



## Botschaft des Stadtrates an den Gemeinderat von Chur

Nr. 11/2001

B1.6.4

### Initiative "Lebendige Altstadt"

---

#### Antrag

Die am 13. April 2000 eingereichte Initiative „Lebendige Altstadt“ wird der Stimmbürgerschaft zur Annahme empfohlen.

#### Kurzfassung

Nach Ansicht des Initiativkomitees „Lebendige Altstadt“ hat die Schaffung der Fussgängerzone 3 in der Altstadt zu einem markanten Rückgang der Kundschaft geführt. Mit der Realisierung eines Parkhauses unter dem Fontanapark soll dieser Nachteil behoben und damit die Existenzgrundlage der Altstadt gesichert werden.

Der Stadtrat unterstützt das Begehren. Das wirtschaftliche Überleben der Innenstadt und speziell der Altstadt ist ganz wesentlich von einem genügend grossen, zentral gelegenen Parkplatzangebot abhängig. Nach einer eingehenden Interessenabwägung kommt der Stadtrat zum Schluss, dass die Erstellung eines Parkhauses unter dem Fontanapark mit der Unterschutzstellung vereinbar ist. Ein „Parkhaus Fontana“ ermöglicht zusätzlich eine Erhöhung der Flanierqualität, da es die Aufhebung zahlreicher oberirdischer Parkplätze ermöglicht. Der Stadtrat hält fest, dass die Parkplatz-Plafonierung gemäss Generellem Erschliessungsplan nicht erhöht werden soll.

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Initiativbegehren</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Ausgangslage</b>	<b>4</b>
	2.1 Differenzierte Beurteilung der bisherigen Abstimmungsergebnisse	4
	2.2 Starke Mobilitätszunahme in den letzten 20 Jahren	4
	2.3 Altstadt vom Strukturwandel besonders betroffen	5
	2.4 Wandel im Konsumverhalten	7
<b>3</b>	<b>Aktuelle Problemstellungen</b>	<b>8</b>
	3.1 Schutzwürdigkeit des Fontanaparkes	8
	3.2 Unterschiedliche denkmalpflegerische Beurteilungen	9
	3.3 Öffentliches Interesse	12
	3.4 Stagnierende Parkplatzsituation in der Innenstadt	12
	3.5 Innenstadt muss konkurrenzfähig bleiben	14
<b>4</b>	<b>Aktive städtische Verkehrspolitik</b>	<b>15</b>
	4.1 Ausgangslage	15
	4.2 Nebeneinander statt Konfrontation	15
	4.3 Weiterhin Parkplatz-Plafonierung gemäss Generellem Erschliessungsplan (GEP)	16
<b>5</b>	<b>Verkehr als Motor des Detailhandels</b>	<b>16</b>
<b>6</b>	<b>Parkhaus Fontana sichert die wirtschaftliche Existenz der Altstadt</b>	<b>17</b>
<b>7</b>	<b>Klare Verfahrensabläufe bis zur Realisierung</b>	<b>19</b>
<b>8</b>	<b>Zusammenfassung</b>	<b>20</b>

## Bericht

### 1 Initiativbegehren

Am 13. April 2000 ist die Initiative „Lebendige Altstadt“ mit 1810 gültigen Unterschriften eingereicht und am 24. Mai von der Stadtkanzlei als zustande gekommen erklärt worden. Die unterzeichnenden Stimmbürgerinnen und Stimmbürger stellen, gestützt auf Art 5 der Stadtverfassung (Initiativrecht), das folgende Initiativbegehren:

*„In den Generellen Erschliessungsplan der Stadt Chur wird neu ein unterirdisches Parkhaus im Gebiet Fontanapark mit mehr als 50 öffentlich zugänglichen Parkplätzen aufgenommen.*

*Art. 56 Abs. 4 des städtischen Baugesetzes wird aufgehoben und durch folgenden Wortlaut ersetzt:*

*In der Grünzone Stadtgarten darf kein unterirdisches Parkhaus erstellt werden.“*

#### **Begründung des Initiativkomitees**

*„Aufgrund der geltenden städtischen Gesetze kann das Parkhaus Fontana und damit die einzig mögliche direkte Erschliessung der Altstadt mit Parkplätzen nicht realisiert werden.*

*Nachdem die Fussgängerzone 3 (Poststrasse und Kornplatz) realisiert worden ist, mussten die Geschäfte der Altstadt einen markanten Rückgang der Anzahl der Kunden feststellen, weil keine Parkplätze in unmittelbarer Nähe der Altstadt mehr vorhanden sind. Die Schaffung neuer Parkplätze am Rande der Altstadt ist jedoch eine unabdingbare Voraussetzung für das Überleben der Altstadt, sowohl für die Geschäfte wie auch das Wohnen. Diese Initiative schafft die rechtliche Grundlage für den Bau eines Parkhauses am Rande der Altstadt und damit die Lebensgrundlage für die Altstadt.*

*Geben Sie der Altstadt durch Unterzeichnung dieser Initiative eine Chance!“*

Die Initianten haben zwei Anträge gestellt. Das hängt damit zusammen, dass sowohl im Generellen Erschliessungsplan (GEP) als auch im städtischen Baugesetz rechtsverbindliche Aussagen zu Parkieranlagen im Fontanapark enthalten sind. Daher beinhaltet die Initiative zwei Begehren.

## 2 Ausgangslage

### 2.1 Bisherige Abstimmungen

Die Anliegen für ein Parkhaus im Bereich des Fontanaparks waren schon in früheren Jahren mehrmals Gegenstand von Volksabstimmungen.

Im April 1981 wurde der Erlass eines Generellen Erschliessungsplanes – mit Einbezug eines Parkhauses unter dem Fontanapark – mit 3'118 Nein zu 3'022 Ja knapp verworfen. Gegenstand der intensiv geführten Diskussionen war bereits damals das vorgesehene Parkhaus Fontana. Im November des gleichen Jahres ist sodann die gleiche Vorlage – jetzt allerdings ohne Parkhaus – ebenfalls abgelehnt worden und zwar mit 2'514 Nein zu 1'894 Ja.

Im Dezember 1983 wurde, gestützt auf die Initiative über ein Gesetz zur Erschliessung und Verkehrsregelung in der Altstadt, ein weiteres Mal negativ entschieden und zwar mit 3'443 Nein zu 3'025 Ja. Hier stand allerdings nicht primär das im Gesetz vorgesehene Parkhaus Fontana in Vordergrund, sondern die gesamte das Altstadtgebiet betreffende Verkehrsregelung.

Nach einer längeren Periode ohne besondere Aktivitäten stimmten die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger im September 1996 ein drittes Mal über ein Parkhaus Fontana ab. Ausgangslage war diesmal ein Initiativbegehren, welches sowohl im Fontanapark als auch im Stadtgarten keine unterirdischen Parkieranlagen wollte. Die Vorlage wurde mit 3'311 Ja zu 2'784 Nein angenommen. Dies führte zur heute geltenden Fassung von Art. 56 Abs. 4 Baugesetz (RB 611):

*„In den Grünzonen Fontanapark und Stadtgarten dürfen keine unterirdischen Parkieranlagen erstellt werden.“*

### 2.2 Starke Mobilitätszunahme in den letzten 20 Jahren

#### a) Überdurchschnittliche Zunahme des Individualverkehrs

Ein Rückblick auf die Verkehrsentwicklung der vergangenen zwei Jahrzehnte ergibt ein eindrückliches Bild. Zu Beginn der 80er Jahre waren in der Stadt Chur knapp 10'000 Personenwagen immatrikuliert, oder auf rund 3,3 Einwohner ein Fahrzeug. Im Jahre 2000 waren es bereits über 14'000 Personenwagen oder auf ca. 2,4 Einwohner ein Fahrzeug. Die Stadt erlebte somit innerhalb von 20 Jahren einen Zuwachs von gegen 40% Personenwagen, und das bei praktisch gleichbleibender Bevölkerungszahl.

