CHUR
unsere Stadt!

AKTION *wohnliches* CHUR

Wer ist die "AKTION WOHNLICHES CHUR"?

Wir sind eine Gruppe von Leuten verschiedener Berufsrichtungen, die sich in einem Verein zusammengeschlossen haben. Mitglied dieses Vereins ist, wer aktiv mitarbeitet und damit zur Verwirklichung unserer Ziele beiträgt.

Was sind unsere Ziele?

Unser Ziel ist es, einen Beitrag zur Erhaltung und Verbesserung des Wohnwertes unserer Stadt, der Wohnlichkeit im weitesten Sinne, zu leisten. Ein weiteres Ziel ist die Verbesserung der Mitbestimmungs-, Entscheidungs- und Kontrollmöglichkeiten der Bevölkerung im Bereiche der Churer Stadtpolitik. In diesem Sinne verstehen wir uns als Vertreter all jener, die sich eine wohnliche Stadt wünschen.

Was verstehen wir unter "WOHNLICHKEIT"?

Die Wohnlichkeit des öffentlichen Bereiches einer Stadt entsteht unter anderem aus dem Vorhandensein charakteristischer Bauten u. Baustile, harmonischer architektonischer Vielfalt und räumlicher Gliederung der Bauten und Baugruppen. Sie hängt ebenfalls ab von guten städtischen und quartiereigenen Versorgungsmöglichkeiten, von einer ausgewogenen Durchmischung der Bevölkerung, von engmaschig angelegten Fussgänger- und Radfahrerverbindungswegen, von guten öffentlichen Verkehrsmitteln, vom geringen Anteil an privatem Verkehr, von der Art und Anzahl der Grün- und Erholungsflächen und nicht zuletzt von all den Dingen, die in uns positive Gefühle und Reaktionen hervorrufen.

Oder kurz gesagt: Wohnlichkeit kann dann entstehen, wenn es uns gelingt, die Ideen, Ziele und Massnahmen, die in dieser Broschüre enthalten sind, zu verwirklichen.

Was wollen wir mit der vorliegenden Broschüre?

Zum einen möchten wir eine breite Diskussion über unsere städtische Zukunft ingangbringen. Wir betrachten es als entscheidend, dass die gesamte Bevölkerung an der Entwicklung und Gestaltung unserer Stadt und Zukunft teilnimmt und zur Mitarbeit aufgefordert wird. Zum andern möchten wir Kritik an Bestehendem und Geplantem anbringen und gleichzeitig Ideen, Projekte, Möglichkeiten, Alternativen und Massnahmen zur Disskussion stellen, die unseres Erachtens kurz-, mittel- oder langfristig verwirklicht werden sollten.

Wir betrachten unsere Ideen und Vorschläge in dieser Broschüre nicht allesamt als ausgereift und pfannenfertig, doch glauben wir, dass eine Stadtpolitik und -entwicklung in der hier aufgezeigten Richtung den Wohnwert unserer Stadt erheblich steigern wird.

AKTION WOHNLICHES CHUR

Herausgeber
Aktion wohnliches Chur
Rabengasse 10
7000 Chur

Reproduktionsrechte bei
Aktion wohnliches Chur

Bearbeitung und Gestaltung
Fortunat Anhorn

Fotos
Fortunat Anhorn
Jürg Hartmann

Zeichnungen
Richard Brosi
Robert Indermaur
Hans Stauffer

Druck
OD Offsetdruck Chur AG

April 1977

CHUR deine Stadt!

Perikles, griechischer Staatsmann 500 v. Chr.

«Wer an den Dingen seiner Stadt nicht Anteil nimmt, ist kein stiller Bürger, sondern ein schlechter.»

Aktion wohnliches Chur 1977 n. Chr.

Ist aus den Städten das geworden,...

Die Stadtbewohner leben in einer Umwelt des "Gerade-noch-zumutbaren": des gerade noch zumutbaren Lärms, Gestanks und Giftgehaltes in der Luft, des gerade noch zumutbaren Minimums an Grün- und Erholungsflächen, des gerade noch zumutbaren Arbeits- und Einkaufsweges, des gerade noch zumutbaren Masses an Chaos und Eintönigkeit.
IST DAS NOCH ZUMUTBAR?

CHAOS

Ein Naturereignis? Gefühlslosigkeit? Rücksichtslosigkeit oder Unvermögen?

ZENTRALISATION

Chancengleichheit für alle oder Versorgungsnotstand in Randgebieten?

EINTOENIGKEIT

Falschverstandene Ordnung Phantasielosigkeit oder blosse Gewinnsucht?

UEBERNUTZUNG

Sparsame Bodennutzung? Hohe Gewinne oder Verbetonierung der natürlichen Umwelt?

SPEKULATION

Geschäft mit lebensnotwendigen Bedürfnissen auf dem Rücken der Allgemeinheit?

VERKEHR

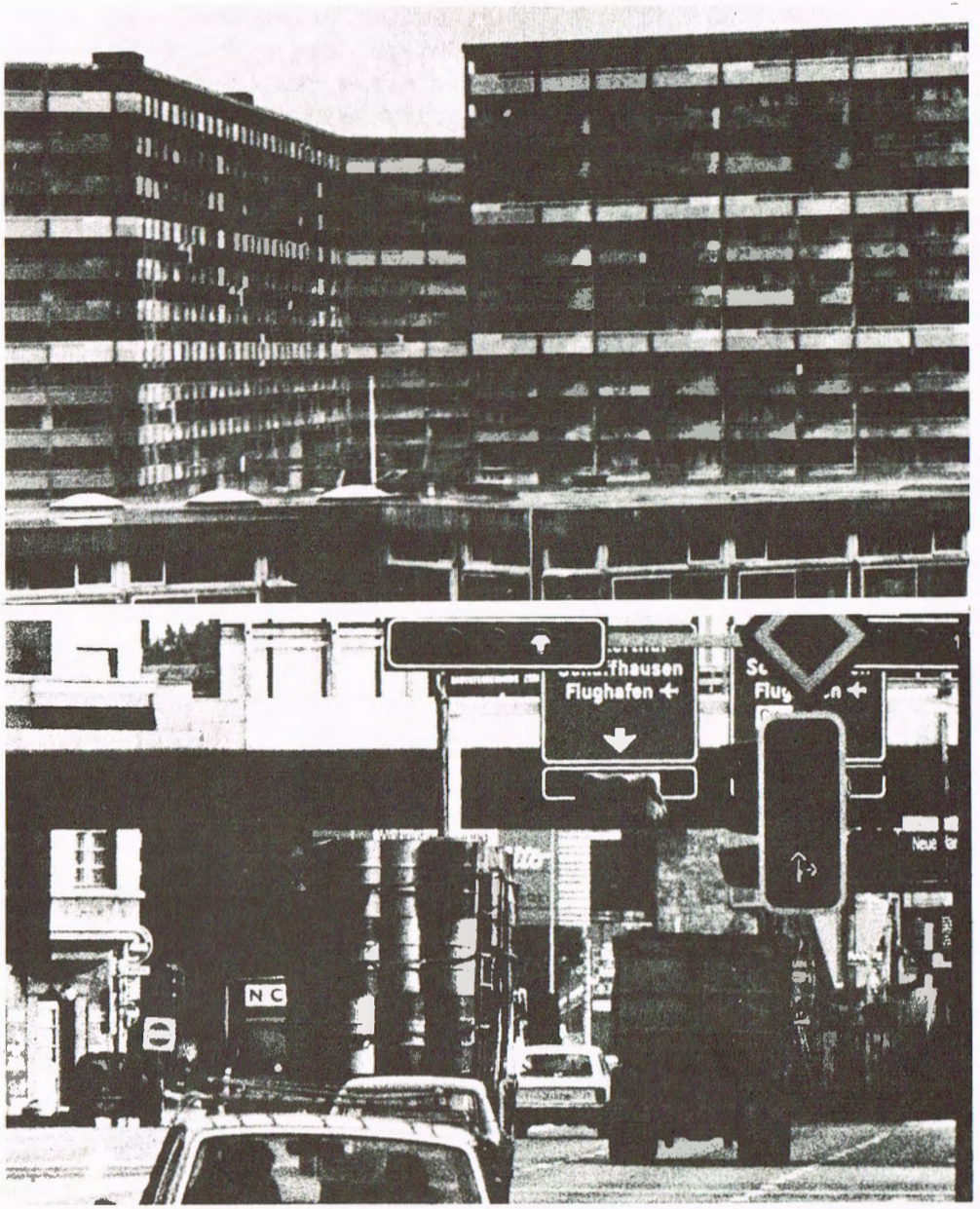
Individuelle Freiheit des Autofahrers auf Kosten der Allgemeinheit oder Interessen der Automobilindustrie?

ENTMISCHUNG

Rationalisierung oder erzwungene Mobilität?

LAERM/ABGASE

Zumutbare Belästigung oder Erdrosselung der Stadtbewohner?



ENTFREMDUNG

Fortschritt, Abhängigkeit oder Beziehungslosigkeit?

VEREINSAMUNG

Individualismus? Kontaktarmut? Langweile?...Angst?

...was sich ihre Bewohner vorgestellt haben?

Die Wohnlichkeit einer Stadt hängt unter anderem ab vom baulichen Charakter, von der räumlichen Gliederung, den vorhandenen Erholungsmöglichkeiten, der Zusammensetzung der Bevölkerung, den Versorgungseinrichtungen, dem Anteil an Fremdnutzung, den Immissionen, der inneren Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln und von all den Dingen, die in uns positive Gefühle und Reaktionen hervorrufen.

GRUENFLAECHEN

Der Mensch braucht die Natur auch in seiner nächsten Umgebung.

ORDNUNG

Sie wächst aus dem Verständnis des Vorhandenen u. dessen Einbezug in unser Handeln.

VIELFALT

Eine abgestimmte, harmonische Vielfalt der Dinge macht die Umwelt lebendig.

ERHOLUNG

Der Stadtbewohner braucht Erholungsmöglichkeiten in der Stadt.

CHARAKTER

Aus einem gemeinsamen Kulturbewusstsein entsteht Charakter.

RUHE

Das Recht auf (Nacht)Ruhe ist wichtiger als das Recht auf (Verkehrs)Lärm.

ÖFFENTLICHE VERKEHR

Volkswirtschaftlich beste Art der Verkehrsbewältigung.

FUSSGAENGER

..und Velofahrer beleben die Stadt ohne Lärm und Gestank.

BEZIEHUNGEN

Wir brauchen eine Beziehung auch zu unserer gebauten Umwelt.

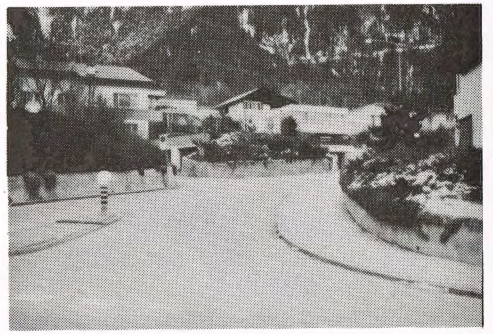
KONTAKTE

Der Mensch braucht Kontakte, um aus der technischen Isolation herauszukommen.

