



Chur, 28. August 2023

Stadtklima-Initiative: Kein Fairplay des Stadtrats

12 Organisationen reichten im November 2022 die Churer Stadtklima-Initiative mit über 1500 Unterschriften ein. Gemäss Verfassung muss der Gemeinderat die Initiative bis an der übernächsten Gemeinderatssitzung behandelt haben. Nur: Anstatt einen Umsetzungsvorschlag zu präsentieren, möchte der Stadtrat nun prüfen, ob das zugrundeliegende Gesetz für einen menschen- und umweltfreundlichen Stadtverkehr aufgehoben werden kann. Heute Morgen legten die Initianten der Initiative gemeinsam dar, weshalb sie mit dem Vorgehen des Gemeinderatspräsidenten und des Stadtrats überhaupt nicht einverstanden sind.

Folgende Vertreter:innen der Stadtklima-Initiative nahmen heute Stellung zum Vorgehen des Stadtrats:

- Peter Hartmann, pensionierter Verkehrsplaner und Mitinitiant der Stadtverkehrsinitiative von 1989, die zum Gesetz für einen Menschen- und Umweltfreundlichen Stadtverkehr geführt hat
- Anita Mazzetta, Geschäftsleiterin WWF Graubünden, Grossrätin und Präsidentin GRÜNE Graubünden
- Andi Schnoz, Gemeinderat und Präsident Freie Liste
- Géraldine Danuser, Gemeinderätin, Grossrätin und Präsidentin GLP Graubünden
- Giulia Casale, Gemeinderätin und Co-Präsidentin SP Chur
- Simon, Geschäftsführer Pro Velo Graubünden und Grossrat GRÜNE Graubünden

Im Folgenden die einzelnen Voten:

Peter Hartmann: Was hat sich seit 1989 getan?

Sie kennen die neue tolle «Italienische Brücke» für Fussgänger und Velofahrende zwischen dem Ober- und dem Welschdörfli, oder? In den 60/70er Jahren gab es ernsthafte Vorstellungen, diesen sog. «Welschdörfli durchstich» als normengerechte Kantonsstrasse für das Auto zu bauen. Und daneben gab es noch die irre Idee, die Fussgänger am Postplatz in eine Unterführung zu zwingen, um oberirdisch mehr Platz für das Auto zu schaffen. Solcher Schwachsinn ist heute glücklicherweise nur noch schwer vorstellbar.

Unter anderem gegen diesen Strassenbauwahnsinn hat sich Mitte der 70er eine Gruppe von Leuten verschiedener Berufsrichtungen zu einem Verein zusammengeschlossen, um einen Beitrag zum Erhalt und zur Verbesserung des Wohnwerts der Stadt Chur zu leisten. Der Verein nannte sich «Aktion wohnliches Chur». In einer Broschüre «CHUR unsere Stadt» hat der Verein konkrete Vorschläge für entsprechende Verbesserungen der Lebensqualität in der Stadt formuliert und dargestellt, und die Broschüre erfolgreich für 5 Stutz pro Stück in der Stadt «vertsuttet». Unter den Vorschlägen befand sich übrigens, und darauf sind wir Initianten immer noch ziemlich stolz, auch die heutige «Italienische Brücke».

Zusammen mit anderen Interessierten und Engagierten wurde daraufhin in Gesetzesform die Volksinitiative für einen menschen- und umweltfreundlichen Stadtverkehr, genannt «Stadtverkehrsinitiative», gestartet, die 1989 von den Stimmberechtigten der Stadt deutlich angenommen wurde und seither, und dies bis heute, verpflichtendes Gesetz ist – somit auch für die Stadtbehörden. Wichtigste Forderungen des immer noch gültigen Stadtverkehrsgesetzes sind:

1. Ein ausreichendes Angebots an städtischem öffentlichem Busverkehr
2. Ein engmaschiges Netz an sicheren und direkten Velo- und Fusswegen
3. Flächendeckende Verkehrsberuhigung in den Wohnquartieren und Innenstadt
4. Die Plafonierung und längerfristige Reduktion des Autoverkehrs in der Stadt.

