Stadt Chur

Botschaft
des Stadtrates an
den Gemeinderat

Nr. 19/2008 633.10

Kantenstrasse / Scalärastrasse: Neubau Verbindung Kantenstrasse - Scalärastrasse mit Werkleitungen

Antrag

Das Projekt Verbindung Kantenstrasse - Scalärastrasse mit dem Neubau der Strasse inkl. Werkleitungen wird genehmigt und der Kredit von Fr. 1'550'000.-- inkl. MwSt bewilligt (+/- 10 % Kostenstand März 2008).

Zusammenfassung

Das Gebiet Rückenbrecher ist ein noch unüberbautes Gebiet, welches sich grösstenteils im Besitz der Stadt befindet und weiter erschlossen werden soll. Die bestehende Erschliessung zu den Spitälern, Altersheimen und den Wohngebieten oberhalb der Masanserstrasse über die steile und schmale Kirchgasse ist zudem an der Kapazitätsgrenze angelangt und für die Zukunft nicht mehr vertretbar. Die geplanten Bauvorhaben wie die Erweiterung der Alterssiedlung Kantengut, der Ausbau der Pädagogischen Hochschule, die Arealplanung der Stadt und private Quartierplanabsichten lassen in naher Zukunft einen Entwicklungsschub in diesem Gebiet mit entsprechendem Verkehrsaufkommen erwarten. Mittels Studienauftrag konnte eine Bestlösung für die Erschliessung des Rückenbrechers und der neuen Verbindung Masanserstrasse - Cadonaustrasse evaluiert werden. Das vorliegende Projekt berücksichtigt verschiedene Randbedingungen wie z.B. die Konzentration des Verkehrs vom und zum Zentrum auf der Masanserstrasse, das Vermeiden von Schleichwegfahrten durch das Loëquartier, die Leitung des Ziel-/Quellverkehrs auf direktem Weg auf die Masanserstrasse sowie die flächensparende, verkehrssichere Erschliessung des Gebiets. Mit dem Neubau der Strasse werden gleichzeitig die IBC Energie Wasser Chur (IBC), die Swisscom und die Cablecom neue Leitungen verlegen. Die Gesamtbaukosten inkl. Werkleitungen belaufen sich auf rund Fr. 1.9 Mio.

Bericht

1. Ausgangslage

Die Masanserstrasse ist die Einfallsachse von Norden ins Stadtzentrum und die Basiserschliessung der Wohngebiete Kirchgasse-Masans, Kreuzfeld, Loë und Lürlibad. Das Verkehrsaufkommen auf der äusseren Masanserstrasse beträgt gegenwärtig rund 22'000 Motorfahrzeuge pro Tag. Der bergseitig parallel zur Masanserstrasse verlaufende Strassenzug Cadonaustrasse - Loëstrasse weist pro Tag rund 3'000 - 3'500 Motorfahrzeugfahrten auf.

2. Problemstellung

Die Kirchgasse ist heute die kürzeste Verbindung zwischen der Masanserstrasse und der Cadonau-/Loëstrasse bzw. dem Lürlibad. Täglich benutzen rund 3'000 Automobilistinnen und Automobilisten diese enge und steile Strasse. Der Verkehrsanteil, welcher die Verbindung Loestrasse - Cadonaustrasse - Kirchgasse als Ausweichroute zur Masanserstrasse benutzt, beträgt anhand von Verkehrserhebungen rund 8 %. Ohne Ergänzung des Strassennetzes wird das Verkehrsaufkommen in der Kirchgasse in den kommenden Jahren weiterhin zunehmen. Dieser als ursprünglicher mit Wingertmauern und Gebäuden begrenzte Strassenraum genügt aber bereits heute den Verkehrsansprüchen nur noch äusserst beschränkt.

