

Region Landquart

Gesamtverkehrskonzept Region Landquart

Teil ÖV



Rapperswil-Jona, 19. November
2019 asa AG 1829, jos/sg



Arbeitsgruppe für
Siedlungsplanung und
Architektur AG

Spinnereistrasse 29
8640 Rapperswil-Jona
Tel. 055 220 10 60
Fax 055 220 10 61

www.asaag.ch
info@asaag.ch

Bearbeitung:
Jonas Schaufelberger
Urs Heuberger
Sven Arnold

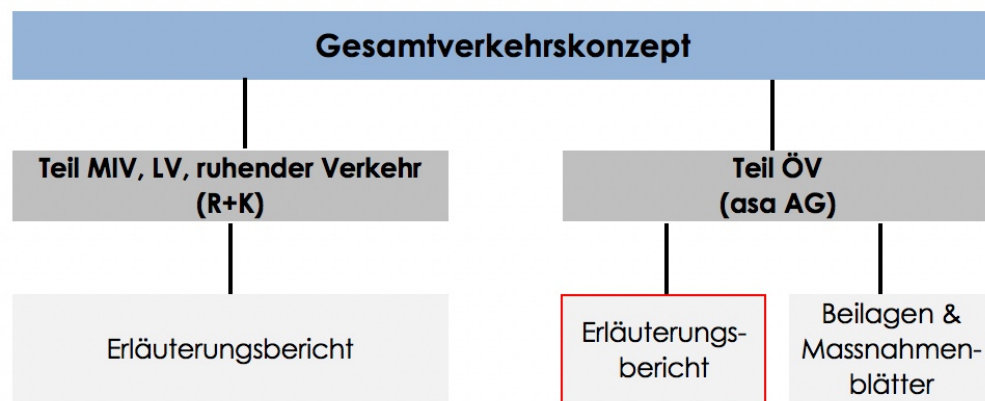
Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeines	4
2. ÖV-Angebot	5
2.1 Aktuelles Angebot / Liniennetz	5
2.2 Anschlüsse	6
2.3 Fahrplanstabilität	7
2.4 Auslastung	8
3. ÖV-Abdeckung	9
3.1 Erläuterung ÖV-Güteklassen	9
3.2 Anpassungen Güteklassen ggü. kantonaler Erhebung	10
3.3 Beeinflussung der Güteklassen durch Angebotsausbauten	10
3.4 Auswirkung auf Siedlungsplanung	11
3.5 Erschliessungslücken	11
4. Übergeordnete Planungen	13
4.1 Kantonaler Richtplan	13
4.2 Regionales Raumkonzept	13
4.3 Agglomerationsprogramm	14
4.4 Laufende Angebotsplanungen ÖV	14
5. Haltung der Gemeinden	17
6. Behindertengerechter ÖV	17
7. Analyseergebnisse	18
7.1 Grundstruktur	18
7.2 Takte	18
7.3 Erschliessungsqualität	19
7.4 Behindertengerechtigkeit	20
8. Handlungsbedarf bzw. -ansätze	21
9. Zielbild	23
10. Massnahmen	24
10.1 Erläuterung der Massnahmenblätter	24
10.2 Übersicht über die Massnahmen	25
10.3 Erläuterung zu den Massnahmen	26
10.4 Verworfenne Massnahmen	28
11. Abstimmung mit parallelen Planungen der Region	30
11.1 Gesamtverkehrskonzept, Teil MIV/LV	30
11.2 RegRK	30
12. Fazit	32
Anhang	33

1. Allgemeines

Die Region Landquart hat die Büros Remund+Kuster (R+K) sowie Arbeitsgruppe für Siedlungsplanung und Architektur (asa) mit der Erarbeitung eines Gesamtverkehrskonzeptes beauftragt.

Der Teil MIV / LV wird durch R+K bearbeitet, der Teil ÖV durch die asa. Die beiden Teile sind durch regelmässigen Austausch fachlich koordiniert. Der vorliegende Bericht dokumentiert den Teil ÖV.



2. ÖV-Angebot

2.1 Aktuelles Angebot / Liniennetz

Ein schematisches Liniennetz ist diesem Bericht als Beilage 1 angehängt.

Die folgenden Tabellen zeigen die ÖV-Linien in der Region Landquart mit den wichtigsten Grunddaten im Fahrplanjahr 2018 (10.12.2017 – 08.12.2018) auf.

Bahnlinie	Fahrweg	Takt	Betriebsdauer	Halte in Region	Bemerkungen
IC	(Hamburg – Basel –) Zürich – Sargans – Chur	60'	Bis ca. 20 Uhr	Landquart	Stündlicher Grundtakt von 6-18 Uhr, 2-stündlich zum Halbstundentakt verdichtet (zusätzliche Halbstundenzüge in der in der Sommer- und Wintersaison).
RE 12xx	Scuol – Klosters – Landquart – Chur – Disentis	60'	Bis ca. 20 Uhr, Landquart – Scuol bis Betriebschluss	Alle zwischen Malans und Untervaz-Trimmis	Ergänzt durch S1 zum 30'-Takt. Abends z.T. als Regionalzug bezeichnet, zw. Landquart und Chur Bahnersatz durch Bus.
RE 48xx	Wil SG – St. Gallen – Sargans – Chur	60'	Bis ca. 20 Uhr	Landquart	Nach 20 Uhr nur Wil – Sargans, mit Anschluss auf RE 50xx.
RE 50xx	Zürich HB – Ziegelbrücke – Sargans – Chur	60'	ganztags	Landquart	In Randstunden z.T. Halt in Maienfeld.
S1	Schiers – Landquart – Chur – Rhäzüns	60'	Bis ca. 21 Uhr	Alle zwischen Malans und Untervaz-Trimmis	Ergänzt durch RE 12xx zum 30'-Takt. Abends Landquart – Chur Bahnersatz durch Bus.
S12	Sargans – Chur	30'	ganztags	Maienfeld, Landquart	Abends nur stündlich, ergänzt durch RE 50xx (hält dafür in Maienfeld).

Buslinie	Fahrweg	Takt	Betriebsdauer	Bemerkungen
90.003	Chur Austrasse – Trimmis – Untervaz	30'	Bis ca. 20 Uhr	Angebot nach 20:00: Stündlich Chur – Trimmis (weiter als Bahnersatz RhB nach Landquart), Mo-Sa zudem stündlich um 30' versetzt Chur – Untervaz Dorf.

90.01 2	Chur – Zizers – Igis (Direktbus)	30'	Nur Mo-Fr HVZ	Zwischen Chur Masans und Zizers ohne Halt via Autobahn. Ergänzung zu RhB.
90.01 4	Maienfeld – Hei- didorf / Balzers	30'	Nur Sa/So in Saison	Taktlücke Mittags, 3 Kurse bis/ab Bal- zers, Rest bis/ab Heididorf und Luzis- teig. Touristisches Angebot.
90.02 1	Landquart – Mastrils	60' mit Lücken	Mo-Fr bis ca. 19 Uhr	Zusätzlich 5 Kurspaare Sa/So, teil- weise als Rufbus.
90.02 2	Landquart – Ma- lans – Jenins – Mai- enfeld – Fläsch – Bad Ragaz	60'	Bis ca. 20 Uhr	Nach 20 Uhr Taxikurse auf Voranmel- dung. HVZ verdichtet zwischen Land- quart und Maienfeld.
Busli- nie	Fahrtweg	Takt	Betriebs- dauer	Bemerkungen
90.02 3	Landquart – Igis / Zizers – Untervaz- Trimmis RhB	30'	Bis ca. 20 Uhr	2 Teillinien: Landquart – Igis (Rund- kurs) und Landquart – Igis – Zizers – Untervaz, je im 30'-Takt, letztere al- ternierend via Igis Dorf oder Igis Cas- taletweg. Derzeit auf gemeinsamem Abschnitt stark hinkender Takt (9/21 Min). Am Wochenende teilweise stark reduzierter Betrieb. Abends Bedienung durch Bahnersatz RhB.
90.02 5	Trimmis – Says	Kein Takt	Einzelne Kurse in HVZ	Am Wochenende (sowie letztes Kurs- paar Mo-Fr) Bedarfsbus.
90.20 1	Landquart – Grüsch – Seewis	Kein Takt	Einzelne Kurse	
RhB	Landquart – Chur	60'	Abends ab 20 Uhr	Bahnersatzbus, bedient die Haltestel- len der Linien 90.003 bzw. 90.023 (mit Ausnahmen).