Ein mit dem Motorisierungsgrad zusammenhängendes Thema ist das Verkehrsaufkommen innerhalb jeder Stadt, also auch in Chur. Von den täglich geschätzten 120'000 Fahrzeugbewegungen (Verkehrsmodell Stand Mitte 90er Jahre) sind rund die Hälfte „hausgemacht“, das bedeutet Fahrten innerhalb der Stadt. Die andere Hälfte sind Pendlerinnen und Pendler, die in Chur arbeiten, einkaufen oder ihre Freizeit verbringen, aber in der Agglomeration wohnen. Ausgehend von einer jährlichen Zunahme von ca. 2% hätten somit vor 20 Jahren erst rund 80'000 Bewegungen stattgefunden. Der Zusammenhang zwischen der Anzahl Fahrzeuge und der Anzahl Fahrzeugbewegungen zeigt sehr deutlich, welchen Stellenwert der Verkehr in einer Stadt einnimmt.

#### b) Der städtische Bus im Aufwind

Daneben hat sich im Bereich des öffentlichen Verkehrs seit den 80er Jahren einiges entwickelt. Lag die Fahrgastzahl der städtischen Busbetriebe noch vor 20 Jahren bei rund 1,5 Mio./Jahr, so steigerte sich diese bis ins Jahr 2000 auf gegen 3,5 Mio. Mit einer erheblichen Angebots- und Fahrplanerweiterung konnte ein wesentlicher Anteil des Individualverkehrs in der Stadt aufgefangen werden. Heute benützen zahlreiche Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt, aber zusätzlich auch Pendler aus der Agglomeration, vermehrt die öffentlichen Verkehrsmittel.

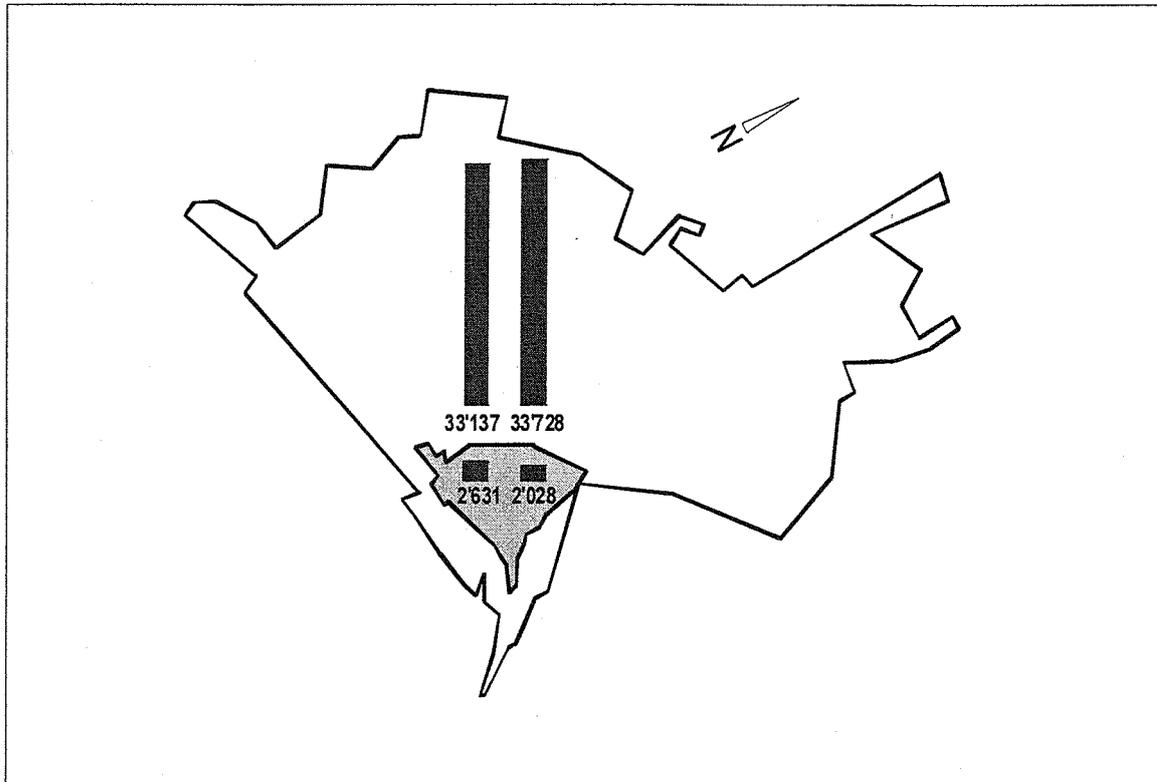
### 2.3 **Altstadt vom Strukturwandel besonders betroffen**

Obwohl mit etwas über 2'100 Einwohner nur knapp über 6% der städtischen Bevölkerung in der Altstadt wohnen, sind es bei den ca. 2'600 Beschäftigten deren rund 12 % aller Erwerbstätigen. Die Altstadt verfügt zudem über immerhin rund 700 Unternehmen – vom Einpersonenbetrieb bis zur grossen Filiale und zur öffentlichen Verwaltung. Sie ist damit ein vielschichtiger Stadtteil.

#### a) Rückgang der Altstadt-Bevölkerung

Wenn diese Zahlen auch vermeintlich positiv für die Altstadtattraktivität sprechen, so darf der in den vergangenen 20 Jahren stattgefundene Strukturwandel nicht unterschätzt werden. 1980 lebten noch über 2'600 Menschen in der Altstadt. Während in der übrigen Stadt die Bevölkerungszahl ganz leicht zugenommen hat, so reduzierte sie sich in der Altstadt um nahezu einen Fünftel.

Abbildung 1: Bevölkerungsmässige Veränderung Altstadt – übrige Stadt (1980 und 2000)



