



Stadt Chur

Volksabstimmung

vom 3. März 2024



1

**Stadtklima-Initiative
und Gegenvorschlag des Stadtrates** Seiten 4–28

Worum geht es?

1

**Stadtklima-Initiative und
Gegenvorschlag des Stadtrates**

Die Stadtklima-Initiative fordert, dass während zehn Jahren jährlich mindestens 1 % der gesamten Strassenfläche auf Stadtgebiet in Grün- und Begegnungsflächen und/oder sichere Flächen für den Fuss- und Veloverkehr umgewandelt werden. Die Mehrheit des Gemeinderates empfiehlt die Initiative zur Ablehnung. Sie empfiehlt den Stimmberechtigten die Annahme des Gegenvorschlages des Stadtrates. Dieser schlägt vor, bei zukünftigen Sanierungen von Strassen systematisch zu prüfen, inwieweit Aufwertungen zur Klimaanpassung und/oder zur Verkehrsberuhigung berücksichtigt sowie nach bestmöglicher Praxis gemäss dem aktuellen Stand der Technik und Forschung umgesetzt werden können.

Erläuterungen Seiten 4–28

Stadtklima-Initiative und Gegenvorschlag des Stadtrates

1

Die Abstimmungsfragen lauten:

1. **Wollen Sie die Stadtklima-Initiative annehmen?**
2. **Wollen Sie den Gegenvorschlag des Stadtrates annehmen?**
3. **Stichfrage:
Falls sowohl die Stadtklima-Initiative als auch der
Gegenvorschlag des Stadtrates angenommen
werden: Soll die Initiative oder der Gegenvorschlag
in Kraft treten?**

Der Gemeinderat lehnt die Initiative mit 11 zu 10 Stimmen ab und empfiehlt mit 13 zu 8 Stimmen den Gegenvorschlag zur Annahme.

Initiativbegehren

Am 7. November 2022 ist die Stadtklima-Initiative mit insgesamt 1409 gültigen Stimmen eingereicht und am 22. November 2022 vom Stadtrat als zustande gekommen erklärt worden. Die unterzeichnenden Stimmbürgerinnen und Stimmbürger reichten gestützt auf Art. 8 der Stadtverfassung (Initiativrecht) das folgende Initiativbegehren in Form eines ausgearbeiteten Entwurfs ein:

Die unterzeichnenden Stimmberechtigten verlangen gestützt auf Art. 8 der Churer Stadtverfassung folgende Anpassung des Gesetzes für einen menschen- und umweltfreundlichen Stadtverkehr (Gesetzessammlung der Stadt Chur, Nr. 661):

Art. 5 Verkehrsberuhigung und Klimaanpassung (Titel ergänzt)

- ¹ Die Stadt ergreift Massnahmen zur flächendeckenden Verkehrsberuhigung **sowie zum Schutz der Bevölkerung vor nachteiligen Auswirkungen der Klimaerwärmung.** Insbesondere in den Wohnquartieren und in der Innenstadt wird durch die Verkehrsregelung und bauliche Massnahmen eine Reduktion des Motorfahrzeugverkehrs und der von ihm erzeugten Immissionen bewirkt. **(bisher mit Ergänzung)**
- ² **Zu diesem Zweck entsiegelt die Stadt auf städtischem Gebiet öffentliche Strassen und schafft neue Grün- und Begegnungsflächen. Dabei ist prioritär in den urbanen Wärmeinseln die gemäss aktuellem Wissensstand effektivste Massnahmenkombination zu wählen. Flächen für den Fussverkehr, den Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr sind dabei je mindestens in ihrem Bestand zu erhalten. (neu)**

1

- 3 Weiter wandelt die Stadt zu diesem Zweck öffentliche Strassen in zusätzliche Begegnungszonen, sichere Flächen für den Fuss- und Veloverkehr sowie öffentliche Räume mit hoher Aufenthaltsqualität um. Wo immer möglich tragen diese auch zum Ausbau und zur Aufwertung der ökologischen Infrastruktur bei. (neu)***

Übergangsbestimmung zu Art. 5 (neu)

- 1 Zur Umsetzung von Abs. 2 und 3 wandelt die Stadt bezogen auf das Referenzjahr 2022 während 10 Jahren jährlich mindestens 1 Prozent der gesamten Strassenfläche auf Stadtgebiet in Grün- und Begegnungsflächen und/oder in sichere Flächen für den Fuss- und Veloverkehr um.***
- 2 Die Stadt veröffentlicht jährlich einen Bericht über die Umsetzung der Massnahmen und deren Wirkung.***

Gegenvorschlag des Stadtrates

Im Rahmen der Beantwortung der Initiative beschloss der Stadtrat, der Initiative folgenden Gegenvorschlag gegenüberzustellen:

Konkreter Gegenvorschlag des Stadtrates zur Anpassung und Ergänzung des Gesetzes für einen menschen- und umweltfreundlichen Stadtverkehr (RB 661):

Art. 5 Verkehrsberuhigung und Klimaanpassung (Titel ergänzt)

- ¹ Die Stadt ergreift Massnahmen zur flächendeckenden Verkehrsberuhigung **sowie zum Schutz der Bevölkerung vor nachteiligen Auswirkungen der Klimaerwärmung.** Insbesondere in den Wohnquartieren und in der Innenstadt wird durch die Verkehrsregelung und bauliche Massnahmen eine Reduktion des Motorfahrzeugverkehrs und der von ihm erzeugten Immissionen bewirkt. **(bisher mit Ergänzung)**
- ² Zu diesem Zweck entsiegelt die Stadt auf städtischem Gebiet **im Rahmen von konkreten Bauprojekten** öffentliche Strassen und schafft neue Grün und Begegnungsflächen. Dabei ist prioritär in den urbanen Wärmeinseln die gemäss aktuellem Wissensstand effektivste Massnahmenkombination zu wählen. Flächen für den Fussverkehr, den Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr sind dabei je mindestens in ihrem Bestand zu erhalten. (neu)
- ³ Weiter **kann** die Stadt zu diesem Zweck **und unter Beachtung der massgeblichen Rechtsgrundlagen** öffentliche Strassen in zusätzliche Begegnungszonen, sichere Flächen für den Fuss und Veloverkehr sowie öffentliche Räume mit hoher Aufenthaltsqualität **umwandeln.** Wo immer möglich tragen diese auch zum Ausbau und zur Aufwertung der ökologischen Infrastruktur bei. (neu)

