

Das vergessene Gesetz

Wie Chur zu einem der fortschrittlichsten Stadtverkehrsgesetze kam – und warum sich die Politik so schwer damit tut, es umzusetzen.

Gion-Mattias Durband

Im Bild ein leicht wackelnder blauer Kreis mit weissen Buchstaben, das Signet des einstigen Sendeformats «Blickpunkt» des Schweizer Fernsehens. Aus dem Off fragt eine Männerstimme: «Ist aus unseren Städten das geworden, was sich ihre Bewohner vorgestellt haben? Ist Chur noch wohnlich?», während immer noch wackelnd Aufnahmen einer Schwarzweiss-Broschüre über den Bildschirm flimmern. Im Fokus der Sendung von 1977: die «Aktion wohnliches Chur» und ihr soeben veröffentlichtes Manifest. Und die Aktion sollte Erfolg haben. Eine Dekade später würde das Churer Stimmvolk eine Initiative annehmen, die Grundlage für das Gesetz, das seit 1989 für einen «menschen- und umweltfreundlichen Stadtverkehr» sorgt. Zumindest auf dem Papier.

Ein knappes halbes Jahrhundert ist seit den Anfängen vergangen. Nun sitzen sie im Restaurant «Frohsinn» bei drei alkoholfreien Bieren am runden Tisch: die Gebrüder Jürg und Peter Hartmann und Fortunat Anhorn, drei Männer im Unruhezustand. Sie gehörten dem runden Dutzend an, das sich damals zusammentat, um sich für ein wohnliches Chur einzusetzen.

Vom Widerstand...

Den Anstoss für ihr Engagement gaben damals verschiedene Projekte, die das Zeug hatten, das Churer Erscheinungsbild massgeblich zu verändern, wie sie erzählen. Und derer gab es genug. Die Untertagelegung der Arosabahn zum Beispiel. Obenau schwangen aber zwei Bauvorhaben, wie sich die drei Herren erinnern. Das Erste: ein geplantes Einkaufszentrum mitsamt umfangreicher Parkgarage im Gäuggeliquartier, «ein Quartier, dass es so nicht mehr gegeben hätte», sagt der pensionierte Sekundarlehrer Jürg Hartmann. Und der Ausbau der Masanser- und der Grabenstrasse zu einer hindernisfreien Hauptverkehrsachse durch die Innenstadt bis in die Kasernenstrasse: Dazu war vorgesehen, am zentralen Postplatz die Fussgänger in den Untergrund zu verbannen und den Autoverkehr über eine neue Brücke entlang der Plessur ins Welschdörfli zu führen – der sogenannte «Welschdörfli-durchstich». Einen Welschdörfli-durchstich gab es 2020 mit der Italienischen Brücke, aber nur für den Langsamverkehr – ganz so, wie es die Aktion in ihrer Broschüre damals vorgeschlagen hatte.

«Ein wichtiges Anliegen war uns die Beruhigung des Verkehrs», sagt Jürg Hartmann. Man wünschte sich eine Stadt, die nicht alles – mitunter buchstäblich – dem motorisierten Verkehr unterordnet, sondern einen «wohnlichen» Lebensraum bietet, wie es die Aktion schon in Namen trägt. Auch der Umgang mit dem architektonischen Erbe der Stadt stand im Zentrum, geprägt vom Abriss prägender Altbauten wie jenem des Hotels «Steinbock» am Bahnhof oder am Martinsplatz, wo heute das Haus Zoppi und das City-Gebäude stehen.

... zur Vision

So schlossen sich ein gutes Dutzend Architekten, Juristen, Raumplaner und Vertreter anderer Berufsgruppen zusammen, «eine breit gefächerte, sehr aktive und initiative Gruppe mit viel Herzblut», schildert Jürg Hartmann. Am Ende zahlloser Treffen und Diskussionen stand eine 35-seitige Schwarzweiss-Broschüre mit Bildcollagen und Zeichnungen, Kritik und Visionen. Titel: «Chur – unsere Stadt!» Ein Manifest für eine Stadt, die – auch grünen – Raum für



Ihrer Vision von einst einen Schritt näher: Jürg Hartmann, Peter Hartmann, Fortunat Anhorn (von links) auf dem Postplatz, wo einst noch eine Strassenkreuzung stand. Bild: Mayk Wendt

Begegnung und Erholung bietet, in der Fuss- und Veloverkehr das Sagen haben, für eine Stadt, in der Arbeiten, Freizeit und Wohnen auch räumlich zusammengeführt werden, wie darin nachzulesen ist. Ein Manifest auch für eine aktive Teilhabe der Bevölkerung an der Stadtentwicklung – «Das Quartier gehört seinen Bewohnern!» Kurz: für eine lebendige und lebensfreundlichere Stadt.

Am Postplatz wurde ein Stand aufgestellt, Passanten wurden angesprochen, «halbtagelang», erinnert sich Ver-

kehringenieur Peter Hartmann, «und die Broschüren für einen Fünffiber verschuttet». Auch die Behörden erhielten Exemplare. Es kam sogar zu einem Treffen mit dem Stadtrat – «aber die Politik hat uns weitestgehend ignoriert». Die Gruppe machte weiter, Treffen wurden abgehalten, die Bevölkerung mobilisiert, Mitstreiter gesucht – und gefunden. Zusammen mit SP, VCS, WWF, IG Velo, den Naturfreunden Chur und dem Mieterverband wurde schliesslich die sogenannte Stadtverkehrsinitiative eingereicht. Im Jahr 1989 nahm das Churer Stimmvolk die Initiative an – das «Gesetz für einen menschen- und umweltfreundlichen Stadtverkehr» trat in Kraft.

