

Richtplantext

Regionaler Richtplan, Teil Verkehr

Genehmigung

R+K

Die Raumplaner.

**R+K Büro für
Raumplanung AG**

Poststrasse 4
8808 Pfäffikon SZ
T 055 415 00 15

Im Aeuli 3
7304 Maienfeld GR
T 081 302 75 80

Oberalpstrasse 81
6490 Andermatt UR
T 041 887 00 27

info@rkplaner.ch
www.rkplaner.ch

Von der Präsidentenkonferenz beschlossen am:

27.11.2024

Der Vorsitzende der Präsidentenkonferenz:

Der Leiter Geschäftsstelle:

Von der Regierung genehmigt am:

24.6.2025

Der Regierungspräsident:

Der Kanzleidirektor:

Protokoll Nr.:

499/2025



Impressum

Auftrag	Regionaler Richtplan, Teil Verkehr, Region Landquart		
Auftraggeber	Region Landquart Bahnhofstrasse 11 7002 Landquart		
Auftragnehmer	R+K Büro für Raumplanung AG Poststrasse 4 8808 Pfäffikon SZ T 055 415 00 15	R+K Büro für Raumplanung AG Im Aeuli 3 7304 Maienfeld GR T 081 302 75 80	R+K Büro für Raumplanung AG Oberalpstrasse 81 6490 Andermatt UR T 041 887 00 27
Bearbeitung	Michael Ruffner, Jan Braun		
Qualitätsmanagement	SQS ISO 9001		

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	5
1.1	Anlass und Aufgabe	5
1.2	Zweck	6
1.3	Inhalt und Verbindlichkeit	7
1.4	Aufbau und Gliederung	7
1.5	Wesentliche Planungsgrundlagen	9
1.5.1	Kantonaler Richtplan Teil Verkehr	9
1.5.2	Sachplan Velo	10
1.5.3	Agglomerationsprogramm Chur, 4. Generation	11
1.5.4	Regionaler Richtplan Langsamverkehr	11
1.5.5	Regionales Gesamtverkehrskonzept	12
1.5.6	Weitere Grundlagen	12
1.6	Verwendung vorhandener Grundlagenarbeiten	13
1.7	Planungsprotokoll	13
1.7.1	Organisation	13
1.7.2	Planungsablauf	14
1.7.3	Vernehmlassung Standortgemeinden	14
1.7.4	Kantonale Vorprüfung	14
1.7.5	Öffentliche Mitwirkungsaufgabe	15
1.7.6	Beschluss durch die Präsidentenkonferenz	15
2.	Verkehr	16
2.1	Gesamtverkehr	16
2.1.1	Verkehrslenkung/Verkehrsmanagement	20
2.1.2	Mobilitätsmanagement	24
2.1.3	Parkraummanagement	28
2.1.4	Agglomerationsverkehr/Agglomerationsprogramme	30
2.1.5	Künftige Antriebsformen	34
2.2	Strassennetz	37
2.2.1	Strassenneubau / -ausbau / -rückbau	37
2.2.2	Strassenaufwertung	47
2.2.3	Behebung von Unfallschwerpunkten und Unfallhäufungen	54
2.3	Öffentlicher Personenverkehr	59
2.3.1	Bahnverkehr	59
2.3.2	Intermodalität	62
2.3.3	Busnetz	65
2.4	Fuss- und Veloverkehr	72
2.4.1	Alltagsvelopendleroute	72
2.4.2	Regionales Velowegnetz	77

2.4.3 Veloabstellanlagen	83
2.4.4 Regionaler Fussverkehr	87

Beilagen	91
-----------------	-----------

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Achsen-Kammern-Prinzip; Quelle: Eigene Darstellung, R+K	19
Abb. 2: Situation heute (links) und Prinzip Ringerschliessung (rechts); Quelle: Gesamtrevision Ortsplanung Stadt Maienfeld, Planungs- und Mitwirkungsbericht (Stand: Kantonale Vorprüfung 38	
Abb. 3: Variante 1: Ausbau Kreisel; Quelle: Vertiefung Gesamtverkehrskonzept der Region Landquart, Erweiterung strategische Arbeitsgebiete Region Landquart, 19. November 2019	40
Abb. 4: Variante 2: Erstellung Brücke; Quelle: Vertiefung Gesamtverkehrskonzept der Region Landquart, Erweiterung strategische Arbeitsgebiete Region Landquart, 19. November 2019	40

1. Einleitung

1.1 Anlass und Aufgabe

Revision RPG verlangt
Abstimmung Siedlung und
Verkehr

Am 1. Mai 2014 trat das überarbeitete eidgenössische Raumplanungsgesetz (RPG) zusammen mit der revidierten Raumplanungsverordnung des Bundes (RPV) in Kraft. Die revidierte gesetzliche Grundlage führte zu massgeblichen Veränderungen in der Raumentwicklung. Hauptanliegen des überarbeiteten RPG ist die Siedlungsentwicklung nach innen.

Mit der verlangten Siedlungsentwicklung nach innen wird einerseits die Ressource Boden haushälterischer genutzt, andererseits erhöhen sich damit allerdings die Anforderungen an die gemeindlichen Infrastrukturen, insbesondere im Bereich Verkehr. Um die Funktionsfähigkeit der Strassensysteme bestmöglich zu nutzen, die Verkehrssicherheit zu erhöhen sowie die Wohn-, Arbeits- und Aufenthaltsqualität zu steigern, ist eine Abstimmung und Koordination zwischen Siedlung und Verkehr notwendig. Die künftige Siedlungsentwicklung soll primär an zentralen, gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Lagen stattfinden und das zusätzliche Verkehrsaufkommen möglichst gut durch den öffentlichen Verkehr (ÖV) sowie den Fuss- und Veloverkehr (FVV) abgewickelt werden.

Kantonaler Richtplan verlangt
regionales Raumkonzept

Mit dem Erlass durch die Regierung am 20. März 2018 und der Genehmigung durch den Bundesrat am 10. April 2019 trat der neue Richtplan des Kantons Graubünden (Bereiche Raumordnungspolitik und Siedlung) (KRIP-S), welcher die Vorgaben gemäss dem revidierten Raumplanungsgesetz auf kantonaler Stufe umsetzt, in Kraft.

Der kantonale Richtplan verpflichtet die Regionen, innerhalb von zwei Jahren nach Erlass des KRIP-S ein Raumkonzept auszuarbeiten. Im Rahmen des Raumkonzepts haben die Regionen die Grundzüge ihrer räumlichen Entwicklung für die nächsten 20-30 Jahre zu definieren und insbesondere ihre Siedlungs- und Verkehrsplanung aufeinander abzustimmen.

Die Umsetzung des regionalen Raumkonzepts in der regionalen Richtplanung erfolgt innerhalb von fünf Jahren nach Erlass des KRIP-S, also bis im Frühjahr 2023.

Regionales Raumkonzept und
Gesamtverkehrskonzept
Landquart

Die Region Landquart hat im Frühjahr 2017 mit der Erarbeitung des regionalen Raumkonzeptes begonnen. Neben dem regionalen Raumkonzept entschied sich die Region Landquart, parallel ein regionales Gesamtverkehrskonzept zu

erarbeiten. Das regionale Gesamtverkehrskonzept, von der Präsidentenkonferenz der Region Landquart beschlossen am 19. November 2019, bietet einen auf das regionale Raumkonzept abgestimmten Massnahmenkatalog für die Bewältigung der Verkehrsnachfrage in der Region Landquart und den acht Standortgemeinden. Mit dem regionalen Gesamtverkehrskonzept besteht eine Grundlage, welche der Bewältigung der künftigen Verkehrsentwicklung dient.

Regionaler Richtplan,
Teil Verkehr (RRIP-V)

Der regionale Richtplan, Teil Verkehr (RRIP-V) konkretisiert die Inhalte des regionalen Gesamtverkehrskonzeptes und zeigt deren behördenverbindliche Umsetzung auf. Der RRIP-V bewerkstelligt die Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr und wird in enger Koordination mit dem RRIP-S erarbeitet. Die Koordination zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ist sicherzustellen. Dabei sind die wichtigsten übergeordneten Verkehrsengpässe zu bezeichnen, der Durchgangsverkehr durch die Ortszentren zu reduzieren und die Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs voranzutreiben. Im RRIP-V werden die Handlungsanweisungen aus dem Massnahmenkatalog des regionalen Gesamtverkehrskonzeptes vom 19. November 2019 behördenverbindlich festgelegt.

1.2 Zweck

Zweck Der regionale Richtplan, Teil Verkehr bezweckt:

- Konkretisierung, Aktualisierung und behördenverbindliche Umsetzung der wesentlichen Inhalte des Gesamtverkehrskonzeptes vom 19. November 2019, soweit auf Stufe Region möglich
- Verankerung und Umsetzung der Inhalte des Agglomerationsprogramms Chur (4. Generation), soweit auf Stufe Region möglich
- Räumliche Verortung von Zielen und Handlungsanweisungen
- Abstimmung Siedlungs- und Verkehrsentwicklung (Berücksichtigung regionales Raumkonzept und Koordination mit dem RRIP-S)
- Koordination der Infrastrukturmassnahmen im funktionalen Raum
- Instrument zur Kommunikation und Führung sowie zur Ausübung der raumrelevanten Tätigkeiten
- Instrument zur regional koordinierten Bewältigung der Verkehrsnachfrage
- Konkretisierung und Ergänzung der im kantonalen Richtplan an die Region delegierten Aufgaben

1.3 Inhalt und Verbindlichkeit

Inhalt Der Aufbau des RRIP-V erfolgt in Anlehnung an den kantonalen Richtplan, um die Lesbarkeit zu vereinfachen. Der RRIP-V legt basierend auf dem regionalen Gesamtverkehrskonzept und den weiteren wesentlichen Grundlagen (siehe Kapitel 1.5 Wesentliche Planungsgrundlagen) als Ergänzung zu den kantonalen Festlegungen die Verkehrsstrategie der Region Landquart behördenverbindlich fest.

Der RRIP-V dient als behördenverbindliches Instrument für die Ausübung der verkehrs- und raumrelevanten Tätigkeiten in der Region.

Genehmigung, Änderungen, Fortschreibungen und Verbindlichkeit Der Erlass und die Änderungen des regionalen Richtplans bedürfen der Genehmigung durch die Regierung. Mit der Genehmigung durch die Regierung wird der regionale Richtplan für die Behörden des Kantons, der Region und der beteiligten Gemeinden verbindlich. Fortschreibungen sind ebenfalls Sache der Präsidentenkonferenz und werden von der Regierung genehmigt.

Der RRIP-V dient als Grundlage für die kommunale Verkehrsplanung und kommunale Nutzungsplanung, insb. Erschliessungsplanung.

1.4 Aufbau und Gliederung

Aufbau und Gliederung, Teil Verkehr Der RRIP-V umfasst ausschliesslich das Thema Verkehr. Die Region Landquart verfügt derzeit noch über keinen umfassenden Verkehrsrichtplan. Im Rahmen des vorliegenden Richtplans wird die Verkehrsthematik der Region gesamthaft betrachtet und umfasst den Gesamtverkehr, den Strassenverkehr, den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr.

Der RRIP-V ersetzt für die Region Landquart den regionalen Richtplan Langsamverkehr der Region Nordbünden, Subregion Bündner Rheintal, welcher am 14. September 2010 von der Regierung genehmigt wurde.

Bestandteile Der RRIP-V umfasst die nachfolgenden Bestandteile:

- Richtplankarte, Strassennetz, Mst. 1:15'000
- Richtplankarte, Öffentlicher Personenverkehr, Mst. 1:15'000
- Richtplankarte, Fuss- und Veloverkehr, Mst. 1:15'000
- Richtplantext (Beschlussinhalte sind grau hinterlegt)

Inhalt dieses regionalen Richtplans bilden die Teilbereiche:

- Gesamtverkehr
- Strassenverkehr
- Öffentlicher Personenverkehr
- Fuss- und Veloverkehr

Der Richtplantext gliedert sich einheitlich in:

- A Ausgangslage
- B Ziele und Leitsätze
- C Handlungsanweisungen (mit Federführung)
- D Erläuterungen und weitere Informationen
- E Objekte

Weitere Teilbereiche Die Erarbeitung des RRIP-V erfolgte abgestimmt und koordiniert mit RRIP-S.

Weitere Teilbereiche der Richtplanung werden zu einem späteren Zeitpunkt im Rahmen von separaten regionalen Richtplänen (beispielsweise Teilbereich Landschaft, Teilbereich übrige Raumnutzungen und weitere Infrastrukturen, etc.) behandelt.

Für verschiedene Teilbereiche bestehen in der Region Landquart bereits regionale Richtpläne. Es sind dies unter anderem:

- Regionaler Richtplan Erneuerbare Energien (Schwerpunkt Wind- und Solar-energie), Region Landquart, Plessur und Imboden, von der Regierung genehmigt am 7. April 2020
- Regionaler Richtplan Schiessanlagen, Region Landquart, von der Regierung genehmigt am 3. Dezember 2018
- Regionaler Richtplan Tourismus, Region Landquart, von der Regierung genehmigt am 14. August 2018
- Regionaler Richtplan Langsamverkehr, Region Nordbünden, Subregion Bündner Rheintal, von der Regierung genehmigt am 14. September 2010
- Regionaler Richtplan „Materialabbau, Materialablagerungen und Deponien“, Bündner Rheintal, Änderung: Kiesabbau „Erweiterte Rheinauen“ Trimmis, Festsetzung, von der Regierung genehmigt am 19. September 2000
- Regionaler Richtplan Bündner Rheintal, Richtplanvorhaben 1.301.07b, Kiesabbau «Herti» Untervaz (Erweiterung) und 1.302.04b Materialablagerung «Herti» Untervaz, Festsetzung, von der Regierung genehmigt am 30. April 1998
- Regionaler Richtplan Bündner Rheintal, Richtplanvorhaben Materialabbau, Materialablagerungen und Deponien, von der Regierung genehmigt am 11. Februar 1997

1.5 Wesentliche Planungsgrundlagen

1.5.1 Kantonaler Richtplan Teil Verkehr

Kantonaler Richtplan, Bereich Verkehr	<p>Der kantonale Richtplan Teil Verkehr wurde überarbeitet, am 29. Juni 2021 durch die Regierung des Kantons Graubünden beschlossen und am 14. April 2022 durch das Bundesamt für Raumentwicklung genehmigt. Zudem wurde eine Teilanpassung im Bereich Verkehr zum Kapitel Agglomerationsverkehr/Agglomerationsprogramme vorgenommen. Dieses wurde am 20. Oktober 2023 durch den Bund (UVEK) genehmigt.</p> <p>Der kantonale Richtplan, insbesondere der Teil Verkehr, legt die generellen Zielsetzungen und Grundsätze für den RRIP-V fest. In den folgenden Abschnitten werden die relevantesten Aussagen der Ziele und Grundsätze zusammengefasst.</p>
Gesamtverkehr	<p>Im Gesamtverkehr wird unter der Prämisse der Mobilitätsminimierung, die vorhandene Infrastruktur erhalten, optimiert und dessen Ausbau im Sinne einer gesellschaftlich erwünschten, umweltverträglichen und wirtschaftlichen Mobilität durchgeführt. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr wird erhöht, insbesondere in urbanen und suburbanen Räumen. Zudem wird an Bahnhöfen die kombinierte Mobilität gefördert.</p>
Strassenverkehr	<p>Für den Strassenverkehr steht neben dem Betrieb des Strassennetzes, die optimale Nutzung der Strasseninfrastruktur im Vordergrund. Der Erhalt der bestehenden Infrastruktur ist langfristig zu sichern.</p> <p>Die Bevölkerung und Umwelt sind vor negativen Auswirkungen des Verkehrs zu schützen und der Verkehr verträglich zu bewältigen. Der Ausweichverkehr durch die Siedlungen soll, mittels flankierender Massnahmen, minimiert werden. Für den öffentlichen Strassenverkehr sollen optimale Bedingungen geboten werden. An stark befahrenen Strassen werden, wo sinnvoll machbar, zu dessen Gunsten bauliche und technische Massnahmen des Verkehrsmanagements realisiert.</p>
Öffentlicher Personenverkehr	<p>Der öffentliche Verkehr soll gefördert werden und das Angebot hat die angestrebte räumliche Entwicklung zu unterstützen. Die ÖV-Verbindungen von und nach Graubünden werden verbessert sowie überregionale und internationale Verbindungen gefördert. Das Angebotskonzept «Retica 30+» und das strategische Entwicklungsprogramm des Bundes (STEP) soll für den Schienen- und Busverkehr umgesetzt werden. Alternative Betriebsformen (Bsp. Rufbusse, autonome Shuttles etc.) werden vom Kanton, den Regionen und Gemeinden unterstützt.</p>

Fuss- und Veloverkehr	Der Anteil des Veloverkehrs an der Alltagsmobilität soll im Kanton Graubünden erhöht werden. Für den Alltags- und Freizeitverkehr wird daher ein attraktives, zusammenhängendes und sicheres Alltagsnetz erstellt und unterhalten, sowie das Alltagsvelonetz mit dem ÖV verbunden. Zudem soll die Koexistenz zwischen touristischem Velo- und Fussverkehr sichergestellt und ein hochwertiges Wandernetz bereitgestellt werden.
Agglomerationsverkehr / -programme	Durch Optimierung der Siedlungsstruktur soll der Verkehr reduziert und möglichst umweltfreundlich wie auch siedlungsverträglich abgewickelt werden. Der öffentliche Verkehr soll gestärkt und die Intermodalität optimiert werden. Multimodale Drehscheiben sorgen für eine optimale Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger. Neben Bahn- und Busverbindungen, soll auch das Fuss- und Velonetz auf diese Drehscheiben und Entwicklungsschwerpunkte abgestimmt und überkommunal verbunden werden (vgl. auch Kapitel 1.5.3).

1.5.2 Sachplan Velo

Sachplan Velo, Kanton Graubünden	Der Sachplan Velo wurde von der Regierung am 2. Juli 2019 genehmigt. Er definiert das kantonale Velonetz des Alltags- und Freizeitverkehrs und dient als Grundlage für die regionalen Richtplanungen und lokalen Nutzungsplanungen. Basierend auf den RRIP-V soll das Velowegnetz des Sachplans Velo aktualisiert werden. Der Sachplan Velo definiert folgende Inhalte, wobei diese auf dessen Aktualität sowie die Konformität der veränderten Rahmenbedingungen resp. Grundlagen überprüft und allfällige Abweichungen berücksichtigt werden.
Herausforderungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Es muss ein attraktives, zusammenhängendes und sicheres Netz zur Verfügung stehen. Dies ist die zentrale Grundlage, um den Veloverkehrsanteil zu erhöhen. Nur wo ein Angebot besteht, kann dieses auch gestärkt werden. ■ Es muss ein spezielles Augenmerk auf das Sicherheitsempfinden der Bevölkerung gelegt werden. Dazu gehört sowohl die objektive Sicherheit als auch das subjektive Sicherheitsempfinden. ■ Durch die erhöhte Verfügbarkeit von E-Bikes wird das Velofahren über längere Distanzen und grössere Höhendifferenzen attraktiver. Das Velo bietet damit ein grosses Potential für die Bewältigung eines Teils des Alltagsverkehrs. Zukünftig ist daher mit einem weiteren Wachstum in diesem Distanzbereich (Alltagsverkehr) zu rechnen.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verbesserte Infrastrukturen, höhere Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmende und gesteigerte Attraktivität des Veloverkehrs. ■ Höhere Veloverkehrsanteile am gesamten Alltags- und Freizeitverkehr.

Der Sachplan Velo unterteilt das Velonetz in ein Alltags- und Freizeitnetz. Weiter wird das Netz in ein Grund- und Ergänzungsnetz gegliedert. Der Sachplan Velo definiert auf seinem Velonetz Schwachstellen.

1.5.3 Agglomerationsprogramm Chur, 4. Generation

Agglomerationsprogramm Chur	Eine weitere wesentliche Basis für den RRIP-V stellt das Agglomerationsprogramm Chur der 4. Generation dar. Per Mitte September 2021 wurde das Agglomerationsprogramm Chur der 4. Generation (AP 4G) beim Bund zur Prüfung eingereicht. Mit Bundesbeschluss vom 22. Februar 2023 wurden die Bundesgelder für die Agglomerationsmassnahmen 4. Generation freigegeben. Für den RRIP-V relevant sind dabei insbesondere diejenigen Inhalte, welche in der Kompetenz der Region oder der Standortgemeinden liegen. Das Agglomerationsprogramm definiert Teilstrategien, welche folgende Ziele verfolgen:
Teilstrategie Gesamt- und Strassenverkehr	Der motorisierte Individualverkehr soll auf dem übergeordneten Strassennetz kanalisiert und der Strassenverkehr siedlungsverträglich abgewickelt werden. Die Verkehrssicherheit ist spezifisch zu berücksichtigen.
Teilstrategie öffentlicher und kombinierter Verkehr	Im Bereich öffentlicher Verkehr soll die S-Bahn als dessen Rückgrat gestärkt und den Busverkehr als zuverlässige und leistungsfähige Ergänzung ausgebaut werden. Zudem sollen multimodale Drehscheiben gestärkt und die Intermodalität gefördert werden.
Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr	Für den Fuss- und Veloverkehr sollen ein lückenloses und sicheres Netz geschaffen und die Verkehrssicherheit erhöht werden. Siedlungsnahe Erholungsgebiete sollen an das regionale Velonetz angebunden und attraktive Veloabstellanlagen geschaffen werden.
Massnahmen	Die Region Landquart ist bei der Massnahme «GV 4.2 Parkraummanagement» zusammen mit der Region Imboden und der Stadt Chur federführend. Bei weiteren 26 Massnahmen sind die Gemeinden innerhalb der Region zuständig. Neben dem Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement und Parkraummanagement bildet die Alltagsvelopendlerroute die Hauptmassnahme in der Region.

1.5.4 Regionaler Richtplan Langsamverkehr

Der regionale Richtplan Langsamverkehr Nordbünden wurde von der Regierung am 14. September 2010 genehmigt. Der regionale Richtplan Nordbünden definiert das Fuss- und Velonetz im Bündner Rheintal. Das Fuss- und Velonetz ist nicht mehr aktuell und steht teilweise im Widerspruch zum Sachplan Velo.

Aufgrund dessen wird der regionale Richtplan Langsamverkehr Bündner Rheintal im vorliegenden Verfahren aufgehoben und durch den regionalen Richtplan Landquart, Teil Verkehr ersetzt.

1.5.5 Regionales Gesamtverkehrskonzept

Das regionale Gesamtverkehrskonzept wurde am 19. November 2019 von der Präsidentenkonferenz beschlossen. Es soll zusammen mit dem regionalen Raumkonzept eine möglichst optimale Abstimmung von Siedlung und Verkehr sichern. Es bildet zudem eine wesentliche Basis für den RRIP-V. Das regionale Gesamtverkehrskonzept beinhaltet Ziele, ein Zukunftsbild und einen Massnahmenkatalog. Inhalte des Gesamtverkehrskonzepts, welche in der Zuständigkeit des ASTRA liegen, werden nicht als eigentliche Beschlussinhalte im RRIP-V aufgenommen, jedoch als hinweisende oder erläuternde Inhalte im RRIP-V aufgezeigt.

Regionale Ziele	Das Gesamtverkehrskonzept der Region Landquart hat zum Ziel die Verkehrsmittelwahl des Gesamtverkehrs zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Veloverkehrs zu verbessern. Zudem soll der ortsfremde Verkehr auf leistungsfähigen Hauptachsen gebündelt werden. Die Ortszentren sind vom Verkehr zu entlasten sowie verkehrsberuhigt zu gestalten. Somit soll die Aufenthaltsqualität in den Ortszentren steigen.
Änderungen	Seit der Beschlussfassung des Gesamtverkehrskonzepts durch die Präsidentenkonferenz der Region Landquart haben sich allerdings verschiedene Rahmenbedingungen und Grundlagen geändert. Bei der Umsetzung des regionalen Gesamtverkehrskonzepts in den RRIP-V ist die Kompatibilität mit den angepassten, übergeordneten Rahmenbedingungen und Grundlagen zu prüfen und zu berücksichtigen.