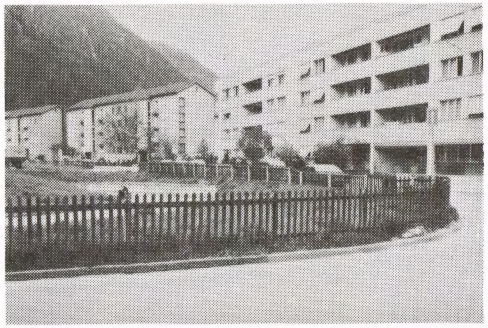
F7

F8

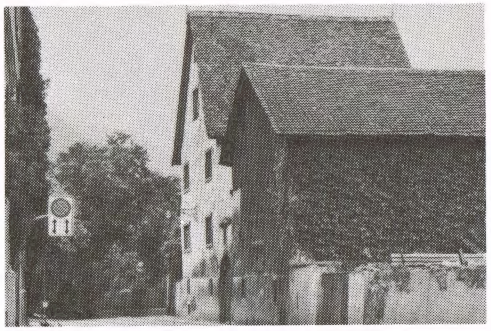
E8



E8



E3

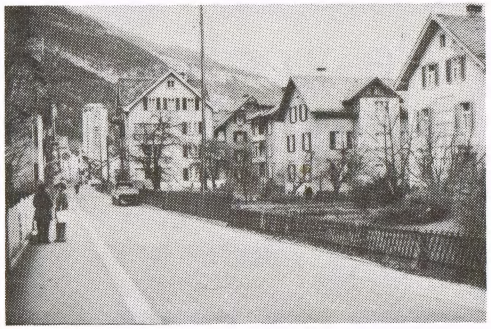


E4

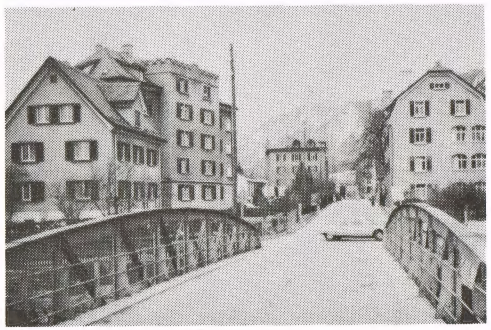
D2

D3

E5

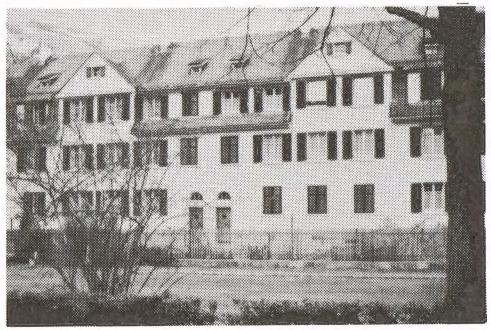


E6

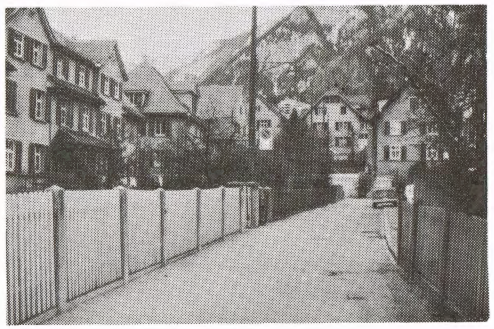


D4

D5



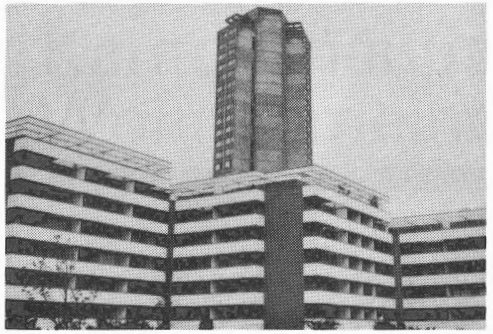
E7



E7

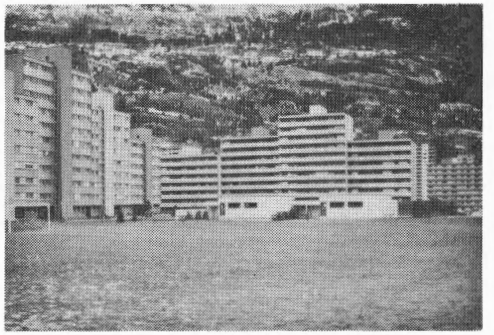
D6

D6



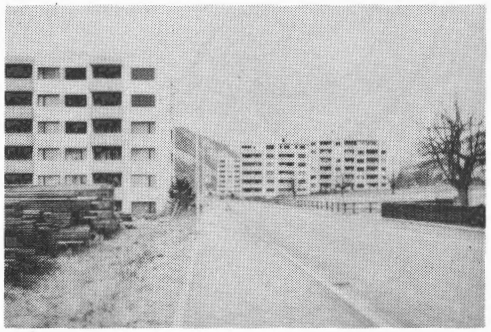
D7

D7

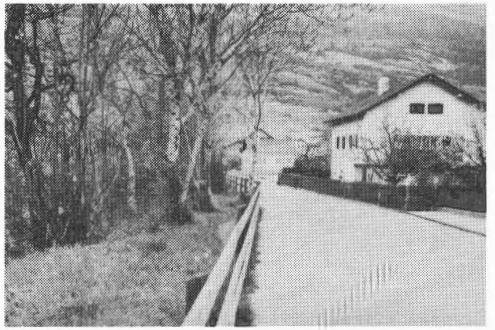


B6

B6



D8

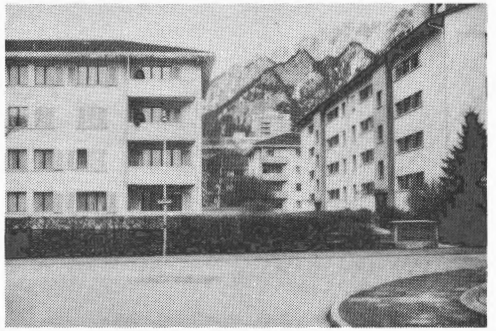


C4

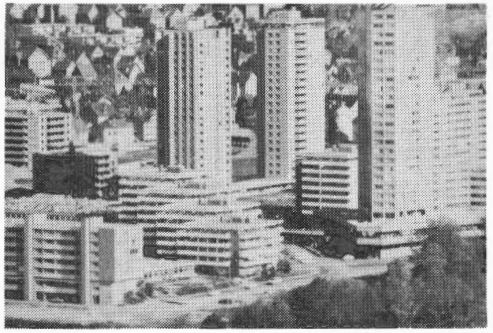
A5

A6

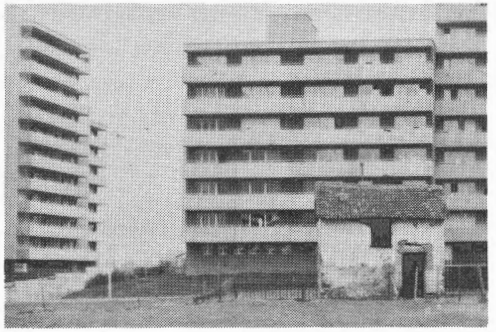
C5



C6



C7



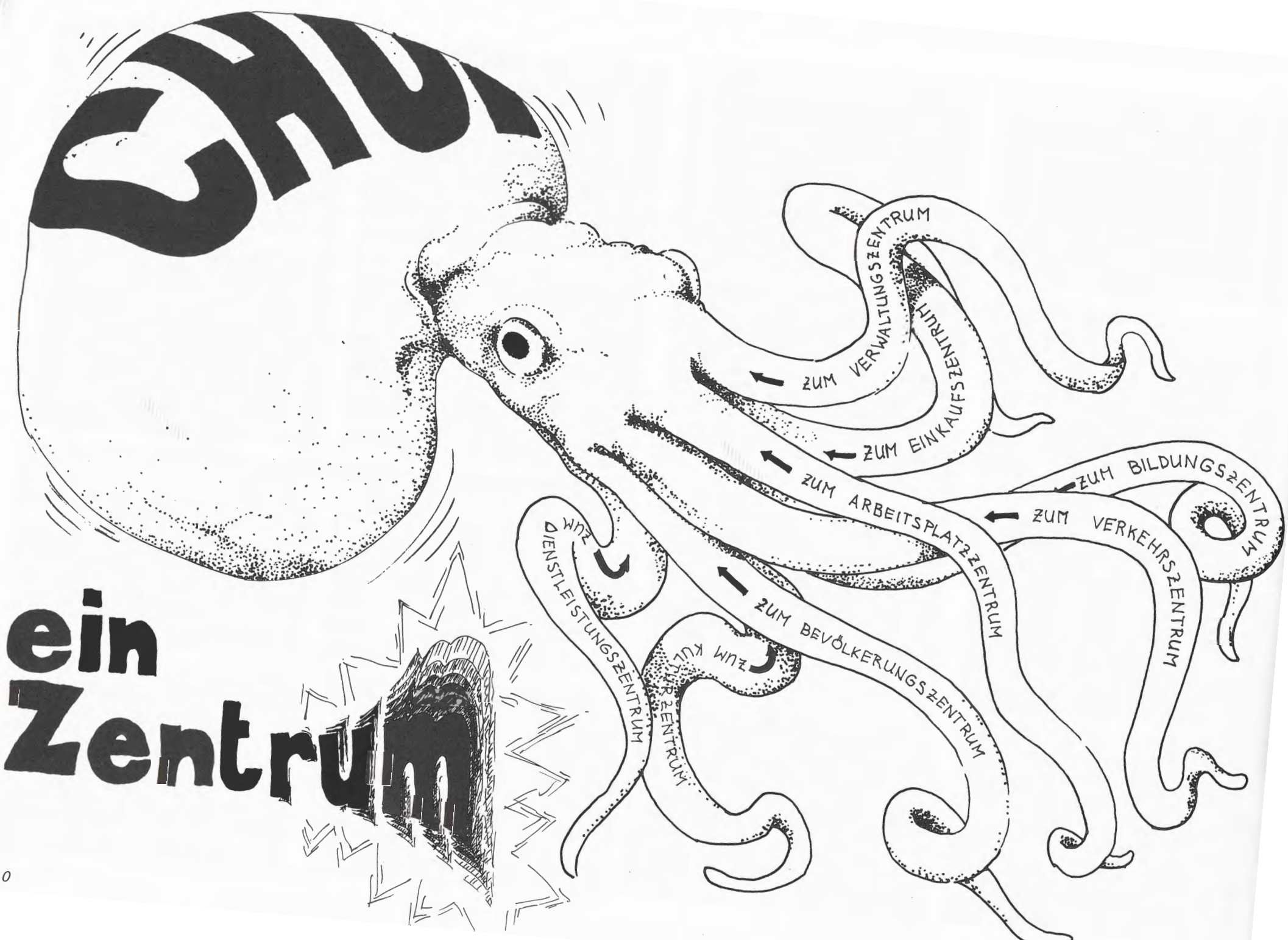
B5

Ist Chur noch wohnlich?

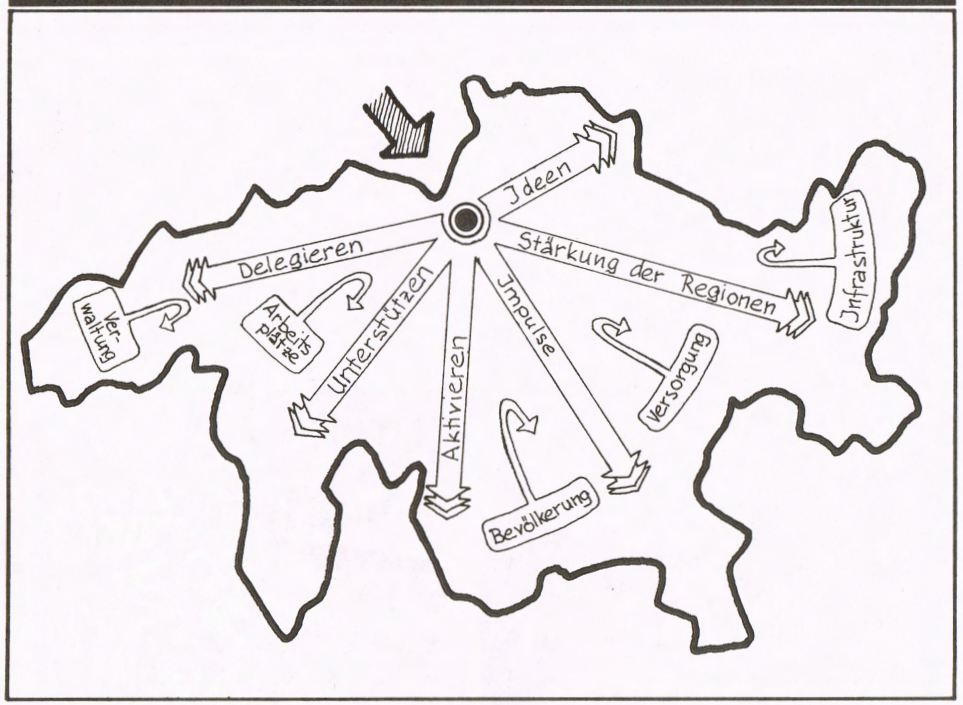
Ist es unsere Altstadt noch, unser Wohnquartier und unsere Innenstadt? Sind unsere Strassen und Plätze noch jene pulsierenden, belebenden Adern des städtischen Organismus? Oder sind es Kanäle, die unseren Stadtkörper mit Giftstoffen vollstopfen und einem sicheren Herzinfarkt entgegentreiben?

Entscheide selbst - aber entscheide!

ein Zentrum


ZUM VERWALTUNGSZENTRUM
ZUM EINKAUFSZENTRUM
ZUM ARBEITSPLATZZENTRUM
ZUM BILDUNGSZENTRUM
ZUM VERKEHRSZENTRUM
ZUM BEVÖLKERUNGSZENTRUM
ZUM FREIZEITZENTRUM
ZUM DIENSTLEISTUNGSZENTRUM

Kantonshauptstadt...und Wohngemeinde



Als KANTONSHAUPTSTADT:
soweit es notwendig ist, muss die Churer Entwicklungspolitik auf die wirtschaftliche, soziale und kulturelle Stärkung des Kantons ausgerichtet sein.
Als REGIONSSCHWERPUNKT:
Für eine sinnvolle Regionsentwicklung ist der Beitritt zur "Regionalplanungsgruppe Bündner Rheintal" unerlässlich.
Als WOHNGEMEINDE:
für 32000 Menschen ist Chur Wohnort. Je mehr regionale und kantonale Aufgaben Chur weiterhin übernimmt, je mehr sinkt der Wohnwert unserer Stadt.

Stop der weiteren Konzentration von Einkaufs-, Verwaltungs-, Dienstleistungs- und Verkehrseinrichtungen in Chur!
Stop der weiteren Schwächung und Entleerung der Regionen und Täler!

Bevölkerung

Stabilisierung bei 35000 Einwohnern bis zum Jahr 2000.

Arbeitsplätze

Erhaltung und Förderung der Vielfalt des Arbeitsplatzangebotes: max. 18000 Arbeitsplätze; Stabilisierung im Dienstleistungssektor.

Einkauf Dienstleistungen

Keine Zunahme für regionale Bedarfsdeckung; Förderung der Regionen; kontrollierte Zunahme von grossflächigen Läden im Stadtzentrum; Förderung von Quartierläden.

Verwaltung

Abbau und Stabilisierung der Arbeitsplätze in der kantonalen Verwaltung in Chur; Dezentralisierung der kantonalen Verwaltung.

Bildung - Kultur

Dezentralisation der Schul- und Berufsbildung; Förderung von Bildung und Kultur in den Regionen.

