



Antwort des Stadtrates an den Gemeinderat

121831 / 611.15

Interpellation **SP-Fraktion und Mitunterzeichnende**

zu

Flächendeckenden Velowegen in der Stadt Chur

Bereits heute besteht in Chur ein gutes durchgehendes Velonetz. Dies beweisen auch die in den letzten Jahren guten Platzierungen bei der Umfrage Velostadt. Ersichtlich ist das Velonetz im Velo-Stadt-Plan, der in diesem Jahr erneuert wird und zusätzlich im GIS-Stadtplan erscheinen soll. Es bestehen aber auch Lücken im Bereich Veloverkehr im Angebot auf den Hauptverkehrsachsen, dies gemäss Gesamtverkehrskonzept 2030 / Mobilitätsstrategie Chur 2030. Es besteht ein sehr dichtes Netz, das nicht spezifisch auf die Bedürfnisse der Velofahrenden auf Hauptverkehrsachsen ausgerichtet ist.

1. Gibt es einen genauen Zeitplan in Bezug auf die Vervollständigung der Velowege in den städtischen Gebieten?

Wie auf dem Velo-Stadt-Plan Chur gut ersichtlich, besteht bereits heute ein gutes durchgehendes Velonetz. Wichtig ist es, dass darin Schwachstellen und Engpässe eliminiert werden.

Die vorhandenen Netzlücken werden umgehend gemäss Massnahmenliste der Arbeitsgruppe "Velomassnahmen auf Stadtgebiet" mit Vertretern der Stadtpolizei, Pro Velo Graubünden, Tiefbauamt Graubünden Fachstelle Langsamverkehr, Grün und Werkbetrieb und Stadtentwicklung unter der Leitung Tiefbaudienste umgesetzt. Dabei wird für diese prioritären Massnahmen die laufende Budgetierung Langsamverkehrsmassnahmen beigezogen. Ziel ist es, mit diesen Projekten die Verkehrssicherheit für die Velofahrenden raschmöglichst zu optimieren: durchgehende Velostreifen inkl. einer optimalen





Lösung für Velofahrende bei den Mittelinseln, komfortable und schnelle Velorouten zwischen wichtigen städtischen Zielen und zu Nachbarorten.

Projekte wie die Welschdörflibrücke, die das Startprojekt für die neue Rad- und Fusswegverbindung Richtung Chur West darstellt, wurden und werden in die Investitionsprojekte der Tiefbaudienste für die nächsten Jahre aufgenommen. Dabei wird auch die Veloverbindung Dalpweg im Abschnitt Rheinstrasse – Untere Plessurstrasse direkter an den Fuss- und Radweg Obere Au angeschlossen. Letzterer wurde im Zusammenhang mit dem Masterplan Sport- und Eventanlagen Obere Au längs dem Parkplatz Obere Au durchgehend auf eine Breite von vier Metern ausgebaut und wird im 2020 verlängert bis zur Zufahrt Schützenhaus. Grössere und längerfristige Projekte, wie in der Mobilitätsstrategie 2030 beschrieben oder aufgezeichnet, wurden in die Massnahmenliste des Agglomerationsprogramms 4. Generation aufgenommen. Diese Projekte können mit Subventionen von 40 - 60 % (Bund und Kanton) rechnen und können ab Ende 2024 umgesetzt werden.

2. Wird bis zur Vervollständigung der Velowege die Möglichkeit der Mischwege als Übergangslösung in Betracht gezogen, das heisst, dass bei fehlenden Velowegen das Trottoir mitbenutzt werden kann?

In den letzten Jahren konnten mit grosser politischer Unterstützung die kombinierten Mischwege Velo/Fussgänger, wie zum Beispiel an der Masanserstrasse mit dem Strassenausbau eliminiert werden. Dabei wurden sichere Radstreifen von 1.25 – 1.50 m Breite oder Busspuren mit Velonutzung erstellt. Die letzte Lücke stellt dabei die 3. Etappe Scalärastrasse – Kirchgasse (Haus zur Kante) dar. Dies obwohl der Stadt- wie der Gemeinderat dem Ausbau zugestimmt hat. Es besteht eine Interessenskollision zwischen ÖV, Langsamverkehr und dem Schutz eines nicht geschützten, aber erhaltenswerten Inventarobjekts. Ziel dieser Massnahmen war, die gefährlichen Verkehrssituationen auf den Trottoirs zwischen Fussgängern/-innen und Velofahrenden aber auch mit Personewagen bei den Einfahrten zu eliminieren. Mischwege können nur angeboten werden, wenn die Trottoirbreite eine Überbreite (ab 4 m) aufweist, aber auch dann ist mit Zurückhaltung zu handeln, denn das Trottoir ist gemäss Strassenverkehrsgesetz SVG Art. 43 Abs. 2 den Fussgängern und Fussgängerinnen vorbehalten.

