



## **Antwort des Stadtrates an den Gemeinderat**

106722 / 610

---

### **Interpellation Tina Gartmann-Albin und Mitunterzeichnende betreffend**

#### **Agglomerationsprogramm**

Die Medienberichte vom 27. Februar 2014, wonach die Hochbrücke St. Luzi ins Schanfigg nicht über den Agglomerationsfonds mitfinanziert wird, sind korrekt. Gemäss Mitteilung vom 4. März 2014 hält die Bündner Regierung an der St. Luzibrücke fest. Der Stadtrat teilt die Einschätzung der Interpellantin, dass ein weiterer Entscheid in dieser Sache einige Zeit in Anspruch nehmen wird und eine neuerliche Ablehnung durch den Bund wahrscheinlich ist.

Die Fragen können wie folgt beantwortet werden:

**1. Wie wird die Planung der verbesserten Erschliessung vom Schanfigg auf Schiene und Strasse weitergeführt?**

**a) Schiene**

In Zusammenarbeit mit der Rhätischen Bahn (RhB) und dem Tiefbauamt Graubünden wurden in den Jahren 2005 bis 2010 verschiedene signifikante Projekte zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Zusammenspiels von Bahn- und motorisiertem Verkehr auf der Achse Bahnhof Chur/Chur Sand der RhB getätigt. Dabei sind die Projekte Doppelspurausbau Engadinstrasse, Grabenstrasse im Abschnitt Grabenstrasse bis Obertorbrücke, der Kreisel Obertor als Brückenbauwerk, der Lindenquai und Plessurquai mit neuem Kragtrottoir und Einbahnsystem im Abschnitt Obertorbrücke bis Metzgerbrücke, Plessurquai im Abschnitt Metzgerbrücke bis Totengutbrücke zu erwähnen. Im Weiteren wurde in den Jahren 1999 und 2000 der Abschnitt Totengutbrücke bis Sassalbrücke erneuert.

Dies bedeutet, dass auf dem ganzen städtischen Abschnitt der Chur-Arosa Bahn der RhB das Trasse und die Strassen erneuert wurden. Wichtigstes Element war dabei die Lichtsignalanlage mit der Hauptaufgabe, die Verkehrssicherheit bei der Durchfahrt der Chur-Arosa Bahn zu erhöhen und die Stauzeiten für den Individualverkehr zu reduzieren.



Die RhB unternimmt Anstrengungen, um den Güterverkehr nach Arosa wieder zu erhöhen, und damit würde der LKW-Verkehr auf dem Stadtgebiet als Begleiterscheinung reduziert. Im Weiteren sind durch die Skigebietsverbindung Lenzerheide - Arosa bereits Verkehrsumlagerungen mit Mehrverkehr zum Skigebiet Rothorn auch als Einstieg nach Arosa erfolgt. Als Folge davon wird eine leichte Verkehrsabnahme nach Arosa durch das Stadtgebiet durch wegfallenden Tagestourismus erwartet.

### **b) Strasse**

Die Stadt Chur soll vom Durchgangsverkehr vom und ins Schanfigg entlastet werden. Zu diesem Zweck ist der Bau einer talquerenden Brücke auf der Höhe des Araschgerranks als neue Verbindung zwischen der Julier- und der Schanfiggerstrasse geplant. Damit könnte eine bessere und schnellere Verbindung vom Autobahnanschluss Chur Süd über die Südumfahrung zur Schanfiggerstrasse geschaffen werden als über die heutige Transitroute durch die Stadt. Auch der städtische Ziel-/Quellverkehr vom und ins Schanfigg (z.B. Pendlerverkehr) könnte mit der Brücke künftig direkter und besser über die Malixerstrasse auf das übergeordnete Kantonsstrassennetz geführt werden anstatt wie bisher über Plessur-/Lindenquai und St. Luzi-/Arosastrasse. Der Bau einer Brücke ist trotz höheren Kosten die zukunftsstauereichere Lösung als der innerstädtische Ausbau der bestehenden Schanfiggerstrasse im städtebaulich und denkmalpflegerisch empfindlichen Altstadtbereich. Die Brückenlösung ist Bestandteil des kantonalen Richtplans und des städtischen Generellen Erschliessungsplans.

Der Standort und die Linienführung der geplanten Brücke werden aufgrund des Bundesgerichtsentscheids noch einmal überprüft. Zu diesem Zweck lässt die Bündner Regierung nun weiter talaufwärts liegende und über unbewohntes Gebiet führende Brückenlösungen vertiefter untersuchen. Auch wenn die Brücke dadurch etwas länger, höher und - aufgrund der Pfeiler im Talgrund - massiver wird, ist das Bundesgericht der Meinung, dass es eine wirtschaftlich vertretbare Brückenlösung gibt, welche die Interessen der Bewohner/innen im Gebiet Sand und der Stadt besser berücksichtigt und natur- und landschaftsschonender sowie geologisch weniger riskant ist als die projektierte und von der Regierung genehmigte Brückenvariante (Auflageprojekt April 2008).

