

# MOBILITÄTSKONZEPT AREAL EHEMALIGE FRAUENSCHULE

## **Mobilitätskonzept**

Stadt Chur

Nocasa Partner AG

Parpan, 01. Juli 2024

**Auftraggeber** Nocasa Partner AG  
Masanserstrasse 40  
7000 Chur

**Kontaktperson** Flurin Candinas  
081 252 90 62  
[flurin.candinas@nocasa.ch](mailto:flurin.candinas@nocasa.ch)

**Bearbeitung** Hartmann & Monsch AG /  
TEAMverkehr Graubünden  
Alte Landstrasse 7  
7076 Parpan  
081 382 23 23

Projektleitung  
Jolanda Membrini  
[jm@hartmannmonsch.ch](mailto:jm@hartmannmonsch.ch)

**Erstellung** 01.07.24

# Inhalt

<b>1</b>	<b>Ausgangslage</b>	<b>4</b>
1.1	Objektbeschreibung Lage und Nutzung	4
1.2	Zielsetzung	5
<b>2</b>	<b>heutige Verkehrslage</b>	<b>6</b>
2.1	Modal Split	6
2.2	ÖV-Erschliessung	6
2.3	Netzanbindung Fuss- und Veloverkehr	8
<b>3</b>	<b>Verkehrssicherheit und Kapazitäten</b>	<b>9</b>
3.1	Zufahrtsstrassen; Kapazitätsvermögen und Auslastung	9
3.2	Verkehrssicherheit	9
<b>4</b>	<b>zukünftige Verkehrslage Variante 1</b>	<b>12</b>
4.1	Verkehrsschema	12
4.2	Tiefgaragenzufahrten	13
4.3	Anzahl Abstellplätze; Fahrzeuge	13
4.4	Anzahl Abstellplätze; Fahrräder	16
4.5	Anlieferung	17
4.6	Entsorgung	17
<b>5</b>	<b>Massnahmen</b>	<b>18</b>
<b>6</b>	<b>zukünftige Verkehrslage Variante 2</b>	<b>19</b>
6.1	Nutzungsmix	19
6.2	Verkehrsschema	20
6.3	Anzahl Abstellplätze; Fahrzeuge	20
6.4	Anzahl Abstellplätze; Fahrräder	23
6.5	Anlieferung	24

# 1 AUSGANGSLAGE

Auf dem Areal Ehemalige Frauenschule in Chur soll eine neue Überbauung inkl. Quartierplan entstehen. Dafür wurde ein Investorenwettbewerb durchgeführt, welcher durch die Nocasa Partner AG gewonnen wurde.

Gemäss Bericht des Beurteilungsgremiums ist sowohl die Anzahl an verfügbaren Parkplätzen wie auch die Veloabstellplätze zu überdenken und an den restlichen Ansätzen zur Förderung der nachhaltigen Lebensweise anzupassen.

Die Stadt Chur fordert nun für die weitere Planung ein Mobilitätskonzept.

Das Areal wird in zwei Varianten bebaut. Für den Quartierplan wird die Variante 1 ausschlaggebend sein. Die Variante 2 wird dann zu einem späteren Zeitpunkt miteinbezogen.

## 1.1 Objektbeschreibung Lage und Nutzung

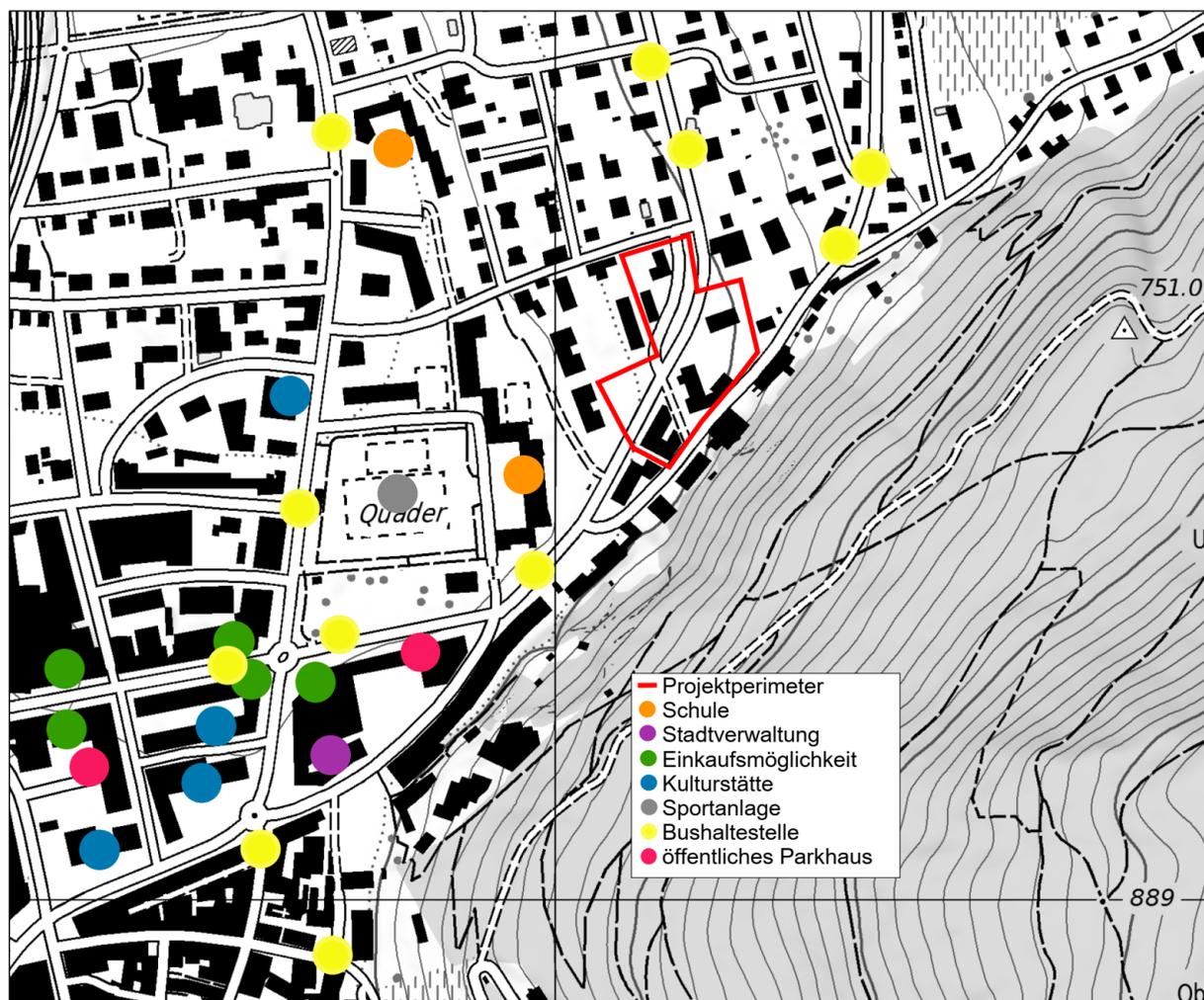


Abb. 1: Übersichtsplan

Der Projektperimeter liegt zwischen der Loëstrasse und der Lürlibadstrasse. Betroffen sind die heutigen Liegenschaften der Parzellen 286, 251 und 1693. Ebenfalls im Projektperimeter liegt die Parzelle 253, bei welcher jedoch noch keine Änderungen geplant sind.

