



Kommunales räumliches Leitbild

Vom Gemeindevorstand am 10. September 2019 beschlossen



Impressum

Auftraggeber

Gemeinde Malans

Kontaktperson

Susanne Krättli-Lori, Gemeindepräsidentin

Bearbeitung

Stauffer & Studach Raumentwicklung
Alexanderstrasse 38, CH-7000 Chur
www.stauffer-studach.ch

Erstellung

März - September 2018

Bearbeitungsstand

September 2019

Bildnachweise / Datenquellen

Siehe Dokumentende

Inhalt

Einleitung.....	3
Analyse	
Porträt.....	4
Demografie.....	5
Wirtschaft und Mobilität.....	6
Siedlung, soziale Infrastruktur und Versorgung.....	7
Bauzonenreserven und Bedarf.....	8
Wichtige Zeitschnitte der Siedlungsentwicklung.....	9
Wichtige Zeitschnitte der Siedlungsentwicklung.....	10
Grossräumliche Strukturen.....	11
Räumliche Analyse.....	13
Stärken-, Schwächen-, Chancen- und Risiken-Analyse.....	15
Konzept: Ziele, Strategien und Massnahmen	
A) Strategie Historischer Dorfkern und Dorfzentrum.....	17
B) Strategie Grünräume.....	18
C) Strategie Siedlungsentwicklung – Wohnen.....	19
D) Strategie Siedlungsentwicklung – Arbeiten.....	21
E) Strategie öffentlicher Raum und öffentliche Nutzungen.....	22
F) Strategie Verkehr.....	23
Massnahmen – Übersicht Schlüsselthemen und -gebiete.....	28
Erläuterungen zu Massnahme 1 – Gebiet «Valära».....	29
Erläuterungen zu Massnahme 2 – Entwicklungsgebiete im Innern.....	30
Erläuterungen zu Massnahme 4 – Erweiterung Siedlungsgebiet.....	31
Erläuterungen zu Massnahme 6 – Gebiet «Grosswingert».....	32
Erläuterungen zu Massnahme 7 – Karlihof, Erweiterung Arbeitsgebiet... ..	33
Erläuterungen zu Massnahme 8 – Optimierung Langsamverkehr.....	34
Erläuterungen zu Massnahme 10 – Umfahrung Dorfkern.....	35

Einleitung

Anlass

Mit der Revision des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG) haben sich die raumplanerischen Rahmenbedingungen verändert: Das revidierte RPG verlangt eine Abkehr von der bisherigen Entwicklung der Siedlungen «in die Fläche» hin zur Siedlungsentwicklung nach innen. Im Vordergrund steht dabei das Schaffen von Siedlungen mit einer optimierten baulichen Dichte, dies unter Beibehaltung oder Schaffung neuer räumlicher Qualitäten.

Das vorliegende räumliche Leitbild soll zur Umsetzung dieser Vorgaben des RPG beitragen und ein Zukunftsbild mit den langfristigen planerischen Entwicklungsabsichten der Gemeinde Malans aufzeigen.

Ziele Leitbild

Die Gemeinde Malans bestimmt mit diesem räumlichen Leitbild die strategische Ausrichtung ihrer Siedlungsentwicklung mit einem Planungshorizont von 20 – 25 Jahren und legt die damit verbundenen zentralen Aufgaben fest.

Das Leitbild dient der Gemeinde als Orientierungsrahmen für raumbezogene Entscheidungen sowie als konzeptionelle Grundlage für die Revision der Nutzungsplanung.

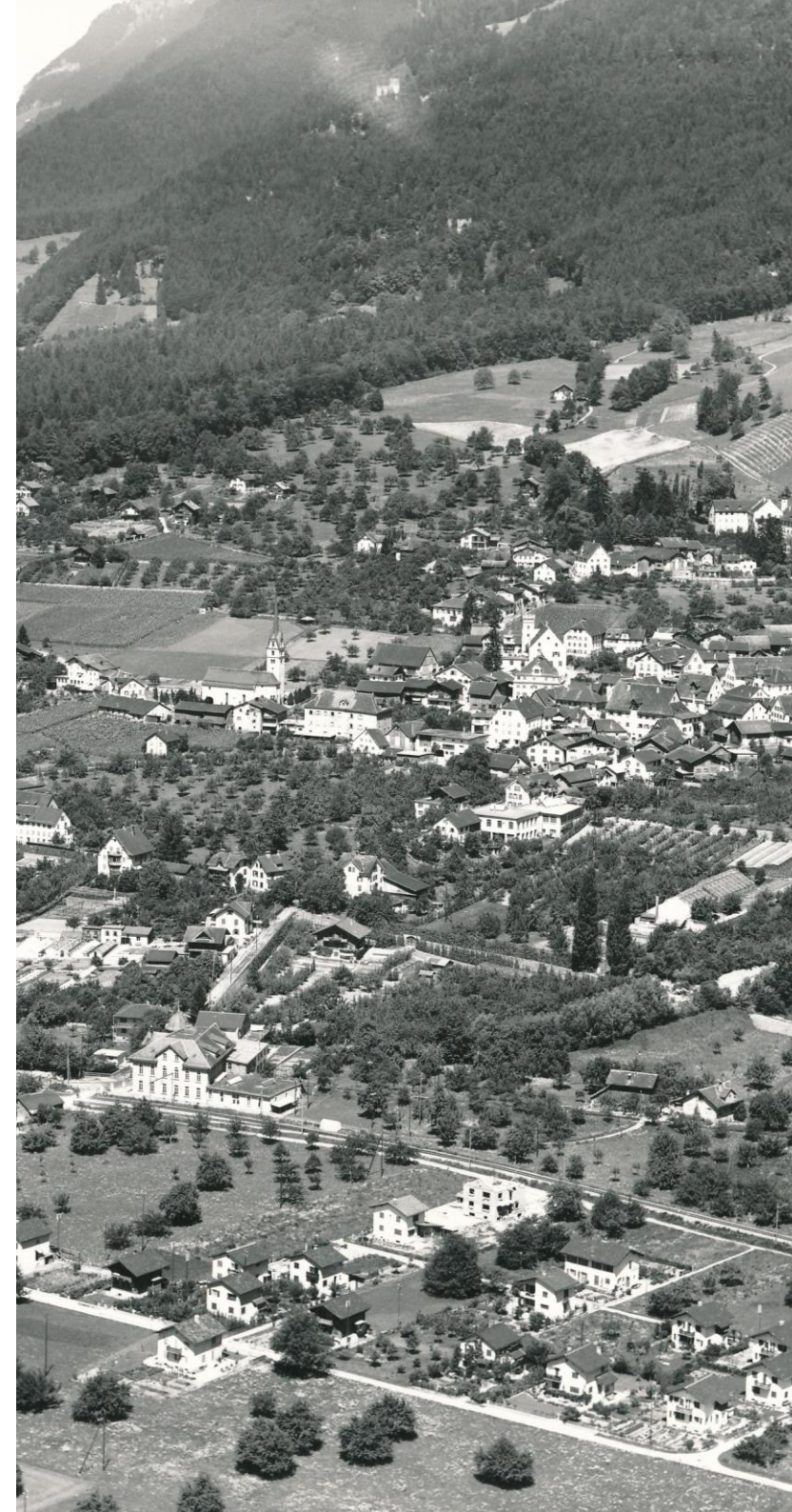
Das Leitbild ermöglicht der Gemeinde Malans insbesondere, ihren Handlungsspielraum im

Lichte der kantonalen und regionalen Rahmenbedingungen auszuloten und ihre Ziele und Vorstellungen der angestrebten langfristigen räumlichen Entwicklung aufzuzeigen.

Erarbeitung

Die Erarbeitung des Leitbildes erfolgte durch eine eingesetzte «Strategiegruppe» zusammengesetzt aus Vertretern der Gemeindebehörden.

Eng in den Erarbeitungsprozess eingebunden war eine «Begleitgruppe» mit Vertretern von Interessensgruppen aus Gewerbe, Schule, Landwirtschaft, Vereinen und Umwelt. Der Einbezug der Gemeindebevölkerung erfolgte über eine Mitwirkung und eine Orientierungsveranstaltung.



Porträt

Malans – früher und heute

Bis zum Bau der Eisenbahnlinie St. Gallen – Chur im Jahre 1859 war Malans ein wichtiger Markort, wo Bündner Adelsfamilien ihre repräsentativen Sitze errichteten. Die Herrschaftshäuser entstanden grösstenteils nach den verheerenden Dorfbränden von 1622 und 1684. Durch den Bau der Eisenbahnlinie verlor Malans die vormals günstige Verkehrslage und die Wirtschaft stagnierte. In der Folge sank die Einwohnerzahl und begann erst um 1900 wieder anzusteigen.

Heute besitzt Malans weiterhin ein intaktes und identitätsstiftendes Ortsbild, das stark von der historischen Bausubstanz sowie vom Weinbau und den Rebbergen geprägt ist. Malans bietet eine hohe Wohnqualität sowie eine bevorzugte Wohnlage und zählt zu den einwohnermässig am stärksten wachsenden Gemeinden des Kantons Graubünden. Malans ist auch ein dynamischer Arbeitsstandort mit attraktiven Beschäftigungsmöglichkeiten.

Räumliche Ausgangslage

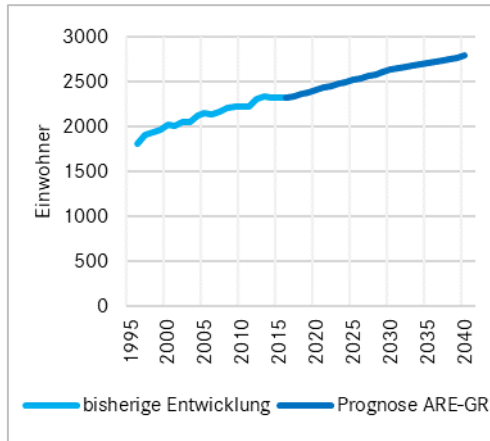
Malans liegt leicht erhöht und sonnig an einem Südhang. Das Erscheinungsbild des Dorfes ist vom Weinbau und den zahlreichen Rebbergen geprägt. Malans gehört zusammen mit Fläsch, Maienfeld und Jenins zur Bündner Herrschaft und damit zu einem wichtigen Tourismus- und Naherholungsgebiet.

Malans profitiert von einer günstigen Lage an der Schnittstelle der Wirtschaftsräume Nordbünden, Werdenberg-Sarganserland und Fürstentum Liechtenstein. Verkehrstechnisch ist Malans mit der Anbindung an die Autobahn A13 sowohl in Richtung Süden (Chur) wie Norden (Sargans, Zürich, St. Gallen) sehr gut erschlossen und auch mit dem öffentlichen Verkehr gut erreichbar. Die Gemeinde ist Teil der Agglomeration Chur und funktional eng mit dieser verflochten.



Demografie

Bevölkerungsentwicklung



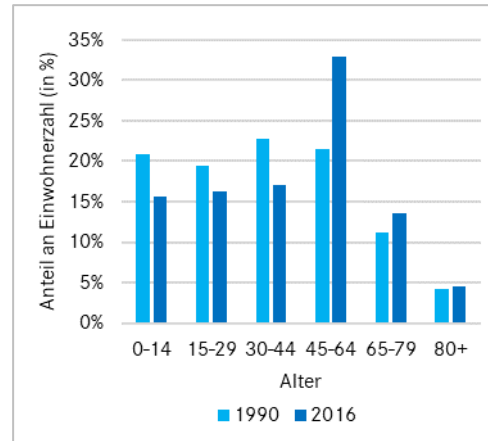
Entwicklung und aktuelle Situation

- Zunahme der Anzahl Einwohner (EW) von 1809 auf 2310 (+501 EW) in den letzten 20 Jahren (1996 – 2016).
- Durchschnittliche Zunahme pro Jahr +25 EW (knapp 1 % pro Jahr).

Ausblick

- Prognostizierte Einwohnerzahl im Jahr 2030 rund 2620 EW (+310 EW), im Jahr 2040 rund 2800 EW (+467 EW).
- Durchschnittliche Zunahme pro Jahr gut + 20 EW.

Altersstruktur



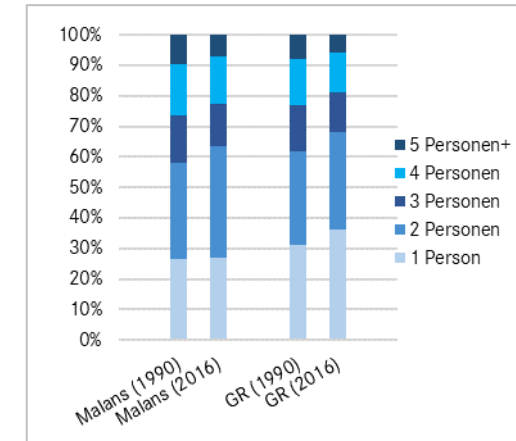
Entwicklung und aktuelle Situation

- Starke Zunahme bei der Altersgruppe der 45-64-Jährigen auf heute 33 % der Bevölkerung (GR: 29 %).
- Abnahme bei den Altersgruppen der bis 44-Jährigen.
- Trotz Rückgang von 20 % auf 16 % ist der Anteil an Kindern noch immer überdurchschnittlich (GR: 14 %)

Ausblick

- Zahlenmässig starke Zunahme bei den über 65-Jährigen, verbunden mit entsprechender Nachfrage nach altersgerechten Wohnformen und Pflegeleistungen.

Haushaltgrösse



Entwicklung und aktuelle Situation

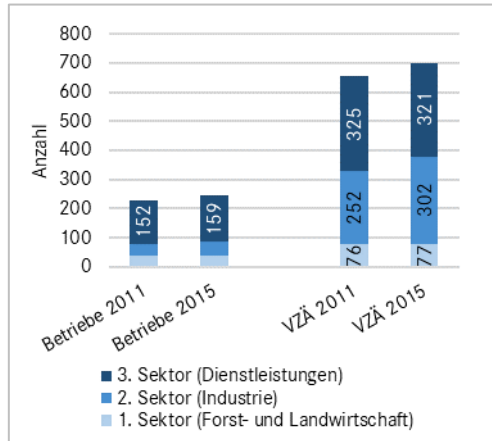
- Abnahme der durchschnittlichen Haushaltgrösse von 2.6 auf 2.4 Personen (GR: von 2.4 auf 2.2 Personen) in den Jahren 1990 – 2016.
- Fast zwei Drittel aller Haushalte (64 %) sind 1- oder 2- Personenhaushalte (GR: 68 %), mit 41 % der Gesamtbevölkerung in diesen Haushalten.

