



**Botschaft
des Stadtrates an
den Gemeinderat**

171565 / 631.10.20

Teilrevision Grundordnung 2023 GEP Anpassung (Rheinquartier)

Antrag

Der Gemeinderat erlässt den Generellen Erschliessungsplan (GEP), 1:2'000, "Austrasse-Plessurmündung".

Zusammenfassung

Im Bereich der Plessurmündung bestehen verschiedene verkehrliche, infrastrukturelle und freiräumliche Herausforderungen. Mit der vorliegenden Teilrevision des Generellen Erschliessungsplans, werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen, um den Ersatz der bestehenden Aubrücke, die Einführung der Tangentialbuslinie, die Verbesserung des Fuss-, Velo- und Skatingverkehrs sowie die ökologische und freiräumliche Aufwertung der Plessurmündung koordiniert umzusetzen.

Kernstück der Planung bildet eine neue Brücke über die Plessur in Verlängerung der Austrasse. Diese dient künftig hauptsächlich dem öffentlichen Verkehr, dem Fuss- und Veloverkehr sowie der Erschliessung der angrenzenden Arbeitszone mit dem Kieswerk. Gleichzeitig entstehen neue und sicherere Verbindungen für den Fuss-, Velo- und Skatingverkehr zwischen Rheinquartier, Plessurmündung und den Sportanlagen Obere Au.

Parallel dazu wird die Plessurmündung im Rahmen von Hochwasserschutz- und Revitalisierungsmassnahmen weiterentwickelt. Im Zuge dieser Massnahmen werden die Gewässerräume neugestaltet und deren Zugänglichkeit verbessert.





Die Teilrevision berücksichtigt die unterschiedlichen Interessen von Wohnen, Arbeiten, Mobilität, Gewässerschutz und Stadtentwicklung in einer gesamthaften Betrachtung und steht im Einklang mit den Zielsetzungen des Stadtentwicklungskonzepts 2050 sowie den regionalen Planungen. Flankierende Massnahmen wie Tempo-30-Regime und Verkehrsbeschränkungen tragen zur Sicherung und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Wohnqualität bei.

Mit den vorgesehenen Massnahmen werden die Voraussetzungen geschaffen, um den öffentlichen Verkehr zu stärken sowie den Fuss-, Velo- und Skatingverkehr zu fördern. Zudem werden die Voraussetzungen für die Weiterentwicklung der Gewässerräume im Bereich der Plessurmündung geschaffen.



Bericht

1. Ausgangslage

Anlass für die vorliegende Teilrevision des Generellen Erschliessungsplans (GEP) sind mehrere parallellaufende Vorhaben im Bereich Austrasse–Plessurmündung. Dazu zählen insbesondere der Ersatz der bestehenden Aubrücke, die geplante Einführung der Tangentialbuslinie sowie die Neuorganisation des Fuss-, Velo- und Skatingverkehrs.

Die bestehende Aubrücke weist erhebliche bauliche Mängel auf und musste im Sommer 2024 mit einer temporären Abfangkonstruktion verstärkt werden. Deshalb ist ein Ersatzneubau erforderlich. Gleichzeitig besteht aufgrund der fehlenden Eignung der Aubrücke und der Schelmenbrücke derzeit keine Möglichkeit, eine direkte Busverbindung zwischen den Quartieren nördlich der Ringstrasse und den Sportanlagen Obere Au einzuführen. Die Stadt Chur plant die Einführung einer Tangentialbuslinie. Der Bedarf für eine solche Verbindung wurde bereits im Rahmen des Agglomerationsprogramms der ersten Generation erkannt. Für die notwendigen Infrastrukturmassnahmen wurde ein Bundesbeitrag von 40 % in Aussicht gestellt.