Der Bund will die Verkehrsregeln für Velofahrende lockern. Künftig soll es Kindern bis 12 Jahren erlaubt sein, mit dem Velo auf dem Trottoir zu fahren. Dadurch sollen sie im Strassenverkehr besser geschützt werden. Der Vorschlag wird von den Kantonen bisher grösstenteils abgelehnt. Bei der Begründung wird nicht in erster Linie mit der Sicherheit für die Zufussgehenden argumentiert. Viel mehr wird darauf hingewiesen, dass das Fah-



ren auf dem Trottoir an sich ein Sicherheitsrisiko darstellt. So sind beispielsweise bei vielen Grundstückszufahrten die Sichtweiten auf das Trottoir nicht gegeben. Dadurch besteht das Risiko, dass Autofahrende die Kinder nicht sehen – und umgekehrt.

3. Wie sieht die Lösung für die Velowege bei den Fussgängerinseln aus, die immer wieder auf ein Kräftemessen zwischen MIV und Velofahrenden führt, da der Velowegstreifen dann unterbrochen wird?

Verschiedene Städte haben dazu Versuche mit durchgehenden Radstreifen bei Fussgängerstreifen gestartet. In Zusammenarbeit mit der Stadtpolizei und Pro Velo Graubünden haben die Tiefbaudienste verschiedene kritische Engpässe an der Ringstrasse und Loëstrasse, welche als Testobjekte möglich sind, festgelegt. Ein bis zwei dieser Testobjekte mit den Begegnungen Velo/MIV und Velo/Fussgänger werden in der Zeit von März bis September 2020 umgesetzt und von der Stadtpolizei kontrolliert und dokumentiert. Danach werden die Ergebnisse dieser Versuche kommuniziert. Diese Versuche werden gestützt auf den ASTRA-Bericht vom Mai 2009 durchgeführt.

4. Werden die Velowege zu den naheliegenden Gemeinden ebenfalls vorrangig behandelt?

Der Kanton Graubünden und die Stadt haben die Bedeutung des Velos als attraktives, effizientes und kostengünstiges Verkehrsmittel für den Alltagsverkehr vor längerer Zeit erkannt. Mit dem Sachplan Velo, welchen die Bündner Regierung im Sommer 2019 genehmigt hat, wurde die Voraussetzung für die überregionale nachhaltige Förderung des Velos geschaffen. Im Sachplan Velo sind die Verbindungen von Chur in die Nachbargemeinden des Churer Rheintals – bis Rhäzüns im Westen und bis nach Untervaz und nach Maienfeld im Norden – Teil des Grundnetzes Alltagsverkehr. Dies ermöglicht es dem Kanton, die Gemeinden bei der Realisierung von Radwegprojekten mit den höchsten im Strassengesetz des Kantons vorgesehenen Beitragssätzen zu unterstützen.

Bereits heute weisen diese Strecken alltagstaugliche Verbindungen für den Veloverkehr auf, welche teilweise aber noch an die gestiegenen Ansprüche der Nutzenden durch die zunehmende Verbreitung des E-Bikes und die steigenden Frequenzen angepasst und verbessert werden müssen. Zwischen Chur und Trimmis wurde erst im vergangenen November ein neuer Radweg mit direkter Linienführung abseits der grossen Einfallsstrassen eröffnet. Im Jahr 2018 wurde mit der Pardislabrücke ebenfalls durch die Stadt Chur eine attraktive und sichere Veloverbindung zwischen Chur und Haldenstein geschaffen, welche den Alltagsveloverkehr vom Teilstück Autobahnanschluss Chur Nord wegbringt.

