



Stadt Chur

Volksabstimmung

vom 6. Juli 2008



1

**Neubau Verbindung Kantenstrasse–Scalära-
strasse mit Werkleitungen**

Worum geht es?

1

Neubau Verbindung Kantenstrasse – Scalärastrasse mit Werkleitungen

1 An der Sitzung vom 10. April 2008 genehmigte der Gemeinderat das Neubauprojekt für eine Verbindung Kantenstrasse–Scalärastrasse. Das Referendum gegen diesen Beschluss ist zustande gekommen. Das Referendumskomitee ist der Ansicht, die Strasse müsse breiter gebaut und der Einbieger von der und in die Masanserstrasse umgestaltet werden, da es sich bei der ausgebauten Kantten-/Scalärastrasse um einen wichtigen Zubringer für das Gebiet zu den Spitälern, Altersheimen und den Wohngebieten oberhalb der Masanserstrasse handle. Aus diesem Grund wird das Neubauprojekt der Volksabstimmung unterbreitet.

Neubau Verbindung Kantenstrasse – Scalärastrasse

1

Die Abstimmungsfrage lautet:

Wollen Sie dem Projekt Verbindung Kantenstrasse – Scalärastrasse mit dem Neubau der Strasse inkl. Werkleitungen und einem Kredit von Fr. 1 550 000.– inkl. MwSt zustimmen (+/- 10%, Kostenstand März 2008)?

Der Gemeinderat unterstützt die Vorlage mit
12 zu 9 Stimmen.

Bericht des Gemeinderates

Die bestehende Erschliessung zu den Spitälern, Altersheimen und den Wohngebieten oberhalb der Masanserstrasse über die steile und schmale Kirchgasse ist an der Kapazitätsgrenze angelangt und für die Zukunft nicht mehr vertretbar. Die im Gebiet Rückenbrecher geplanten Bauvorhaben wie die Erweiterung der Alterssiedlung Kantengut, der Ausbau der Pädagogischen Hochschule, die Arealplanung der Stadt und private Quartierplanabsichten lassen dort in naher Zukunft einen Entwicklungsschub mit entsprechendem Verkehrsaufkommen erwarten. Das vom Gemeinderat genehmigte Projekt berücksichtigt verschiedene Randbedingungen wie z. B. die Konzentration des Verkehrs vom und zum Zentrum auf der Masanserstrasse, das Vermeiden von Schleichwegfahrten durch das Loëquartier, die Leitung des Ziel-/Quellverkehrs auf direktem Weg auf die Masanserstrasse sowie die flächensparende, verkehrssichere Erschliessung des Gebiets. Das Projekt war im Gemeinderat jedoch umstritten. Die Gegner des Projekts argumentierten, die neue Strasse gehe an den Bedürfnissen vorbei. Ziel müsse eine verkehrstechnisch optimale Lösung der Zufahrt von Norden zu den Spitälern, Altersheimen sowie zu den Wohnquartieren sein. Es gelte, eine Sammelstrasse zu erstellen, auf der zwei Lastwagen ohne Probleme kreuzen könnten, auf der Fahrradfahrende und die motorisierten Fahrzeuge ungehindert aneinander vorbei kämen und vor allem auch Platz für den Langsamverkehr bereit gestellt werden müsse. Mit dieser Argumentation wurde auch das Referendum ergriffen, welches am 19. Mai 2008 mit 906 Stimmen zustande kam.

1

Ausgangslage

Die Masanserstrasse ist die Einfallssachse von Norden ins Stadtzentrum und bergseitig die Basiserschliessung der Wohngebiete Kirchgasse-Masans, Kreuzfeld, Loë und Lürlibad. Das Verkehrsaufkommen auf der äusseren Masanserstrasse beträgt gegenwärtig rund 22 000 Motorfahrzeuge pro Tag. Der parallel zur Masanserstrasse verlaufende Strassenzug Cadonaustrasse–Loëstrasse weist pro Tag rund 3500 Motorfahrzeugfahrten auf.