Ausblick

- Zunehmende Alterung wird den Anteil der 1- und 2-Personenhaushalte weiter steigen lassen.
- Weitere Zunahme des Bedarfs an kleineren und mittleren Wohnungsgrössen.

Wirtschaft und Mobilität

Betriebe / Vollzeitäquivalente (VZÄ)



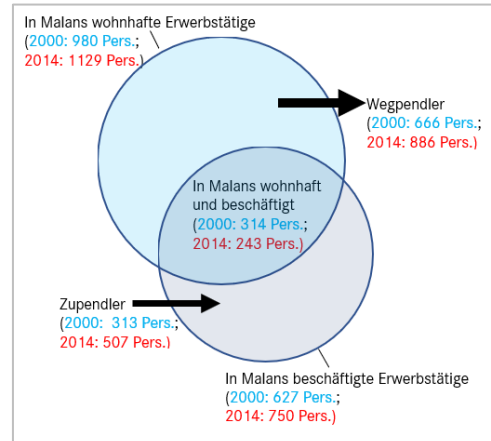
Entwicklung und aktuelle Situation

- Zunahme der Anzahl Betriebe in den letzten Jahren auf heute 244 Betriebe; kleine durchschnittliche Betriebsgrösse (2.9 VZÄ).
- Beschäftigungswachstum (Zunahme von 653 auf 700 VZÄ) erfolgte vor allem im 2. Sektor (Industrie/Produktion).
- Starker 2. Sektor mit 43% der VZÄ (GR: 24 %); bedeutsamer 1. Sektor (Weinbau, Landwirtschaft) mit 11 % der VZÄ (GR: 4.6 %).

Ausblick

- Klein- und Kleinstbetriebe sowie Unternehmungen in der Produktion und im 1. Sektor bleiben das Rückgrat der Malanser Wirtschaft.

Pendlerverhalten



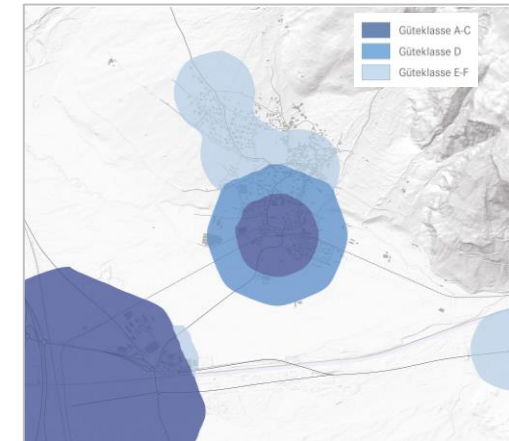
Entwicklung und aktuelle Situation

- Generelle Zunahme des Pendleraufkommens zwischen 2000 und 2014; im Jahr 2014 mehr Weg- als Zupendler.
- Die Wegpendler gehen v.a. Richtung Chur/ Landquart (50 %) und Richtung Kantone SG und ZH (21 %).
- Die Zupendler kommen v.a. aus dem Raum Chur/Landquart (30 %), dem Kanton SG (23 %) und dem Raum Prättigau-Davos (14 %).

Ausblick

- Mit zunehmender Arbeitsmobilität wird das Pendleraufkommen weiter steigen. Die Nachfrage nach guten Verbindungen wird zunehmen.

Verkehr



Öffentlicher Verkehr (ÖV)

- Gute ÖV-Erschliessung in Bahnhofsumgebung und im Gebiet Karlihof (Güteklasse C, in urbaner Qualität), übriges Dorf durch Busverkehr erschlossen (ÖV-Güteklassen D bzw. E).

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

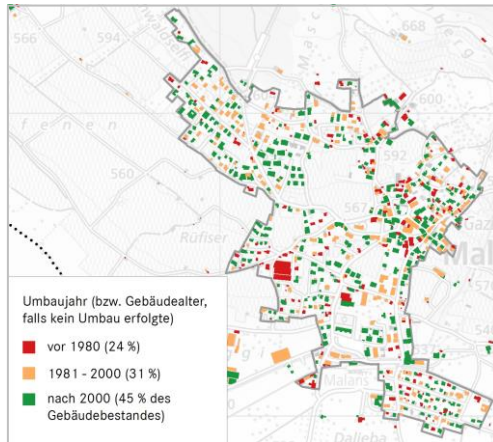
- Gute MIV-Erschliessung mit Anbindung an die Autobahn A13.

Langsamverkehr (LV)

- Bestehende Fuss- und Veloverbindungen, auch auf Tourismus ausgerichtet. Optimierungsbedarf bei Veloverbindungen Richtung Karlihof / Landquart sowie bei Fussverbindungen im Bahnhofsbereich.

Siedlung, soziale Infrastruktur und Versorgung

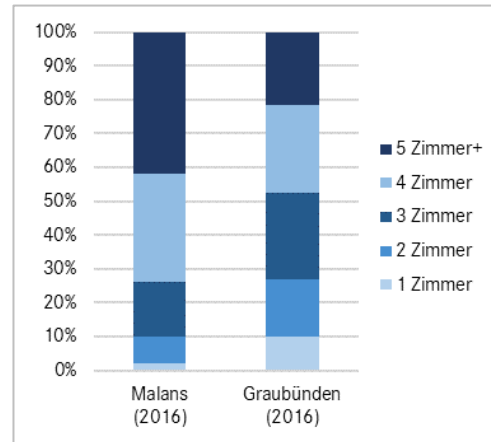
Sanierungsbedarf Gebäudebestand



Erneuerungs-/Sanierungsbedarf des Gebäudebestandes (2016)

- Grossteil des Gebäudebestandes (76 %) nach 1980 umgebaut (bzw. erbaut). Damit grösstenteils solide Bausubstanz vorhanden.
- Thema der Siedlungserneuerung bzw. -sanierung in Malans damit insgesamt eher von untergeordneter Rolle.

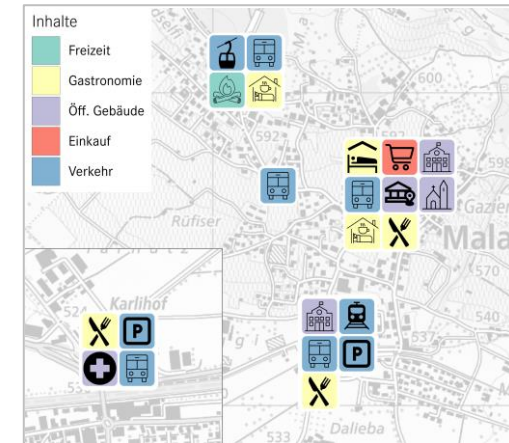
Wohnungsangebot nach Zimmerzahl



Wohnungsangebot

- Gesamtwohnungsbestand umfasst 1114 Wohnungen; mit insgesamt gut 20 Wohnungen sehr geringer Leerwohnungsbestand bei Miet- und Eigentumswohnungen (Stand 2016).
- Hoher Anteil an grossen Wohnungen mit mehr als 4 Zimmern (74 % des Wohnungsangebots; GR: 48 %); dafür sehr geringer Anteil an kleineren Wohnungen bis 3.5 Zimmer (26 % des Wohnungsangebots; GR: 52 %).
- Altersstruktur, Haushaltgrösse und Wohnungsangebot stimmen nur bedingt überein.

Soziale Infrastruktur und Versorgung

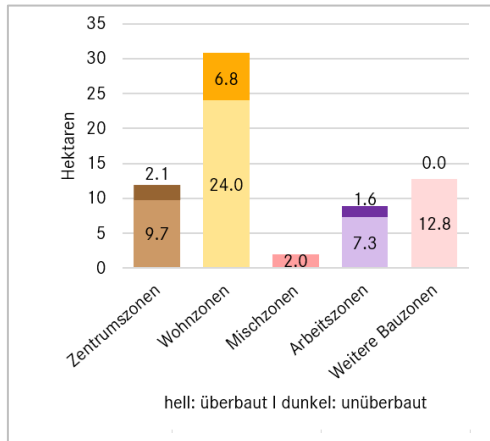


Breites Versorgungsangebot

- Volksschul-Angebot (Kindergarten bis Oberstufe), Angebot Tagesstrukturen (Mittagstisch, Nachmittagsbetreuung), Kita in Landquart.
- Spitex über ehemaligen Kreis Maienfeld; Medizinisches Zentrum Karlihof; Alterszentren in Maienfeld, Landquart, Zizers.
- Volg (mit Postagentur), Kantonalbank, einige Restaurants, Älplibahn.
- Weitere Versorgungsangebote (z.B. Bekleidung) regional abgedeckt.

Bauzonenreserven und Bedarf

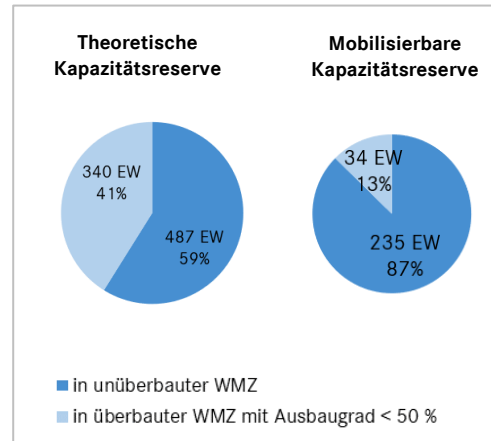
Überbauungsstand 2018



Überbauungsstand

- Zentrums-, Wohn-, Misch- und Arbeitszonen mit relativ hohem Überbauungsgrad (zwischen 80 % und 100 %).
- Relativ hoher Überbauungsgrad von über 80% bei den Arbeitszonen.
- Wohn- und Zentrumszonen mit dem grössten Angebot an unüberbauten Arealen (6.8 bzw. 2.1 Hektaren).

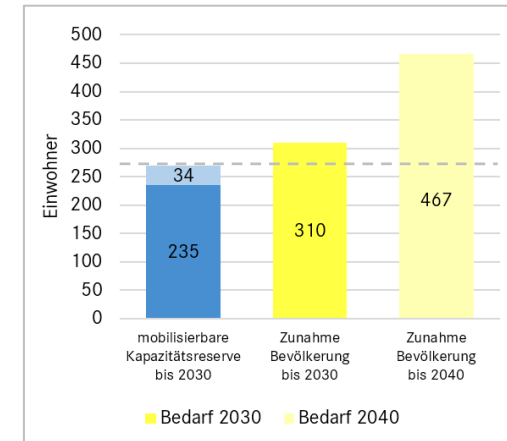
Kapazitätsreserven (WMZ) bis 2030



Kapazitätsreserven bis 2030

- Die theoretischen Reserven innerhalb der bestehenden Bauzone reichen für gesamthaft rund zusätzliche 827 Einwohner (EW).
- Unter Berücksichtigung einer bis 2030 realistischen Mobilisierung besteht eine Reserve für rund 269 zusätzliche EW, davon 235 EW in der unüberbauten Bauzone und 34 EW in der bereits überbauten Bauzone.

Bauzonenreserven und Bedarf



Bedarf 2030

- Die ausgewiesenen mobilisierbaren Reserven bieten Platz für rund 90 % des erwarteten Bevölkerungswachstums.
- Um die restlichen 10 % des Bevölkerungswachstums aufnehmen zu können, sind verstärkte Anstrengungen zur Mobilisierung weiterer Reserven oder Siedlungserweiterungen nötig.

Bedarf 2040

- Damit die bis 2040 zusätzlich erwartete Bevölkerungszunahme (+ 157 EW) aufgenommen werden kann, sind weitere Kapazitätsreserven zu mobilisieren und gezielte Siedlungserweiterungen zu prüfen.

Wichtige Zeitschnitte der Siedlungsentwicklung

Vor 1890



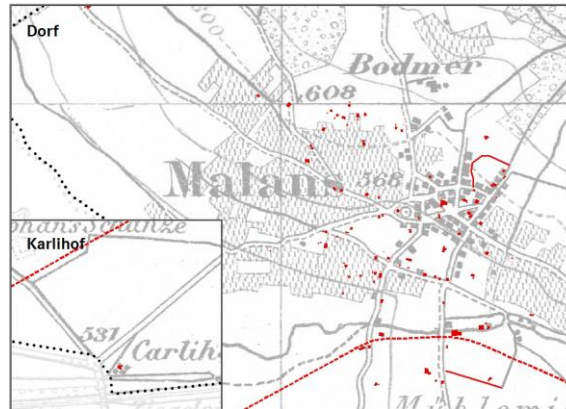
Siedlung

- Kompakter Dorfkern mit Gassenbebauung. Ausserhalb des Dorfkerns kaum Bauten, mit Ausnahme von Ökonomiebauten am Mühlbach.

Landschaft und Infrastruktur

- Stark von der Landwirtschaft und dem Rebbau geprägte Landschaft.
- Mühlbach und Rufen als charakteristische Landschaftselemente.

1890 - 1940



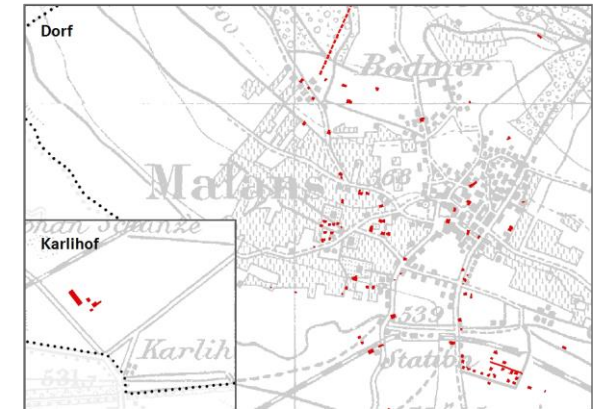
Siedlung

- Entstehung verstreut liegender Einzelbauten abseits des Dorfkerns sowie an der Eisenbahnlinie.

Landschaft und Infrastruktur

- Eröffnung der RhB-Linie Landquart-Davos 1890
- Veränderung des Landschaftsbildes durch Ausweitung des Siedlungsgebietes.