Ein Projekt für eine neue Plessurbrücke, in Verlängerung der Austrasse, wurde bereits im Jahr 2022 öffentlich aufgelegt. Im Zusammenhang mit der vorgesehenen Verkehrsführung gingen eine Petition mit 106 Unterschriften sowie zwei Einsprachen ein. Dabei wurde insbesondere bemängelt, dass für die verschiedenen Vorhaben keine ausreichende gesamtheitliche und übergeordnete Betrachtung vorliege und die erforderlichen planungsrechtlichen Grundlagen im Generellen Erschliessungsplan fehlten.

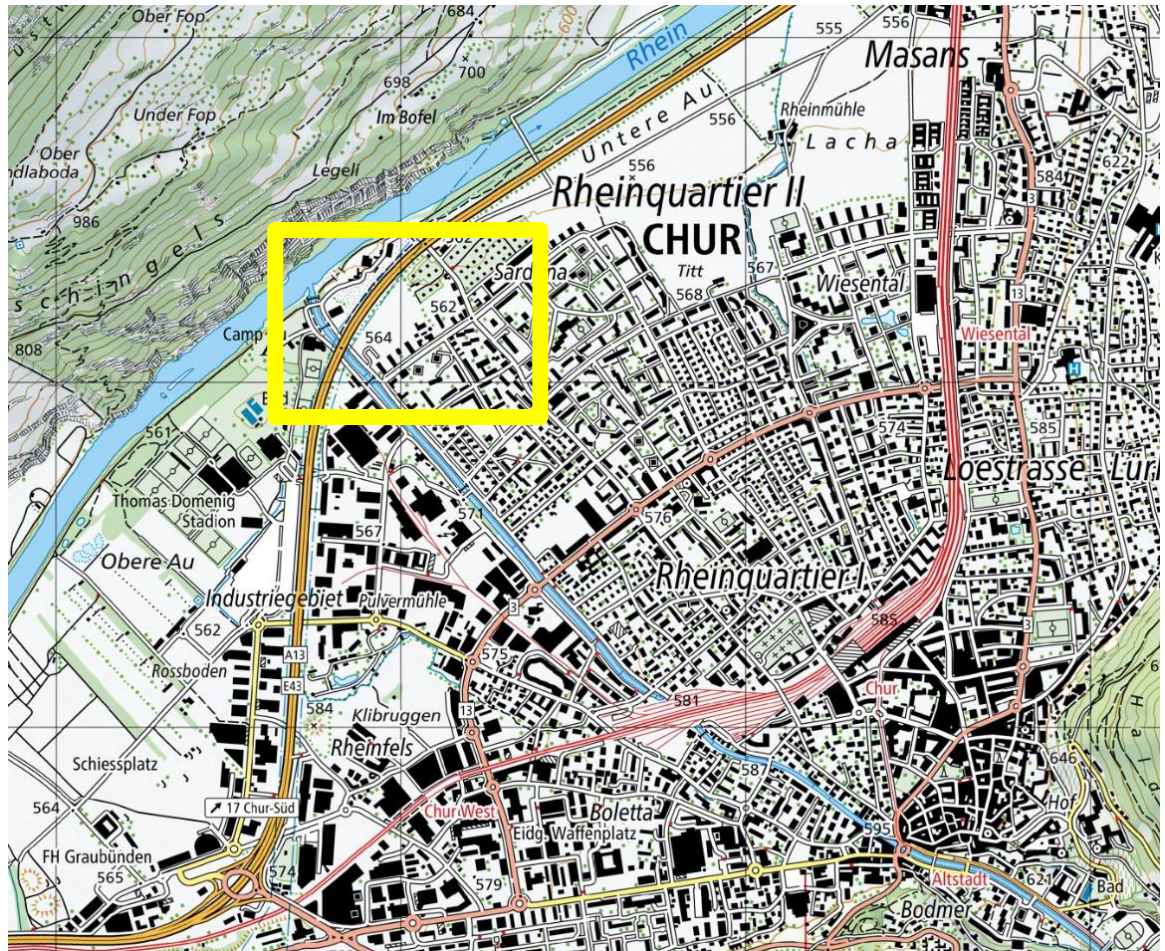
Aufgrund dieser Anliegen wurde das Projekt im Jahr 2025 durch eine interdisziplinäre Arbeitsgruppe erneut beurteilt. Dabei wurden die verkehrlichen, städtebaulichen und freiräumlichen Fragestellungen gesamthaft überprüft und aufeinander abgestimmt. Im Rahmen der Interessenabwägung kam die Arbeitsgruppe zum Schluss, dass die Vorteile der vorgesehenen Lösung insgesamt überwiegen.