b) Veränderte Besucher- und Kundenstruktur

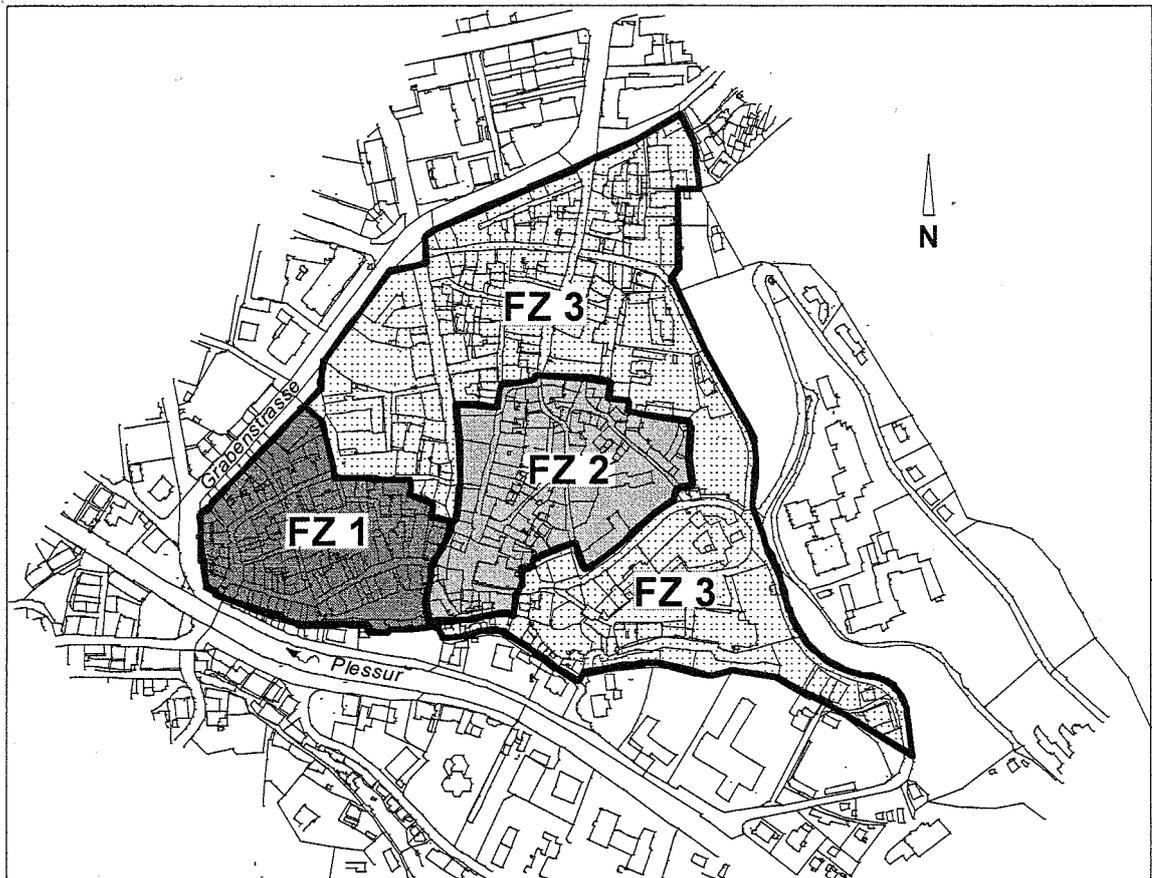
Von besonderer Bedeutung ist der wirtschaftliche Wandel in der Altstadt. Wir müssen einen markanten Abbau von Gewerbe- und Handwerksbetrieben zur Kenntnis nehmen sowie eine starke Fluktuation bei den Ladengeschäften. Was in Teilen der Altstadt übrig bleibt, sind vermehrt Restaurant- und Barbetriebe sowie – noch vereinzelt – leere Geschäftsräume. Damit verbunden ist aber auch eine veränderte Besucher- und Kundenstruktur in der Altstadt. Dies ist nicht zuletzt das Ergebnis einer Verlagerung von Einkaufsmöglichkeiten an den Stadtrand, so in den Bereich der äusseren Kasernenstrasse und in das Industriegebiet. Eine Verlagerung, die auch mit dem Parkplatzangebot zusammenhängt.

c) Flankierende Massnahmen zum Gesetz für eine Fussgängerzone in der Altstadt

Mit dem im März 1989 vom Volk angenommenen Gesetz für eine Fussgängerzone in der Altstadt (RB 662) ist die Grundlage zu einer Attraktivitäts- und Qualitätssteigerung geschaffen worden (keine Autos, Gestaltung der Strassen und Plätze, Möglichkeiten für Geschäfte den öffentlichen Raum zu nutzen etc.). Zwischenzeitlich sind die ersten zwei Etappen gestalterisch definitiv und die dritte Etappe provisorisch eingeführt worden. Die gestalterische Umsetzung der dritten Etappe dürfte – unter Vorbehalt der Krediterteilung durch

das Volk – im Jahr 2002 in Angriff genommen werden. Damit wird eine wichtige Lücke im Innenstadtzentrum geschlossen und die Altstadt kann ihre Konkurrenzfähigkeit verbessern.

**Abbildung 2: Übersicht der Fussgängerzonen (FZ)**



#### 2.4 Wandel im Konsumverhalten

Bei der Beurteilung der Initiative ist auch das veränderte Konsumverhalten mit einzubeziehen. War früher das Einkaufen eine Notwendigkeit, so zeigen sich heute zwei klar definierbare Tendenzen: Hier das günstige und ohne Beratung schnell umsetzbare Massenprodukt und auf der anderen Seite das hochwertige Qualitätsprodukt, hinter welchem qualifizierte Beratung und Emotionen stehen.

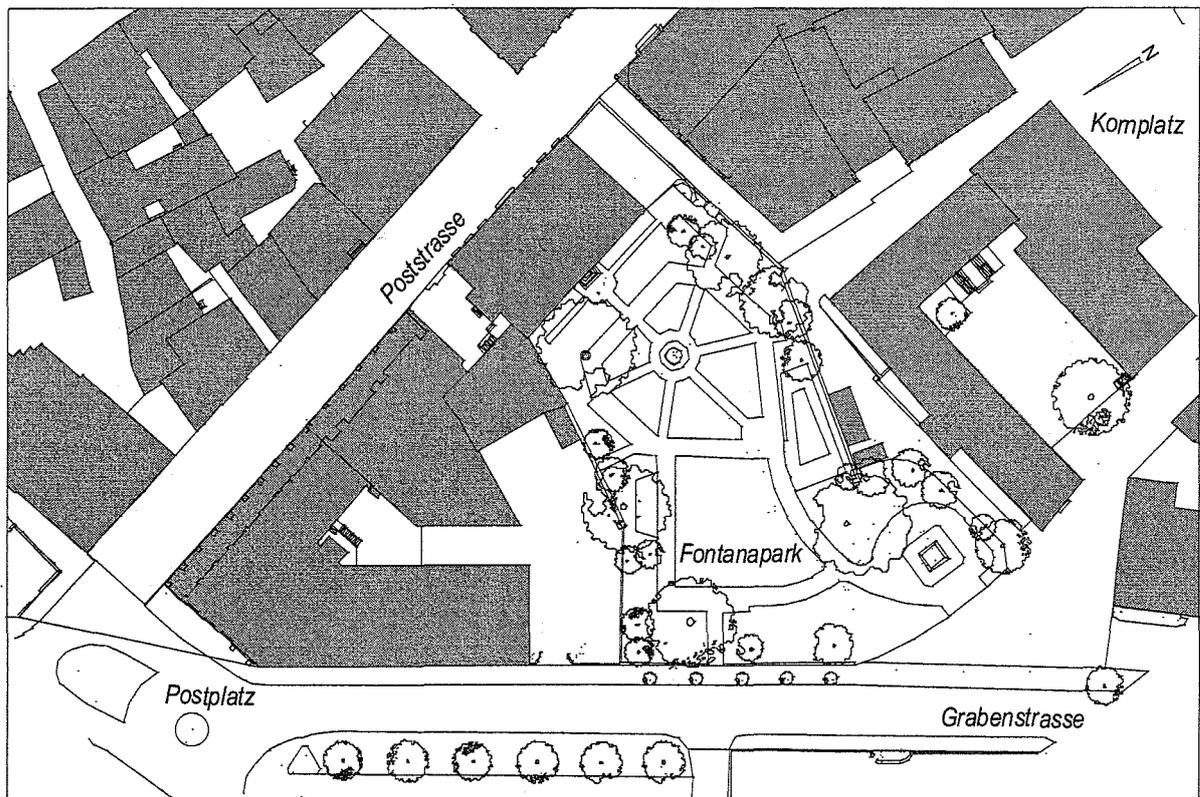
Damit ist angedeutet, dass die Altstadt zur zweiten Gruppen gehören muss und nur dann ihre Konkurrenzfähigkeit aufrecht erhalten kann, wenn sie genügend attraktiv ist. Das weist aber ebenso klar darauf hin, dass Konsumentinnen und Konsumenten heute mehr wollen als nur Einkaufen. Sie suchen ein Erlebnis, mit welchem sich das Nützliche mit dem Angenehmen verbinden lässt. Dabei zeigt die Erfahrung, dass diejenigen Standorte, die mit dem Auto schlecht erreichbar sind, zu den Verlierern gehören.

