



Bericht des Stadtrates an den Gemeinderat

141397 / 633.10

Auftrag **Mario Cortesi und Mitunterzeichnende**

betreffend

"Optimierung Linksabbieger Gäuggelistrasse - Grabenstrasse"

Antrag

Der Auftrag sei abzulehnen.

Begründung

1. Ausgangslage

Die Linkseinmündung von der Gäuggelistrasse herkommend in die Grabenstrasse wird bei hohem Verkehrsaufkommen von den Unterzeichnenden als sehr unbefriedigend und auch gefährlich qualifiziert. Wenn das Lichtsignal auf der Grabenstrasse auf "grün" stehe, sei das Einmünden in die Grabenstrasse nach links sehr schwierig und wenn das erwähnte Signal vor dem Fussgängerstreifen "rot" anzeige, sei das Einmünden praktisch unmöglich, es sei denn, eine Fahrzeuglenkerin bzw. ein Fahrzeuglenker lasse einem den Vortritt.

Die Unterzeichnenden beauftragen deshalb den Stadtrat, Lösungsansätze aufzuzeigen, wie die beschriebene Situation verbessert werden könne. Weiter sei auch aufzuzeigen, mit welchen Kosten (Grobschätzung +/- 50 Prozent) die Stadt bei einer möglichen Realisierung der vorgeschlagenen Massnahmen rechnen müsse.





2. Beurteilung der Verkehrssituation am Postplatz

Die Grabenstrasse ist seit jeher eine zentrale Verkehrsachse in Chur. Sie leitet den Strassenverkehr um die Altstadt herum und verbindet die nördlichen und südlichen Verkehrsachsen (Deutsche Strasse und Italienische Strasse, bzw. die Masanserstrasse mit dem Welschdörfli und der Kasernenstrasse). Der Postplatz ist dabei das Bindeglied der Fussgängerzonen Altstadt und Bahnhofstrasse und damit verkehrsmässig der wohl bedeutendste Platz der Stadt. Im Bereich des Postplatzes mündet die Gäuggelistrasse in die Grabenstrasse ein. Während das Abbiegen nach rechts in Richtung Obertor problemlos verläuft, sorgt die Linksabbiegemöglichkeit in Richtung Untertor gelegentlich für Diskussionen. Nicht selten wird dabei auch ein Linksabbiegeverbot gefordert. Dabei muss aber beachtet werden, dass dadurch die Leistungssteigerung der Verzweigung nur bedingt verbessert werden kann. Viele der Rechtsabbieger würden in der Folge entweder bei der Einfahrt in die Nikolaigasse wenden oder eine zusätzliche Schlaufe über den Obertorkreisel und dann zurück in Richtung Untertor fahren und damit den Postplatz sogar zweimal belasten.

Ein Linksabbiegeverbot kann aber auch eine psychologische Auswirkung haben, indem die Fahrzeuglenkenden zum Vorneherein eine andere Route wählen. Diese Wahl treffen sie aber auch, wenn eine Kreuzung (insbesondere zu bestimmten Zeiten) ohnehin als stauanfällig bekannt ist. Dies zeigt sich auch bei der Entwicklung der Verkehrszahlen (Ziffer 2.3.2).

2.1 Situation vor dem Umbau der Grabenstrasse

Seit den Neunzigerjahren bestand die Verkehrsführung am Postplatz aus zwei Kreiseln, beziehungsweise aus einem Kreisel und einem Halbkreisel. Die Fussgängerführung von der Bahnhofstrasse in Richtung Poststrasse war in der Mitte geteilt und wurde jeweils auf beiden Seiten mit einer Lichtsignalanlage gesteuert. Der Verkehr von der Gäuggelistrasse konnte sich über den Kreisverkehrsplatz in die Grabenstrasse einfügen. Genau wie heute kam es bei der Weiterfahrt nach links in Richtung Untertor während den Spitzenzeiten zu Stausituationen, da der Verkehr auf der Grabenstrasse auch damals durch das Fussgängerlichtsignal unterbrochen wurde.