Auf den Parzellen 251 und 1693 sollen drei Wohnblöcke (Solitär, Pavillon, Familienhaus) mit einem Wohnungsmix von 2.5-5.5 Zimmerwohnungen entstehen.

Die Parzelle 286 soll in zwei Varianten bebaut werden. In der Variante 1 wird neben der bestehenden Kita inkl. Sekretariat (Stadtvilla) ein Wohnhaus (Haus im Park) entstehen. Die Stadtvilla wird nicht erneuert, sondern in ihrem jetzigen Zustand behalten. Bei der Variante 2 wird zusätzlich ein Ersatzbau Loësaal, mit Studios und einem Bistro/Cafe (Loëhaus) entstehen. Das Gebäude ehemalige Frauenschule mit dem Loësaal wird zurzeit noch durch das TBA Graubünden zwischengenutzt und bleibt daher für die nächste Zeit bestehen.

Nutzungsmix						
Wohnen	Solitär	Pavillon	Familienhaus	Stadtvilla	Haus im Park	Total
2.5 Zi-Whg.	4			1		6
3.5 Zi-Whg.			2	2		7
4.5 Zi-Whg.	3	3		6		13
5.5 Zi-Whg.				1	4	5
Arbeitsplätze	0	0	0	20	0	20
Anzahl Zimmer	23.5	20.5	42		39.5	

Tab. 1: Nutzungsmix Variante 1

## 1.2 Zielsetzung

Das Oberziel des Mobilitätskonzeptes ist, eine optimierte Mobilität zu erreichen, welche für die Zufriedenheit der Nutzer sorgt und übermässige Lärm-, Luftschadstoff und Klimagasemissionen vermeidet. Zudem soll eine zukunftsgerichtete öffentliche und private Parkierung angestrebt werden. Die Nutzung des Langsamverkehrs ist mit geeigneter Infrastruktur zu stärken.

### Verkehrsmittel spezifische Ziele:

MIV:

- es ist eine zukunftsgerichtete Lösung für die öffentliche und private Parkierung zu finden; Die Parkierung soll möglichst unterirdisch angeordnet werden.
- Parkplätze sollen, wenn möglich doppelt genutzt werden können.
- Carsharing soll ermöglicht werden.
- Die zukunftsgerichtete E-Mobilität soll ermöglicht werden.

LV:

- Das Fusswegnetz soll engmaschig durch das Quartier führen und den Zufussgehenden sicher an sein Ziel bringen.
- Das Velofahren soll mit geeigneter Infrastruktur gestärkt werden.
- Die Langsamverkehrswege sind sicher und gut beleuchtet sowie durchgängig zu gestalten.

ÖV:

- Das gut ausgebaute ÖV-Netz der Stadt Chur soll als Verkehrsmittelwahl gestärkt werden; durch Information über den Fahrplan und Haltestellenstandorte.
- Die Zugänglichkeit aus dem Quartier zu den Bushaltestellen sind direkt, sicher und komfortabel zu gestalten.

# 2 HEUTIGE VERKEHRSLAGE

## 2.1 Modal Split

Der Modal Split teilt sich in Chur gemäss «Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021 Graubünden» in 9.5% Langsamverkehr, 23.6% öffentlicher Verkehr und 66.9% motorisierter Individualverkehr auf. Im schweizweiten Vergleich ist der LV und ÖV in der Stadt Chur stärker vertreten.

## 2.2 ÖV-Erschliessung

Die Stadtbuslinien 2 und 4 verkehren um den Projektperimeter. Die Linie 2 führt von der Oberen Au zum Bahnhof und weiter zum Kleinwaldegg bzw. Fürstenwald und verbindet somit die Sportstätte mit dem Naherholungsgebiet. Die Linie 4 führt von der Austrasse zum Bahnhof und weiter über die Spitäler zum Seniorenzentrum Cadonau.

Die ca. 180 m vom Projektperimeter entfernte Haltestelle Schulhaus Quader wird von beiden Linien bedient, die 140-220 m entfernten Haltestellen Berggasse bzw. Meierweg, welche an der Lürlibadstrasse liegen von der Linie 2 und die 140-190 m entfernten Haltestellen Neubuchstrasse bzw. Splügenstrasse an der Loëstrasse von der Linie 4.

