

Medienmitteilung 17. August 2021

STEK 2050: Gemeinsam planen bringt Chur weiter!

Das STEK Chur 2050 enthält gute Ansätze. Die mangelhafte Partizipation der Stadtbevölkerung, das Fehlen wichtiger Themen und widersprüchliche Massnahmen lassen diese jedoch verblasen. Eine breite Allianz von Organisationen, Verbänden, Fachleuten und Parteien äussert sich in dieser Stellungnahme deshalb gemeinsam zur Zukunft unserer Stadt und fordert eine deutliche Nachbesserung.

Das Stadtentwicklungskonzept Chur 2050 liegt bis Ende August zur Mitwirkung auf. Im Entwurf wird die Bedeutung von frühzeitiger Partizipation betont. Das Netzwerk «Chur mitgestalten» begrüsst dies. Leider handelt der Stadtrat jedoch nicht danach: Das Konzept wurde verwaltungsintern erarbeitet, eine frühzeitige Anfrage für den Einbezug von Interessensgruppen wurde abgelehnt, und zu Grunde liegende Fachberichte werden unter Verschluss gehalten.

Nun ist ein Text in Vernehmlassung, welcher die allermeisten überfordert, und der beim genauen Lesen fachliche Mängel offenbart wie auch zu wenig breit abgestützt ist. Diverse gute Ansätze sind enthalten, die aufgrund fehlender griffiger Massnahmen verpuffen. Widersprüche werden nicht aufgelöst. Das STEK Chur 2050 zeigt leider nicht auf, wie Chur die drängenden Herausforderungen unserer Zeit lösen will. Unter anderem ging das Klimaziel 2050 des Bundes einfach vergessen, und städtebaulich bleiben viele Probleme und Fragen offen.

Das Netzwerk «Chur mitgestalten» kritisiert das gewählte Vorgehen und fordert den Stadtrat zu echten Partizipationsprozessen auf. Dazu gehören die Beteiligung interessierter Akteure und unabhängiger Fachgremien sowie eine ausgewogene Partizipation von Frauen, der Jugend, Queeren, People of Colour und Nicht-Stimmberechtigten. Gemeinsames Planen bringt nachhaltigere und breit abgestützte Lösungen hervor, ist bereichernd und fördert den Gemeinsinn. Gemeinsames Planen bringt uns weiter.

In der Beilage sind 12 Stellungnahmen zum STEK formuliert von Parteien, Organisationen und Fachleuten. Sie bringen Visionen und Lösungsansätze zur Sprache, hier kommen Expertise und Diversität zum Ausdruck. Wir wünschen uns eine breite Diskussion. Für eine lebenswerte und nachhaltige Stadt. Für unsere Stadt. Das Netzwerk "Chur mitgestalten" lädt alle Churerinnen und Churer ein, sich zum STEK zu äussern. Welche Stadt wünschen Sie sich?

Für das Netzwerk "Chur mitgestalten", Koordinatorin Regula Ott

Links: [Mediendossier](#) / [STEK Chur 2050](#)

Liste aller Stellungnahmen in der Beilage (alphabetisch):

- Freie Liste Verda: «Keine Verdichtung ohne Partizipation, Freiraumkonzept und Klimaschutz»
- Klimastreik Graubünden: «Das STEK 2050 wird der Klimakrise nicht gerecht»
- IG für lebendige Wohn- und Stadträume: «Es fehlen partizipative und lebendige Möglichkeitsräume und Gebäude, sowie gestaltbare und nutzbare Frei- und Grünräume für die Bevölkerung»
- Peter Hartmann, Verkehrsplaner: «Dem Auto im Stadtverkehr seine Grenzen aufzeigen»
- Pro Natura Graubünden: «Biodiversität muss aktiv erhalten und gefördert werden»
- Pro Velo Graubünden: «Veloförderung ist nicht teuer – man muss sich nur getrauen!»
- Sozialwerk.LGBT+, treff.LGBT+: «Städte sind für Menschen gemacht!»
- SP Chur: «Qualitative und ökologische Stadtentwicklung und bezahlbarer Wohnraum»
- VCS Graubünden: «Chur muss die Klimaerhitzung ernst nehmen»
- Verein Kulturraum Chur: «Realisierung von Gemeinschafts- und Kulturzentren in den Stadtquartieren!
- Wohnbaugenossenschaft bainviver-chur: «Gemeinnützigem Wohnungsbau für lebendige Quartiere»
- WWF Graubünden: «Städte sind für den Klimaschutz zentral – auch die Stadt Chur»



«Keine Verdichtung ohne Partizipation, Freiraumkonzept und Klimaschutz»

Wie soll der Siedlungsraum Chur im Jahr 2050 aussehen? Wie werden Frei- und Grünräume trotz Verdichtung gefördert? Welches Klimaziel verfolgt die Stadt Chur? Auf diese Fragen gibt das STEK 2050 nur vage Antworten. Sehr konkret sind hingegen Wachstumsziele und Bauprojekte. Diese Zukunftsstrategien für Chur wurden ohne Einbezug interessierter Kreise definiert. Die Freie Liste Verda fordert eine echte Mitwirkung der Bevölkerung.

Im STEK 2050 gibt es spannende Stossrichtungen: Zentren und Quartierorte sollen gemäss ihrem Profil gestärkt werden, klimafreundlich mit Energie versorgt werden, die angestrebte Verdichtung gezielt und qualitativ erfolgreich, der öffentliche Stadtraum als multifunktionaler Ort des Stadtlebens ausgestaltet, die Verkehrsemissionen reduziert und die Stadt- und Lebensqualität auf hohem Niveau gehalten werden. Diese noch sehr vagen Ziele müssen dringend präzisiert werden:

Die Stadt erarbeitet ein Freiraumkonzept mit der Bevölkerung: Ein Freiraumkonzept wird zwar im STEK 2050 erwähnt, aber nicht offengelegt (trotz Öffentlichkeitsprinzip). Die FLV fordert ein Freiraumkonzept, das unter Einbezug der Bevölkerung entwickelt wird. Im STEK 2050 steht, dass Partizipation bei den Planungsprozessen wichtig ist. Dem kommt der Stadtrat nicht nach.