Verkehrssituation Grabenstrasse / Postplatz vor dem Umbau

2.2 Umbau der Grabenstrasse und neue Verkehrsführung beim Postplatz (2016)

Während der Planung der Verkehrsbefreiung und Umgestaltung der Oberen Bahnhofstrasse im Jahr 2014 wurde auch ein besserer Verkehrsablauf der Grabenstrasse angestrebt. Durch eine "Busfreie" Obere Bahnhofstrasse und der damit verbundenen Reduktion von täglich etwa 800 Bus-Fahrten waren das Aufwertungspotenzial und die Entwicklungsmöglichkeiten speziell für den Postplatz besonders gross.

Durch die Verringerung der eigentlichen Verkehrsfläche zu Gunsten des öffentlichen Raums sollte zudem mehr Aufenthaltsqualität geschaffen und die städtebauliche Einbindung zwischen der Poststrasse und der zukünftig neu gestalteten Oberen Bahnhofstrasse erheblich verbessert werden. Parallel war auch eine Verbesserung der Situation für den Langsamverkehr vorgesehen.

Der Strassenzustand war vor dem Umbau sehr sanierungsbedürftig und die Werkleitungen teilweise überaltert. Ausserdem herrschte bei der unterirdischen Führung des Mühlbachs akute Einsturzgefahr. Es war also ein optimaler Zeitpunkt, den Postplatz nicht nur in gestalterischer Hinsicht neu auszubauen.

Mit dem Projekt wurden die provisorischen Kreisel aus dem Jahre 1995 aufgehoben und auf der Grabenstrasse eine durchgehende Fahrbahn mit einer Breite von 8.40 m (plus



Kurvenverbreiterung), inkl. beidseitiger Radstreifen, erstellt. Der Fuss- und Radverkehr wird nun mit einer neuen Lichtsignalanlage (LSA) direkt in der Achse Bahnhofstrasse - Poststrasse geführt. Dadurch entstanden beidseitig grosse öffentliche Räume, was letztlich auch zum gewünschten Mehrwert bei der Aufenthaltsqualität und gleichzeitig zu mehr Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden führte.

Die Linksabbiegebeziehung ab der Gäuggelistrasse sollte zunächst als Pilotversuch für ein Jahr geprüft werden. Dafür wurde die LSA-Steuerung mit einer Bus-Priorisierung ergänzt. Mit Begleitmassnahmen und gezielter Signalisation des Parkhauses Stadtbaumgarten wurde versucht, den Verkehr grossräumig über die Achsen Gäuggelistrasse - Tivolibrücke oder die Engadinstrasse zu lenken.

Nach der Auswertung der Testphase wurde auch ein Linksabbiegeverbot geprüft, jedoch auf die Einführung verzichtet, da sich – wie bereits erwähnt – viele Fahrten auf die umliegenden Strassen verlagern sowie unnötige Wendemanöver verursachen würden.

2.3 Aktuelle Situationsanalyse

Die Stadt Chur verfolgt nachhaltig eine möglichst optimale Lenkung des Verkehrs, wobei einerseits die Interessen und Bedürfnisse der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden und andererseits die Gesamtinteressen der städtischen Bevölkerung berücksichtigt werden.

Bei der Erneuerung der Grabenstrasse und dem Ausbau des Postplatzes sind diese Ziele vollumfänglich erreicht worden. Die zuvor dominierenden Verkehrsflächen sind einer aufenthaltsfreundlichen und einladenden Gestaltung gewichen. Entlang der Grabenstrasse sorgen verbreiterte Trottoirs für zusätzlichen Begegnungsraum. Der sichtbar schmalere Fussgängerstreifen über die Grabenstrasse führt letztlich zu einer deutlich verbesserten Durchlässigkeit zwischen City und Altstadt. Dementsprechend sind sowohl das neue Erscheinungsbild wie auch das Verkehrsregime vom überwiegenden Teil der Bevölkerung positiv aufgenommen worden.