Was ist daraus geworden? Was ist der heutige Stand bezüglich obigen Forderungen des Stadtverkehrsgesetzes oder welche Verkehrsprobleme sind immer noch akut?

1. Der städtische Busverkehr wurde zweifelsfrei verbessert, aber die überaus nötige Tangentialbuslinie fehlt trotz 4. Aggloprogramm immer noch
2. Das dichte und sichere Netz an Verbindungen für Velos und Fussgänger ist erst in Ansätzen vorhanden. Noch immer dominiert das «Blech» auf den allermeisten wichtigen städtischen Velo- und Fussgängerverbindungen
3. Flächendeckende Verkehrsberuhigung. Ein mittleres Desaster. Was haben wir? Ein paar Tempo 30 Zonen in Strassen, in denen eh kaum schneller gefahren werden kann und ein paar Meter in der Loëstrasse. Sonst? Dort wo es besonders gefährlich ist, in den städtischen Sammelstrassen (Loëstrasse, Wiesentalstrasse, Rheinstrasse, Giacomettistrasse etc.) kann, u.a. auch dank der Gaspedallobby von ACS und TCS, fast durchgehend immer noch ungehemmt geblocht werden. Und da gibt es ja noch den Lärmschutz. Gemäss dem von uns allen angenommenen Umweltschutzgesetz bzw. der darauf basierenden Lärmschutzverordnung LSV sind alle Strasseneigentümer, ob Bund, Kantone oder Gemeinden, verpflichtet sind, ihre lärmbelasteten Strassen lärmässig zu sanieren, was bekanntlich am einfachsten und kostengünstigsten mit Tempo 30 geschieht. Schauen Sie sich einmal den kantonalen Lärmbelastungskataster im Internet an. Würde die Stadt Chur den Lärmschutz ernst nehmen, wäre die gesetzlich vorgeschriebene flächendeckende Verkehrsberuhigung abseits der städtischen Kantonsstrassen schon seit Jahren umgesetzt (April 2018)
4. Plafonierung bzw. Reduktion des Autoverkehrs in der Stadt. Das totale Desaster. Stehen Sie nur kurz an die Masanserstrasse oder an die Kasernenstrasse und Sie realisieren es. Statt dass der Verkehr wie gesetzlich vorgeschrieben abgenommen hat, hat der seit Inkrafttreten des Stadtverkehrsgesetzes wohl um mehr als das Zweifache zugenommen. Warum nicht von anderen Städten wie Zürich, Basel, Bern, Luzern u.a. lernen? Dort werden öffentliche Parkplätze im Strassenraum zugunsten von mehr Platz für die Velofahrer und Fussgänger zum Teil in grosser Anzahl ersatzlos aufgehoben und die Gebühren auf den verbleibenden Parkplätzen zum Teil massiv erhöht. Mit dem Resultat, dass der Autoverkehr zurückgeht und mehr Leute die Bahn, den Bus oder das Velo benützen

Wer für die Aufhebung des Stadtverkehrsgesetzes plädiert, will ein von den Stimmbürgerinnen und Stimmbürger verabschiedetes Gesetz ausser Kraft setzen, bevor dessen wichtigsten Bestimmungen erfüllt sind. Nicht sehr demokratisch.

Anita Mazzetta: Weshalb wurde die Stadtklima-Initiative lanciert?

Haben Sie in der letzten Woche die Stadt auch als unerträglich empfunden - unerträglich heiss? Wen wundert's. Beton, Asphalt versiegelte Flächen heizen die Stadt auf. In der Planaterra 11, wo wir heute stehen, wurde der Vorplatz entsiegelt, Bäume wurden gepflanzt, ein Brunnen angelegt. Ein Vorzeigeprojekt. In der Klimakrise brauchen wir solche Projekte für eine klimaresiliente Stadt. Ein Megathema. Klimaschutz heisst aber auch, dass wir das Problem an der Wurzel anpacken müssen. Der Verkehr verursacht in der Stadt Chur 37% des CO₂-Ausstosses. Wir müssen eine Trendumkehr schaffen. Wir brauchen mehr Velo- und Fussverkehr. Für den Umstieg sind aber attraktive Wege und Flächen nötig.

