

**Beschlussfassung**

**Gesamtverkehrskonzept Region Landquart**

**Teil MIV, LV**



296-09  
19. November 2019

## Impressum

<b>Auftrag</b>	Gesamtverkehrskonzept Region Landquart
<b>Auftraggeber</b>	Region Landquart Balatrain 1 7304 Maienfeld
<b>Auftragnehmer</b>	Remund + Kuster Büro für Raumplanung AG Aeuli 3 7304 Maienfeld  081 302 75 80 info@rkplaner.ch www.rkplaner.ch
<b>Bearbeitung</b>	Michael Ruffner, Jan Braun
<b>Qualitätsmanagement</b>	 zertifiziertes Qualitätssystem ISO 9001 / Reg. Nr. 15098

## Inhaltsverzeichnis

<b>1.</b>	<b>Das Wichtigste in Kürze .....</b>	<b>5</b>
<b>2.</b>	<b>Einleitung .....</b>	<b>6</b>
2.1	Ausgangslage und Anlass .....	6
2.2	Zweck .....	7
2.3	Bestandteile des Gesamtverkehrskonzeptes .....	8
2.4	Projektorganisation .....	8
2.5	Prozess .....	9
<b>3.</b>	<b>Massgebende Planungsgrundlagen .....</b>	<b>10</b>
3.1	Bund .....	10
3.2	Kanton/Region .....	10
3.2.1	Kantonaler Richtplan .....	10
3.2.2	Sachplan Velo .....	10
3.2.3	Agglomerationsprogramm Chur 2. Generation .....	11
3.2.4	Regionaler Richtplan Langsamverkehr, Bündner Rheintal .....	12
3.2.5	Regionales Raumkonzept .....	12
3.2.6	Weitere Grundlagen .....	12
3.3	Gemeindeinterviews .....	12
3.4	Vorhandene Projektideen .....	14
<b>4.</b>	<b>Analyse .....</b>	<b>16</b>
4.1	Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung .....	16
4.2	Motorisierter Individualverkehr .....	17
4.2.1	Strassennetz .....	17
4.2.2	Verkehrsmengen und Verkehrsverteilung .....	17
4.2.3	Verkehrszunahme .....	19
4.2.4	Grosse Verkehrserzeuger .....	19
4.2.5	Engpässe Leistungsfähigkeit .....	22
4.2.6	Engstellen .....	25
4.2.7	Belastungen aufgrund Durchgangsverkehres .....	26
4.2.8	Problematische Routen .....	27
4.2.9	Unfallschwerpunkt und Unfallhäufung .....	28
4.2.10	Tierunfälle .....	29
4.2.11	Ungeeignetes Geschwindigkeitsregime .....	30
4.2.12	Begehung .....	31
4.2.13	Fazit .....	32
4.3	Langsamverkehr .....	34
4.3.1	Elemente mit Trennwirkung .....	34
4.3.2	Veloverkehr .....	34
4.3.3	Fussverkehr .....	38
4.4	Ruhender Verkehr .....	39
4.4.1	Spezialparkplätze .....	39
4.4.2	Bewirtschaftungsformen .....	40

---

<b>5.</b>	<b>Konzept .....</b>	<b>41</b>
5.1	Ziele .....	41
5.1.1	Hauptziele .....	41
5.1.2	Teilziele .....	41
5.2	Grundprinzip .....	42
5.3	Zukunftsbild .....	43
<b>6.</b>	<b>Handlungsfelder .....</b>	<b>45</b>
6.1	Überregionale Handlungsfelder .....	45
6.2	Regionale Handlungsfelder .....	48
6.3	Kommunale Handlungsfelder .....	63
6.3.1	Motorisierter Verkehr .....	63
6.3.2	Veloverkehr .....	67
6.3.3	Ruhender Verkehr .....	72
<b>Anhang</b>	<b>.....</b>	<b>73</b>



## 1. Das Wichtigste in Kürze

Ausgangslage	Die Bevölkerungs- sowie die Beschäftigtenzahlen haben in der Region Landquart in den letzten Jahren stark zugenommen. Das Wachstum hat sich auch in den Verkehrszahlen niedergeschlagen. Zudem ist die Region Landquart mit zunehmendem Transitverkehr belastet. Trotz der Verkehrszunahme wurde in den letzten Jahren auf den Ausbau von Verkehrsinfrastrukturen verzichtet. Für den regionalen Verkehrsfluss relevante Verkehrsinfrastrukturen kommen daher an ihre Kapazitätsgrenze. So sind insbesondere die Autobahn A13 und die Prättigauerstrasse in der Winter- und Sommerferienzeit an schönen Wochenenden stark überlastet. Die Überlastung führt zeitweise zu Ausweichverkehr von der Autobahn A13 auf die Kantonsstrassen. Die Folgen sind starke Verkehrsüberlastungen und sinkende Aufenthaltsqualität in den teilweise engen Dorfkernen.
Zweck des Gesamtverkehrskonzept	Die Region Landquart als Bevölkerungs- und Wirtschaftsschwerpunkt und Wachstumstreiber Graubündens wird voraussichtlich auch künftig weiter wachsen. Insbesondere gehen die revidierten Planungsgrundlagen auf Stufe Kanton von einem Wachstum von bis zu 30 % innert der nächsten 15 Jahre aus. Damit die Abstimmung von Siedlung und Verkehr möglichst optimal erfolgt, wurde daher parallel zum regionalen Raumkonzept ein regionales Gesamtverkehrskonzept erarbeitet. Dieses fokussiert auf die regionalen Bedürfnisse und legt so eine wichtige Grundlage für das Agglomerationsprogramm, welches für die Agglomeration Chur, mit überregionalem Fokus erarbeitet wird.
Analysen	Die als Grundlage für das Konzept und die Massnahmen durchgeführten Analysen haben einerseits viele Vermutungen bestätigt und andererseits weiteren Handlungsbedarf aufgezeigt. Insbesondere konnten die Gefahrenstellen oder Netzlücken eruiert werden.
Ziel Gesamtverkehrskonzept	Das Gesamtverkehrskonzept Landquart hat zum Ziel, die Verkehrssysteme mit der künftigen Siedlungsentwicklung abzustimmen. Neben einem leistungsfähigen ÖV-, MIV- und Langsamverkehrsnetz soll der Modal Split des Gesamtverkehrs zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Veloverkehrs verbessert werden. Bezogen auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) sieht es vor, den ortsfremden MIV auf leistungsfähige Verbindungen zu bündeln bzw. zu verlagern. Gleichzeitig sollen die Ortszentren vom Verkehr entlastet und verkehrsberuhigt gestaltet werden.
Massnahmenkatalog	Als Resultat liegt ein Massnahmenkatalog mit überregionalen, regionalen und kommunalen Handlungsfeldern vor. Überregional beschränken sich die Handlungsfelder auf betriebliche Massnahmen auf der Autobahn, um die negativen Auswirkungen des zunehmenden Transitverkehrs zu minimieren. Regional sind auch Infrastrukturausbauten um den stark überlasteten «Hot-spot» von Landquart herum vorgesehen. Für die Verlagerung des Modal Splits soll insbesondere das Potenzial des E-Bikes ausgeschöpft werden. Konkret wird eine Velopendleroute inkl. der erforderlichen Infrastrukturaufrüstungen zwischen Chur und Landquart vorgeschlagen.

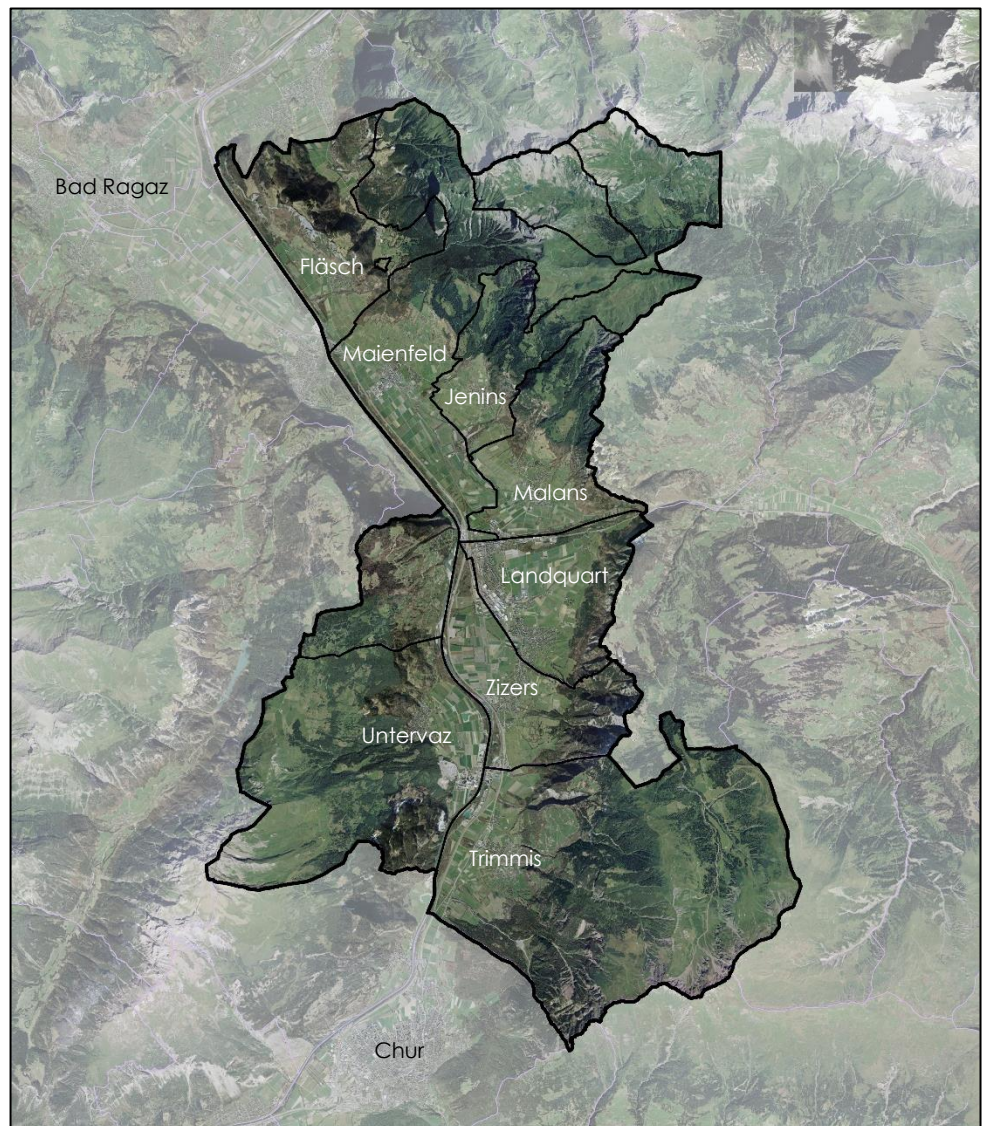
## 2. Einleitung

### 2.1 Ausgangslage und Anlass

Region Landquart

Die Region Landquart liegt im Norden des Kantons Graubünden und besteht aus den acht Gemeinden Fläsch, Maienfeld, Jenins, Malans, Landquart, Zizers, Untervaz und Trimmis. Die Region grenzt an den Kanton St. Gallen sowie ans Fürstentum Liechtenstein.

Übersicht Region  
Landquart



Untersuchungsperimeter

Steigende  
Verkehrsnachfrage

Die Region Landquart verzeichnet in den letzten Jahren eine starke Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung. Die Verkehrsnachfrage ist einerseits mit dem Einwohner- und Arbeitsplatzwachstum gestiegen, andererseits ist die durchschnittliche Kilometerleistung beim motorisierten Individualverkehr (MIV) weiter angestiegen, was das Verkehrsaufkommen zusätzlich erhöht.

Die stark gestiegene Verkehrsnachfrage in den letzten Jahren hat zu verschiedenen Konflikten mit unterschiedlichen Nutzergruppen geführt.

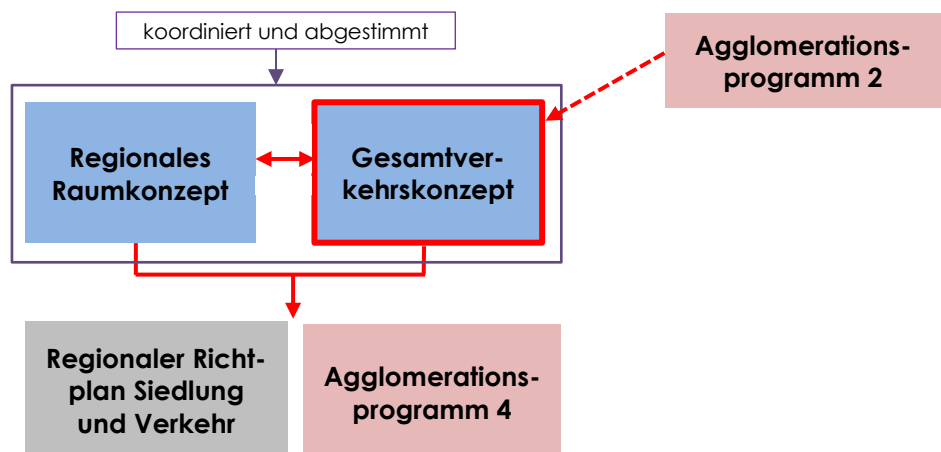
## 2.2 Zweck

### Zweck und Ergebnis

Zweck des Gesamtverkehrskonzeptes ist es, der Region Landquart einen auf das Siedlungskonzept (RegRK) abgestimmten Massnahmenkatalog für die Bewältigung der Verkehrsnachfrage auf regionaler Stufe bereitzustellen. Dieser soll der Region Landquart und den acht Standortgemeinden als Grundlage für die künftige Verkehrsentwicklung dienen. Es zeigt mögliche Massnahmen mit Zeithorizont und Zuständigkeit auf, um bestehende und zukünftige Verkehrsprobleme zu beheben oder zu entschärfen.

### Verbindlichkeit

Das Gesamtverkehrskonzept bildet die Entscheidungsgrundlage für regionale und kommunale Planungsaufgaben. Zudem dient es zusammen mit dem regionalen Raumkonzept als Grundlage für den regionalen Richtplan Siedlung und Verkehr. Die ausgearbeiteten Massnahmen sollen im Agglomerationsprogramm 4. Generation behandelt und aufgenommen werden.

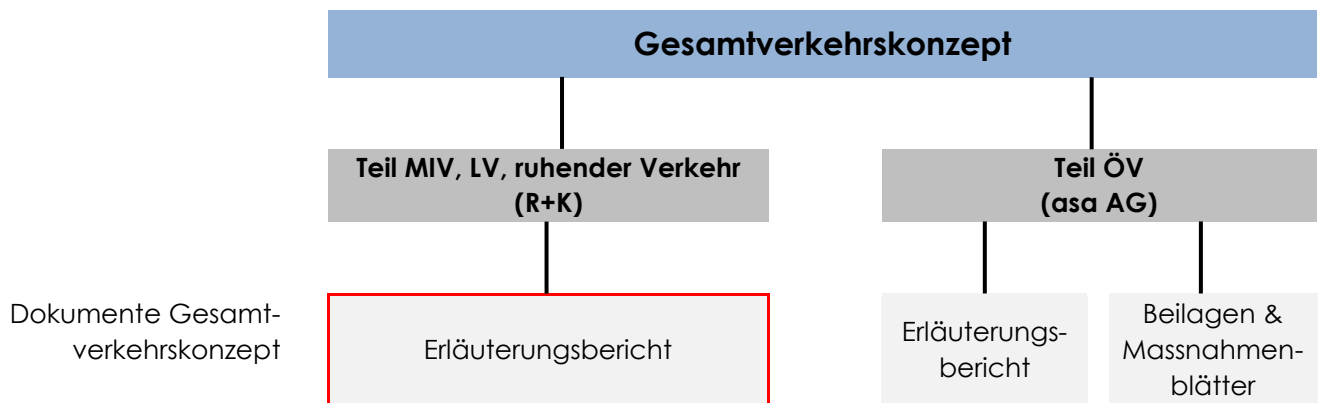


## 2.3 Bestandteile des Gesamtverkehrskonzeptes

Bestandteile Das Gesamtverkehrskonzept Landquart betrachtet folgende vier Themenfelder:

- motorisierter Individualverkehr (MIV);
- öffentlicher Verkehr (ÖV);
- Langsamverkehr (LV);
- ruhender Verkehr.

Der vorliegende Bericht ist der Erläuterungsbericht zum Teil motorisierter Individualverkehr, Langsamverkehr und dem ruhenden Verkehr. Das Thema öffentlicher Verkehr wird von der asa AG in einem separaten Bericht erläutert.



## 2.4 Projektorganisation

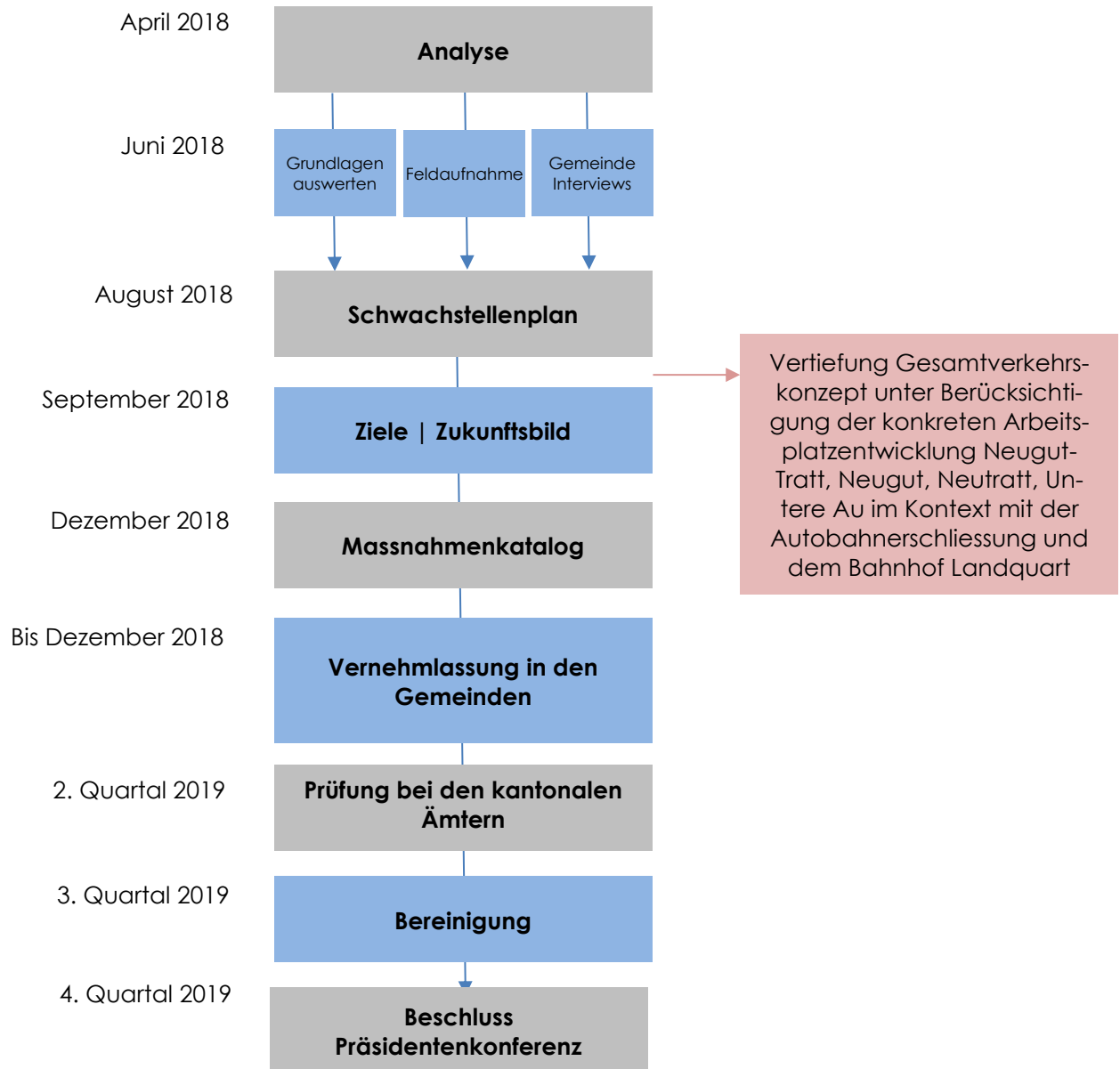
Auftraggeber Auftraggeber des Gesamtverkehrskonzeptes sind die Region Landquart sowie der Kanton Graubünden.

Projektleitung Die Verantwortlichkeit der Projektgesamtleitung obliegt der Region Landquart, wobei die drei kantonalen Dienststellen Tiefbauamt (TBA), Amt für Raumentwicklung (ARE) und Amt für Energie und Verkehr (AEV) bei der Erarbeitung des regionalen Verkehrskonzeptes unterstützend mitwirken.

Projektausführung Die Projektausführung erfolgte durch die Büros Remund + Kuster und asa AG.

Koordination Die Planungsarbeiten werden eng koordiniert zwischen der Region, den Gemeinden sowie den kantonalen Fachstellen. Koordinationsstelle des Kantons ist das Amt für Raumentwicklung Graubünden (ARE-GR). Die projektmässige Koordination innerhalb der Region sowie das Sicherstellen des Informationsaustauschs für eine effiziente Zusammenarbeit erfolgt durch die Region.

## 2.5 Prozess



### 3. Massgebende Planungsgrundlagen

#### 3.1 Bund

Der Sachplan Verkehr macht innerhalb der Region Landquart zum motorisierten Individualverkehr sowie zum Langsamverkehr keine Aussagen. Zu beachten ist auf Bundesebene bei Strassenumgestaltungen oder Strassenergänzungen das schützenswerte Ortsbild von nationaler Bedeutung (ISOS). In der Region Landquart besitzen die Gemeinden Malans, Maienfeld, Fläsch und Jenins ein ISOS.

#### 3.2 Kanton/Region

##### 3.2.1 Kantonaler Richtplan

Gesamtverkehr Der kantonale Richtplan definiert für das vorliegende Gesamtverkehrskonzept folgende Strategie:

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

Transitverkehr kanalisieren Der **Transitverkehr** wird auf die dafür geeigneten Routen kanalisiert. Bei Überlastungen wird der zusätzliche Verkehr möglichst auf den öffentlichen Verkehr bzw. die Schiene verlegt. Die Verkehrskapazitäten auf den Transitstrassen werden nicht erhöht.

Kapazitätsengpässen sanieren Bei Kapazitätsengpässen im Siedlungsgebiet zu Hauptverkehrszeiten werden die öffentlichen Verkehrsmittel soweit möglich verstärkt bzw. bevorzugt, der Fussgänger- und Veloverkehr gefördert und gleichzeitig aktive Verkehrslenkungsmassnahmen getroffen. Bei Kapazitätsengpässen ausserhalb des Siedlungsgebietes wird allfälliger Schleichverkehr durch die angrenzenden Siedlungen unterbunden.

##### 3.2.2 Sachplan Velo

Der Sachplan Velo des Kantons Graubünden dient als Grundlage für den kantonalen Richtplan und konkretisiert dessen Vorgaben im Bereich der kantonalen Veloinfrastruktur. Mit dem Sachplan Velo möchte der Kanton Graubünden das Velo als Verkehrsmittel für den Alltagsverkehr fördern. Der Sachplan Velo definiert folgende zentrale Herausforderungen:

- Herausforderungen
- Es muss ein attraktives, zusammenhängendes und sicheres Netz zur Verfügung stehen. Dies ist die zentrale Grundlage, um den Veloverkehrsanteil zu erhöhen.
  - Es muss ein spezielles Augenmerk auf das Sicherheitsempfinden der Bevölkerung gelegt werden. Dazu gehört die objektive Sicherheit sowie auch das subjektive Sicherheitsempfinden.

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durch die erhöhte Verfügbarkeit von E-Bikes wird das Velofahren über längere Distanzen und grössere Höhendifferenzen attraktiver. Zukünftig ist daher mit einem weiteren Wachstum in diesem Distanzbereich zu rechnen.</li> </ul>
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserte Infrastrukturen, höhere Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer und gesteigerte Attraktivität des Veloverkehrs.</li> <li>• Höhere Veloverkehrsanteile am gesamten Alltags- und Freizeitverkehr.</li> </ul>
Verkehrsnetz	Der Sachplan Velo unterteilt das Velowegnetz in ein Alltagsnetz und ein Freizeitnetz.
Alltagsnetz	Das Alltagsnetz wurde anhand von Wunschlinien (abstrakte und direkte Linie zwischen zwei Zielen) definiert. Es verbindet die Gemeinden und Fraktionen sowie wichtige Ziele mit hoher Anziehungskraft für den Veloverkehr miteinander.
Freizeitnetz	Das Freizeitnetz wird durch die nationalen, regionalen und lokalen Velo- und Mountainbikerouten gebildet. Die Grösse des kantonalen Velowegnetzes für den Freizeitverkehr ist grundsätzlich ausreichend und die Qualität ist gut bis sehr gut.
Schwachstellen	Der Sachplan Veloverkehr definiert für das Alltagsnetz Schwachstellen, welche im Schwachstellenplan Kapitel 4.3.2 dargestellt werden.

### 3.2.3 Agglomerationsprogramm Chur 2. Generation

Die Region Landquart liegt im Bereich der Agglomeration Chur. Obwohl die Gemeinden Maienfeld, Fläsch und Jenins nicht im effektiven Agglomerationsperimeter liegen, wurden diese Gemeinden integral behandelt. Das Agglomerationsprogramm der 2. Generation sieht folgende Teilstrategien für die Region Landquart im Bereich Verkehr vor.

motorisierter Individualverkehr	Bei temporären Überlastungen der A13 soll <b>der Ausweichverkehr durch die Dörfer verhindert</b> werden. Die Erschliessungen der Arbeitsplatzstandorte sind zu optimieren. Die allgemein zugänglichen Parkplätze im öffentlichen Raum sollen verursachergerecht bewirtschaftet und der Verkehr soll nach den Parkplätzen zweckmässig gelenkt werden.
Langsamverkehr	In den Zentren Igis-Landquart sollen mehr strassenunabhängige Velo- und Fussgängerverbindungen angeboten werden. Bei den Bahnstationen und bei den wichtigen Bushaltestellen sollen vermehrt überdachte und gesicherte Veloabstellanlagen realisiert werden.
ruhender Verkehr	Die allgemein zugänglichen Parkplätze im öffentlichen Raum sollen verursachergerecht bewirtschaftet werden.

