



**Bericht  
des Stadtrates an  
den Gemeinderat**

187227 / 611.00

---

**Auftrag**                      **Peter Kamber und Mitunterzeichnende**

betreffend

**Generelle Beibehaltung von Tempo 50 innerorts und nur  
gezielte Reduktionen auf Tempo 30**

**Antrag**

Der Auftrag sei abzulehnen.

**Begründung**

**1. Ausgangslage und Auftrag**

Die Unterzeichnenden schildern den Auftrag im Wesentlichen folgendermassen:

Seit 40 Jahren gelte innerorts grundsätzlich eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. In den letzten Jahren sei es vermehrt zu flächendeckenden Temporeduktionen auf 30 km/h gekommen, oftmals ohne klaren sicherheitsrelevanten Nachweis. Diese Entwicklung werde von Teilen der Bevölkerung und der Politik zunehmend kritisch betrachtet. Die gesetzlichen Grundlagen würden weiterhin Tempo 50 als generelle Regel innerhalb von Ortschaften vorsehen, mit Ausnahmen nur unter bestimmten Voraussetzungen.

Neu liege eine klare Unterscheidung zwischen verkehrs- und siedlungsorientierten Strassen vor. Verkehrsorientierte Strassen sollen eine durchgängige, sichere und leistungsfähige Verkehrsführung gewährleisten, während auf siedlungsorientierten





Strassen situativ auch Tempo 30 möglich sei, sofern die Verkehrssicherheit dadurch nachweislich verbessert wird und der übergeordnete Verkehr nicht beeinträchtigt werde.

Auf kantonaler Ebene wurde ein Moratorium für die Einführung von Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen beschlossen. Auch in der Stadt Chur ist eine zunehmende Unzufriedenheit über willkürlich empfundene Temporeduktionen spürbar. Vor diesem Hintergrund solle der Umgang mit Tempo-30-Zonen überprüft und gezielt gesteuert werden.

## **2. Voraussetzungen und Zuständigkeiten für die Anordnung von Geschwindigkeitsreduktionen**

### **2.1 Bundesrecht**

Im Bundesrecht ist genau festgelegt, unter welchen Voraussetzungen innerorts Tempo 30 eingeführt werden darf. Die Geschwindigkeit darf auf verkehrs- und nichtverkehrsorientierten Strassen nur dann auf 30 km/h gesenkt werden, wenn eine Gefahr vorliegt, die schwer oder zu spät erkennbar ist und sich nicht anders beheben lässt. Ebenso kommt eine Reduktion infrage, wenn bestimmte Verkehrsteilnehmer wie Kinder auf Schulwegen, ältere Personen im Umfeld von Altersheimen oder auch Fahrradfahrende einen besonderen Schutz benötigen, der sonst nicht gewährleistet wäre. Auch wenn auf stark befahrenen Strecken der Verkehrsfluss verbessert werden kann oder sich dadurch die Umwelt, etwa durch weniger Lärm oder Schadstoffe, deutlich entlastet, ist eine Verringerung der Geschwindigkeit möglich.

Dabei gilt der Grundsatz der Verhältnismässigkeit: Die Massnahme soll geeignet sein, um das angestrebte Ziel zu erreichen, keine mildereren Mittel zur Verfügung stehen und zumutbar im Hinblick auf die Interessenabwägung sein. Ob diese Voraussetzungen erfüllt sind, wird in einem auf verkehrsorientierten Strassen obligatorischen Gutachten geprüft, das bei der Beurteilung des Gesuchs eine wichtige Rolle spielt. Zusätzlich wird berücksichtigt, ob sich die Geschwindigkeitsbeschränkung auf die Hauptverkehrszeiten beschränken lässt.

Seit dem 1. Januar 2023 muss auf nicht verkehrsorientierten Strassen kein Gutachten mehr erstellt werden, um Tempo-30-Zonen anzuordnen. Damit hat der Bund die bürokratischen Hürden abgebaut und die Schaffung von Tempo-30-Zonen vereinfacht. Zudem räumt der Bund den kantonalen und kommunalen Behörden mehr Ermessensspielraum ein. Sie können Tempo-30-Zonen neu auch zur Erhöhung der Lebensqualität einführen.