Verkehr

Ausbau des regionalen öffentlichen Verkehrs; Verbesserung der Versorgungslage in den Regionen → weniger Verkehr!

Weniger nach Chur - mehr in die Regionen! Mehr Wachstum in Chur gefährdet die Wohnlichkeit unserer Stadt und schwächt die umliegenden Täler und Regionen.

zum Beispiel

das Gäuggeliquartier

Ein gewachsenes Wohnquartier aus dem 19. Jahrhundert im Fussgängerbereich des Stadtzentrums.

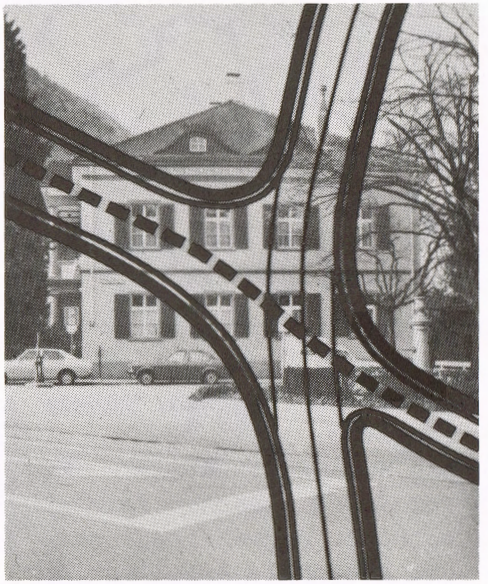
Ein Wohngebiet mitten in der Stadt, dem baulich und historisch wertvolle Gebäude, Gärten, Strassenräume und der Uferbereich der Plessur einen unverwechselbaren Charakter geben.

Das Gäuggeliquartier ist bedroht!

Dürfen wir zulassen, dass....

... erhaltenswerte Gebäude mit preisgünstigen Wohnungen gesichtslosen Neubauten weichen müssen?

... die offizielle Planung die Ausdehnung der City in unsere besten Wohnquartiere vorantreibt

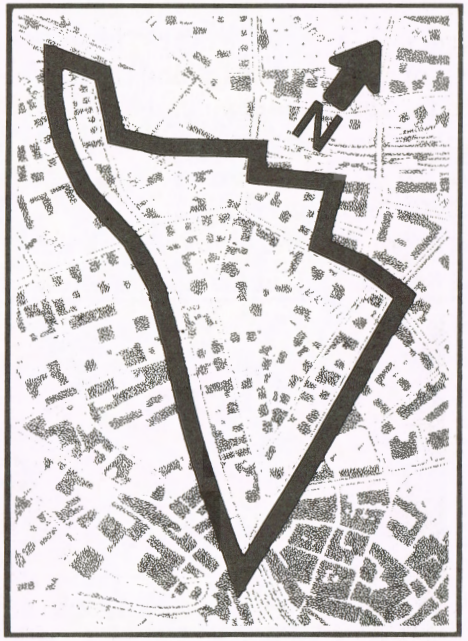


... städtebaulich markante Bauten unnötigen Strassensanierungen geopfert werden?

... Quartierpläne dieser Art lebendige Strukturen zerstören?

Die Macht des Geldes oder die Ohnmacht der Behörden und Städteplaner?

Initiative zur Erhaltung des Gäuggeliquartiers



Stadtrat und Gemeinderat werden im Rahmen ihrer verfassungsmässigen Zuständigkeit verpflichtet, zur Erhaltung und Gestaltung des Gäuggeliquartiers als Wohngebiet dem Souverän unverzüglich einen

GENERELLEN
GESTALTUNGSPLAN

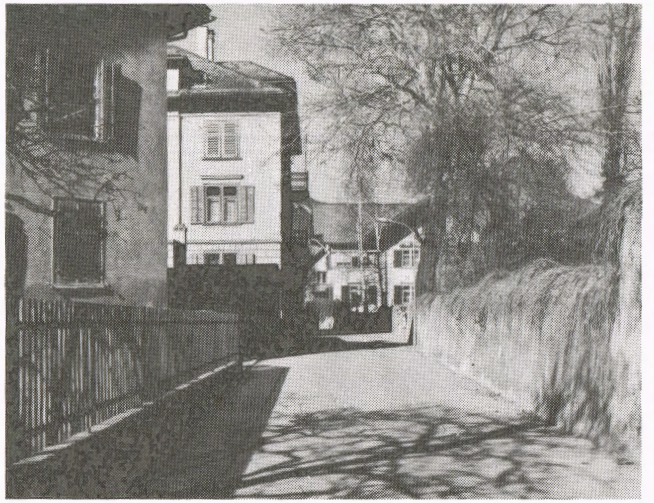
gemäss Art. 35 KRG zusammen mit den erforderlichen Änderungen des Baugesetzes und des Zonenplanes zur Abstimmung vorzulegen.

Das Gäuggeliquartier ist als Wohngebiet zu erhalten. Bei Neubauten und Umbauten mit Zweckänderung müssen mindestens 70% der Bruttogeschossfläche als Wohnfläche genutzt werden.

Neue Bauten und Anlagen haben die Masstäblichkeit und die Situierungsmerkmale des Quartiers zu übernehmen.

Die charakteristische Bausubstanz und die strukturellen Merkmale sind zu erhalten.

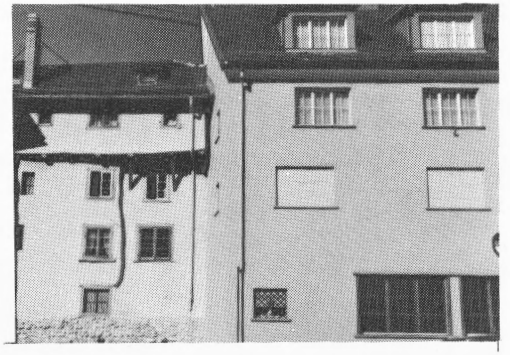
Alle Strassen im Quartier sind in ihrem Charakter und Ausbaugrad zu erhalten. Neue Durchgangsstrassen sind nicht zulässig.



zum Beispiel

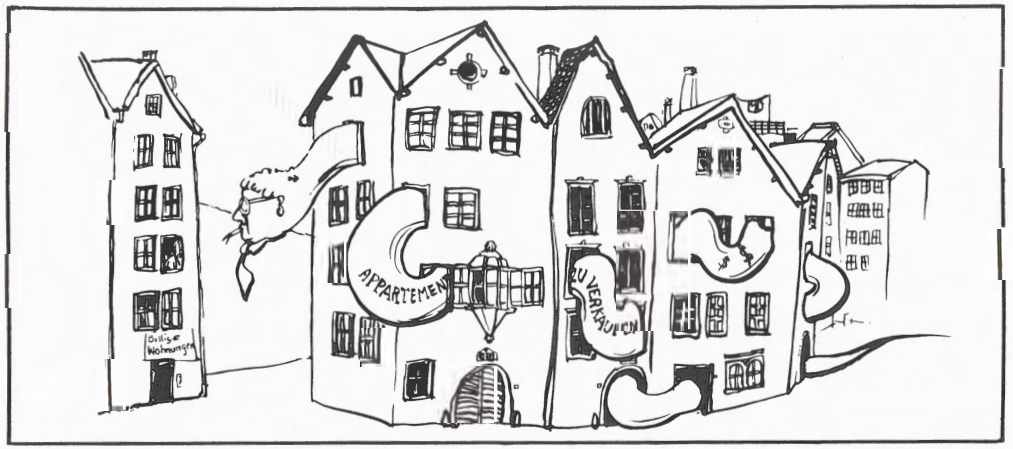
die Altstadt

Gestaltung und historische Entwicklung



Die mittelalterliche Struktur der Altstadt wurde nach den Churer Stadtbränden durch spätgotische Bauten ergänzt. Durch Stallersatzbauten und Schliessung von Baulücken entstand das Bild der völlig geschlossenen, engen Strassenzüge. Hofüberbauungen, Aufstockungen und insbesondere Schaufenstereinbauten als folge des geschäftlichen Aufschwungs im 20. Jahrhundert veränderten den baulichen Charakter ohne Rücksicht auf historische und architektonische Substanz.

Funktionelle Durchmischung



Das einst lebendige Wohn-, Arbeits- und Geschäftszentrum der Stadt, die Altstadt, konnte den Anforderungen der technischen Entwicklung in diesem Jahrhundert nicht mehr genügen: wirtschaftliches Wachstum, zunehmende Motorisierung und der Wahn nach Grösse und Prestige entsprachen nicht mehr den Werten und Strukturen der gewachsenen Altstadt. Neue Quartiere entstanden und viele Altstadtbewohner zogen aus in die vielverheissende "Welt des modernen Wohnens", zurück blieben Betagte und Fremdarbeiter. In den letzten Jahren setzte eine Gegenbewegung ein: überdrüssig der lieblos erstellten Grossüberbauungen und sterilen Einfamilienhauskolonien kehren mehr und mehr Leute, solche, die es sich leisten können, in die lebendige Vielfalt und Geborgenheit der Altstadt zurück. Die baufälligen Häuser werden zu Büros und "Eigentumswohnungen für gehobene Ansprüche" umgebaut. Die Altstadt wird zum exclusiven Lebensbereich.

Aktivitäten

Hier wurde gewohnt, hergestellt, gehandelt - gelebt. Ein Zentrum des öffentlichen Lebens. - Die Verlagerung des Geschäftszentrums in Richtung Bahnhof und der zunehmende Motorfahrzeugverkehr in den engen Gassen führten bald einmal zum Absterben der belebenden Aktivitäten. Marktplätze wurden zu Parkplätzen.Der Bummel durch die Gassen wurde zum gefährlichen und mühsamen Parcours. Massnahmen zur wirklichen Belebung der Altstadt sind bis heute, von wenigen Ausnahmen abgesehen, ausgeblieben, ja sogar bekämft worden (teilweises Fahrverbot, Pflanzung von Bäumen auf dem Kornplatz)

Der Kornplatz

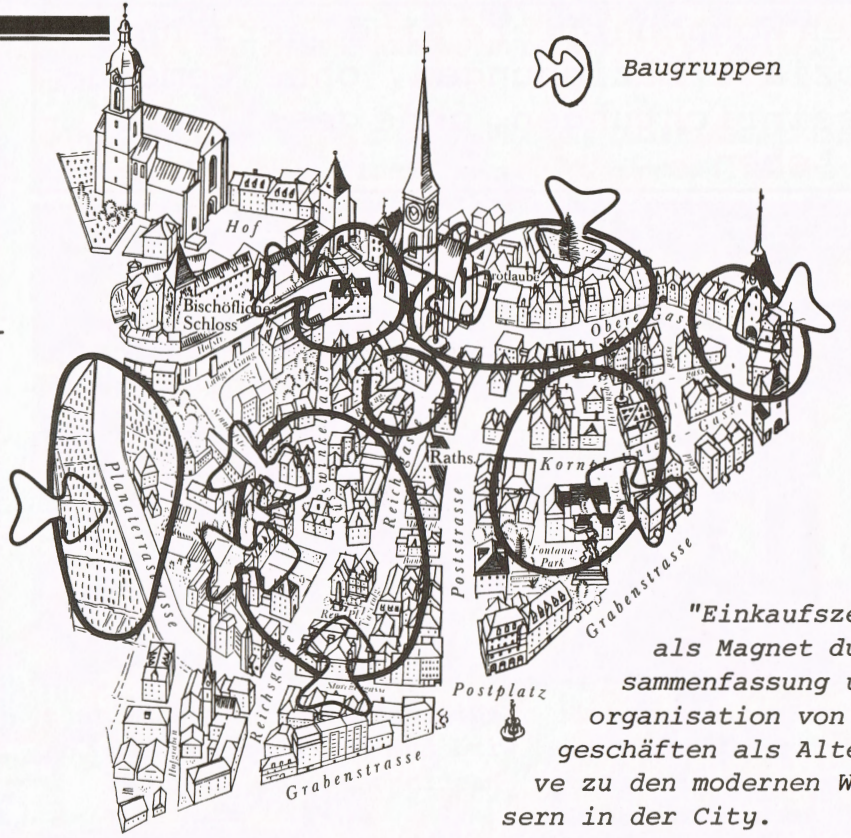
Eine attraktive, aktive, wohnliche Altstadt als Vorbild für lebendige Neubauquartiere

Schwerpunktbildung durch gezielte Planung ganzer Quartiere, Baugruppen, Gassenzüge, Plätze!
Bestandesaufnahme → Nutzungskonzept → Gestaltung.

Erhalten, pflegen, ergänzen, erneuern...

Die Erhaltung und Pflege der historischen und baulichen Substanz muss selbstverständlicher und wichtiger Bestandteil aller Massnahmen zur Förderung einer aktiven und lebendigen Altstadt sein. Vom Detail- und Einzelobjektschutz

Zur Baugruppenpflege, zur Baugruppengestaltung.

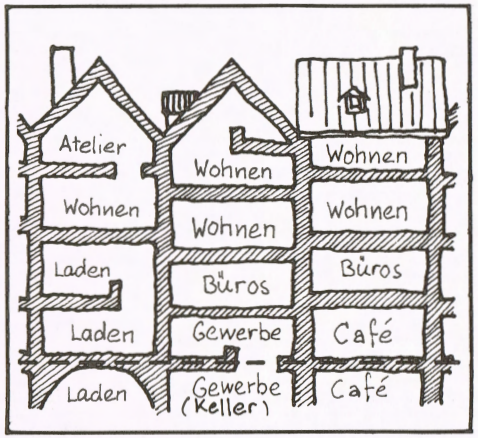


"Einkaufszentrum" als Magnet durch Zusammenfassung und Neuorganisation von Einzelgeschäften als Alternative zu den modernen Warenhäusern in der City.