Die Kirchgasse eignet sich aus folgenden Gründen nicht als Haupterschliessung der Siedlungsgebiete oberhalb der Masanserstrasse:

- die Strasse ist schmal, steil und teilweise unübersichtlich;
- das Kreuzen von zwei Fahrzeugen ist schwierig, abschnittsweise ist das Kreuzen eines Autos mit einem Lastwagen sogar unmöglich;
- die Kirchgasse weist kein Trottoir auf. Der markierte und mit Pfosten bestückte Längsstreifen schützt den Fussverkehr nur beschränkt und engt den Fahrbereich weiter ein;
- in Stosszeiten wird die Kirchgasse als Schleichweg zur Umfahrung der überlasteten Masanserstrasse benützt.

3. Zielsetzung

Die Zufahrt von Norden zu den Spitälern, den Altersheimen sowie zu den Wohnquartieren im Lürlibad soll durch die neue Strassenverbindung im Gebiet Rückenbrecher verbessert werden. Die Ziele der Verkehrs- und Erschliessungslösung lauten:

- den Verkehr von und zur Innenstadt auf der Masanserstrasse zu konzentrieren;
- Schleichwegfahrten durch das Loëquartier zu verhindern;
- den Ziel-/Quellverkehr auf direktem Weg auf die Masanserstrasse zu leiten;
- die Erschliessung flächensparend und verkehrssicher zu gestalten.

4. Verkehrskonzept Chur Nord

Im Rahmen der Grundlagenarbeit zum Paket 2 der Stadtplanungsrevision wurden verschiedene Varianten für die geeignetste Verkehrsführung geprüft. Dabei hat sich die Verlängerung der Kantenstrasse in Richtung Scalärastrasse als Bestlösung erwiesen. Die neue Sammelstrasse bietet aufgrund des gewählten Anschlusspunkts an die Masanserstrasse und der S-förmigen Linienführung wenig Anreiz zur Umfahrung der Masanserstrasse. Da die neue Strasse durch noch unbebautes Gebiet führt, kann die künftige Siedlungsentwicklung bei der Strassenprojektierung berücksichtigt werden.

Mit dem von der Regierung im Juli 2007 genehmigten Generellen Erschliessungsplan sind die Voraussetzungen zur Verwirklichung geschaffen worden.

Die Kirchgasse kann sodann mit verkehrsbeschränkenden und/oder baulichen Massnahmen entlastet werden. Die bestehende Tempo-30-Zone-Signalisation soll mit einem Fahrverbot für den motorisierten Verkehr sowie erlaubten Zubringerdienst ergänzt werden. Die bestehende Tschuggenstrasse (Stichstrasse nach Süden) wird mit einem reduziertem Ausbau soweit verlängert, damit die Erschliessung der beidseits anstossenden Neubaugebiete sichergestellt wird. Die Verbindung zur Kantenstrasse soll als Rad- und Fussweg ausgebaut werden. Die Option einer durchgehenden Verbindung für den motorisierten Ziel-/Quellverkehr ist dabei offen zu halten.

Der reine Zubringerverkehr erfordert keine separaten Linksabbiegespuren mehr. Die beiden Linksabbieger auf der Masanserstrasse Richtung Kronen- und Kirchgasse können nach der Realisierung der Verbindung Kantenstrasse - Scalärastrasse aufgehoben werden. Das zukünftige Verkehrskonzept der Masanserstrasse, welches mit dem Kreiselneubau in Zusammenhang des Vollanschlusses Chur Nord ausgearbeitet wurde, zeigt auf, dass ohne die Linksabbiegespuren beidseitig Radstreifen auf der Fahrbahn markiert werden könnten. Bis zur Realisierung des Vollausbaus der Masanserstrasse mit durchgehenden Radstreifen

wird stadteinwärts eine verbreiterte Fahrbahn markiert, dass zwei PW's nebeneinander Platz haben, um einerseits in die Kirchgasse abzubiegen und ohne Behinderung stadteinwärts fahren können.

