

NEUE AUBRÜCKE CHUR

Konzept Verkehrsfluss

Aktualisierung des Berichts vom 11.11.2021

Stadt Chur

Parpan, 9. Mai 2025

Auftraggeber Stadt Chur
Tiefbaudienste/Tiefbau
Stadthaus
Masanserstrasse 2
Postfach 820
7001 Chur

Kontaktperson Clemens Candrian
Clemens.Candrian@chur.ch
081 254 47 02

Fadri Bürkli
Fadri.Buerkli@chur.ch
081 254 47 23

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

Projektleitung
Jolanda Membrini
jm@hartmannmonsch.ch

Erstellung 09.05.2025

Inhalt

1	Einleitung	4
1.1	Ausgangslage	4
1.2	Ziel, Vorgehen	4
2	Verkehrsflüsse	5
2.1	IST-Zustand	5
2.2	Zukünftiger Zustand	7
2.3	DTV Buslinien heute	9
2.4	DTV Buslinien zukünftig	10
2.5	Werkverkehr Kieswerk	11
2.6	Vor- Nachteile neue Aubrücke	12
3	Fazit	14

1 EINLEITUNG

1.1 Ausgangslage

Die Stadt Chur möchte in der Verlängerung der Austrasse eine neue Brücke (aus dem Agglomerationsprogramm 1) über die Plessur bauen. Im Gegenzug dazu soll die heutige Aubrücke erneuert und nur noch für den Langsamverkehr zugänglich sein.

Über die neue Aubrücke soll künftig die Tangentialbuslinie (im 15min Takt) und die Buslinie 4 (im 10min Takt), der quartierinterne Verkehr sowie der Werkverkehr der Calanda Gruppe und der Bauunternehmung führen.

Durch die neue Verkehrserschliessungssituationen muss eine Revision des Generellen Erschliessungsplans (GEP) erfolgen.

Der Bericht zum Verkehrsfluss vom 11.11.2021 wird mit dem vorliegenden Bericht für die Aktualisierung des GEP und aufgrund neuer Erkenntnisse und neuen Verkehrsmessungen aktualisiert und somit ersetzt.

Neu soll der Abschnitt der Austrasse zwischen der Unteren Plessurstrasse und der Rheinstrasse für den Lastwagenverkehr, ausgenommen Busse im Linienverkehr, gesperrt sein.

1.2 Ziel, Vorgehen

Das Ziel ist, den Verkehrsfluss heute und mit der neuen Aubrücke aufzeigen zu können und die daraus resultierenden Vor- und Nachteile ersichtlich zu machen.

Das zukünftige Verkehrsaufkommen wird neu anhand von Verkehrsmessungen aus den letzten 4 Jahren berechnet. Die Zahlen stellen DTV-Zahlen (durchschnittlicher täglicher Verkehr) dar.

Heute gehen beim Kreisel Ring-/Rheinstrasse ca. 40% der Verkehrsbeziehungen von Nord nach West (Rheinquartier nach Chur West). Es wird angenommen, dass nur ein kleiner Teil dieser Fahrten nicht bis zum Autobahnanschluss oder nach Chur West fahren. Daher wird mit der Annahme gerechnet, dass ca. 30 % der Fahrten zukünftig über die neue Aubrücke führen.

2 VERKEHRSFLÜSSE

2.1 IST-Zustand

Es wird angenommen, dass die Bewohner für ihre Fahrten je nach Wohnort unterschiedliche Strassen zur Ausfahrt/Einfahrt des Quartiers benutzen. Daher wurde folgende Einteilung angenommen:

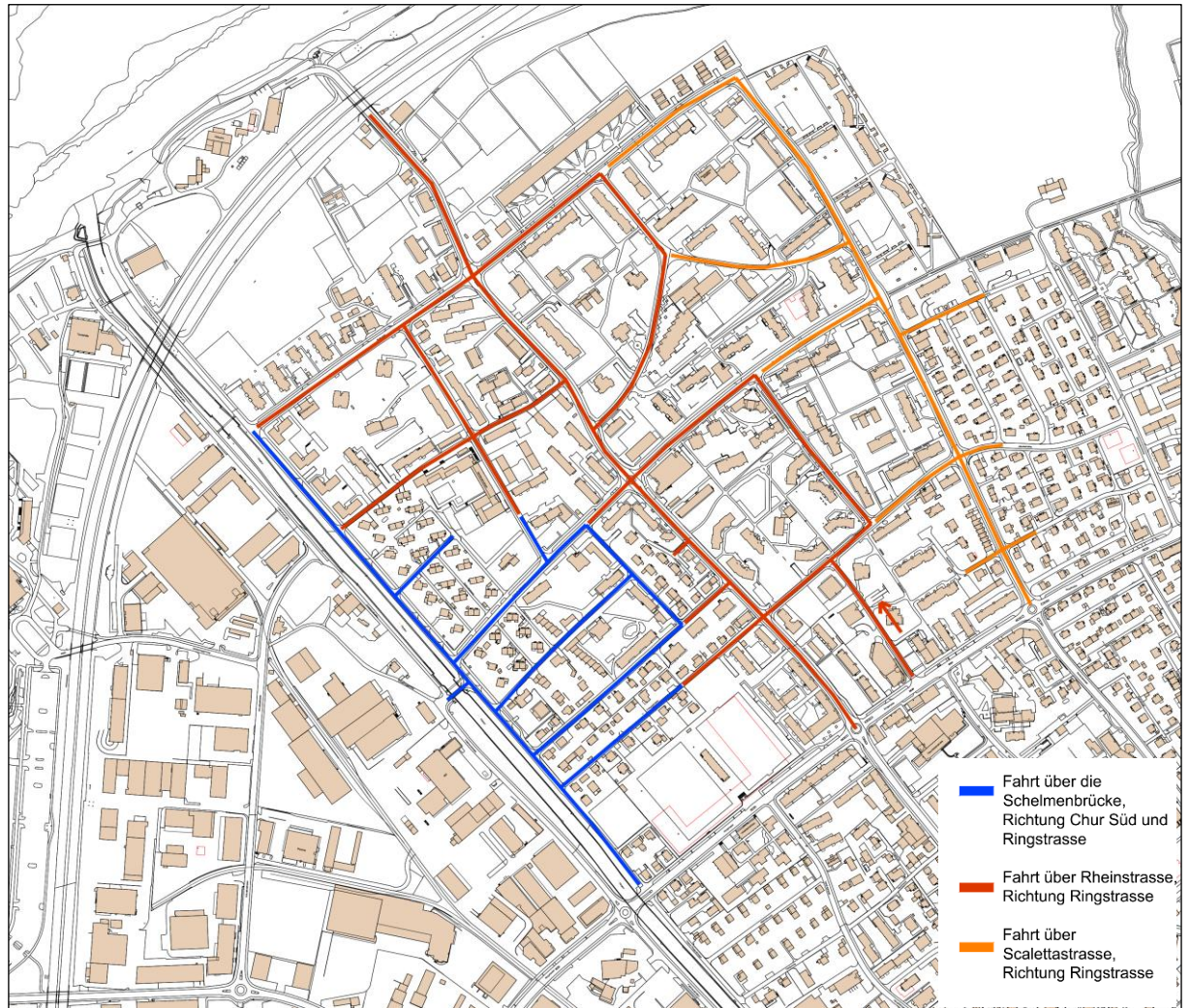


Abb. 1: Verkehrswege Anwohner heute

Es kann davon ausgegangen werden, dass die Bewohner bei den «blauen» Linien über die Schelmenbrücke Richtung Ausfahrt Chur Süd oder nach Chur West fahren. Der grösste Teil wird über die Rheinstrasse und anschliessend Ringstrasse wegfahren und ein Teil über die Scalettastrasse.

Durch das Beiziehen der DTV-Zahlen sieht die Karte folgendermassen aus:

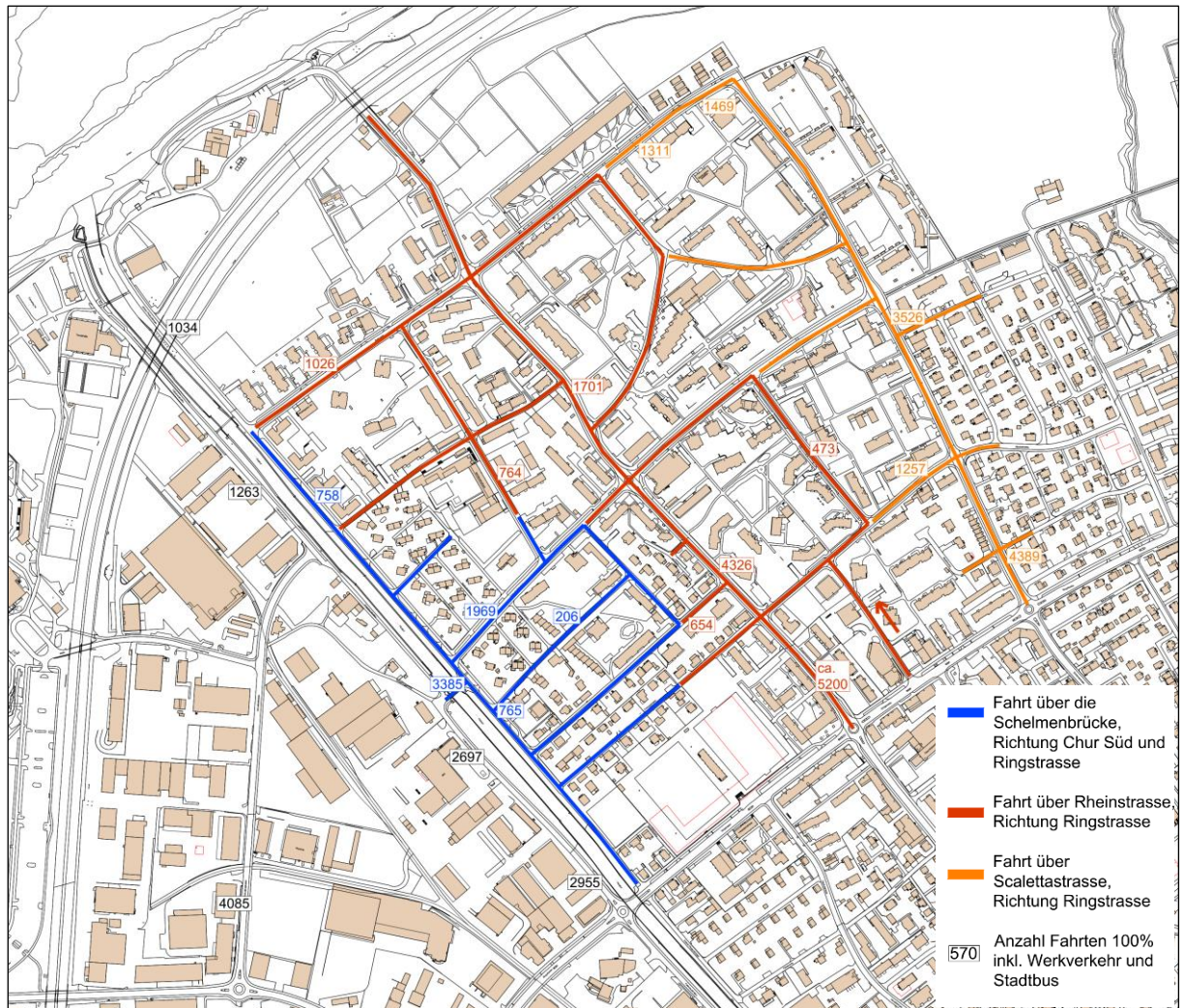


Abb. 2: Verkehrsverteilung mit DTV-Zahlen inkl. Werkverkehr und Stadtbus

2.2 Zukünftiger Zustand

Zukünftig werden die Verkehrswege mit der neuen Aubrücke verlagert und so aussehen:

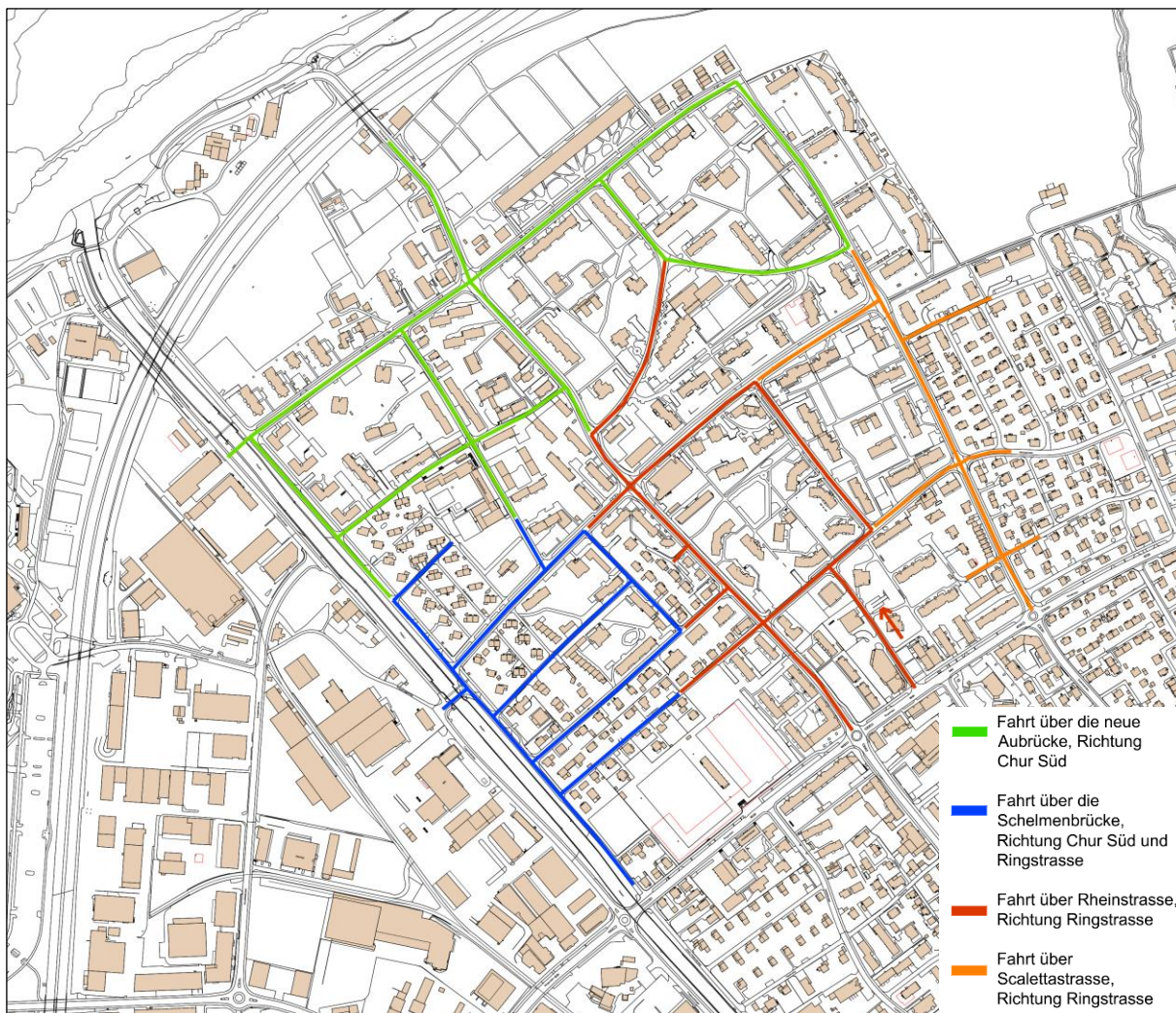


Abb. 3: Verkehrswege Anwohner mit neuer Aubrücke

Für die Errechnung der zukünftigen DTV-Zahlen wurden die veränderten Verkehrsführungen über die neue Aubrücke von 30 % der Fahrten der neu «grün» gekennzeichneten Strassenzüge jeweils den entsprechenden heutigen DTV-Zahlen hinzu- bzw. abgerechnet. So kommen beispielsweise bei der Ausstrasse westlich der Rheinstrasse 30% der Fahrten aus der östlichen Austrasse, 30% aus der unteren Rheinstrasse sowie 30% aus der Barblanstrasse hinzu. An diesem Standort wurden ebenfalls noch die Busfahrten hinzugerechnet und durch das LKW-Fahrverbot diese Fahrten abgezogen. Durch die Umlagerungen wird der DTV auf der Scalettastrasse reduziert.