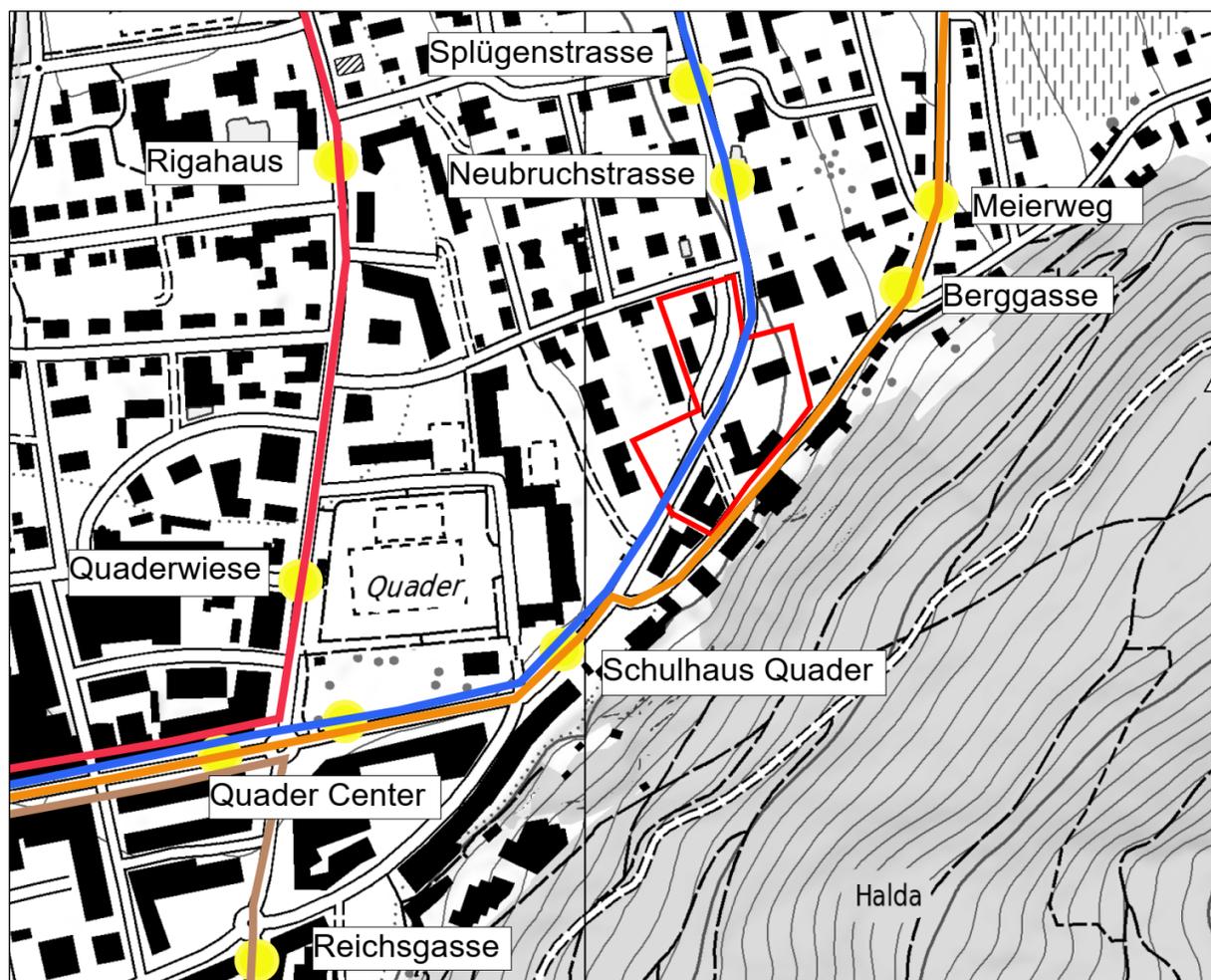


Abb.2: Übersicht ÖV

Die Anzahl Verbindungen pro Buslinie, Haltestelle, Richtung und Tag sowie die Taktfrequenzen sind in folgenden Tabellen ersichtlich.

Anzahl Verbindungen		Mo-Do (pro Tag)		Fr		Sa		So und Feiertage	
		R. Spitäler	R.Bhf	R. Spitäler	R.Bhf	R. Spitäler	R.Bhf	R. Spitäler	R.Bhf
Linie 2	Schulhaus Quader	57	59	59	61	53	56	34	35
	Berggasse	56		56		53		34	
	Meierweg		59		61		56		35
	Neubuchstr.	1		1		0		0	
	Splügenstr.		0		0		0		0
Linie 4	Schulhaus Quader	94	91	96	91	91	88	52	51
	Neubuchstr.	94		96		91		52	
	Splügenstr.		91		91		88		51

Taktfrequenz (ohne die Ausnahmen)		Mo-Do (pro Tag)		Fr		Sa		So und Feiertage	
		R. Spitäler	R.Bhf	R. Spitäler	R.Bhf	R. Spitäler	R.Bhf	R. Spitäler	R.Bhf
Linie 2	Schulhaus Quader	15' von 7-18 30' von 19-20 60' von 20-00	20' von 6-7 15' von 7-19 60' von 20-00	15' von 7-18 30' von 19-20 60' von 20-02	20' von 6-7 15' von 7-19 60' von 20-02	15' von 7-18 60' von 19-23	15' von 7-18 60' von 19-02	60' von 7-9 20' von 10-18 60' von 19-23	60' von 7-9 20' von 10-18 60' von 19-00
	Berggasse								
	Meierweg								
	Neubuchstr.								
	Splügenstr.								
Linie 4	Schulhaus Quader	10' von 6-19 20' von 19-23 60' um 00	10' von 6-19 20' von 19-23	10' von 6-19 20' von 19-23 60' von 00-02	10' von 6-19 20' von 19-23 60' von 00-02	20' von 6-7 10' von 7-18 20' von 19-23 60' von 00-02	20' von 6-7 10' von 7-19 20' von 19-23 60' von 00-02	20' von 7-23	20' von 7-23
	Neubuchstr.								
	Splügenstr.								

Tab. 2: Verbindungen und Taktfrequenzen Buslinien 2 und 4

Die beiden Linien zusammen ergeben keinen regelmässigen Takt. Zu den Hauptzeiten muss höchstens 10 Minuten auf einen Bus gewartet werden (Haltestelle Schulhaus Quader).

## 2.3 Netzanbindung Fuss- und Veloverkehr

Die folgende Abbildung zeigt das heutige Langsamverkehrsnetz:

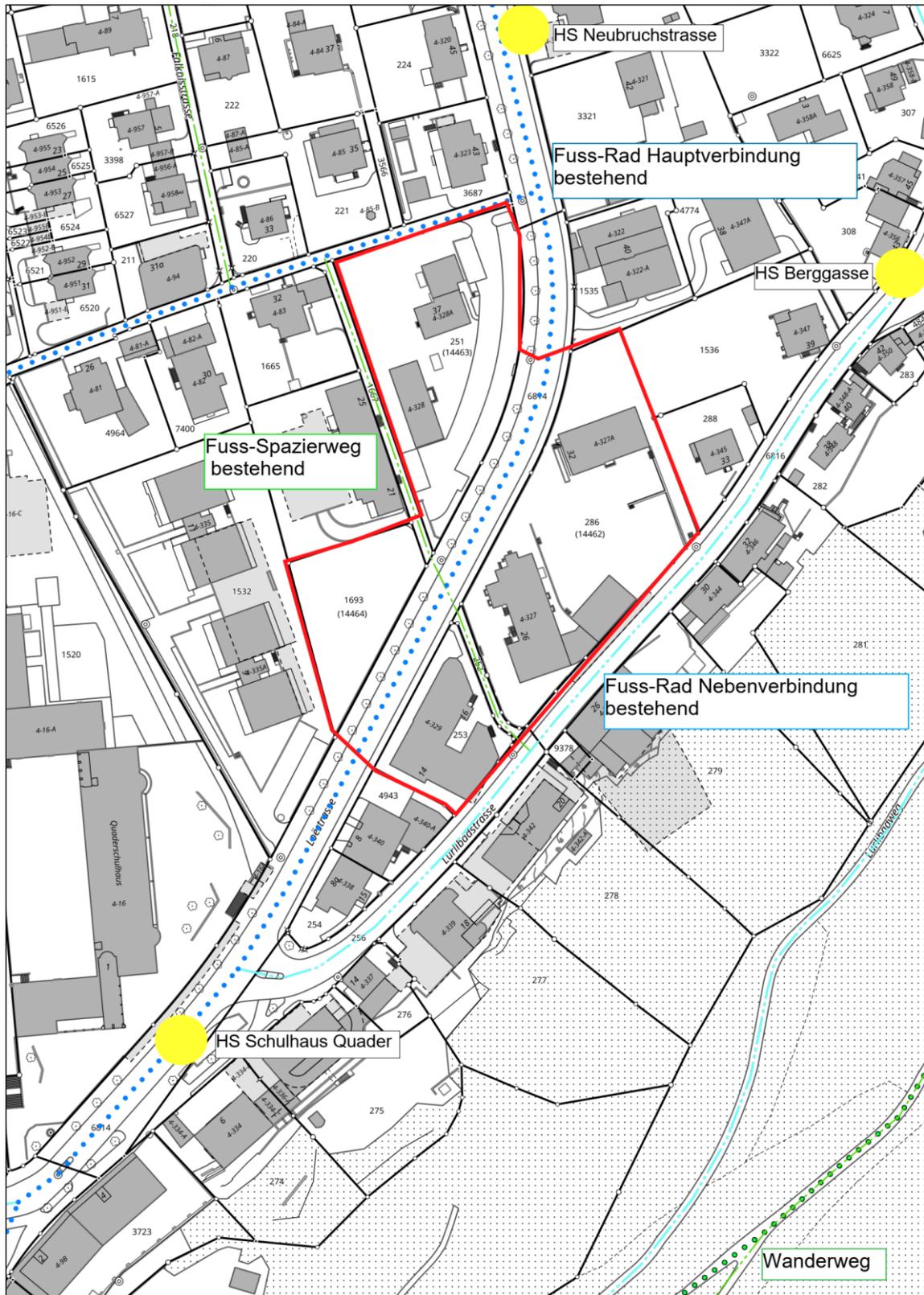


Abb. 3: Übersicht LV

Die quartierinternen Wege ergänzen das bestehende Netz.

# 3 VERKEHRSSICHERHEIT UND KAPAZITÄTEN

## 3.1 Zufahrtsstrassen; Kapazitätsvermögen und Auslastung

Die Loëstrasse, wie auch die Lürlibadstrasse zählen gemäss Generellem Erschliessungsplan zu den Sammelstrassen. Gemäss der VSS Norm 40 044 liegt die Belastbarkeit von Sammelstrassen je nach Untertyp zwischen 500-800 Fz. /h. Der massgebliche stündliche Verkehr im Querschnitt macht ca. 8% des DTV aus.

Der DTV der Loëstrasse beträgt gemäss LSP:

	beim Projektperimeter	beim Schulhaus
DTV	1853 Fahrten/d	4826 Fahrten/d
Auslastung Spitzenstunde	148 Fahrten	386 Fahrten
% der möglichen Belastbarkeit	max. 30%	max. 77%

Und auf der Lürlibadstrasse:

	beim Projektperimeter
DTV	2686 Fahrten/d
Auslastung Spitzenstunde	215 Fahrten
% der möglichen Belastbarkeit	max. 43%

Die beiden Strassen weissen somit noch Kapazitäten für weiteren Verkehr auf.

## 3.2 Verkehrssicherheit

Heute führt der Fussgängerstreifen an der Loëstrasse, welcher den Fuss-Spazierweg ergänzt direkt an die Ein- bzw. Ausfahrt der Tiefgarage der Parzelle 3402 und der Parkplätze auf der Parzelle 251. Die Fussgänger kommen dadurch in Konflikt mit den Autofahrenden. Durch die geplante Verschiebung des Fussgängerstreifens und die leichte Verlegung der Linienführung des Fuss-Spazierwegs Richtung Norden wird die Konfliktstelle bei der Einmündung zur bestehenden Tiefgarage und der neuen Tiefgarage TG West des Projektperimeters entschärft und die Sicherheit der Fussgänger an dieser Stelle erhöht. Eine Anpassung der bestehenden Baumreihe sowie die genaue Lage des Fussgängerstreifens muss im Zuge der weiteren Planung mit der Stadt Chur abgestimmt werden.



Abb. 4: Sichtweiten Einfahrten und Fussgängerstreifen

Damit die Verkehrssicherheit auf der Loëstrasse trotz den beiden neuen Tiefgarageneinfahrten gegeben ist, müssen gewisse Staulängen abseits der Loëstrasse gegeben sein. Die Länge wird mit Hilfe der VSS Norm 40 284 berechnet und ist abhängig von der mittleren Belastung der Zufahrt sowie der mittleren Leistungsfähigkeit

der Abfertigungsanlage. Die mittlere Belastung der Zufahrten beträgt bei der TG West inkl. der bestehenden Tiefgarage Parzelle 3402 ca. 11 Fz. /h und muss somit eine Staulänge von 10 m aufweisen. Bei der TG Ost wird die mittlere Belastung auf den potenziellen Endausbau Variante 2 gerechnet und das angenommene Potential der umliegenden Parzellen hinzugerechnet und es wird angenommen, dass max. 20 Fz. /h in die Zufahrt einfahren, was eine Staulänge von 20 m ergibt.

	Anzahl PP	MSP ca. 6%	ASP ca. 8%
TG Ost	101 PP	6.9	9.2
Potential Stark	28 PP	4.2	5.6
Parz. 1535	17 PP	2.6	3.4
Parz 4774	11 PP	1.7	2.2
<b>Total TG Ost</b>		<b>15</b>	<b>20</b>
Parzelle 3402	17 PP	2.6	3.4
TG West	37 PP	5.6	7.4
<b>Total TG West</b>		<b>8</b>	<b>11</b>

Die Morgenspitzenstunde (MSP) wurde dabei zwischen 07:00 Uhr und 08:00 Uhr gewählt und die Abendspitzenstunde (ASP) zwischen 17:00 Uhr und 18:00 Uhr. Die Fahrten für den Loësaal fallen dabei in die Zeiten nach der ASP.

# 4 ZUKÜNFTIGE VERKEHRSLAGE VARIANTE 1

Die Erstellung der Gebäude und somit auch der Parkieranlagen erfolgt in zwei Varianten. In der ersten Variante werden die Häuser Solitär, Pavillon, Familienhaus und Haus im Park gebaut. In der Stadtvilla befindet sich eine Kita inkl. Büroräumlichkeiten. Das Areal Ehemalige Frauenschule bleibt in der ersten Etappe erhalten. Besucher von Veranstaltungen im Loësaal, welche mit dem Auto anreisen, müssen in der ersten Variante weiterhin im Parkhaus Quader parkieren.

## 4.1 Verkehrsschema



Abb. 5: Schema Verkehr Variante 1

Das Verkehrsschema zeigt, dass die Langsamverkehrswege im Areal engmaschig sind und eine gute Erreichbarkeit der Bushaltestellen gewährleisten. Die oberirdischen Fahrradabstellplätze liegen jeweils nahe bei den Eingängen, so dass ein «wildparkieren» der Fahrräder unterbunden wird.

