



Bericht des Stadtrates an den Gemeinderat

146079 / 411.00

Auftrag **Jean-Pierre Menge und Mitunterzeichnende**

betreffend

Errichtung einer Zone Tempo 30 an der Salvatorenstrasse

Antrag

Der Auftrag sei im Sinne der Erwägungen zu überweisen und gleichzeitig abzuschreiben.

Begründung

1. Ausgangslage/Auftrag

Die Unterzeichnenden fordern den Stadtrat auf, auf der Salvatorenstrasse umgehend eine Tempo-30-Zone einzuführen und mittelfristig bauliche Massnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion zu treffen. Im Wesentlichen wird dabei auf das Fehlen einer sicheren Verkehrsverbindung für den Langsamverkehr vom Zentrum zum Gebiet Chur West verwiesen. Eine Reduktion der Geschwindigkeit würde die aktuellsten Trends der Beratungsstelle für Unfallverhütung und des Bundesgerichts bezüglich Verkehrssicherheit und Lärmschutz sowie die Wohnqualität in Quartieren berücksichtigen und zudem dazu beitragen, das städtische Gesetz für einen menschen- und umweltfreundlichen Stadtverkehr umzusetzen.





2. **Antrag für eine Tempo-30-Zone an der Salvatorenstrasse, Bündtestrasse und Bolettastrasse**

Mit Schreiben vom 27. August 2019 beantragte Patrick Grünenfelder (Kontaktperson) zusammen mit weiteren Anwohnenden des Boletta-Quartiers beim Stadtrat die Signalisation von Tempo 30 für die Salvatorenstrasse, die Bündtestrasse und die Bolettastrasse.

Die zuständige Stadtpolizei hat im Herbst 2019 zusammen mit weiteren Dienst- und Fachstellen die Situation geprüft und ein verkehrstechnisches Gutachten in Auftrag gegeben. Tendenziell zeigte die Vorprüfung, dass einzelne Kriterien wie zum Beispiel der bessere Schutz der schwächsten Verkehrsteilnehmenden und die siedlungsorientierte Wahrnehmung einzelner Streckenabschnitte für die Einführung von Tempo 30 sprechen. Andere Faktoren wie die Strassenbreite mit breiten Trottoirs in der Salvatorenstrasse sowie die Strassenfunktion mit einer Buslinie entkräften eine Temporeduktion. Die Voraussetzungen für eine Tempo-30-Zone waren nur teilweise gegeben.

Gleichzeitig lagen zu dieser Zeit beim Stadtrat weitere Gesuche betreffend die Einführung von Tempo-30-Zonen vor. Deshalb galt es, nebst der sachlichen Prüfung auch die politische Beurteilung miteinzubeziehen und auch die Volksabstimmung der Churer Bevölkerung vom 18. Mai 2014 (über 80 % Ablehnung der Initiative "Tempo 30 in ganz Chur") zu berücksichtigen. In der damaligen Abstimmungsbotschaft des Stadtrates an den Gemeinderat wurde unter anderem festgehalten, dass auf verkehrsorientierten Strassen sowie Strassen mit Buslinien in der Regel "Tempo 50 generell" signalisiert werden soll. Bei den verkehrspolitischen Grundsätzen, für welche der Stadtrat zuständig ist, geht es deshalb immer auch um die Funktion der genannten Strassen und ihre Bedeutung (Hierarchie und Typisierung) innerhalb des gesamten Strassennetzes von Chur. Dazu wird auch die bisherige Praxis mit einer sogenannten flächendeckenden Fächereinteilung berücksichtigt. Die Salvatorenstrasse (mit Buslinie) kann teils in eine siedlungs-, teils in eine verkehrsorientierte Strasse eingeteilt werden. Der Massstab, um auf einer verkehrsorientierten Strasse eine Geschwindigkeitsreduktion anzuordnen, ist aber ungleich höher als auf einer siedlungsorientierten Strasse.

Gerade im städtischen Gebiet sind Strassen oftmals multifunktionale Räume mit unterschiedlichen Nutzungsansprüchen und verlangen daher ein verträgliches Miteinander. Neben der Verkehrssicherheit bestehen deshalb mitunter auch öffentliche Interessen, welche gegen Geschwindigkeitsreduktionen sprechen können.

Deshalb ist die Prüfung von Geschwindigkeitsreduktionen immer auch eine Interessenabwägung und muss im Einzelfall analysiert werden.