Die Behörden müssen aber die Anordnung einer Tempo-30-Zone nach wie vor verfügen und veröffentlichen. Der Bund bekräftigt, dass auf verkehrsorientierten Strassen innerorts auch künftig grundsätzlich Tempo 50 gilt und die heutigen Voraussetzungen für Geschwindigkeitsreduktionen weiterhin beachtet werden müssen. Damit wird sichergestellt, dass die Funktionen des übergeordneten Verkehrsnetzes nicht gefährdet werden und der Verkehr auf diesem übergeordneten Verkehrsnetz bleibt.

## **2.2 Kantonale Strassen**

Beabsichtigt eine Gemeinde im Kanton Graubünden auf einer verkehrsorientierten Strasse (Durchgangsstrasse/Kantonsstrasse) Tempo 30 einzuführen, muss sie zuerst einen Antrag bei der Kantonspolizei Graubünden (Abteilung Verkehrstechnik) stellen. Danach treffen sich die Gemeinde und die Kantonspolizei, allenfalls unter Einbezug des kantonalen Tiefbauamtes. In diesem Gespräch wird gemeinsam entschieden, wie weiter vorgegangen wird. Es wird eine unabhängige Fachperson (Gutachter) ausgewählt, die prüfen soll, ob Tempo 30 aus verkehrstechnischer Sicht sinnvoll ist. Es wird auch genau festgelegt, was im Gutachten untersucht werden soll.

Sobald das Gutachten fertig ist, prüft die Kantonspolizei, zusammen mit der Gemeinde und falls nötig mit weiteren kantonalen Stellen (Tiefbauamt/Amt für Natur und Umwelt), deren Inhalt. Im Anschluss reicht die Gemeinde das endgültige Gesuch mit allen Unterlagen bei der Kantonspolizei ein. Wird das Gesuch gutgeheissen, legt die Kantonspolizei gemeinsam mit dem Tiefbauamt fest, welche Verkehrssignale, Markierungen oder baulichen Massnahmen nötig sind und verfügt und publiziert die Verkehrsberuhigungsmassnahme. In Bezug auf die im Auftrag erwähnte verfügte Geschwindigkeitsreduktion beim Rosenhügel ist darauf hinzuweisen, dass die Anordnung in alleiniger Zuständigkeit des Kantons war und die Stadt daran keinen Anteil hatte.

## **2.3 Kantonale Richtlinien Verkehrsberuhigung innerorts**

Der Begriff der «verkehrsorientierten Strasse» wird in der Signalisationsverordnung (SR 741.21 SSV) Strassenverkehrsrecht verwendet und definiert (Art. 1 Abs. 9 SSV). Dabei handelt es sich um Strassen, die primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet und für eine effiziente Verkehrsabwicklung bestimmt sind, indem sie sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte ermöglichen. Sie bilden das übergeordnete Netz. Im Verkehrsrecht genügt es, die Begriffe der «verkehrsorientierten» und «nicht verkehrsorientierten» Strassen zu verwenden. Nach der kantonalen Richtlinie



gelten Durchgangsstrassen gemäss Durchgangsstrassenverordnung des Bundes als verkehrorientiert. In der Stadt Chur gelten die folgenden Strassen als "verkehrorientiert":

- Deutsche Strasse,
- Masanserstrasse,
- Grabenstrasse,
- Malixerstrasse,
- Kasernenstrasse,
- Emserstrasse,
- die Umfahrung Süd, sowie
- die Verbindungsstrassen nach Haldenstein, Arosa, Praden und Tschierschen.

Diese Liste ist abschliessend. Daraus lässt sich ableiten, dass sämtliche kommunalen Strassen innerhalb der Stadt als nicht verkehrorientiert eingestuft werden und keine verkehrorientierte Funktion aufweisen.

## **2.4 Kommunale Strassen**

Ursprünglich war im Kanton Graubünden die Regierung für das Festlegen aller Geschwindigkeitsbeschränkungen zuständig. 1996 bat der Stadtrat von Chur die Regierung, diese Aufgabe für die Stadt Chur übernehmen zu dürfen. Die Regierung gab daraufhin der Stadt Chur das Recht, auf ihren eigenen Strassen selbst Geschwindigkeitsbeschränkungen festzulegen. Ausgenommen davon sind die Kantons- und Nationalstrassen auf Gemeindegebiet, für die weiterhin der Kanton zuständig ist.

