



Sitzung vom

29. Oktober 2013

Mitgeteilt den

30. Oktober 2013

Protokoll Nr.

1031

Anfrage Kappeler

betreffend Petition „Autofreier Postplatz“ in Chur

Antwort der Regierung

Der Postplatz in Chur ist ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt und von alters her ein Identifikationspunkt der Stadt Chur. Gemäss einer im Jahr 2005 vorgenommenen Untersuchung wurde der Postplatz täglich von rund 14'000 Motorfahrzeugen und 2'500 Velos befahren. Im Jahr 2010 wurde eine Erhebung während den Spitzenstunden durchgeführt. Die Belastung in beiden Richtungen betrug während der Morgenspitze zwischen 240 und 510, während der Mittagsspitze zwischen 480 und 570 und während der Abendspitze zwischen 450 und 630 Fahrzeuge pro Stunde.

Während für den motorisierten Individualverkehr die Grabenstrasse die mit Abstand häufigste Fahrbeziehung darstellt, ist es für den Fuss- und Veloverkehr die Achse Bahnhofstrasse – Poststrasse. Gemäss der im Jahr 2005 durchgeführten Untersuchung querten rund 18'000 Personen täglich die Grabenstrasse über die drei Fussgängerübergänge am Postplatz. Dabei stellt der mit einer Lichtsignalanlage gesteuerte Fussgängerstreifen über den Postplatz die wichtigste Verbindung für den Fussverkehr zwischen dem Stadtzentrum und der Altstadt her. Die beiden anderen Übergänge beim Kunsthaus und bei der Post weisen eine deutlich tiefere Frequenz auf.

Die Regierung beantwortet die Fragen wie folgt:

1. Die Regierung teilt die Ansicht, dass das Verkehrsaufkommen im Bereich Postplatz – Grabenstrasse zwar geringer als in der Kasernen- und Masanserstrasse, aber für Graubünden vergleichsweise hoch ist.
2. Die Schaffung einer autofreien Zone inmitten einer Stadt führt grundsätzlich zu einer Aufwertung des Stadtzentrums. Dabei ist jedoch zu beachten, dass die Sperrung einer bestehenden, stark frequentierten Strasse zur Verlagerung des Verkehrs führt. In einer Stadt wie Chur, in welcher es neben der Durchgangsstrasse Masanserstrasse – Grabenstrasse nur wenige Alternativen gibt, müsste sich der Verkehr auf verschiedene Wohnquartiere bzw. Nebenstrassen und

hauptsächlich auf die Ringstrasse verlagern. Massgeblich dürfte das Zentrum der Stadt dann via die Tivolibrücke bzw. die Unterführung Turnerwiese erschlossen bzw. umfahren werden. Die Nebenstrassen und vor allem die Ringstrasse sind jedoch nicht in der Lage, diesen Zusatzverkehr zu übernehmen. Ihre Leistungsfähigkeit ist in Spitzenzeiten bereits heute erschöpft und zum Teil sind diese Strassen durch bereits getroffene Verkehrsberuhigungsmassnahmen nur noch beschränkt für den Durchgangsverkehr geeignet. Es stellt sich die Frage, ob eine Verlagerung des Verkehrs auf diese Umgehungsstrassen gewünscht wird und ob eine solche nicht gar zu Nachteilen für den Stadtteil nördlich des Bahnhofs führt. Zudem könnte eine bewusste Veränderung der bestehenden Verkehrssituation gemäss Umweltschutzgesetzgebung bzw. Lärmschutzverordnung dazu führen, dass diese Massnahme einer Änderung einer Anlage gleichgesetzt wird und an der Ringstrasse künftig bezüglich Lärm die tieferen Planungswerte einzuhalten sind. Dies ist praktisch nicht umsetzbar und vor allem nicht finanzierbar. Auf alle Fälle müssten die Auswirkungen einer solchen Massnahme sehr detailliert mit Beachtung verschiedenster Aspekte (Umweltbelastung, Umwegfahrten, Verkehrsverlagerungen, Stauproblematik, Auswirkungen auf die Altstadt, Konsequenzen für heute anstehende Verkehrsvorhaben wie der Umbau Rosenhügel zur besseren Erschliessung des Stadtzentrums etc.) untersucht werden.

3. Die Grabenstrasse ist eine kantonale Hauptstrasse und eine schweizerische Durchgangsstrasse. Es ist nicht zulässig, eine solche verkehrsfrei zu gestalten, also zu unterbrechen, ohne dafür vergleichbaren Ersatz zu schaffen. Aus diesem Grund müsste künftig die Ringstrasse ersatzweise als Durchgangsstrasse dienen. Gemäss Art. 6 der Durchgangsstrassenverordnung wäre hierfür die Zustimmung des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) notwendig. Die Stadt Chur müsste daher den Transitverkehr via Ringstrasse sicherstellen und einen Bericht betreffend die Auswirkungen gemäss Ziff. 2 erarbeiten lassen. Falls sich die hinreichende Erschliessung der Stadt Chur gemäss kantonalem Strassengesetz unverändert erfüllen lässt, wird es für den Kanton vorstellbar, die Grabenstrasse im Postplatzbereich an die Stadt Chur abzutreten.