1

Der Stadtrat anerkennt die durch die Stadtklima-Initiative aufgeworfene Problematik der Klimaanpassung und Verkehrsberuhigung. Jedoch lehnt der Stadtrat den von der Initiative geforderten Rückbau von bestehenden Strassenflächen ausserhalb des Erhaltungszyklus ab. Vielmehr möchte sich der Stadtrat nach der Zukunft ausrichten und Ressourcen in den nächsten Jahren auf die bereits beschlossenen und geplanten Investitionsprojekte (z. B. CO₂-freie Wärme- und Kälteversorgungsnetze) konzentrieren. Bei ohnehin notwendigen und geplanten Strassensanierungsprojekten soll zukünftig systematisch geprüft werden, inwiefern Aufwertungen zur Klimaanpassung und/oder zur Verkehrsberuhigung berücksichtigt sowie nach der bestmöglichen Praxis gemäss dem aktuellen Stand der Technik und Forschung umgesetzt werden können. Für die gezielte Umsetzung von entsprechenden Massnahmen im Bereich von Strassensanierungen wird mit jährlichen Mehrkosten von rund Fr. 400 000.– bis Fr. 750 000.– gerechnet. Der Gegenvorschlag ist ein ausgewogener Lösungsvorschlag, welcher die geplanten und budgetierten Projekte und Investitionen berücksichtigt.

Bericht des Gemeinderates

Im Amtsblatt vom 2. Dezember 2022 wurde das Zustandekommen der Stadtklima-Initiative publiziert. Die Klimaveränderung ist eine globale Herausforderung, weshalb das grundsätzliche Anliegen der Initiative vom Stadtrat anerkannt wird. Der Stadtrat hat deshalb bereits im Dezember 2021 einen Auftrag für die Ausarbeitung eines Masterplans Energie und Klima für die Stadt Chur erteilt. Im Masterplan, welcher auf Basis eines Grundlagenberichts erarbeitet wurde, werden Ziele sowie prioritäre Massnahmen definiert. Der Masterplan liegt seit April 2023 vor und wurde im Gemeinderat an seiner Sitzung vom 5. Oktober 2023 behandelt. Nebst dem Masterplan Energie und Klima werden bereits heute Massnahmen umgesetzt, die der generellen Stossrichtung der Initiative entsprechen. In diesem Zusammenhang zu erwähnen sind das Stadtentwicklungskonzept (STEK 2050), Themen im Rahmen der Revision der Grundordnung und entsprechende Folgeplanungen (Areal- und Quartierplanungen), die Mobilitätsstrategie sowie die Energierichtplanung.

Die Übergangsbestimmungen der Initiative verlangen konkrete Massnahmen, welche einerseits zusätzliche Finanzen und Ressourcen erfordern und andererseits eine Restwertvernichtung von Strasseninfrastrukturen, ausserhalb des Erhaltungszyklus, bewirken oder der Akzeptanz von Verkehrsberuhigungsmassnahmen entgegenstehen. Unter Beibehaltung der gegenwärtigen Bautätigkeit (inklusive der Erstellung des Wärme-/Kälte-/Anergienetzes der IBC Energie Wasser Chur) und Budgetvorgaben sind die Ziele der Übergangsbestimmungen der Stadtklima-Initiative bzw. die konkreten Forderungen der Übergangsbestimmungen bei weitem nicht erreichbar. Der Stadtrat lehnt deshalb aufgrund der zusätzlichen Investitionskosten von rund Fr. 35 Mio. in den nächsten zehn Jahren die Umsetzung der Übergangsbestimmung

1

der Initiative und damit die Stadtklima-Initiative ab. Der Stadtrat möchte jedoch der Initiative einen Gegenvorschlag gegenüberstellen. Die Umsetzung der generellen Forderungen der Initiative – wie in Art. 5 formuliert – entsprechen grundsätzlich der aktuellen Stossrichtung der Stadt und der Praxis bei laufenden Strassensanierungen. Die ohnehin notwendigen und geplanten Strassensanierungsprojekte sollen in Zukunft systematisch geprüft werden, inwiefern Aufwertungen zur Klimaanpassung und/oder zur Verkehrsberuhigung berücksichtigt sowie nach der bestmöglichen Praxis gemäss dem aktuellen Stand der Technik und Forschung umgesetzt werden können. Für die gezielte Umsetzung von entsprechenden Massnahmen im Bereich von Strassensanierungen wird mit jährlichen Mehrkosten von rund Fr. 400 000.– bis Fr. 750 000.– gerechnet. Der Gegenvorschlag ist ein ausgewogener Lösungsvorschlag, welcher die geplanten und budgetierten Projekte und Investitionen berücksichtigt. Zu beachten bleibt, dass Bestimmungen des Gesetzes für einen menschen- und umweltfreundlichen Stadtverkehr generell nicht justiziabel sind, sondern in den dafür vorgesehenen Verfahren (Raumplanungs- und Strassenverkehrsgesetzgebung) unter Berücksichtigung der verwaltungsrechtlichen Grundsätze wie formellgesetzliche Grundlagen, öffentliches Interesse, Rechtsgleichheit und Verhältnismässigkeit umzusetzen sind.

