Sils i.D. Ilanz/ Schluhein | Gemeinsame Entwicklung der Freizeitangebote im Bereich Erholung (Sommer), Einkauf, und Kultur |

| Räume | Image | Zentralität, Ausstattung, Wohn und Umweltqualität | Verkehrsausstattung | Wirtschaft | Erholung und Freizeit |
|--|--|--|--|--|--|
| Ländliche Gebiete Hanglagen und Seitentäler Sarganserland Hanglagen Prättigau/Danusa Schanfigg/ Hochwang Heinzenberg/ Tschappina und Sarn Feldis und Trans | Stark ländlich geprägte Gebiete mit unterschiedlichen Charakteren Naturnahe Räume in den Berglagen | Erhalten der Grundausstattung mit Förderung von Gemeindegemeinschaften Fördern von Wohnen an den gut erreichbaren Wohnstandorten | Sichere Verbindungsstrassen Erhaltung des Grundangebots für den öffentlichen Verkehr | Stärken der Landwirtschaft durch Neben- und Nischenprodukte Fördern des Gastgewerbes durch bessere Angebote für die Gäste der Naherholung und Feriengäste Fördern der Nischenprodukte im Handwerksgebiet | Fördern attraktiver Angebote für die Naherholung und im Bereich ländlicher Tourismus Bessere Vermarktung der Produkte im Bereich Naherholung Fördern von Natur-, Landschafts- und Kulturführern Salginatobelbrücke, GeoPark |
| Grosse Tourismuszentren Bad Ragaz/Pizol Lenzerheide-Valbella Arosa Flims-Laax-Falera | Grosse Destinationen mit unterschiedlichem Image: Kur- und Badeort Sport und Event Gepflegt Jung und dynamisch | Tourismuszentren erfüllen auch Funktion als zentrale Orte Gute Ausstattung im Sportbereich Stabilisierung bzw. Abbau Gesamtumweltbelastung | Bessere Verbindungen nach aussen zu den grossen Zentren Optimale Vernetzung mit den Hauptwohnstandorten Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Hauptachsen (mIV und öV) | Bessere Auslastung der Betten in Hotellerie und Zweitwohnungen Abgestimmter Ausbau Wellness und Seminar-tourismus | Fördern des Sommer-tourismus durch spezifische Angebote Optimierte Entwicklung der Skigebiete Vernetzen der Skigebiete Nutzen der Synergien |
| Kleine Tourismusorte Tschierschen | Kleiner, Familientourismusort | Erhalten der Grundausstattung Weiterentwickeln der Marke „Tschierschen“ | Sichere Verbindungsstrassen Erhalten des Grundangebotes für den öffentlichen Verkehr | Siehe ländliche Gebiete | Siehe ländliche Gebiete Vernetzen mit den Skigebieten von Arosa und Lenzerheide |

| Räume | Image | Zentralität, Ausstattung, Wohn und Umweltqualität | Verkehrsausstattung | Wirtschaft | Erholung, Tourismus, Kultur |
|-------------------|--|--|---|--|--|
| Domleschg | Burgen und Schlösser Einzigartige Kulturlandschaft von nationaler Bedeutung | Erhalten einer guten Ausstattung Fördern der gut erreichbaren Wohnlagen | Sichere Verbindungsstrassen Verbesserung des Angebots öffentlicher Verkehr | Siehe ländliche Gebiete Förderung der Gastronomie | Siehe ländliche Gebiete Entwicklung von Produkten im Bereich Schlosstourismus, Kultur, Seminare und Kulinarik |
| Herrschaft | Wein- und Rebgebiete Heidiland Einzigartige Kulturlandschaft von nationaler Bedeutung | Erhalten einer guten Ausstattung Fördern der gut erreichbaren Wohnlagen Stabilisieren bzw. abbauen der Gesamtumweltbelastung | Sichere Verbindungsstrassen Verbesserung des Angebots öffentlicher Verkehr | Siehe ländliche Gebiete Förderung der Gastronomie Maienfeld/ regionaler Arbeitsplatzstandort | Siehe ländliche Gebiete Entwicklung von Produkten im Bereich Weintourismus, Kultur, Seminare und Kulinarik, Pferdesport |
| Walensee | Einzigartige Kulturlandschaft von nationaler Bedeutung Südländisches Mikroklima/Planzen am Nordufer | Erhalten einer guten Ausstattung Stabilisieren bzw. abbauen der Gesamtumweltbelastung | Verbesserung des Angebots öffentlicher Verkehr (auch Schiffsverbindungen) | Siehe ländliche Gebiete | Entwicklung im Bereich Wassersport |
| Ruinaulta | Rheinschlucht Naturmonument (national) | | Integrieren der Eisenbahn in das Produkt Ruinaulta | Fördern des ländlichen Tourismus (rechte Talseite) mit dem Produkt Ruinaulta | Ergänzung Sommertourismus Alpenarena mit dem Produkt Ruinaulta |