### 3 Aktuelle Problemstellungen

#### 3.1 Schutzwürdigkeit des Fontanaparkes

Dank guter Quellenangaben lässt sich die Entstehung des Fontanaparks gut dokumentieren. Bis in die zweite Hälfte des 17. Jahrhunderts gehörte die Fläche zum Kloster St. Nicolai, das zwischen 1288 und 1293 auf einem benachbarten Grundstück erbaut worden ist. 1658 erwarb die Stadt das Kloster mit samt dem Garten, teilte Letzteren in einzelne Parzellen und verkaufte diese an Churer Bürger. Zwischen 1727 und 1729 ist am Standort des Hauses „Zum staubigen Hüetli“ ein neues Gebäude entstanden, verbunden mit einer ebenso neuen Gartenanlage im Barockstil. 1863 wurde der Garten geteilt und der nördliche Teil (Seite gegen die Grabenstrasse), zusammen mit den Nutzgärten, verkauft. Der verbleibende Teil wurde um die vorgelagerten Gärten erweitert und gesamthaft umgestaltet. In dieser Zeit sind die meisten, teilweise heute noch bestehenden Bäume gepflanzt worden.

**Abbildung 3: Situationsübersicht Fontanapark heute**



Ab 1901 wurde der Garten wiederholt vermietet. Zwischen 1936 und 1958 war die Gärtnerei Urech Mieterin, welche damals eine verwilderte und teilweise zerstörte Anlage übernommen hatte. 1956 erwarb sodann die Grau-

bündner Kantonalbank das „Alte Gebäu“ (heutiges Gerichtsgebäude). Drei Jahre später stimmte das Volk einem reduzierten Projekt mit Barockgarten zu. 1960 ist der Garten neu angelegt worden. Die damalige finanzielle Unterstützung durch den Bund betrug Fr. 12'230.- und beschränkte sich auf die Erneuerung des barocken Architekturgartens zum Alten Gebäu. Die Anlage (nur Teil Barockgarten) wurde 1966 von der Eidgenossenschaft und 1968 von der Bündner Regierung geschützt. 1996/97 erfolgte sodann die Restaurierung der barocken Grotte. Der Fontanapark selbst ist als schützenswerte Anlage bezeichnet.

Der Fontanapark ist das Ergebnis eines mehrmaligen, über die Jahrhunderte dauernden Änderungsprozesses. Eigentlich beinhaltet nur noch der dem Gerichtsgebäude zugewandte Teil die Idee des Barockgartens. Die damalige Unterschutzstellung erfolgte im Rahmen der seinerzeitigen Mitfinanzierung durch Bund beziehungsweise Kanton und beschränkt sich auf den barocken Architekturgarten des Alten Gebäu's und somit auf einen räumlich begrenzten Teil des heutigen Fontanaparks. Gemäss den damaligen Verfügungen sind zudem bauliche Veränderungen nicht ausgeschlossen. Der Stadtrat konkretisierte 1991 den Schutzzumfang auf den Barockgarten mit Grotte sowie auf den Einfriedungsteil an der Nordseite.

### 3.2 Unterschiedliche denkmalpflegerische Beurteilungen

In Zusammenhang sowohl mit der denkmalpflegerischen Bedeutung des Fontanaparks als auch mit dem seit längerem vorgesehenen unterirdischen Parkhaus sind in den vergangenen Jahren mehrere Gutachten und Stellungnahmen verfasst worden. Vorliegend geht es nicht um eine Gegenüberstellung und Wertung. Vielmehr soll aufgezeigt werden, dass auch die Frage, was aus denkmalpflegerischer Sicht erhaltenswert sei, einem Wandel unterliegt.

#### a) Gutachten 1971 der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege

Das damalige Gutachten bezog sich auf ein Projekt zu einem Neubau der Kantonalbank sowie zu einer Tiefgarage. In der Beurteilung kam der Gutachter zu folgendem Schluss:

*„Für die Erstellung der Garage muss die gesamte Bepflanzung zwischen Fontanaplatz, Nicolai und Altem Gebäu weggeräumt werden. Für den Barockgarten, wie er jetzt besteht, ist dies tragbar, da er auch jetzt keine alten Elemente besitzt, mit Ausnahme der Grotte, sondern 1960 neu angelegt worden war.“*

Es kann festgehalten werden, dass der Gutachter den Neubau der Tiefgarage nicht ablehnte, allerdings an diesem Standort auch nicht besonders befürwortete. Zwei Hinweise betrafen noch die Ausdehnung des Barockgartens und das Fontanadenkmal. Der Gutachter empfahl, dass der Garten nicht über das seinerzeitige Mass vergrössert werden solle, dass hingegen eine kleine Verschiebung des Denkmals möglich sei.

b) Stellungnahme 1971 des Eidgenössischen Departementes des Innern (EDI)

Bezugnehmend auf den Bericht der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege gab das damalige EDI eine zusätzliche Stellungnahme ab. Das Departement kam zum Schluss, dass zwar die Zweckmässigkeit einer Parkgarage im Innenstadtkern zu bezweifeln sei, dass es aber mit einer Unterkerlerung einverstanden sei, sofern bestimmte Bedingungen erfüllt würden. Dies betrifft die Erhaltung der bestehenden Grotte (1996/97 restauriert), die Erhaltung des ehemaligen Küchengebäudes beim Alten Gebäu, die Wiederherstellung des Gartens mit einer genügend starken Humusschicht über der Garage, die Schadensvermeidung beim Alten Gebäu sowie die Erhaltung des Nordteils des Nikolaihofes.

Sowohl das Gutachten der EKD wie die Stellungnahme des EDI sind zwischenzeitlich 30 Jahre alt. Damit werden sie heute wahrscheinlich in einem etwas anderem Rahmen beurteilt und gewichtet.

c) Rechtsgutachten 1982 von Herrn Prof. Dr. Martin Lendi, ETH Zürich

Seitens des damaligen Initiativkomitees für eine verkehrsberuhigte Altstadt wurde Prof. Dr. Martin Lendi angefragt, ob sich durch die Unterschutzstellung des Fontanaareals eine weitergehende Verpflichtung ergebe.

Dem Gutachten kann unter anderem entnommen werden, dass die Zuweisung des Fontanaareals in eine Grünzone der Errichtung einer unterirdischen Garage nicht entgegensteht. Was den Schutz der Gartenanlage betreffe, so beziehe er sich nur soweit auf den Untergrund der Gartenanlage, als dass diese „leben“ könne, also über ein entsprechendes Erdreich verfügen müsse. Von einer Verletzung des Schutzzweckes könne solange nicht gesprochen werden, als dass die Anlage gleichwertig – allenfalls mit kleinen Änderungen – wieder errichtet werden könne.