1941 - 1960



Siedlung

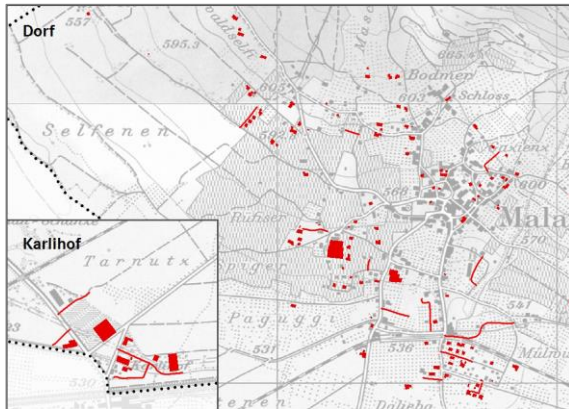
- Entstehung erster Einfamilienhausquartiere im Gebiet «Kaiser» am unteren Selviweg sowie im «Stampfagger» südlich der Bahnlinie.
- Mehrere Ergänzungen des Siedlungsgebietes ausserhalb des Dorfkerns.

Landschaft und Infrastruktur

- Bau der «Älplbahn» anfangs der 40er Jahre.
- Neubau militärischer Infrastrukturen (Zeughaus) im «Karlhof».

Wichtige Zeitschnitte der Siedlungsentwicklung

1961 - 1980



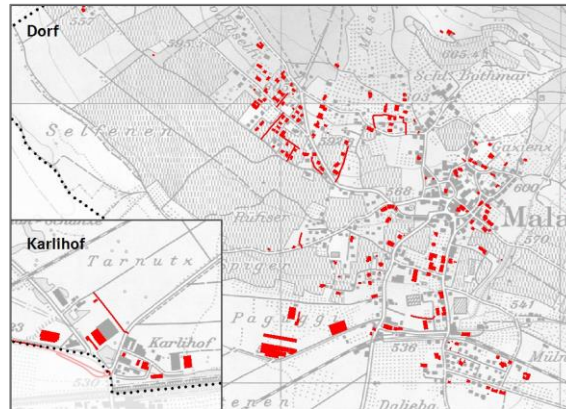
Siedlung

- Ausdehnung des Siedlungsgebietes durch Neubauten entlang der Jeni-nerstrasse.
- Ansiedlung von Industrie- und Gewerbebauten im «Karlihof».

Landschaft und Infrastruktur

- Bau der Turn- und Mehrzweckhalle «Eschergut».
- Ergänzung diverser Quartierserschliessungen im Zusammenhang mit der baulichen Entwicklung.

1981 - 2000



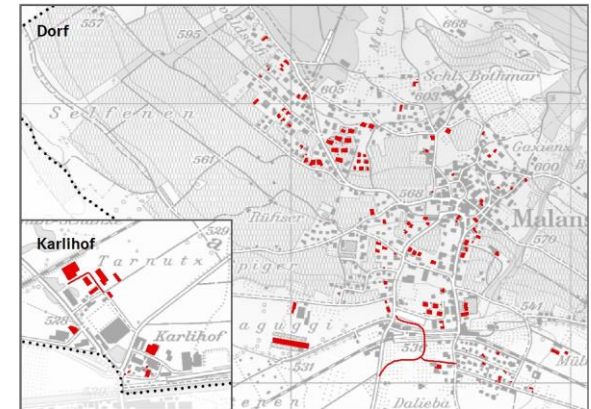
Siedlung

- Insgesamt sehr grosse Neubautätigkeit. Entstehung des Quartiers «Bongertrecht».
- Ausbau des Gewerbestandortes Karlihof.

Landschaft und Infrastruktur

- In «Baguggi» entwickelt sich der Gärtnereistandort mit grossflächigen Treibhäusern.
- Neubau der Umfahrung Landquart (A28) und neuem Verkehrsknoten beim «Karlihof».

2000 - heute



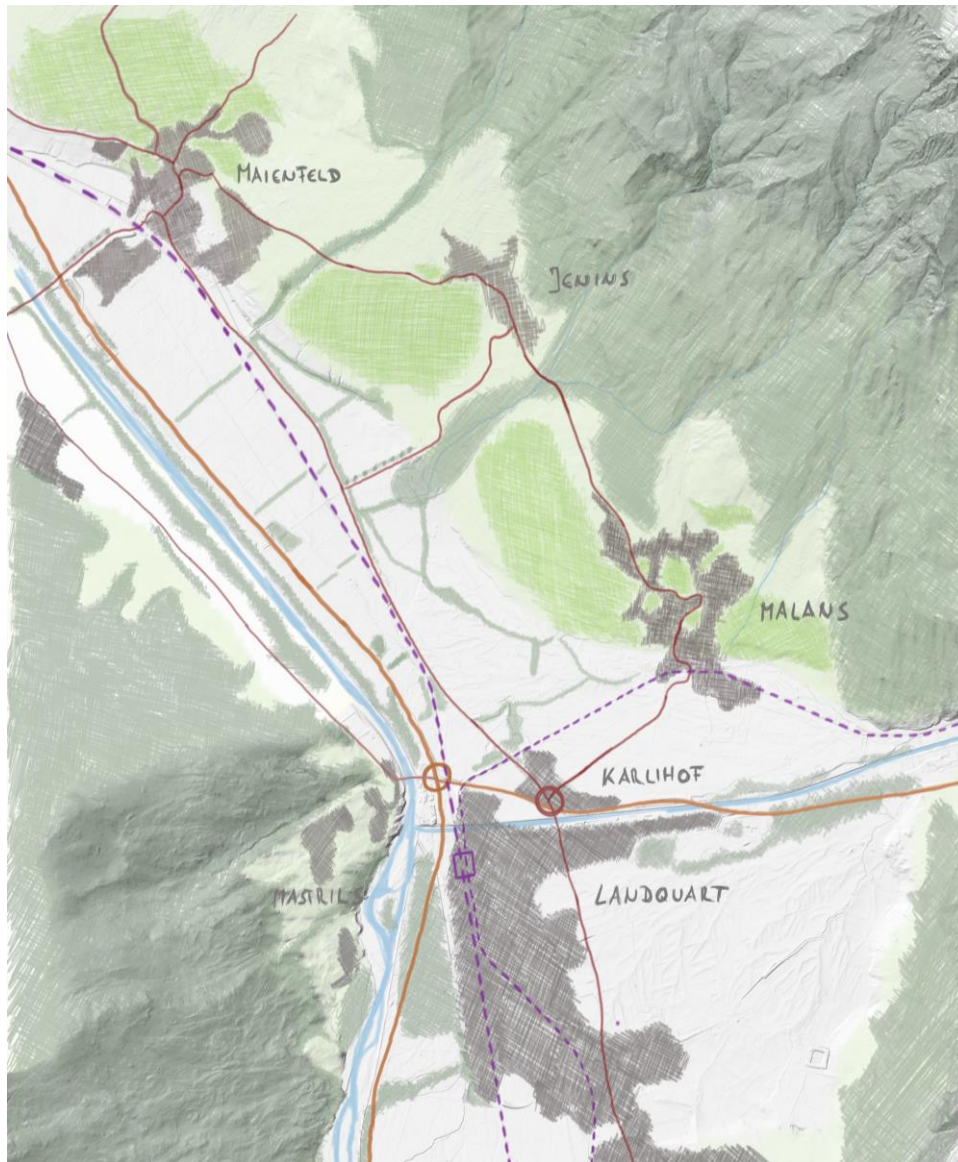
Siedlung

- Die Entwicklung findet überwiegend innerhalb des bestehenden Siedlungsgebietes statt.
- Überbauungen mit hoher Dichte im Gebiet «Küragasse / Selviwingert».

Landschaft und Infrastruktur

- Veränderung der Zufahrtsachse zum Dorf Malans durch den Neubau der Bahnunterführung.

Grossräumliche Strukturen



Siedlung

Das Hauptsiedlungsgebiet von Malans liegt an leicht erhöhter, südorientierter Hanglage am Fusse des Vilan. Das Dorf ist eingebettet in die typische Reblandschaft der Bündner Herrschaft, welche sich Richtung Jenins und Maienfeld fortsetzt.

Abgesetzt vom Hauptsiedlungsgebiet befindet sich das Arbeitsgebiet Karlihof an der Maienfelderstrasse. Dieses ist räumlich und funktional eng mit Landquart verknüpft und bildet zusammen mit dem Gewerbegebiet Tardis ein strategisches Arbeitsgebiet.

Landschaft

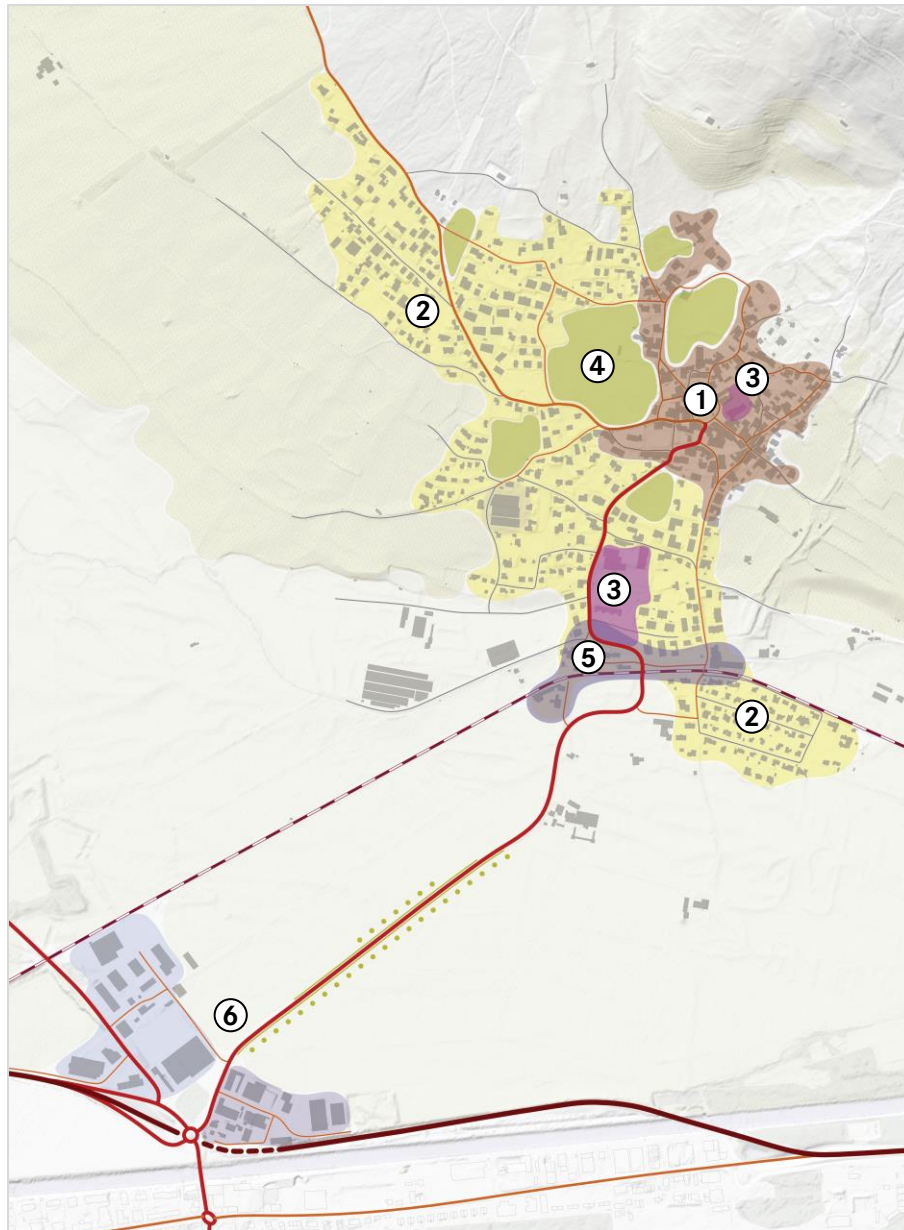
Die Landschaft ist in der Talebene durch Grünzüge (Baumgruppen, Hecken) in grosszügige Geländekammern gegliedert, die Kantonsstrasse ist von Bäumen gesäumt. An die Talebene schliesst die Reblandschaft an, die zwischen den Dörfern liegt und prägend in das Siedlungsgebiet der Bündner Herrschaft hineingreift. Oberhalb der Dörfer geht das Gelände in eine steile Wald- und anschliessende Alpenlandschaft über.

Erschliessung

Malans profitiert von guten Erschliessungsvoraussetzungen mit Anschluss an die Autobahn A13, die Prättigauerstrasse sowie mit Anbindung an die Rhätische Bahn und die SBB.



Räumliche Analyse



① Historischer Kern / Dorfkern

Malans verfügt über ein Ortsbild von nationaler Bedeutung gemäss Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS). Im Generellen Gestaltungsplan bestehen umfassende Schutz- und Erhaltungsbestimmungen innerhalb des Dorfkerns.

Der Dorfkern weist weitgehend intakte Strukturen und Bausubstanz auf. Durch die stetige Erneuerung der historischen Bausubstanz wird ein Beitrag zu deren langfristigem Erhalt geleistet. Dennoch besteht weiterhin Erneuerungs- und Umnutzungspotenzial bei Altbauten und leerstehenden Ökonomiebauten innerhalb der Bauzone.

Der Dorfplatz wird heute weitgehend als Parkierungsfläche genutzt und kann seine Funktion als Ort der Begegnung und des Aufenthalts nicht erfüllen. Die umliegenden gemeindeeigenen Liegenschaften (Rathaus, Rathausstall und Brinerhaus) sind nicht oder nur teilweise genutzt und generieren kaum Publikumsaufkommen. Insgesamt besteht grosses Potenzial zur gestalterischen Aufwertung und Belebung des Dorfplatzes und der angrenzenden gemeindeeigenen Liegenschaften.

② Wohngebiete

Seit den 1950er Jahren entstanden westlich und südlich des Dorfkerns grossflächige Wohngebiete. Diese befinden sich mehrheitlich an

südexponierter Hanglage und sind oft geprägt durch eine gassenartige Erschliessungsstruktur und eine ausgeprägte Durchgrünung. Das Gebiet Stampfagger/Dalieba ist das einzige Wohngebiet südlich der Bahnlinie.