Namens der Regierung

Der Präsident:

Der Kanzleidirektor:

H. Trachsel

Dr. C. Riesen

Anfrage Kappeler betreffend Petition „Autofreier Postplatz“ in Chur

Am 27.08.13 wurde die Unterschriftensammlung zur Petition „Autofreier Postplatz“ in Chur lanciert, welche zu gegebener Zeit dem Stadtrat von Chur übergeben werden soll. Begründet wird das Vorhaben u.a. mit einer Aufwertung des Stadtzentrums von Chur, positiven Einflüssen auf die wirtschaftliche Entwicklung sowie einer Erhöhung der Verkehrssicherheit.

In diesem Zusammenhang wird die Regierung ersucht, nachfolgende Fragen zu beantworten:

- Teilt die Regierung die Meinung, dass das Verkehrsaufkommen im „Bereich Postplatz – Grabenstrasse“ in Chur vergleichsweise hoch ist?
- Teilt die Regierung die Meinung, dass die Umsetzung des Anliegens zu einer Aufwertung des Stadtzentrums der Kantonshauptstadt führen könnte?
- Ist die Regierung bereit, das Anliegen resp. verschiedene Lösungsansätze (von Minimal- bis Maximalvariante) zusammen mit der Stadt Chur zu prüfen?

Chur, 29. August 2013

Kappeler, Bondolfi, Bucher-Brini, Casty, Frigg-Walt, Hartmann (Chur), Kollegger (Chur), Locher Benguerel, Pult, Stiffler, Trepp, Tscholl, Deplazes, Hensel

Dumonda Kappeler concernent la petiziun «Plazza da la posta a Cuira senza autos»

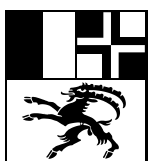
Ils 27 d'avust 2013 èsi vegnì cumenzà a rimnar suttascripziuns per la petiziun «Plazza da la posta a Cuira senza autos» che duai vegnir surdada a la suprastanza da la citad da Cuira cur ch'igl è uschè lunsch. Motivà vegn il project tranter auter cun in augment da la valur dal center da la citad da Cuira, cun influenzas positivas sin il svilup economic sco er cun in augment da la segirezza dal traffic.

En quest connex vegn la regenza supplitgada da responder las suandantas dumondas:

- È er la regenza da l'avis ch'il volumen da traffic saja relativamain grond en il sector Plazza da la posta – Grabenstrasse a Cuira?
- È er la regenza da l'avis che la realisaziun da la petiziun pudess augmentar la valur dal center da la chapitala chantunala?
- È la regenza pronta d'examinar ensemen cun la citad da Cuira la petiziun resp. differentas propostas da soluziun (da la varianta minimala fin a la varianta maximala)?

Cuira, ils 29 d'avust 2013

Kappeler, Bondolfi, Bucher-Brini, Casty, Frigg-Walt, Hartmann (Cuira), Kollegger (Cuira), Locher Benguerel, Pult, Stiffler, Trepp, Tscholl, Deplazes, Hensel



Sesida dals

Communitgà ils

Protocol nr.

29 d'october 2013

30 d'october 2013

1031

Dumonda Kappeler

concernent la petiziun "Plazza da la posta a Cuira senza autos"

Resposta da la regenza

La plazza da la posta a Cuira è in center da traffic impurtant ed è da vegl ennà in punct d'identificaziun da la citad da Cuira. Tenor ina retschertga da l'onn 2005 han var 14 000 vehichels a motor e var 2500 velos traversà mintga di la plazza da la posta. L'onn 2010 è vegnida fatga ina retschertga durant las uras da traffic intensiv. La chargia da traffic è stada en tuttas duas direcziuns tranter 240 e 510 vehichels per ura durant il traffic intensiv da la damaun, tranter 480 e 570 vehichels per ura da mezdi e tranter 450 e 630 vehichels per ura la saira.

Entant che la Grabenstrasse è la via la pli frequenta per il traffic individual motorisà, è quai l'axa Bahnhofstrasse – Poststrasse per il traffic da peduns e da velo. Tenor la retschertga da l'onn 2005 han var 18 000 persunas traversà mintga di la Grabenstrasse sur in dals trais passadis da peduns en il sector da la plazza da la posta. La strivla melna sur la plazza da la posta, che vegn reglada cun amplas da traffic, è qua la colliaziun la pli impurtanta per il traffic da peduns tranter il center da la citad e la citad veglia. Ils dus auters passadis tar la chasa d'art e tar la posta vegnan duvrads bler main.