Die horizontale Nutzungsordnung...

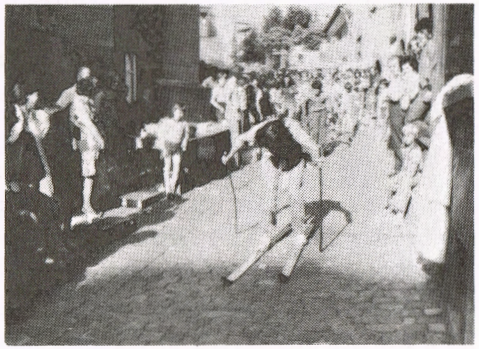
unten: Läden, Kleingewerbe, Cafes, Beizen usw.
oben : Wohnungen, Ateliers, Büros usw.

Begrenzung der Geschäfts- u. Büroanteile.
Durchmischte Bevölkerung: Alte und Junge, Alleinstehende und Familien; Möglichkeiten für alle Einkommensgruppen: sozialer Wohnungsbau!



Aktivitäten...

Zu einem lebendigen Quartier gehören verschiedenste Bevölkerungsgruppen, Tätigkeiten und Aktivitäten sowie eine Vielzahl organisatorischer und baulicher Massnahmen: verkehrsfreie, verkehrsarme und fussgängerfreundliche Strassenräume,"Marktplätze"



statt Parkplätze (Arcas, Korn-, Martinsplatz), Passagen durch Hinterhöfe (wie Bärenloch); Kinderspielplätze, Grünflächen; organisieren von gemeinsamen Aktivitäten (Klibühnifest, Gänggalimarkt, Andreasmarkt usw.); Selbsthilfe der Altstadtgeschäfte: keine Konkurrenz zu den Einkaufszentren, sondern Alternative!

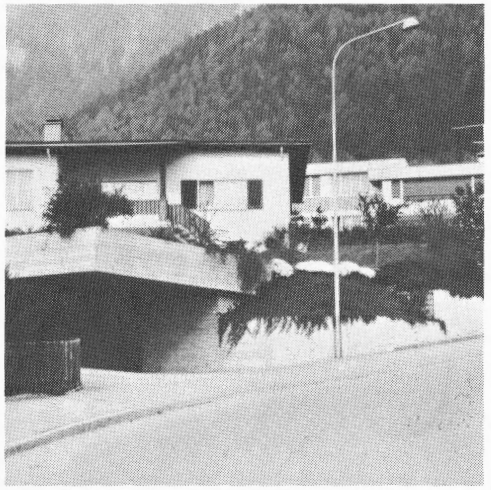
zum Beispiel

neue Wohnquartiere

Die neuen Wohnquartiere sind Leergehäuse ohne soziale Beziehungen, ohne Gemeinschaftseinrichtungen, ohne gesellschaftliches Leben.

"Die Hälfte der Bevölkerung lebt in diesem Quartier. Die meisten sind zufrieden und wollen nichts anderes". (Ein Architekt, auf das Problem der Gesichts- und Beziehungslosigkeit solcher Neubauquartiere angesprochen).

"Die Zeiten sind hart. Ein paar Löffel Suppe und eine warme Decke, dann sind sie zufrieden. Mehr wollen sie nicht". (Ein Flüchtlingslagerkommandant, auf das Problem der Hilfeleistungsmöglichkeiten angesprochen).

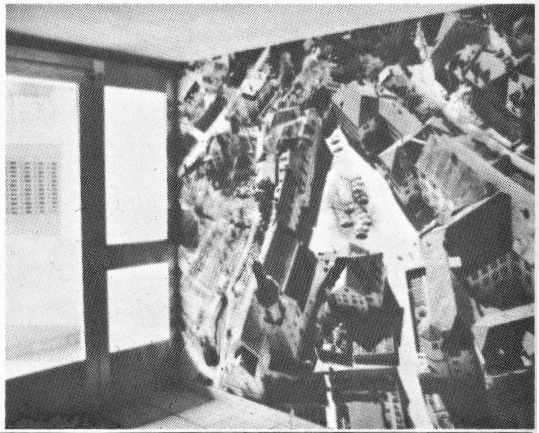


Individuelle Wohnortgestaltung wird zum Privileg und führt zu chaotischem Durcheinander.

Isoliert zwischen Stockwerk 17 und 19 oder isoliert hinter Gartenzäunen. Unfreiwillig oder freiwillig. Das öffentliche Leben im Wohnquartier beschränkt sich auf die Kanäle 1 bis 8, schwarz-weiss, meistens farbig.

Auch auf dem Spielplatz findet die Angewöhnung an Normen und Eingeschränktheit statt: in Mini-Batterien zur naturgegebenen Unfreiheit!

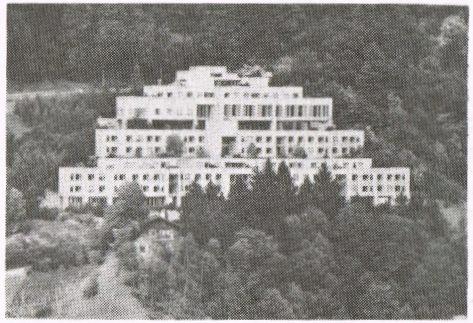
Qualität als Zierde!



Sind unsere Wohnquartiere Produkt von Phantasielosigkeit und Unvermögen? Ist es Zufall, Absicht oder Vorsehung? Oder ist es gar unser Wunsch, solche und nich bessere Wohnquartiere zugewiesen zu bekommen? - Vielleicht ist die Antwort einfach: ein Architekt, der seine einmal entworfene Wohnung 20 mal kopiert und so dann übereinander oder nebeneinander zu einem Gebäude werden lässt, verdient eben auch ungefähr 20 mal mehr bei gleichem Aufwand!

Auch neue Quartiere könnten lebendige Quartiere sein.

...aber nur, wenn sie den verschiedensten Tätigkeiten Platz einräumen, wenn Gemeinschaftseinrichtungen vorhanden sind (räumliche und soziale), wenn die räumliche Dimension des Quartiers für den Bewohner erfassbar und erlebbar ist, und wenn die Quartierbewohner an der Gestaltung und Organisation ihres Quartiers beteiligt sind.



Auch "Hochhäuser" müssen nicht unbedingt Wohntürme sein!

DAS "AUTARKE" QUARTIER

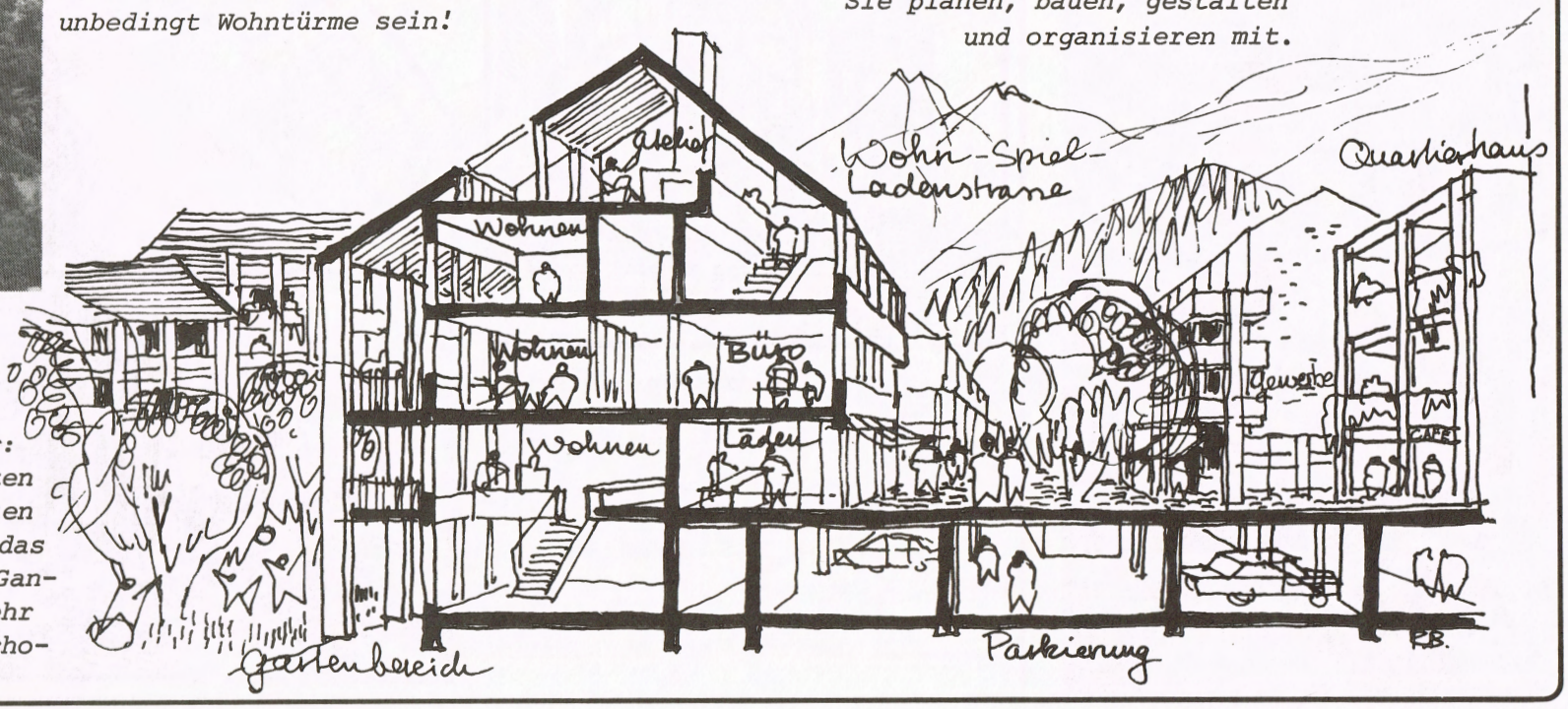
Quartierorientierte Arbeitsplätze: *Mechaniker, Maler, Schreiner und andere Handwerker, Arzt, Apotheker, Coiffeur, usw.*

Quartiereigene Arbeitsplätze: *Quartiersozialdienst mit Einbezug der Quartierbevölkerung, Gesundheitsdienst, Kindergarten, Kinderhort, Bibliothek, Quartierbeizen, Saal für kulturelle Veranstaltungen, Bastelräume, Werkstätte, usw.*

SOZIALE INTEGRATION ALLER BEVOELKERUNGSGRUPPEN!

Gesellschaft im Zeichen der Solidarität: keine Absonderung der Betagten, Kranken, Invaliden, Schwererziehbaren! Integration ins Quartierleben.

Das Quartier gehört seinen Bewohnern!
Sie planen, bauen, gestalten und organisieren mit.



Ein durchmischtes Quartier: es trägt den verschiedensten Bedürfnissen und Tätigkeiten seiner Bewohner Rechnung, das Leben wird wieder als ein Ganzes begriffen und nicht mehr in Wohnen, Arbeiten und Erholen zerrissen.

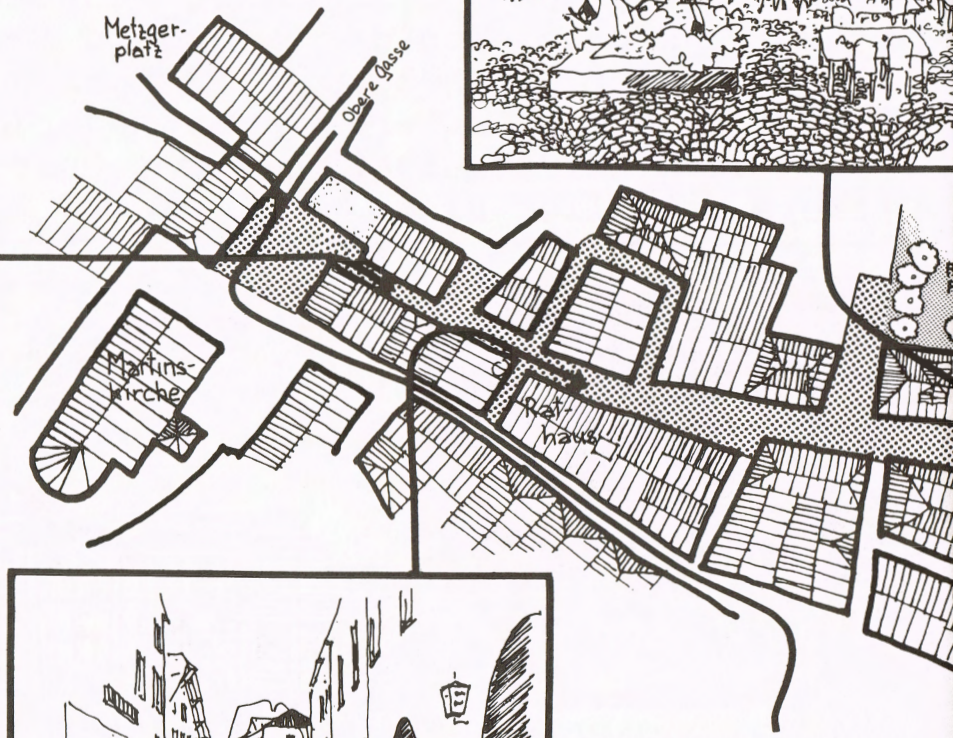
zum Beispiel

Fussgänger

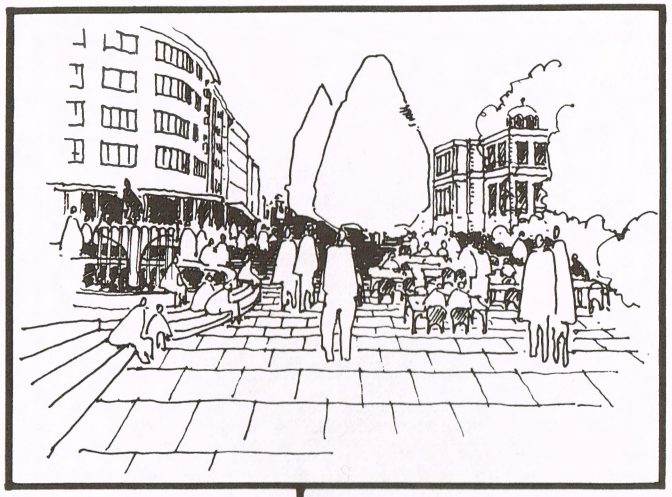
...und Velofahrer sind zugelassen, aber auf eigene Verantwortung.

