

Chur, 5. Februar 2021

Grosser Rat des Kantons
Graubünden
Masanserstrasse 3
7000 Chur

Petition betreffend Bauvorhaben Verbindung Julierstrasse-Schanfiggerstrasse

Gestützt auf Art. 94 des Gesetzes über die politischen Rechte im Kanton Graubünden vom 17.06.2005

Sehr geehrter Herr Landespräsident
Sehr geehrte Frau Landesvizepräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren Ratsmitglieder

In mehreren Sessionen seit 2005 (und früher in den 1970er Jahren) hat sich der Grosse Rat mit dem Bauvorhaben, welches eine Brückenverbindung zwischen Julierstrasse und Schanfiggerstrasse vorsieht, befasst und beschlossen, dieses in das Strassenbauprogramm 2021-2024 aufzunehmen. Ich und viele Bürgerinnen und Bürger, mit denen ich darüber sprach, sind der Meinung, dass dieses Projekt nicht bedarfsgerecht und unverhältnismässig ist und deshalb nicht weiterverfolgt werden sollte. Da im Herbst letzten Jahres ein Projektwettbewerb für die Brücke ausgeschrieben wurde, reiche ich die Petition zu einem Zeitpunkt ein, bei dem noch die Möglichkeit besteht, das Wettbewerbsverfahren abzubrechen, bevor (wieder) viel Geld und aussichtslose Arbeit von Ingenieuren und Planern in das Projekt gesteckt wird. Ich schreibe „wieder“, weil ein Projekt schon einmal bis zur Auflagereife ausgearbeitet, dann aber vom Bundesgericht am vorgesehenen Ort als nicht tauglich befunden wurde.

Ich habe beim kantonalen Verwaltungsgericht gegen die Durchführung des Projektwettbewerbs mit einer Beschwerde geklagt. Weil ich dazu als nicht Teilnahmeberechtigter nicht legitimiert war, zog ich nach dem ersten Schriftenwechsel die Beschwerde zurück. Danach habe ich in verschiedensten Unterlagen, u.a. in den Grossratsprotokollen, Gerichtsentscheiden, Regierungsbeschlüssen und weiteren Akten recher-

chier und die Gründe für meine (und vieler anderer) ablehnende Haltung in einer – ich nenne es „Streitschrift“, welche Sie in der Beilage erhalten, zusammengestellt.

Grundsätzlich respektiere ich die Entscheide des Grossen Rates. Im vorliegenden Fall bin ich aber überzeugt, dass die positive Haltung des Parlaments zum Projekt auf unzulänglichen bzw. überholten Grundlagen basiert. Wichtige Fakten, welche zu einem anderen Entscheid geführt hätten, wurden gar nicht zur Sprache gebracht oder nicht näher geprüft.

Ich bin überzeugt, mit den in der „Streitschrift“ aufgeführten Fakten den Nachweis erbracht zu haben, dass das Brückenprojekt zu teuer ist, nicht den Nachhaltigkeitszielen des Kantons entspricht und nicht notwendig ist. Ich bitte Sie deshalb, die Regierung aufzufordern, den Projektwettbewerb abubrechen und die weitere Planung im Sinne der Vorschläge in der genannten „Streitschrift“ vorzunehmen.

Vielen Dank.

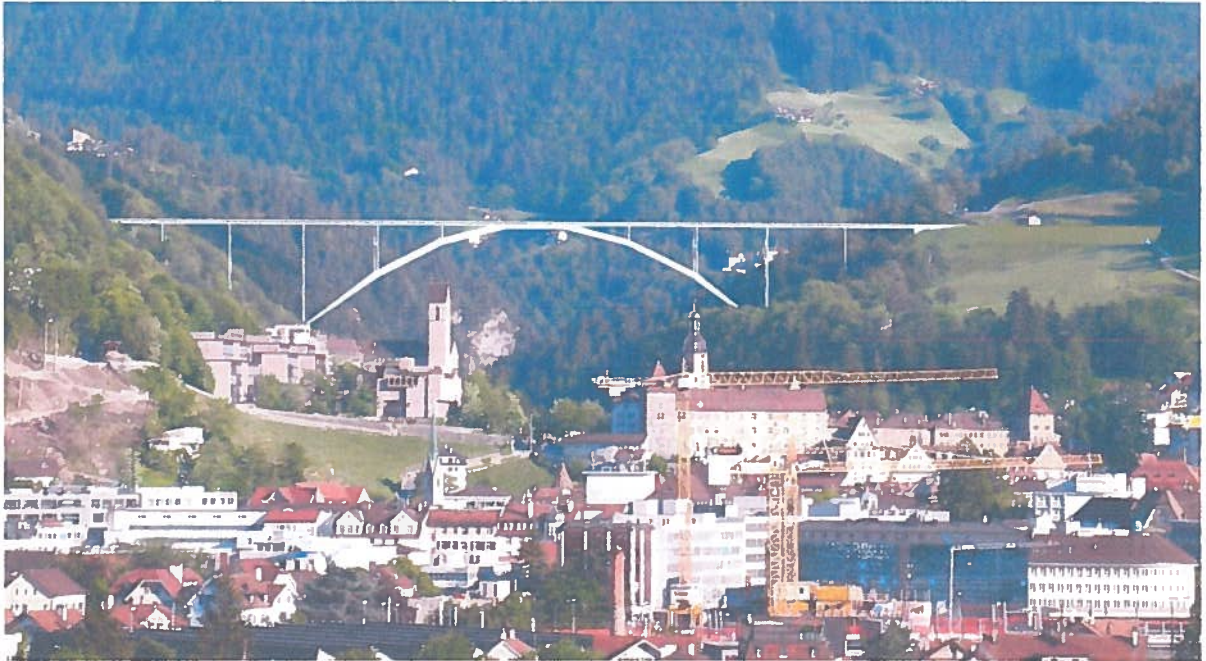
Hochachtungsvoll



Walter Schmid

Geht mit **Beilage** per E-Mail an alle Mitglieder des Grossen Rates

Eine St. Luzibrücke über Chur?



Oder: Weshalb es diese nicht braucht

Eine Streitschrift

Verfasst von Walter Schmid

Mit einigen wenigen Argumenten, die schon am Anfang nicht oder nur teilweise zutrafen und durch verschiedene Veränderungen und Entscheide nochmals an Relevanz bzw. Gültigkeit verloren, wurde ein Projekt ins scheinbar unaufhaltsame Rollen gebracht. Es ist an der Zeit, die Notbremse zu ziehen.

Die nachfolgenden Ausführungen beruhen auf umfassenden Recherchen in Grossratsprotokollen, Beschlüssen des Grossen Rats und der Regierung, Entscheiden des Verwaltungs- und des Bundesgerichts sowie Strassenkarten, Projektstudien, Grundlagenberichten, Erhebungen über Verkehrsaufkommen in und um die Stadt Chur, dem Wettbewerbsprogramm für den laufenden Wettbewerb und Wahrnehmungen *des Verfassers* dieser Broschüre.

Chur, im Februar 2021

Inhalt

A. Wer braucht eine solche Brücke? oder: Weshalb es diese nicht braucht

1. Einleitung	3
2. Erkenntnisse	4
3. Forderungen	4
4. Kurzfassung.....	5

B. Ausführliche Begründung

1. Vorgeschichte	9
1.1 Wie es zur Idee einer Brücke kam und wie diese wieder aktualisiert wurde.....	9
1.2 Vergleichsstudie (Nutzwertanalyse)	9
1.3 Entscheid für Brückenlösung.....	9
1.4 Veränderte Gegebenheiten und unzutreffende Annahmen	9
2. Kosten	10
2.1 Investitionskosten	10
2.2 Betriebs- und Unterhaltskosten	10
2.3 Finanzierung	10
3. Verkehrsüberlastung und Strassenausbau	11
3.1 Verkehrsstaus.....	11
3.2 Situation in Chur.....	12
3.3 ...im Schanfigg und Arosa	13
3.4 Weitere notwendige Ausbauten der Schanfiggerstrasse	13
4. Sicherheit der Fussgänger*innen und anderer Verkehrsteilnehmer*innen	14
5. Landschaft und Nachhaltigkeit	15
5.1 Landverschleiss	15
5.2 Nachhaltigkeit	17
6. Raumplanung.....	17
7. Alternativer Strassenausbau.....	17
8. Anhang.....	19
8.1 Verkehrsbelastung in Chur – Auswirkungen der Brücke – Studie H&S 2020	19
8.2 Agglomerationsprogramm Chur, 2. Generation, Prüfbericht des Bundes vom 26. Februar 2014	20
8.3 Aus einer E-Mail von Arosa Tourismus vom 9. Dezember 2020.....	20
8.4 Anschlussbauwerk Julierstrasse unterhalb Araschgerrank. Grau: Vorgabe TBA im Projektwettbewerb	21

A. Wer braucht eine solche Brücke? -oder: Weshalb es diese nicht braucht!

1. Einleitung

So oder ähnlich wie die Visualisierung auf der Titelseite zeigt, stellten sich Strassenplaner und Politiker schon in den 1970er Jahren (Grossratsbeschluss 21. Februar 1974) eine Verbindung zwischen dem Araschgerrank und der Arosenstrasse vor. Sie wurde nicht gebaut, weil es nicht nötig war.

