

Chur stimmt ab – worüber genau, ist noch umstritten

Ein Gespräch mit Stadträtin Sandra Maissen über den Zweck von Initiativen, Hitzekarten und Masterplänen – und die offenbar strittige Frage, worum es bei der Stadtklima-Initiative eigentlich geht.

Gion-Mattias Durband

27.02.24 - 04:30 Uhr Graubünden



Will keine quantitativen Vorgaben: Stadträtin Sandra Maissen lehnt die Stadtklima-Initiative ab und weibel für den Gegenvorschlag.

Bild Olivia Aebli-Item

In Chur wird es im Sommer vielerorts zu heiss, das zeigt eine jüngst publik gewordene [Hitzekarte](#). Die Stadtklima-Initiative, über die am 3. März abgestimmt wird, fordert Massnahmen für ein besseres Stadtklima im Sommer. Konkret soll wähen zehn Jahren jährlich ein Prozent der Strassenfläche auf Stadtgebiet in Grün- und Begegnungsflächen und/oder sichere Flächen für den Fuss- und Veloverkehr umgewandelt werden. Gemäss Gegenvorschlag des Stadtrates sollen entsprechende Massnahmen bei künftigen Strassensanierungen geprüft werden – allerdings ohne quantitative Vorgaben.

Frau Stadträtin Maissen, die Hitzekarten zur aktuellen Lage in Chur liegen seit einiger Zeit vor. Und sie zeichnen kein gutes Bild. Es ist schon heute im Sommer an vielen Orten in der Stadt viel zu heiss. Wie kommen die Ergebnisse beim Stadtrat an?

Die Hitzekarten, welche vom Kanton Graubünden gemeinsam mit der Stadt Chur in Auftrag gegeben wurden, dienen als eine der Grundlagen für die laufende Revision der Grundordnung. Wir werden die Karten in den kommenden Monaten im Detail analysieren.

Seitens der Stadt wurde bisher nicht kommuniziert, dass die Karten vorliegen. Hat das einen Grund?

Der Kanton hat die Karten, soweit sie fertiggestellt sind, bereits aufgeschaltet. Wir werden diese einpflegen, wenn die Rahmenbedingungen es erlauben.

«Die Stadtklima-Initiative ist Hitzekarten nicht direkt verbunden.»

— Sandra Maissen, Churer Stadträtin

In Chur wird am 3. März über eine Initiative abgestimmt, die angesichts der zunehmenden Hitze Massnahmen zur Verbesserung des Stadtklimas verlangt. Da wäre der Ist-Zustand, den diese Karten abbilden, doch eine wichtige Diskussionsgrundlage?

Die Stadtklima-Initiative ist damit nicht direkt verbunden. Bei der Stadtklima-Initiative geht es primär um den Rückbau der Strassen und Verkehrsberuhigungsmassnahmen.

Die Stadtklima-Initiative ist zwar als Ergänzung des Gesetzes für einen menschen- und umweltfreundlichen Stadtverkehr angelegt, das sich mit Verkehrsberuhigung beschäftigt. Aber im Zentrum der Neuerungen, die die aktuelle Initiative umfasst, steht das Stadtklima.

Wenn Sie den Initiativtext ansehen, geht es dort um neue Grünflächen, den Rückbau von Strassen und die Schaffung von Velowegen. Verlangt wird während zehn Jahren die Umwandlung von jährlich mindestens einem Prozent der gesamten Strassenfläche auf Stadtgebiet. Und das würde die Stadt total rund 35 Millionen Franken kosten. Deshalb hat der Stadtrat einen Gegenvorschlag erarbeitet, der die ohnehin notwendigen Strassenprojekte und die Anliegen aufnimmt und im gleichen Zeitraum rund fünf Millionen kosten würde.

Die erste von der Initiative geforderte Ergänzung des Stadtverkehrsgesetzes lautet: «... und Schutz der Bevölkerung vor nachteiligen Auswirkungen der Klimaerwärmung». Dann geht es weiter: «Zu diesem Zweck entsiegelt die Stadt ... Strassen und schafft Grün- und Begegnungsflächen.» Es geht explizit um die Frage, wie der Hitze in der Stadt entgegengewirkt werden kann.