Prof. Lendis Schlussfolgerung lautet wie folgt:

*„Die Bestimmungen des Denkmalschutzes stehen im konkreten Fall der Errichtung einer unterirdischen Garage unter der Fontanaparkanlagen (barocke Gartenanlage des Alten Gebäu's) nicht entgegen, sofern die Gartenanlage erhalten bleibt oder nach der Durchführung der Bauarbeiten wieder so hergestellt werden kann, dass die Gesamtwirkung unverändert ist und die Gartenanlage in der geschützten Art in Zukunft besteht. Änderungen, welche nicht das Essentialium des Schutzobjektes betreffen, kann die Genehmigung nicht versagt werden, sofern sie sachlich begründet sind und die Verweigerung ihrer Genehmigung unverhältnismässig wäre“.*

Mit der vorliegenden Initiative konfrontiert, äusserte Prof. Lendi, sein Rechtsgutachten aus dem Jahre 1982 sei nach wie vor aktuell.

d) Gutachten 2000 der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege

Die Kommission kommt in ihrem neuesten Gutachten zum Schluss, dass der Fontanapark einerseits ein Zeugnis der Stadtgeschichte und wichtiger Teil der Stadtanlage in der heutigen Gestalt, andererseits vor allem als Park auch in seiner wiederholt umgestalteten Form als Gartenanlage zum Alten Gebäu von hoher Bedeutung zu werten ist. Die Empfehlung lautet denn auch, entgegen dem seinerzeitigen Schluss derselben Kommission vor 30 Jahren:

*„Die Kommission empfiehlt, den Denkmalcharakter des Fontanaparks zu schonen und die Unterkellerung durch eine Tiefgarage zu unterlassen sowie dem Park die erforderliche pflegende Zuwendung angedeihen zu lassen.“*

Es zeigt sich, dass die Kommission, im Vergleich zur Auffassung von 1971, heute zu einer ablehnenden Empfehlung gelangt. Die im Gutachten geäusserten Überlegungen und Bedenken können nicht einfach negiert werden. Es ergibt sich auch, dass die Beurteilung aus denkmalpflegerischer Sicht und diejenige aus rechtlicher Sicht einander nur beschränkt gegenübergestellt werden können. Damit wird aber auch der Wandel in der denkmalpflegerischen Wertung sichtbar.

e) Folgerung

Die Gesamtbetrachtung der Gutachten weist auf den eigentlichen Kern der Problematik hin, bei dem es um die Abwägung verschiedener öffentlicher Interessen geht: Aus bau- und planungsrechtlicher Sicht kann ein Parkhaus unter dem Fontanapark erstellt werden, sofern die Auflagen des Bundes und des Kantons, im Zusammenhang mit der seinerzeitigen Unterschutzstellung, erfüllbar sind. Entscheidend wird daher sein, wie die Gerichte in einem allfälligen Rechtsmittelverfahren diese Gutachten werten.

### 3.3 Öffentliches Interesse

Im Gespräch mit dem Vorsteher des Departements 3 wies der Präsident der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege darauf hin, dass das Gutachten nicht absolut sei, sondern lediglich den denkmalpflegerischen Aspekt beleuchte. Bei solchen Vorhaben gelte es regelmässig, die verschiedenen öffentlichen Interessen, hier die Erhaltung des Fontanaparks, dort das Bedürfnis nach mehr Parkraum, gegeneinander abzuwägen. Der Stadtrat sieht damit im Wesentlichen die Schlussfolgerung des erwähnten Gutachtens von Prof. Lendi bestätigt. Er ist sich bewusst, dass eine sehr sorgfältige, die Innenstadt gesamtheitlich umfassende Beurteilung, notwendig ist. Dabei steht nicht das eine oder andere Interesse im Vordergrund. Vielmehr geht es um deren Gegenüberstellung.

In den nachfolgenden Kapiteln wird denn auch diese Interessenabwägung zwischen wirtschaftlicher Stärkung der Altstadt, Bedeutung der Denkmalpflege und Umgang mit dem Innenstadtverkehr durchgeführt.

### 3.4 Stagnierende Parkplatzsituation in der Innenstadt

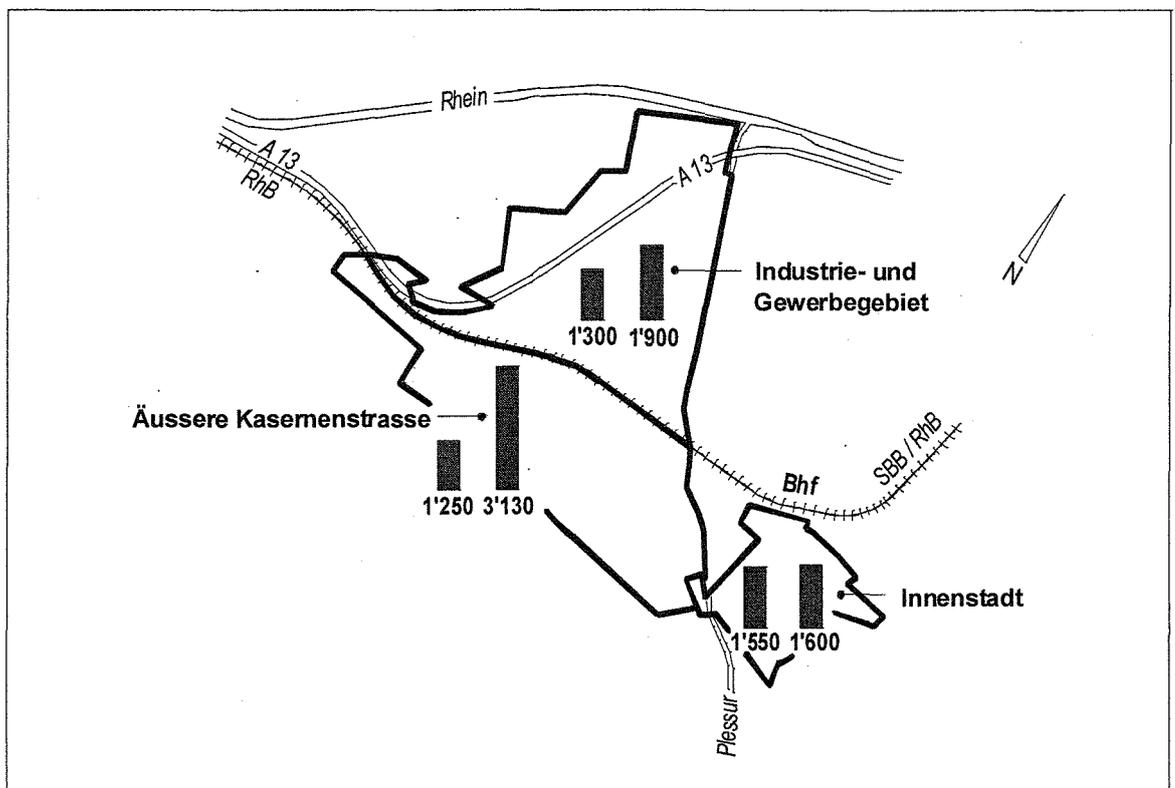
Gesamthaff stehen heute in der Innenstadt (Altstadt plus Teilgebiet zwischen Altstadt und Bahnhof, jedoch ohne Brandis- und Gäuggeliquartier) knapp 1'600 Parkplätze zur Verfügung, wovon rund 1230 öffentlich zugänglich. 930 dieser Parkplätze entfallen auf die vier Parkhäuser City, Stadtgarten, Arcas und Lindenquai.

Derzeit ist im Rahmen der Überbauung Obere Quader ein zusätzliches Parkplatz-Angebot mit total 440 Parkplätzen in Entstehung, wovon 260 öffentlich zugänglich sein werden. In unmittelbarer Umgebung ist als Kompensation die Aufhebung von ca. 100 oberirdischen Parkplätzen bereits geschehen oder geplant. Aufgrund der Gehdistanz dürfte der Nutzen dieses zusätzlichen Parkplatz-Angebots für den Kernbereich der Altstadt jedoch gering sein.

