



BÜNDNER HEIMATSCHUTZ
PROTECZIUN DA LA PATRIA
PROTEZIONE DELLA PATRIA

Lürlibadstrasse 39, 7000 Chur

T 081 250 75 72

www.heimatschutz-gr.ch
info@heimatschutz-gr.ch

PC 70-889-4

EINSCHREIBEN

Stadträtin
Dr. Sandra Maissen
Vorsteherin Departement
Bau Planung Umwelt
Stadthaus
Masanserstrasse 2
7000 Chur

Chur, 26. Januar 2022

Ausbau Masanserstrasse, Kataster Nrn. 493, 503, 6081, 6122, 6123, 6536, 6809 Öffentliche Planaufgabe, publiziert im Amtsblatt vom 7. Januar 2022 Antrag um Sistierung des Bauvorhabens

Sehr geehrte Frau Stadträtin Maissen

Gemäss der oben genannten Auflage plant die Stadt Chur den Bau eines grossen Kreisels bei der Einmündung der Scalärastrasse in die Masanserstrasse. Das überdimensionierte Bauwerk erscheint uns aus verschiedenen Gründen unangemessen und unnötig zu sein. Wir verzichten auf eine formelle Einsprache, möchten die Stadt aber dringend bitten, das Bauvorhaben auf der Grundlage des von Verkehrsingenieur Peter Hartmann erarbeiteten Diskussionsbeitrags (siehe Beilage) zu überdenken bzw. zu sistieren.

Herr Hartmann legt schlüssig dar, dass mit geringfügigen Anpassungen der heute bestehenden T-Einmündung die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden besser gewährleistet wäre als mit der Kreisellösung. Die Masanserstrasse behielte damit auch ihre heutige, vom Kreisellösung bis in die Innenstadt weitestgehend kohärente und akzeptable stadtverträgliche Gestaltung. Des Weiteren zeigt Herr Hartmann im Bereich des schützenswerten Hauses zur «Kante» eine busfreundliche Lösung auf. Eine solche ist im Auflageprojekt erstaunlicherweise nicht dargestellt. Offenbar geht man seitens der Stadt davon aus, dass die «Kante» in Bälde abgebrochen und die Masanserstrasse am Ort der Liegenschaft ausgebaut werden kann. Wir können uns des Eindrucks nicht erwehren, dass man mit dem Bau des Kreisels vorzeitig Tatsachen schaffen möchte, die einen Abbruch der «Kante» umso mehr rechtfertigen würden.

Das als national bedeutendes Baudenkmal ausgewiesene «Kanten»-Gut ist Teil des grossflächigen Gebiets «Ruggenbrecher», für das laut geltender Grundordnung eine Arealplanpflicht gemäss Art. 74 und 88 BauG und Art. 46 KRG besteht. Aufgrund der Rechtslage hat die Arealplanung zwingend auf einer qualifizierten Auseinandersetzung mit den im ISOS formulierten Schutzziele zu beruhen. In einem Bericht der *Südostschweiz* vom 14. Juli 2021 werden Sie, geschätzte Frau Maissen, dahingehend zitiert, dass der betreffende Arealplan bei den kantonalen Stellen in Vorprüfung ist, und dass für das «Kanten»-Gut bei der Eidgenössischen Kommission für

Denkmalpflege (EKD) ein Gutachten in Auftrag gegeben worden sei. Wir gehen davon aus, dass diese Expertise zwischenzeitlich vorliegt. Ob das Resultat des Gutachtens in die Arealplanung eingeflossen ist, wissen wir nicht. Auch ist uns der Stand der Vorprüfung nicht bekannt. Allein die Tatsache, dass der «Arealplan «Ruggenbrecher» bislang noch nicht öffentlich aufliegt, lässt vermuten, dass er noch nicht «spruchreif» ist. Entsprechend ist auch das Schicksal der Kante noch nicht besiegelt – dies umso weniger, als gegen die städtische Arealplanung mit einer Einsprache bzw. Beschwerde vorgegangen werden kann.