2.2 Anschlüsse

In der Region existieren drei Anschlusspunkte mit annähernden Taktknoten:

- In Landquart ungefähr zur Minute xx.15/xx.45, mit folgenden Anschlüssen:
 - o Zwischen den Regionalzügen der RhB und dem SBB-Fernverkehr
 - o Zwischen den Regionalzügen der RhB und den Buslinien nach Malans/Jenins/Maienfeld/Fläsch, Igis (Dorfrundkurs) und Mastrils
 - o Zwischen dem SBB-Fernverkehr und den oben genannten Buslinien
- In Untervaz-Trimmis ungefähr zur Minute xx.00/xx.30 mit folgenden Anschlüssen:
 - o Zwischen der RhB (beide Richtungen) und den Buslinien nach Untervaz Dorf, Trimmis – Chur und Zizers – Igis.
 - o Zwischen den Buslinien untereinander.

- In Bad Ragaz mit Anschluss der Buslinie aus Fläsch auf die SBB nach Chur und Sargans – St.Gallen/Zürich sowie auf die Buslinien zur Pizolbahn und ins Tamina-tal.

Zusätzliche Anschlusspunkte, welche jedoch nicht als Taktknoten ausgebildet sind, existieren:

- in Maienfeld zwischen der S-Bahnlinie S12 und der Buslinie 90.022 (stündliche Verbindung ins Dorf Maienfeld und weiter nach Jenins). Am Wochenende auch zwischen der S-Bahnlinie S12 und dem Heididorf-Bus.
- in Trimmis zwischen der Linie SAYS – Trimmis und der Buslinie 90.003 (nur teilweise Anschlüsse wegen der Ausrichtung der SAYSer Linie auf den Schülerverkehr)
- in Chur zwischen der Buslinie 90.003 und diversen Stadtbuslinien (keine direkten Bahnanschlüsse)

Die Linie Landquart – Igis – Zizers – Untervaz-Trimmis bietet in Landquart schlanke Bahnanschlüsse von/nach Zürich mit RE an, jedoch keine Anschlüsse an den IC sowie keine Anschlüsse von/nach Chur, da die Kurse auf den Taktknoten in Untervaz-Trimmis ausgelegt sind.

2.3 Fahrplanstabilität

Gemäss Auskunft des kantonalen Amtes für Verkehr ist die Fahrplanstabilität in der Region generell gut. Ausnahmen sind die beiden Bus-Hauptlinien:

- 90.003 Chur – Untervaz: Aufgrund der Verkehrsüberlastung auf der Masanserstrasse in Chur treten regelmässig Verspätungen auf. Der entsprechende Strassenabschnitt liegt im Perimeter eines benachbarten GVK und kann deshalb im Rahmen dieses Konzeptes nicht weiter behandelt werden.
- 90.023 Untervaz – Landquart: Die Lage zwischen zwei schlanken Anschlüssen von Chur und nach Zürich führt dazu, dass bereits bei geringsten Abweichungen die Anschlüsse verpasst werden. Dazu kommt die ungünstige Strassengestaltung in Landquart, welche oft zu Wartezeiten führt.

PostAuto hofft, dass sich die Lage nach Abschluss der diversen Baustellen im Korridor verbessert. Auch so bleiben aber die beidseitigen schlanken Anschlüsse ein Stabilitätsrisiko.

2.4 Auslastung

2.4.1 RhB¹

Die Auslastung der Züge im Gebiet ist im Schnitt gut.

An Spitzentagen besteht eine sehr hohe Auslastung im Verkehr Richtung Prättigau, mit dem bis 2025 angestrebten Angebotsausbau sollen die Kapazitäten jedoch in genügendem Mass bereitgestellt werden können.

Im S-Bahn-Verkehr besteht auf einzelnen Zügen eine hohe Auslastung. Mit dem geplanten Angebotsausbau bis 2025 – Halbstundentakt zwischen Schiers und Rhäzüns – und der technischen Möglichkeit, achtteilige Züge einzusetzen, werden allfällige Frequenzengässe über längere Zeit ausgeschlossen.

2.4.2 PostAuto²

Die PostAuto-Linie Landquart – Igis / - Untervaz ist sehr gut ausgelastet. Insbesondere auf den Rundkursen nach Igis ist die Auslastung auch in Neben- und Randstunden gut. In Spitzenzeiten sind auf einigen Kursen Stehplätze üblich, bei weiterer Frequenzentwicklung im erwarteten Rahmen werden Beiwagen notwendig sein.

Die Linie Landquart – Bad Ragaz ist vor allem bis Malans und Jenins gut ausgelastet (mit Stehplätzen in der Hauptverkehrszeit). Reisende von/nach Fläsch fahren vor allem über Bad Ragaz. Die Auslastung zwischen Jenins, Maienfeld und Fläsch ist gering.

Auf den übrigen Linien (Seewis, Mastrils) ist das Angebot stark nachfrageabhängig. Die Auslastung ist akzeptabel, aber nicht so gut, dass über Ausbauten nachgedacht werden muss.

¹ Basis: Aussagen der RhB, Abteilung Unternehmensentwicklung, per E-Mail vom 4. Juli 2018.

² Basis: Aussagen von PostAuto Graubünden, Geschäftsstelle Chur, vom 11. Juli 2018.

3. ÖV-Abdeckung

3.1 Erläuterung ÖV-Güteklassen

ÖV-Güteklassen geben Auskunft darüber, wie gut ein Standort mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen ist. Dies ist wichtig, wenn es darum geht, den öffentlichen Verkehr zu optimieren, Siedlungsentwicklung nach Innen an geeigneten Lagen voranzutreiben oder Standortentscheide für publikumsintensive Anlagen so zu treffen, dass sie möglichst wenig zusätzlichen Autoverkehr verursachen.

Die Ämter für Raumentwicklung sowie für Energie und Verkehr des Kantons Graubünden haben im Jahr 2013 in Zusammenarbeit mit dem Büro asa AG, Rapperswil-Jona, die damals gültige Empfehlung des Schweizerischen Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) auf den Kanton Graubünden adaptiert und die Güteklassen für den gesamten Kanton Graubünden ermittelt. Dabei wurden folgende Güteklassen festgelegt:

- A: Sehr gute Erschliessung in urbaner Qualität
- B: Gute Erschliessung in urbaner Qualität
- C: Erschliessung in urbaner Qualität
- D: Durchschnittliche Erschliessung
- E: Basiserschliessung Stundentakt Bus
- F: Grunderschliessung

Die Festlegung der Güteklassen erfolgt aufgrund der verfügbaren Verkehrsmittel, deren Takt und der Distanz zu deren Haltestellen. Im Gegensatz zur damaligen ARE-Empfehlung wurde auch definiert, in welchem zeitlichen Abstand die einzelnen Abfahrten erfolgen müssen, damit sie noch als Takt wirken – beispielsweise zählen 2 stündliche Abfahrten mit weniger als 20 Minuten Differenz nur als Stundentakt, da die mögliche Wartezeit bis zur nächsten Abfahrt deutlich mehr als eine halbe Stunde beträgt.

Für detaillierte Angaben zur Herleitung wird auf den entsprechenden Bericht des Kantons Graubünden verwiesen.³

Ein Auszug aus der kantonalen Berechnung, Stand 2013, ist diesem Bericht als Beilage 3 angehängt.

³ asa AG, Rapperswil-Jona, 13.2.2014: Definition ÖV-Struktur / Erhebung ÖV-Güteklassen Kanton Graubünden. Abrufbar unter: <https://www.gr.ch/DE/institutionen/verwaltung/bvfd/aev/oev/oevgueteklassen/Seiten/default.aspx> (Stand 14. Mai 2018).

3.2 Anpassungen Güteklassen ggü. kantonaler Erhebung

Seit der Erarbeitung der ÖV-Güteklassen im Jahr 2013 haben sich auf einigen Achsen in der Region Landquart die Güteklassen verändert. Wegen des grossen Aufwandes wird für dieses Konzept keine Neuberechnung durchgeführt; die Auswirkungen der Angebotsänderungen seit 2013 lassen sich auch ohne Neuberechnung ausreichend klar darstellen. Die entsprechende Grafik ist in Beilage 4 zu finden.

Die folgende Tabelle zeigt die Abweichungen auf:

Gebiet	Abweichung	Kommentar
Fläsch, Dorf	Geändertes Einzugsgebiet aufgrund Verschiebung Haltestelle	Neue Haltestelle ausserhalb Dorfkern; obere Dorfteile neu ohne ÖV-Grunderschliessung.
Landquart Ganda / Sonnmatt	Sonnmatt neu Güteklasse F / Ganda neu ohne Güteklasse aufgrund Abtausch Haltestelle	-
Landquart / Igis, Korridor Buslinie 90.023 bis Im Lux	Reduktion ÖV-Güteklasse von C auf D (Kernbereich bis 300m), Wegfall Güteklasse im Abstand 300-500m.	4 Stündliche Kurse im Abstand 9/21 Minuten zählen gemäss Kant. Definition nicht als 15-Minuten-Takt (die Busse verkehrten 2013 im Abstand 10/20 Minuten).
Mastrils	Reduktion ÖV-Güteklasse von E auf F.	Zu viele Taktlücken für Stundentakt gemäss Kant. Definition

Die Überprüfung zeigt die Wichtigkeit einer auch im Detail abgestimmten Angebotsplanung im öffentlichen Verkehr auf.