Das Projekt "Malixerstrasse, Linksabbieger Rosenhügel" ist die Grundlage für die sichere zukünftige Erschliessung der Hochbrücke St. Luzi ins Schanfigg ab dem Stadtzentrum. Der Linksabbieger Rosenhügel ist aber auch ohne Hochbrücke die beste neue Zentrumsererschliessung ab dem neuen Grosskreisel A13 Chur Süd und der Emserstrasse mit dem Pendlerverkehr von Domat/Ems, der ab der Kreuzung Waffenplatzstrasse direkt über die Südumfahrung und Linksabbieger Rosenhügel zum Obertor und Gegenrichtung geführt



werden kann. Damit wird die Kasernenstrasse um bis zu 7'000 Fahrten täglich entlastet und die Wohnquartiere längs der Kasernenstrasse aufgewertet.

Das Kernstück zur verbesserten Erschliessung des Schanfiggs für die Zukunft mit der Hochbrücke wird weiterhin vom Kanton Graubünden geplant und optimiert. Mit diesem Projekt könnten der Plessurquai und die Schanfiggerstrasse um täglich 2'500 Fahrten entlastet werden. Dies wäre auch für die dortigen Wohnquartiere und vor allem für die Kantonsschule und deren Fussgängerübergänge auf dem Hof eine enorme Qualitätssteigerung.

**2. Welche Schritte betreffend Fahrplanverdichtung der Arosabahn und der Postautokurse sind und werden in der kommenden Planung aufgenommen?**

Eine Verdichtung des Angebots nach Arosa ist von der RhB für den kommenden Fahrplan nicht vorgesehen, da die heutigen Transport-Kapazitäten ausreichend sind. An Spitzentagen kann nach wie vor punktuell und nach Bedarf verstärkt werden. Die RhB wird die Frequenzentwicklung auf der Verbindung nach Arosa, insbesondere auch aufgrund der neuen Verbindungsbahn, aber ständig beobachten. Über die künftige Fahrplanentwicklung entscheidet grundsätzlich der Kanton, als Besteller des Regionalverkehrs. Die RhB wird mit dem Kanton entsprechende Gespräche führen. Eine verbindliche Aussage zu einem Halbstundentakt nach Arosa kann somit erst gemacht werden, wenn eine "Bestellung" des Kantons vorliegt. Der Stadtrat erachtet einen Halbstundentakt z.B. im Winter als prüfenswert und als grundsätzlich geeignet, den Durchgangsverkehr zu reduzieren. Ebenso sollten für die Rückfahrt von Arosa nach Chur zwischen 21.00 und 24.00 Uhr mehr Kurse zur Verfügung stehen.

Der Modalsplit, das heisst der Anteil Reisender mit der Bahn im Verhältnis zum Individualverkehr auf der Strasse, ist nach Arosa bereits heute sehr hoch. Ein Angebotsausbau würde die Verlagerung zugunsten der Bahn weiter akzentuieren. Eine extern durchgeführte Studie prognostiziert jedoch, dass der zusätzliche Frequenzanstieg bei der Bahn mit einem Halbstundentakt nach Arosa relativ gering ausfallen würde, jedoch mit grossen Mehrkosten verbunden wäre.

Betreffend Güterverkehr unternimmt die RhB laufend Anstrengungen und führt intensive Gespräche mit bestehenden und potenziellen Kunden, damit die Transporte (nicht nur nach Arosa) per Bahn erfolgen können. Im Bahnhofsumbau Arosa wurde darauf geachtet, dass eine weitere Kapazitätssteigerung im Güterverkehr möglich ist (Ausbau Gebäude für Güterumschlag). Dabei gilt es jedoch zu berücksichtigen, dass eine Mindest-Wirtschaftlichkeit erfüllt sein muss und aufgrund der Konkurrenz durch die Strasse nicht alles mit der Bahn transportiert werden kann.



Seit dem 15. Dezember 2013 gibt es die Postautoverbindung Chur - Lenzerheide im Halbstundentakt. In Spitzenzeiten werden zusätzlich Extrakurse und Zusatzwagen eingesetzt.