Der enge Zusammenhang zwischen der Arealplanung «Ruggenbrecher» und dem Ausbau der Masanserstrasse im Bereich der Einmündung Scalärastrasse ist nicht von der Hand zu weisen. Entsprechend sinnvoll, ja zwingend wäre es, die beiden Planungen miteinander zu koordinieren. Mit der geplanten Kreisellösung würden allenfalls Fakten geschaffen, die sich im Laufe der weiteren Arealplanung als hinderlich oder nicht praktikabel erweisen könnten.

Antrag

Im Hinblick auf eine städtebaulich qualitätsvolle Lösung im Gebiet «Ruggenbrecher» gilt es, den Ausbau der Masanserstrasse vor der «Kante» und die Arealplanung «Ruggenbrecher» aufeinander abzustimmen. Entsprechend beantragen wir, dass das Kreiselvorbahn sisiert und der weitere Ausbau der Masanserstrasse mit dem Arealplan «Ruggenbrecher» koordiniert wird.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unseres Antrags. Für ein Gespräch stehen wir jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Bündner Heimatschutz



Patrick Gartmann, Präsident



Ludmila Seifert, Geschäftsführerin

Beilage

- Peter Hartmann: Neugestaltung Verkehrsknoten Masanserstrasse/Scalärastrasse. Ein Diskussionsbeitrag, Januar 2022

Kopie per Mail an

- Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege EKD
- Herr Reto Knuchel, Leiter Tiefbauamt Graubünden
- Herr Richard Atzmüller, Leiter Amt für Raumentwicklung Graubünden
- Herr Simon Berger, Leiter Denkmalpflege Graubünden

Neugestaltung Verkehrsknoten Masanserstrasse / Scalärastrasse



Ein Diskussionsbeitrag

Januar 2022

Auflageprojekt Kreisel Masanserstrasse / Scalärastrasse

Das aktuelle Auflageprojekt für einen neuen Einmündungsbereich Masanserstrasse / Scalärastrasse sieht anstelle der heutigen T-Einmündung der Scalärastrasse mit Beschleunigungsspur in Richtung Norden einen grossen Verkehrskreisel mit Busspur stadtauswärts vor und nach dem Kreisel mit zugelassenem Velo sowie einen Radstreifen stadteinwärts vor.



Anforderungen an eine Beurteilung des Auflageprojekts

Eine Beurteilung des Auflageprojekts aus Sicht aller Verkehrsteilnehmenden und des städtischen Verkehrssystems berücksichtigt zweckmässigerweise die Anforderungen des im Entwurf vorliegenden Stadtentwicklungskonzepts (STEK) sowie des ebenfalls vorliegenden Agglomerationsprogramms Chur, 4. Generation.

Das STEK postuliert in Bezug auf die städtische Mobilität als wichtigste Stossrichtungen: „ein sicheres und stadtgerechtes Verkehrssystem“, „die prioritäre Behandlung effizienter und nachhaltiger Verkehrsformen“, „die Reduktion der Verkehrsimmissionen“ sowie „eine hohe Stadt- und Lebensqualität“. Davon abgeleitet definiert das STEK folgende Ziele: „nachhaltige Verkehrsformen, d.h. ÖV und Velo, bevorzugt behandeln“, „Velo- und Fussverkehr in Entwicklungsprojekte miteinbeziehen“, „Hauptstrassen zu attraktiven Stadträumen aufwerten“ sowie „Neben- und Quartierstrassen für hohe Aufenthalts- und Lebensqualität aufwerten“.

Das Agglomerationsprogramm Chur, 4. Generation verfolgt in seiner Teilstrategie Verkehr insbesondere die Ziele: „Kanalisation des Verkehrs auf den Hauptachsen“, „siedlungsverträgliche Gestaltung der Strassenräume“, „Ausbau des Busses als zuverlässige und leistungsfähige Ergänzung zur S-Bahn“ sowie „lückenlose und sichere Netze für den Fuss- und Veloverkehr“.