5 Handlungsfelder und Massnahmen

5.1 Richtplanung

Bei der Umsetzung der Agglomerationspolitik des Bundes sind zwei Voraussetzungen zu erfüllen.

Erstens: es ist der Nachweis zu erbringen, dass die Bereiche Siedlung, Verkehr und Umwelt gut aufeinander abgestimmt sind (erfolgt im Agglomerationsprogramm).

Zweitens: die wichtigsten räumlichen Abstimmungen sind verbindlich festzulegen (erfolgt im kantonalen Richtplan).

Der Entwurf des Richtplans Agglomeration Chur und Umgebung wurde anfangs 2006 ausgearbeitet und im März 2006 den betroffenen Gemeinden zur Vernehmlassung unterbreitet. Die Richtplananpassungen betreffen Kapitel 5 «Siedlung und Ausstattung» sowie Kapitel 6 «Verkehr» des RIP2000. Dabei wird Kapitel 5 mit den neuen Unterkapiteln 5. 2 (Agglomerationsprogramme) und 5.2.1 MACU, Agglomeration Chur und Umgebung sowie einer Richtplankarte «Siedlungskonzept» ergänzt. Beim Verkehr kommt das Unterkapitel 6.2 Agglomerationsverkehr/Agglomerationsprogramm mit 6.2.1 MACU, Agglomeration Chur und Umgebung sowie die Tabelle 6.1 (Massnahmen) und die Richtplankarte «Verkehrskonzept» dazu.

Mit der Revision der Kantonsverfassung Graubünden werden die Regionalverbände zu Körperschaften des öffentlichen Rechts (Art. 72 KV). Zu den Aufgaben der Regionalverbände gehört u.a. auch die Umsetzung des kantonalen Richtplanes sowie solche die sich aus der Regional- und Agglomerationspolitik ergeben (Art. 17 KRG).

5.2 Massnahmen Trägerschaft

Für die Umsetzung der Massnahmen ist ein geeignetes «Gefäss» zu schaffen.

Die Trägerschaft lenkt und koordiniert die Zusammenarbeit bei der Lösung von gemeinsamen Aufgaben:

Schaffung eines Verkehrsverbundes

Erarbeitung, und Umsetzung des Agglomerationsprogramms des Bundes

Standortmarketing zur Förderung des Auftritts des MACU-Gebiets nach Aussen

Erschliessung und Ausstattung der Zentren und Arbeitsstandorte

Abstimmung von Bauten und Anlagen von überörtlicher Bedeutung

Ausgleichsmassnahmen

Die Trägerschaft soll in erster Linie als Promotor und Koordinator der MACU-Ideen auftreten und das MACU-Gebiet nach aussen vertreten. Die Trägerschaft soll auch die Funktion als Ansprechpartner des Bundes im Rahmen des Agglomerationsprogramms übernehmen. Gemäss den Grundanforderungen des Bundes muss dabei die Trägerschaft die technische, rechtliche, finanzielle und politische Umsetzung des Agglomerationsprogramms gewährleisten, d.h. sie muss über entsprechende politische Legitimation, die nötigen Finanzkompetenzen und die erforderliche Infrastruktur (Sekretariat, Geschäftsstelle o.Ä.) verfügen.

