

Gesamtverkehrskonzept

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



403-08
17. Februar 2023

Impressum

Auftrag	Gesamtverkehrskonzept Gemeinde Landquart		
Auftraggeber	Gemeindevorstand Landquart Rathausplatz Postfach 15 7206 Igis		
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		
Titelbild	Eigenes Foto		
Qualitätsmanagement	SQS ISO 9001		

Abkürzungsverzeichnis

ASP	Abendspitzenstunde (Stunde zwischen 17-18 Uhr)
B+R	Bike + Ride (Verknüpfungspunkt Velo / öffentlicher Verkehr)
DTV	durchschnittlich täglicher Verkehr
DWV	durchschnittlich werktäglicher Verkehr
FV	Fussverkehr
Fz	Fahrzeuge
K+R	Kiss + Ride (kurz anhalten mit dem Fahrzeug, um jemanden aus- oder einsteigen zu lassen)
MIV	motorisierter Individualverkehr
MSP	Morgenspitzenstunde (Stunde zwischen 7-8 Uhr)
ÖV	öffentlicher Verkehr
P+R	Park + Ride (Verknüpfungspunkt Fahrzeug (PW) / öffentlicher Verkehr)
VV	Veloverkehr

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	6
1.1	Ausgangslage	6
1.2	Aufgabenstellung	6
1.3	Prozess	7
1.4	Aufbau Verkehrskonzept	8
1.5	Grundlagen	8
1.5.1	Übergeordnete Grundlagen	8
1.5.2	Kommunale Grundlagen	8
1.5.3	Weitere Grundlagen	8
2.	Siedlung und Nutzung	9
2.1	Entwicklung Gemeinde Landquart	9
2.2	Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung	10
2.2.1	Bevölkerungsentwicklung	10
2.2.2	Beschäftigtenentwicklung	10
2.3	Zukünftige Siedlungsentwicklung	10
2.4	Nutzungen	13
3.	Verkehr	14
3.1	Motorisierter Individualverkehr	14
3.1.1	Überkommunale Situation	14
3.1.2	Strassennetz	15
3.1.3	Verkehrsaufkommen und Durchflusströme	16
3.1.4	Unfälle	20
3.1.5	Geschwindigkeiten	21
3.1.6	Autoabstellplätze	21
3.1.7	Problematiken und Verbesserungspotenzial	22
3.2	Öffentlicher Verkehr	25
3.2.1	Bahnangebot	25
3.2.2	Busangebot	25
3.2.3	Zukünftige Ausbauschritte	26
3.2.4	ÖV-Gütekasse	26
3.2.5	Problematiken und Verbesserungspotenzial	26
3.3	Veloverkehr	28
3.3.1	Problematiken und Verbesserungspotenzial	29
3.4	Fussverkehr	30
3.4.1	Problematiken und Verbesserungspotenzial	31
3.5	Künftige Antriebsformen	33
3.5.1	Problematiken und Verbesserungspotenzial	33

4. Strategie	34
4.1 Ziele	34
4.1.1 Hauptziele	34
4.1.2 Teilziele	34
4.2 Zukunftsbild	36
4.2.1 Netzerweiterung (Industriestrasse)	36
4.2.2 Strassenraumgestaltung	37
4.2.3 Multimodale Drehscheibe	37
4.2.4 Attraktives ÖV-Angebot	37
4.2.5 Alltagsveloverkehrsrouten (Velopendlerroute)	38
4.2.6 Schulwege	38
4.2.7 Neue Fuss- und Veloführungen	38
5. Massnahmen	40
5.1 Hauptmassnahmen und Gesamtverkehr	40
5.1.1 Gesamtverkehr	46
5.1.2 Motorisierter Individualverkehr	48
5.1.3 Öffentlicher Verkehr	55
5.1.4 Veloverkehr	59
5.1.5 Fussverkehr	69
5.1.6 Weitere Massnahmen	77

1. Einleitung

1.1 Ausgangslage

Gemeinde Landquart Die Gemeinde Landquart besteht seit 2011 aus den Ortsteilen Landquart, Igis und Mastrils. Sie zählt rund 9'000 Einwohner/-innen und knapp 5'000 Beschäftigte (Stand Jahr 2021). Die im Bündner Rheintal gelegene Gemeinde hat sich in den letzten Jahren dank guter Verkehrslage zu einem bedeutenden Agglomerationszentrum entwickelt. Landquart verfügt mit den Arbeitsstandorten Tardis (Kombination mit Gemeinde Zizers), Igis West und Ost sowie dem Papierfabrikareal über ein grosses und vielseitiges Angebot an Arbeitsplätzen. Rund um den Bahnhof finden sich zudem viele Verkaufsgeschäfte und Dienstleistungsbetriebe. In unmittelbarer Umgebung von Landquart liegen weitere strategische Arbeitsplatzgebiete des Kantons Graubünden mit grossem Entwicklungspotential.

Allgemeine Verkehrssituation Die Gemeinde Landquart ist verkehrlich sehr gut erschlossen. Der Bahnhof ist eine wichtige kantonale ÖV-Drehscheibe mit Schnittstellen zwischen SBB, RhB und dem regionalen Busnetz. Somit ist für Landquart die Anbindung an den Raum Zürich/St. Gallen sowie in Richtung Chur oder ins Prättigau/Engadin sichergestellt. Die Erschliessung mit dem motorisierten Individualverkehr erfolgt über den Autobahnanschluss A13 «Landquart» (liegt auf Stadtgebiet Maienfeld). Am Autobahnanschluss verflechten sich die beiden Ströme Chur/San Bernadino und Prättigau. Die bestehenden Infrastrukturen innerhalb und um die Gemeinde Landquart stossen heute regelmässig an ihre Leistungsgrenzen. Auch im Bereich Fuss- und Veloverkehr liegen in der Gemeinde Landquart Defizite vor. Bei diesen handelt es sich primär um Defizite im Bereich Verkehrssicherheit, Netzlücken oder fehlendem Komfort.

1.2 Aufgabenstellung

Die Gemeinde Landquart hat ein Kommunales Räumliches Leitbild (KRL) erarbeitet, welches im Dezember 2019 vom Gemeindevorstand verabschiedet wurde. Dieses definiert unter anderem verschiedene Leitsätze zur künftigen Verkehrsentwicklung. Mit dem Verkehrskonzept der Gemeinde Landquart sollen die im KRL erwähnten verkehrlichen Herausforderungen und Massnahmen detaillierter betrachtet werden. Mit dem Verkehrskonzept wird das Ziel verfolgt, die Verkehrsentwicklung aktiv zu steuern. Das Konzept umfasst sämtliche Verkehrsarten:

- Öffentlicher Verkehr
- Veloverkehr
- Fussverkehr
- Motorisierter Individualverkehr
- Zukünftige Mobilitätsformen

1.3 Prozess

Projektorganisation

Gemeindevorstand
Strategie und Beschlussfassung

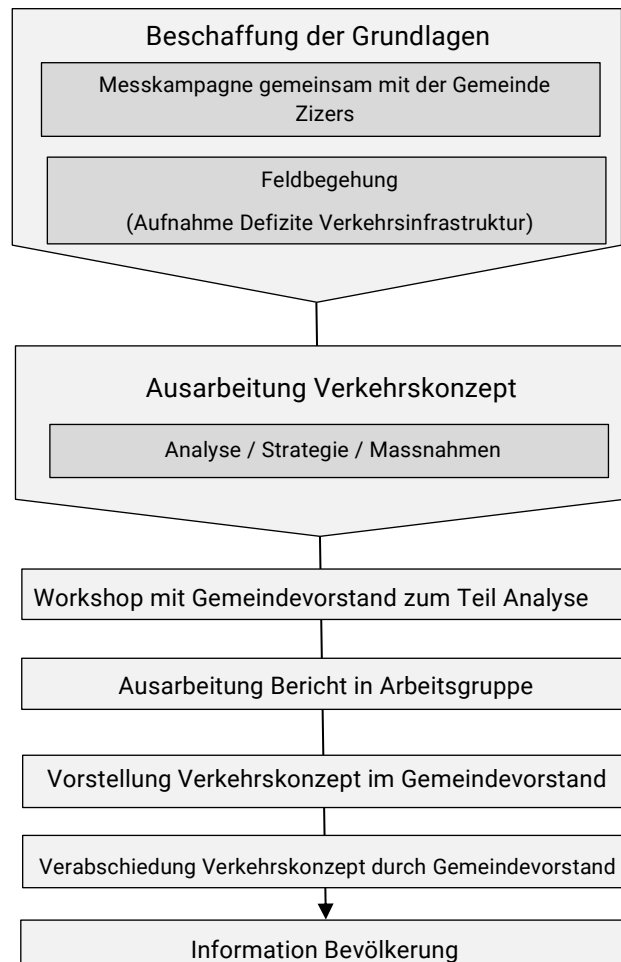
Arbeitsgruppe
Zwischenbeurteilungen

- Sepp Föhn, Gemeindepräsident
- Aldo Danuser, Gemeindevorstand
- Katharina Hausmann-Hoppeler, Gemeindevorstand
- Marcel Blumenthal, Bauamt
- Florian Niggli, Gemeindeschreiber

Verkehrsplaner
Fachliche Bearbeitung

- Michael Ruffner, R+K
- Jan Braun, R+K

Ablauf Zur Bestimmung des heutigen Verkehrsaufkommens wurde in einem ersten Schritt eine umfassende Messkampagne gemeinsam mit der Gemeinde Zizers durchgeführt. Dadurch konnte eine fundierte Grundlage über das bestehende Verkehrsaufkommen und der Verkehrsströme geschaffen werden. Zudem wurde eine Feldbegehung vorgenommen, um die Defizite an den Verkehrsinfrastrukturen zu bestimmen. Darauf basierend wurde das Verkehrskonzept entwickelt. Das Verkehrskonzept zeigt die zukünftige Verkehrsstrategie sowie die dafür notwendigen Massnahmen auf.



1.4 Aufbau Verkehrskonzept

Text und Beilagepläne

Das Verkehrskonzept besteht aus dem vorliegenden Textteil und dazugehörenden Beilageplänen. Der Text gliedert sich in die Kapitel Analyse, Strategie und Massnahmen. Folgende Beilagepläne sind vorhanden:

- Beilage 1: Analyseplan Motorisierter Individualverkehr, 16.09.2022
- Beilage 2: Analyseplan Öffentlicher Verkehr, 16.09.2022
- Beilage 3: Analyseplan Veloverkehr, 16.09.2022
- Beilage 4: Analyseplan Fussverkehr, 16.09.2022
- Beilage 5: Strategieplan, 16.09.2022
- Beilage 6: Massnahmenplan Hauptmassnahmen und Gesamtverkehr, 16.09.2022
- Beilage 7: Massnahmenplan Motorisierter Individualverkehr, 16.09.2022
- Beilage 8: Massnahmenplan Öffentlicher Verkehr, 16.09.2022
- Beilage 9: Massnahmenplan Veloverkehr, 16.09.2022
- Beilage 10: Massnahmenplan Fussverkehr, 16.09.2022

1.5 Grundlagen

1.5.1 Übergeordnete Grundlagen

- Kantonaler Richtplan Kanton Graubünden, Stand Dezember 2020, genehmigt
- Sachplan Velo Kanton Graubünden, 2. Juli 2019
- Regionaler Richtplan Langsamverkehr, Nordbünden, 30. März 2010
- Regionales Raumkonzept und regionales Gesamtverkehrskonzept Landquart, 19. November 2019
- Vertiefung regionales Gesamtverkehrskonzept Landquart (Entwicklungsgebiete), 19. November 2019
- Agglomerationsprogramme Chur, 1. Generation, August 2006 / 2. Generation, Juni 2012 / 4. Generation, August 2021

1.5.2 Kommunale Grundlagen

- Kommunal Räumliches Leitbild (KRL), 12. Dezember 2019
- Genereller Erschliessungsplan (GEP), Gemeinde Landquart

1.5.3 Weitere Grundlagen

- VSS Normen
- Schwachstellenanalyse und Massnahmenplanung Fussverkehr Schweiz und Bundesamt für Strassen (ASTRA)
- Veloverkehr in Kreuzungen, Handbuch Velokonferenz Schweiz und Bundesamt für Strassen (ASTRA)

2. Siedlung und Nutzung

2.1 Entwicklung Gemeinde Landquart

Anhand von Swisstopo-Karten lassen sich die wichtigsten Siedlungs- und Verkehrsinfrastrukturentwicklungen in der Gemeinde Landquart aufzeigen.

Jahr 1860



Verkehrsentwicklung

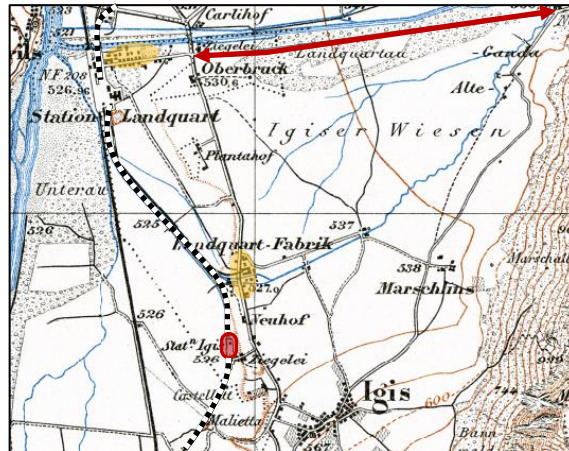
- Heutige Kantonsstrasse (erstellt im Jahr 1786)
- Tardis und Obere Zollbrücke
- Bahnhof Landquart mit Bahnstrecke Chur-Rhoneck/Zürich (erstellt im Jahr 1858)

Siedlungsentwicklung

- Igis als Hauptsiedlungsgebiet
- Erste Siedlungen Russhof
- Erste Wohnhäuser Mastrils

Abb. 1: Swisstopo Karte Jahr 1860, Quelle: map.geo.admin.ch

Jahr 1900



Verkehrsentwicklung

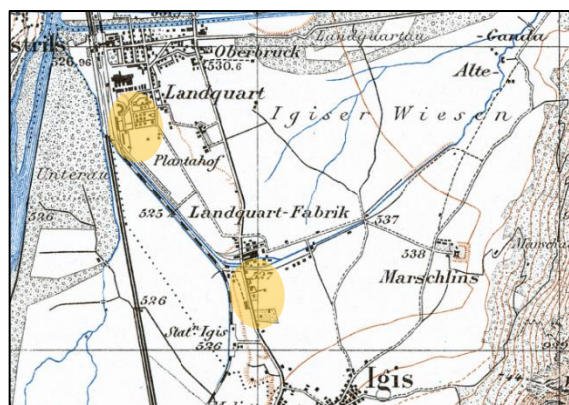
- Prättigauerstrasse als Verbindung zwischen Landquart und Davos
- Schmalspurbahn Landquart Davos
- Neubau Eisenbahnstrecke Landquart-Thusis
- Neubau Bahnhof Igis

Siedlungsentwicklung

- Entstehung Ortsteil Landquart bei Bahnhofsnähe
- Entstehung Gebiet heutiges Papierfabrik-Areal

Abb. 2: Swisstopo Karte Jahr 1900, Quelle: map.geo.admin.ch

Jahr 1950



Verkehrsentwicklung

- Keine grösseren Veränderungen gegenüber 1900

Siedlungsentwicklung

- Bauliche Entwicklung Ortsteil Landquart
- Bauliche Entwicklung Landquart Fabriken

Abb. 3: Swisstopo Karte Jahr 1950, Quelle: map.geo.admin.ch

Jahr 2000

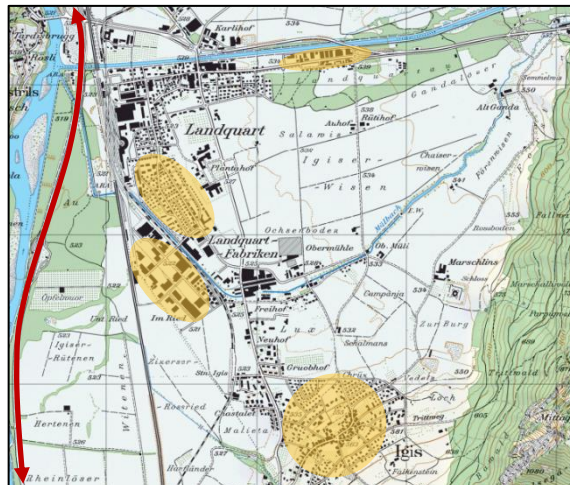


Abb. 4: Swisstopo Karte Jahr 2000, Quelle: map.geo.admin.ch

Verkehrsentwicklung

- 1962 Erstellung der Autobahn A13 mit Anschluss in Landquart
- Erstellung diverser Erschliessungs- und Sammelstrassen zur Erschliessung der Wohnsiedlungen

Siedlungsentwicklung

- Starkes Wachstum gesamtes Gemeindegebiet
- Zwischen 1960 und 1980 Entstehung Industriegebiet Tardis

2.2 Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung

2.2.1 Bevölkerungsentwicklung

Bevölkerung 2021

Die Gemeinde Landquart zählt gemäss Bundesamt für Statistik 9'043 ständige Einwohner (Stand 31.12.2021). Der Grossteil der Bevölkerung wohnt in den Ortsteilen Landquart (53 %) und Igis (40 %). Weiter leben rund 7 % der Bevölkerung im Ortsteil Mastrils.

Angestrebte Entwicklung

Die Gemeinde Landquart strebt eine moderate, auf die Infrastrukturen der Gemeinde angepasste Einwohnerentwicklung an. Gemäss Kommunalem Räumlichen Leitbild (KRL) der Gemeinde Landquart wird ein Einwohnerwachstum von jährlich 1.0 % angestrebt. Gemäss dieser Prognose wächst die Einwohnerzahl pro Jahr in den nächsten 15 bis 25 Jahren um rund 90 Einwohnende.

2.2.2 Beschäftigtenentwicklung

Im Jahr 2020 zählt die Gemeinde Landquart rund 5'034 Beschäftigte (gemessen in Vollzeitäquivalente VZÄ). Über die letzten sechs Jahre betrachtet wuchs die Beschäftigtenzahl um insgesamt rund 1%. Dies entspricht etwas mehr als 400 VZÄ. Der Sekundärsektor ist in der Gemeinde mit rund 40 % stark vertreten.

2.3 Zukünftige Siedlungsentwicklung

Siedlungsentwicklung nach innen

In der Gemeinde Landquart sollen die inneren Reserven gemäss dem Kommunalen Räumlichen Leitbild (KRL) mobilisiert werden. Innerhalb der Gemeinde werden daher keine grösseren Entwicklungsgebiete ausgeschieden. Im Ortsteil Landquart steht die Verdichtung im Vordergrund, während im Ortsteil Igis die Erneuerung im Vordergrund liegt.

Das grösste Potenzial liegt dabei um den Bahnhof Landquart. Im Zentrum von Landquart wird bis ins Jahr 2040 mit zusätzlichen 1'100 Einwohnenden gerechnet. In Igis und in Landquart Ried sind nur kleinere Potentiale vorhanden.

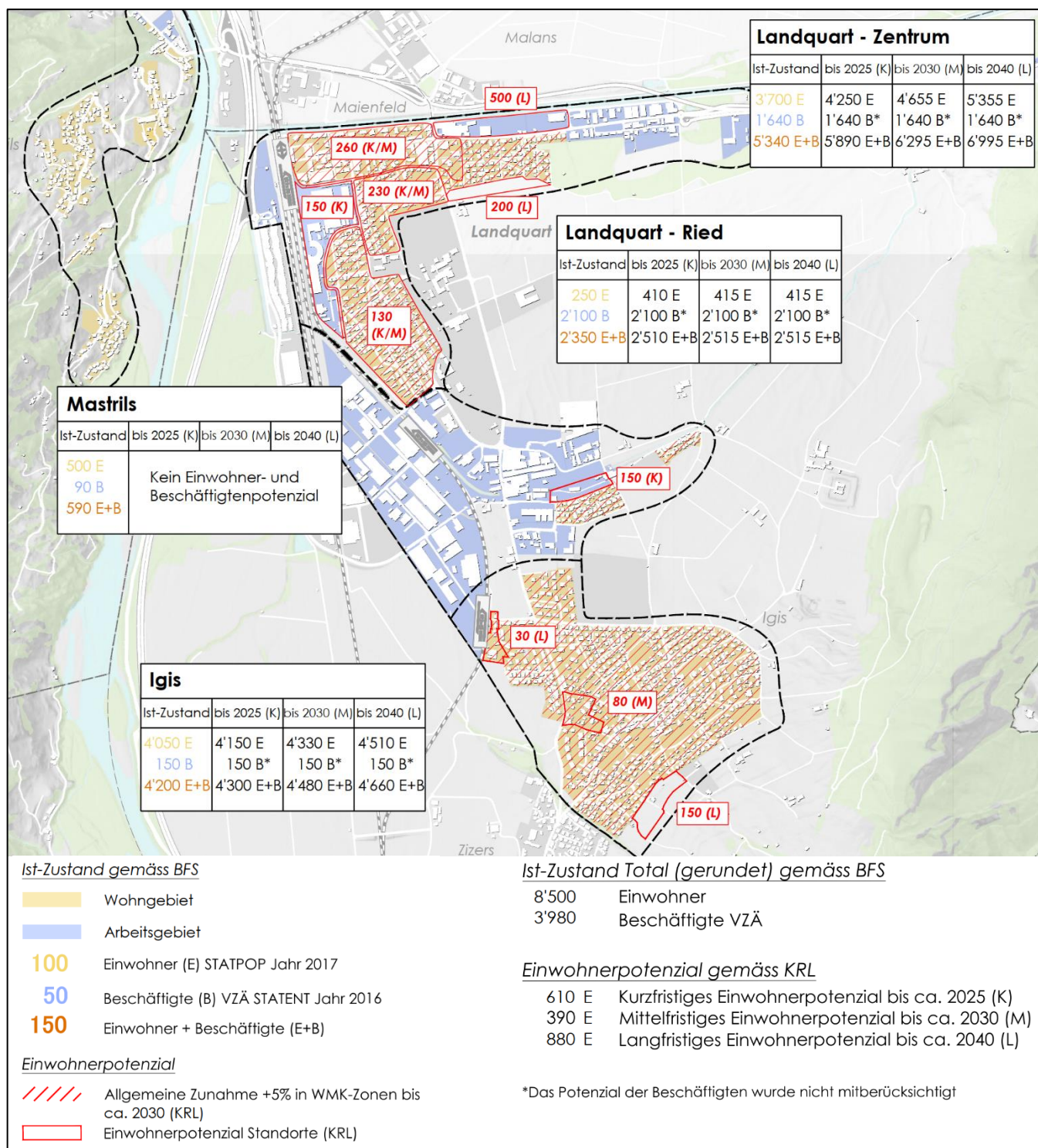


Abb. 5: Übersicht Einwohnerpotential Gemeinde Landquart, Darstellung R+K, Quelle KRL Landquart

Entwicklungsgebiete rund um
Landquart

Direkt an die Gemeinde Landquart angrenzend liegen zwei geplante strategische Arbeitsplatzgebiete von regionaler Bedeutung. Obwohl die Entwicklungsgebiete ausserhalb des Gemeindegebiets liegen, haben sie einen direkten räumlichen Bezug zu Landquart. Die Erschliessungen der Entwicklungsgebiete werden teils über die Gemeinde Landquart erfolgen.

Verkehrsaufkommen

Im Bericht «Vertiefung Gesamtverkehrskonzept» Region Landquart wurde das Verkehrsaufkommen aus den Entwicklungsgebieten berechnet. Es zeigt sich, dass aus den Entwicklungsgebieten mit einer Verkehrszunahme von maximal 480 Fahrzeugen pro Stunde zu rechnen ist. Die Arbeitsplatzgebiete liegen in unmittelbarer Nähe zum Autobahnanschluss «Landquart». Das Verkehrsaufkommen aus den Entwicklungsgebieten tangiert daher das Siedlungsgebiet kaum.