Mit der Stadtklima-Initiative fordern wir darum während zehn Jahren jährlich ein Prozent des Strassenraums auf Stadtgebiet für Grün-, Fuss- und Veloflächen aufzuwerten. Mit dem Gesetz für einen menschen- und umweltfreundlichen Stadtverkehr haben wir die ideale gesetzliche Grundlage für unser Anliegen gefunden. Wir schlagen darum eine Ergänzung des Gesetzes vor. Natürlich wollen wir damit dem «eingeschlafenen» Stadtverkehrsgesetz auch neuen Schub geben. Zusammen mit der Initiative könnte das Gesetz auch gleich aktualisiert – aber sicher nicht abgeschafft - werden. Das Gesetz hat bis heute nichts an Aktualität verloren. Ganz im Gegenteil.

Ohne Gesetzesgrundlage kann die Stadt nicht handeln. Für jegliches staatliche Handeln braucht es eine Gesetzesgrundlage. Das ist ein Schlüsselprinzip des Rechtsstaates. Das steht in der Bundesverfassung wie auch in der Kantonsverfassung. Wie oft haben wir schon den Stadtrat hören sagen: Uns

sind die Hände gebunden, weil die gesetzliche Grundlage fehlt. Auch darum wollen die Initianten eine klare gesetzliche Grundlage. Wir erwarten zudem von der Politik, dass sie vorausschauend handelt, um nicht in der Klimakrise mit Notrecht regieren zu müssen.

Uns ist klar, eine solche Trendumkehr braucht Zeit, aber vor allem auch eine vorsorgliche Planung. Die Fläche, die wir für Grün, Velo und Fussgänger*innen wollen, muss intelligent geplant werden, sonst droht diese mit der gesetzlich geforderten Verdichtung verloren zu gehen. Aktuell steht die Gesamtrevision der Grundordnung an. Wir Initianten haben uns gesagt: Jetzt ist der richtige Moment, die Entwicklung für die nächsten Jahre in die richtige Richtung zu lenken. In der Stadtklima-Initiative sagen wir explizit, dass unsere Anliegen in die Grundordnung einfließen sollen. Aber, die Grundordnung ersetzt nicht das Stadtverkehrsgesetz. In der Grundordnung müssen die Anliegen des Gesetzes vielmehr konkretisiert und planerisch umgesetzt werden.

So viel zu unserem Verständnis von Planung und Rechtsstaat. Nun funkt aber die Mitte mit ihrem Vorstoss zur Aufhebung des Stadtverkehrsgesetzes dazwischen. Und der Stadtrat will dem folgeleisten. Was heisst das für unsere Initiative?

- Mit der Aufhebung würde der Stadtklima-Initiative die gesetzliche Grundlage entzogen. Befremdend ist, dass der Stadtrat es nicht einmal für nötig hält, in seiner Botschaft auf die hängige Initiative hinzuweisen.
- Gemäss Stadtverfassung muss die Stadtklima-Initiative spätestens in der übernächsten Gemeinderatssitzung behandelt werden. Warum werden die zwei Botschaften nicht zusammengelegt und behandelt? Mit dieser Salamtaktik sehen wir die Einheit der Materie verletzt.
- Gemeinderatspräsident Norbert Waser hätte beide Botschaften gleichzeitig traktandieren können. Als Präsident liegt das in seiner Verantwortung. Gerade weil er selber den Auftrag zur Aufhebung des Stadtverkehrsgesetzes eingereicht hat, hätten wir hier mehr politisches Fingerspitzengefühl erwartet.
- Wieso sucht der Stadtrat nicht das Gespräch mit den Initiant*innen, um Transparenz über sein Vorgehen zu schaffen?