## 4.2 Tiefgaragenzufahrten

Die Tiefgaragenzufahrten gehen beide von der Loëstrasse ab.



Abb. 6: Übersicht Zufahrten Tiefgaragen

## 4.3 Anzahl Abstellplätze; Fahrzeuge

Die Anzahl Abstellplätze wird gemäss den Vorgaben aus der Parkplatzverordnung der Stadt Chur (PPV) berechnet. Wo diese keine Angaben liefert ist die gängige VSS Norm 40 281 anzuwenden.

Gemäss PPV liegt der Projektperimeter im Parkierungsgebiet A. Die Anzahl Parkplätze dürften somit bis auf 0% reduziert werden. In der VSS Norm zu den Anzahl Parkplätzen kann die Anzahl erforderliche Parkplätze ebenfalls aufgrund der ÖV-Erschliessung und des Anteils Langsamverkehrs reduziert werden. Der Projektperimeter kann dabei dem Standorttypen B zugeteilt werden, was ein maximaler notwendiger Ausbau von 40-60% der errechneten Parkplätze bedeutet. Die maximale Anzahl Parkplätze kann die hier errechnete minimal erforderliche Anzahl auch übersteigen.

Parkplätze		Parkplätze gemäss PPV (Reduktion Gebiet A bis 0%)		Parkplätze gemäss VSS (Standorttyp B min. 40% max. 60%)					
Nutzung	Geschossfläche	Bewohner ohne Reduktion	Besucher ohne Reduktion	Beschäftigte max. 60%	Besucher max. 60%	Bewohner/Beschäftigte	Besucher	Total max.	
		pro 100m2 GF 1 PP	+10%						
Wohnen	Solitär	543	7	1		Solitär	7	1	8
	Pavillon	457.43	5	1		Pavillon	5	1	6
	Familienhaus	922	9	1		Familienhaus	9	1	10
	Haus im Park	852	9	1		Stadtvilla	6	1	7
Stadtvilla	Büro	177	2.2	0.7		Haus im Park	9	1	10
	Kita					ehem. Frauenschule			
	6 Klassenzimmer					Total	36	5	41
						TG West			24
Total		31.5	4.1	3.6	0.7	TG Ost			17

Tab. 3: Berechnung Anzahl Abstellplätze Fahrzeuge Variante 1

Bei der Tiefgarage West beträgt die minimal erforderliche Anzahl Parkplätze 24 Parkplätze für Bewohner und Besucher. In der Tiefgarage Ost beträgt die minimal erforderliche Anzahl Parkplätze 17 Parkplätze.

Von den 41 erforderlichen Parkplätzen müssen einige Behindertenparkplätze sein, bei welchen die VSS-Norm vorsieht, dass pro 50 PP 1 Behindertenparkplatz erstellt werden sollte oder pro Tiefgaragengeschoss mindestens einer. Somit ist sowohl in der TG Ost als auch in der TG West jeweils 1 Behindertenparkplatz zu erstellen.

Weiter sollen aufgrund der zentralen Lage Carsharing-PP angeboten werden. Diese Zahl wird aufgrund anderer ähnlicher zentraler Lagen mit 1 Parkplatz beziffert und soll in der TG Ost öffentlich zugänglich sein.

Aufgrund der Wohnungsgrössen in den Häusern wird mit einem Parkplatzbedarf von mehr als einem Parkplatz pro Wohnung gerechnet. Pro Wohnung sollen daher durchschnittlich 1.5 Parkplätze zur Verfügung stehen.

In der Tiefgarage Ost sollen 27 Parkplätze erstellt werden und in der Tiefgarage West 37.

	Gemäss PPV/VSS		Vorschlag Mob.Konz.	
	Bew./Besch.	Besucher	Bew./Besch.	Besucher
Solitär	7	1	11	1
Pavillon	5	1	8	1
Familienhaus	9	1	15	1
Stadtvilla	6	2	4	4
Haus im Park	9	1	14	1
ehem. Frauenschule			3	
Carsharing				1
TG West	21	3	34	3
TG Ost	15	2	21	6
<b>Total</b>	<b>41</b>		<b>64</b>	

Tab. 4: Gegenüberstellung Berechnung gemäss PPV/VSS und Vorschlag Mobilitätskonzept Variante 1

Ein Anschluss der Parzellen 1535 und 1536 wäre mit der geplanten Zufahrt der Tiefgarage Ost ebenfalls möglich.

In der Variante 1 werden in der Tiefgarage Ost 27 Parkplätze erstellt, wovon 23 für Bewohner/Beschäftigte und Besuchende der Häuser «Stadtvilla» und «Haus im Park» gedacht sind, 1 Parkplatz für Car-Sharing und 3 für Beschäftigte des Areal Ehemalige Frauenschule.