### 3.2.4 Regionaler Richtplan Langsamverkehr, Bündner Rheintal

Der regionale Richtplan Langsamverkehr Region Bündner Rheintal (2010) definiert das regionale Velo- und Fusswegnetz. Das Velowegnetz wird im Kapitel 4.3.2 und das Fusswegnetz im Kapitel 4.3.3 des vorliegenden Berichts erläutert.

### 3.2.5 Regionales Raumkonzept

Die Region Landquart erarbeitet derzeit ihr regionales Raumkonzept (RegRK). Das Gesamtverkehrskonzept und das regionale Raumkonzept sind aufeinander abgestimmt entwickelt worden.

### 3.2.6 Weitere Grundlagen

Die weiteren Grundlagen, welche im vorliegenden Bericht beigezogen wurden, sind dem Anhang A zu entnehmen.

## 3.3 Gemeindeinterviews

Durchführung  
Gemeindeinterviews

Mittels Interviews sind die Gemeinden zu ihrer heutigen Verkehrssituation – spezifisch zu den Themen motorisierter Individualverkehr, Lärm, Parkierung, Veloverkehr, Fussverkehr und öffentlicher Verkehr – befragt worden. Hierbei sind einerseits Schwachstellen und Defizite in der bestehenden Infrastruktur, andererseits Wünsche, Bedürfnisse und Zukunftsvorstellungen innerhalb der einzelnen Gemeinden ermittelt worden.

Nachfolgend werden die Erkenntnisse der Interviews je Gemeinde zusammenfassend aufgeführt.

Fläsch

Die Gemeinde Fläsch macht sich bereits seit längerer Zeit Gedanken zur Verkehrsentslastung ihres Dorfes. Eine mögliche Umfahrung wurde jedoch seitens Bevölkerung bereits zweimal abgelehnt. Besonders problematisch erscheint die Augass, hier soll eine provisorische Baustellen-Umfahrung, welche auch künftig bestehen bleiben soll, für Entlastung sorgen. In Form von geeigneten Massnahmen möchte die Gemeinde den Mehrverkehr und den Durchgangsverkehr begrenzen. Im Bereich Langsamverkehr sieht die Gemeinde keine grösseren Problemstellen.

Maienfeld

Die Stadt Maienfeld hat innerhalb des Ortszentrums mit einem hohen Verkehrsaufkommen zu kämpfen. Vor allem der Durchgangsverkehr von/Richtung Heididorf bzw. St. Luzisteig führt zu starker Verkehrsbelastung. Aufgrund der allgemeinen Mobilitätszunahme und der Siedlungsentwicklung ist künftig eine weitere Verkehrszunahme zu erwarten. Das historische Städtli von Maienfeld, welches im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) liegt, ist nicht auf eine solch starke Verkehrsbelastung ausgelegt. Die Aufenthalts- und Wohnqualität, aber auch die Verkehrssicherheit innerhalb des Stadtkerns wird dadurch stark negativ beeinträchtigt. Aus



diesem Grund prüft die Stadt Maienfeld Entlastungsmöglichkeiten. Im Bereich Langsamverkehr sieht die Stadt keinen grossen Handlungsbedarf.

- Jenins Für die Gemeinde Jenins ist ein Veloweg bergwärts zwischen Maienfeld und Jenins von hoher Bedeutung. Ebenfalls soll die ÖV-Güteklasse mithilfe eines dichteren Busangebotes verbessert werden. Im Bereich motorisierter Individualverkehr sieht die Gemeinde Jenins keinen grösseren Handlungsbedarf.
- Malans Die Gemeinde Malans sieht die koordinierte und integrative Entwicklung des Gebietes Neugut-Tratt als zentrale Aufgabe. Zudem soll der Dorfkern entlastet und die Aufenthaltsqualität des Dorfplatzes erhöht werden. In der Gemeinde Malans liegen gefährliche oder fehlenden Infrastrukturen für den Langsamverkehr vor.
- Landquart Die Gemeinde Landquart sieht den Handlungsbedarf vor allem im Bereich des Bahnhofs. Die Strassen im Zentrum gelangen einerseits häufig an die Grenze der Leistungsfähigkeiten, andererseits weist der Bahnhofplatz zu wenig Aufenthaltsqualität auf. Weiter ist die Signalisation der Schulstrasse, die Erschliessung von Tardis sowie ein Ausbau der Infrastruktur entlang des Mühlebachs zu prüfen.
- Zizers Die Gemeinde Zizers sieht die hohe verkehrliche Belastung in der engen Ortsdurchfahrt als grosses Problem an. Mehrere Verkehrsgutachten und -konzepte sind diesbezüglich erarbeitet worden. Auch die bessere Erschliessung einiger Gebiete durch den ÖV ist eine Herausforderung. In der Gemeinde Zizers sind neue Verkehrserzeuger wie die Migros-Filiale sowie der Ausbau des Wohn- und Pflegezentrums Tertianum geplant. Im Langsamverkehrsnetz sind zusätzliche Verbindungen zu prüfen und Sanierungen bzw. Optimierungen der Sicherheit des bestehenden Netzes anzustreben.
- Untervaz Die Anliegen der Gemeinde Untervaz sind unter anderem die Verkehrsberuhigung im Dorfkern mittels Tempo-30-Zone und der Ausbau der Abzweigung zum Gebiet der Holcim Schweiz AG, bzw. zum Kieswerk.
- Trimmis Die Gemeinde Trimmis sieht vor allem Handlungsbedarf für den MIV und den ÖV im Bereich der Saltinistrasse, um das Gebiet für die Siedlungsentwicklung zur Verfügung zu stellen. Zudem gibt es punktuelle Gefahrenstellen an Kreuzungen an der Kantonsstrasse. Eine grosse Herausforderung stellt die Lärmbelastung entlang der Autobahn und der Kantonsstrasse dar. Im Bereich des Langsamverkehrs ist das bestehende Netz auf die Sanierungsbedürftigkeit oder eine Verbesserung der Sicherheit zu prüfen. In der Gemeinde Trimmis besteht ein Parkplatzdefizit, insbesondere bei grösseren Veranstaltungen. Die Parkieranlagen sollen vergrössert werden.

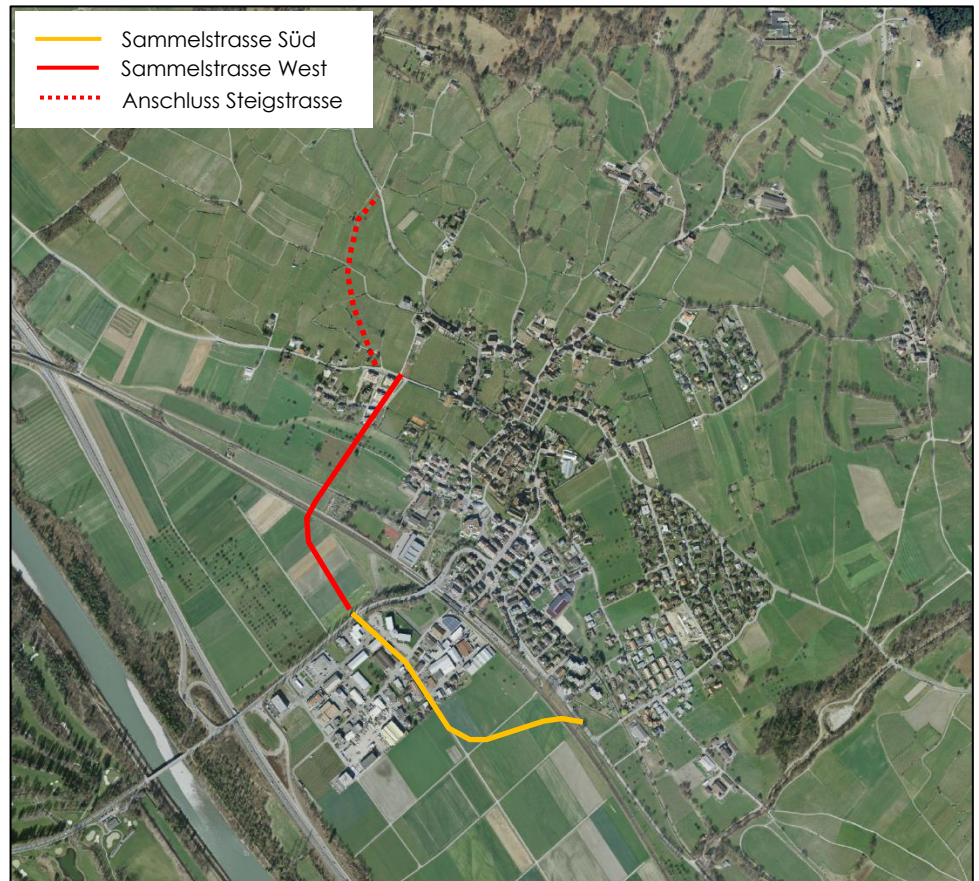
### 3.4 Vorhandene Projektideen

- Ausbau A13** Die Gemeinden in der Region Imboden diskutieren über den Ausbau der Autobahn A13. Zwischen dem Autobahnanschluss Reichenau und dem Südportal des Isla-Bella-Tunnels soll die Autobahn A13 auf vier Spuren ausgebaut werden. Für das Bundesamt für Strassen (ASTRA) geniesst der Ausbau keine grosse Priorität, wodurch das Bauvorhaben erst in weiter Zukunft erfolgen wird. Aus diesem Grund wurden die Auswirkungen des Vierspurausbaus auf die Region Landquart nicht detaillierter geprüft. Die Region Landquart muss die Spuraddition jedoch immer im Blickfeld haben. Erfolgt dieser Kapazitätsausbau, müssen in der Region Landquart ebenfalls Massnahmen getroffen werden.
- Umfahrung Zizers** Die Variante Umfahrung Zizers wurde im Bericht «Verkehrskonzept Ortsplanungsrevision, Zizers» vom 3. Mai 2017 von Ghielmetti, Ingenieur- und Planungsbüro geprüft. Durch die Umfahrung soll die Kantonsstrasse, welche durch die Gemeinde Zizers verläuft, entlastet werden. Zwischen 45 % und 65 % des motorisierten Individualverkehrs lassen sich gemäss Bericht «Verkehrskonzept Ortsplanungsrevision» auf die Umfahrungsstrasse umlegen. Problematisch zeigt sich aber die Umsetzung, da mit sehr hohen Kosten zu rechnen ist. Zudem hat die Gemeinde Zizers mit der Autobahn A13 bereits eine «Umfahrung». Aus diesen Gründen wird eine weitere Umfahrung Zizers derzeit nicht weiter geprüft.

## Stichstrasse Maienfeld

Im Bericht «Netzstrategie, motorisierter Individualverkehr, Maienfeld vom 29. August 2018» wird die Entlastung der Stadt Maienfeld vom Durchgangsverkehr geprüft. Dabei wird eine Sammelstrasse West und eine Sammelstrasse Ost detaillierter untersucht. Für die Entlastung respektive nicht weitere Belastung zeigen die beiden Varianten Wirkung (vgl. Kapitel 5). Für die Variante West wurden im Zonenplan Baulinien festgelegt.

## Ungefähre Lage möglicher Sammelstrasse, Maienfeld



Quelle Grundlagenplan: [map.geo.gr.ch](http://map.geo.gr.ch)

## 4. Analyse

### 4.1 Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung

Bevölkerungs- entwicklung	Dank den guten Verkehrsanbindungen, der Nähe zur Natur und der vielfältigen Freizeitmöglichkeiten ist die Region ein attraktiver Wohnstandort. Dies zeigt mitunter das Bevölkerungswachstum der jüngsten Vergangenheit. Die Region Landquart ist zwischen 2007 und 2016 insgesamt um 10 % (rund 2'300 Personen) gewachsen. Ende des Jahres 2016 zählte die Region Landquart rund 24'450 EinwohnerInnen (Bundesamt für Statistik).
Prognose Bevölkerungs- wachstum bis 2030	Im kantonalen Richtplan prognostiziert der Kanton Graubünden für die Region Landquart bis 2030 ein weiteres Bevölkerungswachstum von rund 5'000 EinwohnerInnen. Mit rund 29'800 EinwohnerInnen und Einwohner liegt die prognostizierte Bevölkerungszunahme (+22 %) gemäss kantonalem Richtplan leicht höher als das vorgesehene Wachstumsziel gemäss regionalem Raumkonzept mit 28'500 EinwohnerInnen und Einwohner (+16 %). Diese Wachstumszahlen sind für das zukünftige Verkehrsaufkommen massgebend. Das Bevölkerungswachstum der einzelnen Standortgemeinden kann dem regionalem Raumkonzept entnommen werden.
Beschäftigten- entwicklung	Die Region Landquart gehört zu den dynamischsten Wachstumsräumen des Kantons Graubünden. Das Beschäftigtenwachstum zwischen 2011 und 2015 betrug innerhalb der Region Landquart 8 % (rund 700 VZÄ). Die Gemeinde Landquart bildet dabei mit rund 50 % der Vollzeitäquivalente den klaren Arbeitsplatzschwerpunkt (Bundesamt für Statistik).

## 4.2 Motorisierter Individualverkehr

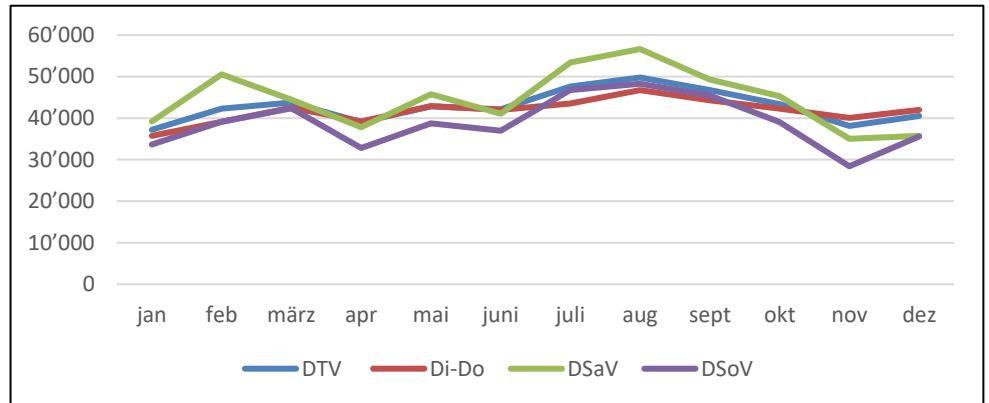
### 4.2.1 Strassennetz

Entwicklung	Im 19. Jahrhundert hat das Hauptverkehrsstrassennetz bereits bestanden. Im Jahr 1965 wurden die Autobahn A13 sowie die Prättigauerstrasse erstellt. Später, im Jahr 1994, wurde die Umfahrung Landquart eröffnet. Seither wurden, trotz sehr starker Verkehrszunahme (vgl. Kapitel 4.2.3), keine zusätzlichen übergeordneten Strasseninfrastrukturen mehr umgesetzt. Neubauten beschränken sich auf untergeordnete Verbindungs- und Erschliessungsstrassen. Das heutige Strassennetz mit den Nationalstrassen und den Hauptverkehrsstrassen ist dem Anhang C zu entnehmen.
Nationalstrassen	Die Autobahn A13 sowie die Prättigauerstrasse sind Nationalstrassen. Die Autobahn A13 verläuft in der Region Landquart von Trimmis bis nach Fläsch. Sie ist die wichtigste und leistungsfähigste Verbindung in Richtung Chur, Zürich und St. Gallen sowie zu den angrenzenden Tourismusgebieten. Die Autobahnzubringer Bad Ragaz, Maienfeld, Landquart, Trimmis-Zizers-Untervaz sorgen für eine unmittelbare Anbindung der einzelnen Ortschaften.
Hauptverkehrsstrassen	Das Hauptverkehrsstrassennetz umfasst die kantonalen Hauptstrassen, welche die Gemeinden untereinander verbinden und den Verkehr auf das Nationalstrassennetz leiten. Die Hauptverkehrsstrassen weisen mit Ausnahme der teilweisen sehr engen Ortsdurchfahrten eine hohe Transportleistung bei mittleren Geschwindigkeiten auf.
Weitere Strassen	Die weiteren Strassen werden der Sammelstrassen, der Erschliessungsstrassen oder der Land- bzw. Forststrassen zugeordnet. Sie haben für das regionale Gesamtverkehrskonzept keine wesentliche Bedeutung.

### 4.2.2 Verkehrsmengen und Verkehrsverteilung

Verkehrsmessungen	In der Region Landquart liegen verschiedene dauernde Verkehrszählungen vor (siehe Anhang D). Diese zeigen im Jahr 2016, dass insbesondere die Autobahn A13 mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommen (DTV) zwischen 42'000 und 45'000 Fahrzeugen und die Prättigauerstrasse mit einem DTV von über 16'000 Fahrzeugen stark belastet sind. Die Hauptverkehrsstrasse durch das Städtli Maienfeld in Richtung Heididorf mit einem DTV von über 6'000 Fahrzeugen (Jahr 2017) sowie die Hauptverkehrsstrasse durch Zizers, mit einem DTV von über 11'000 Fahrzeugen (Jahr 2015), sind vom Durchgangsverkehr geprägt (vgl. Kapitel 0). An Spitzentagen mit Tourismusverkehr liegen die Werte nochmals einiges höher.
Verteilung Jahresganglinie	Die Spitzen bilden sich in den Monaten Februar, Juli und August an schönen Tagen am Samstag. Es handelt sich dabei um ausgeprägte Tourismusspitzen.

Jahresganglinie vom Jahr 2017, Verkehrsmessstelle Zizers (A13)

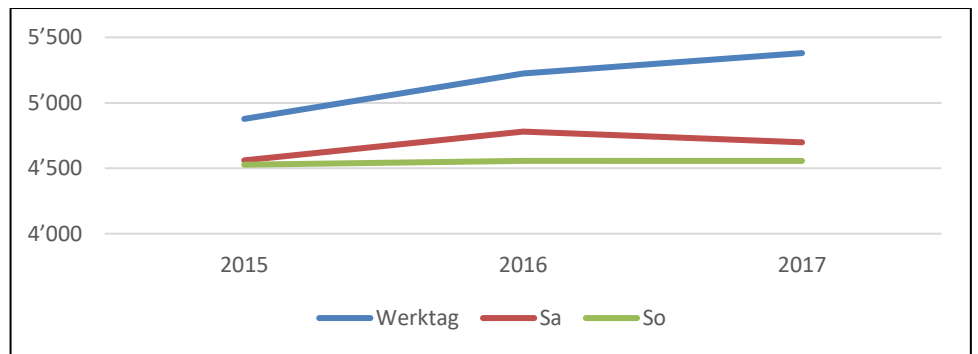


Quelle: [www.astra.admin.ch](http://www.astra.admin.ch), schweizerische automatische Strassenverkehrszählung (SASVZ)

Verteilung Spitzenstunde

Für die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur ist das Verkehrsaufkommen in der Spitzenstunde massgebend. Zur Spitzenstunde ist das Verkehrsaufkommen an Werktagen höher als an «normalen» Samstagen. Die absolute Spitze an Werktagen bildet sich am Freitag um 16:00 - 17:00 Uhr mit 5'380 Fahrzeuge pro Stunde.

Verteilung Spitzenstunde im Monat August, Verkehrsmessstelle Zizers (A13)



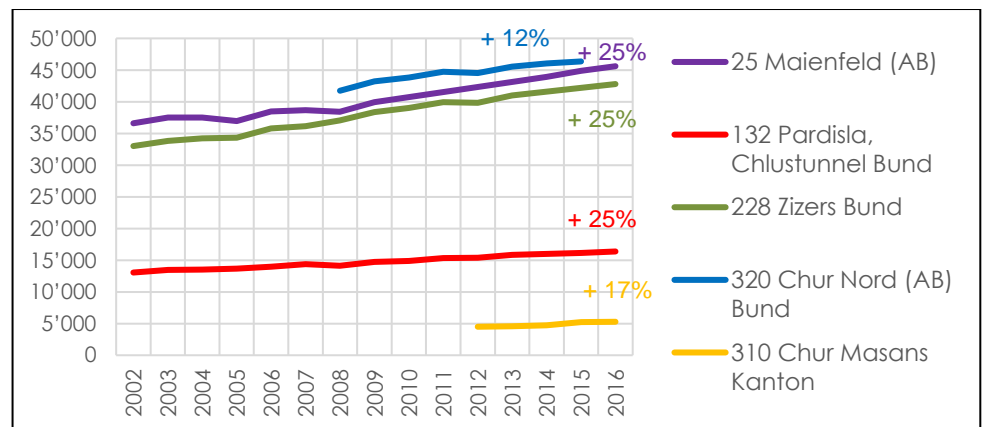
Quelle: [www.astra.admin.ch](http://www.astra.admin.ch), schweizerische automatische Strassenverkehrszählung (SASVZ)

### 4.2.3 Verkehrszunahme

#### Verkehrszunahme

Der motorisierte Individualverkehr hat in den letzten Jahren stark zugenommen. So gab es zwischen den Jahren 2002 bis 2016 Verkehrszunahmen auf der Autobahn zwischen Maienfeld und Chur sowie in Richtung Prättigau von rund 25 %. Der Verkehr wird auch in Zukunft insbesondere aufgrund der Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung weiterhin stark ansteigen. Starke Verkehrszunahmen sind insbesondere auf der Autobahn A13, auf der Prättigauerstrasse und in Landquart zu erwarten. Gemäss dem kantonalen Verkehrsmodell steigt der Verkehr auf der Autobahn A13 bis ins Jahr 2035 um weitere 12.5 % - 25 %. Die Übersicht der Verkehrsmessstellen sind dem Anhang D zu entnehmen.

#### Verkehrszunahme zwischen den Jahren 2002 bis 2016 (DTV)



Quelle: [www.astra.admin.ch](http://www.astra.admin.ch), schweizerische automatische Strassenverkehrszählung (SASVZ)

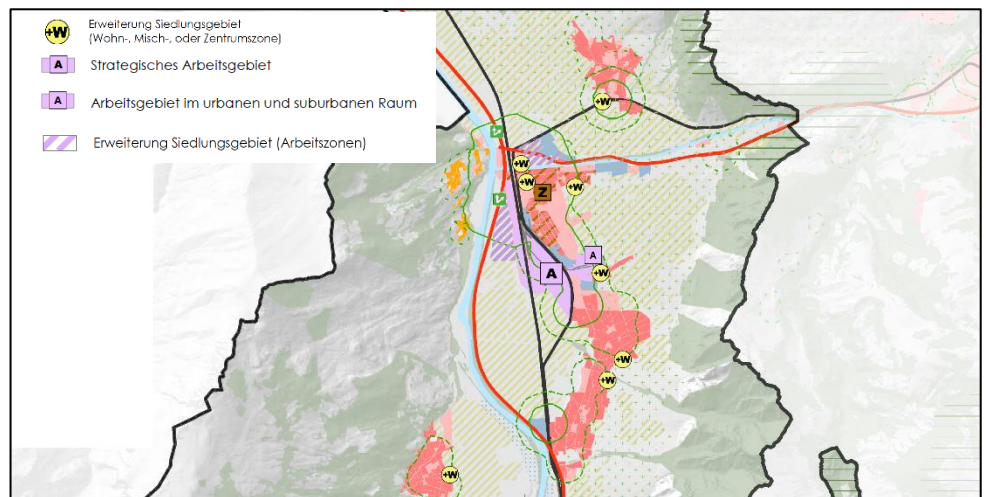
### 4.2.4 Grosse Verkehrserzeuger

#### Touristische Verkehrserzeuger

Die grossen Verkehrserzeuger haben einen massgebenden Einfluss auf das heutige und zukünftige Verkehrsaufkommen auf den übergeordneten Strassen. Die grossen Tourismusgebiete in Graubünden wie z.B. Davos, Lenzerheide, Arosa St. Moritz und Flims/Laax verursachen hohe Verkehrsbelastungen auf der Autobahn A13 sowie auf der Prättigauerstrasse. Ebenfalls weist die Autobahn A13 hohen Transitverkehr auf. Sie bildet die Alternativroute zum Gotthard und ist dabei eine der wichtigsten Nord-Süd Verbindungen ins Tessin und nach Italien. Um die Region Landquart liegen grössere Wohn- und Arbeitsplatzgebiete (in Domat/Ems, Chur, Sargans sowie im vorderen Prättigau), welche einen Anteil des Verkehrsaufkommens in der Region Landquart verursachen. Hinzu kommt der Verkehr aus den grossen Verkehrserzeugern innerhalb der Region. Diese sind das Outlet, die Bildungsstätte Plantahof oder die touristischen Anlagen Heididorf und Älplibahn, welche insbesondere auch die Hauptverkehrsstrassen innerhalb der Region belasten. Ebenfalls stark vom Verkehr betroffen ist der Luzisteigpass. Die Strasse ist eine beliebte Strecke des Freizeitverkehrs. Besonders während den schönen Frühlings-, Sommer- und Herbstwochenenden steigt die Verkehrsbelastung. Die touristischen Verkehrserzeuger sind insbesondere für den Verkehr am Wochenende verantwortlich.

Arbeitsplatzgebiete	Ebenfalls zu den grossen Verkehrserzeugern gehören die Arbeitsplatzgebiete entlang der Autobahn A13. Sie generieren den Verkehr an den Werktagen in den Spitzenstunden.
Neue Verkehrserzeuger	Die Region Landquart verfügt über ungenutzte/unbebaute Flächen, welche sich zur Siedlungsentwicklung eignen. Das regionale Raumkonzept definiert Siedlungsgebietserweiterungen (Arbeitszone) sowie Entwicklungsschwerpunkte für Wohnen. Massgebend für den regionalen Verkehr sind insbesondere die Siedlungsgebietserweiterungen (Arbeitszonen) Neutratt, Neugut-Tratt, Neugut und Untere Au. Aufgrund der Lagen im urbanen Siedlungsraum haben diese Gebiete eine regionale Bedeutung. Die Entwicklungsgebiete generieren zusätzlichen Verkehr an Werktagen zu Spitzenstunden.