3. Wegleitung für Geschwindigkeitsreduktionen in der Stadt Chur

Um alle diese Kriterien angemessen und kongruent zu berücksichtigen sind die Dienststellen Stadtpolizei, Tiefbaudienste und Hochbaudienste (Stadtentwicklung) im Herbst 2021 beauftragt worden, eine vertiefte Auslegeordnung der Geschwindigkeitsregime vorzunehmen und die Erkenntnisse in einer Wegleitung zusammenzufassen. Eine fortschrittliche Verkehrsführung erfordert die grösstmögliche Bewegungsfreiheit für alle Verkehrsteilnehmenden und zugleich den bestmöglichen Verkehrsfluss inkl. Verhinderung von Schleichwegen. Dieser Leitfaden soll bei künftigen Gesuchen und Anfragen als Entscheidungsgrundlage dienen und die Ziele sowie die Voraussetzungen für die Einrichtung von Tempo-30-Zonen oder Begegnungszonen umschreiben.

Primäre Ziele bei Tempo-30-Zonen sind die Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Wohnqualität in Quartieren. Eine tiefere Geschwindigkeit führt zu ruhigerem Fahrverhalten, wodurch auch die Abgas- und Lärmemissionen reduziert werden können. Wie bereits erwähnt, sind jedoch immer auch die Mehrheitsinteressen der Bevölkerung, die Verhältnismässigkeit sowie die Beeinträchtigung des Verkehrsflusses und das Risiko von Schleichwegen zu berücksichtigen. Deshalb sind bei der Beurteilung, neben den verkehrstechnischen Gesichtspunkten, beispielsweise auch Kriterien der Strassengestaltung, der Wegführung (z.B. Langsamverkehr, ÖV, usw.) und der Lärmsanierung zu berücksichtigen.

Verkehrorientierte Strassen haben primär eine Durchleitungs- und Verbindungsfunktion. Sie bilden das übergeordnete Strassennetz und ermöglichen sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte. Diese Strassen sind primär auf die Anforderungen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auszurichten und werden in der Regel mit "Tempo 50 generell" signalisiert. Der Velo- und Fussverkehr wird mehrheitlich getrennt geführt und mit Sicherheitsmassnahmen für die langsameren Verkehrsteilnehmenden ergänzt (Radstreifen, Trottoir).

Siedlungsorientierte Strassen sind verkehrlich untergeordnete Strassen, welche allen Verkehrsteilnehmenden für die Erschliessung zur Verfügung stehen; neben Fahren sind auch Anhalten, Wenden und Güterumschlag zulässig. Für den Veloverkehr sind im Allgemeinen keine separaten Fahrstreifen (Radstreifen, Radweg) nötig. Siedlungsorientierte Strassen sind primär für Anwohnende bestimmt und haben neben der Erschliessung oftmals auch eine Aufenthaltsfunktion. Sie eignen sich daher für eine Verlangsamung des verbleibenden motorisierten Verkehrs, um damit die Verkehrssicherheit und die Qualität des Wohnumfeldes zu erhöhen.

Einige städtische Strassen wie beispielsweise die Salvatorenstrasse können weder eindeutig den verkehrorientierten noch klar den siedlungsorientierten Strassen zugeordnet



werden. Betrieb und Gestaltung orientieren sich sowohl an den Bedürfnissen des Verkehrs als auch an den Bedürfnissen der Nutzungen, die an den Strassenraum angrenzen. Deshalb braucht es bei deren Beurteilung eine breitere Analyse. Dabei gilt es unter anderem einzuschätzen, ob die Strassen innerhalb einer Zone hinsichtlich Funktion, Nutzung, Bedeutung und Erscheinungsbild einen möglichst einheitlichen Charakter aufweisen. Die Gebiete müssen idealerweise klar und logisch abgegrenzt sein und von der Siedlungsstruktur her eine Einheit bilden sowie den bestmöglichen Verkehrsfluss inklusive die Verhinderung von Schleichverkehr gewährleisten. Sind sämtliche Erkenntnisse vorhanden, kann letztlich geprüft werden, ob die erforderlichen Voraussetzungen erfüllt und die Massnahme einer Geschwindigkeitsreduktion nötig, zweck- und verhältnismässig ist.

4. Beurteilung des heutigen Trends zur Verkehrsberuhigung

Das Bedürfnis in der Bevölkerung bezüglich Temporeduktionen, insbesondere in Dörfern und Städten, hat in den letzten Jahren stark zugenommen. Vor allem in Wohnquartieren haben Kriterien wie die Verkehrssicherheit sowie die Reduktion von Abgas- und Lärm-Immissionen den Stellenwert der Wohnqualität merklich erhöht. Zudem soll auch der Schutz der schwächsten Verkehrsteilnehmenden weiter verbessert werden. Diesen Bedürfnissen hat die Stadt Chur in den letzten Jahren mit heute 37 verkehrsberuhigten Zonen auch weitgehend Rechnung getragen. Die aktuellen Trends von Bund und den meisten Kantonen zeigen, dass die Schwelle zur Einführung von Tempo-30-Zonen inskünftig tiefer angesetzt werden soll. Die mittlerweile Ende Februar 2022 abgeschlossene Vernehmlassung des Bundesrates an die Kantone, die politischen Parteien, die gesamtschweizerischen Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete, die gesamtschweizerischen Dachverbände der Wirtschaft und die interessierten Kreise zeigt den klaren Trend, dass unter anderem die Einführung von Tempo-30-Zonen auf siedlungsorientierten Strassen vereinfacht, kein spezielles Gutachten mehr verlangt und demzufolge die Signalisationsverordnung angepasst werden soll.