Standorte Entwicklungsgebiete

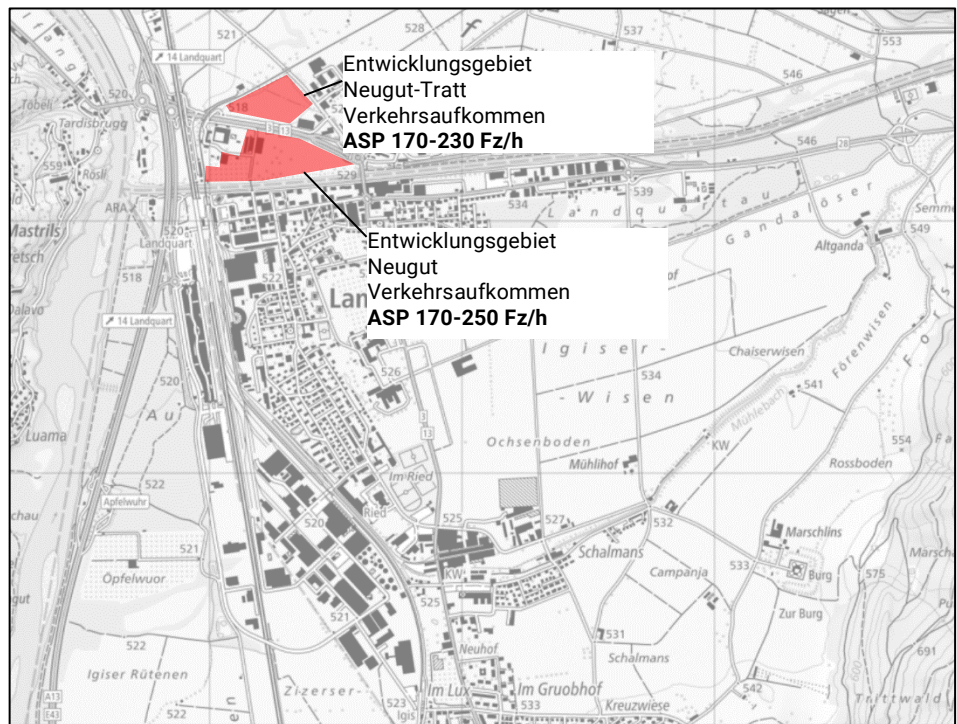


Abb. 6: Übersicht Standorte Entwicklungsgebiete inkl. prognostiziertes Verkehrsaufkommen, Quelle Hintergrundkarte: map.geo.gr

2.4 Nutzungen

Die Gemeinde Landquart kann in drei Nutzungssysteme unterteilt werden. Es handelt sich dabei um den Dorfkern Igis, das Gebiet Bahnhofstrasse/Schulstrasse in Landquart und Mastrils. Die Wohn- und Arbeitsplatzgebiete sind klar voneinander abgetrennt. Die Wohngebiete liegen in Igis, Mastrils sowie entlang der Schulstrasse und um das Bahnhofgebiet. Entlang der Bahngleise und beim Mühlbach befinden sich grossflächige Arbeitsgebiete. Um den Bahnhof befinden sich mit dem Fashion-Outlet, der Migros, der Post sowie Restaurants und Imbissstände publikumsintensive Nutzungen. Die sensiblen Nutzungen wie Schulen und Altersheime liegen in den Wohnquartieren.

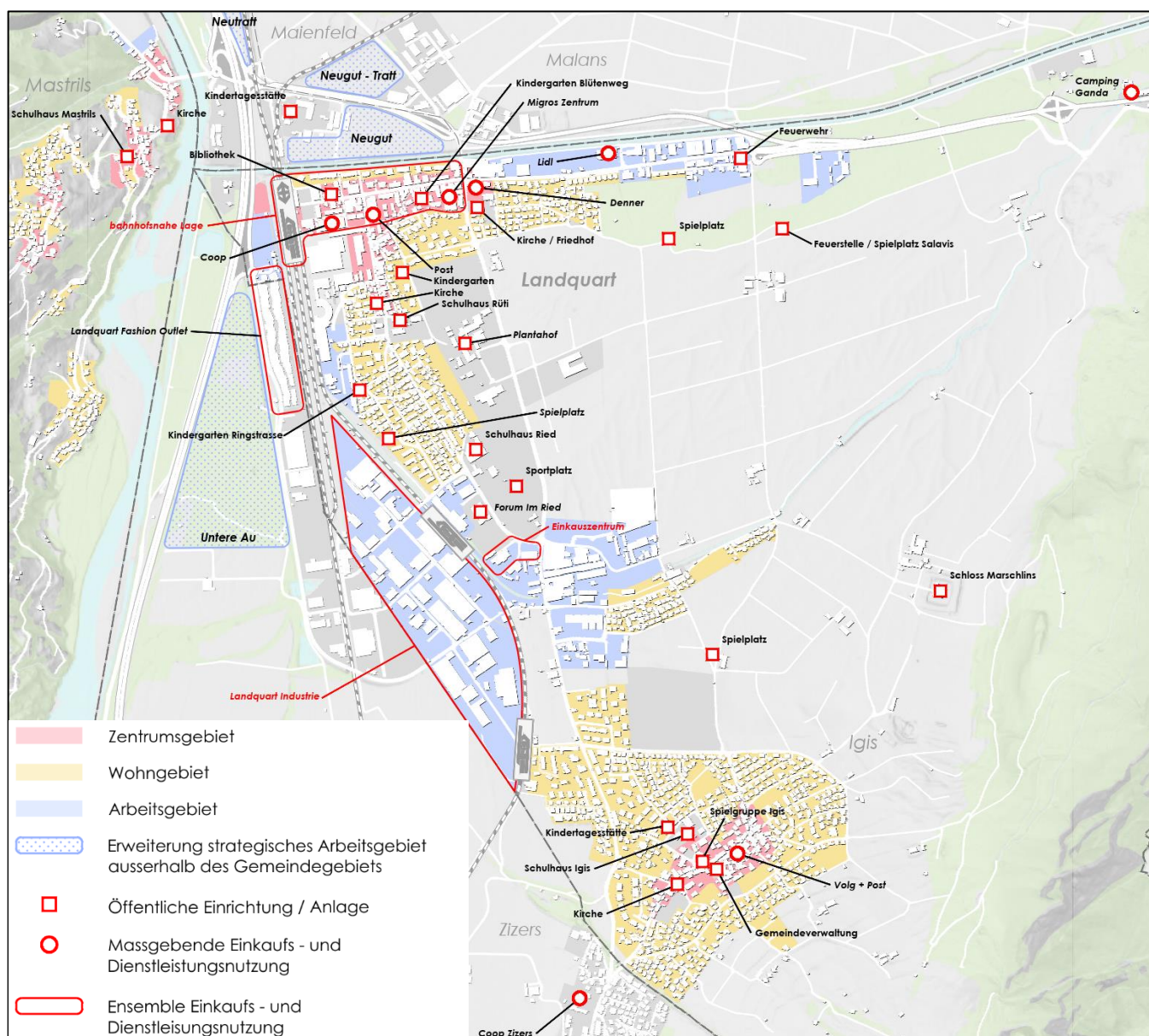


Abb. 7: Übersicht Nutzungen, Darstellung R+K

3. Verkehr

Im Nachfolgenden wird die heutige Verkehrssituation je Verkehrsmittel aufgezeigt. Die Kapitel der jeweiligen Verkehrsteilnehmenden sind identisch aufgebaut. In der Ausgangslage werden die wichtigsten Fakten kurz erläutert. Danach folgt das Kapitel «Problematiken und Verbesserungspotenzial». In diesem werden die Mängel an der bestehenden Infrastruktur sowie die Verkehrssicherheitsdefizite aufgezeigt. Die Schwachstellen der Verkehrsmittel werden plangrafisch dargestellt. Basierend auf der Schwachstellenanalyse werden entsprechende Ziele abgeleitet und Massnahmen formuliert.

3.1 Motorisierter Individualverkehr

3.1.1 Überkommunale Situation

Autobahn A13 Die Gemeinde Landquart ist über den Autobahnanschluss «14 Landquart» an die Autobahn A13 angeschlossen. Die Autobahn A13 stellt eine bedeutende Nord-Süd-Verbindung für den Transitverkehr dar. Sie bildet die Alternativroute zum Gotthard und ist damit eine zentrale Verbindung in Richtung Süden. Zudem befindet sich in Landquart die Verzweigung ins Prättigau (N28).

Verkehrsaufkommen Nationalstrasse Das Verkehrsaufkommen auf den Nationalstrassen hat in den letzten Jahren stark zugenommen. Dies führt insbesondere an schönen Wochenenden und zu Ferienzeiten regelmässig zu Stau auf dem übergeordneten Strassennetz. Verantwortlich dafür ist der Transitverkehr in Richtung Süden sowie der Tourismusverkehr zu den Bündner Tourismusorten. Die Problematik wird zudem verstärkt durch das Zusammenfliessen der beiden Verkehrsströme vom Prättigau und vom San Bernadino. Der Verkehr auf den Nationalstrassen kommt dabei regelmässig zum Erliegen.

Verkehrsentwicklung Autobahn A13

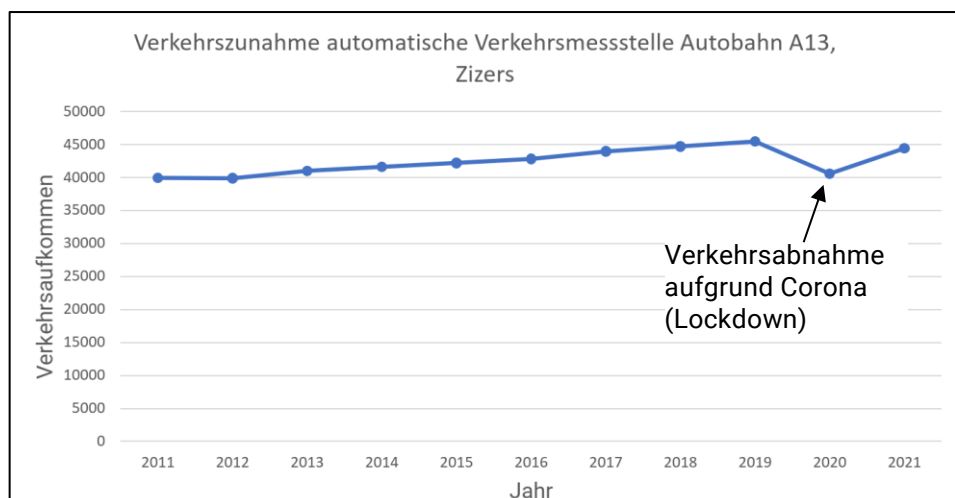


Abb. 8: Verkehrsentwicklung zwischen 2011 und 2021 Autobahn A13, automatische Verkehrsmessstelle 228 Zizers, Quelle: astr.admin.ch

Ausweichverkehr durch Landquart	Aufgrund des Staus auf der Nationalstrasse weichen die Fahrzeuglenkenden oftmals auf die Hauptverkehrsstrassen aus. Die Hauptverkehrsstrasse (Deutsche Strasse/Kantonsstrasse) in Landquart verläuft teilweise durch das Siedlungsgebiet. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens kommt es zu Stausituationen und Verkehrschaos auf der Hauptstrasse. Die Aufenthaltsqualität im Siedlungsgebiet sinkt dadurch stark. Zudem wird auch der strassengebundene öffentliche Verkehr sowie sämtliche Blaulichtorganisationen behindert respektive deren Einsatz verunmöglicht. Neben dem Ausweichverkehr auf der Hauptstrasse wird der Ausweichverkehr vermehrt auch auf Nebenstrassen, insbesondere im Ortsteil Igis, ersichtlich. Die Verkehrssituation an schönen Wochenenden und zu Ferienzeiten ist in der Gemeinde Landquart für die Anwohnenden nicht mehr zumutbar.
Überlastungen Kreisel Autobahnanschluss	In der Gemeinde Landquart kommt es in der Abendspitzenstunde an den Kreiseln Anschluss Autobahn A13 sowie beim Kreisel «Karlihof» und der Karlihofbrücke regelmässig zu Stau aufgrund des zu hohen Verkehrsaufkommens. Mit den zukünftigen Entwicklungsgebieten (Neugut/Neugut-Tratt) und der allgemeinen Verkehrszunahme wird sich die Problematik in Zukunft weiter verschärfen.

3.1.2 Strassennetz

Die Hauptverkehrsstrasse (Kantonsstrasse/Deutsche Strasse) verläuft in der Gemeinde Landquart von Norden nach Süden. Ebenfalls als Hauptverkehrsstrasse klassiert ist die Stationsstrasse nach Igis. Das Gebiet Mastrils ist über die kantonale Verbindungsstrasse (Bergstrasse) erschlossen. Wichtigere kommunale Strassen wie die Tardisstrasse, Bahnhofstrasse, Schulstrasse, Unterdorfstrasse sind Sammelstrassen. Die restlichen Strassen bilden Erschliessungsstrassen. Sie erschliessen die Wohn- und Arbeitsplatzgebiete und leiten den motorisierten Individualverkehr auf das übergeordnete Strassennetz.

3.1.3 Verkehrsaufkommen und Durchflusströme

Messkampagne Um eine Übersicht über die heutige Verkehrssituation zu erhalten, wurde von der Firma R+K Büro für Raumplanung AG zwischen dem 18. und 24. September 2019 eine Messkampagne in den Gemeinden Landquart und Zizers durchgeführt. Aufgrund dieser Messkampagne konnten spezifische auf die Situation angepasste Massnahmen definiert werden. Die Messkampagne beinhaltete Querschnittsmessungen sowie Nummernschilderhebungen. Im Nachfolgenden werden die wesentlichsten Aussagen der Messkampagne zusammengefasst.

Querschnittsmessungen Mittels SR4 Geräten wurde im Zeitraum vom 18. bis 24. September 2019 an sieben Standorten das Verkehrsaufkommen gemessen. Zwei weitere Standorte wurden während einer anderen Zeitperiode erfasst (Standort A 27.09 – 3.10.2019 / Standort Z 21. – 27.11.2018). Neben der Verkehrsmenge pro Fahrzeugkategorie (Zweiräder, Personenwagen, Lastwagen und Lastenzug) wurde an jedem Standort auch die Geschwindigkeit sowie die Durchfahrtszeit (Datum und Uhrzeit) gemessen. Die Messwerte wurden anhand der Jahresganglinie der VSS-Norm auf den Jahresdurchschnitt hochgerechnet.

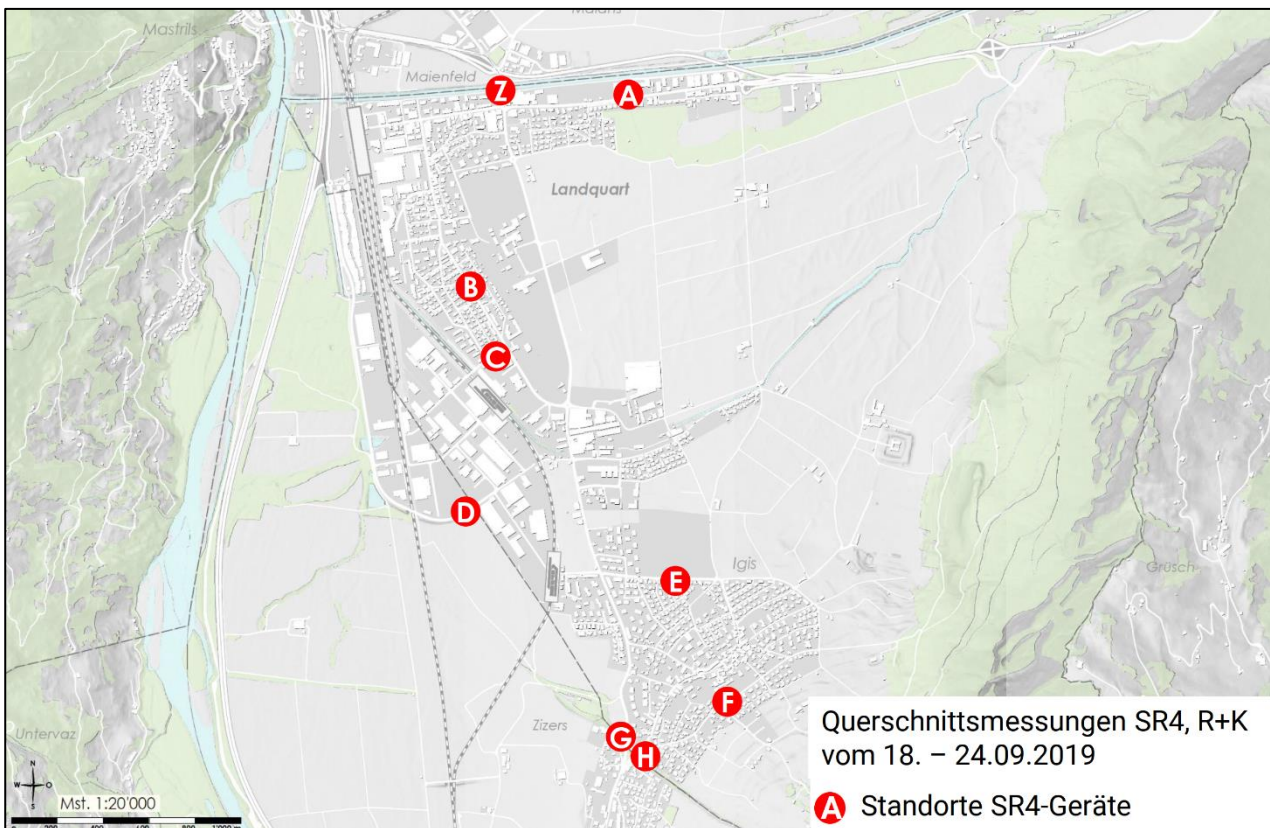


Abb. 9: Übersicht Standorte SR4-Messungen, Darstellung R+K

	Messstandorte								
	A	B	C	D	E	F	G	H	Z
Datum Messungen	27.09. – 3.10.2019	18. – 24.09.2019							21. – 27. 11.2018
DTV (durchschnittlicher täglicher Verkehr)	6'000	2'950	3'030	4'160	1'630	340	7'210	1'690	15'400
DWV (Durchschnittlicher werktäglicher Verkehr)	6'310	3'310	3'590	5'340	1'760	360	7'260	1'760	16'340
Abendspitzenstunde (Werktagessmittel)	670	330	380	490	190	40	780	190	1400
Anteil LW	4.7 %	4.1 %	3.2 %	22.2 %	2.9 %	1.8 %	3.5 %	11.4 %	4.3 %
Zulässige Höchstgeschw.	50 km/h	50 km/h	50 km/h	50 km/h	50 km/h	50 km/h	60 km/h	50 km/h	50 km/h
V85 (Geschwindigkeit, die von 85 % aller Fahrzeuge nicht überschritten wird)	58 km/h	47 km/h	38 km/h	56 km/h	46 km/h	36 km/h	56 km/h	37 km/h	43 km/h

Verkehrsaufkommen Das grösste Verkehrsaufkommen wurde auf der Karlihof-Brücke gemessen. 16'300 Fahrzeuge pro Tag (DWV) queren die Brücke. Die Prättigauerstrasse mit rund 6'300 Fahrzeuge pro Tag (DWV) und die Kantonsstrasse von Zizers her mit ca. 7'300 Fahrzeuge pro Tag (DWV) sind die beiden anderen wichtigen Einfallsachsen in die Gemeinde Landquart.

Nummernschilderhebung An insgesamt fünf Standorten (4 Standorte Gemeinde Landquart / 1 Standort Gemeinde Zizers) wurden am 12. September 2019 während eines Tages die Nummernschilder der Fahrzeuge mittels Videokameras erfasst. Die Standorte befinden sich auf den wichtigsten Zufahrtsstrassen nach Landquart bzw. Igis. Anhand der Nummernschilderhebung kann sowohl der Durchgangsverkehr (Verkehr, welcher das Siedlungsgebiet von Landquart und Igis durchquert), wie auch der Ziel- und Quellverkehr (Verkehr, welcher in oder aus Landquart/Igis fährt) ermittelt werden. Die nachfolgende Auswertung zeigt die Durchflusströme an einem Werktag. Dazu wurden die gemessenen Werten gemäss VSS auf den durchschnittlichen werktäglichen Verkehr (DWV) umgerechnet.

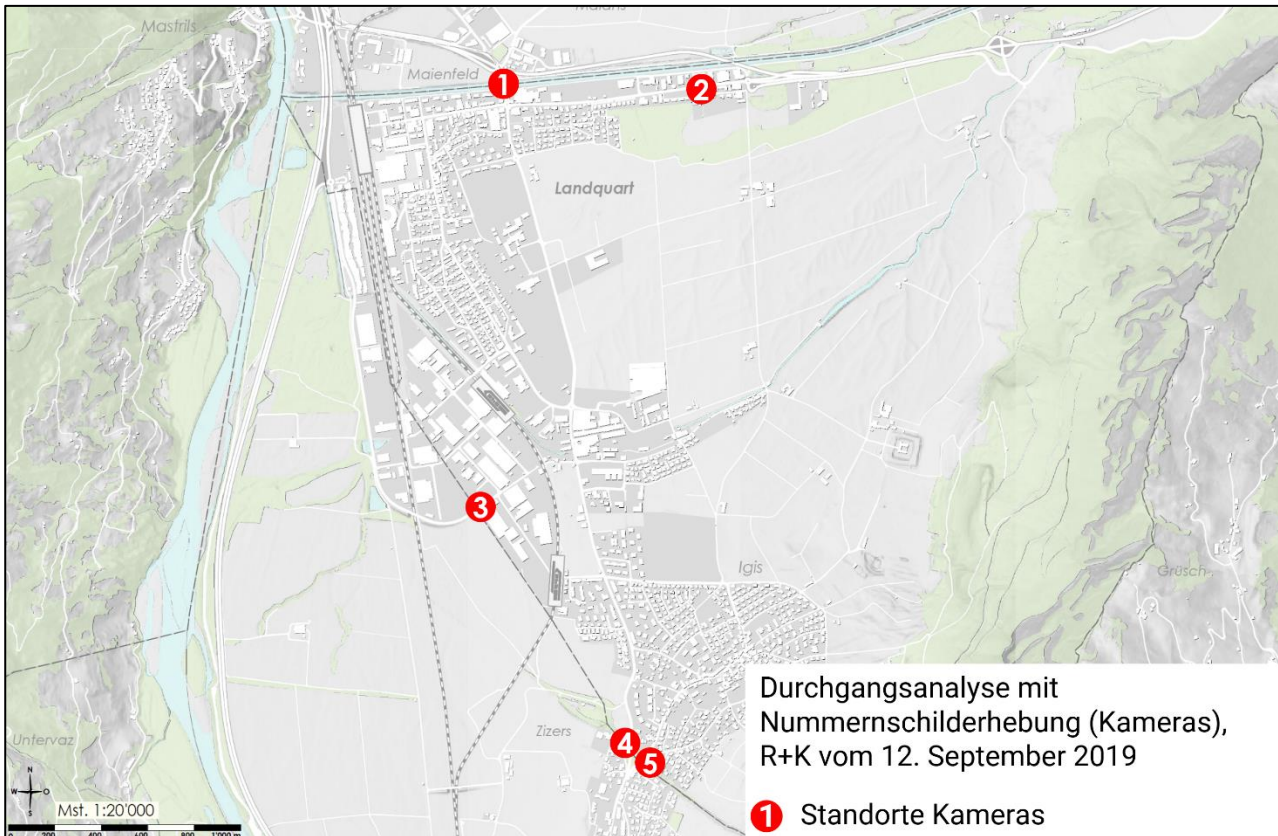


Abb. 10: Übersicht Standorte Kameras für Nummernschilderhebung, Darstellung R+K

Einfallsachsen	Die Hauptzufahrtsachse in die Gemeinde Landquart erfolgt über die Karlihof-Brücke (16'340 Fz/d; DWV). Rund 80 % der Fahrten, welche über die Karlihof-Brücke erfolgen, haben ihr Ziel- und Quellort in der Gemeinde Landquart. Der restliche Anteil fährt von/nach Zizers oder von/nach Richtung Prättigau.
Durchgangsverkehr	Der Durchgangsverkehr durch die Gemeinde Landquart beträgt rund 2'300 Fahrzeuge pro Tag. Rund die Hälfte des Durchgangsverkehrs wird von der Gemeinde Zizers erzeugt. In umgekehrter Richtung fahren viele Fahrzeuglenkende von Igis durch die Gemeinde Zizers zum Autobahnanschluss Zizers (Autobahn A13).