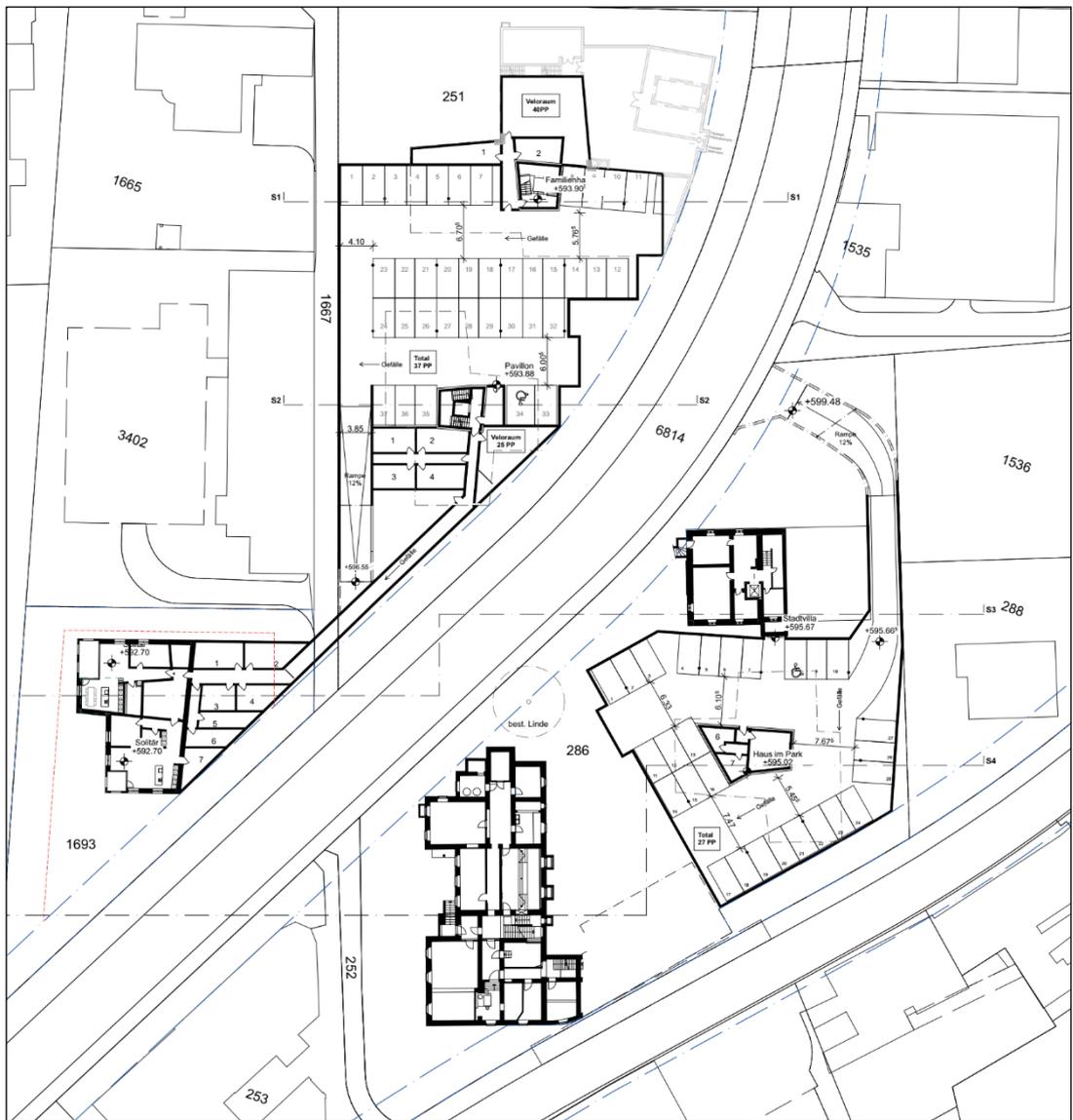


Abb. 7: Ausbau Tiefgaragen Variante 1

In den Tiefgaragen wird bei allen Parkplätzen die Möglichkeit gegeben, eine Ladestation für ein E-Auto zu installieren.

Die Berechnung der zu erwartenden Fahrzeugbewegungen erfolgt mit dem spezifischen Verkehrspotential (SVP), welcher die Fahrten pro Parkplatz und Tag gemäss ihrer Nutzung angibt. Die Werte wurden aufgrund städtischer Erfahrungswerte und Vergleichswerten verschiedener Forschungsarbeiten festgelegt. Für Bewohner/Beschäftigte und Besucher wird von einem SVP von 2.5 ausgegangen, für den Kita-Umschlag einer von 6. Für den Carsharing-Parkplatz gibt es keinen SVP, es wird davon ausgegangen, dass im Jahresmittel ein ähnliches Verhalten wie bei Besuchern gegeben ist, weshalb mit einem SVP von 2.5 gerechnet wird.

	Wohnen		Stadtvilla		Total Fahrten/Tag
	Bewohner 2.5	Besucher 2.5	Beschäftigte 2.5	Umschlag 6	
TG West	85	8			93
TG Ost	43	5	15	12	75
<b>Total</b>	<b>128</b>	<b>13</b>	<b>15</b>	<b>12</b>	<b>168</b>

Tab. 5: Berechnung Fahrtenaufkommen Variante 1

Gemäss Kapitel 2.5 sind die Zufahrtsstrassen noch nicht ausgelastet und können den zu erwartenden Mehrverkehr in den Spitzenstunden (8% von 168= knapp 14 Fahrten) aufnehmen.

#### 4.4 Anzahl Abstellplätze; Fahrräder

Genau wie die Anzahl der Fahrzeugabstellplätze, wird auch die Anzahl Fahrradabstellplätze gemäss PPV oder der VSS Norm 40 065 berechnet.

Die PPV gibt lediglich Vorgaben für die Anzahl Abstellplätze für Beschäftigte, Kunden oder Besucher, jedoch nicht für Besucher der Wohnungsmieter und der Mieter an. Diese werden mit Hilfe der VSS Norm berechnet.

Velo-Parkplätze							
Nutzung		Anzahl Zimmer	gemäss PPV		gemäss VSS		
Wohnen					pro Zimmer 1	30% oberirdisch	70% unterirdisch
	Solitär	23.5				7	16
	Pavillon	20.5				6	14
	Familienhaus	42				13	29
	Haus im Park	39.5				12	28
Kita	Beschäftigte	Schüler			pro 10 Beschäftigte 2	pro 10 Schüler 1-3	
		15	70		2	7	
Büro		m2		pro 90 m2 GF 1			
		177		2			

Tab. 6: Berechnung Anzahl Abstellplätze Fahrräder Variante 1

Total ergibt dies 46 oberirdische Fahrradabstellplätze. Geplant sind insgesamt 86 oberirdische Fahrradabstellplätze. Für die Kita gibt es zusätzlich im EG einen Abstellraum.

	Gemäss PPV/VSS	Vorschlag Mob.Konz.
Solitär	7	8
Pavillon	6	10
Familienhaus	13	10
Stadtvilla	8	8
Haus im Park	12	10
ehem. Frauenschule		24 (externes Projekt)
Zusätzliche öffentliche beim Molok		16
Total	46	86

Tab. 7: Gegenüberstellung Berechnung PPV/VSS und Vorschlag Mobilitätskonzept Variante 1

Die Art der geeigneten Abstellanlage wird mit der VSS Norm 40 066 ermittelt. Für Bewohner sollen sowohl unterirdisch als auch oberirdisch (kurzzeit) Abstellplätze zur Verfügung stehen. Für Besucher und Kunden sollen ausschliesslich oberirdische Abstellplätze vorhanden sein. Die oberirdischen Abstellanlagen sollen möglichst zielnah erstellt werden. Da die Abstellplätze mehrheitlich nur kurzfristig genutzt werden, können sie offen gestaltet werden. Beschäftigte, sowie Bewohner erhalten in den Tiefgaragen überdeckte Abstellplätze. Insgesamt stehen 146 oberirdische und unterirdische Fahrradabstellplätze zur Verfügung.

Es soll zudem die Möglichkeit bestehen, das E-Bike bei den Abstellplätzen zu laden.

## 4.5 Anlieferung

Die Anlieferung für die Kita soll über den Vorplatz des Areals Ehemalige Frauenschule erfolgen. Die Anlieferung erfolgt mit einem Kleinbus. Es werden voraussichtlich keine Lastwagen eingesetzt.



Abb. 8: Situation Anlieferung Variante 1

## 4.6 Entsorgung

Die Entsorgung des Hausmülls erfolgt über Tiefsammelstellen (Moloks). Die Stadt Chur bietet dafür ein gutes Netz an solchen Moloks an. Da die Überbauung des Areals Ehemalige Frauenschule einige neue Haushalte mit sich bringt, soll eine neue Tiefsammelstelle im Areal gebaut werden.