Der Stadtrat will diesen Trend anerkennen und im Rahmen der geltenden rechtlichen Voraussetzungen dies in seiner verkehrspolitischen Haltung entsprechend berücksichtigen. Die Stadtpolizei hat diesbezüglich den politisch übergeordneten Auftrag bereits erhalten. Dies betrifft nebst den bestehenden auch die neuen Wohnquartiere. Unter diesen Aspekten wird die Stadtpolizei die folgend beschriebenen Massnahmen an der Boletta-, Bündte- und Salvatorestrasse zeitnah umsetzen.



Die Stadtpolizei wird auch in Zukunft jedes Begehren von Temporeduktionen hinsichtlich aller Kriterien genau überprüfen und wie bis anhin die Verkehrssicherheit, Abgas- und Lärm-Immissionen, aber auch den Verkehrsfluss und die Verhinderung von Schleichwegen in die Beurteilung einbeziehen.

5. Fazit

Städte und Gemeinden haben die Aufgabe, für die Sicherheit ihrer Einwohnerinnen und Einwohner zu sorgen. Dies beinhaltet auch alle Massnahmen zur Abwicklung und Regelung des Verkehrs auf den Strassen. Dem Stadtrat ist die Sicherheit insbesondere der schwächsten Verkehrsteilnehmenden besonders wichtig und er sieht sich weiterhin in der Pflicht, diese in der Stadt Chur zu optimieren. Gleichzeitig gilt es aber auch, die Mehrheitsinteressen der Bevölkerung zu berücksichtigen.

Mit der in Auftrag gegebenen Wegleitung für Geschwindigkeitsreduktionen in der Stadt sowie dem darauf basierenden Übersichtsplan ist es nun möglich, jederzeit eine grobe Bewertung der aktuellen oder der vorgesehenen Geschwindigkeitssituation vorzunehmen.

Die vertiefte Auslegeordnung der Salvatoreenstrasse hat ergeben, dass die Voraussetzungen für Tempo 30 im Teilbereich Salvatoreenstrasse 52 bis nach der Einmündung Bolettastrasse sowie in der Bündtestrasse und der Bolettastrasse erfüllt sind. Mit den beiden verkehrorientierten Strassen (Kasernenstrasse und Pulvermühlestrasse) wird der Ziel- und Quellverkehr der angrenzenden Quartiere weiterhin gebündelt und ins Zentrum beziehungsweise auf die Kantons- und Nationalstrassen geleitet.

Nach Abwägung sämtlicher Kriterien und in Berücksichtigung der in Ziffer 4 erwähnten schweizweiten Entwicklung wird die Stadtpolizei nun in den nächsten Wochen, gestützt auf Art. 3 Abs. 4 Strassenverkehrsgesetz in Verbindung mit Art. 7 Abs. 3 Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr, die Geschwindigkeitsreduktionen auf dem erwähnten Teil der Salvatoreenstrasse (Salvatoreenstrasse 52 bis nach Einmündung Bolettastrasse), der Bündtestrasse und der Bolettastrasse anordnen.

Eine Ausweitung des Perimeters ist vorerst nicht vorgesehen. Im Hinblick auf die Entwicklung des Gebiets Chur West werden die Verbindungen für den Langsamverkehr aber in die Verkehrsplanung aufgenommen und fortlaufend analysiert. Im Weiteren wird die Stadtpolizei an der Boletta-, Bündte- und Salvatoreenstrasse weiterhin gezielte Verkehrs- und Geschwindigkeitskontrollen zwecks Gewährleistung der Verkehrssicherheit durchführen.



Aus den erwähnten Gründen beantragt Ihnen der Stadtrat, sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren des Gemeinderates, den Auftrag im Sinne der Erwägungen zu überweisen und gleichzeitig abzuschreiben.

