



## **Bericht des Stadtrates an den Gemeinderat**

187222 / 611.01

---

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

betreffend

## **Erarbeitung eines dem heutigen Strassenverkehrsaufkommen gerechten Verkehrskonzeptes**

### **Antrag**

Der Auftrag sei abzulehnen.

### **Begründung**

#### **1. Ausgangslage**

Verkehrsflächen beanspruchen heute einen grossen Teil des öffentlichen Raumes in der Stadt Chur. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) nimmt den grössten Teil davon in Anspruch. Dies liegt in erster Linie an der Tatsache, dass der MIV das mit Abstand am wenigsten flächeneffiziente Verkehrsmittel ist. Andere Verkehrsmittel wie Fuss- und Veloverkehr (FVV) und öffentlicher Verkehr (öV) haben eine viel grössere Leistungsfähigkeit pro beanspruchte Fläche des öffentlichen Raumes. Soll also die Leistungsfähigkeit des Verkehrs in der Stadt Chur verbessert werden, gilt es diese Verkehrsmittel gegenüber dem MIV zu stärken. Dieses Vorgehen wird von Wissenschaft und Praxis getragen und stützt sich auf die gesetzlichen Rahmenbedingungen des Bundes, des Kantons und der Stadt Chur, sowie auf bereits laufende Planungs- und Strategieprozesse.





## **2. Rechtliche Grundlagen – Stadt Chur**

Der Stadtrat orientiert sich in seiner verkehrspolitischen Prioritätensetzung in erster Linie an den gesetzlichen Grundlagen der Stadt Chur. Folgende durch die Bevölkerung beschlossenen Gesetze sind selbsterklärend zu berücksichtigen:

- Gesetz für eine Fussgängerzone in der Altstadt (RB 662, Volksabstimmung 5. März 1989): Dieses Gesetz sieht ein Fahrverbot für Motorfahrzeuge und Motorfahräder in definierten Zonen der Altstadt vor, untersagt neue Parkplätze im Altstadtbereich und verpflichtet die Stadt zu flankierenden Massnahmen zur Verbesserung der Strassen- und Platzgestaltung.
- Gesetz für einen menschen- und umweltfreundlichen Stadtverkehr (RB 661, revidiert 2025): Dieses Gesetz verpflichtet die Stadt, Fuss- und Veloverkehr gezielt zu fördern, das ÖV-Angebot zu gewährleisten, gefährliche Kreuzungen rasch zu entschärfen, Verkehrsberuhigung umzusetzen und private Fahrzeuge in Wohnquartieren und im Zentrum zu reduzieren.
- Baugesetz (RB 611), Anhang Erhaltungsbereiche/Gebiete mit besonderer Wohnqualität (beschlossen am 5. Oktober 2006): Für sämtliche aufgeführten Quartiere gelten folgende Grundsätze: Aufwerten des Strassenraumes innerhalb des Quartiers als öffentlicher multifunktionaler Raum (Begegnung, Spiel, Erschliessung, Parkierung) und Reduktion des quartierfremden motorisierten Verkehrs innerhalb des Quartiers.

Alle drei Gesetze zeigen klar: Die Stadt ist verpflichtet, Verkehrspolitik menschenfreundlich und umweltverträglich zu gestalten. Ein Konzept, das primär auf Ausbau von MIV-Kapazitäten setzt, wäre unvereinbar mit diesen Gesetzen.

## **3. Rechtliche Grundlagen – Bund und Kanton**

Auf Bundesebene verpflichtet das Raumplanungsgesetz (RPG) alle Städte zur Siedlungsentwicklung nach innen unter Berücksichtigung der Wohnqualität. Ein Ausbau der Strassenkapazitäten für den flächenineffizienten MIV zur Bewältigung zunehmender Verkehrsströme widerspricht dieser Vorgabe. Stattdessen müssen die flächeneffizienten Verkehrsträger ausgebaut werden, dass der Verkehrsraum effizient, nachhaltig und platzsparend genutzt wird.



Auch der Kanton Graubünden gibt in seinen Planungsinstrumenten – namentlich in den Agglomerationsprogrammen – klare Leitlinien: Der Schwerpunkt liegt auf Stärkung von öV, FVV sowie auf der siedlungsverträglichen Gestaltung von Strassenräumen. Damit ist eine einseitige Kapazitätserweiterung für den MIV ausgeschlossen.