1.5.6 Weitere Grundlagen

Weitere Grundlagen	<p>Folgende weitere Grundlagen sind für die Erarbeitung des regionalen Richtplans Teil Verkehr massgeblich:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Strassengesetz des Kantons Graubünden, StrG, vom 01.09.2005; ■ Kantonaler Richtplan Teil Siedlung, 10. April 2019, Amt für Raumentwicklung Graubünden ■ Regionaler Richtplan Teil Siedlung, Region Landquart, Stand Vorprüfung vom 8. September 2021* ■ Regionales Raumkonzept, Region Landquart, beschlossen am 19. November 2019
--------------------	---

- Vertiefung zum regionalen Gesamtverkehrskonzept Region Landquart, Erweiterung strategische Arbeitsgebiete beschlossen am 19. November 2019
- Kommunale räumliche Leitbilder (KRL) der Standortgemeinden
- Kommunale Gesamtverkehrskonzepte der Standortgemeinden
- VSS-Normen

1.6 Verwendung vorhandener Grundlagenarbeiten

Im Zusammenhang mit dem Agglomerationsprogramm Chur, 4. Generation wurden diverse Grundlagenarbeiten durchgeführt und Analysen erstellt. Das Agglomerationsprogramm stammt aus dem Jahr 2021, wodurch die Grundlagen und Analysen aktuell sind. Die Grundlagenanalysen aus dem Agglomerationsprogramm wurden bei der Erstellung des RRIP-V beigezogen. Ebenfalls wurden im Zusammenhang mit dem regionalen Gesamtverkehrskonzept Analysen zu den Themen motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr, Fuss- und Veloverkehr sowie ruhender Verkehr ausgearbeitet. Diese Grundlagen wurden, soweit sie noch aktuell sind, ebenfalls beigezogen.

1.7 Planungsprotokoll

1.7.1 Organisation

Arbeitsgruppe	Die Erarbeitung des vorliegenden Richtplans erfolgte gemeinsam mit der Präsidentenkonferenz der Region Landquart.
Technische Begleitung	Die technische und fachliche Erarbeitung erfolgte durch R+K, Büro für Raumplanung AG, Aeuli 3, 7304 Maienfeld.
Präsidentenkonferenz	Für den Beschluss des regionalen Richtplans ist die Präsidentenkonferenz der Region Landquart zuständig.
Standortgemeinden	Die Standortgemeinden wurden in Form einer Vernehmlassung zum Entwurf in den Planungsprozess miteinbezogen. Des Weiteren hatten die Regionsgemeinden im Rahmen der öffentlichen Mitwirkungsaufgabe nochmals die Möglichkeit, Anträge zu stellen.
Regierung	Der Erlass des regionalen Richtplans bedarf der Genehmigung durch die Regierung des Kantons Graubünden.

1.7.2 Planungsablauf

Zeitplan	Verfahrensschritte
<i>Ende 2021 / Anfang 2022</i>	Erarbeitung und Vertiefung der Grundlagen
<i>Februar 2022 – Oktober 2022</i>	Erarbeitung Entwurf regionaler Richtplan, Teil Verkehr
<i>November 2022 – Januar 2023</i>	Vernehmlassung in den Standortgemeinden
<i>Januar 2023 – März 2023</i>	Überarbeitung des Entwurfs aufgrund der Stellungnahmen der Standortgemeinden
<i>März 2023 – Januar 2024</i>	Kantonale Vorprüfung
<i>Februar 2024 – Juli 2024</i>	Überarbeitung Entwurf des regionalen Richtplans, Teil Verkehr aufgrund der Ergebnisse der kantonalen Vorprüfung
<i>16. August 2024 – 16. September 2024</i>	Öffentliche Mitwirkungsaufgabe während 30 Tagen
<i>September 2024 – November 2024</i>	Bereinigung Entwurf des regionalen Richtplans, Teil Verkehr aufgrund der öffentlichen Mitwirkungsaufgabe
<i>27. November 2024</i>	Festsetzung (Beschluss) des regionalen Richtplans, Teil Verkehr durch die Präsidentenkonferenz
<i>2025</i>	Genehmigung durch die Regierung

1.7.3 Vernehmlassung Standortgemeinden

Ende November 2022 – Januar 2023 Der Entwurf des regionalen Richtplans, Teil Verkehr wurde an der Präsidentenkonferenz vom 22.11.2022 zuhanden der Vernehmlassung in den Standortgemeinden verabschiedet.

Im Rahmen der Vernehmlassung konnten die Gemeinden bei der Region Landquart erste Rückmeldungen und Änderungsanträge zum Entwurf des regionalen Richtplans anbringen. Der Entwurf des regionalen Richtplans wurde entsprechend den Rückmeldungen der Gemeinden überarbeitet.

1.7.4 Kantonale Vorprüfung

Vorprüfungsbericht vom 19. Januar 2024 Der Entwurf des RRIP-V wurde am 24. März 2023 dem ARE zur kantonalen Vorprüfung eingereicht. Am 28. März 2023 wurde die verwaltungsinterne Vernehmlassung beim Kanton gestartet. Die interessierten kantonalen Stellen hatten bis zum 5. Mai 2023 Gelegenheit, die Unterlagen einzusehen und Stellung zu nehmen. Am 19. Januar 2024 wurde der kantonale Vorprüfungsbericht der Region Landquart zugestellt.

Das Wichtigste in Kürze

Gemäss des kantonalen Vorprüfungsberichts sind die Unterlagen gut ausgearbeitet und klar strukturiert. Die Richtplankarten sind ebenfalls übersichtlich gestaltet und gut lesbar. In formeller Hinsicht entsprechen die Unterlagen weitgehend den gängigen Anforderungen. Der Richtplan ist konzeptionell weitgehend überzeugend und weist einen guten Bearbeitungsstand auf. Insgesamt sind im RRIP-V gute Ansätze enthalten, die dazu beitragen, den Verkehr in der Region Landquart sicherer, effizienter und siedlungsverträglicher zu gestalten.

Aufgrund der Vorprüfung wurden insbesondere die Themen Unfälle, Buslinienführungen/Bushaltestellen und Agglomerationsverkehr überprüft und überarbeitet.

1.7.5 Öffentliche Mitwirkungsaufgabe

Formelle öffentliche
Mitwirkungsaufgabe

Die öffentliche Mitwirkungsaufgabe nach Art. 13 KRVO fand während 30 Tagen vom 16. August bis zum 16. September 2024, gemeinsam mit dem regionalen Richtplan Teil Siedlung, statt. Im Rahmen der öffentlichen Mitwirkungsaufgabe sind 10 Stellungnahmen mit 19 Anträgen eingegangen, wobei zum Teil Verkehr nur eine Stellungnahme eingegangen ist. Die Anträge wurden durch die Präsidentenkonferenz der Region Landquart einzeln geprüft und behandelt. Die vollständige Übersicht über die Behandlung der Stellungnahmen respektive der Anträge ist dem Richtplan beigelegt (vgl. Beilage).

1.7.6 Beschluss durch die Präsidentenkonferenz

Festsetzungsbeschluss

Am 27. November 2024 hat die Präsidentenkonferenz der Region Landquart die Festsetzung des Regionalen Richtplans, Teil Siedlung (RRIP-S) beschlossen.

2. Verkehr

2.1 Gesamtverkehr

A Ausgangslage

Künftige Verkehrsentwicklung
Region Landquart

Die künftige Verkehrsentwicklung in der Region Landquart erfolgt basierend auf der 3-V-Strategie und dem Achsen-Kammern-Prinzip. Dabei wird auf eine Erhöhung der Verkehrssicherheit und eine optimale Abstimmung von Siedlung und Verkehr geachtet. Die Prinzipien der 3-V-Strategie sowie des Achsen-Kammern-Prinzips werden im Kapitel D Erläuterungen und weiteren Informationen beschrieben.

Nebst der Vermeidung des Durchgangsverkehrs können mit dem Achsen-Kammer-Prinzip weitere positive Effekte wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit, eine Reduktion der Umweltbelastungen sowie die Verringerung des Flächenverbrauchs erreicht werden.

Erhöhung
Verkehrssicherheit

Das eidgenössische Strassenverkehrsgesetz regelt in Art. 6a, dass Bund, Kantone und Gemeinden bei Planung, Bau, Unterhalt und Betrieb der Strasseninfrastruktur den Anliegen der Verkehrssicherheit angemessen Rechnung tragen. Weiter werden in den kantonalen und kommunalen Gesetzen die Verkehrssicherheit detaillierter geregelt.

Abstimmung
Siedlung und Verkehr

Themen der Siedlung und des Verkehrs stehen in starker Abhängigkeit zueinander. So gehen das Bevölkerungswachstum und die höheren Dichten im Siedlungsgebiet einher mit einer intensiveren Nutzung aller Verkehrsträger. Umgekehrt können Massnahmen im Bereich Verkehr Spielräume und Chancen in der Siedlungsentwicklung mit sich bringen.

B Ziele und Leitsätze

Zielsetzung

- Die Region Landquart strebt eine nachhaltige Verkehrspolitik im Sinne des Drei-Säulen-Modells der nachhaltigen Entwicklung (Berücksichtigung der drei Dimensionen Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt) an.
- Die Region Landquart stellt sicher, dass die inner- und ausserregionale sowie die inner- und ausserkantonale Erreichbarkeit mindestens auf dem heutigen Niveau erhalten bleibt. Die Erreichbarkeit durch den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr innerhalb der Region wird verbessert.
- Die Region Landquart berücksichtigt bei ihrer Verkehrsentwicklung die Sicherheit und die Bedürfnisse sämtlicher Verkehrsteilnehmenden.
- Der Energie- und Ressourcenverbrauch wird optimiert und die verkehrsbedingte Belastung von Mensch und natürlicher Umwelt auf das Minimum reduziert.

Leitsätze

3-V-Strategie

Die künftige Verkehrsentwicklung in der Region Landquart richtet sich nach der 3-V-Strategie. Diese umfasst die nachfolgenden drei Kernelemente:

- **Verkehr vermeiden**
Durch eine optimale Abstimmung von Siedlung und Verkehr wird der (motorisierte) Verkehr (Besitz von privaten Fahrzeugen, Anzahl und Länge von motorisierten Fahrten) möglichst reduziert und unnötiges Verkehrsaufkommen vermieden.
- **Verkehr verlagern**
Der (motorisierte) Verkehr, welcher sich nicht vermeiden lässt, wird durch Push- und Pull-Massnahmen zur Attraktivierung und Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsmittel verlagert.
- **Verkehr verträglicher gestalten**
Der (motorisierte) Verkehr, welcher sich weder vermeiden noch verlagern lässt, wird so gestaltet, dass die Belastung von Mensch und natürlicher Umwelt möglichst auf ein Minimum reduziert werden. Dabei sind auch neue Erschliessungsvarianten zu prüfen.

Achsen-Kammern-Prinzip

Die künftige Verkehrsentwicklung in der Region Landquart verfolgt das Achsen-Kammern-Prinzip. Damit werden die nachfolgenden Ansätze verfolgt:

- Bündelung des motorisierten Individualverkehrs auf die Hauptachsen
- Erhöhung der Leistungsfähigkeit auf den Hauptachsen/Hauptverbindungen
- Schaffung verkehrsberuhigter Gebiete (Vermeidung quartierfremder Verkehr / Durchgangsverkehr)
- Siedlungsverträgliche und attraktive Ortszentren durch Entlastung vom motorisierten Individualverkehr

Erhöhung Verkehrssicherheit

In der Region Landquart wird bei der künftigen Verkehrsentwicklung den Anliegen der Verkehrssicherheit angemessen Rechnung getragen. Eine Erhöhung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden ist Ziel sämtlicher Tätigkeiten im Bereich Verkehr.

Abstimmung Siedlung und Verkehr

Die künftige Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in der Region Landquart wird mit dem Ziel, negative Auswirkungen und starke Emissionen durch den Verkehr zu reduzieren, optimal aufeinander abgestimmt.

C Handlungsanweisungen

Die Region und die Gemeinden berücksichtigen die Zielsetzungen und die Leitsätze bei ihren Verkehrsplanungen respektive bei Geschäften, die den Verkehr beeinflussen oder vom Verkehr beeinflusst werden.

Federführung: Region, Gemeinden

Die Region überprüft regelmässig ihren regionalen Richtplan, Teil Verkehr und passt diesen unter Berücksichtigung der Anliegen der Gemeinden an.

Federführung: Region

Die Region und die Gemeinden stimmen ihre Tätigkeiten im Bereich Verkehr von regionaler Bedeutung sorgfältig aufeinander ab.

Federführung: Region, Gemeinden

D Erläuterungen und weitere Informationen

Achsen-Kammern-Prinzip
3-V-Strategie

Die «drei V» der 3-V-Strategie stehen für «**V**ermeiden», «**V**erlagern» und «**V**erträglich gestalten». Die Vermeidung eines weiteren Verkehrswachstums soll durch eine optimale Abstimmung zwischen Siedlungs- und Verkehrsplanung gewährleistet werden. Zudem soll der Verkehr vermehrt auf flächensparende Verkehrsmittel verlagert werden. Das verbleibende Verkehrsaufkommen soll möglichst verträglich (umweltverträglich, siedlungsverträglich und verträglich bezüglich der Kapazität und Finanzierbarkeit der Infrastruktur) abgewickelt werden.

Achsen-Kammern-Prinzip

Die Idee des Achsen-Kammern-Prinzips ist einerseits die Bildung von Achsen, welche den ortsfremden motorisierten Individualverkehr (Durchgangsverkehr) auf leistungsfähige Verbindungen bündeln bzw. verlagern. Andererseits werden sogenannte Kammern gebildet, welche durch entsprechende Massnahmen von Durchgangsverkehr freigehalten und damit verkehrsberuhigt werden. Entsprechende Massnahmen können auf dem Niedriggeschwindigkeitsansatz, bei welchem die Geschwindigkeiten auf ein siedlungsverträgliches Mass reduziert werden, auf dem Integrationsansatz oder auf dem Koexistenzprinzip basieren. Durch die Bildung von Achsen von unterschiedlicher Bedeutung entsteht eine klare Netzstruktur und -hierarchie.

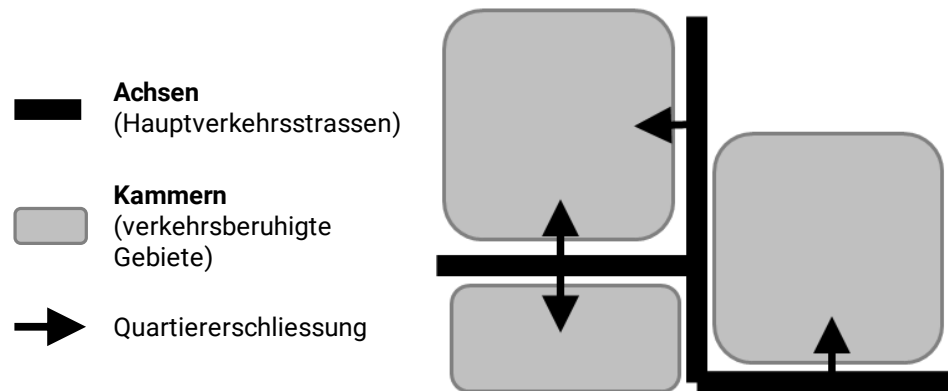


Abb. 1: Achsen-Kammern-Prinzip; Quelle: R+K 2024

E Objekte

Keine.

2.1.1 Verkehrslenkung/Verkehrsmanagement

A Ausgangslage

Stau Autobahn A13	Die Nationalstrasse A13 ist die zweitwichtigste, internationale Nord-Süd-Transitachse der Schweiz und wird immer häufiger als Alternativ-Route bei Engpässen und Staus am Gotthard genutzt. Das Agglomerationsprogramm Chur, 4. Generation zeigt auf, dass zwischen den Jahren 2015 und 2019 das Verkehrsaufkommen auf der Nationalstrasse A13 um 7.6% zugenommen hat.
	An Wochenenden sowie zu Ferienzeiten oder über Feiertage ist die A13 regelmässig überlastet. Der Stau ist grossräumig von Viamala bis ins Rheintal und betrifft somit die Region Landquart stark. Die Stausituationen treten im Sommer wie auch im Winter auf. Im Sommer wird der Verkehr hauptsächlich von Reisenden in Richtung Süden sowie vom Sommertourismus im Kanton Graubünden verursacht. Im Winter ist es grösstenteils der Wintertourismus der grossen Tourismusregionen, welcher den Verkehr erzeugt.
Ausweichverkehr aufgrund Stau Autobahn A13	Durch die Stausituationen auf der Autobahn A13 weichen die Fahrzeuglenkenden auf die Hauptverkehrsstrasse aus. Die alternative Routenführung hat oftmals einen Zusammenhang mit den Navigationsgeräten. Die Hauptverkehrsstrasse verläuft vielfach zentral durch die angrenzenden Dörfer. Die historischen Dorfkerne mit ihren typischen, dichten Bebauungen und teilweisen engen Fahrbahnverhältnissen sind nicht auf solche Verkehrsbelastungen ausgelegt. Der Ausweichverkehr führt auf den Hauptverkehrsstrassen sehr schnell zu Stausituationen und Verkehrschaos. Die Aufenthaltsqualität im Dorfzentrum sinkt dadurch stark. Dabei wird auch der strassengebundene öffentliche Verkehr sowie sämtliche Blaulichtorganisationen behindert respektive deren Einsatz verunmöglicht.
Geschwindigkeitsharmonisierung Autobahn A13 (Hinweis)	Zur Verbesserung des Verkehrsflusses auf der Autobahn A13 prüft das Bundesamt für Strassen (ASTRA) Verkehrsmanagementmassnahmen auf der Autobahn.
Massnahme Umfahrung Stau Autobahn A13 (Hinweis)	Zur Verhinderung des Ausweichverkehrs durch die Dörfer prüft das Bundesamt für Strassen (ASTRA) zusammen mit dem Kanton Graubünden und den betroffenen Regionen sowie Gemeinden aktuell verschiedene Massnahmen wie z. B. die temporäre Schliessung von Autobahnausfahrten. Im Jahr 2022 und 2023 laufen hierfür verschiedene Tests und Pilotprojekte.
Stau Werktagsverkehr Landquart	In Landquart (Gemeindegebiet Maienfeld) kommt es zu Abendspitzenstunden an den Kreiseln um die Autobahn A13 (Ausfahrt Nr. 14) sowie beim Kreisel «Karlihof» und der Karlihofbrücke regelmässig zu Staubildungen aufgrund des zu

hohen Verkehrsaufkommens. Mit den zukünftig geplanten (Siedlungs-) Entwicklungsgebieten (Neugut/Neugut-Tratt) und der allgemeinen Verkehrszunahme wird sich die Problematik in Zukunft weiter verschärfen. Ebenfalls problematisch ist das bestehende kantonale Arbeitsplatzgebiet «Landquart-Zizers». Das Arbeitsplatzgebiet von kantonaler Bedeutung ist grösstenteils ungenügend an den öffentlichen Verkehr angeschlossen. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs ist sehr hoch. Zudem führt die Erschliessung der Arbeitsplatzgebiete teilweise durch sensible Wohngebiete.

Ortsdurchfahrten Maienfeld / Zizers	Die Hauptverkehrsstrasse in der Stadt Maienfeld sowie in der Gemeinde Zizers verläuft durch das historische Zentrum. Die Strassen sind von einer dichten Bebauung umgeben. In der Stadt Maienfeld prägen zudem die Wingertmauern den Strassenraum, weshalb die Strassen dementsprechend eng sind (Begegnungsfall PW/PW nicht überall möglich). Die Hauptverkehrsstrassen sind nicht auf hohe Verkehrsbelastungen ausgelegt. Zu Spitzenstunden kommt es darum im Alltagsverkehr zu Engpässen in der Leistungsfähigkeit, was zu Stausituationen führen kann.
Massnahmen	Grössere Strassenausbauten sind in absehbarer Zeit kaum zu realisieren. Zudem werden sie als nicht zielführend erachtet. Daher müssen die bestehenden Strassen besser ausgenutzt werden. Dies kann mit überregionalen Verkehrslenkungsmassnahmen und Verkehrsmanagementmassnahmen erreicht werden. Das Verkehrsangebot soll optimiert und die Verkehrsnachfrage gezielt geleitet werden. Allerdings reichen nur Verkehrsmanagement-Massnahmen nicht aus, um die Staufproblematiken zu beheben. Die Massnahmen müssen abgestimmt auf das Mobilitätsmanagement sowie das Parkraummanagement erfolgen. Zudem sind diese in die regionale Verkehrsstrategie einzugliedern.

B Ziele und Leitsätze

Zielsetzung

Die bestehende Strasseninfrastruktur in der Region Landquart wird besser genutzt, deren Leistungsfähigkeit möglichst hochgehalten und der Verkehrsfluss optimiert.

Ausweichverkehr (ortsfremder Verkehr) durch die Siedlungsgebiete, insbesondere durch die wertvollen/historischen Ortskerne, wird verhindert und die Siedlungsqualität dadurch gesteigert.

Leitsätze

Den Verkehr zweckmässig lenken und die bestehende Strasseninfrastruktur effizienter nutzen

Der Verkehr wird mittels Massnahmen der Verkehrslenkung und des Verkehrsmanagements auf dem übergeordneten Strassennetz kanalisiert und möglichst gleichmässig, ruhig, emissionsarm und sicher geführt (Verflüssigung des Verkehrs). Die bestehende Strasseninfrastruktur wird dadurch effizienter genutzt (Erhöhung Leistungsfähigkeit) und Staubildungen sowie Durchgangsverkehr im Siedlungsgebiet reduziert.

Siedlungsgebiet vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs schützen

Die Siedlungsgebiete, insbesondere die wertvollen/historischen Ortskerne, werden vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs geschützt, indem der Ausweichverkehr (ortsfremder Verkehr) durch die Dörfer verhindert wird. Insbesondere kann dadurch die Aufenthaltsqualität im Siedlungsgebiet erhalten respektive erhöht, die Zuverlässigkeit sowie die Pünktlichkeit der öffentlichen Verkehrsmittel gewährleistet und der ungehinderte Einsatz von Blaulichtorganisationen sichergestellt werden.

C Handlungsanweisungen

Die Region Landquart setzt sich beim ASTRA und beim Tiefbauamt des Kantons Graubünden für kurz- bis mittelfristige Massnahmen der Verkehrslenkung resp. des Verkehrsmanagements auf dem Nationalstrassennetz ein (beispielsweise Sperrung der Autobahnausfahrten, Pannestreifennutzung, Geschwindigkeitsharmonisierung) und befürwortet deren Umsetzung.

Federführung: Region

Die Region Landquart setzt sich dafür ein, dass auch die Verkehrs- und Stauproblematiken an Werktagen durch geeignete Massnahmen (z. B. Mobilitätsmanagement, vgl. Kapitel 2.1.2) reduziert werden können.

Federführung: Region

Da die Region nur bedingt Einfluss auf das Nationalstrassennetz hat (Kompetenz ASTRA), prüft die Region Landquart mittelfristig mit dem Tiefbauamt des Kantons Graubünden und den betroffenen Gemeinden weitere Verkehrslenkungs- resp. Verkehrsmanagementmassnahmen auf

Haupt- und Verbindungsstrassen. Dabei sind folgende Massnahmen zu prüfen.

- Errichten von Pfortneranlagen (Lichtsignalanlagen)
- Errichten von intelligenten verkehrsabhängigen Lichtsignalsteuerungen
- ÖV-Bevorzugung an Lichtsignalanlagen
- Elektronische Busbeschleunigungsstreifen
- Massnahmen zur Temporeduktion

Bei der Auswahl der Massnahmen wird auf eine möglichst kurzfristige Umsetzbarkeit geachtet und ein möglichst optimales Kosten-Nutzen-Verhältnis angestrebt.

Federführung: Region, Gemeinden

D Erläuterungen und weitere Informationen

Keine.

E Objekte

Keine.

2.1.2 Mobilitätsmanagement

A Ausgangslage

Bestehende Verkehrsinfrastrukturen stossen an ihre Grenzen

Die bestehenden Verkehrssysteme sind aufgrund des gegenwärtigen Verkehrsaufkommens bereits heute teilweise zu Spitzenzeiten an ihrer Leistungsgrenze. Neben der allgemeinen Verkehrszunahme ist aufgrund von künftigen Siedlungsentwicklungen eine weitere Steigerung des Verkehrsaufkommens zu erwarten. Dabei werden einzelne bestehende Verkehrsinfrastrukturen in Zukunft zu Spitzenzeiten voraussichtlich überlastet sein.

