



**Bericht
des Stadtrates an
den Gemeinderat**

Nr. 5/2010

611.00

Auftrag Christian Durisch betreffend

**Strassenverkehrsabläufe und Verkehrsanordnungen in der
Stadt Chur**

Antrag

Der Auftrag sei abzulehnen.

Begründung

1. Ausgangslage

Mit der Zunahme des Verkehrs in den letzten Jahren sind auch die Anforderungen an das Verkehrsregime gestiegen. Während beispielsweise der Verkehrsfluss an Knotenpunkten mit hoher Verkehrsbelastung früher vorwiegend mit Lichtsignalanlagen gesteuert wurde, sind diese inzwischen zu Kreisverkehrsplätzen umgestaltet worden. Ein Kreisel hat gegenüber einer mit Lichtsignal geregelten Kreuzung den Vorteil, dass der Verkehr verflüssigt und gleichzeitig auch sicherer wird, weil die Geschwindigkeit tiefer und die Übersicht besser ist. Dies führt zu kürzeren Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmenden, zu geringeren Schadstoff- und Lärmimmissionen sowie zu einer gewissen Verkehrsberuhigung. Der Verkehr konzentriert sich auf die Hauptverkehrsstrassen und der „Schleichverkehr“ wird unattraktiv, denn vielfach sind die angrenzenden Quartiersammelstrassen Tempo-30-Zonen.

Strategie, Festlegung und Einführung von Verkehrsanordnungen erfolgen durch das Tiefbau- und Vermessungsamt (Verkehrsplanung) in enger Zusammenarbeit mit der Stadtpolizei. Sofern nicht kantonale Strassen betroffen sind, ist es Sache der städtischen Behörden (Gemeinderat/Stadtrat), die vorgesehenen Verkehrsanordnungen zu beschliessen. In An-



lehnung an Art. 3 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) hat der Kanton diese Befugnisse der Stadt übertragen. Gemäss Ziff. 4.1.4 des Vertrags zwischen dem Kanton und der Stadt vom 10. Mai 2006 ist die Stadt befugt, verkehrspolizeiliche inkl. verkehrsberuhigende Massnahmen zu treffen. Davon ausgenommen sind Geschwindigkeitsbeschränkungen auf den Kantonsstrassen. Die formelle Zuständigkeit zum Erlass von Verkehrsanordnungen liegt bei der Stadtpolizei (Art. 2 Abs. 2 lit. a Polizeigesetz der Stadt Chur, PG). Sie publiziert die entsprechenden Signalisationen mit den notwendigen Rechtsmitteln und sorgt dafür, dass diese vorschriftsgemäss aufgestellt und letztlich auch eingehalten werden. Somit werden von der Stadtpolizei folgende Verkehrsanordnungen verfügt:

- die Einführung von Fussgängerzonen;
- die Einführung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen;
- der Erlass von allgemeinen Fahrverboten;
- der Erlass von Fahrverboten und Teilfahrverboten für einzelne Fahrzeugarten;
- die Einführung von Einbahnstrassen und weitere dem Verkehr dienenden Vorschriften und Verkehrsanordnungen.

2. Gesetzliche Grundlagen für Verkehrsanordnungen

Für die rechtmässige Planung, Einführung und den Vollzug von Verkehrsanordnungen in der Stadt sind folgende Rechtserlasse zu beachten:

- Strassenverkehrsgesetz (SVG) Rechtssammlung vom 19. Dezember 1958
- Strassensignalisationsverordnung (SSV) vom 5. September 1979
- Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) vom 28. September 2001
- Weisungen über besondere Markierungen auf der Fahrbahn, UVEK vom 19. März 2002
- VSS-Norm SN 640 851 Besondere Markierungen vom Juni 2002
- Kantonale Richtlinie Verkehrsberuhigung innerorts vom 15. März 2005
- Vertrag Kanton Graubünden und Stadt Chur vom 10. Mai 2006 betreffend Übertragung von Aufgaben der Kantonspolizei Graubünden an die Stadtpolizei Chur
- Polizeigesetz der Stadt Chur (PG) vom 24. Februar 2008
- Gesetz für einen menschen- und umweltfreundlichen Stadtverkehr vom 5. Mai 1989



3. Formen von Verkehrsanordnungen

3.1 Strassenhierarchie

Im Siedlungsgebiet haben Strassen zwei Hauptaufgaben:

- a) Als Verkehrsraum, die angrenzenden Grundstücke zu erschliessen und die Verbindungen zwischen den einzelnen Siedlungsgebieten und Ortsteilen sicherzustellen. Der Verkehrsablauf soll flüssig, bequem, sicher und umweltschonend sein.
- b) Als Stadtraum sind Strassen Aufenthalts-, Begegnungs- und Erlebnisraum sowie gebäudebezogener Freiraum. Daraus resultieren zusätzliche Anforderungen an die Nutzung und Gestaltung.

