



22.02.2023

---

# Agglomerationsprogramm Chur 4. Generation Prüfbericht des Bundes

---

Referenz/Aktenzeichen: ARE-223.1-04-29/4/2



Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE



Lezzi Lauper Maria QZOAGC  
15.02.2023

Info: [admin.ch/esignature](mailto:admin.ch/esignature) | [validator.ch](mailto:validator.ch)

**Dr. Maria Lezzi**  
Direktorin



Seewer Ulrich FZ4UYO  
07.02.2023

Info: [admin.ch/esignature](mailto:admin.ch/esignature) | [validator.ch](mailto:validator.ch)

**Dr. Ulrich Seewer**  
Vizedirektor

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung, Eingangsprüfung</b>	<b>4</b>
1.1	Gegenstand der Prüfung	4
1.2	Ziel und Zweck der Prüfung	4
1.3	Vorgehen im Prüfprozess	4
<b>2</b>	<b>Zusammenfassung der Prüfergebnisse</b>	<b>5</b>
2.1	Beitragssatz	5
2.2	Gesamtwürdigung	5
2.3	Mitfinanzierte Massnahmen	7
<b>3</b>	<b>Eingangsprüfung und Prüfung der Grundanforderungen</b>	<b>8</b>
3.1	Eingangsprüfung	8
3.2	Prüfung der Grundanforderungen	8
<b>4</b>	<b>Massnahmenbeurteilung</b>	<b>8</b>
4.1	Angepasste Massnahmen	9
4.2	Nicht mitfinanzierte Massnahmen	10
4.2.1	Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen	10
4.2.2	Nicht programmrelevante Massnahmen	11
4.3	Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen	12
4.4	Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C	12
4.5	B- Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung	14
<b>5</b>	<b>Programmbeurteilung</b>	<b>15</b>
5.1	Gesamtnutzen	15
5.2	Gesamtkosten	16
5.3	Umsetzungsbeurteilung und Beitragssatz	16
<b>6</b>	<b>Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen</b>	<b>17</b>
6.1	Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne sowie Inventare des Bundes	17
6.1.1	Allgemeines	17
6.1.2	Massnahmen der Priorität A oder B mit möglichen Konflikten im Bereich Umwelt aus Sicht des Bundesamtes für Umwelt (BAFU)	18
6.2	Nachweis der Abstimmung von Infrastrukturmassnahmen der Priorität A mit den kantonalen Richtplänen	18
<b>7</b>	<b>Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms</b>	<b>19</b>
	<b>ANHANG 1</b>	<b>21</b>
	<b>ANHANG 2</b>	<b>22</b>

# 1 Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung, Eingangsprüfung

## 1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm Chur bestehend aus:

- Hauptdokumentation, vom 20. August 2021
- Massnahmendokumentation, vom 20. August 2021
- Umsetzungstabellen, vom 20. August 2021
- Kartendokumentation, vom 20. August 2021
- Zusammenfassung, vom 20. August 2021
- Weitere Referenzdokumente (Massnahmenlisten, Sachinformationen, GIS-Daten)

Mit dem Agglomerationsprogramm (AP) stellt die Trägerschaft ein Gesuch um Mitfinanzierung der im Agglomerationsprogramm als prioritär eingestuften Verkehrs-Infrastrukturvorhaben durch den Bund, gestützt auf das Bundesgesetz vom 30. September 2017 über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG)<sup>1</sup>. Die Voraussetzungen für die Mitfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturen richten sich nach den Art. 17a – 17f des Bundesgesetzes vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG)<sup>2</sup> und der Verordnung vom 7. November 2007 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel (MinVV)<sup>3</sup>.

## 1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

Die Prüfung des Agglomerationsprogramms dient dazu, den Beitragssatz und die Bundesbeiträge für das Agglomerationsprogramm Chur nachvollziehbar herzuleiten.

Auf der Grundlage des Prüfberichts erarbeitet der Bund die Botschaft des Bundesrats zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr ab 2024 (vierte Generation) zuhanden der eidgenössischen Räte.

Im Rahmen der Erarbeitung des Prüfberichts werden die in den Agglomerationsprogrammen enthaltenen Massnahmen nicht auf deren Übereinstimmung mit den gesetzlichen Anforderungen geprüft. Der Prüfbericht enthält daher keine Aussagen zur Bewilligungsfähigkeit der einzelnen Massnahmen.

## 1.3 Vorgehen im Prüfprozess

Die Prüfung der Agglomerationsprogramme richtet sich im Rahmen von MinVG und MinVV nach der Verordnung des UVEK vom 20. Dezember 2019 über das Programm Agglomerationsverkehr (PAVV) und den Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr vom 13. Februar 2020 (RPAV). Im Verlaufe des Prüfprozesses wurden die Vorgaben der PAVV und der RPAV in der praktischen Anwendung konkretisiert und präzisiert.

Das Prüfverfahren gliedert sich gemäss Art. 11 ff. PAVV in folgende Schritte:

1. Eingangsprüfung;
2. Prüfung der Grundanforderungen;

---

<sup>1</sup> SR 725.13

<sup>2</sup> SR 725.116.2

<sup>3</sup> SR 725.116.21

3. Prüfung und Priorisierung der einzelnen Massnahmen des Agglomerationsprogramms Chur (Massnahmenbeurteilung)
4. Beurteilung des Agglomerationsprogramms aufgrund
  - des Gesamtnutzens der geprüften und priorisierten Massnahmen und dessen Relation zu den Gesamtkosten (Kosten-Nutzen-Verhältnis)
  - des Stands der Umsetzung des Agglomerationsprogramms der 2. Generation.

Weitere Hinweise zum Vorgehen und zu den Ergebnissen des Prüfprozesses sind im Erläuterungsbericht vom 22.02.2023 dargelegt.

## 2 Zusammenfassung der Prüfergebnisse

### 2.1 Beitragssatz

Aufgrund der Programmbeurteilung (vgl. Kap. 2.2 und Kap. 5) wird dem eidgenössischen Parlament beantragt, folgenden Beitragssatz des Bundes an die mitfinanzierten Massnahmen des Agglomerationsprogramms Chur der 4. Generation festzulegen:

30%
-----

### 2.2 Gesamtwürdigung

Nachfolgend werden die Beurteilung des Bundes für die Wirkungsziele des Agglomerationsprogramms erläutert und die einzelnen Stärken und Schwächen dargelegt. Im Kapitel 7 werden ausserdem wichtige Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms gegeben.

Das Agglomerationsprogramm Chur 4. Generation (AP) weist einen klaren roten Faden auf, behandelt ausführlich alle Bausteine und leitet die Massnahmen im Siedlungs- und Verkehrsbereich nachvollziehbar her. Der aus der Analyse und dem Zukunftsbild abgeleitete Handlungsbedarf wird verständlich dargelegt. Die Diskussion des Handlungsbedarfs und die darauf aufbauenden Teilstrategien zu Siedlung, Landschaft und Verkehr sind eine Stärke des AP Chur. Allerdings adressieren die im AP Chur enthaltenen Massnahmen den erkannten Handlungsbedarf und die Teilstrategien nicht in allen Fällen gleich. Einzelne Verkehrsmassnahmen der 4. Generation sind ausserdem bereits aus vorherigen Generationen bekannt und sind nun in der 4. Generation angepasst und konkretisiert worden. Sie weisen dabei aber Mehrkosten auf, die nicht immer nachvollziehbar sind.