Beurteilung der Gültigkeit

Gemäss Art. 8 Abs. 1 Stadtverfassung können 800 in Gemeindeangelegenheiten Stimmberechtigte unterschrittlich die Abstimmung über Gegenstände verlangen, die dem obligatorischen oder dem fakultativen Referendum unterstehen. Die Initiative kann entweder als allgemei-

ne Anregung oder – wie vorliegend – als ausgearbeiteter Gesetzesentwurf eingereicht werden. So sollen Art. 5 und die Übergangsbestimmungen des Gesetzes für einen menschen- und umweltfreundlichen Stadtverkehr angepasst bzw. ergänzt werden. Das Initiativrecht unterliegt gewissen rechtlichen Schranken. Verstösse gegen übergeordnetes Recht, gegen Treu und Glauben sowie die tatsächliche Undurchführbarkeit und ungenügende Bestimmtheit des Begehrens können zur Ungültigkeit oder Teilgültigkeit einer Initiative führen. Aus dem vorgeschlagenen Gesetzestext in der Initiative ergibt sich, dass es um den Schutz der Bevölkerung vor der Klimaerwärmung und damit einhergehend um eine Reduktion der versiegelten Verkehrsflächen für den motorisierten Individualverkehr und die Schaffung von verkehrsberuhigten Bereichen geht. Der Grundsatz der Einheit der Materie ist nicht verletzt.

Anzumerken bleibt, dass die konkrete Umsetzung der Anliegen der Initiative in der Grundordnung (Baugesetz, Zonenplan, Genereller Gestaltungsplan, Genereller Erschliessungsplan) gemäss Art. 22 Raumplanungsgesetz für den Kanton Graubünden zu erfolgen hat. Verfahrensmässig verlangt das kantonale Recht die Ausarbeitung der Grundlagen zur Grundordnung, die Erarbeitung eines Planungs- und Mitwirkungsberichts, eine Vorprüfung beim Kanton, ein öffentliches Mitwirkungsverfahren, eine Volksabstimmung (Ausnahme Genereller Erschliessungsplan: Gemeinderat) mit Beschwerdeaufgabe und eine Genehmigung durch die Regierung. Die mit der Initiative beantragte Aufnahme von bau-, planungs-, umweltschutz- und erschliessungsrechtlichen Bestimmungen im Gesetz für einen menschen- und umweltfreundlichen Stadtverkehr haben damit lediglich eine orientierende Wirkung, da sie weder justiziabel noch direkt durchsetzbar sind. Zudem handelt es sich bei den in der Initiative aufgeführten Massnahmen je nach kon-

1

kreter Situation um einen weitreichenden Eingriff in die Eigentumsrechte der betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer. Diese bedürfen daher zwingend einer formellen Rechtsgrundlage in der Grundordnung und müssen dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit standhalten. Verkehrsberuhigungsmassnahmen wiederum sind in den dafür vorgesehenen Verfahren gemäss Strassenverkehrsgesetz und den dazugehörigen Nebenerlassen durchzuführen und können ebenfalls nicht über die Initiative erzwungen werden. Unter Beachtung dieser Rahmenbedingungen erklärte der Gemeinderat die Initiative als rechtsgültig und unterbreitet sie der Volksabstimmung.

Beurteilung der Initiative betreffend Verkehrsberuhigung und Klimaanpassung

Das Volksbegehren verlangt eine Anpassung des bestehenden Gesetzes für einen menschen- und umweltfreundlichen Stadtverkehr. Es soll neben der flächendeckenden Verkehrsberuhigung auch Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor nachteiligen Auswirkungen der Klimaerwärmung ergriffen werden. Zu diesem Zweck sollen einerseits bestehende Flächen entsiegelt und andererseits öffentliche Strassen in zusätzliche Begegnungszonen, sichere Flächen für den Fuss- und Veloverkehr sowie öffentliche Räume mit hoher Aufenthaltsqualität umgewandelt werden. Im Wesentlichen werden also Massnahmen zur Klimaanpassung und zur Verkehrsberuhigung gefordert.

Die Stadt Chur ist sich den Herausforderungen der fortschreitenden Klimaveränderung bewusst. Nebst dem Masterplan Energie und Klima werden bereits heute Massnahmen umgesetzt, die der generellen Stossrichtung der Initiative entsprechen. In diesem Zusammenhang zu er-

währen sind das Stadtentwicklungskonzept (STEK 2050), Themen im Rahmen der Revision der Grundordnung und entsprechende Folgeplanungen (Areal- und Quartierplanungen), die Mobilitätsstrategie oder die Energierichtplanung. Bei den aktuellen Areal- und Quartierplänen wird nebst der Sicherstellung einer städtebaulich einwandfreien Überbauung auch den Grün- und Freiräumen das notwendige Gewicht eingeräumt. Parallel dazu ist die Mobilitätsstrategie 2030 in Überarbeitung. Die Stadt Chur verfolgt eine über die verschiedenen Verkehrsformen abgestimmte und zukunftsgerichtete Mobilitätsentwicklung, die nachhaltige Verkehrsformen bevorzugt. Im Bereich Fuss- und Veloverkehr werden Lücken im Verkehrsnetz geschlossen und die dazugehörigen Infrastrukturen ausgebaut.

Im Masterplan Energie und Klima definiert die Stadt Ziele und Massnahmen in den Bereichen Energieversorgung, Mobilität, Entsorgung, Bau und Planung sowie stadtinterne Massnahmen, um bis zum Jahr 2050 die Treibhausgas-Emissionen auf Netto-null zu reduzieren. Die Stadtverwaltung geht als Vorbild voran und möchte die verwaltungseigenen Treibhausgas-Emissionen bereits bis ins Jahr 2040 möglichst auf Netto-null senken. Für die Umsetzung dieser Massnahmen werden in den nächsten 15 bis 20 Jahren Kosten für die Stadt in der Höhe von rund Fr. 120 Mio. bis Fr. 150 Mio. erwartet. Diese beinhalten auch die Fr. 80 Mio. für den Ausbau der IBC Wärme- und Kälteversorgung, die von der Bevölkerung bereits gesprochen wurden. Die Priorisierung der Massnahmen ist von der städtischen Finanzsituation abhängig und muss mit der Mehrjahresplanung der Investitionen abgestimmt werden. Die Gesamt-Kostenschätzung für das ganze Massnahmenpaket inklusive Beiträge von Bund, Kanton, privaten Konsortien und Unternehmen beträgt rund Fr. 500 Mio. Der Stadtrat hat damit bereits Stellung bezogen und richtet den Fokus

1

der Investitionen im Bereich Energie und Klima in einer ersten Phase auf den Klimaschutz, also die Reduktion des CO₂-Ausstosses. Die vorhandenen finanziellen Mittel und Ressourcen können so zielführend und mit der grösstmöglichen Wirkung eingesetzt werden.

