



Bericht des Stadtrates an den Gemeinderat

106718 / 610

Auftrag FDP-Fraktion betreffend

Chur braucht neue Wege in der Verkehrspolitik

Antrag

Der Auftrag sei im Sinne der Erwägungen zu überweisen.

Begründung

1. Ausgangslage

Um den Durchgangs- und Pendlerverkehr zu entflechten und zu verflüssigen, sollen dem Stadtrat folgende vier Aufträge erteilt werden: Autobahnanschluss Chur Mitte, Einbahnsysteme, Einspurstrecke Einmündung Scalärastrasse/Masanserstrasse und Linksabbiegeverbot Masanserstrasse.

2. Autobahnanschluss Chur Mitte

2.1 Geplante Verkehrsprojekte 2014 - 2016

Mit dem Bau des Grosskreisels Chur Süd A13 durch das Bundesamt für Strassen (ASTRA) wird die Verkehrssituation in Chur Süd verbessert. Die Stadt wird im 2015 die Anschlussbauwerke "Knoten Sommeraustrasse/Anschluss A13 und Kreisel Rossbodenstrasse/Sommeraustrasse" zur einwandfreien Verkehrsabwicklung für die A13 erstellen. Ebenfalls im 2015 wird die durchgehende Rheinfelsstrasse als Quartiersammelstrasse im Abschnitt Ringstrasse - Sommeraustrasse mit Kreisel Sommeraustrasse/Raschärenstrasse und Anbindung Sommeraustrasse erstellt. Weiter ist im 2015 geplant, den Kreisel Ringstrasse/Salvatorenenstrasse mit Anschlusspunkt Schönbühlstrasse zu erstellen. Somit verfügt die Stadt ab Ende 2015 nebst dem A13-Zubringer Kasernenstrasse und Pulvermühlestrasse/Rossbodenstrasse neu über den Zubringer Schönbühlstrasse - Raschärenstrasse - Som-



merastrasse und als Quartiersammelstrasse die Rheinfelstrasse. Damit wird der ganze Verkehr (Zu- und Wegfahrt) zur Autobahn A13 Chur Süd optimiert und besser gesplittet.

Eine spürbare Verkehrsverbesserung im Stadtzentrum, Welschdörfli und in der Masanserstrasse mit Kreisel Masans, dürfte sich mit dem Bau Malixerstrasse, Linksabbieger Rosenhügel, welcher im 2016 geplant ist, einstellen. Ziel ist es dabei, bis zu 7'000 Fahrzeuge von der Kasernenstrasse auf die Südumfahrung "Linksabbieger Rosenhügel" zu verlagern. Weiter wird mit dem Grosskreisel A13 Chur Süd die Ausfahrt Arosa neu bei Chur Süd signalisiert und nicht mehr bei der Ausfahrt Chur Nord. Damit dürfte sich der Verkehr durch das Zentrum ebenfalls leicht reduzieren.

2.2 Anschluss Chur Mitte

Ein dritter Autobahnanschluss Chur Mitte liegt in der Kompetenz des Bunds. Das zuständige ASTRA beurteilt neue Anschlüsse grundsätzlich kritisch, da mit einer höheren Anschlussdichte der Verkehrsfluss auf der Nationalstrasse beeinträchtigt werden kann. Vorerst muss die Wirkung des umgebauten Anschlusses Chur Süd A13 und der Vollausbau der Masanserstrasse mit Bus- und Radspur abgewartet werden, bevor weitere Investitionen getätigt werden und das ASTRA einen weiteren Anschluss Chur Mitte prüft oder in Erwägung zieht. Der Realisierungshorizont eines zusätzlichen Autobahnanschlusses ist deshalb klar als langfristig einzustufen. Für diese Planungsphase Autobahnanschlüsse Chur ist von einem Zeithorizont von zehn Jahren auszugehen.

Eine siedlungsverträgliche und lärmschutzgerechte Führung des nötigen Zubringers zum neuen Anschluss durch das Rheinquartier dürfte schwierig sein. Die Belastung auf heute siedlungsorientierten Strassen mit 2'000 bis 4'000 Fahrzeugen pro Tag (z.B. Scaletta- oder Rheinstrasse) würde zunehmen. Eine akzeptable und bewilligungsfähige Lösung wäre vermutlich nur mit einem Zubringer Felsenaustrasse möglich. In diesem Fall würde der Anschluss im Bereich Au (Camping und Tennisplätze) liegen. Da der Anschluss in diesem Fall nur gerade 1'600 Meter vom Anschluss Chur Süd entfernt wäre, dürfte die Entlastung der Masanserstrasse bei einem Anschluss an dieser Lage eher bescheiden sein. Bei allen übrigen Anbindungspunkten (Scaletta- und Rheinstrasse) wären zusätzliche Erschwernisse hinsichtlich Lärm, Wohnqualität und raumplanerische Grundsätze tangiert.