Die Anforderungen und Ansprüche an die Strassen sind je nach deren Lage, Bedeutung und Aufgabe sehr unterschiedlich und teilweise widersprüchlich. Deshalb sind ein hierarchischer Aufbau (Klassierung) und eine Typisierung der Strassen notwendig. Aus der Bedeutung der Strasse (national, regional, zwischenörtlich, örtlich, quartierintern), der Netzfunktion (durchleiten, verbinden, sammeln, erschliessen) sowie der verkehrlichen und stadträumlichen Aufgaben ergeben sich der Grad des Strassenausbaus, die Sicherheitsanforderungen sowie die betrieblichen, nutzungs- und umweltbezogenen Anforderungen an die verschiedenen Strassentypen. In den Strassenbaunormen der Vereinigung Schweizer Strassenfachleute (VSS) sind die charakteristischen Merkmale der einzelnen Strassentypen festgelegt.

Bedeutung, Rangordnung (Hierarchie) und verkehrliche Hauptfunktion der Churer Strassen sind im Generellen Erschliessungsplan (GEP) festgelegt. Bei der Erarbeitung des GEP in den 1990-er Jahren wurden die Strassen einem der fünf folgenden Strassentypen zugeordnet:

- Nationalstrasse/Autobahn
- Hauptverkehrsstrasse
- Verbindungsstrasse
- Haupt-Sammelstrassen
- Quartier-Sammelstrassen

Alle Strassen und Zufahrten, die nicht im GEP klassiert wurden, sind Quartiererschliessungsstrassen, Zufahrtsstrassen oder Zufahrtswege.



Das Klassieren von Strassen erfordert immer Kompromisse. Eine für alle Betreibenden (Eigentümerinnen/Eigentümer), Benützenden und Betroffenen beste Lösung gibt es kaum. Deshalb ist ein hierarchisches Strassennetz festgelegt worden, welches aus der Gesamtschau aller Aspekte als optimal bezeichnet werden kann.

3.2 Verkehrsanordnungen; Grundsätzliches

Gemäss Art. 3 Abs. 3 SVG kann der Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr auf Strassen, die nicht für den allgemeinen Durchgangsverkehr geöffnet sind, vollständig untersagt oder zeitlich beschränkt werden; Fahrten im Dienste des Bunds bleiben jedoch gestattet. Gemäss Art. 3 Abs. 4 SVG können andere Beschränkungen oder Anordnungen erlassen werden, soweit der Schutz der Bewohnenden oder gleichermassen Betroffenen vor Lärm und Luftverschmutzung, die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen, die Sicherheit, die Erleichterung oder die Regelung des Verkehrs, der Schutz der Strasse oder andere in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe dies erfordern. Aus solchen Gründen können insbesondere in Wohnquartieren der Verkehr beschränkt und das Parkieren besonders geregelt werden.

3.3 Verkehrsregime Tempo-30-Zonen

Der Stadtrat hat in den letzten Jahren verschiedene Tempo-30-Zonen sowie die Fussgängerzone in der Altstadt und die Begegnungszone in der City eingeführt. Eine Gesamtschau über den Ist-Zustand bezüglich Örtlichkeiten und Perimeter kann dem Übersichtsplan (vgl. Aktenauflage) im Detail entnommen werden.

Tempo-30-Zonen haben viele Vorteile. Wie Erhebungen zeigen, ereignen sich in Tempo-30-Zonen weniger Unfälle, insbesondere solche mit Kindern. Falls dennoch etwas passiert, sind eher keine oder weniger gravierende Verletzungen die Folge. Das tiefere Geschwindigkeitsregime führt zu einem gleichmässigeren Fahrverhalten und dadurch zu weniger Brems- und Beschleunigungsmanövern. Dadurch reduziert sich die Lärm- und Luftbelastung. Die Wohnqualität im Quartier wird erhöht. Tempo-30-Zonen werden immer mehr zu einem wichtigen Faktor für die Standortattraktivität von Städten und Gemeinden.

Das Bundesgericht (BGE 2A.38/2006) hält fest, dass die Anordnung von Tempo-30-Zonen nur gestützt auf die Bestimmungen im Strassenverkehrsgesetz (Art. 32, SVG) und der Signalisationsverordnung (Art. 108, SSV) erfolgen darf. Zur Prüfung, ob die Voraussetzungen für die Einführung einer Tempo-30-Zone oder einer Begegnungszone erfüllt sind, ist ein Gutachten resp. ein Kurzbericht gemäss der Verordnung vom 28. September 2001 über die



Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen zu erstellen. Für die Stadt wird dieses Gutachten durch einen externen Verkehrsplaner erstellt. Das Gutachten zeigt auf, welche flankierenden baulichen Massnahmen, Signalisationen und Markierungen erforderlich sind. Ausserdem gibt es Auskunft über die zu erwartenden Kosten.