Wir appellieren an den Stadtrat und Gemeinderat dem direktdemokratischen Instrument der Initiative den nötigen Respekt entgegen zu bringen. Die über 1500 Bürgerinnen und Bürger, die die Initiative unterschrieben haben, haben ein Recht auf Fairplay.

Andi Schnoz: Eigenartiges Demokratieverständnis der Mitte

In der Gemeinderatssitzung vom 25. Mai dieses Jahres wurde ein Antrag zur Aufhebung des Gesetzes für einen menschen- und umweltfreundlichen Verkehr in der Stadt Chur eingereicht. Dieser Antrag wurde von neun Gemeinderatsmitgliedern unterzeichnet. Einreichender war der Gemeinderatspräsident Norbert Waser. Das weitere Prozedere gemäss Verfassung sieht vor, dass der Antrag dem Gemeinderat innerhalb der nächsten drei Monate zur Behandlung unterbreitet wird.

Die Initiant:innen des Gesetzes für einen menschen- und umweltfreundlichen Verkehr sowie Vertreter:innen der Stadtklimainitiative haben sich heute zusammengefunden, um ihr Erstaunen bzw. ihre Irritation

- bezüglich des Vorgehens der Antragstellenden,
- wie auch der tieferen Bedeutung dieses Antrages hinsichtlich der Stadtklima-Initiative und schliesslich
- bezüglich der Positionierung des Stadtrates Chur Ausdruck zu verleihen.

Zum einen erstaunt es, dass der Gemeinderatspräsident diesen Antrag eingereicht hat. Dies deshalb, weil der Gemeinderatspräsident die Gemeinderatsgeschäfte organisiert und plant, allerdings ist Enthaltung bei der Diskussion der Gemeinderatsgeschäfte geboten. Ungeschriebenes Gesetz ist dabei, dass die höchste Churerin bzw. der höchste Churer politische Aufträge nicht selbst einreicht. In der spezifischen Rolle verhält sie bzw. er sich bis auf seine Stimmabgabe weitestgehend politisch neutral.

Zum anderen erstaunt der Zeitpunkt dieses Antrages. Das betreffende Gesetz 661 für einen menschen- und umweltfreundlichen Verkehr in der Stadt Chur wurde vor mehr als 30 Jahren in visionärer

Voraussicht in Kraft gesetzt. Heute in der brandaktuellen Diskussion rund um den Klimawandel stellt es die Grundlage für die im letzten November eingereichte Stadtklimainitiative dar. Diese Initiative wurde bereits in zehn Schweizer Städten lanciert und wird in der Formulierung jeweils auf die spezifischen gesetzlichen und raumplanerischen Strukturen der Gemeinden angepasst. In allen Städten verfolgen diese Initiativen, wie bereits oben ausgeführt, ein gemeinsames Ziel, nämlich in den Städten den Folgen des Klimawandels durch Begrünung, Entsiegelung und Verkehrsberuhigung langfristig entgegenzuwirken.

Es ist davon auszugehen dass die Stadtklima-Initiative einen grossen Rückhalt in der Bevölkerung geniesst. Dies schliessen die Initianten daraus, dass innerhalb eines halben Jahres über 1500 Unterschriften gesammelt werden konnten. Bereits 800 Unterschriften hätten zur Einreichung ausgereicht. Nach der Einreichung sieht das Prozedere gemäss Geschäftsordnung vor, dass das Geschäft dem Parlament innert Jahresfrist vorgelegt wird.

So scheint der Zeitpunkt der Eingabe zur Aufhebung des Gesetzes 661 für einen menschen- und umweltfreundlichen Verkehr in der Stadt Chur nicht zufällig gewählt. Mit der Lancierung dieser Gesetzesüberprüfung wird aus Sicht der Sprechenden Verwirrung bezüglich der Gültigkeit der Stadtklima-Initiative gestiftet. Sollte das Gesetz nämlich in einer Volksabstimmung abgeschafft werden, würden der Stadtklima-Initiative die rechtlichen Grundlagen entzogen. So könnte der Gemeinderat in einer der kommenden 2 Sitzungen die Stadtklimainitiative zur Ablehnung empfehlen, nur weil die gesetzliche Grundlage aktuell in Frage gestellt wird. Allerdings muss an dieser Stelle deutlich betont werden, dass zum momentanen Zeitpunkt das anvisierte Gesetz Gültigkeit hat und daher bis auf weiteres der Stadtklima-Initiative als stabile Grundlage dient.

