

# STADT CHUR

---



## Arealplan Chur West

### Arealplanbestimmungen

---

#### **Vom Stadtrat erlassen am:**

Der Stadtpräsident

Der Stadtschreiber

Urs Marti

Markus Frauenfelder

#### **Von der Regierung genehmigt am:**

#### **Beschluss Nr.:**

Der Regierungspräsident

Der Kanzleidirektor

Dr. Christian Rathgeb

Dr. Claudio Riesen

# Inhaltsverzeichnis

---

Allgemeine Bestimmungen .....	2
Art. 1    Anwendbares Recht.....	2
Art. 2    Zweck .....	2
Art. 3    Arealplangebiet.....	2
Art. 4    Bestandteile .....	2
Zentrale Achse .....	2
Art. 5    Gestaltung .....	2
Art. 6    Aussenraum.....	3
Art. 7    Verkehrsregime .....	3
Hochhäuser .....	3
Art. 8    Gestaltung .....	3
Art. 9    Aussenraum.....	4
Art. 10   Öffentliche Zugänglichkeit.....	4
Gestaltung .....	4
Art. 11   Gestaltungsbeirat.....	4
Art. 12   Gestaltung .....	4
Energie.....	5
Art. 13   Energiestandard .....	5
Art. 14   Energiekonzept.....	5
Nutzung.....	6
Art. 15   Publikumsorientierte Nutzung .....	6
Erschliessung .....	6
Art. 16   Langsamverkehr (LV) .....	6
Art. 17   Motorisierter Individualverkehr (MIV).....	6
Art. 18   Öffentlicher Verkehr (ÖV).....	7
Teilgebietentwicklung .....	7
Art. 19   Entwicklung Teilgebiete .....	7
Art. 20   Rahmenbedingungen Teilgebiete .....	8
Kosten .....	10
Art. 21   Erschliessung .....	10
Art. 22   Zentrale Achse.....	10
Art. 23   Energie .....	10
Verfahrens- und Schlussbestimmungen .....	10
Art. 24   Inkrafttreten.....	10

# Allgemeine Bestimmungen

---

## Art. 1 Anwendbares Recht

Soweit im Arealplan nichts anderes festgelegt ist, gelten die jeweils rechtskräftigen Bestimmungen der kommunalen Nutzungsplanung respektive des Quartierplans sowie die übergeordneten kantonalen und eidgenössischen Bestimmungen.

## Art. 2 Zweck

Der Arealplan Chur West legt die Grundlage für die Koordination sowie die Rahmenbedingungen der Entwicklung der Teilgebiete im Perimeter fest.

## Art. 3 Arealplangebiet

Das Arealplangebiet umfasst den Hochhausbereich Chur West mit folgenden Parzellen:

1820, 1822, 1823, 1824, 1825, 1826, 1829, 1830, 1831, 1832, 1833, 2698, 2702, 2703, 3783, 3853, 3951, 3979, 4061, 4152, 4536, 4657, 4798, 4950, 4967, 5080, 5081, 5090, 5091, 5098, 5116, 5150, 5151, 5156, 5170, 5189, 5190, 5260, 5543, 5544, 5957, 5958, 5959, 5960, 6104, 6352, 6213, 6215, 6300, 6635, 6636, 6637, 6639, 6640, 6668, 6669, 6693, 6719, 6899, 7066, 9391, 11960 und 12465.

## Art. 4 Bestandteile

Der Arealplan umfasst folgende verbindliche Bestandteile:

- Arealplanbestimmungen
- Arealplan ‚Chur West‘ 1:1'000

# Zentrale Achse

---

## Art. 5 Gestaltung

Geschlossene Bauweise

<sup>1</sup> Entlang der Zentralen Achse gilt innerhalb der einzelnen Teilgebiete die geschlossene Bauweise.

Gebäude

<sup>2</sup> Entlang der Zentralen Achse darf die Gebäudehöhe von 15 m nicht unterschritten werden.

Geschosshöhe / Raumtiefe

<sup>3</sup> Entlang der Zentralen Achse sind im Erdgeschoss Raumhöhen von mind. 4.5 m und mind. 5 m Tiefe zu realisieren.