31 Jahre später (2005) wird die Idee wieder aufgegriffen und es wird wieder geplant und projiziert. Ein Vergleich (Nutzwertanalyse) mit dem Ausbau der bestehenden Strasse fällt knapp zugunsten der Brücke aus. Die Brücke koste nur unwesentlich mehr (41 zu 35 Mio. Franken) und habe weitere Vorteile. Bis zum Auflageprojekt im Jahr 2008 erhöhen sich die Kosten für die Brücke auf 58 Mio. Franken.

Ein aufgrund dieser Vergleichsstudie ausgearbeitetes Auflageprojekt wird im Juni 2008 zur öffentlich aufgelegt. Dazu wurden 40 Stellungnahmen und Einsprachen eingereicht, welche die Regierung im Beschluss 1074 vom 23. November 2010 behandelte. Die Einsprachen wurden abgewiesen, wonach die Beschwerde bezüglich der Linienführung der Brücke an das Verwaltungsgericht erfolgte. Dieses wies die Beschwerde ab (VGE R 10 126 vom 9. April 2013). Der Weiterzug an das Bundesgericht war jedoch erfolgreich und verhinderte den Baubeginn (BGE 1_648_2013).

Infolge dieses Urteils des Bundesgerichts wird ein neues Projekt weiter taleinwärts in Angriff genommen. Nun soll die Brücke 70 Mio. Franken kosten. Es wird nicht mehr mit dem Strassenausbau verglichen. 2015 wird die Hochbrücke in das Strassenbauprogramm des Kantons aufgenommen, 2020 wird dies bestätigt, d.h. das Projekt verbleibt im Strassenbauprogramm 2021-2024. Im Sommer 2020 wird ein Projektwettbewerb zur Erlangung von neuen Entwürfen für die Brücke ausgeschrieben.

Dem heutigen Projektstand liegt eine Fehlentwicklung zugrunde, die es zu korrigieren gilt. Diese den zuständigen Behörden aufzuzeigen und mit einer Petition an den Grossen Rat des Kantons Graubünden den Abbruch der Projektierung sowie ein Neubeginn auf Feld 1 zu fordern, ist der Sinn nachfolgender Ausführungen und Vorschläge.

Seit der Wiederaufnahme des Projekts sind 15 Jahre vergangen. Trotzdem wird mit den gleichen Argumenten das Bedürfnis für diesen Brückenbau begründet. Obwohl diese schon zu Beginn der Diskussion und den Beratungen im Grossen Rat teilweise nicht zutrafen, übertrieben waren oder seither infolge baulicher Veränderungen und Anpassungen hinfällig geworden sind. Im Weiteren hat auch ein Sinneswandel gegenüber der individuellen motorisierten Mobilität stattgefunden, die sich auch in den Leitbildern und Richtplänen des Kantons niederschlagen.

[Zitate Richtplan](#)

Im Zuge des Auflageverfahrens 2008 wurden mehrere Eingaben und Einsprachen zum damaligen Projekt, die auch für die neu geplante Linienführung gelten, im Genehmigungsbeschluss der Regierung behandelt und mehrheitlich abgewiesen. Einige davon sprechen auch heute noch gegen den Bau der Brücke.

2. Erkenntnisse

Aus den im Titel genannten Recherchen ging hervor, dass die bisher vorgebrachten Argumente für die Brücke

- a) nichtzutreffend waren oder
- b) zum grössten Teil nicht mehr gelten oder
- c) deren Wirkung überschätzt wurde.

Und führte zu folgenden Schlussfolgerungen:

- **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 Reiseccars.**
- **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**

3. Forderungen

- **Die Planung der Verbindung zwischen der Julier- und der Arosastrasse mit einer Brücke vom Araschgerrank zum Brandacker ist zu sistieren. Der Projektwettbewerb ist abzubrechen.**
- **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.**

4. Kurzfassung

Die bisher angeführten Argumente für den Bau der Brücke und deren Beurteilung aus heutiger Sicht

Argument (im Grossen Rat vorgebracht)	Beurteilung
Entlastung des innerstädtischen Verkehrs, Vermeidung von Staus	Es ist unbestritten, dass die Brücke zu einer gewissen Entlastung des innerstädtischen Verkehrs führte. Das Verkehrsaufkommen zu und vom Schanfigg wird aber von namhaften Verkehrsplanern und vom Bundesamt für Raumentwicklung als nicht sehr bedeutend eingestuft. In der Gesamtsystematik des Verkehrs in der Stadt Chur ist es eher unbedeutend. Staus sind selten! Dies geht auch aus dem Grundlagenbericht zum Gesamtverkehrskonzept 2030 für die Stadt Chur und weiteren Studien hervor. GVK Chur 2030 Zitat Studie Hartmann&Sauter 2020 Agglobericht Bund
Strasse auf Stadtgebiet genügt den heutigen Anforderungen nicht.	Sofern man die Anforderungen nicht hochschraubt auf 2.50m breite Fahrzeuge und Erhöhung der Gewichtslimite, bestehen keine zu Verkehrsstaus oder nicht passierbaren Engpässen führenden Hindernisse. Im Bereich Obertor-Lindenquai-Plessuquai wurden mit Kreisel und Einbahnverkehr Entlastungen erzielt. Für den Ausbau der St. Luzi- und Arosastrasse zwischen Hof und Konvikt der Kantonsschule gibt es Alternativen. Alternative
Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger erhöhen (Kantonsschule) Fussgänger	Für die Kantonsschule wurde eine Treppenverbindung zwischen Münzweg und Alte Schanfiggerstrasse erstellt, die den Fussgängerverkehr minimiert. Der Bereich Hof ist unproblematisch, sofern die eingeführte Geschwindigkeitslimite von 40 km/h eingehalten wird. Dazu ist auch ein Vergleich mit dem Postplatz in Chur, über den Vielfaches an Verkehr (motorisiert und nicht motorisiert) führt, angebracht.
Reisecars von 2.50m Breite müssen nach Arosa fahren können. Mail Arosa Tourismus	Diese im Grossen Rat eingebrachte Forderung widerspricht den Zielsetzungen und der Nachhaltigkeitsstrategie von Arosa Tourismus. In Ausnahmefällen wird heute schon eine Bewilligung für 2.50m breite Fahrzeuge

	erteilt. Allerdings gibt es auf der Strecke bis Arosa noch mehr Engpässe in Dorfdurchfahrten und Haarnadelkurven. Link – E-Mail ArosaTourismus
Die Brücke stellt eine touristische Attraktion und ein Wahrzeichen für Chur dar.	Es macht in der heutigen Zeit keinen Sinn, ausgerechnet dem Individualverkehr, der für eine hohe Umweltbelastung verantwortlich ist, eine solche Bedeutung zuzuweisen. Chur hat mit der Altstadt, dem Hof, der Postauto-Bahnhof-Überdachung und dem Obertor mit Italienischer Brücke genügend Wahrzeichen.
Strasse und Bahn seien gleichwertig zu behandeln.	Warum? Das Schanfigg hat beides. Es macht keinen Sinn, die Strasse so auszubauen, dass danach die Bahn konkurrenzierende Reiseautos nach Arosa fahren können. Die Arosabahn schwächen ist volkswirtschaftlicher Unsinn!
Aus denkmalpflegerischer Sicht dürfe die bestehende Strasse im Bereich Hof (St. Luzi-strasse und Arosastrasse bis Konvikt) nicht verändert werden.	Selbstverständlich ist es nicht denkbar, einen Ausbau wie vom TBA in der Nutzwertanalyse der Brücke gegenübergestellt wurde, zu realisieren. Dies ist aber auch nicht erforderlich, sofern man auf eine für 2.50m breite LKW ausgerichtete Strassenbreite verzichtet. Alternative
Der Kanton habe genügend eigene finanzielle Mittel um die Brücke zu realisieren. #Überschuss	Wenn man den mittel- und langfristigen Prognosen der Regierung glauben kann, dürfte dieser Geldvorrat ziemlich bald geschmolzen sein. Ob die jährlichen Zuschüsse von den allgemeinen Steuereinnahmen in die Strassenrechnung nach den Corona-Krise bedingten Ausgaben noch möglich sind, ist fraglich. Und es ist weiterhin nicht anzunehmen, dass der Bund einen Beitrag an den Brückenbau ausrichtet.
Nutzwertanalyse vom August 2006 TBA GR	Die Nutzwertanalyse – ein Vergleich von Strassenausbau mit dem Brückenschlag - bildete eine gewichtige, wenn nicht die ausschlaggebende Grundlage für den Entschluss, das Projekt der Brücke wieder zu beleben. Allerdings hat sie von Beginn an tendenziöse Annahmen und Einschätzungen enthalten und hätte spätestens nach dem Bundesgerichtsentscheid von 2013 überprüft werden müssen. #Bewertung2006
Zu den Kriterien:	
Verkehr, Leistungsfähigkeit	Wenn die Leistungsfähigkeit erhöht wird, was offenbar erwartet wird, wird es auch zu einer Zunahme des Individualverkehrs und