3.3 Beeinflussung der Güteklassen durch Angebotsausbauten

Die durch den Kanton geplanten Angebotsausbauten (vgl. Kapitel **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**) werden teilweise eine Verbesserung der ÖV-Güteklassen generieren, welche ebenfalls auf dem Plan in Beilage 4 dargestellt sind:

Gebiet	Abweichung	Kommentar
Malans / Jenins / Maienfeld	Neu Güteklasse D	Grund: Halbstundentakt; jedoch nur, wenn der Halbstundentakt Mo-Fr von 06-20 Uhr maximal 2 Lücken aufweist (derzeit unklar).
Landquart Industrie	Neu mit ÖV-Erschliessung, Güteklasse zu definieren	Abhängig von geplantem Angebot

Landquart Ganda, Sonnmatt etc.	Gütekategorie E im Einzugsgebiet allfälliger Haltestellen	Bei Stundentakt gemäss kantonalen Planung. Einzugsgebiet abhängig von tatsächlicher Lage der Haltestellen.
Trimmis Herawis	Gütekategorie F im Einzugsgebiet der neuen Haltestelle	Bedienung nur in HVZ, deshalb keine für Einzonen notwendige Gütekategorie erreichbar.

3.4 Auswirkung auf Siedlungsplanung

Der kantonale Richtplan schreibt für Einzonen eine ÖV-Gütekategorie vor, welche mindestens erreicht werden muss. Grundsätzlich ist dies die ÖV-Gütekategorie D, wobei im urbanen Raum (in der Region Landquart betrifft dies ausschliesslich die Ortschaft Landquart) mindestens die Gütekategorie C zu erreichen ist.

Derzeit reicht das ÖV-Angebot in den Gemeinden Fläsch und Jenins nicht für die ÖV-Gütekategorie C oder D. Gemäss kantonalen Bevölkerungsprognosen ist in allen Gemeinden der Region Landquart ein Bevölkerungswachstum zu erwarten. Sollten diese Prognosen angestrebt werden und dementsprechend zusätzliche Bauzonen erforderlich sein wäre eine Verbesserung der ÖV-Gütekategorie angezeigt. In den Gemeinden Maienfeld, Malans und Zizers bestehen zwar Gebiete mit der ÖV-Gütekategorie D, diese sind aber bereits weitgehend überbaut oder liegen ausserhalb des eingezonen Siedlungsgebietes. Sollte in diesen Gemeinden ein über die Kapazität der bestehenden Bauzonen herausgehendes Bevölkerungswachstum angestrebt werden, ist eine Verbesserung der ÖV-Gütekategorie in den relevanten Gebieten nötig.

3.5 Erschliessungslücken

Auf Basis der überarbeiteten ÖV-Gütekategorien wurden die Erschliessungslücken im ÖV-Netz der Region Landquart ermittelt. Als Erschliessungslücke wurde definiert:

- Ein zusammenhängendes Siedlungsgebiet oder ein zusammenhängender Teil davon mit einer Summe Einwohner + Arbeitsplätze von mindestens 100, für welches keine ÖV-Gütekategorie ausgewiesen wurde.
- ODER ein zusammenhängendes Siedlungsgebiet bzw. ein zusammenhängender Teil davon, das grösstenteils unüberbaut ist, und für das bei Überbauung eine Kapazität von mindestens 100 Einwohner und/oder Arbeitsplätze vermutet werden kann, für das keine ÖV-Gütekategorie ausgewiesen wurde.

Insgesamt wurden 15 solcher Gebiete ausgewiesen. Die Mehrheit davon betrifft Wohngebiete mit je weniger als 300 Einwohnern und/oder Arbeitsplätzen; eine ÖV-Erschliessung dieser Gebiete dürfte, sofern sie nicht über einfache betriebliche Massnahmen wie zusätzliche Haltestellen o.ä. erzielbar ist, kaum realistisch sein.

Damit verbleiben die folgenden Gebiete mit über 300 Einwohnern/Arbeitsplätzen, welche im vorliegenden Konzept vertieft überprüft werden sollen:

Gebiet	Charakter	Potential
Fläsch, Oberdorf	Kernzone / Wohnzone, weitgehend überbaut	350 EW / 50 AP best. Geringes Zusatzpotential
Maienfeld, Pardell	Wohnzone, mehrheitlich überbaut	350 EW best. Mittleres Zusatzpotential
Landquart, Schalmans	Wohn- und Gewerbezone getrennt, mehrheitlich überbaut	250 EW / 150 AP best., Mittleres Zusatzpotential
Landquart, Industrie West	Gewerbezone, mehrheitlich unüberbaut	<50 AP best. Erhebliches Zusatzpotential
Igis, Dorfteil Ost	Wohnzone, weitgehend überbaut	300 EW best. Geringes Zusatzpotential
Zizers, obere Dorfteile	Wohnzone, mehrheitlich überbaut	300 EW best. Mittleres Zusatzpotential
Trimmis, Herawis	Wohn- und Gewerbezone getrennt, teilweise überbaut	500 EW / 150 AP best. Erhebliches Zusatzpotential Arbeitsplatznutzungen

Alle Erschliessungslücken mit mindestens 100 Einwohnern und/oder Arbeitsplätzen (oder der entsprechenden Kapazität) sowie die beiden Gemeinden ohne genügende ÖV-Güteklasse sind in Beilage 5 geographisch lokalisiert.

4. Übergeordnete Planungen

4.1 Kantonaler Richtplan

Der kantonale Richtplan definiert mehrere für eine Gesamtkonzeption relevante Strategien. Für den öffentlichen Verkehr ist insbesondere die folgende Strategie relevant:

- Umlagern: Die Attraktivität der Zentrumsverbindungen sowie die äussere und innere Erschliessung der Regionen mit dem öffentlichen Verkehr ist im Rahmen der Möglichkeiten zu erhöhen.

4.2 Regionales Raumkonzept

Die Region Landquart hat parallel zum GVK ihr regionales Raumkonzept (RegRK) erarbeitet. Die Verabschiedung erfolgte gleichzeitig zu der des GVK im April 2019.

Das Konzept baut grundsätzlich auf den kantonalen Bevölkerungsprognosen auf, welche für die Region ein Bevölkerungswachstum vorsehen. Im Entwurf sind vier so genannte Entwicklungsschwerpunkte Wohnen definiert, die teilweise auch Erweiterungen des Siedlungsgebietes gemäss kantonalem Richtplan erfordern:

- In Maienfeld oberhalb der Altstadt
- In Zizers (vermutlich unterhalb/westlich der Kantonsstrasse; eine früher vorgesehene Entwicklung auf der oberen/östlichen Seite der Kantonsstrasse hat sich als verkehrstechnisch kaum praktikabel herausgestellt).
- In Untervaz unterhalb des Dorfes
- In Trimmis im Gebiet Herawis

Teilweise handelt es sich dabei um Gebiete, welche bereits heute durch den öffentlichen Verkehr ungenügend erschlossen sind. Eine Erschliessung dieser Gebiete mit dem ÖV ist für eine dereinstige Entwicklung eine Bedingung und von einer beträchtlichen Relevanz.

Bei den Arbeitsplatzgebieten werden entsprechend dem Kantonalen Richtplan drei Kategorien unterschieden:

- Strategische Arbeitsplatzgebiete (dabei handelt es sich ausschliesslich um das Gebiet Landquart-Zizers)
- Arbeitsgebiete im urbanen und suburbanen Raum (Gewerbegebiete Maienfeld sowie Untervaz-Trimmis, durch den ÖV weitestgehend erschlossen)
- lokale Gebiete

Zudem sieht der Richtplan Erweiterungen des Siedlungsgebietes vor:

- Untervaz
- Zwei Gebiete in Landquart- Zizers (Neugut-Tratt sowie Untere Au).

Von erheblicher Bedeutung für die ÖV-Planung sind hauptsächlich die Gebiete Tardis und Fabriken (Landquart), welche durch den ÖV aktuell ungenügend erschlossen sind.

Von ÖV-Relevanz ist auch der angedachte erhebliche Ausbau des Heidi-Dorfes oberhalb Maienfeld. Dieses ist derzeit nur in der Sommersaison am Wochenende mit dem ÖV angebunden; ab einer gewissen Grösse wäre eine durchgehende ÖV-Anbindung anzustreben.