Auf der Rheinstrasse kann, im Abschnitt Giacomettistrasse bis Ringstrasse, die Verkehrsmenge durch die neue Aubrücke um bis zu 22% verringert werden. Auch auf der Scalettastrasse, im Abschnitt Giacomettistrasse bis Ringstrasse, kann mit einer Verkehrsabnahme von ca. 22% gerechnet werden.

Durch die neue Aubrücke kann auch die Verkehrsmenge auf der Felsenaustrasse im Abschnitt Industriestrasse bis Ringstrasse verringert werden. Diese Verkehrsabnahmen bedeuten auch eine Verbesserung der Verkehrslage auf der Ringstrasse.

Eine Zunahme der Verkehrsmenge ist auf der Austrasse, der Felsenaustrasse (Aubrücke bis Industriestrasse) und der Industriestrasse zu erwarten. Die tatsächliche Gesamtverkehrsmenge ist dennoch mässig einzustufen.

Einzig die Industriestrasse wird ein erhöhtes Verkehrsaufkommen aufweisen. Gemäss dem bestehenden GEP ist die Industriestrasse eine Hauptsammelstrasse, welche eine Durchschnittsbreite von 7.50 m aufweist. In der VSS-Norm 40 044 über die Sammelstrassen sollten die Hauptsammelstrassen über eine Belastbarkeit (massgebender stündlicher Verkehr im Querschnitt) von 800 Fahrten/Stunde haben. Die Abendspitzenstunde, welche zwischen 8 und 9% des täglichen Verkehrs ausmacht gilt als die massgebliche Stunde. Somit würden bei einem DTV von 8'888 Fahrten/Tag während der ASP knapp 800 Fahrten die Industriestrasse belasten. Dies sollte von der Industriestrasse noch aufgenommen werden können, ohne einen grösseren Stau zu verursachen.