	nach dem Willen der Grossratsvertreter aus dem Tal zu Fahrten mit Reiseccars kommen. Dies wird aber die Leistungsfähigkeit der Strasse für die mit PW fahrenden Bewohner des Tals wieder vermindern, da Reiseccars auf der kurvenreichen Strasse langsamer fahren müssen und nicht überholt werden können.
Erstellungskosten	Kosten für den Strassenausbau 35 Mio., für die Brücke 41 Mio. CHF. Brücke heute: 70 Mio. CHF Die Kostenannahme für den Strassenausbau geht von einem Vollausbau mit z.T. bis 8m breiter Fahrbahn und Kurvenverbreiterung bis 11m aus. Es ist ein Maximalausbau, der sich an diesem Ort auch aus ortsbildnerischer Sicht nicht vertreten lässt. Aber auch nicht notwendig ist. Nicht erforderlich ist ein Fussgängerübergang beim Hof und schon erstellt ist der Bereich Kanzel – Nasstobel für 6.2 Mio. CHF. Allein schon der Abzug dieses Betrags von der ursprünglichen Schätzung von 35 Mio. gibt ein anderes Bild.
Betriebs- und Unterhaltskosten	Einerseits werden diese Kosten mit der geplanten neuen Linienführung viel höher ausfallen, andererseits entfallen zwar für den Kanton die Kosten des innerstädtischen Strassenabschnitts, der jedoch von der Stadt Chur zu erbringen ist. Zudem muss die Stadt Chur ein neu ausgebauter Strassenteil, der nach Wettbewerbsprogramm für die neue Brücke als <u>Forstweg</u> und für den Langsamverkehr dienen soll, übernehmen.
Umwelt	Nebst den nachfolgend angeführten Unterkriterien kommen noch der Transport des Schüttmaterials für die Zufahrt von geschätzten 2'000 Lastwagenfahrten von Praden durch Passugg-Araschgen hinzu.
Lebensqualität	Ob die Lebensqualität am Plessurquai, der Arosastrasse oder im Sand, am St. Antönierank oder Bühlweg und Ahornweg in Araschgen durch den Verkehr beeinträchtigt wird, ist einerlei. Einen Unterschied in der Bewertung zu machen ist sinnlos.
Landschaft	Die Landschaft wird mit der Brücke und vor allem mit der Zufahrt ab der Julierstrasse massiv beeinträchtigt, während mit dem

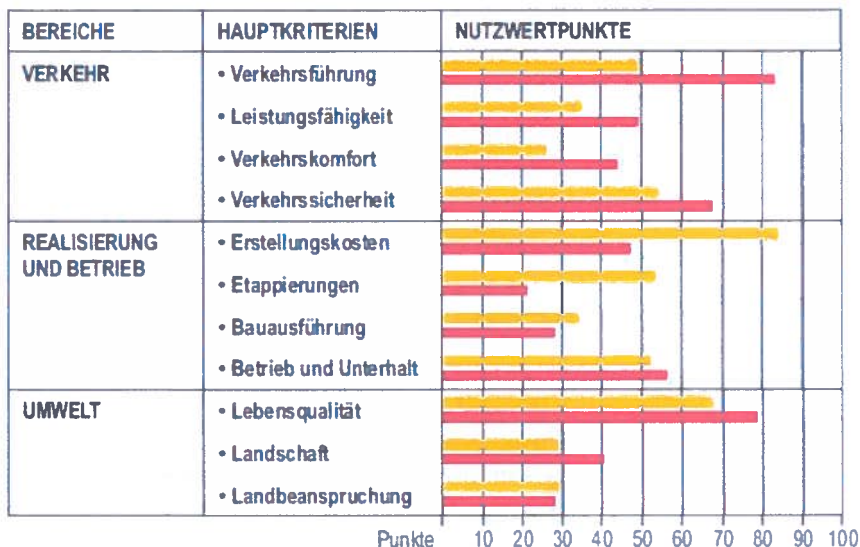
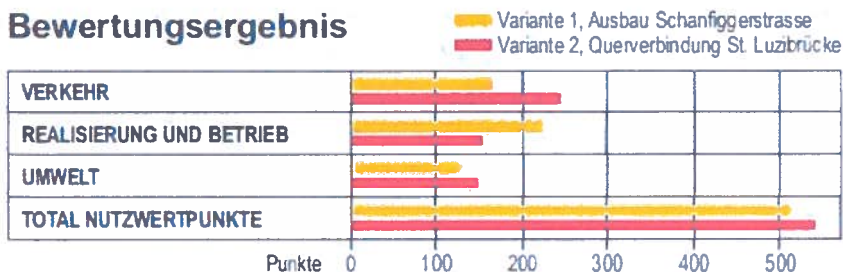
	alternativen Ausbau der Strasse der Eingriff minim sein kann.
Landbeanspruchung	Wie dieser Vergleich zu Stande kam ist nicht nachvollziehbar. Allein für die Zufahrt zur Brücke auf Seite Julierstrasse wird ca. 3ha heute <u>landwirtschaftlich genutztes Land</u> beansprucht. Mit dem Ausbau der Arosastrasse wird ev. ein kleiner Teil Rebland sowie unproduktives Land entlang der Strasse zusätzlich gebraucht.
Fazit: Die Nutzwertanalyse im TBA-Info Nr. 72 vom August 2006, die zum Schluss geführt hat, die Brückenvariante sei die vorteilhaftere Lösung, hat schon in der Entstehung einige Mängel. Nach dem Ausbau des Nasstobelabschnitts der Arosastrasse und dem Verschieben der Brückeneinfahrt in dieselbe weiter südlich, ist sie nicht mehr haltbar. Eine Überarbeitung hätte zur Folge, dass der Strassenausbau in fast allen Belangen vorteilhafter ist. Die Brücke ist die teuerste und am wenigsten nachhaltige Lösung für das kleinste Problem in der Stadt Chur und für das Schanfigg mit Arosa.	

Bewertung in der Nutzwertanalyse 2006

Unter Berücksichtigung der obigen Beurteilung würde das Bewertungsergebnis klar für den Strassenausbau ausfallen insbesondere, weil es schon 2006 ganz knapp für die Brücke ausfiel.

[zur Neubeurteilung](#)

Bewertungsergebnis



B. Ausführliche Beschreibung und Begründung

1. Vorgeschichte

1.1 Wie es zur Idee einer Brücke kam und wie diese wieder aktualisiert wurde

Weil die kantonale Verbindungsstrasse von Chur nach Arosa im innerstädtischen Bereich den Anforderungen nicht mehr genüge und vom Verkehr entlastet werden soll, war schon anfangs der 1970er Jahre eine Brücke vom Araschgerrank auf die andere Talseite geplant gewesen. Erst im Jahre 2005 wurde dieses Projekt aufgrund eines Vorstosses im Grossen Rat (GRP 2005, S. 978, 1067) wieder aktuell.

1.2 Vergleichsstudie (Nutzwertanalyse)

Dazu erarbeitete das Tiefbauamt in einem ersten Schritt für beide Varianten entsprechende Planungsstudien. Zur Beurteilung der Auswirkungen der beiden Projektvarianten wurde eine Zweckmässigkeitsprüfung vorgenommen. Mit dieser konnten die wesentlichen Aspekte bezüglich der Bereiche Verkehr, Realisierung und Betrieb sowie Umwelt beurteilt werden. Dabei zeigte sich, dass die neue Querverbindung Schanfiggerstrasse gegenüber dem Ausbau der bestehenden Schanfiggerstrasse insgesamt besser und nachhaltiger abschneidet.

1.3 Entscheid für Brückenlösung

Als Entscheidung für die Brückenlösung dienten offensichtlich die erwähnten Planungsstudien, die das kantonale Tiefbauamt in seinem Info-Blatt Nr. 72/August 2006 publizierte (Anhang). Mit der Schlussfolgerung: „Der Bau der neuen Querverbindung mit der Talquerung über die Brücke St. Luzi ist somit – **allerdings mit knappem Vorsprung** – die zweckmässigere und nachhaltigere Lösung. Gesamthaft sprechen hauptsächlich folgende Argumente für die Neubauvariante: Umlagerung des grössten Teils des Schanfiggerverkehrs vom städtischen Strassennetz auf die Julierstrasse / Südumfahrung; Erhöhung der Verkehrssicherheit, vor allem durch die Trennung Motorfahrzeugverkehr / Fussgänger im Bereich Kantonsschule. Als Nachteil sind die **höheren Erstellungskosten** und die fehlende Etappierbarkeit zu werten.“