Wenn Sie den Initiativtext weiterlesen, steht die Umwandlung öffentlicher Strassen im Fokus. Bei Klimafragen geht es einerseits um Klimaanpassungsmassnahmen – Fragen der Begrünung, der Chaussierung, der Versickerung, des Rückbaus der Strassen. Es geht aber auch um Klimaschutz, wo die Reduktion des CO₂-Ausstosses im Vordergrund steht.

«Mit dem Ja zum CO₂-neutralen Wärme- und Kältenetz der IBC hat die Bevölkerung 2023 diesem Thema eine klare Priorität eingeräumt.»

— Sandra Maissen, Churer Stadträtin

Treibhausgasemissionen sind nicht Gegenstand der anstehenden Initiative.

Das stimmt, aber man muss auch sagen: Mit dem Ja zum CO₂-neutralen Wärme- und Kältenetz der IBC hat die Bevölkerung 2023 diesem Thema eine klare Priorität eingeräumt. Und das müssen wir als Stadtrat ernst nehmen.

Das Thema der Vorlage vom 3. März ist aber ein anderes, nämlich das Stadtklima. Da wäre eine Hitzekarte doch hilfreich, oder?

Es geht auch um Wärme und Klimaanpassungsmassnahmen, das ist so. Aber es geht auch um Verkehrsberuhigung. Und das ist ein wesentliches Element der Initiative. (Zitiert aus dem Initiativtext) «...öffentliche Strassen in zusätzliche Begegnungszonen, sichere Flächen für den Fuss- und Veloverkehr sowie öffentliche Räume mit hoher Aufenthaltsqualität um (wandeln)».

Mit Blick auf Massnahmen zur Klimaanpassung ist eine Hitzekarte doch relevant.

Wir haben die Karte mit dem Kanton in einem anderen Zusammenhang erstellen lassen – als eine Grundlage für die Revision der Grundordnung. Das ist Teil des Masterplans Energie und Klima der Stadt Chur. Und jetzt muss man zuerst analysieren. Die Karte alleine sagt noch nichts aus und ist für sich auch keine Überraschung.

In der Botschaft zur Initiative heisst es ganz am Anfang, dass «das grundsätzliche Anliegen der Initiative vom Stadtrat anerkannt wird». Gleich anschliessend wird auf die «Ziele sowie prioritäre Massnahmen» im Masterplan Energie und Klima verwiesen. Die im Masterplan genannten Ziele haben alle einen Gegenstand: Treibgas-Emissionen. Das hat mit der Initiative nichts zu tun.

Im Masterplan Energie und Klima hat der Gemeinderat eine Priorisierung vorgenommen. Dort steht die Reduktion der Treibhausgas-Emissionen der Stadt an erster Stelle und damit entsprechende Massnahmen im Bereich CO₂-neutraler Energieproduktion – also Klimaschutz und nicht Klimaanpassungsmassnahmen.

Genau darum hat man beim Lesen der Botschaft den Eindruck: Es wird an der Initiative und an deren Hauptanliegen vorbeigeredet. Es wird auf Ziele in Sachen Treibhausgasemissionen verwiesen, die nicht Gegenstand der Initiative sind.

Wenn Sie den Masterplan lesen, finden Sie unter 3.3. Massnahmen im Bereich Bau und Planung, welche in der Revision der Grundordnung berücksichtigt werden sollen...

«Die Fragestellung ist aufgenommen.»

— Sandra Maissen, Churer Stadträtin

... wenn wir noch kurz bei den Zielen bleiben wollen. Gehen Sie mit mir einig, dass die Ziele im Masterplan Emissionen betreffen und die Initiative ein anderes Thema hat?

Der Masterplan Energie und Klima besteht aus Zielen und Massnahmen und muss als Ganzes gelesen werden. Er basiert auf einem Grundlagenbericht, dort wurde festgelegt, dass Energiethemen einen Vorrang haben: Die CO₂-Neutralität hat erste Priorität. Wenn Sie nun im Masterplan schauen (zitiert aus dem Abschnitt «Massnahmen, 3.3. Bau und Planung»), «Klimatische Bedingungen in der Revision der Grundordnung berücksichtigen: Die Siedlungsverdichtung erfolgt unter Wahrung einer hohen Wohn- und Lebensqualität gezielt, klimaangepasst und qualitativ. ... Gemeinsam mit dem Kanton Graubünden ist eine Heatmap in Auftrag gegeben worden, welche die Grundlage für die Erarbeitung von Klimaanpassungsmassnahmen bildet». Wenn Sie sich das ansehen, merken Sie: Die Fragestellung ist aufgenommen.