#### Auszug regionales Raumkonzept

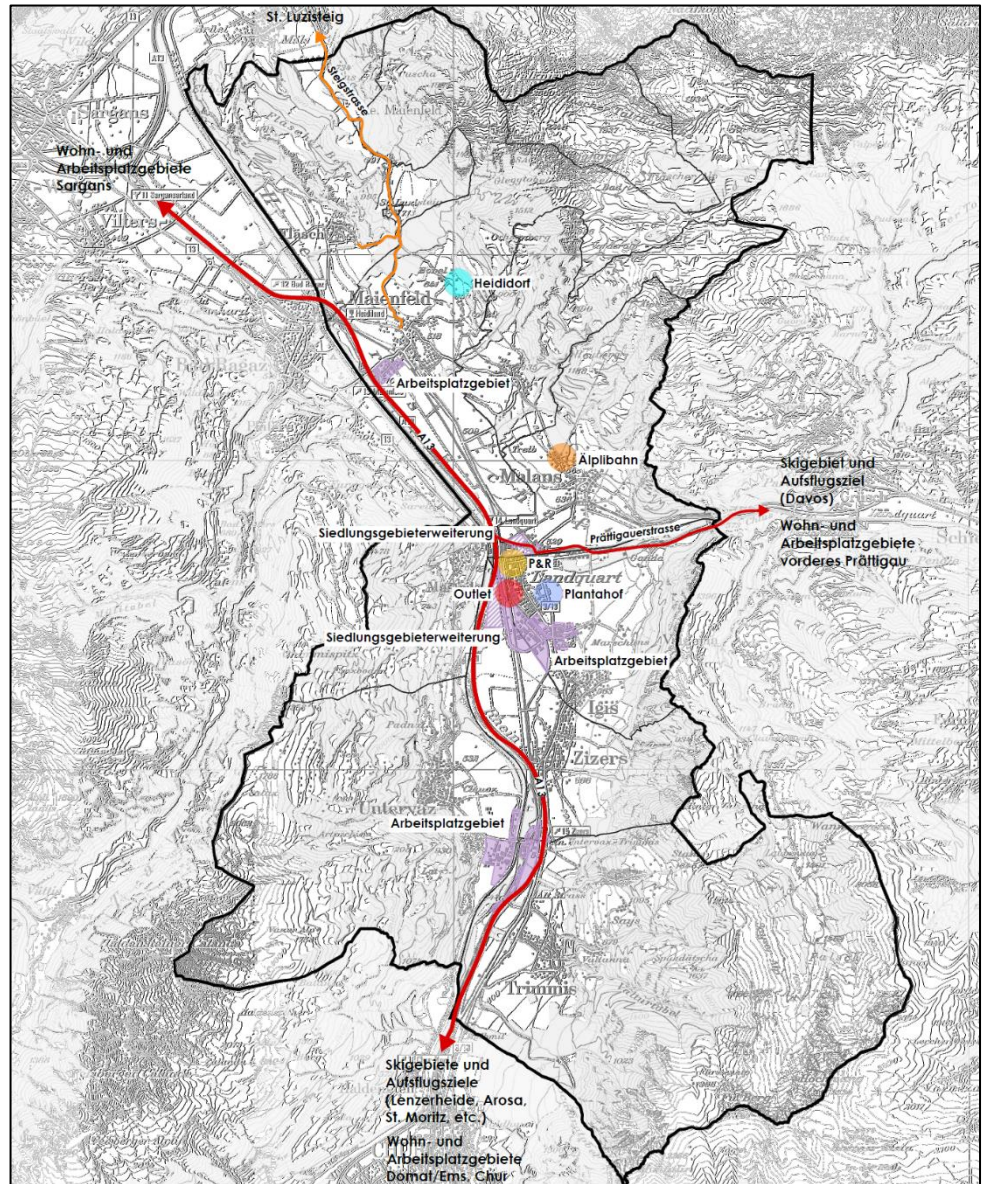


Quelle: regionales Raumkonzept, vom 26. April 2019, Remund und Kuster AG

Die Entwicklungsschwerpunkte «Wohnen» verteilen sich über die verschiedenen Gemeinden und sind nicht ausschlaggebend für den regionalen Verkehr.



Übersicht  
Verkehrserzeuger



#### 4.2.5 Engpässe Leistungsfähigkeit

Beobachtungen, örtliche Kenntnisse und automatische Verkehrsmessungen zeigen, dass es zu Spitzenzeiten auf mehreren Strecken innerhalb der Region Landquart regelmässig zu Engpässen in der Leistungsfähigkeit kommt. Die Engpässe sind im Schwachstellenplan vgl. Kapitel 4.2.13 verortet. Folgende Engpässe wurden festgestellt:

- Autobahn A13 zwischen Chur und Bad Ragaz
- Prättigauerstrasse zwischen Landquart und Grüşch
- Kreisel Autobahnzubringer, Landquart
- Ortsdurchfahrt Zizers
- Ortsdurchfahrt Maienfeld

Das restliche übergeordnete Strassennetz stellt die Erschliessung zu den Wohngebieten und kleineren Arbeitsplatzgebieten in den Gemeinden Fläsch, Jenins, Malans, Igis, Untervaz und Trimmis sicher. Auch nach Ausschöpfung des Innenentwicklungspotenzials sowie nach Siedlungserweiterungen gemäss regionalem Raumkonzept ist die Leistungsfähigkeit der restlichen Strassen voraussichtlich ausreichend. Diese Strassen weisen zur Hauptsache hausgemachten Verkehr auf.

##### Autobahn A13

Die Autobahn A13 mit einem DTV von über 45'000 Fahrzeugen (Jahr 2016) stösst aufgrund der starken Verkehrszunahme in den letzten Jahren während den Spitzenzeiten durch den Tourismusverkehr regelmässig an ihre Leistungsgrenze. Vor allem der Abschnitt zwischen Maienfeld und Zizers sowie der Autobahnanschluss Landquart sind aufgrund der Verflechtung der beiden Ströme aus Chur/San Bernardino und von Richtung Prättigau besonders stark betroffen. Staus und längere Wartezeiten auf der Autobahn sind die Folgen. Dies führt zu unerwünschtem Ausweichverkehr durch die umliegenden Dörfer.

##### Staubildung auf A13



Quelle: Eigene Fotos vom 14. Oktober 2018

##### Prättigauerstrasse

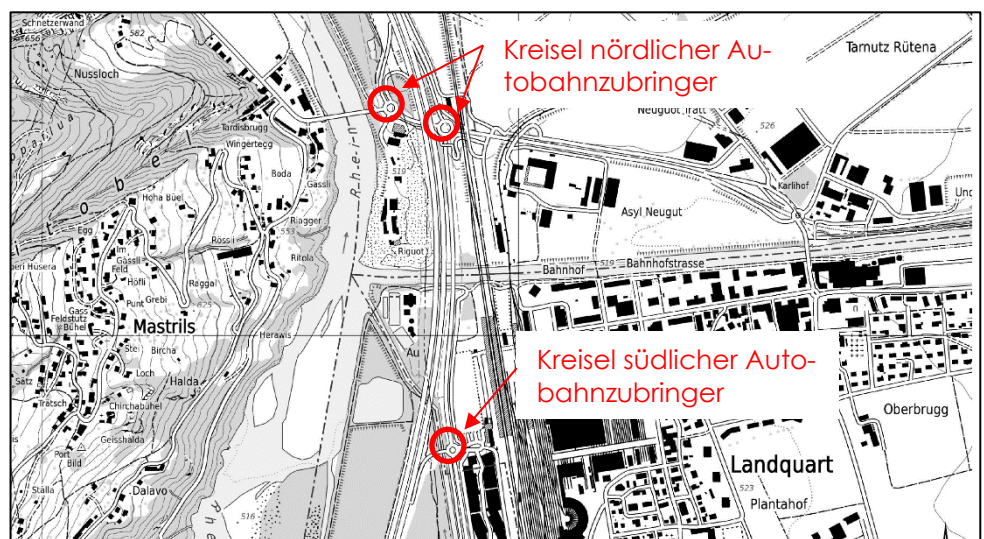
Durch die starke Belastung der Autobahn A13 durch den Tourismusverkehr ist die Autobahneinfahrt auf die A13 von Richtung Prättigau blockiert. Dies führt zu langen Rückstaus auf der Prättigauerstrasse. Auch Richtung Prättigau ist die Strasse aufgrund der Tourismusdestination Davos regelmässig überlastet und weist saisonal einen Engpass in der Leistungsfähigkeit auf.



### Kreisel Autobahnein- / -ausfahrt Landquart

Die beiden Kreisel am nördlichen Autobahnzubringer Landquart sind insbesondere am Samstag aufgrund des Rückstaus der Autobahn A13 teilweise blockiert. In Zukunft sind grössere Entwicklungsgebiete (vgl. Kapitel 4.2.4) in direktem Umfeld der Kreisel vorgesehen, wodurch diese zusätzlich massiv stärker belastet werden. Die nördlichen Kreisel werden in Zukunft zu Spitzenstunden an ihre Leistungsgrenze stossen respektive überschreiten.

Der Kreisel am südlichen Autobahnzubringer ist bereits heute aufgrund der geringen Dimensionierung zu Spitzenstunden an seiner Leistungsgrenze. Der Kreisel ist für die Schleppkurven von grossen Sattelschleppern tendenziell zu klein, was zu Verzögerungen führt.



Quelle Grundlagenplan: map.geo.gr.ch

### Ortsdurchfahrt Zizers

Parallel zur Autobahn A13 verläuft die Hauptverkehrsstrasse von Landquart via Zizers, Trimmis nach Chur. Sie wird insbesondere bei stockendem Verkehr auf der Autobahn als Ausweichroute benutzt. In Landquart und Igis verläuft die Strasse grösstenteils ausserhalb des Siedlungsgebietes. In Zizers durchquert die Hauptverkehrsstrasse jedoch den Ortskern. Der historische Dorfkern ist nicht auf diese Verkehrsbelastungen ausgelegt. Die dichte Bebauung und die schmalen Strassen eignen sich grundsätzlich nicht für den Durchgangsverkehr. Das Verkehrsaufkommen ist zu hoch und es kommt in den Spitzenzeiten zu Kapazitätseinbussen und somit zu einem Engpass der Leistungsfähigkeit und zu Sicherheitsdefizite.

Die nachfolgend dargestellte Bildaufnahme zeigt den Sonntagstourismusverkehr. Sowohl die Autobahn als auch die Ortschaften sind lahmgelegt. Ein Durchkommen ist selbst für Blaulichtorganisationen schwer.

### Ausweichverkehr durch Zizers



Quelle: Eigene Fotos vom 14. Oktober 2018

### Ortsdurchfahrt Maienfeld

Die Ortsdurchfahrt Maienfeld weist einerseits Durchgangsverkehr von den Touristen ins Heididorf und vom Luzisteigpass auf und andererseits Durchgangsverkehr vom Werktagsverkehr der Fläschern und Jeninsern, welche den Autobahnzubringer A13 Maienfeld benutzen (vgl. Kapitel 0). Ebenfalls bestehen Entwicklungsgebiete, bei welchen die direkte Erschliessung zur Autobahn durch das Städtli führt. Durch den erwarteten Mehrverkehr wird die Problematik weiter verschärft. Die Wartezeiten, Rückstaulängen und die damit verbundene Umweltbelastung werden zunehmen, womit wiederum der Fuss- und Veloverkehr unattraktiver werden. Die Aufenthaltsqualität im Städtli wird massgeblich beeinträchtigt.

### Übersicht stockender Verkehr bei Engstellen Links: Maienfeld, Rechts: Zizers



Quelle: [www.google.com/maps](http://www.google.com/maps), Verkehrslage durchschnittliche Abendspitzenstunde

#### 4.2.6 Engstellen

In den historischen Dörfern sinkt die Leistungsfähigkeit auf den Hauptverkehrsstrassen aufgrund von Engstellen (Bebauungsstruktur) deutlich. Auf gewissen Streckenabschnitten ist selbst der Begegnungsfall von zwei Personewagen bei reduzierter Geschwindigkeit nicht möglich. Dafür wäre ein Normalprofil von 4.50 m ( $v=20$  km/h) oder 5.50 m ( $v=30$  km/h) erforderlich. Die Problematik verschärft sich bei einer Begegnung Lastwagen / Lastwagen (Durchfahrtsbreite mind. 6.30 m bei Tempo 20 und 7.10 m bei Tempo 30).

Engstelle Zizers (links),  
Engstelle Maienfeld  
(rechts)



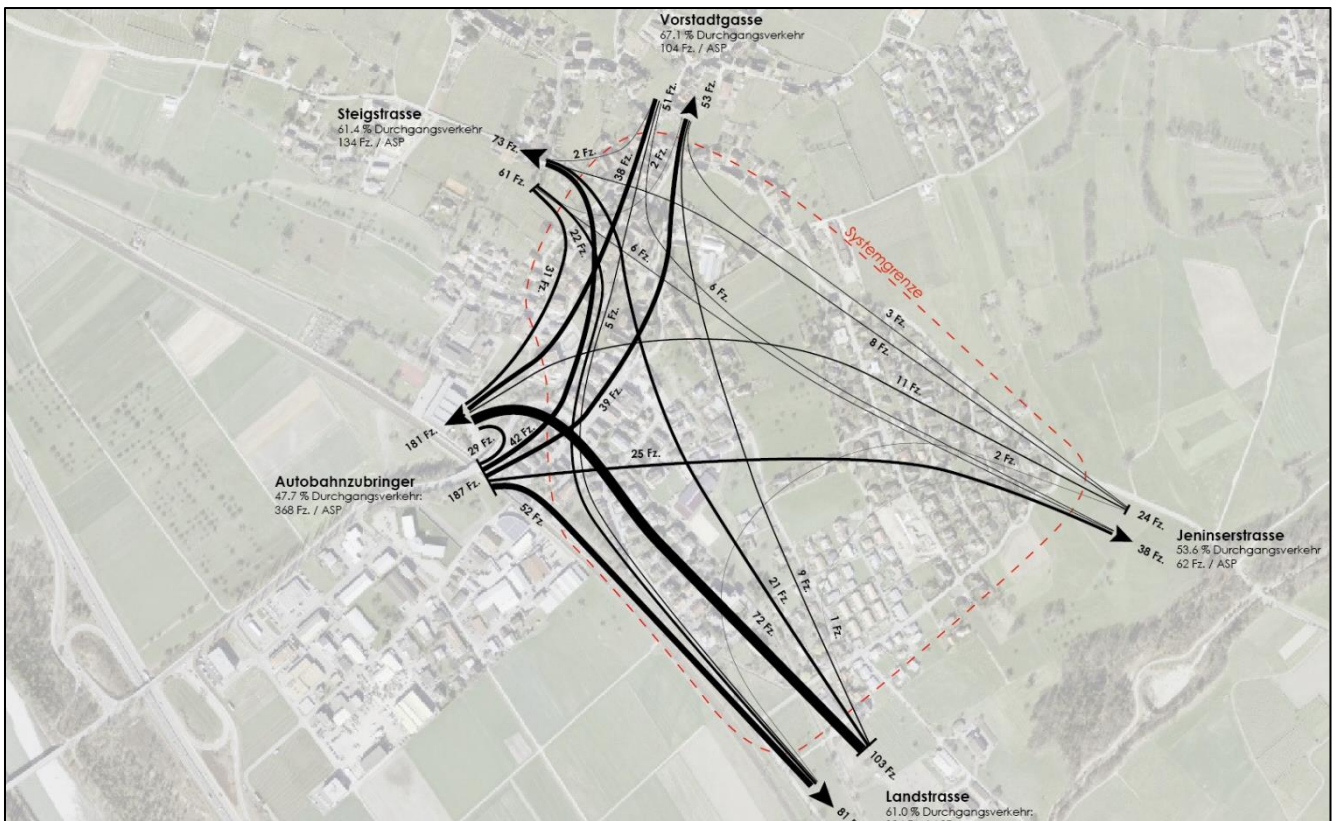
Quelle: Eigene Fotos vom 20. Juni 2018



#### 4.2.7 Belastungen aufgrund Durchgangsverkehres

**Ziel- / Quellverkehr** Die Gemeinden Untervaz, Trimmis und Jenins weisen hauptsächlich Ziel- und Quellverkehr auf. Die Verkehrsmengen auf den Strassen sind gering. Auch in Zukunft werden keine grösseren Verkehrszunahmen in diesen Gemeinden erwartet.

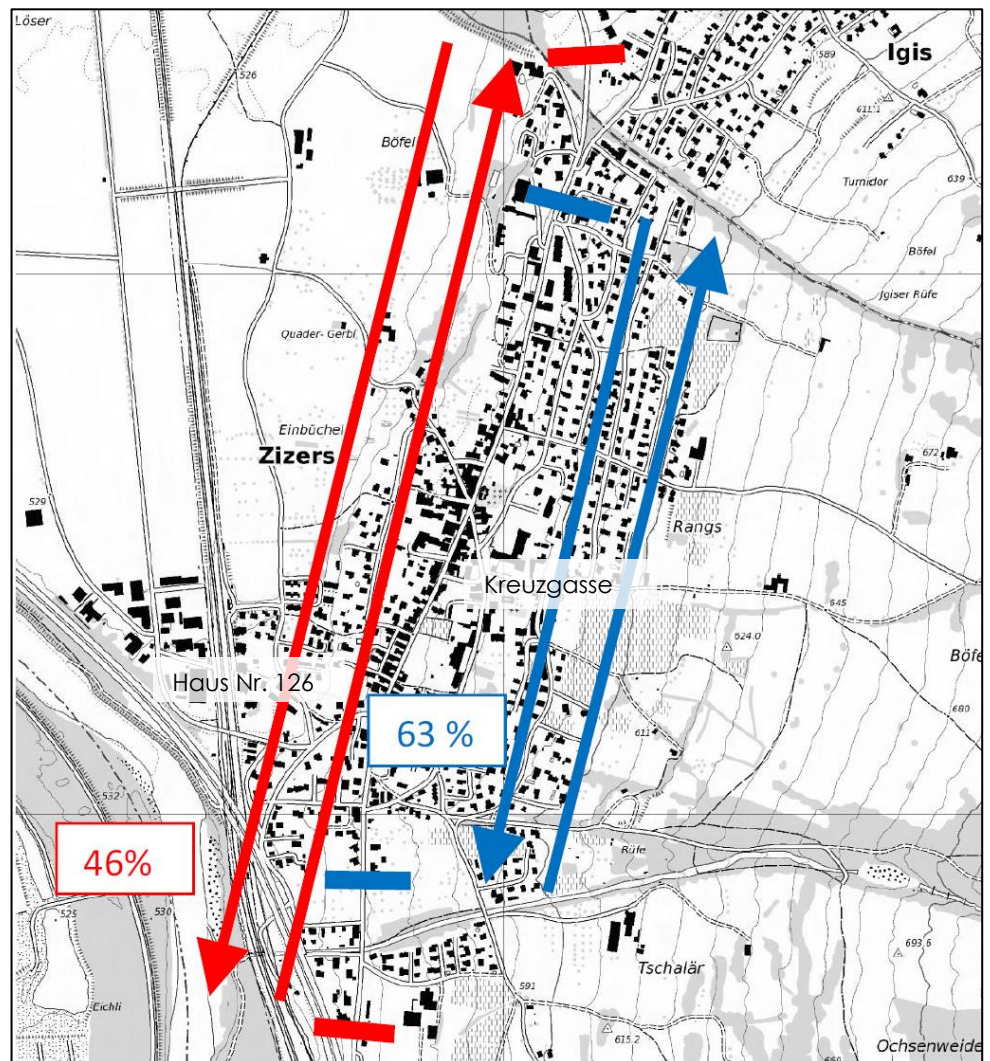
**Durchgangsverkehr** Im Jahr 2017 wurden in der Stadt Maienfeld Querschnittsmessungen, Knotenaufnahmen und Nummernschildererhebungen durchgeführt. Diese zeigen auf, dass der Durchgangsverkehr in Maienfeld je nach Standort zwischen ca. 48 % und 67 % vom Gesamtverkehr beträgt. Der Durchgangsverkehr entsteht aufgrund des Heididorfs, des Luzisteigpasses sowie durch den Pendlerverkehr zwischen Jenins und Fläsch (vgl. Kapitel 4.2.4). Die Geschwindigkeit (V85) auf der Hauptverkehrsstrasse im Städtli Maienfeld beträgt 42 km/h.



Durchgangsverkehr Abendspitzenstunde 2017, Erhebung R+K, Im Bericht «Netzstrategie, motorisierter Individualverkehr, Maienfeld vom 29. August 2018»

In der Gemeinde Zizers wurde im Bericht «Verkehrskonzept, Ortsplanungsrevision» vom 3. Mai 2017 von der Firma Ghielmetti Ingenieur und Planungsbüro der Durchgangsverkehr der Gemeinde Zizers berechnet sowie die gefahrene Geschwindigkeit gemessen. Der Durchgangsverkehr beträgt je nach Betrachtungsperimeter zwischen 46 % und 63 %. Die Hauptverkehrsstrasse durch Zizers ist eine beliebte Durchgangsachse. Die Geschwindigkeit (V85) auf der Hauptverkehrsstrasse beträgt auf Höhe Kreuzgasse 47 km/h, nimmt aber in Richtung Süden ab. Auf Höhe Hauptstrasse Nr. 126 beträgt die gefahrene Geschwindigkeit (V85) noch 34 km/h.

Anteil Durchgangsverkehr, 03. Mai 2017,  
Firma Ghielmetti  
Ingenieur und  
Planungsbüro



Quelle: Verkehrskonzept, Ortsplanungsrevision» vom 3. Mai 2017 von der Firma Ghielmetti

#### 4.2.8 Problematische Routen

Lehmabbaugebiet Igis

Am östlichen Rand von Igis befindet sich ein Lehmabbaugebiet. Das Lehmabbaugebiet erzeugt ein hohes Lastwagenaufkommen. Die Lastwagen fahren von der Kantonsstrasse über die untergeordnete Stationsstrasse zum Abbaugebiet. Die Stationsstrasse ist zum Kreuzen zweier Lastwagen nicht ausreichend dimensioniert. Die Lastwagen befahren zum Kreuzen das



Trottoir, damit wird der Fussverkehr behindert und es kann zu gefährlichen Situationen kommen. Zudem bildet die Stationsstrasse für viele Schüler den Schulweg.

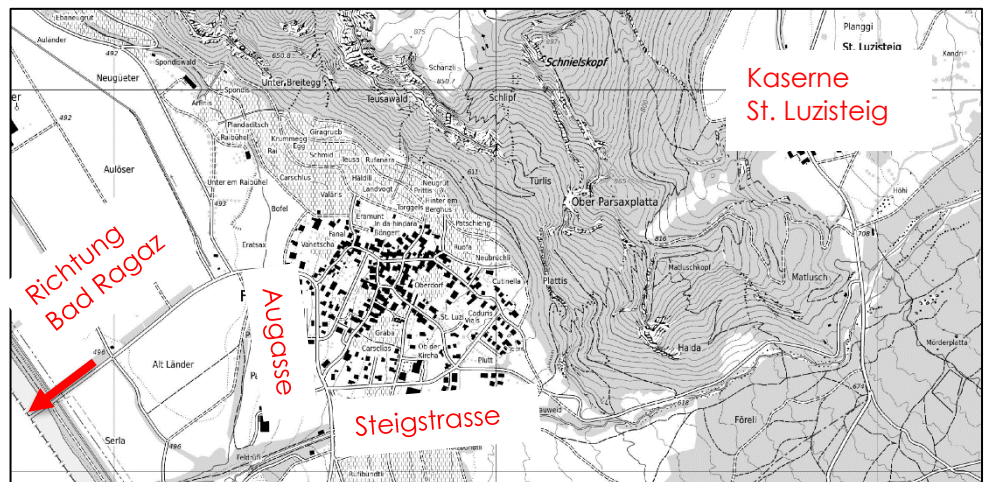
Übersicht  
Lehmabbaugebiet



Quelle Grundlagenplan: map.geo.gr.ch

Kaserne St. Luzisteig

Die Militärfahrzeuge von der Kaserne St. Luzisteig fahren über die Steigstrasse und Augasse in Richtung Autobahnzufahrt Bad Ragaz. Die Steigstrasse und die Augasse führen durch das Ortszentrum von Fläsch. Die Militärfahrzeuge verursachen erhöhte Lärmbelastungen.



Quelle Grundlagenplan: map.geo.gr.ch

Engstellen  
Cardurchfahrt

Das Heididorf wird von Touristen aus der ganzen Welt besucht. Dadurch reisen viele Besucher auch mit dem Car an. Die direkte Erschliessung zum Heididorf bildet die Kantonstrasse «Bovelgasse». Die Kantonstrasse ist aufgrund der geschützten Mauern entlang der Strasse sehr eng. Die Cars müssen auf den untergeordneten Schlangenweg ausweichen. Der Weg ist in einem schlechten Zustand und das Kreuzen zwischen einem Car und einem Personwagen ist erschwert.

#### 4.2.9 Unfallschwerpunkt und Unfallhäufung

Mittels der Unfalldaten des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) und des Kantons Graubünden (polizeilich registrierte Unfälle) sind die



Unfallschwerpunkte und Unfallhäufungen im Zeitraum zwischen 2008 und 2017 ermittelt worden. Die Auswertung ist dabei gemäss der VSS SN 641 716 erfolgt. Die Unfallschwerpunkte und Unfallhäufungen sind im Schwachstellenplan motorisierter Verkehr (Kap.4.2.13) verortet.

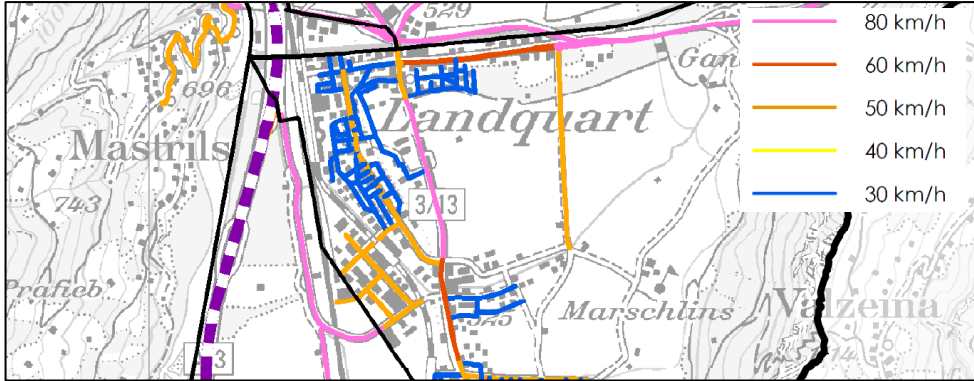
Unfallschwerpunkte	Der Unfallschwerpunkt ist eine Unfallstelle im Strassennetz, deren Unfallgeschehen deutlich grösser ist als auf den restlichen Netzteilen. Die Unfallschwerpunkte werden anhand von Schwellenwerten für die Zahl der Unfälle, die Zahl der Unfälle mit Personenschaden oder die Zahl der Unfälle mit Getöteten pro Streckenintervall und Zeitperiode ermittelt. Die Zeitperiode beträgt dabei standardmässig zwei Jahre, beim Streckenintervall ist dabei von rund 300 m ausgegangen worden.
Unfallhäufung	Liegt innerhalb eines Streckenintervalls eine Unfallzahl vor, welche knapp unter dem Schwellenwert liegt, so ist dies als Unfallhäufung definiert worden.
Verkehrssicherheit	Bei Unfallschwerpunkte oder Unfallhäufungen kann ein Sicherheitsdefizit an der Strassenanlage vorliegen. Die Unfallschwerpunkte und Unfallhäufungen sind auf das Minimum zu reduzieren.