Mobilitätsmanagement

Eine zentrale Aufgabe ist es daher die Mobilität zu «managen». Das Mobilitätsmanagement zielt darauf ab, den motorisierten Individualverkehr durch die Beeinflussung des Verkehrsverhaltens zu reduzieren. Die Verhaltensänderung wird beispielsweise durch die Schaffung von Anreizen zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs, des Fuss- und Veloverkehrs oder von Car-Sharing-Angeboten hergeführt. Ziel ist es dabei, die werktäglichen Spitzen des motorisierten Individualverkehrs mit hochwertigen Fuss- und Veloinfrastrukturen, insbesondere in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr, als attraktives Verkehrsmittel zu dämpfen. Massnahmen des Mobilitätsmanagements haben abgestimmt auf das Verkehrsmanagement und das Parkraummanagement zu erfolgen.

Das Mobilitätsmanagement kann sowohl bei Unternehmen als auch bei Wohnbauten angewendet werden. Eine wesentliche Rolle spielen dabei die Grundeigentümerschaften/Bewirtschafter und die Unternehmen. Diese können mit Massnahmen des Mobilitätsmanagements einen wesentlichen Beitrag zur Sicherung der Funktionsfähigkeit der Verkehrssysteme leisten.

Mobilitätsmanagement bei künftigen Entwicklungen

Es ist zweckmässig, das Verkehrsverhalten hinsichtlich Verkehrsmittelwahl von Bevölkerung und Beschäftigten möglichst frühzeitig zu beeinflussen. Aus diesem Grund sind entsprechende Massnahmen des Mobilitätsmanagements bereits zu Beginn von grösseren Siedlungsentwicklungen oder in Gebieten mit erhöhtem Publikums-/Verkehrsaufkommen aufzuzeigen.

Mobilitätsmanagement in bestehenden Unternehmen oder bestehenden Wohnsiedlungen

Auch bestehende Unternehmen oder bestehende Wohnsiedlungen können ein Mobilitätsmanagement einführen. Die Unternehmen oder Grundeigentümerschaften von Wohnsiedlungen können ihre Mitarbeitenden/Bewohnenden beispielsweise dazu motivieren, zu Fuss, mit dem Velo oder mit dem öffentlichen Verkehr ihre Wege zurückzulegen. Hierfür haben sie einerseits die entsprechenden Voraussetzungen zu schaffen (bspw. attraktive Fuss- und Veloverbindungen, Angebot an attraktiven Veloabstellanlagen). Andererseits können sie mit entsprechenden Anreizen wie beispielsweise die Mitfinanzierung von ÖV-Abonnements, das Anbieten von Car-Sharing-Angeboten, eine Verteuerung oder

Reduktion der Parkplätze (Parkplatzbewirtschaftung) eine Änderung der Verkehrsmittel begünstigen. Bei der Einführung eines entsprechenden Mobilitätsmanagements wird empfohlen, die Arbeitnehmenden oder die Bewohnenden aktiv in den Prozess einzubeziehen.

B Ziele und Leitsätze

Zielsetzung

Die Verkehrsnachfrage sowie das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung und der Beschäftigten wird zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs verlagert.

Leitsätze

Beeinflussung Verkehrsnachfrage und Mobilitätsverhalten durch Massnahmen des Mobilitätsmanagements

Mittels Massnahmen des Mobilitätsmanagements in Form von Push- und Pull-Massnahmen am Ziel- und Quellort werden Bevölkerung und Beschäftigte darin unterstützt, ihre Einstellung zur Mobilität zu verändern und ihre Mobilität effizient, umwelt- sowie sozialverträglich abzuwickeln.

Mögliche Massnahmen des Mobilitätsmanagements sind:

- Förderung öffentlicher Verkehr durch die Schaffung von Anreizen (z.B. durch ÖV-Gutscheine, Beteiligung an ÖV-Abonnement etc.)
- Förderung Veloverkehr durch Anbieten von attraktiven, gedeckten, abschliessbaren Veloabstellanlagen (mit Lademöglichkeit), Velowerkstatt, Duschen etc.
- Förderung Fussverkehr durch attraktive Wegführungen
- Erhöhung des Besetzungsgrads von Personenwagen durch zur Verfügungstellung einer Mitfahrzentrale
- Förderung von Sharing-Mobility, E-Mobilität und Mikromobilität
- (Monetäre) Parkraumbewirtschaftung (Vermeidung hohes Verkehrsaufkommen zur Spitzenstunde)
- Vergabekriterien für Parkfelder
- Zweckmässige Information, Kommunikation und Sensibilisierung

Verlagerung des Verkehrs und Reduktion dessen negativen Auswirkungen

Durch die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf umweltfreundlichere Verkehrsträger wird der Verkehr auf den bestehenden Strasseninfrastrukturen verflüssigt und das Verkehrsaufkommen zu Spitzenstunden gedämpft. Die Massnahmen des Mobilitätsmanagements helfen langfristig mit, die anhaltende Verkehrszunahme aufzufangen und zu begrenzen.

Erarbeitung Mobilitätskonzept und Einführung Mobilitätsmanagement bei der Entwicklung von Gebieten mit bedeutendem Entwicklungspotential

Bei der Entwicklung von Gebieten mit bedeutendem Entwicklungspotential oder mit erhöhtem Publikums- und Verkehrsaufkommen wie beispielsweise Entwicklungsschwerpunkte, Einzonungen $\geq 5'000 \text{ m}^2$, bedeutende Siedlungsverdichtungsgebiete, kantonale und regionale/überregionale Arbeitsplatzgebiete, grössere Freizeiteinrichtungen etc. ist ein Mobilitätskonzept zu erarbeiten.

Information, Beratung und Unterstützung von Grundeigentümerschaften/Bewirtschafter von Wohnsiedlungen und bestehenden Unternehmen

Grundeigentümer/Bewirtschafter von Wohnsiedlungen sowie bestehende Unternehmen werden von den Gemeinden mittels Information und Beratung zur Einführung eines eigenen (betrieblichen) Mobilitätsmanagements und die Bereitstellung einer geeigneten Mobilitätsinfrastruktur motiviert.

C Handlungsanweisungen

Die Region unterstützt die Gemeinden mit Gebieten mit bedeutendem Entwicklungspotential in geeigneter Art und Weise bei den Planungsarbeiten im Bereich des Mobilitätsmanagements.

Federführung: Region

Die Gemeinden stellen in ihrer Nutzungsplanung für Gebiete mit bedeutendem Entwicklungspotential, mit erhöhtem Publikums- und Verkehrsaufkommen oder bei Bedarf für weitere Gebiete die Pflicht für die Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts sicher.

Federführung: Gemeinden

Das Mobilitätskonzept wird von den Unternehmen respektive Bauherrschaft/Eigentümer erstellt. Das Mobilitätskonzept sollte darauf ausgerichtet sein, den Modal Split zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs zu verändern.

Federführung: -

D Erläuterungen und weitere Informationen

Inhalt Mobilitätsmanagement Im Rahmen eines Mobilitätskonzepts sind unter anderem nachfolgende Themen zu behandeln bzw. nachzuweisen.

- Optimaler Anschluss an den öffentlichen Verkehr
- Attraktive Erschliessung für den Fuss- und Veloverkehr
- Nachweis der minimal benötigten Anzahl Parkfelder
- Zweckmässige Bewirtschaftung (monetär/zeitlich) der Parkfelder
- Darlegung von Massnahmen

E Objekte

Nr. Region	Nr. Kanton	Bezeichnung	Gemeinde/ Standort	Bemerkungen / Massnahmen	KS
Massnahmen Mobilitätsmanagement					
24.MM.01	-	Ausarbeitung Mobilitätskonzept (innerhalb kantonaales Arbeitsgebiet «Neugut/Neugut Tratt»)	Stadt Maienfeld, Gemeinde Landquart, Malans	Ausarbeitung Mobilitätskonzept / Einführung Mobilitätsmanagement Aufgrund der räumlichen Gegebenheiten und den unterschiedlichen Erschliessungssituationen innerhalb des Arbeitsgebietes sind zwei Mobilitätskonzepte auszuarbeiten (nördlich der Nationalstrasse/südlich der Nationalstrasse)	F
24.MM.02	-	Ausarbeitung Mobilitätskonzept (innerhalb kantonaales Arbeitsgebiet «Anschluss Maienfeld»)	Stadt Maienfeld	Ausarbeitung Mobilitätskonzept / Einführung Mobilitätsmanagement	F
24.MM.03	-	Ausarbeitung Mobilitätskonzept (innerhalb kantonaales Arbeitsgebiet «Landquart-Zizers»)	Gemeinde Landquart, Zizers	Ausarbeitung Mobilitätskonzept / Einführung Mobilitätsmanagement Bei Erweiterungen oder massgebenden Ausbauten des Arbeitsgebietes ist ein Mobilitätskonzept über das betroffene Gebiet zu erarbeiten.	F
24.MM.04	-	Ausarbeitung Mobilitätskonzept (innerhalb kantonaales Arbeitsgebiet «Untervaz-Trimmis-Zizers»)	Gemeinde Untervaz, Trimmis, Zizers	Ausarbeitung Mobilitätskonzept / Einführung Mobilitätsmanagement Bei Erweiterungen oder massgebenden Ausbauten des Arbeitsgebietes ist ein Mobilitätskonzept über das betroffene Gebiet zu erarbeiten.	F

KS = Koordinationsstand; **A** = Ausgangslage; **F** = Festsetzung; **Z** = Zwischenergebnis; **V** = Vororientierung

2.1.3 Parkraummanagement

A Ausgangslage

Parkierungsflächen mit
grossem Flächenverbrauch

Grössere Parkierungsflächen benötigen viel Platz, widersprechen dem Grundsatz eines haushälterischen Umgangs mit der Ressource Boden gemäss Zielsetzungen der Raumplanungsgesetzgebung und begünstigen eine weitere Zersiedelung.

Parkierungsanlagen
Region Landquart

In der Region Landquart werden verschiedene grössere, öffentlich zugängliche Parkierungsanlagen bei publikumsintensiven Nutzungen oder an touristischen Orten monetär bewirtschaftet. Die Bewirtschaftungsform fällt dabei allerdings sehr unterschiedlich aus. Im Weiteren fehlt diesen Parkierungsanlagen vielfach ein Parkleitsystem, was zu unerwünschtem Parksuchverkehr führt.

Parkraumkonzept und
Parkraummanagement

Mittel eines Parkraummanagements können Parkierungsflächen optimiert und eine Verlagerung des Verkehrs auf flächeneffiziente Verkehrsmittel wie den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr gefördert werden. Die Verlagerung führt wiederum zu einer Steigerung der Siedlungsqualität, da die Verkehrsbelastung der Siedlungsgebiete sowie deren Auswirkungen auf Menschen und Umwelt minimiert werden.

B Ziele und Leitsätze

Zielsetzung

Die Parkierungsflächen in der Region Landquart werden optimal genutzt und unerwünschter Suchverkehr im Zusammenhang mit den Parkierungsanlagen auf ein Minimum reduziert.

Mittels entsprechender Regelungen im Zusammenhang mit den Parkierungsflächen wird die Nutzung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs in der Region Landquart gefördert.

Die Ausgestaltung und die Bewirtschaftung von grösseren Parkierungsanlagen innerhalb der Region werden möglichst einheitlich geregelt.

Leitsätze

Regionales Parkraumkonzept

Die Region Landquart verfügt über ein auf die Verkehrs- und Siedlungsstrategie abgestimmtes, regionales Parkraumkonzept. Das Konzept legt basierend auf der Analyse der örtlichen Situation Zielsetzungen und mögliche Massnahmen des Parkierungsmanagements fest.

Mögliche Massnahmen des Parkierungsmanagements sind:

- Parkraumbewirtschaftung (monetär/zeitlich)
- Aufhebung / Umnutzung von überzähligen Parkplätzen
- Bestimmung von Zielvorgaben für Anzahl Parkplätze (öffentlich und privat)
- Leit- / Informationssysteme
- P+R-Anlagen / Car-Pooling / Car-Sharing
- Flankierende Massnahmen öffentlicher Verkehr, Fuss- und Veloverkehr

C Handlungsanweisungen

Die Region Landquart erarbeitet in Zusammenarbeit mit den Gemeinden ein regionales Parkraumkonzept.

Federführung: Region

Die Gemeinden berücksichtigen das regionale Parkraumkonzept und prüfen die Umsetzung der Massnahmen auf ihrem Gemeindegebiet.

Sie prüfen hierfür ihre bestehenden Grundlagen (kommunales Parkierungskonzept, Gebührenreglement für Parkierungsflächen auf öffentlichem Grund, kommunale Nutzungsplanung etc.) und passen diese bei Bedarf an.

Gemeinden mit ähnlichen Bedürfnissen im Zusammenhang mit der Parkierung stimmen ihre Massnahmen, wenn möglich, aufeinander ab.

Federführung: Gemeinden

D Erläuterungen und weitere Informationen

Keine.

E Objekte

Keine.

2.1.4 Agglomerationsverkehr/Agglomerationsprogramme

A Ausgangslage

Agglomerationsprogramme Im Rahmen von Agglomerationsprogrammen beteiligt sich der Bund finanziell an Verkehrsprojekten von Städten und Agglomerationen. Von den Bundesbeiträgen profitieren Agglomerationen, die mit ihren Agglomerationsprogrammen die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung wirkungsvoll aufeinander abstimmen.

Agglomerationsprogramme Chur, 1. und 2. Generation Für die Agglomeration Chur wurde 2007 das Agglomerationsprogramm der 1. Generation und 2010 das Agglomerationsprogramm der 2. Generation erarbeitet. Für das Agglomerationsprogramm der 1. Generation wurde ein Raumkonzept, welches die Agglomeration Chur und die weitere Umgebung bis hin zu den angrenzenden Regional- und Tourismuszentren umfasst, ausgearbeitet. Im Agglomerationsprogramm der 2. Generation wurde das Raumkonzept erweitert und insbesondere eine vertiefte Analyse für den Talboden des Bündner Rheintals durchgeführt. Beide Agglomerationsprogramme wurden vom Bund zu je 40% unterstützt. Für die beiden Agglomerationsprogramme wurde vom Bund ein Beitrag von rund 22 Millionen Franken zugesprochen.

Auf die Erarbeitung der 3. Generation wurde damals verzichtet, da die Umsetzung der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation noch im Gang war.

Agglomerationsprogramm Chur, 4. Generation Im Jahr 2020 wurde durch den Kanton, die Regierung sowie die Gemeinden entschieden, ein Agglomerationsprogramm der 4. Generation auszuarbeiten. Der Bearbeitungsperimeter des Agglomerationsprogramms der 4. Generation umfasst die Regionen Landquart, Plessur und Imboden. Die Mitfinanzierung des Agglomerationsprogrammes der 4. Generation beschränkt sich in der Region Landquart allerdings auf den Beitragsperimeter, welcher die Stadt Maienfeld sowie die Gemeinden Fläsch und Jenins nicht angehören. Das Agglomerationsprogramm der 4. Generation fokussiert im Bereich Verkehr auf siedlungsorientierte Strassenraumgestaltungen, auf eine Optimierung von Bahnhöfen, auf ein verbessertes ÖV-Angebot, auf attraktive Fuss- und Veloverbindungen sowie auf eine erhöhte Verkehrssicherheit.

Die folgenden Massnahmen wurden im Agglomerationsprogramm Chur, 4. Generation eingereicht und werden vom Bund mitfinanziert (siehe nachfolgende Tabelle). Die angegebenen Prioritäten entsprechen dem Prüfbericht des Bundes vom 22. Februar 2023. Massnahmen der Priorität A müssen zwischen den Jahren 2024 und 2028, Massnahmen der Priorität B zwischen den Jahren 2028 und 2032 realisiert werden.

Nr. AP	Bezeichnung Massnahme	Priorität	Federführung
üMÖV4.1	Bahnhof Landquart, bahntechnischer Teil	-	BAV
ÖV4.1	Multimodale Drehscheibe Landquart	A	Gemeinde Landquart
ÖV4.2	Multimodale Drehscheibe Untervaz-Trimmis	A	Gemeinde Trimmis
ÖV4.9	Neue Busführung Saltinisstrasse, Trimmis	B	Gemeinde Trimmis
ÖV4.10	Buserschliessung Tardis, Landquart	C	Gemeinde Landquart
ÖV4.11	Buserschliessung ESP Neugut, Malans	B	Gemeinde Malans
ÖV4.12	E-Mobilität Busse	B	Kanton (AEV)
ÖV4.13	Pauschales Massnahmenpaket A, Aufwertung Bushaltestellen	A	Gemeinden Trimmis und Zizers
üMSV4.1	Geschwindigkeitsharmonisierung und Gefahrenwarnungsanlage A13 Rothenbrunnen - Landquart	-	ASTRA
GV4.1	Verkehrsmanagementkonzept	A	Kanton (TBA)
GV4.2	Parkraummanagement	A	Regionen Landquart und Imboden, Stadt Chur (TBD)
GV4.3	Mobilitätsmanagement (Massnahmenpaket)	A/B	Kanton (AEV)
GV4.9	Betriebs- und Gestaltungskonzept Kantonsstrasse, Zizers	A	Gemeinde Zizers
MIV4.2	Industriestrasse inkl. Knoten Freihofstrasse/Kantonsstrasse, Landquart	B	Gemeinde Landquart
MIV4.3	Knoten Sägenstrasse/Schulstrasse, FlaMa zu Industriestrasse, Landquart	C	Gemeinde Landquart
FVV4.1	Pauschales Massnahmenpaket A, Langsamverkehr: Velo- und Fussnetzinfrastruktur kurzfristig	A	Gemeinden
FVV4.2	Pauschales Massnahmenpaket B, Langsamverkehr: Velo- und Fussnetzinfrastruktur mittelfristig	B	Gemeinden
FVV4.3	Pauschales Massnahmenpaket A, Langsamverkehr: Alltagsveloverkehrsrouten	A	Gemeinden
FVV4.6	Pauschales Massnahmenpaket, Langsamverkehr: Veloabstellanlagen	A	Gemeinde Maienfeld
VS4.1	Behebung Unfallschwerpunkte und -häufungsstellen	A	Kanton (TBA)
VS4.2	Kreisel Burgweg, Untervaz	C	Gemeinde Untervaz
VS4.3	Pilot Schulwegsicherheit	A	Gemeinde Landquart

B Ziele und Leitsätze

Zielsetzung

In der Region Landquart als Teil der Agglomeration Chur werden Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sorgfältig aufeinander abgestimmt. Insbesondere wird in den wertvollen (Dorf-) Kerngebieten und den sensiblen Wohnquartieren der motorisierte Individualverkehr siedlungsverträglich abgewickelt. Die Dörfer profitieren von einem attraktiven ÖV-Angebot. Zudem verfügt die Region über direkte und durchgängige Fuss- und Veloverkehrsverbindungen.

Leitsätze

Siedlung von negativen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs entlasten

Das Verkehrsaufkommen in der Region Landquart wird zu Spitzenzeiten durch Verkehrs- und Mobilitätsmanagementmassnahmen reduziert. Der nicht vermeidbare Verkehr wird durch betriebliche und gestalterische Massnahmen möglichst siedlungsverträglich abgewickelt. Mit punktuellen Strassenausbauten werden die Siedlungsgebiete weiter von negativen Verkehrsbelastungen entlastet und der motorisierte Individualverkehr direkt auf das übergeordnete Strassennetz geleitet.

Öffentlicher Verkehr stärken / Intermodalität fördern und optimieren

Der öffentliche Verkehr in der Region Landquart wird mittels attraktiver Buslinien und Bushaltestellen gestärkt. Zentrales Element dabei ist die Förderung der Intermodalität. Durch die Schaffung von attraktiven Verknüpfungen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln wird an Bahnhöfen und wichtigen Bushaltestellen der Umstieg zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln erleichtert und attraktiviert.

Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs erhöhen

Die Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs in der Region Landquart wird durch das Zurverfügungstellen eines attraktiven, sicheren und durchgehenden Velonetzes gefördert. Bestehende Defizite im Fuss- und Veloverkehrsnetz in Bezug auf die Verkehrssicherheit, Attraktivität, Dimensionierung und Umwege werden behoben. Attraktive und grosszügig dimensionierte Veloabstellanlagen tragen ebenfalls zur Förderung des Veloverkehrs bei.

C Handlungsanweisungen

Die Region Landquart ist Teil der Trägerschaft Agglomeration Chur und trägt damit zur (überregionalen) Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung bei. Sie setzt sich für die Erarbeitung von

Agglomerationsprogrammen ein und sorgt dafür, dass die Interessen der Region Landquart sowie der einzelnen Regionsgemeinden angemessen in die Agglomerationsprogramme einfließen.

Federführung: Region

Die Region treibt die Umsetzung der (planerischen) Massnahmen auf Regionsgebiet Landquart voran und unterstützt die Gemeinden (und den Kanton) in geeigneter Art und Weise bei der Umsetzung der Massnahmen.

Federführung: Region

Die Gemeinden verankern, wo zweckmässig, die gemäss Agglomerationsprogrammen vorgesehenen Massnahmen in ihrer Siedlungs- und Verkehrsplanung (Kommunales räumliches Leitbild, Verkehrskonzept, Nutzungsplanung etc.).

Die Gemeinden setzen die Massnahmen gemäss Agglomerationsprogramm fristgerecht um.

Federführung: Gemeinden

D Erläuterungen und weitere Informationen

Keine.

E Objekte

Keine.

2.1.5 Künftige Antriebsformen

A Ausgangslage

Mobilität heute und morgen Gemäss den Verkehrsperspektiven 2050 Schweiz des UVEK (Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation) wächst der Verkehr in den kommenden Jahren aufgrund der aktuellen gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Trends weniger stark als die Bevölkerung. Nichtsdestotrotz nimmt der Verkehr in Zukunft weiterhin zu. Rund ein Drittel des Gesamtenergieverbrauchs in der Schweiz entfällt auf den Verkehrssektor und knapp 72% der CO₂-Emissionen sind auf den Personenverkehr (Personenwagen) zurückzuführen. In Zeiten des Klimawandels und unter Berücksichtigung der energie- und klimapolitischen Ziele des Bundes, welche gemäss Energiestrategie 2050 eine Senkung des Energieverbrauchs, eine Erhöhung der Energieeffizienz und die Förderung von nachhaltigen Energien vorsehen, stellt sich vermehrt die Frage nach der künftigen Mobilität.

Die künftige Vermeidung von (motorisiertem) Verkehr trägt wesentlich zur Reduktion der Umweltbelastung respektive des Energieverbrauchs bei. Dies kann unter anderem durch einen Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel erreicht werden. Im Weiteren trägt auch eine aufeinander abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im Sinne der «Stadt der kurzen Wege» zur Reduktion des Verkehrsaufkommens bei.

Gemäss dem Bundesamt für Strassen ASTRA dürften mittelfristig auch Elektrofahrzeuge einen wesentlichen Beitrag zur Senkung der CO₂-Emissionen leisten. Das ASTRA fördert aus diesem Grund die Nutzung von alternativ angetriebenen Fahrzeugen.

E-Mobilität Die Elektromobilität (E-Mobilität) hat in den vergangenen Jahren in der Gesellschaft einen enormen Aufschwung erlebt. Immer mehr Automobilnutzende stiegen von Benzin- und Diesel- auf Elektroautos um. Neben der Zunahme stromangetriebener Personenwagen hat sich die der Trend der Elektromobilität auch auf andere Verkehrsmittel ausgeweitet (E-Busse, E-Bikes, E-Scooter, E-Trottinette etc.). Gründe hierfür sind die angestrebte Reduktion der CO₂-Emissionen sowie technologische Fortschritte, insbesondere bei den Batterien.

Es ist zu erwarten, dass die Bedeutung der E-Mobilität in Zukunft weiter hoch bleiben wird. Durch das Bereitstellen der notwendigen Infrastrukturen kann dieser Trend aktiv unterstützt werden.

Alternative Antriebsformen Neben den klassischen Antriebsformen wie Verbrennungsmotoren (Benzin / Diesel) oder der Elektroantrieb liegen auf dem Markt bereits verschiedene,

weitere Technologien für alternative, umweltfreundlichere und ressourcenschonende Antriebsformen vor. Dies sind beispielsweise Hybridantriebe, Wasserstoff-/Brennstoffzellenantriebe, Elektroantriebe mit Batterie, Erdgas-/Autogas-antriebe oder Antriebe mit Bioethanol, Biodiesel, Pflanzenöl etc.