2.3.1 Allgemeine Verkehrssituation

Seit Inbetriebnahme der neuen Verkehrsführung an der Grabenstrasse und der gleichzeitigen Modifikation des Postplatzes hat sich die allgemeine Verkehrssituation entscheidend verbessert. Dies ist einerseits auf die einfachere und übersichtlichere Ausrichtung der Strasse und andererseits auf die gleichzeitige Reduktion der Verkehrsmenge zurückzuführen.



Mit der Umgestaltung konnten auch die Aufenthalts- und Verkehrsbedingungen für den Fuss- und Fahrradverkehr verbessert sowie die Strassenquerung zwischen den beiden Fussgängerzonen Altstadt und Bahnhofstrasse massgeblich erleichtert werden.

Durch die Aufhebung der Busspur im Abschnitt Masanserstrasse bis Postplatz konnte zudem beidseitig ein Radstreifen markiert werden. Dieser ist bei der Einmündung der Gäugelistrasse zusätzlich mit einer roten Markierung verdeutlicht worden. Aufgrund erster Erkenntnisse wurde im Jahr 2018, im Bereich des Brunnens, die direkte Einfahrt von Fahrrädern vom Postplatz in die Grabenstrasse mittels Blumentrögen verhindert.



Grabenstrasse und Postplatz nach der Neugestaltung

Trotz effizienter und gut funktionierender Strasseninfrastruktur und einer stadtgerechten Mobilität kommt es während den Hauptverkehrszeiten an vielen neuralgischen Punkten in der Stadt zu Stausituationen. Davon ist auch die Grabenstrasse betroffen. Während diese für den motorisierten Individualverkehr die häufigste Fahrbeziehung im Zentrum der Stadt darstellt, ist für den Fuss- und Fahrradverkehr die Achse Bahnhofstrasse – Poststrasse die wichtigste Verbindung. Speziell während den Spitzenzeiten bildet sich auf der Grabenstrasse stockender Kolonnenverkehr. Dadurch kann der Querverkehr aus Richtung Gäugelistrasse nicht optimal abfliessen und es entsteht ein leichter Rückstau. Die Linksabbiegebeziehung beeinflusst den Verkehrsfluss nur bedingt und die Einbiegung Richtung Untertor kann während den überwiegenden Tageszeiten problemlos erfolgen.



2.3.2 Entwicklung der Verkehrszahlen

Mit der Mobilitätsstrategie 2030 verfolgt die Stadt unter anderem das Ziel von reduzierten Verkehrsemissionen, um damit die Lebensqualität auf hohem Niveau zu halten. Chur soll aber auch gut erreichbar und über ein sicheres und stadtgerechtes Verkehrssystem verfügen. Deshalb hat sich der städtische Verkehr den Bedürfnissen der Stadt als Ganzes unterzuordnen. In diesem Sinne werden der öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und Veloverkehr (FVV) gefördert. Über die beiden Autobahnanschlüsse Chur-Nord und Chur-Süd wird der innerstädtische Verkehr an das übergeordnete Strassennetz angebunden. Die Einfallsachsen sind in der Morgen- und Abendspitzenstunde stark aus- und teilweise überlastet, wobei der Anschluss Chur Süd seit dem Ausbau gut funktioniert. Auch das Zentrum weist eine hohe Belastung auf, was sich speziell auf der Hauptverbindung vom Untertor über die Grabenstrasse und den Postplatz in Richtung Obertor bemerkbar macht.

Bei der Auswertung der erhobenen Verkehrszahlen zeigt sich in diesem Bereich seit der Neugestaltung der Grabenstrasse ein erfreulicher Rückgang des Verkehrs. Interessanterweise war dieser in Fahrtrichtung Untertor besonders stark festzustellen. Trotz der nach wie vor zulässigen Linksabbiegebeziehung von der Gäuggelistrasse in die Grabenstrasse sind auf dieser Route im Jahr 2019 rund 35 Prozent weniger Fahrzeuge gezählt worden als im Jahr 2015.