Freiräume werden gefördert und planerisch gesichert: Innerstädtische Freiräume sind Treffpunkt, Kultur- und Sportplatz, Gemeinschaftsgarten und Naturraum. Die Ziele im STEK 2050, wie «übergeordnete Freiräume werden langfristig gesichert» und «Chancen auf kurzfristige Aktivierung von verfügbarem Freiraum werden genutzt» sind zu vage und drohen unter Druck der Investoren unterzugehen. Es sind Anreize zu schaffen, damit bestehende Grün- und Freiräume erhalten und neue geschaffen werden. Freiflächen und Potentiale sind in jeder Areal- und Quartierplanung planerisch zu sichern und in den Generellen Gestaltungsplan GEP aufzunehmen.

Weniger Strassenraum – mehr Freiraum: Die Stadt will «Nachhaltige Verkehrsformen im Siedlungsgebiet bevorzugt behandeln», «das ÖV-Angebot erweitern und verdichten, das Velo- und Fussverkehrsnetz ausbauen und Lücken schliessen». Diese gute Absicht droht zu verpuffen, wenn gleichzeitig neue Strassen gebaut werden und der Stadtrat ein überhöhtes Bevölkerungswachstum anstrebt. Die FLV fordert eine Verdoppelung von ÖV und Langsamverkehr, den Verzicht auf den dritten Autobahnanschluss und die St. Luzibrücke, weniger öffentliche und private Parkplätze, mehr Car-Sharing, E-Mobilität, Tempo 30, verkehrsfreie Quartiere und eine CO₂-freie Mobilität bis 2050.

Quartiere werden ortsspezifisch und differenziert verdichtet: Im STEK 2050 ist Verdichtung über das ganze Wohngebiet, ausser im Loequartier, vorgesehen. Nicht jedes Quartier eignet sich gleichermaßen für eine Verdichtung. Die FLV begrüsst die starke Verdichtung in Chur West. Andere Quartiere sind nur mässig, Quartiere mit hoher baulicher Qualität sehr zurückhaltend zu verdichten. Siedlungsstrukturen, Frei- und Grünräume sind dabei zu erhalten und zu fördern. In Haldenstein und Maladers wird die dörfliche Struktur erhalten.

Störende Lärmemissionen sind zu sanieren: Für die teilweise starken Lärmemissionen gibt es keine Strategie im STEK 2050. Die FLV sieht hier Handlungsbedarf. Quartiere mit Strassenlärm über dem Grenzwert sind zu sanieren, wie auch der Schliesslärm auf dem Rossboden. Auch Naherholungsgebiete sind vor überhöhten Lärmemissionen zu schützen.

Entwicklungsschwerpunkt Freiraum und Klimaschutz: Entwicklungsschwerpunkte sind nicht nur bauliche Entwicklungen von Arealen, sondern auch die Freiraumplanung und der Klimaschutz mit dem Netto-Null-Ziel 2050. Diese sind ebenfalls als Entwicklungsschwerpunkte abzubilden.

Freie Liste Verda, Präsident, Andi Schnoz, 079 393 38 63, mail@andischnoz.ch



«Das STEK 2050 wird der Klimakrise nicht gerecht»

Das STEK 2050 wird den Herausforderungen der Zukunft nicht gerecht. Mit dem vorliegenden Konzept kann das Ziel Netto-Null 2050 in keinem Fall erreicht werden, geschweige denn 2030. Klimaschutz scheint für die Stadt nur eine untergeordnete Rolle zu spielen. Die Massnahmen im Verkehr sind unzureichend, nachhaltiges Bauen und Energie werden zu wenig oder gar nicht thematisiert.

Spätestens nach den Unwettern dieses Sommers und dem neuesten Bericht des Weltklimarates sollte eigentlich klar sein: Klimaschutz ist unumgänglich. Das sollte auch bei der Stadt mittlerweile angekommen sein. Doch im neuen Stadtentwicklungskonzept spielt die Klimakrise nur eine kleine Nebenrolle. In den entscheidenden Bereichen Mobilität, Bauen und Energie werden kaum Massnahmen genannt und die Stadt ihren Verpflichtungen nicht gerecht.

Dabei gibt das STEK die zukünftige Entwicklung der Stadt für die nächsten 25 bis 30 Jahre vor und stellt somit die letzte Gelegenheit dar, die Weichen richtig zu stellen. «Wir fühlen uns nicht ernst genommen», so Loris Niethammer, Teil der Klimabewegung Graubünden, «Im STEK wird zu wenig Rücksicht auf das Klima und die kommenden Generationen genommen.»

Besonders der motorisierte Individualverkehr wird zu stark geschützt. Wenn die Stadt klimaneutral werden soll, muss das Auto von den Strassen verschwinden. Weniger Parkplätze in der Stadt, Tempo 30, mehr autofreie Zonen und schlussendlich eine autofreie Stadt. Der Langsamverkehr und der ÖV müssen zunehmend gestärkt und verbessert werden.

Das Thema Energie fehlt gänzlich, dabei werden besonders bei Heizungen Investitionen für mehrere Jahrzehnte getätigt. Hier muss schnell etwas passieren, Fernwärme muss billiger werden und fossile Brennstoffe wie Gas und Öl müssen aus der Stadt verschwinden. Solaranlagen auf dem Dach müssen zudem stärker gefördert werden. Auch nachhaltiges Bauen wird nur vage angesprochen.

Als Kantonshauptstadt hat Chur eine Vorbildfunktion und dem kann das STEK 2050 so nicht nachkommen. Einige Massnahmen und Konzepte sind durchaus gelungen, doch im Bereich Klima wird viel zu wenig getan. Hier zu warten, kostet unnötig Zeit, welche sowieso knapp ist. In dieser Form wird das STEK in wenigen Jahren überarbeitet werden müssen, um die immer dringlicher werdende Klimakrise noch meistern zu können. Der Entwurf des Green Deal GR der Bündner Regierung zeigt auf, wie gross die Anstrengungen sein müssen für Netto Null. Der Klimaaktionsplan des Klimastreiks (<https://climatestrike.ch/de/crisis>) könnte der Stadt als Anhaltspunkt für eine nachhaltige und zukunftsfähige Stadtplanung dienen. Packen wir es an!

Klimastreik Graubünden, Loris Niethammer, 078 612 88 95, klimastreik.graubuenden@gmail.com



«Es fehlen partizipative und lebendige Möglichkeitsräume und Gebäude sowie gestaltbare und nutzbare Frei- und Grünräume für die Bevölkerung»

Wir wünschen uns einen stärkeren Fokus auf die Bedürfnisse und Erlebnisräume der Bevölkerung. Es braucht mehr Frei- und Begegnungsräume in den Quartieren. Besonders Gemüsegärten sind Mangelware, Naturräume auch. Das Stadtklima braucht Kühlung, Fussgängerinnen mehr Platz, und wir lieben historische Bauten. Liebe Churer*innen, wir haben tausend Ideen, Ihr auch? Lasst uns die mal alle sammeln!

