



## **Botschaft des Stadtrates an den Gemeinderat**

146630 / 610

---

## **"Stadtklima-Initiative"; Ablehnung der Initiative und Gegenvorschlag**

### **Antrag**

1. Die "Stadtklima-Initiative" wird für rechtsgültig erklärt.
2. Die "Stadtklima-Initiative" wird der Volksabstimmung zur Ablehnung empfohlen.
3. Der Gegenvorschlag des Stadtrates wird der Volksabstimmung zur Annahme empfohlen.

### **Zusammenfassung**

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 oder 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- / Energienetzes der IBC Energie Wasser Chur (IBC)) 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 10 Jahren die Umsetzung der Übergangsbestimmung 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 formell-gesetzliche Grundlagen, öffentliches Interesse, Rechtsgleichheit und Verhältnismässigkeit umzusetzen sind.



## Bericht

### 1. Zustandekommen und Inhalt der Initiative

Am 7. November 2022 wurde bei der Stadtkanzlei die Stadtklima-Initiative eingereicht. Die Prüfung der Unterschriften ergab 1'409 gültige Unterschriften. Das Zustandekommen der Initiative wurde im städtischen Amtsblatt vom 2. Dezember 2022 publiziert.

Die Anpassungen gemäss Initiative zu Art. 5 des Gesetzes für einen menschen- und umweltfreundlichen Stadtverkehr (RB 661) lauten wie folgt:

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

<sup>1</sup> *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)***

<sup>2</sup> ***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)***

<sup>3</sup> ***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)*

<sup>1</sup> ***Zur Umsetzung von Abs. 2 und 3 wandelt die Stadt bezogen auf das Referenzjahr 2022 während 10 Jahren jährlich mindestens 1.0 Prozent der gesamten Strassenfläche auf Stadtgebiet in Grün- und Begegnungsflächen und/oder in sichere Flächen für den Fuss- und Veloverkehr um.***

<sup>2</sup> ***Die Stadt veröffentlicht jährlich einen Bericht über den Stand der Umsetzung der Massnahmen und deren Wirkung.***



Das Volksbegehren verlangt, gestützt auf Art. 8 der Verfassung der Stadt Chur (Stadtverfassung, RB 111), Anpassungen beim Gesetz für einen menschen- und umweltfreundlichen Stadtverkehr vorzunehmen.

Die Initianten verlangen in den Anpassungen zu Art. 5 Massnahmen zur Verkehrsberuhigung, so beispielsweise die Umwandlung öffentlicher Strassen in Begegnungszonen, und Klimaanpassungsmassnahmen, so beispielsweise die Entsiegelung von öffentlichen Strassen, um die Bevölkerung vor nachteiligen Auswirkungen der Klimaerwärmung zu schützen.

In der Übergangsbestimmung zu Art. 5 wird gefordert, dass während 10 Jahren jährlich mindestens 1 % der gesamten Strassenfläche auf Stadtgebiet gemäss den in Art. 5 Abs. 2 und Abs. 3 neu aufgeführten Massnahmen in Grün- und Begegnungsflächen und/oder in sichere Flächen für den Fuss- und Veloverkehr umgewandelt werden.

Die Initianten begründen das Volksbegehren mit sieben Argumenten. Es sollen konkrete und messbare Massnahmen zum Klimaschutz umgesetzt werden. Die heutigen Kinder sollen sich freier und sicherer bewegen können. Der Verkehr, als wesentlicher Verursacher der klimaschädlichen Treibhausgase, soll klimafreundlicher werden. Die Initiative soll im dichten, urbanen Raum eine zukunftsweisende Mobilität fördern. Mit Massnahmen zur Reduzierung der Hitzebelastung soll der Gesundheit der Bevölkerung Beachtung geschenkt werden. Durch die Erstellung von Grünflächen und Pflanzung von Bäumen erhält die Stadt eine natürliche Klimaregulierung. Die Aufenthaltsqualität des Strassenraumes wird durch mehr Grünflächen und durch Bäume deutlich gesteigert und dadurch auch die Lebensqualität.