Gesamthaft konnte auf der Grabenstrasse ein Verkehrsrückgang von etwa 15 Prozent verzeichnet werden. Ausschlaggebend dafür ist sicher eine gezieltere Verkehrslenkung wie etwa die Signalisation der Parkhauszufahrten sowie die neue Buslinienführung über die Alexanderstrasse / Quaderstrasse und somit ca. 700 Bussen weniger auf der Grabenstrasse. Diese Reduktion der Verkehrsfrequenzen im besagten Bereich ist auch deshalb bemerkenswert, da insgesamt seit Jahren auf dem städtischen Verkehrsnetz - analog der schweizweiten Entwicklung - eine jährliche Verkehrszunahme von durchschnittlich zwei bis vier Prozent festgestellt wird.

Die neuesten Messungen im Januar 2021 sind jedoch vorsichtig zu interpretieren, da zu jenem Zeitpunkt die meisten Geschäfte und Gastwirtschaftsbetriebe durch die Corona-Massnahmen geschlossen waren. Dies hat sich unweigerlich auch auf die Verkehrsbewegungen ausgewirkt. Während der Pandemie-Phase wurden ohnehin Verkehrsschwankungen festgestellt mit teils weniger Verkehr, teils aber auch mehr Individualverkehr zulasten des öffentlichen Verkehrs.



Grabenstrasse		
Datum	Fahrtrichtung	DTV (Täglicher Durchschnittsverkehr)
01.06 – 08.06.2015	Postplatz	6'772
	Untertor	7'576
	beide Richtungen	14'348
22.05 – 29.05.2019	Postplatz	7'460
	Untertor	4'863
	beide Richtungen	12'323
26.01 – 02.02.2021	Postplatz	5'421
	Untertor	5'299
	beide Richtungen	10'720

Gäuggelistrasse		
Datum	Fahrtrichtung	DTV (Täglicher Durchschnittsverkehr)
25.06 – 02.07.2015	Postplatz	3'373
	Engadinstrasse	3'016
	beide Richtungen	6'389
04.12 – 11.12.2019	Postplatz	2'555
	Engadinstrasse	2'912
	beide Richtungen	5'467
26.01 – 02.02.2021	Postplatz	1'781
	Engadinstrasse	1'962
	beide Richtungen	3'743



2.3.3 Unfallgeschehen beim Postplatz (2016 – heute)

Die Verkehrsunfallstatistik vom 1. Januar 2016 bis 31. Dezember 2020 basiert auf den von der Stadtpolizei Chur und der Kantonspolizei Graubünden erfassten Unfällen im Bereich des Postplatzes. Ein kürzlich in den Medien erschienener Verkehrsunfall vom Januar 2021 ist in der offiziellen Unfallstatistik der Kantonspolizei noch nicht aufgeführt.

Einbiege-Unfälle beim Linksabbieger von der Gäuggelistrasse in die Grabenstrasse			
Jahr	Anzahl Einbiege-Unfälle	Beteiligte	Verletzte Personen
2016	1	Personenwagen (Pw) / Fahrrad	1
	1	PW / Motorrad	1
2017	1	Pw / Fahrrad	1
	1	Pw / Fahrrad	1
	1	Pw / Pw	0
2018	1	Pw / Pw	0
2019	1	Pw / Pw	1
2020	0	---	0
*01.2021	1	Pw / Pw	0
2016 – 01.2021	8		**5

* In der offiziellen Unfallstatistik noch nicht erfasst

** Alle Personen leichtverletzt

Aufgrund dieser Zahlen kann hier nicht von einem Unfall-Schwerpunkt gesprochen werden, zumal im Jahr 2018 bereits erste Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit getroffen worden sind. So ist etwa mittels punktuellen Hindernissen die direkte Einfahrt vom Postplatz in die Verzweigung Grabenstrasse/Gäuggelistrasse für Fahrräder unterbunden worden. Seither sind keine Einbiege-Unfälle mit beteiligten Fahrrädern registriert worden. Selbstverständlich werden die Stadtpolizei zusammen mit den Tiefbaudiensten, aber auch mit Vertretern des Kantons (Kantonspolizei und Tiefbauamt) die Entwicklung der Verkehrssituation im Auge behalten und auf negative Auswirkungen frühzeitig reagieren.