#### 4.2.10 Tierunfälle

Wildtierkorridore In der Region Landquart liegen zwei überregionale. Der eine befindet sich nördlich von Maienfeld und der andere südlich von Trimmis. Beide Wildtierkorridore sind gemäss Bundesamt für Umwelt beeinträchtigt. Mit der Verlegung der Nordspur der Autobahn A13 zwischen Chur und Untervaz wurde der bestehende Wildtierkorridor südlich von Trimmis nun angelegt.

Auf den Hauptverkehrsstrassen, in der Nähe der Wildtierkorridore, wurden besonders viele Tierunfälle registriert. Die Tierunfälle sollen auf das Minimum reduziert werden. Stellen mit häufigen Tierunfällen sind dem Schwachstellenplan (Kapitel 4.2.13) zu entnehmen.

#### 4.2.11 Ungeeignetes Geschwindigkeitsregime

Landquart	<p>In der Gemeinde Landquart sind sämtliche Strassen im Siedlungsgebiet mit Tempo-30 signalisiert, mit Ausnahme der Schulstrasse. An der Schulstrasse liegen empfindliche Nutzungen, direkt an der Hauptverkehrsstrasse. Das Geschwindigkeitsregime entspricht nicht den örtlichen und gestalterischen Gegebenheiten. Die Schulstrasse ist stark belastet und ist mit 50 km/h signalisiert. Die Aufenthaltsqualität sowie die Verkehrssicherheit sind in diesem Bereich ungenügend.</p>
Übersicht Verkehrsregime Jahr 2018 Gemeinde Landquart	
Quelle Datengrundlagen: Kantonales Verkehrsmodell Graubünden (Stand 2018)	
Zizers	<p>Die Hauptverkehrsstrasse innerhalb des Ortskerns von Zizers ist mit 50km/h respektive teilweise mit 40km/h signalisiert. Der Strassenraum ist eng und wird von Wohnnutzungen geprägt. Das Geschwindigkeitsregime entspricht nicht den örtlichen und gestalterischen Gegebenheiten.</p>
restliche Gemeinden	<p>Innerhalb des Siedlungsgebietes besteht in den restlichen Gemeinden fast flächendeckend Tempo-30, einzige Ausnahme bildet die Gemeinde Trimmis, in welcher im Siedlungsgebiet Tempo 50 signalisiert ist. Die Strassen sind aber siedlungsorientiert ausgestaltet und sehr eng, wodurch davon ausgegangen wird, dass die gefahrene Geschwindigkeit tiefer liegt. Demzufolge liegen keine weiteren Strassenräume mit ungeeignetem Geschwindigkeitsregime vor.</p>

#### 4.2.12 Begehung

An der Begehung vom 20. Juni 2018 wurden nachfolgende Schwachstellen auf dem Hauptverkehrsstrassennetz festgestellt. Die Schwachstellen können mit geeigneten Massnahmen behoben werden. Die Schwachstellen beziehungsweise die dazugehörenden Massnahmen sind im Kapitel 6.3.1 verortet. Die folgende Aufzählung ist nur beispielhaft.

Schlecht gestaltete Ortseingänge	Der Ortseingang ist nicht klar erkennbar oder schlecht gestaltet, was sich negativ auf die Geschwindigkeitsdämpfung und damit auf die Verkehrssicherheit auswirkt.	
Falsche oder fehlende Bodenmarkierungen	Falsche oder gar fehlende Bodenmarkierungen führen zu gefährlichen Situationen und zu Unsicherheiten bei den Verkehrsteilnehmern.	
Unklare Knotensituation	Eine unklare Knotensituation oder Verkehrsführung führt zu Unsicherheit bei den Verkehrsteilnehmern und einem grossen Sicherheitsdefizit.	
Ungenügende Sichtweiten	Die notwendigen Sichtweiten gemäss VSS SN 640 273a werden nicht eingehalten. Die Verkehrssicherheit ist gefährdet.	

Beispiel: Dorfeinfahrt Malans

Beispiel: Bahnhofstrasse Landquart

Beispiel: Bahnübergang

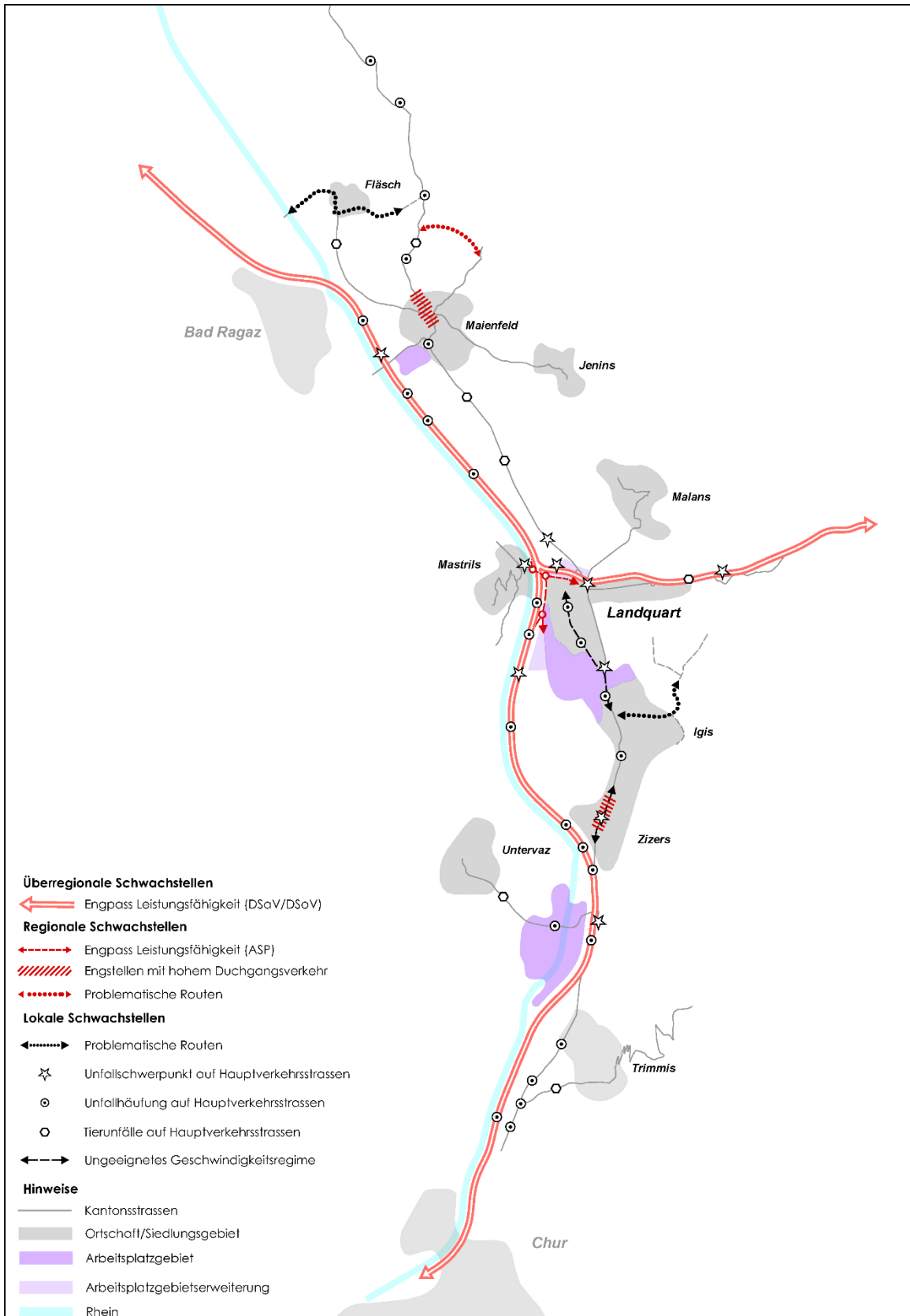
Beispiel: Dorfkern Zizers

#### 4.2.13 Fazit

Die Schwachstellen lassen sich in überregionale, regionale und kommunale Verkehrsprobleme unterteilen.

Überregional	Die <b>überregionalen Verkehrsprobleme</b> liegen auf der <b>Autobahn A13</b> und der <b>Prättigauerstrasse</b> . Die Strassen sind vom touristischen Verkehr, welcher auch von ausserhalb der Region erzeugt wird, stark belastet. Es kommt zu Engpässen in der Leistungsfähigkeit. Die Engpässe treten an schönen Tagen am Wochenende in den Sommer- oder Wintermonaten auf. Ein Ausbau der Infrastrukturen auf die Spitzenbelastung ist nicht zweckmässig. Durch betriebliche Massnahmen sollen die Auswirkungen auf die Dörfer minimiert werden.
Regional	Durch die Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung in der Region Landquart nimmt der Verkehr in der Abendspitzenstunde (ASP) weiter zu. Die <b>Infrastrukturen</b> um den Autobahnzubringer (A13) in <b>Landquart</b> haben zur <b>Spitzenstunde</b> ihre <b>Leistungsfähigkeit</b> bereits <b>erreicht</b> .  In <b>Maienfeld</b> und <b>Zizers</b> weisen die Strassen im Ortszentrum aufgrund von Engstellen nur eine reduzierte Leistungsfähigkeit auf. Durch den relativ hohen Anteil an Durchgangsverkehr kommt es während der <b>Spitzenstunde</b> teilweise zu <b>Engpässen</b> . Die Aufenthaltsqualität sinkt dadurch stark.  Das <b>restliche Hauptverkehrsstrassennetz</b> hat auch in Zukunft voraussichtlich eine <b>genügende Leistungsfähigkeit</b> .
Kommunal	Aufgrund der Begehung vom 20. Juni 2018 konnten auf dem <b>Hauptverkehrsstrassennetz kommunale Schwachstellen</b> festgestellt werden, welche vor allem die Verkehrssicherheit betreffen. Die Umsetzung dieser Massnahmen ist jedoch kommunal.

## Schwachstellenplan motorisierter Individualverkehr



## 4.3 Langsamverkehr

### 4.3.1 Elemente mit Trennwirkung

Für ein attraktives Fuss- und Velowegnetz ist die Netzdichte ein massgebender Faktor. Bei Elementen mit Trennwirkung ist diese Umsetzung schwierig. In der Region Landquart sind drei grössere Elemente (Autobahn, Eisenbahn, Gewässer) vorhanden, welche in der Region zu einer Trennwirkung zwischen Norden und Süden, vor allem aber zwischen Osten und Westen führen. In diesen Bereichen sind genügend attraktive Übergänge in Form von Brücken oder Unterführungen von grösster Wichtigkeit. Die Trennelemente sind im Anhang E verortet.

### 4.3.2 Veloverkehr

Netz	<p>Als Grundlage für die Schwachstellenanalyse wurde das Velowegnetz aus dem regionalen Richtplan Langsamverkehr und Sachplan Velo betrachtet.</p> <p>Das Velowegnetz besteht aus zwei übergeordneten Veloverbindungen, welche von Norden nach Süden bzw. von Trimmis nach Fläsch führen. Diese Verbindungen werden durch Querverbindungen von Westen nach Osten ergänzt. Das Velowegnetz ist dem Anhang F zu entnehmen.</p>
Potenzial	<p>Gemäss Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 beträgt die mittlere Länge der Velo- und E-Bike-Etappen 3.3 bzw. 4.4 Kilometer. Somit liegen die einzelnen Gemeinden untereinander in Velodistanz. Insbesondere durch das E-Bike werden zunehmend längere Velodistanzen vorgenommen.</p>
Veloschnellroute / Velopendleroute	<p>In der Region Landquart soll der Veloverkehr gefördert werden. Zur Förderung des Veloverkehrs eignen sich Veloschnellrouten. Veloschnellrouten sind hochwertige Verbindungen im Radverkehrsnetz einer Agglomeration oder Region. Sie sind attraktiv, sicher und schnell und verknüpfen wichtige Ziele insbesondere im Pendlerverkehr. Veloschnellrouten dürfen nur bestimmte Führungsformen aufweisen. So sollen sie als eigene Fahrspur, welche physisch getrennt ist, ausgebildet werden. Ausnahmsweise, falls dies nicht möglich, sinnvoll oder verhältnismässig ist, eignen sich auch breite Radstreifen mit einer durchgezogenen Linie. Aus Platzgründen ist die Realisierung einer solchen Veloschnellroute in der Region Landquart nicht umsetzbar. Es kann nicht durchgehend ein separat geführter Veloweg realisiert werden. Abschnittsweise sind zusammengeführte Fuss- und Velowege notwendig und zweckmässig. Daher handelt es sich nicht um eine eigentliche Veloschnellroute, sondern um eine Velopendleroute.</p>
Veloangebot	<p>Die Velowegverbindungen liegen sowohl auf den Hauptstrassen sowie auch auf untergeordneten Strassen mit wenig motorisiertem Individualverkehr. Veloverbindungen auf den Hauptstrassen werden von routinierten Velofahrern benutzt. Aufgrund der hohen Geschwindigkeiten des motorisierten Individualverkehrs auf den Strassen ist eine separate</p>

Veloführung zwingend. Velowegverbindungen auf untergeordneten Strassen sind wenn möglich im Mischverkehr zu führen.

#### Veloabstellanlagen

Damit ein Anreiz auf den Veloverkehr ermöglicht wird, sind geeignete Veloabstellanlagen an Bahnhöfen und grösseren Bushaltestellen massgebend. Für den Anreiz des E-Bikes sind Ladestationen für Elektrovelos an den Veloabstellanlagen massgebend.

Bestehende Veloabstellanlagen (links Bahnhof Maienfeld, rechts Bahnhof Zizers)



Quelle: Eigene Fotos vom 20. Juni 2018

#### Schwachstellen

Die Region möchte den Veloverkehr fördern und hat daher Interesse daran, dass die lokalen Schwachstellen auf dem übergeordneten Velowegnetz behoben werden. An der Begehung vom 20. Juni 2018 wurden folgende lokale Schwachstellen im Velowegnetz festgestellt. Die folgende Aufzählung ist nur beispielhaft.

Die aufgenommenen Schwachstellen werden mit den Schwachstellen aus dem Sachplan Velo ergänzt und im Schwachstellenplan verortet.

##### *Fehlende Infrastrukturen*

Es ist für den Veloverkehr auf den Hauptverkehrsstrassen keine Infrastruktur vorhanden. Der Veloverkehr wird bei teilweise hohen Geschwindigkeiten und/oder hohem Verkehrsaufkommen im Mischverkehr geführt.



Beispiel: Einfahrt Trimmis

##### *Ungenügende Infrastrukturen*

Die bestehende Infrastruktur ist ungenügend. Dies können zu schmale Velostreifen oder Wege mit unbefestigtem bzw. beschädigtem Belag sein.



Beispiel: Neugut-Tratt Richtung Malans

### *Gefährlicher Knotenbereiche*

Die Knoten sind unübersichtlich gestaltet. Häufig fehlen Abbiege- oder Querungshilfen für den Veloverkehr.



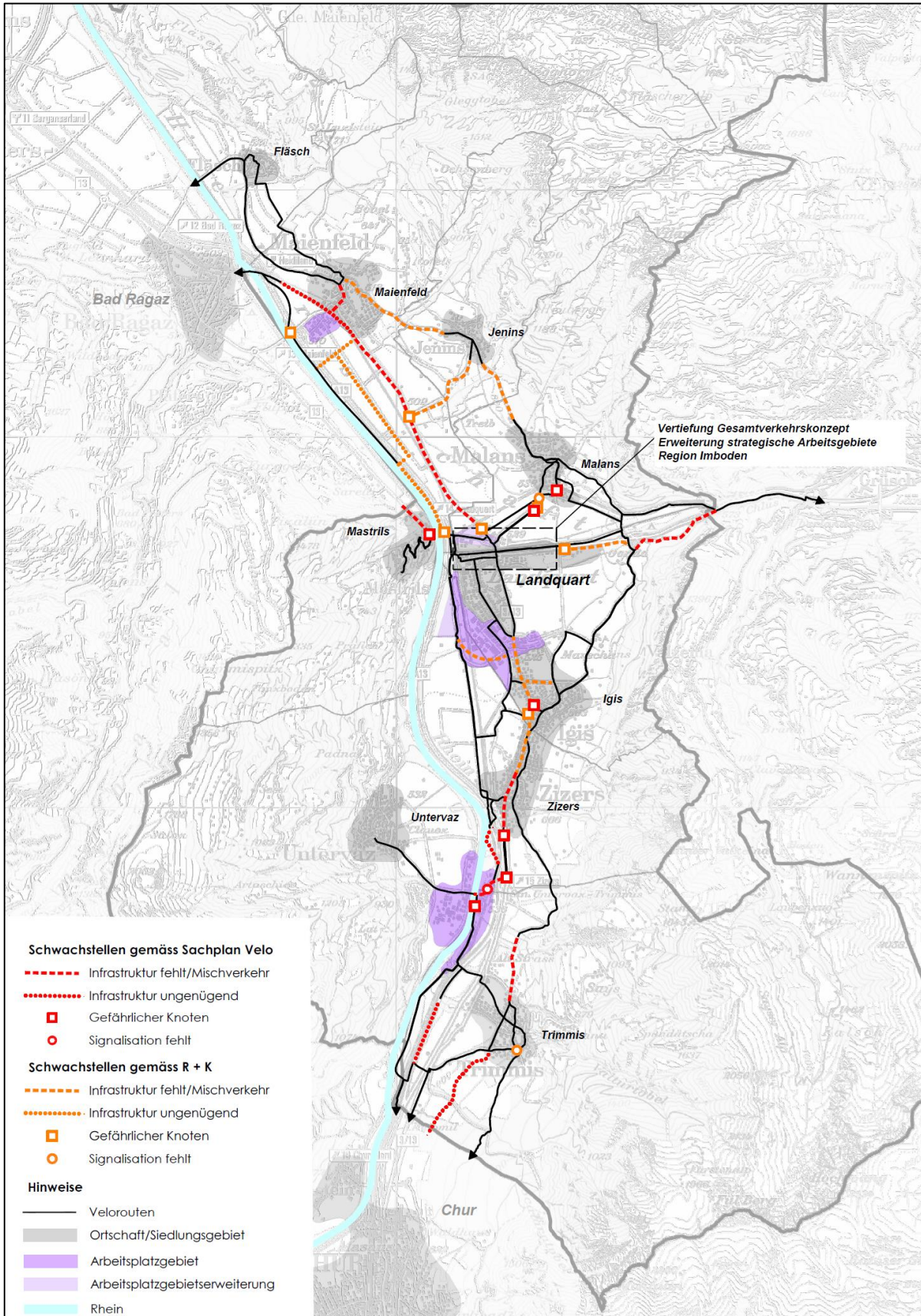
*Beispiel: Autobahnausfahrt Tardis*

### *Fehlende Signalisationen*

Die Wegführung für den Veloverkehr ist unklar, da die entsprechende Signalisation ungenügend ist oder ganz fehlt.



## Schwachstellenplan Veloverkehr



### 4.3.3 Fussverkehr

Netz	<p>Als Grundlage für die Schwachstellenanalyse wurde das Fusswegnetz aus dem regionalen Richtplan Langsamverkehr betrachtet.</p> <p>Es liegt ein dichtes Fusswegnetz für den Alltags- und Freizeitverkehr vor. Das Fusswegnetz ist dem Anhang G zu entnehmen.</p>
Fusswegangebot	<p>Die Fusswegverbindungen liegen auf Strassen, welche der Fussverkehr mit dem motorisierten Verkehr teilt sowie auch auf eigenständigen Wegen. Die Ausgestaltung der Fusswegverbindungen soll nach der SN VSS 640 241 erfolgen.</p>
Potenzial	<p>Der Fussverkehr weist insbesondere lokale Bedeutung auf. Von hoher Wichtigkeit ist die Verknüpfung des Fussverkehrs an die Zielgebiete wie an den öffentlichen Verkehr, an die Verkehrserzeuger und an Schulhäuser. Es sind möglichst sichere, direkte und attraktive Fussverbindungen sicherzustellen. Der Fussverkehr wird auf regionaler Stufe nicht detaillierter behandelt, da es keine regionale relevante Fussverbindung im Alltagsverkehr gibt.</p>

## 4.4 Ruhender Verkehr

Allgemein Auf regionaler Stufe sind die besonderen Parkierungsformen wie die Park & Ride Anlage, die Parkierungsmöglichkeiten für Lastwagen und für Fahrgemeinschaften massgebend. Ebenfalls ist die grobe Bewirtschaftungsform zu betrachten.

### 4.4.1 Spezialparkplätze

Park & Ride Anlage Der Bahnhof Landquart ist der wichtigste Umsteigepunkt der Region. Er bildet die Schnittstelle zwischen der SBB und der Rhätischen Bahn. Vom Bahnhof Landquart aus bestehen direkte Verbindungen in die grösseren Städten Basel, Zürich, Chur und St. Gallen. Viele Fahrzeuglenker von der Region benutzen das Auto bis Landquart und steigen dann auf den öffentlichen Verkehr um. Aufgrund des guten ÖV-Angebots am Bahnhof Landquart ist die Park & Ride Anlage an diesem Standort zu erhalten.

Abstellen von Anhängern für Lastwagen Beliefern die Lastwagen mehrere Adressen, ist es wünschenswert den entladenen Anhänger abzustellen, um ohne ihn weitere Lieferungen auszuführen. Auf der Rückfahrt wird dann der Anhänger wieder abgeholt. Solche Abstellplätze für Anhänger sollen möglichst nahe an einem Autobahnzubringer liegen und grosszügig dimensioniert sein. Werden solche Parkplätze kontrolliert angeboten, kann das Wildparkieren verhindert werden.

Parkierung für Fahrgemeinschaften In der Gemeinde Landquart fehlen Parkierungsanlagen für Fahrgemeinschaften. Diese Parkierungsanlagen müssen ab dem übergeordneten Strassennetz gut erreichbar und sicher vor Diebstahl bzw. Beschädigung sein (Überwachung). Parkplätze für Fahrgemeinschaften fördern einen höheren Besetzungsgrad der Fahrzeuge und entlastet somit die Strassen. Aus regionaler Sicht sind solche Parkplätze zu fördern.

#### 4.4.2 Bewirtschaftungsformen

Die Einführung einer Parkplatzbewirtschaftung löst eine Reaktion bei den betroffenen Autofahrern aus. Diese können das zeitliche und räumliche Ausweichen, der Umstieg auf ein anderes Verkehrsmittel oder der optimierte Einsatz des Autos sein. Ziel ist, Langzeitparkierungen an den geeigneten Standorten zu haben und somit eine Verkehrslenkung zu schaffen.

Räumliche Verteilung der Parkplätze mit ihrer Bewirtschaftungsform

Gemeinde	Anzahl PP	Bewirtschaftung		Bemerkung
		zeitlich	monetär	
Landquart	ca. 480	X	X	Sehr unterschiedliche Bewirtschaftung, aber alle Parkplätze monetär und z.T. zeitlich bewirtschaftet.
Maienfeld	ca. 560	X	X	Parkierungskonzept in Umsetzung, welches vorsieht die Parkplätze zu bewirtschaften. Eine unterirdische Parkierung ist in Prüfung.
Fläsch	ca. 140			Keine Einschränkungen
Malans	ca. 220	X	X	Sehr unterschiedliche Bewirtschaftung, aber alle Parkplätze monetär und z.T. zeitlich bewirtschaftet.
Jenins	ca. 100			Grösstenteils keine Einschränkungen
Untervaz	ca. 180			Grösstenteils keine Einschränkungen.
Trimmis	ca. 140			Grösstenteils keine Einschränkungen.
Zizers	ca. 970	X	X	Werden in Zukunft bewirtschaftet.

Quelle: Eigene Parkplatzerhebung

## 5. Konzept

Aus der Analyse ergeben sich unterschiedliche Schwachstellen im Verkehrsnetz der Region Landquart. Um die Schwachstellen zu beheben, werden folgende Ziele definiert die zum Zukunftsbild führen.

### 5.1 Ziele

Unterteilung Die Ziele unterteilen sich in Haupt- und Teilziele. Die Hauptziele geben die Stossrichtung für das Zielbild vor. Die Teilziele unterstützen die Hauptziele und somit die Umsetzung des Zielbildes.