## **2. Rechtsgültigkeit der Initiative**

Gemäss Art. 8 Abs. 1 Stadtverfassung können 800 in Gemeindeangelegenheiten Stimmberechtigte unterschriftlich die Abstimmung über Gegenstände verlangen, die dem obligatorischen oder dem fakultativen Referendum unterstehen. Die Initiative kann entweder als ausgearbeiteter Entwurf - wie vorliegend - oder als allgemeine Anregung eingereicht werden (Art. 8 Abs. 2 Stadtverfassung). Initiativen sind auf ihre Rechtsgültigkeit hin zu überprüfen. Einerseits beinhaltet diese Beurteilung die bereits erfolgte Überprüfung der formellen Voraussetzungen (Unterschriftenlisten, Unterschriftenzahl, Gültigkeit Unterschriften). Andererseits ist das Volksbegehren auf seine Rechtmässigkeit, auf die Übereinstimmung mit übergeordnetem Recht und auf die faktische Durchführbarkeit hin zu beurteilen. Eine Initiative, deren Inhalt rechtswidrig ist, wird der Volksabstimmung nicht unterbreitet (Art. 9 Abs. 1 Stadtverfassung; Art. 77 Abs. 1 des kantonalen Gesetzes über die



politischen Rechte, GPR; BR 150.100). Formell korrekt zustande gekommene Initiativen dürfen gemäss verwaltungsgerichtlicher Rechtsprechung für ungültig erklärt werden, wenn sie dem Recht von Bund und Kanton widersprechen, gegen Treu und Glauben verstossen oder offensichtlich undurchführbar sind (vgl. Urteil Verwaltungsgericht Graubünden V 19 2 vom 3. September 2019; PVG 1986 Nr. 1, 1986 Nr. 2, 1994 Nr. 1).

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 (vgl. PVG 1987 Nr. 1). Erhebliche Bedeutung besitzen auch die Grundsätze der Einheit der Form und die Einheit der Materie (vgl. Andreas Auer in: Jaag/Rüssli/Jenni, Kommentar zum Zürcher Gemeindegesetz, Zürich 2017, § 148 GPR; Pra 2000 Nr. 79; PVG 2009 Nr. 1). Für die Beurteilung der Rechtmässigkeit einer Initiative ist deren Text nach den anerkannten Interpretationsgrundsätzen auszulegen (BGE 105 Ia 154 E.3a). Das Prinzip der Unverletzlichkeit des Stimmrechtes verlangt, bei verschiedenen Auslegungsmöglichkeiten jene zu wählen, welche dem Sinn und Zweck der Initiative am besten entspricht, zu einem vernünftigen Ergebnis führt und eine verfassungskonforme Auslegung erlaubt (BGE 119 Ia 156 E. 2). Es gilt der Grundsatz „in dubio pro populo“. Entsprechend werden Volksbegehren, deren inhaltliche Zulässigkeit zweifelhaft ist, den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern zum Entscheid vorgelegt, sofern eine vertretbare verfassungs- oder gesetzeskonforme Auslegung irgendwie denkbar ist (vgl. BGE 105 Ia 154 E. 3a, BGE 105 Ia 366 E.4, Urteil des Bundesgerichts 1C\_357/2009 vom 8. April 2010; ZBI 1974/75 S. 358, 362).

Der Grundsatz der Einheit der Form verlangt, dass eine Initiative entweder in der Form einer einfachen Anregung oder eines ausgearbeiteten Entwurfs erscheinen darf. Dabei kommt es nicht auf die von den Initianten gewählte Bezeichnung, sondern allein auf den Text des Begehrens an. Die klare Unterscheidung der beiden Formen ist notwendig, damit der Stimmbürger sich über die Tragweite seiner Stimmabgabe im Klaren sein kann (BGE 114 Ia 413). Zudem kommen je nach Initiativform unterschiedliche Verfahrensregeln zur Anwendung. Vorliegend ist festzustellen, dass die Initiative als konkreter Gesetzesentwurf ausformuliert wird. So sollen Art. 5 und die Übergangsbestimmungen des Gesetzes für einen menschen- und umweltfreundlichen Stadtverkehr angepasst bzw. ergänzt werden.

Art. 34 Abs. 2 BV schützt die freie Willensbildung und unverfälschte Stimmabgabe. Danach besteht ein Anspruch darauf, dass kein Abstimmungs- oder Wahlergebnis anerkannt wird, das nicht den freien Willen der Stimmbürger zuverlässig und unverfälscht