Da im MACU-Gebiet bereits heute sich drei staatspolitische Ebenen (Gemeinde, Region, Kanton) mit Raumentwicklung und Verkehr befassen, ist die Schaffung einer neuen, ausschliesslich für das MACU-Gebiet zuständigen Institution (z.B. Agglomerationsrat) aus politischen Überlegungen zur Zeit weder wünschenswert noch machbar.

Die einzelnen Gemeinden des MACU-Gebiets gehören jeweils einer der sieben Regionalorganisationen an. Als geeignetes Gremium stehen daher die Regionen bzw. die Präsidenten der betroffenen Regionalorganisationen im Vordergrund. Als Vertretung der Kantone wirken die beiden für die Raumentwicklung und Raumplanung zuständigen Amtsstellen (ARE GR und ARE SG) mit.

Als mögliche Aufgaben einer solchen Trägerschaft sind – zusätzlich zur Umsetzung des Agglomerationsprogramms – denkbar: Standortmarketing, gegenseitige Abstimmung grosser Bauten und Anlagen innerhalb des MACU-Gebiets, Kultur und Tourismus, Abstimmung von «Spezialitäten» (z.B. in den ländlichen Gebieten) innerhalb des MACU-Gebiets und Ausgleichsfragen im Zusammenhang mit Zentrumsfunktionen.

In Bezug auf das Agglomerationsprogramm ist die Trägerschaft insbesondere für die frühzeitige Koordination von Siedlung und Verkehr zuständig (Erarbeitung des Agglomerationsprogramms). Die Umsetzung der im Agglomerationsprogramm festgehaltenen baulichen Verkehrsmassnahmen erfolgt hingegen stufengerecht über die bereits heute zuständigen Stellen (Bund, Kantone oder Gemeinden), wobei die stufenübergreifende Koordination bei der Umsetzung beim zuständigen Departement des jeweiligen Kantons liegt. Für die Umsetzung ist diese Stelle auch Ansprechpartner gegenüber dem Bund.

5.3 Massnahmen im Bereich Siedlungsentwicklung und Umwelt

Die Aspekte der Siedlungsentwicklung werden im separaten Bericht Siedlung detailliert untersucht und dargestellt. Dabei wird festgestellt, dass für die künftige Siedlungsentwicklung genügend Baulandreserven vorhanden sind (siehe Karte Verteilung der Baulandreserven nach Erschliessungsqualität) und zu deren Erschliessung kein umfassender Ausbau des Verkehrssystems erforderlich ist. Aufgrund der Siedlungsentwicklung ist mit keinen nennenswerten Auswirkungen auf die Luftschadstoffbelastung zu rechnen.

Für die Umsetzung des Modellvorhabens im Bereich Raumentwicklung und Umwelt stehen – neben den «traditionellen Instrumenten», wie Richtplanung, Konzepte und Sachpläne - prozessorientierte Ansätze im Vordergrund.

Eine Abstimmung der Raumentwicklung im MACU-Gebiet wird insbesondere in den folgenden Bereichen angestrebt:

- Zentrale Orte
- Arbeitsplatzgebiete
- Bauten und Anlagen von überörtlicher Bedeutung in den Bereichen Sport, Freizeit, Bildung und Kultur
- Erholungsgebiete.

Für den Bereich Bauten und Anlagen mit erheblichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt erfolgt die Abstimmung zwischen Kantonen, Regionen und Gemeinden aufgrund einer unter allen Partnern vereinbarten Vorgehensweise: gegenseitige Information–Grundlagen–Zielvereinbarung (siehe Abbildung 7).