Reserviert für Fussgänger: eine echte Belebung der Innenstadt

Strassenpflästerung



sencafes
anzungen



Sitzgelegenheiten

Fussgängerbereich

öffentliche Parks

Buslinien

Kleinbuslinie

Bahnhof

Post

Grabenstrasse

Cityshop

Rh B Park

Alexanderstr.

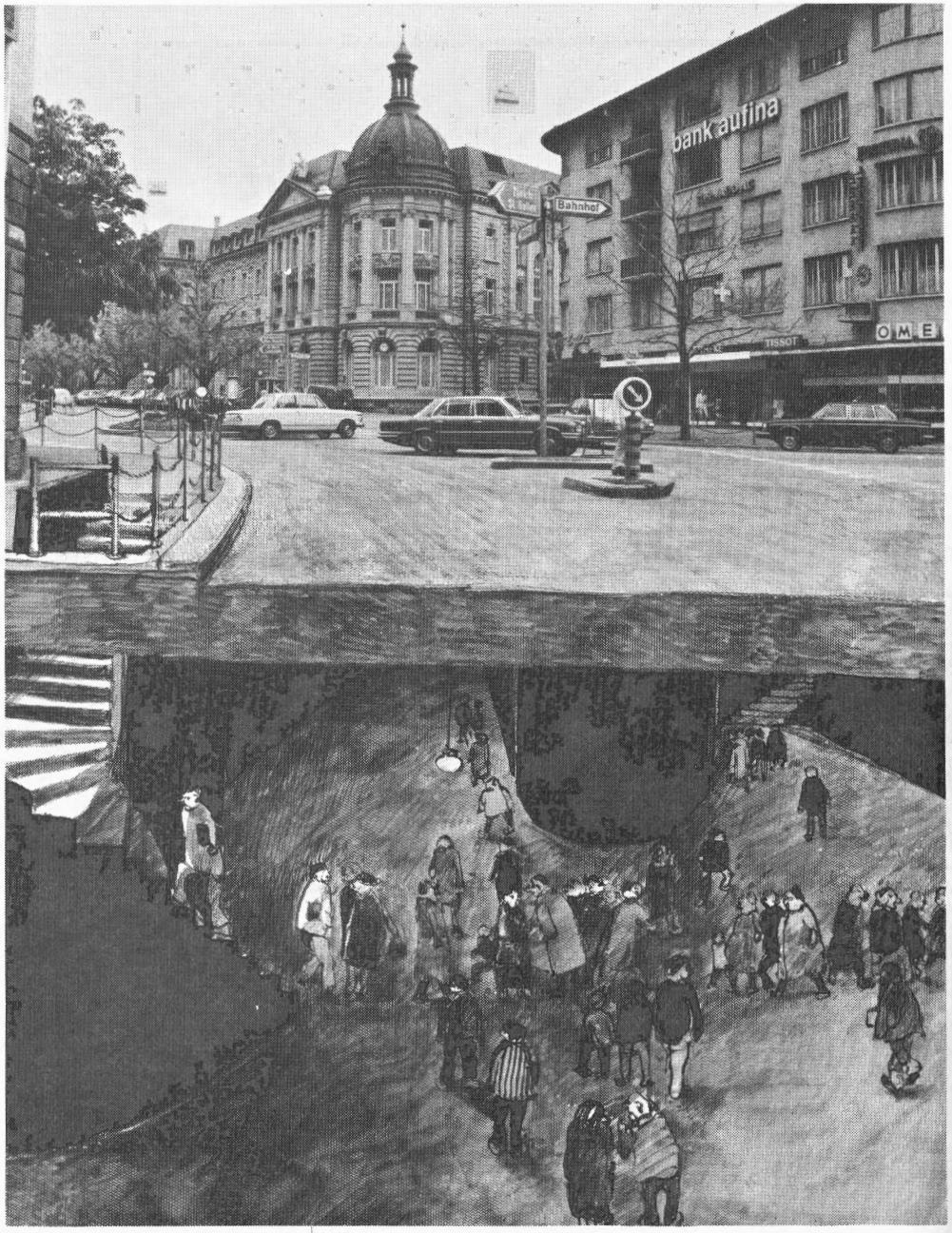
Verkaufsstände und Vitrinen

zum Beispiel

der Postplatz

Der Postplatzt

Was einmal ein Platz war, ist heute ein Stück aufgeblähter Strasse, auf der sich mittags und abends, an Wochenenden und zur Ferienzeit stinkende und lärmende Vehikel parkplatz-, heimweg- oder sonst-was-suchend an zebrastreifen- und rotlichtprogrammierten Menschen vorbeidrängen.



Glücklicherweise ist auch der Churer Stadtrat der Meinung, dass "es so nicht mehr weiter gehe" und hat das für solche Fälle zuständigste Amt, das Tiefbauamt, mit der unverzüglichen Ausarbeitung von Sanierungsvorschlägen beauftragt. Die Tiefschläge des Sanierungsamtes sind dann auch - zur allgemeinen Freude der Autofahrer - besonders fussgänger- und velofahrerfeindlich ausgefallen:

Freie Fahrt dem Automobilisten und viel Vergnügen dem FUSSGAENGER!

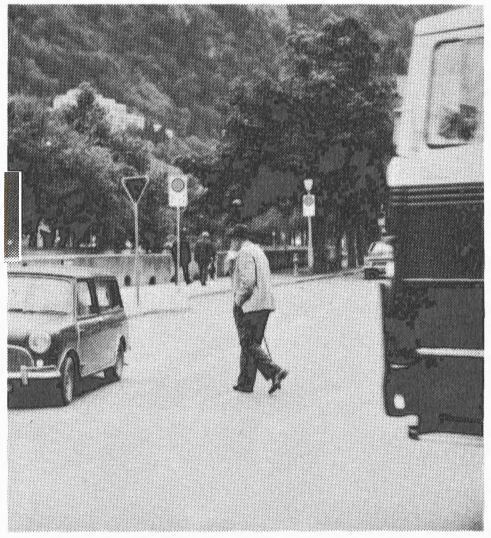
zum Beispiel

Kinder und Betagte ....

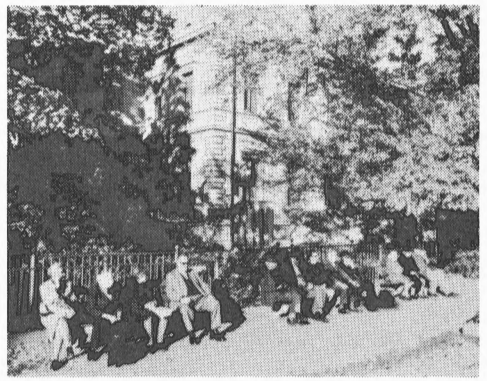
Die Stadtentwicklung ignoriert die Bedürfnisse der Kinder und älteren Leute. Was zählt, sind die wirtschaftlich Produktiven. Es werden Autos gezählt und Strassen verbreitert. Wer zählt die Kinder, Schüler, Rentner und Behinderten und verbreitert die Strassen nicht?

Aktion "Leuchtgürtel"!

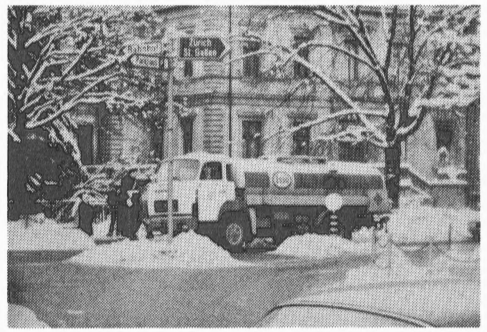
Man nehme ein Stück Plastik, versehe es mit phosphoreszierender Farbe, hänge es den Kindern um und wiege sie in Sicherheit.
Wie lange geht es noch und wir setzen den Kindern einen Helm auf und versehen diesen mit einem blinkenden Blaulicht?

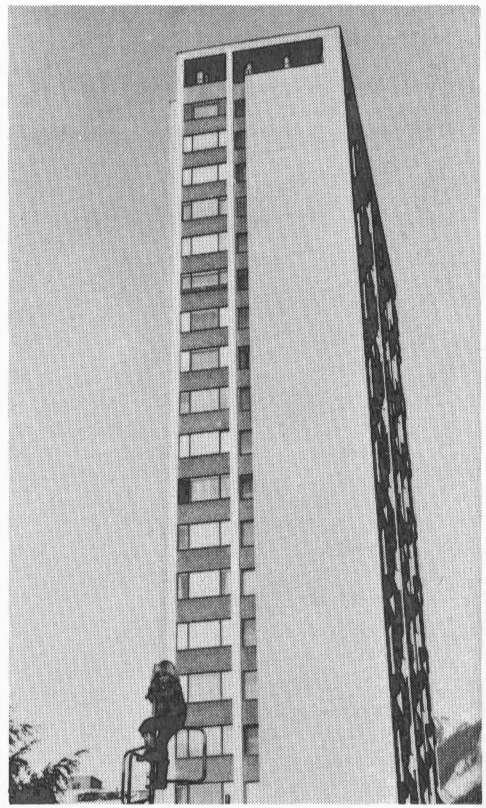


"Der alte Mann und der Verkehr" (frei nach Hemingway). Er starb in den Fluten des Verkehrs.



Die Idylle trügt! Die Wirklichkeit ist anders:





"Und dass du auch recht gross und stark werden mögest...!"

Alterssilos und Kinderplätze! Oasen für Alte und Kinder: die einfachste Art der Abfindung unbefriedigter Bedürfnisse. Das Eingeständnis von Fehlentwicklungen in der städtischen Gesellschaft.

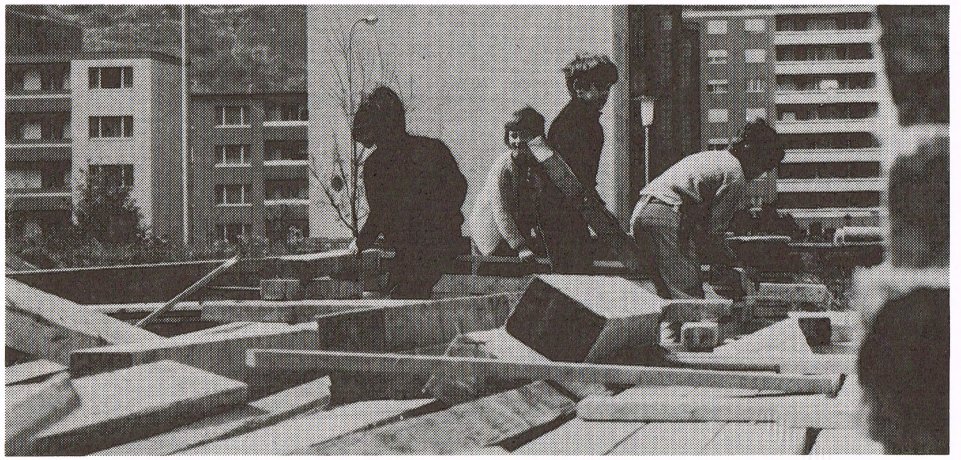
...als gleichberechtigte Stadtbewohner

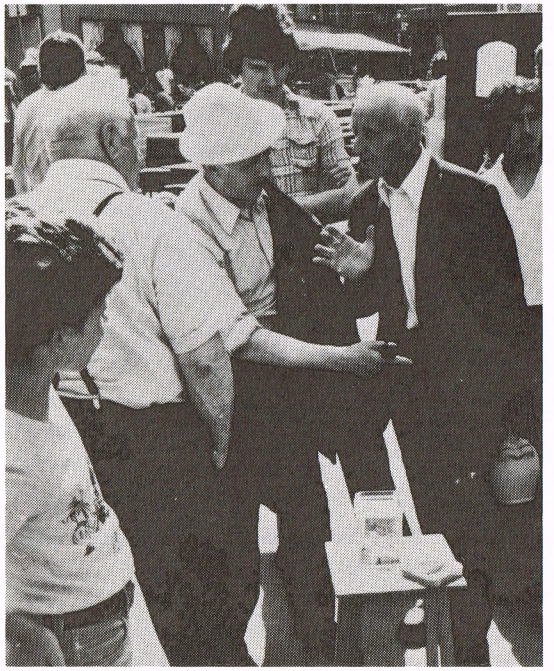
Die Bequemlichkeit, das Wohlbefinden und die Sicherheit der Kinder, der Alten, der Behinderten, der Mütter und aller Nichtautofahrer ist mindestens so wichtig wie die Bequemlichkeit der Autofahrer und das Wohlbefinden der Geschäftsleute.

