

4. Öffentlicher Verkehr / Multimodalität

ÖV4.1 Multimodale Drehscheibe Landquart

Priorität AP 4G

- A (2024-2028)
- B (2028-2032)
- C (nach 2031)

Neue Massnahmen AP 4G

Massnahmenart

Einzelmassnahme Verkehr

Massnahmenkategorie

Multimodale Drehscheiben

Federführung

Gemeinde Landquart

Beteiligte

Kanton, RhB, SBB

Beschreibung



Multimodale Drehscheibe Landquart Teil Ost



Multimodale Drehscheibe Landquart Teil West

Ausgangslage

Der Bahnhof Landquart ist ein wichtiger Umsteigebahnhof (RhB, SBB, Bus, P+R, Fuss- und Veloverkehr) und wird in Zukunft weiter an Bedeutung gewinnen (STEP AS 2035, vgl. Massnahme ümÖV4.1). Er bildet die Schnittstelle des öffentlichen Verkehrs ins Prätigau, Landwassertal und Engadin.

Der heutige Bahnhof Seite Ost weist grosse Mängel im Bereich Fuss- und Veloverkehr auf. Für den Fussverkehr fehlen auf dem Bahnhofplatz Sitzmöglichkeiten und Grünflächen, welche zum Verweilen einladen. Die Verknüpfung Bahn mit Velo ist aufgrund der Lage der Veloabstellanlage und deren Ausgestaltung unattraktiv. Möglichkeiten für kurze Halte von Autos, um Personen auf den Zug zu bringen (Kiss&Ride) fehlen weitgehend. Die Lage des Bushofs ist attraktiv, da er sich unmittelbar bei der Personenunterführung befindet. Die Wartebereiche sind jedoch nicht überdacht und wenig attraktiv. Zudem sind die Bushaltekanten nicht behindertengerecht ausgestaltet. Die Wege für Personen mit Gehbehinderung sind zu lang, da die Rampe, um in die Personenunterführung zu gelangen, etwas entfernt liegt.

In Zukunft stehen am Bahnhof Landquart grössere Veränderungen an. So wird ein neuer gemeinsamer Perron zwischen SBB und RhB gebaut. Die RhB sieht zudem eine neue Personenunterführung vor. Die Unterführung wird stark verbreitert und mit einem prominenten Aufgang auf den Bahnhofplatz versehen. Im Zusammenhang mit dem Umbau des Bahnhofes Landquart sollen nun die vorhandenen Schwachstellen behoben, die Zugänglichkeiten und die Umsteigebeziehungen der verschiedenen Verkehrsteilnehmer gestärkt und die Aufenthaltsqualität am Bahnhofplatz erhöht werden.

Inhalte

Gemäss seiner Bedeutung im Verkehrssystem sowie den übergeordneten baulichen Veränderungen wird der Bahnhof Landquart auf Seite Ost und West verstärkt auf die multimodale Nutzung bzw. die Verknüpfung aller Verkehrsteilnehmer und auf die Aufenthaltsqualität ausgerichtet. Der Bahnhofplatz wird aufgewertet und den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmer angepasst. Folgende Änderungen sind vorgesehen:

- Realisierung eines behindertengerechten Bushofs mit Überdachung und komfortablen Wartebereichen;
- Verbesserung der Zugänglichkeit für den Fuss- und Veloverkehr;
- Schaffung kurzer Umsteigewege zu den verschiedenen Verkehrsmitteln;
- Erstellen einer neuen Bushaltestelle auf der Seite West (Outlet);
- Verbesserung des Angebots an den Veloabstellanlagen;
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch Grünelemente, Wasserspiele und Sitzmöglichkeiten;
- Einfassen und städtebauliche Integration des Bahnhofplatzes;
- Erstellen Kiss and Ride und Kurzzeitparkplätze;
- Zur Verfügung stellen von Taxi- und Mobility-Abstellplätzen.

Verknüpfungen: Die Verknüpfungen der verschiedenen Verkehrsteilnehmer werden, wenn möglich entflechtet und verständlich abgewickelt. Kurze und direkte Wege sind zentral. Der motorisierte Verkehr (Auto, Bus) wird als Mobilitätshub auf der westlichen Seite des Bahnhofplatzes konzentriert abgewickelt. Auf der östlichen Seite stehen der Langsamverkehr sowie das Verweilen im Vordergrund.



Bushof: Der Bushof soll seine Lage beibehalten. Somit kann eine kurze Umsteigebeziehung zwischen Bus und Bahn (SBB/RhB) gewährleistet werden. Der neue Bushof ist effizient und flächensparend angeordnet und gewährleistet den Ausbau von 22 cm hohen Bushaltekanten (BehiG-konform). Da neu eine Bushaltestelle auf der gegenüberliegenden Seite (Seite Outlet) erstellt wird, reichen auf der Ostseite drei Bushaltekanten aus. Der Bushof sowie der Weg zur Personenunterführung werden komplett überdacht, damit ein witterungsgeschützter Umstieg zwischen Bus und Bahn möglich ist.

Veloabstellanlage: Die multimodale Drehscheibe wird mit einer zentralen Veloabstellanlage ausgerüstet. Sie ist von der Bahnhofstrasse direkt erreichbar. Ein Teil der Anlage soll überwacht werden. Dieser Teil ist kostenpflichtig und verfügt über einen gesicherten Zugang (z.B. Badge). Weiter sollen E-Ladestationen sowie eine kleine Werkstatt mit Pumpe und den wichtigsten Werkzeugen angeboten werden. Für eine effiziente und flächensparende Anlage werden sowohl einstöckige Parksyste-me sowie moderne Doppelstock-Parksysteme angeboten.