Und schliesslich erstaunt, dass der Stadtrat Chur in seiner Botschaft an den Gemeinderat bezüglich des Antrags zur Gesetzesüberprüfung die hängige Stadtklima-Initiative mit keinem Wort erwähnt. Der Stadtrat hätte in seiner Rolle die Gelegenheit ergreifen können, die Informationslage zu ordnen und das weitere Vorgehen zu koordinieren.

Die Sprecher:innen haben sich organisiert, weil sich im Gemeinderat Chur mit der Lancierung der Gesetzesüberprüfung stossende und auch fragwürdige Umgangsformen durchzusetzen scheinen. Zusammenfassend lässt sich sagen:

- Das übliche Vorgehen bzw. die gelebte Neutralität in der Funktionsausübung des Gemeinderatspräsidenten wird durch die Antragsstellung umgangen.
- Eine vom Volk getragene Initiative wird durch die Hintertüre angegriffen, indem die entsprechende Gesetzesgrundlage in Frage gestellt wird.
- Der Stadtrat unterlässt es, seiner ordnenden Funktion im Sinne der Sache und im Sinne aller nachzukommen.

Demokratie und Diskurs geht – hoffentlich in Zukunft auch in der Stadt Chur - anders!

Géraldine Danuser: Die Instrumente der Grundordnung sind kein Ersatz für das Stadtverkehrsgesetz

Es entspricht meiner politischen Grundhaltung, dass man Gesetze von Zeit zu Zeit überprüfen und gegebenenfalls auch aufheben soll. Doch im vorliegenden Fall des Stadtverkehrsgesetzes hat mich der Auftrag zur Aufhebung überrascht, denn ausschlaggebend für den Auftrag soll die Einreichung der Stadtklima-Initiative gewesen sein. Wie bereits von meinen Vorredner:innen erwähnt, wird man der Initiative damit absichtlich die Grundlage entziehen. Das halte ich demokratiepolitisch für ein fragwürdiges Vorgehen, zumal die Initiative bereits zustande gekommen ist. Aber während der Auftraggeber dies offen zugibt, erwähnt der Stadtrat die Stadtklima-Initiative in seinem Bericht zuhanden des Gemeinderates nicht einmal. Der Bericht des Stadtrates ist damit ungenügend für die Meinungsbildung der Gemeinderät:innen. Insbesondere bleibt unklar, was mit der Initiative passiert, wenn sich der Gemeinderat für die Aufhebung ausspricht. Denn die Grundlage der Initiative würde damit nicht sofort entzogen, sondern ein zweigleisiger Prozess in Gang gesetzt werden. Einerseits wird das Stadtverkehrsgesetz dann im Rahmen der Revision Grundordnung überprüft, andererseits müsste sich der Gemeinderat weiterhin mit der Initiative befassen und einen allfälligen Gegenvorschlag bringen.

Würde die Initiative dann vom Volk angenommen werden, wäre das juristische Chaos perfekt. Vom personellen und finanziellen Aufwand, dieses Chaos zu bereinigen, ganz zu schweigen.

Des Weiteren ist die Grundordnung kein Ersatz für den Inhalt des Stadtverkehrsgesetzes. Die städtische Grundordnung regelt, wo und wie gebaut werden darf. Sie besteht aus verschiedenen Raumplanungsinstrumenten wie dem Baugesetz, dem Zonenplan, dem Generellen Gestaltungsplan und dem Generellen Erschliessungsplan. Auch wenn die Grundordnung verbindlich ist, so ist sie kein Ersatz für eine gesetzliche Grundlage zum Thema Verkehr. Die verkehrspolitischen Grundsätze gehören in ein Gesetz, an welchem sich das staatliche Handeln zu orientieren hat.