Es genügt nicht, Oasen zu schaffen, wo sich Kinder und Alte ungestört und ungefährdet in angenehmer Atmosphäre aufhalten können:

- *Wohngebiete, Schulen, Kindergärten, Aussenquartiere und Innenstadt, Spielplätze und Pärke, Läden und öff. Gebäude, Erholungsgebiete und Arbeitsplätze, Beizen und Restaurants sind mit einem Netz sicherer und behaglicher Wege zu verbinden.*
- *Fussgänger und Velofahrer sind im Rahmen der Verkehrsplanung zu begünstigen.*
- *Nichtautofahrer sind auf das öffentliche Verkehrsmittel und auf gute Fuss- und Fahrradwegverbindungen angewiesen.*
- *Spielplätze, Pärke und ähnliche Anlagen sind unter Mitwirkung ihrer Benützer zu gestalten und nicht allein von "Spielplatzingenieuren" und "Gartenarchitekten".*
- *Der städtische Wohnungsbau und die städtische Planungs- und Sozialpolitik müssen ein Ziel anstreben: Altersasyle und Altersversorgungsstätten sind überflüssig!(Quartiere!)*

In allen diesen Belangen sind die Quartieraktivitäten und -kompetenzen zu fördern.





Übergeordnetes Verkehrskonzept

Die regionale Bedeutung und die Verkehrslage von Chur belasten die Stadt stark mit Ziel- und Durchgangsverkehr.

Die Zentrumsfunktion von Chur und die starke Konzentration von Verwaltung und Dienstleistungen in der Innenstadt bringen starken Verkehr mit sich.

Wochenend- und Ferienverkehr: Erholungsbedürftige, die uns erholungsbedürftig machen!

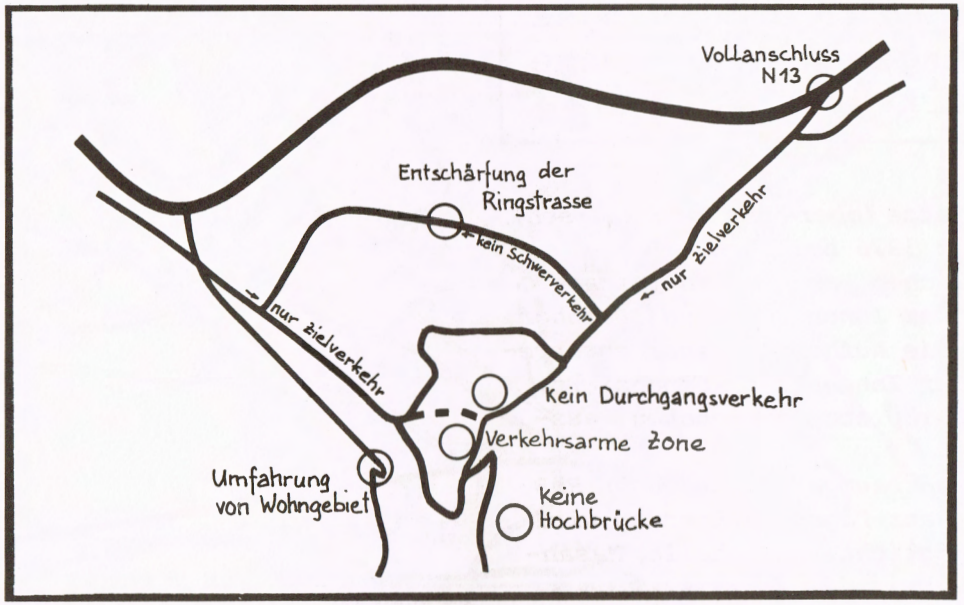
Prognosen der Automobil- und Mineralölindustrie sind schlechte Berater für eine städtische Verkehrsplanung.

VERKEHRSPOLITIK HEISST NICHT STRASSENBAUPOLITI

Die offizielle Planung geht falsche Wege und wird de Bedürfnissen einer wohnlichen Stadt nicht gerecht:

- *kein Leitbild der innerstädtischen Verkehrsentwicklung*
- *keine umfassende Verkehrsplanung*
- *veraltete und ungenügende Grundlagen und Zukunftsprognosen*
- *ungenügender Einbezug von Entwicklungsvorstellungen, die ni verkehrstechnischer Art sind*
- *das Auto wird als Mass der Verkehrsplanung betrachtet (Verk zählungen und dann lange nichts mehr!)*
- *veraltete Parkplatz- und Parkraumplanung*
- *Erstellung unerwünschter Parkhäuser im Stadtzentrum*
- *Realisierung eines inneren und äusseren Parkhausringes*
- *unnötige und zerstörerische Strassensanierungen*
- *Ausbau der Durchgangsstrassen und Zerschneidung der Innens (Postplatzunterführung, Welschdörflidurchstich, Masanserst*
- *Begünstigung des privaten Verkehrs (unsere heilige Kuh)*
- *keine Priorität für den öffentlichen Verkehr*
- *ungenügende öffentliche Verkehrsmittel*
- *die Anliegen der Fussgänger und Velofahrer werden zu wenig achtet (im besten Fall Anpassung an den motorisierten Verke*
- *Verzicht auf Vollanschluss an die N13 in Masans*
- *keine Koordination der Siedlungsplanung und Verkehrsplanun beim Bau der Südumfahrung (Umfahrung durch neues Wohngebiet*

Auch die übergeordnete Verkehrsplanung ist den Bedürfnissen der Stadtbewohner unterzuordnen.



Unsere wichtigsten Ziele einer Verkehrspolitik, die sich "dienend" in die Ziele einer menschenfreundlichen Siedlungspolitik einfügen, sind:

- *Verringerung des innerstädtischen und regionalen Verkehrsaufkommens.*
- *Veränderung der Verkehrsanteile zugunsten des öffentlichen Verkehrs (städtisch und regional).*
- *optimale Begünstigung der Fussgänger und Velofahrer im innerstädtischen Verkehrsnetz.*

Wichtigste Voraussetzung für eine sinnvolle Verkehrssanierung: wir müssen den Verkehr sanieren, nicht die Strassen!

Konkrete Massnahmen zur Verbesserung der Churer Verkehrssituation im Dienste einer menschengerechteren Siedlungspolitik:

Beseitigung des Durchgangsverkehrs
- *Vollanschluss an die N13 in Masans*
- *Fertigstellung der Südumfahrung Richtung Lenzerheide*
- *Unterbrechung der Verkehrsachse Masanserstrasse - Grabenstrasse - Kasernenstrasse*
- *Grundsätzlich keine Vergrösserung der Strassenkapazität im städtischen Bereich*
- *Redimensionierung/Unterbrechung der Verkehrsachse Masanserstrasse - Grabenstrasse - Kasernenstrasse*

Verringerung des Zielverkehrs
- *Förderung des öffentlichen regionalen Verkehrs*
- *Bildung von Verkehrszellen: der Zielverkehr einer Zelle muss diese wieder am gleichen Ort verlassen; keine Durchfahrtsmöglichkeiten!*
- *keine Zunahme der Parkplätze in der Innenstadt*
- *keine Fremdparkierung in den Wohnquartieren ermöglichen*
- *Parkplätze in Parkhäusern ersetzen oberirdische Parkplätze (Abtausch)*

Verringerung des innerstädtischen Verkehrs
- *qualitative Verbesserung des öffentlichen Verkehrs: Fahrplan, Linienführung, Verkehrsmittel, Haltestationen usw.*
- *Förderung der Konkurrenzfähigkeit des öffentlichen Verkehrs: keine Eigenwirtschaftlichkeit verlangen! (wird vom privaten Verkehr auch nicht verlangt)*
- *Ausbau des Fussgängerwegnetzes: sichere, direkte, attraktive und behagliche Verbindungen*
- *keine Einbahnstrassen für Velos*
- *Aufhebung oberirdischer Parkplätze in der Innenstadt*
- *Aufhebung von Langzeitparkierungsmöglichkeiten*
- *Schaffung verkehrsfreier und verkehrsarmer Zonen*
- *Förderung einer Siedlungspolitik, die funktionell durchmischte Quartiere anstrebt*

Verkehrskonzept für die Innenstadt

Das Verkehrskonzept muss darauf ausgerichtet sein, die Innenstadt verkehrsärmer zu gestalten. Der Zielverkehr muss in geeigneten Parkierungsanlagen aufgefangen werden, ohne dass er das städtische Strassennetz zu stark belastet.

Wichtigste Massnahmen sind:

PARKIERUNG

Die Zahl der öffentlich zugänglichen Parkplätze (ober- und unterirdisch) in der Innenstadt wird auf dem Stand Sommer 1976 belassen.
Die neuen Parkplätze in den im Bau befindlichen Parkhäusern (Arcas, RhB) und in eventuell weiteren Parkhäusern am Innenstadtrand (Bahnhof, Markthalle, Masanserstrasse) werden durch die Aufhebung einer entsprechender Anzahl bestehender Parkplätze in der Innenstadt kompensiert.
In der Altstadt werden alle öffentlichen Parkplätze aufgehoben, ausgenommen Parkhaus Arcas.
Die Parkierungsdauer in den Parkhäusern Stadtbaumgarten, Arcas u. RhB wird auf maximal 2-3 Stunden festgesetzt. Ganz-Tages-Parkierung wird nur noch in den "äusseren Parkhäusern" ermöglicht.(Markthalle, Masan-

zum BAHNHOF - PARKHAUS: der Standort für ein Parkhaus am Bahnhof ist an und für sich sinnvoll, jedoch bezüglich Zu- und Wegfahrt, Kapazität, Höhe und Gestaltung äusserst problematisch, insbesondere dann, wenn das Parkhaus über den Geleiseanlagen gebaut würde.

STRASSENNETZ

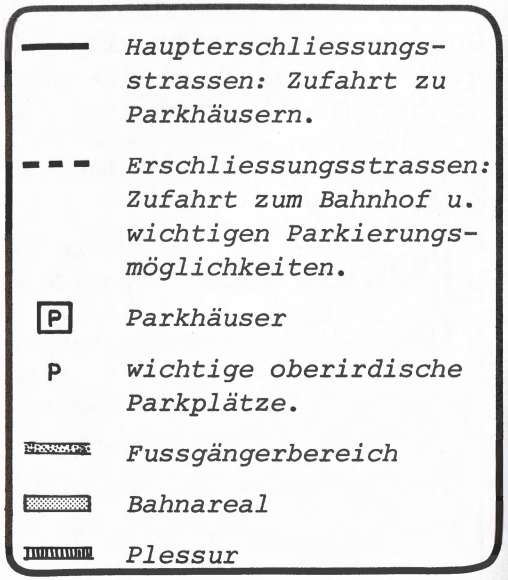
Die Parkhäuser und die verbleibenden, oberirdischen Parkierungsanlagen werden radial erschlossen. Zusätzliche innerstädtische Verbindungsstrassen erschliessen den Bahnhof. Zubringer- und Anliegerverkehr muss für jede Liegenschaft möglich sein.

FUSSGAENGER

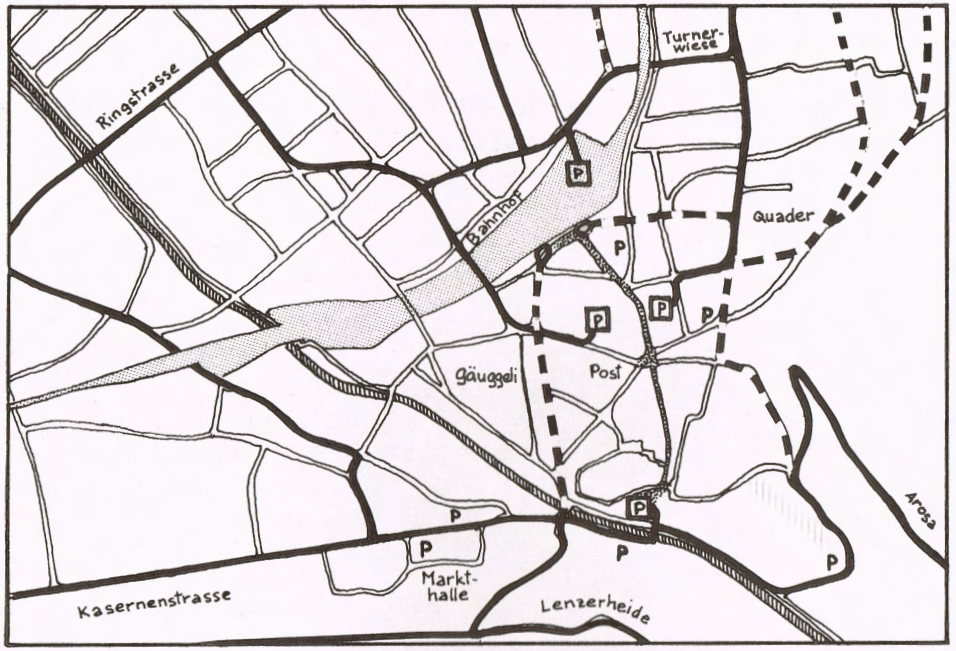
Zwischen dem Bahnhof und dem Arcas wird eine möglichst durchgehend verkehrsfreie, oberirdische Fussgängerzone geschaffen, die nur in ihrem nördlichen Bereich durch die öffentlichen Verkehrsmittel befahren werden kann.(Siehe Seiten 18/19).