zum Ausdruck bringt (BGE 129 I 232 E. 4.2 S. 244, mit Hinweisen). Der darin enthaltene Grundsatz der Einheit der Materie verlangt, dass zwei oder mehrere Sachfragen und Materien nicht in einer Art und Weise miteinander zu einer einzigen Abstimmungsvorlage verbunden werden, welche die Stimmberechtigten in eine Zwangslage versetzen und ihnen keine freie Wahl zwischen den einzelnen Teilen belassen. Ausschlaggebend ist der sachliche innere Zusammenhang der einzelnen Teile einer Vorlage (vgl. BGE 128 I 190 E. 3.2; BGE 125 I 227 E. 3c). 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 (KRG; BR 801.100) zu erfolgen hat (sh. auch Urteil Verwaltungsgericht R 2007 116 vom 26. August 2008 E. 2). 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 GEP: Gemeinderat) mit Beschwerdeaufgabe und eine Genehmigung durch die Regierung (vgl. Art. 12ff. Raumplanungsverordnung für den Kanton Graubünden, KRVO; BR 801.110). 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 konkreter 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 (sh. Urteil Verwaltungsgericht R 2007 116 vom 26. August 2008). Verkehrsberuhigungsmassnahmen wiederum sind in den dafür vorgesehenen Verfahren gemäss Strassenverkehrsgesetz (SVG) und den dazugehörigen Nebenerlassen durchzuführen und können ebenfalls nicht über die Initiative erzwungen werden. Unter Beachtung dieser Rahmenbedingungen kann die Initiative als rechtsgültig erklärt und der Volksabstimmung unterbreitet werden.



### **3. 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. Der Stadtrat hat deshalb im Dezember 2021 einen Auftrag für die Ausarbeitung eines Masterplans Energie und Klima erteilt. Im Rahmen eines Grundlagenberichts wurde eine Sektorenanalyse zu den Themen Gebäude, Mobilität, Energieversorgung, Entsorgung, Umgang mit Naturgefahren, Planung und blau-grüne Infrastruktur erarbeitet. Der auf dem Grundlagenbericht basierende Energie- und Klimamasterplan wurde am 4. April 2023 vom Stadtrat verabschiedet und ausgewählte Massnahmen am 5. Oktober 2023 vom Gemeinderat als prioritär einstimmig festgelegt.

In der Stadt Chur werden zurzeit u.a. auf der Basis des Stadtentwicklungskonzepts 2050 (STEK) verschiedene (gesetzliche) Rahmenbedingungen erarbeitet, welche Anliegen der generellen Forderungen der Stadtklima-Initiative betreffen. So steht die Revision der Grundordnung an, welche in den Grundsätzen das Thema qualitative Aspekte aufnimmt. Darin geht es auch um die Ausgestaltung von Freiräumen sowie Grün- und Wasserelemente. Nach der Diskussion und Festlegung der Grundsätze im Gemeinderat werden die konkreten Planungsmittel (Baugesetz, Zonenpläne, Generelle Gestaltungspläne, Generelle Erschliessungspläne) ausgearbeitet und nach einer Vorprüfung durch den Kanton öffentlich aufgelegt bzw. zur Mitwirkung freigegeben. Schliesslich dem Volk zur Abstimmung unterbreitet.

Die Areal- und Quartierentwicklungen stellen ein wichtiges Handlungsfeld dar: Grossflächige Transformationsareale sind eine gute Möglichkeit, um eine klimaangepasste Siedlungsentwicklung zu ermöglichen und einen öffentlichen Mehrwert zu sichern. Bereits in der Vergangenheit hat sich gezeigt, dass es die grossen Arealentwicklungen sind, die massgeblich zu einer Verbesserung hinsichtlich Grün- und Freiraumversorgung sowie des Baumbestands beigetragen haben. 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. Der Stadtrat hat in diesem Zusammenhang im September 2023 das Zielbild Alltagsnetz Velo zuhanden des kantonalen Sachplanes verabschiedet und die Tiefbaudienste mit der Umsetzung der Projekte Fuss- und Veloverkehr des Agglomerationsprogramms Chur, 4. Generation (2023-2028) beauftragt.

### **3.1 Masterplan Energie und Klima Stadt Chur**

Die fortschreitende Klimaveränderung und die Herausforderungen bei der Energieversorgung, welche sich aufgrund der geopolitischen Lage akzentuiert haben, sind massgebliche Zukunftsthemen und erfordern ein aktives Handeln. Die Stadt Chur verfolgt seit längerem eine klimaschonende Energiepolitik und trägt seit 2011 das Label "Energiestadt". Heute gilt es zusätzlich, die Abhängigkeit vom Ausland durch den Ausbau der lokalen, erneuerbaren Energien und durch die Steigerung der Energieeffizienz zu reduzieren. Damit kommt der Transformation zur Klimaneutralität neben der Bedeutung für den Klimaschutz auch eine neue, strategische Bedeutung zu.

Damit die Stadt Chur das Netto-Null-Ziel bis zum Jahr 2050 erreichen kann, müssen ressourcenschonendes Verhalten und Entwicklung in allen Bereichen ermöglicht werden. Im Masterplan Energie und Klima Stadt Chur werden nebst den Zielen auch Massnahmen in den Bereichen Energieversorgung, Mobilität, Entsorgung, Bau und Planung sowie stadteigene Massnahmen definiert. Damit verfügt die Stadt Chur erstmals über eine Energie- und Klimastrategie.