Im Jahr 2006 bestätigte die Regierung, dass die Stadt Chur bereits seit mehreren Jahren selbstständig den Verkehr und die Verkehrsschilder in der Stadt regelt. Deshalb wurde beschlossen, diese Zuständigkeiten auch weiterhin in einem offiziellen Vertrag betreffend die Übertragung von Aufgaben der Kantonspolizei Graubünden an die Stadtpolizei Chur, zwischen dem Kanton und der Stadt festzuhalten. Dieser Vertrag trat am 1. Mai 2006 in Kraft und regelt, dass die Stadt Chur unter anderem die Aufgabe übernimmt, verkehrstechnische Massnahmen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen festzulegen (ausgenommen sind Kantonsstrassen). Dabei muss die Stadt aber die kantonalen Richtlinien beachten.



Die Stadtpolizei ist somit gestützt auf Art. 3 Abs. 4 Strassenverkehrsgesetz (SR 741.01; SVG) in Verbindung mit Art. 7 Abs. 3 Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr (BR 870.100; EGzSVG) ermächtigt, Geschwindigkeitsreduktionen auf dem Stadtgebiet – ausgenommen auf kantonalen Strassen – anzuordnen. Für die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit sind die Anforderungen des Strassenverkehrsrechts elementar. Weiter sind auch die Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.213.3) sowie die durch die Regierung des Kantons Graubünden erlassene kantonale Richtlinie "Verkehrsberuhigung innerorts" zu berücksichtigen.

### **3. Aktuelle Praxis**

#### **3.1 Umsetzung Geschwindigkeitsreduktionen auf den kommunalen Strassen durch die Stadtpolizei**

Die Stadt Chur verfolgt weiterhin das Ziel, die Verkehrssicherheit und Lebensqualität zu verbessern, insbesondere in Wohnquartieren. Zur Sicherstellung dieses Zwecks wurde ein Ablaufdiagramm für Geschwindigkeitsreduktionen durch die Stadtpolizei erarbeitet. Das Diagramm umschreibt die Vorgehensweise für die Einrichtung von Tempo-30-Zonen oder Begegnungszonen und dient bei allen Gesuchen und Anfragen als Entscheidungsgrundlage. Die Stadtpolizei prüft entsprechende Gesuche im Einzelfall unter Einbezug aller relevanten Kriterien und spricht sich insbesondere mit den Tiefbau-diensten ab. Bei Projekten mit Auswirkungen auf Lärm und Umwelt wird zur Beurteilung auch die Stadtentwicklung beigezogen.

Der aktuelle Trend auf Bundes- und Kantonebene zeigt eine zunehmende Unterstützung für Tempo-30-Zonen auf nicht verkehrsorientierten Strassen. Auch der Stadtrat und die für die Anordnung zuständige Stadtpolizei erkennt diesen Trend und berücksichtigt diesen im Rahmen der jeweilig geltenden Rechtslage.

### **4. Erwägungen**

Die Stadt Chur verfolgt aktiv das Ziel, durch gezielte Geschwindigkeitsreduktionen die Verkehrssicherheit und Lebensqualität insbesondere in Wohngebieten zu erhöhen. Dabei orientiert sie sich auch nach den Bedürfnissen der Quartiervereine. Bei jeder Prüfung werden die bundesrechtlichen Vorgaben, wie beispielsweise die Definition von verkehrsorientierten Strassen oder Tempo-30-Zonen nur in begründeten Fällen anzuordnen, berücksichtigt.



Bei den periodischen Nachkontrollen von Tempo-30-Zonen wird zudem immer geprüft, ob die Geschwindigkeit wie gewünscht gesenkt wurde. Werden die Ziele nicht erreicht, sind Massnahmen wie bauliche Veränderungen oder verstärkte Kontrollen nötig. Die Nachkontrolle ist wichtig, weil sie sicherstellt, dass die Verkehrssicherheit, besonders für Fussgänger und den Zweiradverkehr, tatsächlich verbessert wird. Eine Neubewertung bestehender Geschwindigkeitsreduktionen ist deshalb jederzeit gegeben.

#### **4.1 Zu den formulierten Anträgen gemäss Auftrag**

##### **Antrag 1:**

- Den Grundsatz zu leben, dass laut eidgenössischem Bundes-Strassengesetz nach wie vor innerorts generell Tempo 50 gilt.