4.3 Agglomerationsprogramm

Die Region Landquart liegt vollständig im Bereich der Agglomeration Chur. Die Gemeinden Trimmis, Untervaz, Zizers und Landquart sind Teil der eigentlichen Agglomeration gemäss BFS/ARE, die übrigen Gemeinden liegen im Einzugsgebiet der Agglomeration.

Das Agglomerationsprogramm der 2. Generation wurde dem Bund im Juni 2012 zur Prüfung eingereicht, mit dem Prüfbericht vom 26. Februar 2014 beantwortet und mit Bundesbeschluss vom 16. September 2014 freigegeben.

Ein Agglomerationsprogramm der 3. Generation wurde für die Agglomeration Chur nicht eingereicht. Hingegen startet nun die Planung des AP 4. Generation, in welches auch die vorliegende Konzeption einfließen soll.

Das Zukunftsbild des AP2 ist in die Erarbeitung des RegRK (vgl. vorhergehendes Kapitel) eingeflossen und wird für die Region Landquart durch dieses abgelöst.

Aus dem Zukunftsbild Verkehr kommt lediglich ein Hinweis für die Region Landquart, welcher im ÖV-Teil zu behandeln ist:

- Am Knoten Landquart soll die Intermodalität verbessert werden (Umsteigebedingungen, Fahrpläne, Anschlusssicherheit).

Die übrigen Punkte betreffen die Trennwirkung der Bahninfrastruktur für die Siedlung sowie die überregionalen Anbindungen ins Prättigau und St.Galler Rheintal, welche im Rahmen dieses GVK nicht direkt behandelt werden können.

4.4 Laufende Angebotsplanungen ÖV

Derzeit laufen sowohl auf nationaler als auch auf kantonaler Ebene Planungen mit Relevanz für die Region Landquart. Eine kartographische Übersicht findet sich in Beilage 2.

4.4.1 STEP AS 2025

Das strategische Entwicklungsprogramm für die Schweizer Bahninfrastruktur (STEP), das als Teil der FABI-Abstimmung eingeführt wurde, sieht regelmässige Ausbauschnitte (AS) alle 5-10 Jahre vor. Ein erster Ausbauschnitt wird bis 2025 umgesetzt (wobei die Einführung im Raum Sargans – Chur ca. 2023 zu erwarten ist, nach

Möglichkeit schon früher). Es sieht vor, dass der RE St.Gallen – Chur um 30 Minuten versetzt wird. Die beiden RE (Zürich – Chur und St.Gallen Chur) würden so im exakten Halbstundentakt verkehren und in Maienfeld halten. Dafür wird die S12 neu nur noch stündlich fahren.

Somit verändern sich die Bahnanschlüsse im ganzen Korridor. In Landquart bestehen aus dem Knoten xx.15/xx.45 keine schnellen Anschlüsse mehr nach Chur (neu mit IC Abfahrt bereits xx.13/xx.43). In Maienfeld verschieben sich die Fahrzeiten der Züge pro Richtung voneinander weg, wodurch schlanke Anschlüsse in beide Richtungen schwierig umzusetzen sind.

Seitens der RhB laufen derzeit Bestrebungen, die wegfallende S12 zwischen Landquart und Chur durch einen zusätzlichen RE zu ersetzen, um die für den Taktknoten Landquart relevante Verbindung zur entsprechenden Zeit beibehalten zu können.

4.4.2 Kantonale Planungen

Derzeit laufen mehrere Planungen des Kantons Graubünden mit Bezug zur Region Landquart:

- Im Rahmen des Fahrplankonzeptes Retica 30 der RhB wird derzeit das Trans-Reno-Fahrplankonzept überprüft. Dies betrifft in der Region Landquart insbesondere die Buslinien 90.003 und 90.023 sowie die RhB-Linie Landquart – Chur. Bereits abgeschlossen ist eine Metron-Studie zum Parallelverkehr RhB-Bus, welche nebst anderen ebenfalls die Achse Landquart – Chur behandelt. Diese schlägt insbesondere vor, die Linie 90.013 zu überprüfen mit dem Ziel einer Systematisierung oder einer Streichung. Deren Resultate fliessen als Input in die oben genannte TransReno-Studie ein.
- Die Buslinie 90.022 soll zwischen Landquart und Maienfeld (via Malans und Jennins) neu halbstündlich verkehren.
- Die Buslinie 90.023 soll in Zizers auch den höhergelegenen Dorfteil erschliessen. Dafür sind Anpassungen am Strassennetz notwendig.
- Zwischen Landquart und Grüşch werden stündliche Busse geplant, damit die dazwischen liegenden Gewerbe-/Industriegebiete an den ÖV angebunden werden können.
- In Trimmis soll eine neue Bushaltestelle im Gebiet Cholplatzweg / Deutsche Strasse den unteren Dorfteil besser erschliessen. Voraussichtlich wird die Haltestelle durch die HVZ-Kurse der Linie 90.013 bedient.
- Eine neue Linie soll das Industriegebiet Landquart erschliessen. Machbarkeitsstudien für die notwendige Anbindung Mühlestrasse – Kantonsstrasse wurden bereits erstellt.

Da diese Planungen derzeit am Laufen sind, können deren Resultate in den vorliegenden Bericht nicht integriert werden. Auswirkungen auf die ÖV-Gütekategorie sind

stark vom tatsächlichen Fahrplan abhängig und deshalb derzeit nicht quantifizierbar.

Die Erarbeitung des Teils „Massnahmen“ wird sich aber wo möglich und aus Sicht der Verfasser sinnvoll auf Zwischenergebnisse dieser Planungen abstützen, um die Kongruenz mit den kantonalen Absichten sicherzustellen.

5. Haltung der Gemeinden

Aus der Befragung der Gemeinden resultierten verschiedene Hinweise zum öffentlichen Verkehr. Grundsätzlich decken sich die Erkenntnisse mit der Analyse.

Aus Sicht der Gemeinden ist insbesondere die Verdichtung zum Halbstundentakt für die Dörfer Jenins und Fläsch (unterstützt durch Malans) sowie eine bessere Erschliessung der Landquarter Industriegebiete von erheblicher Bedeutung.

Die ÖV-Erschliessung der oberen Dorfteile von Igis und Zizers wird ebenfalls als Absicht der Gemeinde bestätigt (deckt sich mit dem Raumkonzept).

6. Behindertengerechter ÖV

In Bezug auf die Zugänglichkeit des ÖV für Behinderte ist die Region Landquart tendenziell gut ausgerüstet:

- Sämtliche RhB-Haltestellen sind behindertengerecht ausgebaut
- Sämtliche SBB-Bahnhöfe sind behindertengerecht ausgebaut

Nicht umgesetzt ist derzeit die behindertengerechte Ausrüstung der Bushaltestellen. Handlungsbedarf besteht an den Knoten Landquart und Untervaz-Trimmis, wo aufgrund von Fahrgeometrie und Möblierung ein vollständig behindertengerechter Einstieg noch nicht möglich ist. Die meisten Zwischenhaltestellen sind heute ebenfalls nicht behindertengerecht ausgebaut.

7. Analyseergebnisse

Die Ergebnisse der Analyse sind in der Beilage 6 kartografisch zusammengestellt. Der Einfachheit halber sind die Ergebnisse auf in die Bereiche „Grundstruktur“, „Takte“, „Erschliessungsgüte“ und „Behindertentauglichkeit“ unterteilt.

7.1 Grundstruktur

Das ÖV-Netz in der Region Landquart ist systematisch aufgebaut und relativ flächendeckend. Es sind alle Ortschaften bedient und es existieren nur wenige relevante Erschliessungslücken.

Die Ausrichtung des Bus- und S-Bahn-Netzes auf den Knoten Landquart und die Kreuzung in Untervaz-Trimmis ist aus Sicht der Verfasser zweckmässig und garantiert gute Verbindungen im Stunden- oder Halbstundentakt.

Handlungsbedarf wird deshalb in erster Linie auf Basis des bestehenden Netzes geortet.

Für den Bahn-Ausbau schritt 2025 ist zudem sicherzustellen, dass die dank der heutigen guten Knotensituationen in Landquart und Maienfeld bestehenden Umsteigeverbindungen (z.B. Malans–Chur via SBB) trotz geänderter Fahrlagen der SBB weiterhin möglich sind.