La regenza respunda las dumondas sco suonda:

1. Er la regenza è da l'avis ch'il volumen da traffic è, en il sector plazza da la posta – Grabenstrasse, bain pli pitschen ch'en la Kasernenstrasse ed en la Masanserstrasse, dentant relativamain grond per il Grischun.
2. Sch'i vegn stgaffida ina zona senza autos en ina citad, augmenta quai da princip la valur dal center da la citad. Ins sto dentant resguardar che la serrada d'ina via existenta fitg frequentada chaschuna in spustament dal traffic. En ina citad sco Cuira, che ha mo paucas alternativas sper la via da transit Masanserstrasse – Grabenstrasse, stuess il traffic sa spustar sin differents quartiers d'abitar resp. sin differentas vias lateralas e principalmain sin la Ringstrasse. En emprima lin-

gia dastgass l'access resp. il sviament dal center da la citad lura succeder sur la punt Tivoli resp. sur il sutpassadi Turnerwiese. Las vias lateralas e cunzunt la Ringstrasse n'èn dentant betg en cas da dumagnar quest traffic supplementar. Durant las uras da traffic intensiv è lur capaciad exaurida gia oz, e per part èn questas vias adattadas mo pli limitadamain per il traffic da transit pervia da mesiras ch'èn gia vegnidas prendidas per quietar il traffic. La dumonda è quella, sch'i vegn giavischè da spustar il traffic sin quests sviaments e sch'in tal spustament na purtass betg schizunt dischavantatgs per la part da la citad al nord da la staziun. Tenor la legislaziun davart la protecziun da l'ambient resp. tenor l'ordinaziun davart la protecziun cunter canera pudess ina midada sapientiva da la situaziun da traffic existenta plinavant avair per consequenza che questa mesira vegniss tractada sco ina midada d'in stabiliment e ch'i stuessan – areguard la canera – vegnir observadas en l'avegnir en la Ringstrasse las valurs da planisaziun pli bassas. En la pratica n'è quai betg realisabel e cunzunt betg finanziabel. En minga cas stuessan las consequenzas d'ina tala mesira vegnir examinadas fitg detagliadamain, resguardond differents aspects (grevezza per l'ambient, viadis deturs, spustaments dal traffic, stagnaziuns dal traffic, consequenzas per la citad veglia, consequenzas per projects da traffic currents sco la restructuraziun dal Rosenhügel per cuntanscher meglier il center da la citad e.u.v.).

3. La Grabenstrasse è ina via principala chantunala ed ina via da transit svizra. I n'è betg admiss da liberar ina tala via dal traffic, vul dir d'interrumper ina tala via, senza procurar per ina cumpensaziun cumparegliabla. Per quest motiv stuess la Ringstrasse vegnir duvrada en l'avegnir sco via da transit empè da la Grabenstrasse. Tenor l'art. 6 da l'ordinaziun federala davart las vias da transit stuess quai vegnir approvà da l'uffizi federal da vias (UVIAS). La citad da Cuira stuess perquai garantir ch'il traffic da transit giess sur la Ringstrasse e laschar elavurar in rapport concernent las consequenzas tenor la cifra 2. Sche l'accessibladad suffizienta da la citad da Cuira tenor la lescha chantunala davart las vias fiss garantida senza midadas, fissi imaginabel per il chantun da ceder a la citad da Cuira la Grabenstrasse en il sector da la piazza da la posta.



En num da la regenza

Il president:

Il chancelier:

H. Trachsel

dr. C. Riesen

Interpellanza Kappeler concernente la petizione "Postplatz senza auto" a Coira

Il 27.08.2013 è stata avviata la raccolta delle firme a favore della petizione "Postplatz senza auto" a Coira che andrà consegnata al Municipio di Coira a tempo debito. Il progetto viene motivato tra le altre cose anche con una rivalutazione del centro della Città di Coira, con influssi positivi sullo sviluppo economico, nonché con un aumento della sicurezza del traffico.

In questo contesto si invita il Governo a rispondere alle seguenti domande:

- Il Governo condivide l'opinione secondo cui il volume del traffico in zona Postplatz – Grabenstrasse a Coira è relativamente elevato?
- Il Governo condivide l'opinione secondo cui l'attuazione della richiesta potrebbe portare a una rivalorizzazione del centro della capitale cantonale?
- Il Governo è disposto a esaminare la richiesta e diverse soluzioni possibili (dalla variante più economica a quella più costosa) assieme alla Città di Coira?

Coira, 29 agosto 2013

Kappeler, Bondolfi, Bucher-Brini, Casty, Frigg-Walt, Hartmann (Coira), Kollegger (Coira), Locher Benguerel, Pult, Stiffler, Trepp, Tscholl, Deplazes, Hensel