



Bericht und Antrag der
Kommission für Umwelt, Verkehr und Energie
zur
Petition
«Bauvorhaben Verbindung Julierstrasse-
Schanfiggerstrasse (St. Luzi-Brücke)»
(Walter Schmid, Chur)

I. Ausgangslage

1. Am 8. Februar 2021 ging beim Ratssekretariat die Petition von Walter Schmid betreffend «Bauvorhaben Verbindung Julierstrasse-Schanfiggerstrasse (St. Luzi-Brücke)» vom 5. Februar 2021 ein. Die an den Grossen Rat des Kantons Graubünden gerichtete Petition umfasst ein Anschreiben sowie eine ausführliche «Streitschrift», in welcher die Forderungen festgehalten sind. Die Petition samt Beilage wurde laut Petitionär zudem per E-Mail an alle Mitglieder des Grossen Rats versendet.
2. Der Petitionär stellt folgende Anträge (Wortlaut gemäss S. 4 «Streitschrift»):
 - *Die Planung der Verbindung zwischen der Julier- und der Arosastrasse mit einer Brücke vom Araschgerrank zum Brandacker ist zu sistieren. Der Projektwettbewerb ist abzuberechnen.*
 - *Vor jeglicher weiteren Planung sind die bisher vorgebrachten Argumente und Planungsvorgaben für die Brücke sowie die gestützt darauf erarbeiteten Entscheidungsgrundlagen einer nochmaligen Prüfung zu unterziehen und auf die heutigen Gegebenheiten anzupassen. Dabei sind die heutigen und zukünftigen Erkenntnisse und Erfordernisse für einen umweltgerechten motorisierten Verkehr mit einzubeziehen.*

- *Der Ausbau der bestehenden Strasse ist unter Berücksichtigung der Resultate aus der vorgenannten Untersuchung und der in diesem Bericht enthaltenen Vorschläge näher zu prüfen.*
- 3. Mit Beschluss vom 22. März 2021 wies die Präsidentenkonferenz die Petition der Kommission für Umwelt, Verkehr und Energie (KUVE) zur Vorberatung zuhanden des Grossen Rats zu.
- 4. Mit E-Mail vom 23. August 2021 wurde der Petitionär vom Ratssekretariat darüber informiert, dass die KUVE mit der Bearbeitung verschiedener komplexer Sachgeschäfte stark absorbiert ist und die Petition bis dahin noch nicht behandeln konnte. Das Geschäft stehe jedoch auf der Pendenzenliste der KUVE.
- 5. Mit Schreiben an die KUVE vom 14. September 2021 reagierte der Petitionär auf die Mitteilung über den Abschluss des Projektwettbewerbs zur St. Luzi-Brücke und ersuchte die Kommission, «meine Petition zu prüfen und dem Grossen Rat zu beantragen, nochmals auf den Entscheid zurückzukommen, die Planung der Brücke zu sistieren und im Sinne meiner Streitschrift eine andere Lösung zu suchen». Im Schreiben führte der Petitionär verschiedene Argumente zur Stützung seines Anliegens auf und legte eine Liste mit 319 Unterschriften zur Petition bei, die über die Webseite Klimastreik Graubünden (<https://www.klimastreik-graubuenden.ch/projekt-st-luzi>) gesammelt wurden.
- 6. Die KUVE befasste sich an ihrer Sitzung vom 21. Januar 2022 mit den Anliegen der Petition und verabschiedete den vorliegenden Bericht und Antrag mittels eines einstimmigen Beschlusses.

II. Formelles

- 7. Art. 33 der Bundesverfassung (BV; SR 101) gewährleistet das Recht, sich individuell oder kollektiv mit einem Anliegen (Petition) an eine staatliche Behörde zu wenden, ohne daraus Nachteile befürchten zu müssen. Die formellen Voraussetzungen und das Verfahren für Petitionen richten sich im Übrigen nach Art. 94 des Gesetzes über die politischen Rechte im Kanton Graubünden (GPR; BR 150.100).
- 8. Petitionen gemäss Art. 33 der Bundesverfassung sind schriftlich einzureichen. Ist die Eingabe an den Grossen Rat nach Form und Inhalt nicht ordnungswidrig, so fasst dieser einen Beschluss darüber, ob und gegebenenfalls wie er ihr Fol-

ge leisten will. Andernfalls nimmt er lediglich von ihrem Eingang Kenntnis (Art. 94 GPR).

9. Die Eingabe wurde schriftlich und mit dem Namen des Petitionärs versehen eingereicht. Sie ist sowohl nach Form als auch nach Inhalt gültig, weshalb der Grosse Rat darüber zu befinden hat, ob und gegebenenfalls wie er der Petition Folge leisten will oder ob er hiervon nur Kenntnis nehmen will.