## Art. 6 Aussenraum

Für die Ausgestaltung des zentralen Aussenraums (Zentrale Achse) sind die Ergebnisse des Studienauftrages im Sinne eines Richtprojektes beizuziehen. Neben der Sicherung für den Langsamverkehr, sind punktuelle Aufweitungen in Form von Pocketparks oder punktuellen Freiräumen, als Vorbereiche zu den jeweiligen Nutzungen vorzusehen. Die Ergebnisse sind in den Teilgebietsentwicklungen (Quartierplanverfahren) zu berücksichtigen. Das Ergebnis des Studienauftrages bildet die Grundlage zur Beurteilung der einzelnen Quartierpläne.

## Art. 7 Verkehrsregime

Die Zentrale Achse ist dem Langsamverkehr vorbehalten. Das Überqueren der zentralen Achse ist dem MIV nicht gestattet. Eine Ausnahme dazu liegt im Bereich des Teilgebietes G und der Achse der Raschärenstrasse, wo die Führung des MIV auf, respektive über, die Zentrale Achse gestattet ist. Die Anlieferung kann über die Zentrale Achse erfolgen.

## Hochhäuser

---

### Art. 8 Gestaltung

Hochbauten  
≤ 25 m

<sup>1</sup> In allen Teilgebieten sind Bauten bis zu einer Gebäudehöhe von 25 m möglich.

Hochbauten  
> 25 m

<sup>2</sup> Die Standortwahl von Hochbauten > 25 m hat nach städtebaulichen Kriterien und einer fundierten stadträumlichen Analyse zu erfolgen. Die angestrebte Überbauung im gesamten Teilgebiet ist mittels eines qualifizierten Verfahrens (Wettbewerb, Studienauftrag, vertieftes Variantenstudium o.ä.) zu entwickeln. Standorte für Hochbauten > 25 m sind sorgfältig in den Gesamtkontext einzubinden, dabei ist insbesondere die Silhouette (Fernwirkung), die Einpassung in das Teilgebiet, der Schattenwurf innerhalb des Teilgebietes und auf die angrenzenden Gebiete sowie die sich daraus ergebende Aussenraumqualität und Verkehrsführung zu thematisieren. Im Quartierplanverfahren ist ein fundierter Nachweis betreffend Standort, Silhouette, Schattenwurf, Verkehrsführung sowie Aussenraumqualität zu erbringen. Die Bewilligungsbehörde ist in die einzelnen Verfahren frühzeitig und zweckmässig einzubinden.

Anzahl Hochbauten  
> 25 m

<sup>3</sup> In der Regel ist eine Hochbaute > 25 m pro Teilgebiet möglich. Überschreitet eine Hochbaute die vorerwähnten 25 m nur geringfügig, so wird sie nicht als Hochbaute qualifiziert. Unter Nachweis einer ausserordentlich guten städtebaulichen Setzung sowie überdurchschnittlichem Gewinn für den Aussenraum kann die Baubehörde im Quartierplanverfahren eine Ausnahme dieser Regelung bewilligen.

Geschosshöhe <sup>4</sup> Hochhäuser > 25 m müssen eine Geschosshöhe von mind. 3.10 m aufweisen.

## **Art. 9 Aussenraum**

Freiräume <sup>1</sup> Unter Beachtung der funktionalen Festsetzungen wie Zentrale Achse, Bahnhof, Bus, MIV-Erschliessung und der angestrebten Überbauung im Teilgebiet sind entsprechend der Nutzung qualitative und quantitative Freiräume vorzusehen. Der Nachweis ist im Quartierplan zu erbringen. Die einzelnen Teilgebiete haben den in Art. 21 ausgeführten Rahmenbedingungen Rechnung zu tragen.

Publikumsintensive Nutzungen <sup>2</sup> Im Quartierplan ist der Zentralen Achse als übergeordnetem Aussenraum adäquat Rechnung zu tragen. Insbesondere sind die Hauptein- und -ausgänge von publikumsintensiven Nutzungen auf die Zentrale Achse zu orientieren.

Nutzungen im Aussenbereich <sup>3</sup> Nutzungen im Aussenbereich für Gastronomie, temporäre Aufbauten für Feste und Events o.ä. sind entlang der Zentralen Achse zu ermöglichen.