#### 5.1.1 Hauptziele

Übergeordnete Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Abstimmung Siedlung und Verkehr</li> <li>• Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> </ul>
---------------------	--

Regionale Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verlagerung des Modal-Splits zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs durch Push und Pull Massnahmen</li> <li>• Siedlungsverträgliche und attraktive Ortszentren, durch Entlastung vom motorisierten Individualverkehr</li> <li>• Erhöhung der Leistungsfähigkeit auf den Hauptverbindungen</li> <li>• Erhöhung der Aufenthaltsqualität innerhalb der Dörfer</li> </ul>
-----------------	---

#### 5.1.2 Teilziele

Motorisierter Individualverkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sichere und übersichtliche Knoten und Strassenabschnitte mit klarer Verkehrsführung</li> <li>• Reduktion von Unfallschwerpunkten, Unfallhäufungen und Tierunfällen</li> <li>• Klare Erkennbarkeit des Ortseingangs</li> <li>• Auf den massgebenden Begegnungsfall dimensionierte Strassen</li> <li>• Auf die Nutzungsstruktur angepasstes Verkehrsregime</li> </ul>
---------------------------------	--

Veloverkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sichere, direkte und schnelle Velorouten für den Alltagsverkehr mit einer gut befestigten und ebenen Oberfläche</li> <li>• Flächendeckendes und lückenfreies Velowegnetz mit genügend Verbindungen über die Elemente mit Trennwirkungen.</li> <li>• Geeignete Veloabstellanlagen an Bahnhöfen, welche neben dem Witterungs- und Diebstahlschutz weitere Ausstattungen aufweisen (wie beispielsweise Lademöglichkeiten).</li> </ul>
-------------	---

Ruhender Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Unterbinden von «wildem» fremdparkieren</li> <li>• Schaffen von Umsteigemöglichkeiten</li> <li>• Schaffen von Temporärparkplätzen für Lastwagen</li> </ul>
------------------	---

## 5.2 Grundprinzip

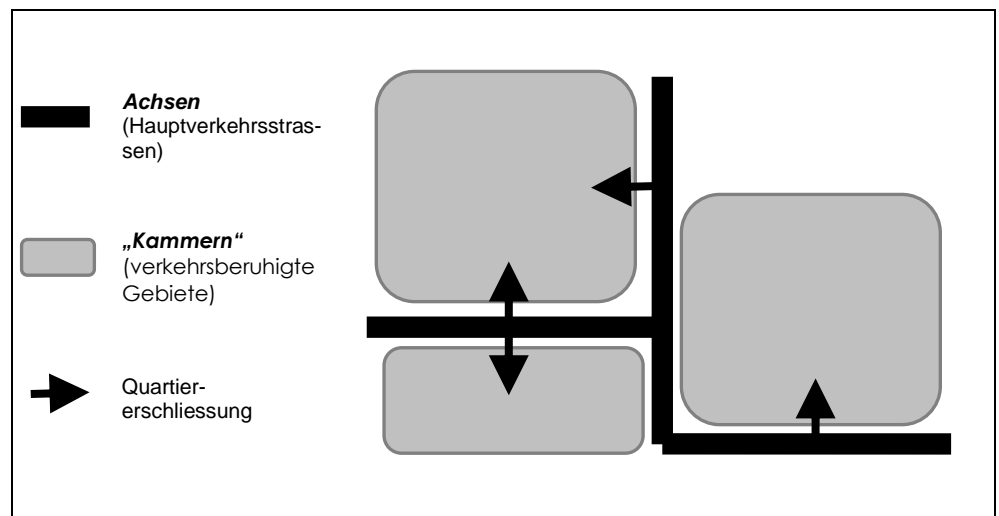
Das Grundgerüst des Zukunftsbildes basiert auf dem Achsen-Kammern-Prinzip.

Wichtigste Aspekte

Das „**Achsen-Kammer-Prinzip**“ verfolgt folgenden Leitgedanken:

- **Bündelung** des motorisierten Verkehrs auf die **Hauptachsen**;
- **Schaffung verkehrsberuhigter Gebiete** (Vermeidung quartierfremder Verkehr);

Schematische Darstellung „Achsen-Kammer-Prinzip“



Achsen-Kammern-Prinzip

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

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



### 5.3 Zukunftsbild

**Achsen** In der Region Landquart bilden die Hauptverkehrsstrassen die Nationalstrassen und Kantonsstrassen. Von der Autobahn A13 (Hauptachse) gelangt man via fünf Autobahnanschlüssen auf die Hauptverbindungen, welche direkt zu den einzelnen Ortschaften führen. Diese Verbindungen sind jeweils Kantonsstrassen.

Damit der motorisierte Individualverkehr die verkehrsorientierten Strassen benützt, müssen die Strassenräume im Siedlungsgebiet für den motorisierten Verkehr unattraktiv gestaltet werden. Mit flankierenden Massnahmen (zum Beispiel temporeduzierte Gebiete) wird der motorisierte Individualverkehr auf die gewünschten Routen gelenkt.

Achsen, welche zwischen zwei Gemeinden liegen und ausschliesslich Ziel- und Quellverkehr aufweisen, sind sogenannte Nebenverbindungen. Sie sind geringer zu Dimensionierung als eine Hauptverkehrsstrasse.

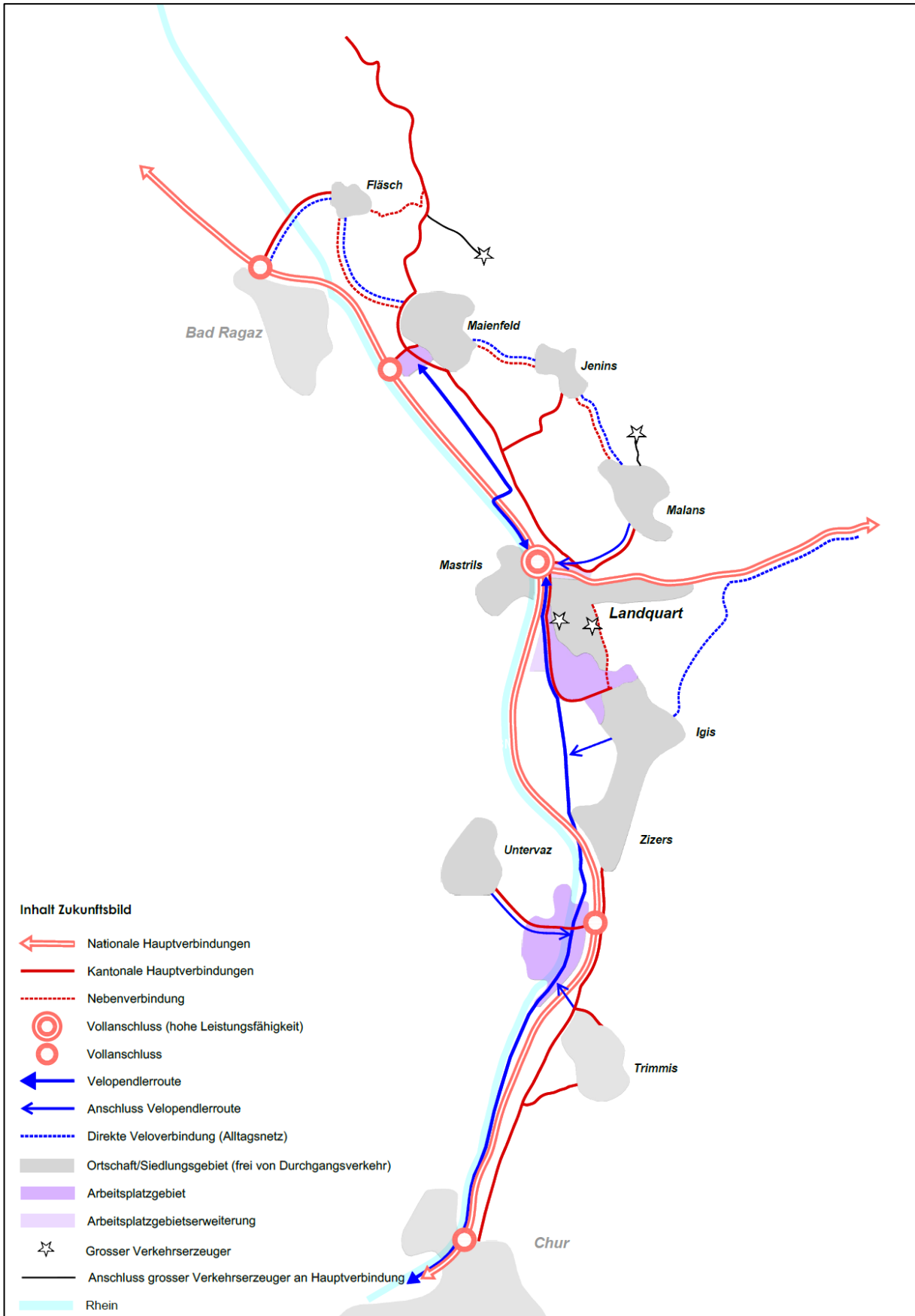
Damit der Verkehr auf dem Hauptverkehrsstrassennetz gebündelt werden kann, muss die Leistungsfähigkeit auf diesen Strassen gewährleistet sein. Die Hauptverkehrsstrassen und die Knoten müssen dementsprechend dimensioniert werden.

**Kammern** Die Kammern bilden die einzelnen Ortschaften in der Region Landquart (Fläsch, Maienfeld, Jenins, Malans, Mastrils, Landquart, Igis/Zizers, Untervaz und Trimmis). Sie sind durch markante Ortseingänge zu verdeutlichen. Durch flankierende Massnahmen innerhalb der Kammern werden Verkehrsflüsse beschränkt und ortsfremder motorisierter Verkehr vermieden. In den Gemeinden Maienfeld und Zizers sind flankierende Massnahmen in Form von Strassenumgestaltung und Anpassung des Temporegimes vorzunehmen.

**Grosse Verkehrserzeuger** Die Erschliessung der grossen Verkehrserzeuger sollen nicht durch die Siedlungsgebiete führen, sondern direkt auf das Hauptverkehrsstrassennetz.

**Förderung Veloverkehr** Dem Veloverkehr wird als umweltfreundliches und schnelles (E-Bike) Verkehrsmittel künftig grosse Bedeutung beigemessen. Damit eine Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Veloverkehrs erreicht wird, ist die Attraktivität des Alltagsnetzes zu fördern. Es sind direkte und schnelle Routen zwischen den einzelnen Ortschaften anzustreben. Zwischen Landquart und Chur mit Anschlüssen an die Gemeinden Trimmis, Zizers, Igis und Malans ist eine Velopendleroute vorgesehen.

## Zukunftsbild



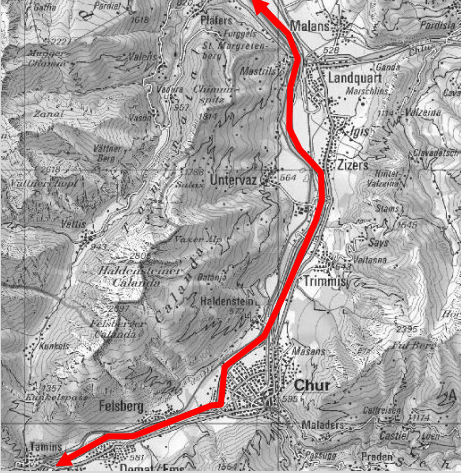

## 6. Handlungsfelder

Die Handlungsfelder werden in überregionale, regionale und kommunale Handlungsfelder unterteilt. Handlungsfelder, welche verortet werden können, sind dem jeweiligen Massnahmenplan zu entnehmen. Folgende Massnahmenpläne werden unterschieden. Die Massnahmenpläne sind nach den jeweiligen Handlungsfelder vorzufinden.

- (Über-) Regionaler Massnahmenplan (MIV, VV)
- Kommunalen Massnahmenplan, MIV
- Kommunalen Massnahmenplan, VV

### 6.1 Überregionale Handlungsfelder

<b>Geschwindigkeitsharmonisierung</b>		<b>MIV 1, überregional</b>
Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Autobahn A13 weist bereits heute in Spitzenzeiten regelmässig Staubildungen auf. In Kombination mit dem touristischen Hauptverkehr, kommt der Verkehr teilweise zum Erliegen. Ein Ausbau der Autobahn A13 in der Region Landquart ist nicht vorgesehen.</li> <li>• Geplant ist jedoch der Ausbau der Autobahn A13 zwischen Reichenau und Rothenbrunnen auf vier Spuren. Dies führt in Zukunft zu einer weiteren Verkehrszunahme auf der Autobahn A13 zwischen Trimmis und Fläsch.</li> <li>• Damit die Leistungsfähigkeit auf der Autobahn A13 erhöht werden kann, soll eine schrittweise Temporeduktion von 120 km/h auf 100 km/h und auf 80 km/h erfolgen. Die Geschwindigkeitsharmonisierung erfolgt verkehrabhängig.</li> <li>• Die Autobahn kann somit trotz dichtem Verkehr besser ausgelastet werden.</li> </ul>	
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Verkehrssicherheit;</li> <li>• Erhöhung der Aufenthaltsqualität innerhalb der Dörfer</li> </ul>	
Massnahme	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erweiterung der Geschwindigkeitsharmonisierung auf der A13 bei hoher Verkehrsdichte. Zwischen Rothenbrunnen und Maienfeld soll durchgehend eine Geschwindigkeitsharmonisierung vorhanden sein.</li> <li>• Anbringen von digitalen Signalisationen (Geschwindigkeitsharmonisierungen) und Gefahrenwarnanlagen (GHGW), welche über die Temporeduktion informieren.</li> </ul>	

<p><b>Standort</b></p>	<p><b>Strecke</b></p> 	<p><b>Beispiel</b></p>  <p>Quelle: www.astra.admin.ch</p>	
<p><b>Umsetzung</b></p>	<p><b>Zuständigkeit</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> ASTRA</li> <li><input type="checkbox"/> kantonale Ämter</li> <li><input type="checkbox"/> Gemeinden</li> </ul>	<p><b>Zeithorizont</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Sofortmassnahme (bis 2020)</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig (bis 2022)</li> <li><input type="checkbox"/> mittelfristig (bis 2025)</li> <li><input type="checkbox"/> langfristig (bis 2028)</li> </ul>	<p><b>Priorität</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Schlüsselmassnahme</li> <li><input type="checkbox"/> 1. Priorität</li> <li><input type="checkbox"/> 2. Priorität</li> <li><input type="checkbox"/> 3. Priorität</li> </ul>

**Schliessung Autobahnausfahrt****MIV 2, überregional**

Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Autobahn A13 weist in Spitzenzeiten regelmässig Staubildungen auf.</li> <li>• Bei stockendem Verkehr auf der Autobahn weicht der Verkehr auf die Hauptverkehrsstrassen, welche durch die Ortszentren verlaufen, aus.</li> <li>• Bei starkem Durchgangsverkehr kommt es zu einem Engpass der Leistungsfähigkeit auf den Hauptstrassen. Der Verkehr kommt zum Erliegen.</li> <li>• Der Ausweichverkehr soll verhindert werden.</li> </ul>		
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Verkehrssicherheit;</li> <li>• Siedlungsverträgliche und attraktive Ortszentren durch Entlastung vom motorisierten Individualverkehr;</li> <li>• Erhöhung der Aufenthaltsqualität innerhalb der Dörfer</li> </ul>		
Massnahme	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mit einer geeigneten Massnahme soll der Durchgangsverkehr auf die Kantonsstrasse verhindert werden. Der Transitverkehr soll auf der Autobahn bleiben.</li> <li>• Die Massnahme ist mit dem Bundesamt für Strassen ASTRA zu diskutieren.</li> </ul>		
Abstimmung Siedlung und Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Siedlungsentwicklung soll nach innen gelenkt werden. Dazu benötigt es attraktive, vom Verkehr entlastete, Zentren (vgl. regionales Raumkonzept Landquart vom 26. April 2019, Ziel B).</li> <li>• Die Ortsdurchfahrt Zizers wird vom motorisierten Individualverkehr entlastet, dies leistet einen Beitrag zu einem stabilen Fahrplan des öffentlichen Verkehrs der umstrukturierten Linienführung (Massnahme ÖV 01).</li> </ul>		
Umsetzung	<b>Zuständigkeit</b>	<b>Zeithorizont</b>	<b>Priorität</b>
	<input checked="" type="checkbox"/> ASTRA <input checked="" type="checkbox"/> kantonale Ämter <input type="checkbox"/> Gemeinden	<input type="checkbox"/> Sofortmassnahme (bis 2020) <input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig (bis 2022) <input type="checkbox"/> mittelfristig (bis 2025) <input type="checkbox"/> langfristig (bis 2028)	<input checked="" type="checkbox"/> Schlüsselmassnahme <input type="checkbox"/> 1. Priorität <input type="checkbox"/> 2. Priorität <input type="checkbox"/> 3. Priorität

## 6.2 Regionale Handlungsfelder

### Umgestaltung Ausbau Kreisel

MIV 3, regional

Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die beiden Kreisel am nördlichen Autobahnzubringer sind Samstags / Sonntags während den Haupttouristenströme aufgrund des Rückstaus auf der Autobahn A13 blockiert.</li> <li>Aufgrund der vorgesehenen Entwicklungsgebiete im Bereich Neugut, Neutratt, Neugut-Tratt und Untere Au werden die Kreisel zu Spitzenstunde noch stärker belastet.</li> <li>Der Kreisel am südlichen Autobahnzubringer ist zu gering dimensioniert. Es entstehen zu Spitzenstunden Rückstaus bis auf die Autobahn.</li> </ul>
--------------	---

Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erhöhung der Leistungsfähigkeit auf den Hauptverbindungen.</li> </ul>
-------	--

Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Es ist ein neues Knotenregime einzuführen. Entweder sollen leistungsfähigere Kreiserverkehrsanlagen oder einen lichtsignalgeregelten Knoten erstellt werden.</li> <li>Bei nicht Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Kreisel, sind Stauspurverlängerungen auf der Autobahn vorzusehen.</li> </ul>
------------	---

Standorte	
-----------	--

Abstimmung Siedlung und Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>Für die Erweiterung der kantonalen und regionalen Arbeitsstandorte benötigt es leistungsfähige Zubringer zur Autobahn A13 (regionales Raumkonzept Landquart vom 26. April 2019, Ziel D).</li> <li>Beachten einer allfälligen Busverbindung über das Entwicklungsgebiet Untere Au (Priorisierung ÖV).</li> </ul>
---------------------------------	--

Umsetzung	Zuständigkeit	Zeithorizont	Priorität
	<input checked="" type="checkbox"/> ASTRA <input checked="" type="checkbox"/> kantonale Ämter <input type="checkbox"/> Gemeinden	<input type="checkbox"/> Sofortmassnahme (bis 2020) <input type="checkbox"/> kurzfristig (bis 2022) <input type="checkbox"/> mittelfristig (bis 2025) <input checked="" type="checkbox"/> langfristig (bis 2028)	<input checked="" type="checkbox"/> Schlüsselmassnahme <input type="checkbox"/> 1. Priorität <input type="checkbox"/> 2. Priorität <input type="checkbox"/> 3. Priorität



**Erhöhen Durchfahrtswiderstand Zizers****MIV 4, regional****Ausgangslage**

- Das Ortszentrum Zizers weist vom Tourismus erzeugten Durchgangsverkehr auf.
- Die Strassen durch das Ortszentrum weisen aufgrund von Engstellen nur eine reduzierte Leistungsfähigkeit auf.
- Der stockende Verkehr hat negative Auswirkungen auf die Wohn- und Aufenthaltsqualität im Dorf.
- Der Ziel- und Quellverkehr in Zizers ist trotz Durchgangsverkehr hoch. Eine zusätzliche Umfahrung neben der Autobahn A13 ist aufgrund des nicht ausgewiesenen Nutzens problematisch.

**Ziele**

- Siedlungsverträgliche und attraktive Ortszentren, durch Entlastung der Ortsdurchfahrten vom motorisierten Individualverkehr.
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität innerhalb der Dörfer

**Massnahmen**

- Der Durchfahrtswiderstand in der Gemeinde Zizers ist zu erhöhen z. B. durch die Einführung einer Tempo-30-Zone, Ausarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes.
- Im Herbst 2019 erfolgt eine Messkampagne, um den Durchgangsverkehr zu ermitteln. Entsteht als Resultat eine regionale Massnahme ist diese zu einem späteren Zeitpunkt zu ergänzen.

**Abstimmung Siedlung und Verkehr**

- Die Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes im Ortszentrum fördert die Aufenthalts- und Wohnqualität.
- Die Massnahme verflüssigt den Verkehr, wodurch die Reisezeitverluste der Buslinien durch Zizers vermindert werden können (Massnahme ÖV 01).

**Standort****Zizers**

Umsetzung	Zuständigkeit	Zeithorizont	Priorität
	<input type="checkbox"/> ASTRA	<input type="checkbox"/> Sofortmassnahme (bis 2020)	<input checked="" type="checkbox"/> Schlüsselmassnahme
	<input checked="" type="checkbox"/> kantonale Ämter	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig (bis 2022)	<input type="checkbox"/> 1. Priorität
	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden	<input type="checkbox"/> mittelfristig (bis 2025)	<input type="checkbox"/> 2. Priorität
		<input type="checkbox"/> langfristig (bis 2028)	<input type="checkbox"/> 3. Priorität

**Erhöhen Durchfahrtswiderstand Maienfeld** **MIV 5, regional**

**Ausgangslage**

- Das Ortszentrum Maienfeld weist vom Tourismus und von dem Pendlerstrom erzeugten Durchgangsverkehr auf.
- Die Strassen durch das Ortszentrum weisen aufgrund von Engstellen nur eine reduzierte Leistungsfähigkeit auf.
- Der stockende Verkehr hat negative Auswirkungen auf die Wohn- und Aufenthaltsqualität im Stadtkern.

**Ziele**

- Siedlungsverträgliche und attraktive Ortszentren, durch Entlastung der Ortsdurchfahrten vom motorisierten Individualverkehr.
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität innerhalb der Dörfer

**Massnahmen**

- Ergänzung der Tempo-30-Zone innerhalb des Ortszentrums.
- Ausarbeiten eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes.

**Abstimmung Siedlung und Verkehr**

- Die Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes im Ortszentrum fördert die Aufenthalts- und Wohnqualität.
- Die Massnahme verflüssigt den Verkehr, wodurch die Reisezeitverluste der Buslinien durch Maienfeld vermindert werden können (Massnahme ÖV 08).



Umsetzung	Zuständigkeit	Zeithorizont	Priorität
	<input type="checkbox"/> ASTRA	<input type="checkbox"/> Sofortmassnahme (bis 2020)	<input checked="" type="checkbox"/> Schlüsselmassnahme
	<input checked="" type="checkbox"/> kantonale Ämter	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig (bis 2022)	<input type="checkbox"/> 1. Priorität
	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden	<input type="checkbox"/> mittelfristig (bis 2025)	<input type="checkbox"/> 2. Priorität
		<input type="checkbox"/> langfristig (bis 2028)	<input type="checkbox"/> 3. Priorität

**Ergänzung Strassennetz, Landquart****MIV 6, regional**

- Ausgangslage**
- Das heutige Hauptverkehrsstrassennetz führt durch das Ortszentrum der Gemeinde Landquart.
  - Das Ortszentrum ist stark vom motorisierten Individualverkehr belastet.
  - Durch die Siedlungsgebietserweiterungen (Arbeitszone) wird die Verkehrsbelastung in der Gemeinde Landquart weiterhin zunehmen.

- Ziele**
- Siedlungsverträgliche und attraktive Ortszentren, durch Entlastung vom motorisierten Individualverkehr.
  - Erhöhung der Aufenthaltsqualität innerhalb der Dörfer

- Massnahmen**
- Ergänzung des Hauptstrassennetzes durch eine Stichstrasse in Landquart. Somit kann der motorisierte Individualverkehr das Ortszentrum umfahren (Achsen-Kammer-Prinzip).

- Abstimmung Siedlung und Verkehr**
- Damit eine neue Buslinie in das Entwicklungsgebiet Untere Au geführt werden kann, ist die Stichstrasse in Landquart massgebend (Massnahme ÖV 02, ÖV 03).

Standorte



Umsetzung

Zuständigkeit

Zeithorizont

Priorität

- ASTRA  
 kantonale Ämter  
 Gemeinden

- Sofortmassnahme (bis 2020)  
 kurzfristig (bis 2022)  
 mittelfristig (bis 2025)  
 langfristig (bis 2028)

- Schlüsselmassnahme  
 1. Priorität  
 2. Priorität  
 3. Priorität



## Ergänzung Strassennetz, Maienfeld

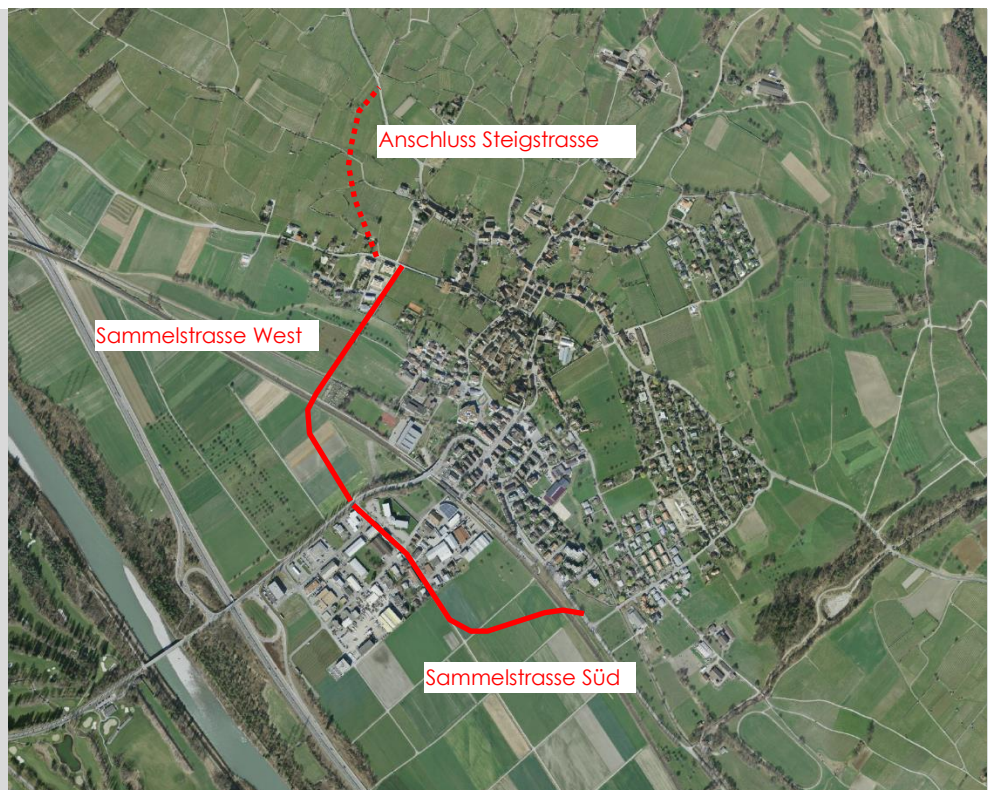
## MIV 7, regional

- Ausgangslage**
- Das heutige Hauptverkehrsstrassennetz führt durch das Ortszentrum des Städtli Maienfelds.
  - Das Ortszentrum ist vom motorisierten Individualverkehr belastet.
  - Durch die Siedlungsgebietserweiterungen (Arbeitszone) sowie den Entwicklungsschwerpunkten für Wohnen (gemäss regionalem Raumkonzept) wird die Verkehrsbelastung im Stadt Maienfeld weiterhin zunehmen.