Ein mutiger Entscheid...

Und das Gesetz hat es in sich: Der Stadtrat muss in seiner Verkehrspolitik seither Wohnlichkeit, Vermeidung von Luftverschmutzung, Lärm und Verkehrsgefahren den Vorrang einräumen, den Velo- und Fussgängerverkehr fördern und in der Verkehrsregelung bevorzugen sowie wirkungsvolle Massnahmen für das Umsteigen vom privaten Motorfahrzeug- auf den öffentlichen Verkehr ergreifen. Weiter muss Chur «eine Plafonierung sowie längerfristig eine Reduktion des privaten Motorfahrzeugverkehrs» anstreben; in den Wohnquartieren und in der Innenstadt müs-

sen entsprechende Massnahmen ab Inkrafttreten des Gesetzes an die Hand genommen werden. Und der Stadtrat muss Parlament und Öffentlichkeit jährlich über die Umsetzung informieren.

... harrt der Umsetzung

Ein für seine Zeit äusserst fortschrittliches Gesetz – erst recht für Graubünden. Offenbar zu fortschrittlich. «Das Gesetz wurde wohl angenommen», sagt Jürg Hartmann, «aber praktisch kaum umgesetzt.» Indirekt habe das Gesetz wohl eine gewisse Wirkung gezeigt, ergänzt Peter Hartmann und weist auf fallengelassene Projekte wie den Welschdörfli-durchstich oder einen grossen, auf der Plessur geplanten Parkplatz. Da und dort seien ein paar Strässchen mit Tempo 30 belegt wurden. «Aber man hat nur dort reagiert, wo es niemandem wehtut.» Eine aktive Beschränkung des Autofahrens – etwa durch eine massive Reduktion von Parkplätzen – sei nie an die Hand genommen, «obwohl das Gesetz dies langfristig vorschreibt», bilanziert Peter Hartmann. «Das Verkehrsaufkommen in der Stadt dürfte sich seither wohl verdoppelt haben.»

Viele Vorgaben des Gesetzes wären mit wenig Aufwand umsetzbar gewesen, etwa die flächendeckende Verkehrsberuhigung in den Quartieren, «wenn die Politik denn hätte wollen»,

konstatiert Jürg Hartmann. «Aber der Widerstand von Gewerbe und Bürgern war enorm, die wollten das schlicht nicht.» Das häufig angeführte Argument des Churer Neins zur Initiative «Tempo 30 in ganz Chur» von 2014, welches es zu berücksichtigen gelte, lassen die drei nicht gelten. «Billig», winkt Jürg Hartmann ab. Sein Bruder setzt nach: «Nach dieser Logik dürften Frauen hierzulande immer noch nicht abstimmen und AHV hätten wir auch keine. Hanebüchen.»

Peter Hartmann sieht noch eine weitere Ursache für die zaghafte Umsetzung des Gesetzes in Chur. Anders als hier seien Städte wie Bern, Zürich, St. Gallen oder Luzern in Verkehrsfragen längst vom nachfrage- zum angebotsorientierten Ansatz übergegangen. «Dort ist man daran, öffentliche Parkplätze ersatzlos aufzuheben – weil sich die Erkenntnis durchgesetzt hat: Weniger Parkplätze bedeuten weniger Autos.» In Chur gelte noch der Ansatz: Wenn es mehr Autos gibt, müssen mehr

Strassen und Parkplätze her. In der Realität passten sich die Autofahrer dem Angebot an – wenn es mühsam werde, würden Alternativen wie ÖV oder etwa das Velo attraktiver und auch mehr genutzt. «Ich bin für die freie Wahl des Verkehrsmittels», betont Peter Hartmann, «solange die Verursachenden auch alle dabei entstehenden Kosten bezahlen», also etwa jene für Lärm und Luftverschmutzung. «Dann wäre der Most allerdings mindestens dreimal so teuer.»

Neue Kräfte, neue Ideen

Auch positive Anreize könnten einen Betrag zur Verkehrsreduktion leisten, sagt Fortunat Anhorn, «wenn etwa Volljährigen ohne Führerausweis ein Gratis-Abo für den Bus oder ein stark vergünstigtes Generalabonnement angeboten würde». Eine einstige Idee des VCS, in dessen Vorstand er lange Zeit mitwirkte. Anhorn, der die Broschüre von 1977 gestalterisch verantwortete, sieht sich heute aber nicht mehr in der Rolle des Aktivisten. Er helfe gern mit. «Aber seit meinem 78. Geburtstag muss ich sagen: Nun ist es an jüngeren Generationen, die Initiative zu ergreifen.»

Vieles müsste eigentlich gar nicht mehr erkämpft werden, findet Peter Hartmann. «Würden nur endlich das geltende Stadtverkehrsgesetz und die Lärmschutzverordnung des Bundes tatsächlich und konsequent umgesetzt, sähe es gar nicht so schlecht aus.»

Ähnlich klang es bereits am Ende jenes «Blickpunkts» des SRF vor fast einem halben Jahrhundert: «Jetzt bräuhete es aber die Mitarbeit der betroffenen Bewohner. Die müssten die Politiker dazu bringen, sie bei der Stadt zu vertreten. Vorläufig glauben die meisten Churerinnen und Churer, man könne ja doch nichts machen. Aber der Anfang ist doch gemacht.»

«Nun ist es an jüngeren Generationen, die Initiative zu ergreifen.»

Fortunat Anhorn
Kulturingenieur und Mitinitiant der «Aktion wohnliches Chur»



Ein Blick in die Broschüre «Chur – unsere Stadt!» unter www.suedostschweiz.ch/churunerestadt lohnt sich.