Verkehr und Siedlung sind gut aufeinander abgestimmt. Die Siedlungsentwicklung findet grösstenteils an zukünftig gut mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) erschlossenen Lagen statt, insbesondere in den Entwicklungsschwerpunkten (ESP), z.B. Chur-West, Landquart und Ems. Durch die geplante Alltagsveloverkehrsrouten entlang des Rheintals zwischen Maienfeld und Rhäzüns werden die wichtigen Zentren und ESP miteinander verbunden. Auch konzentrieren sich die vorgesehenen Aufzonungen vor allem auf Räume mit guter ÖV-Anbindung (Bsp. Stadt Chur). Die verkehrsintensiven Einrichtungen befinden sich grösstenteils in fussläufiger Entfernung von Bahnhöfen mit guter ÖV-Anbindung. Dank der Abstimmung mit den nationalen Planungen werden die Umbauten verschiedener Bahnhöfe dazu genutzt, wichtige Umsteigeknoten zu attraktiven multimodalen Drehscheiben auszubauen (Bsp. Chur-West, Landquart).

Mit Blick auf das Gesamtverkehrsgeschehen entfaltet das AP eine eher starke Wirkung. Der Fokus liegt auf der siedlungsverträglichen Abwicklung des Verkehrs sowie auf einer Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr (FVV). Die entsprechenden Massnahmen zur Kanalisierung und Lenkung des MIV und zur Angebotsförderung des ÖV und FVV werden in vier Schwerpunktgebieten konzentriert. Diese entsprechen den vorrangigen Siedlungsentwicklungsgebieten (Chur West, Rosenhügel, Landquart, Domat/Ems). Es ist allerdings nicht auszuschliessen, dass die punktuellen Kapazitätsausbauten der Strasse (Bsp. Stadt Chur und Landquart) trotz der vorgesehenen flankierenden Massnahmen keinen unerwünschten Mehrverkehr

erzeugen. Zudem wird auf den ausgewiesenen Handlungsbedarf im Tourismusverkehr kaum eingegangen.

Das AP weist ein stimmiges Konzept und zahlreiche Massnahmen zugunsten der Intermodalität von Bahn und Bus, ÖV und FVV auf. Die Bahnhöfe Domat/Ems und Landquart werden zu multimodalen Drehscheiben ausgebaut. Damit werden übergeordnete Massnahmen auf dem Schienennetz in ihrer Wirkung verstärkt. Zur Steuerung der Verkehrsnachfrage ist der Handlungsbedarf ausgewiesen und in den Teilstrategien aufgenommen. Die Massnahmen zu Mobilitäts-, Verkehrs- und Parkraummanagement stehen aber noch am Anfang. Konkrete, griffige Massnahmen werden erst in kommenden Generationen entwickelt und umgesetzt. Zudem wird das Thema des Zusammenspiels von MIV und ÖV wenig thematisiert. Es wird z.B. kein kohärentes, flächendeckendes Konzept zu P+R vorgelegt. Schliesslich trifft das AP nur wenig Aussagen zur Rolle neuer Mobilitätsformen wie Sharing- oder Pooling-Angeboten.

Im Bereich des öffentlichen Verkehrs entwickelt das AP zahlreiche gute Massnahmen, insbesondere in der Stadt Chur: die Linien werden zu Durchmesserlinien ausgebaut und in ihrer Lesbarkeit optimiert, indem Busschlaufen abgeschafft werden. In der Stadt Chur wird der Bus an verschiedenen Stellen priorisiert (Bsp. Chur West, Kasernenstrasse). Zu bedauern ist dagegen, dass das AP keinen Ausbau des Ortsbus-Systems in den Zentren von Landquart und Domat/Ems vorsieht. Es ist fraglich, inwiefern das dortige Angebot im Schienenverkehr und im strassengebundenen Regionalverkehr ausreicht. Zudem ist unklar, wie der Tourismusverkehr zunehmend auf den ÖV gelenkt werden soll.

Im Bereich des Strassenverkehrs liegen die Stärken des AP zum einen in der klaren Hierarchisierung des Netzes. Durch den Abtausch von kantonalen und kommunalen Strassen wird insbesondere die Stadt Chur vom Durchgangsverkehr weitgehend entlastet. Zum anderen wirken sich die zahlreichen Betriebs- und Gestaltungskonzepte positiv aus, die teilweise mit Temporeduktionen einhergehen (Bsp. Bonaduz, Rhäzuns) und auch die Belange des ÖV mitberücksichtigen (Bsp. Welschdörfli, Kasernen- und Ringstrasse). Die Überlegungen zu restriktiven Push-Massnahmen wie Verkehrsdosierung und einheitlichem Parkraummanagement sind aber erst am Anfang, so dass das Potenzial zur Verlagerung des MIV auf flächeneffizientere Verkehrsmittel nur bedingt ausgeschöpft wird.

Schliesslich verbessert das AP klar die Bedingungen für den Langsamverkehr, insbesondere für das Velo. Die Massnahmen betreffen sowohl das Alltags-, als auch das Freizeitnetz und sehen neben der durchgehenden Alltagsveloverkehrsrouten zwei Veloachsen in der Stadt Chur vor. Ergänzend dazu wird das Angebot an Veloabstellflächen ausgebaut, insbesondere an den multimodalen Drehscheiben. Ein Schwachpunkt des AP ist dagegen, dass das Fusswegenetz mit Ausnahme einiger punktueller Massnahmen eher vernachlässigt wird. Zudem werden allfällige Konflikte zwischen Fuss- und Veloverkehr (z.B. auf den bestehenden Abschnitten der Veloalltagsroute) kaum thematisiert.

Im Bereich der Siedlungsentwicklung nach innen und der Aufwertung von Freiräumen im Siedlungsgebiet hat das AP eine starke Wirkung. Die Lage der ESP, der verkehrsintensiven Einrichtungen und der Innenentwicklungsgebiete ist mit dem Verkehrsangebot gut abgestimmt. Weitere Stärken des AP liegen in der räumlichen Begrenzung des Siedlungsgebietes (Siedlungsbegrenzungslinien/Siedlungstrenngürtel), in den ambitionierten Absichten zur Mobilisierung bestehender Bauzonen, der Ausweisung von Mindestdichten und der zeitlichen Priorisierung der ESP. Ebenfalls positiv hervorzuheben ist die räumliche Verortung der Aufzonengebiete in Chur, Landquart und Domat/Ems, was zur Aktivierung von Nutzungspotenzialen beiträgt. Wichtige Erkenntnisse können auch vom Piloten zur Verdichtung im Arbeitsplatzgebiet Chur-Industriestrasse erwartet werden. Unklar ist allerdings, inwiefern die hohen Bauzonenreserven in der Tat zeitnah mobilisiert werden können und die Innenverdichtung im Bestand effektiv vorangetrieben wird. Auch ist eine quantitative Einschätzung der verkehrlichen Auswirkungen der Siedlungsentwicklungen nur in Ansätzen ersichtlich.

Im Bereich der Freiraum-Gestaltung im Siedlungsgebiet kann vor allem den zahlreichen Betriebs- und Gestaltungskonzepten ein positiver Beitrag attestiert werden (Bsp. Schulstrasse Landquart, Rhäzuns, Deutsche Strasse Zizers). Das vorgesehene Freiraumkonzept zur Förderung von Grün- und Freiraum im Siedlungsgebiet befindet sich aber erst in Ausarbeitung und entfaltet in der 4. Generation noch keine Wirkung. Ausserdem werden die Master- und Entwicklungsplanungen noch nicht ausreichend genutzt, um öffentliche Grün- und Freiräume im Siedlungsgebiet zu sichern.

Das AP hat eine starke Wirkung auf die objektive und subjektive Verkehrssicherheit in der Agglomeration. Die Verkehrssicherheit wird in der Analyse ausführlich behandelt. Die

Verkehrssicherheit ist in der Teilstrategie Gesamtverkehrssystem explizit aufgeführt. Die Massnahmen des AP bauen auf den übergeordneten Programmen auf und beinhalten verschiedene Betriebs- und Gestaltungskonzepte, teilweise mit Temporeduktionen, sowie zahlreiche Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs. Teilweise bleibt aber noch unklar, inwiefern auf die identifizierten Unfallschwerpunkte eingegangen wird und welcher Handlungsbedarf für nachfolgende Generationen besteht.