An eine Neugestaltung des Einmündungsbereichs Masanserstrasse / Scalärastrasse sind daher in Berücksichtigung des STEK und des Agglomerationsprogramms Chur sowie allgemein gültiger verkehrsplanerischer Grundsätze insbesondere die folgenden Anforderungen zu stellen:

1. Hohe Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden im Knotenbereich
2. Keine Behinderungen der Busse stadtauswärts durch den privaten Autoverkehr
3. Sicheres und möglichst unbehindertes Velofahren in und aus allen Richtungen
4. Sicheres und attraktives Queren der Masanserstrasse durch zu Fuss Gehende
5. Verminderung von Ausweichverkehr durch die Loëstrasse bei Stausituationen
6. Möglichst unbehindertes „Abfliessen“ des Autoverkehrs in Richtung Norden
7. Stadtverträgliche Gestaltung des Strassenraums und seiner Umgebung
8. Verkehrslösung mit möglichst kleiner Landbeanspruchung und tiefen Kosten

Beurteilung des Auflageprojekts

In Bezug auf die *Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden* hat ein Kreisell zwar den grundsätzlichen Vorteil, dass fast alle Fahrzeuge den Kreisell mit tieferer und untereinander ähnlicher Geschwindigkeit befahren als andere Knotenarten, wie z.B. eine T-Einmündung. Allerdings zeigt die Unfallstatistik des Bundesamts für Strassen (ASTRA), dass im heutigen Einmündungsbereich Masanserstrasse / Scalärastrasse weniger Unfälle passieren als an den meisten innerstädtischen, vorab an der Ringstrasse gelegenen, Kreiseln, und dies trotz deutlich kleinerem Verkehrsaufkommen in der Ringstrasse. Und ganz wichtig, im Einmündungsbereich Masanserstrasse / Scalärastrasse passieren fast nur Auffahrunfälle zwischen Autos während an Kreiseln in sehr vielen Fällen Velofahrende die Leidtragenden von Unfällen sind. So ist auch die Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) dezidiert der Meinung, dass „Kreisell für die Velofahrenden zu den gefährlichsten Stellen im Strassenverkehr gehören“. So verunfallten beispielsweise 2019 in der Schweiz 445 Velofahrende im Kreisell, 14 Prozent davon schwer.

Die *Behinderungen des Busverkehrs stadtauswärts* werden mit dem Kreisell zwar etwas reduziert, aber nicht eliminiert. Der Bus steht im ganzen Kreisellbereich weiterhin im Stau und eine busfreundliche Lösung im Bereiche der Liegenschaft „Haus zur Kante“ ist im Auflageprojekt (leider) nicht dargestellt.

Was das *sichere und unbehinderte Velofahren* betrifft, profitieren die Velofahrenden stadteinwärts (und insbesondere auch die Fussgänger auf dem Trottoir) zwar von einem neuen Radstreifen auf der Fahrbahn, aber ihre Sicherheit im eigentlichen Kreisellbereich wird entsprechend obigen Ausführungen deutlich vermindert.

Den zu Fuss Gehenden stehen beidseits des Kreisells zwei *sichere und komfortable Fussgänger-Querungen* über die Masanserstrasse nach und von der Scalärastrasse in unmittelbarer Nähe des Einmündungsbereichs zur Verfügung. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass das Verkehrsaufkommen an zu Fuss Gehenden nach und von der Scalärastrasse marginal ist. Zur Querung der Scalärastrasse oberhalb des Kreisells ist, warum auch immer, kein Fussgängerstreifen vorgesehen.

Der Kreisell vermindert den *Ausweichverkehr über die Loëstrasse* bei Stau in der Masanserstrasse gegenüber heute zwar etwas, aber höchstens in geringem Masse. Das heutige Reissverschluss-System zur Einfahrt aus der Scalärastrasse in die Masanserstrasse ab der vor ein paar Jahren erstellten „Beschleunigungsspur“ funktioniert zwar grundsätzlich gut, aber in ähnlicher Art funktioniert (auf freiwilliger Basis) üblicherweise auch das Einfädeln in einen Kreisell.

Das heutige weitgehend unbehinderte *„Abfliessen“ des Autoverkehrs* in Richtung Norden wird mit dem Kreisell gegenüber heute beeinträchtigt. Autofahrende aus Richtung Norden nach der Scalärastrasse haben im Kreisell gegenüber dem Verkehr aus Richtung Stadt Vortritt, was dazu führt, dass bei grossem aber noch einigermaßen flüssigem Verkehr in der Masanserstrasse stadtauswärts, im Sinne des sog. „Handorgeleffekts“, noch früher als heute Rückstaus entstehen.