OEFFENTLICHER VERKEHR

Die Wohnquartiere werden durch attraktive Buslinien radial mit dem Stadtzentrum verbunden. Ein Altstadtbus erschliesst zusätzlich die ganze Altstadt. Eine Buslinie verbindet die Parkhäuser mit der Innenstadt.



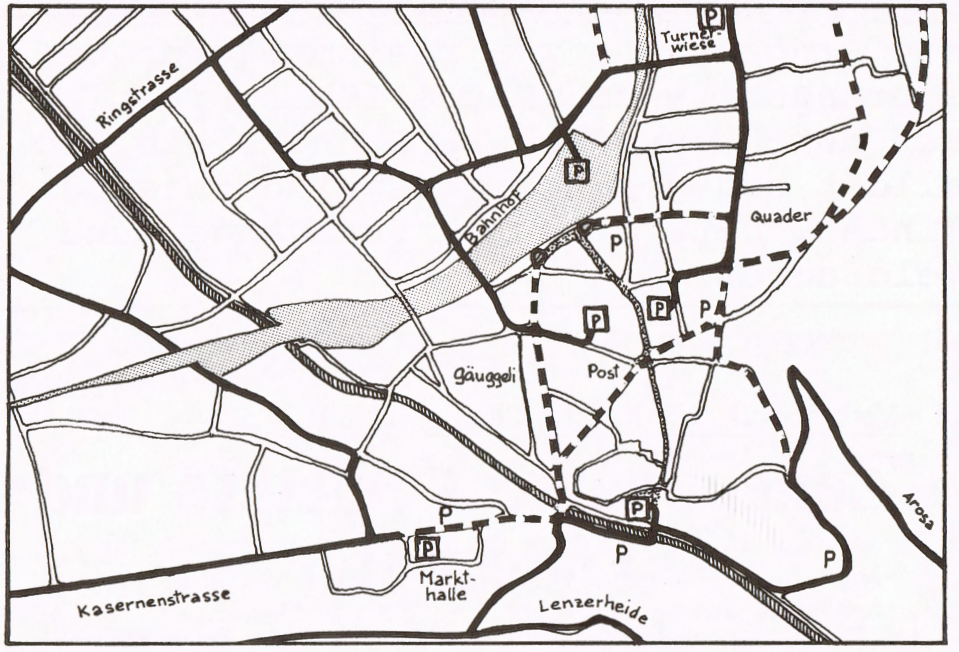
zwei Varianten eines Verkehrskonzeptes für die Innenstadt



Parkierung *Neben den bestehenden Parkhäusern (Stadtbaumgarten, Arcas und RhB) wird ein viertes beim Bahnhof gebaut. In der Altstadt werden alle öffentlichen Parkplätze aufgehoben.*

Strassennetz *Die Parkhäuser und wichtigsten oberirdischen Parkplätze werden radial erschlossen. Keine Durchfahrtsmöglichkeit mehr durch die Innenstadt (ausgenommen öffentliche Verkehrsmittel, Polizei, Feuerwehr, Ambulanz usw.)*

Zwischen dem Bahnhof und dem Arcas wird eine durchgehende Fussgängerzone geschaffen (siehe S.18/19)



Parkierung *Es werden weitere innerstädtische, oberirdische Parkplätze in zwei Parkhäuser (Markthalle, Masanserstrasse) verlegt. In der Altstadt werden alle öffentlichen Parkplätze aufgehoben.*

Strassennetz *Die Parkhäuser und wichtigsten oberirdischen Parkplätze werden radial erschlossen. Eine Durchfahrtsmöglichkeit durch die Innenstadt bleibt erhalten (Grabenstrasse). Entsprechende verkehrstechnische Massnahmen reduzieren den Durchgangsverkehr auf örtlich begrenzte und notwendige Fahrten.*

Die Fussgängerzone zwischen dem Bahnhof und dem Arcas wird nur im Bereich des Postplatzes unterbrochen (Grabenstrasse).

zum Beispiel

die Ringstrasse

Die Ringstrasse w a r einmal eine Umfahrungsstrasse. Heute führt sie mitten durch ausgedehnte Wohngebiete und bildet ein gefährliches Hindernis für Kinder, ältere Leute, Fussgänger und Velofahrer.

Verkehrsunfälle in der Stadt Chur im Jahre 1976

Zunehmende Verletzte und Todesopfer

al. Wir haben uns — leider — etwas daran gewöhnt, mit den Verkehrsunfällen zu leben. Als gewohnt-gegeben rutscht das Verkehrsgeschehen auf den Strassen der Stadt Chur durch das Monats- und Jahresgeschehen. Unfallmeldungen in den Zeitungen werden gelesen und vergessen.

Sichere Zonen sind nicht absolut sicher

Auf Fussgängerstreifen und bei Lichtsignalanlagen sollte die Gefahr eigentlich gebannt sein. Weit gefehlt! Die Statistik lehrt anderes: 23 Personen wurden auf Fussgängerstreifen angefahren. Zehn davon waren Kinder. 31 Unfälle ereigneten sich bei Lichtsignalanlagen, wobei auch ein Kind angefahren wurde. Gelbe Streifen waren also nicht gelb genug. Rot bei der Signalanlage wurde nicht immer rot gesehen....

Von den erfassten 327 Unfällen 1976 ereigneten sich deren 201 auf Lokal- und deren 126 auf Durchgangsstrassen. Bei den Lokalstrassen «rangiert» die *Ringstrasse* mit 39 Unfällen, davon fünf auf Fussgängerstreifen, weit voraus an der Spitze. Es folgt die *Rheinstrasse* mit 12 Unfällen. Die übrigen Unfälle verteilten sich auf 54 andere Lokalstrassen mit einer Häufung zwischen neun und einem Vorkommnis. Die 40 Kinder verunfallten auf folgenden Lokal- und Durchgangsstrassen: Ringstrasse, Rheinstrasse, Sägenstrasse, Giacomettistrasse,..

Bündner Zeitung vom 27.1.77

Die Gründe für dieses unrühmliche Abschneiden der Ringstrass in der Unfallstatistik liegen vor allem darin,

- *dass sie als breite, innerstädtische Durchgangsverkehrs strasse ausgebaut wurde und wird,*
- *dass sie als Durchgangsstrasse mitten durch Wohngebiete führt,*
- *dass sie eine grosse Anzahl von Fussgängerstreifen und Strassenkreuzungen aufweist,*
- *und dass sie mit einer zu grossen Geschwindigkeit befah ren wird.*

Wie der fragwürdige Ausbau des Anschlusses der Ringstrasse a die Masanserstrasse zeigt, soll die Ringstrasse auch weiter hin und in vermehrtem Masse den Motorrädern, Autos und Last wagen als "Rennbahn" dienen.

Die Ringstrasse muss "entschärft" und so umfunktioniert werden, dass sie den Bedürfnissen der Wohnbevölkerung mehr rechnung trägt.

K E I N E UNTERFÜHRUNGEN !

Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse an der Ringstrasse:

- *Vollanschluss an die N13 in Masans: Verkehr der östlichen Quartiere kann direkter auf die N13 gelangen.*
- *Verbot für den Schwerverkehr, die Ringstrasse als Durchgangsstrasse zum Industriequartier zu benützen. (Nur über N13-Anschluss Süd).*
- *Signalisierte Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h. Entsprechende Eichung der "Grünen Welle" auf 35-40 km/h.*
- *Verbreiterung der Gehsteige zu ungunsten des Strassenquerschnittes.*
- *Ganzer Kreuzungsbereich zu "Fussgängerstreifen" machen: "rot" für den Verkehr aus allen Richtungen, "grün" für die Fussgänger in alle Richtungen.*
- *Längere Grünzeiten für die Fussgänger an den Lichtsignalen und insbesondere längere Sicherheitszeiten zwischen "grün" und "rot" für den Fussgänger*
- *Freie Fahrt für die öffentlichen Verkehrsmittel: der Busfahrer kann die Lichtsignalanlage auf "grün" stellen.*
- *ev. bauliche Schikanen in der Fahrspur (Bodenwelle) als "Uberwacher der Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit".*

- Verringerung des innerstädtischen und regionalen Verkehrsaufkommens.
- Veränderung der Verkehrsanteile zu gunsten des öffentlichen Verkehrs.
- Begünstigung der Fussgänger und Velofahrer im innerstädtischen Verkehrsnetz.

zum Beispiel

der öffentliche Verkehr

Das öffentliche Verkehrsmittel ist das Verkehrsmittel der Offentlichkeit und darf für sie mindestens so unwirtschaftlich sein, wie das private Automobil für den Privaten.

Solange die öffentlichen Verkehrsmittel dermassen vom privaten Verkehr behindert werden, können sie nie attraktiv genug werden. Der private Verkehr muss zugunsten des öffentlichen Verkehrs und zugunsten der Wohnlichkeit unserer Stadt abgebaut und eingeschränkt werden. Die unbeschnittene Freiheit des Einzelnen, auch die des Autofahrers, hat seine Grenzen an der Unfreiheit der Allgemeinheit.

Was bringt uns die Förderung des öffentlichen Verkehrs?

- Verringerung des privaten Verkehrsaufkommens
- Entlastung des städtischen Strassennetzes
- Mehr Sicherheit für die Stadtbewohner
- Weniger lästige und schädliche Immissionen
- Ein billigeres städtisches Verkehrsmittel
- Ein den städtischen Bedürfnissen und Gegebenheiten angepasstes Verkehrsmittel
- Mehr Platz zum Leben in der Stadt

VERKÜRZUNG DER GESAMTFAHRZEIT:

ERREICHBARKEIT	*Innerhalb von 5-10 Gehminuten sollte von überall her eine Bushaltestelle erreicht werden können.*
WARTEZEIT	*Ein dichter, regelmässiger Fahrplan (ein Bus alle 10-15 Minuten) soll eine komfortable Bedienung der Fahrgäste gewährleisten.*
FAHRZEIT	*"Freie Fahrt dem Bus": das öffentliche Verkehrsmittel als privilegierter Verkehrsteilnehmer. (Busspuren, insbesondere an Kreuzungen, Beeinflussung der Verkehrsregelungsanlagen usw.).*
UMSTEIGEN	*Kein Umsteigen für die wichtigsten Verkehrsbeziehungen; gute Anschlussmöglichkeiten an andere Buslinien.*

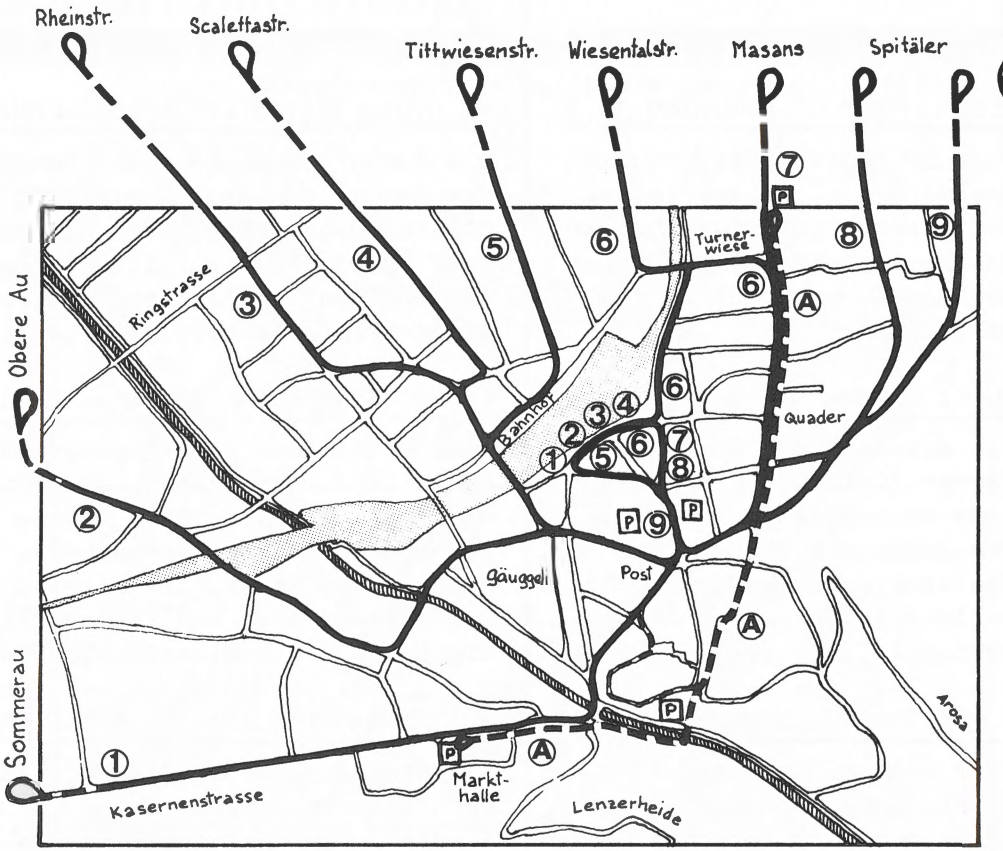
Schon heute hat sich jeder praktische Schritt und jede zu treffende Massnahme an einer langfristigen Zielsetzung auszurichten!