## **Art. 10 Öffentliche Zugänglichkeit**

Beim jeweils höchsten Gebäude im Arealplangebiet, das höher ist als 80 m, ist das oberste Geschoss teilweise öffentlich zu einem nicht gewinnorientierten Zweck wie z.B. Dachterrasse oder Aufenthaltsraum zugänglich auszugestalten. Der betriebliche Unterhalt ist im Quartierplanverfahren zu klären und festzulegen.

# **Gestaltung**

---

## **Art. 11 Gestaltungsbeirat**

Beratung <sup>1</sup> Die Entwicklung der Teilgebiete, sowie die architektonische Umsetzung im Baubewilligungsverfahren wird durch den Gestaltungsbeirat begleitet. Der Gestaltungsbeirat berät den Vorstehenden des Departements 3 sowie die Verwaltung.

Organisationsreglement <sup>2</sup> Das Organisationsreglement des Gestaltungsbeirates wird vom Stadtrat erlassen.

## **Art. 12 Gestaltung**

Städtebauliche Gesamtwirkung <sup>1</sup> Bauten, Anlagen und Umgebung sind in sich und in ihrem Zusammenhang zueinander, insbesondere in den einzelnen Teilgebieten, mit der städtebaulichen Umgebung so zu gestalten, dass eine besonders gute Gesamtwirkung erreicht wird.

Architektursprache	<sup>2</sup> Die Bauten können in unterschiedlicher Architektursprache erstellt werden. Eine Differenzierung innerhalb der einzelnen Teilgebiete ist nur soweit zulässig, als sie der Einheit der städtebaulichen Setzung nicht abträglich sind.
Dachflächen	<sup>3</sup> Flachdächer, die nicht zur Energieerzeugung oder als Terrasse genutzt werden, sind extensiv zu begrünen. Ausgenommen sind Flachdächer von technisch bedingten Aufbauten.
Aussenraum	<sup>4</sup> Bei der Ausarbeitung der Quartierpläne ist der Qualität des Aussenraums für Wohnnutzungen besondere Sorgfalt hinsichtlich adäquater Fläche und Ausgestaltung zu widmen.
Grenzabstände	<sup>5</sup> Innerhalb des Arealplans können die Grenzabstände gegenüber den angrenzenden Teilgebieten unterschritten werden. Falls von dieser Regelung Gebrauch gemacht wird, ist der jeweilig betroffene Grundeigentümer in Bezug auf das Näherbaurecht in das Quartierplanverfahren zu involvieren, respektive ein Näherbaurecht ist vorzulegen.

## Energie

---

### Art. 13 Energiestandard

2000-Watt-Areal	<sup>1</sup> Die Teilgebiete sind als 2000-Watt-Areal zu zertifizieren. Ist eine Zertifizierung aufgrund der Bedingungen des Trägervereins Energiestadt nicht möglich (z. B. zu geringe Anzahl Gebäude oder mangelnde Identität des Areals), so müssen sämtliche Hochbauten mind. „Minergie P eco“ oder einen vergleichbaren Standard erfüllen.
Trägerschaft	<sup>2</sup> Als Trägerschaft treten die Quartierplanbeteiligten auf. Die Zertifizierung für die einzelnen Teilgebiete ist Sache der jeweiligen Trägerschaften.
Energieverbunde	<sup>3</sup> Die Teilgebiete sind dazu verpflichtet sich bestehenden oder künftigen Energieverbänden anzuschliessen.
Fossile Energiequellen	<sup>4</sup> Auf fossile Energiequellen ist zu verzichten. Sie dürfen höchstens für Prozesswärme und sollen soweit wie möglich mit Wärme-Kraft-Kopplung verwendet werden.

### Art. 14 Energiekonzept

Im Rahmen der Quartierplanerarbeitung ist unter Berücksichtigung der obigen Zielvorgaben ein verbindliches Energiekonzept zu erstellen.

## Nutzung

---

### Art. 15 Publikumsorientierte Nutzung

Hauptein- und -ausgänge zu publikumsorientierten Nutzungen sind insbesondere entlang der zentralen Achse und im Bereich des Bahnhofs vorzusehen. Erscheint eine solche Ausrichtung der Hauptein- und ausgänge in einem Teilgebiet als nicht zweckmässig, so sind die Bereiche entlang der zentralen Achse in jedem Fall für Fussgänger attraktiv zu gestalten. Mit entsprechendem Nachweis können im Rahmen des Quartierplanverfahrens Abweichungen geprüft und allenfalls zugelassen werden. Als publikumsorientierte Nutzungen gelten Detailhandel, Gewerbe, Ateliers, Verkaufsflächen u. ä..