Aber die Ziele sind themenfremd und die «prioritären Massnahmen» sind keine konkreten Massnahmen.

Der Masterplan gibt vor, in welche Richtung es gehen soll. Und im Gegenvorschlag zur Stadtklima-Initiative wird aufgezeigt, um was es geht: «Bei ohnehin notwendigen und geplanten Strassensanierungsprojekten wird in der Zukunft systematisch geprüft, inwiefern Aufwertungen zur Klimaanpassung und/oder zur Verkehrsberuhigung berücksichtigt werden können.» Dieses Vorgehen ist aus Sicht des Stadtrats machbar und pragmatisch.

Zur Initiative: Als ein Hauptargument gegen die Initiative führt der Stadtrat die Kosten an, für die er in der Botschaft eine Schätzung aufstellt. Darin werden unter anderem Steinplatten einberechnet. Wie kam diese Zusammenstellung zustande?

Die Zusammenstellung basiert auf Erfahrungswerten der letzten Jahre. Steinplatten und Pflasterung machen nur 15 Prozent der Kostenzusammenstellung aus.

Steinplatten machen mit Blick auf Hitzeentwicklung und Stadtklima wenig Sinn – und sie sind sehr teuer. Gemäss Zusammenstellung des Stadtrats machen die Plattenbeläge zudem mit knapp 18 Millionen mehr als die Hälfte der Gesamtkosten von 35 Millionen Franken aus, die die Initiative gemäss Stadtrat über zehn Jahre nach sich zieht.

Die Bahnhof- oder die Bodmerstrasse zum Beispiel wurden verkehrsberuhigt und mit Plattenbelag aufgewertet, der durchlässig ist. Von einer Chaussierung (Feinschotter) wurde dort natürlich abgesehen aus Rücksicht etwa auf ältere Menschen, die mit einem Rollator unterwegs sind.

Aber in Sachen Abkühlung bringen Steinplatten kaum etwas.

Und ein Veloweg? Der Stadtrat muss das eine tun und das andere nicht lassen – und das immer im gegebenen Finanzrahmen.

Aber eine Chaussierung zum Beispiel.

Aber eine Masanserstrasse können Sie ja nicht chaussieren.

Laut Initiative sind die «gemäss aktuellem Wissensstand effektivsten Massnahmenkombinationen» anzuwenden. Wurden für die in der Botschaft zusammengerechneten Massnahmen und Materialien Fachleute zum Thema angefragt?

In der Verwaltung besteht dazu ein grosses Fachwissen. Es handelt sich um reale Zahlen aufgrund von Erfahrungswerten. Die Aufteilung ist realistisch, 40 Prozent der Umwandlung der Strassen sind als «Verkehrsberuhigung mit Gestaltung» berechnet mit 200 Franken pro Quadratmeter. Zudem wäre gemäss Wortlaut der Initiative die «gesamte Strassenfläche auf Stadtgebiet» für die Berechnung heranzuziehen – da wären wir jährlich etwa bei 18'000 Quadratmetern gewesen statt bei 8500 im Siedlungsgebiet.

«Neue Velostreifen hätten wohl keinen Klimaanpassungseffekt.»

— Sandra Maissen, Churer Stadträtin

Kosten sind ein wichtiges Argument – und die Zusammenstellung bietet Spielraum. Auf der einen Seite gibt es Plattenbelag zu 1400 Franken den Quadratmeter. Auf der anderen Seite des Spektrums gäbe es Markierungsfarbe für einen neuen Velostreifen – auch eine solche Umnutzung der Strasse wäre dem geforderten einen Prozent anzurechnen (Anmerkung der Redaktion: Ein 5-Liter-Eimer Strassenmarkierungsfarbe kostet etwa 150 Franken.)