1.4 Veränderte Gegebenheiten und unzutreffende Annahmen

Obwohl die Kostenschätzung für die Brückenlösung schon zwei Jahre später, 2008, wesentlich höher ausfiel (58 zu 41 Mio. Franken), und in den Jahren danach im Bereich innerstädtischer Verkehr am Plessurquai wesentliche Verbesserungen durch Einbahnverkehr und dem Obertor-Kreisel erzielt werden konnte und im Weiteren der Fussgängerverkehr der Kantonsschule vom Standort Plessur zum Standort Halde von der Strasse weggenommen wurde, mit der Skigebietsverbindung Lenzerheide Arosa und dem geplanten Halbstundentakt der Arosabahn eine Entlastung des Strassenverkehrs erfolgt ist bzw. möglich wird, hat die Regierung nach dem Bundesgerichtsentscheid nur noch die Brückenvariante 4 weiterverfolgt. Diese wird nochmals viel teurer (neueste Schätzung 70 Mio. Franken) und eine Überprüfung der Nutzwertanalyse (NWA) von 2006 müsste ein völlig anderes Bild ergeben. Dazu kommt noch, dass der im Variantenvergleich «Ausbau der Schanfiggerstrasse» erwähnte Strassenabschnitt «Nasstobel» schon mit 6.2 Mio. Franken - in Kenntnis des BGE! - erstellt wurde und der bei einem allfälligen Brückenbau weiter taleinwärts, wie mit der Variante 4 geplant, hinfällig wäre, was dann bei den Kosten für den Ausbau zum Abzug käme. Der knappe Vorsprung der Brückenvariante in der NWA 2006 müsste einen grossen Rückstand ergeben. Dazu eine nähere Betrachtung der Nutzwertanalyse:

2. Kosten

2.1 Investitionskosten

Schon die Investitionskosten werden in der neuesten Schätzung doppelt so hoch veranschlagt wie der Strassenausbau. Dazu kommen die getätigten Ausgaben des Teilstücks Nasstobel von 6.2 Mio. Franken (diese sind im Strassenausbau enthalten; es heisst dazu in der Nutzwertanalyse: *«Der St. Luzitunnel wird im heutigen Zustand belassen und damit die punktuelle Verengung der Fahrbahn in Kauf genommen. Oberhalb davon werden ein- oder beidseitige Stützmauern und grössere bis 13 Meter hohe Felsabträge notwendig. Das zirka 130 Meter unterhalb der Gemeindegrenze gelegene Nasstobel wird mit einer neuen 15 Meter langen Brücke überquert. Die vorhandenen Steinschlagverbauungen werden wo notwendig versetzt oder angepasst.»*). Dies ist nun zu einem grossen Teil erfolgt für, wie es im Wettbewerbsprogramm für die neue Brücke heisst *«Es ist vorgesehen, die heutige Strasse teilweise zurückzubauen und für den Langsamverkehr und als Forstweg umzunutzen»*. Ob man wohl die neuen Auskragungen zurückbauen wird?

Der für die Kostenschätzung Strassenausbau angenommene Ausbau der St. Luzi und Arosastrasse ist auf Strassenbreiten und Kurvenausbauten ausgelegt, wie sie nur an wenigen Stellen auf der ganzen Strecke nach Arosa anzutreffen sind – wohlgemerkt auch auf Abschnitten, die noch vor nicht langer Zeit ausgebaut wurden. So heisst es:» Die Kehre (beim Haldenhüttli) wird so erweitert, dass das Kreuzen von zwei Cars möglich wird.» Dies ist an verschiedenen Stellen – auch auf dem neu ausgebauten Teilstück Litzirüti-Arosa – nicht möglich. Was das für den zukünftigen Strassenausbau zur Folge hat wird unter dem Titel Situation im Schanfigg beschrieben. Mit einer moderateren Ausbauvariante sind die Kosten für den Strassenausbau wesentlich günstiger, was in der Nutzwertanalyse zu berücksichtigen wäre.

Ebenfalls unnötig wäre der in der Kostenschätzung enthaltene kreuzungsfreie Übergang der Fahrbahn im Bereich des heutigen Treppenaufgangs zu Kantonsschule. Das Verkehrsaufkommen in diesem Bereich ist ein Bruchteil desjenigen am Postplatz und niemand fordert dort einen kreuzungsfreien Übergang.

2.2 Betriebs- und Unterhaltskosten

Beim Vergleich der Betriebskosten ist nicht ersichtlich, ob das der Stadt Chur übergebene Teilstück der Strasse mit einberechnet wurde. Dabei ist es für die Steuerzahler unerheblich, ob der Kanton oder die Stadt Chur dafür aufkommen müssen. Es ist anzunehmen, dass der Anteil der Stadt Chur nicht mit eingerechnet wurde. Sie hat aber den gesamten Unterhalt zu übernehmen, da die Strasse, wie gesehen, für den Langsamverkehr offengehalten wird. Das allein ergäbe schon wieder Minuspunkte für die Brücke. Dazu kommt noch, dass die jetzt zur Diskussion stehende, viel längere Brücke nochmals höhere Betriebs- und Unterhaltskosten mit sich bringt. Nicht haltbar sind Hinweise auf Steinschlagverbauungen – diese müssen nicht nur für die Schanfiggerstrasse, sondern auch für die im Tal befindlichen Häuser und Infrastrukturanlagen erhalten werden.

2.3 Finanzierung

Die Kostensteigerung von 41 auf 70 Mio. Franken wurde schon vorgängig aufgezeigt. Wie die Frage der Finanzierung im Grossen Rat behandelt wurde ist ebenso interessant. Anlässlich der GR-Session vom April 2006 wurde eine entsprechende Anfrage von GR Beck und Mitunterzeichner, es ging damals um die veranschlagten 40 Mio. Franken, von RR S. Engler u.a. wie folgt beantwortet: *«Es trifft zu, dass eine Finanzierung aus den ordentlichen (aktuell 20 Mio. Franken*

für den ganzen Kanton) Baukrediten der Verbindungsstrassen **nicht möglich** ist». Man hoffte auf einen Beitrag aus dem Agglomerationsfonds des Bundes.

Acht Jahre später (Aprilsession 2014) stellt GR E. Casty fest: «Die Regierung macht die Realisierung immer wieder von der Mitfinanzierung durch Gelder des Bundes aus dem „Agglomerationsfond“ abhängig, obwohl die Vergabekriterien dieser Fondsgelder so vom Bund festgelegt sind, dass aus diesem Topf für diese Strassenprojekte nie Gelder fliessen werden». Und bekommt u.a. zur Antwort: «dass man die St. Luzi-Brücke beim Agglomerationsprogramm erste Generation, dann später auch zweite Generation, beim Bund angemeldet hat, um dort Finanzierungsmöglichkeiten zu nutzen. Allerdings hat ja dann der Bund festgestellt, dass das Kosten-Nutzen-Verhältnis für die St. Luzi-Brücke ziemlich schlecht ausfällt. Ich nehme da nicht die Originalworte, sondern diplomatischere Worte».

Wieder ein Jahr später, in der Oktobersession 2015 doppelt GR E. Casty nach: «...Das Projekt ist nach Berechnungen des Tiefbauamtes die wirtschaftlich günstigste Lösung. Die Mehrkosten von circa 20 Millionen Franken, gegenüber einem Ausbau der Schanfiggerstrasse um den Hof, lassen sich durch Einsparungen im Bereich der jährlich wiederkehrenden geringen Unterhaltskosten mehr als rechtfertigen. Zweitens: Die Strassenrechnung weist einen momentanen Überschuss von circa 100 Millionen Franken aus, wie wir es anlässlich der Junisession in Arosa zur Kenntnis nehmen konnten. Die vielen Aus- und Neubauprojekte in unserem Kanton sind grösstenteils abgeschlossen. Somit ist die Realisierung dieses Bauprojektes auch aus finanzpolitischer Sicht vertretbar, ja machbar...». Etwas später in der Diskussion: «..., weil 60 Millionen Franken sind riesige Projekte für die Verhältnisse des Kantons Graubünden». Ohne Widerspruch und weitere Fragen wurde das Projekt in das Strassenbauprogramm aufgenommen, wo es auch für den Zeitraum 2021-2024 mit 70 Mio. Franken figuriert. [zurück zur Kurzfassung](#)

3. Verkehrsüberlastung und Strassenausbau

3.1 Verkehrsstaus

An verschiedenen Stellen, die zur Begründung der Entlastung des Stadtverkehrs dienen, wird die Situation in der Stadt Chur wie folgt beschrieben: «Zudem entstehen an Wochenenden infolge des hohen Durchgangsverkehrs häufig Staus.» (Wettbewerbsprogramm), «Zudem ist die Strasse speziell im Bereich Obertor und Plessurquai an den Wochenenden regelmässig überlastet.» Diese Darstellung ist übertrieben. Obwohl es verschiedene Definitionen für Stau und Überlastung gibt, kann man im Vergleich mit anderen neuralgischen Verkehrsknoten bzw. Zubringer in der Stadt Chur, z.B. Masanserstrasse, Ringstrasse, Kasernenstrasse, Kreuzung Emserstrasse/Umfahrung Süd/Kasernestrasse, Rossbodenstrasse-Kreisel zu A13 Süd an dieser Stelle nicht von grossen Problemen mit erheblichen Zeitverlusten sprechen. Genau genommen handelt es sich um Überlastungen während der Skisaison an ganz wenigen Tagen bei schönem Wetter. Es ist genauso, wie die Regierung in der Behandlung der Einsprachen zum Auflageprojekt, wo es um die Einfahrt in die Julierstrasse geht, festhielt: «Es ist zu erwarten, dass während 10 bis 20 Stunden im Jahr eine Behinderung (Staubildung) für die Fahrbeziehung von Arosa nach Chur auftreten wird, da in der gleichen Zeitspanne auch auf der Julierstrasse von Lenzerheide nach Chur ein reges Verkehrsaufkommen besteht. Bezogen auf das ganze Jahr ist es verantwortbar, die Zeitspanne der Verkehrsüberlastung in Kauf zu nehmen.»

