



**Antwort  
des Stadtrates an  
den Gemeinderat**

Nr. 55/2008

633.10

**Schriftliche Anfrage Thomas Hensel betreffend**

**Verkehrsaufkommen der Verbindungen Schanfiggerstrasse  
und Julierstrasse**

1. **Wie teilen sich die Zahlen im Agglomerationsbericht bei den beiden Strassen auf den täglichen Pendler- und den spezifischen Reise- resp. Tourismusverkehr?**

Gemäss der automatischen Strassenverkehrszählung 2007 des Tiefbauamts Graubünden beträgt der durchschnittliche tägliche Verkehr auf der Schanfiggerstrasse beim Calfreisen-Tunnel rund 2'160 Fahrzeuge und auf der Julierstrasse unterhalb Malix rund 5'600 Fahrzeuge. Bei den Ortseinfahrten nach Chur sind es auf der Schanfiggerstrasse rund 3'000 Fahrzeuge und auf der Julierstrasse rund 7'000 Fahrzeuge pro Tag. An Spitzentagen im Winter verkehren auf beiden Strassen knapp doppelt so viele Fahrzeuge.

Gemäss der Pendlerstatistik der Volkszählung 2000 pendeln rund 250 Erwerbstätige und Studierende mit dem Auto zwischen Chur und dem Schanfigg. Zwischen Chur und dem Raum Lenzerheide/Parpan/Churwalden/Malix resp. Tschierschen/Praden sind es rund 470 Erwerbstätige und Studierende, welche mit dem Auto pendeln. Bei durchschnittlich 240 Arbeitstagen pro Jahr, einem mittlerem Besetzungsgrad von 1.25 Personen pro Fahrzeug beim Weg zur Arbeit, durchschnittlich 2.5 Pendlerfahrten pro Arbeitstag sowie einer Zunahme des Pendlerverkehrs seit dem Jahr 2000 um ca. 10 % beträgt heute der Anteil des Pendlerverkehrs auf der Schanfiggerstrasse rund 370 Fahrten pro Tag und auf der Julierstrasse rund 690 Fahrten pro Tag. Das sind 12 % resp. 10 % des durchschnittlichen Tagesverkehrs.

Gemäss dem Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten in der Schweiz sind 40 % aller Fahrten Freizeitwege. Der Freizeitverkehr dominiert somit das tägliche Verkehrsaufkommen - selbst an Werktagen. Da die Schanfiggerstrasse und die Julierstrasse bedeutende Tourismusorte erschliessen, ist der Anteil des Freizeitverkehrs deutlich höher. Somit



dürften rund 1'500 der 3'000 täglichen Fahrten auf der Schanfiggerstrasse und rund 3'500 der 7'000 täglichen Fahrten auf der Julierstrasse Freizeitwege der Bevölkerung des Agglomerationsraums Chur bzw. der ausserhalb wohnenden Tages- und Feriengäste sein.

**2. Mit welchem Anteil an Pendler- und Einkaufsverkehr ins Stadtzentrum ist auch nach dem Bau der Querverbindung Schanfiggerstrasse zu rechnen?**

Nach der Inbetriebnahme der Querverbindung Julierstrasse - Schanfiggerstrasse (St. Luzi-Brücke) würde der Verkehr vom und ins Schanfigg mehrheitlich über die Malixerstrasse und den Rosenhügel geführt.

Gemäss der Verkehrsprognose des Umweltverträglichkeitsberichts „Querverbindung Schanfiggerstrasse“ beträgt das durchschnittlich tägliche Verkehrsaufkommen auf der Julierstrasse bei der Ortseinfahrt Chur im Jahr 2014 (nach der angenommenen Inbetriebnahme der Brücke) rund 10'700 Motorfahrzeugfahrten. Davon sind rund 5'000 der Fahrten Wege von und nach Chur über die Malixerstrasse und das Obertor. Diese Fahrten lassen sich gemäss dem Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten und auf der Grundlage von Verkehrserhebungen im Winter/Frühjahr 2007 wie folgt auf den Pendler- und den Einkaufsverkehr aufteilen: Schätzungsweise 1'300 der rund 5'000 Fahrten sind Arbeits- und Ausbildungswege (26 %) und rund 1'000 Fahrten sind Einkaufs- und Besorgungswege (20 %).