Im Strassenverkehr gilt es Vorgaben einzuhalten. Und neue Velostreifen hätten wohl keinen Klimaanpassungseffekt.

Der Initiativtext besagt ausdrücklich: «Die Stadt wandelt (...) jährlich mindestens ein Prozent der Strassenfläche in (...) und/oder in sichere Flächen für den Fuss- und Veloverkehr um.»

Oder in Grün- und Begegnungsflächen... Das sind aber keine verkehrsberuhigenden Massnahmen, wie sie die Initiative auch fordert. Zudem ist das auf einer Standardstrasse gar nicht möglich, weil der Platz fehlt. Oder wollen Sie die Strassen verbreitern? Wir starten ja nicht mit einer neuen Stadt. Es braucht rund 180 Zentimeter für einen Velostreifen (Anmerkung der Redaktion: Das kantonale Normalmass beträgt 150 Zentimeter).

Aber ein Velostreifen zählt?

Wenn die Strasse das zulassen würde, dann schon. Aber: In der Initiative heisst es, es müssten «sichere» Flächen für den Veloverkehr sein. Ich gehe nicht davon, aus dass die Initianten einen markierten Velostreifen als durchgehend sicher einstufen.

«8500 Quadratmeter jährliche Umwandlung kosten zu viel.»

— Sandra Maissen, Churer Stadträtin

Ein weiteres Argument der Stadtregierung gegen die Initiative: Deren Umsetzung würde viele neue Baustellen nach sich ziehen und den Verkehrsfluss beeinträchtigen. Liesse sich die von der Initiative geforderte Umwandlung nicht mit Bauarbeiten kombinieren, die ohnehin anfallen – beim Ausbau des Fernwärmenetzes und Strassensanierungen?

Wir haben eine ohnehin erhöhte Bautätigkeit aufgrund der Wärme- und Kältenetze der IBC, die Synergien ermöglicht, da gebe ich Ihnen recht. Darum sollen gemäss Gegenvorschlag auch jeweils systematisch Massnahmen geprüft werden. Die Frage ist: Müsste über die ohnehin anfallenden Strassenarbeiten hinaus wegen der Initiative noch mehr gemacht werden – 8500 Quadratmeter

jährliche Umwandlung kosten zu viel.

Hinzu kommt: Die ohnehin schon anstehenden Generationenprojekte sind mit sehr hohem Finanzaufwand verbunden. Der Stadtrat will ein Vorgehen, das mit den anderen öffentlichen Aufgaben vereinbar ist. Sonst heisst es am Ende: Sanieren wir erst das Schulhaus, oder wollen wir 35 Millionen für Massnahmen zur Klimaanpassung ausgeben? Zudem hat die Bevölkerung mit der Abstimmung über den Ausbau des Fernwärmenetzes dem Klimaschutz eine klare Priorität eingeräumt.

Soll auf Massnahmen fürs Stadtklima verzichtet werden, weil bereits die Emissionen gesenkt werden? Bereits heute wagen sich etwa viele Seniorinnen an Hitzetagen gar nicht mehr aus dem Haus, wie eine Befragung in Chur aufzeigte. Und das Problem mit der Hitze wird sich verschärfen.

Es gibt Klimaschutz und Klima-Anpassungsmassnahmen. Wir wollen das eine tun und das andere nicht lassen, aber in einem für den städtischen Finanzhaushalt erträglichen Mass. Und der Stadtrat will gemäss Gegenvorschlag bei allen notwendigen Strassensanierungen systematisch entsprechende Massnahmen prüfen.

«Wenn das Volk uns einen Auftrag gibt, muss der Stadtrat diesen umsetzen. Es geht schliesslich um Volksrechte.»

— Sandra Maissen, Churer Stadträtin

Die Initiative verlangt die Umwandlung oder -nutzung von einem Prozent der Strassenfläche pro Jahr. Wenn nun in einem Jahr etwas mehr und im anderen etwas weniger umgewandelt würde, würde das der Initiative entsprechen?

Das sieht die Initiative nicht vor. Die Initianten schreiben «jährlich mindestens ein Prozent». Da ist eine ganz klare Vorgabe. Der Staat muss verlässlich sein. Wenn das Volk uns einen Auftrag gibt, muss der Stadtrat diesen umsetzen. Es geht schliesslich um Volksrechte.