Eine ähnlich lautende Antwort erhält eine Grossrätin-Stellvertreterin in der Oktobersession 2020 vom Regierungssprecher auf Anfragen, wie man mit der Einfahrt des Arosaverkehrs den zusätzlichen Rückstau auf der Julierstrasse vermeiden könne: «Gewisse Unannehmlichkeiten sind halt irgendwie doch zu ertragen. Unsere Infrastruktur können wir nicht auf die Spitzentage ausrichten, sondern auf durchschnittliche erwartete Verkehrsaufkommen.»

3.2 Situation in Chur...

Hier drängt sich eine Betrachtung der Situation rund um die Zufahrten zu und den Transit durch Chur auf. Immer wieder kommen die Überlastung der Kasernenstrasse und der Masanserstrasse und damit der Postplatz, die Grabenstrasse, der Obertor-Kreisel und der Rosenhügel ohne Linksabbieger von der Umfahrung Süd in die Stadt zur Sprache und sind Thema im Gemeinderat von Chur und im Grossen Rat. Der Gemeinderat von Chur hat im September 2019 den **Grundlagenbericht zum Gesamtverkehrskonzept Chur** vom 20. Juni 2017, samt Zielen und Handlungsschwerpunkte zur Kenntnis genommen. Darin wird die Thematik des Verkehrs aus dem Schanfigg ebenfalls behandelt. So heisst es z.B.:

Verteilung Quell- / Zielverkehr MIV (Motorisierter Individualverkehr)

Die Verkehrsmenge von Arosa her ist im Vergleich zu den anderen relativ klein. Der Durchgangsverkehr nach Süden und Norden beträgt etwa 25 %. Die restlichen 75 % sind Quell-/Zielverkehr in der Stadt Chur.

Weiter:

Auffallend ist, dass der Quell-/Zielverkehr von/nach der Lenzerheide und Arosa auch während der Spitzenstunde vor allem die Innenstadt als Ziel hat und weniger das Kasernenquartier / Industriegebiet (im Gegensatz zum Quell-/Zielverkehr) ab der A13. Es ist offen, ob das tatsächlich mit der Struktur der Verkehrsnachfrage zu tun hat oder auf eine modelltechnische Unschärfe zurückzuführen ist.

Zum Handlungsbedarf:

Der Verkehr von/nach Arosa und Lenzerheide ist im Jahresmittel deutlich geringer als der Verkehr von/nach A13 und umfasst mehrheitlich Quell-/Zielverkehr. Spürbarer Transitverkehr durch die Stadt dürfte praktisch nur während der Spitzen in der touristischen Hauptsaison auftreten.

Zur Wirkung:

*Eine Massnahme, welche die neue innerstädtische Verkehrssituation begünstigen würde, ist der in Diskussion befindliche Bau der St. Luzi-Brücke. Dadurch verkehrt der Transitverkehr von Arosa nicht mehr via Obertor, wodurch die **Verkehrsbelastung leicht abnehmen wird**. Der Durchgangsverkehr von Arosa via Obertor zum Anschluss Chur Nord würde ebenfalls stark abnehmen, da die Verbindung über die Südumfahrung attraktiver ist. Die Auswirkungen für den Verkehrsfluss am Obertor und auf der Südumfahrung/Malixerstrasse sind jedoch noch vertiefter zu prüfen. [zurück zu Kurzfassung](#)*

Dies hat das Planungsbüro Hartmann&Sauter im August 2020 auch getan und kommt zum Schluss, dass die [Entlastungswirkung](#) in der Stadtdurchfahrt Masanserstrasse – Grabenstrasse – Kasernenstrasse sowie in der Malixerstrasse im besten Fall 5 – 10% beträgt.

Dass der Verkehr aus dem Schanfigg und der Lenzerheide hauptsächlich die Innenstadt zum Ziel hat, ist weiter nicht verwunderlich. Es sind vor allem Touristen, die an Schlechtwettertagen in die Stadt strömen. Sie kommen zum Einkaufen, Sightseeing, Museumsbesuch u.a.m. Von Arosa kommend ist es vorteilhaft, wenn sie die Parkhäuser am Lindenquai und Arcas benutzen. Es ist also besser, wenn sie wie heute über den Hof ins Zentrum gelangen. Somit müssen sie nicht über das Obertor fahren. Vielleicht machen Touristen auch einen Halt in Chur auf der Fahrt nach Arosa – aber nur wenn sie die Stadt nicht grossräumig umfahren.

Zufahrt von Südumfahrung über Anschluss Rosenhügel

Da offenbar Kanton und Stadt, als Träger von Teilabschnitten dieser Achsen, sich nicht auf eine Lösung einigen können, wird der Ball zwischen den beiden Tiefbauämtern hin- und hergeschoben. Zu Recht, denn eigentlich weiss niemand, was die einzelnen Ansätze wie Einfahrt nicht mehr durchs Welschdörfli, sondern über den Rosenhügel, die Grabenstrasse umgestalten (Auftrag Menge im Gemeinderat Chur), Übernahme bzw. Abtausch Grabenstrasse/Ringstrasse Kanton/Stadt zur Folge haben werden. Die Forderung nach einem auf einer gemeinsamen Strategie gründenden Konzept wurde schon mehrmals im kantonalen und städtischen Parlament gefordert, ist aber bisher ausgeblieben. Mit dem Grundlagenbericht zum Gesamtverkehrskonzept Chur bestünde die Basis für eine Auslegeordnung, die dazu führen müsste, die genauen Verkehrsströme zu verstehen, Mittel und Wege zu finden, diese einzudämmen, den Nutzen und die Verhältnismässigkeit aller zu treffenden Massnahmen zu erkennen und entsprechend zu handeln.

3.3 ...im Schanfigg und Arosa

Auch die Talschaft Schanfigg und der Tourismusort Arosa wären gut beraten, die im Grossen Rat angebrachten Begründungen für die Brücke zu überdenken. Immer wieder wird dort betont, es sei notwendig, dass 2.50 m breite Reisecars und Lastwagen die Schanfiggerstrasse befahren können. Von Arosa Tourismus tönt es aber anders. In ihrer Nachhaltigkeitsstrategie ist der Car- Massentourismus nicht enthalten und nicht erwünscht. Das sind eigentlich unüberbrückbare Gegensätze – sie werden aber genau mit dem Brückenbau überwunden, indem die Nachhaltigkeit den Kürzeren zieht. Denn wenn Cars die Strasse befahren können befahren sie sie. Und als Nächstes wird Arosa Parkplätze für Cars zur Verfügung stellen. Das Nachsehen haben nicht nur die Luft und die RhB (Arosabahn), sondern auch die Einwohner des Tals. Denn sie werden auf der gut ausgebauten Strasse hinter den Reisebussen herfahren müssen, die auf der kurvenreichen Strasse ohne Überholmöglichkeit nicht so zügig wie Personenwagen unterwegs sein können. Nebst dem Personen- wird auch der Gütertransport von der Arosabahn auf die Lastwagen verlagert.

Damit wird auch die Forderung nach einer bequemerer Zufahrt ins Gegenteil verkehrt. Denn nicht nur die Stadtdurchfahrt, die mit der Zufahrt über den Rosenhügel stark verkürzt wird und die im Vergleich zur gesamten Strecke wenige Kurven aufweist, wird zum Engpass, sondern die gesamte Strecke.

Ob es für das Gewerbe im Schanfigg und vor allem in Arosa vorteilhaft ist, wenn Transporte aus dem Raum Chur schneller und billiger werden ist fraglich. Es ist nämlich zu vermuten, dass die Konkurrenz bisher wegen der fehlenden Rentabilität der Anreise und der Antransporte dem Tal und dem Ort fernblieb. Innerhalb des Tals und der Dörfer ist es sicher nicht notwendig, dass 2.50m breite LKW mit 4 Achsen umherfahren. Wenn es trotzdem einmal notwendig ist, wird der Kanton wie bisher eine Ausnahmegewillung erteilen. Diese Möglichkeit besteht schon lange.