Problemstellung

Die Kirchgasse ist heute die kürzeste Verbindung zwischen der Masanserstrasse und der Cadonau-/Loëstrasse bzw. dem Lürlibad. Täglich benutzen rund 3000 Automobilistinnen und Automobilisten diese enge und steile Strasse. Der Verkehrsanteil, welcher die Verbindung Loëstrasse–Cadonaustrasse–Kirchgasse als Ausweichroute zur Masanserstrasse benutzt, beträgt anhand von Verkehrserhebungen rund 8%. Ohne Ergänzung des Strassennetzes wird das Verkehrsaufkommen in der Kirchgasse in den kommenden Jahren weiterhin zunehmen. Dieser als ursprünglicher mit Wingertmauern und Gebäuden begrenzte Strassenraum genügt aber bereits heute den Verkehrsansprüchen nur noch äusserst beschränkt. Die Kirchgasse eignet sich aus folgenden Gründen nicht als Haupterschliessung der Siedlungsgebiete oberhalb der Masanserstrasse:

- die Strasse ist schmal, steil und teilweise unübersichtlich;
- das Kreuzen von zwei Fahrzeugen ist schwierig, abschnittsweise ist das Kreuzen eines Autos mit einem Lastwagen sogar unmöglich;

- die Kirchgasse weist kein Trottoir auf. Der markierte und mit Pfosten bestückte Längsstreifen schützt den Fussverkehr nur beschränkt und engt den Fahrbereich weiter ein;
- in Stosszeiten wird die Kirchgasse als Schleichweg zur Umfahrung der überlasteten Masanserstrasse benützt.

Zielsetzung

Die Zufahrt von Norden zu den Spitälern, den Altersheimen sowie zu den Wohnquartieren im Lürlibad soll durch die neue Strassenverbindung im Gebiet Rückenbrecher verbessert werden. Die Ziele der Verkehrs- und Erschliessungslösung lauten:

- den Verkehr von der und zur Innenstadt auf der Masanserstrasse konzentrieren;
- Schleichwegfahrten durch das Loëquartier verhindern;
- den Ziel-/Quellverkehr auf direktem Weg auf die Masanserstrasse leiten;
- die Erschliessung flächensparend und verkehrssicher gestalten.

Verkehrskonzept Chur Nord

Im Rahmen der Grundlagenarbeit zum Paket 2 der Stadtplanungsrevision wurden verschiedene Varianten für die geeignetste Verkehrsführung geprüft. Dabei hat sich die Verlängerung der Kantenstrasse in Richtung Scalärastrasse als Bestlösung erwiesen. Die neue Sammelstrasse bietet aufgrund des gewählten Anschlusspunkts an die Masanserstrasse und der S-förmigen Linienführung wenig Anreiz zur Umfahrung der Masanserstrasse. Da die

1

neue Strasse durch noch unbebautes Gebiet führt, kann die künftige Siedlungsentwicklung bei der Strassenprojektierung berücksichtigt werden.

Mit dem von der Regierung im Juli 2007 genehmigten Generellen Erschliessungsplan sind die Voraussetzungen zur Verwirklichung geschaffen worden.

Die Kirchgasse kann sodann mit verkehrsbeschränkenden und/oder baulichen Massnahmen entlastet werden. Die bestehende Tempo-30-Zone-Signalisation soll mit einem Fahrverbot für den motorisierten Verkehr sowie erlaubtem Zubringerdienst ergänzt werden. Die bestehende Tschuggenstrasse (Stichstrasse nach Süden) wird mit einem reduzierten Ausbau soweit verlängert, damit die Erschliessung der beidseits anstossenden Neubaugebiete sichergestellt wird. Die Verbindung zur Kantenstrasse soll als Rad- und Fussweg ausgebaut werden. Die Option einer durchgehenden Verbindung für den motorisierten Ziel-/Quellverkehr ist dabei offen zu halten.

Der reine Zubringerverkehr erfordert keine separaten Linksabbiegespuren mehr. Die beiden Linksabbieger auf der Masanserstrasse Richtung Kronen- und Kirchgasse können nach der Realisierung der Verbindung Kantenstrasse–Scalärastrasse aufgehoben werden. Das zukünftige Verkehrskonzept der Masanserstrasse, welches mit dem Kreiselneubau in Zusammenhang des Vollanschlusses Chur Nord ausgearbeitet wurde, zeigt auf, dass ohne die Linksabbiegespuren beidseitig Radstreifen auf der Fahrbahn markiert werden könnten. Bis zur Realisierung des Vollausbaus der Masanserstrasse mit durchgehenden Radstreifen wird stadteinwärts eine verbreiterte Fahrbahn markiert, damit zwei PW's nebeneinander Platz haben, um einer-

seits in die Kirchgasse abzubiegen und ohne Behinderung stadteinwärts fahren können.