Die Überbauungen der letzten Jahre weisen eine merklich höhere Dichte als jene von früheren Jahrzehnten auf. Einige Quartiere mit älterer Bausubstanz beinhalten erhebliche Nutzungsreserven, die im Rahmen einer Neubebauung genutzt werden könnten. Mittel- bis langfristig bestehen auch bei heute gewerblich genutzten Arealen Nutzungsreserven.

Erhebliche Nutzungsreserven bestehen weiter bei nicht überbauten Grundstücken innerhalb des Siedlungsgebietes. Diese sind in der Regel erschlossen und baureif, stehen jedoch aus verschiedenen Gründen nicht für eine Überbauung zur Verfügung. Dies wirkt sich negativ auf die Auslastung der Erschliessungsinfrastruktur und die Entwicklung der Gemeinde aus. Die Übergangsbereiche zwischen Siedlung und Landschaft (Siedlungsränder) sind teilweise fließend und nicht konsequent ausgebildet.

③ Bildung und Sportinfrastruktur

Das Schulgebäude der Oberstufe liegt im Dorfkern. Kindergarten und Primarschule befinden sich in Bahnhofsnähe, wo eine als Parkplatz benutzte Fläche für längerfristige Erweiterungen zur Verfügung steht.

④ Grün- / Freiräume

Die Grünzonen innerhalb des Siedlungsgebietes tragen massgeblich zur erhaltenswerten Qualität des Ortsbildes und zur Identität des Ortes Malans bei.

Innerhalb der Bauzone bestehen weitere kleinflächige Freiräume, die teils als Rebflächen genutzt sind und quartierbezogen auch zur Wohnqualität beitragen können. Sie haben für das Ortsbild aber nicht dieselbe Bedeutung wie die grossflächigen Grünzonen.

Charakteristisch und landschaftsprägend sind die strassenbegleitenden Obstbäume und Bepflanzungen auf der Zugangsachse von Landquart nach Malans.

⑤ Bahnhofgebiet / Dorfeingang

Durch die Strassenunterführung und die damit verbundene Verschiebung der Einfallsachse in das Dorf hat sich die Dorfeingangssituation grundlegend verändert.

Die Unterdorfstrasse hat im Bereich des alten Bahnübergangs ihre ursprüngliche Funktion verloren. Direkt angrenzend bestehen grössere Verkehrsflächen des Bahnhofareals und angrenzender gewerbliche Nutzungen. Insgesamt bestehen im Bahnhofsbereich Defizite in der Gestaltung des öffentlichen Raumes.

Der eigentliche Auftakt zum Dorf Malans beginnt bereits südlich der Bahnlinie bei Dalieba.

Derzeit dominieren Verkehrsflächen und das Unterführungsbauwerk das Bild. Im Rahmen künftiger Entwicklungen besteht erhebliches Aufwertungspotenzial für diesen Ort.

⑥ Arbeiten

Das Arbeitsgebiet Karlihof ist gut erschlossen (Anschluss A13 und innerhalb Einzugsbereich Bahnhof Landquart) und weist als Standort eine regionale Bedeutung auf.

Innerhalb des bestehenden Arbeitsgebietes bestehen noch gewisse Reserven in Form unüberbauter Flächen. Im Hinblick auf die Ansiedlung grösserer Unternehmen reichen diese jedoch nicht aus.

Verkehr

Die Verkehrsinfrastruktur erweist sich insgesamt als genügend, auch mit Blick auf die zu erwartende bauliche Entwicklung. Defizite bestehen bei der Parkierung, beim Durchgangsverkehr im Dorfkern sowie bei der Langsamverkehrsverbindung Richtung Landquart.

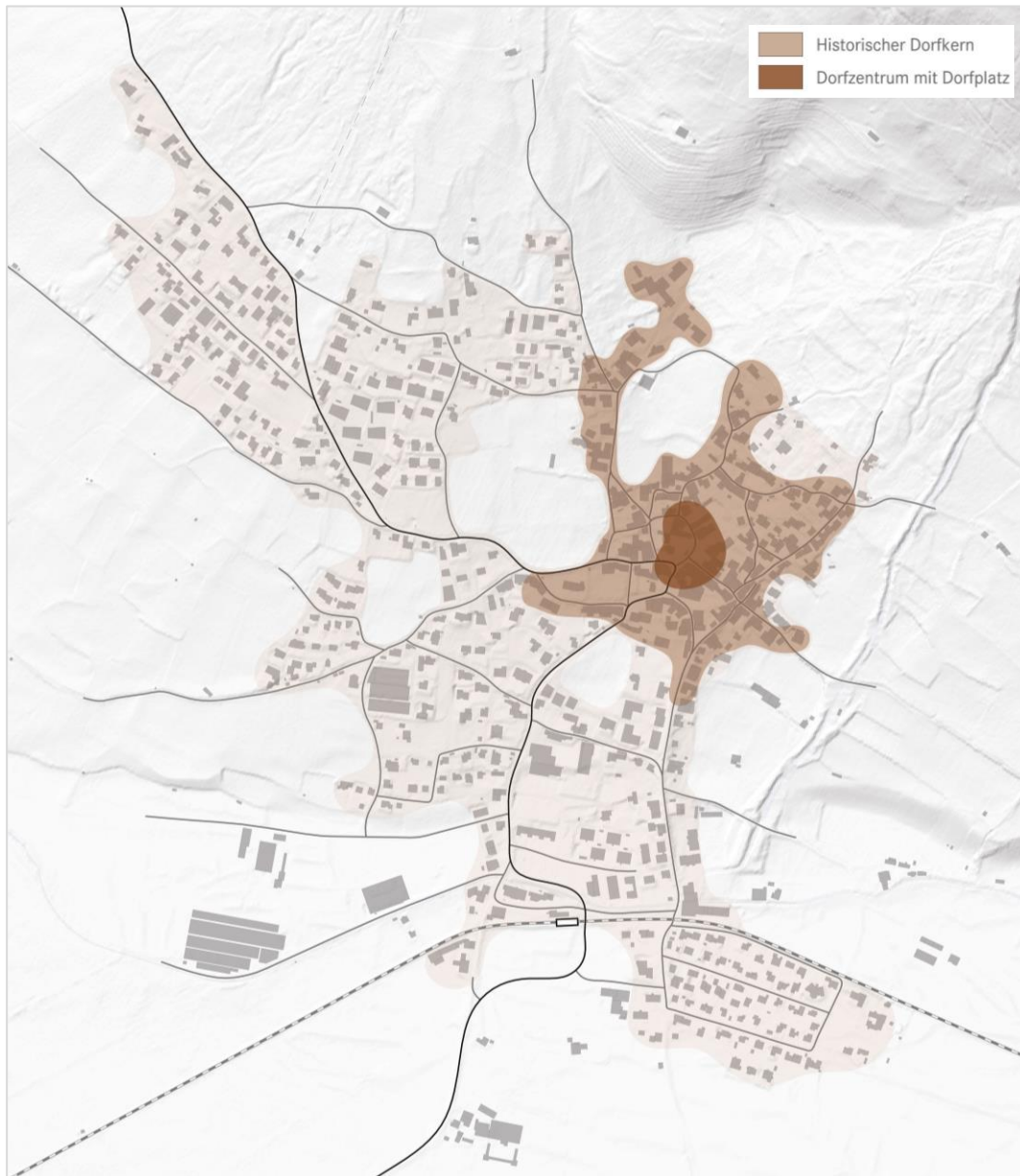
Die Schaffung der baugesetzlich geforderten Parkierungsflächen für Anwohner ist im Dorfkern aufgrund enger Platzverhältnisse schwierig, insbesondere bei Neunutzungen. Im Weiteren schränken die öffentlichen Parkplätze auf dem Dorfplatz die Aufenthaltsqualität und die Gestaltungsmöglichkeiten ein. Alternative Parkierungsmöglichkeiten im Bereich des Dorfkerns bestehen derzeit nicht.

Stärken-, Schwächen-, Chancen- und Risiken-Analyse

	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> - Attraktiver Wohnstandort mit hoher Lagequalität - Dynamischer Wirtschaftsstandort mit breitem Beschäftigungsangebot - Hohe Identifikation der Bevölkerung mit dem Ort - Grün- und Rebflächen innerhalb des Dorfes - Gut entwickelter, diversifizierter Arbeitsstandort - Breites Versorgungsangebot (z.B. Bildung, Gesundheit, Basisdienstleistungen) - Gute Verkehrserschliessung (MIV, ÖV, LV) 	<p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Blockierte innere Bauzonenreserven aufgrund Bau-landhortung - «Dorfplatz» wird nicht als solcher wahrgenommen. - Knappes Wohnungsangebot für jüngere Bevölkerungsschichten und Familien - Sanierungs- / Erneuerungsbedarf in Teilen des Gebäudebestandes - Relativ hoher Anteil der grösseren Wohnungen durch Ein- bzw. Zweipersonenhaushalte belegt
<p>Chancen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Prognostiziertes Wachstum von Bevölkerung und Wirtschaft im Kanton GR und in Malans - Veränderte Mobilität der Bevölkerung (Freizeit, Arbeit) - Digitalisierung der Arbeitswelt 	<p>Entwicklungsziele (Stärken-Chancen)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Grün- und Rebflächen innerhalb des Dorfes tragen weiterhin zur Siedlungs-, Wohn- und Erholungsqualität von Malans bei. - Die Attraktivität von Malans als Arbeitsstandort wird erhalten und gestärkt. - Für betriebliche Erweiterungen und Neuansiedlungen sind Standortprioritäten festgelegt und stehen passende Arbeitszonen zur Verfügung. - Der Raum für öffentliche Nutzungen wird gesichert und weiterentwickelt. 	<p>Entwicklungsziele (Schwächen-Chancen)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Unüberbaute Bauzonen werden durch Mobilisierungsmassnahmen zeitlich etappiert einer Überbauung zugeführt. - Der Dorfplatz erfüllt seine Funktion als Ort der Begegnung - Nachfrage nach zusätzlichem Wohnraum wird prioritär über innere Reserven und sekundär über gezielte Siedlungserweiterungen gedeckt.
<p>Risiken</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zunehmende Überalterung der Bevölkerung, damit langfristig schwindendes Steuersubstrat - Konzentration der Arbeitsplätze an wenigen, zentralen Lagen 	<p>Entwicklungsziele (Stärken-Risiken)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anteil der jüngeren Bevölkerung an der Gesamtbevölkerung wird u.a. dank Verfügbarkeit von geeignetem Wohnraum erhöht. 	



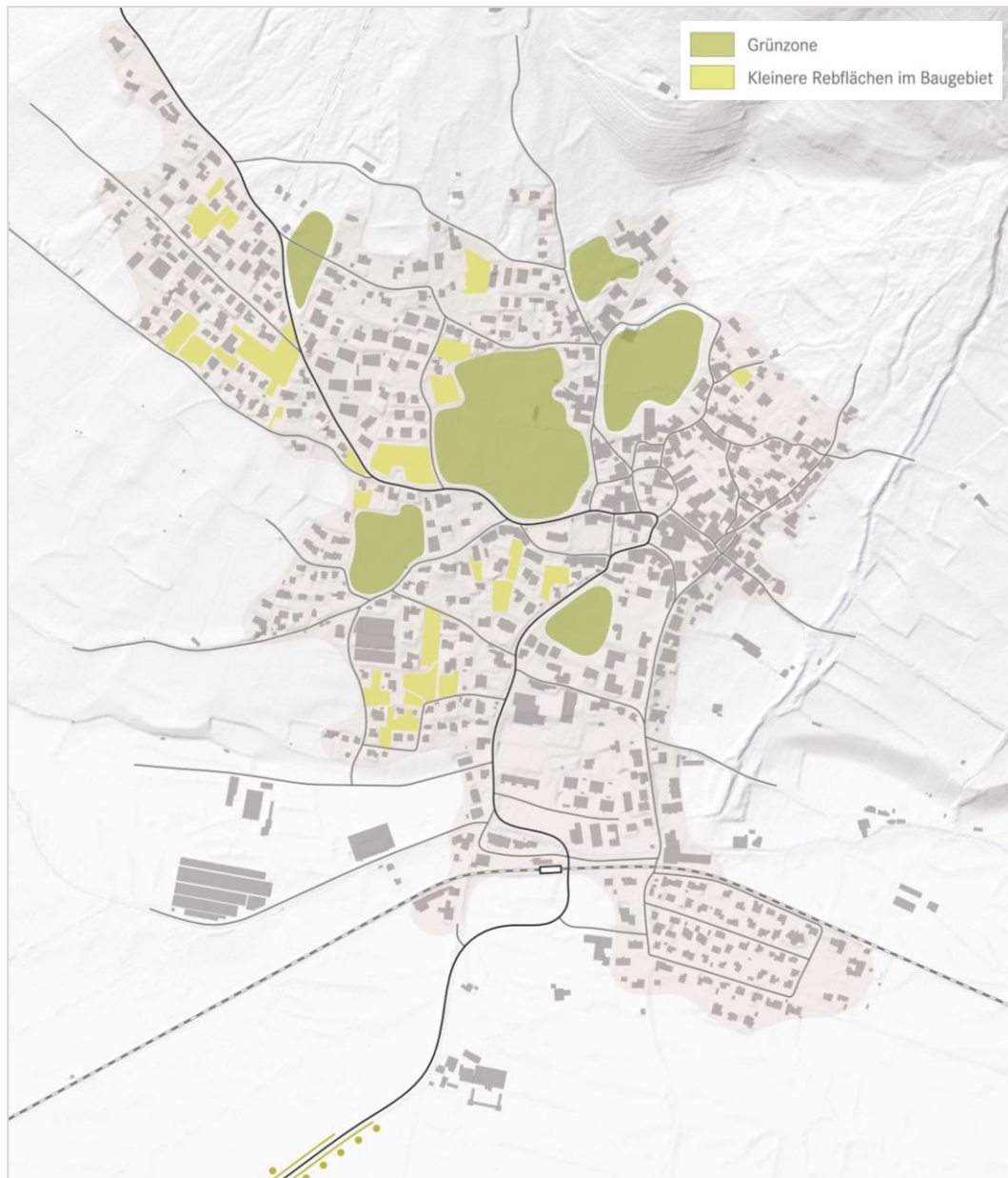
A) Strategie Historischer Dorfkern und Dorfzentrum



Die historische Struktur und Substanz im Dorfkern wird langfristig erhalten und der Dorfplatz als Ort der Begegnung gestalterisch nach einem Gesamtkonzept aufgewertet.