3.4 Verkehrsregime Fahrverbote „ausgenommen Zubringerdienst“

Der Durchgangsverkehr soll grundsätzlich auf die übergeordneten, verkehrsorientierten Strassen gelenkt werden. Diese Strassen verfügen über einen höheren Ausbaustandard und bezüglich Leistungsfähigkeit über eine höhere Kapazität als siedlungsorientierte Strassen. Deshalb soll auf verkehrsorientierten Strassen innerorts in der Regel die Geschwindigkeit „Generell 50“ gelten. Wo immer möglich wird dort der Langsamverkehr vom motorisierten Verkehr getrennt geführt (Trottoir/Radstreifen).

Es sind geeignete Massnahmen notwendig, um dieses Grundprinzip effizient umzusetzen und den „Schleichverkehr“ von untergeordneten Strassen in Wohnquartieren möglichst fernzuhalten. Diese Strassen sind überdies vielfach eng, steil, ohne Trottoir und verfügen über einen tieferen Ausbaustandard. Ein zweckmässiges und sehr effizientes Mittel dazu ist die Einführung des Verkehrsregimes Fahrverbot „ausgenommen Zubringerdienst“ auf Strassen, welches ausschliesslich dem Erschliessungsverkehr dient. Diese Verkehrsanordnung wurde in der Vergangenheit speziell auf diversen städtischen Nebenverbindungen durch Wohnquartiere eingeführt. Dazu gehören beispielsweise die Obere Plessurstrasse, die Aquasanastrasse, die Laubenstrasse, die Neubruchstrasse, die Sonnenbergstrasse, die Sonnhaldenstrasse und die Kaltbrunnstrasse. Aktuell verfügte der Stadtrat auf der Kirchgasse - in direktem Zusammenhang mit dem Neubau der durchgehenden Scalärastrasse - das vorerwähnte Verkehrsregime. Auf Stadtgebiet gibt es ausserdem einige durchgehende Privatstrassen wie z.B. die Weinbergstrasse, den Wingertweg, die Florastrasse, den Traubenweg oder die Fortunastrasse, die mit einem Fahrverbot mit erlaubtem Zubringerdienst belegt sind.

Ein Fahrverbot mit erlaubtem Zubringerdienst ist sinnvoll und verhältnismässig, wenn z.B. eine Erschliessungsstrasse einen übermässig hohen Anteil an Durchgangsverkehr aufweist. Mit diesem Verkehrsregime können Transitfahrten effizient auf ein Minimum reduziert werden. Im Gegenzug haben zufahrtsberechtigte Fahrzeugführende keine Nachteile in Kauf zu nehmen, denn solche Strassen bleiben „öffentlich“ im Sinne des Strassenverkehrsrechts, da sie eben nicht ausschliesslich dem privaten Gebrauch dienen. Beim Verkehrsregime Fahrverbot „ausgenommen Zubringerdienst“ sind nämlich gemäss Art. 17 Abs. 3 SSV Fahrten zum Abliefern oder Abholen von Waren bei Anwohnenden und Fahrten von Personen,



die Anwohnende treffen möchten, oder Fahrten zu anliegenden Grundstücken zulässig. Ebenso erlaubt sind Fahrten von Anwohnenden und von Personen, die Anwohnende treffen möchten oder auf anliegenden Grundstücken Arbeiten zu verrichten haben. Die Beförderung von Personen durch Dritte kann ebenfalls uneingeschränkt erfolgen. Die Verkehrsteilnehmenden, die zwecks Zubringerdienst die Strasse befahren, brauchen nicht den kürzesten Weg zum Ziel oder Ausgangspunkt zu wählen. Sie müssen am Ziel auch nicht wenden. Verboten ist also ausschliesslich der Transitverkehr über eine mit einem Zubringerdienst signalisierte Strasse.

Der Ist-Zustand auf Strassen mit solchen Verkehrsregimen kann dem Übersichtsplan im Detail entnommen werden.