Beantwortung:

Dieser Grundsatz entspricht dem Bundesrecht, wonach innerorts grundsätzlich Tempo 50 gilt. Die Stadtpolizei Chur berücksichtigt diese gesetzliche Vorgabe und ging in der Vergangenheit mit der Einführung von Tempo-30-Zonen zurückhaltend um. Solche Zonen werden nur in gut begründeten Fällen und nach einer sorgfältigen Prüfung der Zweck- und Verhältnismässigkeit, insbesondere in Quartieren, bei Schulen und Kindergärten oder auch Altersheimen angeordnet. Auch bei engen Strassenräumen oder fehlenden Trottoirs hilft eine Tempo-30-Zone zu mehr Verkehrssicherheit für namentlich Fussgänger und Fahrradfahrende. Zudem besteht für die Kantone und die Gemeinden eine gesetzlich Lärmsanierungspflicht für ihre Strassenanlagen. Dieser Faktor ist ebenfalls, insbesondere in Quartieren, mitzubewerten.

##### **Antrag 2:**

- Die Definition des Bundes für verkehrsorientierte Strassen zu übernehmen und auf solchen Strassen grundsätzlich keine Tempo-30-Ausnahmen zu sprechen.

Beantwortung:

Die Definition wird übernommen, jedoch können auch auf verkehrsorientierten Strassen (kantonale Durchgangsstrassen) in begründeten Ausnahmefällen Tempo-30-Zonen angeordnet werden. Dazu ist unter anderem ein Gutachten erforderlich und die Anordnung liegt bei der Kantonspolizei. Das geltende Recht ist anzuwenden. Wie bereits erwähnt sind Ausnahmen gesetzlich vorgesehen. Eine Nichtanwendung wäre mit den rechtsstaatlichen Grundsätzen nicht vereinbar.



**Antrag 3:**

- Tempo-30-Zonen nur in begründeten Fällen zu bestimmen, und zwar auf siedlungsorientierten Strassen und nur an Standorten, wo die Begründung eine Erhöhung der Sicherheit nachweisen kann.

Beantwortung:

Tempo-30 erhöht aufgrund des geringeren Schadenausmasses bei Verkehrsunfällen in jedem Fall die Sicherheit. Bei der Beurteilung von Geschwindigkeitsreduktionen stehen Verkehrssicherheit und der Schutz besonders gefährdeter Personen im Vordergrund. Ergänzend dazu sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität sowie die Berücksichtigung der Siedlungsstruktur und Funktion der Strasse ebenfalls Bestandteile der gesetzlichen Vorgaben. Eine ausschliesslich sicherheitsbezogene Betrachtung würde den heutigen rechtlichen Handlungsspielraum entgegen dem Bundesrecht unnötig einschränken.

**Antrag 4:**

- Dem Gemeinderat ein Tempo-30-Zonen-Gesamtkonzept mit Varianten vorzulegen, welches rechtlich haltbare, sicherheitsrelevante und sozial gerechte Kriterien für die Erlassung solcher Zonen aufweist.

Beantwortung:

Die gesetzlichen Vorgaben bilden die Grundlage für eine sorgfältig geplante Umsetzung von Geschwindigkeitsreduktionen. Die bestehende Wegleitung der Stadtpolizei dient bereits heute als Bewertungsbasis und wird kontinuierlich weiterentwickelt.

Um ein Gesamtkonzept vorlegen zu können, müssten vorfrageweise bei allen Strassen im Gemeindegebiet überprüft und beurteilt werden, ob die Voraussetzungen für eine Temporeduktion vorliegen oder nicht. Zum einen müsste somit beim Feststellen eines signifikanten Reduktionsgrundes auf einer noch nicht temporeduzierten Strasse eine unmittelbare Reduktion der Geschwindigkeit auf der überprüften Strasse empfohlen werden. Andererseits müsste der Gemeinderat über das Konzept befinden und es wie beantragt (siehe Antrag Nr. 5) annehmen. Folgerichtig müsste danach jede notwendige Änderung dem Gemeinderat zur Genehmigung unterbreitet werden, sofern aufgrund von veränderten Verhältnissen oder notwendigen baulichen Massnahmen eine Strasse nicht mehr dem beschlossenen Konzept entsprechen würde. Verkehrsberuhigende Massnahmen sind im Einzelfall auf die Voraussetzungen hin zu überprüfen und anzuordnen. Dementsprechend kommt die Anordnungsbefugnis auf allen Ebenen des Gemeinwesens dem jeweiligen Exekutivorgan zu. Durch die Publikationspflicht und die Beschwerdemöglichkeit kann



eine betroffene Person jederzeit eine gerichtliche Überprüfung der Recht- und Verhältnismässigkeit der Anordnung verlangen.