Bedeutung des Gebiets Rückenbrecher

Das Gebiet Rückenbrecher ist grösstenteils noch unüberbaut und im Besitz der Stadt bzw. des Kantons. Das Land südlich angrenzend an die neue Verbindungsstrasse liegt in der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen sowie in der Grünzone. Die nördlich angrenzenden Flächen sind in die Zonen W2, W3 und Grünzone eingeteilt. Privates Eigentum ist nur im Bereich der Verlängerung der Tschuggenstrasse vorhanden und wird mit diesem Projekt nicht tangiert. Im Generellen Gestaltungsplan (GGP) ist das Gebiet Rückenbrecher einem Arealplan unterstellt, welcher seitens der Stadt in nächster Zeit ausgearbeitet wird. Weitere darin enthaltene Elemente sind ein Freihaltebereich, eine Baumreihe entlang der Verbindungsstrasse sowie Vernetzungselemente mit ökologischer Funktion. Der rechtsgültige Generelle Erschliessungsplan (GEP) enthält die Verbindung als Sammelstrasse mit Fuss- und Radweg.

Bereits im Jahr 2002 ist ein Teil des Gebiets überbaut worden (Überbauung Weisstorkel). Für dessen Erschliessung wurde ein erstes Teilstück der Kantenstrasse erstellt und die Masanserstrasse ausgebaut. Weitere grössere Bauvorhaben wie die Erweiterung der Alterssiedlung Kantengut, der Ausbau der Pädagogischen Hochschule und private Quartierplanabsichten lassen in naher Zukunft eine städtebauliche Entwicklung in diesem Gebiet erwarten und müssen in der Erschliessungsplanung berücksichtigt werden.

1

Strassenprojekt

Gestaltung

Das Gebiet Kantengut-Rückenbrecher ist heute geprägt durch seine auffällige Topographie mit der Hanglage, der Geländeterrassierung, dem Freiraum sowie dem mit Obstbäumen durchsetzten Raum innerhalb der historischen Mauern.

Die ausgewählte Linienführung geht sorgfältig und differenziert mit diesem Umfeld um und fügt sich optimal ins Gelände ein. Dadurch werden Abgrabungen und Aufschüttungen unter Einhaltung der Verkehrssicherheit auf ein Minimum reduziert, wobei die topographisch bedingten Einschnitte durch die Geländeterrassen mittels Mauer-elementen als Gestaltungselement hervorgehoben werden.

Die unterschiedlichen Siedlungsräume werden durch die strassenbegleitende Baumallee mit genügendem Abstand zur Fahrbahn und durch das Beleuchtungskonzept unterstützt. Im Bereich der Grünzone wird bewusst auf die Allee verzichtet, um den Charakter der Obstbaumwiese zu erhalten.

Damit die Verbindung Masanserstrasse bis Cadonastrasse eine gestalterische Einheit mit gleich bleibender Fahrbahnbreite von 5.50 m bildet, werden die bestehende Kantenstrasse und die Scalärastrasse entsprechend angepasst. Auf der Nordseite wird das Trottoir mit Ausweichstreifen und Baumallee erstellt. Die heutige 7.50 m breite Scalärastrasse mit Parkplätzen wird in der Breite auf 5.50 m reduziert. Auf der Seite Altersheim wird zusätzlich ein durchgehendes Trottoir mit Bäumen, Parkplätzen und Ausweichstreifen erstellt.