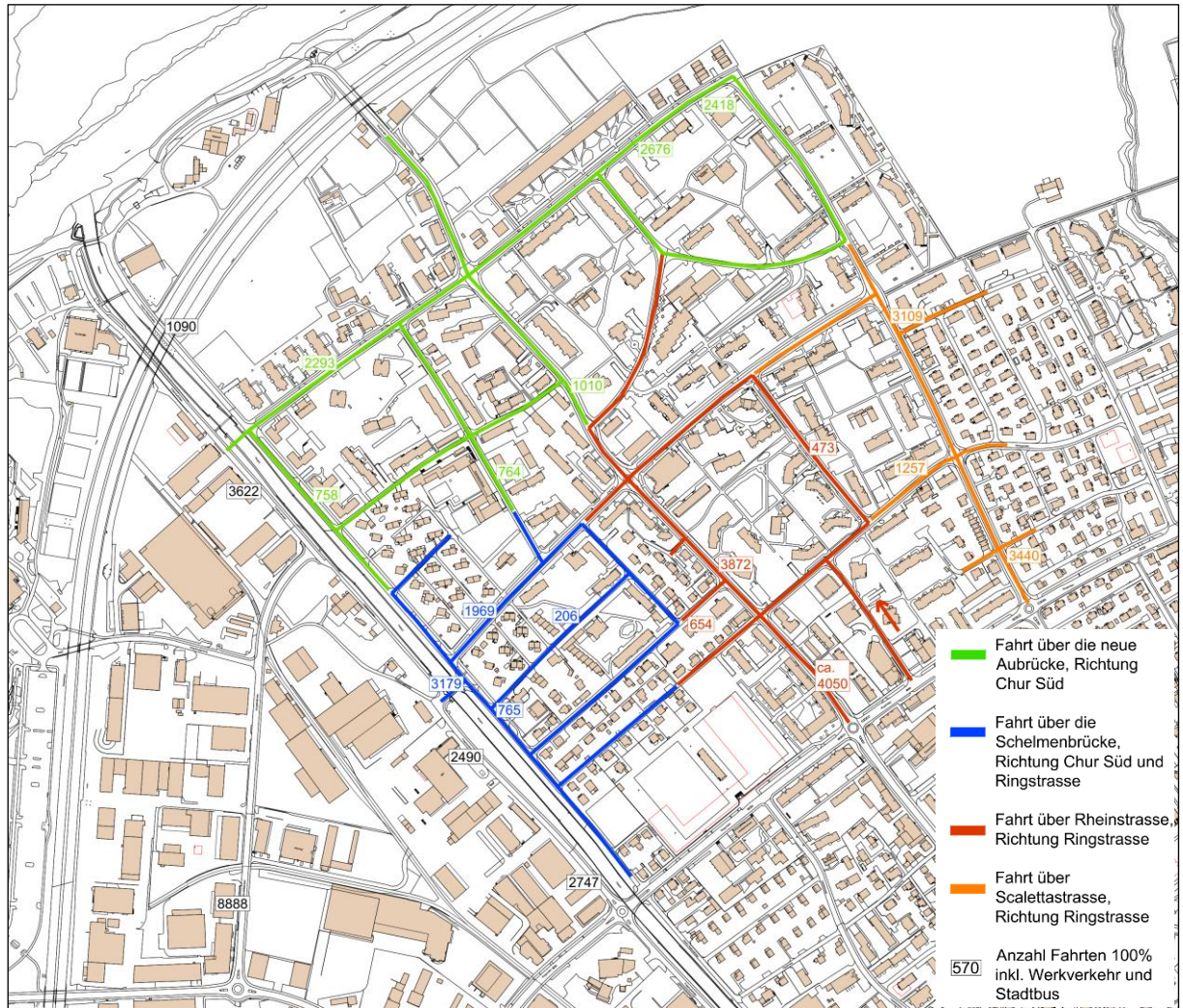


Abb. 4: Verkehrsverteilung mit DTV-Zahlen mit neuer Aubrücke inkl. Werkverkehr und Stadtbus

Um die neuen Zahlen zu Plausibilisieren wurden die heutigen DTV-Zahlen der Aus- bzw. Einfahrstrassen ins Quartier zusammengerechnet und mit den neuen Zahlen verglichen (heute Rheinstrasse, Scalettastrasse und Schelmenbrücke, zukünftig Rheinstrasse, Scalettastrasse, Schelmenbrücke und Aubrücke). So ergeben die heutigen Zahlen zusammen einen DTV von 12'100 Fahrten und die neuen Zahlen einen DTV von 12'850 Fahrten. Zieht man nun die zusätzlichen Busfahrten ab, so ergibt dies einen Unterschied von ca. 4%, welcher als hinnehmbar gilt.

2.3 DTV Buslinien heute

Die folgende Abbildung zeigt die heutige Buslinienführung inkl. dem durch den Bus generierten DTV.