In jüngster Zeit poppen in Chur da und dort Aneignungsprojekte auf, wie beispielsweise der Bienen Garten, Polenta7000, Street Art oder das Projekt "Planaterra 11". Dies begrüssen wir sehr, denn Teilhabe macht glücklich und verbindet. Die Bevölkerung kann so ihre Umgebung mitgestalten und sich damit identifizieren. Wir wollen mehr davon! Stadträume müssen in Zukunft einen wandelbaren Charakter vorweisen und multifunktional sein sowie Experimente im Stadtlabor ermöglichen. Gute Stadträume brauchen auch lebendige Natur. Steingärten und Gartenroboter sind lebensfeindlich. Wir brauchen eine gezielte Förderung von Grünflächen und Biodiversität im städtischen Siedlungsraum und dessen Umgebung, damit wir und unsere Kinder Vögel zwitschern, Bienen summen und Frösche quaken hören.

Als Kantonshauptstadt ist Chur eine Vorreiterin und Impulsgeberin. Diese Rolle sollte sie auch im Klimaschutz übernehmen. Klimaschutzmassnahmen lassen sich idealerweise mit der Verbesserung der Lebensqualität in Chur verbinden. So gilt es das Velo gegenüber dem Auto zu stärken. Das Velonetz muss grossflächig sicher und übersichtlich geplant und erweitert werden. Die Autobahn in Stadtnähe soll mit einem Solardach versehen werden und mit Lärmschutz ausgestattet sein. So werden die Erholungsgebiete endlich lärmsaniert. Der Autoverkehr in der Innenstadt soll minimiert werden, wir wünschen uns einen autofreien Karlihof, wie einst vorgesehen. Es ist mittlerweile erwiesen, das Autos keinen Umsatz oder Mehrwert für das innerstädtische Gewerbe bringen, attraktive Fussgängerzonen hingegen schon. Als nächsten Schritt müsste man auch die Grabenstrasse beruhigen und in eine Begegnungszone verwandeln. Autos müssen nicht zwingend durch die Innenstadt fahren. Die Abgase und der Autolärm müssen drastisch reduziert werden.

Zudem müssen auch bestehende identitätsstiftende und schützenswerte Gebäude und Ensemble erhalten bleiben und der Bevölkerung als niederschwellige Treffpunkte und Gemeinschaftszentren in verschiedenen Quartieren zur Verfügung stehen. Verdichten heisst nicht alles zu überbauen, sondern es auch ganz bewusst nicht zu tun.

Nacherholungszonen: Braucht es im 2030 wirklich noch eine Kaserne in Chur? Vielleicht sollten wir den Rossboden nicht dem eidgenössischen Militär überlassen, sondern in ein lebendiges und naturnahes Naherholungsgebiet verwandeln. Die Veloverbindung nach Felsberg und Domat Ems ist durch die militärische Nutzung ebenfalls beeinträchtigt. Die Gebäude der Kaserne und die auf dem Rossboden sind zudem ideale Orte für alles was in Chur noch fehlt: ein adaptives Stadtlabor, spontaner und partizipativer Entwicklungsraum, Raum für selbstverwaltetes Wohnen und Arbeiten, Gärten, Aufenthaltsorte und Treffpunkte, lebendige Wohn- und Stadträume für Churer:innen. Wir brauchen Räume, die wir uns aneignen können.

IG für lebendige Wohn- und Stadträume

Präsidentin, Yvonne Michel Conrad, 078 802 56 40, IGlebendigsChur@gmx.ch

“Dem Auto im Stadtverkehr seine Grenzen aufzeigen”

Die Stossrichtungen des STEK zur Mobilität gefallen sehr gut. Sie müssen aber auch konsequent umgesetzt werden. Dazu gehören eine deutliche Reduktion des Autoverkehrs, die weitere Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs sowie flächendeckendes Tempo 30 für mehr Sicherheit und weniger Verkehrslärm.

Die formulierten Stossrichtungen im STEK zur städtischen Mobilität klingen gut, nein, sogar sehr gut: «über ein sicheres und stadtgerechtes Verkehrssystem verfügen», «nachhaltige Verkehrsformen prioritär behandeln», «Verkehrsimmissionen reduzieren», «stadt- und Lebensqualität auf hohem Niveau halten».

Dies alles einigermaßen konsequent umzusetzen, bedingt nicht mehr und nicht weniger als eine Abkehr von der bisherigen nachfrageorientierten zu einer angebotsorientierten Verkehrsplanung. Was heisst, dass die Angebote für den motorisierten Individualverkehr bewusst begrenzt bzw. teilweise sogar reduziert werden und sich die AutofahrerInnen, die ja beispielsweise im Pendlerverkehr immer noch lediglich zu 1.1 Personen im Auto sitzen, sich mit dem begrenzten Angebot zufrieden zu geben haben. In Berücksichtigung der formulierten Stossrichtungen muss demnach gelten:

- Kein zusätzlicher Anschluss an die A13, keine St. Luzibrücke und keinen Strassenausbau auf Stadtgebiet, sondern Reduktion der Verkehrsfläche für das Auto zugunsten von mehr Verkehrsfläche für den Bus und das Velo. Einzige Ausnahme: Linksabbieger Rosenhügel zur Entlastung des Kasernenquartiers und zur besseren Erschliessung des Schanfigg.
- Eine markante Reduktion des Angebots an öffentlichen Parkplätzen in der Innenstadt, verursachergerechte Bewirtschaftung der verbleibenden Parkplätze und Installation eines Parkleitsystems ohne Hinweise auf Fahrten nach Parkplätzen durch das Stadtzentrum.
- Optimierung und Ergänzung des städtischen und regionalen Busnetzes unter ausdrücklicher Festlegung, dass sämtliche bestehenden und neuen Bushaltestellen ausschliesslich als Fahrbahnhaltestellen ohne Busbuchten gestaltet werden.
- Attraktive regionale Velopendler Routen zwischen den peripheren Stadtquartieren bzw. umliegenden Siedlungen und der Innenstadt, wie z.B. Stampaweg – Stampastrasse – Alexanderstrasse, Wiesentalweg – Wiesentalstrasse, Obere Au – Plessurstrasse – Innenstadt, Felsberg bzw. Chur West – Innenstadt, Cadonastrasse – Loëstrasse u.a.
- Abtausch der Grabenstrasse mit der Ringstrasse als Kantonsstrasse und Umgestaltung der Grabenstrasse zu einer attraktiven Flaniermeile mit signalisierter Begegnungszone und Unterbrechung für den motorisierten Individualverkehr beim Postplatz.
- Verzicht auf die Förderung selbstfahrender Autos zwischen dem Stadtzentrum und Chur West. Selbstfahrende Autos brauchen gleich oder ähnlich viel Platz wie «normale» Autos und konkurrieren unnötigerweise den Bus und das Velo.
- Und selbstverständlich die schrittweise Realisierung von möglichst flächendeckendem Tempo 30 auf dem ganzen Stadtgebiet zugunsten höchster Verkehrssicherheit und deutlich weniger Lärmbelastung längs der städtischen Strassen.