Leitindikator für die Ziele der Stadt Chur sind die Treibhausgas-Emissionen. Diese sollen im Jahr 2050 auf netto null Emissionen reduziert werden. Damit schliesst sich die Stadt Chur dem Ziel von Bund und Kanton an und führt den kantonalen Aktionsplan Green-Deal fort. Zudem möchte die Stadt selber als Vorbild vorangehen und die verwaltungseigenen Treibhausgas-Emissionen bereits bis ins Jahr 2040 möglichst auf Netto-Null senken. Die stadtnahen Unternehmen IBC und Chur Bus haben ihre Ziele aufgrund eigener Strategien ebenfalls definiert. Die Ziele entsprechen dem ambitionierten Zielrahmen Netto-Null bis 2040 und sind eine zentrale Voraussetzung für das Erreichen des Netto-Null-Ziels 2050 für die Stadt Chur.



Um die gesetzten Ziele zu erreichen, nimmt der Masterplan mit seinen Massnahmen Bezug auf verschiedene Vorhaben und Projekte, welche im Laufe dieser Legislaturperiode und in den folgenden Jahren bearbeitet und dem Gemeinderat vorgelegt werden. Mit der Zustimmung zur finanziellen Unterstützung und dem Ausbau der CO<sub>2</sub>-neutralen Wärme- und Kälteversorgung der IBC hat die Churer Bevölkerung bereits einen wichtigen Schritt Richtung nachhaltige Energiezukunft gemacht. Weitere Vorhaben werden folgen, wie die Aktualisierung des Energierichtplans, die Teilrevision der Grundordnung, die Wiederaufnahme des Kraftwerkprojekts "Pradapunt", erneuerbare Antriebssysteme für Chur Bus oder der Masterplan ARA 2035.

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 der Investitionen im Bereich Energie und Klima in einer ersten Phase auf den Klimaschutz, also die Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses. Die vorhandenen finanziellen Mittel und Ressourcen können so zielführend und mit der grösstmöglichen Wirkung eingesetzt werden.

### **3.2 Umsetzung generelle Forderung Stadtklimainitiative: Anpassung Art. 5**

Bereits heute bestehen Grundlagen, welche die grundsätzliche Zielsetzung der Initiative unterstützen. Zu erwähnten sind das Stadtentwicklungskonzept (STEK 2050), die Revision der Grundordnung und entsprechende Folgeplanungen, der Masterplan Chur West, die Mobilitätsstrategie, die Energierichtplanung sowie der Masterplan Energie und Klima.

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 Grünrabbatten 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. Beispiele dazu finden sich in der Aktenaufgabe.

#### **4. Beurteilung der Initiative betreffend Übergangsbestimmung**

Die Initiative erhebt in den Übergangsbestimmungen konkrete Forderungen. Während 10 Jahren soll jährlich mindestens 1 % der gesamten Strassenfläche auf Stadtgebiet in Grün- und Begegnungsflächen und/oder in sichere Flächen für den Fuss- und Veloverkehr umgewandelt werden. Mit einem jährlichen Bericht über die konkreten Umsetzungen und deren Wirkung sollen die geforderten Massnahmen überprüft werden können.

##### **4.1 Umwandlung von "mindestens 1 % der gesamten Strassenfläche auf Stadtgebiet"**

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.

Um den Umfang dieser Forderung quantifizieren zu können, wurde die Strassenfläche in der Stadt definiert und berechnet. Für die Stadt Chur ist dies nur über die Daten der amtlichen Vermessung möglich. Die Daten der amtlichen Vermessung beinhalten jedoch keine Information über die Beschaffenheit der Strassenoberfläche. 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. Die Interpretation zur Ermittlung der Referenzfläche beinhaltet die Strassenfläche gemäss amtlicher Vermessung im Siedlungsgebiet, welche im Eigentum der Stadt Chur ist. Die Siedlungsfläche ist die äussere Abgrenzung der Bauzone mit einer zusätzlichen Buffer von 100 m. Zusätzlich zu den Strassen der amtlichen Vermessung sind die grösseren öffentlichen Plätze und Parkplätze sowie die Haupterschliessung der Alperschliessungen in die Referenzfläche integriert. Nicht Bestandteil der Referenzfläche sind die Strassen von anderen Eigentümern (Bund, Kanton, Bürgergemeinde, Private), auch wenn die Tiefbaudienste teilweise zuständig sind. Gemäss Auswertung der Referenzdaten vom 1. Dezember 2022 ergibt dies eine Referenzfläche von ca. 85'000 m<sup>2</sup> (vgl. Berechnung in der Aktenaufgabe). Das bedeutet, dass gemäss den Übergangsbestimmungen der Initiative jährlich mindestens 8'500 m<sup>2</sup>, bzw. 85'000 m<sup>2</sup> innert zehn Jahren, der öffentliche Strassenflächen in Grün- und Begegnungsflächen und/oder in sichere Flächen für den Fuss- und Veloverkehr umgewandelt werden. Nach-



folgend einige Beispiele von Strassenflächen, die in den letzten Jahren umgewandelt wurden:

- Obere und untere Bahnhofstrasse – Verkehrsberuhigung mit Gestaltung und Plattenbelag ca. 7'000 m<sup>2</sup>
- Bodmerstrasse – Rückbau / Umwandlung in Plattenbelag ca. 500 m<sup>2</sup>
- Rad- und Fussweg Obere Au – Rückbau / Umwandlung in Chaussierung ca. 1'000 m<sup>2</sup>

#### **4.2 Umwandlung in "Grün- und Begegnungsflächen und/oder in sichere Flächen für den Fuss- und Veloverkehr"**

Die Übergangsbestimmungen verlangen eine Umwandlung von städtischen Strassenflächen in Grün- und Begegnungsflächen **und/oder** in sichere Flächen für den Fuss- und Veloverkehr.

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 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 wasserdurchlässigen 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.



Art der Umwandlung	Aufteilung	Fläche	Fr. / m <sup>2</sup>	Kosten Total in Franken
Rückbau / Umwandlung in Grünflächen	20 %	1'700 m <sup>2</sup>	250.--	425'000.--
Rückbau / Umwand. in Chaussierung / Rasengitter	25 %	2'125 m <sup>2</sup>	300.--	637'500.--
Rückbau / Umwandlung in Plattenbelag	15 %	1'275 m <sup>2</sup>	1'400.--	1'785'000.--
Verkehrsberuhigung mit Gestaltung	40 %	3'400 m <sup>2</sup>	200.--	680'000.--
<b>Mehrkosten pro Jahr</b>	<b>100 %</b>	<b>8'500 m<sup>2</sup></b>		<b>3'527'500.--</b>

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.

Was die Berichterstattung betrifft, sieht das Gesetz für einen menschen- und umweltfreundlichen Stadtverkehr in Art. 6 bereits eine regelmässige Information des Stadtrates an den Gemeinderat und die Öffentlichkeit vor.

### 4.3 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 10 Jahren die Umsetzung der Übergangsbestimmung der Initiative ab. Dabei sind folgende Gründe ausschlaggebend:

#### 4.3.1 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 **CO<sub>2</sub>-neutralen Wärme- und Kälteversorgung** zugestimmt und betreffend Klimaschutz Priorität



täten 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 (TBD) 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 für die Stadt Chur 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 CO<sub>2</sub>-Ausstoss) priorisiert, um die Mittel möglichst zielführend und mit der grösstmöglichen Wirkung einzusetzen.

#### 4.3.2 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 Infrastrukturen 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.

#### **4.3.3 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 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.

#### **4.3.4 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.



#### **4.3.5 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.

### **5. Vergleich mit anderen Städten**

Gleich lautende oder ähnliche Initiativen wurden auch in anderen Schweizer Städten eingereicht (Basel-Stadt, Bern, Biel, Genf, St. Gallen, Winterthur und Zürich). Die Behandlung der Initiativen lösen national Diskussionen aus.

In der Stadt St. Gallen wurden zeitgleich zwei Initiativen eingereicht. Die Zukunfts-Initiative verlangt, dass jährlich 0.5 % der Strassenfläche in Fläche für öV, Fuss- oder Veloverkehr umgewandelt werden. Die Gute-Luft-Initiative verlangt, dass 0.5 % der Strassenfläche in Grünfläche mit Bäumen umgewandelt werden. Die Initiativen sind im Dezember 2020 rechtsgültig zustande gekommen. Das Stadtparlament hat am 2. November 2021 die Initiative abgelehnt und dafür den Gegenvorschlag angenommen. Der Gegenvorschlag wandelt bei der Zukunfts-Initiative 120'000 m<sup>2</sup> Strassenfläche innert 10 Jahren in Flächen für den Fuss- und Veloverkehr sowie Flächen für die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs (bauliche Massnahmen, Markierungen, Begegnungszonen) um. Bei der Gute-Luft-Initiative werden innert 10 Jahren 80'000 m<sup>2</sup> Strassenfläche in Flächen für Bäume und Grünraum umgewandelt. Diese Flächen entsprechen etwa der Hälfte der Fläche aus dem Initiativtext.