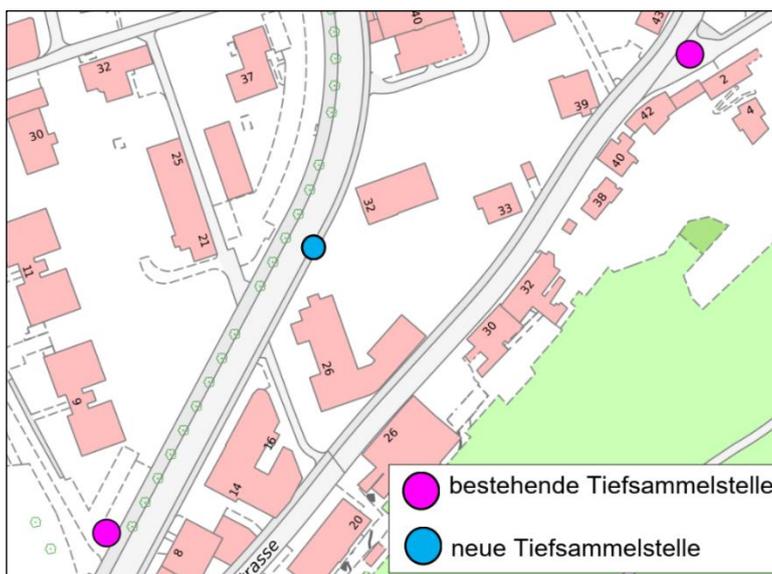


Abb. 9: Standorte Tiefsammelstellen

# 5 MASSNAHMEN

Gemäss dem Bericht des Beurteilungsgremiums sollte die Anzahl Parkplätze überdacht werden. Gemäss Wettbewerb waren 105 Parkplätze angedacht. Diese Zahl wurde nun auf 64 Parkplätze und somit um ca. 40% in der Variante 1 reduziert. In der Tiefgarage Ost können 3 Parkplätze für die Frauenschule genutzt werden.

Für den Fussverkehr ist der Fussgängerstreifen über die Loëstrasse zu versetzen. Dafür muss in der weiteren Planung die bestehende Baumreihe mit der Stadt Chur angeschaut werden. Ein Baum muss für die Versetzung des Fussgängerstreifens weichen.

# 6 ZUKÜNFTIGE VERKEHRSLAGE

## VARIANTE 2

Die Variante 2 und somit der Abriss der ehemaligen Frauenschule und Neubau des Loëhaus mit dem neuen Loësaal wird zu einem späteren Zeitpunkt in Kraft treten.

### 6.1 Nutzungsmix

Der Nutzungsmix ändert sich dahingehend, dass das Loëhaus hinzukommt.

Nutzungsmix	Solitär	Pavillon	Familienhaus	Stadtvilla	Haus im Park	Loëhaus	Total
Wohnen							
2.5 Zi-Whg.	4			1		1	6
3.5 Zi-Whg.		2		2		3	7
4.5 Zi-Whg.	3	3		6		1	15
5.5 Zi-Whg.				1		4	5
Studio/Atelier							36
Arbeitsplätze	0	0	0	20		0	heute ca. 50 zukunft Annahme 10
							heute ca. 70 zukunft ca. 30
Anzahl Zimmer	23.5	20.5		42		39.5	49.5

Tab. 8: Nutzungsmix Variante 2

## 6.2 Verkehrsschema



Abb. 10: Verkehrsschema Variante 2

Die Langsamverkehrswege ändern sich im Vergleich zur Variante 1 nicht markant, da sich nur ein Haus ändert. Weiterhin ist das Wegnetz engmaschig und durchgängig, sowie können die Bushaltestellen ohne grössere Umwege erreicht werden.

## 6.3 Anzahl Abstellplätze; Fahrzeuge

Die Anzahl Abstellplätze wird gemäss den Vorgaben aus der Parkplatzverordnung der Stadt Chur (PPV) berechnet. Wo diese keine Angaben liefert ist die gängige VSS Norm 40 281 anzuwenden.

Gemäss PPV liegt der Projektperimeter im Parkierungsgebiet A. Die Anzahl Parkplätze dürften somit bis auf 0% reduziert werden. In der VSS Norm zu den Anzahl Parkplätzen kann die Anzahl erforderliche Parkplätze ebenfalls aufgrund der ÖV-Erschliessung und des Anteils Langsamverkehrs reduziert werden. Der Projektperimeter kann dabei dem Standorttypen B zugeteilt werden, was ein maximaler notwendiger Ausbau von 40-60% der errechneten Parkplätze bedeutet. Die maximale Anzahl Parkplätze kann die hier errechnete minimal erforderliche Anzahl auch übersteigen.