7.2 Takte

Das Taktraster ist, verglichen mit den erschlossenen Einwohnerzahlen, ebenfalls grundsätzlich ebenfalls zweckmässig:

- Das Zentrum Landquart / Igis ist mit halbstündlichem Fernverkehr und vier stündlichen Buskursen gut erschlossen. Allerdings ist die zeitliche Kursverteilung im Korridor Landquart – Igis noch verbesserungsfähig (längste Wartezeit trotz 4 stündlicher Kurse >20 Minuten).
- Die übrigen grossen Ortschaften mit >1000 Einwohnern (Maienfeld, Malans, Zizers, Trimmis, Untervaz) sind per Bahn und/oder Bus erschlossen. Verbesserungsfähig ist die zeitliche Erschliessung der Ortszentren / Quartiere von Maienfeld und Malans, welche (trotz halbstündlich bedientem Bahnhof auf Gemeindegebiet) nur stündlich direkt erschlossen sind. In Igis gibt es Quartiere mit tiefer ÖV-Güteklasse aufgrund der komplexen ÖV-Linienführungen (einige Haltestellen werden nur stündlich bedient).
- Die kleinen Ortschaften Fläsch, Jenins und Mastrils sind mit einem Stundentakt gut bedient, wobei in Mastrils derzeit noch Taktlücken bestehen, welche eine Einstufung in die entsprechende Güteklasse verhindern. Die Schliessung dieser Taktlücken wäre nur notwendig, wenn bedeutende Entwicklungen stattfinden sollen.

- Says mit < 200 Einwohnern ist im Grundangebot erschlossen. Aufgrund der Rahmenbedingungen ist hier eine höhere Taktichte kaum sinnvoll anzubieten, weshalb kein Handlungsbedarf besteht.

Angesichts der bestehenden Frequenzen und einer sinnvollen Taktverdichtung für Malans und Maienfeld ist auch in Jenins eine Taktverdichtung zum Halbstundentakt denkbar. Dieser soll jedoch nicht als Präjudiz für eine allfällige Einzonung verstanden werden (die dafür notwendige Güteklasse D würde mit einem Halbstundentakt neu erreicht), sondern als Beitrag zu einer Attraktivitätssteigerung des ÖV zwecks Verkehrsverlagerung.

7.3 Erschliessungsqualität

Aus unserer Sicht sind mehrere Erschliessungslücken zu überprüfen, welche sich aufgrund des Abgleiches von Güteklassen, Bauzonen und Entwicklungsgebieten gemäss Agglomerationsprogramm und Regionalem Raumkonzept ergeben.

Folgende grösseren Erschliessungslücken bieten genügend Potential, um neue oder verlängerte Linien zu rechtfertigen:

- Entwicklungsschwerpunkt Industrie Landquart West (derzeit unüberbaut, Potential unbekannt, tendenziell als grosse Lücke einzustufen)
- Trimmis Herawis, derzeit 650 Einwohner+Arbeitsplätze mit erheblichem zusätzlichem Potential insbesondere an Arbeitsplätzen.

Am Entwicklungsschwerpunkt Landquart Neugut-Tratt besteht bereits ein zentraler Busanschluss, und ein Teil des Gebietes liegt im Einzugsgebiet des Bahnhofs Landquart. Für die ausserhalb liegenden Teile ist allerdings der Stundentakt der Buslinie 90.022 nicht genügend.

Kleine Erschliessungslücken sollen wenn möglich mit der Anpassung von bestehenden Linien angebunden werden, da hier eine eigene Linie nicht verhältnismässig wäre. Ausnahme sind die mit * bezeichneten Lücken, welche deckungsgleich oder direkt neben einem Entwicklungsschwerpunkt Wohnen (gemäss Raumkonzept) angesiedelt sind. Dort ist je nach baulichem Potential eine ÖV-Erschliessung denkbar.

- Maienfeld Pardell* (350 Einwohner)
- Fläsch Oberdorf (400 Einwohner/Arbeitsplätze)
- Entwicklungsschwerpunkt Maienfeld Industriegebiet (abhängig von tatsächlichem Potential evtl. als grosse Erschliessungslücke einzustufen)
- Landquart Schalmans (400 Einwohner/Arbeitsplätze)
- Igis, obere Dorfteile (300 Einwohner)
- Zizers, obere Dorfteile (300 Einwohner)

Die Wohn- und Gewerbegebiete an der Strecke Landquart – Grüşch (Kantonsstrasse) stellen gemäss unseren Vorgaben keine Erschliessungslücke dar. Aufgrund des

schlechten Taktes der dortigen Buslinie sowie des im Einzugsgebiet gelegenen Campingplatzes mit erheblichem Aufkommen müssen die dortigen 250 Einwohner und 150 Beschäftigten jedoch ebenfalls als unerschlossen betrachtet werden.

7.4 Behindertengerechtigkeit

Die Bahnhaltstellen sind grundsätzlich barrierefrei zugänglich. Ein Augenmerk muss auf die Bushaltstellen gelegt werden. An den relevanten Umsteigepunkten (Bad Ragaz, Landquart, Untervaz-Trimmis) ist eine barrierefreie Verknüpfung Bus-Bahn anzustreben. Die übrigen Haltestellen des Busnetzes sollten im Rahmen von Unterhaltsarbeiten nach Möglichkeit ebenfalls behindertengerecht angepasst werden.

8. Handlungsbedarf bzw. -ansätze

Handlungsbedarf besteht gemäss der Analyse fast in allen Gemeinden. Denkbar sind grundsätzlich vier Handlungsansätze:

- Anpassung von Linienführungen bestehender Linien
- Taktausbauten auf bestehenden Linien
- Neue Linien
- Infrastrukturanpassungen

8.1.1 Anpassung von Linienführungen bestehender Linien

Diese Massnahme ist überall dort sinnvoll, wo in unmittelbarer Nähe zu bereits erschlossenen Gebieten Erschliessungslücken bestehen, welche mit geringem Mehraufwand bedient werden können.

In der Region Landquart ist dies vor allem in den Korridoren Landquart – Bad Ragaz (in Maienfeld und Fläsch) sowie Landquart – Untervaz (obere Dorfteile Zizers und Igis) der Fall. Mit der geplanten Wohnentwicklung in Untervaz Dorf könnte auch die Linie zwischen Untervaz Bahnhof und Dorf in den Fokus rutschen.

Zu beachten ist, dass sich durch eine geänderte Linienführung die Erschliessung bestehender Siedlungsgebiete nicht massgeblich verschlechtern darf. Entsprechend ist der Spielraum dieser Massnahme begrenzt.

8.1.2 Taktausbauten auf bestehenden Linien

Diese Massnahme ist überall dort sinnvoll, wo die aus Sicht der Raumentwicklung geforderte ÖV-Güteklasse wegen zu grossen Taktabständen nicht erreicht wird.

Bei Linien, die heute bereits halbstündlich bedient werden, kann mit der Verdichtung zum Viertelstundentakt das theoretische Einzugsgebiet vergrössert werden:

- bei Halbstundentakt Einzugsgebiet Güteklasse D von 300 Metern
- Bei Viertelstundentakt Einzugsgebiet Güteklasse D von 500 Metern, die inneren 300 Meter sind in Güteklasse C erschlossen.

In der Region Landquart sehen wir das Potential für Taktausbauten in den Korridoren Landquart – Maienfeld (evtl. nur bis Malans), Landquart – Seewis, Igis – Untervaz und Chur – Trimmis (- Igis, Eilkurse), sowie auf dem Korridor Landquart – Igis, wo zwar genügend Kurse, aber in ungünstigem Abstand verkehren.

Zu beachten ist, dass für eine Taktverdichtung auch ein gewisses Potential an Einwohnern und Arbeitsplätzen notwendig ist. Gerade in kleineren Gemeinden kann diese Massnahme zu einer tieferen Auslastung und so zu einem schlechteren Kostendeckungsgrad und somit mittelfristig zur Gefährdung des ÖV-Angebotes führen.

8.1.3 Neue Linien

Diese Massnahme ist überall dort sinnvoll, wo grosse Potentiale nicht oder ungenügend erschlossen sind, oder wo eine Kombination aus Kapazitätsproblemen und schlechter Abdeckung der bestehenden Linien gegeben ist.

Wir sehen dieses Potential in der Region Landquart hauptsächlich in Landquart (Gebiet Landquart-Fabriken, allenfalls Schalmans), allenfalls auch in Bezug auf die Erschliessung zusätzlicher Siedlungsgebiete in Maienfeld, Igis und Zizers, sofern in Kombination mit anderen Lücken ein genügendes Potential generiert werden kann.

8.1.4 Infrastrukturanpassungen

Mögliche Infrastruktur-Ausbauten können aus geänderten oder neuen Angeboten gemäss den vorhergehenden Unterkapiteln resultieren.

Im Zuge des behindertengerechten Ausbaus des öffentlichen Verkehrs sind Anpassungen der Bushöfe in Maienfeld, Landquart und Untervaz-Trimmis notwendig, welche aus unserer Sicht ebenfalls im Rahmen des GVK angestossen werden sollten.