Beim Gesetz für einen menschen- und umweltfreundlichen Stadtverkehr – vor über 30 Jahren ebenfalls aufgrund einer Initiative zustande gekommen und immer noch in Kraft – scheint das der Stadtrat lockerer zu sehen. Die darin vorgeschriebene Reduktion des motorisierten Individualverkehrs, die Bevorzugung des Langsamverkehrs inklusive sicheres Velonetz oder die jährliche Berichterstattung zur Umsetzung – grossteils nicht umgesetzt. Derweil hat der Stadtrat einen Auftrag zur Aufhebung desselben Gesetzes mit Wohlwollen zur Prüfung entgegengenommen.

Dieses Gesetz ist programmatischer Natur und nicht justiziabel, sprich: nicht direkt umsetzbar. Zudem wurde die erwähnte Initiative zum Stadtverkehr sehr knapp angenommen und ist über 30 Jahre alt. Aber die Akzeptanz von Verkehrsberuhigungsmassnahmen ist heute wohl höher als damals – hier ist ein gesellschaftlicher Wandel im Gang.

«Dieses Gesetz nicht justiziabel. Zudem wurde die erwähnte Initiative zum Stadtverkehr sehr knapp angenommen und ist über 30 Jahre alt.»

— Sandra Maissen, Churer Stadträtin

Es scheint, als würde mit ungleichen Ellen gemessen. Die eine Initiative zum Stadtverkehr wird – obwohl angenommen – zu wesentlichen Teilen nicht umgesetzt, vor der anderen wird mit Verweis auf Buchstabentreue gewarnt. Bei den Initianten bestehen Zweifel am Willen des Stadtrats, diese Anliegen auch tatsächlich ernst zu nehmen. Können Sie das nachvollziehen?

Haben Sie das meine Vorgänger auch gefragt?

Die Frage stellt sich heute immer noch.

Der Gegenvorschlag übernimmt die Stossrichtung auf und der Stadtrat will pragmatisch Massnahmen bei geplanten Strassensanierungen prüfen – und er tut dies auch heute schon. Das zeigt sich etwa bei der letzten Etappe der Masanserstrasse,

wo Bauminseln miteinander verbunden wurden, oder bei der geplanten Langsamverkehrsverbindung beim Stampaweg. Zudem können wir nun im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 4. Generation den neuen Sachplan Velo umsetzen. So wollen wir auch gemäss Gegenvorschlag Massnahmen ergreifen. Wie viel das sein wird und wie rasch es geht, hängt unter anderem von den Finanzen ab und von anderen öffentlichen Anliegen, die realisiert werden müssen.

Zur Entstehung dieses Interviews

Beim Autorisieren des Interviews sind sich Autor und Interviewpartnerin nicht in allen Punkten einig geworden. Bei einigen Antworten wurden Kernaussagen zurückgezogen, sodass diese bearbeiteten Antwort nicht mehr den Verlauf des Gesprächs widerspiegeln. Die Redaktion hat deshalb entschieden, die betreffenden Antworten ganz wegzulassen. Dies betrifft die folgenden Fragen:

- **Das Kernanliegen ist – dem Titel und Inhalt nach – der Umgang mit der Hitze in der Stadt. Da spielt es doch eine Rolle, wie heiss es in Chur ist?**
- **Die Hitzekarte ist für den Stadtrat keine wichtige Grundlage für die Abstimmung zum Stadtklima?**
- **«Prioritäre Massnahmen», auf die in der Botschaft verwiesen wird, sind im Masterplan aber keine auszumachen. Stattdessen heisst es darin, «Chur prüft ... Instrumente, um auf klimatische Veränderungen zu reagieren», es werde «ein Augenmerk auf das Mikroklima, die Entsiegelung und die Durchgrünung gelegt»...**
- **Velostreifen würden doch der umzuwandelnden Fläche angerechnet?**

(gmd)

Jetzt für den «zMorga»-Newsletter anmelden

Mit unserem Morgenbriefing von Montag bis Freitag top informiert in den Tag starten.

ZMORGA NEWSLETTER

Abonnieren