**3. Wie hoch ist der Anteil der Car- und Reisebusfahrten auf den Strecken Schanfiggerstrasse und Julierstrasse?**

Die Schanfiggerstrasse dürfen nur Fahrzeuge befahren, welche höchstens 2.30 m breit und 18 t schwer sind. Daher verkehren heute auf der Schanfiggerstrasse praktisch keine privaten Reisebusse. Ohne die vorgesehene Querverbindung zur Schanfiggerstrasse resp. ohne einen Ausbau der Schanfiggerstrasse wird von dieser Verkehrsbeschränkung kaum abgewichen werden können. Zwischen Chur und Peist verkehren heute werktags 17 und sonntags 16 Postautokurse (2.30 m breit).

Die Julierstrasse dürfen private Reisebusse ohne Einschränkungen befahren. Die Strasse resp. die 180-Grad Kehren werden laufend nach den Bedürfnissen grosser Fahrzeuge ausgebaut.

Im Zusammenhang mit der allfälligen Skigebietsverbindung Arosa - Lenzerheide wurde der private Reisebusverkehr nach und von der Lenzerheide analysiert. In der Wintersaison (120 Saison-Tage) beträgt der Reisebusverkehr zu und von den Bergbahnen Lenzerheide heute im Schnitt knapp 20 Fahrten pro Tag resp. 90 Fahrten an Spitzentagen. Zu und von



den anderen Zielorten sind es ca. 15 Fahrten pro Tag resp. 60 Fahrten an Spitzentagen. In der Sommersaison (180 Saison-Tage) kann im Tageschnitt mit 20 Reisebussen resp. mit 60 Reisebussen an Spitzentagen zu und von den Hotels im Raum Lenzerheide und anderen Zielorten gerechnet werden.

**4. Welchen Anteil des Carverkehrs nach Arosa kann schon heute zusätzlich durch die Arosabahn aufgefangen werden und was wäre durch Verbesserungen beim Betrieb und Rollmaterial noch weiter möglich?**

Die Chur-Arosa-Bahn ist in den Spitzenzeiten der Hochsaison, d.h. von 9 bis 11 Uhr und von 16 bis 18 Uhr sehr gut ausgelastet, an Winterwochenenden teilweise sogar überlastet. Ohne zusätzliches Rollmaterial können während den Spitzenzeiten zusätzliche Fahrgäste nicht oder nur mit Komforteinbusse (Stehplätze) befördert werden. Die Fahrgäste von und nach Arosa können wegen der gebündelten stündlichen Ankünfte und Abfahrten der SBB-Züge nicht besser über die Zeit verteilt werden.

Auf der Schanfiggerstrasse verkehren infolge der signalisierten Verkehrsbeschränkungen nur sehr wenig private Reisebusse. Die Frage nach einer Verlagerung von Fahrgästen auf die Bahn stellt sich daher nicht, solange der Fahrplan der RhB nicht ganz anders organisiert wird, was aber aufgrund technischer und betrieblicher Grenzen kaum möglich sein wird.

**5. Wie hoch ist jeweils das Verkehrsvolumen, welches durch einen Ausbau der Arosabahn sowie durch die strassenunabhängige Erschliessung der Lenzerheide von der Strasse zum öffentlichen Verkehr umgelagert werden könnte?**