8.1.5 Fazit

Die Priorisierung der möglichen Ansätze ergibt sich aus der angestrebten räumlichen Entwicklung und den finanziellen Möglichkeiten. Aus Sicht eines wirtschaftlichen und ökologischen ÖV sind Linienanpassungen und allenfalls Taktverdichtungen neuen Linien vorzuziehen, um das Potential gezielt bündeln zu können. Optimalerweise nimmt die Siedlungsentwicklung auf diese Fakten Rücksicht – die Einführung von neuen Buslinien gestaltet sich im ÖV-Bestellverfahren als schwierig und kommunale Entwicklungsbedürfnisse genügen als Begründung für eine neue Buslinie erfahrungsgemäss nur beschränkt.

9. Zielbild

Das Zielbild ist in Beilage 7 zu finden.

Folgende Grundsätze sollen das zukünftige ÖV-Angebot definieren:

- Die im Raumkonzept angestrebte Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung wird durch gezielte ÖV-Massnahmen ermöglicht.
- Als Rückgrat des ÖV dient der Bahnverkehr:
 - o die RhB-Züge und die S12 (zukünftig der RE Chur–Zürich/St.Gallen) als Grobverteiler zwischen den Umsteigeknoten Chur, Untervaz-Trimmis, Landquart, Maienfeld und Bad Ragaz;
 - o die Züge des SBB-Fernverkehrs als rasche Zubringer von/nach den Wirtschaftsräumen ausserhalb des Kantons sowie als deutlich schnellste Verbindung Landquart–Chur.
- Die Buslinien ermöglichen stabile, auf die Nachfrage abgestimmte Anschlüsse auf die nächstgelegenen Bahnknoten.
- Buslinien, welche grössere Arbeitsplatz- oder Einkaufsgebiete erschliessen, bieten auch Anschlüsse an die Buslinien in die umliegenden Gemeinden an.
- Es bestehen keine Erschliessungslücken mit mehr als 300 Einwohnern bzw. Arbeitsplätzen.

Im Zielbild werden folgende Elemente definiert:

- ÖV-Korridore mit 1, 2 oder 4 Verbindungen pro Stunde (dabei sind eine Überlagerung mehrerer Linien oder eine alternierende Verbindung über zwei verschiedene Anschlusspunkte möglich).
- Neuerschliessungen oder neue Grundangebote (zwingend umzusetzen, da bereits mit existierender Siedlungsstruktur eine Lücke besteht).
- Siedlungsgebiete, in denen die ÖV-Güteklasse gezielt verbessert werden soll, sofern die derzeit angestrebten Entwicklungen tatsächlich initiiert werden.
- Siedlungsgebiete, in denen das Zielangebot im Rahmen bereits geplanter Massnahmen erreichbar ist (heute aber noch nicht realisiert ist).

Zur Erreichung dieser Ziele sind entsprechende Massnahmen notwendig, welche im folgenden Kapitel beschrieben werden.

10. Massnahmen

Zur Erreichung des ÖV-Zielbildes sind nach derzeitigem Stand 10 Angebotsmassnahmen (ÖV 01 – ÖV 10) und 5 Infrastrukturmassnahmen (ÖV-I 01 – ÖV-I 05) notwendig. Diese werden in diesem Kapitel beschrieben. Die eigentlichen Massnahmenblätter sind diesem Bericht als Beilage 8 angefügt.

10.1 Erläuterung der Massnahmenblätter

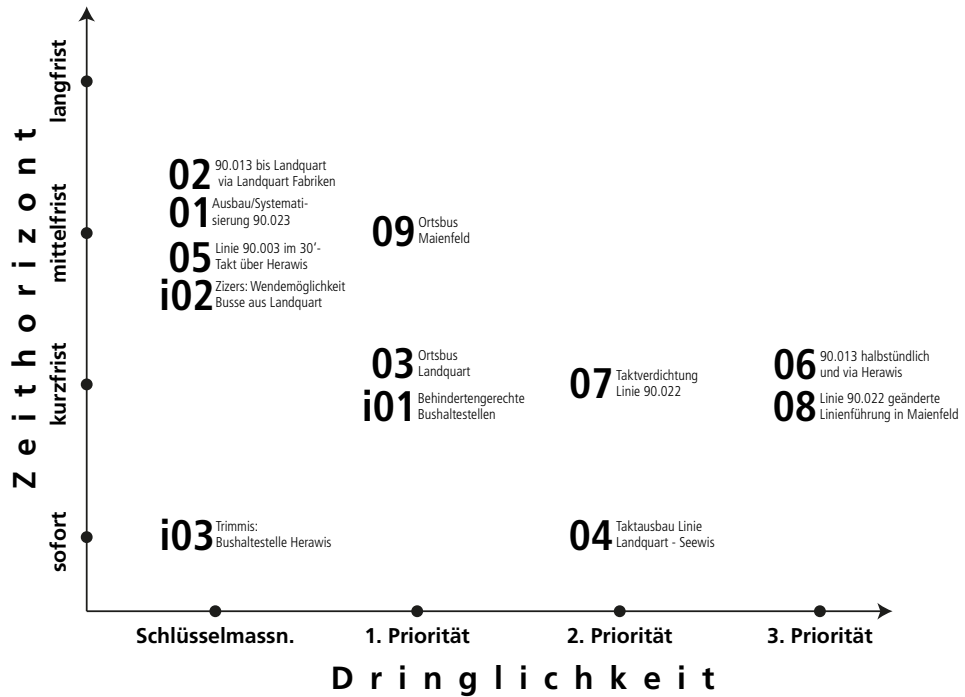
Die Massnahmenblätter umfassen folgende Elemente:

Feldname	Inhalt/Bemerkungen
Name	Name der Massnahme
Nummer	Massnahmennummer (fortlaufend)
Problembeschrieb	Erläuterung der durch die Massnahme zu beheben- den Schwachstellen gemäss Analyse
Massnahmenziel	Ziel der Massnahme (Qualitativ/Quantitativ)
Beschrieb der Massnahme	Auflistung und Erläuterung der relevanten Elemente der Massnahme. Hinweis: Bei der Umsetzung relevant ist das Massnah- menziel. Zeigt sich zum Umsetzungszeitpunkt, dass sich das Ziel anderweitig effizienter erreichen lässt, ist die Um- setzung der im Massnahmenblatt erwähnten Elemente nicht zwingend.
Zuständigkeit	Zuständige Behörde, Gemeinde oder Firma.
Abhängigkeit	Abhängigkeit von anderen Massnahmen oder von bestimmten Siedlungsentwicklungen.
Kostenrahmen	Ungefährer Kostenrahmen der Massnahme Hinweis: Soweit nicht anders angegeben, sind jährliche Vollkosten ausgewiesen. Der zusätzliche Fahrzeugbedarf ist über Abschreibungen bzw. Wartungsaufwand in diese Vollkosten einberechnet.
Zeithorizont	Vorgeschlagener Realisierungshorizont. Bemerkung: Angegeben wird ein realistischer Horizont in Bezug auf Planungs- und Finanzierungsaufwand. Grund- sätzlich lassen sich im ÖV die meisten Massnahmen kurz- fristig umsetzen, wenn die Finanzierung gesichert ist (keine oder geringe Infrastrukturmassnahmen).
Priorität	Dringlichkeit der Massnahme

Wichtig zu beachten ist, dass Priorisierung und Umsetzungshorizont nicht zwingend übereinstimmen müssen. So sind alle drei vorgeschlagenen Schlüsselmassnahmen erst mittelfristig realisierbar, während andere kurzfristige Massnahmen eine tiefe Priorität aufweisen. Teilweise werden solche Massnahmen durch spätere, aber in der Priorität grundsätzlich höhere Massnahmen ersetzt. Der Problemdruck und die tatsächliche Siedlungsentwicklung werden die Entscheidung beeinflussen, ob solche kurzfristigen Massnahmen zunächst als 1. Schritt umgesetzt werden.

10.2 Übersicht über die Massnahmen

Die folgende Grafik gibt einen Überblick über die Massnahmen und ihre Priorisierung:



Die Massnahmen sind kartographisch in Beilage 9 lokalisiert.

Die Massnahmen I 04 und I 05 sind den zugehörigen Angebotsmassnahmen zugeordnet und übernehmen deren Bewertung; sie sind deshalb im obigen System nicht aufgeführt.