Projektbeschreibung

Aufgrund der Randbedingungen wurde die Strassengeometrie für die neue Verbindung Masanserstrasse bis Cado-
nau-/Loëstrasse wie folgt projektiert:

- Tempo-30-Zone
- Fahrbahnbreite (Begegnungsfall PW–Bus/LKW): 5.50 m
- Ausweichstreifen für Grossfahrzeuge, Kreuzen LKW/Bus–
LKW: 0.75 m
- Trottoirbreite mindestens 2.00 m
- max. Gefälle 9.9 %
- Fahrbahn und Trottoir; Belag
- Seitenstreifen Ausweichstreifen wird optisch hervorgeho-
ben; gepflastert
- Strassenverbreiterungen in Kurve und Versatz:
7.5–8 m + 0.75 m Ausweichstreifen

Die lange Gerade der Scalärastrasse wird mit einem hori-
zontalen Versatz im Bereich der Erweiterung des Alters-
heims Kantengut und einer optischen Einengung im Bereich
des Terraineschnitts mit seitlichen Mauern und Pollern
unterbrochen, was die Geschwindigkeit reduziert. Die Fahr-
bahnabschlüsse werden links und rechts mit einem
liegenden Randstein versehen, damit eine flexible Lösung
für zukünftige seitliche Quartierstrassen und für die heu-
tige Landwirtschaftsnutzung entsteht.

Die im Trottoirbereich vorgesehenen Bäume werden in Norm-
baumgruben versetzt. Der bestehende Kiesweg zwischen
der Scalärastrasse und der Masanserstrasse (Lichtsig-
nalanlage) wird durch den Strassenbau im oberen Bereich
tangiert, neu erstellt und mit einer Baumallee versehen.
Für Radfahrende sind keine besonderen Massnahmen not-
wendig. Talabwärts verkehren sie auf der Fahrbahn, berg-
wärts bewegen sie sich entweder ihr Rad schiebend auf

1

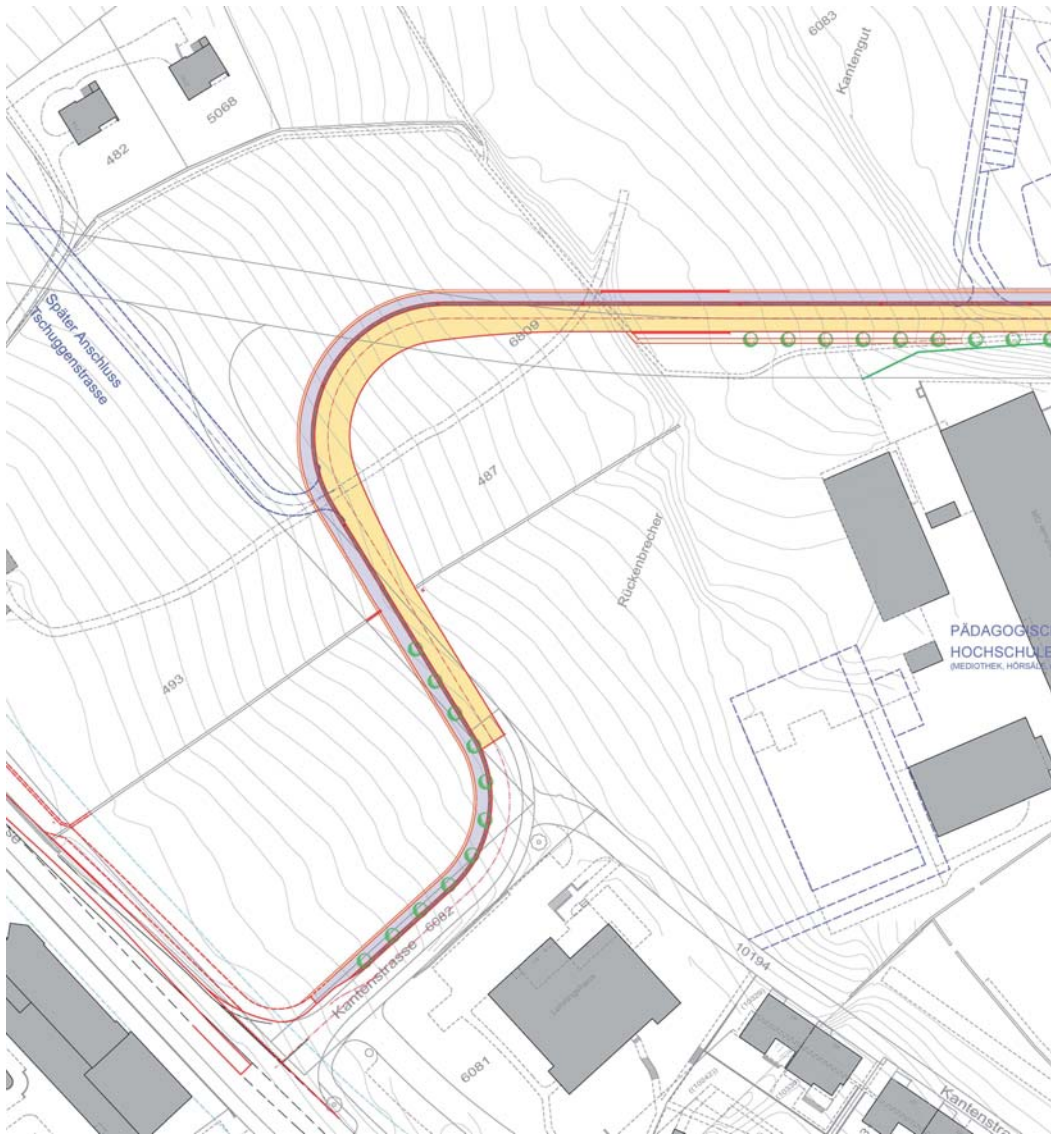
dem Trottoir oder fahrend auf der Fahrbahn. Es gibt zudem Alternativen wie zum Beispiel die Weisstorkelgasse oder die Verbindung Kantenstrasse/Tschuggenstrasse.