Es müssen der Generelle Erschliessungsplan, der Zonenplan und der Generelle Gestaltungsplan angepasst werden. Auch die Konformität mit dem städtischen Gesetz für einen menschen- und umweltfreundlichen Stadtverkehr vom 5. März 1989 und der "Charta für eine nachhaltige städtische Mobilität" ist zu prüfen.



2.3 Fazit

Mit den in Ziff. 2.1 beschriebenen Massnahmen strebt der Stadtrat eine Verkehrsverlagerung und eine Entspannung bei den neuralgischen Verkehrsknoten an. Sollte sich die Verkehrssituation nicht wie erhofft verbessern, werden neue Lösungen, wie z.B. der Autobahnanschluss Mitte, geprüft. Das weitere Vorgehen wird laufend und in enger Zusammenarbeit mit dem ASTRA geführt. Auch der Anschluss Chur Nord muss in diese Überlegungen miteinbezogen werden. Erste Gespräche mit dem ASTRA fanden bereits statt.

3. Einbahnsysteme (insbesondere im Stadtzentrum und im Welschdörfli)

Ein Einbahnsystem in der Innenstadt von Chur ist grundsätzlich möglich. Ob die positiven Wirkungen die Nachteile aufwiegen, kann aber nur anhand eines konkreten Vorschlags überprüft werden. Zudem ist zu definieren, welche Ziele in welcher Reihenfolge verfolgt werden sollen und welche Randbedingungen eingehalten werden müssen.

In Rahmen der Erarbeitung des Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzepts "Alternative zur Welschdörfli-Umfahrung" wurden im Dreieck Welschdörfli - Obertor - Grabenstrasse - Postplatz - Gäuggelistrasse bereits verschiedene Lösungen mit Einbahnverkehr untersucht und weiterverfolgt. Die Ergebnisse werden in der Botschaft "Linksabbieger Rosenhügel" dem Gemeinderat zur Kenntnis gebracht.

Fazit: Ein Einbahnsystem in der Stadt Chur wird situativ geprüft. Das Einbahnsystem betreffend Welschdörfli wird dem Gemeinderat in der Botschaft "Linksabbieger Rosenhügel" vorgestellt.

4. Erstellen einer Einspurstrecke bei der Einmündung der Scalärastrasse in die Masanserstrasse (Fahrtrichtung Masans)

Die Scalärastrasse ist gemäss Generellem Erschliessungsplan eine Sammelstrasse. Sie wird vom täglichen Berufsverkehr, aber auch als Umfahrungsachse ("Schleichweg") genutzt. Dies deshalb, weil die Hauptverkehrsachse, namentlich die Masanserstrasse, zu den Hauptverkehrszeiten überlastet ist und der Verkehr dort vielfach nur zähflüssig rollt bzw. sich Stau bildet. Der übergeordnete Verkehr soll primär auf verkehrsorientierten Strassen, folglich auf Kantonsstrassen, abgewickelt werden. Durch das Erstellen einer Einspurstrecke würde ein zusätzlicher Anreiz für vermehrten Schleichverkehr über die Loëstrasse und die Kreuzgasse durch Wohnquartiere geschaffen, was unerwünscht ist. Zudem würde die Rückstausituation am Knoten Masanserstrasse/Scalärastrasse verschärft.



Eine isolierte Realisierung einer Einspurstrecke ist aus Sicht des Stadtrates keine Option, da beim heutigen Stau der Masanserstrasse nur der Schleichverkehr durch das Quartier gefördert würde.

Beobachtungen zeigen, dass der Verkehr ab der Scalärastrasse langsam, aber flüssig läuft. Durch das Einmünden der Scalärastrasse entsteht zu Stosszeiten ein Reissverschlussprinzip und mit diesem System kann ein Rückstau grösstmöglichst vermieden werden.

Fazit: Eine Einspurstrecke bei der Einmündung Scalärastrasse/Masanserstrasse würde den Schleichverkehr und somit den Rückstau stadtauswärts fördern. Eine isolierte Realisierung ist aus Sicht des Stadtrates keine Option.

5. Linksabbiegeverbot auf der Masanserstrasse stadtauswärts

Ein generelles Linkskabbiegeverbot auf der ganzen Masanserstrasse stadtauswärts ist aus Sicht des Stadtrates nicht zielführend und fördert den Verkehr und den Rückstau. Für Anwohnende und Zubringende der betroffenen Einfahrten würde diese Massnahme erhebliche Nachteile mit sich bringen. Sie müssten in der Folge für ihre Fahrten, unabhängig vom Verkehrsaufkommen, einen Umweg bis zum nächsten Kreisel in Kauf nehmen. Zu den Spitzenzeiten würde dadurch das Verkehrsaufkommen auf der Masanserstrasse zusätzlich belastet. Durch diese Regelung müssten sich beispielsweise die Anwohnenden der Kantenstrasse zuerst in den Verkehr stadtauswärts einreihen und nach dem Kreisel Masans in den zu diesen Zeiten ebenfalls stockenden Verkehr in Richtung Stadtzentrum einfügen. Darüber hinaus ist auch die mangelnde Akzeptanz des Linksabbiegeverbots zu erwähnen.