Die beiden Ferienorte Arosa und Lenzerheide unterscheiden sich bezüglich Aufteilung des Freizeit- und Tourismusverkehrs nach Verkehrsmitteln deutlich. Im Schanfigg ist der Anteil der Bahn beim Freizeit- und Reiseverkehr im Vergleich zu anderen Tourismusorten heute schon relativ hoch. Die wichtigsten Gründe hierfür sind der vergleichsweise hohe Anteil an Feriengästen, viele ältere Gäste ohne Sportausrüstungen (Spaziergänger), gutes Reisezeitverhältnis Bahn - Strasse bzw. eine schmale und kurvige Strasse. Das Potenzial für Verkehrsverlagerungen von der Strasse auf die Schiene ist dementsprechend eher gering. Zusätzliche Transportkapazitäten auf der Schiene würden den Halbstundentakt bei den IC-Zügen Zürich - Chur für eine bessere Verteilung der Fahrgäste über die Zeit, zusätzliches Rollmaterial zur Erhöhung des Sitzplatzangebots in den Spitzenzeiten und zusätzliche Kreuzungsstellen zwischen Chur und Arosa bedingen.

Im Gegensatz zu Arosa ist im Raum Lenzerheide das Verhältnis zwischen privatem und öffentlichem Verkehr heute schlechter. Die wichtigsten Gründe hierfür sind der überdurch-



schnittliche Anteil des Tagestourismus, viele junge Gäste mit Sportausrüstungen, schlechtes Reisezeitverhältnis Bus - Privatauto und zu bescheidene Parkplatzgebühren an den Zielorten. Auf der Strecke Chur - Lenzerheide wäre das Potenzial für Verlagerungen vom Auto auf ein strassenunabhängiges Verkehrsmittel also wesentlich grösser als im Schanfigg. Die Grösse des Verlagerungspotenzials ist abhängig vom Angebot des neuen Verkehrsmittels, der Verknüpfung mit dem übrigen öffentlichen Verkehr und der Höhe der Parkplatzgebühren an den Zielorten.

Der Stadt Chur sind keine detaillierten Studien bekannt, welche das Verlagerungspotenzial vom privaten auf den öffentlichen Verkehr durch einen Ausbau der Chur-Arosa-Bahn sowie durch die strassenunabhängige Erschliessung der Lenzerheide quantifizieren. Die Studie „Monorail Chur - Lenzerheide“ geht davon aus, dass der Autoverkehr auf der Julierstrasse ohne Einschränkungen beim privaten Verkehr um 20 - 30 % abnehmen würde.

**6. Innert welcher Frist ist die Umsetzung der strassenunabhängigen Erschliessung in die Lenzerheide, beispielsweise durch das Projekt Monorail, machbar? Welches sind die nächsten Schritte und wie wurde und wird der Stadtrat diesbezüglich aktiv? Wurde hierzu ebenfalls ein Gesuch für den Agglomerationsfonds gestellt?**

Das Infrastrukturvorhaben „Strassenunabhängige Erschliessung Lenzerheide“ ist Bestandteil des kantonalen Richtplans und des Agglomerationsprogramms Chur. Gemäss der Weisung des Amtes für Raumentwicklung des Bundes über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme ist dieses Vorhaben eine langfristige Massnahme, da der Realisierungszeitraum, die Kosten und die Finanzierung heute noch nicht bekannt sind.

Der Bündner Grosse Rat hat im Juni 2006 einen Beitrag von 10 Mio. Franken aus dem ausserordentlichen Finanzertrag der Graubündner Kantonalbank für die Planung von neuen und innovativen Verkehrsverbindungen in Graubünden reserviert. In der Folge wurden verschiedene Projektideen eingereicht, so auch die Idee einer strassenunabhängigen Verbindung Chur - Lenzerheide. Im Rahmen der Evaluationsrunde wurde schliesslich diese Projektidee als prioritäres Vorhaben taxiert und für die weitere Bearbeitung ausgewählt. Die Vorarbeiten für eine Machbarkeits- und Zweckmässigkeitsstudie über mögliche Varianten einer neuen Erschliessung Chur - Lenzerheide sind derzeit im Gange.