Mit der vorliegenden Teilrevision des Generellen Erschliessungsplans werden die fehlenden planungsrechtlichen Grundlagen geschaffen und die verschiedenen Projekte und Nutzungsansprüche in einer übergeordneten und koordinierten Gesamtbetrachtung aufeinander abgestimmt.



2. Abgrenzung

Der Massnahmenbereich der Teilrevision begrenzt sich auf die Verkehrsbeziehungen im Raum rund um die Plessur zwischen Rheinstrasse, Ausstrasse und Felsenaustrasse.



Massnahmenbereich Teilrevision Grundordnung 2023 GEP Anpassung (Rheinquartier)

3. Zielsetzung

Mit der vorliegenden Teilrevision des Generellen Erschliessungsplans werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen, um die verschiedenen Infrastruktur-, Verkehrs- und Freiraumprojekte im Bereich Austrasse – Plessurmündung koordiniert umzusetzen.

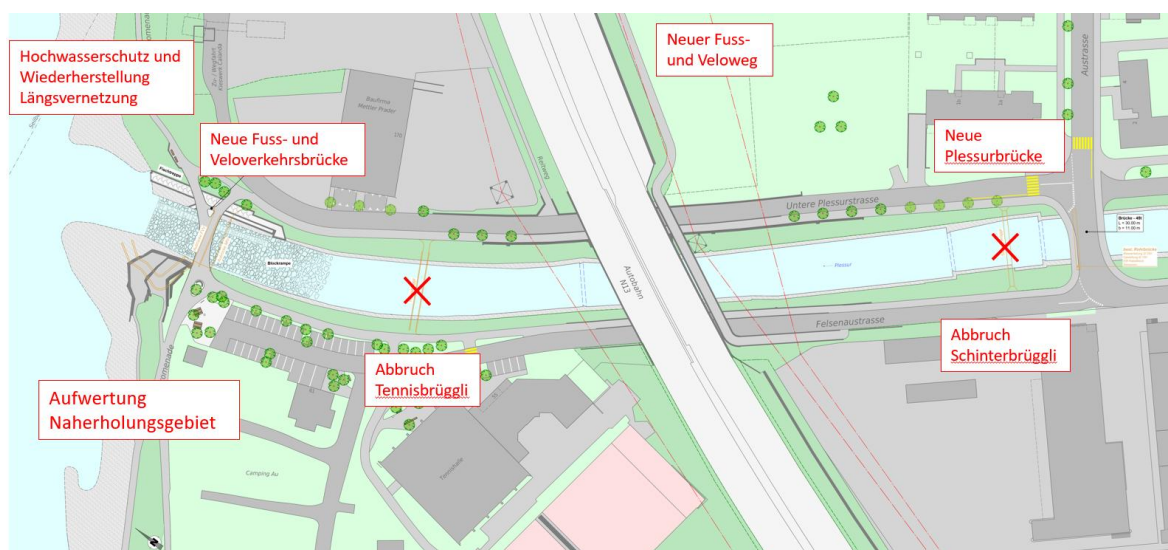
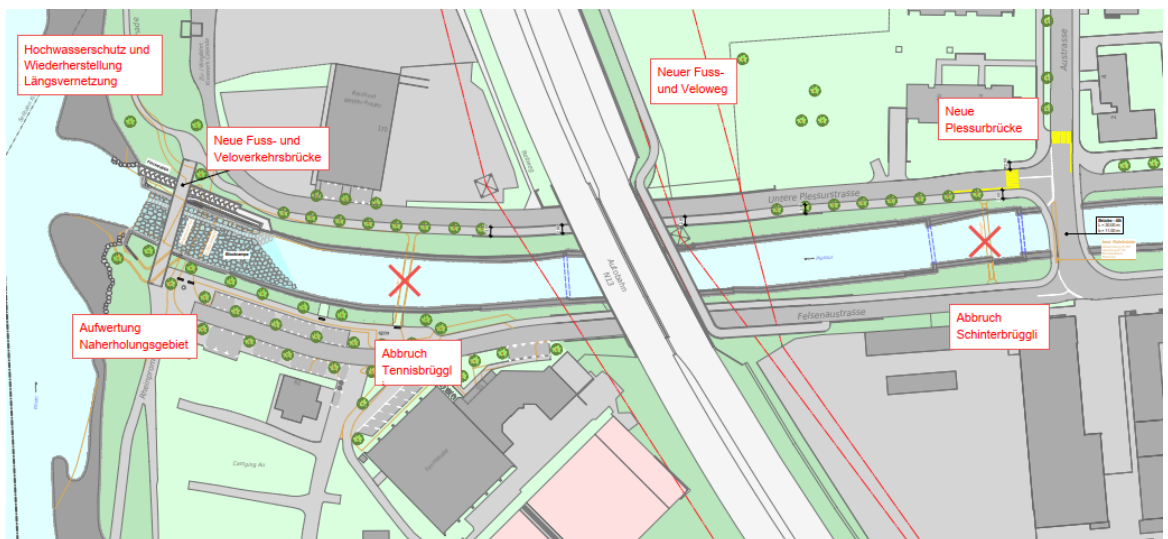
Die Planung verfolgt insbesondere das Ziel, die Voraussetzungen für die Einführung der Tangentialbuslinie zu schaffen und den Verkehr an der Plessurmündung zu entflechten. Dazu soll die bestehende Aubrücke durch eine neue Brückenverbindung ersetzt werden.