Ansprechpartner und Auslöser des vereinbarten Vorgehens sind das Amt für Raumentwicklung GR oder das Amt für Raumentwicklung SG oder einer der beteiligten Regionalplanungsverbände. Diese prüfen gemeinsam die Relevanz des geplanten Vorhabens, die Vereinbarkeit mit den Richt- und Sachplänen, legen den Verfahrensweg für die weitere Abstimmung und die Meilensteine für Zwischeninformationen und Konsolidierung fest. In diesem vorgehen werden nicht (mögliche) Standorte vorgegeben, sondern der Prozess zu deren Festlegung definiert. Der Koordinationsprozess sieht wie folgt aus:

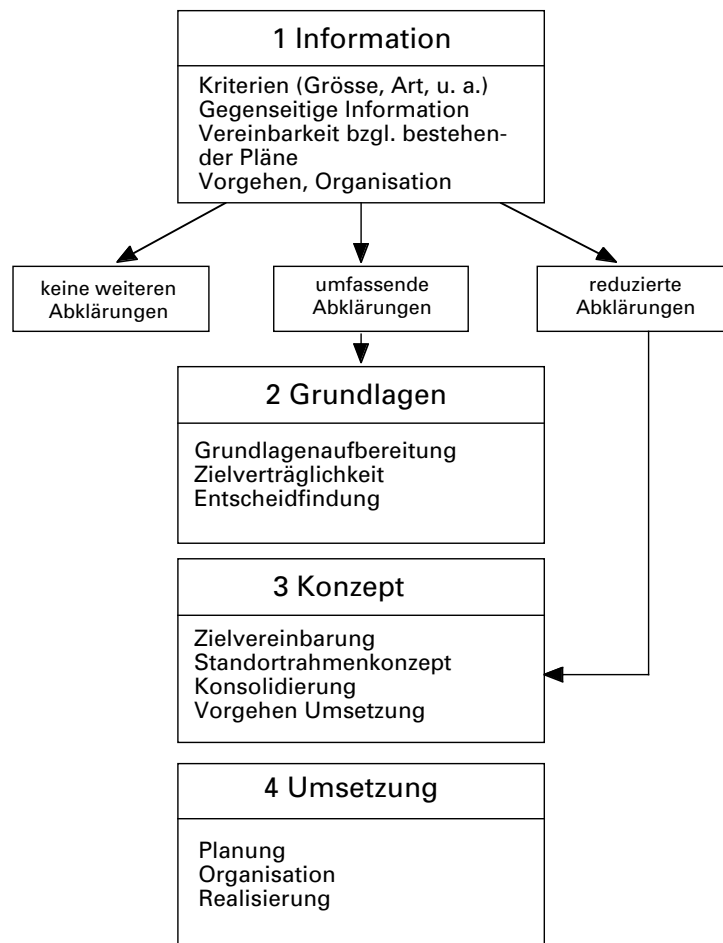


Abb. 9: Vorgehensweise für die Abstimmung von Bauten und Anlagen mit erheblichen Auswirkungen innerhalb des MACU-Gebiets.

Für die künftige Siedlungsentwicklung, in Abstimmung mit dem Verkehrssystem, sind die folgenden Massnahmen differenziert nach den Teilräumen zu treffen:

Kernraum / Kernachsen

- Die Siedlungsentwicklung soll schwergewichtig auf den Kernraum und die Kernachsen konzentriert werden.
- Für die Ansiedlung neuer Arbeitsplätze stehen in erster Linie die Arbeitsstandorte von kantonaler und regionaler Bedeutung sowie die Regionalzentren zur Verfügung.
 - die Regionen bezeichnen die geeigneten Arbeitsstandorte (soweit dies nicht bereits geschehen ist)
- Die Siedlungsentwicklung soll in erster Linie innerhalb bestehender Bauzonen erfolgen.
- Siedlungsgebiete mit bester Erreichbarkeit und geringer Dichte sollen – sofern es nicht um erhaltenswerte Strukturen geht – verdichtet werden.
 - Überprüfung und Anpassung Baugesetz/Nutzungsplanung
- Die in den regionalen Richtplänen bezeichneten Arbeitsstandorte (Erweiterungsgebiete) kommen zum Zuge, wenn sonst keine geeigneten Flächen zur Verfügung stehen.
 - Nutzungsplanung an regionalen Richtplan anpassen
- Die Nutzung vorhandener und künftiger Industriebrachen soll gefördert werden.
 - Überprüfung Baugesetz/Nutzungsplanung