Bäume in der Stadt haben seit jeher eine grosse Wirkung auf das Erscheinungsbild des Strassenraums und das Stadtklima. Bei jedem aktuellen Projekt stellt die Gestaltung mit Bäumen und Grünflächen im Strassenraum einen wichtigen und unverzichtbaren Bestandteil dar. Im Moment werden die Baumgruben zu Gunsten von mehr Grünraum und weniger Asphalt und gezielter Bewässerung der Grünrabatten durch Oberflächenwasser der Strassenräume optimiert und umgesetzt. Betreffend Verkehrsberuhigung ist festzuhalten, dass die Stadt mittlerweile rund 40 verkehrsberuhigte Zonen eingeführt hat. Die generellen Forderungen der «Stadtklima-Initiative» zielen in eine ähnliche Richtung wie die städtischen Vorgaben. Vieles wurde in den letzten fünf bis zehn Jahren umgesetzt.

Beurteilung der Initiative betreffend Übergangsbestimmung

In der Stadtklima-Initiative wird die Umwandlung eines Anteils von mindestens 1% pro Jahr bzw. 10% in zehn Jahren der Strassenfläche der gesamten Stadt Chur in Grün- und Begegnungsflächen und/oder in sichere Flächen für den Fuss- und Veloverkehr gefordert.

Gemäss des Initiativtextes wird die gesamte Strassenfläche auf Stadtgebiet als Referenzfläche gefordert. Im Sinne einer wohlwollenden praxisnahen Auslegung wurde bewusst darauf verzichtet, den Initiativtext wörtlich anzuwenden. Zur Berechnung der Referenzfläche wurde die gesamte Stras-

senfläche im Siedlungsgebiet, welche sich im Eigentum der Stadt Chur befindet, die grösseren öffentlichen Plätze und Parkplätze sowie die Haupteinschliessung der Alpen herangezogen. Die Siedlungsfläche ist die äussere Abgrenzung der Bauzone mit einem zusätzlichen Puffer von 100 m. Nicht Bestandteil der Referenzfläche sind die Strassen von anderen Eigentümern (Bund, Kanton, Bürgergemeinde, Private). Gemäss Auswertung der Referenzdaten vom 1. Dezember 2022 ergibt dies eine Referenzfläche von ca. 850 000 m². Das bedeutet, dass gemäss den Übergangsbestimmungen der Initiative jährlich mindestens 8500 m², bzw. 85 000 m² innert zehn Jahren, der öffentlichen Strassenflächen in Grün- und Begegnungsflächen und/oder in sichere Flächen für den Fuss- und Veloverkehr umgewandelt werden müssten. Nachfolgend einige Beispiele von Strassenflächen, die in den letzten Jahren umgewandelt wurden:

- Obere und untere Bahnhofstrasse – Verkehrsberuhigung mit Gestaltung und Plattenbelag ca. 7000 m²
- Bodmerstrasse – Rückbau/Umwandlung in Plattenbelag ca. 500 m²
- Rad- und Fussweg Obere Au – Rückbau/Umwandlung in Chaussierung ca. 1000 m²

Die Umwandlung von versiegelten Strassenflächen in Grün- und Begegnungsflächen bedingt grössere bauliche Massnahmen inklusive Rückbau von Bestehendem. Die Umwandlung von Strassenflächen in sichere Flächen für den Fuss- und Veloverkehr kann mit Änderungen des Verkehrsregimes (Begegnungszonen/Tempo-30-Zonen) in Zusammenhang mit gestalterischen Aufwertungen inklusive weniger versiegelten Flächen erreicht werden. Für die Umsetzung der Übergangsbestimmungen sind unterschiedliche Vorgehensweisen erforderlich und möglich. Konkret muss entweder ein Rückbau der Strassenfläche oder eine

1

Verkehrsberuhigung (unter Einhaltung der entsprechenden Verfahren) erfolgen. Eine vollständige Umsetzung mit Verkehrsberuhigungen ist nicht realistisch, da das Resultat der Volksabstimmung vom 18. Mai 2014 zu beachten ist, anlässlich welcher die Initiative «Tempo 30 in ganz Chur» mit 80 % Nein-Stimmen abgelehnt wurde.

Folgende verschiedene Umsetzungsmöglichkeiten sind möglich:

Rückbau	Bestehende versiegelte Flächen werden rückgebaut bzw. bei konkreten Projekten werden bestehende Strassenflächen nicht mehr versiegelt.
Umwandlung Grünflächen	Die rückgebauten Flächen werden in Grün- und Freiflächen umgewandelt. Die Bepflanzung gibt die Stadtgärtnerei vor. Zu beachten ist, dass der Unterhalt dieser Flächen aufwendig(er) ist.
Umwandlung Chaussierung	Die rückgebauten Strassenoberflächen werden mit einer chaussierten Oberfläche oder mittels Rasengittersteinen ausgebildet. Zu beachten ist, dass diese Oberflächen nicht für alle Nutzungen verwendet werden können und auch der Unterhalt berücksichtigt werden muss.
Umwandlung Plattenbelag	Die rückgebauten Flächen werden mit einem Plattenbelag ausgebildet, wobei das Oberflächenwasser durch die wasser-durchlässigen eingesandeten/gesplitteten Fugen versickert wird. Diese Oberfläche kann aus Kostengründen nur im Stadtzentrum verwendet werden. Ebenso ist die Art des Plattenbelags oder von kalten (hellen) Belägen oft durch übergeordnete Vorgaben gegeben.
Verkehrsberuhigung	Wenn keine Flächen zurückgebaut werden, so werden diese Flächen mit Verkehrsberuhigungen (Begegnungszonen/Tempo-30-Zonen) zugunsten des Langsamverkehrs umgewandelt. Eine Verkehrsberuhigung alleine ist meist nicht angebracht; meist braucht es zusätzliche Gestaltungsoptimierungen mit Bäumen, Bänken, etc.