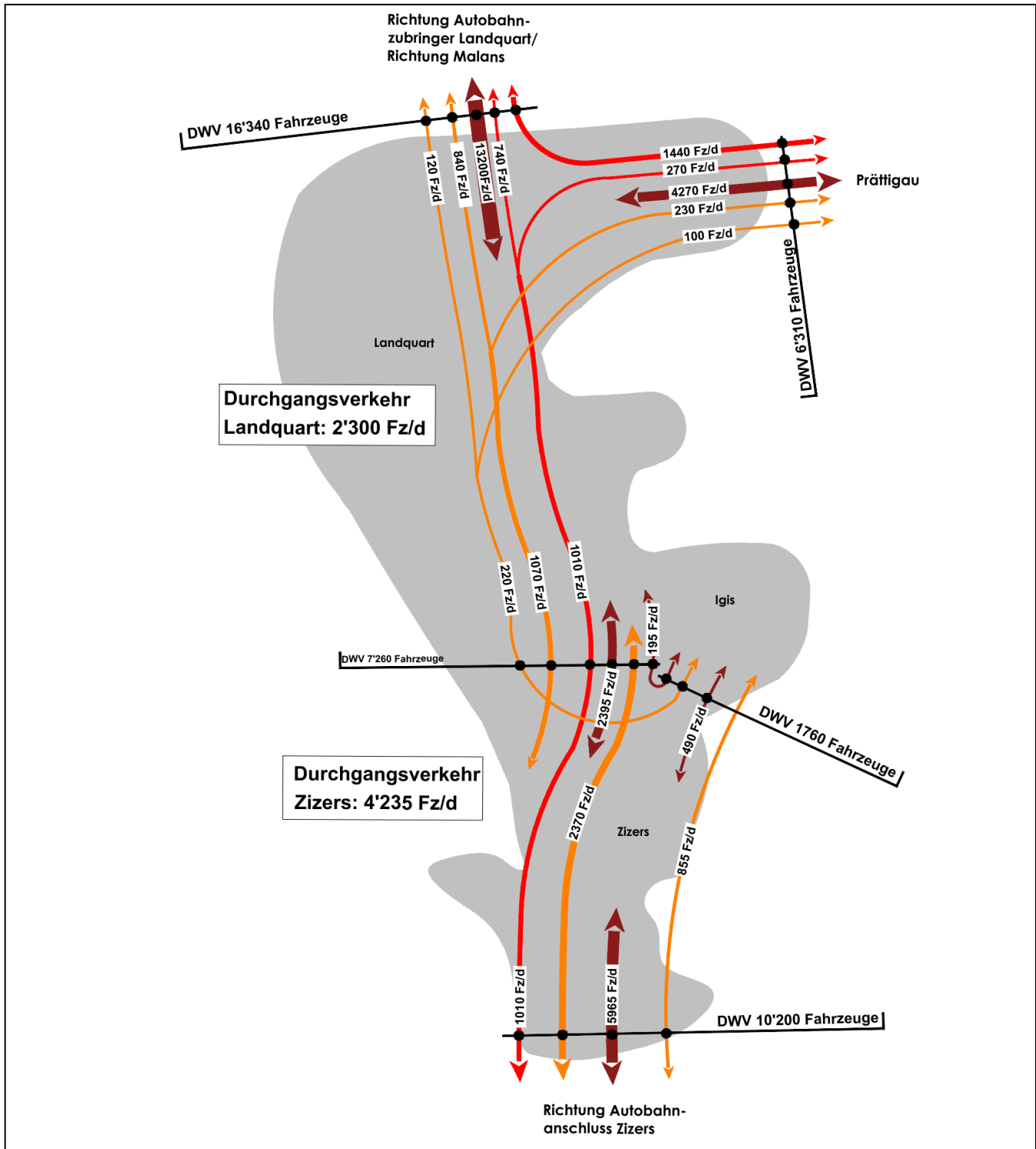


Abb. 11: Durchflussstromanalyse umgerechnet auf DWV aufgrund Verkehrserhebung R+K, Darstellung R+K

3.1.4 Unfälle

Polizeilich registrierte Unfälle

Die Unfalldaten des Bundesamtes für Statistik (polizeilich registrierte Unfälle) zeigen, dass sich in den letzten 10 Jahren diverse Unfälle innerhalb des Gemeindegebietes Landquart ereignet haben. Davon liegen diverse Unfälle auf der Deutschen Strasse, Kantonsstrasse sowie auf der Schulstrasse. Einzelne Unfälle wurden auf der Tardisstrasse, Schulstrasse, Sägenstrasse und Löserstrasse registriert.

Unfallschwerpunkte

Ein Unfallschwerpunkt (USP) ist eine Stelle im Strassennetz, an welcher der Berechnungswert innerhalb eines Zeitraumes von drei Jahren den vordefinierten Grenzwert gemäss VSS Norm 641 724 überschreitet. Die Unfallschwerpunkte werden jährlich durch das ASTRA herausgegeben.

Unfallschwerpunkte Gemeinde Landquart

In der Gemeinde Landquart bestehen gemäss VSS Norm SN 641 724 zwei Unfallschwerpunkte. Ein Unfallschwerpunkt liegt auf der Nationalstrasse N28 im Bereich «Ganda». Ein zweiter Unfallschwerpunkt befindet sich auf der Schulstrasse beim Knoten Schulstrasse/Kantonsstrasse. Dieser Knoten wurde allerdings saniert. Es ist davon auszugehen, dass dieser zukünftig kein Unfallschwerpunkt mehr sein wird.

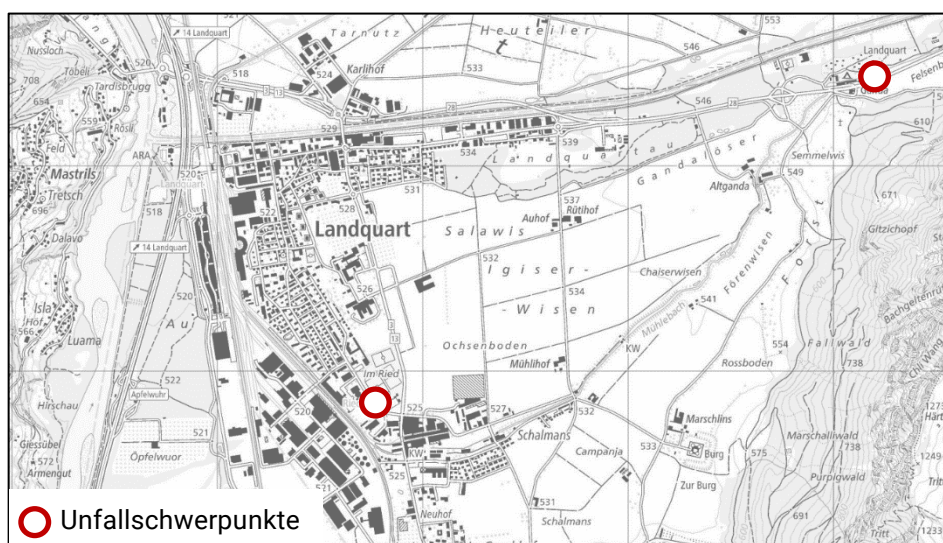


Abb. 12: Übersicht Unfallschwerpunkte gemäss SN 641 724

Unfallhäufungsstellen/Strecken mit erhöhter Unfallgefahr

Im Agglomerationsprogramm Chur, 4. Generation wurden anhand einer umfassenden Untersuchung des Unfallgeschehens sämtlicher Verkehrsteilnehmenden zwischen den Jahren 2016 und 2018 Unfallhäufungsstellen sowie Strecken mit erhöhten Unfallgefahren innerhalb der Agglomeration erhoben. In der Gemeinde Landquart wurde keine Unfallhäufungsstelle ausgewiesen, dafür mehrere Streckenabschnitte mit erhöhter Unfallgefahr (vgl. Abbildung 13).

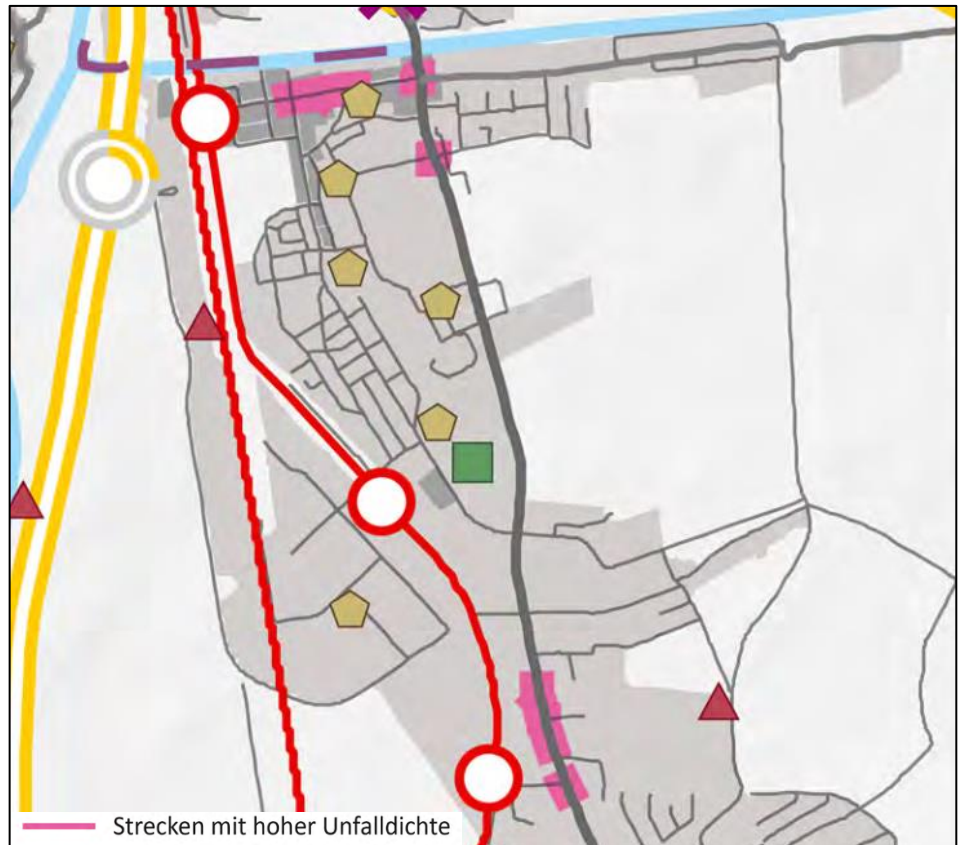


Abb. 13: Situationsanalyse Verkehrssicherheit 2019, Agglomerationsprogramm Chur, 4. Generation

3.1.5 Geschwindigkeiten

Übergeordnete Strassen

Die Hauptverkehrsstrassen sind innerhalb des Siedlungsgebiets grösstenteils mit 50 km/h signalisiert. Die Abschnitte, welche noch mit 60 km/h signalisiert waren, wurden im Zusammenhang mit dem Lärmschutzprojekt auf 50 km/h herabgesetzt. Auf dem Abschnitt der Hauptverkehrsstrasse zwischen Bahnhofstrasse und Vilanstrasse wurde im Zusammenhang mit dem Lärmschutzprojekt die Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h herabgesetzt.

Wohngebiete (untergeordnete Strassen)

Im Siedlungsgebiet von Landquart sind grösstenteils Tempo-30-Zonen verfügt. Im Zusammenhang mit dem Lärmschutzprojekt wurden auch die Höchstgeschwindigkeiten von der Schulstrasse sowie der Stationsstrasse von 50 km/h auf 30 km/h herabgesetzt. Somit liegen mit Ausnahme der Gebiete Mastrils, Luxwiese/Schalmans und Castalet sämtliche Sammel- und Erschliessungsstrassen in Tempo-30-Zonen.

3.1.6 Fahrverbote auf Feldwege

Im östlichen Bereich der Gemeinde Landquart wird auf den Feldwegen Luxgasse, Obermühleweg, Erlahofweg, Holzschleifweg, Siedlungsweg mit der Verfügung vom 5. Dezember 2022 ein Verbot für Motorwagen und Motorräder

eingeführt. Somit kann der Ausweichverkehr über Feldwege unterbunden und die Verkehrssicherheit insbesondere auch die Schulwegsicherheit auf den Feldwegen massgeblich verbessert werden. E-Bikes sowie Motorfahräder sind zugelassen, damit diese nicht auf die Hauptverkehrsstrassen ausweichen müssen.

3.1.7 Autoabstellplätze

Öffentliche Parkierungsanlagen	In der Gemeinde Landquart gilt mit Ausnahme des Ortsteils Mastrils ein generelles Parkverbot. Motorfahrzeuge dürfen auf öffentlichen Flächen, Strassen und Wegen nur auf markierten Parkplätzen abgestellt werden. Die Gemeinde Landquart zählt rund 480 öffentliche Parkfelder, wobei sich die Parkierungsanlagen grösstenteils um das Bahnhofsgebiet befinden.
Bewirtschaftung	Die Bewirtschaftung der Parkierungsanlagen ist in der Gemeinde Landquart sehr unterschiedlich. Die meisten Parkierungsanlagen sind monetär bewirtschaftet, allerdings mit unterschiedlichen Gebührentarifen. Einzelne Parkierungsanlagen sind zudem auch zeitlich bewirtschaftet. Zur Begleichung der Parkgebühren für die gebührenpflichtigen Parkfelder stehen in der Gemeinde Landquart neben der Bargeldbezahlung auch die Bezahlung per Parkingpay, Twint und Easypark zur Verfügung.
Parkkarten	Parkkarten für das Dauerparkieren auf öffentlichem Grund können monats- oder jahresweise gegen eine Gebühr bei der Gemeinde bestellt werden (digitale Parkkarten). Sie gelten für sämtliche öffentlichen Parkierungsanlagen mit Ausnahme der Kurzzeitparkfelder im Zentrum von Landquart.
Car-Sharing-Angebote	In der Gemeinde Landquart gibt es ein Car-Sharing Standort. Dieser befindet sich am Bahnhof. Der Car-Sharing Standort zählt 3 Parkfelder und wird von Mobility betrieben.

3.1.8 Problematiken und Verbesserungspotenzial

- Hohe Verkehrsbelastung werktags: Die Autobahn A13 um den Autobahnanschluss Landquart ist werktags an der Grenze der Leistungsfähigkeit.
- Hohe Verkehrsbelastung am Wochenende/Ferienzeit: An schönen Wochenenden oder zu Ferienzeiten, meistens am Sonntag und Freitag, ist die Autobahn A13 sowie die N28 überlastet. Dies führt dazu, dass viele Automobilisten den Weg auf der Hauptstrasse durch die Dörfer nehmen. Die Hauptverkehrsstrassen kommen dann regelmässig zum Erliegen.
 - Wohnqualität der einheimischen Bevölkerung sinkt stark
 - Busse stehen im Stau / Fahrplan kann nicht mehr eingehalten werden
 - Blaulichtorganisationen werden behindert

- Das Arbeitsplatzgebiet «Industrie Nord/Süd» ist heute über die Sägenstrasse und Schulstrasse erschlossen. Die beiden Strassen sind daher trotz Wohnnutzung, Schul- und Sportanlage verkehrsorientiert gestaltet und die Knoten auf die Befahrbarkeit von Lastwagen und Sattelschlepper ausgelegt.
- Das Gebiet Igis ist nicht direkt an die Autobahn A13 angeschlossen. Um auf die Autobahn zu gelangen, wird das Siedlungsgebiet von Landquart oder das Siedlungsgebiet von Zizers durchfahren.
- Die Strassenbreiten der Stationsstrasse sowie der Igiserstrasse/Unterdorfstrasse entsprechen nicht der heutigen Funktion der Strassen. Die Strassen sind zu schmal. Die engen Platzverhältnisse führen zu Konflikten zwischen den Verkehrsteilnehmenden.
- In der Gemeinde Landquart, insbesondere entlang der Hauptverkehrsstrasse (Kantonsstrasse/Deutsche Strasse) liegen mehrere gefährliche Knoten. Die Ursachen sind unter anderem falsche oder ungenügende Knotengeometrien, ungenügende Sichtweiten und/oder die fehlende oder ungenügende Verkehrsführung.
- Die Ortseingänge sind nicht klar erkennbar oder schlecht gestaltet. Dies wirkt sich negativ auf die Geschwindigkeitsdämpfung aus, wodurch die Geschwindigkeiten Eingangs Siedlungsgebiet zu hoch sind.
- Im Arbeitsplatzgebiet «Industriegebiet Nord/Süd» gilt auf den Strassen generell 50 km/h. Die Knoten sind nicht signalisiert oder markiert, weshalb Rechtsvortritt gilt. Für Fahrzeuglenkende entsteht damit eine unklare Situation, da grundsätzlich im Bereich von generell 50 km/h die Vortrittssituation mit entsprechender Signalisation bei Knoten geregelt ist. Die Geschwindigkeit von 50 km/h ist zudem für Rechtsvortritte ungeeignet.

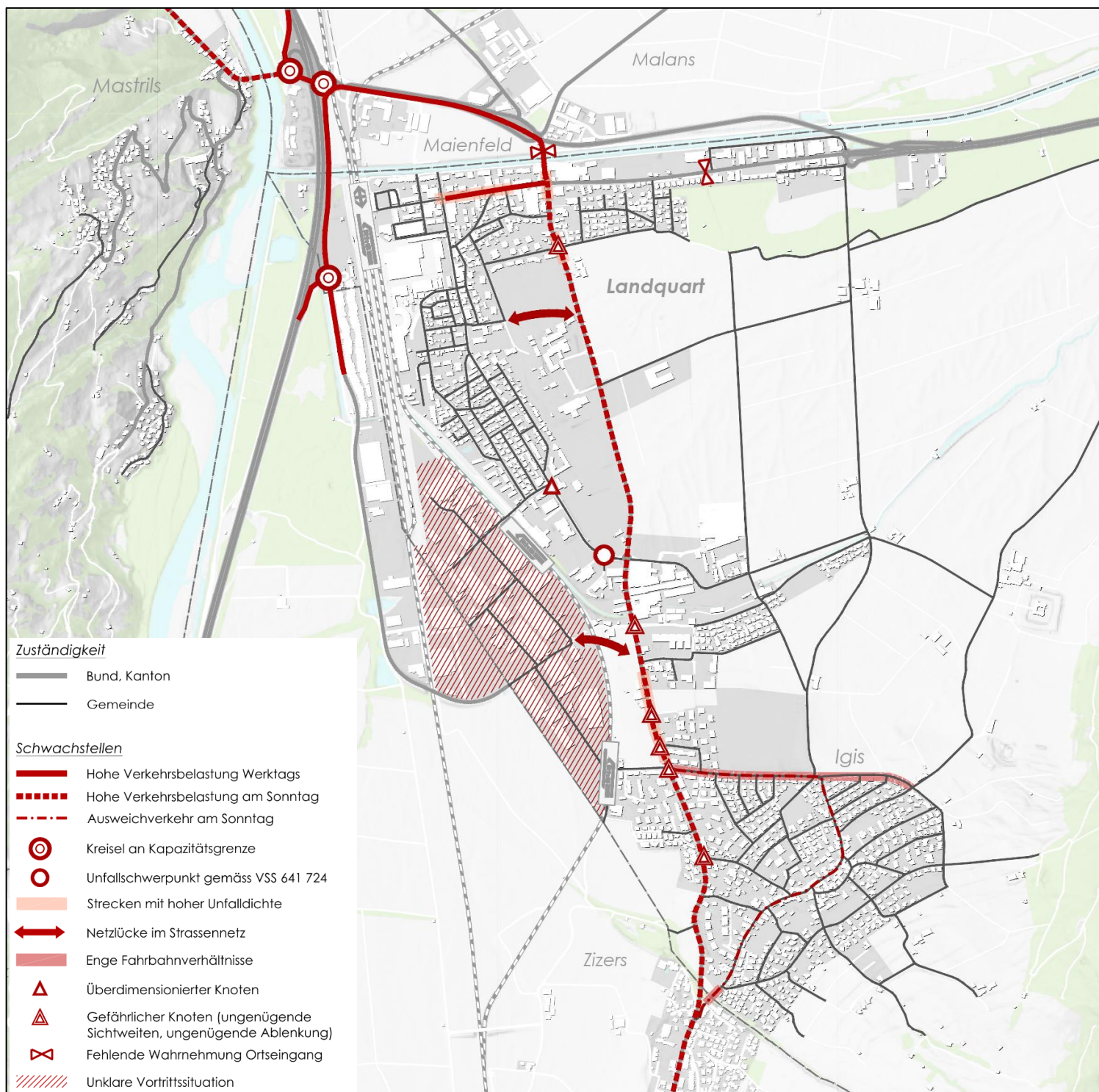


Abb. 14: Analyseplan Motorisierter Individualverkehr, Darstellung R+K (Beilage 1)

3.2 Öffentlicher Verkehr

3.2.1 Bahnangebot

Bahnhof Landquart	Der Bahnhof Landquart ist einer der zentralen Bahnhöfe des Kantons Graubünden. Er bildet die Schnittstelle für Reisen ins Prättigau, Landwassertal und Unterengadin. Zudem ist der Bahnhof Umsteigedrehpunkt zwischen der SBB und der RhB. Der Bahnhof Landquart wird von internationalen, nationalen und kantonalen Verbindungen bedient. Er wird zurzeit bis ins Jahr 2025 erneuert und umgebaut. Geplant ist ein neuer gemeinsamer Perron zwischen SBB und der RhB. Die RhB sieht zudem eine neue Personenunterführung mit einem prominenten Aufgang auf den Bahnhofplatz vor.
Weitere Bahnhöfe	Neben dem Bahnhof Landquart liegen zwei weitere Bahnhöfe (Bahnhof Ried, Bahnhof Igis) im Gemeindegebiet von Landquart. Diese werden ausschliesslich von RhB-Linien (S1, RE) bedient.

3.2.2 Busangebot

Buslinien	In der Gemeinde Landquart verkehren im Fahrplanjahr 2022 fünf verschiedene Buslinien. Mit diesen besteht grundsätzlich ein flächendeckendes ÖV-Angebot in der Gemeinde. Das Busangebot bindet Landquart regional an und erschliesst wichtige lokale Ziele. Vier der fünf Buslinien sind auf den Bahnhof Landquart ausgerichtet. Die Buslinien verkehren unterschiedlich, im 30-Minuten - Takt (Buslinien 90.013/90.023) oder im Stunden-Takt (Buslinien 90.021/90.022). Die Buslinie 90.201 verkehrt ohne Takt. Es werden lediglich einzelne Kurse über den Tag verteilt angeboten.
Bushaltestellen	Die fünf Buslinien bedienen rund 25 Bushaltestellen in der Gemeinde Landquart. Dabei sind nur wenige Bushaltestellen bereits behindertenkonform gemäss Behindertengleichstellungsgesetz ausgebildet. Für die Prüfung der Ausgestaltung der Bushaltestellen hat der Kanton Graubünden eine Arbeitshilfe für die Gemeinden zur Anpassung der Bushaltestellen nach dem Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen ausgearbeitet. Es zeigt sich, dass bei den Bushaltestellen mit Ausnahme beim Bahnhof keine prioritäre Sanierung zum Ausbau einer behindertengerechten Bushaltestelle erforderlich ist. Das Nachfragepotenzial sowie die Frequenzen gemäss Erhebungen sind dafür zu klein, wodurch das Kosten/Nutzenverhältnis nicht gewährleistet ist. Die Bushaltestellen sollen im Rahmen der nächsten Strassensanierung behindertengerecht gestaltet werden.

3.2.3 Zukünftige Ausbauschritte

- STEP AS 2025 Das strategische Entwicklungsprogramm (STEP) sieht für den Zeithorizont 2025 verschiedene Ausbauschritte vor. Für die Gemeinde Landquart sind folgende Änderungen relevant:
- Kapazitätsausbau auf der Verbindung Zürich – Chur (30'-Takt)
 - Leistungssteigerung auf der Verbindung Landquart – Vereina – St. Moritz
 - Es ist vorgesehen, dass der IR 13 St. Gallen – Chur um 30' versetzt wird und die S 12 neu nur noch stündlich verkehren wird. Dadurch verändern sich die Bahnanschlüsse im Knoten Landquart.
 - Seitens RhB laufen Bestrebungen, die wegfallende S 12 zwischen Landquart – Chur durch einen zusätzlichen IR 13 zu ersetzen, um die für den Taktknoten Landquart relevante Verbindung beibehalten zu können.
- STEP AS 2035 Der Ausbauschritt STEP 2035 sieht für die Gemeinde Landquart folgende Änderungen vor:
- IC 3 Basel – Chur und IR 13/IR 35 Sargans – Chur im 30'-Takt
 - IR 35 Zürich-Flughafen – Chur im 60'-Takt
- Retica 30+ Im Konzept «Retica 30+» sind die mittelfristigen Angebotsvorstellungen des Kantons Graubünden für Bahnverkehr festgehalten. Für die Gemeinde Landquart ist dabei eine Änderung von Interesse. In Zukunft soll zwischen Landquart und Davos ein Halbstundentakt eingeführt werden.

3.2.4 ÖV-Güteklasse

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 darstellt. Um den Bahnhof Landquart besteht mit der ÖV-Güteklasse A die beste Erschliessung. Das restliche Gemeindegebiet liegt fast ausschliesslich in der ÖV-Güteklasse C (Erschliessung in urbaner Qualität) oder D (durchschnittliche Erschliessung). Ausnahmen sind einzelne Randgebiete sowie das Gebiet Ganda, welche keine ÖV-Erschliessung aufweisen.

3.2.5 Problematiken und Verbesserungspotenzial

- Die Arbeitsplatzgebiete «Industrie Nord/Süd» und «Tardis» sind trotz ÖV-Güteklasse C/D ungenügend mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Es fehlt eine zweckmässige Anbindung an den Bahnhof Landquart.

- In den Randgebieten sowie im Gebiet Ganda besteht eine ungenügende ÖV-Erschliessung.
- Das ÖV-Angebot im Ortsteil Igis ist nicht kundenfreundlich. Die vier stündlichen Kurse verkehren auf drei unterschiedlichen Fahrwegen und zum Teil weniger als 10 Minuten versetzt.
- Diverse Bushaltestellen sind nicht behindertenkonform.