Warum nicht von anderen lernen? Mehrere Schweizer Städte, wie Zürich, Bern, Basel, Lausanne, Winterthur u.a. haben sich in letzter Zeit neue klare und verbindliche kurz- und mittelfristige verkehrsplanerische Ziele gesetzt. So für einer Reduktion des motorisierten Individualverkehrs mittels einer deutlichen Reduktion der Anzahl öffentlicher Parkplätze in der Innenstadt und für höchste Sicherheit und beste Wohnlichkeit auf dem ganzen Stadtgebiet mittels einer kurz- bis mittelfristigen schrittweisen Einführung von flächendeckendem Tempo 30. Und was die können, kann die Stadt Chur doch auch, oder etwa nicht?

Peter Hartmann, Verkehrsplaner, Obergass 8, 7203 Trimmis



«Biodiversität muss aktiv erhalten und gefördert werden»

Die Biodiversitäts-Krise ist in aller Munde. Mehr als ein Drittel aller auf ihren Bedrohungszustand untersuchten Pflanzen- und Tierarten sind in der Schweiz gefährdet oder sogar kurz vor dem Aussterben. Die Artenvielfalt nimmt auch in und um Chur dramatisch ab. Die gute Nachricht: Wir können etwas dagegen unternehmen. Es braucht zusätzliche, qualitativ hochwertige für die Natur geschützte Flächen und eine flächendeckende Vernetzung von Lebensräumen. Um das zu erreichen muss das STEK die Grundlagen für einen Aktionsplan Biodiversität Chur schaffen.

Der Mitwirkungsentwurf beinhaltet aus Sicht der Biodiversität einige erfreuliche Ansätze. Die Stossrichtung Naturelemente zu erhalten und dem Mikroklima und der biologischen Vielfalt Rechnung zu tragen ist sehr zu begrüssen. Damit das aber nicht nur wohlklingende Worthülsen bleiben, braucht es in einem ersten Schritt konkrete, behördenverbindliche Leitplanken. Eine der wichtigsten Leitplanken ist die Planung der **Ökologischen Infrastruktur**. Diese ist ein Instrument der **Strategie Biodiversität Schweiz**, um die Biodiversität langfristig zu erhalten und muss bis 2040 umgesetzt werden. Dafür fehlen zurzeit aber noch wichtige Grundlagen, wie z. B. eine Bewertung der Natur- und Landschaftselemente sowie die Ermittlung von Lücken und Entwicklungspotenzial in der bestehenden Ökologischen Infrastruktur.

Um die Biodiversitätskrise abzuwenden reicht es nicht, nur bestehende Flächen zu sichern. Für eine minimale Ökologische Infrastruktur braucht es **17 % der Gemeindefläche als verbindlich geschütztes Kerngebiet**. Die Artenvielfalt muss zudem gezielt gefördert werden. **Neue Hecken müssen gepflanzt, Gewässer revitalisiert und zusätzliche Flächen im Wald, auf dem Feld und entlang von Gewässern langfristig für die Natur gesichert werden.** Die Kerngebiete sollen zudem über weitere **16 % Vernetzungsfläche** miteinander vernetzt werden. Solche **zusammenhängende Trittsteine** wie z.B. artenreiche Hecken **sind auch im Siedlungsgebiet wichtig**. Die bestehenden öffentliche Grünflächen und Strassenbäume reichen dazu nicht aus. **Die Stadt kann auch bei Dritten Anreize schaffen, Dächer, Fassaden und Balkone zu begrünen und Privatgärten artenreich zu gestalten.**

An das überarbeitete STEK haben wir die Erwartung, dass die Erreichung der **Ziele der Strategie Biodiversität Schweiz sowie des Raumkonzept Schweiz als zentrale Zielsetzung einfließen**, damit anschliessend ein Freiraum- und ein Vernetzungskonzept in einem partizipativen Prozess erarbeitet und die Ökologische Infrastruktur raumplanerisch im Zonenplan gesichert werden kann. Chur braucht einen **Aktionsplan Biodiversität**, welche den Siedlungsraum und die umgebenden Kulturlandschaften von Maladers über Araschgen bis Haldenstein und zum Rossboden abdeckt.

Von einem artenreichen, durchgrüntem Chur mit attraktiven Grünflächen, Naherholungsgebieten und wertvollen Naturvorrangflächen profitieren Bevölkerung, Flora und Fauna.

Pro Natura Graubünden, Projektleiter, Josia Orlik, 081 252 40 39, josia.orlik@pronatura.ch



«Veloförderung ist nicht teuer – man muss sich nur getrauen!»

Das Velo als umweltfreundlichstes Transportmittel ist der Schlüssel zur Lösung der meisten städtischen Verkehrsprobleme: Platzverbrauch, Lärm und Sicherheit. Damit aber ein Grossteil der Verkehrsteilnehmenden wirklich auf das Velo umsteigt, muss dieses nicht nur auf Hauptachsen, sondern überall priorisiert werden.

Im Stadtentwicklungskonzept 2050 der Stadt Chur ist dem Velo- und Fussverkehr zusammen ein kleiner Abschnitt gewidmet. Darin wird auf den bereits heute wichtigen Stellenwert des Velos verwiesen, doch gerade einmal 10 % aller Wegetappen werden in Chur mit dem Velo zurückgelegt. Demgegenüber bewegen sich weiterhin ein Grossteil der VerkehrsteilnehmerInnen mit dem Auto fort. **Wir fordern einen deutlichen Paradigmenwechsel in der Verkehrspolitik, um aktiv eine Umkehrung dieser Grössenverhältnisse herbeizuführen.** Als Vorbild sollen Städte wie Kopenhagen dienen, dort liegt der Veloanteil bei den PendlerInnen bei 62 %.