3. Überweisung des Auftrags

Der Stadtrat stellt fest, dass sich die bisherige Praxis mit der Linksabbiegemöglichkeit von der Gäuggelistrasse in die Grabenstrasse mit den beschriebenen Ausnahmen gut bewährt hat. Schon bei der Projektrealisierung wurde der Linksabbieger auf eine reduzierte Auslastung ausgelegt. Ziel war es schon damals, den Individualverkehr der Gäuggelistrasse hauptsächlich über die Engadinstrasse in Richtung Obertor oder Tivolibrücke / Gürtelstrasse zu lenken. In der Praxis konnte damit die Verkehrsmenge auf dem Postplatz (Grabenstrasse und Gäuggelistrasse) deutlich reduziert werden.

Der Stadtrat wird die städtischen Tiefbaudienste in Zusammenarbeit mit der Stadtpolizei beauftragen, weitere mögliche Lösungsansätze mit dem Tiefbauamt Graubünden (Kantonsstrasse) zu besprechen.

Kosteneinschätzung

Die Kosten für mögliche Verbesserungsmassnahmen können zurzeit noch nicht beziffert werden. Die Massnahmen dürften sich jedoch im Rahmen von Markierungs- und Signalisationsarbeiten befinden. Weiter wird im Jahr 2022 die Gäuggelistrasse (Postplatz bis Engadinstrasse) saniert und allfällige Arbeiten im Zuge dieses Projekts ausgeführt.

Der Stadtrat wird den Gemeinderat zu gegebener Zeit über allfällige Optimierungen und die dafür erforderlichen Mittel informieren.

4. Fazit

Der Erfolg der Churer Verkehrspolitik zeigt sich vor allem auch darin, dass die Bevölkerung für die Lebensqualität gute Noten verteilt und sich unsere Stadt durch eine hohe Erreichbarkeit auszeichnet – dies vor allem mit dem Öffentlichen Verkehr, aber eben auch mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV). Gleichzeitig rückt die Fortbewegung mit dem Fahrrad immer mehr ins Zentrum der kommunalen Verkehrsplanung.

Der Stadtrat ist deshalb überzeugt, bei der Neugestaltung des Postplatzes und der damit verbundenen Anpassung des Strassenkörpers die Ziele einer sicheren Verkehrsführung wirkungsvoll und effizient umgesetzt zu haben. Mit der offenen Platzgestaltung konnte mehr Bewegungsraum für jegliche Art der Mobilität geschaffen werden, was letztlich auch zu einer Verbesserung des Verkehrsablaufs geführt hat.

Während den Hauptverkehrszeiten sind die Strassen von Chur stark frequentiert und teilweise überlastet. Speziell in den frühen Abendstunden bildet sich auf der Grabenstrasse stockender Kolonnenverkehr. Wenn zu dieser Zeit auch mehr Automobilisten aus der



Gäuggelistrasse in die Kreuzung einfahren wollen – egal ob nach links oder nach rechts – werden die Verkehrsströme auf der Hauptachse zusätzlich belastet.

Um solche Auswirkungen zu minimieren, hilft im Grunde nur eine Reduktion der Verkehrsmenge. Diese konnte auf der Grabenstrasse seit dem Jahr 2015 um 15 Prozent reduziert werden. Von der Gäuggelistrasse in die Grabenstrasse reduzierte sich das Verkehrsaufkommen gar um 35 Prozent.