Ein Vergleich mit früher zeigt, dass sich die Anzahl der öffentlich zugänglichen Parkplätze in den vergangenen 20 Jahren nur um gut 150 erhöht hat, und zwar konzentriert im Parkhaus Lindenquai. Gleichzeitig sind mit der Einführung der Fussgängerzone insgesamt aber rund 100 oberirdische Parkplätze aufgehoben worden, womit der Nettozuwachs lediglich noch ca. 50 Parkplätze ausmacht. Demgegenüber steht ein im gleichen Zeitraum überaus stark gewachsenes Angebot ausserhalb der Innenstadt. Zwei Beispiele dokumentieren diese Entwicklung sehr deutlich:

- Im Gebiet der äusseren Kasernenstrasse standen 1980 rund 1'250 Parkplätze zur Verfügung. Zwanzig Jahre später sind es bereits deren 3'130, was einer Zunahme um 150% entspricht!
- Im Gebiet unterhalb der Bahnlinie, im eigentlichen Industrie- und Gewerbegebiet, standen 1980 rund 1'300 Plätze und im Jahre 2000 deren knapp 1'900 Kunden- und Besucherparkplätze zur Verfügung. Das entspricht einer Zunahme um knapp 50%.

**Abbildung 4: Übersicht Parkplatzentwicklung (1980 und 2000)**



Allein in diesen obgenannten Teilgebieten der Stadt verdoppelte sich die Parkplatzzahl annähernd und wird zum überwiegenden Teil Besucherinnen und Besuchern sowie Kundinnen und Kunden zur Verfügung gestellt, teilweise sogar gratis. Parallel zum Parkplatzangebot erfolgte auch ein intensiver Ausbau der Einkaufsmöglichkeiten, insbesondere im Bereich der äusseren Kasernenstrasse und der Ringstrasse.

### 3.5 Innenstadt muss konkurrenzfähig bleiben

Mit den obigen Fakten ist angedeutet, dass die Konkurrenzfähigkeit der Innenstadt – trotz eines sehr gut ausgebauten öffentlichen Verkehrsnetzes – der Entwicklung ausserhalb des Stadtzentrums nicht zu folgen vermag. Ein gut erschlossenes und zahlenmässig genügendes Parkplatzangebot ist ein weiteres wichtiges Argument für die Attraktivität jedes Zentrums und damit auch der Altstadt.

Das innerstädtische öffentliche Parkplatzangebot kritisch zu hinterfragen, ist notwendig. Dabei spielen, neben der städtischen Verkehrspolitik, vor allem zwei Kriterien eine massgebende Rolle: das Angebot an öffentlichem Verkehr sowie das Besucher- und Kundenverhalten.

#### a) Öffentlicher Verkehr (ÖV) als Ergänzung zum Individualverkehr

Die Stadt Chur gehört zwischenzeitlich zu denjenigen Städten, in welchen das ÖV-Angebot in den vergangenen Jahren überdurchschnittlich verbessert worden ist. Das belegen auch die Zahlen zu den Kursen und Fahrgästen. Zu beachten ist allerdings, dass insbesondere Personen, welche die Stadt besuchen oder grössere Einkäufe tätigen, kaum zu den häufigen Busbenützern gehören. Sie werden auch in Zukunft zu einem wesentlichen Anteil das eigene Auto verwenden. Zur Erhaltung und Steigerung der Konkurrenzfähigkeit ist daher ein attraktives Parkplatzangebot zu schaffen, welches den ÖV ergänzt.

#### b) Besuch und Einkauf als Erlebnis

Das Konsumverhalten untersteht einem steten Wandel. Momentan können folgende Trends beobachtet werden, die jede Innenstadt beeinflussen:

- Statt Freizeitstress wird vermehrt „Zeit für sich selbst“ gewünscht. Es gibt eine Vermischung zwischen Beruf und Freizeit. Das bedeutet mehr als nur Einkaufen, nämlich auch Kultur, Gastronomie, Events etc.;
- Der heutige Mensch neigt mehr zu einer „Sowohl als auch Haltung“. Er unterstützt die ökologischen Ziele mit teilweisen Einschränkungen, beansprucht aber gleichzeitig Komfort und eigenes Auto;
- Das Bedürfnis nach Erlebnisvielfalt am gleichen Ort steigt. Das bedeutet Luxus und Einfachheit zugleich. Damit steigt auch die Chance für die Innenstädte, sofern sie sich entwickeln können.

Damit Innenstädte oder auch Altstädte attraktiv und konkurrenzfähig bleiben, sind die Rahmenbedingungen anzupassen. Dazu gehört unter anderem auch ein genügendes Angebot an Parkplätzen im Zentrum.

## 4 Aktive städtische Verkehrspolitik

### 4.1 Ausgangslage

Grundlage für eine zukunftsgerichtete Verkehrspolitik in der Stadt Chur sind der Generelle Erschliessungsplan (GEP) und die bestehenden städtischen Gesetze (Gesetz für einen menschen- und umweltfreundlichen Stadtverkehr, RB 661 bzw. Gesetz für eine Fussgängerzone in der Altstadt, RB 662).

Zurzeit sind bei der Regierung die „Umfahrung Welschdörfli“ sowie die „Verbindung Cadonastrasse – Deutsche Strasse“ noch nicht genehmigt. Ebenso ist das Gebiet Bahnhofplatz, in Zusammenhang mit dem Gesamtüberbauungsplan sistiert. Auch wenn es sich nur um einzelne Teilgebiete handelt, so spielen die drei innerhalb des Stadtgebietes genannten Pendenzen eine zentrale Rolle für die Ausrichtung in der städtischen Verkehrspolitik. Die eingeleitete Überarbeitung der Stadtplanung und auch des GEP gibt dem Stadtrat die Gelegenheit, hier eine umfassende Sichtweise einzubringen.

### 4.2 Nebeneinander statt Konfrontation

Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass Gemeinderat und Stadtrat auch in Zukunft eine wirtschaftlich starke Innenstadt, eine für Besucher und Kunden attraktive und schöne Altstadt sowie ein möglichst optimales Nebeneinander zwischen dem öffentlichen Verkehr, dem Individualverkehr und dem Velo/Fussgänger unterstützen. Das kann mit unterschiedlichen Mitteln erreicht werden:

- Beim Bus sollen, wo platzmässig und verkehrstechnisch möglich, weitere separate Busspuren und Bevorzugungen geschaffen werden, um die Benutzung weiter zu fördern;
- Für den Individualverkehr soll ein konzentriertes unterirdisches und parkleitsystemgesteuertes Parkplatzangebot gefördert werden, um den Suchverkehr zu reduzieren und die gewonnenen Flächen aufzuwerten;
- Für den Fahrradverkehr sollen die zentrumsorientierten Achsen sicherer und benützerfreundlicher ausgebaut werden. Damit wird die Attraktivität gerade auch der Innenstadt gefördert.

Das Verlagern der oberirdischen Parkplätze zu Gunsten eines engen, aber trotzdem dezentralisierten unterirdischen Parkplatzangebotes fördert die Attraktivität im Strassenraum. Das dient sowohl den Fussgängern als auch den Velobenützern. Der Stadtrat ist gewillt, diese Strategie weiter zu konkretisieren und umzusetzen. Damit können gleichzeitig weitere Vorschläge aus dem „Massnahmenplan Lufthygiene Kanton Graubünden“ und die Ziele des Stadtverkehrsgesetzes umgesetzt werden.

Das im Generellen Erschliessungsplan vom Volk beschlossene sowie von der Regierung genehmigte Parkplatzkonzept sieht eine Plafonierung von grösseren, öffentlich zugänglichen Parkplätzen vor. Zur Diskussion stehen heute noch das Gebiet Stadthalle-Rätia-Areal mit maximal 500 Parkplätzen sowie der Raum Bahnhof mit maximal 1000 Parkplätzen (gemäss geltendem Gesamtüberbauungsplan).