5. Bedeutung des Gebiets Rückenbrecher

Das Gebiet Rückenbrecher ist grösstenteils noch unüberbaut und im Besitz der Stadt bzw. des Kantons. Das Land südlich angrenzend an die neue Verbindungsstrasse liegt in der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen sowie in der Grünzone. Die nördlich angrenzenden Flächen sind in die Zonen W2, W3 und Grünzone eingeteilt. Privates Eigentum ist nur im Bereich der Verlängerung der Tschuggenstrasse vorhanden und wird mit diesem Projekt nicht tangiert. Im Generellen Gestaltungsplan (GGP) ist das Gebiet Rückenbrecher einem Arealplan unterstellt, welcher seitens der Stadt in nächster Zeit ausgearbeitet wird. Weitere darin enthaltene Elemente sind ein Freihaltebereich, eine Baumreihe entlang der Verbindungsstrasse sowie Vernetzungselemente mit ökologischer Funktion. Der rechtsgültige Generelle Erschliessungsplan (GEP) enthält die Verbindungsstrasse als Sammelstrasse mit Fuss- und Radweg.

Bereits im Jahr 2002 ist ein Teil des Gebiets überbaut worden (Überbauung Weisstorkel). Für dessen Erschliessung wurde ein erstes Teilstück der Kantenstrasse erstellt und die Masanserstrasse ausgebaut. Weitere grössere Bauvorhaben wie die Erweiterung der Altersiedlung Kantengut, der Ausbau der Pädagogischen Hochschule und private Quartierplanabsichten lassen in naher Zukunft eine städtebauliche Entwicklung in diesem Gebiet erwarten und müssen in der Erschliessungsplanung berücksichtigt werden.

6. Studienauftrag / Randbedingungen

Aufgrund der zu erwartenden Entwicklung wurde eine interdisziplinäre Arbeitsgruppe eingesetzt, um die Erschliessung und die Grünraumgestaltung auszuarbeiten. Im Februar 2007 wurde sodann ein Studienauftrag für den Neubau der Verbindung Kantenstrasse/Scalärastrasse und die Verbindung zur Kirchgasse ausgelöst. Dazu wurden drei Teams eingeladen, welche die Bereiche Verkehr, Strassenbau, Strassen- und Freiraumgestaltung unter Beizug von externen Fachleuten qualifiziert abzudecken vermögen.

Die Aufgabe des Studienauftrags bestand darin, einen verkehrstechnisch, gestalterisch und wirtschaftlich überzeugenden Projektvorschlag als Vorprojekt zu erarbeiten. Der Projektvorschlag des Teams Ghielmetti Gemperli Lüthi stellt gesamthaft gesehen den interessantesten Lösungsvorschlag dar und bildet die Grundlage für das vorliegende Bauprojekt.

7. Strassenprojekt

7.1 Gestaltung

Das Gebiet Kantengut - Rückenbrecher ist heute geprägt durch seine auffällige Topographie mit der Hanglage, der Geländeterrassierung, dem Freiraum sowie dem mit Obstbäumen durchsetzten Raum innerhalb der historischen Mauern.

Die ausgewählte Linienführung geht sorgfältig und differenziert mit diesem Umfeld um und fügt sich optimal ins Gelände ein. Dadurch werden Abgrabungen und Aufschüttungen unter Einhaltung der Verkehrssicherheit auf ein Minimum reduziert, wobei die topographisch bedingten Einschnitte durch die Geländeterrassen mittels Mauerelementen als Gestaltungselement hervorgehoben werden.

Die unterschiedlichen Siedlungsräume werden durch die strassenbegleitende Baumallee und das Beleuchtungskonzept unterstützt. Im Bereich der Grünzone wird bewusst auf die Allee verzichtet, um den Charakter der Obstbauwiese zu erhalten.

