

Agglomerationsprogramm 4. Generation Chur

Rückmelde-Formular Öffentliche Mitwirkung zum Entwurf AP 4G (Stand 9. April 2021)

Angaben des / der Stellungnehmenden

Name, Vorname ...Schnoz Andi.....
Organisation ...Freie Liste Verda.....
Strasse
PLZ, Ort7000 Chur.....
E-Mailmail@andischnoz.ch.....
Telefon079 393 38 63.....

Allgemeine Anmerkungen

Thema / Betreff	Änderungen und Ergänzungen <i>(bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)</i>	Begründung, Bemerkungen
Klimaschutz	Die Klimastrategie 2050 muss im Aggloprogramm thematisiert werden.	Dass man heute ein Aggloprogramm macht, ohne auf die Energiestrategie 2050 des Bundes und damit auf das Netto Null Ziel einzugehen, ist unverständlich. Die Siedlungsentwicklung und die Verkehrsplanung sind darauf auszurichten. Die Klimaerwärmung ist ausserdem eine grosse Herausforderung für Städte, da sich immer mehr Hitzeinseln bilden.
Kommunales Leitbild	Als Grundlage für das Aggloprogramm muss zuerst das kommunale Leitbild vorhanden sein. Das Aggloprogramm ist zurückzustellen.	Mit dem Aggloprogramm wird dem Leitbild vorgegriffen. Das ist das falsche Vorgehen. Zuerst muss die angestrebte Entwicklung für Chur auf den Tisch liegen. Erst auf Grund des breit diskutierten kommunalen Leitbildes kann das Aggloprogramm entwickelt werden.

Hauptdokumentation

Kapitel	Seite	Thema / Betreff	Änderungen und Ergänzungen <i>(bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)</i>	Begründung, Bemerkungen
2.4.	12	Projektorganisation und Mitwirkung	Die Partizipation beim Aggloprogramm ist zu verbessern, die Entwicklung der Siedlung und des Verkehrs	Die Möglichkeit, eine schriftliche Stellungnahme abgeben zu können, ist noch keine Partizipation. Die

Kapitel	Seite	Thema / Betreff	Änderungen und Ergänzungen <i>(bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)</i>	Begründung, Bemerkungen
			an Runden Tischen mit der Bevölkerung zu diskutieren.	Bevölkerung ist besser in Mitwirkungsprozessen mit einzubeziehen. Quartierbewohner würde sich sicher gerne hier einbringen.
			Ein Aggloprogramm kann nur unter einer ausgewogenen Beteiligung auch der Frauen erarbeitet werden.	Die Hälfte der Bevölkerung sind Frauen, mit anderen Anliegen als die Männer. Eine ausgewogene Beteiligung der Frauen in Kommissionen ist sicherzustellen, das hat der Stadtrat kürzlich auf eine Anfrage festgehalten. Hier ist das einmal mehr nicht umgesetzt.
4.2.1.	20	Bevölkerungsentwicklung	Das Aggloprogramm sollte von realistischen Entwicklungsszenarien ausgehen, also vom Szenario «mittel».	Der Bund empfiehlt das Szenario «mittel». Es ist nicht nachvollziehbar, wieso das hier nicht geschieht, umso mehr als die konkrete Entwicklung weit weg von den Annahmen ist. Die Stadt Chur müsste sich auch die Frage stellen, ob sie die hier angenommene Entwicklung so überhaupt will. Eine Auseinandersetzung dazu findet nicht statt.
4.3.2.	34	Ökologische Vernetzung	Zur ökologischen Vernetzung gehören nicht nur die Wildkorridore, sondern sämtliche ökologische Infrastruktur in und ausserhalb der Siedlungen.	Die Kantone sind aktuell daran die Planung der ökologischen Infrastruktur voranzutreiben. Mit dem Aggloprogramm ist auch die ökologische Infrastruktur aufzubauen, Potentiale zu nutzen, Defizite zu beseitigen. Beispielsweise könnten Velo- und Fusswege als Grüngürtel ausgebaut werden. Für eine Gesamtbetrachtung braucht es jedoch die Erarbeitung entsprechender Grundlagen.
4.4.1	36	Mobilitätsverhalten	Der Stand der Elektromobilität im Projektperimeter, sowie Defizite sind ebenfalls zu bezeichnen.	Elektromobilität wächst aktuell stark. Eine Analyse und Prognose dieses Segments ist hier aufzunehmen, umso mehr als diese zur Energiestrategie 2050 beiträgt.
	72	Natur und Landschaft	Die siedlungsnahen Erholungsgebiete, die stark lärm-belastet sind, werden lärmsaniert.	Es wird zwar festgestellt, dass viele siedlungsnaher Erholungsgebiete stark vom Lärm der A13 tangiert