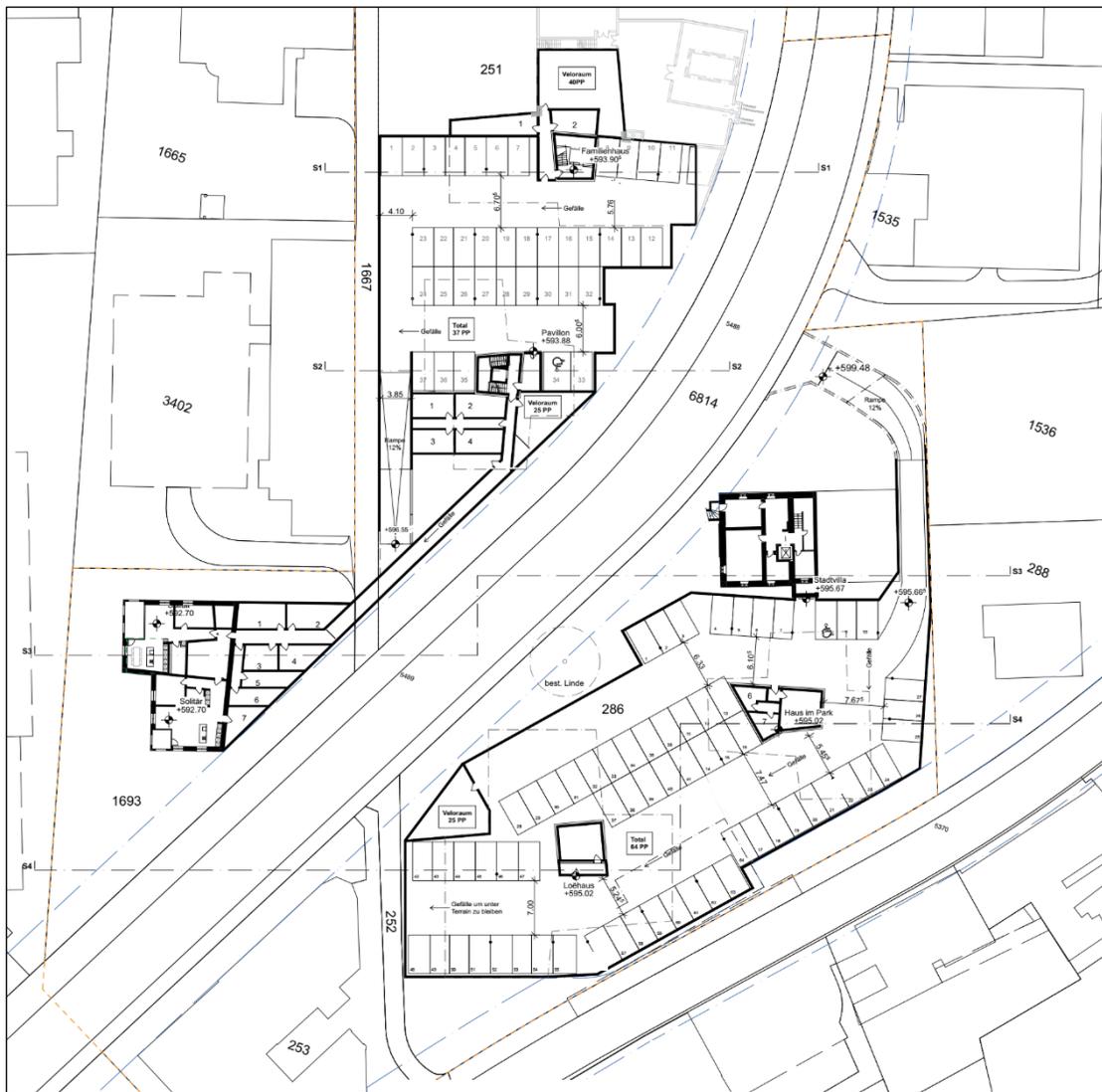


Abb. 11: Ausbau Tiefgaragen Variante 2

In den Tiefgaragen wird bei allen Parkplätzen die Möglichkeit gegeben, eine Ladestation für ein E-Auto zu installieren.

Die Berechnung der zu erwartenden Fahrzeugbewegungen erfolgt mit dem spezifischen Verkehrspotential (SVP), welcher die Fahrten pro Parkplatz und Tag gemäss ihrer Nutzung angibt. Die Werte wurden aufgrund städtischer Erfahrungswerte und Vergleichswerten verschiedener Forschungsarbeiten festgelegt. Für Kunden des Bistros wird mit einem SVP von 6 gerechnet.

	Wohnen		Stadvilla		Loëhaus		Total Fahrten/Tag	Differenz zu Variante 1 in Fahrten/Tag
	Bewohner 2.5	Besucher 2.5	Beschäftigte 2.5	Umschlag 6	Saal/Beschäftigte 2.5	Kunden Bistro 6		
TG West	85	8					93	+0
TG Ost	88	10	15	12	38	12	174	+99
<b>Total</b>	<b>173</b>	<b>18</b>	<b>15</b>	<b>12</b>			<b>267</b>	<b>+99</b>

Tab. 11: Berechnung Fahrtenaufkommen Variante 2

Gemäss Kapitel 2.5 sind die Zufahrtsstrassen noch nicht ausgelastet und können den zu erwartenden Mehrverkehr in den Spitzenstunden (8% von 267= knapp 22 Fahrten) aufnehmen.

## 6.4 Anzahl Abstellplätze; Fahrräder

Genau wie die Anzahl der Fahrzeugabstellplätze, wird auch die Anzahl Fahrradabstellplätze gemäss PPV oder der VSS Norm 40 065 berechnet.

Die PPV gibt lediglich Vorgaben für die Anzahl Abstellplätze für Beschäftigte, Kunden oder Besucher, jedoch nicht für Besucher der Wohnungsmieter und der Mieter an. Diese werden mit Hilfe der VSS Norm berechnet.

Velo-Parkplätze							
Nutzung			gemäss PPV		gemäss VSS		
Wohnen		Anzahl Zimmer			pro Zimmer 1	30% oberirdisch	70% unterirdisch
	Solitär	23.5				7	16
	Pavillon	20.5				6	14
	Familienhaus	42				13	29
	Haus im Park	39.5				12	28
	Loëhaus	49.5				15	35
Saal	Beschäftigte	Sitzplätze			pro 10 Beschäftigte 1	pro 10 Sitzplätze 0.5-1	
	Annahme:10	150 Sitzplätze			1	8	
Kita	Beschäftigte	Schüler			pro 10 Beschäftigte 2	pro 10 Schüler 1-3	
	15	70			2	7	
Büro		m2	pro 90 m2 GF 1				
		177	2.0				
Bistro/Cafe		m2	pro 40m2 GF 1				
		100	3				

Tab. 12: Berechnung Anzahl Abstellplätze Fahrräder Variante 2

Total ergibt dies 71 oberirdische Fahrradabstellplätze. Geplant sind insgesamt 86 oberirdische Fahrradabstellplätze. Für die Kita gibt es zusätzlich im EG einen Abstellraum.

	Gemäss PPV/VSS	Vorschlag Mob.Konz.
Solitär	7	8
Pavillon	6	10
Familienhaus	13	10
Stadtvilla	7	8
Haus im Park	12	10
Loëhaus	26	24
zusätzlich öffentliche beim Molok		16
Total	71	86

Tab. 13: Gegenüberstellung Berechnung PPV/VSS und Vorschlag Mobilitätskonzept Variante 2

Die Art der geeigneten Abstellanlage wird mit der VSS Norm 40 066 ermittelt. Für Bewohner sollen sowohl unterirdisch als auch oberirdisch (kurzzeit) Abstellplätze zur Verfügung stehen. Für Besucher und Kunden sollen ausschliesslich oberirdische Abstellplätze vorhanden sein. Die oberirdischen Abstellanlagen sollen möglichst zielnah erstellt werden. Da die Abstellplätze mehrheitlich nur kurzfristig genutzt werden, können sie offen gestaltet werden. Beschäftigte, sowie Bewohner erhalten in den Tiefgaragen überdeckte Abstellplätze. Insgesamt stehen 171 oberirdische und unterirdische Fahrradabstellplätze zur Verfügung.

Es soll zudem die Möglichkeit bestehen, das E-Bike bei den Abstellplätzen zu laden.

## 6.5 Anlieferung

Die Anlieferung für die Kita soll über den Vorplatz des Loëhaus erfolgen. Die Anlieferung erfolgt mit einem Kleinbus. Es werden voraussichtlich keine Lastwagen eingesetzt.



Abb. 12: Situation Anlieferung Variante 2