Auf die Reduktion von Luft- und Lärmemissionen sowie die Minimierung des Ressourcenverbrauchs hat das AP eine gewisse Wirkung. Das AP sieht ein attraktiveres Angebot im ÖV und Radverkehr vor und setzt mit den verschiedenen BGK gute Akzente. Doch mit Blick auf fehlende Push-Massnahmen zur Lenkung und Dosierung des MIV sind keine signifikanten Modalsplit-Verschiebungen zu erwarten. Die vorgesehene Umrüstung auf Elektroantrieb im ÖV kommt vor allem der Lärmreduktion in der Stadt Chur zugute.

Im Bereich der Grün- und Freiräume beinhaltet das AP verschiedene Massnahmen mit einem guten Aufwertungspotenzial, wie die Erarbeitung der kommunalen Landschaftsnutzungskonzepte, die ökologische Gestaltung der Siedlungsränder sowie den Aufbau von Vernetzungsstrukturen. Die meisten landschaftlichen Massnahmen liegen aber erst im Rahmen von Konzepten vor und werden vor der nächsten Generation keine konkrete Wirkung entfalten. Ausserdem werden mögliche Nutzungskonflikte zwischen Naherholung/ Tourismus und Schutzinteressen kaum behandelt.

Schliesslich weist das AP im Verhältnis zum gesamtschweizerischen Durchschnitt ein klares Defizit in der Umsetzung der Verkehrsmassnahmen der zweiten Generation auf. Das Defizit bezieht sich auf den Anteil der Verkehrsmassnahmen, deren Umsetzung bereits begonnen oder beendet wurde, im Verhältnis zu allen vereinbarten Verkehrsmassnahmen. Die vereinbarten Massnahmen werden also mehrheitlich verspätet umgesetzt, was insbesondere bei den grösseren Massnahmen problematisch ist (Bsp. Busbeschleunigung auf den Einfallssachsen von Chur, auf der Grabenstrasse und dem Postplatz, der Kasernenstrasse und dem Kreisel Masans). Bei den Siedlungsmassnahmen ist das AP dagegen mehrheitlich auf Kurs. Im Umsetzungsbericht werden zwar die Gründe für die Verspätungen der Verkehrsmassnahmen grösstenteils erläutert, doch werden keine geeigneten Lösungen aufgezeigt, wie mit den Verspätungen in der Umsetzung der Verkehrsmassnahmen umgegangen werden kann. Stattdessen werden die schwierig umsetzbaren Massnahmen in der vierten Generation teilweise wieder in abgeänderter Form für eine Mitfinanzierung vorgeschlagen, ohne von den Massnahmen vorheriger Generationen Abstand zu nehmen oder eine Anpassung zu beantragen (Bsp. Busbeschleunigung Grabenstrasse). Der qualitative Umsetzungsbericht ist somit nicht zufriedenstellend. Insgesamt ist der Umsetzungsstand der Massnahmen der zweiten Generation als ungenügend zu beurteilen.

## 2.3 Mitfinanzierte Massnahmen

Auf der Grundlage dieses Beitragssatzes werden den eidgenössischen Räten die in der nachfolgenden A-Liste aufgeführten Massnahmen zur Mitfinanzierung und die entsprechenden Bundesbeiträge zur Freigabe beantragt.

### A-Liste

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio. CHF)*</i>	<i>Bundes- beitrag **</i>	<i>Bundes- beitrag ***</i>
3901.4.001	ÖV4.1	Multimodale Drehscheibe Landquart	5.80	5.81	1.74	
3901.4.002	ÖV4.2	Multimodale Drehscheibe Untervaz-Trimmis	2.96	2.96	0.89	
3901.4.003	ÖV4.3	Multimodale Drehscheibe Chur West	25.00	25.02	7.51	
3901.4.004	ÖV4.4	Multimodale Drehscheibe Domat/Ems Süd	2.50	2.50	0.75	

3901.4.005	ÖV4.5	Bahnhofsentwicklung Bonaduz	1.64	1.64	0.49
3901.4.006	ÖV4.6	Busspur Chur West, Stadt Chur	3.70	3.70	1.11
3901.4.013	ÖV4.13	Pauschales Massnahmenpaket A, Aufwertung Bushaltestellen	0.90	0.90	0.27
3901.4.022	GV4.9	Betriebs- und Gestaltungskonzept Kantonsstrasse, Zizers	8.20	8.19	2.46
3901.4.024	MIV4.1	H3a Julierstrasse: Anschluss Rosenhügel, Stadt Chur	25.00	11.00	3.30
3901.4.091	LV-A	Paket LV A-Liste	39.07	45.27	13.58
3901.4.092	BGK-A	Paket Aufw. Str. A-Liste	22.14	21.43	6.43
<b>Summe</b>			<b>136.91</b>	<b>128.42</b>	<b>18.52</b>
					<b>20.01</b>

Tabelle 2-1 \* Preisstand Oktober 2020, exkl. Mehrwertsteuer und Teuerung; für Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen inkl. Mehrwertsteuer und Teuerung; \*\* Preisstand Oktober 2020 exkl. Mehrwertsteuer und Teuerung; \*\*\* inkl. Mehrwertsteuer und Teuerung, vgl. Anhang 1 und Erläuterungsbericht zur Prüfung der Agglomerationsprogramme der 4. Generation

### 3 Eingangsprüfung und Prüfung der Grundanforderungen

#### 3.1 Eingangsprüfung

Der Bund prüft nur Agglomerationsprogramme, welche die Anforderungen gemäss Art. 1-3 und Art. 8 PAVV erfüllen (Art. 11 PAVV und Anhang 1 RPAV)<sup>4</sup>. Im vorliegenden AP sind diese Voraussetzungen erfüllt. Die Anforderungen gemäss Art. 1 – 3 und 8 PAVV sind eingehalten, weshalb eine Prüfung des AP an die Hand genommen wurde.

#### 3.2 Prüfung der Grundanforderungen

Ein Agglomerationsprogramm muss die Grundanforderungen gemäss Art. 7 PAVV erfüllen. In der Art und Weise und im Detaillierungsgrad können die Grundanforderungen den spezifischen Herausforderungen und der Grösse der jeweiligen Agglomeration angepasst werden<sup>5</sup>.

Im Agglomerationsprogramm Chur sind die Grundanforderungen erfüllt.

### 4 Massnahmenbeurteilung

Das Ergebnis der Massnahmenbeurteilung gemäss Art. 13 PAVV und Kap. 3.3. RPAV wird nachfolgend im Sinne einer Übersicht wie folgt dargestellt.

- Angepasste Massnahmen (Kap. 4.1)
- Nicht mitfinanzierte Massnahmen (Kap. 4.2)
  - Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen (Kap. 4.2.1 )
  - nicht mitfinanzierbare Verkehrsmassnahmen (Kap. 4.2.1)
  - Eigene Leistungen der Agglomeration (Kap. 4.2.1)
  - nicht programmrelevante Massnahmen (Kap. 4.2.2)
- Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen (Kap. 4.3)
- Massnahmen mit abgeänderten Prioritäten A/B/C (Kap. 4.4)

Eine Zusammenstellung der Massnahmen mit Priorität A und B nach Überprüfung durch den Bund ist in Kap. 2 resp. Kap. 4.5 ersichtlich

- Massnahmen der A-Liste sind innerhalb der Vierjahresperiode 2024-2027 bau- und finanzreif.