Kapitel	Seite	Thema / Betreff	Änderungen und Ergänzungen <i>(bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)</i>	Begründung, Bemerkungen
5.4.	73	Kapazitätsberechnungen	Als Bevölkerungsszenario ist «mittel» gemäss Empfehlung des Bundes anzunehmen.	sind. Die Lärmsanierung entlang der Velo- und Fusswege ist hier aufzunehmen. Durch diese hohen Szenarien werden völlig verfehlte Kapazitätsberechnungen vorgenommen. Das ist dringend anzupassen.
	75	Quantitative Ziele bis 2040	Der Modal Split ist nach unten (55% MIV-Anteil) zu korrigieren, damit der MIV stabil bleibt.	Gemäss der Botschaft zum Gesamtverkehrskonzept 2030, die dem Gemeinderat unterbreitet wurde, ist die Verkehrszunahme hauptsächlich über den öV und den Fuss- und Veloverkehr aufgefangen. D.h., dass der MIV-Anteil beim Modal Split nach unten korrigiert werden muss und im 2040 nicht mehr 65% betragen darf, sondern weniger.
	80	Innenentwicklung	Handlungsbedarf: Für die Qualitätssicherung der Innenentwicklung ist ein Freiraumkonzept zu fordern.	Innenverdichtung ist gut und wichtig, die Lebensqualität bleibt aber nur erhalten, wenn dies intelligent erfolgt und die Grünplanung vorausschauend erfolgt.
	81	Siedlungsqualität	Handlungsbedarf: Die Massnahmen zur Steigerung der Siedlungsqualität ist unbedingt prioritär zu behandeln. Die Schweizerischen Klimaziele sind festzuhalten. Die Verkehrsberuhigung der Quartiere, die Förderung von verkehrsfreien Quartieren ist explizit aufzunehmen.	Die Ausführungen begrüssen wir sehr. Das Grünraumbangebot in unterversorgten Quartieren in der Stadt Chur ist zu verbessern. Die hohe Siedlungsqualität ist die Voraussetzung einer klimagerechten Mobilität, so dass der motorisierte Individualverkehr zugunsten vom öffentlichen und Fuss- und Veloverkehr anteilmässig reduziert werden kann. Es müssen zwingend auch verkehrsfreie Quartiere gefördert werden. Die Lärmsanierung ist ebenfalls weiterzuverfolgen.
6.3.	83	Modal Spli	Der Anteil des MIV ist auf 55% zu reduzieren.	Das städtische Gesetz für einen menschen- und umweltfreundlichen Stadtverkehr strebt eine Plafonierung und langfristig eine Reduktion des MIVs an. Die Verkehrsplanung ist danach auszurichten. Der Modal Split ist entsprechend anzupassen, sonst

Kapitel	Seite	Thema / Betreff	Änderungen und Ergänzungen <i>(bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)</i>	Begründung, Bemerkungen
				kann die Reduzierung der MIV-Belastung nicht erreicht werden.
	83-84	Strategisches Netz und MIV-Lenkung	Die Planung für den Autobahnanschluss Chur Mitte ist einzustellen.	Mit einem Autobahnanschluss Mitte können die gesteckten Ziele (gemäss Gesetz für einen mensch- und umweltverträglichen Verkehr und dem Gesamtverkehrskonzept 2030), d.h. die Plafonierung und langfristig Reduzierung des Verkehrs, nicht erreicht werden. Zudem werden neue Quartiere durch den Durchgangsverkehr belastet.
			Die Planung der St.Luzibrücke ist einzustellen.	Das Kosten-Nutzen-Verhältnis ist bei diesem Projekt schlecht. Die Verkehrsentlastung für Chur ist klein. Ausserdem sollten Alternativen für die Schanfiggerstrasse geprüft werden, z.B. mit Lichtsignalen. Das Altstadtbild, welches im ISOS-Inventar ist, wird zudem massiv gestört.