Was die *stadtverträgliche Gestaltung des Strassenraums* der Masanserstrasse betrifft, ist grundsätzlich unbestritten, dass die Masanserstrasse eine sog. verkehrsorientierte Strasse darstellt, die, unter gebührender Berücksichtigung der anderen Verkehrsteilnehmenden, vorab auf die Bedürfnisse des Autoverkehrs auszurichten ist. Allerdings wird mit dem hier als eigentlicher „Fremdkörper“ wirkenden grossen Kreisel die autogerechte Gestaltung des Strassenraums noch deutlich akzentuiert, und dies leider in unmittelbarer Nachbarschaft zur schützens- und erhaltenswerten Liegenschaft „Haus zur Kante“.

Der mit dem Kreisel verbundene *Landbedarf*, insbesondere zulasten der Parzelle 493, ist bedeutend, und die *Erstellungskosten* des Kreisels sind im Vergleich mit denkbaren anderen Lösungen sehr hoch.

Eine mögliche Alternative zum Kreisel

Ergänzend zur bestehenden T-Einmündung der Scalärastrasse wird die Busspur stadtauswärts mit zugelassenem Velo von der Haltestelle Weisstorkel bis unmittelbar vor die Liegenschaft „Haus zur Kante“ über die T-Einmündung hinweg erstellt und wird stadteinwärts, wie beim Auflageprojekt, ein Radstreifen markiert. Vor dem „Haus zur Kante“ wird eine sog. Busschleuse installiert, die dem Bus jederzeit freie Fahrt an der Liegenschaft „Haus zur Kante“ vorbei in die bestehende nördliche Busspur garantiert und auch dem Velo jederzeitiges Weiterfahren ermöglicht. Busschleusen von gleicher oder ähnlicher Art werden in der Schweiz schon an verschiedenen Orten erfolgreich betrieben. Auf Seite 05 ist diese mögliche Alternative zum vorgesehenen Kreisel im Sinne einer Systemskizze dargestellt.

Beurteilung der dargestellten möglichen Alternative

Was die *Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden* betrifft, ist auf Seite 02 alles Notwendige ausgeführt. So ist die skizzierte Alternative zum Kreisel insbesondere zugunsten der Velofahrenden deutlich sicherer als die Kreisellösung. Und sollte im Einmündungsbereich auch noch Tempo 30 gelten, ist die Frage nach möglichst hoher Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden eh geklärt.

Mit der *durchgehenden Busspur* stadtauswärts von der Haltestelle Weisstorkel bis unmittelbar vor das „Haus zur Kante“ mit dort installierter Busschleuse hat der Bus auf der ganzen Strecke Weisstorkel bis Kreisel Masans jederzeit freie und durch den privaten Autoverkehr unbehinderte Fahrt.

Mit der durchgehenden Busspur stadtauswärts mit zugelassenem Velo bis vor das „Haus zur Kante“ sowie dem durchgehenden, von keinem Kreisel unterbrochenen Radstreifen stadteinwärts wird den *Velofahrenden* nicht nur *hohe Sicherheit* garantiert, sondern wird ihnen auch ein *unbehindertes Vorwärtskommen* ermöglicht.

Den *zu Fuss Gehenden* stehen zwar auch mit der dargestellten Alternative zwei sichere *Querungsmöglichkeiten über die Masanserstrasse* zur Verfügung, allerdings liegt die nördlich des Einmündungsbereichs dargestellte Querung wohl nicht optimal und sollte im Rahmen einer allfälligen Projektierung der alternativen Lösung wohl noch überdacht und allenfalls korrigiert werden.

Was die Vermeidung bzw. Verhinderung von *Ausweichverkehr über die Loëstrasse* bei Stau in der Masanserstrasse betrifft, hat eine T-Einmündung mit vorgelagerter Busspur mit zugelassenem Velo und vortrittsbelasteter Scalärastrasse wohl eine deutlich grössere Wirkung als ein Verkehrskreisel mit direkter Einfahrt in die Masanserstrasse und meist freiwillig ausgeübtem Reissverschluss-System.