Die Initiantinnen und Initianten der Stadtklimainitiative haben ein Anrecht darauf, dass sich der Gemeinderat mit ihrem Anliegen befasst, ohne sich vorgängig bereits für die Aufhebung der gesetzlichen Grundlage der Initiative ausgesprochen zu haben.

Giulia Casale: Warum wir die gesundheitlichen und sozialen Aspekte des Klimawandels nicht vergessen dürfen

Ein heisser Sommer jagt den anderen: im Sommer sind die Zahlen der Hitzeopfer des letzten heissen Sommers publik gemacht worden. Im 2022 sind in der Schweiz knapp 500 Menschen an den direkten Folgen der Hitzeperiode zwischen Juni bis September verstorben. Dies sind deutlich mehr als in den letzten Hitzesommer 2017/2019. Mittlerweile sind weit mehr hitzebedingte Todesfälle zu beklagen als beispielsweise Todesopfer im Strassenverkehr. Zum Vergleich: im 2022 kamen bei Strassenverkehrsunfällen 241 Personen ums Leben. Hitzewellen und Hitzetage nehmen mit dem Klimawandel an Häufigkeit und Intensität zu. Somit werden Massnahmen zum Schutz der Gesundheit immer drängender.

Unsere Stadtklimainitiative fordert einen den klimatischen Veränderungen gerecht werdende Stadtentwicklung mit entsiegelten Plätzen, grosskronigen Bäumen und offenen Gewässern. Menschen sollen sich in der Stadt Chur, zwischen Wohnraum, Schule, Arbeitsplatz oder einem Ort der sozialen Kontakte in einem angenehmen Klima bewegen können. Die notwendigen Massnahmen sind zur Genüge bekannt: Baumkronen kühlen die Umgebung weit effektiver als bauliche schattenspendende Massnahmen. Sichere Velowege animieren die Bevölkerung das Velo statt das Auto zu nehmen.

Haben Sie im letzten oder diesem Sommer diesen Satz auch schon gehört? «Es ist viel zu heiss draussen, wir nehmen das Auto zur Badi» Ja, wenn man auf seinem Weg durch die Stadt in der sengenden Sonne gebraten wird, ist das keine Lebensqualität und motiviert die Menschen nicht, auf nachhaltige Verkehrsmittel zu setzen. Wenn die Parkgebühr im Eintrittsticket der Sportanlagen integriert ist, ebenso wenig! Wir haben im Kanton eine sehr hohe Prävalenz von Adipositas – sprich krankhaftes Übergewicht – bereits bei Kindern und Jugendlichen. Die bekannte und nötige Strategie dies zu verändern sind Anpassung im Lebensstil; sich so oft es geht, mit eigener Körperkraft fortzubewegen und nicht das Auto zu nehmen. Die Adipositas und ihre Folgeerkrankungen verursacht in der Schweiz Kosten von über 8 Milliarden Franken jährlich.

Diese Zusammenhänge zwischen nachhaltiger sozialer Mobilitätstrategie und notwendiger Verhaltensänderung in der Grundordnung festlegen zu wollen, ist unsinnig, denn die Lebensqualität, Strategien wie die Menschen darin unterstützt werden, sich nachhaltig in der Stadt zu bewegen muss als Kernpunkt in einem Gesetz verankert sein. Nur dann sind Schritte planbar und Erfolge messbar.

Simon Gredig: Warum die Stadt Chur eine riesige Chance zu verpassen droht

Der Verkehr ist der entscheidende Faktor für die Lebensqualität in einer Stadt. Der Mittenberg, die Katzenburg oder andere Naherholungsgebiete sind zwar nett. Den grössten Teil unserer Zeit verbringen wir aber in der Stadt. Und in dieser nimmt die Verkehrsfläche einen Drittel der gesamten Fläche ein. Dort entsteht der grösste Teil des Lärms und der grösste Hitzestau auf der enormen versiegelten Fläche. Natürlich geht es nicht ohne Verkehrsfläche, aber mit weniger Auto- und dafür mehr Velo- Fuss- und öffentlichem Verkehr nimmt die benötigte Verkehrsfläche stark ab.