Wie im vorherigen Kapitel angemerkt, lässt sich ein Teil der kurzfristigen Massnahmen später durch eine mittelfristige Massnahme mit höherer Priorität ersetzen:

- Massnahmen 02 (Verlängerung Linie 90.013 nach Landquart via Landquart-Fabriken) kann nach Fertigstellung der entsprechenden Netzergänzung (Stossrichtung 5 gemäss Teil MIV/LB) den Ortsbus-Shuttle Bahnhof-Fabriken) ersetzen. Massnahme 04 ist ebenfalls vom Ortsbus abhängig; sie kann als gleichwertig zum entsprechenden Ortsbus-Ast betrachtet werden.
- Massnahme 06 (Linie 90.013 halbstündlich via Herawis) wird mittelfristig durch Massnahme 05 (Linie 90.003 via Herawis) ersetzt.
- Massnahme 08 (Geänderte Linienführung 90.022 in Maienfeld) wird mittelfristig durch Massnahme 09 (Ortsbus Maienfeld) ergänzt oder ersetzt.

Die in den Massnahmenblättern aufgezeigten Linienführungen sowie insbesondere Netzgrafiken sind als grobe Skizzen zu verstehen. Die definitive Umsetzung der

Massnahmen erfolgt in Zusammenarbeit zwischen Kanton, Gemeinden und Betreiber und kann von diesen Skizzen abweichen.

10.3 Erläuterung zu den Massnahmen

10.3.1 Korridor Landquart–Igis–Zizers (Massnahmen ÖV01, ÖV-I 02)

Dieser Korridor ist punkto Siedlungsentwicklung der bedeutendste in der Region. Zwischen Landquart und Landquart-Ried ist langfristig eine städtische Entwicklung angezeigt, und in Igis und Zizers bestehen weitere bedeutende Siedlungsentwicklungsgebiete. Im Zielbild wird ein Viertelstundentakt angestrebt.

Die Umsetzung ist in der Massnahme ÖV 01 umschrieben. Nach der Prüfung verschiedener Varianten ist es offensichtlich, dass die beste ÖV-Erschliessung bei einer Konzentration auf wenige, zentrale Haltestellen erreicht wird, da so in den Kerngebieten die ÖV-Güteklasse C und in den Randgebieten (bis 500 Meter Luftlinie ab Haltestellen) die Güteklasse D erreicht wird.

Die Abdeckung ist so deutlich besser als bei zwei parallelen Linien im Halbstundentakt. Gleichzeitig kann die Investition in eine zweite für den ÖV befahrbare Strassenachse in Igis und Zizers vermieden werden. Damit sind auch alle Folgen wie hohe Investitionskosten, Enteignungen in den oberen Dorfteilen (welche für eine ÖV-taugliche Achse in genügendem Abstand zur Hauptachse zwingend notwendig wären) oder Sicherheitsprobleme durch grosse Busse auf schmalen Quartierstrassen ausgeschlossen.

Der genaue Fahrplan ist in Zusammenarbeit mit dem Kanton und dem Betreiber PostAuto zu klären. Wichtig ist, dass die „Schlüsselhaltestellen“, welche die Erschliessung der obersten und untersten Dorfteile gewährleisten, viermal pro Stunde bedient werden.

Mit Massnahme 02 wird zudem die längerfristige Anbindung der wichtigsten Wohngebiete der Region an die künftigen Arbeitsplatz-Schwerpunkte in Landquart sichergestellt.

10.3.2 Ortschafterschliessung Landquart (Massnahmen ÖV 02-04 und ÖV-I 04)

Im Vordergrund steht die bessere Erschliessung der Industriegebiete Landquart-Fabriken und Tardis und es wurde auch die Erschliessung der Prättigauerstrasse als relevant eingestuft.

Vorerst wird die Einführung eines Ortsbus-Systems (Massnahme 03) empfohlen, welches beide Gebiete erschliesst und zudem ortsinterne Verbesserungen ermöglicht. Allerdings ist so eine direkte Anbindung der Arbeitsplatzgebiete an die übrigen Regionsgemeinden nur über Umwege möglich, weshalb mittelfristig eine Weiterführung der HVZ-Buslinie 90.013 ab Igis über Landquart-Fabriken nach Landquart angestrebt werden soll. Diese Massnahme kann einen Ortsbus ergänzen oder ersetzen,

kann aber erst dann umgesetzt werden, wenn die Stossrichtung 5 des Teils MIV/LV umgesetzt wird.

Im Korridor Landquart–Ganda kann eine Verdichtung der bestehenden Buslinie nach Seewis (Massnahme 04) Ortsbusfunktion übernehmen, der Ortsbus sollte (mit reduzierten Betriebszeiten) auch ohne diesen Ast funktionsfähig sein. Hier ist die in der Summe wirtschaftlich günstigere Lösung zu wählen.

10.3.3 Korridor Chur–Trimmis Herawis (Massnahmen ÖV 05-06 und ÖV-I 03)

Das Gebiet Trimmis Herawis als grösste einzelne Erschliessungslücke der Region Landquart wird als Schlüsselement für die Weiterentwicklung des südlichen Regionsteils eingestuft. Die ÖV-Entwicklung muss aufgrund des grossen Potentials unabhängig von der weiteren Bautätigkeit in Angriff genommen werden.

Als erste Massnahme ist der Bau einer Haltestelle mit Bedienung durch die Buslinie 90.013 notwendig. Diese Massnahme gewährleistet alleine noch keine ausreichende ÖV-Erschliessung, stellt aber eine relativ kurzfristig umsetzbare Möglichkeit dar, um die Zeit bis zur Einführung (bzw. Finanzierung) zusätzlicher Angebotsmassnahmen zu überbrücken.

Ob die Linie 90.013 verdichtet wird oder die Linie 90.003 mit zwei stündlichen Kursen via Herawis geführt wird, ist letztlich durch den Kanton und die Transportunternehmen im grösseren Kontext zu klären, da davon viele weitere Punkte (Auslastung der RhB-Regionalzüge, Wirtschaftlichkeit der Linie 90.003 insgesamt, Betreiberfrage) abhängig sind. Relevant ist die halbstündliche Anbindung der Haltestelle Herawis ans übergeordnete ÖV-Netz und die Hauptorte Landquart und Chur.

10.3.4 Korridor Landquart–Maienfeld–Bad Ragaz (Massnahmen ÖV07-09 und ÖV-I 05)

In diesem Korridor liegen mehrere Gemeinden, deren ÖV-Güteklasse für die durch die Region Landquart angestrebte Siedlungsentwicklung ungenügend ist.

In Malans, Jenins und in Teilen der Gemeinde Maienfeld besteht die Möglichkeit, die Güteklasse D durch eine Verdichtung der Linie 90.022 zum Halbstundentakt zu erreichen. Mit Wegfall einer S12 in Landquart und Maienfeld wird die Linie ohnehin neu geplant werden müssen, da der direkte Anschluss von/nach Chur wegfällt; in diesem Zusammenhang kann auch der Ausbau geprüft werden.

In Fläsch ist ein Halbstundentakt nicht zu realisieren. Mit einer geschickten Fahrplanung können die Knoten Bad Ragaz und Maienfeld so angebunden werden, dass sowohl in Richtung Sargans–Zürich als auch in Richtung Landquart–Chur ein Halbstundentakt mit stündlich alternierender Verbindung via Bad Ragaz und Maienfeld möglich wird.

In Maienfeld ist, unter Ausnützung der touristischen Möglichkeiten und bei plangemäsem Ausbau der Entwicklungsschwerpunkte, mittelfristig genug Potential für die Einführung eines Ortsbussystems mit Kleinbus. Dadurch könnten verschiedene

Erschliessungslücken gefüllt und die Verbindung des Ortskerns an „seinen“ Bahnhof verbessert werden. Kurzfristig zu prüfen ist die „Umleitung“ der Linie 90.022, um zusätzliche Wohngebiete an den ÖV anzuschliessen.

10.3.5 Bahnlinien (Massnahme ÖV 10)

Das heute bereits dichte Angebot mit der S12 zwischen Sargans, Maienfeld, Landquart und Chur soll 2025 mit halbstündlichen RE-Zügen eine weitere Verbesserung erhalten. Zusammen mit dem Wegfall einer S12 bringt dieses neue Angebot aber auch Nachteile: So fällt im Knoten Landquart einmal pro Stunde die rasche Normalspur-Verbindung nach Chur weg, und ab Maienfeld besteht keine Möglichkeit mehr, den Knoten zur Minute xx.30 in Zürich zu erreichen.

Mit der Massnahme ÖV 10 (Beibehalt S12) können nicht nur diese Probleme behoben werden, sondern mit 4 relativ gut verteilten Zügen pro Stunde auch die direkte Verbindung aus der Bündner Herrschaft von/nach Chur weiter aufgewertet werden. Damit können die bahnhofsnahe Wohnlagen weiter gestärkt und die Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr gefördert werden.