- Die bauliche Entwicklung im Dorfkern erfolgt unter Berücksichtigung und Wahrung der historischen Strukturen und Substanz.
- Die Gestaltung des Dorfplatzes und die Bestimmung der Nutzung des Rathauses, des Rathausstalles und des Brinerhauses erfolgt nach einem Gesamtkonzept «Neugestaltung Dorfkern Malans».
- Zur Entlastung des Dorfkerns vom ruhenden Verkehr wird bei gegebenem Bedarf eine zentrale Parkierungslösung für Anwohner und Gäste geschaffen.

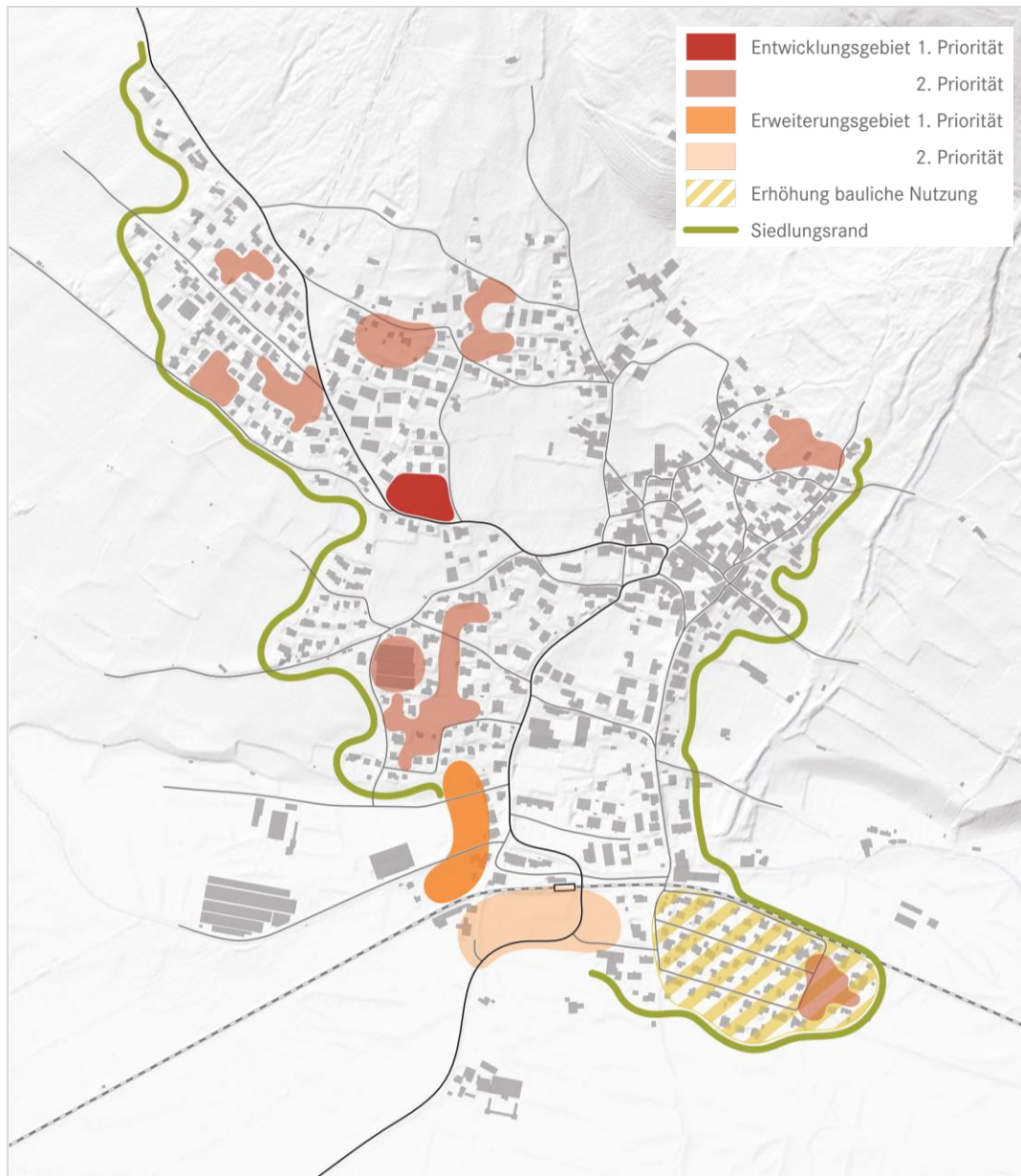
B) Strategie Grünräume



Die dorfbildprägenden Grünräume werden in ihrer Ausdehnung und in ihrer Qualität langfristig erhalten.

- Die Grünzone trägt weiterhin zur Siedlungs-, Wohn- und Naherholungsqualität von Malans bei. Sie wird langfristig von Überbauungen freigehalten und wie bisher als Grünzone in der Nutzungsplanung belassen.
- Unterhalt und Pflege der Grünzone werden durch eine landwirtschaftliche Nutzung gewährleistet.
- Die kleinräumigen Rebflächen innerhalb der bestehenden Bauzone können zur Wohnqualität beitragen und waren ursprünglich Teil grösserer Freiflächen (vgl. ISOS aus dem Jahre 1983). Sie bilden gleichzeitig eine erhebliche Nutzungsreserve innerhalb der bestehenden Bauzone.
- Das Interesse an einer baulichen Nutzung dieser erschlossenen und mitten im Siedlungsgebiet gelegenen kleineren Rebflächen überwiegt dem Interesse der Freihaltung. Die Flächen bilden somit ein erhebliches Innenentwicklungspotenzial. Eine allfällige Freihaltung von Teilgebieten ist quartierbezogen im Rahmen von Folgeverfahren zu prüfen.
- Die alleearartige Bepflanzung entlang der Hauptverkehrsachse zwischen Karlihof und Malans wird als charakteristisches Landschaftselement erhalten.

C) Strategie Siedlungsentwicklung – Wohnen



Die prognostizierte Bevölkerungszunahme wird durch Mobilisierung der inneren Nutzungsreserven (1. Priorität) und durch Siedlungserweiterungen an gut erschlossenen Lagen (2. Priorität) aufgefangen.

Entwicklungsgebiete im Innern

- Die Bevölkerungsentwicklung bis 2030 wird soweit möglich innerhalb des bestehenden Siedlungsgebietes aufgefangen. Bei Bedarf wird eine Siedlungserweiterung an gut erschlossenen Lagen geprüft (vgl. nachstehend).
- Zur Gewährleistung der Verfügbarkeit der unüberbauten Parzellen werden in der Nutzungsplanung geeignete Massnahmen zur Mobilisierung und zur baulichen Verdichtung unternutzter Gebiete ergriffen. Bei der Mobilisierung wird nach raumplanerischen Kriterien eine Priorisierung der Gebiete mit unterschiedlichen Überbauungsfristen vorgenommen.
- In erster Priorität wird die gemeindeeigene Parzelle bei «Valära» einer baulichen Nutzung zugeführt. Die Gemeinde strebt die Schaffung von attraktivem und preiswertem Wohnraum an.

Siedlungsentwicklung nach Innen

- An gut erschlossenen Lagen schafft die Gemeinde die planerischen und baugesetzlichen Voraussetzungen für Geschosswohnungsbauten. Dies betrifft insbesondere bahnhofsnahe Gebiete innerhalb der öV-Güteklasse C.
- Im Gebiet «Stampfagger» mit tiefer baulicher Nutzung wird durch geeignete Massnahmen in der Nutzungsplanung eine höhere bauliche Nutzung ermöglicht.
- In den übrigen Wohngebieten wird im Rahmen von Areal- und Quartierplänen gebietsbezogen eine Erhöhung der baulichen Nutzung ermöglicht bzw. angestrebt (Ausnützungsbonus und Mehrhöhe).
- Das Gebiet Grosswingert bildet ein mittel- bis längerfristiges Innenentwicklungspotenzial. Nach Aufgabe der gartenbaulichen Nutzung ist eine Neunutzung zu Wohnzwecken anzustreben.
- Der Siedlungsrand bildet die langfristige Grenze zwischen Siedlungsgebiet und Nichtsiedlungsgebiet.

Siedlungsgebiet gezielt erweitern

- Besteht trotz Mobilisierungsmassnahmen zusätzlicher Bedarf an Wohnbauzonen, wird in folgenden Gebieten eine Siedlungserweiterung vorgenommen:
 - o Baguggi / Mühlbachweg
 - o Bahnhof Süd (Zeithorizont nach 2030)

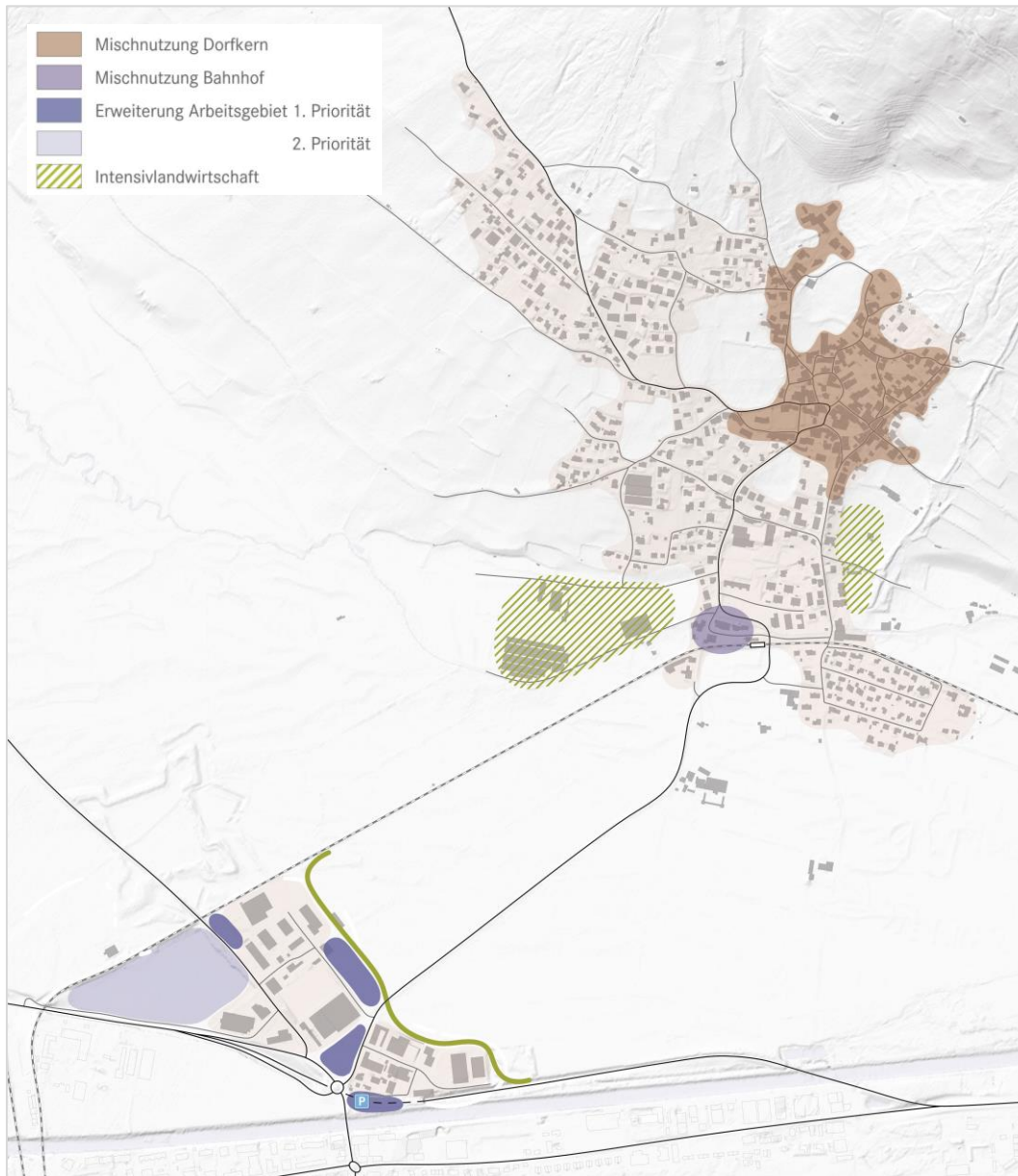
- Die konkrete Bauzonenerweiterung erfolgt basierend auf einem Ortsbaulichen Konzept, welches die besondere Lage im Übergangsbereich zwischen Siedlung und Landschaft berücksichtigt und den hohen Ansprüchen an Siedlungsstruktur und Ortsrandbildung Rechnung trägt.
- Eine Siedlungserweiterung auf der Bahnhof-Südseite erfolgt auf Basis eines qualitätssichernden Verfahrens (Studienauftrag, Wettbewerb). Dabei bilden die Neugestaltung der Dorfeingangssituation von Malans und die Gestaltung des öffentlichen Raumes im Bereich des Bahnhofs einen wichtigen Bestandteil der Arealentwicklung.

Dimensionierung der Bauzone

- Die mobilisierbare Einwohnerkapazität innerhalb der bestehenden Bauzone beträgt 269 Einwohner bis 2030 bzw. rund 330 Einwohner bis 2040.
- Die vorgesehenen Siedlungserweiterungen bieten zusätzlichen Platz für rund 185 Einwohner. Damit ergibt sich insgesamt eine Reserve für rund 500 Einwohner, was der Grössenordnung der prognostizierten Bevölkerungszunahme bis 2040 entspricht (+ 467 Einwohner).



D) Strategie Siedlungsentwicklung – Arbeiten



Die Attraktivität von Malans als Arbeitsstandort wird erhalten und gestärkt. Für die Erweiterung bestehender Betriebe und die Ansiedlung neuer Betriebe werden geeignete Arbeitszonen zur Verfügung gestellt.