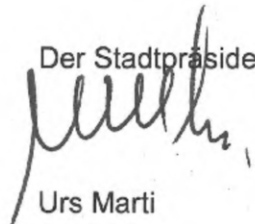


In Richtung Domat/Ems und Felsberg stehen Velopendlern und -pendlerinnen mehrere Verbindungen zur Auswahl, was eine optimale, an den jeweiligen Start- und Zielort angepasste Linienwahl ermöglicht. So kann zwischen dem Kreisel Felsberg und Chur West die verkehrsfreie, weniger direkte Route über den Bahnhof Felsberg entlang der Gleise oder aber die direkte und entsprechend schnellere, dafür weniger komfortable Route über die Italienische Strasse mit ihren Radstreifen und die Kasernenstrasse gewählt werden. Der ursprünglich diskutierte Radweg entlang der Italienischen Strasse nach Domat/Ems und Felsberg konnte vom Tiefbauamt Graubünden wegen unterschiedlicher Planungshorizonte der Instandstellung der Kantonsstrasse ausserorts und ihrem Ausbau auf Stadtgebiet nicht realisiert werden, ohne dass erhebliche Sicherheitsmängel für die Nutzenden in Kauf genommen worden wären.

Chur, 28. Januar 2020

Namens des Stadtrates

Der Stadtpräsident



Urs Marti

Der Stadtschreiber



Markus Frauenfelder

Aktenauflage

- Velo-Stadt-Plan Chur
- Forschungsauftrag Velomarkierungen, Schlussbericht, Bundesamt für Strassen ASTRA, Mai 2009
- Sachplan Velo Anhang A, Projektierungsrichtlinie Velo-Alltagsverkehr, Kanton Graubünden, Juli 2019



21.11.19



Interpellation zu flächendeckenden Velowegen in der Stadt Chur

Gemäss Gesamtverkehrskonzept 2030 bestehen Lücken im Bereich Veloverkehr im Angebot auf den Hauptverkehrsstrassen. Es besteht zwar ein sehr dichtes Netz, das jedoch nicht spezifisch auf die Bedürfnisse der Velofahrenden abgestimmt ist. Priorisiert wird der Veloverkehr einzig auf der Veloschnellroute entlang des SBB-Traces.

Die Risiken für die Velofahrenden im dicht befahrenen Stadtgebiet ist erheblich und insbesondere für die Minderjährigen sind die Velofahrbahnen zu den Schulhäusern aber auch zu den Sportstätten immer wieder von Unterbrüchen gekennzeichnet, dies vor allem auch in dicht befahrenden Hauptverkehrsstrassen.

Diesbezüglich stelle ich folgende Fragen:

- gibt es einen genauen Zeitplan in Bezug auf die Vervollständigung der Velowege in den städtischen Gebieten?
- wird bis zur Vervollständigung der Velowege die Möglichkeit der Mischwege als Übergangslösung in Betracht gezogen, das heisst das bei fehlenden Velowegen das Trottoir mitbenutzt werden kann?
- wie sieht die Lösung für die Velowege bei den Fussgängerinseln aus, die immer wieder auf ein Kräfte messen zwischen MIV und Velofahrenden führt, da der Velowegstreifen dann unterbrochen wird?
- werden die Velowege zu den naheliegenden Gemeinden ebenfalls vorrangig behandelt?

Chur, 20.11.19

Xenia Bischof



Gemeinderat

Beiblatt zu parlamentarischen Vorstössen

Auftrag

Interpellation

Titel

Flächenrichtende Massnahmen in der Stadt Chur

Erstunterzeichnende/
(ankreuzen)

Name	Partei	eingesehen (Visum)	Unterschrift
Bischof Xenia	SP		
Cabalzar Corina	SP		
Cahannes Romano	CVP		
Cortesi Mario, Ing. HTL/BWI NDS	SVP		
Decurtins Guido	SP		
Good Rainer	FDP		
Grass Stefan, Ing. HTL	SP		
Hegner Walter	SVP		
Hunger Hanspeter	SVP		
Kappeler Jürg, Dr. sc. techn.	GLP		
Mazzetta Anita	Freie Liste Verda		
Meier Adrian J.	Freie Liste Verda		
Menge Jean-Pierre, Dr. iur.	SP		
Meuli Hans Martin, Dr.	FDP		
Peder Michel	FDP		
Portmann Peter	CVP		
Rettich Urs	SVP		
Senn Meili Claudio	SP		
Tscholl Marco	BDP		
von Rechenberg Susanne	BDP		
Walter Jörg	BDP		

Datum:

21.11.15