Die alternativen Antriebsformen wirken durch ihren geringeren CO₂-Ausstoss der Erderwärmung entgegen und schonen die nicht erneuerbaren Ressourcen wie Erdöl.

Innovative Mobilität Neben den herkömmlichen Mobilitätsformen und den alternativen Antriebsformen kommen vermehrt auch neue Mobilitätsformen zum Einsatz. Dazu gehört beispielsweise das autonome Fahren. Ein selbst fahrendes Fahrzeug kann beispielsweise kostengünstig als Shuttle auf wichtigen Quell- und Zielverbindungen eingesetzt werden. Zu den weiteren neuen Mobilitätsformen zählt die Mikromobilität (E-Trottinett, Hoverboard, Segway etc.). Die Mikromobilität kann insbesondere gemeindeintern dazu beitragen, auf das Fahrzeug zu verzichten und auf anderweitigen Verkehrsmitteln der Mikromobilität zurückzugreifen. Auch die zunehmende Digitalisierung hat einen wesentlichen Einfluss auf die Möglichkeiten und die Struktur der künftigen Mobilität (z. B. Smartcity).

In Zukunft ist zu erwarten, dass die neuen, innovativen Mobilitätsformen weiter an Bedeutung gewinnen. Sie sind in der Ausgestaltung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zu berücksichtigen.

Energiestädte Region Landquart In der Region Landquart tragen mehrere Gemeinden das Label «Energiestadt». Eine «Energiestadt» ist eine Gemeinde, die sich kontinuierlich für eine effiziente Nutzung von Energie, den Klimaschutz und erneuerbaren Energien sowie umweltverträgliche Mobilität einsetzt.

B Ziele und Leitsätze

Zielsetzung

In der Region Landquart wird eine nachhaltige, klimafreundliche und ressourcenschonende Mobilität angestrebt. Die E-Mobilität sowie alternative, innovative Mobilitäts- und Antriebsformen leisten dabei einen wichtigen Beitrag.

Die Region Landquart und die Gemeinden richten ihre Raum- und Verkehrsplanung so aus, dass sie die Bedürfnisse der E-Mobilität und der alternativen, innovativen Mobilitäts- und Antriebsformen berücksichtigen und diese fördern.

Leitsätze

Förderung E-Mobilität

In der Region wird die Bereitstellung der entsprechenden Infrastrukturen für E-Autos, E-Bikes etc. (bspw. Ausbau E-Ladestationen, E-Bike-freundliche Veloinfrastrukturen) vorangetrieben und der Umstieg des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs auf die E-Mobilität angestrebt.

Berücksichtigung und Förderung zukunftsorientierte, innovative Mobilitäts- und Antriebsformen

Die Region Landquart ist offen gegenüber neuen, innovativen Mobilitäts- und Antriebsformen und berücksichtigt deren Möglichkeiten in ihren räumlichen Tätigkeiten. Sie fördert die alternativen Mobilitäts- und Antriebsformen, sofern sie zu einer nachhaltigeren Mobilität in der Region beitragen. Insbesondere die Sharing-Kultur (bspw. Car-Sharing, Veloverleihsysteme etc.) wird in der Region weiter etabliert.

C Handlungsanweisungen

Die Region fördert bei ihrer künftigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung eine nachhaltige Mobilität (bspw. Parkraumstrategie), insbesondere die E-Mobilität sowie alternative, innovative Mobilitäts- und Antriebsformen, und prüft entsprechende Vorgaben/Massnahmen.

Federführung: Region

Die Gemeinden verankern die Förderung von E-Mobilität sowie alternativen, innovativen Mobilitäts- und Antriebsformen in ihren kommunalen Planungen (Leitbild, Kommunales räumliches Leitbild, Verkehrskonzept, Mobilitätskonzept, Parkierungskonzept etc.).

Sie sichern im Rahmen der Nutzungsplanung die Bereitstellung der entsprechenden Infrastrukturen und prüfen weitere Massnahmen/Vorgaben.

Federführung: Gemeinden

D Erläuterungen und weitere Informationen

Keine.

E Objekte

Keine.

2.2 Strassennetz

2.2.1 Strassenneubau / -ausbau / -rückbau

A Ausgangslage

Bestehendes Strassennetz
Region Landquart

Das Strassennetz in der Region Landquart besteht aus den Nationalstrassen des Bundes, den Kantonsstrassen (Hauptverkehrsstrassen/Verbindungsstrassen) sowie den Gemeindestrassen (Sammelstrassen, Erschliessungsstrassen). Die Erschliessungsstrassen haben dabei lediglich kommunale Bedeutung und werden im vorliegenden regionalen Richtplan Teil Verkehr nicht weiter behandelt.

Das Verkehrsaufkommen wird durch das bestehende Strassennetz in der Region Landquart über den Tag betrachtet grundsätzlich flüssig abgewickelt. Neben den Stausituationen an Wochenenden oder zu Ferienzeiten auf der Autobahn A13 und den damit einhergehenden Verkehrsbelastungen in den umliegenden Dörfern, stösst auch die Strasseninfrastrukturen um den Autobahnanschluss Landquart vereinzelt zu Spitzenstunde (Morgen und Abend) an ihre Leistungsgrenze. Durch das geplante Entwicklungsgebiet Neugut/Neugut-Tratt wird in diesem Bereich das Verkehrsaufkommen in den nächsten Jahren voraussichtlich weiter zunehmen.

Effiziente Nutzung vor
Ausbau/Neubau

Grundsätzlich werden in der Region Landquart eine Optimierung und bessere Nutzung der bestehenden Strasseninfrastrukturen sowie eine siedlungsverträgliche Umgestaltung der verkehrsorientierten Strassenräume durch Siedlungsgebiete einem Ausbau oder Neubau des Strassennetzes priorisiert.

Neue Strasseninfrastrukturen

Ein Neubau von Strasseninfrastrukturen ist zu prüfen, wenn die Kapazitäten mit Massnahmen des Verkehrsmanagements oder anderweitigen Massnahmen zur effizienteren Nutzung des bestehenden Strassennetzes ausgeschöpft sind oder starke negative Beeinträchtigungen von Siedlungsgebieten bestehen. Zudem sind sie notwendig, sobald die Verkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet werden kann. In der Region Landquart sind folgende Strassenneubauten vorgesehen:

- Industriestrasse, Gemeinde Landquart
- Sammelstrassen, Stadt Maienfeld
- Anschlüsse an Sammelstrassen, Stadt Maienfeld
- Erschliessung Entwicklungsgebiet Neugut / Neugut-Tratt

Industriestrasse

Zur optimalen Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr sowie zur Entlastung des Siedlungsgebietes soll in der Gemeinde Landquart das Strassennetz

zwischen der Mühlestrasse und der Deutschen Strasse mit einer neuen Verbindungsstrasse ergänzt werden (Industriestrasse). Mit der Industriestrasse kann der Kreisel «Karlihof» und die umliegenden Strassen entlastet werden. Es entsteht für die Gebiete Igis, Landquart Fabriken, Obermühle, Verschnals, Luxwiese/Schalmans eine direkte Verbindung zum Autobahnanschluss «Landquart».

Die Schulstrasse sowie der Knoten Sägenstrasse/Schulstrasse bildet heute die Erschliessung ins Arbeitsplatzgebiet «Industrie Nord/Süd». Die Strasse ist daher trotz Wohnnutzungen, Schul- und Sportanlage verkehrsorientiert gestaltet und der Knoten auf die Befahrbarkeit von Lastwagen und Sattelschlepper ausgelegt. Durch den Neubau der Industriestrasse wird die Schulstrasse sowie der Knoten Schulstrasse/Sägenstrasse erheblich vom Durchgangs- und vom Schwerverkehr entlastet, da das Industriegebiet künftig direkt an die Kantonsstrassenachse angeschlossen ist.

Neben dem motorisierten Individualverkehr profitiert auch der Fuss- und Veloverkehr sowie der öffentliche Verkehr erheblich von der Industriestrasse.

Sammelstrassen inkl. Anschlüsse, Stadt Maienfeld

Im Rahmen des Verkehrskonzeptes Maienfeld wurde eine Verkehrserhebung im November 2017 durch R+K Büro für Raumplanung AG durchgeführt. Dabei zeigt sich, dass es sich beim motorisierten Individualverkehr durch das Ortszentrum von Maienfeld keineswegs nur um extern verursachten Durchgangsverkehr handelt, sondern gut die Hälfte der Fahrten zum Ziel- und Quellverkehr der Stadt Maienfeld zählt. Vor diesem Hintergrund sind abgeschlossene Umfahrungslösungen (z. B. Tunnellösungen) ungeeignet. Als Lösung ist daher eine Ringerschliessung in «L-Form» (neue Sammelstrassen), welche die Quartiere von aussen her anbindet, vorzusehen.

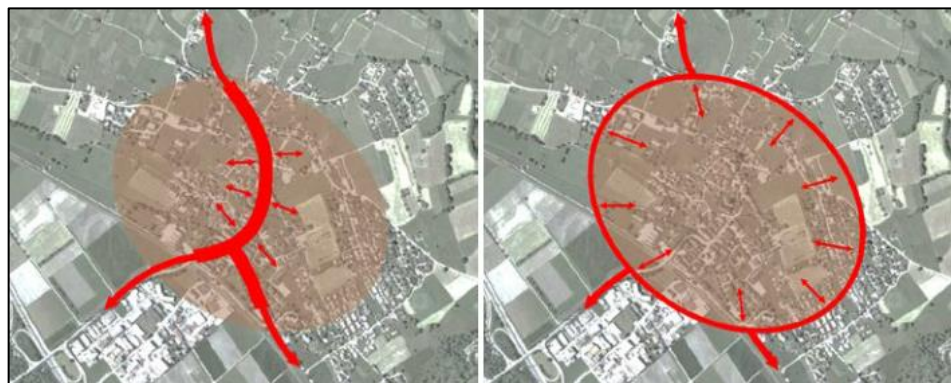
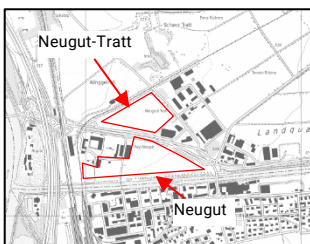


Abb. 2: Situation heute (links) und Prinzip Ringerschliessung (rechts); Quelle: Gesamtrevision Ortsplanung Stadt Maienfeld, Planungs- und Mitwirkungsbericht (Stand: Kantonale Vorprüfung)

Um die Wirksamkeit der neuen Sammelstrassen (Ringerschliessung) zu gewährleisten, sind zusätzliche flankierende Massnahmen auf der heutigen Hauptstrasse zwingend. Dazu gehören die Aufwertung der Hauptstrasse sowie weitere Temporeduktionen im Zentrum (vgl. Kapitel 2.2.2). Ebenfalls sollen zur Vermeidung von Durchgangsverkehr punktuelle Durchfahrtsverbote im Siedlungsgebiet geprüft werden. Damit auch der Ziel- und Quellverkehr der Stadt Maienfeld über die Sammelstrassen abgewickelt werden soll, sind zweckmässige Anschlüsse von den neuen Sammelstrassen an die bestehenden Strassen notwendig.

Für die Entlastung der Stadt Maienfeld wurden im Rahmen des Verkehrskonzeptes der Stadt Maienfeld bereits verschiedene Varianten geprüft. Als Bestvariante ergab sich die Ringerschliessung in L-Form. Für diese Varianten sind zurzeit verschiedene Abklärungen am Laufen. So wird zurzeit die Entlastungswirkung der Sammelstrassen ermittelt. Auf der Grundlage dieser Information wird eine umfassende Interessensabwägung vorgenommen, die neben den Raum- und Umweltfaktoren auch die Bundesinventare sowie die übergeordneten Gesetze und Planungsgrundsätze vollumfänglich berücksichtigt.



Entwicklungsgebiet Neugut

Erschliessung Entwicklungsgebiet Neugut / Neugut-Tratt

Im Rahmen der Vertiefung zum Gesamtverkehrskonzept der Region Landquart «Erweiterung strategische Arbeitsgebiete Region Landquart» vom 19. November 2019 wurden verkehrstechnische Prüfungen zur Erschliessung der Entwicklungsgebiete vorgenommen. Dabei wurde folgende Schlüsse gezogen respektive der nachfolgende Handlungsbedarf festgestellt:

«Das Entwicklungsgebiet Neugut ist optimal an den Bahnhof Landquart angeschlossen. Der Fuss- und Veloverkehr verläuft über die bestehende Brücke direkt an den Bahnhof Landquart. Es benötigt keine weiteren Infrastrukturausbauten für den Fuss- und Veloverkehr. Für die Erschliessung des motorisierten Individualverkehrs müssen grössere Infrastrukturausbauten vorgesehen werden (Ausbau Kreisel oder Erstellung Brücke). Die Umsetzung ist aus verkehrstechnischer Sicht mit hohen Kosten verbunden und ist über einen längeren Zeithorizont vorzusehen.»



Abb. 3: Variante 1: Ausbau Kreis; Quelle: Vertiefung Gesamtverkehrskonzept der Region Landquart, Erweiterung strategische Arbeitsgebiete Region Landquart, 19. November 2019

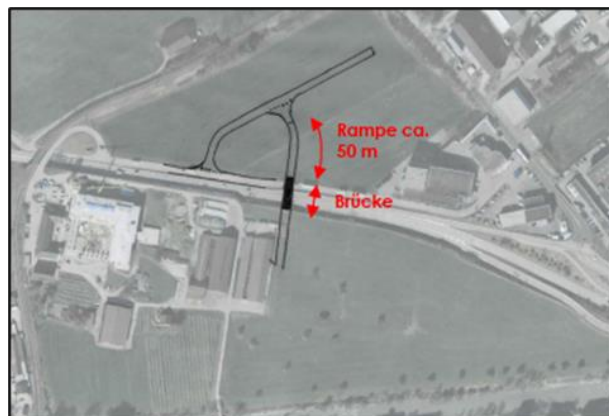


Abb. 4: Variante 2: Erstellung Brücke; Quelle: Vertiefung Gesamtverkehrskonzept der Region Landquart, Erweiterung strategische Arbeitsgebiete Region Landquart, 19. November 2019

Entwicklungsgebiet Neugut-Tratt	<i>Das Entwicklungsgebiet Neugut-Tratt benötigt sowohl für den motorisierten Individualverkehr sowie für den Fuss- und Veloverkehr kaum grössere Ausbauten. Aus verkehrstechnischer Sicht ist eine schnelle Realisierung möglich. Die Entwicklung des Gebietes Neugut-Tratt ist mit der Erschliessung des Gebietes Neugut abzustimmen.»</i>
Ausbau Strasseninfrastrukturen	<p>Strassenausbauten sind dann vorzusehen, wenn eine Strasse ungenügend ausgebaut oder die Verkehrssicherheit mangelhaft ist. Insbesondere in der Nähe von Entwicklungsgebieten, müssen aufgrund vom höheren Verkehrsaufkommen (motorisierter Individualverkehr aber auch Fuss- und Veloverkehr) bestehende Strasseninfrastrukturen ausgebaut werden. In der Region Landquart sind folgende Strassenausbauten oder Strassenerneuerungen vorgesehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Ausbau Saltinisstrasse ■ Ausbau Schlangenweg

Ausbau Saltinisstrasse

Das kantonale Arbeitsplatzgebiet «Untervaz-Trimmis-Zizers» sowie das Wohngebiet «Saltinis West» eignen sich für Erweiterungen und sollen in Zukunft entwickelt werden. Damit die Gebiete sowohl mit dem motorisierten Individualverkehr als auch mit dem öffentlichen Verkehr sowie dem Fuss- und Veloverkehr hinreichend erschlossen werden, muss die bestehende Saltinisstrasse, welche heute lediglich 2.80 m breit ist, ausgebaut werden.

Ausbau Schlangenweg

Das Heididorf in Maienfeld ist ein beliebtes und oft besuchtes Ausflugsziel in der Region Landquart. Das Heididorf kann von den Touristinnen und Touristen zu Fuss, mit dem Heidibus, mit dem Privatauto oder mit dem Car erreicht werden. Die Zufahrt erfolgt über die Steigstrasse (Kantonsstrasse) oder über den Schlangenweg. Die Car-Anfahrt erfolgt über den Schlangenweg. Die Strasse ist

in einem schlechten Zustand und sehr schmal dimensioniert. Der Zubringer soll ausgebaut werden, so dass die minimal erforderlichen Dimensionierungen für die Durchfahrt der Cars sichergestellt sind.

Rückbau
Strasseninfrastrukturen

Strassenrückbauten sind dann vorzusehen, wenn künftig aufgrund von neuen Erschliessungsformen kein Bedarf mehr für die entsprechende Strasse für den motorisierten Individualverkehr besteht. Die entsprechende Strasseninfrastruktur ist für eine künftige Nutzung durch den Fuss- und Veloverkehr zu prüfen und entsprechend attraktiv umzugestalten. In der Region Landquart sind folgende Strassenrückbauten vorgesehen:

- Rückbau Bad Ragazerstrasse

Rückbau Bad Ragazerstrasse

Im Zusammenhang mit den vorgesehenen Sammelstrassen in Maienfeld soll die Bad Ragazerstrasse zwischen der Industriestrasse und der Bahnhofstrasse rückgebaut und nur noch für den Fuss- und Veloverkehr zur Verfügung stehen.

Knoten Neubau/Umbau

Knoten sind wichtige Elemente im Strassennetz. Einerseits treffen dort wichtige Verkehrsströme für den motorisierten Individualverkehr zusammen, andererseits sind sie auch für den Fuss- und Veloverkehr von Bedeutung. Knoten müssen daher eine hohe Verkehrssicherheit aufweisen und zweckmässig sowie verständlich für alle Verkehrsteilnehmende gestaltet werden. Neue Knoten oder Knotenumbauten sollen eine zweckmässige Knotenform aufweisen, die erforderlichen Sichtweiten einhalten sowie den Fuss- und Veloverkehr berücksichtigen. Knotenneubauten werden bei Anschlüssen von neuen Strasseninfrastrukturen auf das bestehende Strassennetz geplant. Umgestaltungen sind aufgrund von Leistungsengpässen oder mangelnder Verkehrssicherheit notwendig. Folgende Knotenneubauten bzw -umbauten sind vorgesehen:

- Neubau Knoten Steigstrasse/neue Sammelstrasse
- Neubau Knoten Bad Ragazerstrasse/neue Sammelstrasse
- Neubau Knoten Landstrasse/neue Sammelstrasse
- Neubau Knoten Fläscherstrasse/neue Sammelstrasse
- Neubau Knoten Sammelstrassen
- Neubau Knoten Freihofstrasse/Kantonstrasse
- Neubau Knoten Deutsche Strasse/Saltinisstrasse
- Umbau Knoten Schulstrasse/Sägenstrasse
- Umbau Knoten Burgweg/Kirchgasse

B Ziele und Leitsätze

Zielsetzung

Die Region Landquart verfügt über ein funktions- und leistungsfähiges Strassennetz, welches optimal an das kantonale und nationale Strassennetz angeschlossen ist. Die Anschlüsse ans Nationalstrassennetz und die Knoten auf Hauptverkehrsstrassen werden auf das zukünftige Verkehrsaufkommen ausgelegt. Regelmässigen Verkehrsüberlastungen auf dem Strassennetz wird entgegengewirkt.

Der motorisierte Individualverkehr wird möglichst schnell und direkt auf das übergeordnete Strassennetz geleitet und die Hauptverkehrsströme werden nach Möglichkeit um das Siedlungsgebiet gelenkt. Führen die Hauptverkehrsströme durch das Siedlungsgebiet, wird der Verkehr möglichst siedlungsverträglich abgewickelt (vgl. Zielsetzungen Kapitel 2.2.2).

Siedlungs- und Verkehrsentwicklung werden sorgfältig aufeinander abgestimmt.

Leitsätze

Erhalt und effiziente Nutzung des bestehenden Strassennetzes vor Aus- und Neubauten

Für die Abwicklung des künftigen Verkehrsaufkommens in der Region Landquart wird prioritär das bestehende Strassennetz genutzt. Hierfür wird das Strassennetz erhalten, laufend unterhalten und, falls notwendig, so optimiert, dass es den gegenwärtigen, verkehrstechnischen Anforderungen entspricht. Können die verkehrstechnischen Anforderungen, insbesondere die Sicherstellung der Verkehrssicherheit, nicht erfüllt werden, sind Strassenumgestaltungen oder Strassenausbauten des bestehenden Strassennetzes zu prüfen. Zur Verbesserung der Funktionalität und der Leistungsfähigkeit sind punktuelle Optimierungen des bestehenden Strassennetzes zu prüfen. Werden Siedlungsgebiete, insbesondere Ortskerne, aufgrund eines hohen Verkehrsaufkommens übermässig stark belastet und/oder ist die Verkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet, sind Verkehrsentslastungsstrassen respektive Strassenneubauten und neue Erschliessungen in Betracht zu ziehen.

Besteht mittel- bis langfristig kein Bedarf für eine bestehende Strasseninfrastruktur für den motorisierten Individualverkehr ist diese zweckmässig zurückzubauen (Redimensionierung) und attraktiv für den Fuss- und Veloverkehr umzugestalten.

Anforderungen an Strassenausbauten und -Neubauten

Sind die Voraussetzungen für einen Strassenaus- oder -neubau gegeben, so haben diese mindestens die nachfolgenden Anforderungen zu erfüllen:

Grundsätzliche Anforderungen:

- Sicherstellung einer hohen Verkehrssicherheit
- Abstimmung/Ausrichtung der Strasseninfrastruktur auf die künftige Siedlungsentwicklung; Auslegung Strassendimension auf künftiges Verkehrsaufkommen
- Schaffung von Raum für den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr sowie Berücksichtigung deren Bedürfnisse
- Anschluss der Strasseninfrastruktur mittels zweckmässiger Knoten an das bestehende Strassennetz
- Infrastrukturen im Bereich von Ortseingängen sind mit diesen in geeigneter Art und Weise abzustimmen
- Naturnahe und biodiversitätsfördernde Gestaltung allfälliger Grünflächen (Verkehrsiseln, Böschungen)
- Die Strasseninfrastrukturen sollen das Kulturland schonen. Die Bauungsstruktur, die Topografie sowie allfällige ISOS-Objekte im Bereich von Strassenneubauten und -ausbauten sind zu berücksichtigen

Verkehrstechnische Anforderungen:

- Ausgestaltung Strasse unter Berücksichtigung des bestehenden und zukünftigen Verkehrsaufkommens, der Strassenhierarchie sowie des umliegenden Strassennetzes
- Detaillierte Prüfung der Fahrbahnbreite und des massgebenden Begegnungsfalls; unerwünscht hohe Fahrgeschwindigkeiten sind zu verhindern
- Fahrbahnbreiten sind auf das notwendige Minimum zu reduzieren
- Sicherstellung Kurvenverbreiterungen in Kurven
- Realisierung zweckmässiger Fuss- und Veloinfrastruktur entlang der Fahrbahn
- Einhaltung der VSS-Normen (Sichtweiten, Anhaltesichtweiten insbesondere bei Wannen, Unterführungen und Kuppen)
- Umsetzung allfälliger flankierenden Massnahmen

Anforderungen an Knotenausbauten und -Umbauten

Sind die Voraussetzungen für einen Knotenausbau oder -Umbau gegeben, so haben diese mindestens die nachfolgenden Anforderungen zu erfüllen:

Grundsätzliche Anforderungen:

- Sicherstellung einer hohen Verkehrssicherheit
- Abstimmung/Ausrichtung der Strasseninfrastruktur auf die künftige Siedlungsentwicklung; Auslegung Knotendimension auf künftiges Verkehrsaufkommen
- Schaffung von Raum für den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr sowie Berücksichtigung deren Bedürfnisse
- Infrastrukturen im Bereich von Ortseingängen sind mit diesen in geeigneter Art und Weise abzustimmen

- Naturnahe und biodiversitätsfördernde Gestaltung allfälliger Grünflächen (Verkehrinseln, Böschungen)

Verkehrstechnische Anforderungen:

- Festlegung der geeigneten Knotenform unter Berücksichtigung des bestehenden und zukünftigen Verkehrsaufkommens, der Strassenhierarchie sowie des umliegenden Strassennetzes
- Realisierung von attraktiven Fuss- und Veloquerungen in Form von Fussgängerquerungen/Fussgängerstreifen und Abbiegehilfen für den Veloverkehr, Einhaltung der Sichtweiten
- Detaillierte Prüfung der Veloverkehrsführung insbesondere bei Kreiselanlagen

C Handlungsanweisungen

Die Region Landquart setzt sich für die Verbesserung der Funktionalität und Leistungsfähigkeit ihres Strassennetzes ein.