- Ziele**
- Siedlungsverträgliche und attraktive Ortszentren, durch Entlastung vom motorisierten Individualverkehr.
  - Erhöhung der Aufenthaltsqualität innerhalb der Dörfer

- Massnahmen**
- Ergänzung des Hauptstrassennetzes durch zwei Stichstrasse um das Städtli Maienfeld. Somit kann der motorisierte Individualverkehr die Ortszentren umfahren (Achsen-Kammer-Prinzip).

## Standorte



## Umsetzung

## Zuständigkeit

- ASTRA  
 kantonale Ämter  
 Gemeinden

## Zeithorizont

- Sofortmassnahme (bis 2020)  
 kurzfristig (bis 2022)  
 mittelfristig (bis 2025)  
 langfristig (bis 2028)

## Priorität

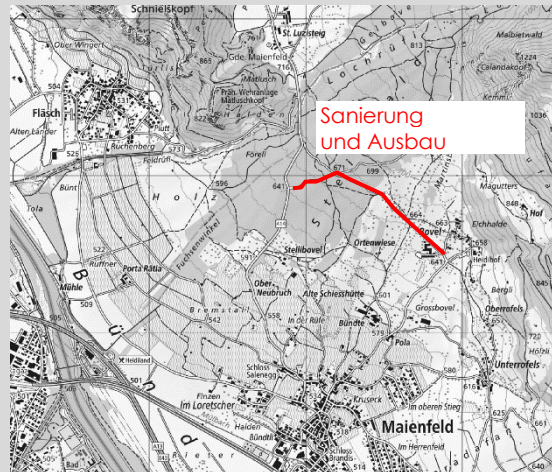
- Schlüsselmassnahme  
 1. Priorität  
 2. Priorität  
 3. Priorität

**Sanierung / Ausbau Schlangenweg****MIV 8, regional**

- Ausgangslage**
- Die heutige Kantonsstrasse, welche das Heididorf erschliesst, ist sehr eng. Die Cars müssen über den Schlangenweg, welcher in einem schlechten Zustand ist, ausweichen.
  - Auf dem Schlangenweg ist das Kreuzen eines Personenwagens und einem Car erschwert.

- Ziele**
- Erhöhung der Leistungsfähigkeit auf den Hauptverbindungen

- Massnahmen**
- Der Schlangenweg soll saniert und auf den massgebenden Begegnungsfall ausgebaut werden.

**Standort****Strecke****Schlangenweg****Kantonsstrasse****Umsetzung****Zuständigkeit**

- ASTRA  
 kantonale Ämter  
 Gemeinden

**Zeithorizont**

- Sofortmassnahme (bis 2020)  
 kurzfristig (bis 2022)  
 mittelfristig (bis 2025)  
 langfristig (bis 2028)

**Priorität**

- Schlüsselmassnahme  
 1. Priorität  
 2. Priorität  
 3. Priorität



**Wildwarnsystem****MIV 9, regional**

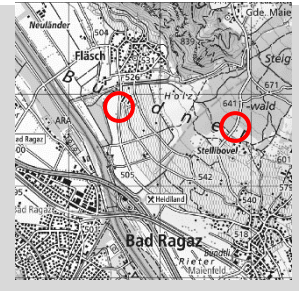
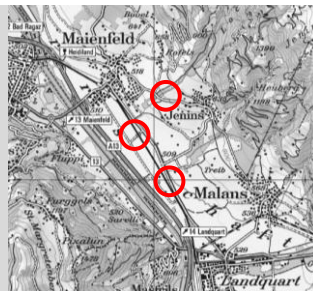
**Ausgangslage** • Auf den Hauptverkehrsstrassen wurden viele Tierunfälle registriert. Diese sollen verhindert werden.

**Ziele** • Reduktion von Unfallschwerpunkte, Unfallhäufungen und Tierunfällen

**Massnahmen**

- Die Leitpfosten entlang der Hauptstrassen sind mit Reflektoren auszugestalten. Diese halten die Wildtiere davon ab, auf die Strasse zu laufen, wenn sich ein Fahrzeug nähert.
- Als weitere Option sollen Wildwarnanlagen geprüft werden. Dadurch wird das Wild von Infrarotsensoren erfasst. Die Sensoren geben einen Impuls an die Signalisationstafel weiter. Diese leuchtet auf und warnt den Autofahrer vor Wildtieren.

**Standort**



**Umsetzung**

**Zuständigkeit**

**Zeithorizont**

**Priorität**

- ASTRA  
 kantonale Ämter  
 Gemeinden

- Sofortmassnahme (bis 2020)  
 kurzfristig (bis 2022)  
 mittelfristig (bis 2025)  
 langfristig (bis 2028)

- Schlüsselmassnahme  
 1. Priorität  
 2. Priorität  
 3. Priorität

**Erstellen einer Velopendleroute****VV 1, regional****Ausgangslage**

- Die Hauptverbindung Landquart - Chur liegt in Velodistanz.
- Das Potenzial des E-Bikes soll ausgeschöpft werden.

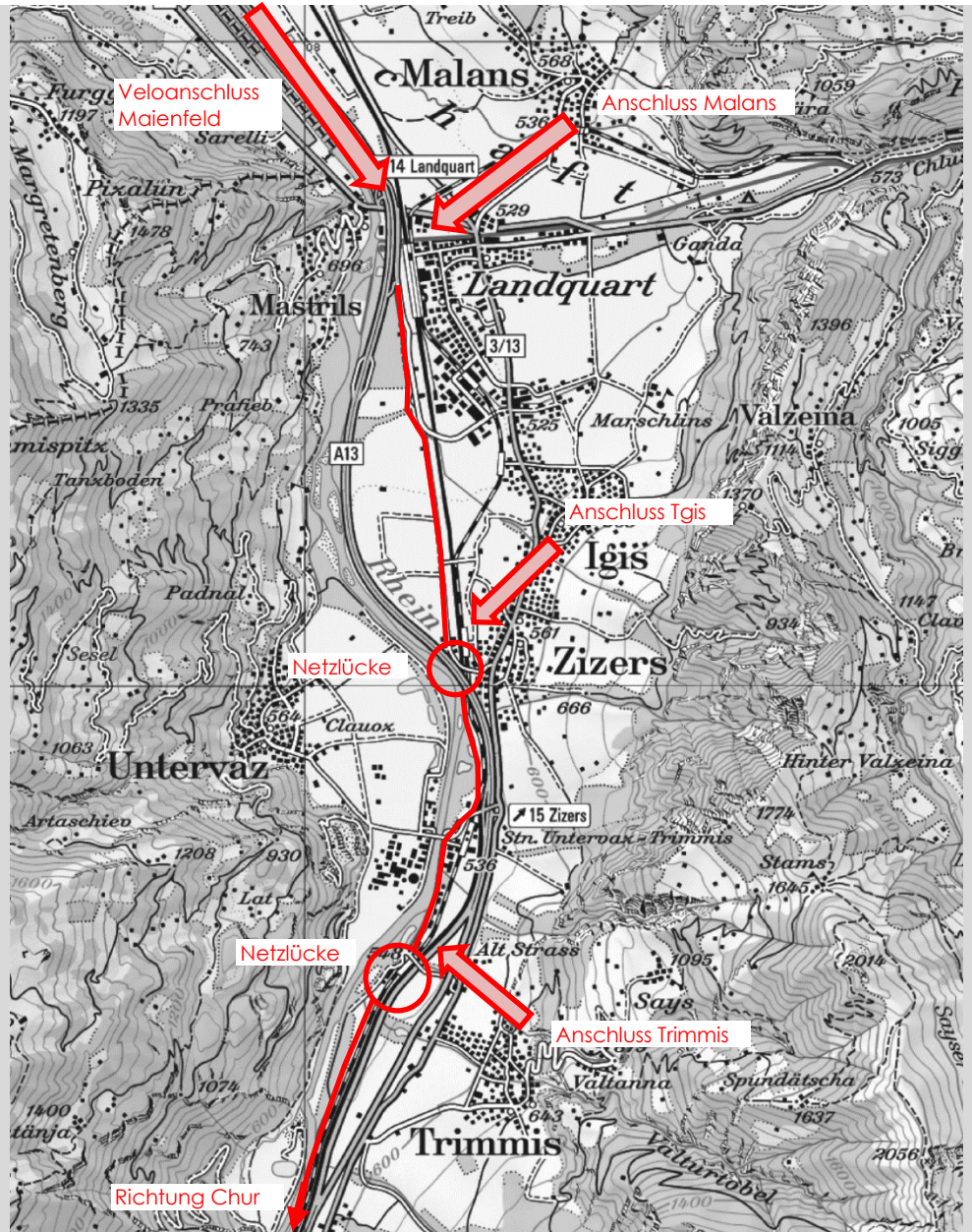
**Ziele**

- Verlagerung des Modal-Splits zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs durch Push und Pull Massnahmen;
- Sichere, direkte und schnelle Velorouten für den Alltagsverkehr mit einer gut befestigten und ebenen Oberfläche.

**Massnahmen**

- Erstellen einer Velopendleroute von Landquart nach Chur mit Anschlüssen an die Gemeinden Trimmis, Zizers, Igis und Malans.
- Viele Wege für die Velopendleroute sind bereits bestehend. Sie sind, wenn nötig zu asphaltieren und zu verbreitern.
- Die Netzlücken, bei der Überquerung der Autobahndurchfahrt in Zizers sowie südlich des Arbeitsgebietes in Untervaz müssen detaillierter geprüft werden (siehe nachfolgende Abbildung).

Standort



Umsetzung

**Zuständigkeit**

**Zeithorizont**

**Priorität**

- ASTRA
- kantonale Ämter
- Gemeinden

- Sofortmassnahme (bis 2020)
- kurzfristig (bis 2022)
- mittelfristig (bis 2025)
- langfristig (bis 2028)

- Schlüsselmassnahme
- 1. Priorität
- 2. Priorität
- 3. Priorität

**Ausbau Veloinfrastruktur Malans – Landquart****VV 2, regional**

Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zwischen Landquart und Malans fehlt eine sichere, attraktive und direkte Veloführung.</li> <li>• Die bestehende Veloführung von Malans in Richtung Landquart führt in den stark verkehrsbelasteten Kreisel, eine separate Veloführung fehlt.</li> </ul>
Ziel	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verlagerung des Modal-Splits zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs durch Push und Pull Massnahmen</li> </ul>
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Massnahme wird in der Vertiefung Gesamtverkehrskonzept, Erweiterung strategische Arbeitsgebiete Region Landquart abgehandelt.</li> </ul>

**Veloabstellanlagen****VV 3, regional**

Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Veloverkehr soll gefördert werden. Durch attraktive Veloabstellanlagen soll der motorisierte Individualverkehr auf den Veloverkehr verlagert werden.</li> </ul>
Ziel	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verlagerung des Modal-Splits zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs durch Push und Pull Massnahmen</li> </ul>
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die bestehenden Veloabstellanlagen an den Bahnhöfen Maienfeld, Zizers und Landquart sollen ergänzt werden.</li> <li>• Es soll eine kleinere Velowerkstatt am Bahnhof eingerichtet werden. Dies ermöglicht den Velobenzutzern kleinere Reparaturen oder Wartungsarbeiten selbstständig durchzuführen. Ebenfalls sollen Ladestationen für Elektrovers bereitgestellt werden.</li> <li>• Es ist zu prüfen ob am Bahnhof Landquart eine bewachte und bewirtschaftete Veloabstellanlage erstellt werden soll.</li> </ul>

Umsetzung	Zuständigkeit	Zeithorizont	Priorität
	<input type="checkbox"/> ASTRA	<input type="checkbox"/> Sofortmassnahme (bis 2020)	<input type="checkbox"/> Schlüsselmassnahme
	<input type="checkbox"/> kantonale Ämter	<input type="checkbox"/> kurzfristig (bis 2022)	<input type="checkbox"/> 1. Priorität
	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden	<input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig (bis 2025)	<input checked="" type="checkbox"/> 2. Priorität
		<input type="checkbox"/> langfristig (bis 2028)	<input type="checkbox"/> 3. Priorität

**Parkplatzbewirtschaftung****PP 1, regional**

**Ausgangslage** • Die Gemeinden weisen sehr unterschiedliche Bewirtschaftungsformen auf, welche nicht dem Verursacherprinzip entsprechen.

**Ziele** • Verlagerung des Modal-Splits zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs durch Push und Pull Massnahmen  
• Unterbinden von «wildem» fremdparkieren

**Massnahmen** • Es ist die Einführung einer auf die Nutzergruppe abgestimmte und zweckmässige Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze zu prüfen.  
• Grössere Gemeinden oder Gemeinden mit grossen Verkehrserzeugern erarbeiten ein Parkraumkonzept, um die Parkplätze verursachergerecht zu bewirtschaften.  
• Die Parkplatzbewirtschaftung muss mit den Nachbargemeinden abgeglichen werden.

**Umsetzung****Zuständigkeit****Zeithorizont****Priorität** ASTRA kantonale Ämter Gemeinden Sofortmassnahme (bis 2020) kurzfristig (bis 2022) mittelfristig (bis 2025) langfristig (bis 2028) Schlüsselmassnahme 1. Priorität 2. Priorität 3. Priorität



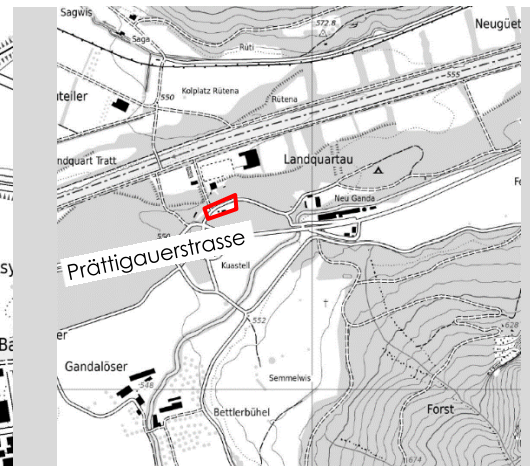
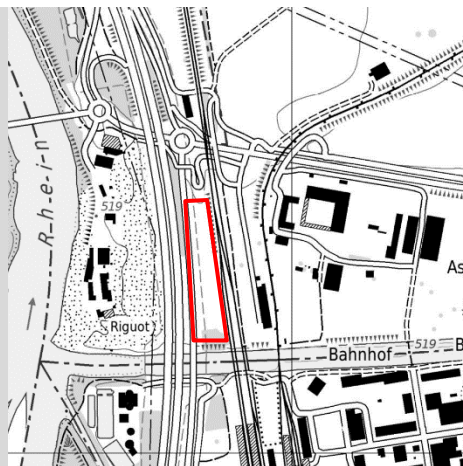
**Abstellen von Anhänger für Lastwagen****PP 2, regional**

**Ausgangslage** • Die Region weist zu wenige Abstellflächen für Anhänger von Lastwagen auf.

**Ziele** • Unterbinden von «wildem» fremdparkieren

**Massnahmen**

- Zurverfügungstellung von Abstellflächen für Anhänger von Lastwagen mit Überwachung und zweckmässiger Bewirtschaftung.
- Dabei soll eine Tagesgebühr angebracht werden. Die Bewirtschaftung und Kontrolle können vom Kanton an eine private Firma übertragen werden.
- Bevor die Abstellfläche den Lastwagenanhängern zur Verfügung gestellt wird, ist die Leistungsfähigkeit des heutigen Kreisels beim Autobahnzubringer zu erhöhen.
- Als Alternative Lösung (Ausnahme) ist die Abstellfläche bei der Prättigauerstrasse zu prüfen. Die Fahrgeometrie sowie die Ein- und Ausfahrten sind detaillierter zu betrachten.

**Standort****Umsetzung****Zuständigkeit****Zeithorizont****Priorität**

- ASTRA  
 kantonale Ämter  
 Gemeinden

- Sofortmassnahme (bis 2020)  
 kurzfristig (bis 2022)  
 mittelfristig (bis 2025)  
 langfristig (bis 2028)

- Schlüsselmassnahme  
 1. Priorität  
 2. Priorität  
 3. Priorität



## Parkierungsflächen für Fahrgemeinschaften

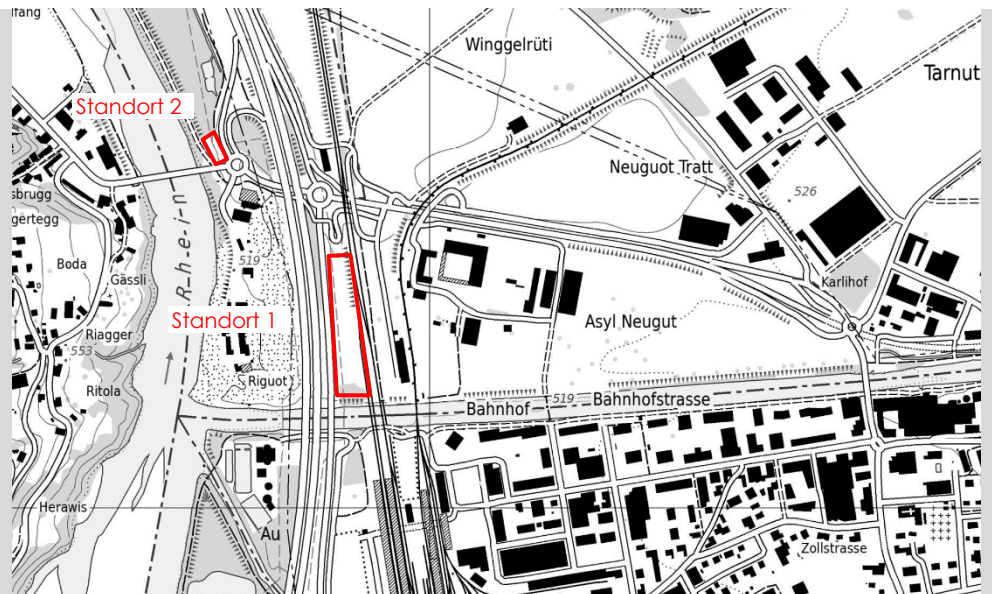
## PP 3, regional

**Ausgangslage** • Die Region weist zu wenige Abstellflächen für Fahrgemeinschaften auf.

**Ziele** • Erhöhung der Leistungsfähigkeit auf den Hauptverbindungen  
• Unterbinden von «wildem» fremdparkieren

**Massnahmen** • Zur Verfügung stellen von Abstellflächen für Fahrgemeinschaften mit Überwachung und zweckmässiger Bewirtschaftung.  
• Dabei soll eine Tagesgebühr angebracht werden. Ebenfalls soll der Bezug von verbilligten Monats- und Jahreskarten möglich sein. Die Bewirtschaftung und Kontrolle können vom Kanton an eine private Firma übertragen werden.

### Standort



### Umsetzung

#### Zuständigkeit

- ASTRA  
 kantonale Ämter  
 Gemeinden

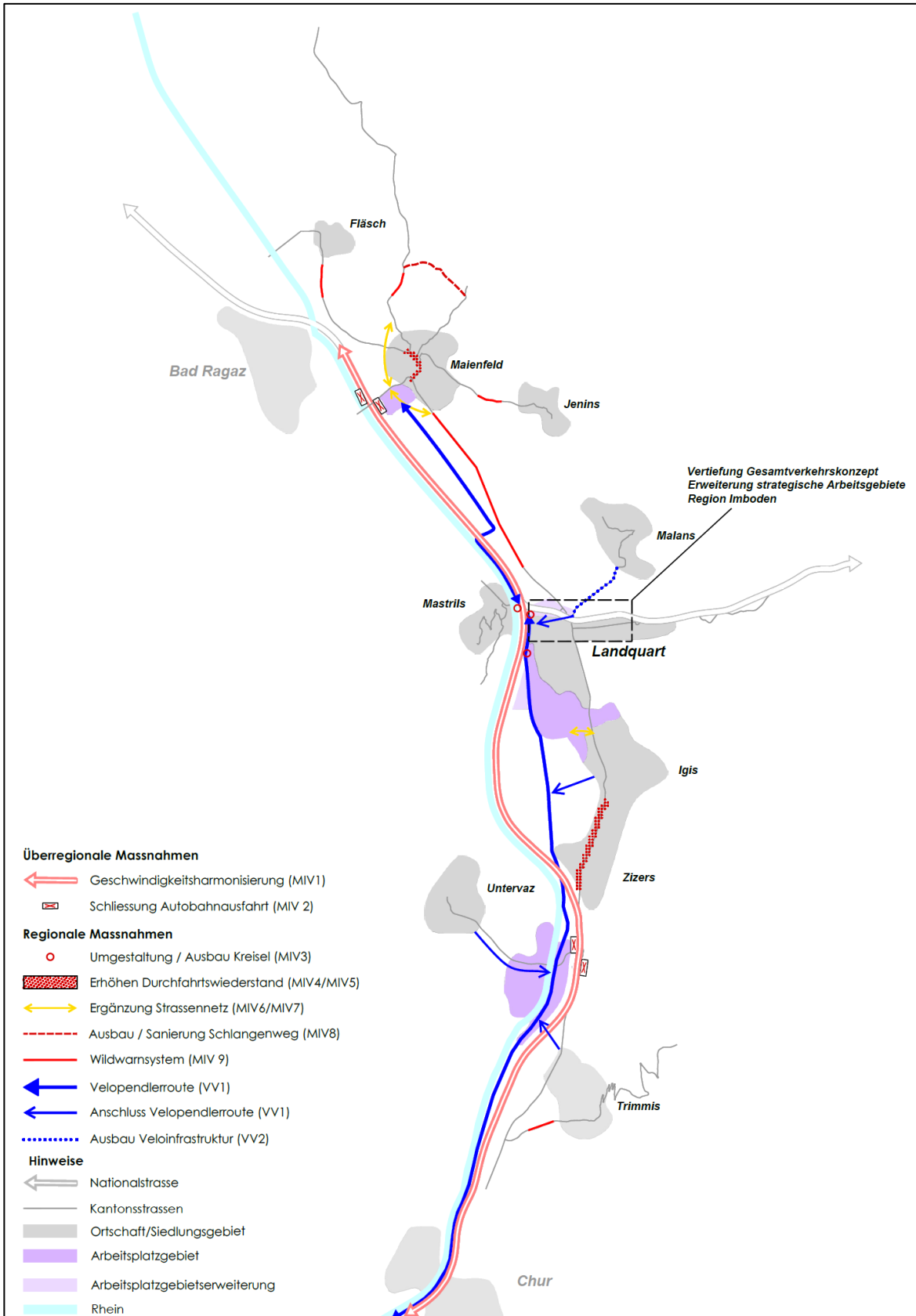
#### Zeithorizont

- Sofortmassnahme (bis 2020)  
 kurzfristig (bis 2022)  
 mittelfristig (bis 2025)  
 langfristig (bis 2028)

#### Priorität






- Schlüsselmassnahme  
 1. Priorität  
 2. Priorität  
 3. Priorität

**(Über-) Regionaler Massnahmenplan**







## 6.3 Kommunale Handlungsfelder

### 6.3.1 Motorisierter Verkehr

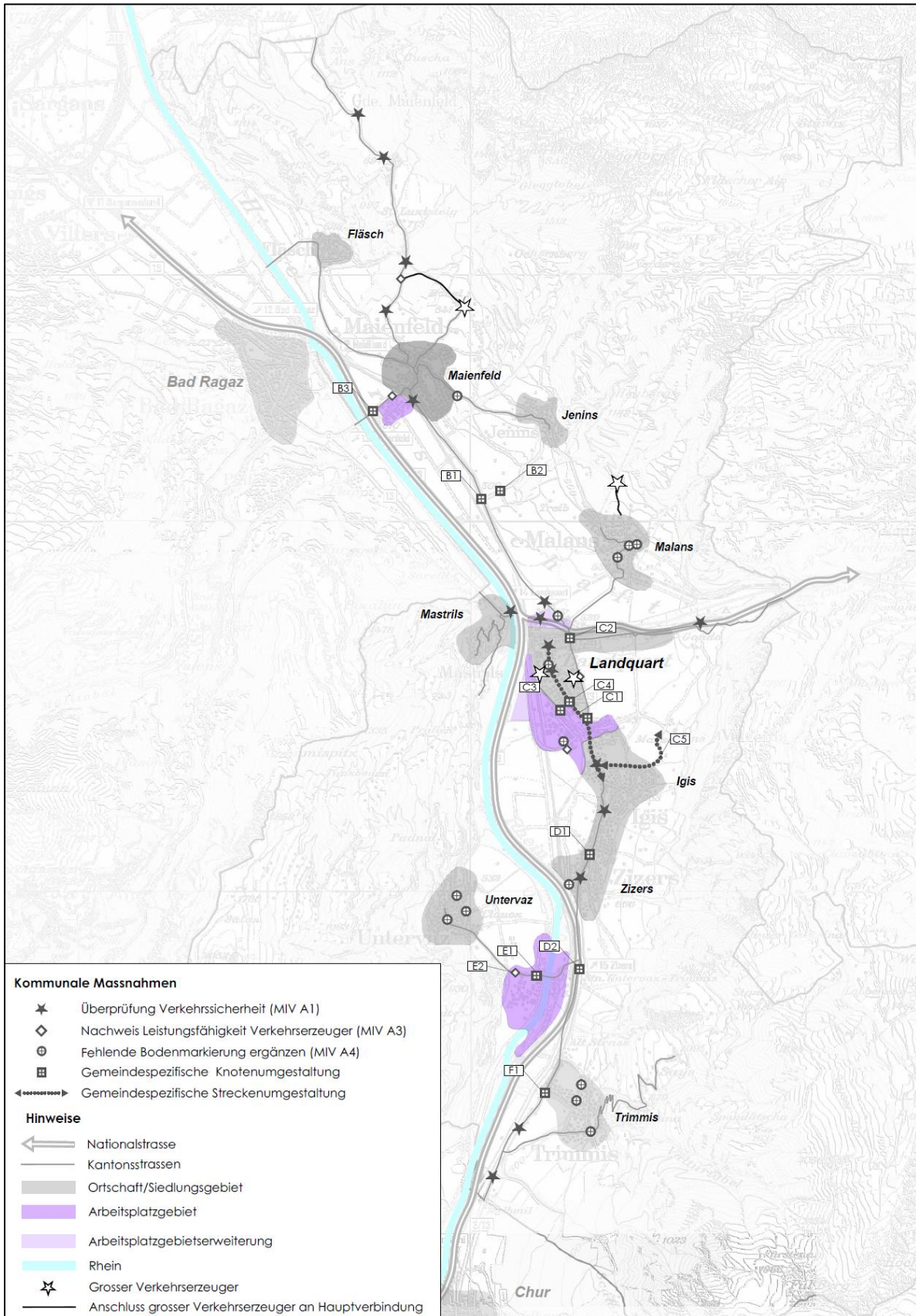
Nr.	Handlungsfeld	Ziele	Priorität	Zuständigkeiten
<b>Alle Gemeinden</b>				
MIV A1	 <ul style="list-style-type: none"> <li>Bei den Knoten oder Streckenabschnitten besteht ein Unfallschwerpunkt oder eine Unfallhäufung;</li> <li>Die Verkehrssicherheit ist bei den Knoten und Strecken zu überprüfen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erhöhung der Verkehrssicherheit;</li> <li>Sichere und übersichtliche Knoten mit klarer Verkehrsführung.</li> </ul>	2	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kanton</li> <li>Gemeinden</li> </ul>
MIV A2	 <p>Der Fahrzeuglenker soll auf die Ortseinfahrt mit klarer Gestaltung aufmerksam gemacht werden z.B. durch ein Horizontalversatz, ein Baumtor oder durch die Senkung der Geschwindigkeit.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erhöhung der Verkehrssicherheit;</li> <li>Klare Erkennbarkeit des Ortseingangs.</li> </ul>	2	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kanton</li> <li>Gemeinden</li> </ul>
MIV A3	 <p>Bei Ausbauten und Erweiterungen von grossen Verkehrserzeugern muss ein Verkehrsgutachten mit Nachweis der Verkehrssicherheit und der Leistungsfähigkeit der betroffenen Knoten erarbeitet werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erhöhung der Verkehrssicherheit;</li> <li>Direkter Anschluss der Verkehrserzeuger an die Hauptverbindungen.</li> </ul>	2	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kanton</li> <li>Gemeinden</li> <li>Verkehrserzeuger</li> </ul>
MIV A4	 <p>Die Bodenmarkierung muss überprüft und falls notwendig ergänzt werden (insbesondere Rechtsvortritte).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erhöhung der Verkehrssicherheit;</li> <li>Sichere und übersichtliche Knoten mit klarer Verkehrsführung.</li> </ul>	3	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kanton</li> <li>Gemeinden</li> </ul>
<b>Gemeinde Maienfeld</b>				
MIV B1	 <p>Der Knoten soll redimensioniert werden z.B. mit einer Mittelinsel inkl. Querungshilfe für den Veloverkehr.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erhöhung der Verkehrssicherheit;</li> <li>Sichere und übersichtliche Knoten mit klarer Verkehrsführung.</li> </ul>	2	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kanton</li> <li>Gemeinden</li> </ul>