Dies haben inzwischen zahlreiche Schweizer Städte erkannt. Sie entwickeln Strategien für mehr Veloverkehr, mehr Stadtbäume, investieren massiv in den ÖV und bauen Parkplätze ab. Und: Sie setzen konsequent Tempo 30 um, um effizient den Lärm zu reduzieren und die Sicherheit für alle

Verkehrsteilnehmenden zu verbessern. Nicht so die Stadt Chur: Jede einzelne Tempo 30-Zone muss von den Quartierbewohner:innen mühsam erkämpft werden, und auch mit grossem Einsatz der Quartiervereine ist oftmals nicht zu machen in den Mühlen der Churer Politik. Der Stadtrat sieht das indes anders: In seinem Bericht zum Auftrag Waser schreibt er ziemlich visionslos: «Mittlerweile hat die Stadt mit rund 40 verkehrsberuhigten Zonen dem Anliegen Tempo 30 Zonen oder Begegnungszonen weitgehend Rechnung getragen.»

Damit zeigt sich einmal mehr: Anstatt aktiv zu gestalten und Chur zu einem attraktiven Lebensraum zu machen, steht der Stadtrat auf der Bremse. Das ist insbesondere schade, weil sich uns gerade die Chance des Jahrhunderts bietet: Aufgrund des vom Volk genehmigten Ausbaus des Anergienetzes durch die IBC werden in der Stadt Chur in den nächsten Jahrzehnten fast sämtliche Strasse aufgerissen. Das bietet die Möglichkeit, fast ohne Mehraufwand den Strassenraum massiv umzugestalten: Mehr Grün, mehr Velo, weniger Parkplätze. Doch was macht die Stadt Chur heute: Strassen aufreissen, Leitungen verlegen, gleichen Belag wieder einbauen. Es ist ein Trauerspiel.

All diese Beispiele zeigen: Der Verkehr darf nicht einfach Beigemüse sein bei der Revision der Grundordnung. Unsere Verkehrspolitik ist entscheidend für die weitere Entwicklung der Stadt Chur und hat aus diesem Grund ein eigenes Gesetz verdient. Ein Gesetz nämlich, dass dafür sorgt, dass in den Planungsinstrumenten der Grundordnung eine fortschrittliche und moderne Verkehrspolitik umgesetzt wird. Dafür braucht es klare Ziele, wie sie die Stadtklimainitiative im Gesetz verankern möchte. Und dafür sind weder der generelle Erschliessungsplan noch das Baugesetz ein Ersatz.

Schlusswort

Sie haben es gehört: Wir sind überhaupt nicht einverstanden damit, wie mit unserer Initiative umgegangen wird. Was hier gerade passiert, ist keine normale demokratische Auseinandersetzung mit einem Volksbegehren. Es ist ein Powerplay der politischen Gegner in Gemeinderat und Stadtrat. Unsere Forderung ist ganz einfach: Wir fordern Fairplay vom Stadtrat und vom Gemeinderatspräsidenten.

Bildlegenden

Bild 1: «Die Initiant:innen der Churer Stadtklima-Initiative kritisieren das Vorgehen des Stadtrats: Peter Hartmann, Anita Mazzetta, Andi Schnoz, Géraldine Danuser, Giulia Casale, Simon Gredig (v.l.n.r.)»

Bild 2: «So könnte eine begrünte Grabenstrasse dereinst aussehen: Dank mehr Bäumen, offener Vegetation und Kiesflächen ist die Temperatur wesentlich kühler als heute». Bild: www.capisci.ch

Auskunftspersonen

- ☎ Simon Gredig, 081 641 22 87
- ☎ Géraldine Danuser, 079 391 09 67
- ☎ Anita Mazzetta, 081 250 23 00
- ☎ Giulia Casale, 078 944 07 34