Mit dem Verkehrs- und Gestaltungskonzept der Verbindung Masanserstrasse bis zur Cadonau-/Loëstrasse wird ein funktional einheitlicher Verkehrsraum geschaffen. Er kann den heutigen und zukünftigen Verkehr aufnehmen. Zudem ist eine durchgehende sichere Fusswegverbindung garantiert. Ein Kreuzen zweier Grossfahrzeuge ist ebenfalls möglich. Die bestehenden Naturwege werden einbezogen und gestalterisch im Terrain eingepasst.

Kosten und Finanzierung

	Total	Stadt Chur		IBC Energie Wasser Chur
		Strasse	Kanalisation	
Bausumme inkl. MwSt	Fr. 1 880 000.–	Fr. 1 300 000.–	Fr. 250 000.–	Fr. 330 000.–
		Fr. 1 550 000.–		

Aufgrund der aufgeführten Überlegungen empfiehlt die Mehrheit des Gemeinderates ein JA zum Projekt Neubau Verbindung Kantenstrasse–Scalärastrasse.



Der Standpunkt des Referendumskomitees

1

Auf Antrag des Stadtrates genehmigte der Gemeinderat den Neubau der Verbindung Kantenstrasse–Scalärastrasse im Verhältnis 12:9.

Die neue Strasse soll die Masanserstrasse als Einfallsachse von Norden ins Stadtzentrum mit der Loestrasse Höhe Kantonsspital verbinden. Sie ist als Sammelstrasse ausgewiesen und soll die Spitäler, Altersheime und das gesamte Wohnquartier oberes Lürlibad für den Verkehr Masanserstrasse-Nord erschliessen. Heute erfolgt diese Erschliessung durch die Kirchgasse in Masans, die unbestritten diese Aufgabe nicht erfüllen kann. Daneben erfolgt die Erschliessung des genannten Gebietes mit über 2000 Arbeitsplätzen über die verkehrsberuhigte Kreuzgasse sowie Quader-/Loe- und Lürlibadstrasse. Nach Erstellung der neuen Strasse soll die Kirchgasse in Masans für den Durchgangsverkehr geschlossen werden. Auch der Stadtrat schreibt in seiner Botschaft an den Gemeinderat, dass es sich um eine wichtige Sammelstrasse handelt. Trotzdem plant er eine Strasse von nur 5.5 m Breite zuzüglich eines gepflästerten Ausweichstreifens von 75 cm, so dass die Gesamtstrasse eine Breite von 6.25 m erreicht. Daneben soll mit teilweiser Allee ein mindestens 2 m breites Trottoir geführt werden. Der gepflästerte Ausweichstreifen ist nur talwärts, eigentliche Fahrradstreifen sind nicht vorgesehen. Talwärts würden Fahrräder praktisch so schnell wie der motorisierte Verkehr fahren, bergwärts – so der Stadtrat – sollen Velofahrer entweder ihr Gefährt auf dem Trottoir schieben oder auf der normalen Fahrbahn bewegen, was illusorisch ist, wie Lürlibadstrasse, Kreuzgasse usw. beweisen. Der bergwärtsfahrende Velofahrer wählt das Trottoir.