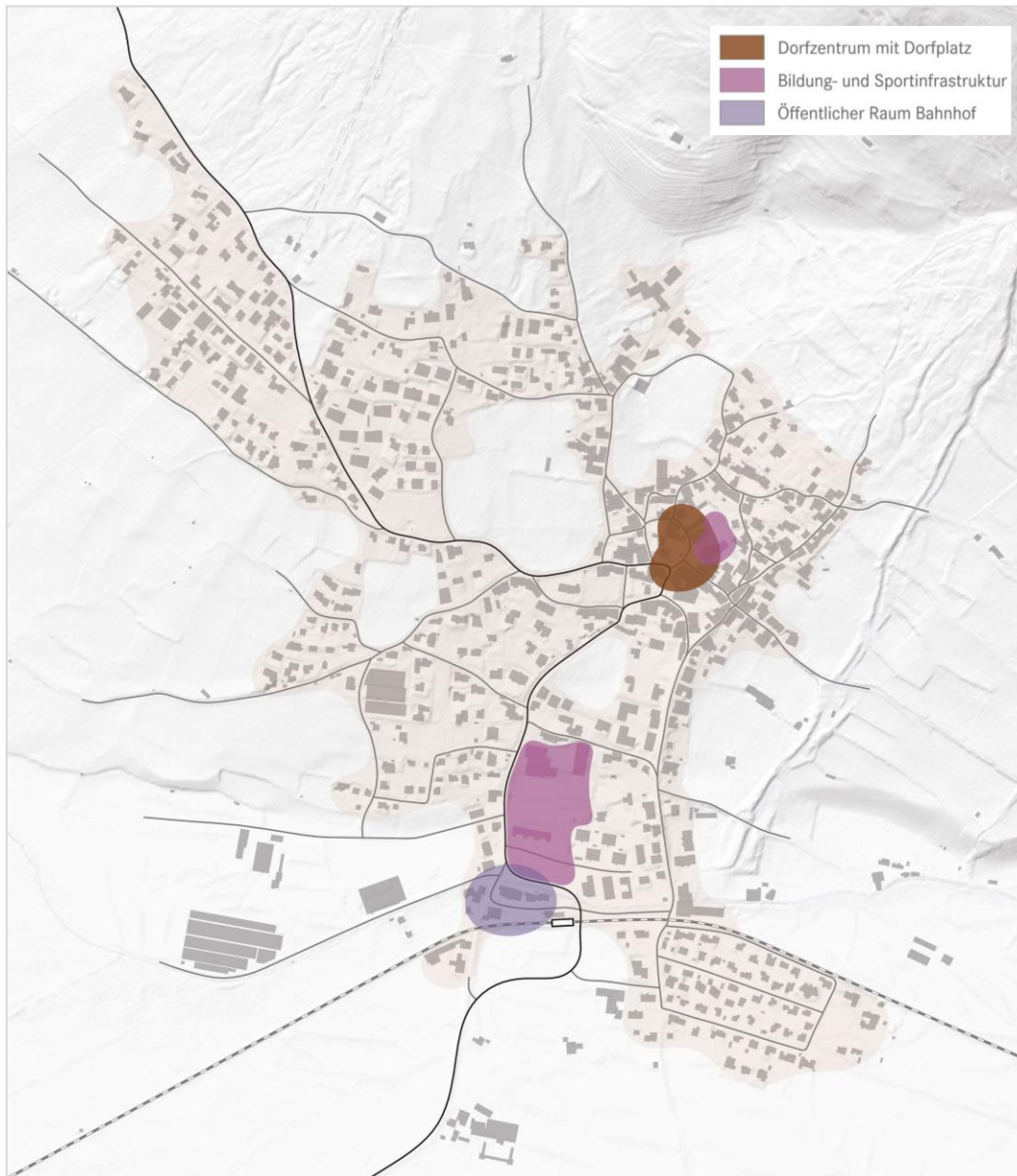
Gewerbliche Nutzungen tragen zu einem belebten Ortskern bei und sind in geeigneter Weise (weiterhin) in der Dorfzone möglich. Das Gebiet Karlihof ist aufgrund guter Erschliessungsvoraussetzungen von regionaler Bedeutung. Das Arbeitsgebiet wird bei Bedarf im Gebiet Neuguot Tratt und an der Industriestrasse erweitert. Über dem Tunnelkorridor der A28 besteht Potenzial für eine Parkierungsanlage. Die Erweiterung des Arbeitsgebietes Karlihof erfolgt regional abgestimmt und in enger Koordination mit den Anstössergemeinden.

Bei der Neuansiedlung oder bei wesentlichen Erweiterungen bestehender Betriebe werden folgende Standortprioritäten berücksichtigt:

- Dorfkern: Weinbaubetriebe, Kleinläden, Gastgewerbe, Ateliers, Dienstleistungsbetriebe u.ä.
- Karlihof: Grössere Produktions- und Dienstleistungsbetriebe mit hoher Wertschöpfung und hoher Arbeitsplatzdichte.
- Bahnhofareal: Gastgewerbebetriebe, Kleinläden, Dienstleistungsbetriebe u.ä.
- Intensivlandwirtschaft: Gartenbaubetriebe

Für die Weiterentwicklung der Weinbaubetriebe werden geeignete planerischen Voraussetzungen geschaffen.

E) Strategie öffentlicher Raum und öffentliche Nutzungen



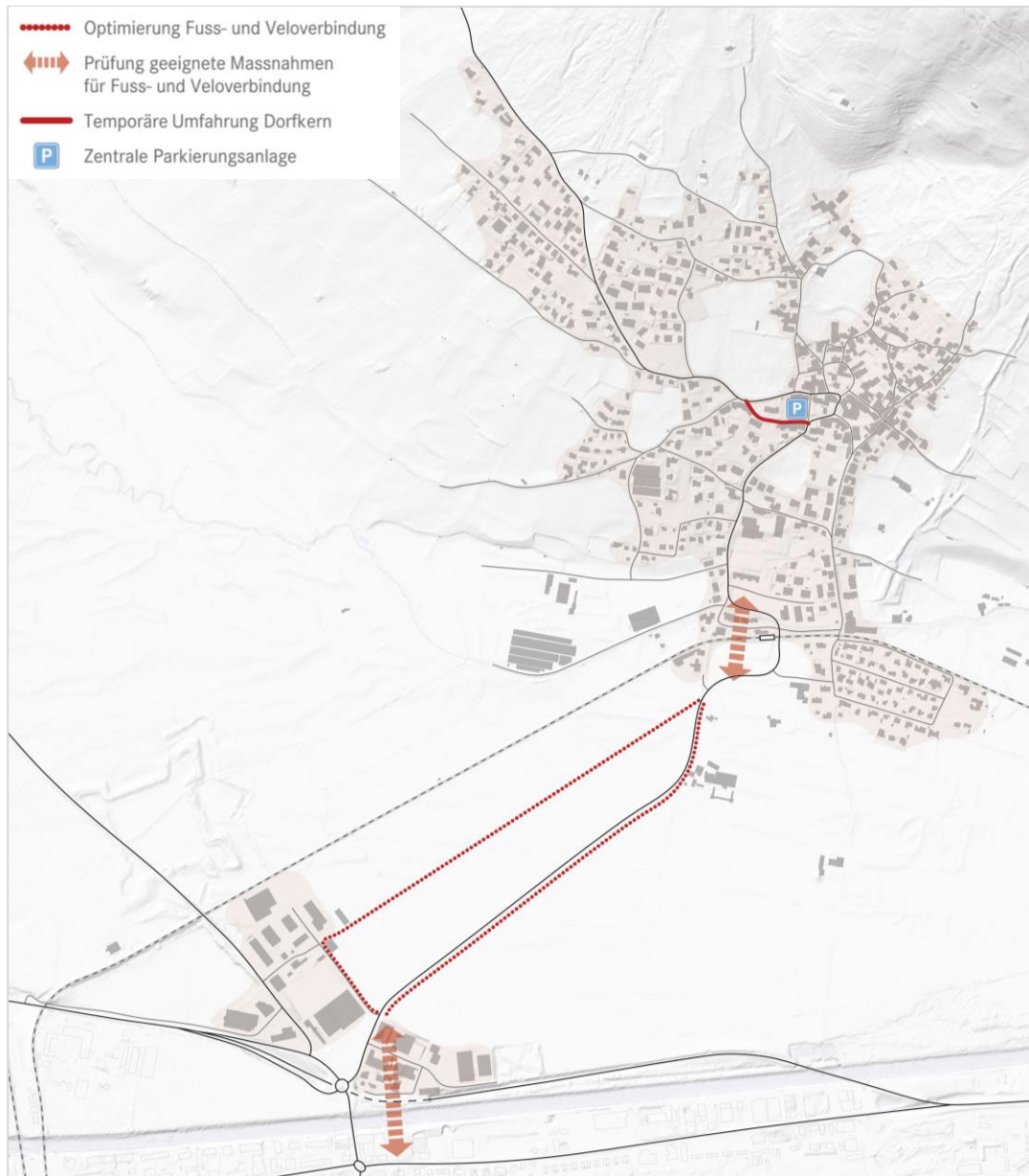
Die bestehenden Standorte für Schule und Sportinfrastruktur werden gestärkt und der Raumbedarf für Erweiterungen sichergestellt.

- Schul- und Kindergartenstandorte sind die bestehenden an der Lehengasse / Sägereistrasse (Kindergarten und Primarschule) und am Dorfplatz (Oberstufe).
- Die an die Schulstandorte angrenzenden Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen sind Reserveflächen für eine allfällige Erweiterung der Schulanlagen und werden für diesen Zweck freigehalten.

Der öffentliche Raum im Dorfzentrum und beim Bahnhof wird aufgewertet und weiterentwickelt.

- Das Dorfzentrum mit Dorfplatz wird als öffentlicher Raum mit angrenzenden öffentlichen Nutzungen gestärkt und weiterentwickelt (vgl. Strategie A).
- Die Gestaltung des öffentlichen Strassenraumes im Bereich Bahnhof wird den Bedürfnissen des Langsamverkehrs nach Möglichkeit angepasst. Die bauliche Entwicklung wird auf die öffentlichen Räume abgestimmt.

F) Strategie Verkehr



Die Fussgänger- und Veloverbindung Richtung Landquart attraktiver und sicherer gestalten.

- Die Querung der RhB-Linie für den Langsamverkehr wird nach Möglichkeit durch geeignete Massnahmen optimiert.
- Die Strecke zwischen Landstrasse und Karlihof wird durch Anpassungen am bestehenden Fuss- und Veloweg oder durch einen separaten neuen Veloweg aufgewertet.
- Im Gebiet Karlihof wird der Veloverkehr und der motorisierte Verkehr soweit als möglich getrennt geführt. Insbesondere wird für den Veloverkehr eine Route angestrebt, welche eine Umfahrung des Karlihof-Kreisels erlaubt. Zu diesem Zweck ist auch eine separate Fuss- und Velobrücke über die Landquart zu prüfen.

Zentrale unterirdische Parkierungsmöglichkeiten für den Dorfkern schaffen.

- Zur Entlastung des Dorfkerns von öffentlichen, oberirdischen Parkplätzen sowie zur Schaffung eines Angebotes an Ersatzparkplätzen für nicht realisierte Pflichtparkplätze, wird bei gegebenem Bedarf die Erstellung einer unterirdischen Parkierungsanlage

angestrebt. Basierend auf den Erkenntnissen der Parkierungsstudie aus dem Jahr 2008 sowie einer erneuten Standortevaluation im Rahmen des vorliegenden KRL, wird als Standort prioritär das Gebiet zwischen Schmidgasse und Kirche weiterverfolgt.

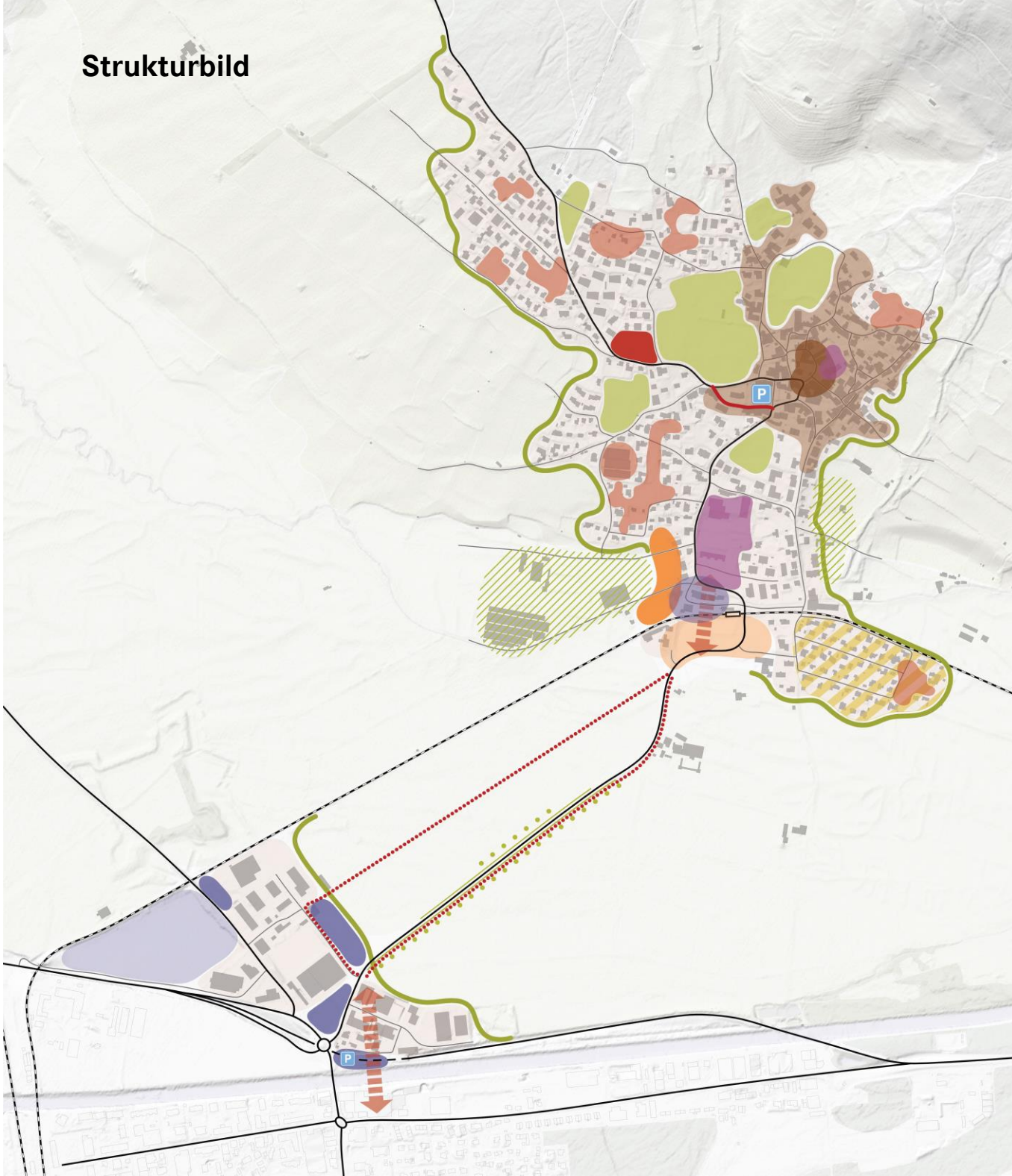
- Die Parkierungsanlage dient insbesondere als Ersatz von abgehenden öffentlichen Parkplätzen (z.B. im Zuge Neugestaltung Dorfplatz) und für Ersatzparkplätze, welche aufgrund der engen Platzverhältnisse und aufgrund von Anliegen des Ortsbildschutzes nicht auf privaten Liegenschaften realisiert werden können. Grundlage für die Dimensionierung der Parkierungsanlage bilden vertiefte Bedarfsabklärungen.
- Alternativ bzw. ergänzend ist die Gemeinde bestrebt, im Rahmen der Realisierung von privaten unterirdischen Parkierungsanlagen im Bereich des Dorfkerns die Integration von gemeindeeigenen Parkplätzen zu prüfen.
- Die Regelung über die Pflichtparkplätze wird im Rahmen der Baugesetzrevision überprüft und soweit erforderlich den heutigen Mobilitätsbedürfnissen angepasst bzw. flexibilisiert.