Die Realisierung der verschiedenen Umsetzungsmöglichkeiten haben grosse Auswirkungen sowohl in baulicher als auch in finanzieller Hinsicht. Aus diesem Grund sind frühzeitig Massnahmen zu den verschiedenen Umsetzungsmöglichkeiten zu treffen. Aufgrund der Rahmenbedingungen (z. B. IBC-Wärmenetze, Initiative «Tempo 30») muss die Aufteilung der Massnahmen nach realistischen Vorgaben erfolgen. Die Abschätzung der Kosten ist ein Mittelwert. Dieser kann nur eingehalten werden, wenn grössere, zusammenhängende Flächen bearbeitet werden können, ansonsten sind die finanziellen Auswirkungen entsprechend höher. Die aufgeführten Kosten sind **als jährliche Mehrkosten zu den aktuellen Budgetzahlen zu verstehen**.

Die folgende Zusammenstellung zeigt die jährlichen zusätzlichen Investitionskosten bei einer Umsetzung der Übergangsbestimmungen im Vergleich zum heute vorgesehenen Budget und der Finanzplanung für die nächsten Jahre.

	Aufteilung	Fläche	Fr./m ²	Kosten Total in Franken
Rückbau/Umwandlung in Grünflächen	20%	1700 m ²	250.–	425 000.–
Rückbau/Umwandlung in Chaussierung/Rasengitter	25%	2125 m ²	300.–	637 500.–
Rückbau/Umwandlung in Plattenbelag	15%	1275 m ²	1400.–	1 785 000.–
Verkehrsberuhigung mit Gestaltung	40%	3400 m ²	200.–	680 000.–
Mehrkosten pro Jahr	100%	8500 m²		3 527 500.–

1

Die Umsetzung der konkreten Forderungen gemäss den Übergangsbestimmungen erfordern **während 10 Jahren jährliche Mehrkosten von rund Fr. 3,5 Mio.**, insgesamt also rund Fr. 35 Mio., ohne dabei die internen Ressourcen zu berücksichtigen. Aus finanzieller Sicht ist der Unterhalt von asphaltierten Flächen eindeutig am wirtschaftlichsten. Die betrieblichen Unterhaltsarbeiten von Chaussierungen/Rasengitter/Grünflächen werden sich deshalb je nach Ausführung um ca. 15% erhöhen.

Ablehnung der Übergangsbestimmung durch den Stadtrat

Unter Beibehaltung der gegenwärtigen Bautätigkeit sind die Ziele der Übergangsbestimmungen der Stadtklima-Initiative bzw. die konkreten Forderungen der Übergangsbestimmungen bei weitem nicht erreichbar. Der Stadtrat lehnt deshalb aufgrund der zusätzlichen Investitionskosten von rund Fr. 35 Mio. in den nächsten zehn Jahren die Umsetzung der Übergangsbestimmung der Initiative ab. Dabei sind folgende Gründe ausschlaggebend:

1. Finanzielle Prioritäten

Die *Budget- und Finanzplanung* für die nächsten zehn Jahre ist weitgehend erstellt. Konkrete Investitionsprojekte sind durch den Gemeinderat bei der Verabschiedung der Botschaft betreffend die Mehrjahresplanung der Investitionen (GRB.2022.55 vom 17. November 2022) für die nächsten 4 bis 8 Jahre bereits definiert. Ebenso hat das Churer Stimmvolk am 23. März 2023 einer zukunftsgerichteten, nachhaltigen und *CO₂-neutralen Wärme- und Kälteversorgung* zugestimmt und betreffend Klimaschutz Prioritäten gesetzt. Dabei unterstützt die Stadt Chur das Projekt der IBC während 12 Jahren mit einem jährlichen finanziellen

Investitionsbeitrag von Fr. 5,0 Mio. Dies hat zur Folge, dass in den nächsten 12 bis 16 Jahren auch auf Seiten der Stadt umfangreiche und zusätzliche Investitionen für Strassenprojekte im Zusammenhang mit dem Wärme- und Kältenetz der IBC anfallen. Dies um Synergien zu nutzen und eine Strasse nicht zweimal innerhalb einiger Jahre öffnen zu müssen. Gemäss Planung und Botschaft IBC wird von zusätzlichen, jährlichen Kosten für die gemeinsamen Projekte mit der Stadt von rund Fr. 4,6 Mio. ausgegangen. Diese Priorisierung ist entsprechend zu berücksichtigen. Auch mit der Umsetzung der prioritären Massnahmen des *Masterplans Energie und Klima Stadt Chur* werden in den nächsten 15 bis 20 Jahren Kosten im Umfang von Fr. 120 Mio. bis Fr. 150 Mio. für die Stadt Chur erwartet, dabei ist der städtische Beitrag von Fr. 80 Mio. an das Wärme- und Kältenetz der IBC bereits berücksichtigt. Die Priorisierung der Massnahmen ist von der städtischen Finanzsituation abhängig und muss mit der Mehrjahresplanung der Investitionen abgestimmt werden. Die erwarteten Gesamtinvestitionen betragen rund Fr. 500 Mio. und sollen von Bund, Kanton, Stadt und Privaten getragen werden. In diesem Zusammenhang hat der Gemeinderat Massnahmen zum Klimaschutz (Reduktion CO₂-Ausstoss) priorisiert, um die Mittel möglichst zielführend und mit der grösstmöglichen Wirkung einzusetzen.