<sup>4</sup> Vgl. RPAV S.21, Ziff.2.3

<sup>5</sup> Vgl. RPAV S. 27 Ziff. 2.6.



- Massnahmen der B-Liste werden die Bau- und Finanzreife erst später erreichen und/oder deren Kosten-Nutzen-Verhältnis muss noch optimiert werden.

Die in den Tabellen 2-1, 4-2 und 4-6 aufgelisteten Massnahmen sind für den Beitragssatz relevant und werden in die Leistungsvereinbarung übernommen.

Die Wirkung von Massnahmen, die von der Agglomeration mit Priorität C eingereicht wurden, wird vom Bund nicht beurteilt.

#### 4.1 Angepasste Massnahmen

Um eine einheitliche Prüfung aller Agglomerationsprogramme durchführen zu können, mussten folgende Massnahmen in ihrer Zusammensetzung geändert werden:

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Änderung Massnahmenkonfiguration
----------	--------	-----------	----------------------------------

Keine Massnahmen

Tabelle 4-1

Folgende Massnahmen wurden den Paketen mit pauschalen Bundesbeiträgen zugewiesen:

##### Paket Langsamverkehr A-Liste (LV A-Liste)

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) Okt. 2020 exkl. MWST
3901.4.059	FVV 4.3-3	Hauptroute: Belagsoptimierung, Zizers	0.10
3901.4.060	FVV 4.3-4	Hauptroute: Abschnitt Domat/Ems	4.78
3901.4.061	FVV 4.3-5	Hauptroute: Gemeindegebiet Tamins	4.54
3901.4.063	FVV 4.3-7	Hauptroute: Belagsoptimierung / Wegverbreiterung Bonaduz-Reichenau, Bonaduz	0.10
3901.4.064	FVV 4.3-8	Hauptroute: Belagsoptimierung / Wegverbreiterung, Rhäzüns	0.39
3901.4.065	FVV 4.3-9	Stichverbindung Malans-Landquart, Malans	1.78
3901.4.066	FVV 4.3-10	Stichverbindung Felsberg - Domat/Ems, Felsberg	3.50
3901.4.067	FVV 4.3-11	Stichverbindung: Hamilton – Alltagsveloverkehrsrouten, Bonaduz	1.71
3901.4.068	FVV 4.1-1	Fuss- und Veloweg Wuhrstrasse, Landquart	0.29
3901.4.069	FVV 4.1-2	Fussanbindung Bahnhof Ried, Landquart	0.79
3901.4.070	FVV 4.1-3	Veloweg Hauptstrasse Untervaz – Trimmis, Untervaz	1.10
3901.4.071	FVV 4.1-4	Fuss- und Veloweg Chur - Masans "Verlängerung Stampaweg", Stadt Chur	3.00
3901.4.072	FVV 4.1-5	Fuss- und Veloweg Sandstrasse, To-tengutbrücke – Sassalbrücke (Mei-ersboden), Stadt Chur	3.00
3901.4.073	FVV 4.1-6	Schliessung Velonetzlücken, Stadt Chur	3.00
3901.4.074	FVV 4.1-7	Fusswege zu Naherholungsgebieten, Stadt Chur	2.50
3901.4.075	FVV 4.1-8	Flanierwege, Stadt Chur	4.00
3901.4.076	FVV 4.1-9	Veloweg Passugg - Chur, Churwalden	0.20
3901.4.077	FVV 4.1-10	Fusswege, Gemeinde Tamins	1.30
3901.4.079	FVV 4.1-12	Fussgängerüberführung Felsbach, Trin	0.49
3901.4.080	FVV 4.6-1	Veloabstellplätze Stadtgebiet inkl. Velostation Multimodale Drehscheibe Chur West, Stadt Chur	2.50

Tabelle 4-1a

**Paket Aufwertung und Sicherheit des Strassenraums A-Liste (Aufw. Str. A-Liste)**

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) Okt. 2020 exkl. MWST</i>
3901.4.082	GV 4.8-1	BGK Schulstrasse Nord, Landquart	4.84
3901.4.084	GV 4.8-3	BGK Stationsstrasse Igis, Landquart	4.84
3901.4.086	GV 4.8-5	BGK Hauptstrasse, Versamerstrasse und Dorfplatz, Bonaduz	4.98
3901.4.087	GV 4.8-6	BGK Via Nova, Rhäzüns	3.11
3901.4.088	GV 4.8-7	BGK/Aufwertung Strassenraum und Dorfkern Parpan, Churwalden	4.37

Tabelle 4-1b

**Paket Langsamverkehr B-Liste (LV B-Liste)**

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) Okt. 2020 exkl. MWST</i>
3901.4.030	FVV4.2	Pauschales Massnahmenpaket B, Langsamverkehr: Velo- und Fussnetzinfrastruktur mittelfristig	12.09
3901.4.058	FVV 4.3-2	Stichverbindung: Veloweg Mühlestrasse, Landquart	1.74

Tabelle 4-1c

**Paket Aufwertung und Sicherheit des Strassenraums B-Liste (Aufw. Str. B-Liste)**

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) Okt. 2020 exkl. MWST</i>
3901.4.083	GV 4.8-2	BGK Schulstrasse Süd, Landquart	4.07
3901.4.085	GV 4.8-4	BGK Grabenstrasse Abschnitt Obertor bis Untertor, Stadt Chur	4.00

Tabelle 4-1d

**4.2 Nicht mitfinanzierte Massnahmen**

**4.2.1 Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen**

Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben (insb. Art. 17a MinVG und Art. 21 MinVV<sup>6</sup>) und der ergänzenden Ausführungen der RPAV (Kap. 2.7) können folgende Massnahmen nicht durch Bundesbeiträge mitfinanziert werden. Sie waren jedoch für die Beurteilung der Wirkung relevant und sind daher in den ausgewiesenen Zeithorizonten umzusetzen.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>
Siedlungsmassnahmen			
3901.4.043	S4.1	Siedlungsbegrenzungslinien	As
3901.4.044	S4.2	Innenentwicklung in spezifischen Gebieten	As
3901.4.045	S4.3	Pilot Verdichtung Arbeitsplatzgebiet	As
3901.4.046	S4.4	Entwicklungsschwerpunkte Wohnen / Dienstleistung mittelfristig	As

<sup>6</sup> SR 725.116.21

3901.4.047	S4.5	Entwicklungsschwerpunkte Wohnen / Dienstleistung langfristig	Bs
3901.4.048	S4.6	Entwicklungsschwerpunkte Arbeit mittelfristig	As
3901.4.049	S4.7	Kriterien Einzonungen	As
3901.4.050	S4.8	Siedlungserweiterungsgebiet Neugut	As
3901.4.051	S4.9	Stärkung Wohnorte in Schwerpunktgebieten Tourismus	As
3901.4.052	S4.10	Grün- und Freiräume im Siedlungsgebiet	As
3901.4.053	L4.1	Erlebbarer Flussraum	As
3901.4.054	L4.2	Siedlungsnaher Erholungsgebiete	As
3901.4.055	L4.3	Gestaltung Siedlungsränder	As
3901.4.056	L4.4	Ökologische Infrastruktur im Agglomerationsgebiet	As
Verkehrsmassnahmen			
Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration			
3901.4.014	GV4.1	Verkehrsmanagementkonzept	Av E
3901.4.015	GV4.2	Parkraummanagement	Av E
3901.4.016	GV4.3	Mobilitätsmanagement	Av E
3901.4.035	FVV4.7	Bestimmungen Abstellanlagen Zweiräder	Av E
3901.4.036	VS4.1	Behebung Unfallschwerpunkte und -häufungsstellen	Av E
3901.4.038	VS4.3	Pilot Schulwegsicherheit	Av E