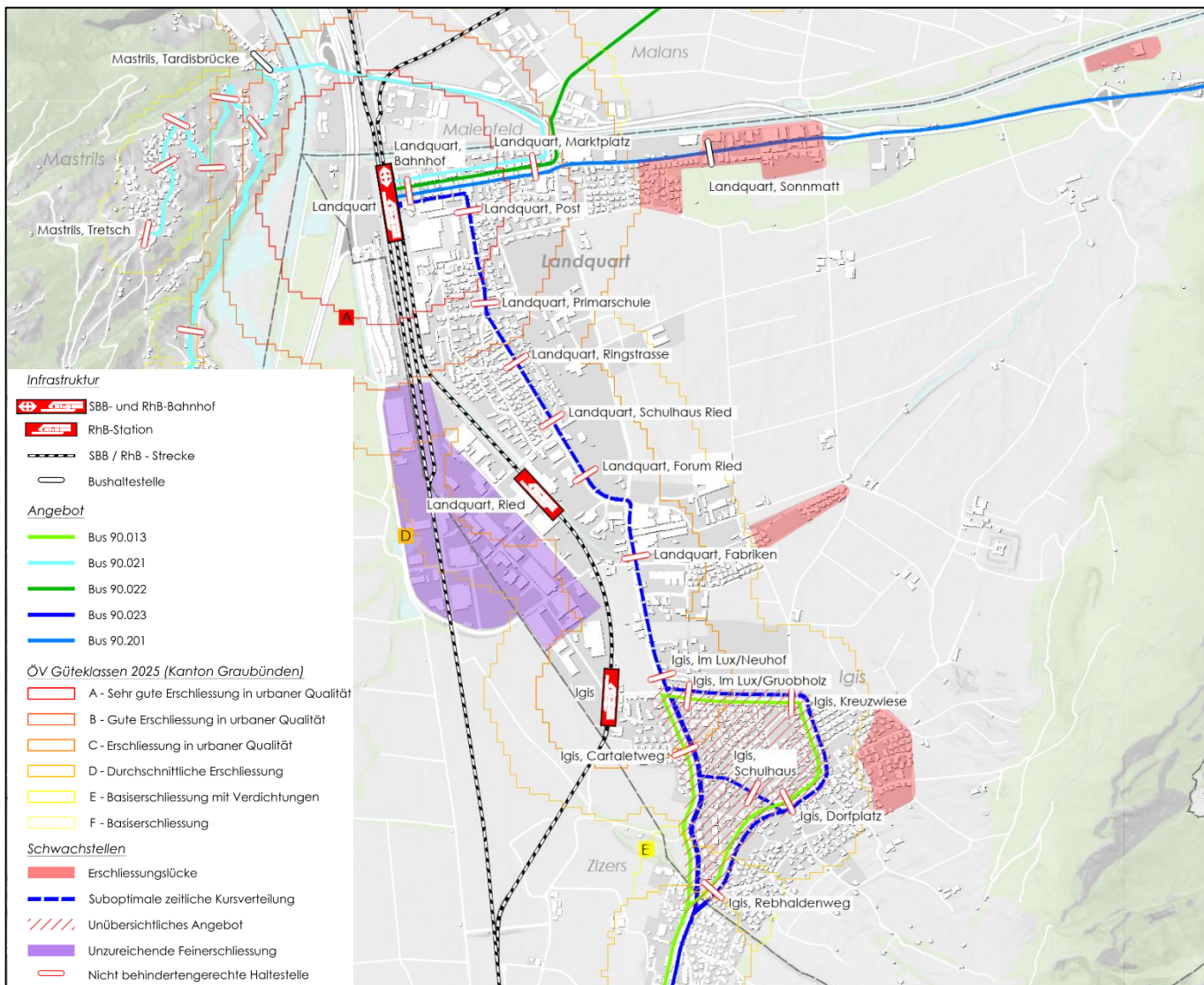


Abb. 15: Analyseplan öffentlicher Verkehr, Darstellung R+K (Beilage 2)

3.3 Veloverkehr

Veloverkehrsnetz	Verschiedene Grundlagen definieren das Velowegnetz. Dies ist der Sachplan Velo, der regionale Richtplan Langsamverkehr Nordbünden, das Agglomerationsprogramm Chur, 4. Generation sowie der generelle Erschliessungsplan der Gemeinde Landquart. Da sich die einzelnen Grundlagen zum Teil widersprechen wird zurzeit der regionale Richtplan Teil Verkehr der Region Landquart erarbeitet. Dieser vereinheitlicht die vorliegenden Grundlagen im Bereich Veloverkehr und definiert das regionale Velowegnetz. Im vorliegenden Gesamtverkehrskonzept wird das regionale Velowegnetz mit kommunalen Linienführungen verfeinert, damit ein durchlässiges und feinmaschiges Velowegnetz über die Gemeinde Landquart entsteht.
Veloinfrastruktur	Der Veloverkehr wird auf unterschiedlichen Veloinfrastrukturen geführt. Auf der Hauptstrasse im Ausserortsbereich liegen vielfach Velostreifen vor. Innerorts wird der Veloverkehr auf einzelnen Abschnitten kombiniert mit dem Fussverkehr geführt. In seltenen Fällen sind reine Velowege vorzufinden. Grösstenteils wird der Veloverkehr innerorts aber im Mischverkehr mit dem motorisierten Individualverkehr geführt. Querungshilfen oder Abbiegehilfen an den Knoten gibt es grundsätzlich für den Veloverkehr keine.
Alltagsveloverkehrsrouten (Velopendlerroute)	In den Regionen Imboden, Landquart und Plessur ist eine zusammenhängende Alltagsveloverkehrsrouten (Velopendlerroute) zwischen Rhäzüns und Maienfeld vorgesehen. Die Veloroute verbindet auf direktem Weg die Gemeinden und deren wichtigsten Zielen. Sie bildet daher eine direkte und komfortable Route für den Veloverkehr. In der Gemeinde Landquart verläuft die Alltagsveloverkehrsrouten (Velopendlerroute) am westlichen Rand des Siedlungsgebietes entlang der Tardisstrasse.
Anschlüsse Alltagsveloverkehrsrouten (Velopendlerroute)	Die Alltagsveloverkehrsrouten (Velopendlerroute) wird von den Velofahrenden nur genutzt, wenn von den Wohngebieten (Quelle) die Alltagsveloverkehrsrouten durch attraktive Anschlüsse direkt erreicht werden kann. Zwischen dem Siedlungsgebiet und der westlich geführten Alltagsveloverkehrsrouten liegen die Bahngleise und teilweise die Hauptverkehrsstrasse. Diese Elemente erschweren ohne einen Veloinfrastrukturausbau den Anschluss an die Alltagsveloverkehrsrouten.
Veloabstellplätze	Neben einem direkten, sicheren und zusammenhängenden Velowegnetz sind für die Wahl des Velos als Verkehrsmittel auch attraktive Veloabstellanlagen von hoher Bedeutung. In der Gemeinde Landquart, insbesondere auch am Bahnhof Landquart, ist der Ausbaustandard der Veloabstellanlagen eher mangelhaft. Vielfach sind Vorderradhalter vorhanden. Platz für Spezialvelos gibt es bei den Veloabstellanlagen in der Regel keinen.

3.3.1 Problematiken und Verbesserungspotenzial

- Um die Alltagsveloverkehrsrouten optimal an das Siedlungsgebiet der Gemeinde Landquart anzuschliessen, fehlen attraktive und sichere Anschlüsse.
- In der Gemeinde Landquart fehlen insbesondere an Knoten mit hohem Verkehrsaufkommen zweckmässige Veloinfrastrukturen, um das sichere Abbiegen oder Überqueren der Strasse zu gewährleisten.
- Auf einzelnen Strassenabschnitten im Velowegnetz fehlt trotz erhöhtem Verkehrsaufkommen sowie erhöhten Geschwindigkeiten (> 30 km/h) eine Veloinfrastruktur.
- In der Gemeinde Landquart liegen zu schmale Fuss- und Velowege vor. Dadurch kann es zu Konflikten zwischen zu Fuss Gehenden und Velofahrenden kommen.
- Neben dem objektiven Sicherheitsempfinden ist auf Velowegen auch das subjektive Sicherheitsempfinden für die Benützung des Velos massgebend. Auf Abschnitten entlang des Rheins ist aufgrund fehlender Beleuchtung und eher verlassenem Strassen (Hinterhöfe Gewerbegebiete) das subjektive Sicherheitsempfinden nicht gegeben.
- Vielfach sind die Veloabstellanlagen mangelhaft und nicht genügend attraktiv.

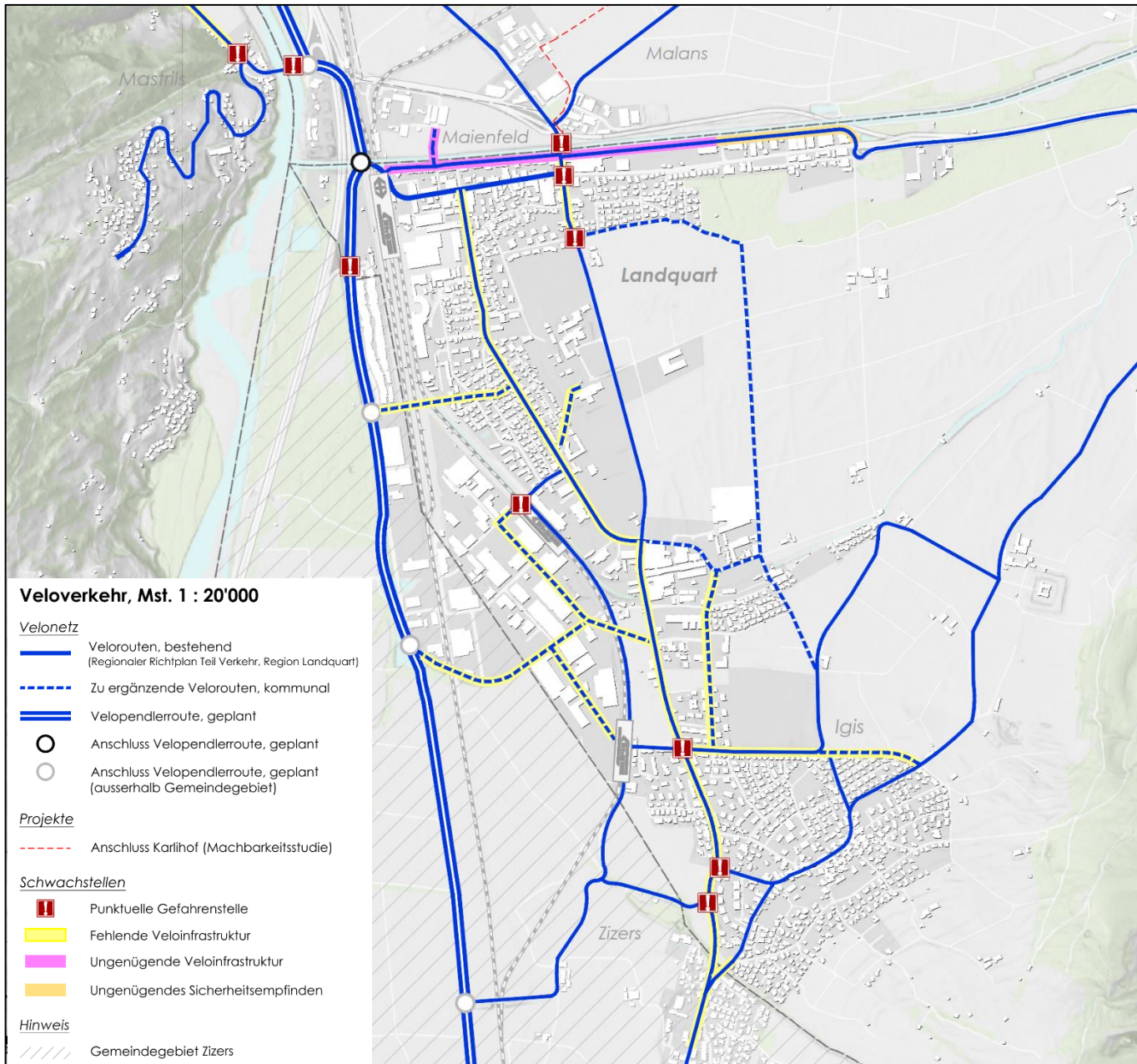


Abb. 16: Analyseplan Veloverkehr, Darstellung R+K (Beilage 3)

3.4 Fussverkehr

Fussverkehrsnetz

Zwei unterschiedliche Grundlagen definieren das Fusswegnetz. Dies ist der regionale Richtplan Langsamverkehr Nordbünden sowie der generelle Erschliessungsplan (GEP) der Gemeinde Landquart. Das regionale Fusswegnetz wird übernommen um im vorliegenden Verkehrskonzept mit zusätzlichen kommunalen Linienführungen verfeinert, damit ein durchlässiges und feinmaschiges Fusswegnetz über die Gemeinde Landquart entsteht. Der Fussverkehr ist sehr Umweg empfindlich. Das Fusswegnetz hat möglichst den Wunschlinien zu entsprechen.

Fussverkehrsführung	Entlang stark belasteter Strassen besteht in der Regel für die zu Fuss Gehenden ein Trottoir. Als genügendes Trottoir gilt ein Trottoir mit einer Mindestbreite von 1.50 m. In Tempo-30-Zonen wird der Fussverkehr vielfach im Mischverkehr zusammen mit dem motorisierten Individualverkehr geführt. Vereinzelt sind auch kombinierte Fuss- und Velowege vorzufinden.
Fussgängerstreifen/ Fussgängerquerungen	Fussgängerstreifen ermöglichen, dem Fussverkehr eine stark vom motorisierten Individualverkehr belastete Strasse sicher zu queren. Eine sichere Querung kann allerdings nur dann gewährleistet werden, wenn am Fussgängerstreifen die Sichtweiten eingehalten werden und der Fussgängerstreifen gut sichtbar, beleuchtet und gemäss Richtlinien signalisiert ist. In der Gemeinde Landquart liegen einzelne gefährliche Fussgängerstreifen vor. Zudem sind mehrere Fussgängerquerungen als ungenügend einzustufen.
Schulwege	Die Gemeinde Landquart besitzt vier Schulhäuser. Hinzu kommen Kindergärten, Spielgruppen und Kindertagesstätten. Die Wege zu diesen Einrichtungen sind für die Kinder meistens mehr als eine Strecke von A nach B. Hier schliessen Kinder Freundschaften, entdecken die Welt, werden selbstständig und beweglich. Der Schutz der Schulkinder und somit eine sehr hohe Verkehrssicherheit haben auf den Schulwegen daher höchste Priorität.

3.4.1 Problematiken und Verbesserungspotenzial

- An diversen Orten fehlen in der Gemeinde Landquart sichere Übergänge über eine Strasse.
- Um ein möglichst dichtes und feinmaschiges Netz zu gewährleisten, welches mit zweckmässigen Infrastrukturen für den Fussverkehr ausgestattet ist, fehlen an einigen Orten zweckmässige Fussinfrastrukturen.
- Es liegen teilweise zu schmale Fussinfrastrukturen vor (< 1.50 m) oder die Fussinfrastrukturen sind aufgrund der Ausgestaltung nicht attraktiv.
- Es liegen zu schmale Fuss- und Velowege vor. Dadurch kann es zu Konflikten zwischen zu Fuss Gehenden und Velofahrenden kommen (Konflikt mit anderen Verkehrsträgern).
- Auf den Schulwegen ist teilweise die Verkehrssicherheit mangelhaft, insbesondere auf Strassen ohne Fussgängerinfrastruktur (ungenügende Schulwegsicherheit).

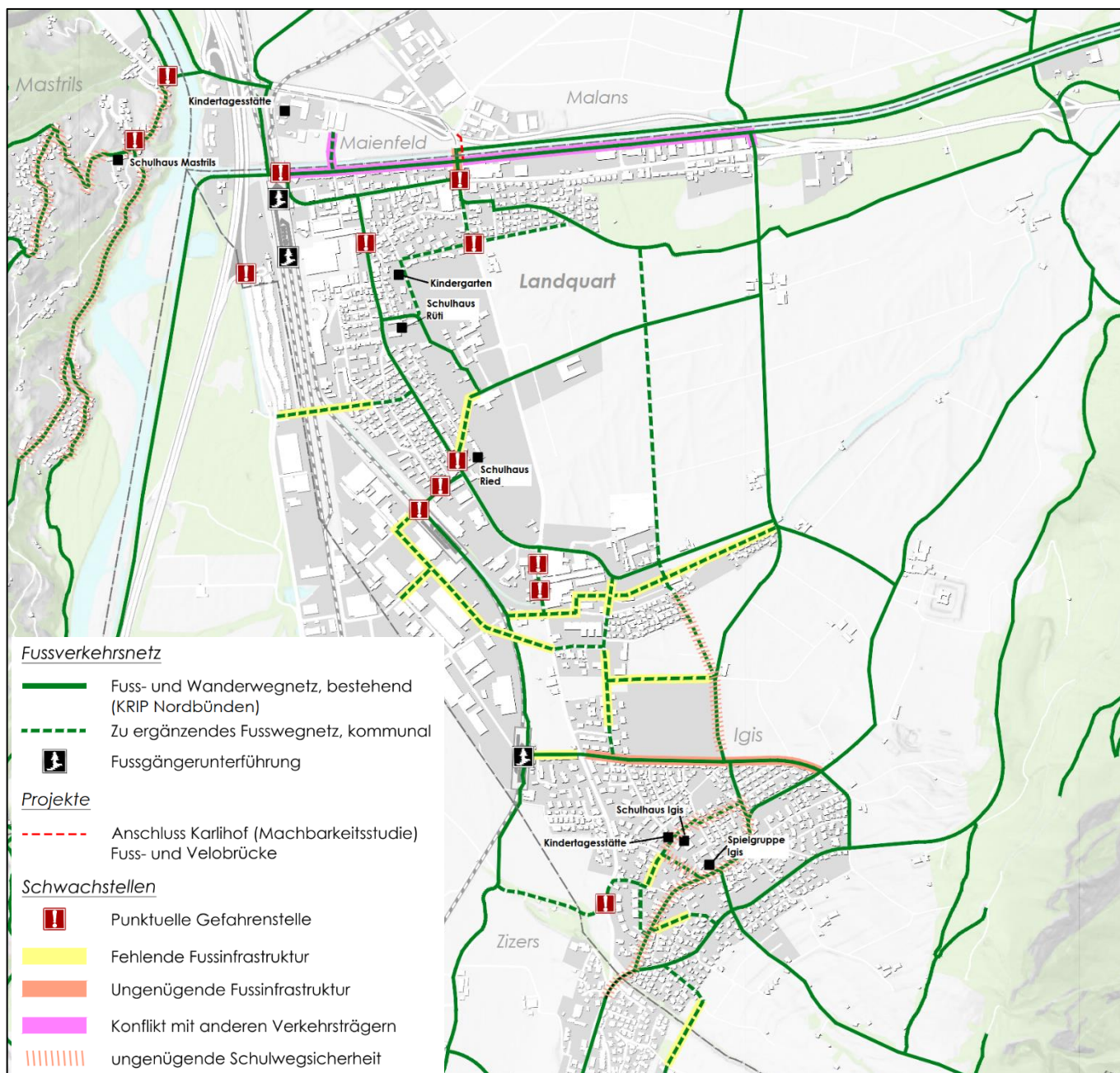


Abb. 17: Analyseplan Fussverkehr, Darstellung R+K (Beilage 4)

3.5 Künftige Antriebsformen

Energiestadt	Die Gemeinde Landquart trägt das Label «Energiestadt». Eine «Energiestadt» ist eine Gemeinde, die sich kontinuierlich für eine effiziente Nutzung von Energie, den Klimaschutz, erneuerbaren Energien und eine umweltverträgliche Mobilität einsetzt. Die Gemeinde Landquart soll daher in Bezug auf E-Mobilität und innovative Mobilität eine Vorreiterrolle spielen.
E-Mobilität	Die Bedeutung der Elektroautos wird in Zukunft steigen und die Anzahl E-Ladestationen muss stetig ausgebaut werden. Neben Elektroautos steigt auch die Bedeutung von E-Bikes und E-Scooter. In der Gemeinde Landquart bestehen bereits vereinzelt E-Ladestationen für Motorfahrzeuge. Für Velos liegen kaum Ladestationen vor. Die Gemeinde Landquart weist mehrere Potenziale für den Ausbau der E-Mobilität auf. Mit der Alltagsveloverkehrsrouten (Velo-pendlerroute) hat das E-Bike in der Gemeinde Landquart grosses Potenzial. Mit dem Anbieten von E-Scooter kann der motorisierte Binnenverkehr reduziert werden. Zudem sieht die Postauto AG ab Frühling 2023 vor, die drei Buslinien in der Gemeinde Landquart (Buslinien 90.023, 90.022 und 90.021) nur noch mit Batteriepostautos zu fahren. Mit dieser Umsetzung soll der öffentliche Verkehr weiter nachhaltiger werden.
Innovative Mobilität	Neue Technologien sollen eine nachhaltige Entwicklung unserer Mobilität ermöglichen. Dazu gehören selbstfahrende Taxis, Solarautos, Hoverboard, Segway etc.

3.5.1 Problematiken und Verbesserungspotenzial

- Die Anzahl E-Ladestationen in der Gemeinde Landquart ist gering.
- Das Potenzial der E-Mobilität ist insbesondere mit der Alltagsveloverkehrsrouten (Velo-pendlerroute) in der Gemeinde Landquart hoch.
- Innovative Mobilitätsformen sind in der Gemeinde Landquart noch nicht vorhanden.

4. Strategie

4.1 Ziele

4.1.1 Hauptziele

Ziele gemäss übergeordneten
Planungsinstrumente

- Eine gute Anbindung der Regionalzentren an die kantonalen Zentren wird gefördert, ebenso ist eine gute Erreichbarkeit der Regionalzentren aus ihrem Umland anzustreben
- Sanieren und Beheben von Kapazitätsengpässen
- Sicherheit der Verkehrsinfrastrukturen durch betriebliche und bauliche Massnahmen sicherstellen
- Bevölkerung und Umwelt vor negativen Auswirkungen des Verkehrs schützen
- Die öffentlichen Verkehrsmittel sollen gestärkt sowie der Fuss- und Veloverkehr gefördert werden

Ziele Verkehrskonzept

- Die Verkehrssicherheit ist zu erhöhen
- Gewährleistung einer genügenden Leistungsfähigkeit auf dem Strassennetz
- Siedlungsgebiete von reinem Durchfahrtsverkehr entlasten (Alltagsverkehr sowie Tourismusverkehr)
- Der Fuss- und Veloverkehr soll an Bedeutung zunehmen
- Die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ist aufeinander abzustimmen
- Die Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Fuss-/und Veloverkehrs und des öffentlichen Verkehrs durch das Bereitstellen attraktiver Infrastrukturen ist voranzutreiben

4.1.2 Teilziele

Motorisierter Individualverkehr

- Die Strassen sind siedlungsverträglich zu gestalten und der Strassenraum soll der Strassenfunktion entsprechen
- Beheben von Unfallschwerpunkten und Unfallhäufungen
- Direkter Anschluss ans übergeordnete Strassennetz
- Schaffen klarer Verkehrsführung durch geeignete Markierung und Signalisation
- Auf die Nutzungsstruktur angepasstes Verkehrsregime
- Klare Erkennbarkeit der Ortseingänge
- Effiziente und auf die Nutzergruppe abgestimmte Parkplatzbewirtschaftung
- Bereitstellen von E-Ladestationen

Öffentlicher Verkehr

- Förderung der Intermodalität (Verknüpfungen zwischen den Verkehrsmitteln, P+R-, B+R-, K+R-Anlagen)
- Einfache und verständliche Fahrpläne

- Attraktive ÖV-Anbindung der Arbeitsplatzgebiete «Industrie Nord/Süd»
 - Verbesserung der ÖV-Anschlüsse an Randgebieten
 - Fahrplanverdichtungen, insbesondere zu Spitzenzeiten, um die Verkehrsnachfrage zu bewältigen
 - Ausgestaltung und Aufwertung der Bushaltestellen gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz nach Massgabe der Arbeitshilfe des Kantons Graubünden
- Veloverkehr
- Die Alltagsveloverkehrsrouten (Velopendlerroute) soll zeitnah realisiert werden (Abstimmung mit Nachbargemeinden)
 - Schaffung attraktiver Anschlüsse an die Alltagsveloverkehrsrouten (Velopendlerroute)
 - Sicheres, direktes und attraktives Velowegnetz für den Alltags- und Freizeitverkehr
 - Anbieten von zweckmässigen Querungs- und Abbiegehilfen auf den Strecken sowie an den Knoten
 - Einrichtung bzw. Sicherstellung von attraktiven Veloabstellanlagen an wichtigen Zielen (Arbeitsplatzgebiete, ÖV-Haltestellen)
- Fussverkehr
- Sicheres, direktes und attraktives Fusswegnetz für den Alltag- und Freizeitverkehr
 - Gewährleistung einer hohen Schulwegsicherheit
 - Sicherstellung von attraktiven und sicheren Fussgängerstreifen, welche die Sichtweiten einhalten und falls notwendig Schutzinseln aufweisen
 - Erhöhung der Aufenthaltsqualität in den Zentren (Landquart, Igis)
- Künftige Antriebsformen
- Zur Verfügungstellung von genügend attraktiven Veloabstellplätzen mit Ladestationen
 - Als Energiestadt sind innovative Mobilitätsformen zu fördern

4.2 Zukunftsbild

Das Kernelement des Zukunftsbilds bildet die neue Industriestrasse. Die Industriestrasse ist eine neue Strassenverbindung zwischen der Deutschen Strasse und der Mühlestrasse. Mit dieser Verbindung können mehrere in der Analyse erfasste Probleme behoben werden, wodurch eine Verbesserung bei sämtlichen Verkehrsteilnehmenden erreicht wird (vgl. Kapitel 4.2.1 und HM 01). Im nachfolgenden wird die zukünftige erwünschte Verkehrssituation beschrieben.