In der Stadt Basel wurden im Januar 2022 dieselben zwei Initiativen wie in der Stadt St. Gallen eingereicht. Der Regierungsrat unterstützt im Grundsatz die Ziele sowie die Stossrichtung der beiden Initiativen. Die konkreten Forderungen nach einer Umwandlung von je rund 240'000 m<sup>2</sup> Strassenfläche innert 10 Jahren schätzt der Regierungsrat als nicht realistisch ein und lehnte deshalb beide Initiativen im August 2022 ab. Es wird jedoch ein Gegenvorschlag stufengerecht auf der Ebene des Gesetzes formuliert. Dabei sollen umweltfreundliche Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten gefördert werden.



Konkret wird die Schaffung von mindestens 140'000 m<sup>2</sup> Verkehrsfläche für den Fuss- und Veloverkehr und zur Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs bis ins Jahr 2033 vorgeschlagen.

In der Stadt Zürich wurden gleich drei Initiativen zu diesem Thema eingereicht. Am 12. April 2021 wurde die "Initiative Stadtgrün" eingereicht und im September 2022 die "Initiative für eine zukunftsfähige Mobilität" (Zukunftsinitiative) sowie die "Initiative für ein gesundes Stadtklima" (Gute Luft-Initiative). Die "Initiative für eine zukunftsfähige Mobilität" (Zukunftsinitiative) verlangt, dass während zehn Jahren jährlich mindestens 0.5 % der Strassenfläche in Fuss-, Velo- und öV-Flächen umzuwandeln sind. Die "Initiative für ein gesundes Stadtklima" (Gute Luft-Initiative) fordert, dass während zehn Jahren jährlich mindestens 0.5 % der Strassenfläche in Platz für Bäume und Grünflächen umgewandelt werden. Der Stadtrat lehnte alle drei Initiativen ab und unterbreitet dafür je einen Gegenvorschlag. Das Volk hat am 3. September 2023 die "Initiative Stadtgrün" mit 79 % Nein-Stimmen abgelehnt. Hingegen wird der Gegenvorschlag des Stadtrates angenommen. Auch der indirekte Gegenvorschlag für einen Rahmenkredit von Fr. 130 Mio. für Massnahmen zur Hitzeminderung wird mit 63.5 % gutgeheissen. Die Abstimmungen zu den beiden Stadtklima-Initiativen (Zukunftsinitiative, Gute Luft-Initiative) stehen noch aus.

## **6. Gegenvorschlag "Ergänzung der Gesetzesgrundlage Art. 5 Verkehrsberuhigung und Klimaanpassung"**

Der Stadtrat anerkennt die durch die "Klima-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 geplante Investitionsprojekte (z.B. CO<sub>2</sub>-freie 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 Treibhaus-



gas-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.

## **6.1 Allgemeine Stossrichtung**

Die Umsetzung der generellen Forderungen der Initiative – wie in Art. 5 formuliert – entspricht grundsätzlich der aktuellen Stossrichtung der Stadt und der Praxis bei laufenden Strassensanierungen. Der Vergleich der Strassenbauprojekte der letzten Jahre zeigt, dass inzwischen viele Flächen zugunsten von Fussgänger- und Begegnungszonen mit eingesandeten Natursteinbelägen und die Gestaltung mit Bäumen und Grünflächen (z.B. Bodmerstrasse / Steinbockstrasse / FVV) umgewidmet worden sind. Nach Möglichkeit sollen Begrünung und die Biodiversität sowie Wasserkreisläufe gefördert werden. Die Entwicklung von neuen Strassenoberflächen mit zukünftigen klimaschonenden Eigenschaften ist ein nationales bzw. internationales Thema. Die Tiefbaudienste beobachten die laufenden Forschungs- und Pilotprojekte für wasserdurchlässige und effektive Oberflächen intensiv und beteiligen sich nach Möglichkeiten daran. In Zusammenhang mit den gesetzlichen Vorgaben sind die Tiefbaudienste im Bereich der Versickerung bereits heute mit den privaten Bauwilligen in intensivem Austausch und beraten diese für eine wirkungsvolle Umsetzung.

Gemäss der Management Strassenerhalt (MSE) besteht in Chur ein ca. 160 km langes Strassennetz. In den letzten Jahren wurden davon jährlich ca. 4.6 km Strassen und Werkleitungen saniert oder erneuert. In den kommenden 12 bis 15 Jahren erhöht sich die Baustellentätigkeit aufgrund des Ausbaus des CO<sub>2</sub>-freien Wärme- und Kälteversorgungsnetzes der IBC. Dabei gilt es allerdings zu berücksichtigen, dass nicht alle Wärme- und Kälteprojekte zu einer Gesamtumgestaltung von bestehenden Strassenräumen führen können. Die Umsetzung der generellen Forderungen kann jedoch mit den vorgesehenen Projekten in Zukunft weitgehend eingehalten werden.