Aktuelle und künftige Entwicklungen bei der Mobilität und dem Mobilitätsverhalten berücksichtigen.

- Die Gemeinde ist bestrebt, die Rahmenbedingungen und Voraussetzungen für zeitgemässe Infrastrukturen und Angebote im Bereich Mobilität zu schaffen und prüft entsprechende Massnahmen (z.B. Ladestationen für E-Bikes, Angebote im Bereich Car-Sharing etc.).
- Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs durch den Dorfkern wird durch ein angemessenes Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln sowie einem attraktiven Langsamverkehrsnetz längerfristig reduziert.
- Auf permanente Massnahmen (baulich oder betrieblich) zwecks Umfahrung des Dorfkerns wird infolge der geringen Entlastungswirkung verzichtet. Bei vorübergehend hoher Verkehrsbelastung (z.B. während Grossveranstaltungen) wird die Kirchgasse temporär als Einbahnstrecke genutzt.



Strukturbild



Historischer Dorfkern

Struktur und Substanz erhalten und aufwerten.

Dorfzentrum mit Dorfplatz

Als Begegnungsort fördern und gestalterisch nach einem Gesamtkonzept aufwerten.

Grünräume bewahren und pflegen

Dorfbildprägende Grünräume in ihrer Ausdehnung und Qualität erhalten.

Entwicklungsgebiete im Innern (1./2. Priorität)

Bestehende Reserven mobilisieren und optimale Ausnützung sichern.

Siedlungsgebiet gezielt erweitern (1./2. Priorität)

Bei ausgewiesenem Bedarf erweitern. Neugestaltung Dorfeingang im Rahmen Erweiterung 2. Priorität.

Erhöhung bauliche Nutzung

Nutzungsmass im Rahmen der Nutzungsplanung erhöhen.

Siedlungsrand

Siedlungsrand langfristig stabil halten.

Erweiterung Arbeitsgebiet (1./2. Priorität)

Arbeitsgebiete bedarfsgerecht erweitern und regional abstimmen.

Gebiet für Intensivlandwirtschaft

Gebiete für gartenbauliche Nutzung sichern.

Umstrukturierungsgebiet

Mischnutzung anstreben, öffentlichen Strassenraum in Abstimmung mit Langsamverkehrsnetz aufwerten.

Bildung und Sportinfrastruktur

Bestehende Standorte beibehalten und Raumbedarf für Erweiterungen sichern.

Optimieren Fussgänger- und Veloverkehrsnetz

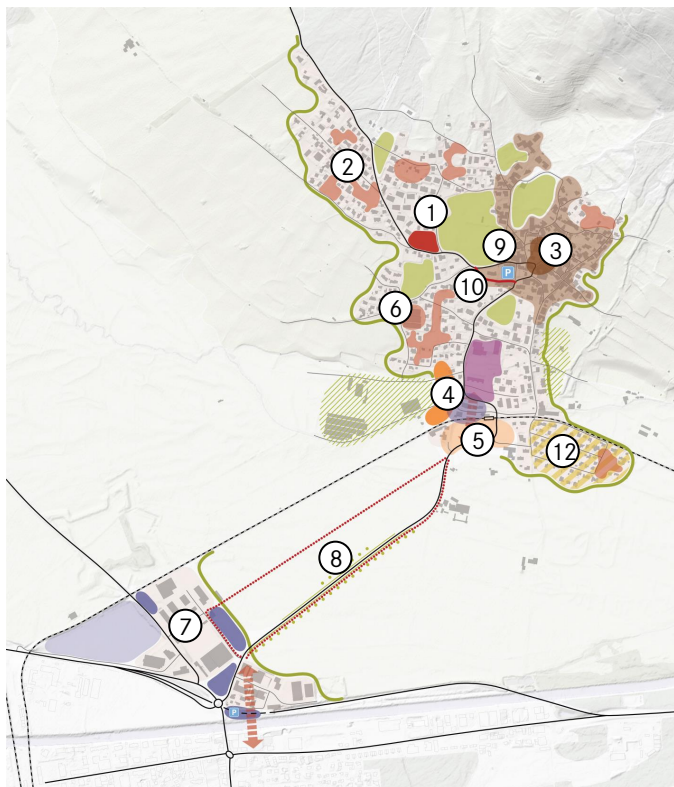
Fussgänger- und Fahrradverbindung Richtung Landquart verbessern und ausbauen.

Verkehr und Parkierung

Dorfkern bei grösseren Anlässen umfahren und unterirdische Parkierungsanlage bereitstellen. Parkierungsflächen bei Karlihof schaffen.



Massnahmen – Übersicht Schlüsselthemen und -gebiete



	Massnahme	Priorität	Umsetzungsinstrument / Verfahren	Federführung
①	Entwicklung Gebiet Valära zwecks Schaffung von attraktivem und preiswertem Wohnraum.	1	Folgeplanung	Gemeinde Private Trägerschaft
②	Sicherstellung der Baulandverfügbarkeit von wichtigen Entwicklungsgebieten im Innern.	1	Nutzungsplanung	Gemeinde
③	Neugestaltung Dorfplatz: Aufwertung und Belebung Dorfplatz und angrenzende öffentliche Bauten	1	Qualitätssicherndes Verfahren	Gemeinde Interessengruppen
④	Erweiterung des Siedlungsgebietes bei Baguggi/Mühlbachweg	2	Regionaler Richtplan Nutzungsplanung	Region Gemeinde
⑤	Erweiterung des Siedlungsgebietes auf der Bahnhof-Südseite mit Neugestaltung des Dorfeingangs Malans	3	Regionaler Richtplan Nutzungsplanung Qualitätssicherndes Verfahren	Region Gemeinde
⑥	Neunutzung Areal Grosswingert für Wohnen (Umstrukturierung)	3	Nutzungsplanung Folgeplanung	Gemeinde (mit Grundeigentümer)
⑦	Bedarfsgerechte Erweiterung Arbeitsgebiet Karlihof / Neuguot (regional abgestimmt und in Koordination mit Anstössergemeinden)	2/3	Regionale Richtplanung Nutzungsplanung	Region Gemeinde
⑧	Optimierung Fussgänger- und Veloverbindung zwischen Malans und Landquart sowie Entflechtungsmassnahmen Karlihof.	1	Velonetzplanung Nutzungsplanung	Gemeinde (Koord. mit Region und kantonalen Fachstellen)
⑨	Bei nachgewiesenem Bedarf Schaffung zentrale Parkierungsmöglichkeiten im Dorfkern	2	Nutzungsplanung	Gemeinde
⑩	Temporäre Entlastung Dorfkern durch Einbahnregime Kirchgasse	2	Temporäre Signalisation	Gemeinde
⑪	Zeitgemässe Infrastrukturen und Angebote im Bereich Mobilität schaffen (z.B. Ladestationen für E-Bikes, Angebote im Bereich Car-Sharing etc.).	2	Projektbezogen	Gemeinde Energistadt Interessierte Private
⑫	Erhöhung der baulichen Nutzung im Rahmen der nächsten Ortsplanungsrevision	1	Nutzungsplanung	Gemeinde

Erläuterungen zu Massnahme 1 – Gebiet «Valära»



Ausgangslage

Die Gemeinde verfügt im Gebiet Valära über eigenes Bauland innerhalb der Wohnzone. Die Arealgrösse von knapp 5000 m² erlaubt eine Wohnüberbauung nach einheitlichem Konzept mit einer für die Dorfentwicklung bedeutenden Anzahl Wohnungen. Das Areal ist unterirdisch mit einer Zivilschutzanlage bebaut.

Strategie

Die Gemeindeparzelle Valära dient der Schaffung von attraktivem und preiswertem Wohnraum. Durch einen abgestimmten Wohnungsmix und eine geeignete Organisation zur Abgabe und / oder Vermietung der Wohnungen (z.B. Genossenschaftsform) wird sichergestellt, dass die Wohnungen auch längerfristig dem vorgesehenen Zweck dienen. In Anlehnung an die angrenzenden Wohnbauten wird eine Überbauung mit Geschosswohnungen und /oder Reihen- und Doppelwohnhäusern angestrebt.

Massnahmen

Die Gemeinde erarbeitet ein Konzept für die Abgabe und / oder Vermietung der Wohnungen in der Wohnüberbauung Valära. Insbesondere wird eine genossenschaftliche Organisationsstruktur, Abgabe von Bauland im Baurecht und weitere Möglichkeiten geprüft.

Für die Projektierung der Wohnüberbauung gelten folgende Ziele und Rahmenbedingungen:

- Optimale Ausnutzung der zulässigen baulichen Nutzung.
- Gewährleisten einer hohen Wohn- und Aussenraumqualität.
- Gemeinschaftliche Parkierungslösung
- Effiziente und bodensparende Erschliessung
- Klären des Umgangs mit der bestehenden Zivilschutzanlage

Erläuterungen zu Massnahme 2 – Entwicklungsgebiete im Innern



Entwicklungsgebiete im Innern (I./II. Priorität)

Ausgangslage

Innerhalb der bestehenden Bauzone besteht eine mobilisierbare Kapazitätsreserve von rund 269 Einwohnern bis 2030 bzw. 330 Einwohner bis 2040. Teilweise stehen diese Bauzonen aus verschiedenen Gründen nicht für eine Überbauung zur Verfügung. Dies kann die Gemeinde mittelfristig in ihrer Entwicklung hemmen. Gestützt auf die übergeordnete Gesetzgebung ist die Gemeinde verpflichtet, geeignete Massnahmen zur Mobilisierung der Bauzone bzw. zur Bekämpfung der Baulandhortung zu treffen.

Strategie

Für die bestehenden nicht überbauten oder stark unternutzten Bauzonenflächen werden Mobilisierungsmassnahmen getroffen, damit diese mittelfristig einer Überbauung zugänglich sind. Dies umfasst sämtliche unüberbauten Grundstücke bzw. selbständig überbaubaren Grundstücksteile.

Massnahmen

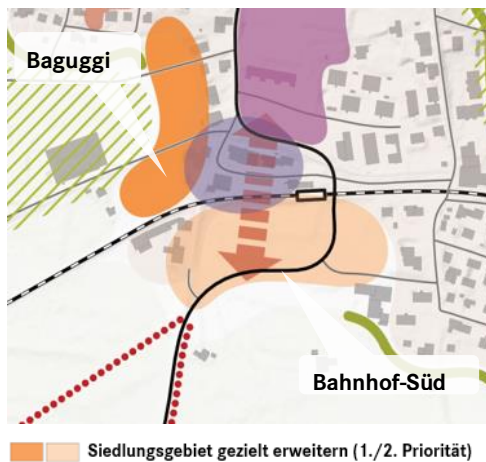
Im Rahmen der Nutzungsplanung werden differenzierte Überbauungsfristen nach raumplanerischen Kriterien festgelegt. Nach Ablauf der Überbauungsfrist kann die Gemeinde bei gegebenem Bedarf Mobilisierungsmassnahmen nach Massgabe des übergeordneten Rechts

(kantonales Raumplanungsgesetz KRG) treffen. Es handelt sich um folgende Massnahmen gemäss KRG:

- Gesetzliche Sicherstellung der Verfügbarkeit bei bestehenden Bauzonen (Art. 19g KRG) mit differenzierten Überbauungsfristen.
- Werden die Fristen nicht eingehalten, kann die Gemeinde unter bestimmten Voraussetzungen ein Kaufrecht ausüben (Art. 19d KRG).

Die allfällige Ausübung der Mobilisierungsmassnahmen setzt in jedem Fall voraus, dass das öffentliche Interesse allfälligen privaten Interessen überwiegt.

Erläuterungen zu Massnahme 4 – Erweiterung Siedlungsgebiet



Ausgangslage

Die prognostizierte Bevölkerungszunahme bis 2040 kann auch bei konsequenter Mobilisierung der inneren Nutzungsreserven nicht vollständig innerhalb der bestehenden Bauzone aufgefangen werden. Mittel- bis langfristig wird daher voraussichtlich eine Erweiterung des Siedlungsgebietes erforderlich sein.

Strategie

Die Siedlungserweiterung erfolgt an den mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossenen Lagen, d.h. im Einzugsgebiet des Bahnhofs. Die Erweiterungsgebiete dienen der Erstellung von Geschosswohnungsüberbauungen mit hoher Dichte. Die Siedlungserweiterung wird unter Berücksichtigung der bestehenden Reserven auf die Bevölkerungsprognose bis 2040 dimensioniert.