4.2.1 Netzerweiterung (Industriestrasse)

Umfahrung Dorfzentrum Landquart	Das Gebiet rund um den Kreisel Karlihof war stark vom motorisierten Individualverkehr belastet. Dies war insbesondere über die Karlihofbrücke und auf der Kantonsstrasse im Siedlungsgebiet bemerkbar. Mit der neuen Industriestrasse konnte dieser Kapazitätsengpass verbessert werden. Die Gebiete Igis, Landquart Fabriken, Obermühle, Verschnals, Luxwiese/Schalmans haben mit der Industriestrasse eine neue direkte Verbindung, welche ausserhalb des Siedlungsgebietes zum Autobahnanschluss Landquart führt.
Erschliessung Industrie Nord/Süd	Die Schulstrasse sowie der Knoten Schulstrasse/Sägenstrasse bildeten die Erschliessung ins Arbeitsplatzgebiet. Diese Strassen sind aufgrund der umliegenden Nutzungen nicht geeignet für eine Industrieerschliessung. Mit der Industriestrasse kann das Arbeitsplatzgebiet zweckmässig erschlossen werden. Der Bahnübergang Sägenstrasse ist für den Lastwagenverkehr neu gesperrt.
Umgestaltung Knoten Sä- genstrasse/Schulstrasse	Durch die Industriestrasse konnte die Schulstrasse sowie der Knoten Sägenstrasse/Schulstrasse vom motorisierten Individualverkehr entlastet werden. Der Knoten konnte daher umgestaltet und aufgewertet werden. Die vorliegenden Sicherheitsdefizite wurden behoben. Aufgrund der Anpassung der Radien wurde die Fahrgeschwindigkeit im Knoten stark reduziert. Die gewonnene Fläche aufgrund der Redimensionierung des Knotens konnte mit Grünelementen und schattenspendenden Bäumen bespielt werden.
Bessere Erschliessung öffentlicher Verkehr	Die Arbeitsplatzgebiete Industrie Nord/Süd und Tardis waren ungenügend mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Mit der neuen Industriestrasse konnte eine neue Buslinie über die Tardisstrasse eingeführt werden. Das Arbeitsplatzgebiet ist nun optimal an den Bahnhof Landquart angeschlossen.
Anschluss Alltagsvelover- kehrsrouten (Velopendlerroute)	Die Bahngleise in der Gemeinde Landquart war eine starke Trennwirkung für den Veloverkehr. Mit der Industriestrasse und dem dazugehörigen separat geführten Fuss- und Veloweg kann der Veloverkehr nun unter den Gleisen

durchgeführt werden. Die Verbindung erschliesst zudem das Gebiet Igis direkt an die Alltagsveloverkehrsrouten.

Fussverkehr Im Industriegebiet Nord/Süd befanden sich mehrheitlich keine Trottoirs, wodurch die Verkehrssicherheit für den Fussverkehr ungenügend war. Aufgrund der neuen Erschliessung über die Industriestrasse konnte die Sägenstrasse und Löserstrasse redimensioniert werden. Die zurückgewonnene Fläche wurde für die Realisierung eines neuen Trottoirs verwendet. Das Industriegebiet ist nun von zwei Seiten (Richtung Osten und Westen) attraktiv und sicher mit dem Fussverkehr erschlossen.

4.2.2 Strassenraumgestaltung

Die Schulstrasse, Stationstrasse sowie die Untergasse in Igis sind siedlungsorientiert umgestaltet. Entlang der Schulstrasse prägen grosszügige Trottoirs den Strassenraum. Die Fahrbahnbreite der Stationsstrassen entspricht der Strassenfunktion. Durch die Strassengestaltung mit Bäumen und teilweisen Engstellen wird der Fahrzeuglenkende auf die tieferen Fahrgeschwindigkeiten aufmerksam gemacht. Bei sämtlichen Strassen wird das Blickfeld des Fahrzeuglenkenden vergrössert, wodurch der Fuss- und Veloverkehr besser erkannt wird. Zudem besteht eine hohe Siedlungsqualität.

4.2.3 Multimodale Drehscheibe

Der Bahnhof Landquart wurde zu einer attraktiven multimodalen Drehscheibe ausgestaltet. Der Umstieg zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln erfolgt unkompliziert und über kurze Wege. Ein attraktiver und überdachter Busbahnhof sowie eine attraktive Veloabstellanlage mit einem überwachten Bereich sowie einer kleinen Velowerkstatt prägen die Drehscheibe. Grünstrukturen und Bäume spenden an sonnigen Tagen Schatten und haben nebenbei einen positiven Effekt auf das Lokalklima. Sitzmöglichkeiten und ein Wasserspiel lädt die Personen ein, auf dem Bahnhofplatz zu verweilen.

4.2.4 Attraktives ÖV-Angebot

Durch neue Linienführungen und neue Bushaltestellen wurde das ÖV-Angebot ausgebaut (vgl. auch Kapitel 4.2.1). Die bestehenden Bushaltestellen sind grösstenteils überdacht, weisen eine Sitzmöglichkeit auf und haben eine elektronische Fahrgastinformation. Das Busangebot im Ortsteil Igis wurde vereinfacht und verdichtet. Zudem sind die Randgebiete besser an den öffentlichen Verkehr angeschlossen.

4.2.5 Alltagsveloverkehrsrouten (Velopendlerroute)

Mit der Alltagsveloverkehrsrouten besteht eine attraktive Verbindung in die umliegenden Gemeinden sowie in die Stadt Chur. Sie verbindet die Gemeinde Landquart mit den wichtigsten Zielgebieten in der Region. Die Alltagsveloverkehrsrouten ist eine beliebte Velostrecke und wird von vielen Pendlern sowie auch vom Freizeitverkehr, insbesondere an schönen Tagen, genutzt. Die Alltagsveloverkehrsrouten bietet eine sichere und attraktive Alternativverbindung gegenüber der Hauptverkehrsstrasse.

4.2.6 Schulwege

Die Schulkinder laufen in Gruppen zusammen zur Schule. Die gefährlichen Stellen auf dem Schulweg konnten behoben werden. Mit einer zweckmässigen Informationskampagne wird der sicherste und zweckmässigste Schulweg aufgezeigt.

4.2.7 Neue Fuss- und Veloführungen

Diverse neue Fuss- und Velowege ergänzen das bestehende Netz. Zur Alltagsveloverkehrsrouten bestehen attraktive Zugänge. Kreuzungen und Knoten sind mit Veloabbiegehilfen versehen. Die Fussgängerstreifen sind über die Hauptstrasse mit Schutzinseln ausgerüstet. Die Verkehrssicherheit ist hoch, da sämtliche Sichtbeziehungen gewährleistet werden können. Der Fuss- und Veloverkehr hat durch die neuen Infrastrukturen an Bedeutung gewonnen und der Modal-Split-Anteil konnte am Gesamtverkehrsanteil erhöht werden.

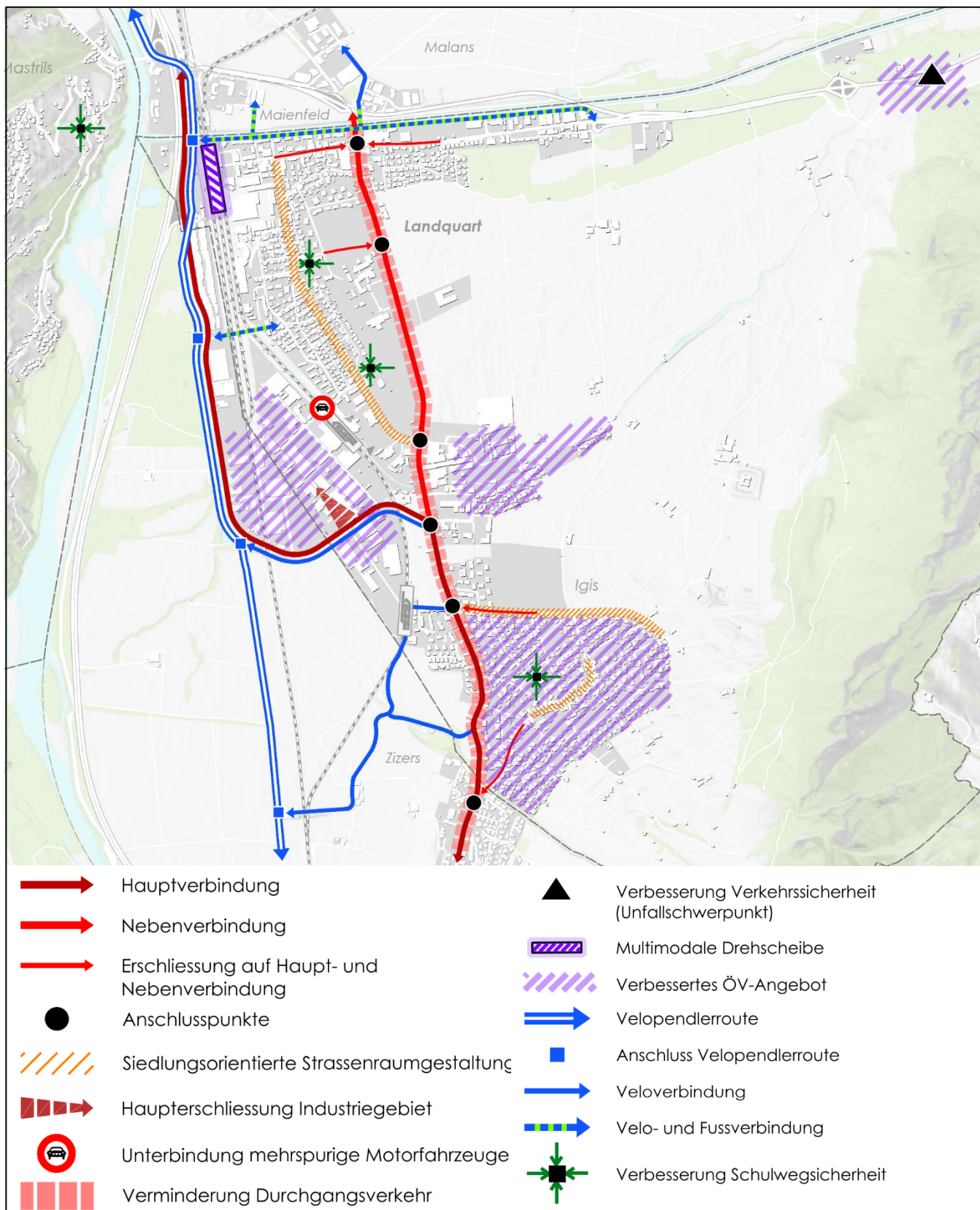


Abb. 18: Strategieplan (Zukunftsbild), Darstellung R+K (Beilage 5)

5. Massnahmen

5.1 Hauptmassnahmen und Gesamtverkehr

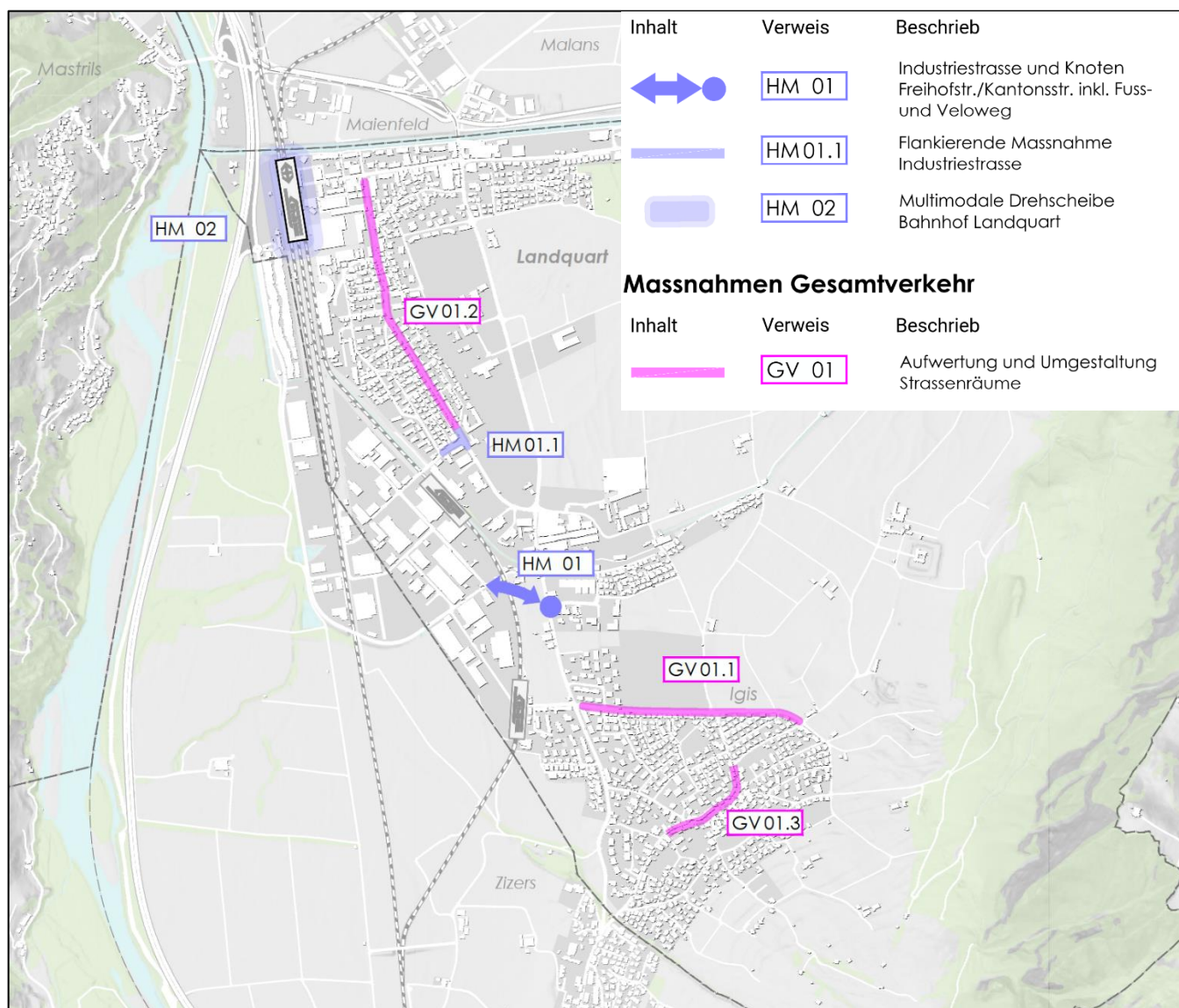


Abb. 19: Massnahmenplan Hauptmassnahmen und Gesamtverkehr, Darstellung R+K (Beilage 6)

Industriestrasse und Knoten Freihofstrasse/Kantonsstrasse inkl. Fuss- und Veloweg

HM 01

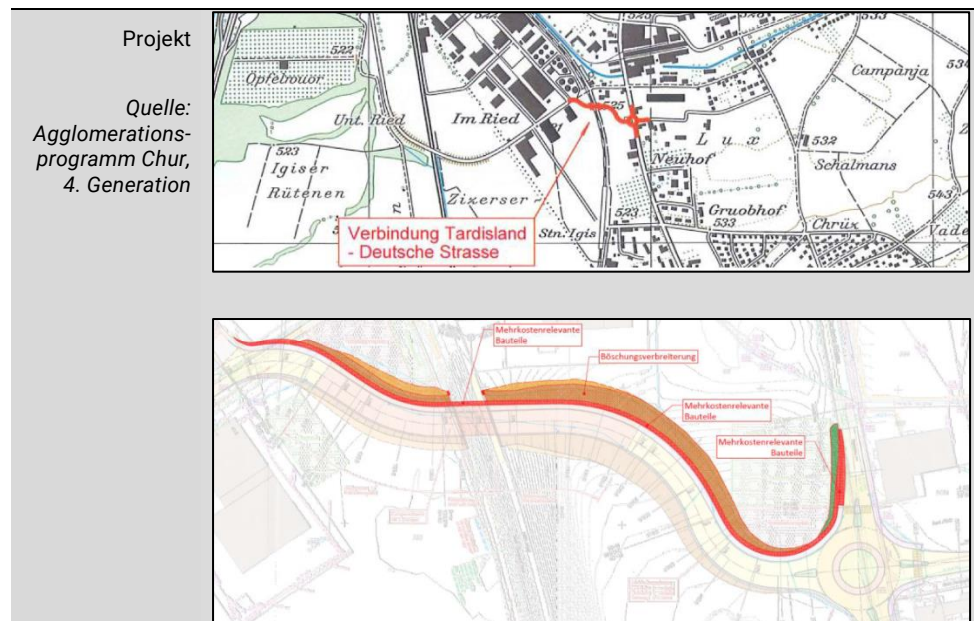
Ausgangslage Die Ortsverbindung von Zizers-Igis-Landquart wird über die Kantonsstrasse abgewickelt und führt durch das Siedlungsgebiet von Landquart. Eine direkte Verbindung zur Autobahn besteht nicht. Ebenfalls ist der Zusammenschluss der Industriegebiete Landquart /Zizers/Tardis und Landquart Fabriken nur via RhB-Bahnübergang und Schulstrasse möglich. Damit wird der Gesamtverkehr auf der Schul- und Sägenstrasse unmittelbar an sensiblen Schulanlagen und Wohnbauten vorbeigeführt.

Abhängigkeiten Diverse Massnahmen haben einen direkten Zusammenhang mit der Industriestrasse. Dies sind folgende Massnahmen:

- HM 01.1 Flankierende Massnahme Industriestrasse, Umgestaltung Knoten Sägenstrasse/Schulstrasse
- ÖV 02 Neue Buslinienführung über Industriestrasse
- MIV 06 Verbesserung Verkehrsführung, Regelung Vortrittssituation
- VV03.5 Ergänzung Netzlücke Veloverkehr Industriestrasse
- VV 03.6 Ergänzung Netzlücke Veloverkehr Löserstrasse
- VV 03.10 Ergänzung Netzlücke Veloverkehr Industriestrasse (Gemeindegebiet Zizers)
- VV 06.2 Verbesserung Veloquerung Bahnübergang/Brücke Sägenstrasse
- FV 01.3 Ergänzung Netzlücke Fussverkehr Löserstrasse
- FV 05.4 und FV 05.5 Verbesserung Fussgängerübergang Sägenstrasse

- Ziele**
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
 - Direkte Verbindung an Autobahn A13
 - Entlastung Siedlungsgebiet vom motorisierten Individualverkehr
 - Reduktion des Verkehrsaufkommens insbesondere auch der Anteil Schwerverkehr auf der Schul- und Sägenstrasse
 - Ausbau des öffentlichen Verkehrs
 - Schaffung Anschluss an Alltagsveloverkehrsrouten
 - Netzergänzung Fuss- und Veloverkehr

- Massnahmen**
- Realisierung neue Verbindungsstrasse zwischen Mühlestrasse und Deutsche Strasse (Prüfung Unterführung oder Überführung, Anschluss Kantonsstrasse mittels Kreisel)
 - Neuer separat geführter Fuss- und Veloweg
 - Neue Linienführung des öffentlichen Verkehrs (vgl. ÖV-Massnahme ÖV-02)



Umsetzung	Zuständigkeit	Priorität
	☐ ASTRA	☒ hoch
	☒ Kanton	☐ mittel
	☒ Gemeinde	☐ tief

Weiteres	Agglomerationsprogramm Chur, 4. Generation Massnahme MIV 4.2
----------	--

Flankierende Massnahme Industriestrasse Knotenumgestaltung Sägenstrasse/Schulstrasse

HM 01.1

Ausgangslage Mit der neuen Verbindung Industriestrasse Landquart werden die Schul- und Sägenstrasse in Landquart vom Durchgangsverkehr und dem Schwerverkehr entlastet. Dadurch kann der Knoten Sägenstrasse/Schulstrasse redimensioniert werden. Der Knoten soll angemessen auf die neue Situation gestaltet und den ortsbaulichen Gegebenheiten angepasst werden.

- Ziele**
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
 - Entlastung Siedlungsgebiet vom motorisierten Individualverkehr
 - Reduktion des Verkehrsaufkommens insbesondere auch der Anteil Schwerverkehr auf der Schul- und Sägenstrasse

- Massnahmen**
- Umgestaltung und Redimensionierung Knoten
 - Attraktive Fussgängerbereiche
 - Behindertengerechter Ausbau Bushaltestelle Schulhaus Ried
 - Begrünung

Projekt

Quelle:
Agglomerations-
programm Chur,
4. Generation



Umsetzung	Zuständigkeit	Priorität
	☐ ASTRA	☒ hoch
	☐ Kanton	☐ mittel
	☒ Gemeinde	☐ tief

Weiteres Agglomerationsprogramm Chur, 4. Generation Massnahme MIV 4.3

Multimodale Drehscheibe Landquart

HM 02

Ausgangslage Der Bahnhof Landquart ist ein wichtiger Umsteigebahnhof (RhB, SBB, Bus, P+R, Fuss- und Veloverkehr) und wird in Zukunft weiter an Bedeutung gewinnen (STEP AS 2035). Er bildet die Schnittstelle des öffentlichen Verkehrs ins Prättigau, Landwassertal und Engadin. Der heutige Bahnhof weist Mängel im Bereich Fuss- und Veloverkehr auf. Die Wege zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln sind eher lang. Die Wartebereiche der Bushaltestelle sind nicht überdacht und wenig attraktiv. Zudem sind die Bushaltekanten nicht behindertengerecht ausgestaltet.