Im Stadtentwicklungskonzept und der zugrunde liegenden Mobilitätsstrategie werden jedoch zahlreiche Massnahmen skizziert, die genau das Gegenteil bewirken werden. So sollen ein zusätzlicher Autobahnanschluss Chur Mitte gebaut und die Zufahrt zum Anschluss Chur Nord in Richtung Rheinquartier ausgebaut werden. Beide Massnahmen würden zu massivem Mehrverkehr führen. **Dies widerspricht diametral den Zielen zur Reduktion der Klimaerhitzung sowie den selbst gesteckten Verlagerungszielen im städtischen Gesetz 661** für einen menschen- und umweltfreundlichen Stadtverkehr.

Die Förderung des Veloverkehrs wird im STEK zwar als wichtig beschrieben, jedoch fehlen konkrete Massnahmenvorschläge, die über das Bauen von Hauptachsen hinausgehen. Veloförderung im Alltag geschieht jedoch vielmehr über einfache Signalisations-Anpassungen auf bestehenden Strassen. **Tempo 30, Velostrassen, Kernfahrbahnen mit beidseitig normbreiten Velostreifen, Spurbau für Autos zugunsten des Velos, Durchgehende Velostreifen bei Verkehrsinseln:** All diese Massnahmen kosten wenig, können sofort umgesetzt werden und bewirken sehr viel. Sie scheitern einzig am politischen Willen, tatsächlich etwas für die Verlagerung des Verkehrs zu tun.

Der Verkehr in der Stadt Chur der Zukunft ist leiser, sauberer und sicherer. Die im STEK 2050 skizzierten Massnahmen dazu gehen jedoch viel zu wenig weit oder verfehlen das Ziel komplett. Aus diesem Grund fordern wir eine **Abkehr von teuren Einzelmassnahmen hin zu einer generellen Bevorzugung des Velos auf allen Verkehrsachsen der Stadt Chur.** Für eine lebenswerte Zukunft.

Pro Velo Graubünden, Geschäftsführer, Simon Gredig, 081 641 22 87, info@provelogr.ch



«Städte sind für Menschen gemacht!»

Städte sind für Menschen gemacht. Doch welche Menschen sollen 2050 in Chur leben? Nur erwerbstätige, weisse, heterosexuelle, cis Männer? Oder ist Chur nicht viel diverser? Leben in Chur nicht auch Frauen, Jugendliche, Kinder, People of Color, Rentner*innen, Menschen mit Migrationshintergrund, verschiedenen Religionen, Weltanschauungen und Identitäten?

Leider ist im Stadtentwicklungskonzept STEK 2050 die **Unterschiedlichkeit und Diversität** der Bewohnenden und Lebenden in Chur vergessen gegangen. Im Konzept wird zwar von Menschen gesprochen, jedoch werden die Menschen nicht diversifiziert. Aber warum wäre Diversität und Individualität der Menschen in der STEK 2050 wichtig?

Unausgesprochenes geht vergessen. Daher werden z.B. auch Frauen explizit in der Bundesverfassung erwähnt und die Gleichstellung von weiblich und männlich immer noch hart umkämpft. Werden bei Berufen nur die männlichen Formen verwendet, bewerben sich wesentlich weniger Frauen darauf. Oder würden sie sich als Mann auf die Stelle als Fachfrau Betreuung bewerben? Bei Fachfrau/-mann Betreuung würde es gleich ganz anderes aussehen.

Menschen sind Individuen. Stadtplanung muss dem Rechnung tragen, denn bisher sind Stadtbilder immer noch weiss, heterosexuell, cis, männlich geprägt. Oder kennen sie eine Strasse, die nach einer People of Color, pansexuellen, trans Frau benannt wurde?

Unsere Gesellschaft verändert sich. Stadtplanung und -entwicklung müssen dem Rechnung tragen. Heute reden wir über Homosexuelle, weibliche Biologie, Migration und Religion. Unterschiedliche Haltungen und Sichtweisen sind nötig und erlaubt. Doch diese nicht auszusprechen, macht sie unsichtbar. Und Unsichtbarkeit macht Angst (und grenzt aus)! Der einen Person, weil sie nicht gesehen wird. Der anderen Person, weil sie die eine nicht sieht. **Machen wir unsere menschliche und besonders die Churer Vielfalt sichtbar!** Reden wir über die Menschen - nicht als undifferenzierte Masse, sondern als die Individuen, welche sie sind. Als Nutzende unserer schönen Stadt Chur.

Kinder, Jugendliche, ältere Menschen, Personen mit Migrationshintergrund, Transgender, Non-Binäre, Frauen, Schwule, Lesben, Queers, People of Color und viele mehr sind schon heute Bewohnende von Chur. Daher fordern wir, dass diese Gruppen auch in der Stadtentwicklung **benannt, berücksichtigt und bedacht** werden! Unterschiede und Individualität sorgt für unterschiedliche Ansprüche! Eine gendergerechte Toilette tut keinem weh. Regenbogensitzbänke verletzen niemanden und glückliche Menschen bereichern am Ende uns alle.

Verein sozialwerk.LGBT+ für queeres Leben in Graubünden und der Ostschweiz
Geschäftsleitung, Holger Niggemann, 076 389 51 00, holger@sozialwerk.lgbt



«Qualitative und ökologische Stadtentwicklung und bezahlbarer Wohnraum»

Wie wird bezahlbarer Wohnraum geschaffen? Wie wird der Langsamverkehr in Chur gefördert? Wie können die Frei- und Grünflächen erhalten werden? In diesen Fragen gibt sich das STEK sehr bedeckt. Die Pläne für Wachstumsziele und Bauprojekte sind hingegen sehr konkret. Das STEK wurde ohne die Einbindung von interessierten Kreisen erstellt. Für die SP Chur ist dies keine frühzeitige Partizipation!

Im Stadtentwicklungskonzept (STEK) 2050 gibt es viele interessante Stossrichtungen: Die Zentren und Quartierorte gemäss ihrem Profil stärken, bisherige Nutzungsverteilung präzisieren und wo nötig hinterfragen, angestrebte Verdichtungen erfolgen gezielt und qualitativ und der öffentliche Stadtraum wird als multifunktionaler Ort des Stadtlebens ausgestaltet.

Bei den Handlungsansätzen bleibt das STEK sehr vage und teilweise widersprüchlich.