Massnahmen

Bei Bedarf erfolgt eine Siedlungserweiterung in 1. Priorität im Gebiet Baguggi. Die Hauptschliessung erfolgt über den Baguggi- und Mühlbachweg. Der Erschliessungskorridor ist mit geeigneten Massnahmen in der Ortsplanung zu sichern. Die potenzielle Erweiterungsfläche beträgt rund 0.8 ha. Bei einer Ausnutzungsziffer von 0.8, einem Ausbaugrad von 80% und einem Wohnanteil von 90% resultiert daraus eine Kapazität von rund 80 Einwohnern.

In 2. Priorität erfolgt eine Siedlungserweiterung auf der Bahnhof-Südseite. Eine bauliche Entwicklung ist eng mit der Neugestaltung des Dorfeingangs verbunden. Im Rahmen eines qualitätssichernden Verfahrens (Studienauftrag, Wettbewerb) sind folgende Anforderungen zu erfüllen:

- Ortsbauliche und gestalterische Lösung zur Schaffung einer attraktiven Ankunfts- und Dorfeingangssituation.
- Architektonisches und ortsbauliches Konzept für eine Wohnüberbauung, welches die Anforderungen an eine häusliche Bodennutzung und die Lage im Ansichtsbereich der historischen Siedlung optimal berücksichtigt.
- Gewährleisten von arealinternen, öffentlichen Langsamverkehrsverbindungen Richtung Dorf und Bahnhof.
- Einbinden von öffentlich zugänglichen, gestalteten Grün- und Parkflächen in die Überbauung

Das Einwohnerpotenzial im Gebiet Bahnhof Süd (1.1 ha) liegt bei einer Ausnutzungsziffer von 0.8, einem Ausbaugrad von 80% und einem Wohnanteil von 90% bei rund 105 Einwohnern.

Innerhalb der Siedlungserweiterungsgebiete besteht eine Kapazität von ca. 185 Einwohnern. Hinzu kommen die mobilisierbaren, bestehenden Kapazitätsreserven von rund 330 Einwohnern bis 2040.

Erläuterungen zu Massnahme 6 – Gebiet «Grosswingert»



Ausgangslage

Im Gebiet Grosswingert befindet sich der letzte grössere gartenbauliche Betrieb innerhalb der Bauzone. Der Standort ist umgeben von reinen Wohnnutzungen. Es handelt sich um einen Traditionsbetrieb, welcher seit den 1940er-Jahren an diesem Standort besteht. Der Standort weist hinsichtlich Lage und Erschliessung gute Voraussetzungen für Wohnnutzungen auf. Infolge der unmittelbaren Nähe zu Wohngebieten ist eine Neunutzung durch einen anderen Gewerbebetrieb nicht erwünscht (Emissionen, Verkehrsaufkommen im Wohngebiet).

Strategie

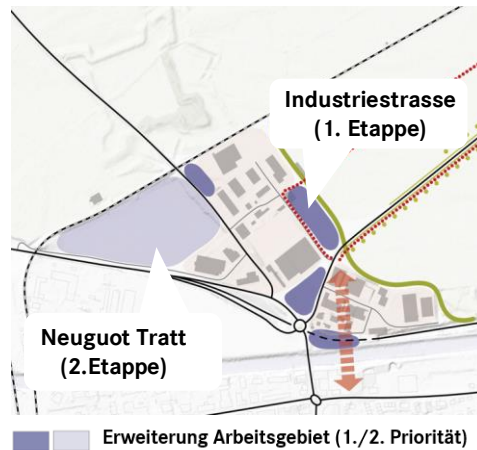
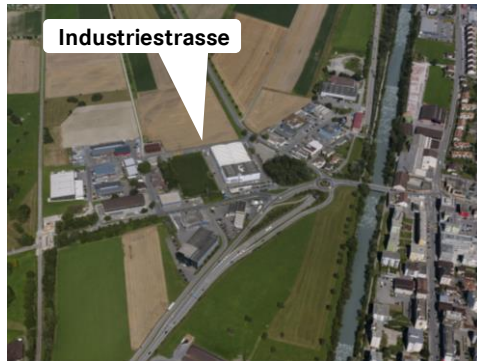
Der Gartenbaubetrieb bleibt bis auf Weiteres am heutigen Standort Grosswingert bestehen. Wird die gartenbauliche Nutzung am Standort Grosswingert aufgegeben (z.B. infolge Betriebsverlegung), wird der Standort für Wohnzwecke umgenutzt.

Massnahmen

Im Zeitpunkt der Aufgabe der gartenbaulichen Nutzung wird das Gebiet Grosswingert einer Wohnbauzone zugewiesen. In der Nutzungsplanung sind geeignete Massnahmen zu treffen, um die Ansiedlung anderer Gewerbebetriebe anstelle des heutigen Gartenbaubetriebes auszuschliessen.

Zur Klärung der Bebauung und Erschliessung ist eine Folgeplanung (Quartier- oder Arealplan) durchzuführen. Bei einer mittleren baulichen Dichte (AZ 0.6) resultiert eine Einwohnerkapazität von rund 50 Einwohnern.

Erläuterungen zu Massnahme 7 – Karlihof, Erweiterung Arbeitsgebiet



Ausgangslage

Das Arbeitsgebiet Karlihof weist eine regionale Bedeutung auf und ist überdurchschnittlich gut erschlossen (Anbindung A 13 und A 28 sowie im Einzugsgebiet Bahnhof Landquart). Innerhalb der bestehenden Gewerbezone bestehen noch gewisse Reserven in Form von unüberbauten Flächen. Infolge der stetigen Nachfrage nach geeigneten Betriebsstandorten wird mittelfristig eine Erweiterung erforderlich sein.

Strategie

Das Arbeitsgebiet Karlihof wird bei Bedarf an der Industriestrasse und auf derzeit noch ungenutzten Teilflächen innerhalb der Gewerbezone (1. Etappe) sowie im Gebiet Neuguot Tratt (2. Etappe) erweitert. Die Gebiete befinden sich heute in der Landwirtschaftszone sowie teilweise im Waldareal. Im Weiteren wird die Fläche auf dem Tunnelportal der A 28 für Parkierungszwecke vorgesehen.

Der Standort Karlihof/Neuguot Tratt dient prioritär der Ansiedlung von Produktions- und Dienstleistungsbetrieben mit hoher Wertschöpfung und hoher Arbeitsplatzdichte. Bei einer Erweiterung innerhalb der 2. Etappe (Neuguot Tratt) ist einer haushälterischen Bodennutzung besondere Beachtung zu schenken. Insbesondere ist eine minimale Geschossigkeit der Gewerbebauten sowie eine kompakte und bodensparende Bauweise in der Nutzungsplanung si-

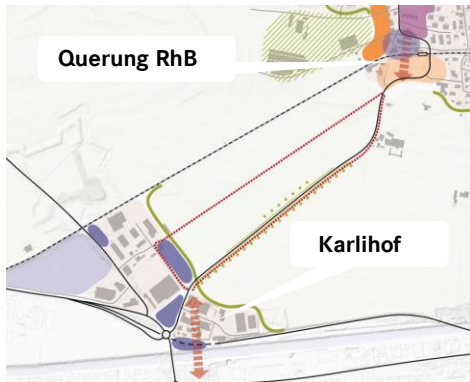
cherzustellen. Im Rahmen eines Folgeverfahrens ist die arealinterne Erschliessung und Realisierungsetappierung festzulegen.

Massnahmen

Die Gemeinde stimmt die angestrebte Entwicklung des Standortes Karlihof regional ab.

Die angestrebte Nutzungsausrichtung des Arbeitsgebietes wird nutzungsplanerisch sichergestellt. Im Rahmen der Überarbeitung der Nutzungsplanung werden die Erweiterungsgebiete einer Arbeitszone zugewiesen. Voraussetzung ist eine Abwägung der Interessen der Landwirtschaft und der Walderhaltung mit jenen der Entwicklung des Arbeitsstandortes.

Erläuterungen zu Massnahme 8 – Optimierung Langsamverkehr



Ausgangslage

Die heutige Veloverbindung zwischen Malans und Landquart weist verschiedene Defizite auf. Dies insbesondere bei der Strecke entlang der Hauptachse sowie im Gebiet Karlhof. Die Verbindung wird regelmässig von Pendlern sowie für den Einkaufsverkehr und sporadisch von Schulklassen genutzt.

Strategien und Massnahmen

Die Strecke zwischen Landstrasse und Karlhof soll in erster Priorität durch Massnahmen am bestehenden Fuss- und Veloweg optimiert werden (Einzelne Ausbauten, Querungshilfen über die Kantonsstrasse). Optional ist die Verlegung des Veloweges auf den bestehenden Landwirtschaftsweg und Industriestrasse zu prüfen. Dies in Koordination mit den Massnahmen beim Karlhof.

Das Gebiet Karlhof und insbesondere der Karlhof-Kreisel weisen eine relativ hohe Verkehrsbelastung auf. Das Befahren dieses Abschnittes mit dem Velo (Mischverkehr) ist unattraktiv und weist infolge verschiedener Ein- und Ausfahrten Mängel hinsichtlich der Verkehrssicherheit auf.

Angestrebt wird ein separater Veloweg durch das Quartier Karlhof Richtung Landquart. Zu diesem Zweck ist auch die Realisierung einer separaten Langsamverkehrsbrücke über die Landquart zu prüfen. Auf Seite Landquart be-

steht mit dem Dammweg eine optimale siedlungsinterne Verbindung bis zum Bahnhof. Die Umsetzung hat in Koordination mit der Nachbargemeinde Landquart zu erfolgen.

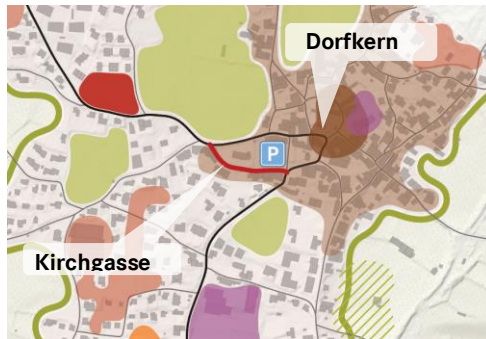
Erläuterungen zu Massnahme 10 – Umfahrung Dorfkern



Ausgangslage

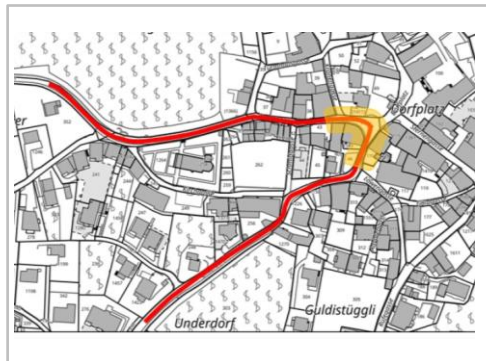
Der Dorfkern zwischen Unterdorfstrasse/Postplatz und Heerengasse weist mehrere Engstellen auf, welche das Kreuzen von Fahrzeugen erschweren. Im Weiteren weist die Durchgangsstrasse durch Malans an Spitzentagen sowie zu den Pendlerverkehrszeiten eine relativ hohe Verkehrsbelastung auf.

Zur Entlastung des Dorfkerns wurden im Rahmen einer Verkehrsstudie Möglichkeiten für eine «Umfahrung» des Dorfkerns oder Änderungen im Verkehrsregime (z.B. Einbahnverkehr) geprüft.



Strategien und Massnahmen

Die Verkehrszählung hat ergeben, dass der Anteil des Durchgangsverkehrs durch den Dorfkern lediglich 25% des Gesamtverkehrs ausmacht. Die übrigen rund 75% der Fahrten sind Ziel- und Quellverkehr zum oder aus dem Dorfkern. Jegliche bauliche oder betriebliche Massnahmen zur «Umfahrung» würden daher eine Entlastungswirkung von lediglich einem Viertel des heutigen Verkehrs ausmachen. Unter Abwägung der räumlichen Auswirkungen und dem Nutzen wird auf eine Umfahrungsmassnahme verzichtet. Bei besonderen Anlässen wird hingegen der Verkehr in der Kirchgasse (temporär) im Einbahnregime geführt.



Bildnachweise / Datenquellen

<i>Porträt (S. 4)</i>	Bundesamt für Kultur (1983): Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS)
<i>Demografie (S. 5)</i>	Bundesamt für Statistik, BFS (2016): Statistik der Bevölkerung und der Haushalte (STATPOP) BFS (1990): Eidgenössische Volkszählung 1990
<i>Wirtschaft und Mobilität (S. 6)</i>	BFS (2011, 2015): Statistik der Unternehmensstruktur (STATENT) BFS (2000): Eidgenössische Volkszählung 2000 BFS (2014): Pendlermatrix (STATPOP, AHV, STATENT) ARE (2013): ÖV-Güteklassen 2013, Hauptsaison
<i>Siedlung, soziale Infrastruktur und Versorgung (S. 7)</i>	Amt für Immobilienbewertung, AIB (2016): Angabe Umbaujahr aus Mutationen der Gebäudenummer geschätzter Gebäude BFS (2016): Gebäude- und Wohnungsstatistik BFS (2017): Leerwohnungszählung
<i>Bauzonenreserven und Bedarf (S. 8)</i>	ARE (2018): Richtplananpassung in den Bereichen Raumordnungspolitik und Siedlung (KRIP-S), Gemeinde-Datenblatt
<i>Grundlage Zeitschnitte (S. 9, 10)</i>	Bundesamt für Landestopografie swisstopo (1882 / 1933): Siegfriedkarte Bundesamt für Landestopografie swisstopo (1958 / 1979 / 1997 / 2008): Landeskarte 1 : 50 000
<i>Grundlage Räumliche Analyse (S. 13), Strategien (S. 17 – 25) und Strukturbild (S. 26)</i>	Amt für Landwirtschaft und Geoinformation (2018): Amtliche Vermessung Kanton Graubünden Bundesamt für Kultur (1983): Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS) Studach Josua (2015): Malans – Die Geschichte der Bemühungen, ein Weinbaudorf zu erhalten
<i>Bilder (S. 16 und Titelblatt)</i>	Eigene Aufnahmen Stauffer und Studach Raumentwicklung AG
<i>Luftbilder (S. 3, 4, 12, 20, 24, 26)</i>	Amt für Raumentwicklung des Kantons Graubünden (ARE), © Comet Photoshopping GmbH / Dieter Enz