## 6.2 Konkreter Gegenvorschlag

Anpassung und Ergänzung des Gesetzes für einen menschen- und umweltfreundlichen Stadtverkehr (Gesetzessammlung der Stadt Chur, Nr. 661) wie folgt:

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

<sup>1</sup> *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)*

<sup>2</sup> *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)*

<sup>3</sup> *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)*

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 Ziffer 4.3 Ablehnung Übergangsbestimmung) ist zu verzichten. Im Übrigen sei an dieser Stelle ausdrücklich wiederholt, dass die Bestimmungen des Gesetzes für einen menschen- und umweltfreundlichen Stadtverkehr generell nicht justiziabel sind, sondern in den dafür vorgesehenen Verfahren (wie beispielsweise Raumplanungs- und Strassenverkehrsgesetzgebung) sowie unter Berücksichtigung der verwaltungsrechtlichen Grundsätze wie for-



mell-gesetzliche Grundlagen, öffentliches Interesse, Rechtsgleichheit und Verhältnismässigkeit umzusetzen sind.

Der Stadtrat empfiehlt, die Stadtklima-Initiative abzulehnen und dem vorliegenden Gegenvorschlag zuzustimmen.

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

Chur, 24. Oktober 2023

Namens des Stadtrates

Der Stadtpräsident

Der Stadtschreiber

Urs Marti

Marco Michel

### Anhang

- Initiativbogen mit Initiativtext
- Publikation im Amtsblatt vom 2. Dezember 2022

### Aktenauflage

- 01 Situationsplan der Referenzfläche
- 02 Situationsplan Fläche aller Strassen der amtlichen Vermessung
- 03 Datengrundlagen zur Stadtklima-Initiative, Referenzfläche
- 04 Beispiele von Umsetzung im Sinne der Stadtklima- Initiative
- 05 Masterplan Energie und Klima Stadt Chur
- 06 Grundlagenbericht Energie und Klima Stadt Chur 2023
- 07 Gerichtsurteil betreffend Ortsplanungsrevision (GEP, Fuss- und Spazierweg) vom 26.08.2008
- 08 Gesetz für einen menschen- und umweltfreundlichen Stadtverkehr (RB 661)

# Stadtklima-Initiative

Veröffentlicht im Churer Amtsblatt vom ? März 2022

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)*

**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 1.0 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.

Auf dieser Liste können nur Stimmberechtigte unterzeichnen, die in Chur wohnen. Wer bei einer Unterschriftensammlung besticht oder sich bestechen lässt, oder das Ergebnis einer Unterschriftensammlung für eine Volksinitiative fälscht, macht sich strafbar nach Art. 281 bzw. nach Art. 282 des Strafgesetzbuches.

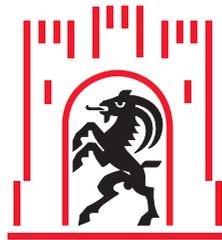
Name	Vorname	Geburtsdatum Tag/Monat/Jahr	Adresse (Strasse, Nr.)	Eigenhändige Unterschrift	Kontrolle (leer lassen)

Die nachfolgend aufgeführten Urheberinnen und Urheber («Initiativkomitee») der Initiative sind ermächtigt, diese mit Mehrheitsbeschluss zurückzuziehen. Initiativkomitee:

**Andi Schnoz**, Montalinstrasse 2, 7000 Chur; **Anita Mazzetta**, Obere Plessurstrasse 33, 7000 Chur; **Simon Gredig**, Montalinstrasse 15, 7000 Chur; **Giulia Casale**, Loëstrasse 79a, 7000 Chur; **Regula Ott**, Berggasse 35, 7000 Chur; **Richard Walder**, Fortunastrasse 18, 7000 Chur; **Loris Niethammer**, Florastrasse 11, 7000 Chur

**Herzlichen Dank für Ihre Spende für unser Anliegen: IBAN ???, Pro Velo, Hartbertstrasse 11, 7000 Chur**

Ablauf der Sammelfrist: ?.?.2023, ausgefüllte Bögen bitten wir bis ?.?.2023 zu retournieren an ?