Tabelle 4-2

#### 4.2.2 Nicht programmrelevante Massnahmen

Nachfolgend werden Massnahmen aufgelistet, die von der Agglomeration zur Mitfinanzierung oder als eigene Leistung eingereicht wurden, die aber vom Bund im Rahmen der Wirkungsbeurteilung als nicht programmrelevant eingestuft wurden. Deren Umsetzung steht der Agglomeration frei.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Begründung
3901.4.007	ÖV4.7	Tangentialbuslinie, Stadt Chur	Die Massnahme ist für das Programm nicht relevant: sie entspricht den Inhalten der Massnahme 3901.004 aus der ersten Generation; für die 4. Generation kann kein zusätzlicher Nutzen attestiert werden.
3901.4.057	FVV 4.3-1	Hauptroute: Belagsoptimierung, Maienfeld	Die Teilmassnahme liegt ausserhalb des BeSA-Perimeters.
3901.4.078	FVV 4.1-11	Fussweg Tull/Vallorca - Waldhaus, Flims	Die Teilmassnahme liegt ausserhalb des BeSA-Perimeters.
3901.4.081	FVV 4.6-2	Veloabstellanlagen, Maienfeld	Die Teilmassnahme liegt ausserhalb des BeSA-Perimeters.
3901.4.089	GV 4.8-8	BGK Via Nova, Flims	Die Teilmassnahme liegt ausserhalb des BeSA-Perimeters.
3901.4.090	GV 4.8-9	BGK Haupt- und Bahnhofstrasse, Maienfeld	Die Teilmassnahme liegt ausserhalb des BeSA-Perimeters.

Tabelle 4-3

### 4.3 Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen

Die folgenden Strassen- und Eisenbahnmassnahmen fliessen nicht direkt in die Wirkungsbeurteilung ein, hingegen wird bei der Wirkungsbeurteilung berücksichtigt, wie gut das Agglomerationsprogramm auf diese Massnahmen abgestimmt ist:

- beschlossene nationale Infrastrukturen, deren Realisierungsbeginn in den A- und B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 4. Generation fällt;
- noch nicht beschlossene Massnahmen, deren Baubeginn aufgrund der Einschätzung der zuständigen Bundesämter (BAV und ASTRA) voraussichtlich in den A- und B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 4. Generation fällt.

Massnahmen im C-Horizont werden bei der Wirkungsbeurteilung nicht berücksichtigt; sie sind deshalb auch nicht Bestandteil der untenstehenden Tabelle.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>
3901.4.039	üMÖV4.1	Bahnhof Landquart, bahntechnischer Teil
3901.4.040	üMÖV4.2	Bahnhof Chur West, bahntechnischer Teil
3901.4.041	üMSV4.1	Geschwindigkeitsharmonisierungs- und Gefahrenwarnungsanlage A13 Rothenbrunnen - Landquart
3901.4.042	üMSV4.2	Bauliche Verlängerung Beschleunigungsspur N28 Richtung Davos

Tabelle 4-4

Die Tabellen haben informativen Charakter. Die Realisierung der Massnahmen richtet sich nach den Planungen und Kreditbeschlüssen der jeweiligen Programme des Bundes bzw. den Verfahren der einzelnen Projekte.

### 4.4 Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C

Die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen auf Planungsstand, Kosten-Nutzen-Verhältnis und Bau- und Finanzreife gemäss den RPAV (Kap. 3.3.) führt zu untenstehenden Änderungen gegenüber den Angaben im eingereichten Agglomerationsprogramm.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) laut AP</i>	<i>Begründung</i>
<b>A → B</b>				
3901.4.008	ÖV4.8	Busoptimierungen (Verkehrsmanagement), Stadt Chur	5.00	Bau- und Finanzreife unzureichend: Die Kostenschätzung ist zu präzisieren.
3901.4.012	ÖV4.12	E-Mobilität Busse	6.50	Bau- und Finanzreife unzureichend: Die Kostenschätzung für den Ortsverkehr (Linie 90.003 in Chur) ist zu präzisieren.
3901.4.020	GV4.7	Betriebs- und Gestaltungskonzept Ring- und Kasernenstrasse, Stadt Chur	8.50	Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht gut genug: Die Inhalte der Massnahme sind zu präzisieren, insbesondere in Bezug auf die MIV-Lenkung/Dosierung auf der Ringstrasse, die Priorisierung

				des ÖV auf der Kasernenstrasse und die Gestaltung der Grabenstrasse.
3901.4.025	MIV4.2	Industriestrasse inkl. Knoten Freihofstrasse/Kantonsstrasse, Landquart	6.80	Bau- und Finanzreife unzureichend: die flankierenden Massnahmen insb. zugunsten von Verkehrsmanagement sind zu präzisieren, um die neue Verkehrsführung zu garantieren und Mehrverkehr zu verhindern (Umkategorisierung in Erschliessungsstrasse)
3901.4.058	FVV 4.3-2	Stichverbindung: Veloweg Mühlestrasse, Landquart	1.74	Die Massnahme steht in Abhängigkeit zur Massnahme MIV4.2 (B-Horizont).
3901.4.083	GV 4.8-2	BGK Schulstrasse Süd, Landquart	4.07	Die Massnahme steht in Abhängigkeit zur Massnahme MIV4.2 (B-Horizont).
3901.4.085	GV 4.8-4	BGK Grabenstrasse Abschnitt Obertor bis Untertor, Stadt Chur	4.00	Die Realisierung der Massnahme ist erst nach Umsetzung der Massnahme MIV4.1 möglich.
<b>A → C</b>				
3901.4.018	GV4.5	Ausbau Via Tardels, Domat/Ems	3.60	Planungsstand ungenügend; die Massnahme steht in Abhängigkeit zur Massnahme MIV4.5; es besteht ein Widerspruch zur Teilstrategie und zur beabsichtigten Stärkung der Verkehrsdrehscheibe Domat/Ems. Eine schwere Beeinträchtigung des BLN 1911 ist nicht ausgeschlossen; die Anhörung von ENHK und BAFU ist nötig.
3901.4.026	MIV4.3	Knoten Sägenstrasse/Schulstrasse , FlaMa zu Industriestrasse, Landquart	0.98	Planungsstand unzureichend: Die geringe verkehrliche Belastung (DTV) rechtfertigt keine Mitfinanzierung in Rahmen des NAF.
3901.4.027	MIV4.4	Knoten Hamilton, Bonaduz	1.13	Planungsstand unzureichend: Die geringe verkehrliche Belastung (DTV) rechtfertigt keine Mitfinanzierung in Rahmen des NAF.
3901.4.028	MIV4.5	Strassenunterführung Ems-Chemie, Domat/Ems	6.00	Kosten-Nutzen-Verhältnis und Planungsstand unzureichend: Der Handlungsbedarf ist unklar; es werden keine Alternativen aufgezeigt; es handelt sich um eine veraltete Planung; es besteht ein Widerspruch zur beabsichtigten Stärkung der Verkehrsdrehscheibe Domat/Ems. Ausserdem kann eine schwere Beeinträchtigung des BLN 1911 nicht ausgeschlossen werden, die Anhörung von ENHK und BAFU ist nötig.
3901.4.037	VS4.2	Kreisel Burgweg, Untervaz	1.20	Planungsstand unzureichend: Die geringe verkehrliche Belastung (DTV) rechtfertigt keine Mitfinanzierung in Rahmen des NAF.
3901.4.062	FVV 4.3-6	Hauptroute: Neue Infrastruktur Bonaduz Stutz, Bonaduz	2.44	Eine Beeinträchtigung des Wildtierkorridors GR-03 und schutzwürdiger Obstbäume und

				Gehölze kann nicht ausgeschlossen werden (zusätzliche Stützmauern) kann.
<b>B → C</b>				
3901.4.023	GV4.10	Optimierung Quartier- und Nebenstrassen, Stadt Chur	5.00	Kosten-Nutzen-Verhältnis und Planungsstand unzureichend: Die Inhalte der Massnahme sind zu präzisieren.
3901.4.010	ÖV4.10	Buserschliessung Tardis, Landquart	2.07	Handlungsbedarf anerkannt, sinnvolle Massnahme. Die Realisierung der Massnahme ist aber erst nach Abschluss der Massnahme MIV 4.2/3901.4.025 möglich.