3.4 Weitere notwendige Ausbauten der Schanfiggerstrasse

Zu untersuchen wäre auch, wo es weitere Ausbauten der Schanfiggerstrasse für diese Fahrzeugbreiten bräuchte. Damit sind Ortsdurchfahrten in Maladers, Peist und Langwies sowie die Kehren zwischen Langwies und Arosa und andere enge Stellen gemeint. Dies fängt schon beim Brandacker, kurz nach der geplanten Einmündung der Brücke an. Dort müssten dann die

gleichen Ausbauten mit Lehnbrücken stattfinden, wie im Bereich Nasstobel, mit entsprechendem Eingriff in die Landschaft. [#Nasstobel](#)

Zu diesen möglicherweise notwendigen Ausbauten ist noch folgender Vergleich anzuführen: Gemäss Medienmitteilungen im Oktober 2020 soll die Julierstrasse breiter und sicherer gemacht werden. Dazu wird sie im Abschnitt Grosskehr-Kapellarank auf 6.50 m verbreitert. Die Schanfiggerstrasse bei Langwies aber nur auf 6.0 m. Da stellt sich die Frage, ob man im Schanfigg weniger Sicherheit braucht als auf der Malixerstrasse. Es wären nach Forderung der Initianten der Brücke die gleich breiten Fahrzeuge unterwegs. Kritik in Bezug auf die gleichwertige Behandlung der Schanfigger- und Julierstrasse wird in der Eingabe des WWF zum Auflageprojekt 2008 mit den Worten der Regierung zurückgewiesen:

«Nicht die Gleichbehandlung der Schanfiggerstrasse mit der Julierstrasse, sondern die erforderlichen Kurvenverbreiterungen bei den engen Radien der Schanfiggerstrasse sind der Grund, weshalb die Schanfiggerstrasse den gleichen Fahrbahnquerschnitt aufweist wie die Julierstrasse.» Oder schreibt man in der Medienmitteilung etwas anderes als dann ausgeführt wird?

Ungeachtet dieser Verlautbarungen werden die neuen Teilabschnitte der Schanfiggerstrasse bis 8.0m (Teilstücke Nasstobel, Maladers, Sax) und breiter ausgebaut, was nicht den Richtlinien des Tiefbauamts entspricht.



Ausbau Nasstobel 2013 -17
Die Fahrbahn wird ausgenützt!
Nach dem Bau der Brücke nur noch Forstweg...
[zurück zu Kurzfassung](#)

4. Sicherheit der Fussgänger*innen und anderer Verkehrsteilnehmer*innen

Mit der Beschreibung der Verkehrsanlage zwischen Obertor und Konvikt der Kantonsschule in der Nutzwertanalyse und den Begründungen für das Brückenprojekt wird auf Folgendes hingewiesen: *«Die Strassenanlage entspricht nicht mehr den heutigen und künftigen Verkehrsbedürfnissen. Die ungenügenden Fahrbahnbreiten und die schmalen oder fehlenden Gehwege behindern den Verkehr beträchtlich und sind ein hohes Sicherheitsrisiko vor allem für die Fussgänger»*. Dass gewisse Engpässe in diesem Strassenabschnitt bestehen, ist unbestritten. Probleme entstehen in der Regel nur mit Fahrten von Lastwagen oder Postautos mit 2.50 m Breite, die mit einer Sonderbewilligung unterwegs sind. Die Sicherheit für Fussgänger ist mit der Temporeduktion im Bereich Kantonsschule-Hof-Sandstrasse und Inbetriebnahme der Treppenverbindung Münzweg – Alte Schanfiggerstrasse stark entschärft worden. Der Hofplatz kann besser als der Postplatz in eine Fussgängerzone umgestaltet werden, da dort das Verkehrsaufkommen allgemein viel weniger hoch ist.

Der Strassenabschnitt nach dem Haldenhüttlirank bis zum Konvikt kann von Fussgängern nicht benutzt werden; ein Gehweg ist unterhalb der talseitigen Mauer vorhanden. In diesem Bereich

ist eine Anpassung zu einzelnen Wohnhäusern oberhalb der Arosastrasse erforderlich. Im Übrigen ist nicht bekannt, dass sich auf diesem Streckenabschnitt besonders viele Unfälle ereignen. Dies ist wohl darauf zurückzuführen, dass die Strasse eng aber übersichtlich ist und zu vorsichtigem Fahren angehalten. Das heutige, bescheidene Verkehrsaufkommen kann mit der gegenwärtigen Strassenanlage mit gewissen Anpassungen bewältigt werden. Selbst wenn die Strasse in diesem Bereich etwas verbreitert werden muss, ist es nicht notwendig, dies mit weit auskragenden Lehnbrücken zu bewerkstelligen. Wie sich am Ausbau unterhalb des Grosskehranks an der Julierstrasse auf der gegenüberliegenden Talseite zeigt, ist dies mit einem weniger störenden Eingriff möglich.



Gebiet Anschluss an Julierstrasse unterhalb saniertem Strassenabschnitt Grosskehr mit Natursteinverkleidung.

5. Landschaft und Nachhaltigkeit

5.1 Landverschleiss

Der für die neue Brücke vorgesehene [Anschluss](#) an die Julierstrasse nimmt ein Gebiet in Anspruch, das einem mittleren städtischen Einfamilienhausquartier gleichkommt. Dazu muss mit Verlegung und Überführung des St. Hilarien-Fussweges ein geschütztes Biotop überquert oder – was wahrscheinlicher ist – zugeschüttet werden. Für die Aufschüttung dieser Zufahrt sollen 55'000m³ Material (Angabe aus Auflageprojekt 2008) von einer Deponie in Praden durch Passugg-Araschgen herantransportiert werden. Mit diesem Eingriff wäre dann auch die Talseite Araschgerrank ein für alle Mal verwüstet (und man hätte sich das Geld für die schöne Mauerverkleidung beim Grosskehr sparen können).

Der Strassenbau ist – wie der Siedlungsbau – selten landschaftsverträglich. Der Ausbau des Teilstücks «Nasstobel» unterstreicht dies – wo sich vorher eine von der anderen Talseite kaum sichtbare Strasse dem Berg angeschmiegt hochschlängelte mit einer kleinen Brücke das Nasstobel überquerte, stehen heute für immer sichtbar die Lehnbrücken; betonierte für Jahrhunderte.

Anblick von Araschgen



... und von der Nasstobelbrücke



Zum Auflageprojekt 2008 hielt die Regierung fest: «Die St. Luzibrücke wird ein neues Infrastrukturelement über dem Taleinschnitt der Plessur bilden. Von den geprüften Varianten wurde eine kurze Brücke in möglichst tiefer Lage gewählt. Dies trägt dazu bei, dass die Brücke weniger exponiert in Erscheinung tritt. Die topographisch und geotechnisch günstige Lage der Kämpferbereiche ermöglicht einen idealen Brückenschlag mit einem Bogentragsystem an der engsten Stelle des Tales. Da der Bogen landläufig als „schönes Tragwerk“ gilt, besteht bei entsprechender Detailgestaltung der einzelnen Bauteile die Chance, eine Brücke zu bauen, welche sich harmonisch in das Landschaftsbild einpasst». Nun wird eine Variante zur Planung ausgeschrieben, die alle diese vorgebrachten Vorteile nicht mehr auf sich vereinigt. **Sie wird in dieser Hinsicht also weniger landschaftsverträglich und schon gar kein Wahrzeichen für Chur!**

5.2 Nachhaltigkeit

Zur Nachhaltigkeit gibt es in diesem Zusammenhang zwei massgebende Stellen. Die eine im Richtplan Verkehr des Kantons Graubünden:

«Der bisher praktizierte nachfrageorientierte Ausbau der Verkehrsinfrastruktur stösst aus verschiedenen Gründen an seine Grenzen. In Zukunft ist der Fokus vermehrt auf eine Vermeidung von (zusätzlicher) Mobilität, auf eine effiziente Nutzung der bestehenden Infrastruktur sowie auf eine Lenkung des Verkehrsaufkommens zu legen. Durch Multimodalität im Personen- und Güterverkehr (z.B. Park+Ride-Anlagen, kombinierter Verkehr) sowie mit Massnahmen des Mobilitätsmanagements können Voraussetzungen dafür geschaffen werden.» [zurück zu S2](#)

Und in Werbung Arosa Tourismus

Nachhaltig reisen

Ihr nachhaltiger Urlaub beginnt bereits bei der Anreise. Arosa erreichen Sie entspannt mit den öffentlichen Verkehrsmitteln. Es erwartet Sie dabei eine gemütliche und aussichtsreiche Fahrt durch das Schanfigg, ohne Stress und Hektik. Profitieren Sie vom komfortablen Gepäck-Service der SBB und attraktiven RailAway-Kombi-Angeboten. Beim Bezug eines Schneesportpasses, sind die [ÖV inklusive](#). Übrigens fährt die RhB auf der Strecke Chur-Arosa seit ihrem Bau im 1912-14 mit Strom aus Wasserkraft.

Falls Sie mit einem Elektroauto anreisen, finden Sie in Arosa zahlreiche Stromtankstellen. Der lokale Ortsbus in Arosa bringt sie im Dorf komfortabel von A nach B.

6. Raumplanung

Grundsätzlich entspreche das Vorhaben auch dem Generellen Erschliessungsplan (GEP) vom 26. November 2006, in welchem die Querverbindung als geplante kantonale Verbindungsstrasse enthalten sei. In der Zonenplanung sei die Querverbindung nicht berücksichtigt (RB1074/23.11.2010). Diese Aussage stimmt nicht mehr. Mit der Verschiebung der Einmündung auf Seite der Arosastrasse wird die neue Linienführung weit ab von der im GEP eingetragenen erfolgen.