Massnahmendokumentation Siedlung / Landschaft

Kapitel	Seite	Massnahme <i>(Nr. und Titel)</i>	Änderungen und Ergänzungen <i>(bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)</i>	Begründung, Bemerkungen
	13	S 4.3	Im Katalog fehlen hier folgende Fragen in diesem Katalog: <ul style="list-style-type: none"> - Wie kann Siedlungsgrün im Arbeitsgebiet zur Attraktivitätssteigerung gefördert werden? - Wie kann ein städtischer Wärmeinseleffekt verhindert werden - Wie ist eine Sicherstellung attraktiver Verbindungen für den Langsamverkehr möglich? 	Die Verdichtung bestehender Arbeitsgebiete ist sinnvoll, jedoch muss dies auch hier, wie im Wohngebiet mit Grünflächen, evtl. mit einem Freiraumkonzept erfolgen. Dies ist auch als Massnahme gegen die Klimaerwärmung nötig, aber auch um attraktive Arbeitsgebiete zu schaffen. Ein Vorbildprojekt ohne diesen Aspekt kann sicher nicht als Leuchtturmprojekt fungieren.
	17	TM 4.4-2	MIV: es fehlt ein Verkehrskonzept.	Es fehlt eine Erwähnung wie eine Verkehrszunahme auf einer bereits sehr belasteten Strasse verhindert werden soll. Das Gesamtverkehrskonzept 2030

Kapitel	Seite	Massnahme (Nr. und Titel)	Änderungen und Ergänzungen (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)	Begründung, Bemerkungen
				sagt, dass der Mehrverkehr mit öV und Langsamverkehr erfolgen muss.
	18	TM 4.4.-3	MIV: es fehlt ein Verkehrskonzept.	ibid.
	26	TM 4.4.-6.2	öV-Anschluss ist zu verbessern.	Der aktuelle öV-Anschluss über die Pulvermühlstrasse kann nicht als genügend angesehen werden.
4	41	L 4.1	Revitalisierungen als Aufwertung des Naherholungsgebietes aufnehmen.	Damit Gewässer zu Naherholungsräumen werden können, sind sie zu revitalisieren.
	47	L 4.4	Mit dem Aggloprogramm wird die ökologische Infrastruktur aufgebaut.	Es ist begrüßenswert, dass der Aufbau der ökologischen Infrastruktur Teil des Aggloprogramms ist. Es ist aber noch sehr vage, wie dies geschehen soll. Entsprechende Konzepte sind zu konkretisieren.

Massnahmendokumentation Verkehr

Kapitel	Seite	Massnahme (Nr. und Titel)	Änderungen und Ergänzungen (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)	Begründung, Bemerkungen
7	88	ÖV4.3 Multimodale Drehscheibe Chur West	Ergänzung dieser Verkehrsdrehscheibe mit einem Angebot wie Publibikes.	Diese multimodale Drehscheibe ist sehr zu begrüßen und entspricht der modernen Verkehrsnutzung. Auch die Anbindung der Tangentiallinie ist begrüßenswert. Was noch fehlt, ist ein Angebot z.B. für Publibikes. Dafür ist Platz vorzusehen.
	34	ÖV4.7 Tangentialbuslinie	Es ist eine direktere Verbindung zwischen den Spitälern und Chur West zu finden. Die Obere Au soll mit einer anderen Linie bedient werden.	Die Verbindung der Spitäler über das Rheinquartier nach Chur West ist ein Anliegen, das schon lange besteht. Die skizzierte Lösung mit der Anbindung der Sportanlagen Obere Au droht jedoch, diese Linie unattraktiv zu machen, da die Fahrzeit je nach dem lange dauert.
	48	ÖV4.12 E-Mobilität Busse	E-Busse sollen auch in der Stadt eingesetzt werden.	Es ist einer der wenigen konkreten Beiträge zur Minderung des CO2-Ausstosses. Wieso E-Busse nicht