MIV B2		Der Knoten soll besser erkennbar und die Vorrtrittsregelung klar geregelt werden. Z.B. mit Vorrtrittsmarkierung.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Verkehrssicherheit;</li> <li>• Sichere und übersichtliche Knoten mit klarer Verkehrsführung.</li> </ul>	2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton</li> <li>• Gemeinden</li> </ul>
MIV B3		Die Maienfeldstrasse ist mit 80 km/h signalisiert. Der Autobahnzubringer Maienfeld sowie weitere Strassen münden auf die Maienfeldstrasse. Die Einmündungen in die Maienfeldstrasse sind gefährlich. Das Temporegime ist zu prüfen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Verkehrssicherheit;</li> <li>• Sichere und übersichtliche Knoten mit klarer Verkehrsführung.</li> </ul>	2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton</li> <li>• Gemeinden</li> </ul>
<b>Gemeinde Landquart</b>					
MIV C1		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Das Temporegime und die Gestaltung des Strassenraums sind aufeinander abzustimmen;</li> <li>• Ausarbeiten eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Verkehrssicherheit;</li> <li>• Sichere und übersichtliche Knoten mit klarer Verkehrsführung;</li> <li>• Auf die Nutzungsstruktur angepasstes Verkehrsregime.</li> </ul>	2	Gemeinde
MIV C2		Der Kreisell soll auf die Verkehrssicherheit geprüft und mit einer Fussgängerquerung ergänzt werden.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Verkehrssicherheit;</li> <li>• Sichere und übersichtliche Knoten mit klarer Verkehrsführung.</li> </ul>	2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton</li> <li>• Gemeinde</li> </ul>
MIV C3		Die Verkehrssicherheit beim Bahnübergang soll geprüft werden. Es soll eine klar geregelte Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr geschaffen werden.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Verkehrssicherheit;</li> <li>• Sichere und übersichtliche Knoten mit klarer Verkehrsführung.</li> </ul>	2	Gemeinde
MIV C4		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Bodenmarkierung muss neu angebracht werden;</li> <li>• Ausarbeiten eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Verkehrssicherheit;</li> <li>• Sichere und übersichtliche Knoten mit klarer Verkehrsführung.</li> </ul>	3	Gemeinde



MIV C5		<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Stationsstrasse soll auf den massgebenden Begegnungsfall Lastwagen / Lastwagen verbreitert werden.</li> <li>Ausarbeiten eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erhöhung der Verkehrssicherheit;</li> <li>Auf den massgebenden Begegnungsfall dimensionierte Strasse.</li> </ul>	2	Gemeinde
<b>Gemeinde Zizers</b>					
MIV D1		Der Knoten soll auf die Verkehrssicherheit geprüft werden. Dies soll z.B. in einer gesamtheitlichen Betrachtung im Rahmen von einem Betriebs- und Gestaltungskonzept erfolgen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erhöhung der Verkehrssicherheit;</li> <li>Sichere und übersichtliche Knoten mit klarer Verkehrsführung.</li> </ul>	2	Gemeinde
MIV D2		<ul style="list-style-type: none"> <li>Der Knoten soll auf die Verkehrssicherheit geprüft werden;</li> <li>Aufgrund der Leistungsfähigkeit und der Verkehrssicherheit soll die Umgestaltung des Knotens in einen Kreisell geprüft werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erhöhung der Verkehrssicherheit;</li> <li>Sichere und übersichtliche Knoten mit klarer Verkehrsführung.</li> </ul>	2	<ul style="list-style-type: none"> <li>ASTRA</li> <li>Gemeinde</li> </ul>
<b>Gemeinde Untervaz</b>					
MIV E1		Die Fahrbahn soll auf das minimale erforderliche Mass reduziert werden.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erhöhung der Verkehrssicherheit;</li> <li>Sichere und übersichtliche Knoten mit klarer Verkehrsführung.</li> </ul>	3	Gemeinde
MIV E2		Für den Anschluss ins Industriegebiet der Gemeinde Untervaz wird ein Kreisell vorgesehen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erhöhung der Verkehrssicherheit;</li> <li>Sichere und übersichtliche Knoten mit klarer Verkehrsführung.</li> </ul>	3	Gemeinde
<b>Gemeinde Trimmis</b>					
MIV F1		<ul style="list-style-type: none"> <li>Senkung der Geschwindigkeit vor der Kuppe;</li> <li>Allenfalls Anbringen eines Spiegels zur besseren Übersicht.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erhöhung der Verkehrssicherheit;</li> <li>Sichere und übersichtliche Knoten.</li> </ul>	2	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kanton</li> <li>Gemeinde</li> </ul>





## Massnahmenplan kommunal MIV





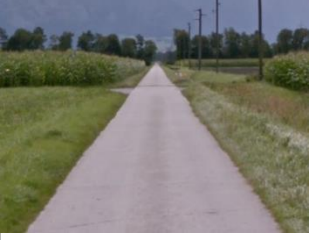










## 6.3.2 Veloverkehr

Nr.	Handlungsfeld	Ziele	Priorität	Zuständigkeiten	
<b>Alle Gemeinden</b>					
VV A1		Bei gefährlichen Knotenbereichen ist eine zweckmässigen Abbiegehilfe für den Veloverkehr anzustreben.	Sichere, direkte und schnelle Velorouten für den Alltagsverkehr.	2	Alle Gemeinden
VV A2		Es sind Signalisationen für den Veloverkehr anzubringen. Diese sollen das einfache Auffinden und Befahren von Veloverbindungen sicherstellen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verlagerung des Modal-Splits zugunsten des Langsamverkehrs;</li> <li>• Sicheres direktes und attraktives Velonetz für den Alltags- und den Freizeitverkehr.</li> </ul>	3	Alle Gemeinden
<b>Gemeindeübergreifend</b>					
VV B1		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bereitstellen bergseitige Veloinfrastruktur zwischen Maienfeld und Jenins;</li> <li>• Mögliche Massnahmen: Velostreifen, Veloweg</li> </ul>	Sichere, direkte und schnelle Velorouten für den Alltagsverkehr.	2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gemeinde Jenins</li> <li>• Gemeinde Maienfeld</li> </ul>
VV B2		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bereitstellen einer Veloinfrastruktur zwischen Maienfeld und Landquart;</li> <li>• Mögliche Massnahmen: Velostreifen, Veloweg, kombinierter Fuss- und Veloweg, Kernfahrbahn</li> <li>• Erstellen separater Veloweg auf der gegenüberliegenden Seite des Mülibachs (vgl. Sachplan Velo Kt. Graubünden, April 2018).</li> </ul>	Sichere, direkte und schnelle Velorouten für den Alltagsverkehr.	2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gemeinde Landquart</li> <li>• Gemeinde Maienfeld</li> </ul>
VV B3		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bereitstellen einer Veloinfrastruktur zwischen Jenins und der Hauptverkehrsstrasse (Landstrasse);</li> <li>• Mögliche Massnahmen: Velostreifen, Veloweg, kombinierter Fuss- und Veloweg, Kernfahrbahn</li> </ul>	Sichere, direkte und schnelle Velorouten für den Alltagsverkehr.	2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gemeinde Jenins</li> <li>• Gemeinde Maienfeld</li> </ul>

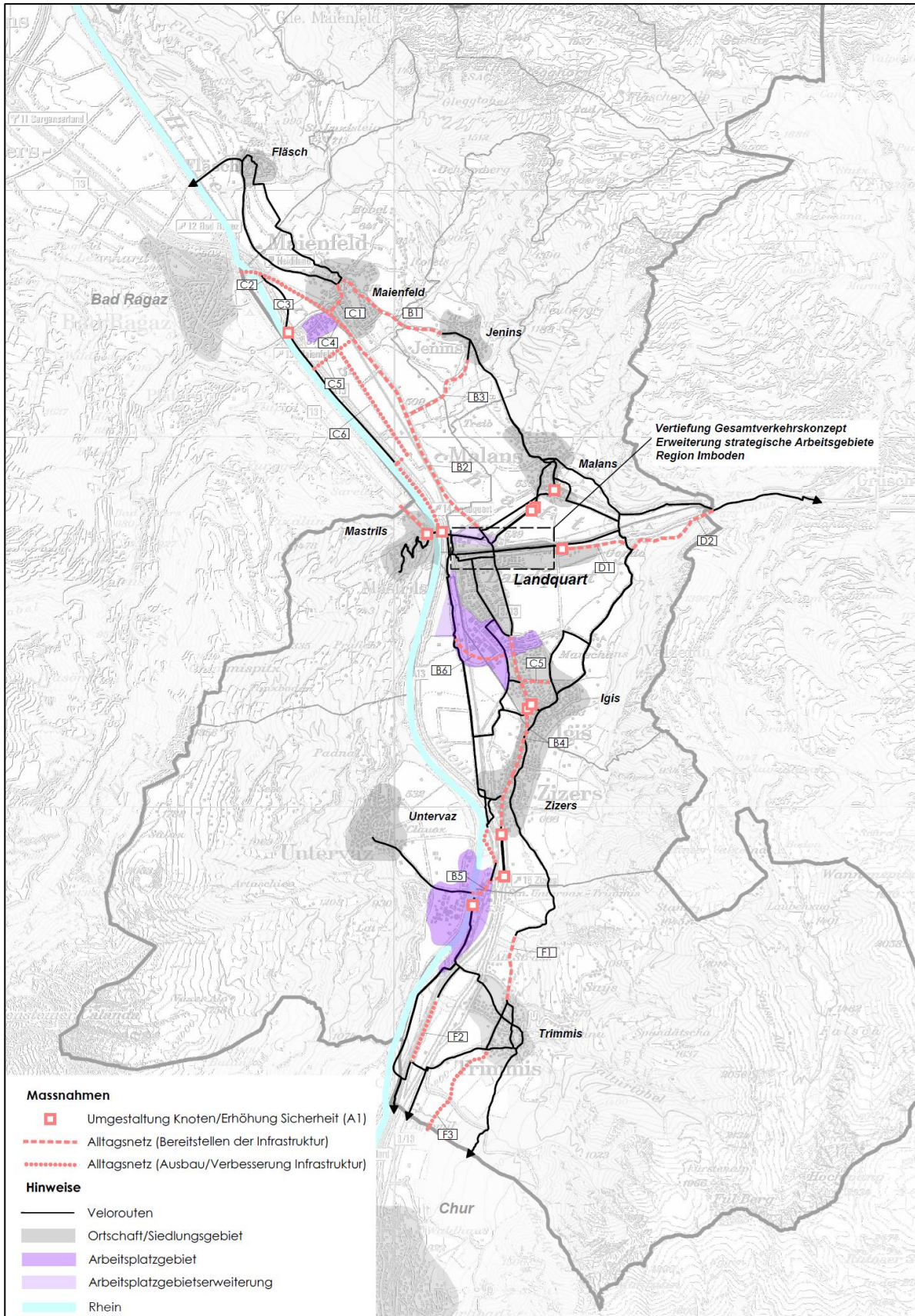
VV B4		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bereitstellen einer Veloinfrastruktur von Landquart nach Zizers;</li> <li>• Mögliche Massnahmen: Velostreifen, Kernfahrbahn,</li> <li>• Veloverkehr in das Betriebs- und Gestaltungskonzept integrieren (vgl. Massnahme MIV 4);</li> <li>• Sollte ein Velostreifen nicht möglich sein, könnte eine alternative Route via Bhf. Igis – Allöserweg angestrebt werden (Vgl. Sachplan Velo Kt. Graubünden).</li> </ul>	Sichere, direkte und schnelle Velorouten für den Alltagsverkehr.	2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gemeinde Landquart</li> <li>• Gemeinde Igis</li> <li>• Gemeinde Zizers</li> </ul>
VV B5		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bereitstellen einer Veloinfrastruktur von Zizers nach Untervaz;</li> <li>• Mögliche Massnahmen: Velostreifen, Kernfahrbahn, Brückenverbreiterung oder separater Steg (vgl. Sachplan Velo Kt. Graubünden sowie Agglomerationsprogramm 2G Massnahme 10.9)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sichere, direkte und schnelle Velorouten für den Alltagsverkehr;</li> <li>• Verbindungen über die Elemente mit Trennwirkung.</li> </ul>	2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gemeinde Untervaz</li> <li>• Gemeinde Zizers,</li> <li>• Gemeinde Trimmis</li> </ul>
VV B6		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bereitstellen einer Veloinfrastruktur von Landquart nach Zizers;</li> <li>• Mögliche Massnahmen: Velostreifen, Kernfahrbahn, Brückenverbreiterung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sichere, direkte und schnelle Velorouten für den Alltagsverkehr;</li> <li>• Verbindungen über die Elemente mit Trennwirkung.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gemeinde Landquart</li> <li>• Gemeinde Zizers</li> </ul>
<b>Gemeinde Maienfeld</b>					
VV C1		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bereitstellen einer Veloinfrastruktur beim Strassenabschnitt Aeuli;</li> <li>• Mögliche Massnahmen: Velostreifen, Kernfahrbahn;</li> <li>• Veloverkehr in das Betriebs- und Gestaltungskonzept integrieren (vgl. Massnahme MIV 4);</li> <li>• Verlängerung Tempo-30-Zone (vgl. Sachplan Velo Kt. Graubünden).</li> </ul>	Sichere, direkte und schnelle Velorouten für den Alltagsverkehr.	3	Gemeinde Maienfeld

VV C2		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung der bestehenden Veloinfrastrukturanlage zwischen Maienfeld und Bad Ragaz;</li> <li>• Mögliche Massnahme: Ausbau Fussgängerbrücke (vgl. Sachplan Velo Kt. Graubünden)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sichere, direkte und schnelle Velorouten für den Alltagsverkehr;</li> <li>• Verbindungen über die Elemente mit Trennwirkung.</li> </ul>	3	Gemeinde Maienfeld
VV C3		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung der bestehenden Veloinfrastrukturanlage zwischen Maienfeld und Bad Ragaz;</li> <li>• Mögliche Massnahme: Einbauen befestigter Belag (vgl. Sachplan Velo Kt. Graubünden)</li> </ul>	Sichere, direkte und schnelle Velorouten für den Alltagsverkehr.	3	Gemeinde Maienfeld
VV C4		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung der bestehenden Veloinfrastrukturanlage zwischen Maienfeld und Bad Ragaz;</li> <li>• Mögliche Massnahmen: Belagssanierung, Velostreifen anbringen (vgl. Sachplan Velo Kt. Graubünden)</li> </ul>	Sichere, direkte und schnelle Velorouten für den Alltagsverkehr.	3	Gemeinde Maienfeld
VV C5		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung der bestehenden Veloinfrastrukturanlage zwischen Landstrasse und Rhein;</li> <li>• Mögliche Massnahmen: Belagssanierung, Verbreiterung Feldweg</li> </ul>	Sichere, direkte und schnelle Velorouten für den Alltagsverkehr.	3	Gemeinde Maienfeld
VV C6		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung der bestehenden Veloinfrastrukturanlage zwischen Maienfeld und Landquart;</li> <li>• Mögliche Massnahmen: Belagssanierung, Verbreiterung Feldweg</li> </ul>	Sichere, direkte und schnelle Velorouten für den Alltagsverkehr.	3	Gemeinde Maienfeld
<b>Gemeinde Landquart</b>					
VV D1		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bereitstellen einer Veloinfrastruktur von Landquart in Richtung Prättigau;</li> <li>• Mögliche Massnahmen: Velostreifen, Einführung Tempo-30-Zone, Kernfahrbahn</li> <li>• Installation einer Strassenbeleuchtung prüfen (vgl. Sachplan Velo Kt. Graubünden).</li> </ul>	Sichere, direkte und schnelle Velorouten für den Alltagsverkehr.	3	Gemeinde Landquart

VV D2		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bereitstellen einer Veloinfrastruktur von Landquart in Richtung Prättigau;</li> <li>• Mögliche Massnahmen: Begrenzung Streckenhöchstgeschwindigkeit (vgl. Sachplan Velo Kt. Graubünden)</li> </ul>	Sichere, direkte und schnelle Velorouten für den Alltagsverkehr.	3	Gemeinde Landquart
VV D3		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bereitstellen einer Veloinfrastruktur auf der Stationsstrasse, Landquart;</li> <li>• Mögliche Massnahmen: Velostreifen, Einführung Tempo-30-Zone, Kernfahrbahn;</li> <li>• Veloverkehr in das Betriebs- und Gestaltungskonzept integrieren (vgl. Massnahme MIV G1).</li> </ul>	Sichere, direkte und schnelle Velorouten für den Alltagsverkehr.	3	Gemeinde Igis
<b>Gemeinde Trimmis</b>					
VV F1		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung der bestehenden Veloinfrastruktur von Trimmis in Richtung Zizers;</li> <li>• Mögliche Massnahmen: Verbreiterung Feldweg, Einbauen befestigter Belag</li> <li>• Erstellen neues Wegstück (vgl. Sachplan Velo Kt. Graubünden sowie Richtplan Nordbünden Objektnr. 01.06.202.10).</li> </ul>	Sichere, direkte und schnelle Velorouten für den Alltagsverkehr.	3	Gemeinde Trimmis
VV F2		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung der bestehenden Veloinfrastruktur von Trimmis in Richtung Zizers;</li> <li>• Mögliche Massnahmen: Belagssanierung, Verbreiterung Feldweg</li> </ul>	Sichere, direkte und schnelle Velorouten für den Alltagsverkehr.	3	Gemeinde Trimmis
VV F3		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung der bestehenden Veloinfrastruktur von Trimmis in Richtung Chur;</li> <li>• Mögliche Massnahmen: Verbreiterung Feldweg, Einbauen befestigter Belag</li> <li>• Alternative Linienführung gemäss regionalem Richtplan Tourismus und gemäss Richtplan Nordbünden (vgl. Sachplan Velo Kt. Graubünden).</li> </ul>	Sichere, direkte und schnelle Velorouten für den Alltagsverkehr.	3	Gemeinde Trimmis



## Massnahmenplan kommunal Velo



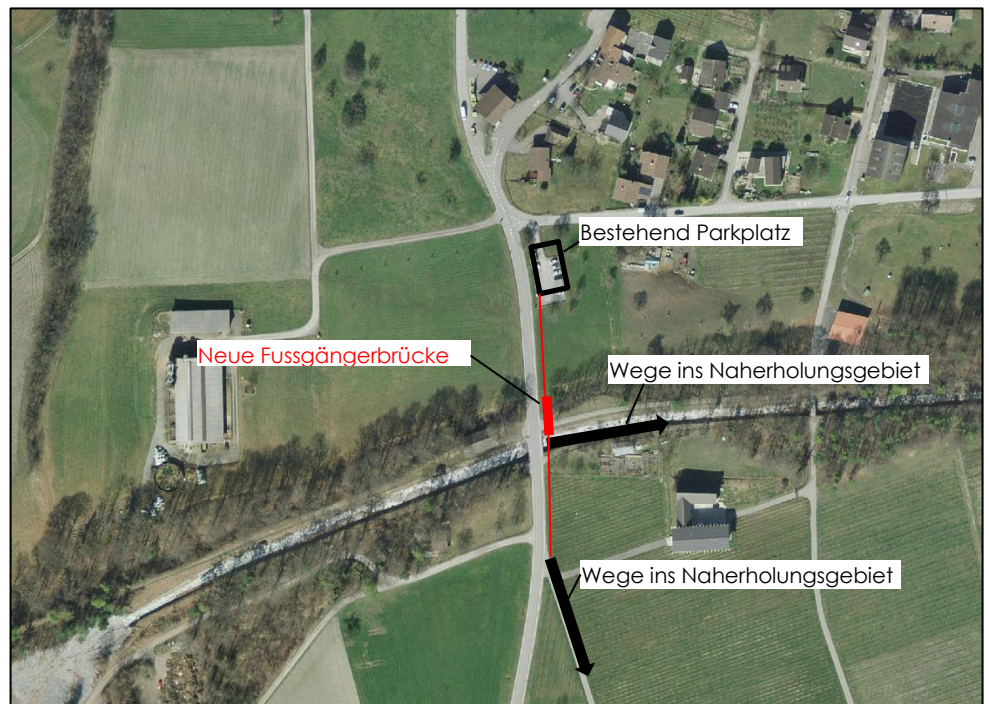


### 6.3.3 Ruhender Verkehr

Gemeinde Fläsch

Die Parkierungsanlage direkt bei der Dorfeinfahrt von Richtung Maienfeld liegt ideal für Wanderer und Spaziergänger, welche die Naherholungsgebiete von Fläsch aufsuchen. Der Fussverkehr läuft über die Brücke, welche vom motorisierten Individualverkehr befahren wird. Die Kantonsstrasse ist mit 80km/h signalisiert. Um eine sichere Verbindung zwischen dem Parkplatz und den bestehenden Wegen ins Naherholungsgebiet zu gewährleisten, soll eine Fussgängerbrücke parallel zur bestehenden Autobrücke erstellt werden.