## Gemeinderat

**Gemeinderatssitzung vom  
15. Dezember 2022, 14.00 Uhr,  
Rathaus, Gemeinderatssaal**

### Traktanden

1. Protokoll der Sitzung vom 17. November 2022
2. Ersatzwahl eines Mitglieds in die Baukommission für den Rest der Amtsperiode 2021 – 2024 inkl. Wahl des Präsidiums
3. Botschaft Budget 2023 / GPK-Bericht der Stadt Chur Teuerungsausgleich für das Jahr 2023 / Stellungnahme zu den Änderungsanträgen der GPK zum Budget 2023
4. IBC Energie Wasser Chur, Budget 2023; Kenntnisnahme
5. Botschaft Neubau Messe- und Eventhalle Obere Au (MEH); Betriebsbeitrag
6. Interpellation Corina Cabalzar und Mitunterzeichnende betreffend «Öffentliche Toilettenanlagen in der Stadt Chur»; Antwort
7. Fragestunde vom 15. Dezember 2022 gemäss Art. 61 Geschäftsordnung (bei Bedarf)
8. Wahl des Präsidiums für das Jahr 2023
9. Wahl des Vizepräsidiums für das Jahr 2023

Die Unterlagen zur Sitzung können unter [www.chur.ch/sitzung](http://www.chur.ch/sitzung) heruntergeladen werden. Die Sitzung ist öffentlich.

## Stadtkanzlei

### Stadtklima-Initiative

1. Die Stadtklima-Initiative, im Amtsblatt publiziert am 22. April 2022, ist zustande gekommen. Am 7. November 2022 sind der Stadtkanzlei 1 409 gültige Unterschriften eingereicht worden.
2. Gestützt auf Art. 10 Stadtverfassung unterbreitet der Stadtrat die Initiative innert Jahresfrist dem Gemeinderat.

Namens des Stadtrates  
Urs Marti, Stadtpräsident  
Marco Michel, Stadtschreiber



Die Abtretenden des Departements BPU, André Beerli, Pfändungsbeamter, Brigitte Cadieli-Philipp, Reinigungsmitarbeiterin Friedhöfe und Jörg Walser, Klärwärter/Betriebsmechaniker, wurden im Beisein von Stadträtin Sandra Maissen und Mitarbeitenden der Stadt verabschiedet.

Bild zVg

## Bürgergemeinde

### Wahlen für die Amtsperiode 2023 – 2026

#### Resultate Bürgerliche Wahlen/Abstimmung vom 27. November 2022

#### Bürgermeister

Eingegangene Stimmen	1 206
Leere und ungültige Stimmen	109
Total gültige Stimmen	1 097
Absolutes Mehr (Art. 39 GPR)	549

#### Es haben Stimmen erhalten:

Andrea Thür-Suter neu (bisher Mitglied Bürgerrat)	971 <b>gewählt</b>
Einzelne	126

#### Bürgerrat

Eingegangene Stimmen	9 704
Leere und ungültige Stimmen	2 075
Total gültige Stimmen	7 629
Absolutes Mehr (Art. 39 GPR)	477

#### Es haben Stimmen erhalten:

Studer Martin, bisher	967 <b>gewählt</b>
Mani Reto, bisher	964 <b>gewählt</b>
Lütscher Daniel, neu	96 <b>gewählt</b>
Mettler Thomas, bisher	953 <b>gewählt</b>

Gujan Marco, bisher	925 <b>gewählt</b>
Cahannes Romano, bisher	923 <b>gewählt</b>
Claus Bruno W., bisher	854 <b>gewählt</b>
Adank Sandra, neu (bisher Stellvertretung)	852 <b>gewählt</b>
Einzelne	230

#### Bürgerrat Stellvertretung

Eingegangene Stimmen	2 426
Leere und ungültige Stimmen	589
Total gültige Stimmen	1 837
Absolutes Mehr (Art. 39 GPR)	460

#### Es haben Stimmen erhalten:

Maissen Haempa, neu	858 <b>gewählt</b>
Follador-Breitenmoser Ines E., bisher	840 <b>gewählt</b>
Einzelne (Stv.)	139

#### Geschäftsprüfungskommission

Eingegangene Stimmen	3 597
Leere und ungültige Stimmen	602
Total gültige Stimmen	2 995
Absolutes Mehr (Art. 39 GPR)	500

#### Es haben Stimmen erhalten:

Peder Sandro, bisher	963 <b>gewählt</b>
Coray Thomas, bisher	960 <b>gewählt</b>
Saluz Hermi, neu (bisher Stellvertreter GPK)	907 <b>gewählt</b>
Einzelne	165

Amtsblatt  Stadt Chur

**Redaktionsschluss:**  
jeweils am Mittwoch, 12 Uhr