**Antrag 5:**

- Zu prüfen, ob es nach Annahme dieses Tempo-30-Zonen-Gesamtkonzeptes sinnvoll wäre, gewisse Strassen rückwirkend zu hinterfragen und neu zu definieren.

Beantwortung:

Regelmässige Überprüfungen bestehender Tempo-30-Zonen gehören zur aktuellen Praxis der Stadtpolizei, beispielsweise durch Nachkontrollen oder bei veränderten Rahmenbedingungen. Eine systematische Neubewertung findet somit statt und bestehende Zonen können im Bedarfsfall angepasst oder aufgehoben werden.

**5. Fazit**

Der Stadtrat bekräftigt, dass die Stadtpolizei verkehrsberuhigende Massnahmen – wie Tempo-30-Zonen oder Begegnungszonen – nach einer bewährten, rechtlich abgestützten und mit dem Kanton Graubünden abgestimmten Praxis umsetzt. Diese Vorgehensweise hat sich als verhältnismässig, zweckmässig und wirksam erwiesen.

Aus weiten Teilen der Bevölkerung – insbesondere seitens der Quartiervereine und vieler Quartierbewohnerinnen und -bewohner – erfährt diese Praxis grosse Unterstützung und Wertschätzung. Die Stadtpolizei wird in ihrer verhältnismässigen, aber konsequenten Umsetzung verkehrsberuhigender Massnahmen als verlässliche und fachlich kompetente Instanz wahrgenommen.

Der Stadtrat erachtet es daher als sachgerecht, zielführend und im Sinne einer klaren Kompetenzordnung, dass die Anordnung solcher Massnahmen weiterhin selbständig durch die Stadtpolizei erfolgt. Zudem zeigt sich, dass das Bedürfnis nach verkehrsberuhigenden Massnahmen in der Bevölkerung weit verbreitet ist, was die regelmässig eingehenden Gesuche eindrücklich belegen.



Aus den erwähnten Gründen beantragt Ihnen der Stadtrat, sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren des Gemeinderates, den Auftrag abzulehnen.