## Erschliessung

---

### Art. 16 Langsamverkehr (LV)

Im Rahmen der Teilgebietsentwicklungen sind an den bezeichneten Stellen öffentlich zugängliche Zu- und Durchgänge innerhalb oder ausserhalb der Bauvolumen für den Langsamverkehr (Zufussgehende, Velo, etc.) sicherzustellen. Betrieb (24h, Schneeräumung, etc.) und Erstellung sowie die entsprechenden Kosten sind im Rahmen des Quartierplanverfahrens zu klären und festzulegen.

### Art. 17 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Anschlusspunkte  
MIV

<sup>1</sup> Der MIV ist auf die entsprechenden Erschliessungsstrassen zu lenken. Die Anschlusspunkte für die Quartiererschliessung an das übergeordnete Netz sind im Arealplan festgelegt.

Funktionaler  
Strassenraum

<sup>2</sup> Der funktionale Strassenraum bezeichnet die Strassenzüge, welche der Haupt-MIV-Erschliessung des Arealplangebiets dienen und stellt erhöhte Ansprüche an die Überbauung (Gestaltung öffentlicher Raum, Immissionen etc.). Im Quartierplan ist aufzuzeigen, wie auf die damit verbundenen zusätzlichen Belastungen für das Teilgebiet (Lärm, Sicherheit) reagiert werden soll und wie der Strassenraum auszugestaltet ist.

Tiefgaragen

<sup>3</sup> Die einzelnen Teilgebiete sind jeweils über Tiefgaragenzufahrten zu erschliessen. Die Zufahrten sind jeweils in den Gebäudekomplex zu integrieren und nicht als separate Gebäude oder Gebäudeteile auszubilden.

Oberirdische  
Parkplätze

<sup>4</sup> Es dürfen nur Abstellplätze in untergeordneter Anzahl, für Kundschaften als Kurzzeit- sowie Taxiabstellplätze oberirdisch angelegt werden. Die Kurzzeitparkplätze müssen bewirtschaftet werden.

Verkehrsfläche  
MIV / Trottoir

<sup>5</sup> In den jeweiligen Quartierplanverfahren ist entlang der Schönbühl- sowie der Comercialstrasse, in Absprache mit der Baubehörde, Raum für eine den Bedürfnissen entsprechende Ausgestaltung des Strassenraums zu berücksichtigen.

## **Art. 18 Öffentlicher Verkehr (ÖV)**

Verkehrsfläche  
Bus

<sup>1</sup> In den jeweiligen Quartierplanverfahren ist entlang der Kasernenstrasse in Absprache mit den betroffenen ÖV-Betreibern und der Baubehörde Raum für eine mögliche Buspurerweiterung zu berücksichtigen.

Bus

<sup>2</sup> Die Führung einer Buslinie durch die Quartiere ist möglich. Das Führen einer Buslinie über die Zentrale Achse ist unter sorgfältiger Prüfung der Auswirkungen auf Sicherheit und Nutzung (Verkehrsgutachten) möglich.

Verkehrsfläche  
Bahn

<sup>3</sup> In den jeweiligen Quartierplanverfahren ist entlang der bestehenden Gleisanlage in Absprache mit den betroffenen ÖV-Betreibern und der Baubehörde Raum für eine mögliche Erweiterung der Anlage zu berücksichtigen.

Lage Bahnhof  
Chur West

<sup>4</sup> Die Lage des Bahnhofs Chur West kann verschoben werden. Die Lage ist mit der Entwicklung der Teilgebiete B und E abzustimmen. Falls zum Zeitpunkt der Erstellung des jeweiligen Teilgebietes die Lage des Bahnhofs geklärt ist, hat die Überbauung inklusive des Aussenraums und der Langsamverkehrserschliessung entsprechend zu erfolgen.

## **Teilgebietentwicklung**

---

### **Art. 19 Entwicklung Teilgebiete**

Quartierplanpflicht

<sup>1</sup> Für die Teilgebiete gilt eine Quartierplanpflicht. Die einzelnen Teilgebiete sind in sich ganzheitlich mit einem amtlichen Quartierplanverfahren zu entwickeln.