3.5 Verkehrsregime Einbahnstrassen und Fahrverbote für einzelne Fahrzeugarten

Einbahnstrassen und Fahrverbote für einzelne Fahrzeugarten werden primär zum Regulieren von Verkehrsabläufen eingeführt. Dadurch kann der Verkehrsfluss optimaler gelenkt und aufrechterhalten werden. Vielfach müssen solche Massnahmen dort angeordnet werden, wo das Kreuzen schwierig oder unmöglich ist. Als Beispiel kann das Verkehrsregime „Einbahnverkehr“ ab Obertor Richtung Arosa erwähnt werden. Dort wird der Verkehr künftig im Einbahnsystem via Lindenquai - Metzgerbrücke - Plessurquai geführt. Natürlich entfaltet dieses Verkehrsregime erst nach dem Bau des Kreisels am Obertor seine volle Wirksamkeit.

4. Schlussfolgerung

Aufgrund dieser Erläuterungen sieht der Stadtrat keinen Handlungsbedarf, die bewährte Praxis zur Prüfung der Verkehrsabläufe und Anordnungen von Verkehrsregimen zu ändern. Das Vorgehen stützt sich auf die einschlägigen gesetzlichen Grundlagen und bezweckt eine wirkungsvolle und effiziente Verkehrspolitik. Von einer im Auftrag erwähnten „willkürlichen Einstufung“ bei der Einführung von Verkehrsregimen kann keine Rede sein. Dazu kommt, dass jede Verkehrsanordnung publiziert wird und angefochten werden kann. Zudem müssen Projekte ab Fr. 500'000.-- im Rahmen der Kreditfreigabe dem Gemeinderat zur Genehmigung unterbreitet werden.



Aufgrund dieser Ausführungen beantragt Ihnen der Stadtrat, sehr geehrter Präsident, sehr geehrte Mitglieder des Gemeinderates, den Auftrag abzulehnen.

Chur, 14. Dezember 2009

Namens des Stadtrates

Der Stadtpräsident

Der Stadtschreiber

Christian Boner

Markus Frauenfelder

Aktenauflage

- Übersichtsplan 1:5'000 "Hierarchie der Strassen"
- Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) vom 28. September 2001
- Weisungen über besondere Markierungen auf der Fahrbahn des UVEK vom 19. März 2002
- VSS-Norm SN 640851 Besondere Markierungen vom Juni 2002
- Kantonale Richtlinie Verkehrsberuhigung innerorts vom 15. März 2005
- Vertrag Kanton Graubünden und Stadt Chur vom 10. Mai 2006 betreffend Übertragung von Aufgaben der Kantonspolizei Graubünden an die Stadtpolizei Chur
- Polizeigesetz der Stadt Chur (PG) vom 24. Februar 2008, Artikel 2 Abs. 2 lit. a
- Gesetz für einen menschen- und umweltfreundlichen Stadtverkehr vom 5. März 1989

Christian Durisch
Gemeinderat SVP

AUFTRAG

betreffend Strassenverkehrsabläufe und Verkehrsanordnungen in der Stadt Chur

Die verkehrsmässigen Erschliessungen der verschiedenen Stadt-, Wohn- und Industriegebiete von Chur können als gut bezeichnet werden.

Die Verkehrlenkung mit den entsprechenden Verkehrsanordnungen lässt zu wünschen übrig und ist zu überprüfen.

Speziell die Festlegung von Zonen mit reduzierter Geschwindigkeit und in der Folge mit der willkürlichen Einstufung zu Zubringerstrassen ist teilweise sehr fragwürdig. Als aktuelles Beispiel kann die Regelung Scalärastrasse, Kirchgasse, Masanserstrasse, Cadonastrasse erwähnt werden.

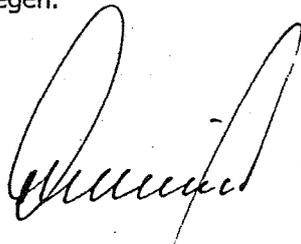
Der Stadtrat wird deshalb aufgefordert die Verkehrsabläufe und Anordnungen in der Stadt Chur zu überprüfen. Dem Gemeinderat sind die bedeutenden und beschlossenen Verkehrsanordnungen mit Quartierserschliessungen zu präsentieren und zu begründen.

Es betrifft insbesondere die Gebiete

- Loestrasse mit den einzelnen Verbindungsstrassen ab und zur Masanserstrasse
- Lürlibad mit den einzelnen Zubringerstrassen ab Loestrasse
- Loequartier / Spitäler mit den Zubringerstrasse ab Masanserstrasse über Kirchgasse, Kantenstrasse und Kreuzgasse
- Erschliessung Lürlibad Raum Fontanaspital
- Rheinquartier
- Altstadt und Welschdörfli, Kasernenstrasse
- Lindenquai
- Plessurquai

Dieser Auftrag ist bis Ende des ersten Halbjahres 2010 durch den Stadtrat zu bearbeiten und dem Gemeinderat vorzulegen.

Christian Durisch



Chur, 22. September 2009