2. Lebensdauer der Infrastruktur im Tiefbau

Die Bautätigkeiten der Tiefbaudienste sind auf den Erhaltungszyklus ausgerichtet, d. h. Strassen werden dann saniert oder umgestaltet, wenn die Infrastrukturen (Werkleitungen, Strassenbelag etc.) ihr Lebensende erreichen. Dies ist aus ökonomischer und ökologischer Sicht sinnvoll. Einerseits können damit die Anzahl Baustellen reduziert und die Investitionskosten im Rahmen gehalten werden, und andererseits müssen keine noch intakten Infrastruk-

1

turen abgebrochen werden, denn damit gingen Restwerte und gespeicherte graue Energie verloren. *Graue Energie* müsste dann erneut und verfrüht für den Umbau eingesetzt werden, was nicht dem Prinzip einer langen Lebensdauer der Infrastruktur und einem schonenden Umgang mit Ressourcen entspricht. Die frühzeitige Erneuerung von Strasseninfrastruktur ist energieintensiv. Baustellen, Logistik und die Herstellung sowie Entsorgung der Baustoffe verursachen grosse Treibhausgasemissionen. Durch eine Instandsetzung über dem Erneuerungsbedarf wird graue Energie vernichtet. Eine Zunahme der Bautätigkeit über den Erneuerungsbedarf steht im Widerspruch zu den städtischen Netto-Null-Zielen.

Die Stadt verfolgt bei der Erneuerung der Strassen und der darunterliegenden Infrastruktur eine koordinierte Werterhaltungsstrategie. Vorgezogene Instandsetzungen führen zu vorzeitigen Abschreibungen auf Investitionen und einer *Vernichtung von Restwerten*. Die Investitionen der Strasseninfrastrukturen werden bei der Stadt innerhalb von 40 Jahren abgeschrieben. Damit keine grössere Restwertvernichtung erfolgt, sollten keine Strassenflächen verändert werden, welche innerhalb der letzten 20 Jahren saniert wurden.

3. Belastung durch erhöhte Bautätigkeit

Die Bevölkerung und Wirtschaft werden durch eine erhöhte Bautätigkeit (Baustellen, Lärm, beeinträchtigte Zufahrt usw.) erheblich belastet. Mit den ohnehin notwendigen und bestehenden Tiefbauprojekten sowie dem Umbau der *Wärme-/Kältenetze und Anergienetze der IBC*, welche durch die Tiefbaudienste eng koordiniert werden, um Synergien zu nutzen und eine Strasse nicht zweimal innerhalb einiger Jahre öffnen zu müssen, wird das Verkehrssystem bereits durch zahlreiche Baustellen belastet. Dies beeinträchtigt nicht nur den motorisierten Verkehr, sondern auch den

Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr. Eine zusätzlich erhöhte Bautätigkeit erfordert zusätzliche stadtinterne Ressourcen für die Planung, Projektierung und Realisierung nicht nur bei den Tiefbaudiensten, sondern auch bei den anderen involvierten Dienststellen. Diese Ressourcen sind nicht vorhanden und können vor dem Hintergrund der Finanzplanung auch nicht einfach geschaffen werden. Ebenfalls sind auch die Planungs-, Ingenieurbüros und Bauunternehmen nicht einfach in der Lage, den Mehrbedarf zu decken.

4. Akzeptanz der Verkehrsberuhigungsmassnahmen

Am 18. Mai 2014 hat das Churer Stimmvolk die Initiative «Tempo 30 in ganz Chur» mit einem Nein-Anteil von 80% abgelehnt. Ein Gegenvorschlag des Stadtrates «Tempo 30 auf allen Quartierstrassen ohne Buslinien» wurde bereits vom Gemeinderat mit 16 zu 5 Stimmen abgelehnt. Aus Respekt vor diesem Ergebnis ist eine umfassende Umwandlung in Flächen für den Fuss- und Veloverkehr (Tempo 30, Begegnungszonen) (eher) mit Zurückhaltung anzugehen.

5. Weitere Gründe

Die baulichen Aspekte müssen immer gebührend berücksichtigt werden. So zeigen die Erfahrungen klar auf, dass ein Oberbau ohne Tragschicht und Versiegelung in stark frequentierten Strassen die Lebensdauer der Werkleitungen massiv verschlechtert. Oder anders ausgedrückt, mit einem reduzierten Strassenoberbau bei Sammelstrassen können die gesetzlichen Auflagen für Abwasser-, Gas-, Wasser- und Wärmeleitungen nicht eingehalten werden.

Zu berücksichtigen ist ausserdem, dass unversiegelte Flächen im öffentlichen Raum eine gewisse Einschränkung für Menschen mit Behinderungen (mobilitätseingeschränkte Personen mit Rollator, Rollstuhl) oder auch Kinderwagen bedeutet.

1

Gegenvorschlag des Stadtrates

Der Stadtrat anerkennt die durch die «Stadtklima-Initiative» aufgeworfene Problematik der Klimaanpassung und Verkehrsberuhigung. Gestützt auf Art. 10 Abs. 2 Stadtverfassung kann der Gemeinderat jeder Initiative einen Gegenvorschlag gegenüberstellen. Um das Anliegen vieler Einwohnenden der Stadt aufzunehmen, will der Stadtrat der Initiative einen Gegenvorschlag gegenüberstellen.

Dabei soll der neu ergänzte Art. 5 Verkehrsberuhigung und Klimaanpassung des Gesetzes für einen menschen- und umweltfreundlichen Stadtverkehr für künftige Strassenprojekte mit Anpassungen aufgenommen werden.