Tabelle 4-5

#### 4.5 B- Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung

Für die in der nachfolgenden **B-Liste** stehenden Massnahmen ist die Bau- und Finanzreife für die Vierjahresperiode 2024–2027 nicht erreichbar oder muss das Kosten-Nutzen-Verhältnis noch optimiert werden. Zum Zeitpunkt des Versands dieses Prüfberichts (22.02.2023) ist die Mitfinanzierung dieser Massnahmen durch den Bund nicht gesichert. Diese Massnahmen sollen optimiert und/oder zur Bau- und Finanzreife gebracht werden, in den Agglomerationsprogrammen der nachfolgenden Generation von der Agglomeration neu eingereicht und vom Bund nochmals geprüft werden:

##### B-Liste

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) laut AP	Kosten (Mio. CHF) 2020*	Bundes- beitrag **
3901.4.008	ÖV4.8	Busoptimierungen (Verkehrsmanagement), Stadt Chur	5.00	5.00	1.50
3901.4.009	ÖV4.9	Neue Busführung Saltinisstrasse, Trimmis	1.56	1.56	0.47
3901.4.011	ÖV4.11	Buserschliessung ESP Neugut, Malans	1.41	0.56	0.17
3901.4.012	ÖV4.12	E-Mobilität Busse	6.50	3.05	0.92
3901.4.017	GV4.4	Parkierungsmanagement, Stadt Chur	1.00	1.00	0.30
3901.4.019	GV4.6	Einbahnregime/Pförtneranlage Welschdörfli, Stadt Chur	2.50	2.50	0.75
3901.4.020	GV4.7	Betriebs- und Gestaltungskonzept Ring- und Kasernenstrasse, Stadt Chur	8.50	8.51	2.55
3901.4.025	MIV4.2	Industriestrasse inkl. Knoten Freihofstrasse/Kantonsstrasse, Landquart	6.80	6.81	2.04
3901.4.032	FVV4.4	Veloachse Nord-Süd (Obere Au - Rheinpromenade), Stadt Chur	5.00	5.00	1.50
3901.4.033	FVV4.5	Veloachse Ost-West, Zentrum Bahnhof bis Bahnhof Chur West, Stadt Chur	6.00	6.01	1.80
3901.4.093	LV-B	Paket LV B-Liste	13.83	13.83	4.15
3901.4.094	BGK-B	Paket Aufw. Str. B-Liste	8.07	8.07	2.42
<b>Summe</b>			<b>66.17</b>	<b>61.90</b>	<b>18.57</b>

Tabelle 4-6 \* Preisstand Oktober 2020; \*\* Preisstand Oktober 2020 exkl. Mehrwertsteuer und Teuerung

## 5 Programmbeurteilung

Im Rahmen der Programmbeurteilung werden in einem ersten Schritt der Gesamtnutzen und die Gesamtkosten des Agglomerationsprogramms ermittelt. Die Gesamtkosten werden ins Verhältnis gesetzt zur Grösse der Agglomeration. Die Agglomeration Chur ist als mittelkleine Agglomeration einzustufen (vgl. dazu Erläuterungsbericht zur Prüfung). Im zweiten Schritt wird mittels Gegenüberstellung von Gesamtnutzen und Gesamtkosten das Kosten-Nutzen-Verhältnis ermittelt (Art. 14 Abs. 1 PAVV, Kap. 3.4 RPAV, vgl. dazu Ziff. 5.2.).

Im letzten Schritt wird der Stand der Umsetzung der verbindlich vereinbarten A-Massnahmen gemäss der Leistungsvereinbarung der vorletzten Generation beurteilt (Art. 14 Abs. 1 i.V.m. Abs. 3 PAVV, vgl. dazu Ziff. 5.3.). Aus dem Kosten-Nutzen-Verhältnis und der Berücksichtigung des Stands der Umsetzung resultiert die Programmbeurteilung. Aus der Programmbeurteilung ergibt sich der Beitragssatz.

Der Erläuterungsbericht zur Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 4. Generation legt die einzelnen Schritte der Programmbeurteilung detaillierter dar.

### 5.1 Gesamtnutzen

Der Gesamtnutzen eines Agglomerationsprogramms bildet dessen Beitrag ab zur Verwirklichung der gemäss Artikel 17d MinVG<sup>7</sup> vorgegebenen Wirkungsziele. Diese umfassen eine bessere Qualität des Verkehrssystems, mehr Siedlungsentwicklung nach innen, mehr Verkehrssicherheit und weniger Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch.

In die Beurteilung des Gesamtnutzens des Agglomerationsprogrammes Chur der 4. Generation fliessen folgende Massnahmen ein:

- Massnahmen der A- Liste des Agglomerationsprogramms der 4. Generation gemäss Priorisierung des Bundes (Kap.2);
- die durch den Bund nicht mitfinanzierbaren Massnahmen in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr (Kap. 4.2.1);
- Massnahmen der B-Liste des Agglomerationsprogramms der 4. Generation gemäss Priorisierung des Bundes (Kap. 4.5).

Aufgrund der durchgeführten Beurteilung ergibt sich folgender Nutzen pro Wirkungskriterium, ausgedrückt in Punkten:

<i>Wirkungskriterium</i>	<i>Nutzen</i>
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert (0 bis 3 Punkte)	2
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen (0 bis 3 Punkte)	2
WK3: Verkehrssicherheit erhöht (0 bis 3 Punkte)	2
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (0 bis 3 Punkte)	1
<b>Summe (Nutzen)</b>	<b>7</b>

Tabelle 5-1

<sup>7</sup> SR 725.116.2

Weitere durch den Bund (mit)finanzierbare Massnahmen gemäss Tabelle 4-4 (vgl. Kap. 4.3), deren Realisierungsbeginn voraussichtlich in den A- oder B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 4. Generation fällt, sind für die Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung im Agglomerationsraum relevant und werden in der Nutzenbeurteilung des Agglomerationsprogramms durch den Bund indirekt mitberücksichtigt.

## **5.2 Gesamtkosten**

Die Gesamtkosten enthalten alle durch den Bund im A- und B-Horizont priorisierten Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 4. Generation (inkl. Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen).

Die Gesamtkosten des Agglomerationsprogramms Chur belaufen sich auf 190.32 Mio. CHF. Für die mittelkleine Agglomeration Chur werden diese Gesamtkosten als hoch eingestuft.