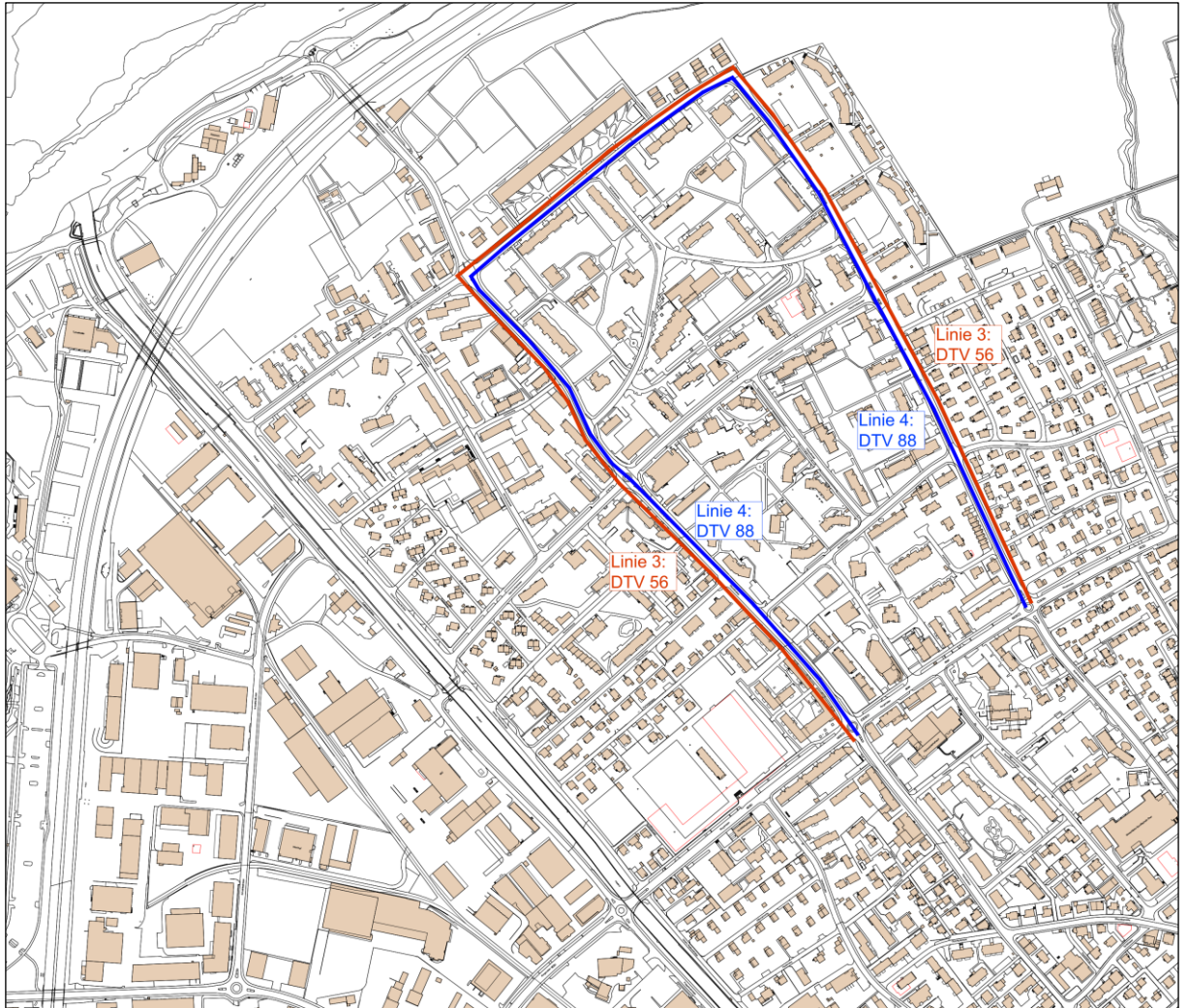


Abb. 5: Busführung und DTV heute

2.4 DTV Buslinien zukünftig

Die folgende Abbildung zeigt die zukünftige Buslinienführung inkl. dem durch den Bus generierten DTV.

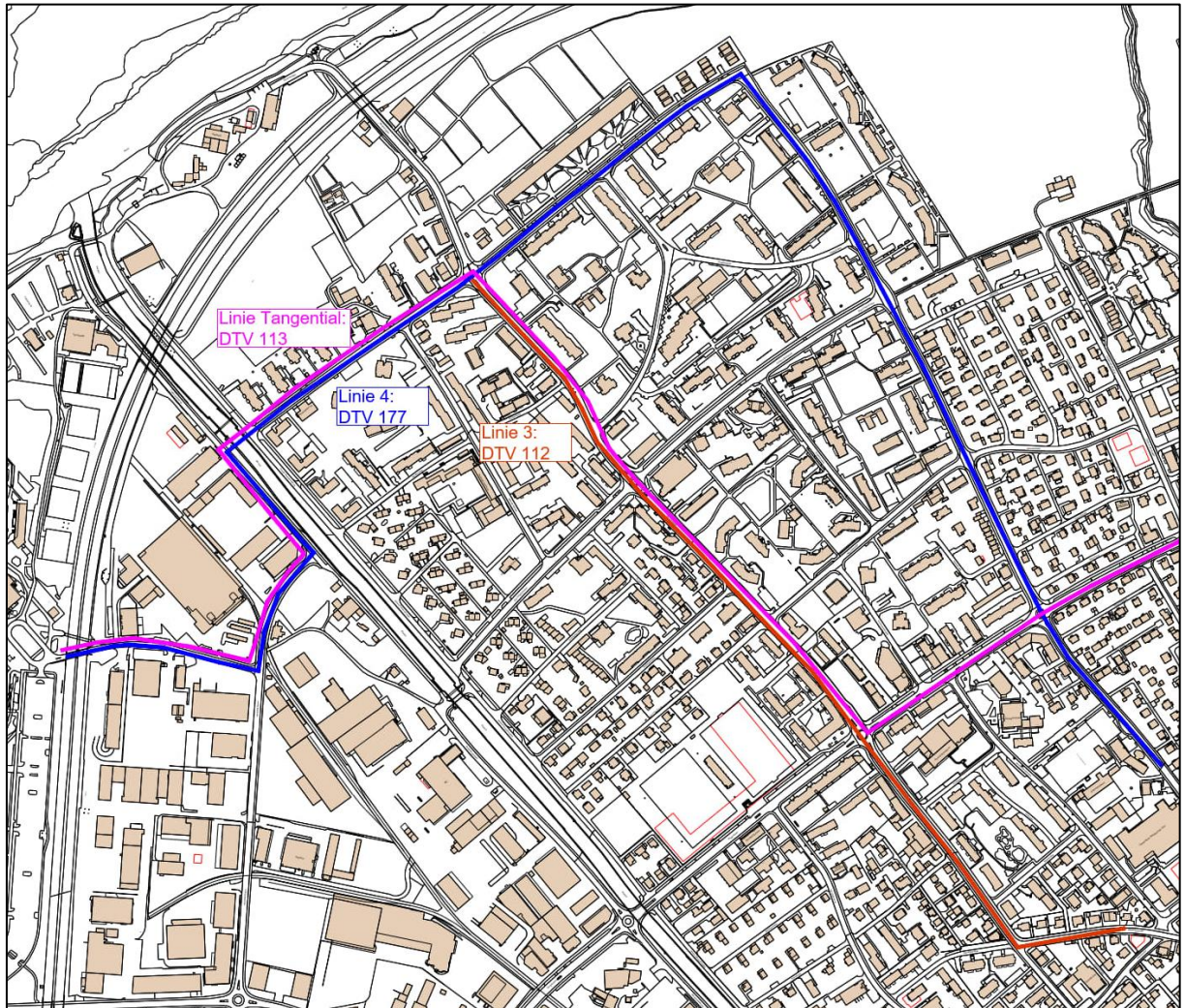


Abb. 7: Busführung und DTV zukünftig

2.5 Werkverkehr Kieswerk

Zwischen Rhein, Plessur und Autobahn befindet sich das Kieswerk. Die LKWs fahren heute über die Rheinstrasse zum Werk und über die Felsenaustrasse-Industriestrasse wieder weg

Das Kieswerk generiert auf der Felsenaustrasse ca. 80 Fahrten pro Werktag und auf der Rheinstrasse ebenfalls ca. 80 Fahrten, was eine DTV von je 56 ergibt.