- Ziele**
- Bessere Verknüpfung zwischen allen Verkehrsmitteln (Zugang, Umsteigebeziehungen)
 - Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems
 - Aufwertung des Bahnhofgebietes (öffentlicher Freiraum)
 - Erhöhung Attraktivität Fuss- und Veloverkehr (attraktive Verbindungen, attraktive Veloabstellanlage)

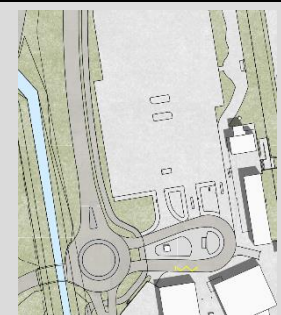
- Massnahmen**
- Der Bahnhofplatz wird aufgewertet und den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmenden angepasst. Folgende Änderungen sind vorgesehen:
 - Realisierung eines behindertengerechten Bushofs mit Überdachung und komfortablen Wartebereichen
 - Verbesserung der Zugänglichkeit für den Fuss- und Veloverkehr
 - Schaffung kurzer Umsteigewege zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln
 - Erstellung neuer Bushaltestelle auf der Seite West (Outlet)
 - Attraktive Veloabstellanlage (gesamtheitlich überdacht, diebstahlsicher, kleine Werkstatt, ein Teil videoüberwacht)
 - Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch Grünelemente, Wasserspiele und Sitzmöglichkeiten
 - Einfassung und städtebauliche Integration des Bahnhofplatzes;
 - Erstellen Kiss and Ride und Kurzzeitparkplätze
 - Zur Verfügung stellen von Taxi- und Mobility Abstellplätze

Projekt

Quelle:
Agglomerations-
programm Chur,
4. Generation



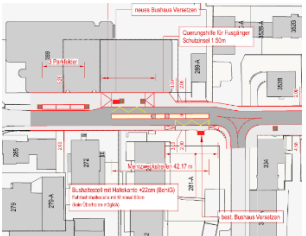
Teil Ost



Teil West (Seite Outlet)

Umsetzung	Zuständigkeit	Priorität
	☐ ASTRA	☒ hoch
	☒ Kanton	☐ mittel
	☒ Gemeinde	☐ tief
Weiteres Agglomerationsprogramm Chur, 4, Generation Massnahme ÖV 4.1		

5.1.1 Gesamtverkehr

Nr.	Foto	Beschrieb (Ausgangslage/Massnahme)	Ziele	Zuständigkeiten
GV 01		Betriebs- und Gestaltungskonzept		
GV 01.1	 Projekt, Quelle: Agglomerationsprogramm Chur, 4. Generation	BGK Stationsstrasse <u>Ausgangslage</u> - Die vorliegende Strassenbreite entspricht nicht der vorliegenden Funktion und ist zu schmal. Daraus resultiert, dass Lastwagen zum Kreuzen das Trottoir befahren. Obwohl das Trottoir mit 1.90 bzw. 1.55 m bereits für den zu Fuss Gehenden sehr schmal ist. <u>Massnahme</u> - Grundsätzliche Fahrbahnbreite von 6.0 m - Verengungen zur Temporeduktion durch Bäume auf 4.0 m - Markierung Rechtsvortritt - Baumreihe entlang Stationsstrasse - Platzgestaltung Luxgasse - Aufwertung und Ausbau behindertengerechte Bushaltestellen - Deutlich gestaltete Eingangstore	- Erhöhung Verkehrssicherheit - Erhöhung Schulwegsicherheit - Zweckmässige und hinreichende Erschliessung sicherstellen - Attraktive Gestaltung Strassenraum	Gemeinde Landquart
MIV 01.2	 Projekt, Quelle: Agglomerationsprogramm Chur, 4. Generation (BGK Schulstrasse, Nord / BGK Schulstrasse Süd)	BGK Schulstrasse <u>Ausgangslage</u> - Entlang der Schulstrasse liegen diverse Sicherheitsdefizite vor. Dabei handelt es sich um überdimensionierte Knoten, ungenügende Sichtverhältnisse sowie unzuweckmässige Anordnungen von Parkfeldern. <u>Massnahme</u> - Grosszügig gestaltete Trottoirbereiche - Erstellung Mehrzweckstreifen und Schutzinseln zum Queren der Fahrbahn für den Fussverkehr bei Bushaltestellen - Anordnung Parkfelder in Form von Horizontalversätzen (Verkehrsberuhigungselemente) - Anbringen Rechtsvortrittsmarkierung - Strassenraumaufwertung durch Bäume - Deutlich gestaltete Eingangstore	- Erhöhung Verkehrssicherheit - Erhöhung Schulwegsicherheit - Verbesserung Sichtweiten - Reduktion von Schleichverkehr - Attraktive Gestaltung Strassenraum	Gemeinde Landquart

GV
01.3**Begegnungszone Igis**Ausgangslage

- Im Dorfkern von Igis befinden sich diverse Schulkinder. Die Strassen sind eng und unübersichtlich, wodurch gefährliche Situationen mit Schulkindern entstehen können.

Massnahme

- Prüfung Geschwindigkeitsreduktion von 30 km/h auf 20 km/h
- Erhöhung Aufmerksamkeit der Fahrzeuglenkenden durch FGSO
- Klar Erkennbare Eingangstore «Begegnungszone»
- Umgestaltung Strassenraum

- Erhöhung Verkehrssicherheit
- Erhöhung Schulwegsicherheit
- Koexistenz der Verkehrsteilnehmenden
- Aufwertung Dorfkern Igis
- Reduktion von Schleichverkehr
- Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität
- Attraktive Gestaltung des Strassenraumes

- Gemeinde Landquart

5.1.2 Motorisierter Individualverkehr

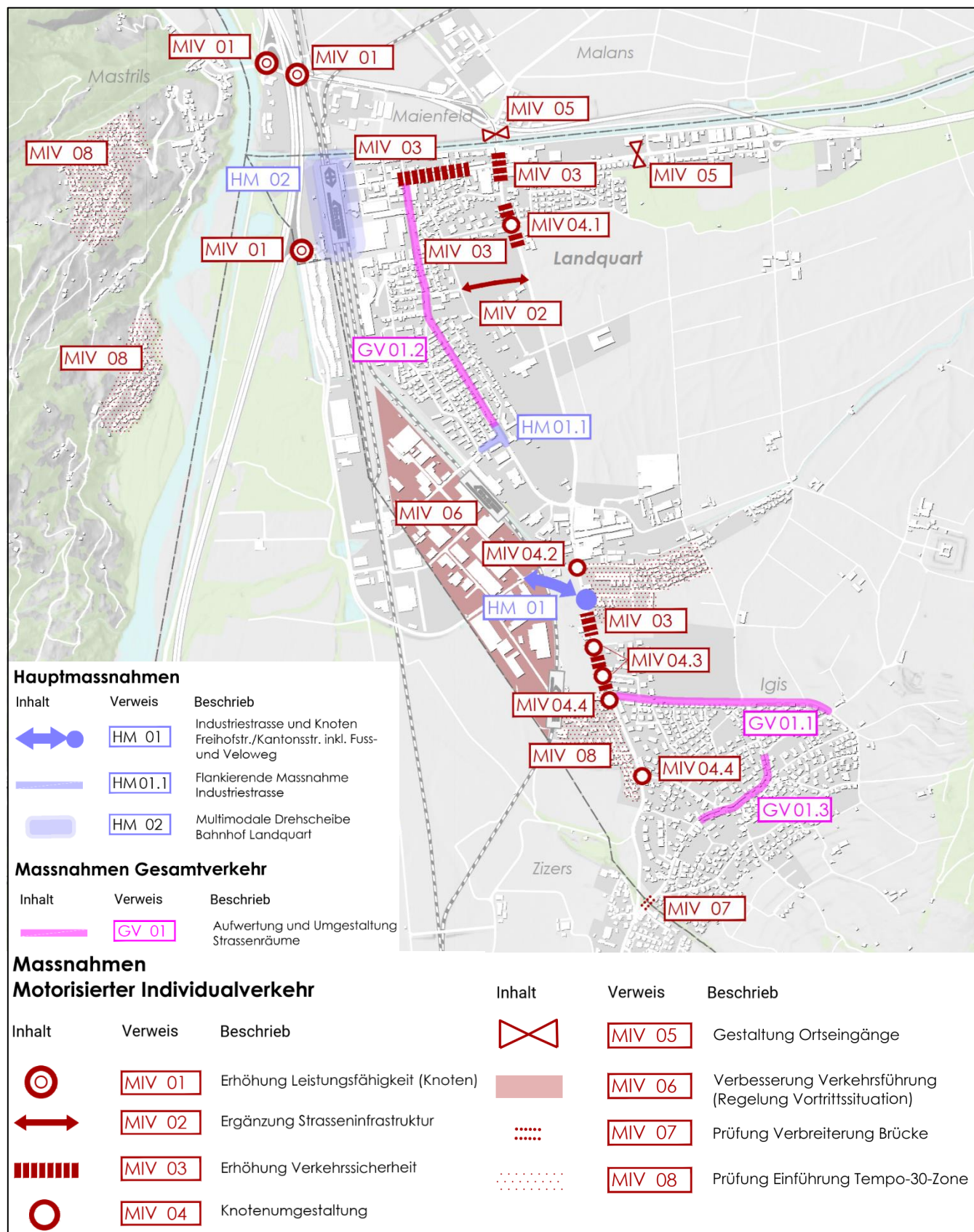


Abb. 20: Massnahmenplan Motorisierter Individualverkehr (MIV), Darstellung R+K (Beilage 7)

Nr.	Foto	Beschrieb (Ausgangslage/Massnahme)	Ziele	Zuständigkeiten
MIV 01		Erhöhung Leistungsfähigkeit		
		Ausgangslage - Die beiden Kreisel am nördlichen Autobahnezubringer «Landquart» sind sowohl in der Abendspitzenstunde sowie auch während des Haupttouristenstroms aufgrund des zu hohem Verkehrsaufkommens blockiert. - Der Kreis am südlichen Autobahnezubringer «Landquart» ist zu gering dimensioniert. Dadurch entstehen in der Abendspitzenstunde Rückstaus bis auf die Autobahn. Massnahme - Die Gemeinde Landquart setzt sich beim Bund und Kanton für die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Kreisel beim Autobahnezubringer «Landquart» ein.	Erhöhung der Leistungsfähigkeit	- ASTRA - Kanton Graubünden
MIV 02		Ergänzung Strasseninfrastruktur		
		Ausgangslage - Die Schulstrasse sowie die Bahnhofstrasse weisen zur Spitzenstunde ein hohes Verkehrsaufkommen auf. Insbesondere auf der Bahnhofstrasse stockt der Verkehr regelmässig. Massnahme - Zwischen der Kantonsstrasse und dem Davoserweg soll zur Entlastung der Schul- und Bahnhofstrasse eine neue Stichstrasse geprüft werden. - Der Anschluss an die Kantonsstrasse ist mit dem Tiefbauamt des Kantons Graubündens zu koordinieren.	- Entlastung der Schulstrasse - Direktes Leiten des motorisierten Individualverkehrs auf das übergeordnete Strassennetz	- Kanton Graubünden - Gemeinde Landquart

MIV 03	Erhöhung Verkehrssicherheit		
		<u>Ausgangslage</u> ■ An der Prättigauerstrasse liegt ein Unfallschwerpunkt vor. Zudem liegt ein Unfallschwerpunkt auf der Schulstrasse. Dieser entstand allerdings in Abhängigkeit des Knotens Schulstrasse/Kantonsstrasse, welcher mittlerweile saniert wurde. Der Unfallschwerpunkt hat daher zurzeit keine Bedeutung. ■ An vier Stellen im Strassennetz liegen Strecken mit einer hohen Unfalldichte vor. <u>Massnahme</u> ■ Die Gemeinde Landquart setzt sich beim Kanton dafür ein, dass die Strecken mit einer hohen Unfalldichte analysiert werden und die Sicherheitsdefizite beseitigt werden. ■ Die Beseitigung der Sicherheitsdefizite soll in Form eines Unfallschwerpunkt-Managements (BSM punktuelle Probleme) oder eines Road Safety Audits (RSI lineare Probleme) erfolgen.	■ Erhöhung der Verkehrssicherheit ■ Kanton Graubünden ■ Gemeinde Landquart
MIV 04	Knotenumgestaltung		
MIV 04.1		<i>Kreisel Kantonsstrasse/Sonnmatstrasse</i> <u>Ausgangslage</u> ■ Der Ablenkungswinkel der Kreiselanlage ist sehr flach, wodurch Fahrzeuge mit zu hoher Geschwindigkeit durch die Kreiselanlage fahren. ■ Zudem sind aufgrund von Hecken entlang der Kreiselanlage Sichtbeziehungen eingeschränkt. ■ Aufgrund der hohen Fahrgeschwindigkeiten werden die zu Fuss Gehenden bei der Kreiselanlage erst spät erkannt. ■ Auf der Hauptverkehrsstrasse wurde im Zusammenhang mit dem Lärmschutzprojekt die Geschwindigkeit auf 30 km/h herabgesetzt. Die Geschwindigkeitsreduktion hat einen positiven Einfluss auf die Verkehrssicherheit. <u>Massnahme</u> ■ Falls die Geschwindigkeitsreduktion die Problematik nicht verbessert, beantragt die Gemeinde Landquart beim Kanton Graubünden die Prüfung der Kreiselgeometrie auf die Verkehrssicherheit.	■ Erhöhung Verkehrssicherheit ■ Reduktion Fahrgeschwindigkeit bei der Kreiselanlage (Kreiselgeometrie) ■ Kanton Graubünden ■ Gemeinde Landquart

MIV 04.2		Knoten Papiermühleweg/ Kantonsstrasse <u>Ausgangslage</u> ■ Die eher hohen Geschwindigkeiten auf der Kantonsstrasse und die mangelnden Sichtweiten aufgrund des Gebäudes auf der Parzelle Nr. 1 sowie der Bushaltestelle erschweren das Einbiegen in die Kantonsstrasse. ■ Durch die Doppelaufstellung der Fahrzeuge (rechts- /links abbiegen) wird die Sichtweite zusätzlich verschlechtert. ■ Auf der Hauptverkehrsstrasse wurde im Zusammenhang mit dem Lärmschutzprojekt die Geschwindigkeit von 60 km/h auf 50 km/h herabgesetzt. Die Geschwindigkeitsreduktion hat einen positiven Einfluss auf die Verkehrssicherheit. <u>Massnahme</u> ■ Sofern die Geschwindigkeitsreduktion die Problematik nicht verbessert, prüft die Gemeinde Landquart in Koordination mit dem Kanton Graubünden die Knotengeometrie. Die Sichtweiten müssen eingehalten werden.	■ Erhöhung Verkehrssicherheit ■ Verbesserung Sichtweiten	■ Kanton Graubünden ■ Gemeinde Landquart
MIV 04.3	 	Knoten Im Park/Kantonsstrasse Knoten Im Lux/Kantonsstrasse <u>Ausgangslage</u> ■ Bei beiden Knoten sind die Sichtweiten nicht gewährleistet. ■ Beim Knoten Im Park/Kantonsstrasse liegen Hecken und Stützmauern im Sichtfeld. ■ Beim Knoten Im Lux/Kantonsstrasse liegen Grünstrukturen und eine Trafostation im Sichtfeld. ■ Viele kleinere Ein- und Ausfahrten in die Kantonsstrasse sind grundsätzlich nicht erwünscht. ■ Auf der Hauptverkehrsstrasse wurde im Zusammenhang mit dem Lärmschutzprojekt die Geschwindigkeit auf 50 km/h herabgesetzt. Die Geschwindigkeitsreduktion hat einen positiven Einfluss auf die Verkehrssicherheit. <u>Massnahme</u> ■ Eine rückwärtige Erschliessung über die Stationsstrasse ist zu prüfen. ■ Sofern die Geschwindigkeitsreduktion die Problematik nicht verbessert, sind die Grünstrukturen zurückzuschneiden oder allenfalls zu entfernen.	■ Erhöhung Verkehrssicherheit ■ Verbesserung Sichtweiten	■ Kanton Graubünden ■ Gemeinde Landquart

MIV 04.4		Stationsstrasse/Kantonsstrasse Hirschengasse/Kantonsstrasse	■ Erhöhung Verkehrssicherheit ■ Verbesserung Sichtweiten	■ Kanton Graubünden ■ Gemeinde Landquart
Ausgangslage ■ Die Stationsstrasse sowie die Hirschengasse bilden die Hauptzubringerstrassen in den Ortsteil Igis. ■ Bei beiden Knoten sind die Sichtweiten ungenügend. ■ Am Knoten Stationsstrasse/Kantonsstrasse befindet sich zudem eine Lichtsignalanlage. Allerdings ist diese nicht für den Knoten, sondern lediglich für die Fussgängerquerung. Die Lichtsignalanlage kann insbesondere für Ortsunkundige direkt beim Knoten zu Missverständnissen führen. Massnahme ■ Die Gemeinde Landquart prüft in Koordination mit dem Kanton Graubünden die Knotengestaltung und Knotengeometrie. Dabei soll die Verkehrssicherheit erhöht werden.				
MIV 05	Gestaltung Ortseingänge			
		Ausgangslage ■ Der Ortseingang an der Prätigauerstrasse sowie der Ortseingang im Bereich der Brücke Karlihof sind für den Fahrzeuglenkenden nicht als solche erkennbar. Der Fahrzeuglenkende fährt dadurch mit zu hohen Geschwindigkeiten in das Siedlungsgebiet. Massnahme ■ Der Ortseingang ist so auszubilden, dass die Verkehrsteilnehmenden auf den Siedlungsbereich aufmerksam gemacht werden (Gestaltung Ortseingang). ■ Im Zusammenhang mit dem Lärmschutzprojekt wurden die Geschwindigkeiten im Ortseingangsbereich teilweise reduziert.	■ Erhöhung der Verkehrssicherheit ■ Klare Erkennbarkeit des Ortseingangs ■ Reduktion der Geschwindigkeit im Siedlungsgebiet	■ Kanton Graubünden ■ Gemeinde Landquart
MIV 06	Verbesserung Verkehrsführung (Regelung Vortrittsituation)			
		Ausgangslage ■ Im Gebiet «Industrie Nord» gilt auf den Strassen generell 50 km/h. ■ Auf den Knoten liegt keine Markierung vor, wodurch grundsätzlich Rechtsvortritt gilt. Für die Fahrzeuglenkenden ist die Vortrittsituation nicht eindeutig klar, da grundsätzlich im Bereich von generell 50 km/h die	■ Erhöhung der Verkehrssicherheit ■ Eindeutige Führung des motorisierten Individualverkehrs ■ Eindeutige und situationsentsprechende Vortrittsregelung	■ Gemeinde Landquart

		Vortrittsituationen bei Knoten geregelt sind. <u>Massnahme</u> ■ Prüfung Markierung Rechtsvortritt oder Priorisierung von Strassen mit der Signalisation «kein Vortritt».		
MIV 07		Prüfung Verbreiterung Brücke		
		<u>Ausgangslage</u> ■ Die Igiserstrasse bildet die Hauptzufahrt von Zizers nach Igis. Auf der Strasse verkehren auch die Buslinien 90.013 und 90.023. ■ Die bestehende Brücke ist für eine Hauptzufahrt zu eng. Das Kreuzen eines Busses und eines Personenwagens ist auf der Brücke nicht gewährleistet. <u>Massnahme</u> ■ Die Verbreiterung der Brücke ist zu prüfen (vgl. auch Massnahme VV 03.2 und FV 03.4).	■ Erhöhung der Verkehrssicherheit ■ Auf die Strassenfunktion abgestimmte Strassendimensionierung	■ Gemeinde Landquart ■ Gemeinde Zizers
MIV 08		Prüfung Einführung Tempo-30-Zone		
		<u>Ausgangslage</u> ■ In der Gemeinde Landquart liegen bereits diverse Quartiere innerhalb von Tempo-30-Zonen. ■ Mit Tempo-30 kann die Wohnqualität sowie die Verkehrssicherheit erheblich verbessert werden. ■ In sämtlichen Tempo-30-Zonen soll, wo es die Strassenbreiten zulassen und die Verzweigungen schlecht Wahrnehmbar sind, Rechtsvortritte markiert werden. <u>Massnahme</u> ■ In den noch fehlenden Wohnquartieren soll ebenfalls die Einführung von Tempo-30-Zonen geprüft werden.	■ Erhöhung Verkehrssicherheit ■ Siedlungsverträgliche und attraktive Wohnquartiere	■ Gemeinde Landquart

MIV 09	Parkierung MIV			
Nicht plangrafisch verortet		<u>Ausgangslage</u>	■ Einführung einer Bewirtschaftung, welche dem Verursacherprinzip entspricht. ■ Verhinderung Wildparker	■ Gemeinde Landquart
		■ In der Gemeinde Landquart liegen verschiedene noch unbewirtschaftete oder nicht zweckmässig bewirtschaftete Parkierungsanlagen vor. ■ Zudem besteht an einzelnen Stellen Probleme mit «Wildparker». <u>Massnahme</u> ■ Prüfung Einführung einheitliches Bewirtschaftungssystem. ■ Prüfung Massnahmen gegen Wildparker.		

5.1.3 Öffentlicher Verkehr

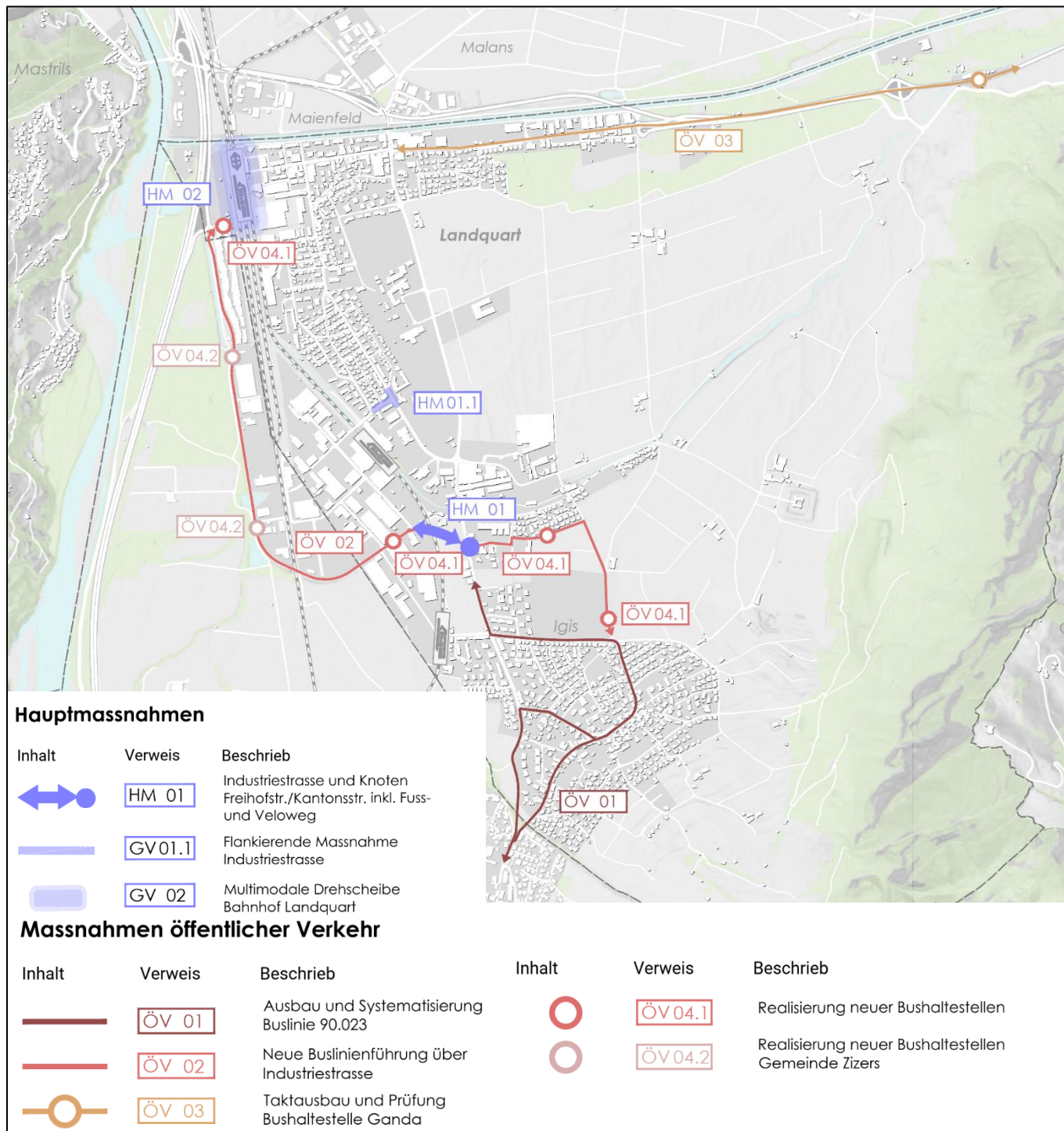


Abb. 21: Massnahmenplan öffentlicher Verkehr, Darstellung R+K (Beilage 8)

Nr.	Foto	Beschrieb (Ausgangslage/Massnahme)	Ziele	Zuständigkeiten
ÖV 01		Ausbau und Systematisierung Buslinie 90.023		
		Ausgangslage - Das ÖV-Angebot im Ortsteil Igis ist mit zwei Linien und drei verschiedenen Linienführungen nicht kundenfreundlich. Massnahme - Anhand einer ÖV-Strategie ist zu prüfen, wie das bestehende ÖV-Angebot im Ortsteil Igis optimiert und vereinfacht werden kann.	- Erhöhung Attraktivität ÖV - Verlagerung des Modal Splits zugunsten des öffentlichen Verkehrs - Gewährleistung kundenfreundliches ÖV-Angebot	- Kanton Graubünden (AEV) - Gemeinde Landquart
ÖV 02		Neue Buslinienführung über Industriestrasse		
		Ausgangslage - In der Gemeinde Landquart ist die Feinverteilung des öffentlichen Verkehrs in den Arbeitsplatzgebieten «Industrie Nord/Süd» und «Tardis» sowie im Gebiet «Luxwiese/Schalmans» mit dem öffentlichen Verkehr ungenügend. - Mit der geplanten Industriestrasse (vgl. Hauptmassnahme 01) entsteht die Möglichkeit einer neuen Linienführung. Dabei können die heute ungenügend erschlossenen Gebiete mit dem öffentlichen Verkehr zweckmässig angeschlossen werden. Massnahme - In einer ÖV-Strategie ist die detaillierte Linienführung aufzuzeigen. Zudem ist die Befahrbarkeit der Strassen (Fahrbahnbreiten/Knoten) Luxgasse/Holzschleifweg/Luxwiesstrasse/Freihofstrasse detaillierter zu prüfen. - Es ist in der ÖV-Strategie zu definieren und aufzuzeigen, ob für die geplante Linienführung eine neue Buslinie vorgesehen oder eine bestehende Buslinie angepasst wird. - Langfristig ist zu prüfen, ob die Buslinie in das Entwicklungsgebiet Neugut verlängert werden kann.	- Erhöhung Attraktivität ÖV - Verlagerung des Modal Splits zugunsten des öffentlichen Verkehrs - Erschliessung Gebiete mit ungenügendem ÖV-Anschluss	- Kanton Graubünden (AEV) - Gemeinde Landquart