Perimeter

<sup>2</sup> Die festgelegten Abgrenzungen sind verbindlich. Abweichungen vom festgesetzten Perimeter sind in begründeten Fällen möglich, sofern die Änderungen der Abgrenzung nicht im Widerspruch zur Erfüllung der Aufgaben innerhalb des Teilgebietes stehen.

Qualifiziertes Verfahren

<sup>3</sup> Die einzelnen Teilgebiete sind in einem qualifizierten Verfahren (Wettbewerb, Studienauftrag, vertieftes Variantenstudium, o.ä.) zu beplanen, dabei sind insbesondere Fragen über Hochbauten > 25 m, Silhouette, Schattenwurf und die Gestaltung der Aussenräume zu thematisieren.

## Art. 20 Rahmenbedingungen Teilgebiete

<sup>1</sup> Die Teilgebiete weisen unterschiedliche Herausforderungen auf, die jeweils im Quartierplanverfahren zu lösen sind. Nachstehend sind für jedes Teilgebiet entsprechende Rahmenbedingungen aufgeführt:

Teilgebiet A

<sup>2</sup> Teilgebiet A liegt am Rande des Arealplangebietes, weshalb ihm eine Verbindungsfunktion zukommt. Im Quartierplan A ist eine Lösung aufzuzeigen, wie die Zentrale Achse aufgenommen und eine Weiterführung zu einem späteren Zeitpunkt mit einer Quartierplanänderung realisiert werden kann.

Teilgebiet B

<sup>3</sup> Der Perimeter des Teilgebietes B umfasst den aktuellen Bahnhof Chur West. Entsprechend ist diesem Umstand mit der Überbauung, Nutzung, Aussenraumgestaltung und Langsamverkehrsverbindung Rechnung zu tragen. Insbesondere ist aufzuzeigen, wie ein allfälliger Bahnhofplatz ausgestaltet werden soll. Ebenfalls ist aufzuzeigen wie allfällige publikumsorientierte Nutzungen darauf ausgerichtet sind. Durch das Teilgebiet B führt die Schönbühlstrasse. Im Quartierplan ist aufzuzeigen, wie baulich-gestalterisch auf den funktionalen und die dadurch entstehende Lärmbelastung reagiert wird. Der Zugangssituation in das Gebiet Chur West über die Schönbühl- sowie der Raschärenstrasse ist besondere Beachtung zu schenken. Betreffend einer möglichen Gleisanlagenerweiterung ist im Quartierplanverfahren mit den zuständigen Stellen frühzeitig Kontakt aufzunehmen.

Teilgebiet C

<sup>4</sup> Teilgebiet C liegt an der Zentralen Achse, an einer lärmbelasteten Strasse (Ringstrasse) sowie an einem funktionalen Strassenraum (Schönbühlstrasse). Quartierplan C soll aufzeigen wie die Zentrale Achse auf diesem Abschnitt zu einem urbanen Begegnungsraum wird. Zudem soll aufgezeigt werden, wie baulich-gestalterisch auf die Lärmsituation entlang der Schönbühl- und der Ringstrasse eingegangen wird. Der Zugangssituation in das Gebiet Chur West über die Schönbühlstrasse ist besondere Beachtung zu schenken.

Teilgebiet D

<sup>5</sup> Teilgebiet D liegt an der Zentralen Achse und einer lärmbelasteten Strasse (Ring- und Kasernenstrasse). Das Gebiet ist das Eingangstor zu Chur West von der Kasernenstrasse her, weshalb die Zugangssituation in das Gebiet Chur West räumlich besonders adäquat auszugestalten (zum Beispiel mit einem Platz) ist. Quartierplan D soll aufzeigen wie die Zentrale Achse auf dem betreffenden Abschnitt zu einem urbanen Begegnungsraum wird, wie auf die Lärmsituation eingegangen werden soll sowie wie der Übergang von alter zu neuer Nutzung aussieht. Der Situation an Kasernen-/Ringstrasse ist baulich-gestalterisch speziell Beachtung zu schenken, insbesondere im Hinblick auf die erhöhte Lärmsituation sowie der bereits bebauten gegenüberliegenden Seite. Betreffend einer möglichen Busspurverbreiterung ist mit den zuständigen Stellen frühzeitig Kontakt aufzunehmen.

