

nimmt zu und ist in den Ballungsräumen vom Bodensee bis ins mittlere Rheintal sowie im Raum Chur und Umgebung am grössten. Die Mobilität erhöht den Aktionsradius und führt dazu, dass neue Landschaftsräume aufgesucht werden.

– *Es gibt Potenziale für Erholungsgebiete – aber sie sind begrenzt und liegen in grösserer Distanz zu den Ballungsräumen (Nachfrageräume).*

Die offenen, für die Erholung geeigneten Räume sind in der Talebene begrenzt. Wichtige, noch wenig genutzte Potenziale liegen entlang des Alpenrheins. Der Vernetzung mit dem Projekt Entwicklungskonzept Alpenrhein (EKA) kommt deshalb grosse Bedeutung zu.

– *Die Vielfalt an Erholungs- und Freizeitanlagen ist gross – aber nicht bekannt.* Das Alpenrheintal verfügt über eine grosse Vielfalt an Freizeit- und Erholungsanlagen, die aber mehrheitlich lediglich innerhalb des Lokalbereichs bekannt sind. Es besteht ein Informationsdefizit.

– *Eine grenzüberschreitende, gemeinsame Nutzung von Erholungs- und Freizeitanlagen findet kaum statt – aber es gibt Synergie-Möglichkeiten.* Grenzüberschreitend werden bedeutende Anlagen im Kulturbereich und vereinzelt Hallenbäder genutzt. Mit mehr Informationen und einer verstärkten Zusammenarbeit könnten Synergien aktiviert und genutzt werden.

– *Die Abstimmung von Bauten und Anlagen mit erheblichen und grenzüberschreitenden Auswirkungen tut Not – dies kann in Zukunft verbessert werden.* Freizeit- und Einkaufszentren, Golfanlagen u. a. haben erhebliche Auswirkungen auf die Raumentwicklung, stehen oft im Konflikt mit anderen Interessen oder sind mit grossem Verkehr und mit Immissionen verbunden. Unterschiedliche Anforderungen an Verfahren sowie divergierende Interessen von Promotoren und Verwaltung erschweren ein koordiniertes und transparentes Vorgehen.

– *Es gibt ein engmaschiges Netz an Wander- und Fahrradwegen – über die Grenzen ist es aber nicht optimal vernetzt.* Heute sind nur die wichtigsten Verbindungen dieses Netzes grenzüberschreitend abgestimmt.

– *Die Freizeitmobilität ist gross und nimmt zukünftig noch zu – Verminderung und Verlagerung sind aber schwierig.* 40 Prozent aller Wege sind Freizeitwege. Sie machen fast die Hälfte der täglich zurückgelegten Distanz und der täglichen Unterwegszeit aus. Die Möglichkeiten zur Beeinflussung und Steuerung der Freizeitmobilität sind indes beschränkt.