ÖV 03	Taktausbau Buslinie 90.201			
		<u>Ausgangslage</u> - Da Gebiet Waldau sowie die Freizeiteinrichtung Ganda entlang der Prättigauerstrasse sind durch den öffentlichen Verkehr ungenügend erschlossen. <u>Massnahme</u> - Es ist in einer ÖV-Strategie zu prüfen, ob die Buslinie 90.201 stündlich bis/ab Landquart verlängert werden kann.	- Erhöhung Attraktivität ÖV - Verlagerung des Modal Splits zugunsten des öffentlichen Verkehrs - Erschliessung Gebiete mit ungenügendem ÖV-Anschluss	- Kanton Graubünden (AEV) - Gemeinde Landquart
ÖV 04	Neue Bushaltestellen			
ÖV 04.1		<i>Bushaltestellen Gemeinde Landquart</i> <u>Ausgangslage</u> - Mit der Einführung einer neuen Buslinie über die Industriestrasse (vgl. Massnahme ÖV 02) sollen neue Bushaltestelle entstehen. <u>Massnahme</u> - Es sind Bushaltestellen an den Standorten «Luxwiese/Schalmans» sowie im Arbeitsplatzgebiet «Industrie Nord/Süd» zu realisieren. - Es sind attraktive Wartebereiche (überdacht, Sitzmöglichkeiten) an den Bushaltestellen vorzusehen. - Die genaue Lage der Bushaltestellen ist in einer ÖV-Strategie im Zusammenhang mit der Massnahme ÖV 02 im Detail zu prüfen.	- Erhöhung Attraktivität ÖV - Verlagerung des Modal Splits zugunsten des öffentlichen Verkehrs - Erschliessung Gebiete mit ungenügendem ÖV-Anschluss	- Kanton Graubünden (AEV) - Gemeinde Landquart
ÖV 04.2		<i>Bushaltestellen Gemeinde Zizers</i> <u>Ausgangslage</u> - Mit der Einführung einer neuen Buslinie über die Industriestrasse (vgl. Massnahme ÖV 02) sollen neue Bushaltestelle entstehen. - Die neue Buslinie fährt dabei über das Gemeindegebiet von Zizers. <u>Massnahme</u> - Das Arbeitsplatzgebiet «Tardis» soll mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen werden. Dazu sind Bushaltestellen auf dem Gemeindegebiet von Zizers entlang der Tardisstrasse notwendig. - Die Realisierung der Bushaltestellen sind frühzeitig mit der Gemeinde Zizers zu koordinieren.	- Erhöhung Attraktivität ÖV - Verlagerung des Modal Splits zugunsten des öffentlichen Verkehrs - Erschliessung Gebiete mit ungenügendem ÖV-Anschluss	- Kanton Graubünden (AEV) - Gemeinde Landquart - Gemeinde Zizers

ÖV 05	Behindertengerechter Ausbau Bushaltestellen		
Nicht plangrafisch verortet		<u>Ausgangslage</u> ■ Einige Bushaltestellen sind in der Gemeinde Landquart gemäss BehiG noch nicht behindertengerecht ausgestaltet. <u>Massnahme</u> ■ Im Zusammenhang mit einem vorgesehenen Strassensanierungsprojekt sind die Bushaltestellen behindertengerecht zu gestalten.	■ Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen ■ Kanton Graubünden (AEV) ■ Gemeinde Landquart

5.1.4 Veloverkehr

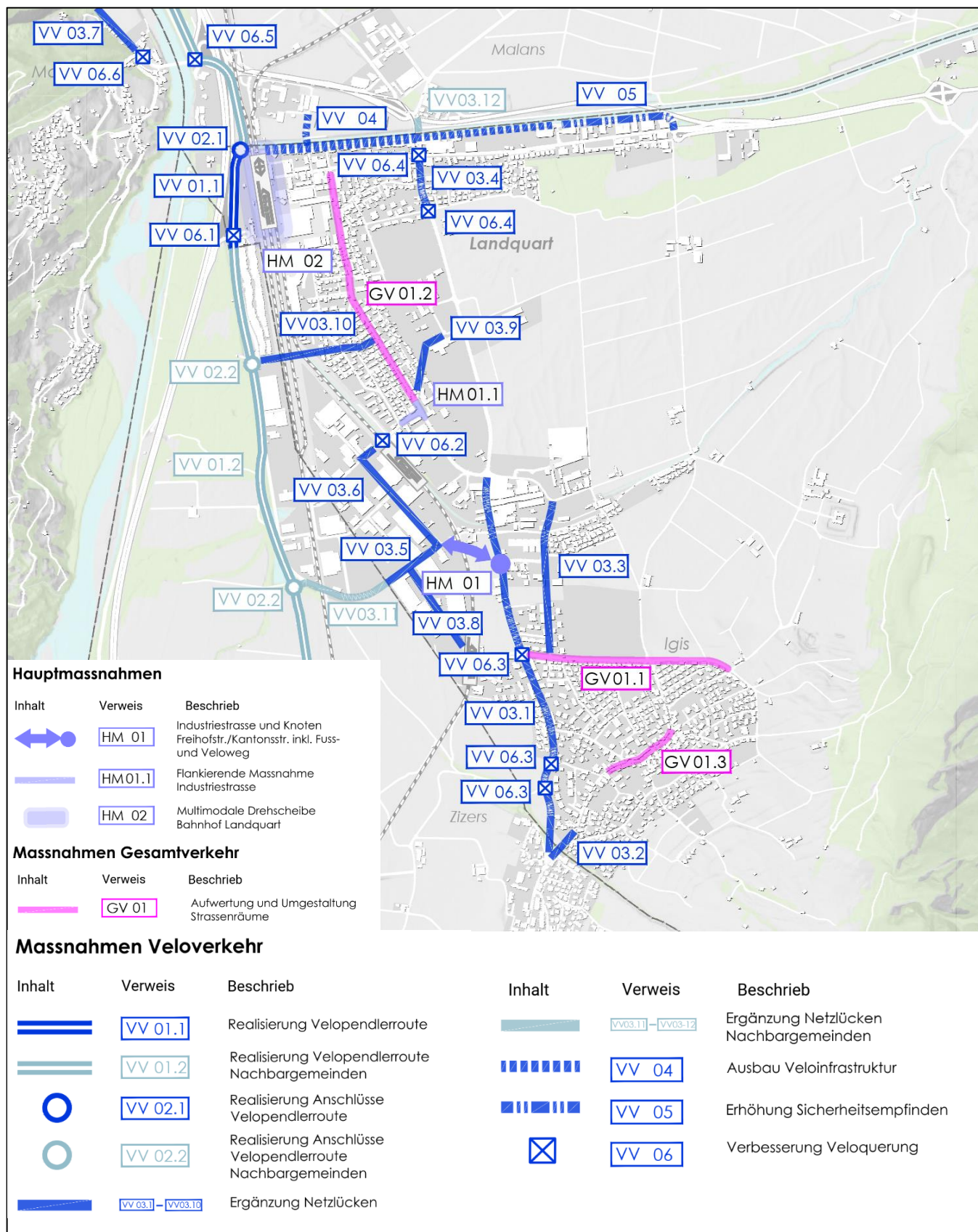


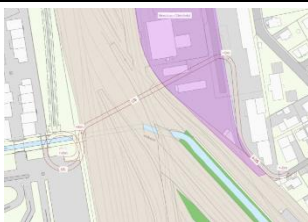
Abb. 22: Massnahmenplan Veloverkehr, Darstellung R+K (Beilage 9)

Nr.	Foto	Beschrieb (Ausgangslage/Massnahme)	Ziele	Zuständigkeiten
VV 01		Realisierung Alltagsveloverkehrsroute (Velopendleroute)		
VV 01.1		<i>Realisierung Alltagsveloverkehrsroute Gemeindegebiet Landquart</i> <u>Ausgangslage</u> - Die Agglomeration Chur möchte den Veloverkehrsanteil am Gesamtverkehrsaufkommen erhöhen. - Dazu soll ein attraktives, zusammenhängendes Netz zwischen Maienfeld und Rhäzüns realisiert werden. - Die Alltagsveloverkehrsroute (Velopendleroute) ist im Agglomerationsprogramm Chur, 4. Generation Massnahme FVV 4.3 aufgenommen. <u>Massnahme</u> - Die Gemeinde Landquart realisiert die Alltagsveloverkehrsroute innerhalb der Gemeinde. - Die Gemeinde Landquart soll mit zweckmässiger Öffentlichkeitsarbeit auf die Alltagsveloverkehrsroute aufmerksam machen.	- Attraktivierung Veloverkehr - Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Veloverkehrs - Sichere, direkte und schnelle Veloroute	- Kanton Graubünden - Region Landquart - Gemeinde Landquart
VV 01.2		<i>Realisierung Alltagsveloverkehrsroute Nachbargemeinden</i> <u>Ausgangslage</u> - Die Agglomeration Chur möchte den Veloverkehrsanteil am Gesamtverkehrsaufkommen erhöhen. - Nur ein kleiner Abschnitt der Alltagsveloverkehrsroute verläuft auf dem Gemeindegebiet von Landquart. <u>Massnahme</u> - Die Gemeinde Landquart setzt sich für die gesamte Realisierung der Alltagsveloverkehrsroute ein. - Die Gemeinde Landquart setzt sich dafür ein, dass die Anschlüsse an die Nachbargemeinden koordiniert werden.	- Attraktivierung Veloverkehr - Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Veloverkehrs - Sichere, direkte und schnelle Veloroute	- Kanton Graubünden - Region Landquart - Gemeinde Landquart - Gemeinde Maienfeld - Gemeinde Zizers

VV 02		Realisierung Anschlüsse Alltagsveloverkehrsrouten (Velopendlerroute)		
VV 02.1		<i>Realisierung Anschlüsse Alltagsveloverkehrsrouten Gemeindegebiet Landquart</i> <u>Ausgangslage</u> - Attraktive und sichere Anschlüsse an die Alltagsveloverkehrsrouten sind eine wichtige Voraussetzung für deren Nutzung. <u>Massnahme</u> - Mit der Umsetzung der Alltagsveloverkehrsrouten soll ein attraktiver Anschluss vom Rheinweg an die Alltagsveloverkehrsrouten realisiert werden.	- Attraktivierung Veloverkehr - Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Veloverkehrs - Sichere und attraktive Anschlüsse an die Alltagsveloverkehrsrouten	- Kanton Graubünden - Region Landquart - Gemeinde Landquart
VV 02.2		<i>Realisierung Anschlüsse Alltagsveloverkehrsrouten Nachbargemeinden</i> <u>Ausgangslage</u> - Viele Anschlüsse an die Alltagsveloverkehrsrouten, welche für die Gemeinde Landquart eine hohe Bedeutung aufweisen, liegen auf dem Gemeindegebiet der Gemeinde Zizers. <u>Massnahme</u> - Die Gemeinde Landquart koordiniert die Anschlüsse an die Alltagsveloverkehrsrouten im Bereich «Industrie Nord» und «Neulöser» mit der Gemeinde Zizers.	- Attraktivierung Veloverkehr - Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Veloverkehrs - Sichere und attraktive Anschlüsse an die Alltagsveloverkehrsrouten	- Kanton Graubünden - Region Landquart - Gemeinde Landquart - Gemeinde Zizers
VV 03		Ergänzung Netzlücken		
VV 03.1		<i>Netzlücke Kantonsstrasse</i> <u>Ausgangslage</u> - Auf der Kantonsstrasse zwischen Igis und Kreisel Schulstrasse fehlt eine Veloinfrastruktur. Der Veloverkehr wird trotz hohem Verkehrsaufkommen und hohen Geschwindigkeiten (Tempo 50 km/h) im Mischverkehr mit dem motorisierten Individualverkehr geführt. <u>Massnahme</u> - Prüfung Erstellung zweckmässige Veloinfrastruktur in Form eines Velostreifens oder separat geführtem Veloweg. - Sollte dies nicht möglich sein, könnte eine attraktive Alternativroute geprüft werden.	- Attraktivierung Veloverkehr - Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Veloverkehrs - Sicheres, direktes und attraktives Velowegnetz	- Kanton Graubünden - Gemeinde Landquart

VV 03.2		Netzlücke Igiserstrasse <u>Ausgangslage</u> - Die Igiserstrasse ist mit 30 km/h signalisiert (Lärmschutzprojekt). Die Strasse ist eher schmal insbesondere im Bereich der bestehenden Brücke. <u>Massnahme</u> - Prüfung Realisierung einer zweckmässigen Veloinfrastruktur (einseitiger Velostreifen bergaufwärts, Verbreiterung Brücke vgl. Massnahme MIV 08, alternative Route).	- Attraktivierung Veloverkehr - Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Veloverkehrs - Sicheres, direktes und attraktives Velowegnetz	Gemeinde Landquart
VV 03.3		Netzlücke Stationsstrasse bis Obermühleweg <u>Ausgangslage</u> - Zwischen der Stationsstrasse und dem Obermühleweg fehlt eine zweckmässige Verbindung. Mit dieser Verbindung könnte ein attraktiver Fuss- und Veloweg abseits der Kantonsstrasse geschaffen werden. <u>Massnahme</u> - Prüfung Realisierung eines durchgehenden Fuss- und Velowegs zwischen der Stationsstrasse und dem Obermühleweg mit einer Mindestbreite von 3.0 m (vgl. Massnahme FV 01.2).	- Attraktivierung Veloverkehr - Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Veloverkehrs - Sicheres, direktes und attraktives Velowegnetz	Gemeinde Landquart
VV 03.4		Netzlücke Kantonsstrasse zwischen Prättigauerstrasse und Sonnmattstrasse <u>Ausgangslage</u> - Auf der Kantonsstrasse zwischen der Prättigauerstrasse und der Sonnmattstrasse im Siedlungsgebiet fehlt eine Veloinfrastruktur. Der Veloverkehr wird trotz sehr hohem Verkehrsaufkommen im Mischverkehr mit dem motorisierten Individualverkehr geführt. <u>Massnahme</u> - Prüfung Realisierung einer zweckmässigen Veloinfrastruktur (Velostreifens oder Veloweg).	- Attraktivierung Veloverkehr - Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Veloverkehrs - Sicheres, direktes und attraktives Velowegnetz	- Kanton Graubünden - Gemeinde Landquart

VV 03.5		<i>Netzlücke Industriestrasse Alltagsveloverkehrsrouten Gemeindegebiet Landquart</i>	■ Attraktivierung Veloverkehr ■ Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Veloverkehrs ■ Sicheres, direktes und attraktives Velowegnetz	■ Gemeinde Landquart
		<u>Ausgangslage</u> ■ Mit der Realisierung der Industriestrasse ergibt sich die Möglichkeit eines zusätzlichen Anschlusses an die Alltagsveloverkehrsrouten. ■ Für diesen Anschluss fehlt auf der Mühlestrasse zwischen der Industriestrasse und der Mühlestrasse eine zweckmässige Veloinfrastruktur.		
		<u>Massnahme</u> ■ Prüfung Erstellung separater Veloweg entlang der Mühlestrasse (Agglomerationsprogramm, Chur 4. Generation Massnahme FVV 4.3-2).		
VV 03.6		<i>Netzlücke Löserstrasse</i>	■ Attraktivierung Veloverkehr ■ Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Veloverkehrs ■ Sicheres, direktes und attraktives Velowegnetz	■ Gemeinde Landquart
		<u>Ausgangslage</u> ■ Mit der geplanten Alltagsveloverkehrsrouten wird der Anteil am Veloverkehr gegenüber den restlichen Verkehrsmitteln gesteigert. ■ Damit Pendler auch wichtige Zielgebiete wie das Arbeitsplatzgebiet «Industrie Nord/Süd» attraktiv anfahren können, ist das Arbeitsplatzgebiet mit einer Veloinfrastruktur auszugestalten.		
		<u>Massnahme</u> ■ Prüfung Erstellung Veloinfrastruktur in Form eines Velostreifens oder Veloweges entlang der Löserstrasse.		
VV 03.7		<i>Netzlücke Ragazerstrasse</i>	■ Attraktivierung Veloverkehr ■ Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Veloverkehrs ■ Sicheres, direktes und attraktives Velowegnetz	■ Gemeinde Landquart ■ Kanton St. Gallen ■ Gemeinde Bad Ragaz
		<u>Ausgangslage</u> ■ Die Ragazerstrasse bildet eine direkte Verbindung nach Bad Ragaz. ■ Im Innerortsbereich (50km/h) sowie im Ausserortsbereich (80 km/h) fehlt eine Veloinfrastruktur.		
		<u>Massnahme</u> ■ Prüfung Erstellung Veloinfrastruktur in Form eines Velostreifens (Innerortsbereich) oder Veloweges (Ausserortsbereich). ■ Klärung der Weiterführung unter Koordination des Kantons St. Gallen bzw. der Gemeinde Bad Ragaz ■ Berücksichtigung des Projekts Aufweitung des Alpenrheins bei einem separat geführten Veloweg.		

VV 03.8		Netzlücke Riedlöserstrasse <u>Ausgangslage</u> - Die Riedlöserstrasse bildet eine direkte Verbindung von Igis in die Arbeitsplatzgebiete von Landquart. Die Strasse ist mit 50 km/h signalisiert. Die Strasse wird aufgrund der umliegenden Nutzungen von Lastwagen und Sattelschleppern befahren. <u>Massnahme</u> - Prüfung Erstellung Veloinfrastruktur in Form eines Velostreifens oder separaten Velowegs	- Attraktivierung Veloverkehr - Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Veloverkehrs - Sicheres, direktes und attraktives Velowegnetz	Gemeinde Landquart
VV 03.09		Netzlücke Schulhaus Ried bis Plantahof <u>Ausgangslage</u> - Zwischen der Schulstrasse (Schulhaus Ried) und dem Plantahof fehlt eine direkte Velowegverbindung. <u>Massnahme</u> - Prüfung Realisierung kombinierter Fuss- und Veloweg (vgl. Massnahme FV 01.2).	- Attraktivierung Veloverkehr - Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Veloverkehrs - Sicheres, direktes und attraktives Velowegnetz	Gemeinde Landquart
VV 03.10		Netzlücke Landquart Tardis <u>Ausgangslage</u> - Die Bahnanlage beim Bahnhof Landquart bildet ein starkes Trennelement zwischen den östlich liegenden Wohnquartieren und dem westlich situierten Industriegebiet (Outlet). <u>Massnahme</u> - Realisierung Fuss- und Veloüberführung, um die Netzlücke zu schliessen. (Agglomerationsprogramm, Chur 4. Generation Massnahme FVV 4.2-4), vgl. Massnahme Verkehrskonzept FV 01.4.	- Attraktivierung Veloverkehr - Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Veloverkehrs - Sicheres, direktes und attraktives Velowegnetz	- Gemeinde Landquart - SBB - RhB

VV 03.11		Netzlücke Industriestrasse Alltagsveloverkehrsrouten Gemeindegebiet Zizers <u>Ausgangslage</u> ■ Mit der Realisierung der Industriestrasse ergibt sich die Möglichkeit eines zusätzlichen Anschlusses an die Alltagsveloverkehrsrouten. ■ Ein Teil des Anschlusses liegt auf dem Gemeindegebiet von Zizers. <u>Massnahme</u> ■ Die Gemeinde Landquart koordiniert den Anschluss an die Alltagsveloverkehrsrouten mit der Gemeinde Zizers (vgl. Massnahme VV 03.5).	■ Attraktivierung Veloverkehr ■ Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Veloverkehrs ■ Sicheres, direktes und attraktives Velowegnetz	■ Gemeinde Landquart ■ Gemeinde Zizers
VV 03.12		Netzlücke Anschluss Malans <u>Ausgangslage</u> ■ Die Hauptveloverbindung zwischen Malans und Landquart führt über den ASTRA Kreisel sowie über die Brücke über die Landquart. Die Brücke ist mit einem DTV von 15'500 Fahrten stark belastet und weist keine Veloinfrastruktur auf. <u>Massnahme</u> ■ Prüfung Erstellung neue Fuss- und Velobrücke über die Landquart in Koordination mit der Gemeinde Malans (Agglomerationsprogramm, Chur 4. Generation Massnahme FVV4.3-9), vgl. Massnahme Verkehrskonzept FV 01.5.	■ Attraktivierung Veloverkehr ■ Erhöhung Verkehrssicherheit ■ Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Veloverkehrs ■ Sicheres, direktes und attraktives Velowegnetz	■ Kanton Graubünden ■ Gemeinde Landquart ■ Gemeinde Malans
VV 04		Ausbau Veloinfrastruktur <u>Ausgangslage</u> ■ Entlang des Rheines verläuft ein attraktiver Fuss- und Veloweg (Rheinweg Gassa). Mit einer Breite von ca. 2.0 m ist der Weg für den Fuss- und Veloverkehr zu schmal. Ebenfalls zu schmal ist die Brücke über die Landquart ins Gebiet Neugut. <u>Massnahme</u> ■ Prüfung Ausbau des bestehenden Fuss- und Velowegs sowie der Brücke über die Landquart (vgl. Massnahme FV 02).	■ Attraktivierung Veloverkehr ■ Erhöhung Verkehrssicherheit ■ Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Veloverkehrs ■ Sicheres, direktes und attraktives Velowegnetz	■ Gemeinde Landquart ■ Gemeinde Malans

VV 05		Erhöhung Sicherheitsempfinden	
		<u>Ausgangslage</u> - Die Wührstrasse ist für den Fuss- und Veloverkehr eine alternative Route zur stark befahrenen Prättigauerstrasse, jedoch fehlt eine zweckmässige Beleuchtung für den Veloverkehr. <u>Massnahme</u> - Prüfung Errichtung zweckmässige Beleuchtung entlang der Wührstrasse für den Veloverkehr (Agglomerationsprogramm, Chur 4. Generation Massnahme FVV4.11), vgl. Massnahme Verkehrskonzept FV 04.	- Attraktivierung Veloverkehr - Erhöhung Verkehrssicherheit - Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Veloverkehrs - Sicheres, direktes und attraktives Velowegnetz Gemeinde Landquart
VV 06		Verbesserung Veloquerung	
VV 06.1		<i>Kreisels Outlet</i> <u>Ausgangslage</u> - Die Alltagsveloverkehrsrouten führt über den Kreisels Outlet. Dabei muss der Velofahrende zweimal den Kreisels ohne geeignete Veloinfrastruktur queren. <u>Massnahme</u> - Mit der Realisierung der Alltagsveloverkehrsrouten ist die Veloführung über den Kreisels zugunsten des Veloverkehrs zu optimieren (Veloquerung, Veloüberführung).	- Attraktivierung Veloverkehr - Erhöhung Verkehrssicherheit - Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Veloverkehrs - Sicheres, direktes und attraktives Velowegnetz Kanton Graubünden Gemeinde Landquart
VV 06.2		<i>Bahnübergang/Brücke Sägenstrasse</i> <u>Ausgangslage</u> - Die Fahrbahn verengt sich bei der Brücke sowie beim Bahnübergang Sägenstrasse. Der Lastwagenanteil auf der Sägenstrasse ist sehr hoch. Die Brücke sowie der Bahnübergang ist für den Velofahrenden aufgrund der geringen Breite und der fehlenden Veloinfrastruktur unattraktiv und gefährlich. <u>Massnahme</u> - Mit der Realisierung der Industriestrasse (vgl. HM 01) soll die Brücke sowie der Bahnübergang für den motorisierten Individualverkehr gesperrt werden (vgl. Massnahme FV 05.5).	- Attraktivierung Veloverkehr - Erhöhung Verkehrssicherheit - Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Veloverkehrs - Sicheres, direktes und attraktives Velowegnetz Gemeinde Landquart

VV 06.3		Einmündungen Kantonssstrasse <u>Ausgangslage</u> - Im Bereich Igis führen drei Velorouten auf die Kantonssstrasse. Dabei fehlen jegliche Veloinfrastrukturen, um das Ein- respektive Abbiegen zu erleichtern. <u>Massnahme</u> - Prüfung Realisierung Abbiegehilfen für den Veloverkehr an den Knoten. Die Abbiegehilfen sind mit der Massnahme VV 03.1 zu koordinieren.	- Attraktivierung Veloverkehr - Erhöhung Verkehrssicherheit - Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Veloverkehrs - Sicheres, direktes und attraktives Velowegnetz	- Kanton Graubünden - Gemeinde Landquart
VV 06.4		Kreisell Kantonssstrasse <u>Ausgangslage</u> - Die beiden Kreisel weisen ein hoher DTV auf. Zudem sind die Kreisel teilweise unzuweckmässig ausgestaltet, wodurch die Geschwindigkeiten im Kreisell zu hoch sind. - Der Veloverkehr wird ohne Veloinfrastruktur in den Kreisverkehr geführt. <u>Massnahme</u> - Prüfung Realisierung separate Veloinfrastruktur, damit die Kreisellanlagen umfahren werden können.	- Attraktivierung Veloverkehr - Erhöhung Verkehrssicherheit - Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Veloverkehrs - Sicheres, direktes und attraktives Velowegnetz	- Kanton Graubünden - Gemeinde Landquart
VV 06.5		Knoten Ragazerstrasse (Richtung Mairils) <u>Ausgangslage</u> Am Knoten befindet sich keine Veloinfrastruktur. Insbesondere das Linksabbiegen ist für den Veloverkehr gefährlich. <u>Massnahme</u> Prüfung Realisierung Querungshilfe für den Veloverkehr	- Attraktivierung Veloverkehr - Erhöhung Verkehrssicherheit - Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Veloverkehrs - Sicheres, direktes und attraktives Velowegnetz	- Kanton Graubünden - Gemeinde Landquart
VV 06.6		Kreisell Ragazerstrasse (Übergang) <u>Ausgangslage</u> - Der Veloweg führt ohne Infrastruktur über die Strasse. Die nicht gesicherte Querung verläuft direkt bei der Zu- und Wegfahrt der Tankstelle, was die Problematik weiter verschärft. <u>Massnahme</u> - Prüfung Realisierung Veloquerung	- Attraktivierung Veloverkehr - Erhöhung Verkehrssicherheit - Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Veloverkehrs - Sicheres, direktes und attraktives Velowegnetz	- Kanton Graubünden - Gemeinde Maienfeld - Gemeinde Landquart