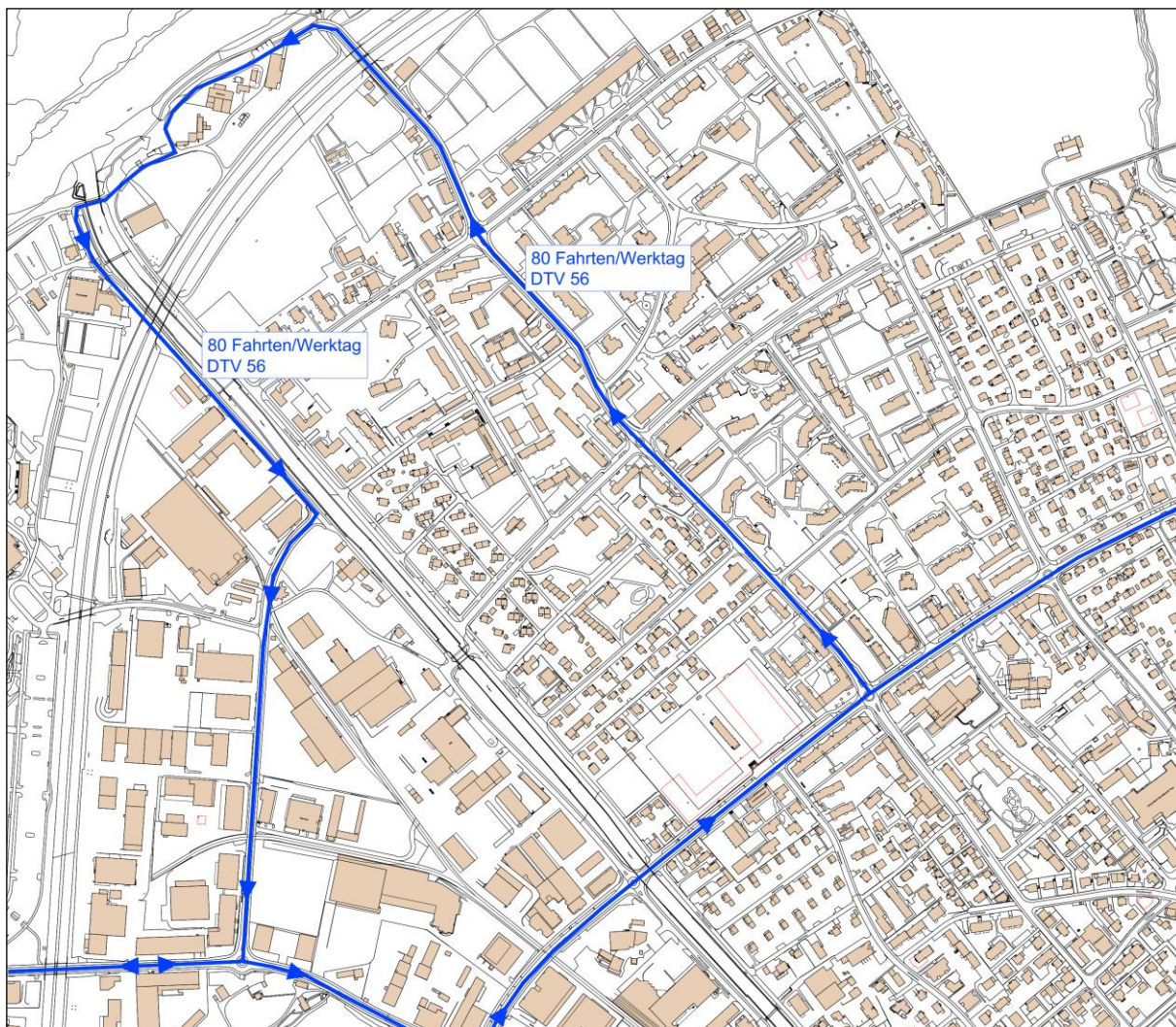


Abb. 8: heutige Werkverkehrsfahrt Kieswerk

Mit der neuen Aubrücke wird der Werkverkehr von der unteren Felsenaustrasse zur unteren Plessurstrasse verlagert und dann über die neue Aubrücke geführt. Dadurch kommt es zu keinen Werkfahrten neben dem Camping mehr.

In der Regel hat es kein Werkverkehr am Abend sowie an Wochenenden.