Deshalb fordert die SP Chur:

1. **Dass ein ständiges Gremium von unabhängigen Fachleuten geschaffen wird**, welche die Stadtentwicklung ganzheitlich beurteilt, insbesondere aus ästhetischen, ökologischen und sozialen Aspekten, und entsprechende Vorgaben ausarbeitet. Zudem muss die Entwicklung von Stadtteilen (z.B. Quartierpläne) unter Konkurrenz gestellt werden, damit eine gute Qualität der Stadtentwicklung gewährleistet ist. Dies geschieht mittels Wettbewerbe, bei welcher die Jury mehrheitlich aus unabhängigen Fachleuten besteht. Die Bevölkerung soll nicht nur in die Entwicklungsprozesse «eingebunden» werden, sondern diese partizipativ mitbestimmen.
2. **Differenzierte Verdichtung in der ganzen Stadt:** Im STEK ist eine Verdichtung über das gesamte Wohngebiet, ausser dem Loequartier vorgesehen. Aus Sicht der SP Chur muss auch das Loequartier in den Verdichtungsprozess miteinbezogen werden. Wichtig ist, dass die Siedlungsstrukturen in allen Quartieren bewahrt werden. Ebenso ist es wichtig die Frei- und Grünflächen zu erhalten und wo möglich neue zu schaffen.
3. **Gemeinnützige Wohnbaugenossenschaftliche Wohnungen fördern:** der Stadtrat anerkennt das Problem mit dem teuren Wohnraum in Chur. Im STEK wird nichts Konkretes erwähnt, wie dieses Problem behoben werden kann. Deshalb fordert die SP Chur, dass die Stadt Chur eine aktive Förderung von bezahlbarem Wohnraum, bzw. von Projekten und Formen, die dies fördern (z.B. Wohnbaugenossenschaften).
4. **Ganzheitliche ökologische Stadtentwicklung:** Im STEK werden ökologische Aspekte im Kapitel «Landschaft» berücksichtigt. Aus Sicht der SP Chur ist dies jedoch zu wenig. Ökologische Stadtentwicklung muss zu einer zentralen Zielsetzung des STEK werden. Die Gestaltung der Landschaft und Grünflächen, die Erhaltung und Förderung der Biodiversität, eine Strategie und Massnahmen gegen den Klimawandel und weitere ökologische Aspekte sollen mit einer ganzheitlichen ökologischen Strategie angegangen werden, welche in allen Entscheidungen der Stadtentwicklung berücksichtigt wird.
5. **Einschränkung des motorisierten Individualverkehrs:** Gemäss STEK sollen nachhaltige Verkehrsformen (öffentlicher Verkehr, Velo- und Fussverkehr) bevorzugt werden. Trotzdem wird nicht klar, wie der motorisierte Individualverkehr und dessen negative Auswirkungen (CO₂-Emissionen, Abgase, Staus, Platzverbrauch) eingeschränkt werden soll – im Gegenteil, es ist sogar von einem Autobahnanschluss «Chur Mitte» die Rede. Die SP Chur verlangt einen Verzicht auf zusätzliche Autobahnanschlüsse und Tempo 30 im ganzen Stadtgebiet.

SP Chur, Co-Präsident Andrin Ehrler, 078 672 19 08, ehrlar.andrin@gmail.com



«Chur muss die Klimaerhitzung ernst nehmen»

Das vorgelegte Stadtentwicklungskonzept (STEK) anerkennt die akute Klimakrise und die nötigen Massnahmen zu deren Bewältigung nicht. Der VCS fordert im STEK vor allem zur Mobilität aufzuzeigen, wie die Strategien zum Klimawandel von Bund und Kanton in Chur umgesetzt werden. Dies gilt vor allem für die Klimaziele des Paris-Abkommens und des Bundes für Netto-Null CO₂ bis 2050.

Zum Beispiel die Mobilitätsangebote müssen sich stark verändern. Der öffentliche Verkehr (ÖV) und der Fuss- und Veloverkehr (FVV) sind nicht nur prioritär zu fördern, sondern auf den weiteren Ausbau des motorisierten Individualverkehrs (MIV) ist zu verzichten. Die Verlagerung MIV zu ÖV/FVV ist deutlich ehrgeiziger zu formulieren. Ein MIV-Anteil von max. 50% Elektrofahrzeuge ist anzustreben, bis 2030 sollen keine Benzin- und Dieselfahrzeuge mehr in der Innenstadt verkehren. Im Churer Gesetz 661 für einen menschen- und umweltfreundlichen Stadtverkehr steht seit 1989 im Zweckartikel: «Die Stadt Chur (...) strebt längerfristig eine Reduktion des privaten Motorfahrzeugverkehrs an.» **Grundsätzlich schlägt der VCS der Stadt Chur vor, den Anteil an öffentlichem sowie Fuss- und Veloverkehr bis 2050 zu verdoppeln, und den Auto- und Lieferwagenverkehr bis 2030 ganz zu elektrifizieren und im Modal-Split zu halbieren.**

Das heisst der neue RhB-Umsteigebahnhof in Chur West mit Anschluss in allen Richtungen per Stadtbuss, Velo- und Fussverbindungen ist prioritär zu realisieren. Die Tangentiallinie des Stadtbusses von den Spitälern via Rheinquartier nach Chur West ist endlich umzusetzen. Die Velowegplanung sollte flächendeckend über das Stadtgebiet und durchgängig geplant und stufenweise realisiert werden. Eine attraktive Tempo30-Flaniermeile der Grabenstrasse und dem Postplatz entlang ergänzt die FussgängerInnenzone an der Achse Bahnhof-/Poststrasse.

Auf den Autobahnanschluss Chur Mitte ist in jedem Fall zu verzichten, weil die Verkehrszunahme im Rheinquartier und innerhalb Churs den Klima-Zielsetzungen zuwiderläuft. Ebenfalls der Ausbau des Autobahnanschlusses Nord Richtung Rheinquartier ist unsinnig. Die St. Luzibrücke ist ein unnötiges Strassenbauprojekt und konkurrenziert die Arosabahn – bis zu deren Stilllegung.

Mit der Linksabbiegemöglichkeit beim Rosenhügel wird der Verkehr Richtung Stadtzentrum auf die Südumfahrung verlagert und dient damit der Beschleunigung des Busverkehrs, weil Autos dürfen nur noch stadtauswärts durchs Welschdörfli fahren, sowie der erhöhten Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs auf der gesamten Kasernenstrasse. Die Grabenstrasse, heute eine verkehrorientierte Strasse, kann mit der Sanierung zur T30-Zone neugestaltet werden. So lässt sich die Aufenthaltsqualität für den FVV erhöhen. Der Abtausch der Kasernenstrasse und Grabenstrasse, heute im Eigentum des Kantons Graubünden, mit der Malixerstrasse und Ringstrasse, im Eigentum der Stadt Chur, ist zur Umsetzung dieser Massnahmen zwingend notwendig.