Mit einer T-Einmündung mit vortrittsbelasteter Linksabbiegespur aus Richtung Norden nach der Scalärastrasse wird das erwünschte möglichst unbehinderte *“Abfließen“ des Autoverkehrs* in der Masanserstrasse stadtauswärts weniger behindert als mit einem Kreisel mit Vortritt für den Autoverkehr von Norden nach der Scalärastrasse vor dem Verkehr in der Masanserstrasse stadtauswärts.

Mit einer T-Einmündung behält die Masanserstrasse, in Anbetracht ihrer wichtigsten Funktion als Haupteinfallssache nach und von der Stadt, ihre heutige vom Kreisel Masans bis in die Innenstadt weitestgehend kohärente und, abgesehen vom zu hohen Geschwindigkeitsniveau, akzeptable *stadtverträgliche Gestaltung*. Ein neuer Kreisel auf dieser Strecke beeinträchtigt dieses Bild beträchtlich.

Die Gestaltung des Einmündungsbereichs Masanserstrasse / Scalärastrasse in Form einer um eine Busspur stadtauswärts mit zugelassenem Velo und einen Radstreifen stadteinwärts ergänzten T-Einmündung hat nur einen unbedeutenden *Landbedarf* und, im Vergleich mit einem Kreisel, sehr tiefe *Kosten* zur Folge.

Ein persönliches Fazit

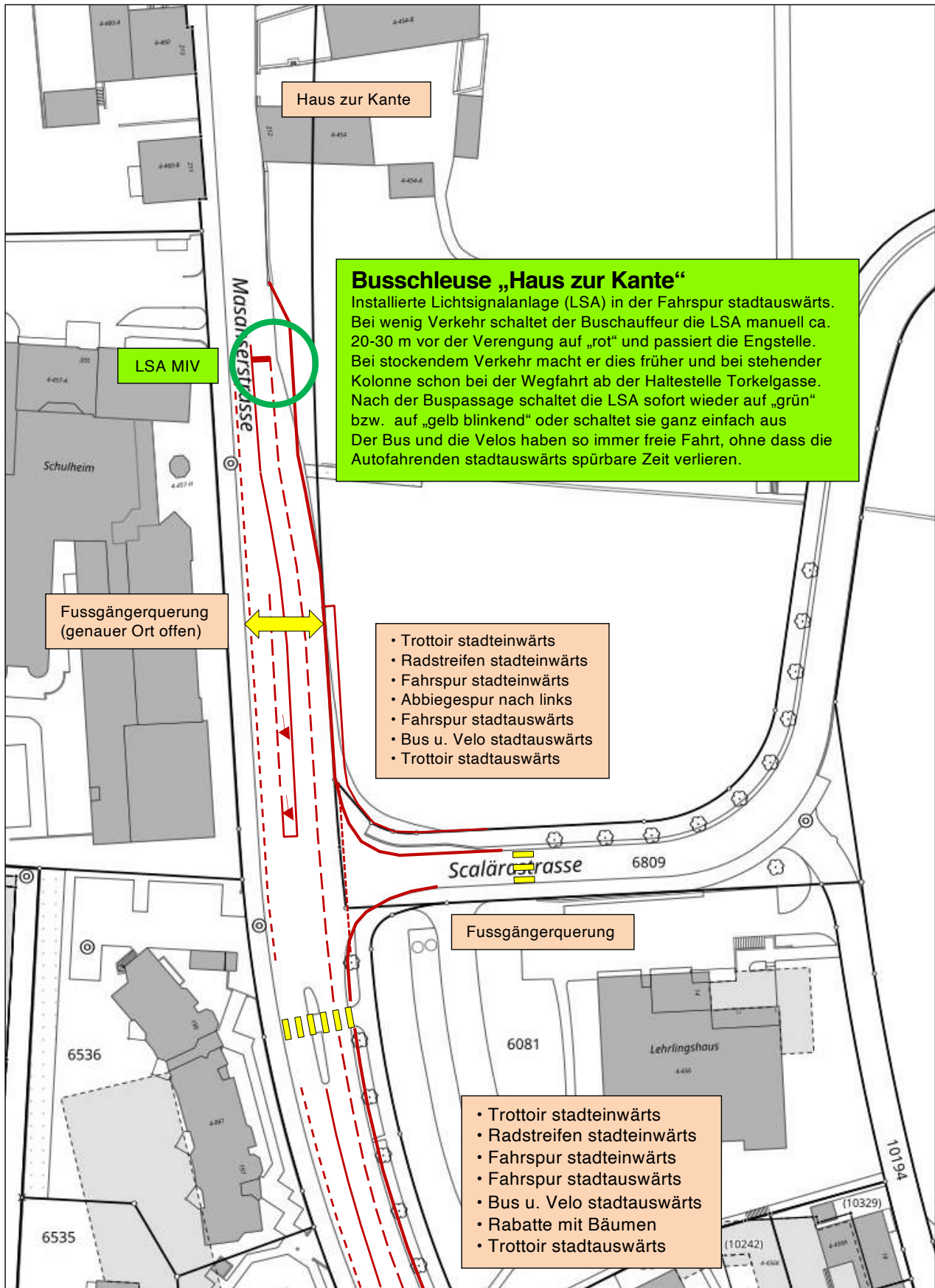
Wie auch immer man obige Aussagen zu den beiden möglichen Varianten einer Neugestaltung des Einmündungsbereichs Masanserstrasse / Scalärastrasse gewichtet, um die Feststellung, dass eine T-Einmündung die Strategien und Ziele des STEK und des Agglomerationsprogramm Chur besser erfüllt als ein Kreisel, kommt man objektiverweise wohl kaum herum. In diesem Sinne beurteile ich einen Verzicht auf einen Kreisel gemäss Auflageprojekt zugunsten einer sanierten bus- und velofreundlichen T-Einmündung als die verkehrstechnisch und städtebaulich bessere Lösung mit, bei Einführung von Tempo 30, grösserem Sicherheitsgewinn.