Damit die Verbindung Masanserstrasse bis Cadonaustrasse eine gestalterische Einheit mit gleich bleibender Strassenbreite von 5.50 m bildet, werden die bestehende Kantenstrasse und die Scalärastrasse entsprechend angepasst. Bei der 5.50 m breiten Kantenstrasse wird auf der Nordseite das Trottoir mit Ausweichstreifen und Baumallee erstellt. Die heutige 7.50 m breite Scalärastrasse mit Parkplätzen wird in der Breite reduziert und auf der Seite Altersheim wird ein durchgehendes Trottoir mit Bäumen, Parkplätzen und Ausweichstreifen erstellt.

7.2 Projektbeschrieb

Aufgrund der Randbedingungen wurde die Strassengeometrie für die neue Verbindung Masanserstrasse bis Cadonau-/Loëstrasse wie folgt projektiert:

- Fahrbahnbreite (Begegnungsfall PW - Bus/LKW)	5.50 m
- Ausweichstreifen für Grossfahrzeuge, Kreuzen Bus - LKW	0.75 m
- Trottoirbreite mindestens	2.00 m
- max. Gefälle	9.9 %
- Fahrbahn und Trottoir	Belag
- Seitenstreifen Ausweichstreifen wird optisch hervorgehoben	gepflastert

Die lange Gerade der Scalärastrasse wird mit einem horizontalen Versatz im Bereich der Erweitung des Altersheims Kantengut und einer optischen Einengung im Bereich des Terraineinschnitts mit seitlichen Mauern und Pollern unterbrochen, was die Geschwindigkeit reduziert. Die Fahrbahnabschlüsse werden links und rechts mit einem liegenden Randstein versehen, damit eine flexible Lösung für zukünftige seitliche Quartierstrassen und für die heutige Landwirtschaftsnutzung entsteht.

Die im Trottoirbereich vorgesehenen Bäume werden in Normbaumgruben versetzt. Der bestehende Kiesweg zwischen der Scalärastrasse und der Masanserstrasse (Lichtsignalanlage) wird durch den Strassenbau im oberen Bereich tangiert, neu erstellt und mit einer Baumallee versehen.

Für Radfahrende sind keine besonderen Massnahmen notwendig. Talabwärts verkehren sie auf der Fahrbahn, bergwärts bewegen sie sich entweder schiebend auf dem Gehweg oder fahrend auf der Fahrbahn.

In Absprache mit dem kantonalen Tiefbauamt ist der im Jahr 2002 provisorisch minimal ausgebaute Linksabbieger Masanserstrasse zu erweitern, sodass keine kritischen Rückstaus auf der Masanserstrasse entstehen. Im Bereich der Einmündung Cadonaustrasse werden die Lage der Fussgängerinsel optimiert und kleinere Belagsanpassungsarbeiten ausgeführt.

Das vorliegende Projekt wurde auch mit dem kantonalen Hochbauamt betreffend das Areal der Pädagogischen Hochschule besprochen. Dabei ist der notwendige flächengleiche Landabtausch ohne Auflagen zugesichert worden.

Mit dem Fahr- und Gehwegkonzept der Verbindung Masanserstrasse bis zur Cadonau-/ Loëstrasse wird eine einheitliche Strassenbreite erreicht. Sie kann den heutigen und zukünftigen Verkehr aufnehmen. Zudem ist eine durchgehende sichere Fusswegverbindung garantiert. Ein Kreuzen zweier Grossfahrzeuge ist ebenfalls möglich. Die bestehenden Naturwege werden einbezogen und gestalterisch im Terrain eingepasst.

8. Werkleitungen

Die im Jahr 1981 erstellte Kanalisation ist baulich in einem guten Zustand und gemäss dem Generellen Entwässerungsplan genügend gross dimensioniert, um auch die zukünftigen Abwassermengen aufzunehmen.

IBC, Swisscom und Cablecom werden ihre Leitungsnetze ergänzen und neue Leitungen in den Strassenkörper verlegen. Damit kann die bestehende Verbindungslücke zwischen Kan-

ten- und Scalärastrasse geschlossen werden, was sich auf die Versorgungssicherheit positiv auswirkt und gleichzeitig einer zukünftigen möglichen Überbauung im Gebiet Rückenbrecher Rechnung trägt.