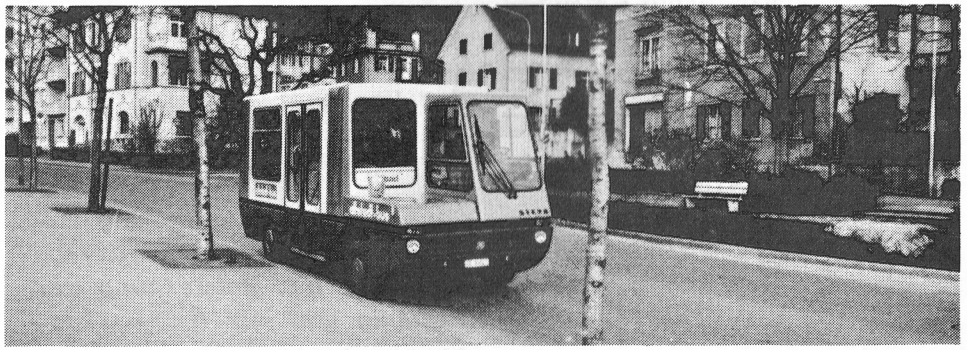
Massnahmen:

- *Radiale Buslinien aus den Wohnquartieren zum Bahnhof, Postplatz und zu den Arbeitsplätzen in der Innenstadt.*
- *Direkte Linien zu den Spitälern.*
- *Anpassung der Busgrösse an die erforderlichen Kapazitäten mittels verschiedener Busgrössen und Fahrplandichte. (Einsatz von kleineren Bussen).*
  gen).
- *Busverbindungen zwischen den Parkhäusern und dem Bahnhof, Postplatz, Altstadt (Innenstadt).*
- *Dichter und regelmässiger Fahrplan zwischen morgens 6 Uhr und abends 8 Uhr. Busbetrieb bis morgens 1 Uhr.*
- *Billige Fahrpreise, in den Stosszeiten Nulltarif.*
- *Vergünstigung für Leute, die gezwungenermassen auf die öffentlichen Verkehrsmittel angewiesen sind: Nichtautofahrer!*
- *Bequeme Fahrzeuge, die auch den Bedürfnissen der Invaliden, der älteren Leute und Kinder angepasst sind.*

Begleitende Massnahme:

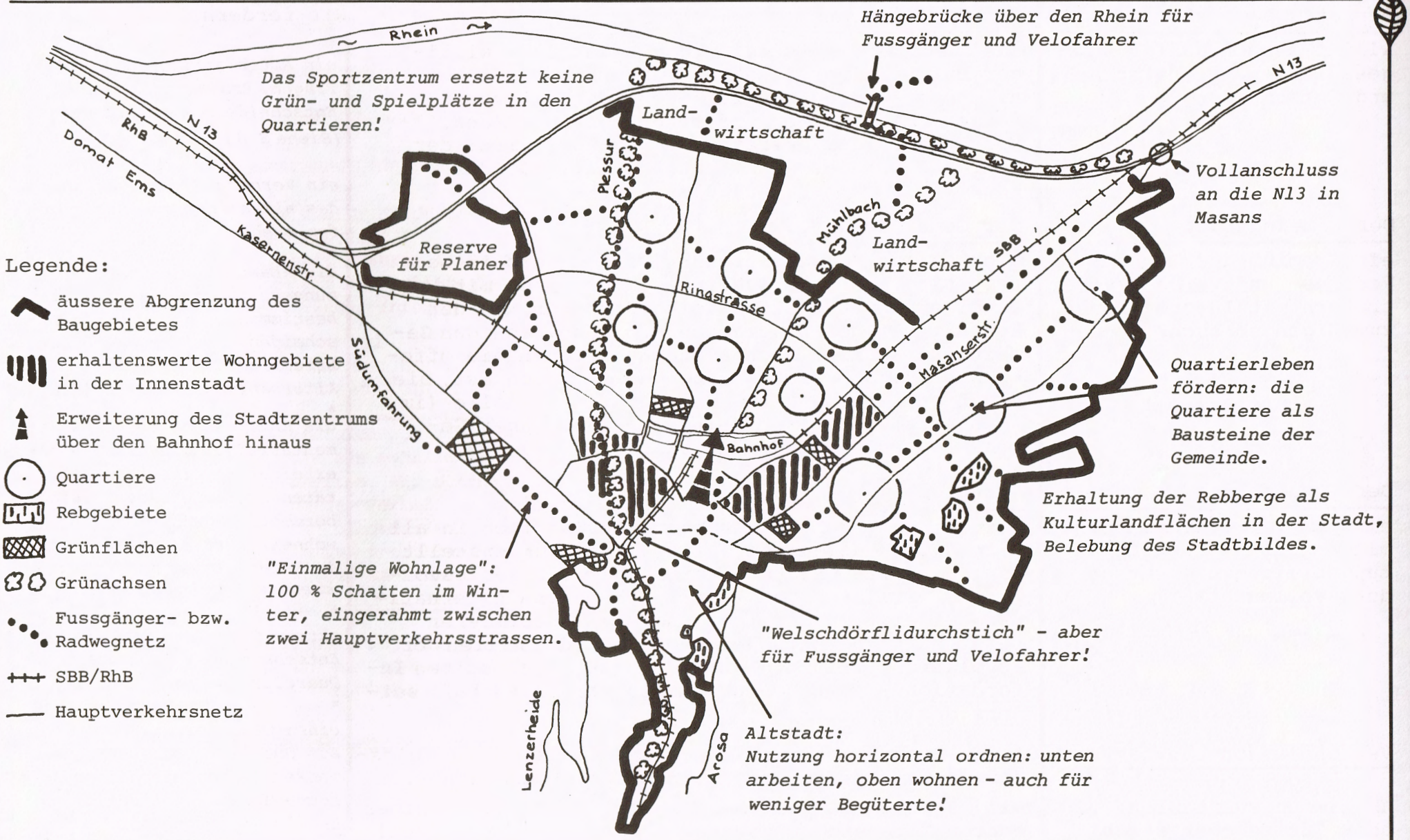
- *Aufhebung öffentlicher Parkplätze in der Innenstadt. (ausgenommen jene in den Parkhäusern).*





① *Kasernenstr.-Obertor-Postplatz-Bahnhof*
② *Pulvermühle-Sägenstr.-Gäuggeli-Postplatz-Bahnhof*
③ *Rheinstr.-Tivolibrücke-Postplatz-Bahnhof*
④ *Scalettastr.-Tivolibrücke-Postplatz-Bahnhof*
⑤ *Lacuna 1 -Tittwiesenstr.-Tivolibrücke-Postplatz-Bahnhof*
⑥ *Lacuna 2 -Wiesentalstr.-Masanserstr.-Postplatz-Bahnhof*
⑦ *Masans-Untertor-Postplatz-Bahnhof*
⑧ *Spitäler-Loestr.-Postplatz-Bahnhof*
⑨ *Spitäler-Lürlibad-Postplatz-Bahnhof*
Ⓐ *Verbindung: Parkhäuser-Postplatz-Altstadt*

Einige Vorschläge zu einem Nutzungskonzept



Stadtpolitik....

Der Stadtbewohner...

willkommen als Wähler, ausgeschlossen bei Mitsprache und Entscheidung?

Der Gemeinderat...

ein Gremium aus Partei-, Vereins- und Verbandsvertretern mit Informationen zum Eigengebrauch?

Der Stadtrat...

ein gewähltes "Triumphirat" mit 4-jähriger Geheimhaltungspflicht und Entscheidungsvollmacht?

Vernehmlassungsverfahren

Abstimmungsverfahren.... oder "friss oder stirb!"

oder direkte Demokratie, die nicht nur so heisst.

Der Stadtbewohner...

als mündiger, entscheidungsfähiger und -williger Bürger einer direkten Demokratie, der bei allen Entscheidungen zu jeder Zeit aktiv mitdenken, mitsprechen und mitentscheiden kann. Ein Bürger, der gefragt und angehört wird; der mehr als nur das passive Recht hat, mit der Faust im Sack herumzulaufen.

Der Gemeinderat...

als Rat aus Volksvertretern, die jederzeit bereit sind, ihre Entscheidungen zusammen mit der Bevölkerung zu treffen; Volksvertreter, die den Kontakt mit den Stadtbewohnern auch nach den Gemeinderatswahlen noch suchen und denen die offene Information ein vorrangiges Anliegen ist. Die Veröffentlichung der Gemeinderatsprotokolle (im Amtsblatt) trägt zur Meinungsbildung über Geschäfte und Gemeinderäte bei.

Der Stadtrat,..

seiner Wählerschaft direkt verantwortlich in all seinen Entscheidungen, weitgehendst unterstellt der Kontroll- und Entscheidungsgewalt der Bevölkerung. Ein Stadtrat, der Probleme und Alternativen aufzeigt, informiert und sich informieren lässt und seine Entscheidungen nach dem Willen der Bevölkerung trifft. Dazu bedarf es einer steten Informations-, Kontakt- und Aufnahmebereitschaft seitens des Stadtrates.

Jeder Einwohner, auch der nicht verbands-, vereins- und parteiorganisierte, hat Anspruch auf Gehör.

Die "Ja/Nein-Mitbestimmungs-Illusion" weicht einer echten Mitbestimmung: wir wählen aus Alternativen!

Wir fordern:

* *ein Amtsblatt, in dem wichtige Fragen, Projekte, Ideen und Entscheide diskutiert werden.* *(Siehe S. 35)*
* *ein Vernehmlassungsverfahren, das allen Interessierten offen steht.*
* *die Abänderung des Abstimmungsverfahrens: mehr Mitbestimmung bei Grundsatzentscheiden, Abstimmungen über Leitbilder, Ideen, Varianten, Alternativen und Einzelfragen.*
* *die Anerkennung ausserparlamentarischer und verwaltungsexterner Bevölkerungsaktivitäten im Sinne einer Gleichberechtigung aller Stadtbewohner. Vertretungsanspruch in Kommissionen mit entsprechendem Arbeitsbereich.*
* *aktive Quartiere mit eigener Entscheidungskompetenz in Quartierangelegenheiten.*
* *einen Quartierrat, der sich aus Quartiervertretern zusammensetzt und Entscheidungskompetenzen in städtischen Angelegenheiten hat.*

Wir wollen weitermachen!

Warum?

- *weil das RhB-Parkhaus gegen den Willen der Bevölkerung gebaut wird!*
- *weil im Gäuggeliquartier trotz eingereichter Initiative weiter abgerissen wird!*
- *weil die Initiative für eine lebensfähige Innenstadt verschleppt wird!*
- *weil die vom Volke angenommene Grünzoneninitiative ignoriert wird!*
- *weil die Teilrevision der Churer Stadtplanung seit 7 Jahren in Bearbeitung ist - ohne Resultat!*
- *weil die Behörden die Zukunft unserer Stadt als eine verwaltungsinterne Angelegenheit betrachten. Die Bevölkerung wird nicht gefragt, nicht einmal informiert!*

Es steht zu viel auf dem Spiel, als dass wir die Zukunft unserer Stadt allein den Behörden, Fachleuten und der Verwaltung überlassen können!

Die AKTION WOHNLICHES CHUR hat sich zum Ziel gesetzt, als Vertreterin all jener Churer, die ein wohnliches Chur möchten, an der Stadtentwicklung mitzuarbeiten. Wir betrachten uns als ein ausserhalb des Parlaments und der Verwaltung stehendes Bindeglied zwischen Bevölkerung und Behörden/Verwaltung, eine Art Ombudsmann. Zusammen mit Behörden und Verwaltung, aber von ihnen unabhängig, wollen wir unseren Beitrag für die Zukunft unserer Stadt leisten.

Helfen Sie uns; unterstützen Sie uns! Wir brauchen Ihre Unterstützung, damit wir aktiv, kritisch und aufbauend an unserer städtischen Zukunft mitarbeiten können.

Wir laden alle ein, mitzumachen: mit Ideen, mit Vorschlägen, mit Kritik und-finanziell!(Siehe nebenstehende Karten).

Chur
unsere Stadt!

Ideen und Vorschläge für eine moderne, menschengerechtere Stadtentwicklung!

Senden Sie mir bitte .... Exemplare der Broschüre "CHUR, unsere Stadt!" zum Preis von Fr.5.- pro Exemplar.

Senden Sie mir bitte .... Exemplare (ganzer Bogen mit 8 verschiedenen Kleber) der vierfarbigen Aktions-Kleber zum Preis von Fr.12.- pro Bogen.

M e i n e Meinung zur Broschüre: _____

_____

_____

_____

_____

_____

Datum: *Unterschrift:*

W I R W O L L E N W E I T E R M A C H E N !

AKTION *wohnliches* **CHUR**

Helfen Sie uns bei unseren Bemühungen um die Wohnlichkeit unserer Stadt!

G E S U C H T : Churerinnen und Churer, die uns finanziell unterstützen!

O *Ich erkläre mich bereit, während eines Jahres (12 Monate) monatlich Fr.10.- (Fr. .....) an die Aktion wohnliches Chur zu bezahlen.(Einzahlungen auf PC 70-6444)*

O *Ich bezahle einen einmaligen Beitrag von Fr. ..... an die Aktion wohnliches Chur.(Einzahlungen auf PC 70-6444)*

Ihr Beitrag ermöglicht es der AKTION WOHNLICHES CHUR, weiterzuarbeiten und sich noch vermehrt und gezielter für die Anliegen unserer Stadt und ihrer Bewohner einzusetzen.

Datum: Unterschrift:

GRAUBÜNDNER KANTONALBANK
Schönbuch