Nun sind die heutigen Lastwagen und Busse 2.5 m breit. Mit Aussenspiegeln beträgt die Gesamtbreite dieser Fahrzeuge

ca. 3.05 m. Wollen also Busse, die zu einem späteren Zeitpunkt eine Durchmesserlinie zur Bahnstation Chur Nord und in die Neustadt über diese Strasse bedienen werden, mit Lastwagen kreuzen, sind sie gezwungen, auf den gepflasterten Ausweichstreifen auszuweichen. Dass die grossen Fahrzeuge nicht millimetergenau kreuzen, sondern zwischen den Spiegeln noch zusätzlichen Sicherheitsraum beanspruchen werden, führt dazu, dass ein gefahrloses Kreuzen vor allem im Kurvenbereich nicht möglich ist. Hinzu kommt, dass die Aussenspiegel über den Strassenrand hinausragen werden und am Strassenrand stehende Personen gefährden. Allfällige Bäume entlang der Strasse sind ebenfalls davon tangiert, siehe Kasernenstrasse.

Nachdem nun diese Sammelstrasse 2000 Arbeitsplätze, neben Spital-, Altersheim- und Friedhofbesuchern sowie die Einwohnern des oberen Lürlibads und der Cadonaustrasse von Chur-Nord her bedienen soll und auch als Verbindung zur Neustadt dienen wird, ist es unverständlich, dass eine weitere unterdimensionierte Strasse gebaut wird. In diesem Gebiet wird in den nächsten Jahren allein für öffentliche Bauten ein Bauvolumen von rund 300 Millionen Franken mit entsprechenden Transportleistungen abgewickelt. Eine Sammelstrasse von diesem Gewicht bedarf einer angemessenen Fahrbahnbreite, Velostreifen und 2-seitigen Trottoirs. Der Raum ist hierfür vorhanden. Die vom Stadtrat vorgeschlagene und vom Gemeinderat beschlossene Lösung führt zu einer «Kirchgasse 2», einer unterdimensionierten Strasse, die den zukünftigen Bedürfnissen nicht gerecht wird.

Dazu kommt, dass die im Projekt auf der Masanserstrasse vorgesehene Einbiegespur nur ungenügend verlängert werden kann und der Linkseinbiegeverkehr in die Masanser-

1

strasse überhaupt vernachlässigt wurde. Unfälle, Staus usw. sind absehbar. Bei der zu erwartenden Aufgabe der neuen Strasse ist ein angemessener Abzweiger, eventuell ein Kreisell zwingend vorzusehen.

Die vom Referendatskomitee vorgesehene Lösung erhöht den Schleichverkehr von in Chur-Nord einfahrenden Fahrzeugen über die Loestrasse gegenüber der heutigen Situation unwesentlich, weil mit Ausweichverkehr nur dann zu rechnen ist, wenn auf der Masanserstrasse eine Stausituation herrscht. Bei einer solchen weichen Automobilisten bereits heute über die Kirchgasse aus.

Stimmen Sie NEIN und ermöglichen Sie damit eine zukunftsgerichtete, verkehrsgerechte, weniger menschengefährdende Verbindung zwischen Masanserstrasse Nord und dem Quartier der Spitäler, der Altersheime und des Lürlibads. Verhindern Sie mit uns weitere Verkehrsschikane, die den heutigen und zukünftigen Anforderungen des sich weiter entwickelnden Gebiets nicht gerecht wird.

Das Referendatskomitee

Chur, 10. April 2008

NAMENS DES GEMEINDERATES

Der Präsident
Fritz Imholz

Der Stadtschreiber
Markus Frauenfelder

Das Resultat zu dieser Abstimmung finden Sie unter www.chur.ch

Die Botschaft des Stadtrates an den Gemeinderat zu dieser Vorlage finden Sie ebenfalls unter www.chur.ch



Stadt Chur

Stadtkanzlei
Rathaus
7000 Chur

Telefon 081 254 41 11
Fax 081 254 41 20
stadtkanzlei@chur.ch
www.chur.ch