Chur, 18. November 2025

Namens des Stadtrates

Der Stadtpräsident

Der Stadtschreiber

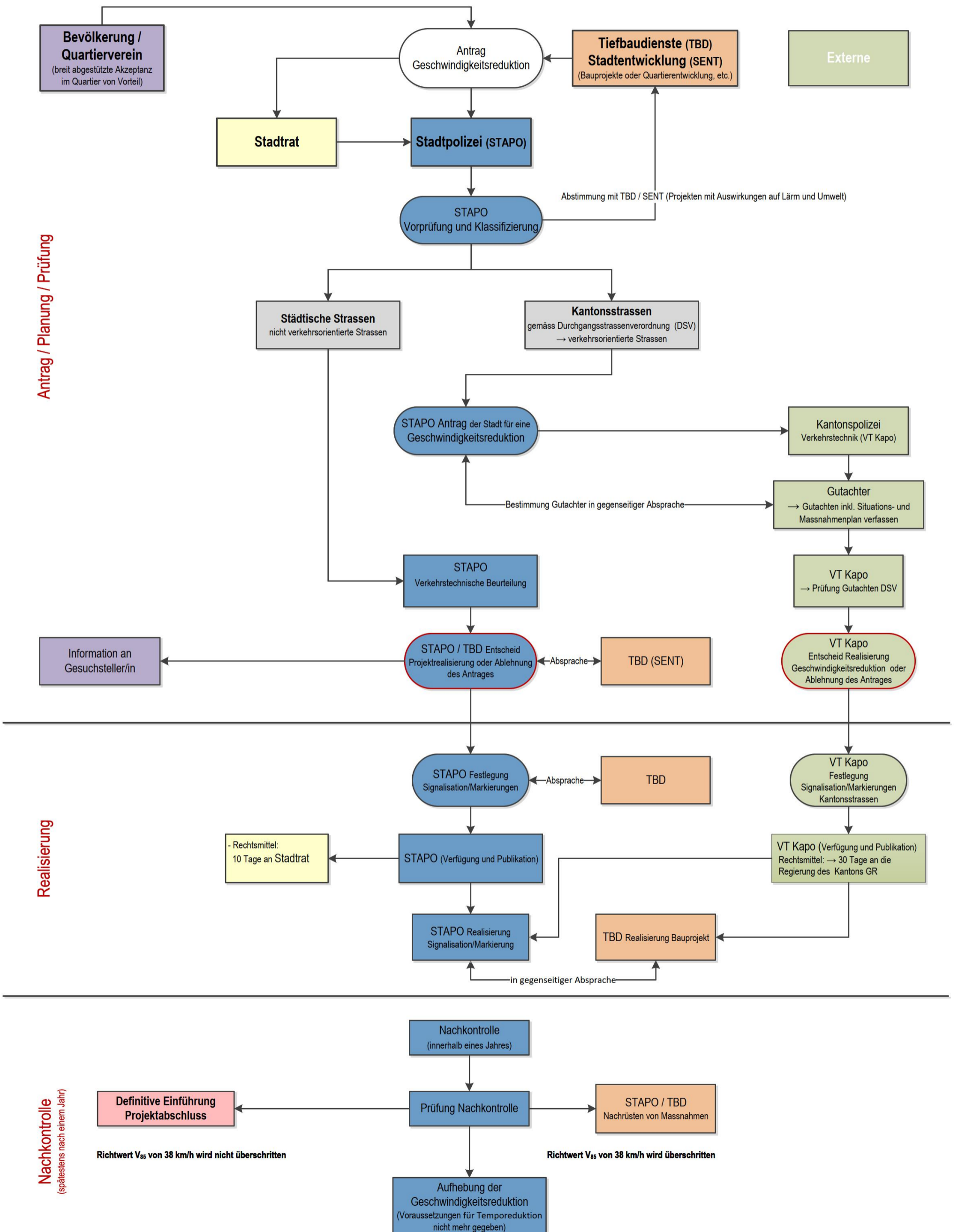
  
Hans Martin Meuli

  
Marco Michel

### Anhang

- Ablaufdiagramm und Vorgehen zur Beurteilung, Realisierung und Nachkontrolle von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen

# Ablaufdiagramm Tempo-30-Zonen, Höchstgeschwindigkeit 30 km/h und Begegnungszonen



## Vorgehen für die Beurteilung und Realisierung von Geschwindigkeitsreduktionen in der Stadt Chur

### 1. Antrag / Initialisierung

- Bevölkerung oder Quartierverein: Schriftliches Gesuch an Stadtrat / Stadtpolizei (STAPO)
- oder: Antrag durch STAPO, Tiefbaudienste (TBD) / Stadtentwicklung (SENT)

### 2. Prüfung durch Stadtpolizei

- Vorprüfung und Beurteilung der Gesuche (Einzelfall)
- Abstimmung mit TBD + SENT (insbesondere bei Projekten mit Auswirkungen auf Lärm und Umwelt)
- Bei Umwelt- oder Lärmauswirkungen: Einbezug der Stadtentwicklung
  - Entscheidungspunkt: Strassen klassifizieren, Verkehrsfluss und Infrastruktur beurteilen

### 3. Strassenkategorien

- **a. Verkehrsorientiert:** Gutachten notwendig
- **b. nicht verkehrsorientiert:** Verkehrstechnische Beurteilung

### 4a. Verkehrsorientierte Strassen

- Bestimmung Gutachter + Auftrag formulieren
- Durchführung Gutachten (Prüfung gemäss Art. 108 Abs. 2 SSV)
- Prüfung durch Kantonspolizei (Absprache Tiefbauamt Graubünden) + Stadtpolizei
- Wenn Voraussetzungen erfüllt: Entscheid Realisierung

### 4b. nicht verkehrsorientierte Strassen

- Verkehrstechnische Beurteilung (Prüfung gemäss Art. 108 Abs. 2 SSV)
- Prüfung durch STAPO (allenfalls Beizug TBD)
- Wenn Voraussetzungen erfüllt: Entscheid Realisierung (Stapo + TBD)

### 5a. Realisierung verkehrsorientierte Strasse

- Verfügung und Publikation durch die Kantonspolizei
- Beschwerde: Beschwerdefrist 30 Tage
  - Ja: Beschwerdeverfahren an die Regierung des Kantons Graubünden
  - Nein: Rechtskraft
- Umsetzung bauliche Massnahmen sowie Signalisation und Markierungen (Projekt Stadt Chur / Unterhalt TBA GR)