Hingegen ist die Übergangsbestimmung zu Art. 5 (neu) ersatzlos zu streichen. Der Stadtrat lehnt einen Rückbau von bestehenden Infrastrukturen, welcher nicht dem Erhaltungszyklus entspricht, ab. Vielmehr möchte sich der Stadtrat nach der Zukunft ausrichten. Deshalb sollen die Ressourcen in den nächsten Jahren auf die bereits beschlossenen und geplanten Investitionsprojekte (z. B. CO₂-freies Wärme- und Kälteversorgungsnetz) konzentriert werden. Der Stadtrat hat sich im Rahmen des Masterplans Energie und Klima Stadt Chur bereits mit den Fragestellungen befasst und den Fokus auf den Klimaschutz gelegt. In diesem Bereich kann die Stadt direkt auf die Reduktion der Treibhausgas-Emissionen Einfluss nehmen und eine direkte Wirkung erzielen. Die Klimaanpassungsmassnahmen sollen bei künftigen ohnehin notwendigen Projekten systematisch geprüft werden. Mit diesem gewählten Vorgehen kann die beste Wirkung pro eingesetzten Franken erzielt werden.

Konkreter Gegenvorschlag des Stadtrates zur Anpassung und Ergänzung des Gesetzes für einen menschen- und umweltfreundlichen Stadtverkehr (RB 661):

**Art. 5 Verkehrsberuhigung und Klimaanpassung
(Titel ergänzt)**

- ¹ Die Stadt ergreift Massnahmen zur flächendeckenden Verkehrsberuhigung **sowie zum Schutz der Bevölkerung vor nachteiligen Auswirkungen der Klimaerwärmung**. Insbesondere in den Wohnquartieren und in der Innenstadt wird durch die Verkehrsregelung und bauliche Massnahmen eine Reduktion des Motorfahrzeugverkehrs und der von ihm erzeugten Immissionen bewirkt. **(bisher mit Ergänzung)**
- ² **Zu diesem Zweck entsiegelt die Stadt auf städtischem Gebiet im Rahmen von konkreten Bauprojekten öffentliche Strassen und schafft neue Grün und Begegnungsflächen. Dabei ist prioritär in den urbanen Wärmeinseln die gemäss aktuellem Wissensstand effektivste Massnahmenkombination zu wählen. Flächen für den Fussverkehr, den Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr sind dabei je mindestens in ihrem Bestand zu erhalten. (neu)**
- ³ **Weiter kann die Stadt zu diesem Zweck und unter Beachtung der massgeblichen Rechtsgrundlagen öffentliche Strassen in zusätzliche Begegnungszonen, sichere Flächen für den Fuss und Veloverkehr sowie öffentliche Räume mit hoher Aufenthaltsqualität umwandeln. Wo immer möglich tragen diese auch zum Ausbau und zur Aufwertung der ökologischen Infrastruktur bei. (neu)**

1

Bei ohnehin notwendigen und geplanten Strassensanierungsprojekten wird in Zukunft systematisch geprüft, inwiefern Aufwertungen zur Klimaanpassung und/oder zur Verkehrsberuhigung berücksichtigt und nach der bestmöglichen Praxis gemäss dem aktuellen Stand der Technik und Forschung umgesetzt werden können. Für die gezielte Umsetzung von entsprechenden Massnahmen im Bereich von vorgesehenen Strassensanierungen wird mit jährlichen Mehrkosten von rund 4% bis 8% bei Bauprojekten (Investitionsrechnung rund Fr. 450 000.– bis Fr. 750 000.–) und ca. 15% zusätzlichen Kosten im betrieblichen Unterhalt (Erfolgsrechnung) gerechnet. Auf eine konkrete Vorgabe betreffend umzuwandelnde Fläche mit entsprechenden Kostenfolgen (vgl. dazu Ablehnung der Übergangsbestimmung durch den Stadtrat) ist zu verzichten. Im Übrigen sei an dieser Stelle ausdrücklich wiederholt, dass die Bestimmungen des Gesetzes für einen menschen- und umweltfreundlichen Stadtverkehr generell nicht justizabel sind, sondern in den dafür vorgesehenen Verfahren (wie beispielsweise Raumplanungs- und Strassenverkehrsgesetzgebung) sowie unter Berücksichtigung der verwaltungsrechtlichen Grundsätze wie formell-gesetzliche Grundlagen, öffentliches Interesse, Rechtsgleichheit und Verhältnismässigkeit umzusetzen sind.

Chur, 16. November 2023

NAMENS DES GEMEINDERATES

Der Präsident
Norbert Waser

Der Stadtschreiber
Marco Michel

Der Standpunkt einer Minderheit im Gemeinderat

Eine Minderheit von 8 Stimmen im Gemeinderat empfiehlt, sowohl die Initiative wie auch den Gegen-vorschlag abzulehnen.

An Hitzetagen wird es heiss. Das ist nichts Neues und gehört zu schönen Sommertagen. Um marginal tiefere Temperaturen anzustreben, wollen die Initianten, dass innerhalb der nächsten zehn Jahre mindestens ein Zehntel aller Strassen aufgerissen und an Stelle von Strassen diese Oberflächen begrünt werden. Das ist falsch, warum:

- *Strassen wurden nicht gebaut, um Grünflächen in der Stadt zu beseitigen, sondern um notwendige Verkehrswege für die Mobilität, sei diese nun mit Autos, Bussen, Fahrrädern oder zu Fuss, zu schaffen.*
- *Das Aufreissen bestehender, intakter städtischer Strassen wäre nicht nur wegen der einhergehenden Vernichtung von bestehender Infrastruktur, welche ausnahmslos durch die Steuerzahler bezahlt wurde, unsinnig, sondern auch weil dazu Kosten von 35 Millionen Franken nötig wären und Ressourcen und Energie verschwendet würden.*
- *Die Bautätigkeiten der städtischen Tiefbaudienste sind auf den Erhaltungszyklus ausgerichtet, das heisst, dass Strassen dann saniert oder umgestaltet werden, wenn die Infrastrukturen (Werkleitungen, Strassenbelag etc.) ihr Lebensende erreicht haben. Bei solchen Sanierungen achten die Tiefbaudienste seit langem auf eine gute Ausgewogenheit und planen, wo immer es möglich ist, am Rande der Strassen Grünflächen oder Bäume ein.*
- *Nicht zu unterschätzen sind auch die unmittelbaren Folgen für den Verkehr in der Stadt. Ein ganzes Jahrzehnt würde der Verkehr infolge unzähliger und unnötiger Baustellen zusätzlich und dauerhaft behindert. Dies, obwohl schon heute zu viele Staus auf unseren städtischen Strassen das Weiterkommen erschweren.*