Motorisierter Individualverkehr: Der Bahnhofplatz auf der Seite Ost wird insbesondere für den Fussverkehr aufgewertet, und der motorisierte Individualverkehr auf das Minimum beschränkt. Es sind Abstellplätze für Mobility, Taxi und Kurzzeitabstellplätze vorgesehen. Sämtliche P+R Parkplätze sind auf Seite West (Outlet) angeordnet. Auf dieser Seite ist die P+R-Anlage direkt an den Autobahnzubringer «Landquart» A13 angeschlossen. So kann das Siedlungsgebiet der Gemeinde Landquart, vor allem die Bahnhofstrasse und die Schulstrasse, entlastet werden.

Fussverkehr, Platzgestaltung: Der heutige «rote Platz» soll künftig mit Grünelementen und Sitzmöglichkeiten ausgestaltet sein. Zur Belebung sind temporäre Nutzungen zu fördern. Die beiden bestehenden Bäume werden als identitätsstiftende und schattenspendende Elemente erhalten. Beim heutigen Asphalt werden die Hartbeläge aufgebrochen und platzartig gestaltet.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Der Bahnhof Landquart bietet als multimodale Drehscheibe mit Anschluss Fernverkehr einen hohen Standard an multimodalen Elementen für die Vernetzung des Bahn- und Busnetzes mit dem Fuss- und Veloverkehr und ist darauf ausgelegt, optimale Rahmenbedingungen für den Wechsel zwischen den Anbietern und den Verkehrsmitteln zu bieten. Die Umsteigewege zwischen Bahnper-rons, Bus-Haltekanten und Velo-Abstellanlagen sind kurz und komfortabel. Die Möglichkeiten Kiss&Ride sind optimiert und die Aufenthaltsqualität beim Bahnhof ist gesteigert.

Teilstrategie

ÖV1: S-Bahn als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs stärken, ÖV3: Multimodale Drehscheibe stärken, ÖV4: Intermodalität fördern, FVV4: Attraktive Veloabstellanlagen schaffen, S5: Siedlungen qualitativ hochwertig weiterentwickeln

Handlungsbedarf

GV – Modalsplit, ÖV – Regionales Angebot, ÖV – Intermodalität, FVV – Kombinierte Mobilität, S – Siedlungsqualität

Nutzen/Wirkung

- WK 1.1 Verbesserung des Gesamtverkehrssystems: Bessere Busanschlüsse und bessere Vernetzung zwischen allen Verkehrsmitteln
- WK 1.2 Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage: Besserer Zugang von LV zu ÖV
- WK 1.3 Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems: Verbesserung Knotenstruktur durch Vernetzung Bahn / Bus / LV und K&R sowie P&R
- WK 1.5 Verbesserung im Langsamverkehr: Zusammenhängende Wegnetze für den LV
- WK 2.2 Aufwertung der öffentlichen Freiräume im Siedlungsgebiet: Aufwertung eines zentralen Platzes in Landquart, um die Aufenthaltsqualität zu steigern und temporäre Nutzungen zu ermöglichen

Bezug zu weiteren Planungen

Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen

- üMÖV4.1 Bahnhof Landquart: bahntechnischer Teil für Optimierung
- S4.2 Innenentwicklung in spezifischen Gebieten: Regionales Verdichtungsgebiet um die multimodale Drehscheibe
- S4.8 Siedlungserweiterungsgebiet Neugut: optimale ÖV-Erschliessung durch multimodale Drehscheibe als Grundvoraussetzung für die vorgesehenen Entwicklungsschwerpunkte Wohnen/Dienstleistung (S4.4) und Arbeit (S4.6)
- FVV4.3-11 Stichverbindung Malans-Landquart, Malans: Anschluss an die Alltagsveloverkehrsrouten via Bahnhof Landquart
- S4.10 Grün- und Freiräume im Siedlungsgebiet: Aufwertung des Bahnhofvorplatzes
- ÖV4.10 Buserschliessung Tardis, Landquart und ÖV4.11 Buserschliessung ESP Neugut, Malans: Ausbau Multimodale Drehscheibe Landquart als Voraussetzung

Bezug zu kantonalen und regionalen Richtplänen	Richtplanrelevant	Aktueller Stand:	KRIP	RRIP
(Konflikte mit USG siehe Umweltverträglichkeit)	<input type="checkbox"/> Ja →	<input type="checkbox"/> KRIP	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/> RRIP	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input checked="" type="checkbox"/> Nein		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Festsetzung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Planungsstand und Finanzierung

Planungsstand 1 Begründung: Anforderungen gemäss RPAV erfüllt.
 (Referenzdokumente siehe Dokumente) 2
 3

Planungsschritte	Zeitplanung
Vorstudie inkl. Grobkostenschätzung	2020
Projektwettbewerb	2022
Bauprojekt	2023
Öffentliche Auflage	2023

Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte	Zeitplanung
	<input checked="" type="checkbox"/> Projektierung	2022
	<input checked="" type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	2023
	<input checked="" type="checkbox"/> Finanzierung	2022/2023
	Voraussichtlicher Baubeginn	2024
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	2026

Anrechenbare Schlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Kosten/Finanzierung-	Kanton	Gemeinde	Dritte
	5'799'000.-	362'000.-	5'437'000.-	-

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

Quantitative Angaben *keine*

Dokumente Folgende Dokumente können auf Nachfrage in elektronischer Form mitgeliefert werden:
 — Planungsbericht Multimodale Drehscheibe Landquart, Gemeinde Landquart, Dezember 2020, R+K Büro für Raumplanung.