Chur, 15. März 2022

Namens des Stadtrates

Der Stadtpräsident

Urs Marti

Der Stadtschreiber

Marco Michel

Aktenauflage

- Perimeter Tempo-30-Zone Salvatorenstrasse, Bündtestrasse und Bolettastrasse
- Ist-Zustand Tempo-Regime Stadt Chur



Auftrag betr. Errichtung einer Zone Tempo 30 auf der Salvatorenstrasse

Die Stadtregierung sieht gemäss Stek 2050 die grössten Entwicklungsschwerpunkt in der Weststadt (Kasernenareal, Chur West, Trist und Grossbruggen). Diese soll bewusst als zweites Stadtzentrum ausgebaut werden, mit Quartierorten Kalchbühl, Kaserne und Pulvermühle und allen raumplanerischen Nutzungsmöglichkeiten (Wohnen, Arbeiten, Freizeit). Zentral soll eine sehr hohe Lebensqualität sein - unter anderem mit einem leistungsfähigen Verkehrssystem – und einem sicheren für Velofahrende. Am breitesten sind die Lücken des Langsamverkehrs aber gerade in der und Richtung Weststadt. Mit einer Tempo-30-Zone über die obere Sägenstrasse und die Salvatorenstrasse könnte die Netzlücke ab italienischer Brücke bis zum Bahnhof Chur West zumindest provisorisch geschlossen werden, bis der einst der laut Stek geplante Westveloweg gebaut sein wird. Diese T30-Zone wäre rasch und mit sehr geringem finanziellem Aufwand realisierbar. Umso mehr auch die Einwohnerschaft aus dem Quartier Salvatorenstrasse/Bündtestrasse den Stadtrat seit Sommer 2019 um die Signalisation einer T30-Zone ersucht. T30 innerorts berücksichtigt zudem die aktuellsten Trends der Beratungsstelle für Unfallverhütung und des Bundesgerichts bezüglich Verkehrssicherheit und Lärmschutz. Auch trägt T30 dazu bei, das städtische Gesetz für einen menschen- und umweltfreundlichen Stadtverkehr umzusetzen.

Gemäss Norm der Signalisationsverordnung (SSV) ist die Salvatorenstrasse keine verkehrsorientierte, sondern eine Quartiersammelstrasse als Zubringer fürs Salvatoren/Boletta/Bündtequartier. Man findet in der ganzen Stadt nur wenige andere Strassen mit einer so langen Beschleunigungsmöglichkeit für Autofahrende wie auf der Salvatorenstrasse. So kommt es hauptsächlich auf der Höhe Kreuzung Bolettastrasse immer wieder zu gefährlichen Situationen, weil Kindergärtler aus dem Boletta-Kindergarten die Strasse überqueren müssen. Aufgrund der oft stark belasteten Kasernenstrasse wechseln Berufspendler zusehends auf die Salvatorenstrasse, sowohl stadtein- wie stadtauswärts. Damit werden unnötig die Lebensqualität eines ganzen Wohnquartiers vermindert und die schwächsten Verkehrsteilnehmer (Fahrräder/Kindergärtler) gefährdet. Der zunehmende MI-Verkehr muss über die Transitachse Kasernenstrasse abgeführt werden.

An der Salvatorenstrasse wurden/werden in den letzten/künftigen Jahren etliche neue Mehrfamilienhäuser gebaut. Viele junge Familien und ältere Paare sind dort zu Hause. Am Morgen, Mittag und Abend steigt die Lärmbelastung seit Jahren an, durch den steigenden MI-Verkehr bzw. Schleichverkehr. In der Nacht wird die Strasse manchmal von Autoposern genutzt, die durchs Quartier rasen.

Das Argument, Strassen mit Buslinien müssten T50 signalisiert werden, ist überholt. In Chur führen mehrere Buslinien durch T30-Zonen, u.a. die Linie 2 und die Salvatorienlinie 6 vom Stadtzentrum über Gäuggeli- und Rätusstrasse bis an die Sägenstrasse, danach auch wieder über die Rheinfelsstrasse.

Mit T30 werden nicht nur eine, sondern mindestens zwei Voraussetzungen von Art. 108 SSV erfüllt: Einerseits kann bestimmten Strassenbenützern ein besonderer Schutz gewährt werden - den besonders verletzlichen Kindergartenkinder des Boletta-Kindergartens. Zweitens kann die Lärmbelastung für die Anwohnerschaft vermindert werden.

Ein von der Stadtpolizei im Jahr 2020 in Auftrag gegebenes Gutachten zeigt bereits, dass T30 auf einem grossen Strassenstück der Salvatorenstrasse und auf der ganzen Bündte- und auf der Bolettastrasse zweckmässig und sinnvoll ist.

Die Unterzeichneten fordern den Stadtrat auf, auf der Salvatorenstrasse umgehend eine Zone Tempo 30 einzurichten und mittelfristig bauliche Massnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion zu treffen.

Chur, 16. Dezember 2021



Stadt Chur

Dr. Jean-Pierre Menge

Eingereicht anlässlich der
Gemeinderatssitzung vom 16.12.2021

Marco Michel, Stadtschreiber