VV 07	Veloabstellanlagen		
Nicht plangrafisch verortet		<u>Ausgangslage</u> ■ Für die Wahl des Velos sind neben attraktiven Velowegnetzen auch die Veloabstellanlagen von hoher Bedeutung. <u>Massnahme</u> ■ Die Gemeinde Landquart prüft und realisiert nach Möglichkeit zusammen mit Dritten an den wichtigsten Punkten z. B. bei Schulen, Einkaufsmöglichkeiten, Bushaltestellen sowie weiteren Anlagen (grössere Überbauungen/Arbeitsplatzgebiete) mit hoher Personenfrequenz attraktive Veloabstellanlagen. ■ Die Veloabstellanlagen sind gut zugänglich und vor Diebstahl und Witterung geschützt. Zudem sollen Elektroladestationen für das Velo zur Verfügung gestellt werden.	■ Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Veloverkehrs ■ Gemeinde Landquart

5.1.5 Fussverkehr

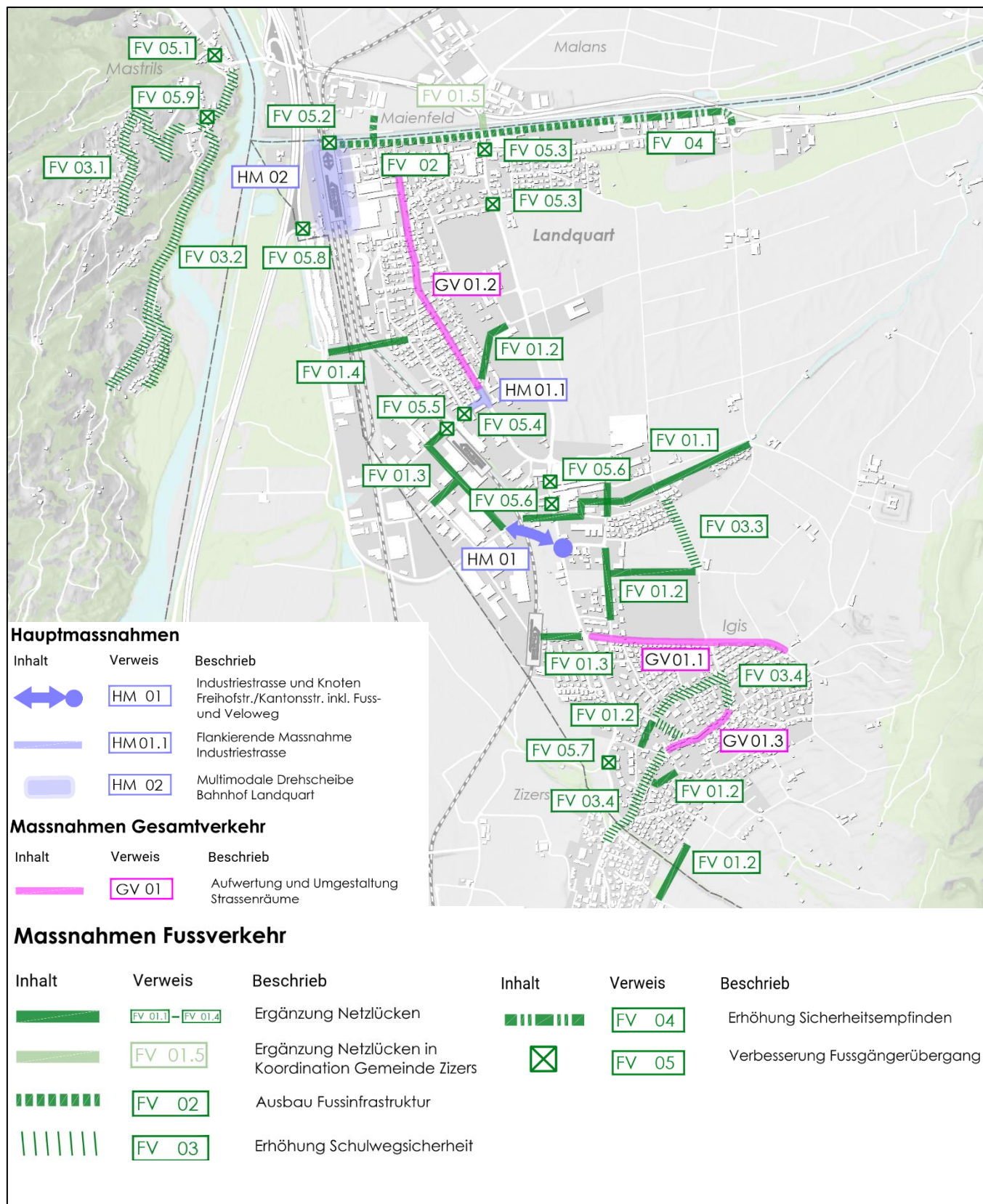
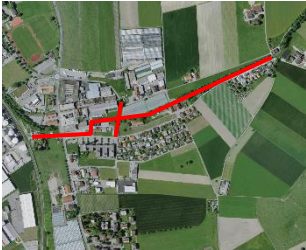
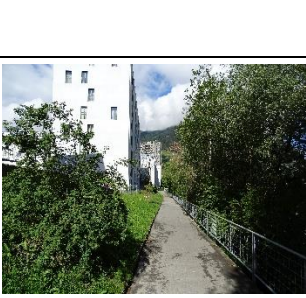
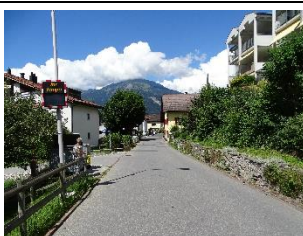


Abb. 23: Fussverkehr, Darstellung R+K (Beilage 10)

Nr.	Foto	Beschrieb (Ausgangslage/Massnahme)	Ziele	Zuständigkeiten
VV 01		Ergänzung Netzlücken		
FV 01.1		<i>Fussinfrastruktur entlang Mühlbach</i> <u>Ausgangslage</u> - Entlang des Mühlbachs besteht das Potenzial eines attraktiven Fussweges zwischen der Luxgasse und dem Untermühleweg. Eine zusätzliche Verbindung würde zu einer besseren Durchlässigkeit führen. <u>Massnahme</u> - Prüfung Realisierung durchgehender öffentlicher Fussweg mit einer Mindestbreite von 1.50 m (anzustreben 2.0 m) entlang des Mühlbachs. Der Fussweg ist vorzugsweise chaussiert.	- Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Fussverkehrs - Sicheres, direktes und attraktives Fusswegnetz	Gemeinde Landquart
FV 01.2		<i>Fehlende Fusswege (Grüne Wiese)</i> <u>Ausgangslage</u> - Zwischen Ortsteilen oder Quartieren fehlen über Wiesenflächen Fusswege, um ein durchlässiges, feinmaschiges und attraktives Fusswegnetz zu schaffen. <u>Massnahme</u> - Prüfung Realisierung Fusswege mit einer Mindestbreite von 1.50 m (anzustreben 2.0 m). Die Fusswege sind vorzugsweise chaussiert.	- Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Fussverkehrs - Sicheres, direktes und attraktives Fusswegnetz	Gemeinde Landquart
FV 01.3		<i>Fehlende Fussinfrastruktur (entlang Fahrbahn)</i> <u>Ausgangslage</u> - Gewisse Fusswegnetzverbindungen werden auf der Strasse geführt ohne Fussinfrastruktur. - Im Arbeitsplatzgebiet Tardis liegt ein hoher Lastwagenanteil auf den Strassen vor. Trottoir oder anderweitige Fussinfrastrukturen fehlen. <u>Massnahme</u> - Prüfung folgender Massnahmen: - Realisierung Trottoir - Herabsetzung signalisierte Höchstgeschwindigkeit - Alternative Linienführung für Fussverkehr	- Erhöhung Verkehrssicherheit - Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Fussverkehrs - Sicheres, direktes und attraktives Fusswegnetz	Gemeinde Landquart

FV 01.4		Überführung Bahngleise (Landquart – Tardis) <u>Ausgangslage</u> - Die Bahnanlage beim Bahnhof Landquart bildet ein starkes Trennelement zwischen den östlich liegenden Wohnquartieren und dem westlich situierten Industriegebiet (Outlet). <u>Massnahme</u> - Prüfung Realisierung Fuss- und Veloüberführung, um die Netzlücke zu schliessen. (Agglomerationsprogramm, Chur 4. Generation Massnahme FVV 4.2-4), vgl. Massnahme Verkehrskonzept VV 03.9.	- Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Fussverkehrs - Sicheres, direktes und attraktives Fusswegnetz	Gemeinde Landquart
FV 01.5		Aufwertung Infrastruktur <u>Ausgangslage</u> - Die Brücke über die Landquart ist mit einem DTV von 15'500 Fahrten stark belastet. Neben der Fahrbahn verläuft ein Trottoir. - Die Führung über die Brücke ist aufgrund des sehr hohen Verkehrsaufkommens für den Fussverkehr unattraktiv. <u>Massnahme</u> - Prüfung Erstellung neue Fuss- und Velobrücke über die Landquart in Koordination mit der Gemeinde Malans (Agglomerationsprogramm, Chur 4. Generation Massnahme FVV4.3-9), vgl. Massnahme Verkehrskonzept VV 03.11.	- Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Fussverkehrs - Sicheres, direktes und attraktives Fusswegnetz	- Kanton Graubünden - Gemeinde Landquart - Gemeinde Malans
FV 02		Ausbau Fussinfrastruktur <u>Ausgangslage</u> - Entlang des Rheins verläuft ein attraktiver Fuss- und Veloweg (Rheinweg Gassa). Mit einer Breite von ca. 2.0 m ist der Weg für den Fuss- und Veloverkehr zu schmal. Ebenfalls zu schmal ist die Brücke über die Landquart ins Gebiet Neugut. <u>Massnahme</u> - Prüfung Ausbau des bestehenden Fuss- und Velowegs sowie der Brücke über die Landquart (vgl. Massnahme VV 04).	- Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Fussverkehrs - Sicheres, direktes und attraktives Fusswegnetz	Gemeinde Landquart

FV 03	Erhöhung Schulwegsicherheit			
FV 03.1		<i>Bergstrasse</i> <u>Ausgangslage</u> ■ Die Bergstrasse gilt als Schulweg. Auf der Bergstrasse ist keine Fussinfrastruktur vorhanden, wodurch die Schulkinder auf der Fahrbahn gehen müssen, was zu gefährlichen Situationen führen kann. <u>Massnahme</u> ■ Prüfung folgender Massnahmen (innerhalb besiedelten Gebiets): • Prüfung Einführung Tempo-30 ■ Prüfung folgender Massnahmen (ausserhalb besiedelten Gebiets): • Verschmälerung Fahrbahn und Markierung Längsstreifen für Fussverkehr • Abtrennung Fahrbahn durch Poller ■ Ausarbeitung Studie Schulwege (Agglomerationsprogramm, Chur 4. Generation Pilot Schulwegsicherheit VS 4.3).	■ Erhöhung Schulwegsicherheit	■ Kanton Graubünden ■ Gemeinde Landquart
FV 03.2		<i>Isastrasse</i> <u>Ausgangslage</u> ■ Die Isastrasse gilt als Schulweg. Auf der Isastrasse ist keine Fussinfrastruktur vorhanden, wodurch die Schulkinder auf der Fahrbahn gehen müssen, was zu gefährlichen Situationen führen kann. <u>Massnahme</u> ■ Prüfung folgender Massnahmen: • Verschmälerung Fahrbahn und Markierung Längsstreifen für Fussverkehr • Alternative Schulwegroute ■ Ausarbeitung Studie Schulwege (Agglomerationsprogramm, Chur 4. Generation Pilot Schulwegsicherheit VS 4.3).	■ Erhöhung Schulwegsicherheit	■ Kanton Graubünden ■ Gemeinde Landquart

FV 03.3		Holzschleifeweg <u>Ausgangslage</u> ■ Der Holzschleifeweg ist eine bestehende Erschliessungsstrasse. Mit 4.0 m Breite ist sie für ihre Funktion eher schmal. ■ Aufgrund der schmalen Fahrbahn sind die Geschwindigkeiten des motorisierten Individualverkehrs grundsätzlich tief, wodurch zurzeit keine Massnahmen in Bezug auf die Schulwegsicherheit vorgenommen werden müssen. ■ Im Zusammenhang mit einem möglichen Ausbau aufgrund der neuen Buslinienführung könnte sich die Situation in Bezug auf die Fahrgeschwindigkeit sowie auf das Verkehrsaufkommen ändern. ■ Auf der Luxgasse ist ein Verbot für Motorwagen und Motorräder verfügt. <u>Massnahme</u> ■ Im Zusammenhang mit einem möglichen Ausbau des Holzschleifewegs (vgl. Massnahme ÖV 02) ist eine Fussinfrastruktur auf dem Holzschleifeweg zu prüfen. ■ Ausarbeitung Studie Schulwege (Agglomerationsprogramm, Chur 4. Generation Pilot Schulwegsicherheit VS 4.3).	■ Erhöhung Schulwegsicherheit	■ Gemeinde Landquart
FV 03.4		Gebiet Igis <u>Ausgangslage</u> ■ Der Strassenraum im Gebiet Igis ist schmal und vielfach unübersichtlich. Zudem liegt keine Fussinfrastruktur vor, wodurch die Schulkinder auf der Fahrbahn gehen müssen, was zu gefährlichen Situationen führen kann. <u>Massnahme</u> ■ Prüfung Anbringen Signalisation und Markierung «Achtung Kinder». ■ Prüfung Anbringen FGSO bei gefährlichen und unübersichtlichen Stellen. ■ Ausarbeitung Studie Schulwege (Agglomerationsprogramm, Chur 4. Generation Pilot Schulwegsicherheit VS 4.3).	■ Erhöhung Schulwegsicherheit	■ Gemeinde Landquart

FV 04		Erhöhung Sicherheitsempfinden		
		<u>Ausgangslage</u> - Die Wuhrstrasse ist für den Fuss- und Veloverkehr eine alternative Route zur stark befahrenen Prättigauerstrasse. Auf der Wuhrstrasse fehlt allerdings eine zweckmässige Fussinfrastruktur. <u>Massnahme</u> - Prüfung Realisierung zweckmässige Fussinfrastruktur entlang der Wuhstrasse. (Agglomerationsprogramm, Chur 4. Generation Massnahme FVV4.11), Vgl. Massnahme Verkehrskonzept VV 05.	- Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Veloverkehrs - Sicheres, direktes und attraktives Velowegnetz	Gemeinde Landquart
FV 05		Verbesserung Fussgängerübergang		
FV 05.1		<i>Knoten Ragazerstrasse/Bergstrasse</i> <u>Ausgangslage</u> - Auf der Ragazerstrasse verläuft ein einseitiges Trottoir. - Bei der Einmündung Bergstrasse wird das Trottoir unterbrochen. Für die Querung der Bergstrasse liegt keine Fussinfrastruktur vor. <u>Massnahme</u> - Erstellung sichere Querung für den Fussverkehr.	- Erhöhung Verkehrssicherheit - Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Fussverkehrs - Sicheres, direktes und attraktives Fusswegnetz	Gemeinde Landquart
FV 05.2		<i>Bahnübergang «Gassa»</i> <u>Ausgangslage</u> - Entlang des Rheins verläuft ein attraktiver Fuss- und Veloweg (Rheinweg Gassa). Der Weg quert dabei die Lagerhausstrasse sowie ein Bahnübergang. - Die Querung verläuft ohne Fussinfrastruktur. <u>Massnahme</u> - Mit der Umgestaltung des Bahnhofs Landquart (Verlängerung des Perrons 8) ist in Koordination mit der RhB die Fussinfrastruktur zu verbessern.	- Erhöhung Verkehrssicherheit - Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Fussverkehrs - Sicheres, direktes und attraktives Fusswegnetz	- Gemeinde Landquart - RhB

FV 05.3		<i>Kreisel Kantonstrasse/ Prättigauerstrasse und Kantonstrasse/Sonnmatstrasse</i> <u>Ausgangslage</u> ■ Die beiden Kreisel Kantonstrasse/Prättigauerstrasse und Kantonstrasse/Sonnmatstrasse liegt im Zentrum von Landquart und wird daher auch von vielen zu Fuss Gehenden begangen. ■ An den Kreisel fehlen teilweise wichtige Übergänge oder es liegen keine Schutzinseln vor oder sie weisen ungenügende Breiten auf. Ebenfalls sind Annäherungsbereiche auf die Fussgängerstreifen nicht genügend ersichtlich. <u>Massnahme</u> ■ Prüfung Fussgängerübergänge um den Kreisel Kantonstrasse/Prättigauerstrasse und Kantonstrasse/Sonnmatstrasse	■ Erhöhung Verkehrssicherheit ■ Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Fussverkehrs ■ Sicheres, direktes und attraktives Fusswegnetz	■ Kanton Graubünden ■ Gemeinde Landquart
FV 05.4		<i>Einmündungen Sägenstrasse</i> <u>Ausgangslage</u> ■ Entlang der Sägenstrasse verläuft ein Trottoir. Das Trottoir wird bei den Einmündungen Calandastrasse, Rheinstrasse unterbrochen. Die Einmündungen sind grosszügig ausgestaltet, wodurch der zu Fuss Gehende eine lange Fläche ohne Fussinfrastruktur queren muss. ■ Mit der Genehmigung des Lärmsanierungsprojektes wurde die Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h herabgesetzt. <u>Massnahme</u> ■ Die Temporeduktion verbessert die Situation massgeblich. Trotzdem ist in Zukunft zu prüfen, wie der Fussverkehr sicher über die Knoten geleitet werden kann.	■ Erhöhung Verkehrssicherheit ■ Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Fussverkehrs ■ Sicheres, direktes und attraktives Fusswegnetz	■ Gemeinde Landquart

FV 05.5		Bahnübergang Sägenstrasse <u>Ausgangslage</u> - Die Fahrbahn verengt sich bei der Brücke «Sägenstrasse» sowie beim Bahnübergang Sägenstrasse. Bei der Brücke liegt eine separat geführte Fussinfrastruktur vor, welche allerdings zu schmal ist. Beim Bahnübergang fehlt eine Fussinfrastruktur. - Mit der Realisierung der Industriestrasse (vgl. HM 01) reduziert sich das Verkehrsaufkommen auf der Sägenstrasse massgeblich. Die Gefahr wird dadurch bereits reduziert, dennoch sind weitere Massnahmen zu prüfen. <u>Massnahme</u> - Mit der Realisierung der Industriestrasse (vgl. HM 01) soll die Brücke sowie der Bahnübergang für den der motorisierte Individualverkehr gesperrt werden (vgl. Massnahme VV 06.2).	- Erhöhung Verkehrssicherheit - Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Fussverkehrs - Sicheres, direktes und attraktives Fusswegnetz	- Gemeinde Landquart - RhB
FV 05.6		Fussgängerstreifen Kantonsstrasse <u>Ausgangslage</u> - An der Kantonsstrasse zwischen dem Papiermühleweg und der Schulstrasse liegen zwei Fussgängerstreifen ohne Schutzinsel vor. Dies, obwohl es sich um eine Hauptstrasse mit hohem Verkehrsaufkommen handelt. Zudem liegt der Fussgängerstreifen im Knotenbereich. <u>Massnahme</u> - Prüfung Anbringen Fussgängerschutzinsel und Überprüfung Lage Fussgängerstreifen.	- Erhöhung Verkehrssicherheit - Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Fussverkehrs - Sicheres, direktes und attraktives Fusswegnetz	- Kanton Graubünden - Gemeinde Landquart
FV 05.7		Übergang Kantonsstrasse <u>Ausgangslage</u> - Auf der Kantonsstrasse verläuft das Trottoir auf der östlichen Strassenseite. Auf der gegenüberliegenden Seite mündet der Böfelihofweg in die Strasse. - Um vom Trottoir auf den Böfelihofweg zu gelangen, muss die Kantonsstrasse ohne Fussinfrastruktur gequert werden. <u>Massnahme</u> - Prüfung Querungshilfe für den Fussverkehr	- Erhöhung Verkehrssicherheit - Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Fussverkehrs - Sicheres, direktes und attraktives Fusswegnetz	- Kanton Graubünden - Gemeinde Landquart

FV 05.8		Übergang Outlet Ausgangslage - Im Bereich Outlet besteht keine Möglichkeit für den Fussverkehr die Tardisstrasse sicher zu queren. Massnahme - Es ist eine sichere Fussinfrastruktur beim Kreisel Outlet über die Tardisstrasse zu prüfen (vgl. Massnahme VV 06.2).	- Erhöhung Verkehrssicherheit - Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Fussverkehrs - Sicheres, direktes und attraktives Fusswegnetz	- Kanton Graubünden - Gemeinde Landquart
FV 05.9		Rösliplatz Ausgangslage - Am Rösliplatz führen verschiedene Strassen zusammen. Dabei liegt keine Markierung vor. Ebenfalls fehlt eine Fussinfrastruktur. Massnahme - Prüfung Realisierung zweckmässige Fussinfrastruktur am Rösliplatz	- Erhöhung Verkehrssicherheit - Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Fussverkehrs - Sicheres, direktes und attraktives Fusswegnetz	Gemeinde Landquart

5.1.6 Weitere Massnahmen

Nr.	Foto	Beschrieb (Ausgangslage/Massnahme)	Ziele	Zuständigkeiten
WV 01		E-Mobilität		
Nicht plangrafisch verortet		<u>Ausgangslage</u> Die Gemeinde Landquart trägt das Label «Energistadt». Die E-Mobilität soll gefördert werden.	Förderung klimafreundliche Mobilität	Gemeinde Landquart
		<u>Massnahme</u> - Bei grösseren Parkieranlagen für Fahrzeuge sind Elektroladestationen anzubringen oder die Voraussetzung für das Anbringen von Ladestationen zu schaffen. - Bei grösseren Abstellplätzen für den Veloverkehr sind Elektroladestationen anzubringen. - Im Forum im Ried sollen Elektroladestationen geprüft werden.		

WV 02	Innovative Mobilität		
Nicht plangrafisch verortet	 <u>Ausgangslage</u> - Das Verkehrsaufkommen auf den Strassen nimmt stetig zu. Insbesondere im Binnenverkehr können durch innovative Mobilitätsformen der motorisierte Individualverkehr reduziert werden. <u>Massnahme</u> - Die Gemeinde unterstützt und fördert innovative Mobilitätsformen (wie z. B. selbstfahrende Taxis, Hoverboard, Segway).	- Reduktion Verkehrsaufkommen - Förderung klimafreundliche Mobilität	Gemeinde Landquart
WM 03	Mobilitätsmanagement		
Nicht plangrafisch verortet	 <u>Ausgangslage</u> - Das Verkehrsaufkommen in der Gemeinde Landquart nimmt stetig zu. Diverse Verkehrsinfrastrukturen kommen bereits an ihre Leistungsgrenze. Mit geeigneten Massnahmen soll der Modal Split Anteil zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs verändert werden. <u>Massnahme</u> - Die Gemeinde Landquart stellt die rechtlichen Rahmenbedingungen her, um bei Entwicklungen von Gebieten mit bedeutendem Entwicklungspotential, bei grösseren Arbeitsplatzgebieten oder erhöhtem Publikums- und Verkehrsaufkommen auf kommunaler Stufe ein Mobilitätskonzept zu verlangen. - Im Mobilitätskonzept sollen folgende Inhalte ausgewiesen werden. - Strassenraumgestaltung, temporeduzierte Zonen - Reduktion Parkfeldbedarf unter Berücksichtigung des ÖV - Monetäre Parkraumbe-wirtschaftung - Carpooling - Fuss- und Veloverkehr - Alternative Mobilitätsformen - Attraktivierung ÖV	- Reduktion Verkehrsaufkommen - Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Velo- und Fussverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs	Gemeinde Landquart