Aus diesen Gründen dürfte sich die Absicht der Unterzeichnenden des Auftrags eher auf ein situatives Linksabbiegeverbot, etwa in die Giacomettistrasse, beziehen. Diese Variante wird im laufenden Projekt "Masanserstrasse" geprüft und je nach Ergebnis umgesetzt.

6. Schlussbemerkung

Es besteht Handlungsbedarf bei der Verkehrssituation in der Stadt Chur, insbesondere beim Verkehrsfluss auf den Hauptachsen und bei der Führung des übergeordneten Verkehrs durch die Stadt und im Anschlussbereich A13 Chur Nord. Die bis im Jahr 2016 umzusetzenden Massnahmen können zur Verbesserung der Situation beitragen. Selbstverständlich wird eine Prüfung weiterer Massnahmen laufend vorgenommen.



Aus den erwähnten Gründen beantragt Ihnen der Stadtrat, sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren des Gemeinderates, den Auftrag im Sinne der Erwägungen zu überweisen.

Chur, 20. Mai 2014

Namens des Stadtrates

Der Stadtpräsident

Urs Marti

Der Stadtschreiber

Markus Frauenfelder



Fraktionsauftrag

Chur, 6. März 2014

Chur braucht neue Wege in der Verkehrspolitik

Der Durchgangs- und Pendlerverkehr muss in der Stadt Chur entflechtet und verflüssigt werden. Um dies zu erreichen, wird der Stadtrat beauftragt,

1. einen neuen Autobahnanschluss Chur Mitte,
2. Einbahnsysteme (insbesondere im Stadtzentrum und Welschdörfli),
3. das Erstellen einer Einspurstrecke bei der Einmündung der Scalärastrasse in die Masanserstrasse (Fahrtrichtung Masans) und
4. auf der Masanserstrasse stadtauswärts ein Linksabbiegeverbot

zu prüfen und – falls möglich – zu realisieren. Dem Gemeinderat ist bis zur Dezembersitzung 2014 ein Bericht über die Machbarkeit der vorgeschlagenen Massnahmen vorzulegen.

Hans Martin Meuli
Fraktionspräsident

Dominik Infanger
Gemeinderatspräsident

Franco Lurati
Gemeinderat



Gemeinderat

Beiblatt zu parlamentarischen Vorstössen

Auftrag

Interpellation

Titel Chur braucht einen Weg in den Verteilungs-
Prozess

Erstunter-
zeichnende/r
(ankreuzen)

	Name	Partei	Unterschrift
<input type="checkbox"/>	Cahannes Romano	CVP	
<input type="checkbox"/>	Cavegn Hännli Rita	SP	
<input type="checkbox"/>	Cortesi Mario, Ing. HTL/BWI NDS	SVP	
<input type="checkbox"/>	Durisch Christian	SVP	
<input type="checkbox"/>	Gartmann-Albin Tina	SP	
<input type="checkbox"/>	Grass Stefan, Ing. HTL	SP	
<input type="checkbox"/>	Hensel Thomas	SP	
<input type="checkbox"/>	Hohl Oliver	BDP	
<input checked="" type="checkbox"/>	Infanger Dominik, Dr. iur.	FDP	<i>[Signature]</i>
<input type="checkbox"/>	Kappeler Jürg, Dr. sc. techn.	GLP	
<input checked="" type="checkbox"/>	Lurati Franco	FDP	<i>[Signature]</i>
<input type="checkbox"/>	Maissen Carla, Dr. med.	CVP	
<input type="checkbox"/>	Mazzetta Anita	Freie Liste Verda	
<input type="checkbox"/>	Meier Adrian J.	Freie Liste Verda	
<input checked="" type="checkbox"/>	Meuli Hans Martin, Dr.	FDP	<i>[Signature]</i>
<input type="checkbox"/>	Nay Beath	SVP	
<input type="checkbox"/>	Sala Giancarlo, Dr. phil.	CVP	
<input type="checkbox"/>	Scheel Nora	SP	
<input type="checkbox"/>	Trepp Michael	Freie Liste Verda	
<input type="checkbox"/>	von Rechenberg Susanne	BDP	
<input type="checkbox"/>	Widmer-Spreiter Martha	BDP	

Datum: 6/3/14