10.3.6 Behindertengerechter Ausbau (Massnahme ÖV-I 1)

Die Anpassung der Infrastrukturen an das Behinderten-Gleichstellungsgesetz (BehiG) erweist sich auch 15 Jahre nach dessen Inkrafttreten und 5 Jahre vor Ende der Übergangsfrist als grosse Herausforderung. In anderen Kantonen hat sich gezeigt, dass im Rahmen einer flächendeckenden regionalen Überprüfung eine klare Priorisierung und systematische Umsetzung am einfachsten möglich ist.

Aufgrund der grossen Vorteile behindertengerechter Anlagen auch für „Mobilitätsbehinderte“ im weiteren Sinne (Reisende mit Gepäck, Kinderwagen etc., ältere Reisende im Allgemeinen) empfiehlt sich, auch in der Region Landquart eine solche Untersuchung in Auftrag zu geben.

10.4 Verworfenne Massnahmen

Verschiedene Massnahmen wurden geprüft, jedoch verworfen. Diese werden nachfolgend angesprochen:

Massnahme	Grund für Verzicht
90.003: Neue Linienführung in Untervaz	Mit der heutigen Linienführung können nicht alle Siedlungs-Entwicklungsgebiete gemäss Raumkonzept erschlossen werden. Die Massnahme wurde verworfen, weil das tatsächlich unerschlossene Neubaugebiet zu klein dürfte, um eine Linienanpassung zu rechtfertigen.
90.023: Rundkurs Igis umleiten via obere Ortsteile	Im heutigen System ist eine weitere Verlängerung der Fahrzeit des Rundkurses nicht möglich. Wird die Linie 90.023 neu geplant, soll eine Verlängerung des heutigen Rundkurses nach Zizers angestrebt

	werden; eine alleinige Anpassung des Rundkurses ist deshalb nicht realistisch.
90.023: Zweite Achse durch die oberen Dorf- teile	Die Einführung einer zweiten Achse in genügendem Abstand zur Hauptachse, um die Erschliessung tatsächlich wesentlich zu verbessern, ist mit grossen Investitionen, Enteignungen und Sicherheitsrisiken auf engen Quartierstrassen verbunden. Mit einer Taktverdichtung auf der Hauptachse kann die ÖV-Güteklasse im Zentrum erhöht und die flächenmässige Abdeckung mit einer ÖV-Güteklasse ebenfalls gewährleistet werden.
90.023: Umleitung via Landquart-Fabriken	Analog zur Massnahme ÖV 02 wurde geprüft, einen der beiden Halbstundentakte der Linie 90.023 über Landquart-Fabriken und Tardis umzuleiten. Die Massnahme erwies sich als grundsätzlich zweckmässig, verschlechtert aber gleichzeitig die ÖV-Qualität im Korridor Landquart–Ried, wo eine urbane Siedlungsentwicklung angestrebt wird. Auf diese Massnahme wird deshalb verzichtet.

11. Abstimmung mit parallelen Planungen der Region

11.1 Gesamtverkehrskonzept, Teil MIV/LV

Der Teil MIV/LV wurde parallel zum Teil ÖV erarbeitet. Die Zielbilder des vorliegenden Teils „ÖV“ stehen in Wechselwirkung zu den regionalen Zielen des Teils MIV/LV:

- Verlagerung des Modal-Splits zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs durch Push- und Pull-Massnahmen
- Siedlungsverträgliche und attraktive Ortszentren durch Entlastung vom motorisierten Individualverkehr
- Direkter Anschluss der Verkehrserzeuger an die Hauptverbindungen
- Bündeln des Verkehrs auf leistungsfähige Hauptverbindungen
- Erhöhung der Leistungsfähigkeit auf den Hauptverbindungen.

Der ÖV-Teil leistet einen wichtigen Beitrag zu einer Verlagerung des Modalsplits, indem der öffentliche Verkehr attraktiviert wird. Eine erhebliche Verlagerung dürfte insbesondere von einer Taktverdichtung im zentralen, dicht besiedelten Korridor Landquart–Zizers und von einer Erschliessung der Landquarter Arbeitsplatzgebiete durch den öffentlichen Verkehr mit direkter Anbindung an weitere Regionsgemeinden ermöglicht werden.

Die übrigen Ziele ermöglichen umgekehrt eine weitere Attraktivitätssteigerung des ÖV durch einen pünktlicheren Betrieb der Buslinien, aber auch durch eine Verschiebung des „Kräftegleichgewichtes“ zugunsten des ÖV bei einer erschwerten Durchfahrt des MIV durch die Siedlungsgebiete.

Von einer grossen Relevanz für den ÖV sind insbesondere folgende Stossrichtungen des MIV/LV-Teils:

- MIV 4, Erhöhung Durchfahrtswiderstand: Die in Zizers und Maienfeld geplanten Massnahmen sollen den Verkehrsfluss in den Zentren verstetigen und somit einen stabileren ÖV-Betrieb ermöglichen.
- MIV 5, Ergänzung Strassennetz: Die neue „Spange“ zwischen Igis und Tardis ermöglicht die direkte Anbindung der grossen Arbeitsplatzgebiete an Igis, Zizers und Trimmis.

11.2 RegRK

Das Regionale Raumkonzept (RegRK) wurde parallel zu dieser Konzeption erarbeitet. Von ÖV-Relevanz sind insbesondere folgende Themen:

- Abschliessende Lage von Entwicklungsgebieten in Igis, Zizers: Eine Lage westlich (bzw. unterhalb) der Kantonsstrasse ist für den ÖV generell praktischer, da dort von der Erschliessungswirkung der RhB-Bahnlinie profitiert werden kann und eine geringere Fusswegdistanz zu den Bushaltestellen besteht. Eine

ausreichende ÖV-Erschliessung östlich der Kantonsstrasse ist nur bei einer Distanz von max. 500 Metern (unter Berücksichtigung der Höhenunterschiede deutlich weniger) der Kantonsstrasse möglich, da Topographie und Siedlungsstruktur eine weiter östlich gelegene ÖV-Achse ausschliessen.

- Wachstum in Malans, Jenins, Fläsch: Aus ÖV-Sicht besteht in diesen Gemeinden auch mit der zu erwartenden Bevölkerungsentwicklung zu wenig Potential für einen durchgehenden Bus-Halbstundentakt. In Malans, Jenins und Maienfeld kann in der Summe ein Halbstundentakt im bereits durch den Kanton angeordneten Rahmen (Mo-Fr 06-20 Uhr, evtl. als Rundkurs) gerechtfertigt werden.
- Entwicklung Industriezone Maienfeld: Entgegen früheren Planungen soll ausserhalb des Bahn-Einzugsgebietes westlich des Bahnhofes Maienfeld keine wesentliche Entwicklung stattfinden. Eine Entwicklung in einer Distanz von über 500 (je nach Bahnangebot 750) Metern zum Bahnhof würde eine zusätzliche ÖV-Erschliessung, beispielsweise mittels Ortsbus, erfordern.

12. Fazit

Das ÖV-Gesamtsystem in der Region Landquart ist grundsätzlich gut entwickelt und wirkt flächendeckend.

Die Umstände, dass grössere Entwicklungsgebiete durch den ÖV noch ungenügend erschlossen sind, bedeutende Linien an ihre Grenzen punkto Fahrzeit und Kapazität stossen und mit den zukünftigen Bahnplanungen grössere Veränderungen an den Fahrplänen zu erwarten sind, drängen sich Massnahmen auf. In diesem Bericht werden die Ansatzpunkte aufgezeigt, um das ÖV-Angebot weiter zu verbessern.

Das Massnahmenpaket an zehn Angebots- und fünf Infrastrukturmassnahmen ist in sich funktionsfähig und kann für Kanton und Transportunternehmer als Richtschnur für die weitere ÖV-Entwicklung während der nächsten 10 Jahre verwendet werden. Wichtig ist, dass auch Finanzierung gesichert werden kann; der Korridor Chur–Landquart gehört zu den wenigen urbanen Siedlungsachsen im Kanton Graubünden, in denen eine Bündelung des Verkehrswachstums auf den ÖV gut möglich und somit eine weitere Siedlungsentwicklung nachhaltig umzusetzen ist. Diese Chance gilt es zu nutzen!

Anhang

Liniennetzplan gemäss Fahrplan 2018	Beilage	1
Entwicklung ÖV-Angebot	Beilage	2
ÖV-Güteklassen gemäss Kantonalen Erhebung 2013	Beilage	3
ÖV-Güteklassen, mutmassliche Änderungen ggü. 2013	Beilage	4
Erschliessungslücken >100 EW/AP gemäss ÖV-Güteklassen überarbeitet	Beilage	5
Übersichtsplan Analyse	Beilage	6
Zielbild	Beilage	7
Massnahmenblätter	Beilage	8
Kartographische Übersicht über die Massnahmen	Beilage	9