III. Erwägungen

A Chronologie des Projekts St. Luzibrücke

10. Die ersten Projekte für eine Verbindung der Schanfiggerstrasse mit der Julierstrasse mittels einer Brücke datieren aus dem Jahr 1971, wurden jedoch nicht umgesetzt.
11. Am 1. September 2005 überwies der Grosse Rat mit 74 zu 0 Stimmen den Auftrag von Grossrat Ernst Casty betreffend Neuaufnahme des Projekts «Strassenverbindung zwischen der Julier- und Schanfiggerstrasse mit einer Hochbrücke über die Plessur nach Maladers» und beauftragte die Regierung mit der Ausarbeitung einer Machbarkeits- und Vergleichsstudie.
12. In TBA info Nr. 72 vom August 2006 präsentierte das Tiefbauamt die Resultate dieser Studien und hielt fest, dass die St. Luzibrücke (im Vergleich zum Ausbau der bisherigen Strasse) gesamthaft betrachtet die vorteilhaftere Lösung sei. Die Regierung erteilte in der Folge dem Tiefbauamt den Auftrag, ein entsprechendes Auflageprojekt auszuarbeiten. Die Auflage erfolgte im Juni 2008.
13. Im November 2010 genehmigte die Regierung das Projekt der Querverbindung Schanfiggerstrasse. Die gegen diesen Entscheid erhobene Beschwerde von Einwohnern des Quartiers Sand in Chur wies das Verwaltungsgericht von Graubünden im April 2013 ab. Dieses Urteil wiederum wurde ans Bundesgericht weitergezogen, welches die Beschwerde im Februar 2014 teilweise gut hiess.
14. Gestützt auf einen entsprechenden, vom Grossen Rat am 21. Oktober 2015 mit 108 zu 4 Stimmen bei 3 Enthaltungen überwiesenen Auftrag von Grossrat Ernst Casty wurde das Projekt Hochbrücke St. Luzi ins Strassenbauprogramm 2017-2020 aufgenommen.

15. Im September 2017 teilte die Regierung mit, dass sie nach vertiefter Variantenprüfung und in Berücksichtigung des Bundesgerichtsurteils entschieden habe, das Auflageprojekt für die Querverbindung St. Luzibrücke aus dem Jahr 2008 aufzuheben und das Tiefbauamt mit der Ausarbeitung eines neuen Auflageprojekts zu beauftragen.
16. In der Junisession 2020 nahm der Grosse Rat Kenntnis vom Strassenbauprogramm 2021-2024, in welchem das Projekt bei der Julierstrasse unter dem Projekttitel «Anschluss Schanfiggerstrasse (St. Luzibrücke)» figuriert.
17. Im September 2021 fällte die Regierung den Vergabeentscheid des Projektwettbewerbs zur Gestaltung der St. Luzibrücke. Das Siegerprojekt wird nun in ein entsprechendes Vorprojekt einfließen, das schliesslich Basis für ein Auflageprojekt sein soll.

B Rügen des Petitionärs

18. In seiner «Streitschrift» hält der Petitionär fest, dass die Argumente, welche für den Bau der Brücke aufgeführt würden, dieselben seien wie vor 15 Jahren. Dies sei falsch, weil diese Argumente *«schon zu Beginn der Diskussion und den Beratungen im Grossen Rat teilweise nicht zutrafen, übertrieben waren oder seit-her infolge baulicher Veränderungen und Anpassungen hinfällig geworden sind.»* Im Weiteren habe in der Zwischenzeit auch *«ein Sinneswandel gegenüber der individuellen motorisierten Mobilität stattgefunden, die sich auch in den Leitbildern und Richtplänen des Kantons niederschlagen.»* Der Petitionär bemängelt insbesondere auch den Umstand, dass seit der Erkenntnis gemäss Nutzwertanalyse im Jahr 2006, wonach die Brückenvariante vorteilhafter sei als der Ausbau der bisherigen Strasse, nur noch verschiedene Brückenprojekte weiterverfolgt worden seien und der Ausbau der bestehenden Strasse nie mehr als ernsthafte Alternative in Erwägung gezogen worden sei. Die damaligen Argumente und Planungsgrundlagen seien nie hinterfragt oder den heutigen Umständen angepasst worden. Wäre dies erfolgt, könne man nur zu folgenden Schlussfolgerungen gelangen (vgl. S. 4 «Streitschrift»):
 - *«Der Bau der Brücke ist die teuerste Lösung für das geringste Problem (Entlastung Stadtverkehr) und deshalb unverhältnismässig.*
 - *Vorinvestitionen beim Nasstobel von über 6 Mio. Franken gehen ganz oder teilweise verloren.*