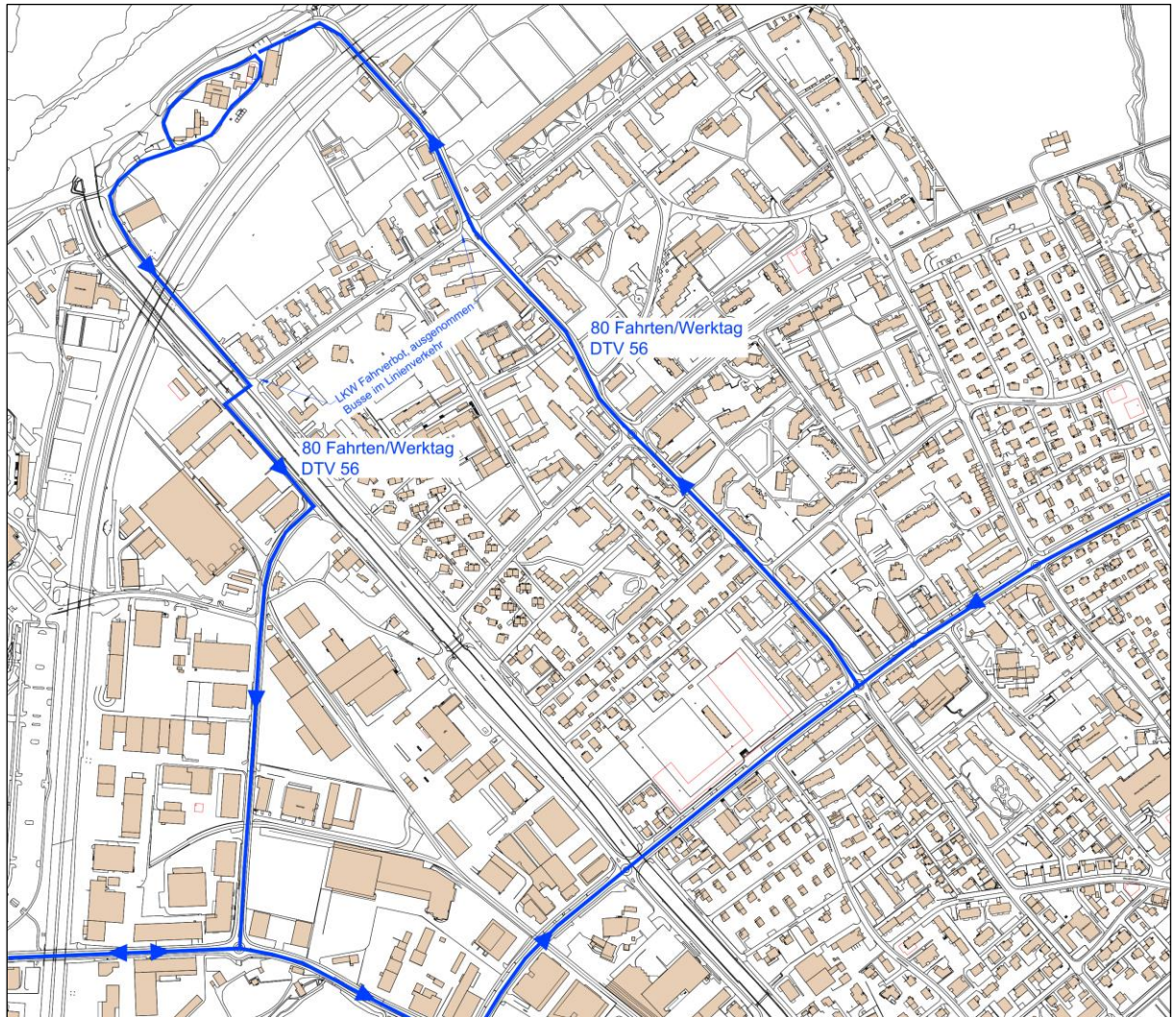


Abb. 9: Werkverkehrsfahrt Kieswerk mit neuer Aubrücke und Werkhof Bauunternehmung

2.6 Vor- Nachteile neue Aubrücke

Die Erstellung der neuen Aubrücke bringt Vor- und Nachteile mit sich.

Vorteile

- Die Quartierbewohner können vom Autobahnanschluss Chur Süd kommend die Kasernen- und Ringstrasse umfahren.
- Das Potenzial für Umwegfahrten von Bewohnern anderer Quartiere kann als gering eingestuft werden.
- Das südöstliche Rheinquartier wird erheblich entlastet, dies nicht nur von der Verkehrsmenge (bis zu minus 22% auf der Rheinstrasse), sondern auch vom Verkehrslärm.
- Es kommt zu keiner Verkehrsmengenzunahme auf den kleineren Quartierstrassen (Bsp. Signinastrasse).
- Neue Möglichkeiten zur Buserschliessung des Rheinquartiers in Richtung Obere Au und Chur West wird ermöglicht (Tangentialbuslinie und Linie 4).
- Die Ringstrasse wird entlastet.
- Die Kreisel Ringstrasse/Scalettastrasse (-1000 Fahrten/Tag), Ringstrasse/Rheinstrasse (-1000 Fahrten/Tag), Ringstrasse/Felsenaustrasse und Ringstrasse/Pulvermühlenstrasse werden entlastet.
- Die Pulvermühlenstrasse im Abschnitt Ringstrasse bis Industriestrasse wird um ca. 2200 Fahrten pro Tag entlastet.
- Die Felsenaustrasse im Abschnitt Industriestrasse bis Ringstrasse wird entlastet.

3 FAZIT

Die Erstellung einer Brücke über die Plessur an der geplanten Stelle bringt verkehrstechnisch mehr Vorteile als Nachteile mit sich. Es wird eine kleine Verlagerung des Verkehrs vom oberen Rheinquartier ins untere geben. Hierbei handelt es sich mehrheitlich um quartierinternen Verkehr.

Nicht nur das Rheinquartier wird entlastet, sondern auch die Ringstrasse. Dadurch kommt es zu kürzeren Staus auf der Ringstrasse während den Spitzenstunden und somit auch zu weniger Umwegfahrten über die Austrasse.

Neu könnte es auf der Industriestrasse während den Spitzenstunden zu kleinen Staus kommen. Ansonsten kann die Strasse den Mehrverkehr aufnehmen.

Parpan, 9. Mai 2025



Jolanda Membrini
BSc FHO in Raumplanung, Verkehrsplanung