Die städtischen Dienststellen Stadtpolizei und Tiefbaudienste werden auch inskünftig alles daransetzen, dem Sicherheitsstandard aller Verkehrsteilnehmenden grosse Beachtung zu schenken und wo erforderlich entsprechende Massnahmen umzusetzen. Wie bereits erwähnt, wird das Verkehrsregime über den Postplatz und speziell der Linksabbieger von der Gäuggelistrasse in die Grabenstrasse nochmals analysiert und wenn erforderlich entsprechende Massnahmen zur Optimierung vorgeschlagen.

Aus den erwähnten Gründen beantragt Ihnen der Stadtrat, sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren des Gemeinderates, den Auftrag abzulehnen.

Chur, 9. März 2021

Namens des Stadtrates

Der Stadtpräsident

Der Stadtschreiber

Urs Marti

Markus Frauenfelder



Stadt Chur

Eingereicht anlässlich der Gemeinderatssitzung vom 17.12.20

Markus Frauenfelder, Stadtschreiber

Auftrag Mario Cortesi «Optimierung Linksabbieger Gäuggelistrasse-Grabenstrasse»

Die aktuelle Postplatzgestaltung hat den Durchgangsverkehr für Fahrzeuge entlang der Grabenstrasse vereinfacht. Mit der jetzigen Gestaltung ist aber, von der **Gäuggelistrasse** herkommend, die **Linkseinmündung** in die **Grabenstrasse** bei hohem Verkehrsaufkommen sehr **unbefriedigend** und auch **gefährlich**. Steht das Lichtsignal auf der Grabenstrasse auf «grün», ist das Einmünden in die Grabenstrasse nach links bei hohem Verkehrsaufkommen sehr schwierig und wenn das erwähnte Signal vor dem Fussgängerstreifen auf «rot» steht, ist das Einmünden praktisch unmöglich, es sei denn, eine Fahrzeuglenkerin bzw. ein Fahrzeuglenker lässt einem den Vortritt.

Die Unterzeichner dieses Auftrages erteilen dem Stadtrat folgenden Auftrag:

1. Welche Lösungsansätze sieht der Stadtrat, um die beschriebene Situation zu verbessern?
2. Mit welchen Kosten, Grobschätzung (+/-50%), muss die Stadt bei den durch den Stadtrat vorgeschlagenen Lösungen rechnen?

Chur, 17. Dez. 2020

Mario Cortesi
Vorsitzender der SVP-Gemeinderatsfraktion



Gemeinderat

Beiblatt zu parlamentarischen Vorstössen

Auftrag

Interpellation

Auftrag Mario Cortesi

Titel # Optimierung Linkerabbieger
Gänggelistrasse - Grabenstrasse

Erstunter-
zeichnender/
(ankreuzen)

Name	Partei	eingesehen (Vjsum)	Unterschrift
Bischof Xenia	SP	JB	
Cabalzar Corina	SP	CC	
Cahannes Romano	CVP	RC	
Cortesi Mario, Ing. HTL/BWI NDS	SVP		<i>Mario Cortesi</i>
Decurtins Guido	SP	GD	
Good Rainer	FDP	GR	
Grass Stefan, Ing. HTL	SP	SG	
Hegner Walter	SVP		<i>Walter Hegner</i>
Hunger Hanspeter	SVP		<i>Hanspeter Hunger</i>
Kappeler Jürg, Dr. sc. techn.	GLP	JK	
Meier Adrian J.	Freie Liste Verda		<i>Adrian Meier</i>
Menge Jean-Pierre, Dr. iur.	SP	MP	
Meuli Hans Martin, Dr. oec. publ.	FDP	MM	
Peder Michel	FDP		<i>Michel Peder</i>
Portmann Peter	CVP		<i>Peter Portmann</i>
Rettich Urs	SVP		<i>Urs Rettich</i>
Schnoz Andreas	Freie Liste Verda	AS	
Senn Meili Claudio	SP		
Tscholl Marco	BDP		<i>Marco Tscholl</i>
von Rechenberg Susanne	BDP	SR	
Walter Jörg	BDP	WJ	

Datum: 17.12.2020