**3. Wie wird der innerstädtische Verkehrsfluss Richtung Arosa und Lenzerheide geführt?**

Die Realisierung der talquerenden St. Luzibrücke würde es der Stadt ermöglichen, den städtischen Durchgangsverkehr vom und ins Schanfigg inskünftig auf die Stadumfahrung (Autobahn, Südumfahrung) zu verlagern. Ein Ziel der städtischen Verkehrspolitik besteht in der Verlagerung des städtischen Durchgangsverkehrs auf die Stadumfahrung. Dies insbesondere deshalb, weil damit störungsanfällige Strassen und Knoten wie die Masanser- und Grabenstrasse, der Quader- und Untertorkreisel sowie der Postplatz und das Obertor vom Durchgangsverkehr entlastet werden könnten.

Mit der Realisierung des Linksabbiegers Rosenhügel ist eine Teilentlastung des städtischen Strassennetzes möglich. Der Verkehr vom und ins Schanfigg kann dann ab dem Obertor über den Anschluss Rosenhügel in beiden Richtungen auf die Stadumfahrung gelenkt werden. Die Malixerstrasse als direkter Zubringer zur Umfahrung wird inskünftig bei der Ein- und Ausfahrt in den Obertorkreisel gegenüber dem Strassenzug Welschdörfli/Kasernenstrasse vortrittsberechtigt sein, damit der Schanfigger- und der Pendlerverkehr von und nach Domat/Ems die Umfahrungsroute auch effektiv nutzen kann. Durch eine öV-gesteuerte Lichtsignalanlage bei der Einmündung des Welschdörfli in die Malixerstrasse können die Behinderungen der Stadt- und Postbusse gering gehalten werden. Diese Massnahmen sind Bestandteile des Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzepts "Alternative zur Welschdörfli-Umfahrung" und des Massnahmenpakets "Optimierung Stadterschliessung" des Agglomerationsprogramms Chur, 1. Generation.

Chur, 20. Mai 2014

Namens des Stadtrates

Der Stadtpräsident

Der Stadtschreiber

Urs Marti

Markus Frauenfelder

Tina Gartmann-Albin  
SP-Fraktion



**Stadt Chur**

Eingereicht anlässlich der  
Gemeinderatsitzung vom 06. MRZ. 2014

Markus Frauenfelder, Stadtschreiber

## Interpellation betreffend Agglomerationsprogramm

Gemäss Medienberichten vom 27. Februar 2014 ist nun klar, dass Seitens des Bundes die Hochbrücke St. Luzi ins Schanfigg NICHT über den Agglomerationsfonds mitfinanziert wird. Obwohl die Bündner Regierung gemäss Mitteilung vom 4. März 2014 an der St. Luzibrücke festhält, muss auf einen weiteren Entscheid sicherlich noch längere Zeit zugewartet werden und auch dann muss mit einer Absage der Mitfinanzierung des Bundes gerechnet werden.

Daraus ergeben sich für die Unterzeichnenden nun folgende Fragen an den Stadtrat:

1. Wie wird die Planung der verbesserten Erschliessung vom Schanfigg auf Schiene und Strasse weitergeführt?
2. Welche Schritte betreffend Fahrplanverdichtung der Arosabahn und der Postautokurse sind und werden in der kommenden Planung aufgenommen?
3. Wie wird der innerstädtische Verkehrsfluss Richtung Arosa und Lenzerheide geführt?

Chur, 27. Februar 2014

Tina Gartmann-Albin



Gemeinderat

Beiblatt zu parlamentarischen Vorstössen

Auftrag

Interpellation

Titel

*Reklamationsprogramm*

Erstunterzeichnende/r (ankreuzen)

*A*

Name	Partei	eingesehen (Visum)	Unterschrift
Cahannes Romano	CVP		
Cavegn Hänni Rita	SP		<i>R. Cavegn</i>
Cortesi Mario, Ing. HTL/BWI NDS	SVP	<i>M</i>	
Decurtins Guido	SP		<i>G. Decurtins</i>
Durisch Christian	SVP		
Gartmann-Albin Tina	SP		<i>T.G.-Al</i>
Grass Stefan, Ing. HTL	SP		<i>Stefan Grass</i>
Hohl Oliver	BDP		
Infanger Dominik, Dr. iur.	FDP		
Kappeler Jürg, Dr. sc. techn.	GLP		
Lurati Franco	FDP		<i>F. Lurati</i>
Maissen Carla, Dr. med.	CVP		
Mazzetta Anita	Freie Liste Verda		<i>A. Mazzetta</i>
Meier Adrian J.	Freie Liste Verda		<i>A.J. Meier</i>
Menge Jean-Pierre, Dr. iur.	SP		<i>J.P. Menge</i>
Meuli Hans Martin, Dr.	FDP		<i>H. Meuli</i>
Nay Beath	SVP		
Sala Giancarlo, Dr. phil.	CVP		
Trepp Michael	Freie Liste Verda		<i>M. Trepp</i>
von Rechenberg Susanne	BDP		
Widmer-Spreiter Martha	BDP		

Datum:

*6.3.2014*