Federführung: Region

Auf Antrag einer Gemeinde prüft die Region die Aufnahme von Neu- /Ausbauten des regionalen Strassennetzes im regionalen Richtplan, Teil Verkehr. Die Region führt allfällige Strassenrückbauten im regionalen Richtplan Teil Verkehr nach.

Federführung: Region

Die Gemeinden nehmen die geplanten Neu-/Ausbauten oder Rückbauten des Strassennetzes in ihrer kommunalen Verkehrsplanung auf und sichern diese im Rahmen der Nutzungsplanung (Genereller Erschliessungsplan).

Federführung: Gemeinden

D Erläuterungen und weitere Informationen

Grundlage bestehendes
Strassennetz

Das bestehende Strassennetz basiert auf den generellen Erschliessungsplänen der jeweiligen Gemeinden.

E Objekte

Nr. Region	Nr. Kanton	Bezeichnung	Gemeinde/ Standort	Bemerkungen / Massnahmen	KS
Strassenneubau					
24.NS.01a	-	Neubau Industriestrasse (Sammelstrasse)	Gemeinde Land- quart	Gemäss Agglomerations- programm, Chur, 4. Generation	F
24.NS.01b	-	Neubau Sammelstrassen	Stadt Maienfeld	Gemäss Gesamtrevision Ortsplanung Stadt Maienfeld Im Zusammenhang der Rea- lisierung der Sammelstras- sen sind flankierende Mass- nahmen zwingend (vgl. Kapitel 2.2.2)	Z
24.NS.01c	-	Anschlüsse Sammelstrassen	Stadt Maienfeld	Gemäss Gesamtrevision Ortsplanung Stadt Maien- feld Abwicklung Ziel- und Quell- verkehr Stadt Maienfeld über Neubau Sammelstrassen	Z
24.NP.01a	-	Erschliessung ESP Neugut (Variante West)	Stadt Maienfeld, Gemeinde Land- quart, Malans	Berücksichtigung Erschlies- sung mit dem öffentlichen Verkehr	Z
24.NP.01b	-	Erschliessung ESP Neugut (Variante Ost)	Stadt Maienfeld, Gemeinde Land- quart, Malans	Berücksichtigung Erschlies- sung mit dem öffentlichen Verkehr	Z
Strassenausbau					
24.NS.02a	-	Ausbau Saltinisstrasse (Sammelstrassen)	Gemeinde Trimmis	Gemäss Agglomerations- programm, Chur, 4. Generation	F
24.NS.02b	-	Ausbau Schlangen- weg Heididorf (weitere Strassen)	Stadt Maienfeld	-	F
Strassenrückbau					
24.NS.03a	-	Bad Ragazerstrasse (Hauptstrasse)	Stadt Maienfeld	Im Zusammenhang mit Neubau Sammelstrassen	Z
Knoten (Neubau/Umbau)					
24.KN.01	-	Neubau Knoten Steigstrasse/ neue Sammelstrasse	Stadt Maienfeld	Gemäss Gesamtrevision Ortsplanung Stadt Maienfeld	Z
24.KN.02	-	Neubau Knoten Bad Ragazerstrasse/ neue Sammelstrasse	Stadt Maienfeld	Gemäss Gesamtrevision Ortsplanung Stadt Maienfeld	Z

24.KN.03	-	Neubau Knoten Landstrasse/neue Sammelstrasse	Stadt Maienfeld	Gemäss Gesamtrevision Ortsplanung Stadt Maienfeld	Z
24.KN.04	-	Neubau Knoten Fläscherstrasse/ neue Sammelstrasse	Stadt Maienfeld	Gemäss Gesamtrevision Ortsplanung Stadt Maienfeld	Z
24.KN.05	-	Neubau Knoten Sammelstrassen	Stadt Maienfeld	Gemäss Gesamtrevision Ortsplanung Stadt Maienfeld	Z
24.KN.06	-	Neubau Knoten Freihofstrasse/Kan- tonsstrasse	Gemeinde Land- quart	Gemäss Agglomerations- programm, Chur, 4. Generation	F
24.KN.07	-	Neubau Knoten Deut- sche Strasse/ Saltinisstrasse	Gemeinde Trimmis	Im Zusammenhang Ausbau Saltinisstrasse	F
24.KU.01	-	Umbau Knoten Schulstrasse/ Sägenstrasse	Gemeinde Land- quart	Gemäss Agglomerations- programm, Chur, 4. Generation Im Zusammenhang Erstellung Industriestrasse	F
24.KU.02	-	Umbau Knoten Burg- weg/Kirchgasse	Gemeinde Unter- vaz	Gemäss Agglomerations- programm, Chur, 4. Generation	F

KS = Koordinationsstand; **A** = Ausgangslage; **F** = Festsetzung; **Z** = Zwischenergebnis; **V** = Vororientierung

2.2.2 Strassenaufwertung

A Ausgangslage

Hauptverkehrsstrassen und
wichtige Sammelstrassen
innerhalb Siedlungsgebiet

In der Region Landquart führen diverse Hauptverkehrsstrassen durch die Dörfer. Umfahrungsstrassen, welche den Verkehr um die Dörfer leiten würden, sind oftmals weder zweck- noch verhältnismässig und darum nicht vorhanden. Die Hauptverkehrsstrassen sind darum häufig verkehrsorientiert und haben eine starke Trennwirkung innerhalb des Siedlungsgebietes. Die gefahrenen Geschwindigkeiten entsprechen teilweise aufgrund von fehlenden Strassenraumgestaltungen nicht der örtlichen Situation. Die Siedlungsgebiete, insbesondere die empfindlichen Wohngebiete, entlang der Hauptstrassen sind von Lärmemissionen und Luftverschmutzungen betroffen und leiden unter der daraus resultierenden Abnahme der Wohnqualität.

Weitere flankierende
Massnahmen

Neben den Strassenaufwertungen können weitere Massnahmen, um unerwünschten Ausweichverkehr zu verhindern, notwendig sein. Mit Leitsystemen, Fahrverboten, Strassensperrungen, Einbahnregimen oder ähnlichen Massnahmen ist der unerwünschte Durchgangsverkehr zu verhindern und auf das übergeordnete Strassennetz zu leiten.

Untergeordnete Strassen
(Wohngebiete / Schulen)

Strassen, welche Wohngebiete, Schulhäuser, Sportplätze, Einkaufsmöglichkeiten und weitere Zielorte innerhalb des Siedlungsgebietes erschliessen, werden häufig auch vom Fuss- und Veloverkehr genutzt. Vielfach sind diese Strassen jedoch schmal und unübersichtlich, besitzen kaum Aufenthaltsqualität und sind darum, insbesondere für den Fussverkehr, unattraktiv.

In Tempo-30-Zonen sind die gefahrenen Geschwindigkeiten tiefer. Das Sichtfeld ist dabei gegenüber höheren Geschwindigkeiten grösser, wodurch der Strassenrand mit dem Fuss- und Veloverkehr besser wahrgenommen werden kann. Die Wahrscheinlichkeit, dass Gefahrensituationen im Randbereich früher erkannt werden, steigt dadurch deutlich. Mit der Einführung von Tempo-30-Zonen kann die Verkehrssicherheit im Allgemeinen sowie für den Fuss- und Veloverkehr, im Speziellen auch für die Schulkinder, erhöht werden. Im Weiteren verbessert sich durch das ruhigere Fahrverhalten und die reduzierten Verkehrsemissionen auch die Wohnqualität massgeblich. Zudem kann die Reduktion der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h auch zu einer erheblichen Verringerung der Lärmemissionen führen.

Viele der Gemeinden in der Region Landquart haben in ihren Wohn-, Misch- und Zentrumsgebieten bereits flächendeckend Tempo-30-Zonen eingeführt. Einzelne Gemeindegebiete sind jedoch noch mit generell 50 km/h signalisiert.

Ortseingänge Die heutigen Ortseingänge in den Gemeinden der Region Landquart sind vielfach nicht klar erkennbar und/oder schlecht gestaltet. Dies wirkt sich negativ auf die Geschwindigkeitsdämpfung aus. Dies hat zur Folge, dass die Fahrzeuglenkenden zu schnell ins Siedlungsgebiet fahren und ihr Fahrzeug ausrollen lassen. Die Setzung und Gestaltungen von Bauten und Freiräumen sind neben den strassenbaulichen Elementen ausschlaggebend für die Wirkung der Ortseingänge.

B Ziele und Leitsätze

Zielsetzung

Der Mensch, die natürliche Umwelt und die wertvollen/historischen Ortskerne werden von den negativen Auswirkungen durch den motorisierten Individualverkehr bewahrt.

Innerhalb der Siedlungsgebiete der Gemeinden wird der motorisierte Individualverkehr siedlungsverträglich abgewickelt. Die Verkehrssicherheit und die Aufenthaltsqualität für den Fuss- und Veloverkehr wird erhöht.

Leitsätze

Umgestaltung und Aufwertung Hauptverkehrsstrassen und wichtige Sammelstrassen inkl. flankierenden Massnahmen

Zum Schutz von Mensch, der natürlicher Umwelt, den wertvollen/historischen Ortskernen (Baukultur) werden Hauptverkehrsstrassen und wichtige Sammelstrassen grundsätzlich siedlungsorientiert/-verträglich gestaltet. In den Gemeinden der Region sind aus diesem Grund auf mehreren Strassen eine Umgestaltung und Aufwertung des Strassenraumes vorgesehen.

Im Rahmen eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts werden Massnahmen zur Zielerreichung der Strassenraumumgestaltung und -aufwertung festgelegt und die Standards, die in Bezug auf die Gestaltung angestrebt werden müssen, definiert. Ziel der Umgestaltung ist die Reduktion/Verminderung von Durchgangsverkehr, die Verflüssigung des Verkehrs und gleichzeitig die Aufwertung des Strassenraums, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr, eine Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie eine Verbesserung der Gestaltung und Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes. Die Strassenräume sind dabei so auszugestalten, dass diese den Ansprüchen und den Bedürfnissen sämtlicher Verkehrsteilnehmenden sowie denjenigen der Anwohnenden entsprechen.

Neben den oben genannten Zielsetzungen ist bei Betriebs- und Gestaltungskonzepten auf Hauptverkehrsstrassen und wichtigen

Sammelstrassen folgendes zu berücksichtigen und – sofern Kantonsstrassen betroffen sind – mit dem Kanton Graubünden zu koordinieren:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit, bestehende Verkehrssicherheitsdefizite sind zu beseitigen
- Erhöhung Durchfahrtswiderstand
- Reduktion Fahrbahnbreite auf ein Minimum, hinreichende Erschliessung ist sicherzustellen
- Prüfung von flexiblen Querschnitten bei (zu)schmalen Strassenraumverhältnissen unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit
- Förderung Koexistenz-Prinzip in Form von temporeduzierten Zonen
- Schaffung von attraktiven und grosszügig dimensionierten Trottoirs, Engstellen sind möglichst zu vermeiden
- Fussgängerstreifen oder Querungshilfen sind, wenn möglich und zweckmässig, mit einer 2.0m breiten Mittelinsel auszubilden
- Für den Veloverkehr ist eine Veloinfrastruktur vorzusehen (Ausnahme Tempo-30)
- Prüfung einer Neuorganisation von Parkplätzen mit Parkierungskonzept
- Gestaltung von Eingangstoren bzw. Schaffung klarer Torwirkung in den Eingangsbereichen
- Strassenraumgestaltung in Zentrumslagen erfolgt Fassade zu Fassade (Einbezug von privaten Vorbereichen); Einbezug von angrenzenden Plätzen/Freiräumen in die Strassenraumgestaltung
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch Grünelemente, Sitzgelegenheiten oder andere Gestaltungselemente
- Der Strassenraum ist, wo es die Platzverhältnisse und die Knotensichtweiten gemäss VSS-Norm 40 273a zulassen, durch Bäume, Sträucher und Wiesen zu begrünen
- Bei geschützten Ortsbildern erfolgt der Ausbaustandard respektive die Gestaltung der Strassenräume in Abstimmung mit deren Schutzzielen

Im Zusammenhang mit den Strassenumgestaltungen können weitere flankierende Massnahmen notwendig werden, um Ausweichverkehr zu verhindern. Die Auswirkungen der Strassenumgestaltungen sind zu prüfen und nach Bedarf flankierende Massnahmen anzubringen.

Siedlungsverträgliche Geschwindigkeitsregimes (untergeordnete Strassen)

Auf sämtlichen untergeordneten Strassen im Siedlungsgebiet, insbesondere in sensiblen Wohngebieten oder Gebieten mit hohem Schüleraufkommen, werden die Strassenräume siedlungsverträglich gestaltet. Hierfür sind flächendeckend temporeduzierte Zonen wie Tempo-30-Zonen anzustreben.

Bei der Einführung und Ausgestaltung von Tempo-30-Zonen sind mindestens nachfolgende Anforderungen zu berücksichtigen:

- Sicherstellung von deutlich erkennbaren, gut gestalteten Übergängen vom übrigen Strassennetz in die Tempo-30-Zonen, Schaffung einer Torwirkung; einheitliche Gestaltung der Zoneneingänge innerhalb einer Gemeinde
- Rechtsvortritt als massgebende Vortrittsregelung
- Attraktive Gestaltung der Strassenräume mit Grünelementen, Sitzgelegenheiten und weiteren Gestaltungselementen
- Prüfung von baulichen Massnahmen beim Vorliegen von gefahrenen Geschwindigkeiten ≥ 45 km/h

Klar erkennbare und attraktive Gestaltung der Ortseingänge

Die Ortseingänge (Übergang T80/T60 in T50) in die einzelnen Ortschaften sind klar erkennbar und attraktiv zu gestalten. Durch gut wahrnehmbare Tore mit identitätsstiftenden Merkmalen werden überhöhte Fahrgeschwindigkeiten des motorisierten Individualverkehrs im Siedlungsgebiet vermieden und attraktive Empfangssituationen geschaffen. Bei den Ortseingängen ist ein Verschwenk sowie eine Torwirkung zu prüfen. Für die Torwirkung eignen sich vorzugsweise Grünelemente.

C Handlungsanweisungen

Auf Antrag einer Gemeinde prüft die Region die Aufnahme von Umgestaltungen/Aufwertungen des Strassennetzes inkl. allfälligen flankierenden Massnahmen oder von siedlungsverträglichen Geschwindigkeitsregimes im regionalen Richtplan, Teil Verkehr.

Federführung: Region

Die Gemeinden setzen sich für die Aufwertung und Umgestaltung der Hauptverkehrsstrassen und wichtigen Sammelstrassen sowie die Umsetzung von siedlungsverträglichen Geschwindigkeitsregimes zur Förderung einer siedlungsverträglichen Verkehrsabwicklung ein.

Federführung: Gemeinden

Die Gemeinden prüfen eine Aufnahme der geplanten Umgestaltungen/Aufwertungen des Strassennetzes und allfällige dazugehörige flankierenden Massnahmen in ihrer kommunalen Verkehrsplanung.

Die Gemeinden erarbeiten für die vorgesehenen Umgestaltungen/Aufwertungen des Strassennetzes ein Betriebs- und Gestaltungskonzept

und setzen dieses zeitnah um. Sofern Kantonsstrassen betroffen sind, ist das Tiefbauamt des Kantons Graubünden frühzeitig in die Planung einzubeziehen.

Federführung: Gemeinden

Die Gemeinden prüfen innerhalb ihres Siedlungsgebietes, insbesondere in sensiblen Wohngebieten oder Gebieten mit hohem Schüleraufkommen, die Einführung von temporeduzierten Zonen wie Tempo-30-Zonen.

Federführung: Gemeinden

Die Gemeinden sorgen für klar erkennbare und attraktiv gestaltete Ortsgänge. Sofern Kantonsstrassen betroffen sind, ist das Tiefbauamt des Kantons Graubünden frühzeitig in die Planung einzubeziehen.

Federführung: Gemeinden

D Erläuterungen und weitere Informationen

Keine.

E Objekte

Nr. Region	Nr. Kanton	Bezeichnung	Gemeinde/ Standort	Bemerkungen / Massnahmen	KS
Umgestaltung / Aufwertung Strassenraum					
24.US.01	-	Betriebs- und Gestaltungskonzept Stationsstrasse	Gemeinde Landquart	Gemäss Agglomerationsprogramm, Chur, 4. Generation	F
24.US.02	-	Betriebs- und Gestaltungskonzept Schulstrasse	Gemeinde Landquart	Gemäss Agglomerationsprogramm, Chur, 4. Generation	F
24.US.03	-	Betriebs- und Gestaltungskonzept Kantonsstrasse Zizers	Gemeinde Zizers	Kantonsstrasse Zizers gemäss Agglomerationsprogramm, Chur, 4. Generation	F
24.US.04	-	Betriebs- und Gestaltungskonzept Haupt- und Bahnhofstrasse	Stadt Maienfeld	Gemäss Agglomerationsprogramm, Chur, 4. Generation	Z
Flankierende Massnahmen					
24.FM.01a	-	Vermeidung Durchgangsverkehr Falknisstrasse	Stadt Maienfeld	Im Zusammenhang mit dem Betriebs- und Gestaltungskonzept sowie den	Z

				neuen Sammelstrassen ist der Durchgangsverkehr mit zweckmässigen Massnahmen zu vermeiden	
24.FM.01b	-	Vermeidung Durchgangsverkehr Steigstrasse	Stadt Maienfeld	Im Zusammenhang mit dem Betriebs- und Gestaltungskonzept sowie den neuen Sammelstrassen ist der Durchgangsverkehr mit zweckmässigen Massnahmen zu vermeiden	Z
24.FM.02a	-	Entlastung Zentrumsachse von nördlicher Richtung	Stadt Maienfeld	Im Zusammenhang mit dem Betriebs- und Gestaltungskonzept ist die Zentrumsachse zu entlasten und der Durchgangsverkehr zu vermeiden.	Z
24.FM.02b	-	Entlastung Zentrumsachse von südlicher Richtung	Stadt Maienfeld	Im Zusammenhang mit dem Betriebs- und Gestaltungskonzept ist die Zentrumsachse zu entlasten und der Durchgangsverkehr zu vermeiden.	Z
24.FM.02c	-	Entlastung Zentrumsachse Kantonsstrasse zwischen Sonnmattstrasse und Siedlungsbeginn	Gemeinde Landquart	Im Zusammenhang Realisierung Industriestrasse	Z

Siedlungsverträgliches Geschwindigkeitsregime

24.SG.01	-	Flächendeckende Einführung Tempo-30-Zone	Gemeinde Fläsch	Auf untergeordneten Strassen (Erschliessungs- und Sammelstrassen)	F
24.SG.02	-	Flächendeckende Einführung Tempo-30-Zone	Stadt Maienfeld	Auf untergeordneten Strassen (Erschliessungs- und Sammelstrassen)	F
24.SG.03	-	Flächendeckende Einführung Tempo-30-Zone	Gemeinde Jenins	Auf untergeordneten Strassen (Erschliessungs- und Sammelstrassen)	F
24.SG.04	-	Flächendeckende Einführung Tempo-30-Zone	Gemeinde Landquart	Auf untergeordneten Strassen (Erschliessungs- und Sammelstrassen)	F
24.SG.05	-	Flächendeckende Einführung Tempo-30-Zone	Gemeinde Zizers	Auf untergeordneten Strassen (Erschliessungs- und Sammelstrassen)	F
24.SG.06	-	Flächendeckende Einführung Tempo-30-Zone	Gemeinde Untervaz	Auf untergeordneten Strassen (Erschliessungs- und Sammelstrassen)	F
24.SG.07	-	Flächendeckende Einführung Tempo-30-Zone	Gemeinde Malans	Auf untergeordneten Strassen (Erschliessungs- und Sammelstrassen)	F

Gestaltung Ortseingang

24.GO.01	-	Gestaltung Ortseingang Fläscherstrasse	Gemeinde Fläsch		F
----------	---	--	-----------------	--	---

24.GO.02	-	Gestaltung Ortseingang Augass	Gemeinde Fläsch	F
24.GO.03	-	Gestaltung Ortseingang Steigstrasse	Stadt Maienfeld	F
24.GO.04	-	Gestaltung Ortseingang Landstrasse	Stadt Maienfeld	F
24.GO.05	-	Gestaltung Ortseingang Jeninserstrasse	Stadt Maienfeld	F
24.GO.06	-	Gestaltung Ortseingang Jeninserstrasse	Gemeinde Jenins	F
24.GO.07	-	Gestaltung Ortseingang Landstrasse	Gemeinde Malans	F
24.GO.08	-	Gestaltung Ortseingang Kalihofbrücke	Gemeinde Landquart	F
24.GO.09	-	Gestaltung Ortseingang Prättigerauerstrasse	Gemeinde Landquart	F
24.GO.10	-	Gestaltung Ortseingang Kantonsstrasse	Gemeinde Zizers	F
24.GO.11	-	Gestaltung Ortseingang Kirchgasse	Gemeinde Untervaz	F
24.GO.12	-	Gestaltung Ortseingang Churweg	Gemeinde Trimmis	F
24.GO.13	-	Gestaltung Ortseingang Strässli	Gemeinde Trimmis	F

2.2.3 Behebung von Unfallschwerpunkten und Unfallhäufungen

A Ausgangslage

Unfallgeschehen	Das Agglomerationsprogramm Chur, 4. Generation (vgl. Kapitel 1.5.3) zeigt das Unfallgeschehen in der Agglomeration Chur und somit auch der Region Landquart auf. Die Unfallstatistiken zeigen über die Jahre 2011 bis 2018 tendenziell einen Rückgang der Anzahl Unfälle mit Personenschäden pro Jahr. Dabei nahm die Anzahl der Unfälle mit Leichtverletzten ab, die Anzahl der Unfälle mit Schwerverletzten und Toten tendenziell hingegen zu. Die Anzahl Unfälle mit Fussgänger- und Velobeteiligung ist in etwa konstant geblieben.
Unfallschwerpunkte/ Unfallhäufungsstellen	Anhand einer umfassenden Untersuchung des Unfallgeschehens sämtlicher Verkehrsteilnehmenden zwischen den Jahren 2016 und 2018 wurden im Agglomerationsprogramm Chur der 4. Generation die Unfallschwerpunkte sowie die Unfallhäufungsstellen ausgewiesen. Die Unfallschwerpunkte wurden dabei der jährlichen, durch das ASTRA herausgegebenen Übersicht der Unfallschwerpunkte entnommen. Die Unfallhäufungsstellen wurden gemäss agglomerationspezifischer Definition ausgewiesen. Bei der Betrachtung der Unfallschwerpunkte und Unfallhäufungsstellen zeigt sich, dass die Unfallstellen in der Region Landquart hauptsächlich auf dem übergeordneten Strassennetz liegen (Kantons- und Nationalstrassen). Eine Analyse der streckenbezogenen Unfalldichte gemäss Agglomerationsprogramm Chur, 4. Generation nach fahrleistungsbasierter Methodik zeigt, dass auch auf weiteren Streckenabschnitten, insbesondere auf dem Kantonsstrassennetz in der Stadt Maienfeld sowie in der Gemeinde Landquart, Zizers, Trimmis und Untervaz Unfallgefahren bestehen (Unfallhäufungsstellen linear). Aufgrund der jährlichen Neubewertung der Unfälle und ihrer kontinuierlichen Veränderung werden die Unfallschwerpunkte und Unfallhäufungsstellen (punktuell/linear) lediglich hinweisend dargestellt.
Tierunfälle	In der Region Landquart wurden in den letzten Jahren insbesondere auf den Hauptverkehrsstrassen ausserorts diverse Tierunfälle registriert. Dies ist auch darauf zurückzuführen, dass in der Region Landquart verschiedene überregionale Wildtierkorridore bestehen.
	Zurzeit (Stand 2024) liegen folgende Unfallschwerpunkte / Unfallhäufungsstellen oder Stellen mit vermehrten Tierunfällen ausserhalb der Nationalstrassen vor (siehe nachfolgende Tabelle).