Im Beschluss Nr. 813 vom 3. Juli 2007 hat die Regierung die Naturschutzzone nur teilweise genehmigt und gleichzeitig die Stadt Chur angewiesen, diese im Gebiet der Querverbindung zu überarbeiten, da in dieser gemäss Art. 33 KRG keine neuen Bauten und Anlagen gestattet sind. Die Realisierung der Querverbindung bedinge eine rasche Überarbeitung der Naturschutzzonen (und damit eine entsprechende Anpassung des Zonenplans) durch die Stadt Chur. Diese Überarbeitung hat nicht stattgefunden. Eine solche ist der Volksabstimmung zu unterbreiten, umso mehr, als auf der Seite Julierstrasse eine weitere Naturschutzzone, welche von der Regierung genehmigt wurde, rechtskräftig im Zonenplan eingetragen ist. Ebenfalls vom Planungssperimeter betroffen sind Landwirtschafts- und Skiabfahrtszone sowie Wald.

7. Alternativer Strassenausbau

Dieser ist möglich, wenn davon ausgegangen wird, dass wie bisher in der Regel nur Fahrzeuge mit einer Höchstbreite von 2.30m zugelassen sind. Die bestehenden Gehwege an der St. Luzi- und Arosastrasse bis Haldenhüttli werden der Fahrbahn zugeschlagen. Für Fussgänger*innen wird aussen am Strassenkörper ein Gehweg angehängt. An gewissen Stellen, wo kein separater Gehweg möglich ist, wie beim Friedhof Hof, ist mit entsprechenden Markierungen für Verlangsamung und Vortrittsregeln Klarheit zu schaffen. Der Haldenhüttli-Rank wird oberhalb

ausgeweitet, damit ein Kreuzen zweier grösserer Fahrzeuge in einer Art Warteraum möglich wird. Die Sicht auf von unten her kommende Fahrzeuge wird mit Spiegel oder elektronischem Signal gewährleistet.

Weiter oberhalb bis zum Konvikt kann die Fahrbahn geringfügig verbreitert und Mauern, die ohnehin baufällig sind, ersetzt oder saniert werden.

Für einen solchen Ausbau die Randbedingungen formulieren und einen Ideen- oder Projektwettbewerb ausschreiben wird sicherlich zu annehmbaren Lösungen führen.

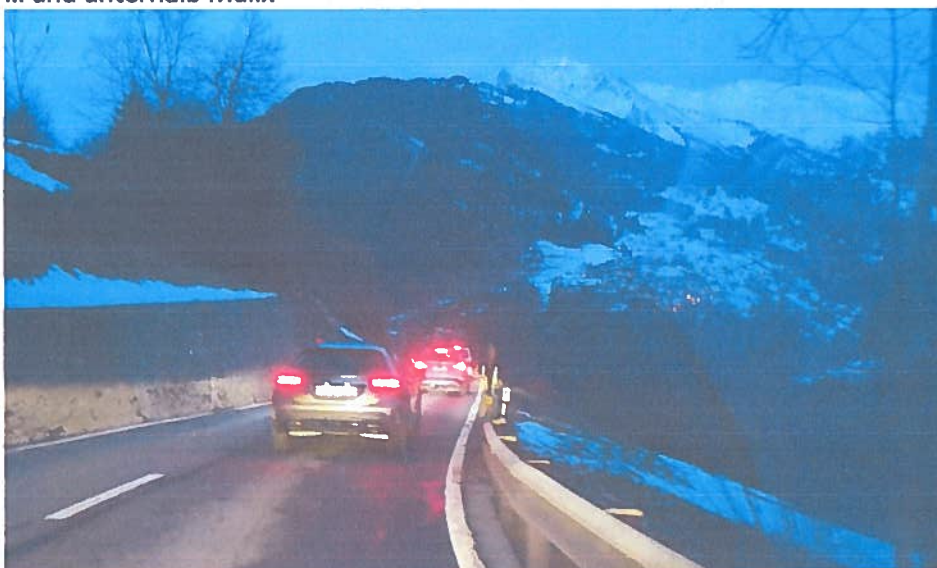
[zurück zu Kurzfassung](#)

Für die seltenen Verkehrsüberlastungen, die sich aus dem Rückreiseverkehr aus dem Schanfigg im Raum St. Luzistrasse bis Obertor ergeben, kann weiterhin die Lösung mit Öffnung der Planaterastrasse für kurze Zeit reagiert werden. Solche Rückstaus sind ohnehin nur während der Skisaison an schönen Wochenenden zu erwarten. Beim Bau einer Brücke würden die Autos auf der Brücke stehen, denn auf der Julierstrasse stehen sie bis nach Malix!

Rückstau auf Julierstrasse oberhalb Araschgerrank 29.12.2020



... und unterhalb Malix



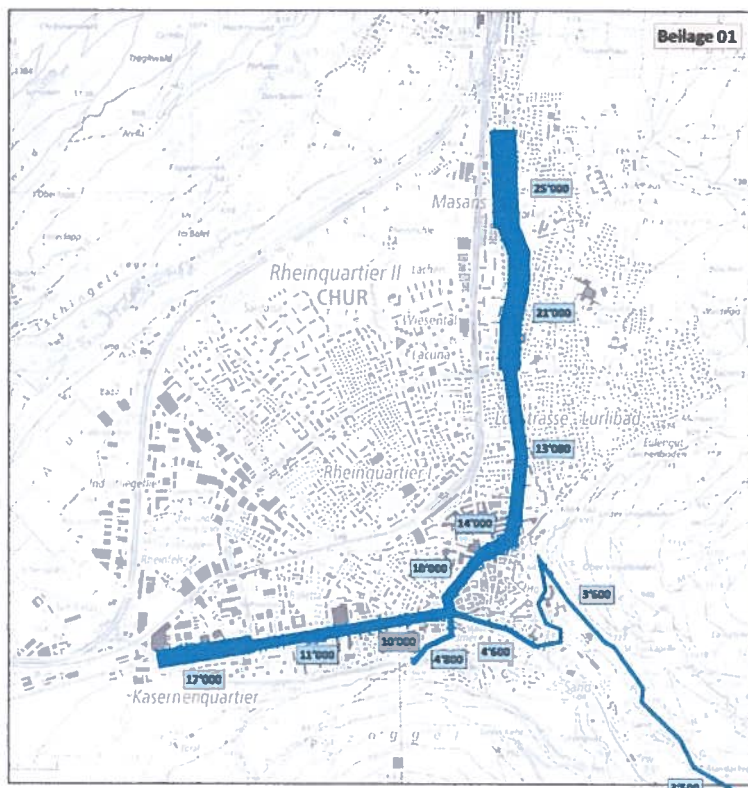
8. Anhang

8.1 Verkehrsbelastung in Chur – Auswirkungen der Brücke – Studie Hartmann&Sauter 2020

Hochbrücke St. Luzi Verkehrsdaten

Ungefähres heutiges Verkehrsaufkommen DTV grob hochgerechnet von den Daten 2010 des Lärmbelastungskatasters des Kantons Graubünden

Hartmann & Sauter, 7203 Trimmis
August 2020



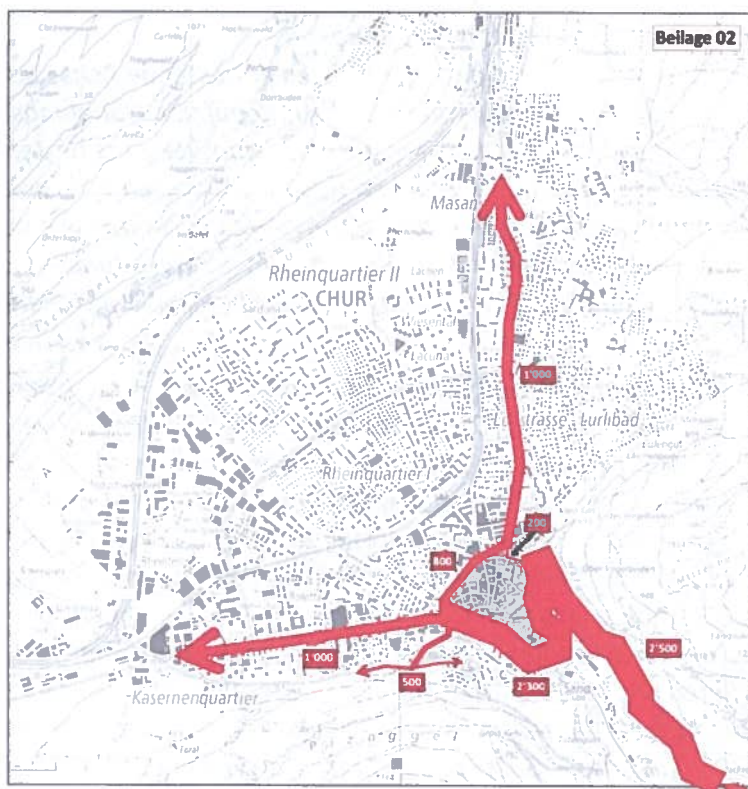
Hochbrücke St. Luzi Verkehrsdaten

Grobe Schätzung des heutigen städtischen Durchgangsverkehrs DTV in und aus Richtung Schanfigg in Berücksichtigung folgender Annahmen:

Von den gemäss kantonalem Lärmbelastungskataster angenommenen ca. 3'500 Fzg. zwischen Maladers und Chur sind ca. 1'000 Fzg. Ziel- und Quellverkehr nach von Chur und ca. 2'500 Fzg. reiner städtischer Durchgangsverkehr ohne Bezug zum gesamten Stadtgebiet.

