

Trakt. 6 Kantenstrasse/ Scalärastrasse

Sehr geehrter Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

Ich behalte mir vor, einen Antrag auf Rückweisung zur Überarbeitung zu stellen und begründe diesen wie folgt:

Das Gebiet Rückenbrecher, ich hoffe diese Bezeichnung nimmt nicht Bezug auf das neue Strassenprojekt, ist eines der letzten Gebiete in der Stadt Chur, welches noch ein grosses Entwicklungspotenzial aufweist. Die bestehende Erschliessung der Gebiete östlich der Masanserstrasse über die Kirchgasse ist schon seit einigen Jahren völlig ungenügend und eine Zumutung für Anwohner und Verkehrsteilnehmer.

Das nun vorgeschlagene Verkehrsregime an der Kirchgasse scheint mir daher vernünftig.

Es ist daher folgerichtig und höchste Zeit, in diesem Gebiet eine Entflechtung und Sanierung des Verkehrs an die Hand zu nehmen.

Der Stadtrat stellt in seiner Botschaft denn auch ausdrücklich fest, dass bei dem zu erwartenden Entwicklungsschub das Verkehrsaufkommen deutlich zunehmen wird.

Es ist mir unverständlich, wieso man in Kenntnis dieser Tatsache eine neu zu erstellende Strasse nicht entsprechend dimensioniert.

Das gestalterisch zwar sehr schöne Projekt hat in der vorliegenden Form wohl doch eher den Charakter einer verkehrsberuhigten Wohnstrasse.

Die in Chur bestehenden Sammelstrassen, und diese Funktion wird die Scalärastrasse auch zu erfüllen haben, sind in der Regel 7.50 m breit und selbst diese stossen an die Grenzen ihrer Kapazitäten.

Erinnern wir uns beispielsweise an die Ringstrasse, welche zur Zeit ihrer Projektierung als stark überdimensioniert galt, was letztendlich dem damaligen Stadtingenieur die Stelle kostete.

Die Entwicklung der Fahrzeuge ist seit dem Bau der Ringstrasse nicht stehen geblieben. Im Gegenteil, diese werden immer breiter und schwerer. Es ist meines Erachtens der falsche Ansatz, durch künstliche Hindernisse den Verkehr eindämmen zu wollen.

Bereits heute misst ein Bus oder ein Lkw 2.50 m, ohne Aussenspiegel.

Die neuste Generation der Stadtbusse wird bereits 2.60 m messen.

Ein kreuzen zweier solcher Fahrzeuge ist auf der projektierten Strasse zwar schlecht und recht möglich.

Dazu müssen die Fahrzeuge jedoch auf den einseitig vorgesehenen, gepflästerten Randstreifen ausweichen.

Die Schäden, die durch diese Belastung an der Strassenpflasterung entstehen, sind unter Fachleuten unbestritten.

Für Radfahrer wird dieses Ausweichmanöver bei Nässe und Eis zu einer gefährlichen Rutschpartie.

Zudem sind in Abständen von rund 50 m Kandelaber, bzw. Pfosten vorgesehen, welche ein Kreuzen von Fahrzeugen zusätzlich behindern sollen.

Bei dem relativ starken Gefälle der Scalärastrasse von bis zu zehn Prozent kann man sich lebhaft vorstellen, wie dramatisch die Situation bei Nässe, Schnee und Frost aussehen wird.

Der Strassenabschluss strassenseitig wird Gemäss Projekt mit liegenden Randsteinen ausgebildet.

Bei den prekären Platzverhältnissen auf der Fahrbahn, wird diese Berandung gezwungenermassen von den Fahrzeugen bei Kreuzungsmanövern befahren und dadurch rasch beschädigt.

Auch hier entstehen unnötige, zusätzliche Unterhaltskosten, weil diese Randabschlüsse erfahrungsgemäss alle zwei bis drei Jahre neu verlegt werden müssen.

Wie erwähnt weist die Scalärastrasse ein Gefälle von bis zu 10% auf.