#### 4.3 **Weiterhin Parkplatz-Plafonierung gemäss Generellem Erschliessungsplan (GEP)**

Der Stadtrat vertritt die Ansicht, dass die heute im rechtsgültigen GEP festgelegte Maximalzahl der öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen (grösser als 50 Plätze) im Innenstadtbereich, inkl. Stadthalle – Rätia-Areal, nicht erhöht werden soll. Hingegen kann ein Abtausch innerhalb der Standorte Stadthalle, Bahnhof und Fontana Sinn machen und etwas mehr Spielraum für das Parkplatzkonzept zulassen.

Demzufolge soll der Generelle Erschliessungsplan im Rahmen der eingeleiteten Zonenplan- und Baugesetzrevision entsprechend angepasst werden.

## 5 **Verkehr als Motor des Detailhandels**

Die Abhängigkeit zwischen der Verkehrspolitik einerseits, die eine klare Orientierung aufweisen muss, sowie der innerstädtischen Standortattraktivität für Handel, Dienstleistungen, Gewerbe, Besucher und Kunden andererseits zeigt sehr deutlich die gegenseitigen Verflechtungen. Für jede Stadt sind drei Faktoren von Bedeutung: die Wohnfunktion, die Arbeitsmarktfunktion und die zentralörtliche Funktion. Vorliegend beschränkt sich der Stadtrat auf den letztgenannten Faktor. Hier stehen in Chur folgende Bereiche in Vordergrund: die Einkaufsangebote ausserhalb der Innenstadt (z.T. auf der grünen Wiese), die Rolle der Quartierzentren sowie diejenige der Altstadt.

Solange es möglich ist, dass auf der grünen Wiese das gleiche Angebot, nicht nur an Produkte, sondern auch an Werten, wie im Zentrum gekauft und erlebt werden kann, solange sind Innenstadtzentren nicht konkurrenzfähig. Wenn die Quartierzentren die tägliche Ergänzung zum Zentrum erfüllen, sind sie wertbestimmende Faktoren für das Leben ausserhalb der Zentren und bilden wichtige Synergien. Und wenn die Altstadt mehr sein soll als nur ein Freilichtmuseum, dann braucht es mehr als nur behördliche Unterstützung. Es braucht ein vielseitiges Angebot an Gütern und Dienstleistungen, das den Wunsch nach einem Besuch der Altstadt weckt. In diesem Zusammenhang bildet der Verkehr einen überlebenswichtigen Faktor für die gesunde Wirtschaftsentwicklung. Dieser benötigt unter anderem attraktive, gut erschlossene und sichere Parkplätze.

## **6 Parkhaus Fontana sichert die wirtschaftliche Existenz der Altstadt**

Wenn der Stadtrat die Initiative für eine „Lebendige Altstadt“ unterstützt, so weiss er um die früheren Abstimmungsergebnisse. Er ist sich auch bewusst, dass die eine oder andere Abstimmung mit einem äusserst knappen Resultat zustande gekommen ist. Dies teilweise im Gegensatz zur Anzahl Unterschriften, welche sich für ein erweitertes Parkplatzangebot in der Innenstadt ausgesprochen haben.

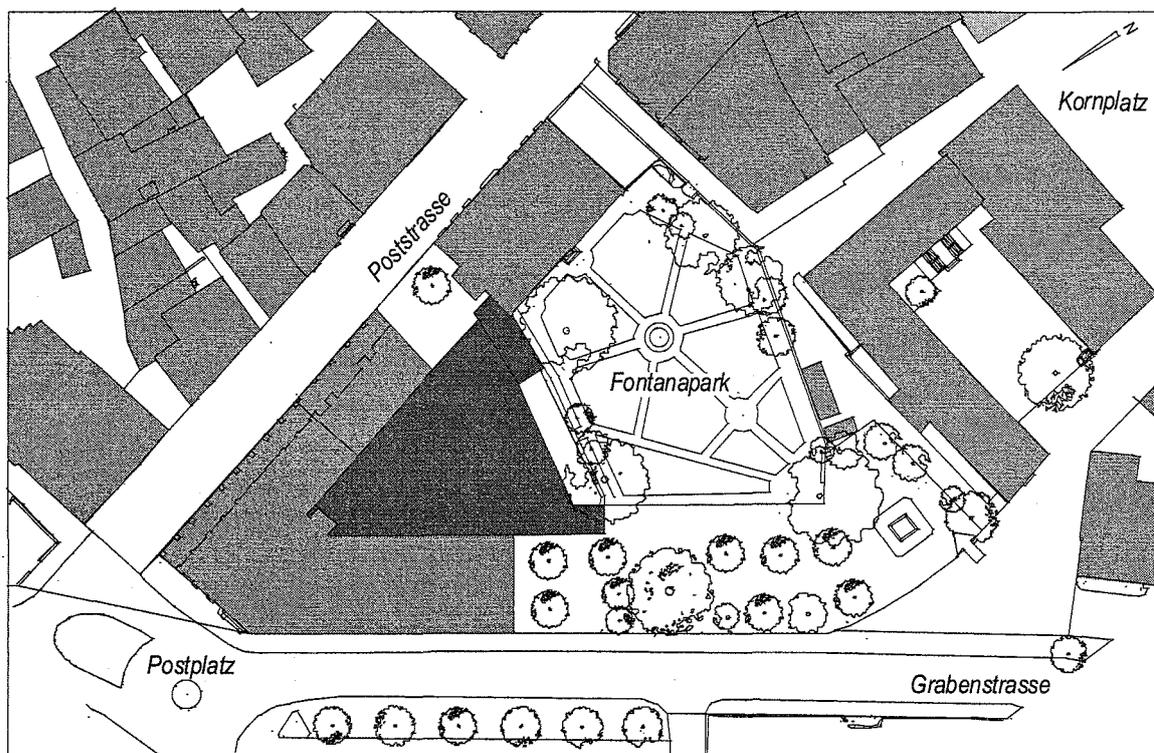
Die beabsichtigte Verkehrspolitik des Stadtrats ist eng mit dem Projekt Parkhaus Fontana verknüpft. Der Stadtrat ist überzeugt, dass zu dessen Realisierung sowohl die verpflichtenden Auflagen seitens des Bundes und des Kantons, im Rahmen der damaligen Unterschutzstellung, als auch die städtebaulichen Anliegen in Übereinstimmung gebracht werden können.

Die vorgesehene Parkplatzzahl steht noch nicht fest. Sie dürfte in der Grössenordnung von gegen 300 Plätzen liegen. Massgebend sind dabei die Auflagen, welche sich durch die bestehenden Bauten, Bäume und die Parkanlage sowie durch verkehrspolizeiliche Auflagen ergeben. Hinzu kommt, dass ein grösserer Parkplatzanteil fest vermietet oder nicht verfügbar sein wird. Letzteres ist gegeben durch die Erstellung der noch nicht realisierten, aber bereits abgegoltenen Pflichtparkplätze.

Eine interessante Möglichkeit lässt die vorgesehene bauliche Erweiterung der Kantonalbank zu. Mit der Realisierung des Parkhauses unter dem Fontanapark kann die bestehende Ein- und Ausfahrt an der Grabenstrasse aufgehoben und durch eine direkte unterirdische Verbindung innerhalb des Parkhauses verbunden werden. Gleichzeitig kann die bestehende Grünanlage entlang der Strasse fussgängerfreundlich gestaltet und städtebaulich ge-

samthaltig aufgewertet werden. Diese Lösung ist allerdings nur mit dem Bau des Parkhauses Fontana möglich.