Zusammenfassend fordert der VCS einen klima- und menschengerechten Stadtverkehr. Es braucht einen Systemwechsel in der Verkehrsplanung bis 2050. Nötig sind viel mehr attraktive Fuss- und Velowege, ein erweiterter ÖV sowie ein Verzicht für Strassenbauprojekte, um der Klimaerhitzung zu begegnen. Es braucht in Zukunft eine Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden im öffentlichen Raum zugunsten einer besseren Aufenthaltsqualität für alle Nichtautofahrenden.

VCS Graubünden, Präsident, Stefan Grass, 081 250 67 22, stefangrass@vcs-gr.ch



«Realisierung von Gemeinschafts- und Kulturzentren in den Quartieren!»

In den letzten Jahren wurden zahlreiche städtische oder kantonale Freiflächen und -räume durch profitorientierte Investoren in teuren Wohnraum umgewandelt. Es ist endlich an der Zeit, in den Stadtquartieren Gemeinschafts- und Kulturzentren für alle Bewohner/innen zu realisieren.

Seit längerer Zeit fehlt es in der Stadt Chur an öffentlichem Gemeinschafts- und Kulturraum. Treffpunkte, Veranstaltungsräume, Ateliers, Proberäume und Spielplätze sind rar, die wenigen vorhandenen Angebote überlastet. Der Verein Kulturraum Chur hat deshalb im Sommer 2011 dem Gemeinderat eine Petition mit über 2700 Unterschriften überreicht. Die Unterzeichnenden forderten darin, dass die Stadt Chur ein zentrales Kulturzentrum realisiert, welches vielseitig nutzbare Räume und Bühnen für alle Sparten und Generationen sowie einen gastwirtschaftlichen Betrieb beinhaltet.

Ganze zehn Jahre später hat das Kulturdepartement basierend auf der Forderung ein Zielbild erarbeitet. In diesem sind zwar die Schaffung weniger neuer dezentraler Räume vorgesehen, Schwerpunkt Proberäume für Tanz, Theater und etablierte Musik. Auf die Schaffung von Konzerträumen für alle Sparten, Gastwirtschaftsflächen, Werkstätten, multifunktionaler Innen- und Aussenräume usw. wird verzichtet. Einzig wenige Ateliers und Proberäume für verstärkte Musik sind vorgesehen, allerdings in Privatobjekten, was durchaus Konfliktpotential beinhaltet.

Ebenso ist festzustellen, dass in den letzten Jahren zahlreiche städtische oder kantonale Freiflächen und -räume durch profitorientierte Investoren in teuren Wohnraum umgewandelt wurden und somit der Nutzung durch die breite Bevölkerung grösstenteils entzogen wurden. Auch zukünftig scheint keine Trendwende erkennbar. Beispiele dafür sind vielversprechende Areale wie Sennhof, Sportplatz Ringstrasse, Werkhof, alte KEB, Stadthallenareal und gegenüber das Projekt der Pensionskasse GR.

Im STEK wird die Schaffung von Freiflächen und –räumen zwar angedacht. Planerische Verortungen und bauliche Massnahmen fehlen jedoch. Der Verein Kulturraum fordert deshalb, dass im STEK detailliert die Schaffung von Arealen mit Freiflächen und Gemeinschafts- und Kulturzentren ausgewiesen werden. Die Areale sollen weiter folgende Anforderungen erfüllen:

1. Abdeckung einer Vielzahl der heterogenen kulturellen und sozialen Bedürfnisse der Bevölkerung, Gruppierungen, Vereine und Institutionen.
2. Multifunktional nutzbare Innen- und Aussenräume, Aufenthaltsräume, Werkstätten, Probe- und Konzerträume, Gastwirtschaft, Spielplätze, Jugendräume usw.
3. Offenheit für alle Altersgruppen, sozialen Schichten und soziokulturellen Ideen und Aktivitäten.
4. Zentraler Standort in den Quartieren, Offenheit und niederschwellige Zugangsbedingungen für alle Menschen.
5. Wenig Konfliktpotential aufgrund der Lage und baulichen Massnahmen.
6. Professionelle Leitungsteams und Trägerschaften.
7. Aktive Freizeit- und Kulturarbeit gemäss Berufsbild der Soziokulturelle Animation.
8. Gesicherte Finanzierung durch öffentliche Hand und private Mittel.

Potentielle Areale für die Realisierung von Gemeinschafts- und Kulturzentren sind in allen Stadtquartieren vorhanden: Altes Stadtspital, Postremise, Kasernenareal, Gaswerk Austrasse, Kindergarten Loestrasse, Chur West, Schulhaus Daleu/Florentini, Kindergarten Wiesentalstrasse. Im Neubau des Schulhauses Ringstrasse gingen unsere Anliegen vergessen. Dies darf nicht mehr vorkommen.

Verein Kulturraum Chur, Präsident, Stefan Parpan, 079 753 71 67, info@kulturraumchur.ch



«Gemeinnützigem Wohnungsbau für lebendige Quartiere»

Das Stadtentwicklungskonzept Chur betont die Bedeutung von günstigem Wohnraum, lebendigen Quartieren und Freiraum. Zur Konkretisierung dieser Ziele schlagen wir die Förderung von gemeinnützigem Wohnungsbau, die Erweiterung des dezentralen Freiraumangebots und die Stärkung der Siedlungsökologie vor. Zudem fordern wir die Stadt auf, den Klimaschutz zu verstärken.

Wir begrüssen das im STEK formulierte Ziel, die Durchmischung der Quartiere zu fördern, und teilen die Analyse, dass in Chur zahlbarer Wohnraum knapp ist. Als konkrete Handlungsanweisung regen wir die **Förderung von gemeinnützigem Wohnbauträgern** an, sind diese doch ein sehr wichtiger Beitrag an diese Ziele, wie sich in vielen Städten der Schweiz zeigt. In Chur haben heute neue Wohnbaugenossenschaften einen sehr schweren Stand, an geeignete und bezahlbare Liegenschaften resp. Bauland zu kommen. Chur könnte sie z.B. über ein Vorkaufsrecht bei der Veräusserung von städtischen Liegenschaften fördern, wie auch über Mindestvorgaben von gemeinnützigem Wohnanteil in grösseren Arealplanungen. Der Königsweg wäre eigentlich eine aktive Bodenpolitik der Stadt mit dem Ziel, Bestandesliegenschaften und in zweiter Linie Bauland zu erwerben und diese im Baurecht an Gemeinnützige Wohnbauträger abzugeben.