### 5b. Realisierung nicht verkehrsorientierte Strasse

- Verfügung und Publikation durch Stadtpolizei
- Beschwerde: Beschwerdefrist 10 Tage
  - Ja: Beschwerdeverfahren Stadtrat
  - Nein: Rechtskraft
- Umsetzung bauliche Massnahmen sowie Signalisation und Markierungen

### 6. Nachkontrolle

- Wirkungskontrolle innerhalb eines Jahres
  - Ziele erreicht: Projekt abgeschlossen
  - Ziele nicht erreicht: zusätzliche Massnahmen durch STAPO und TBD



Gemeinderat der Stadt Chur | Gemeinderatssitzung 05/2025 | Donnerstag, 04.09.2025  
Parlamentarischer Vorstoss, eingereicht durch Peter Kamber, zu Händen des Stadtrates der Stadt Chur

## Auftrag

**Innerorts wird Tempo 50 generell beibehalten und nur gezielt auf Tempo 30 reduziert.**

Laut Bundesgesetz (SVG / VRV Art. 4a Abs. 1) gelten in der Schweiz folgende Geschwindigkeitsbegrenzungen:  
Autobahnen: 120 km/h; Autostrassen: 100 km/h; Ausserhalb von Ortschaften = 80 km/h; **In Ortschaften = 50 km/h.**

- ✓ Sämtliche Temporeduktion wurden erst aus ökologischen, dann aus politischen Gründen durchgeführt. Ölkrise, Waldsterben, Politischer Plan.
- ✓ Seit 1984, 40 Jahre lang, fahren wir innerorts generell mit einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Situativ oft auch etwas langsamer, der Situation angepasst, dem Verstand verpflichtet.
- ✓ Nun wollen die Umwelt-Radikalen in den Städten flächendeckend Tempo 30 durchsetzen und in den Zentren Tempo-20/10-Zonen etablieren.
- ✓ Und weiter ist es ein erklärtes Ziel der Umwelt-Extremen, den motorisierten Individualverkehr MIV mittelfristig per Verbot aus der Stadt zu verbannen.

**Gegen diese Bevormundung, Schikanierung und Umerziehung (umverkehr) der mündigen Bürger/-innen durch ein kleines, aber lautes, politisches Lager wehren sich jetzt allmählich immer mehr:**

- Der Bundesrat hat in der SSV 741.21, Art 1, Abs 9 definiert: «Verkehrorientierte Strassen sind alle Strassen innerorts, die primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet sind und für sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte bestimmt sind. Sie bilden das übergeordnete Netz.»
- Das Bundesparlament hat am 18.09.2023/06.03.2024 die Motion Schilliger Peter (FDP) angenommenen. Jetzt haben wir nebst Hierarchie und Funktion auch noch eine Geschwindigkeitsbegrenzung enthalten.
  - **Verkehrorientierte Strassen.** Innerorts besteht die Funktion darin, den Verkehr zu leiten, zu verbinden, und in den Quartieren zu sammeln. Hier ist die Geschwindigkeit, bis auf wenige Ausnahmen, einheitlich, oder generell auf 50 km/h zu begrenzen.
  - **Siedlungsorientierte Strassen.** Dienen dazu, den Verkehr in den Wohnvierteln zu sammeln. Hier kann die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h gesenkt werden, wenn dies von den Anwohnern und Behörden gewünscht wird und der übergeordnete Verkehr nicht beeinträchtigt wird.
- Der Grosse Rat des Kantons Graubünden hat am 28.08.2025 dem Moratorium Metzger Stefan für Tempo 30 auf verkehrorientierten Kantonsstrassen innerorts zugestimmt.
- Das Volk und die Medien erheben ihre Stimmen: *BT. Sa. 31.05.2025. / SO. Di. 10.06.2025. / BT. Di. 24.06.2025.*
  - «Über die neusten drei 30er-Zonen im Raum Chur wird gemurrt.» «Die Kritik ist heftig!»
  - «Von Willkür und Schikane ist auf der Strasse und in den Sozialen Medien überwältigend die Rede. Bei der Tempo-30-Zone oberhalb des Rosenhügels sprechen die Leute gar von einem Schildbürgerstreich!»
  - «So lange das Bundesgesetz Tempo 50 als Höchstgeschwindigkeit innerorts angibt, darf die Ausnahme niemals zur Regel und zur Normalität werden und die Autofahrer unnötig schikanieren.»