Unfallart	Gemeinde	Standort	Bemerkungen
Unfallhäufungsstelle (linear)	Stadt Maienfeld	Bad Ragazerstrasse	Mit dem Bau der Sammelstrasse wird der Abschnitt mit Unfallhäufungen voraussichtlich rückgebaut.
Unfallhäufungsstelle (linear)	Gemeinde Landquart	Bahnhofstrasse	
Unfallhäufungsstelle (linear)	Gemeinde Landquart	Kantonsstrasse zwischen Bahnhofstrasse und Vilanstrasse	
Unfallhäufungsstelle (linear)	Gemeinde Landquart	Deutsche Strasse zwischen Papiermühleweg und Stationsstrasse	
Unfallhäufungsstelle (linear)	Gemeinde Zizers	Kantonsstrasse im Bereich Ortseingang Süd	
Unfallhäufungsstelle (linear)	Gemeinde Untervaz	im Bereich Knoten Kirchgasse	
Unfallhäufungsstelle (linear)	Gemeinde Zizers	Oberaurütene-Strasse	
Unfallhäufungsstelle (linear)	Gemeinde Trimmis	Deutsche Strasse im Bereich Ortseingang Süd	
Unfallhäufungsstelle (linear)	Gemeinde Trimmis	Deutsche Strasse im Bereich Strässli	
Behebung Tierunfälle	Gemeinde Fläsch	Fläscherstrasse	
Behebung Tierunfälle	Gemeinde Fläsch	Luzisteig- Balzerns im Gebiet Ans	
Behebung Tierunfälle	Stadt Maienfeld	Steigstrasse	
Behebung Tierunfälle	Stadt Maienfeld, Gemeinde Jenins	Jeninserstrasse	
Behebung Tierunfälle	Stadt Maienfeld	Landstrasse Nord	
Behebung Tierunfälle	Stadt Maienfeld	Landstrasse Süd	
Behebung Tierunfälle	Gemeinde Trimmis	Churweg	
Behebung Tierunfälle	Gemeinde Trimmis	Deutsche Strasse zwischen Bauernhof Ilsa 21 bis Trimmiser-Kreisel	
Behebung Tierunfälle	Gemeinde Landquart	Prättigauerstrasse Tankstelle Ganda bis zur Ausfahrt Landquart	
Behebung Tierunfälle	Gemeinde Untervaz	zwischen Einfahrt Tuf und Einmündung Burgweg	

B Ziele und Leitsätze

Zielsetzung

Auf dem Strassennetz in der Region Landquart wird eine möglichst hohe Verkehrssicherheit für sämtliche Verkehrsteilnehmende angestrebt. Künftigen Unfällen auf dem Strassennetz der Region Landquart wird möglichst entgegengewirkt.

Leitsätze

Erhöhung Verkehrssicherheit

Mit sämtlichen Massnahmen (wie z.B. Realisierung von Fuss- und Veloinfrastrukturen, Verbesserung von Strassenquerungen, Umgestaltungen von Knoten) ist eine Erhöhung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden zu erzielen.

Behebung der Unfallschwerpunkte und Unfallhäufungsstellen

Die Unfallschwerpunkte und Unfallhäufungsstellen auf dem regionalen Strassennetz sind zu beheben. In einem ersten Schritt sind die Unfallschwerpunkte, die Unfallhäufungsstellen und Streckenabschnitte mit hoher Unfalldichte mit den Infrastruktur-Sicherheitsinstrumenten des Bundes (ISSI) detaillierter zu analysieren. In einem zweiten Schritt sind auf Basis der Analyse zweckmässige Massnahmen zur Reduktion des Unfallgeschehens vorzuschlagen. Bei Unfallhäufungsstellen und Unfallhäufungen (punktuell) ist ein Black Spot Management (BSM) durchzuführen. Bei Streckenabschnitten mit hoher Unfalldichte (Unfallhäufungen, linear) ist ein Road Safety Inspection (RSI) vorzusehen.

Vermeidung von Wildtierunfällen

Tierunfälle auf dem regionalen Strassennetz sind mittels geeigneter Massnahmen wie Wildwarnanlagen zu vermeiden respektive zu reduzieren.

Führung aktualisierbare Liste

Eine jährlich zu aktualisierende Liste soll einen Überblick über alle Stellen mit zu vielen Unfällen geben. Anhand der Liste wird aufgezeigt, wie mit den Stellen umgegangen wird und was für weitere Schritte geplant sind. Insbesondere auf Stellen, welche über Jahre zu viele Unfälle aufweisen, ist ein besonderes Augenmerk zu legen.

C Handlungsanweisungen

Die Region setzt sich für die Behebung von Unfallschwerpunkten, Unfallhäufungsstellen (inkl. Vermeidung Tierunfälle) sowie eine allgemeine Erhöhung der Verkehrssicherheit ein.

Federführung: Region

Die Region führt eine Liste der Unfallschwerpunkte und Unfallhäufungsstellen sowie Stellen mit vermehrten Tierunfällen und aktualisiert diese jährlich. In der Liste ist aufzuzeigen, wie mit den Problemstellungen umgegangen wird (z.B. Vorschlag Durchführung RSI, BSM etc.). Dies wird mit dem Kanton koordiniert.

Federführung: Region

Die Gemeinden prüfen in Zusammenarbeit mit dem Kanton auf ihrem Gemeindegebiet die Behebung der Unfallschwerpunkte und Unfallhäufungsstellen (inkl. Vermeidung Tierunfälle). Im Weiteren sind auch auf Streckenabschnitten mit hoher Unfalldichte (lineare Unfallhäufungen) Massnahmen vorzusehen. Für die Analyse sowie zur Definition von Massnahmen sind die Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente (ISSI) des Bundes zu verwenden.

Federführung: Gemeinden.

D Erläuterungen und weitere Informationen

- ISSI Im Rahmen von Via sicura hat das Parlament in Artikel 6a des Strassenverkehrsgesetzes die Vorgaben für eine sichere Strasseninfrastruktur festgelegt. Um die Behörden beim Vollzug dieser anspruchsvollen Aufgaben angemessen zu unterstützen, hat das Bundesamt für Strassen sechs Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente entwickelt.

- BSM Zählt zu den Infrastruktur-Sicherheitsinstrumenten. Es wird dort eingesetzt, wo an einer Stelle Defizite in der Strasseninfrastruktur wiederholt zu Unfällen geführt haben (Unfallschwerpunktmanagement).

- RSI Zählt zu den Infrastruktur-Sicherheitsinstrumenten. Es wird eingesetzt, um Sicherheitsdefizite bei bestehenden Verkehrsanlagen zu beseitigen. Durch das Beheben dieser Defizite sollen zukünftige Unfälle vermieden oder die Schwere ihrer Folgen reduziert werden (Road Safety Inspection).

E Objekte

Keine.

2.3 Öffentlicher Personenverkehr

2.3.1 Bahnverkehr

A Ausgangslage

ÖV-Netz Region Landquart	Die Region Landquart ist weitgehend flächendeckend mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Grosse Teile deckt dabei das Bahnliniennetz ab, welches aus der Schweizerischen Bundesbahn (SBB) sowie der Rhätischen Bahn (RhB) besteht. Überregional ist die Region über die SBB Strecke Chur - Zürich mit Halt in Landquart sowie über die Rheintal Achse angeschlossen.
Bahnhöfe / Bahnhofsgebiete	Der wichtigste Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs in der Region und zugleich einer der zentralen Bahnhöfe des Kantons Graubünden ist in Landquart. Der Bahnhof Landquart bildet die Schnittstelle für Reisen ins Prättigau, Landwassertal und Unterengadin. Zudem ist der Bahnhof Umsteigedrehpunkt zwischen der SBB und der RhB. Weiter bestehen in der Region Landquart sechs weitere Bahnhöfe. Diese liegen in der Stadt Maienfeld sowie in den Gemeinden Malans, Landquart, Zizers und Trimmis. Die Bahnhöfe weisen oftmals Mängel im Bereich Fuss- und Veloverkehr auf. Die Umsteigebeziehungen zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln ist unattraktiv. Im Weiteren weisen sie aufgrund einer ungenügenden Gestaltung häufig nur wenig Aufenthaltsqualität auf. Den Bahnhöfen kommt einerseits als Ankunftsort einer Gemeinde (Aushängeschild/Visitenkarte), andererseits als wichtiges Verknüpfungsglied zwischen den einzelnen Verkehrsträgern grosse Wichtigkeit zu.
Grundlagen ÖV-Ausbau	Massgebend für den Ausbau der Bahninfrastruktur sind die STEP-Ausbauschritte 2025 und 2035 des Bundes, das Konzept «Retica 30+» von Kanton und RhB sowie die Gesamtperspektive Ostschweiz der SBB.

B Ziele und Leitsätze

Zielsetzung

Die Region Landquart verfügt über ein attraktives und bedarfsgerechtes Bahnangebot mit guten Anbindungen an das Nah- und Fernverkehrsnetz der SBB und RhB, insbesondere an das Hauptzentrum Chur.

In der Region Landquart wird die Benützung des öffentlichen Verkehrs, insbesondere auch des Bahnverkehrs, gefördert. Der Modalsplit-Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr wird damit erhöht.

In den Gemeinden der Region Landquart wird eine attraktive Gestaltung des Bahnhofsgebiets mit hoher Aufenthaltsqualität gefördert.

Leitsätze

Förderung interkantonaler und interregionaler Bahnverkehr

Mit dem Ausbau des Bahnverkehrs gemäss Angebotskonzept «Retica 30+» und STEP Ausbauschritte 2025 und 2035 des Bundes wird das Bahnangebot in der Region Landquart optimiert. Die Region profitiert namentlich von dem Taktausbau nach Zürich, die Beschleunigung der SBB Strecke Chur-Zürich sowie einer schnellen Direktverbindung zum Flughafen Zürich.

Attraktive Gestaltung des Bahnhofgebietes

Die Bahnhöfe in der Region Landquart bilden als Ankunftsort die Visitenkarte der Gemeinden. Die Bahnhofgebiete sind attraktiv gestaltet und laden zum Verweilen ein.

Bei der Neugestaltung und Aufwertung der Bahnhofgebiete sind mindestens folgende Anforderungen zu prüfen:

- Identitätsstiftende Gestaltung mit hoher Aufenthaltsqualität; Schaffung von identitätsstiftenden Akzenten für den Ankunftsbereich
- Schaffung von attraktiven Wartebereichen, Anordnung von (witterungsgeschützten) Sitzgelegenheiten
- Förderung Koexistenz aller Verkehrsteilnehmende
- Lenkung Fuss- und Veloverkehr sowie motorisierter Individualverkehr mit zweckmässigen Elementen (z.B. Bäumen)
- Klimaangepasster Bahnhofbereich mit Grünstrukturen und Grünelementen, allenfalls Anordnung eines Wasserspiels oder Brunnens
- Flächen werden weitgehend begrünt, grosse Hartbelagsflächen werden mit sickerungsfähigem Belag ausgestaltet (Vermeidung von Hitzeinseln, positiver Effekt für das Klima schaffen)
- Allfällige Neuorganisation/Zusammenfassung von bestehenden Parkfeldern
- Koordination mit Massnahmen zur Förderung der Intermodalität (vgl. Kapitel 2.3.2)

C Handlungsanweisungen

Die Gemeinden verankern die Neugestaltung respektive die Aufwertung ihres Bahnhofgebietes in ihren kommunalen Planungen (Kommunales räumliches Leitbild etc.) und stellen in ihrer Nutzungsplanung eine qualitätsvolle Entwicklung gemäss den regionalen/kommunalen Leitsätzen sicher. Hierfür prüfen sie im Rahmen ihrer Nutzungsplanung nachfolgende Massnahmen:

- Überprüfung der bestehenden Zonierungen rund um Bahnhofsgelände

- Festlegen von Folgeplanungen mit klaren Entwicklungszielen (Richtlinien)
- Information und Sensibilisierung der Grundeigentümerschaften

Federführung: Gemeinden

D Erläuterungen und weitere Informationen

STEP Im strategischen Entwicklungsprogramm des Bundes (STEP) wird der Ausbau des Schweizer Bahnnetzes bis ins Jahr 2025 respektive ins Jahr 2035 aufgezeigt.

«Retica 30+» Im Konzept Retica 30+ werden die Ausbauschritte der Rhätischen Bahn aufgezeigt.

Gesamtperspektive Ostschweiz Die Gesamtperspektive Ostschweiz ist ein Arbeitsprogramm zwischen den vier Kantonen Graubünden, Schaffhausen, St. Gallen und Thurgau sowie der SBB mit Planungshorizont 2030/2035. Darin werden Zielformulierungen zur Weiterentwicklung der Region definiert.

E Objekte

Keine.

2.3.2 Intermodalität

A Ausgangslage

Kombination von
verschiedenen Verkehrsmittel

Für die Bewältigung eines Weges von A nach B werden oftmals unterschiedliche Verkehrsmittel genutzt respektive miteinander kombiniert (Intermodalität). Oftmals handelt es sich dabei um die Kombination von öffentlichen Verkehrsmitteln mit dem Fuss- oder Veloverkehr respektive mit dem motorisierten Individualverkehr.

Durch das Bereitstellen von optimalen Rahmenbedingungen kann ein attraktiver Übergang zwischen den oben genannten Verkehrsmitteln ermöglicht und gefördert werden.

Förderung Intermodalität

Zur Förderung und Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs ist insbesondere an Bahnhöfen oder an wichtigen Bushaltestellen die Intermodalität zu fördern (multimodale Drehscheiben). Ein zentrales Element ist dabei die Gewährleistung von kurzen und komfortablen Umsteigewegen. Im Weiteren sind auch attraktive Anlagen wie Veloabstellanlagen, Bike- und Car-Sharing-Angebote von Bedeutung. Für den Umstieg zwischen dem motorisierten Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr spielen Park and Ride-Anlagen (P+R) und Kiss and Ride-Anlagen (K+R) eine wichtige Rolle.

B Ziele und Leitsätze

Zielsetzung

Zur Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs (sowie des Fuss- und Veloverkehrs) und für dessen Erhöhung am Modalsplit wird in der Region Landquart die Intermodalität respektive die Nutzung von verschiedenen Verkehrsmitteln gefördert.

Leitsätze

Multimodale Drehscheiben

Der Bahnhof Landquart und der Bahnhof Untervaz-Trimmis werden als multimodale Drehscheibe ausgestaltet. Es sind dabei mindestens folgende Anforderungen zu berücksichtigen:

- Gewährleistung von schnellen, direkten und attraktiven Umsteigebeziehungen zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmenden
- Realisierung einer attraktiven, vor der Witterung geschützten und diebstahlsicheren Veloabstellanlage in unmittelbarer Nähe der Personenunterführung
- Realisierung eines/einer attraktiven, behindertengerechten und überdachten Bushofs/Bushaltestelle

- Bereitstellen von Kiss and Ride Parkplätzen (K+R)
- Mindestens 20% der Parkfelder sind mit einer E-Ladestation ausgerüstet oder können nachgerüstet werden

Bei der multimodalen Drehscheibe Landquart sind zudem zusätzlich folgende spezifische Anforderungen zu berücksichtigen:

- Nach Möglichkeit ist eine Velostation vorzusehen. Es sind E-Ladestationen für Velos sowie eine kleine Werkstatt anzubieten.
- Es ist ein identitätsstiftender, klimaangepasster Bahnhofplatz mit hoher Aufenthaltsqualität zu realisieren und städtebaulich in die Umgebung zu integrieren (vgl. Kapitel 2.3.1).
- Im Zusammenhang mit der Realisierung Industriestrasse (vgl. Kapitel 2.2.1) ist auf Seite des Outlets eine neue Bushaltestelle vorzusehen.

Bei der multimodalen Drehscheibe Untervaz-Trimmis sind zudem zusätzlich folgende spezifische Anforderungen zu berücksichtigen:

- Aufwertung des Bahnhofplatzes unter Berücksichtigung der Lagerfläche der RhB sowie der Industriegleise (vgl. Kapitel 2.3.1).

Intermodulare Gestaltung von wichtigen ÖV-Haltestellen

An Bahnhöfen und weiteren wichtigen Umsteigepunkten des öffentlichen Verkehrs von regionaler Bedeutung werden die Verkehrsteilnehmenden durch eine intermodulare Gestaltung respektive die Schaffung von optimalen Rahmenbedingungen für den Wechsel zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern miteinander vernetzt. Durch die Intermodalität wird die Benützung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs gefördert und der Modalsplit-Anteil der oben genannten Verkehrsmittel erhöht.

Die konkrete Gestaltung und Ausstattung der ÖV-Haltestellen sind abhängig von deren Lage (Bushaltestelle, Bahnhof). Grundsätzlich werden mit einer intermodularen Gestaltung im Wesentlichen nachfolgende Zielsetzungen verfolgt:

- Schaffung von kurzen Umsteigewegen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln
- Verbesserung der Zugänglichkeit für den Fuss - und Veloverkehr (verständliche, hindernisfreie Zugänge)
- Verbesserung des Angebots an den attraktiven Veloabstellanlagen
- Erstellen Kiss and Ride Parkplätzen (K+R) und Kurzzeitparkplätze
- Zur Verfügung stellen von Taxi- und Mobility-Abstellplätzen
- Schaffung von komfortablen (witterungsgeschützten) Wartebereichen

- Attraktive Gestaltung der Umgebung; Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch Grünelemente, Wasserspiele und Sitzmöglichkeiten

C Handlungsanweisungen

Die Gemeinden fördern an Bahnhöfen und weiteren wichtigen Umsteigepunkten des öffentlichen Verkehrs die Intermodalität.
Sie schaffen hierfür in ihrer kommunalen Planung die planungsrechtliche Grundlage und definieren die notwendigen Rahmenbedingungen.

Federführung: Gemeinden

Die Gemeinde Landquart setzt die multimodale Drehscheibe an Anlehnung des Agglomerationsprojektes Massnahme ÖV 4.1 sowie den Vorgaben gemäss regionalem Richtplan, Teil Verkehr um.

Sie schafft hierfür in ihrer kommunalen Planung die planungsrechtliche Grundlage und definieren die notwendigen Rahmenbedingungen.

Federführung: Gemeinde Landquart

Die Gemeinde Trimmis setzt in Koordination mit der Gemeinde Untervaz die multimodale Drehscheibe an Anlehnung des Agglomerationsprojektes Massnahme ÖV 4.2 sowie den Vorgaben gemäss regionalem Richtplan, Teil Verkehr um.

Sie schafft hierfür in ihrer kommunalen Planung die planungsrechtliche Grundlage und definieren die notwendigen Rahmenbedingungen.

Federführung: Gemeinde Trimmis

D Erläuterungen und weitere Informationen

Keine.

E Objekte

Nr. Region	Nr. Kanton	Bezeichnung	Gemeinde/ Standort	Bemerkungen / Massnahmen	KS
Multimodale Drehscheibe					
24.MD.01	-	Multimodale Drehscheibe Landquart	Gemeinde Landquart	Gemäss Agglomerationsprogramm, Chur, 4. Generation	F
24.MD.02	-	Multimodale Drehscheibe Untervaz-Trimmis	Gemeinde Trimmis, Untervaz	Gemäss Agglomerationsprogramm, Chur, 4. Generation	F

KS = Koordinationsstand; A = Ausgangslage; F = Festsetzung; Z = Zwischenergebnis; V = Vororientierung

2.3.3 Busnetz

A Ausgangslage

Busnetz
Region Landquart

Die Feinverteilung des öffentlichen Verkehrs erfolgt in der Region Landquart über acht Buslinien, die grösstenteils im 30 oder 60-Minuten-Takt verkehren (Stand Fahrplanwechsel Dezember 2023). Das Busnetz ist systematisch aufgebaut und weitgehend flächendeckend. Mit den bestehenden Buslinien werden alle Ortschaften in der Region bedient. Das Busnetz ist auf den Bahnhof Landquart ausgelegt. Das bestehende Taktraster ist verglichen mit den erschlossenen Einwohnerzahlen mit wenigen Ausnahmen zweck- und verhältnismässig.

ÖV-Güteklasse (Jahr 2023)

Die Gemeinde Landquart weist mit der ÖV-Güteklasse A am Bahnhof Landquart die beste ÖV-Erschliessung innerhalb der Region auf. Die restlichen Gemeinden sind grösstenteils mindestens mit der ÖV-Güteklasse D genügend an den öffentlichen Verkehr angeschlossen. In der Gemeinde Jenins, Fläsch sowie in grossen Teilen der Gemeinde Malans besteht mit der ÖV-Güteklasse E eine Basiserschliessung, welche für ein attraktives ÖV-Angebot ungenügend ist. In einzelnen Randgebieten der Region ist keine ÖV-Güteklasse und somit keine hinreichende Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr vorhanden.

Erschliessungslücken

In der Region Landquart bestehen aufgrund der bestehenden Bauzonen sowie zukünftigen Entwicklungsgebieten verschiedene Erschliessungslücken. Zur Schliessung dieser Lücken bzw. zur Verbesserung des ÖV-Angebots in diesen Gebieten benötigt es eine Anpassung der Buslinienführung. Eine grosse Erschliessungslücke liegt im Arbeitsplatzgebiet «Landquart-Zizers». Das Arbeitsplatzgebiet ist von kantonaler Bedeutung. Eine zweckmässige ÖV-Erschliessung ist daher gemäss kantonalem Richtplan erforderlich. Gemäss Amt für Energie und Verkehr (AEV) des Kantons Graubündens können die Arbeitsplatzgebiete heute mit dem öffentlichen Verkehr nicht erschlossen werden, der

Umwegfaktor via Schulstrasse und die Querung der RHB-Linie haben einen zu starken negativen Einfluss auf die Fahrplanstabilität. Zur Schliessung der Netzlücke ist der Bau der Industriestrasse (vgl. Kapitel 2.2.1) erforderlich.

Potential öffentlicher Verkehr	<p>In der Region Landquart liegen verschiedenen Gebiete mit grossem Entwicklungspotential vor. Das grösste Potential liegt dabei in den Gebieten rund um den Bahnhof Landquart. Das Entwicklungsgebiet Neugut/Neugut-Tratt weist eine Fläche von rund 12 ha auf. Mit der künftig vorgesehenen Entwicklung des Gebietes werden hochwertige Arbeitsplätze und attraktiver Wohnraum geschaffen. Es sind dabei hohe Nutzerdichten vorgesehen (Zieldichte durchschnittlich rund 120 E+B/ha).</p> <p>Bei den im Richtplan bezeichneten Gebieten «Gebiete mit erhöhtem ÖV-Potential» handelt es sich um wichtige Zielorte. Sie weisen damit ein grosses Potential für den öffentlichen Verkehr auf. Aufgrund der Grösse kann ein genügender Kostendeckungsgrad für neue Buslinien erreicht werden.</p>
Randbereiche mit ungenügendem ÖV	<p>Am Siedlungsrand respektive an den Randgebieten der Siedlungsgebiete liegen in bestehenden Bauzonen einzelne Erschliessungslücken vor, welche mit zweckmässigen Massnahmen behoben werden sollen. In diesen Gebieten sollen darum die Fusswege zur Bushaltestelle optimiert werden, wobei möglichst direkte Linienführungen anzustreben sind. Nach Möglichkeit sollen zudem die Buslinienführungen optimiert werden.</p>
Kundenunfreundliche Fahrpläne	<p>Das ÖV-Angebot in der Gemeinde Landquart im Ortsteil Igis ist nicht kundenfreundlich. Die vier stündlichen Kurse verkehren auf drei unterschiedlichen Fahrwegen und zum Teil weniger als 10 Minuten versetzt. Sowohl die Fahrzeit als auch die Linienführung ist für Ortsunkundige oftmals nicht verständlich. Dies kann dazu führen, dass die Anreise vermehrt mit dem motorisierten Individualverkehr erfolgt.</p>
Bestehende Bushaltestellen	<p>In der Region Landquart liegen diverse Bushaltestellen vor. Davon sind viele noch nicht behindertengerecht ausgestaltet. Im Zusammenhang mit der behindertengerechten Umgestaltung gemäss Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) sollen die Bushaltestellen, insbesondere bei Bahnhöfen oder wichtigen Bushaltestellen, aufgewertet werden. Zudem ist die Lage der Bushaltestellen zu prüfen.</p>
Neue Bushaltestellen	<p>Auf neuen Linienführungen sind an zweckmässiger Lage und mit rund 500m Abstand zueinander zusätzliche Bushaltestellen zu realisieren. Sämtliche neuen Bushaltestellen haben den Anforderungen und Vorgaben des BehiG zu entsprechen und sind attraktiv und auf die Bedürfnisse der Nutzer abgestimmt zu gestalten.</p>

B Ziele und Leitsätze

Zielsetzung

Die Region Landquart verfügt über ein (über-)regionales, qualitativ hochwertiges und direktes Busnetz, das sowohl attraktive Verbindungen innerhalb der Region (zwischen den einzelnen Gemeinden) als auch über die Regionsgrenzen hinaus anbietet.