## **5.3 Umsetzungsbeurteilung und Beitragssatz**

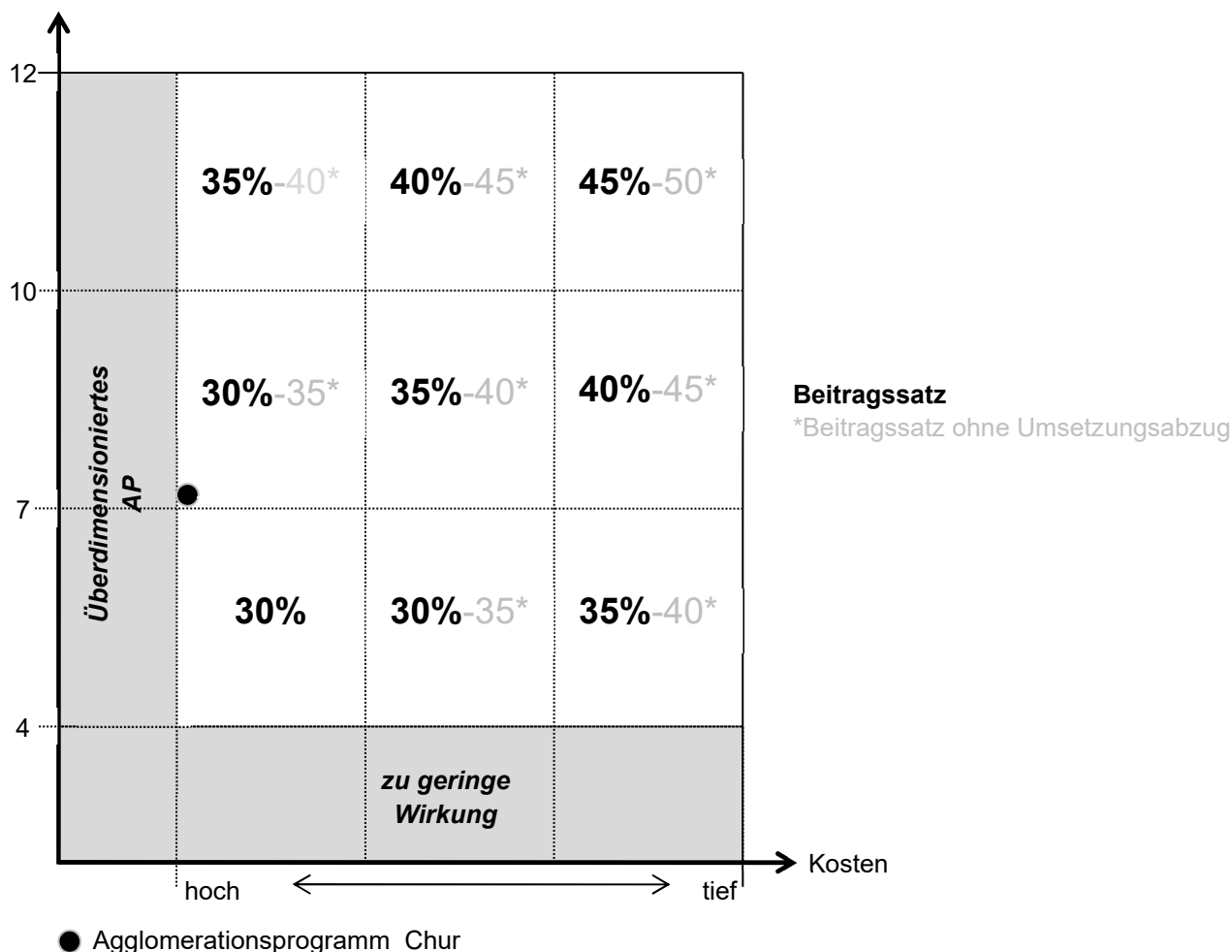
Im Rahmen der 4. Generation bewertet der Bund den Umsetzungsstand der Massnahmen in Verkehr und Siedlung der 2. Generation sowie den Umsetzungsbericht. Mängel in diesen Bestandteilen können einen Abzug von 5% Bundesbeitrag zur Folge haben.

Die Umsetzung wurde als ungenügend beurteilt. Deshalb werden von Beitragssatz, wie er sich aus dem Kosten-Nutzen-Verhältnis ergeben hat, 5 Prozentpunkte abgezogen.

Für das vorliegende Agglomerationsprogramm resultiert damit ein Beitragssatz von 30%.



Nutzen (gemäss  
Tabelle 4-2)



## 6 Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen

### 6.1 Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne sowie Inventare des Bundes

#### 6.1.1 Allgemeines

Das vorliegende Agglomerationsprogramm wurde auf seine Übereinstimmung mit der Raumplanungs- und Umweltgesetzgebung sowie mit den themenbezogenen Sachplänen namentlich «Mobilität und Raum 2050», Sachplan Verkehr Teil Programm sowie den Teilen Infrastruktur Schiene und Strasse wie auch mit Massnahmenplänen und Inventaren des Bundes summarisch überprüft. Dabei wurden keine Widersprüche festgestellt.

Die gesetzlichen Bestimmungen und Planvorgaben sind auch bei der Weiterentwicklung und Umsetzung des vorliegenden Agglomerationsprogramms zwingend einzuhalten. Bei der Umsetzung von A-Massnahmen müssen allfällig auftretende Konflikte bis zur Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarungen mit den zuständigen Bundesstellen geklärt sein.

### 6.1.2 Massnahmen der Priorität A oder B mit möglichen Konflikten im Bereich Umwelt aus Sicht des Bundesamtes für Umwelt (BAFU)

Folgende für die Beurteilung der Wirkung des Agglomerationsprogramms mitberücksichtigte Massnahmen der Priorität A oder B können aufgrund einer summarischen Prüfung des BAFU Konflikte oder Schwierigkeiten in Bezug auf die Einhaltung der Umweltschutzgesetzgebung aufweisen (nicht abschliessende Aufzählung):

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Tab. Prüfbericht</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Zeit-horizont</i>	<i>Mögliche Konflikte</i>
3901.4.029	FVV4.1	4-1a	Pauschales Massnahmenpaket A, Langsamverkehr: Velo- und Fussnetzinfrastuktur kurzfristig	A	FVV4.1-5: Schutzwürdige Ufervegetation und Gewässerraum FVV4.1-11: Gewässerraum, schutzwürdige Ufervegetation und unberührte Landschaft mit Wasserlauf
3901.4.030	FVV4.2	4-1c	Pauschales Massnahmenpaket B, Langsamverkehr: Velo- und Fussnetzinfrastuktur mittelfristig	B	FVV4.2-1: Schutzwürdige Ufervegetation und Gewässerraum
3901.4.031	FVV4.3	4-1a	Pauschales Massnahmenpaket A, Langsamverkehr: Alltagsveloverkehrsrouten	A	FVV4.3-5: Gewässerraum, schutzwürdige Hecken und Gehölze FVV4.3-9: Gewässerraum, schutzwürdige Ufervegetation FVV4.3-10: Gewässerraum, schutzwürdige Ufervegetation und Auengebiet (AU 30030, Bundesinventar), je nach Variante

Tabelle 6-1

### 6.2 Nachweis der Abstimmung von Infrastrukturmassnahmen der Priorität A mit den kantonalen Richtplänen

Sämtliche richtplanrelevanten Verkehrsinfrastrukturmassnahmen, die im Rahmen des PAV mitfinanziert werden und in die A-Listen aufgenommen wurden, müssen spätestens bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung im entsprechenden kantonalen Richtplan mit dem Koordinationsstand «Festsetzung» verankert und vom Bund genehmigt sein. Folgende Massnahmen müssen im Richtplan enthalten sein:

#### A-Liste:

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Koordinationsstand im Richtplan</i>	<i>Handlungsbedarf</i>
-----------------	---------------	------------------	--	------------------------

Keine Massnahmen

Tabelle 6-2

Dies gilt auch für richtplanrelevante Siedlungs- und allfällige Landschaftsmassnahmen, die eng mit einer Verkehrsinfrastrukturmassnahme der A-Liste verknüpft sind (z.B. Entwicklungsschwerpunkt, der mit einer neuen Tramlinie erschlossen werden soll). Folgende Massnahmen müssen im Richtplan enthalten sein:

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Koordinationsstand im Richtplan</i>	<i>Handlungsbedarf</i>
-----------------	---------------	------------------	--	------------------------

Keine Massnahmen

Tabelle 6-3

Es wird empfohlen, die übrigen richtplanrelevanten Siedlungs-, Landschafts-, und nicht infrastrukturellen Verkehrsmassnahmen der A-Liste spätestens vier Jahre nach Abschluss der Leistungsvereinbarung im kantonalen Richtplan mit dem Koordinationsstand «Festsetzung» einzutragen und vom Bund genehmigen zu lassen.