**Abbildung 5: Projektskizze für Erweiterung der Graubündner Kantonalbank**



Ein wichtiges Kriterium ist auch die innerstädtische Luftbelastung. Dem Bericht über die lufthygienischen Untersuchungen im Kanton Graubünden (März 1998 bis Februar 1999) kann entnommen werden, dass sich die Situation im Bereich der Stickoxide kontinuierlich verbessert hat. Dazu beigetragen haben verschiedene Ursachen wie verbesserte Motoren, teilweise Fahrverbotszonen, die Reduktion des Suchverkehrs aufgrund konzentrierter Parkieranlagen und die Förderung des öffentlichen Verkehrs. Der Stadtrat ist gewillt, hier im Rahmen der verfügbaren Kreditmittel weitere Massnahmen einzuleiten.

Als zusätzliche Massnahmen schlägt der Stadtrat vor, dass die bestehenden oberirdischen Parkplätze im Bereich der oberen Grabenstrasse, der Fontana- und Engadinstrasse sowie diejenigen Parkplätze beim KV-Schulhaus aufgehoben werden. Damit können insgesamt rund 40 Plätze zu Gunsten von mehr Lebensqualität in der Innenstadt eliminiert werden.

Gestützt auf ein 1998 erstelltes Gartengestaltungsprojekt hatte der Stadtrat die Initiative ergriffen, den Fontanapark nicht nur bezüglich des Barockgartens, sondern hinsichtlich der Gesamtanlage anzugehen. Im Zuge der im Frühling 2000 eingereichten Initiative wurden die weiteren Arbeiten an diesem Projekt zurückgestellt. Bei der Realisierung der unterirdischen Parkieranlage ist vorgesehen, die neue Gartengestaltung als unmittelbaren

Bestandteil des Projektes zu integrieren, was die Stadt somit finanziell nicht belastete. Festgehalten werden kann auch, dass der wertvolle Baumbestand nicht tangiert werden darf. Ebenso könnte die Gestaltung entlang der Grabenstrasse, als Fortsetzung zur Gestaltung des Kornplatzes, entscheidend aufgewertet werden.

## **7 Klare Verfahrensabläufe bis zur Realisierung**

Aus Gründen der Transparenz werden nachfolgend die verschiedenen Verfahrensschritte bis zu einem allenfalls genehmigungsreifen Projekt dargestellt. Dies, weil das Vorhaben relativ komplex ist und auf unterschiedlicher Stufe verschiedene Schritte zu vollziehen sind.

- Phase 1: Volksabstimmung über die Initiative Lebendige Altstadt;
- Phase 2: Genehmigung des mit dem Parkhaus Fontana ergänzten Generellen Erschliessungsplanes durch die Regierung;
- Phase 3: Bauprojektgenehmigung durch den Stadtrat, allenfalls mit Auflagen.

Daraus ist ersichtlich, dass ein Ja zur Initiative nicht automatisch die Baubewilligung für das Parkhaus darstellt. Abgesehen von der regierungsrätlichen Genehmigung braucht es eine sehr sorgfältige und die geltenden Auflagen berücksichtigende Projektierung. Im Rahmen der Bauprojektgenehmigung kommen spezielle Auflagen hinzu, welche den Schutz des Barockgartens bzw. des Alten Gebäu's und dessen Umgebung, den Erhalt der wertvollen Bäume und die Einhaltung der verschiedenen Umweltmassnahmen beinhalten.

Die vom Stadtrat beabsichtigte Parkplatz-Plafonierung auf dem heutigen Stand bedürfte im Falle eines Ja zur Initiative einer weiteren Volksabstimmung.

Sofern die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger die Initiative „Lebendige Altstadt“ ablehnen, wird der Stadtrat in der laufenden Zonenplan- und Baugesetzrevision keinen neuen Antrag zur Aufnahme eines Parkhauses Fontana mehr stellen. Das bedeutet, dass das Thema „Fontanaparkhaus“ bis auf weiteres erledigt ist.

Aus Sicht des Stadtrates geht es aber nicht in erster Linie für oder gegen ein Parkhaus Fontana, sondern um eine verkehrspolitische Weichenstellung. Es geht vielmehr um die Zukunft der Innenstadt und speziell um diejenige der Altstadt. Nur wenn es uns gelingt, die Spiesse mit den Angeboten ausserhalb des Stadtzentrums gleich lang zu machen, wird unsere Altstadt lebenswert bleiben, und nur dann lohnen sich die bisherigen und künftigen Investitionen für eine Fussgängerzone.

## 8 Zusammenfassung

Der Stadtrat hat sich intensiv mit den Problemen und Fragen des Wirtschaftsstandortes Chur und speziell der Altstadt, der innerstädtischen Verkehrssituation und der Unterschützstellung des Fontanaparks auseinandergesetzt. Aufgrund dieser Beurteilung kommt er zum Schluss, dass der Initiative „Lebendige Altstadt“ zugestimmt werden kann, weil:

1. Das wirtschaftliche Überleben der Innenstadt und speziell der Altstadt auch von einem genügend grossen, zentral gelegenen Parkplatzangebot abhängig ist.
2. Die städtische Verkehrspolitik auf ein Nebeneinander von Individualverkehr, Öffentlicher Verkehr und Velo/Fussgänger auszurichten ist.
3. Die Erstellung eines unterirdischen Parkhauses, in Verbindung mit den Schutzziele zum Barockgarten, als vereinbar beurteilt wird.
4. Die beabsichtigte, neu zu gestaltende oberirdische Parkanlage ohne Kostenfolge für die Stadt verwirklicht werden kann.
5. Mit einem unterirdischen Parkhaus Fontana zahlreiche noch nicht erstellte aber bezahlte Pflichtparkplätze innerhalb der Altstadt abgelöst und gegen weitere 40 oberirdische öffentliche Parkplätze aufgehoben werden können.
6. Die im rechtsgültigen Generellen Erschliessungsplan geltende Maximalzahl an Parkplätzen in der Innenstadt, inkl. Stadthalle- und Rätia-Areal, nicht erhöht werden soll.
7. Die Vorschläge im Massnahmenplan Lufthygiene, betreffend Parkierungszeiten, Parkleitsystem und Parkplatzkonzentration weiter umgesetzt werden.

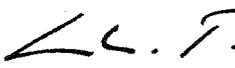
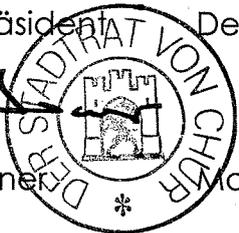
8. Die bestehende Ein- und Ausfahrt bei der Graubündner Kantonalbank eliminiert und die Gartengestaltung im Bereich der Grabenstrasse aufgewertet werden kann.

Wir bitten Sie, sehr geehrter Herr Gemeinderatspräsident, sehr geehrte Mitglieder des Gemeinderates, dem Antrag des Stadtrates zuzustimmen.

Chur, 25. April 2001

NAMENS DES STADTRATES

Der Stadtpräsident Der Stadtschreiber

    
Christian Boner Markus Frauenfelder

#### Aktenaufgabe Gemeinderat:

- Initiativtext „Lebendige Altstadt“
- Genereller Erschliessungsplan, inkl. Abstimmungsbotschaft
- Gutachten der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege, 28. Nov. 2000
- Gutachten von Prof. Dr.iur. Martin Lendi, ETH Zürich, 4. Okt. 1982
- Gutachten der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege, Juli 1971
- Stellungnahme des Eidg. Departementes des Innern, Bern, 1. Juli 1971
- Beschluss der Regierung betreffend Unterschutzstellung, 12. Feb. 1968
- Beschluss des Bundesrates betreffend Bundesbeitrag, 16. März 1965
- Projekt 2000 Fontanapark von Guido Hager, 20. Feb. 1998
- Lufthygienische Untersuchungen im Kanton Graubünden, November 1999
- Stellungnahmen Prof. Dr.iur. Martin Lendi vom 20. Dezember 2000 und 4. Februar 2001