Aufgrund der Tatsache, dass die Niveaus der verschiedenen Verkehrsebenen praktisch identisch sind, besteht bei den projektbedingt gewollten Ausweichmanövern, eine permanente und akute Gefährdung von Kindern, Radfahrern und Fussgängern.

Stellen Sie sich das Gefahrenpotenzial für diese erwiesenermassen schwächste Gruppe von Verkehrsteilnehmern vor, wenn solch schwere Motorfahrzeuge aufgrund schlechter Strassenverhältnisse ausser Kontrolle und auf die ungesicherten Gehwege geraten.

Diese unhaltbaren Situationen sind uns allen von der Kirchgasse bestens bekannt und gerade solche gilt es heute, in Wahrung unserer Verantwortung, zu vermeiden.

Eine allfällig geplante Buslinie wäre unter solchen Bedingungen in Zukunft kaum realisierbar.

Erlauben Sie mir nun eine einfache Kostenberechnung:

Laut einer Publikation des Schweizerischen Städteverbandes betragen die normalen Unterhaltskosten, d. h. Reparaturen, Reinigung und Winterdienst 6.-Franken pro m² Strasse und Jahr.

Gehen wir von der realistischen Annahme aus, dass diese Kosten aus den erwähnten Gründen etwa doppelt so hoch, also sehr vorsichtig gerechnet etwa 9.- Franken pro m² Strasse betragen werden.

Bei einer Strassenfläche von ca. 4600 m² und bei einer Nutzungsdauer der Strasse von 25 Jahren ergeben sich Mehrkosten im Unterhalt von rund 345 000.- Fr.

Die zu erwartenden Mehrkosten eines Ausbaues der Strasse auf 7.50m würden sich in etwa folgender Maßen präsentieren:

Erstellungskosten pro m² Strasse gem. Projekt 300.- Fr.

Zusätzlicher Flächenbedarf 600 m² x 300.- ergeben ca. 180 000.- Fr.

Zusätzlicher Mehraufwand für Unterhalt 600m² x 6.- x 25 Jahre

Nutzungsdauer ergeben Fr. 90 000.- Total also etwa 270 000.- Fr.

Aus dieser einfachen Rechnung ersehen wir, dass eine Verbreiterung der Fahrbahn auf 7.50m, mit einem Verzicht auf die optisch zwar attraktive, aber unterhaltsintensive, Pflasterung keine Mehrkosten auslösen würde, also auf 25 Jahre kostenneutral wäre.

Diese Berechnung ist sehr vorsichtig, denn tatsächlich würde sogar eine eKosteneinsparung resultieren.

Dem Einwand, dass keine Bäume mehr gepflanzt werden könnten, ist zu entgegen, dass die Bauparzelle für die obere Scalärastrasse bereits 12.50 breit ist und die Bäume an den Rand des Trottoirs, also auf die Grenze, gesetzt werden könnten. Diese Variante hätte zudem noch den, für die Bäume positiven Effekt, dass ihre Wurzeln nicht einer verstärkten Salzwasserbelastung infolge des Strassenunterhaltes ausgesetzt wären. Es würde lediglich eine unbedeutende Verschiebung der Baumachsen resultieren, was überhaupt nicht in's Gewicht fallen würde. Eine solche Lösung wurde übrigens zum Beispiel auch an der Tittwiesenstrasse gewählt.

Zuletzt noch ein kurzer Hinweis auf die VSS- Normen 640200, bzw. 201: Diese sehen für Strassen dieses Typs eine minimale Fahrbahnbreite von 6.40 m vor.

Dies allerdings ohne jegliche Reserve für breitere Fahrzeuge, Velostreifen oder ähnliches.

Aus all diesen Überlegungen stelle ich den Antrag, die Fahrbahnbreite auf 7.50m zu erweitern und das revidierte Projekt bis zur Junisitzung dem Gemeinderat zu unterbreiten.

Dazu sind nur unwesentliche Projektkorrekturen und unproblematische Vereinbarungen mit dem Kanton und einem Grundeigentümer nötig. Die Bauarbeiten könnten dann, ohne neue Submission nach den Sommerferien in Angriff genommen und dieses Jahr zum grössten Teil abgeschlossen werden.

Chur, 10.04.08 F. Lurati