Mit einem attraktiven und kundenfreundlichen Angebot sowie attraktiven Bushaltestellen wird die Benützung des öffentlichen Verkehrs, insbesondere des Busverkehrs gefördert und der Modalsplit-Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr erhöht.

Leitsätze

Schliessung von Netzlücken

Zur Gewährleistung eines attraktiven, flächendeckenden Busnetzes werden bestehende Netzlücken mittels zusätzlichen (ergänzenden) oder neuen (anderen) Linienführungen geschlossen.

Attraktivierung ÖV-Erschliessung durch Taktausbauten

Zur Förderung des öffentlichen Verkehrs auch in den ländlicheren Gebieten wird in der Region Landquart flächendeckend mindestens die ÖV-Gütekategorie D angestrebt. Zur Erreichung dieser ÖV-Gütekategorie muss eine Bushaltestelle eine Taktfrequenz zwischen 20 und 39 Minuten aufweisen. Gemeinden mit einer tieferen Taktfrequenz werden durch die bestehenden Buslinien häufiger bedient. Zu beachten ist dabei, dass dafür ein gewisses Potential an Einwohnende und Beschäftigte benötigt wird. Ansonsten führt dies zu einer tieferen Auslastung und zu einem schlechteren Kostendeckungsgrad der Buslinie. Bei Bushaltestellen, die bereits halbstündlich bedient werden, wird mit der Verdichtung des Taktes das theoretische Einzugsgebiet vergrössert.

Systematisierung Fahrplan

Zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs werden die Fahrpläne vereinfacht. Die Abfahrtszeiten an den Bushaltestellen erfolgen regelmässig und einheitlich.

Optimale Erschliessung von Gebieten mit erhöhtem ÖV-Potential

Gebiete, welche aufgrund ihres grossen Entwicklungspotentials ein erhöhtes ÖV-Potential aufweisen (bspw. bedeutende Siedlungsentwicklungs-/Siedlungserweiterungsgebiete, kantonale und (über-)regionale Arbeitsplatzgebiete werden optimal mit dem (strassengebundenen) öffentlichen Verkehr erschlossen.

Bessere Erschliessung der Randgebiete (Verbesserung ÖV-Angebot, Optimierung Wegnetz)

In den Randgebieten wird die Erschliessung durch den (strassengebundenen) öffentlichen Verkehr verbessert. In Gebieten, in welchen Erschliessungslücken vorliegen, welche jedoch in unmittelbarer Nähe zu bereits erschlossenen Gebieten liegen, kann eine Verbesserung des ÖV-Angebots durch leichte Anpassungen der Linienführung vom bestehenden Busnetz erzielt werden. In Gebieten, in welchen aufgrund von schmalen Strassenverhältnissen Anpassungen des Busnetzes nicht möglich sind, sind die (bestehenden) Fusswege zur Bushaltestelle zu optimieren. Damit die Distanz zur Bushaltestelle verkürzt wird.

Gestaltung von bestehenden und neuen Bushaltestellen

Die Bushaltestellen in der Region Landquart befinden sich an zweckmässiger Lage, sind gut sowie auf möglichst direkten Wegen erreichbar und liegen im Siedlungsgebiet in einer Entfernung von rund 500m zueinander. Sämtliche Bushaltestellen haben den Anforderungen und Vorgaben des BehiG zu entsprechen und sind attraktiv, funktionsgerecht und auf die Bedürfnisse der Nutzer abgestimmt zu gestalten.

Werden neue Bushaltestellen erstellt oder bestehende Bushaltestellen erneuert oder aufgewertet haben sie mindestens nachfolgende Anforderungen zu erfüllen:

- Grundsätzlich Haltekante von 22cm (BehiG)
- Digitale Fahrgastinformation
- Überdachter Wartebereich
- Sitzmöglichkeiten
- Beleuchtung
- Abfalleimer
- Identitätsstiftendes Merkmal
- Nach Bedarf Veloabstellplätze (Intermodalität)

C Handlungsanweisungen

Die Region Landquart setzt sich beim Amt für Energie und Verkehr für die Schliessung von allfälligen Netzlücken (Busnetz) sowie für die Verbesserung eines kundenfreundlichen und zweckmässigen Taktfahrplans ein.

Federführung: Region

Die Gemeinden sorgen in Gebieten, welche aufgrund ihres grossen Entwicklungspotentials ein erhöhtes ÖV-Potential aufweisen, für eine Verbesserung des ÖV-Angebots.

Sie schaffen hierfür in ihrer kommunalen Planung die planungsrechtliche Grundlage und definieren die notwendigen Rahmenbedingungen.

Federführung: Gemeinden

Die Gemeinden sorgen in Randgebieten für eine Verbesserung des ÖV-Angebots.

Sie schaffen hierfür in ihrer kommunalen Planung die planungsrechtliche Grundlage und definieren die notwendigen Rahmenbedingungen.

Federführung: Gemeinde Landquart

Die Gemeinden prüfen ihre Bushaltestellen auf deren Konformität mit den Vorgaben des BehiG, deren Lage und Erreichbarkeit sowie deren Ausgestaltung und optimieren diese, falls notwendig, gemäss den Leitsätzen sowie den Vorgaben des BehiG (Arbeitshilfe „Hindernisfreie Bushaltestellen im Kanton Graubünden“). Wo im Zusammenhang mit neuen (zusätzlichen oder anderen) Linienführungen des Busnetzes notwendig, erstellen sie neue Bushaltestellen.

Sie schaffen hierfür in ihrer kommunalen Planung die planungsrechtliche Grundlage und definieren die notwendigen Rahmenbedingungen.

Federführung: Gemeinden

D Erläuterungen und weitere Informationen

ÖV-Güteklassen Die ÖV-Güteklassen geben Auskunft darüber, wie gut ein Standort mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen ist. Die Festlegung der Güteklassen erfolgt aufgrund der verfügbaren Verkehrsmittel, deren Takt und der Distanz zur Haltestelle. Der Kanton Graubünden unterscheidet sechs Güteklassen (A-F), wobei A die beste und F die schlechteste Güteklasse ist.

E Objekte

Nr. Region	Nr. Kanton	Bezeichnung	Gemeinde/ Standort	Bemerkungen / Massnahmen	KS
Verbesserung ÖV-Angebot / Erschliessung					
24.VAE.01	-	Fläsch, nördlicher Siedlungsrand	Gemeinde Fläsch	Prüfen Optimierung Buslinienführung und neue Bushaltestelle (bestehende Bauzone ungenügend er- schlossen/Erweiterung Siedlungsgebiet)	F
24.VAE.02	-	Maienfeld Süd, Pardell	Stadt Maienfeld	Prüfen Optimierung Buslinienführung und neue Bushaltestelle (bestehende Bauzone ungenügend er- schlossen)	F
24.VAE.03	-	Landquart Sonnmatt	Gemeinde Landquart	Prüfen Optimierung Buslinienführung und neue Bushaltestelle für Erweite- rung Siedlungsgebiet	F
24.VAE.04	-	Landquart, Waldau	Gemeinde Landquart	Prüfung neue Bushalte- stelle	F
24.VAE.05	-	Landquart, Ganda	Gemeinde Landquart	Prüfung neue Bushalte- stelle	F
24.VAE.06	-	Landquart, Schalmans	Gemeinde Landquart	Prüfen Optimierung Buslinienführung im Zu- sammenhang Industrie- strasse und neue Bushalte- stellen (bestehende Bauzone ungenügend er- schlossen)	F
24.VAE.07	-	Igis, Rebhalde	Gemeinde Landquart	Prüfen Optimierung Buslinienführung und neue Bushaltestelle für Erweite- rung Siedlungsgebiet	F
24.VAE.08	-	Arbeitsplatzgebiet Untervaz, Wingertli	Gemeinde Untervaz	Prüfen Optimierung Buslinienführung und neue Bushaltestelle (bestehende Bauzone ungenügend er- schlossen/Erweiterung Siedlungsgebiet)	F
24.VAE.09	-	Trimmis Industrie	Gemeinde Trimmis	Prüfen Optimierung Buslinienführung und neue Bushaltestellen (beste- hende Bauzone ungenü- gend erschlossen)	F

Taktausbauten und Systematisierungen

24.TS.01	-	Taktausbau Buslinie 90.022 zwischen Landquart und Maienfeld	Stadt Maienfeld Gemeinde Landquart, Malans, Jenins	Z
24.TS.02	-	Taktausbau Buslinie 90.013 zwischen Chur und Igis	Gemeinde Trimmis, Landquart	Z
24.TS.03	-	Taktausbau Buslinie 90.201 zwischen Landquart und Grüşch	Gemeinde Landquart	Z
24.TS.04	-	Ausbau und Systematisierung Taktfahrplan Gebiet Igis	Gemeinde Landquart	Z

Gebiet mit erhöhtem ÖV-Potential

24.ÖP.01	-	Erhöhtes ÖV-Potential kantonales Arbeitsplatzgebiet «Neugut/Neugut Tratt»	Stadt Maienfeld, Gemeinde Landquart, Malans	Einführung neue Buslinienführung und neue Bushaltestellen realisieren.	F
24.ÖP.02		Erhöhtes ÖV-Potential kantonales Arbeitsgebiet «Landquart-Zizers»	Gemeinde Landquart, Zizers	Einführung neue Buslinienführung im Zusammenhang Industriestrasse und neue Bushaltestellen realisieren.	F
24.ÖP.03	-	Erhöhtes ÖV-Potential Arbeitsgebiet Üsseri Heurütina	Gemeinde Trimmis	Einführung neue Buslinienführung und neue Bushaltestellen realisieren.	F

Optimierung Wegnetz zur Bushaltestelle

24.OW.01	-	Gebiet Ahörel/Nutler	Stadt Maienfeld	Prüfen Optimierung Verbesserung Fussweg zur Bushaltestelle	F
24.OW.02	-	Gebiet Stig	Stadt Maienfeld	Prüfen Optimierung Verbesserung Fussweg zur Bushaltestelle	F
24.OW.03	-	Gebiet Wolfgarta / Troller / Baholz	Gemeinde Malans	Prüfen Optimierung Verbesserung Fussweg zur Bushaltestelle	F
24.OW.04	-	Zizers Ost, Rangs	Gemeinde Zizers	Prüfen Optimierung Verbesserung Fussweg zur Bushaltestelle	F
24.OW.05	-	Zizers Ost, Vial	Gemeinde Zizers	Prüfen Optimierung Verbesserung Fussweg zur Bushaltestelle	F

KS = Koordinationsstand; **A** = Ausgangslage; **F** = Festsetzung; **Z** = Zwischenergebnis; **V** = Vororientierung

2.4 Fuss- und Veloverkehr

2.4.1 Alltagsvelopendlerroute

A Ausgangslage

Grosses Potential im Veloverkehr	Zur Attraktivierung des Veloverkehrs und für dessen Erhöhung am Modalsplit ist ein zusammenhängendes und sicheres Velonetz unabdingbar. Durch die erhöhte Verfügbarkeit von E-Bikes wird das Velofahren über längere Distanzen und grössere Höhendifferenzen attraktiver. Der Kanton Graubünden hat für den Sachplan Velo eine Potentialkarte Veloverkehr erarbeitet. Diese geht in der Region Landquart von einem hohen Veloverkehrspotential aus. Insbesondere die Verbindung von Maienfeld nach Chur ist von hoher Bedeutung.
Alltagsvelopendlerroute	Gemäss dem Agglomerationsprogramm Chur der 4. Generation ist das ausgewiesene Potential des Veloverkehrs voraussichtlich gar noch höher. Um dieses Potential auszunutzen und wichtige Zielorte in der Region mit dem Veloverkehr zu erschliessen, ist von Maienfeld über Chur bis nach Rhäzüns eine Alltagsvelopendlerroute vorgesehen. Mit der Alltagsvelopendlerroute wird ein möglichst hoher Nutzen sowohl für den Pendlerverkehr als auch für den Freizeitverkehr bezweckt.
Alternative Routenführung	Entlang des Rheins läuft zurzeit das Projekt zur Aufweitung des Alpenrheins. Gemäss Agglomerationsprogramm Chur kommt die Alltagsvelopendlerroute innerhalb des Projektperimeters zur Aufweitung des Alpenrheins zu liegen. Aufgrund des Gewässerraumes sowie der ökologischen Aufwertung des Rheins stösst eine asphaltierte Veloinfrastruktur in diesem Bereich auf Widerstand. Ein befestigter Belag ist für die Attraktivität und damit auch die Nutzung der Alltagsvelopendlerroute unabdingbar. Um Interessenskonflikte oder gar eine Vermögung der Realisierung der Alltagsvelopendlerroute zu vermeiden, könnte die Alltagsvelopendlerroute alternativ auch östlich der Autobahn zu liegen kommen.
Anschlüsse Alltagsvelopendlerroute	Das Potential der Alltagsvelopendlerroute kann nur vollumfänglich ausgeschöpft werden, wenn die Alltagsvelopendlerroute von den wesentlichen Quellorten (insb. Wohngebieten) durch attraktive Anschlüsse möglichst direkt erreicht werden kann. In der Region Landquart liegen mit Bahngleisen, Gewässern (Rhein), Autobahn oder stark befahrenen Hauptstrassen verschiedene Elemente mit starker Trennwirkung vor. Diese Elemente verhindern ohne zweckmässige Veloinfrastruktur den Anschluss an die Alltagsvelopendlerroute.

B Ziele und Leitsätze

Zielsetzung

Die Region Landquart verfügt über eine direkte Veloroute, welche die Ortschaften von Maienfeld bis Chur, deren wichtigen Ziel- und Quellorte wie bedeutende Siedlungsentwicklungs-/Siedlungserweiterungsgebiete, kantonale und (über-)regionale Arbeitsplatzgebiete direkt und attraktiv miteinander verbindet. Die Nutzung der Veloroute wird aktiv gefördert.

Durch die Alltagsvelopendlerroute wird dem Veloverkehr in der Region Landquart einen spürbar höheren Stellenwert gegeben. Der Anteil der Velo-Nutzenden, insbesondere im Bereich des Pendlerverkehrs, wird erhöht und der Modalsplit zugunsten des Veloverkehrs verlagert.

Leitsätze

Durchgängige, sichere und attraktive Alltagsvelopendlerroute

In der Region Landquart wird eine durchgängige, sichere und attraktive Alltagsveloverkehrsrouten zur Verfügung gestellt. Die Alltagsvelopendlerroute ist Bestandteil des regionalen Velonetzes. Sie erschliesst sämtliche Ortschaften zwischen Maienfeld und Chur sowie deren wichtigen Ziel- und Quellorte. Zur Erhöhung der Attraktivität und zur Sicherstellung einer möglichst hohen Verkehrssicherheit verläuft die Alltagsvelopendlerroute abseits des Hauptstrassennetzes. Wo möglich wird sie auf bestehenden Nebenstrassen und Wegen geführt. Fehlen geeignete Nebenstrassen oder Wege, ist eine neue Veloinfrastruktur vorzusehen. Umwegfahrten werden, wenn immer möglich, vermieden.

Die Linienführung der Alltagsvelopendlerroute erfolgt abgestimmt auf das Projekt «zur Aufweitung des Alpenrheins». Die Interessen der Alltagsvelopendlerroute (insbesondere direkte Linienführung und befestigte Belagsfläche) sind sorgfältig mit den Interessen der Aufweitung des Alpenrheins (Natur- und Gewässerschutz) abzuwägen. Sofern die Interessen der Aufwertung «zur Aufweitung des Alpenrheins» überwiegen ist im entsprechenden Abschnitt eine alternative Routenführung zu prüfen.

Die Alltagsvelopendlerroute hat mindestens nachfolgende Anforderungen zu erfüllen:

- Die Route ist durchgehend zu asphaltieren. Eine ebene Oberfläche mit guter Haftung ist zentral.
- Ist eine Route resp. ein Teilabschnitt als reiner Veloweg vorgesehen, hat dieser eine Mindestbreite von 3.0 m aufzuweisen.
- Ist auf einer Route resp. einem Teilabschnitt Mischverkehr (zusammen mit dem Fussverkehr) vorgesehen, ist dessen Breite im Einzelfall – in Abhängigkeit des jeweiligen Fussgängeraufkommens – zu

definieren. Es ist dabei zu berücksichtigen, dass die Alltagsvelopendlerroute auch von E-Bikes mit erhöhten Geschwindigkeiten befahren wird.

- Die Sichtweiten bei Knoten sowie die Anhaltesichtweiten auf Strecken sind stets auf E-Bikes auszulegen.
- Die Streckenführung erfolgt möglichst gradlinig, da starke Kurven, bei welchen die Velofahrenden stark abbremesen müssen, unattraktiv sind und die Verkehrssicherheit gefährden.

Gewährleistung von optimalen Zugängen an die Alltagsvelopendlerroute

Zur Erhöhung deren Attraktivität ist die Alltagsvelopendlerroute von den Ziel- und Quellorten möglichst direkt und attraktiv erreichbar. Hierfür werden optimale Zugänge und Anschlüsse, welche möglichst geradlinig an die Veloroute führen, geschaffen. Die Anschlüsse an die Alltagsvelopendlerroute haben im Übrigen dieselben Anforderungen wie die Alltagsvelopendlerroute selbst zu erfüllen.

Information Bevölkerung

Die Bevölkerung der Region Landquart wird mittels regional koordinierter Informationskampagne auf die Alltagsvelopendlerroute aufmerksam gemacht. Ziel der Kampagne ist die Erhöhung des Bekanntheitsgrades der Alltagsvelopendlerroute und das zur Verfügung stellen von weitergehenden Informationen (bspw. Routenführung, wichtige Anschlüsse, Veloabstellanlagen etc.). Mittels verschiedener Informationskanäle (Medienmitteilungen, Homepage der Region und der Gemeinden, Zeitungsartikel, Flyer in die Haushalte, Social Media etc.) werden möglichst viele unterschiedliche Personen- und Nutzergruppen angesprochen.

C Handlungsanweisungen

Die Region Landquart setzt sich für die Umsetzung der Alltagsvelopendlerroute ein und unterstützt die Gemeinden in geeigneter Art und Weise bei der Umsetzung.

Federführung: Region

Die Region Landquart lanciert in Zusammenarbeit mit den Gemeinden eine breit angelegte Informationskampagne zur Alltagsvelopendlerroute. Sie koordiniert diese bei Bedarf mit der Region Plessur und der Region Imboden.

Federführung: Region

Die Gemeinden nehmen die Alltagsvelopendlerroute sowie die Zugänge zur Veloroute in ihren kommunalen Planungen auf (Kommunales räumliches Leitbild, Verkehrskonzept etc.) und sichern diese im Rahmen ihrer Nutzungsplanung (Genereller Erschliessungsplan).

Die Gemeinden setzen die Alltagsvelopendlerroute und die Zugänge zur Veloroute gemäss den Leitsätzen sowie in Anlehnung an das Agglomerationsprojekt, Massnahme FVV 4.3 zeitnah um.

Federführung: Gemeinden

Zur Sicherstellung einer überkommunal/regional aufeinander abgestimmten Routenführung arbeiten die Gemeinden bei der Ausführungsplanung respektive der Umsetzung der Alltagsvelopendlerroute im Bereich von Schnittstellen (Gemeindegrenzen) eng zusammen.

Federführung: Gemeinden

D Erläuterungen und weitere Informationen

Rhein Aufweitung

Die Rheinaufweitung ist ein wasserbauliches und ökologisches Aufwertungsprojekt. Die Rheinaufweitung ist eine Massnahme aus dem Entwicklungskonzept Alpenrhein, welche 2005 von den Regierungen der Kantone St. Gallen, Graubünden, Fürstentum Liechtenstein und Voralberg verabschiedet wurde. Es ist vorgesehen den Rhein in den Gemeinden Maienfeld und Bad Ragaz wechselseitig aufzuweiten.

E Objekte

Nr. Region	Nr. Kanton	Bezeichnung	Gemeinde/ Standort	Bemerkungen / Massnahmen	KS
Alltagsvelopendlerroute					
24.AV.01	-	Alltagsvelopendlerroute, Grundnetz (bestehend, Neubau, Ausbau)	Stadt Maienfeld, Gemeinde Landquart, Zizers, Trimmis		F
Alltagsvelopendlerroute Alternativroute					
24.AT.01	-	Alltagsvelopendlerroute, Alternativroute	Stadt Maienfeld, Gemeinde Landquart		F

Alltagsvelopendlerroute Anbindungen

24.AN.01	-	Alltagsvelopendler- route, Anbindung Austrasse	Stadt Maienfeld	F
24.AN.02	-	Alltagsvelopendler- route, Anbindung Neulösenweg	Gemeinde Landquart	F
24.AN.03	-	Alltagsvelopendler- route, Anbindung Rheinstrasse	Gemeinde Trimmis	F

KS = Koordinationsstand; **A** = Ausgangslage; **F** = Festsetzung; **Z** = Zwischenergebnis; **V** = Vororientierung

2.4.2 Regionales Velowegnetz

A Ausgangslage

Regionales Velonetz	Basis des regionalen Velonetzes bildet das Velonetz gemäss Sachplan Velo des Kantons Graubünden und das Velonetz gemäss Gesamtverkehrskonzept Region Landquart. Aufgrund von neuen Erkenntnissen im Zusammenhang mit dem Veloverkehr wurden jedoch verschiedene Anpassungen am bereits definierten Velonetz vorgenommen.
Netzgliederung	Analog zum Sachplan Velo gliedert auch der regionale Richtplan das Velonetz in ein Alltagsverkehrsnetz und ein Freizeitverkehrsnetz und dieses wiederum in ein Grund- und Ergänzungsnetz.
Alltagsverkehr	Unter dem Alltagsverkehr wird der gesamte Veloverkehr verstanden, welcher im Rahmen des Alltags erfolgt. Es handelt sich dabei also um Arbeits-, Ausbildungs- und Einkaufsverkehr, aber auch um Fahrten zu Freizeiteinrichtungen (regelmässige Hobbys). Das Alltagsnetz bezweckt eine möglichst direkte Verbindung zwischen Quell- und Zielort. Es verläuft daher vielfach innerhalb des Siedlungsgebiets und verbindet zwei Gemeinden auf direktem Weg.
Freizeitverkehr	Unter dem Freizeitverkehr wird der Veloverkehr verstanden, welcher ausserhalb des Alltags entsteht. Das Freizeitnetz dient damit dem Freizeit- und Tourismusverkehr. Für den Freizeit- und Tourismusverkehr steht nicht die Direktheit der Wege im Vordergrund, sondern viel mehr eine möglichst hohe Umfeldqualität sowie ein hoher (Fahr-)Komfort. Das touristische Erlebnis in einer intakten Kulturlandschaft und der Besuch von Sehenswürdigkeiten spielt eine wichtige Rolle. Das Freizeitnetz verläuft aus diesem Grund vielfach abseits von stark befahren Strassen respektive an ruhigeren Lagen.
Grundnetz	Das Grundnetz besteht in der Region Landquart aus zwei Längsachsen. Die erste Achse bildet die Alltagsvelopendleroute von Maienfeld bis Chur. Die zweite Achse verläuft mehrheitlich parallel zur Alltagsvelopendleroute. Zwischen den beiden parallelen Achsen verlaufen verschiedene Querverbindungen. Im Weiteren bildet das Grundnetz die Schnittstelle zum Kanton St. Gallen, zur Gemeinde Bad Ragaz sowie ins Prättigau. Ebenfalls gehören auch wichtige Anschlüsse von den Siedlungsgebieten an die Alltagsvelopendleroute zum Grundnetz.
Ergänzungsnetz	Das Ergänzungsnetz verläuft zwischen Fläsch und Trimmis. Das Ergänzungsnetz erweitert und verdichtet das Grundnetz.