- *Entgegen den gestellten Forderungen im Grossen Rat wünscht Arosa Tourismus keine Reisecars.*
- *Ein ortsbild- und landschaftsverträglicher Ausbau der Strasse ist möglich.*
- *Die raumplanerischen Voraussetzungen für den Brückenbau sind nicht erfüllt – eine Volksabstimmung in der Stadt Chur ist erforderlich.*
- *Der Brückenbau steht in klarem Widerspruch zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik.»*

C Erwägungen der Kommission

19. Das Projekt zur Korrektur der Schanfiggerstrasse kann – zumindest seit der Wiederaufnahme vor rund 15 Jahren – mit guten Argumenten als ein Projekt des Grossen Rats bezeichnet werden. Mit zahlreichen parlamentarischen Vorstössen (Aufträge, Anfragen, Fragen in der Fragstunde) hat es der Rat vorangetrieben und die Regierung angewiesen, die nächsten Schritte vorzunehmen. Auch nach Rückschlägen sorgte der Grosse Rat jeweils mit Vorstössen dafür, dass das Projekt weiterverfolgt wird.
20. In all den Jahren hat sich im Grossen Rat die politische Überzeugung manifestiert, dass ein Brückenprojekt am besten geeignet ist, um das Schanfigg besser zu erschliessen und das innerstädtische Strassennetz der Stadt Chur vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Der Grosse Rat hat sich in den bisherigen Debatten ausnahmslos für die Brückenvariante ausgesprochen und auch dafür gesorgt, dass das Projekt als Brückenprojekt ins Strassenbauprogramm aufgenommen wurde. Auch beim Projekt in den 70er-Jahren handelte es sich schon um ein Brückenprojekt.
21. Eine weitere Sistierung des nun laufenden Projekts zwecks erneuter Abklärungen, Vergleichsstudien und Berechnungen widerspricht der klar geäusserten Haltung des Grossen Rats, das Projekt nun endlich weiter- und schliesslich zu einem Ende zu führen. Diese Überzeugung und dieser klare politische Entscheid vermögen die Argumente des Petitionärs gesamthaft betrachtet nicht umzustossen. Eine vertiefte Auseinandersetzung mit den einzelnen Argumenten erscheint deshalb namentlich beim heutigen Stand des Projekts nicht angezeigt, auch wenn einzelne Argumente nicht gänzlich unbeachtlich sind.
22. Hinzu kommt, dass für das Projekt 2010 der ordentliche Rechtsweg beschritten und darüber letztinstanzlich geurteilt wurde. Es ist davon auszugehen, dass die

Erkenntnisse aus diesem Verfahren in das neue Auflageprojekt, gegen welches dann zudem der Rechtsweg ebenfalls offen steht, einfließen werden.

23. Im Übrigen verleiht die Kommission ihrer Überzeugung Ausdruck, dass ein Projekt wie das vorliegende, dem ein langer und fundierter politischer und rechtlicher Entwicklungsprozess zugrunde liegt (und gegen das im weiteren Verlauf ordentliche Rechtsbehelfe zur Verfügung stehen), nicht mittels einer Petition sistiert oder gar „beerdigt“ werden können soll. Damit würde dem politischen Instrument der Petition eine Wirkungsmacht zugestanden, die weit über deren Sinn und Zweck hinausgeht, sowie ein unerwünschtes Präjudiz mit kaum abzuschätzenden negativen Folgen geschaffen.

IV. Schlussfolgerung

24. Angesichts des klaren politischen Entscheids des Grossen Rats für den Bau einer Hochbrücke und eines ebenso klar vorgegebenen Rechtswegs zur gerichtlichen Überprüfung des Vorhabens spricht sich die Kommission einstimmig dafür aus, vom Eingang der Petition Kenntnis zu nehmen und dieser nicht Folge zu leisten.

Aufgrund obiger Erwägungen stellt die Kommission für Umwelt, Verkehr und Energie dem Grossen Rat einstimmig folgende

Anträge:

1. vom Eingang der Petition Kenntnis zu nehmen;
2. der Petition nicht Folge zu leisten;
3. den Petitionär in diesem Sinne schriftlich zu orientieren.

Chur, 21. Januar 2022

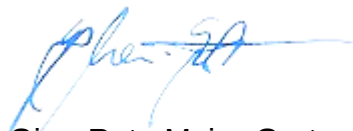
Namens der Kommission für Umwelt, Verkehr und Energie

Der Präsident:



Kenneth Danuser

Der Sekretär:



Gian-Reto Meier-Gort