Der Umgang mit Fruchtfolgeflächen (FFF) ist insbesondere in der Raumplanungsverordnung (RPV)<sup>8</sup> geregelt. Die Zuständigkeit in diesem Bereich liegt grundsätzlich bei den Kantonen. Sofern es notwendig ist, werden für die FFF weitere Vorbehalte in der Leistungsvereinbarung angebracht.

## 7 Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms

Der Prüfbericht weist in der Gesamtwürdigung in Kapitel 2.2 für die einzelnen Wirkungskriterien Stärken und Schwächen des Agglomerationsprogramms aus. Nachfolgend werden – ohne Anspruch auf Vollständigkeit – weitere Empfehlungen u.a. zur Verbesserung der Abstimmung mit den übergeordneten Planungen, zur Verbesserung der Programmwirkung und zu operativen Aspekten gegeben.

Im Verkehrsbereich sollte – abgestimmt auf die übergeordneten Netze – eine stringenterer Strategie zur Lenkung und Dosierung des MIV entwickelt werden. Die vorgesehenen punktuellen Massnahmen im Strassenbereich sollten nicht zu Mehrverkehr im MIV führen, sondern mit flankierenden Massnahmen zur Restriktion des MIV einhergehen. Neben der Schaffung eines attraktiven Angebots im ÖV und zugunsten des FVV dürften insbesondere konkrete Push-Massnahmen wie Verkehrs- und Parkraummanagement zielführend sein. Die Möglichkeiten eines (elektrifizierten) Ortsbussystems in den Räumen von Landquart und Domat/Ems sind angesichts der dortigen Siedlungsentwicklung noch zu überprüfen. Zudem sollte ein flächendeckendes Konzept zu P+R ausgearbeitet werden, um den heutigen MIV zumindest teil- und streckenweise auf den ÖV zu verlagern. Damit könnte das mit dem Ausbau der Verkehrsdrehscheiben gestiegene Potenzial für multimodale Wegeketten besser ausgeschöpft werden. Die Chancen der kombinierten Mobilität könnten auch im Tourismusverkehr genutzt werden, vor allem im Bereich des Tagestourismus. Eine entsprechende Strategie sollte eine kohärente Parkplatzpolitik mit einem attraktiven ÖV-Angebot und geeigneten Sharing- und Pooling-Angeboten kombinieren. Die Verlagerungseffekte kämen auch der Reduktion von Luft- und Lärmemissionen zugute, von denen sowohl Anwohnende als auch Besucher der Region profitieren.

Im Siedlungsbereich sollten künftig quantitative oder zumindest qualitative Einschätzungen der Auswirkungen der Siedlungsentwicklung auf das Verkehrssystem gemacht werden. Kurzfristig sind insbesondere die bestehenden Bauzonen in guter ÖV-Anbindung voranzutreiben. Das heute weniger attraktive ÖV-Angebot im Raum Domat/Ems sollte bei der zeitlichen Priorisierung der Siedlungsentwicklung mitberücksichtigt werden. Um ausserdem den Handlungsbedarf in Bezug auf den Grün- und Freiraum z.B. in der Stadt Chur anzugehen, sollte das Freiraumkonzept zeitnah in konkrete Massnahmen heruntergebrochen werden. Master- und Entwicklungsplanungen könnten systematisch dazu benutzt werden, sowohl die Siedlungsentwicklung grossräumlich mit der Verkehrsentwicklung

<sup>8</sup> SR 700.1

abzustimmen, als auch notwendigen Grün- und Freiraum qualitativ weiterzuentwickeln oder zu sichern.

Diese Massnahmen sollten ebenfalls positive Effekte haben auf die Verringerung von Emissionen in der Agglomeration. Bei der vorgesehenen Erarbeitung der kommunalen Landschaftsnutzungskonzepte ist darauf zu achten, dass eine überkommunale Abstimmung sichergestellt wird. Die Konzepte sind im Rahmen von wirksamen Massnahmen zu konkretisieren und umzusetzen. Zudem ist in den Massnahmenblättern besser aufzuzeigen, wie die Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen systematisch mit landschaftlichen Aspekten und ökologischen Grünräumen begleitet werden sollen.

Angesichts der zahlreichen vorgesehenen Massnahmen im Verkehrsbereich ist es empfehlenswert, die Umsetzung der Massnahmen aus den vorherigen Generationen aktiv voranzubringen. Die Inhalte dieser Massnahmen sind noch mal zu überprüfen, auch in Abstimmung mit der anstehenden Siedlungsentwicklung. Von nicht realisierbaren Massnahmen ist offiziell Abstand zu nehmen.

Letztlich dienen die Zielwerte der MOCA-Indikatoren als Hilfsmittel für die Erarbeitung bzw. Weiterentwicklung eines Agglomerationsprogramms. Auffällig ist in diesem Zusammenhang der wenig ambitionierte Zielwert bezüglich des MIV-Anteils im Modalsplit, welcher bis 2040 nur um 0.9% auf 65% gesenkt werden soll. Mit Blick auf die Massnahmen zugunsten ÖV und FVV und das längerfristig vorgesehene Parkraum- und Verkehrsmanagement sollten stärkere Verlagerungsziele möglich sein. Für die Dichteziele von 90-93 Einwohnern und Beschäftigten pro Hektar ist zu prüfen, ob die vorgesehenen Massnahmen zur Mobilisierung der Baulandreserven zur Zielerreichung ausreichen.

## ANHANG 1

### Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen

#### Paket Langsamverkehr A-Liste (LV A-Liste)

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungs-einheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitrags-satz	Konzept-kürzung	Teuerungszuschlag	Beitrag pro Leistungseinheit	Total Beitrag
Veloabstellanlagen Kat.3	800	Stück	3'366	30%	0%	8%	1'090	872'370
Langsamverkehrsüberführungen	1'474	m2	6'353	30%	0%	8%	2'058	3'034'103
Langsamverkehrsunterführung	740	m2	4'761	30%	0%	8%	1'542	1'141'409
Längsführung Kat.1	2'852	m	298	30%	0%	8%	97	275'669
Längsführung Kat.2	11'910	m	759	30%	0%	8%	246	2'927'150
Längsführung Kat.3	6'680	m	1'308	30%	0%	8%	424	2'830'317
Längsführung Kat.4	2'230	m	3'458	30%	0%	8%	1'120	2'498'396

	Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	13.58
--	-----------------------------------	-------

Tabelle A1-a

#### Paket Aufwertung und Sicherheit des Strassenraums A-Liste (Aufw. Str. A-Liste)

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungs-einheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitrags-satz	Konzept-kürzung	Teuerungszuschlag	Beitrag pro Leistungseinheit	Total Beitrag
Aufw. Str.	38'170	m2	547	30%	5%	8%	168	6'420'708

	Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	6.43
--	-----------------------------------	------

Tabelle A1-b

## ANHANG 2

### Liste der nicht mitfinanzierten Massnahmen mit aus Bundessicht kritischer Wirkung

In der folgenden Liste werden jene nicht mitfinanzierten Massnahmen aufgelistet, die Bestandteil des eingereichten Agglomerationsprogramms sind, die jedoch vom Bund kritisch beurteilt werden.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Begründung</i>
-----------------	---------------	------------------	-------------------

Keine Massnahmen

Tabelle A2-1