Tourismuszentren

- Die Zentrumsfunktion der grossen Tourismuszentren ist zu fördern; im Vordergrund stehen Kultur, Sport und Freizeit.
 - Koordination der Standorte mit Nachbargemeinden
 - Sicherstellen der erforderlichen Flächen / Nutzungszonen durch die Nutzungsplanung
- Die Siedlungsentwicklung bezüglich Zweitwohnungen ist zu stabilisieren.
 - Regelung im Baugesetz
- Für die klassische Hotellerie sind bessere Rahmenbedingungen zu schaffen.
 - Baugesetz/Nutzungsplanung
- Zweitwohnungen sind besser auszulasten.
 - Vereinbarungen, Auflagen bei der Baubewilligung, Baugesetz/Nutzungsplanung

Ländlicher Raum

- Im ländlichen Raum und in den mit dem öV weniger gut erschlossenen Gebieten (Regionszentrum mit öV mehr als 15 Minuten) ist eine Stabilisierung der Siedlungsentwicklung anzustreben.
- Wohnnutzung von nicht mehr genutzten Bauten ermöglichen/fördern.
 - Anpassung Baugesetz
- Fortbestand des lokalen Gewerbes sicherstellen.
 - Überprüfung und allenfalls Anpassung Nutzungsplanung
- Anbindung an Regionalzentren sicherstellen und stärken (Priorität liegt beim MIV).

5.4 Massnahmen im Bereich Verkehr

5.4.1 Allgemein

Das in einem separaten Bericht dargestellte Verkehrskonzept für das MACU-Gebiet ist die Grundlage für die Projektierung und Umsetzung von Verkehrsmassnahmen im Rahmen der neuen Agglomerationspolitik von Bund und Kantonen. In den drei Teilkonzepten motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr wird unterschieden zwischen kurzfristigen (bis ca. 2010), mittelfristigen (zwischen ca. 2010 und ca. 2020) und längerfristigen (nach ca. 2020) Massnahmen.

Bei den kurzfristigen Massnahmen handelt es sich fast ausschliesslich um Massnahmen, deren Dringlichkeit weitgehend unbestritten ist und durch die durchgeführte Grobbewertung bestätigt wurde. Sie erfüllen teilweise oder ganz mehrere bis alle der folgenden Kriterien:

- Die Massnahme ist auf kantonaler, regionaler und/oder kommunaler Ebene planerisch festgelegt und mit anderen Vorhaben koordiniert.
- Die Realisierung der Massnahme ist in den nächsten Jahren vorgesehen und finanziell gesichert bzw. verkraftbar.
- Die Massnahme ist sowohl investitions- als auch betriebsmässig kostengünstig.
- Die Massnahme weist bei tiefen Kosten ein sehr gutes Kosten/Nutzen Verhältnis auf.
- Die Massnahme stellt für die Umsetzung anderer, mittel- bis langfristig vorgesehener Massnahmen eine Voraussetzung dar.
- Die Massnahme hat im Zusammenspiel mit anderen vorgesehenen Massnahmen einen zusätzlichen positiven Effekt zur Folge.

Zu den mittelfristigen Massnahmen gehören insbesondere Massnahmen, die grundsätzlich von ähnlicher Dringlichkeit sind wie die kurzfristigen Massnahmen. Ihre Realisierung ist jedoch aus politischen, planerischen und/oder finanziellen Gründen erst zu einem späteren Zeitpunkt möglich.

Die langfristigen Massnahmen sind grundsätzlich wünschbar. Ihre Realisierung bedingt jedoch eine vertiefte politische Willensbildung und/oder umfangreiche planerische Abklärungen. Zusätzlich sind die meisten von ihnen mit ausserordentlich hohen Realisierungskosten verbunden.

5.4.2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Kurzfristig werden wichtige Sanierungs- und Ergänzungsarbeiten an der A13, eine optimierte Erschliessung der Stadt Chur und der Ortszentren von Sargans und Umgebung, eine neue Brückenverbindung zur Arosastrasse (Plessurbrücke), die Umfahrungen Küblis und Illanz, sowie eine umfassende Parkplatzbewirtschaftung im ganzen MACU-Gebiet realisiert.