Die Förderung und Sicherung von Frei- und Begegnungsräumen werden begrüsst. Es braucht diese jedoch in einem viel engmaschigeren Netz als im STEK vorgesehen. In allen Quartieren brauchen Kinder, Jugendliche, Seniorinnen, Menschen mit Einschränkungen jeder Herkunft Zugang zu Freiraum, den sie sich aneignen können. Im Winter suchen die Menschen windgeschützte Sonnenplätze, im Sommer schattige Oasen. Die Bevölkerung soll diese neuen Orte, mitgestalten und aneignen können. Zur Ergänzung des Freiraumangebots könnte die Stadt Grundeigentümer*innen, welche ihre Areale öffnen, unterstützen, entschädigen resp. mit Anreizen dazu motivieren. Freiräume sind auch Naturräume.

Siedlungsökologie wird in Chur aktuell vermehrt sichtbar, sie gilt es nun in der städtischen Planung und im Unterhalt zu **verankern und zu stärken**. Wertvolle Naturräume können sich nicht auf ausgewiesene Grünflächen und Vernetzungskorridore beschränken, sondern wir brauchen Siedlungsökologie in der Fläche. Wir wünschen uns, dass die Stadt ihre Anstrengungen institutionalisiert und als Vorbild vorausgeht, qualitative Vorgaben für Areal- und Quartierpläne formuliert und Private unterstützt, die ihre Areale naturnah gestalten möchten.

Klimaziel Netto Null 2050: Eine der grössten Herausforderung unserer Zeit ist die Klimakrise. Raumplanung, Energieversorgung und Mobilität gilt es auf das nationale Klimaziel «Netto Null» auszurichten. Wir wünschen uns zudem **Sofortmassnahmen zum Ausbau des Fernwärmeangebots**, sowie optimale Bedingungen für alle Anrainerinnen von Fernwärmeleitungen, um sich dort anzuschliessen.

Wohnbaugenossenschaft bainviver-chur

Cornelia Bischoff, Vorstand, 079 675 07 73, c.bischoff@bluewin.ch



«Städte sind für den Klimaschutz zentral - auch die Stadt Chur»

Städte gehen beim Klimaschutz voran – weltweit. Nach dem Nein zum CO₂-Gesetz setzen mehrere Schweizer Städte ambitionierte Klimaziele und richten ihre Stadtentwicklung darauf aus. Kein Klimaziel findet man im STEK 2050 der Stadt Chur. Das muss sich ändern.

Städte sind zentrale Akteure im Klimaschutz. Über die Hälfte der Weltbevölkerung lebt heute in Städten. Bis 2050 werden es laut Prognosen 70 Prozent sein. In der Schweiz leben bereits heute 85 Prozent in städtischen Gebieten. Viele Städte haben das CO₂-Gesetz angenommen, auch die Stadt Chur. Vom knappen Nein des Schweizer Stimmvolkes lassen sie sich nicht ausbremsen. Zürich will bis 2040 klimaneutral sein. Winterthur und Luzern bis 2050. Weitere werden folgen. Auch die Stadt Chur muss die Stadtentwicklung für die Zukunft planen. Der WWF fordert:

Netto Null 2050. Chur will als mittelgrosse Stadt eine Vorreiterrolle spielen. Mit diesem Klimaziel kann sie das. Die ganze Stadtentwicklung ist mit einer Massnahmenplanung darauf auszurichten.

Einen ambitionierten kommunalen Energi Richtplan. Chur strebt eine klimafreundliche Energieversorgung an und erwähnt im STEK 2050 den Energi Richtplan. Diese gute Basis muss für das Netto-Null-Ziel 2050 ambitionierter werden. Jede Areal- und Quartierplanung muss mit einer intelligent vernetzten klimaneutralen Energielösung für Wärme, Kälte, Strom und E-Mobilität geplant werden. Die Fernwärmeleitung zum Biomassekraftwerk in Domat/Ems wird gebaut, ein Anteil von 80%-Solarstrom erreicht und der Ausstieg aus den IBC-Gasleitungen vorangetrieben.

Eine klima- und menschenfreundliche Mobilität. Das STEK 2050 strebt mit dem Ausbau von ÖV und Langsamverkehr eine «zukunftsgerichtete Mobilität» an. Die Stossrichtung ist gut, aber zu vage. Die Stadt muss eine Ausbauoffensive für den ÖV und Langsamverkehr einleiten, den motorisierten Individualverkehr reduzieren und auf den dritten Autobahnanschluss und die St.-Luzibrücke verzichten. Für E-Mobilität und Car-Sharing sind gute Rahmenbedingungen zu schaffen, öffentliche und private Parkplätze sind zu reduzieren. Bis 2050 sollen keine Benzin- und Dieselmotoren mehr in der Stadt angemeldet sein.

Eine breite Klimaanpassungsstrategie. Mehr Grün, weniger Versiegelung, eine angemessene Durchlüftung sollen die Stadt vor Überhitzung schützen. Dieses Ziel ist gut, ist aber zu ergänzen. Ein Kataster der Wärmeinseln und Durchlüftungskorridore hilft, die Stadt klimaverträglich zu planen. Wälder, Moorböden und landwirtschaftliche Böden sind als wichtige CO₂-Senken ökologisch aufzuwerten, Gewässer für den Hochwasserschutz zu renaturieren (Entwicklungskonzept Alpenrhein). Die Klimaresistenz der Natur ist mit genug grossen, ökologisch wertvollen und vernetzten Flächen in und ausserhalb der Stadt zu fördern. So entstehen attraktive Landschaften und Stadträume für eine klimaverträgliche Freizeitgestaltung und Naherholung vor Ort.

Effizienz und Suffizienz: Im STEK 2050 fehlt eine Auseinandersetzung mit dem Gebäudepark. Die energetische Sanierung der Altbauten muss mit Vorgaben, Lenkung und Förderung, Energieberatung und Information vorangetrieben werden. Da Chur im Vergleich zu anderen Städten eher grosse Wohnflächen pro Person hat, sind Anreize für kleinere (und damit auch günstigere) Wohnungen zu schaffen (z.B. über Wohnbaugenossenschaften, Baulandvergabe, Baurechtszinsen, Arealpläne).

WWF Graubünden, Geschäftsleiterin Anita Mazzetta, 076 500 48 18, anita.mazzetta@wwf.ch