Nach von Norden fahren ca. 1'000 Fzg. (insbesondere ortskundige Fahrzeuglenker) durch die Masanserstrasse und nach von Norden, Süden und Westen zusammen ca. 1'500 Fzg. durch die Kasernenstrasse bzw. z.T. über die Maladerstrasse und die Sudumfuhung.

Hartmann & Sauter, 7203 Trimmis
August 2020



Hochbrücke St. Luzi Verkehrsdaten

Entlastungswirkung einer Hochbrücke St. Luzi im an erster Stelle betroffenen städtischen Strassennetz ohne Linksabbieger Rosenhügel und in Berücksichtigung der in Beilage 02 aufgeführten Annahmen:

Die Entlastungswirkung in der Stadtdurchfahrt Masanserstrasse – Grabenstrasse – Kasernenstrasse sowie in der Mahrerstrasse beträgt im besten Fall ca. 05 – 10 %.

Im Plessurquai / Lindonquai beträgt die Entlastungswirkung ca. 50 %, wobei zu berücksichtigen ist, dass das Einbahnpaar zwischen dem Obertor und der Metzgerbrücke die Situation massgebend entschärft.

In obigen Annahmen ist der unwahrscheinliche Fall berücksichtigt, dass sämtlicher städtischer Durchgangsverkehr nach und vom Schanfigg die Stadt Chur meidet, d.h. dass kein durchfahrender Automobilist noch einen Stopp in Chur zum Einkaufen, für einen Besuch im Restaurant, für einen kulturellen Anlass oder etwas anderes einlegt.

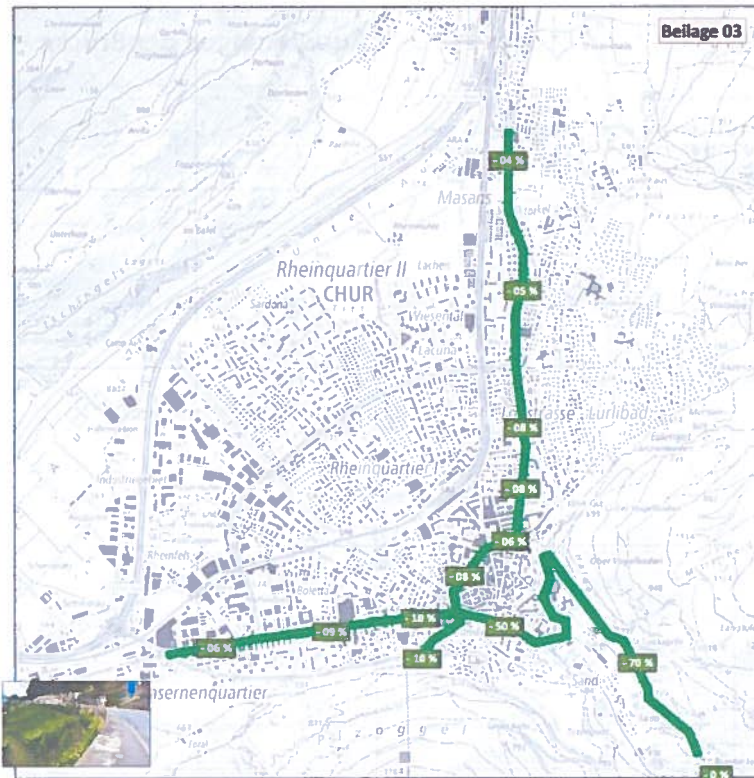
Auch ist zu berücksichtigen, dass die ausgewiesene Entlastung der Kasernenstrasse zwischen Obertor und Sommerau, bei Realisierung des weitestgehend unbeschränkten Linksabblers Rosenhügel, ein praktisch vollumfängliches eintritt und die Hochbrücke in diesem Fall in der Kasernenstrasse zu keiner zusätzlichen nennenswerten Entlastung führt.

Und wie die St. Luzistrasse sanieren?

Ein Diskussionsvorschlag: Längs der engen St. Luzistrasse zwischen dem Sand und dem Haldenhütel mit dem schmalen Trottoir wird der ganze Bereich zwischen den beiden Mauern zur Fahrbahn für den Strassenverkehr. Für die Fussgänger wird ausserhalb der talseitigen Mauer ein auskragender flüchtiger Gehweg von 2,5 m Breite angehängt. Zusätzlich wird auf dieser Strecke bis oberhalb der Wohnbauten an der Arosastrasse Tempo 30 verfügt.



Hertmann & Sauter, 7203 Trimmis
August 2020



[zurück zu Kurzfassung](#)

[zu Wirkung](#)

8.2 Agglomerationsprogramm Chur, 2. Generation, Prüfbericht des Bundes vom 26. Februar 2014

Neue Querverbindung Schanfiggertrasse, 58 Mio.

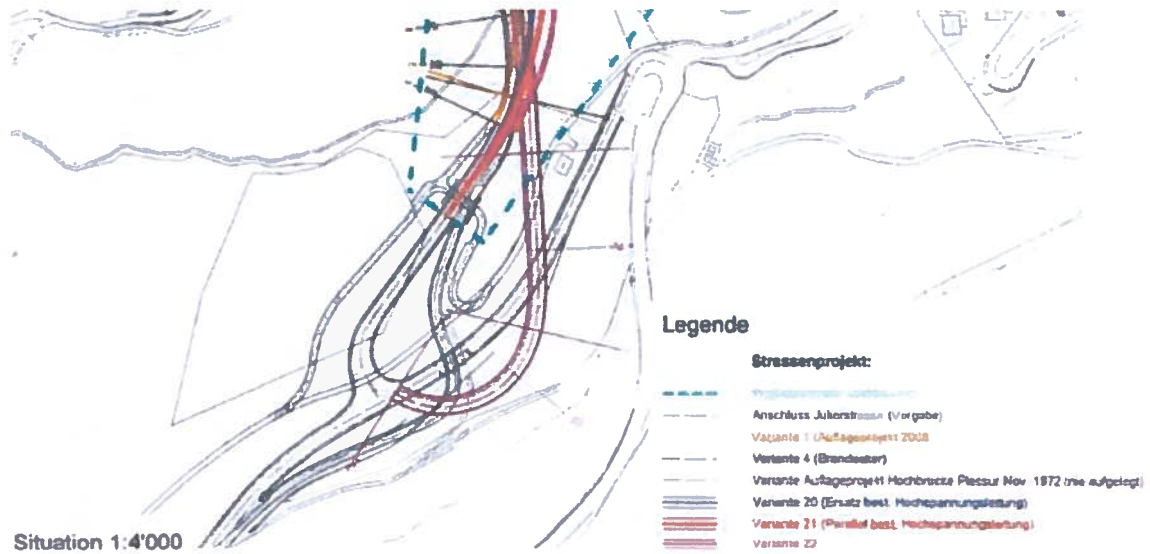
Kosten/Nutzen-Verhältnis: ungenügend

Im schweizweiten Vergleich weist die zu entlastende Achse Schanfiggerstrasse lediglich eine geringe durchschnittliche Verkehrsbelastung auf. Ein Handlungsbedarf kann insbesondere im Zusammenhang mit Spitzenzeiten des Tourismusverkehrs bestehen. Bei der Massnahmenfestlegung müssten aber Auswirkungen des vorgesehenen oder noch zu entwickelnden Angebotsausbaus der RhB berücksichtigt und alternativen Lösungen wie beispielsweise Verkehrsmanagementansätze (Lenkungssystem) untersucht werden. Zudem wurde bereits im Januar 2012 vom Bund darauf aufmerksam gemacht, dass das Projekt nicht NHG-konform ist.

8.3 Aus einer E-Mail von Arosa Tourismus vom 9. Dezember 2020

Alle Gremien in Arosa (Tourismus, Gemeinde und Bergbahnen) begrüßen die St. Luzibrücke sehr. Dies nicht aus dem Grund, um den Car-Tourismus zu fördern, sondern weil der erste Teil der Strecke Chur – Arosa unübersichtlich und somit gefährlich ist. Die St. Luzibrücke entschärft vor allem diesen Teil. Car-Tourismus ist für Arosa kein Thema, da wir nicht diese Zielgruppe ansprechen und keineswegs Massentourismus fördern wollen. Aber die Anfahrt für die Gäste muss klar bequemer werden. Nur so können wir mehr Gäste anziehen, die länger bleiben. Dies wird der nachhaltigen Entwicklung der ganzen Gemeinde Arosa zu Gute kommen. Ausserdem initiieren und realisieren wir immer wieder Projekte, um die Anreise mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu fördern. Es stellt ein klares Ziel in unserer Nachhaltigkeitsstrategie «Arosa 2030» dar, unsere Gäste dazu zu motivieren, mit dem Zug anzureisen.

8.4 Anschlussbauwerk Julierstrasse unterhalb Araschgerrank. Grau: Vorgabe TBA im Projektwettbewerb



Landbeanspruchung durch Zufahrt

[zurück zu Kurzfassung](#)