Mittelfristig steht eine P+R Anlage Chur Nord, sowie die Weiterführung der kurzfristigen Massnahmen im Vordergrund.

Langfristig wird das Anschlusskonzept von A3 und A13 im Raum Sargans/Mels optimiert, und es werden weitere grössere Bauvorhaben (Ortsumfahrung Bad Ragaz und neue Brückenverbindungen nach Valens) realisiert.

Sämtliche Massnahmen sind in der Karte „Teilkonzept mIV“ dargestellt.

5.4.3 Oeffentlicher Verkehr (öV)

Kurzfristig Massnahmen sind, Doppelspurabschnitte und Kreuzungsstellen im RhB Netz, Verbesserungen beim regionalen und städtischen Busverkehr, der Ausbau des Bahn- und Bushofs Sargans, sowie der Ausbau der Rheintallinie.

Die mittelfristigen Massnahmen umfassen vor allem die Verlängerung der SBB-Strecke bis Ems, weitere Doppelspurabschnitte im RhB-Netz, den Ausbau der Bahnhöfe Ilanz und Landquart sowie der Bau neuer RhB Haltestellen.

Langfristig erfolgt der fertige Ausbau der Rheintallinie, eine grösstenteils durchgehende Doppelspur von Landquart bis Küblis, eine strassenunabhängige Verbindung in die Lenzerheide, sowie neue Haltestellen und Neutrassierungen.

Sämtliche Massnahmen sind in der Karte „Teilkonzept öV“ dargestellt.

5.4.4 Langsamverkehr

Die aktive Förderung des Langsamverkehrs im Rahmen des Verkehrskonzepts für das MACU-Gebiet ist vor allem für die dicht besiedelten Gebiete in den Talböden und die touristischen Zentren von zentraler Bedeutung. Da die meisten Massnahmen ein ausserordentlich günstiges Kosten/Nutzen Verhältnis aufweisen und in der Grobbewertung gut abschneiden, wird der Grossteil der Massnahmen kurzfristig umgesetzt. Es sind dies insbesondere Verbesserungen für den Velonahverkehr im Kernraum und in der Umgebung der regionalen Zentren, sowie den innerörtlichen Langsamverkehr, die optimale Verknüpfung von Langsamverkehr und öffentlichem Verkehr, die aktive Förderung des Langsamverkehrs durch die zuständigen Stellen der Kantone und Gemeinden sowie die flächendeckende Einführung von Tempo 30 abseits der Hauptstrassen.

Mittelfristig steht die Fertigstellung der kommunalen und regionalen Fuss- und Radwegnetze, die Berücksichtigung velofreundlicher Normalprofile beim Ausbau des kantonalen Strassennetzes sowie die Schaffung von Begegnungszonen und Fussgängerzonen in den dafür geeigneten Siedlungen im Vordergrund.

Langfristig wird insbesondere die Berücksichtigung velofreundlicher Normalprofile beim Ausbau des kantonalen Strassennetzes weitergeführt.

Sämtliche Massnahmen sind in der Karte „Teilkonzept Langsamverkehr“ dargestellt.

5.5 Massnahmen im Bereich Kultur / Tourismus

Im Bereich Kultur / Tourismus wird ein grosses, nicht genutztes Potenzial festgestellt. Die Tourismusdestinationen profilieren sich mit sehr unterschiedlichen Angeboten und sprechen unterschiedlichste Gästesegmente an. Aufgrund dieser divergierenden Interessen besteht heute zwischen den Tourismuszentren einerseits und der Stadt Chur oder den Regionalzentren als Einkaufs- und Kulturorte keine Zusammenarbeit.

Die Initiative für eine engere Zusammenarbeit muss von den Tourismusorganisationen und Kulturträgern ausgehen. Im Rahmen des Modellvorhabens wurde versucht, diese Träger zusammenzuführen, um die gemeinsamen Interessen festzustellen und eine Plattform für eine künftige Zusammenarbeit zu erstellen.

Nach ersten Abklärungen erwies sich die Thematik als schwierig. Deswegen und aus Ressourcengründen erfolgte in diesem Bereich vorerst keine Vertiefung.

Chur, im August 2006