## Fazit

- ✓ Es findet eine exzessive Ausbreitung der 30er-Zonen statt. Politisch motiviert – ohne Sicherheitsrelevanz.
- ✓ Wir warten auf die Inkraftsetzung des nun zu revidierenden eidgenössischen Strassenverkehrsgesetzes.
- ✓ Kantonal ist das Moratorium erwirkt und entschleunigt den politischen Zonen-30-Aktivismus.
- ✓ Nun ist die Zeit gekommen, auch in der Stadt Chur innezuhalten, unser Stimmvolk ernstzunehmen und zu überlegen, wo es nach Aspekten der Sicherheit wirklich Sinn macht, Tempo-30-Zonen zu errichten.

**Deshalb beauftragen die Unterzeichnenden den Stadtrat,**

1. den Grundsatz zu leben, dass laut eidgenössischem Bundes-Strassengesetz nach wie vor innerorts generell Tempo 50 gilt.
2. die Definition des Bundes für verkehrorientierte Strassen zu übernehmen und auf verkehrorientierten Strassen grundsätzlich keine Tempo-30-Ausnahmen zu sprechen.
3. Tempo-30-Zonen nur in begründeten Fällen zu bestimmen, und zwar auf siedlungsorientierten Strassen und nur an Standorten, wo die Begründung eine Erhöhung der Sicherheit nachweisen kann.
4. dem Gemeinderat ein Tempo-30-Zonen-Gesamtkonzept mit Varianten vorzulegen, welches rechtlich haltbare, sicherheitsrelevante und sozial gerechte Kriterien für die Erlassung solcher Zonen aufweist.
5. zu prüfen, ob es nach Annahme dieses Tempo-30-Zonen-Gesamtkonzeptes sinnvoll wäre, gewisse Strassen rückwirkend zu hinterfragen und neu zu definieren.

Chur, 04. September 2025

Peter Kamber | Gemeinderat der Stadt Chur | Vertreter der SVP



**Stadt Chur**

Eingereicht anlässlich der  
Gemeinderatssitzung vom

4.09.2025



# Stadt Chur

## Gemeinderat

### Beiblatt zu parlamentarischen Vorstössen

Art des Vorstosses (gem. Art. 56 Abs. 1 Geschäftsordnung für den Gemeinderat)

Auftrag  Interpellation

Eingereicht von

Ratsmitglied  Kommission

Titel Immer noch wird Tempo 50 generell beibehalten und nur gezielt auf Tempo 30 bedingt.

Erstunterzeichnende/r	Name (A-Z)	Partei	Eingesehen (Visum)	Unterschrift
<input type="checkbox"/>	Adank-Arioli Sandra	SVP		
<input type="checkbox"/>	Brüesch Flavia	Freie Liste & Grüne		
<input type="checkbox"/>	Cabalzar Corina	SP		
<input type="checkbox"/>	Cangemi Vincenzo	SP		
<input type="checkbox"/>	Carigiet Fitzgerald Angela	SP		
<input type="checkbox"/>	Casale Giulia	SP		
<input type="checkbox"/>	Curschellas Silvio	Die Mitte		
<input type="checkbox"/>	Danuser Géraldine <i>(im Auftrag Andreas)</i>	GLP		
<input type="checkbox"/>	Good Rainer	FDP		
<input type="checkbox"/>	Hegner Walter	SVP		
<input checked="" type="checkbox"/>	Kamber Peter	SVP		
<input type="checkbox"/>	Liesch Leonie	Die Mitte		
<input type="checkbox"/>	Lütscher Daniel	FDP		
<input type="checkbox"/>	Meyer Johannes	GLP		
<input type="checkbox"/>	Nett Schatz Martina	Freie Liste & Grüne		
<input type="checkbox"/>	Salis Johann Ulrich	SVP		
<input type="checkbox"/>	Schneider Tino	Die Mitte		
<input type="checkbox"/>	Schnoz Andi	Freie Liste & Grüne		
<input type="checkbox"/>	Trost Kiran	SP		
<input type="checkbox"/>	Weingart Giancarlo	FDP		
<input type="checkbox"/>	Z'Graggen Sandy	FDP		
<input type="checkbox"/>				
<input type="checkbox"/>				
<input type="checkbox"/>				

Datum: Chur, 4. September 2025