Schwachstellen	Sowohl das Grundnetz als auch das Ergänzungsnetz weisen gemäss dem Gesamtverkehrskonzept der Region Landquart sowie dem Sachplan Velo verschiedene Mängel auf. So fehlen auf dem Velonetz teilweise Veloinfrastrukturen. Dies kann sowohl linear (z.B. auf Strassen) als auch punktuell (z.B. an Knoten) auftreten. Im Weiteren liegt oftmals eine Veloinfrastruktur vor, diese ist allerdings ungenügend und stellt somit ein Sicherheitsrisiko dar. Dazu gehören beispielsweise zu schmale Velostreifen oder zu schmale kombinierte Fuss- und Veloinfrastrukturen.
Historische Verkehrswege der Schweiz (IVS)	Das Velowegnetz verläuft teilweise auf Wege, welche im Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) bezeichnet sind. Im Rahmen der weiteren Planung des Velowegnetzes muss eine Interessensabwägung der Ziele der Bundesinventare sowie der weiteren übergeordneten Gesetze und Planungsgrundsätze vorgenommen werden.

B Ziele und Leitsätze

Zielsetzung

Der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr wird in der Region Landquart erhöht und die Benützung des Velos im Alltag und in der Freizeit mittels der Schaffung der notwendigen Rahmenbedingungen gefördert.

Mit einem durchgängigen, sicheren und attraktiven Velonetz für den Alltags- und den Freizeitverkehr wird der Veloverkehr sowie dessen Bedeutung als umweltfreundliche Mobilitätsform gestärkt.

Leitsätze

Durchgängiges/lückenfreies, flächendeckendes, sicheres und attraktives regionales Velonetz für den Alltags- sowie Freizeitverkehr

In der Region Landquart wird ein durchgängiges/lückenfreies, flächendeckendes, sicheres und attraktives Velonetz, welches sämtliche wichtigen Quell- und Zielorte erschliesst, zur Verfügung gestellt.

■ **Durchgängig/lückenfrei:**

Das Velonetz ist durchgängig und weist weder lineare noch punktuelle Netzlücken noch anderweitige Schwachstellen auf.

■ **Flächendeckend:**

Mittels verschiedenen Vertikal- und Horizontalverbindungen, welche das Grund- und Ergänzungsnetz bilden, wird ein möglichst flächendeckendes Velonetz sichergestellt.

■ **Sicher:**

Das Velonetz birgt eine geringe Unfallgefahr und vermittelt ein hohes Sicherheitsempfinden (subjektiv und objektiv) bei den Nutzenden. Die Infrastruktur ist eindeutig und einfach verständlich.

■ **Attraktiv:**

Das Velonetz berücksichtigt die Bedürfnisse der jeweiligen Nutzergruppen. Das Velonetz zeichnet sich durch eine gute und homogene Führung des Veloverkehrs und einen hohen Verkehrsfluss aus. Das Netz verfügt über einen hohen Komfort (geeignete Infrastruktur, möglichst wenig resp. geringe Steigungen, wenig Behinderungen, ebene Oberfläche etc.).

Das Velonetz gliedert sich in das Alltags- und das Freizeitnetz:

■ **Alltagsnetz:**

Beim Alltagsnetz liegt eine möglichst direkte Wegführung im Vordergrund. Umwege, unbegründete Niveaudifferenzen und Fahrunterbrüche werden beim Alltagsnetz möglichst vermieden.

■ **Freizeitnetz:**

Beim Freizeitnetz liegen die Umfeldqualität und das Fahrerlebnis im Vordergrund. Das Freizeitnetz wird entsprechend abseits von stark befahrenen Strassen geführt.

Zur Entflechtung des Verkehrs respektive zur Reduktion von allfälligen Konflikten zwischen dem motorisierten Individualverkehr und dem Veloverkehr haben die Veloinfrastrukturen (Neubau/Ausbau) mindestens nachfolgende Anforderungen (Ausbaustandard) zu erfüllen:

- Innerorts auf Hauptverkehrsstrassen sind bei nicht temporeduzierten Zonen Velostreifen oder Velowege vorzusehen. Velostreifen haben dabei eine Breite von mindestens 1.50m aufzuweisen.
- In Bereich von Tempo-30-Zonen kann der Veloverkehr im Mischverkehr zusammen mit dem motorisierten Individualverkehr geführt werden. Zur Erhöhung des Verkehrsflusses für den Veloverkehr können auch Velostrassen eingeführt werden.
- Ausserorts sind nach Möglichkeit separat geführte Velowege zu realisieren. Velostreifen sind ausserorts nur in Ausnahmefällen zu realisieren. Werden ausserorts Velostreifen realisiert, haben diese eine Breite von mindestens 1.80m aufzuweisen.
- Bei Knoten auf stark befahrenen Strassen sind Abbiegehilfen oder Querungshilfen für den Veloverkehr vorzusehen.

C Handlungsanweisungen

Die Region setzt sich für die Gewährleistung eines durchgängigen/lückenfreien, flächendeckenden, sicheren und attraktiven regionalen Velonetzes für den Alltags- sowie Freizeitverkehr ein und unterstützt die Gemeinden in geeigneter Art und Weise bei der Umsetzung.

Federführung: Region

Mit der Genehmigung des regionalen Richtplans, Teil Verkehr beantragt die Region beim Tiefbauamt des Kantons Graubünden die Anpassung respektive die Aktualisierung des Sachplans Verkehr basierend auf dem regionalen Richtplan.

Federführung: Region

Die Gemeinden nehmen das regionale Velonetz in ihren kommunalen Planungen auf (Kommunales räumliches Leitbild, Verkehrskonzept etc.) und sichern dieses im Rahmen ihrer Nutzungsplanung (Genereller Erschliessungsplan).

Die Gemeinden setzen das regionale Velonetz gemäss den Leitsätzen zeitnah um.

Federführung: Gemeinden

Zur Sicherstellung einer überkommunal/regional aufeinander abgestimmten Routenführung arbeiten die Gemeinden bei der Ausführungsplanung respektive der Umsetzung des regionalen Velonetzes im Bereich von Schnittstellen (Gemeindegrenzen) eng zusammen.

Federführung: Gemeinden

D Erläuterungen und weitere Informationen

Keine.

E Objekte

Nr. Region	Nr. Kanton	Bezeichnung	Gemeinde/ Standort	Bemerkungen / Massnahmen	KS
Regionales Velonetz (bestehende Infrastruktur)					
24.RV.01	-	Grundnetz, bestehende Infra- struktur (Alltag)	Region Landquart		F
24.RV.02	-	Ergänzungsnetz, bestehende Infra- struktur (Alltag)	Region Landquart		F
24.RV.03	-	Grundnetz, bestehende Infra- struktur (Freizeit)	Region Landquart		F
24.RV.04	-	Ergänzungsnetz, bestehende Infra- struktur (Alltag und Freizeit)	Region Landquart		F
Regionales Velonetz (Neubau Infrastruktur)					
24.RN.01	-	Grundnetz, Neubau Infrastruktur (Alltag)	Region Landquart		F
24.RN.02	-	Grundnetz, Neubau Infrastruktur (Alltag und Freizeit)	Region Landquart		F
24.RN.03	-	Ergänzungsnetz, Neubau Infrastruktur (Alltag und Freizeit)	Region Landquart		F
24.RN.04	-	Ergänzungsnetz, Neubau Infrastruktur, linear (Alltag)	Region Landquart		F
24.RN.05	-	Freizeitnetz, Neubau Infrastruktur (Freizeit)	Region Landquart		F
Regionales Velonetz (Ausbau Infrastruktur)					
24.RA.01	-	Grundnetz, Ausbau Infrastruktur (Alltag)	Region Landquart		F
24.RA.02	-	Grundnetz, Ausbau Infrastruktur (Alltag und Freizeit)	Region Landquart		F

Regionales Velonetz (Ausbau Infrastruktur – punktuell)

24.RX.01 – RX.09	-	Grundnetz, Ausbau Infrastruktur punktu- ell (Alltag)	Region Landquart	F
24.RX.10	-	Freizeitnetz, Ausbau Infrastruktur punktu- ell (Freizeit)	Region Landquart	F
24.RX.12	-	Ergänzungsnetz, Ausbau Infrastruktur punktuell (Alltag und Freizeit)	Region Landquart	F

KS = Koordinationsstand; **A** = Ausgangslage; **F** = Festsetzung; **Z** = Zwischenergebnis; **V** = Vororientierung

2.4.3 Veloabstellanlagen

A Ausgangslage

Veloabstellanlagen Neben eines durchgängigen/lückenfreien, flächendeckenden, sicheren und attraktiven regionalen Velonetzes bilden auch attraktive Veloabstellanlagen eine wichtige Voraussetzung für die vermehrte Nutzung des Velos als Verkehrsmittel. Nur solange das Velo vor und nach der Fahrt sicher und geschützt deponiert werden kann, wird dieses auch gerne genutzt.

Aus diesem Grund sind an den wesentlichen Ziel- und Quellorten der Nachfrage entsprechend genügend attraktive Veloabstellanlagen zur Verfügung zu stellen. Insbesondere an Bahnhöfen sowie wichtigen Bahn- und Bushaltestellen als bedeutende Ziel-/Quellorte sind ausreichend Veloabstellplätze anzubieten. Dabei ist der kombinierten Mobilität (Bike and Ride) ausreichend Rechnung zu tragen (vgl. Kapitel 2.3.2).

**Ausgestaltung
Veloabstellanlagen** Damit die Veloabstellanlagen von den Velofahrenden gerne genutzt werden, sind diese nutzer- und velofreundlich auszugestalten. So sind die Veloabstellanlagen an möglichst zentraler, gut zugänglicher Lage zu erstellen und von Diebstahl und Witterung zu schützen. Der Trend des E-Bikes kann mit der Errichtung von E-Bike-Ladestationen weitergeführt werden.

Bikesharing Mit der Etablierung von Bikesharing kann die Förderung des Velos als umweltfreundliche Mobilitätsform weiter gefördert werden.

B Ziele und Leitsätze

Zielsetzung

Mit einem nachfrageorientierten Angebot an attraktiven Veloabstellanlagen an wichtigen Ziel- und Quellorten wird die Attraktivität des Veloverkehrs in der Region Landquart weiter gestärkt.

Die Anzahl und Qualität von öffentlichen und privaten Veloabstellanlagen wird erhöht und die Kombinationsmöglichkeiten von Velo und ÖV optimiert.

Leitsätze

Zielorientiertes Angebot an Veloabstellanlagen

An regional wichtigen Ziel- und Quellorten mit hohem Personen-/Verkehrsaufkommen werden genügend attraktive Veloabstellanlagen erstellt. Wichtige Ziel- und Quellorte sind insbesondere die Bahnhöfe,

wichtige Bahn- und Bushaltestellen, bedeutende Siedlungsentwicklungs-/Siedlungserweiterungsgebiete, kantonale und (über-)regionale Arbeitsplatzgebiete, regionale Naherholungs- und Tourismusgebiete. An diesen Orten ist die Erstellung von Veloabstellanlagen von hoher Qualität zwingend.

Im Weiteren ist auch bei (bestehenden) grösseren Wohnbauten, öffentlichen Einrichtungen, Freizeitanlagen oder Ähnlichem die Erstellung von Veloabstellanlagen von hoher Qualität zu prüfen. Die Gemeinden übernehmen bei gemeindeeigenen Bauten/Liegenschaften eine Vorreiterrolle.

Bestehende Veloabstellanlagen sind bei Bedarf zu erweitern und/oder aufzuwerten.

Ausbaustandard der Veloabstellanlagen

Die Veloabstellanlagen an regional wichtigen Ziel- und Quellorten haben mindestens nachfolgende Anforderungen zu erfüllen respektive folgenden Ausbaustandard:

- Es sind genügend Veloabstellplätze vorzusehen. Die Anzahl der Veloabstellplätze ist gemäss der VSS-Norm 40 065 festzulegen.
- Die Veloabstellanlage befindet sich an zentraler und für den Veloverkehr gut zugänglicher Lage. Die Zu- und Wegfahrt ist gut auffindbar und sicher.
- Die Veloabstellanlage ist gut einsehbar.
- Die Veloabstellanlage ist vor Witterung und Diebstahl geschützt. Das Dach der Veloabstellanlage deckt sowohl die Velos als auch den Bereich zum Anbringen/Abschliessen des Velos.
- Grössere Veloabstellanlagen sind zu überwachen.
- Es sind geeignete Parkiersysteme abgestimmt auf die Nutzung und den vorliegenden Platzverhältnissen zu bestimmen.
- Es sind Ladestationen für E-Velos vorzusehen.
- Es sind Abstellplätze für Spezialvelos (z.B. Anhängervelos, Tandems etc.) vorzusehen.
- Die Veloabstellanlagen ist bei Bedarf mit einer Velowerkstatt auszustatten.

Förderung Bikesharing

Für die weitergehende Nutzung des Veloverkehrs werden in der Region Landquart Bikesharing-Angebote gefördert. Allfällige Bikesharing-Angebote sind überkommunal/regional nutzbar und möglichst im Bereich der Bahnhöfe resp. entlang der Alltagsvelopendleroute anzubieten.

C Handlungsanweisungen

Die Region setzt sich für die Gewährleistung eines ausreichenden Angebots an attraktiven Veloabstellanlagen an wichtigen Ziel- und Quellorten ein und unterstützt die Gemeinden in geeigneter Art und Weise bei der Umsetzung.

Federführung: Region

Die Gemeinden sorgen für die Schaffung eines ausreichenden Angebots an attraktiven Veloabstellanlagen an wichtigen Ziel- und Quellorten.

Die Gemeinden sichern im Rahmen der Nutzungsplanung die Schaffung von entsprechenden Veloabstellanlagen an den regional wichtigen Ziel- und Quellorten. Es sind dabei die Anforderungen an Veloabstellanlagen gemäss den Leitsätzen zu berücksichtigen.

Die Gemeinden überprüfen Grösse (Anzahl Abstellplätze) und Ausbaustandard ihrer bestehenden Veloabstellanlagen und optimieren diese bei Bedarf.

Die Gemeinden prüfen die Realisierung von neuen Veloabstellanlagen, beispielsweise bei grösseren Wohnbauten, öffentlichen Einrichtungen, Freizeitanlagen oder Ähnlichem. Sie prüfen hierfür beispielsweise nachfolgende Massnahmen:

- Aufnahme in der Nutzungsplanung (Genereller Erschliessungsplan, Folgeplanungen etc.)
- Öffentlich-rechtliche Verträge
- Eigentümergespräche, Sensibilisierung und Information Grundeigentümerschaften

Die Gemeinden stellen bei gemeindeeigenen Bauten/Liegenschaften ausreichend attraktive Veloabstellanlagen zur Verfügung.

Federführung: Gemeinden

Die Gemeinden fördern attraktive Bikesharing-Angebote. Hierfür prüfen sie innerhalb ihrer Gemeinde die Zweckmässigkeit und die Möglichkeiten zur Einführung eines Bikesharing-Angebotes. Für die Sicherstellung eines überkommunal/regional koordinierten Angebots arbeiten die Gemeinden eng zusammen.

Federführung: Gemeinden

D Erläuterungen und weitere Informationen

Keine.

E Objekte

Keine.

2.4.4 Regionaler Fussverkehr

A Ausgangslage

Bedeutung Fussverkehr	Der Fussverkehr hat als Verkehrsmittel eine sehr hohe Bedeutung, da für gewöhnlich alle mobilen Personen zumindest für eine Etappe als zu Fuss Gehende unterwegs sind. Demnach ist ein zusammenhängendes, direktes und attraktives Fusswegnetz unabdingbar. Der Fussverkehr weist grösstenteils lokale Bedeutung auf. Von hoher Wichtigkeit ist die Anbindung des Fussverkehrs an die wichtigen Zielorte wie an den Bahnhof, an Bushaltestellen, an Schulhäusern, an Freizeitanlagen und Einkaufsmöglichkeiten.
Erschliessung von regionalen Zielorten	Der öffentliche Verkehr funktioniert nur, wenn die Erreichbarkeit der Ausgangsstation und die Feinverteilung am Zielort für den Fussverkehr gewährleistet sind. Der Fussverkehr bzw. die Fussinfrastruktur ist dabei von grundlegender Bedeutung. Regional bedeutende Zielorte (bspw. bedeutende Siedlungsentwicklungs-/Siedlungserweiterungsgebiete, kantonale und (über-)regionale Arbeitsplatzgebiete oder regionale Naherholungs- und Tourismusgebiete) sollen auch mittels Fussverkehr gut erschlossen sein.
Schulwege	Schulwege sind mehr als eine Strecke von A nach B. Hier schliessen Kinder Freundschaften, entdecken die Welt, werden selbstständig und beweglich. Schülerinnen und Schüler als besonders sensible Nutzergruppe sind beim Thema Verkehrssicherheit speziell zu berücksichtigen. Fussinfrastrukturen, welche als Schulwege benutzt werden, sind grosszügig zu dimensionieren. Bei Querungen der Fahrbahn sind Querungshilfen anzubieten. Das Einführen von verkehrsberuhigten Bereichen (2.2.2) fördert die Schulwegsicherheit.
Regionale Erlebniswege	Die Region Landquart weist im Freizeitverkehr regionale Erlebniswege für den Fussverkehr auf. Dabei unterscheidet der regionale Richtplan folgende Wege: <ul style="list-style-type: none"> ■ Prättigauerhöhenweg ■ Weinwanderweg ■ Planetenweg
Prättigauerhöhenweg	Dieser Wanderweg führt von Landquart über Malans hinauf zum Fadärastein und weiter Richtung Prättigau. Der Höhenweg ist bei Wandernden eine beliebte Route. Die Route weist regionale Bedeutung auf.
Weinwanderweg	Die Dörfer und die sie umgebene Landschaft sind stark durch den Weinbau geprägt. Durch die lange Tradition, die heute noch aktiv gelebt wird, verbunden mit modernen Anbau- und Produktionsmethoden entsteht sehr viel Authentizität. Erlebnisreiche Fusswege führen durch diese Weinbaugebiet. Die Fusswege

werden insbesondere an schönen Wochenenden von duzenden Wein- und Wanderbegeisterten Touristen und Touristinnen besucht.

Planetenweg Zwischen den Ortsteilen Igis und Ganda in der Gemeinde Landquart liegt der Planetenweg. Der Planetenweg ist neben einem Wanderweg auch ein Informationsweg, welcher aufgrund spannender Informationstafeln das Sonnensystem erläutert. Der Planetenweg bildet die Planeten massstabsgetreu ab. Der Weg weist regionale Bedeutung auf.

B Ziele und Leitsätze

Zielsetzung

Die Region Landquart verfügt über gut ausgebaute und attraktive Erlebniswege für die Naherholung mit regionaler Bedeutung.

Regional bedeutende Zielorte werden, insbesondere von den ÖV-Haltestellen und dem nahegelegenen Siedlungsgebiet, mit dem Fussverkehr gut erschlossen.

In den Gemeinden der Region Landquart wird eine hohe Schulwegsicherheit gewährleistet.

Leitsätze

Regionale Erlebniswege

Die (regionale) Fusswege (Erlebniswege) weisen einen Freizeitcharakter auf und dienen der Naherholung. Entlang der Wege sind Sitzgelegenheiten mit Schatten- und Sonnenplätzen, vorzugsweise bei Aussichtsplattformen, zu prüfen.

Attraktive Erschliessung der regional bedeutenden Zielorte durch den Fussverkehr

Zur Förderung des öffentlichen Verkehrs werden regional bedeutende Zielorte in der Region Landquart wie bedeutende Siedlungsentwicklungs-/Siedlungserweiterungsgebiete, kantonale und (über-)regionale Arbeitsplatzgebiete oder regionale Naherholungs- und Tourismusgebiete direkt und attraktiv mit dem Fussverkehr erschlossen. Dabei sind insbesondere attraktive Verbindungen zu den Bahnhöfen, Bushaltestellen und zum nahegelegenen Siedlungsgebiet zu gewährleisten.

Die Infrastrukturen für den Fussverkehr haben mindestens nachfolgende Anforderungen zu erfüllen:

- Im Bereich von Tempo-30-Zonen kann der Fussverkehr bei geringem Verkehrsaufkommen im Mischverkehr geführt werden.

- Im Bereich von Tempo-30-Zonen mit höherem Verkehrsaufkommen ist ein Trottoir mit einer Breite von mindestens 2.0m zu realisieren.
- Entlang von übergeordneten Strassen ist ein Trottoir mit einer Breite von 2.50m mit Grünelementen wie bspw. Bäumen, mindestens jedoch von 2.0m zu realisieren.
- Hauptfusserschliessungen zu regional bedeutenden Zielorten sind nicht mit dem Veloverkehr zu kombinieren, sondern separat zu führen.
- Separat geführte Fusswege weisen eine Breite von mindestens 2.0m auf.
- Zur Förderung der Aufenthaltsqualität der Fusswege und um dem immer wärmerem Stadtklima entgegenzuwirken, sind entlang von Fussinfrastrukturen Grünelemente wie Bäume oder Hecken vorzusehen.

Sichere und attraktive Schulwege

Kinder unterliegen im Strassenverkehr einem besonderen Schutzbedürfnis und sollten ohne Angst zu Fuss unterwegs sein können. Eine besondere Aufmerksamkeit ist denjenigen Strassenabschnitten zu widmen, welche Schülerinnen und Schüler als Schulweg dienen. Die Schulwege in der Region Landquart sind darum sicher und attraktiv zu gestalten.

Im Rahmen eines Schulwegsicherheitskonzept je Gemeinde sind die für die Schülerinnen und Schüler gefährlichen Stellen im Strassennetz zu erfassen und geeignete Massnahmen für deren Behebung aufzuzeigen.

Im Schulwegsicherheitskonzept sind mindestens folgende Inhalte abzuhandeln:

- Analyse der Schulwege unter Einbezug der Schüler, Aufzeichnung von Problemen (Begehung vor Ort)
- Definition Schulwegrouten (Abseits von Hauptverkehrsstrassen)
- Massnahmen zur gezielten Optimierung und Verbesserung der Schulwege
- Informationskampagne für Eltern (und Kinder)

C Handlungsanweisungen

Die Region Landquart setzt sich für den Erhalt und einer allfälligen Weiterentwicklung der regionalen Erlebniswege ein und unterstützt die Gemeinden in geeigneter Art und Weise bei der Umsetzung.

Federführung: Region

Die Gemeinden sorgen dafür, dass regional bedeutende Zielorte gut mit dem Fussverkehr erschlossen werden.

Die Gemeinden sichern im Rahmen der Nutzungsplanung die zweckmässige Erschliessung der regional bedeutenden Ziel- und Quellorte gemäss den Leitsätzen.

Federführung: Gemeinden

Die Gemeinden sorgen für eine hohe Schulwegsicherheit. Hierfür erarbeiten sie möglichst zeitnah ein Schulwegsicherheitskonzept. Sofern Kantonsstrassen betroffen, ist das Tiefbauamt des Kantons Graubünden frühzeitig in die Planung einzubeziehen.

Federführung: Gemeinden

D Erläuterungen und weitere Informationen

Keine.

E Objekte

Nr. Region	Nr. Kanton	Bezeichnung	Gemeinde/ Standort	Bemerkungen / Massnahmen	KS
Regionaler Fussverkehr (Erlebniswege)					
24.RF.01	-	Erlebnisweg Prättigauerhöhenweg	Stadt Maienfeld, Gemeinde Landquart, Malans		F
24.RF.02	-	Erlebnisweg Weinwanderweg	Stadt Maienfeld, Gemeinde Fläsch, Malans, Jenins		F
24.RF.03	-	Erlebnisweg Planetenweg	Gemeinde Landquart		F

KS = Koordinationsstand; **A** = Ausgangslage; **F** = Festsetzung; **Z** = Zwischenergebnis; **V** = Vororientierung

Beilagen

- Beilage 1:
Behandlung kantonaler Vorprüfungsbericht vom 19. Januar 2024
- Beilage 2:
Zusammenstellung und Behandlung Mitwirkungen