Träumen darf man immer, oder?

Zusammen mit der Umgestaltung des Einmündungsbereichs Masanserstrasse / Scalärastrasse in Form einer sanierten T-Einmündung treffen der Kanton und die Stadt Chur zusammen die folgenden Vorkehrungen:

- Zwischen dem Kreisel Masans und der Haltestelle Torkelgasse wird zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Reduktion der verkehrsbedingten Lärmimmissionen Tempo 30 eingeführt.
- Auf den angestrebten Abbruch des „Haus zur Kante“ wird nach Realisierung der Busspur stadtauswärts mit Busschleuse definitiv und verpflichtend verzichtet.
- Das dank dem Verzicht auf den Kreisel eingesparte Geld wird zur baulichen Sanierung der Liegenschaft „Haus zur Kante“ eingesetzt und wird die Liegenschaft anschliessend einer teilweisen Wohnnutzung sowie ergänzenden kulturellen Nutzungen zugeführt.

Eine mögliche Alternative zu einem Kreisel (Systemskizze)



Busschleuse „Haus zur Kante“

Installierte Lichtsignalanlage (LSA) in der Fahrspur stadtauswärts. Bei wenig Verkehr schaltet der Buschauffeur die LSA manuell ca. 20-30 m vor der Verengung auf „rot“ und passiert die Engstelle. Bei stockendem Verkehr macht er dies früher und bei stehender Kolonne schon bei der Wegfahrt ab der Haltestelle Torkelgasse. Nach der Buspassage schaltet die LSA sofort wieder auf „grün“ bzw. auf „gelb blinkend“ oder schaltet sie ganz einfach aus. Der Bus und die Velos haben so immer freie Fahrt, ohne dass die Autofahrenden stadtauswärts spürbare Zeit verlieren.

Fussgängerquerung
(genauer Ort offen)

- Trottoir stadteinwärts
- Radstreifen stadteinwärts
- Fahrspur stadteinwärts
- Abbiegespur nach links
- Fahrspur stadtauswärts
- Bus u. Velo stadtauswärts
- Trottoir stadtauswärts

Fussgängerquerung

- Trottoir stadteinwärts
- Radstreifen stadteinwärts
- Fahrspur stadteinwärts
- Fahrspur stadtauswärts
- Bus u. Velo stadtauswärts
- Rabatte mit Bäumen
- Trottoir stadtauswärts