Massnahme  
Übersicht



Quelle Grundlagenplan: [map.geo.gr.ch](http://map.geo.gr.ch)

---

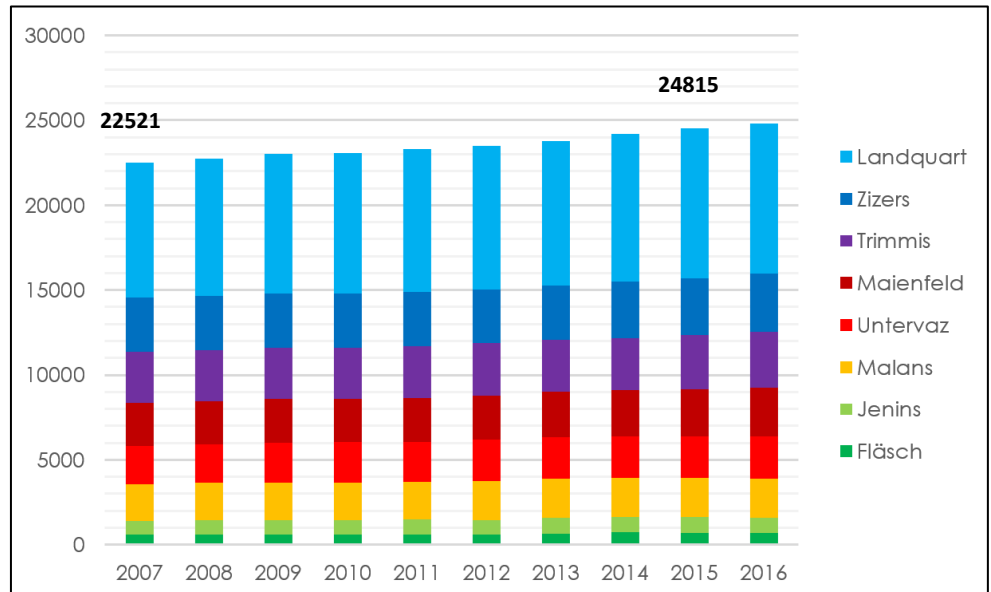
## **Anhang**

- A)** Verwendete Grundlagen
- B)** Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung
- C)** Strassennetz
- D)** Verkehrsmessungen
- E)** Elemente mit Trennwirkung
- F)** Velowegverbindungen
- G)** Fusswegverbindungen

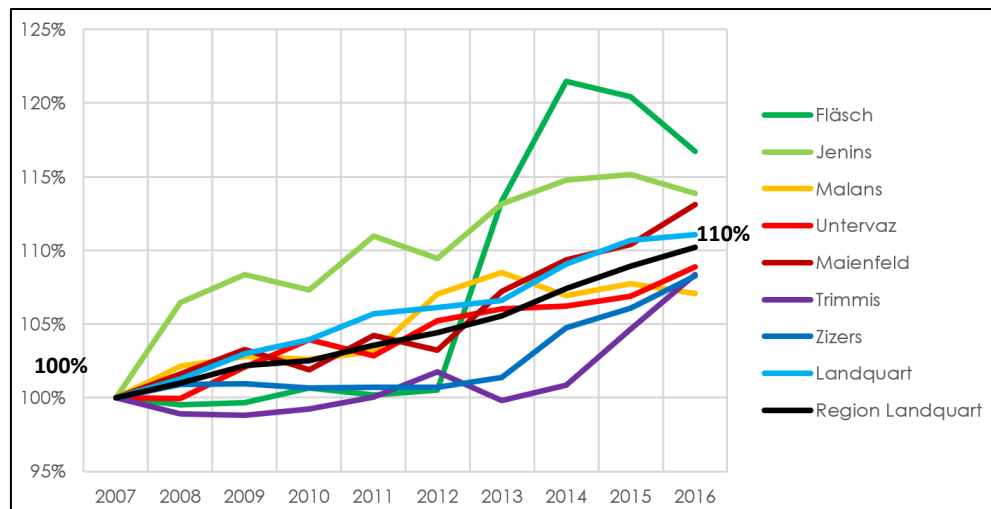
<b>Anhang A, weiter verwendete Grundlagen</b>	
Übergeordnete Grundlagen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regionales Raumkonzept, Region Landquart, 26. April 2019, Remund und Kuster Büro für Raumplanung AG, Stand Vernehmlassung</li> <li>• Regionaler Richtplan, Tourismus, 23. Februar 2018, Remund und Kuster Büro für Raumplanung AG, Stand Genehmigung</li> </ul>
Zonenplan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rechtskräftiger Zonenplan sämtlicher Gemeinden</li> </ul>
Kommunal räumliche Leitbilder	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kommunal räumliches Leitbild Landquart, 30. Oktober 2018, Remund und Kuster Büro für Raumplanung AG, Stand Entwurf</li> <li>• Kommunal räumliches Leitbild Fläsch, 8. November 2018, Remund und Kuster Büro für Raumplanung AG, Stand Vorprüfung</li> <li>• Kommunal räumliches Leitbild Untervaz, 22. November 2018, Remund und Kuster Büro für Raumplanung AG, Stand Mitwirkung</li> <li>• Kommunal räumliches Leitbild Maienfeld, 5. Dezember 2018, Remund und Kuster Büro für Raumplanung AG, Stand Entwurf</li> <li>• Kommunal räumliches Leitbild Zizers, in Erarbeitung</li> <li>• Kommunal räumliches Leitbild Trimmis, in Erarbeitung</li> </ul>
Verkehrskonzepte	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Netzstrategie motorisierter Individualverkehr, 29. August 2018, Remund und Kuster Büro für Raumplanung AG</li> <li>• Verkehrskonzept, Ortsplanungsrevision, Ingenieur- und Planungsbüro Marco Ghielmetti dipl. Ing. ETH/SIA/SVI, 31. März 2017</li> </ul>
Verkehrsmessungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schweizerische automatische Strassenverkehrszählungen (SASVZ), <a href="http://www.astra.ch">www.astra.ch</a></li> </ul>
Unfallauswertungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bundesamt für Strassen (ASTRA), Kanton Graubünden</li> </ul>
Weiteres	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mobilität in der Schweiz, Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015, Bundesamt für Statistik</li> </ul>

Entwicklung der Einwohnerzahl zw. 2007 und 2016 (Bundesamt für Statistik)

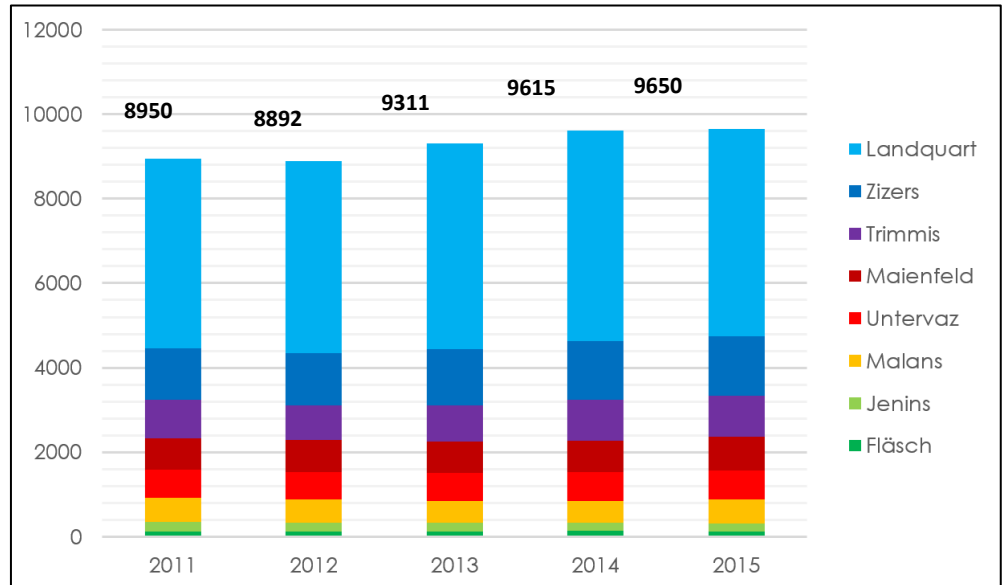
**Anhang B, Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung**



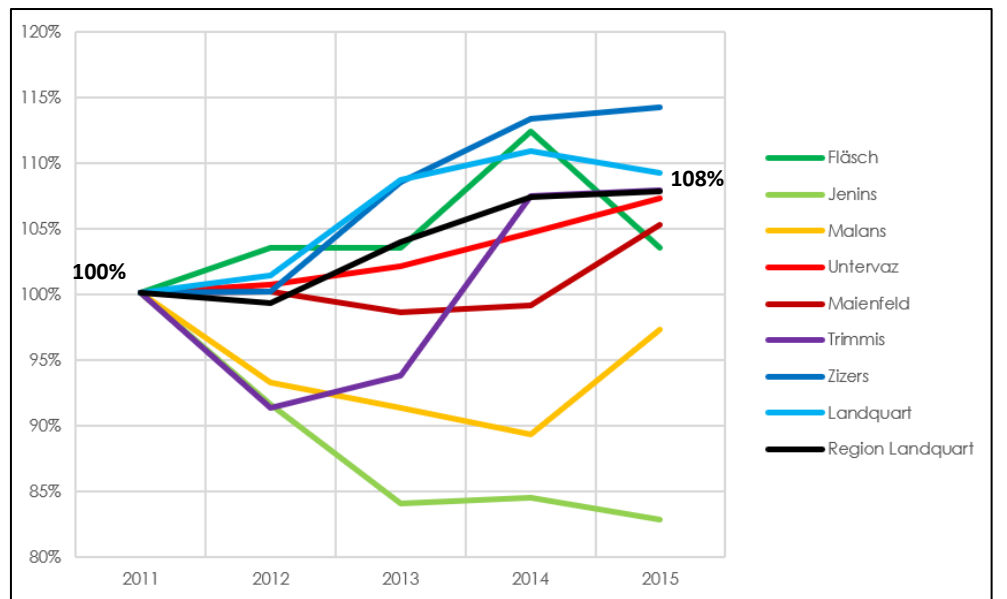
Prozentuale Entwicklung Einwohneranzahl zw. 2007 und 2016 (Bundesamt für Statistik)



Entwicklung der Beschäftigtenzahl zw. 2011 und 2015 (Bundesamt für Statistik)

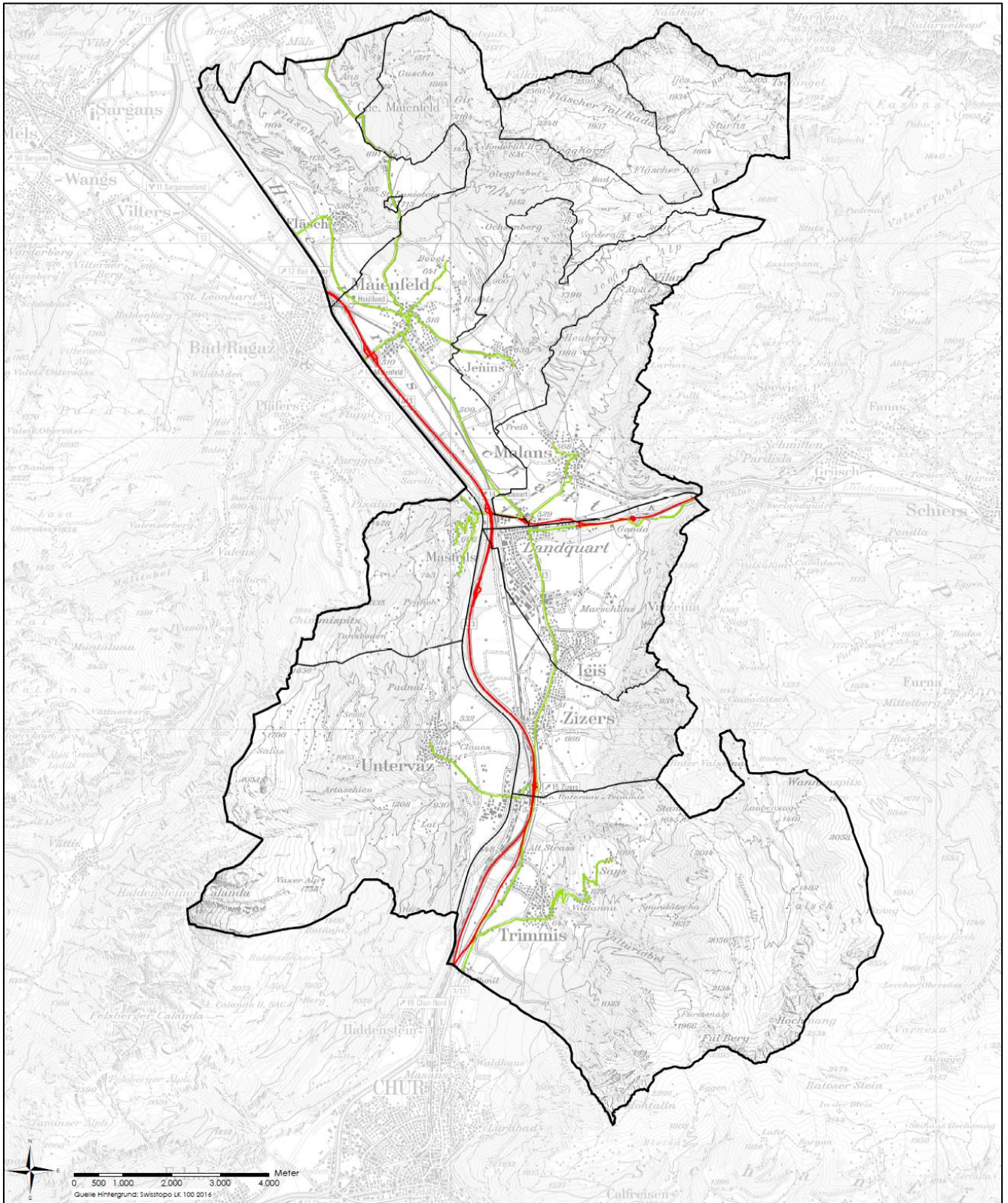


Prozentuale Entwicklung Beschäftigtenanzahl zw. 2011 und 2015 (Bundesamt für Statistik)



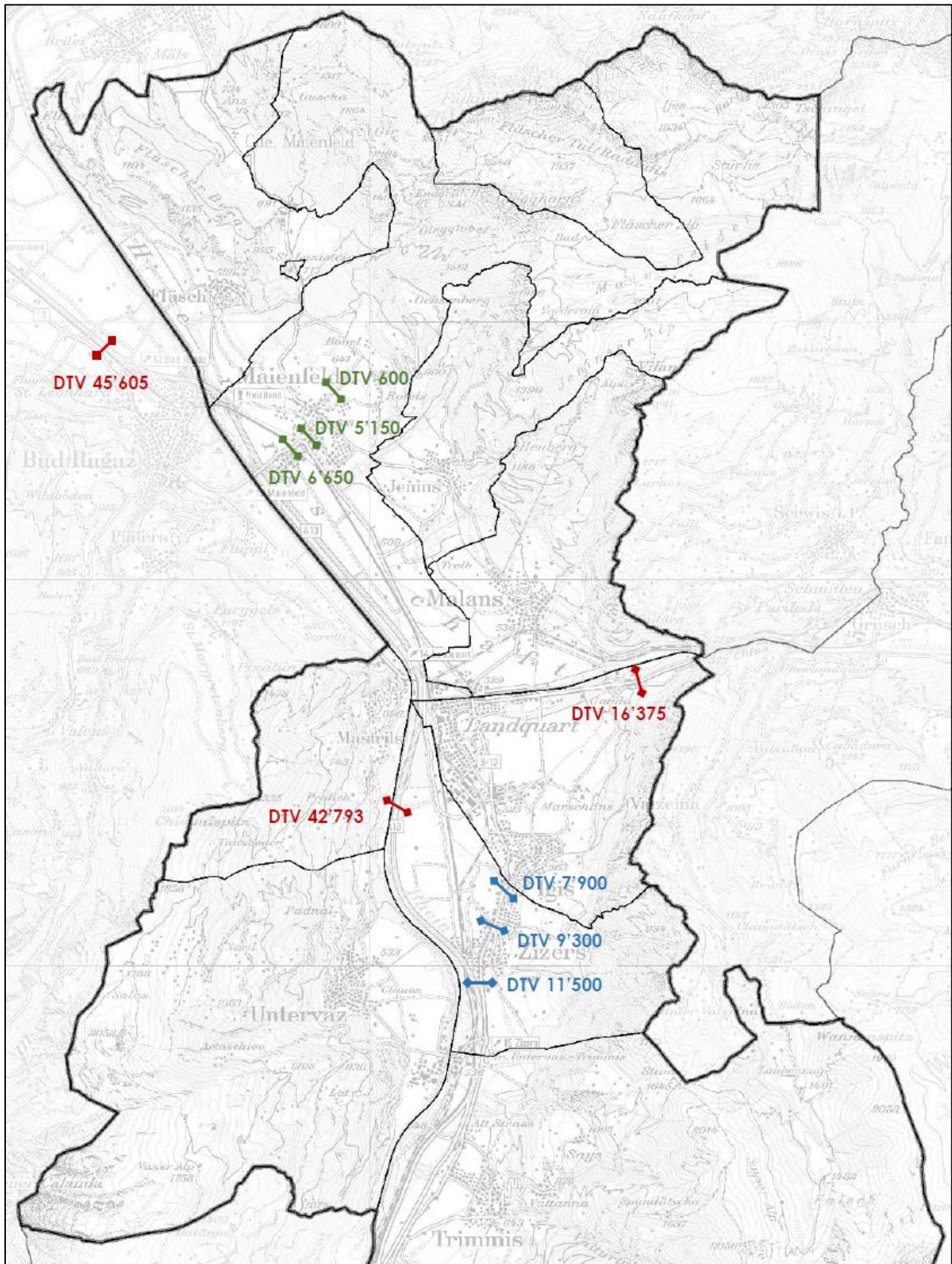


### Anhang C, Strassennetz



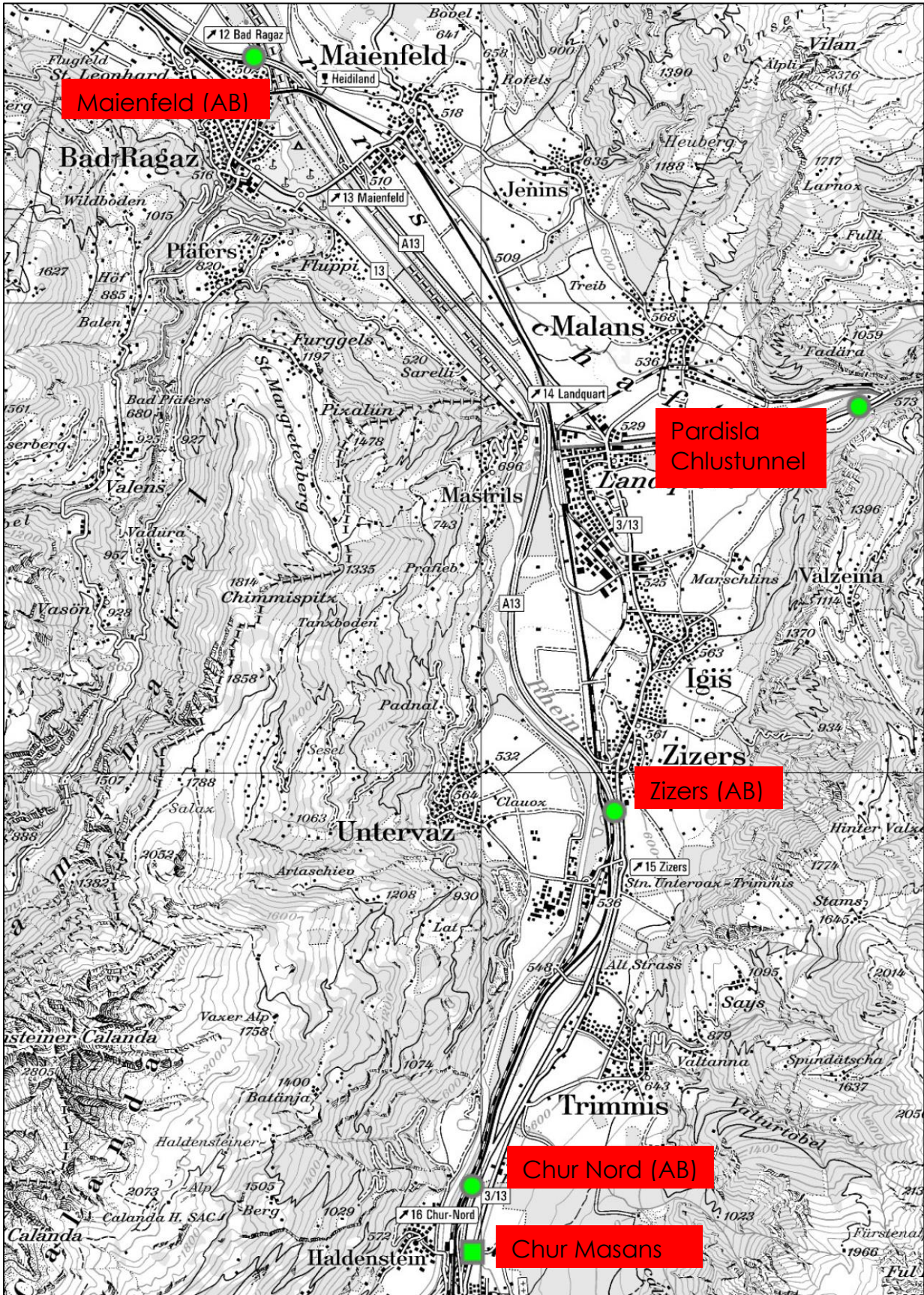


## Anhang D, Verkehrsmessungen



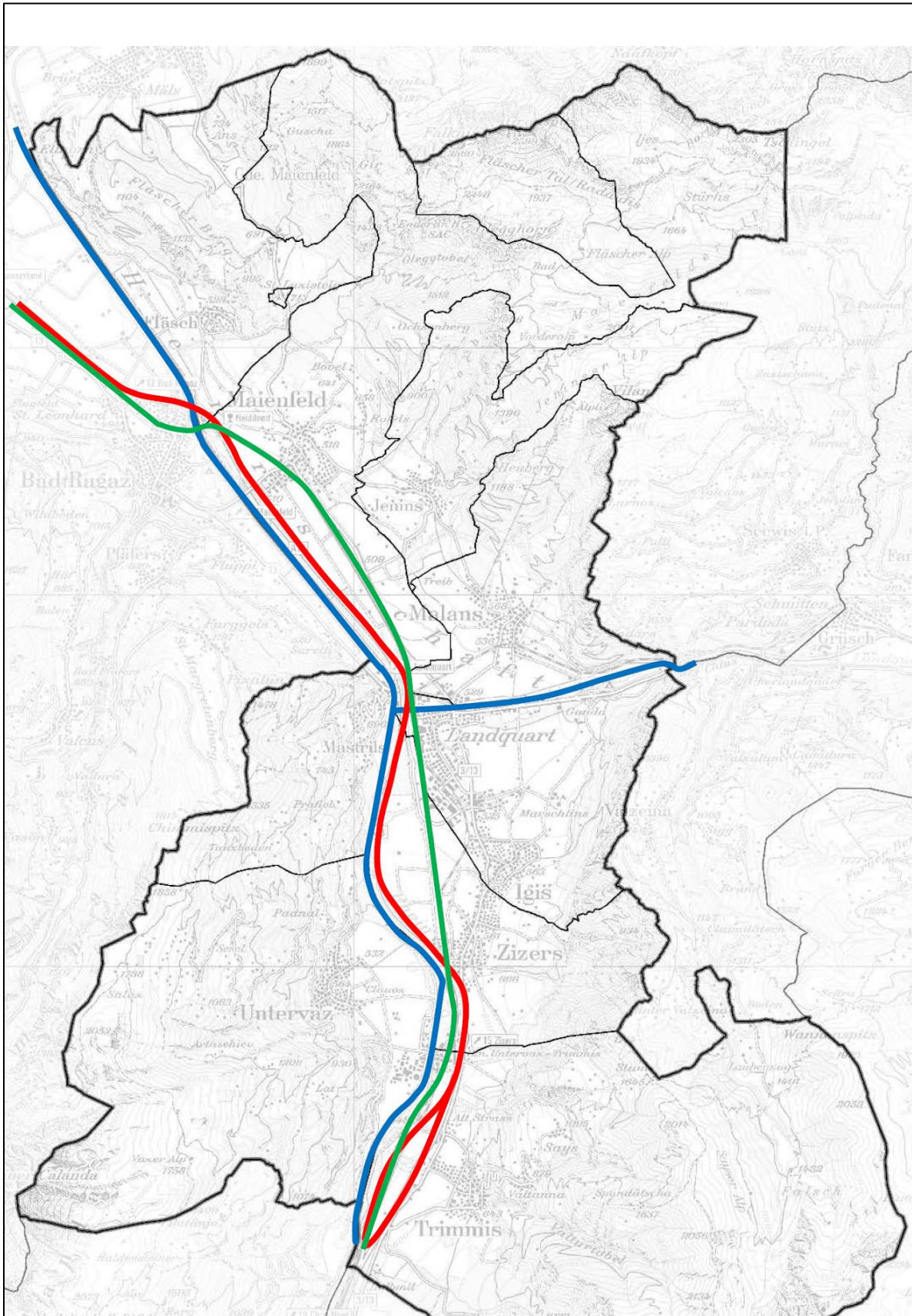


Anhang E, Verkehrsmessstellen



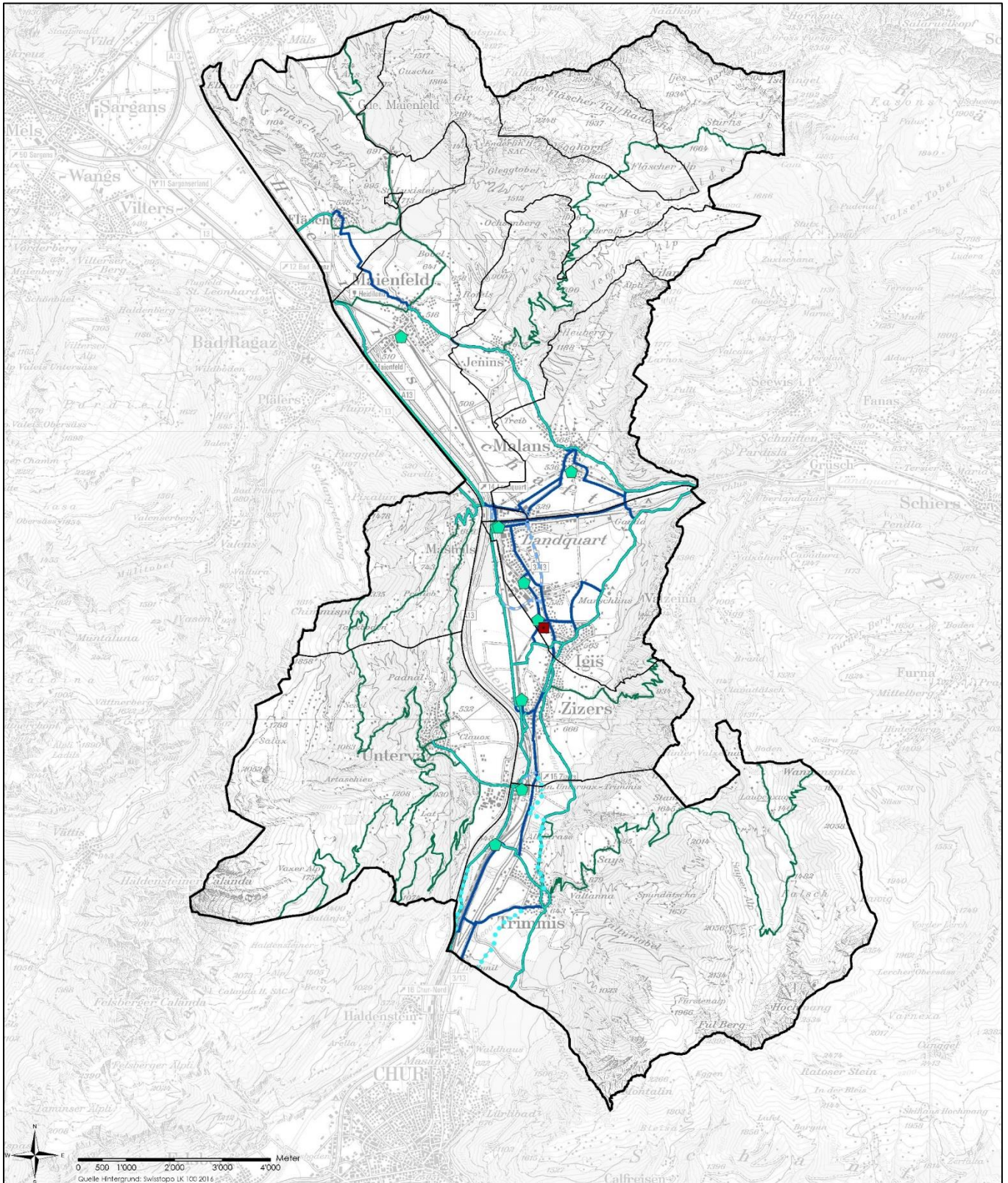


## Anhang E, Elemente mit Trennwirkung





### Anhang F, Velowegverbindung





### Anhang G, Fusswegverbindungen