9. Kosten und Finanzierung

	Total	Stadt Chur		IBC Energie Wasser Chur *
		Strasse	Kanalisation	
Bausumme inkl. MwSt	Fr. 1'880'000.--	Fr. 1'300'000.--	Fr. 250'000.--	Fr. 330'000.--
		Fr. 1'550'000.--		

*Die Aufwendungen der IBC wurden in den Voranschlag aufgenommen und werden entsprechend der Koordination mit dem Tiefbau- und Vermessungsamt freigegeben.

Die nachfolgende Tabelle stellt den Kostenvoranschlag, die vorgesehenen Ausgaben und den Voranschlag gegenüber:

Objekt	Kosten-voranschlag	Voranschlag 2008	geplante Ausgaben 2008
Strassenbau Kantenstrasse - Scalärastrasse	Fr. 1'300'000.--	Fr. 1'000'000.--	Fr. 1'150'000.--
Kanalisation	Fr. 250'000.--	Fr. 400'000.--	Fr. 250'000.--
Total	Fr. 1'550'000.--	Fr. 1'400'000.--	Fr. 1'400'000.--

Im Jahr 2009 werden je nach Stand der beabsichtigten Hochbauten für den Deckbelag und die Fertigstellungsarbeiten Fr. 150'000.-- budgetiert.

Die Aufwendungen werden folgenden Konti belastet:
72.5011.162 Kantenstrasse / Scalärastrasse
72.5010.241 Kantenstrasse / Scalärastrasse

Einnahmen gemäss städtischem Gesetz über die Finanzierung von Verkehrsanlagen (RB 521) sind keine mehr möglich, da damals mit dem „Perimeterverfahren Linksabbieger Masanserstrasse Weisstorkel" sämtliche privaten Parzellen und der Kanton vollumfänglich miteinbezogen worden sind.

10. Bauetappen

Ungefähr gleichzeitig mit dem Neubau der Strasse ab April 2008 soll mit der Erweiterung der Alterssiedlung Kantengut begonnen werden. Im Jahr 2009 plant der Kanton, die Päda-

gogische Hochschule mit einer Mediothek, mit Hörsälen und Aussensportanlagen zu erweitern.

Es ist vorgesehen, den Bau der Strasse ab der Kantenstrasse Richtung Scalärastrasse zu erstellen. Damit kann gleichzeitig auch sämtlicher Baustellenverkehr der Strasse über die Masanserstrasse abgewickelt werden und die Baustelle Kantengut wird nicht beeinflusst. Der Umbau der Scalärastrasse mit Trottoir, Baumallee und Parkplätzen erfolgt in Koordination mit der Baustelle Kantengut. Der Deckbelag wird je nach Erschliessungsstand der Hochbaubaustellen ein bis drei Jahre später eingebracht.

Wir bitten Sie, sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Mitglieder des Gemeinderates, dem Antrag des Stadtrates zuzustimmen.

Chur, 10. März 2008

Namens des Stadtrates

Der Stadtpräsident Christian Boner

Der Stadtschreiber Markus Frauenfelder

Aktenauflage

- Situation 1:500
- Werkleitungsplan 1:500
- Längenprofile 1:500/100
- Normalprofile 1:50
- Querprofile 1:100
- Kostenvoranschlag
- Landerwerbsplan 1:500
- Studienauftrag, Programm
- Studienauftrag, Bericht des Beurteilungsgremiums
- Konzeptplan Ghielmetti
- Verkehrsführung
- Postulat Verkehrsentlastung Kirchgasse
- Volksabstimmung 26. November 2006
- Botschaft Nr. 36/2002, Masanserstrasse Kantenstrasse, Linksabbieger Weisstorkel
- Studie Radweg Masanserstrasse, 2 Situationen 1:500