#### **4. Kommunale Planungsgrundlagen**

Auf Basis der übergeordneten Gesetzgebung hat der Stadtrat in den letzten Jahren die nachfolgenden, teils behördenverbindlichen Grundlagen abgeleitet und in Übereinstimmung mit den von der Stimmbevölkerung angenommenen gesetzlichen Grundlagen umgesetzt:

- Stadtentwicklungskonzept (STEK) 2050: Legt unter anderem die Stossrichtungen für die Mobilität in Chur fest. Diese lauten:
  - o Chur ist gut erreichbar und verfügt über ein sicheres und stadtgerechtes Verkehrssystem
  - o Chur behandelt transporteffiziente und nachhaltige Verkehrsformen prioritär
  - o Chur reduziert Verkehrsemissionen und hält Stadt- und Lebensqualität auf hohem Niveau
- Revision Grundordnung, Phase 1: Definiert verbindliche Grundsätze für die Ausgestaltung der Planungsgrundlagen im Rahmen der Revision. Darin wurde von Stadt- und Gemeinderat explizit festgehalten, dass eine zukunftsorientierte Mobilität zentral ist für die Weiterentwicklung der Stadt. Die Aufenthalts- und Wohnqualität in Mobilitätsräumen soll gezielt verbessert werden.
- Im Masterplan Energie und Klima (2023) ist folgendes festgehalten: "Die aktualisierte Mobilitätsstrategie 2040 zeigt auf, wie die Strassenraumnutzung ausgestaltet und die Infrastruktur für platzsparende Verkehrsformen geschaffen wird. Die kombinierte Mobilität wird über bequeme Umsteigpunkte (wie dem Bahnhof Chur West) gefördert. Dabei ist in der Projektplanung und -umsetzung die Priorisierung von Velo- und Fussverkehr vor öV sowie vor MIV zu berücksichtigen."
- Agglomerationsprogramm Chur, 5. Generation (AP 5G): Sieht prioritäre Massnahmen vor für öV, FVV, multimodale Drehscheiben, Verkehrssicherheit sowie Klima- und Biodiversitätsintegration.
- Stadtraumkonzept (in Erarbeitung): Präzisiert Themen wie Verdichtung und Aufwertung öffentlicher Räume auf Ebene einzelner Stadtteile.



## 5. **Ausblick – Mobilitätsstrategie 2045**

Anfang 2027 soll die Mobilitätsstrategie Chur 2045 (MSC 2045) dem Gemeinderat vorgelegt werden. Sie wird die bestehenden Grundlagen bündeln, aktuelle Herausforderungen wie Klimaanpassung, Bevölkerungswachstum und neue Mobilitätsformen berücksichtigen und als strategisches Steuerungsinstrument dienen. Die MSC 2045 bildet die Grundlage für eine zukunftsfähige, rechtlich abgestützte und politisch breit verankerte Mobilität der kommenden Jahrzehnte in Chur.

## 6. **Würdigung des Auftrags**

Der Auftrag verlangt einerseits die Entwicklung eines neuen Verkehrskonzepts, welches dem heutigen Strassenverkehrsaufkommen gerecht wird. Die Forderung nach mehr Kapazitäten, Parallelachsen und Entflechtung des MIV blendet jedoch die geltenden rechtlichen Vorgaben, die bestehenden Planungsinstrumente sowie die realen Rahmenbedingungen aus.

Chur ist kein abgelegenes Tal, sondern ein urbaner Knotenpunkt im Bündner Rheintal. Die Stadt ist durch Bahn, Bus, Nationalstrasse und Fuss- und Velowege hervorragend erschlossen. Der zukünftige Verkehr kann nicht durch Strassenausbau aufgefangen werden, sondern nur durch eine gezielte Förderung von öV, Fuss- und Veloverkehr sowie neuer Mobilitätsformen.

Im zweiten Antrag verlangt der Auftrag die Schaffung einer ständigen gemeinderätlichen Verkehrskommission. Die Stadt Chur kennt tatsächlich verschiedene Kommissionen mit unterschiedlichen Aufgaben. Dies sind Bildungskommission, Geschäftsprüfungskommission, Baukommission, Alpkommission, Kulturkommission, Berufsschulrat der Gewerblichen Berufsschule Chur (GBC) sowie die Arbeitgebervertretung in die Verwaltungskommission der Pensionskasse Stadt Chur.

Das Schaffen einer ständigen Kommission für das Thema Verkehr erachtet der Stadtrat als nicht zielführend. Die Gefahr einer Vermischung der gesetzgeberischen und strategischen mit der operativen Ebene wäre sehr gross. Gleichzeitig sieht der Stadtrat das öffentliche Interesse, die Mobilitätsstrategie 2045 politisch breit abzustützen. Aus diesem Grund beabsichtigt der Stadtrat dem Gemeinderat für die Beratung der Mobilitätsstrategie 2045 die Einsetzung einer gemeinderätlichen Vorberatungskommission vorzuschlagen.



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

Hans Martin Meuli

Der Stadtschreiber

Marco Michel





# 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** Erarbeitung eines dem heutigen Strassenred darauf basierend  
geordneten Verdünnungsgutes.

Erstunter- zeichnende/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>born hat Andrea</i>	GLP	<i>A. I.</i>	
<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	<i>mn</i>	
<input type="checkbox"/>	Salis Johann Ulrich	SVP		
<input type="checkbox"/>	Schneider Tino	Die Mitte	<i>T.S.</i>	
<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