Teilgebiet E

- <sup>6</sup> Teilgebiet E liegt zwischen der Zentralen Achse und den Bahngleisen. Die Parzellenstruktur legt eine Reorganisation deren nahe. Quartierplan E soll aufzeigen wie die Zentrale Achse auf dem betreffenden Abschnitt zu einem urbanen Begegnungsraum wird. Der Zugangssituation in das Gebiet Chur West über die Raschärenstrasse ist besondere Beachtung zu schenken. Entlang der Gleise ist eine Langsamverkehrsverbindung zu realisieren. Betreffend einer möglichen Gleisanlagenerweiterung ist im Quartierplanverfahren mit den zuständigen Stellen frühzeitig Kontakt aufzunehmen.
- Teilgebiet F
- <sup>7</sup> Teilgebiet F liegt zwischen der Zentralen Achse und der Kasernenstrasse. Der Quartierplan F soll aufzeigen wie die Zentrale Achse auf dem betreffenden Abschnitt zu einem urbanen Begegnungsraum wird. Entlang der Kasernenstrasse soll aufgezeigt werden, wie der neue Stadtteil auf die bestehende Bebauungsstruktur südlich der Kasernenstrasse sowie die erhöhte Lärmbelastung durch die Kasernenstrasse baulich-gestalterisch reagiert wird. Betreffend einer möglichen Busspurverbreiterung ist mit den zuständigen Unternehmen und städtischen Stellen frühzeitig Kontakt aufzunehmen. Der Zugangssituation in das Gebiet Chur West über die Comercialstrasse ist besondere Beachtung zu schenken.
- Teilgebiet G
- <sup>8</sup> Teilgebiet G ist mehrheitlich im Stockwerkeigentum überbaut. Die Erschliessung von Teilgebiet H führt durch das Teilgebiet G hindurch. Der Quartierplan G soll aufzeigen wie die Zentrale Achse auf dem betreffenden Abschnitt zu einem urbanen Begegnungsraum wird und wie der MIV und die Zentrale Achse einhergehen. Zur Bebauung südlich der Kasernenstrasse soll eine stadträumlich befriedigende Reaktion aufgezeigt werden. Durch die Kasernenstrasse entlang des Gebiets G sowie des durch das Gebiet G führenden funktionalen Strassenraums bestehen erhöhte Anforderungen an die Überbauung betreffend Lärm. Im Quartierplanverfahren ist aufzuzeigen, wie auf die dadurch entstehende Lärmsituation baulich-gestalterisch reagiert wird. Der Zugangssituation in das Gebiet Chur West über die Comercialstrasse ist besondere Beachtung zu schenken.
- Teilgebiet H
- <sup>9</sup> Zu Teilgebiet H besteht seit 2009 ein rechtsgültiger Quartierplan. Ein (Um-/)Bauprojekt auf den Parzellen 1831, 1832, 1833 und 5080 ist nur möglich bei einer Erweiterung des Quartierplanperimeters über diese vier Parzellen. Änderungen an der Energieversorgung müssen den geforderten Standard des Arealplans erfüllen. Im Teilgebiet H sind gegenüber dem rechtskräftigen Quartierplan keine zusätzlichen Hochbauten > 25 m zulässig.

## **Kosten**

---

### **Art. 21 Erschliessung**

Die Kosten für das übergeordnete MIV-Verkehrsnetz sowie für eine Verschiebung des Bahnhofs Chur West können im Sinne von Art. 60 KRG über das Beitragsverfahren verteilt werden.

### **Art. 22 Zentrale Achse**

Landabgabe, Finanzierung und Unterhalt sind im Rahmen der einzelnen Quartierplanverfahren im Detail zu regeln. Der Kostenverteiler wird über das Beitragsverfahren gem. Art. 60 KRG ermittelt.

### **Art. 23 Energie**

Die Kosten der Zertifizierung gehen zulasten der Quartierplanbeteiligten.

## **Verfahrens- und Schlussbestimmungen**

---

### **Art. 24 Inkrafttreten**

Der Arealplan tritt mit Genehmigung durch die Regierung in Kraft.