Chur, 20. Oktober 2008

Namens des Stadtrates

Der Stadtpräsident

Der Stadtschreiber

Christian Boner

Markus Frauenfelder

Thomas Hensel  
SP Gemeinderat

M. Frauenfelder, Stadtschreiber

## Schriftliche Anfrage betreffend Verkehrsaufkommen der Verbindungen Schanfiggerstrasse und Julierstrasse

Das Massnahmenblatt Nr. 13 zum Agglomerationsprogramm Chur hält im Kurzbeschrieb zu Massnahme und Detail fest: „Die heutige Schanfiggerstrasse führt in der Stadt Chur über das Obertor und der Altstadt entlang weiter zum bischöflichen Hof und zur Kantonsschule und von hier nach Arosa. Somit belastet der Verkehr nach und von Arosa (ca. 3'000 Fahrzeuge MWV) auch Teile des schon heute stark belasteten städtischen Strassennetzes.“ Und ebenso heisst es, dass infolge der Querverbindung Schanfiggerstrasse ein namhafter Teil der heutigen ca. 3'000 Fahrzeuge DWV in der Schanfiggerstrasse nicht mehr über den Plessurquai das Obertor belasten sondern über die Malixerstrasse.

Demgegenüber hält das Massnahmenblatt Nr. 20 fest, dass die Julierstrasse während den Spitzentagen in der Hochsaison oftmals überlastet ist. „So beträgt heute im Querschnitt Malix der DTV zwar nur knapp 6'000 Fahrzeuge, an den Spitzentagen im Winter sind es jedoch schon heute 11'000 und mehr Fahrzeuge. Mit den in den nächsten vorgesehenen Massnahmen 11 \*Neuerschliessung Zentrum Chur ab Südumfahrung\* und 13 \*Querverbindung Schanfiggerstrasse\* sowie der geplanten Skigebietsverbindung Lenzerheide – Arosa wird der Verkehr auf der Julierstrasse nochmals massiv zunehmen.“

So weit die im Zusammenhang mit dem Projekt der St. Luzibrücke bekannten Zahlen. Die interessanteren Zahlen stecken jedoch, wie so oft, im Detail. Deshalb bitte ich den Stadtrat um Beantwortung nachstehender Fragen:

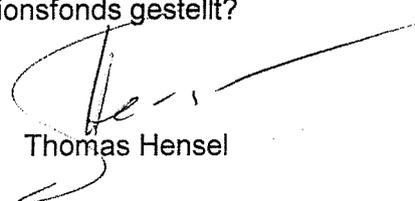
1. Wie teilen sich die Zahlen im Agglomerationsbericht bei beiden Strassen auf den täglichen Pendler- und spezifischen Reise-, respektive Tourismusverkehr?
2. Mit welchem Anteil an Pendler- und Einkaufsverkehr ins Stadt Zentrum ist auch nach dem Bau Querverbindung Schanfiggerstrasse zu rechnen?
3. Wie hoch ist der Anteil der Car- und Reisebusfahrten auf den Strecken Schanfiggerstrasse und Julierstrasse?
4. Welchen Anteil des Carverkehrs nach Arosa kann schon heute zusätzlich durch die Arosabahn aufgefangen werden und was wäre durch Verbesserungen beim Betrieb und Rollmaterial noch weiter möglich?
5. Wie hoch ist jeweils das Verkehrsvolumen, welches durch einen Ausbau der Arosabahn sowie durch die strassenunabhängige Erschliessung der Lenzerheide von der Strasse zum öffentlichen Verkehr umgelagert werden könnte?

Das mehr als doppelt so hohe Verkehrsaufkommen auf der Julierstrasse im Vergleich zur Schanfiggerstrasse zeigt, dass für die Quartiere St. Antonien und Rosenhügel noch viel dringender verkehrsberuhigende und entlastende Massnahmen notwendig sind. Dazu noch folgende Frage:

6. Innert welcher Frist ist die Umsetzung einer strassenunabhängigen Erschliessung in die Lenzerheide, beispielsweise durch das Projekt Monorail, machbar? Welches sind die nächsten Schritte und wie wurde und wird der Stadtrat diesbezüglich aktiv? Wurde hierzu ebenfalls ein Gesuch für den Agglomerationsfonds gestellt?

Ich danke für die Beantwortung der Fragen.

Chur, 10. September 2008

  
Thomas Hensel