1

- *Und auch vor dem Hintergrund, dass sich die Finanzsituation der Stadt in den kommenden Jahren eintrüben wird und weil sich häufig zeigt, dass solche Vorhaben am Schluss den Steuerzahler noch mehr kosten, ist davon abzusehen.*

Der Gegenvorschlag des Stadtrates enthält zwar nicht den Zwang, in den kommenden 10 Jahren jedes Jahr 1% der Strassen zu vernichten, aber er soll es, wie so oft bei Gegenvorschlägen, allen ein wenig recht machen und zielt letztlich im Wesentlichen in die gleiche Richtung:

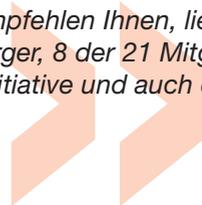
- *Strassen sollen im Rahmen von Bauprojekten entsiegelt werden und in neue Grün- und Begegnungsflächen umgewandelt werden.*

Stadtklima-Initiativen mit ähnlichem Inhalt wurden der Stimmbevölkerung auch in Basel-Stadt zur Annahme empfohlen. Doch die Stimmbevölkerung liess sich dazu nicht verleiten und lehnte diese am 26. November 2023 an der Urne deutlich ab.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass sowohl mit der Annahme der Initiative als auch mit dem Gegenvorschlag des Stadtrates:

- *die Stadt zu einer permanenten Baustelle wird,*
- *die zusätzlichen Kosten zu Steuererhöhungen führen können.*

Aus den dargelegten Gründen empfehlen Ihnen, liebe Stimmbürgerinnen und Stimmbürger, 8 der 21 Mitglieder des Churer Gemeinderates die Initiative und auch den Gegenvorschlag abzulehnen.



Der Standpunkt des Initiativkomitees und einer Minderheit im Gemeinderat

Das Initiativkomitee empfiehlt, bei Initiative und Gegenvorschlag mit Ja zu stimmen – und bei der Stichfrage die Initiative anzukreuzen. Eine Minderheit von 10 Stimmen im Gemeinderat unterstützt die Standpunkte des Initiativkomitees.

Der Bericht des Gemeinderates legt ausführlich dar, weshalb es gerechtfertigt ist, Massnahmen zur Bekämpfung der klimabedingten Temperaturerhöhung zu ergreifen und aktiv in die Gestaltung von Strassen und Aufenthaltsorten einzugreifen.

Sichere Wege für Fussgänger und Velofahrer und ein ausgebauten ÖV-Netz ermöglichen einem Grossteil der Bevölkerung niederschwellig auf das Auto als Verkehrsmittel zu verzichten.

Begrünte Trottoirs und schattige, begrünte Plätze und Bewegungszonen schaffen in Hitzeperioden angenehme Aufenthaltsorte. Sie haben einen nachhaltig kühlenden Effekt auf die Umgebungstemperatur.

Weshalb der Gegenvorschlag des Stadtrats trotzdem auf griffige Massnahmen wie eine konkrete Flächenangabe für neue Grünräume, Velowege und Fussgängerzonen verzichtet, erschliesst sich uns nicht. Diverse Städte wie St. Gallen, Winterthur oder Zürich zeigen, wie die Anliegen der Initiative mit einem griffigen Gegenvorschlag umgesetzt werden können, wenn auch im Gegenvorschlag messbare Ziele definiert werden. Die Mehrheit des Gemeinderates meint lediglich, die Forderungen der Initiative gingen zu weit und seien zu teuer.

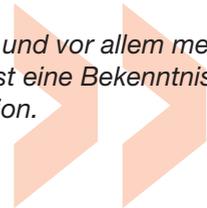
Wir sind überzeugt, dass wir jetzt rasch konkrete Massnahmen umsetzen müssen, andernfalls wird uns die Klimaerwärmung teurer zu stehen kommen. Wir sind der

1

Meinung, dass sich die Stadt Chur angesichts der aktuellen Finanzlage eine konkrete Umsetzung mit Priorisierung leisten kann. Zumal aktuelle Grossprojekte, wie das Wärmenetz der IBC, geradezu ideal für die gleichzeitige bauliche Umsetzung der Anliegen der Initiative sind. Was auch die Behauptung der Initiativgegner entkräftigt, dass Restwert vernichtet werde, um die Ziele zu erreichen.

Der Stadtrat verweist auf sehr hohe Umwandlungskosten, welche für die Realisierung anfallen würden. Diese könnten aber problemlos um die Hälfte reduziert werden. Finanziell sind Massnahmen zur Beruhigung des Verkehrs keine grosse Belastung. Mehrausgaben ergeben sich vor allem durch Gestaltungselemente. Diese sind aber aus Sicht der Initianten im Unterhalt wiederum kostengünstiger. Wir bemängeln, dass völlig überrissene Kosten zur Umsetzung berechnet wurden. So wurden unter anderem teure Massnahmen mit einberechnet, wie Pflasterung mit Natursteinplatten, welche die Initiative in keiner Weise fordert. Zudem wurde die Referenzfläche durch spitzfindige Auslegungen, die auch siedlungsferne Alp- und Forststrassen berücksichtigt, vergrössert, was die Kosten zudem höher erscheinen lässt.

Letztlich ist die Initiative wirksamer und vor allem messbar. Der stadträtliche Gegenvorschlag ist eine Bekenntniserklärung ohne eine konkrete Zieldefinition.



Das Resultat zu dieser Abstimmung wird unter
www.chur.ch veröffentlicht

Die Botschaft des Stadtrates an den Gemeinderat zu
dieser Vorlage finden Sie ebenfalls unter www.chur.ch



Stadt Chur

Stadtkanzlei
Rathaus
7000 Chur

Telefon +41 81 254 51 06
stadtkanzlei@chur.ch
www.chur.ch