Weiter bewirkt die Teilrevision, dass eine ökologische und freiräumliche Aufwertung der Plessurmündung umgesetzt werden kann.

Die Teilrevision berücksichtigt dabei die unterschiedlichen Interessen von Mobilität, Wohnen, Arbeiten, Naherholung, Gewässerschutz und Stadtentwicklung in einer gesamthaf-ten Betrachtung und strebt eine ausgewogene Abstimmung der verschiedenen Nutzungsansprüche an.

4. Koordinierte Infrastruktur-, Verkehrs- und Freiraumprojekte

Im Bereich Austrasse – Plessurmündung sind verschiedene Infrastruktur-, Verkehrs- und Freiraumprojekte vorgesehen, die räumlich und funktional eng miteinander verknüpft sind. Die nachfolgende Übersicht zeigt die wichtigsten Teilprojekte und deren Zusammenwirken. Ziel der koordinierten Planung ist es, die unterschiedlichen Anforderungen an Mobilität, Naherholung, Gewässerschutz und Stadtentwicklung gesamthaft aufeinander abzustimmen.



Übersicht der einzelnen Projekte

4.1 Neue Plessurbrücke

Die bestehende Auabrücke weist erhebliche bauliche und statische Defizite auf und muss kurzfristig ersetzt werden. Vorgesehen ist deshalb der Bau einer neuen Brücke über die Plessur in Verlängerung der Austrasse. Mit der Verschiebung des Brückenstandorts können verschiedene verkehrliche, städtebauliche und freiräumliche Zielsetzungen koordiniert umgesetzt werden.

Die neue Plessurbrücke übernimmt künftig mehrere Funktionen. Sie dient dem öffentlichen Verkehr, der Erschliessung der angrenzenden Arbeitszone mit Kieswerk und Bauunternehmung sowie dem Fuss- und Veloverkehr. Gleichzeitig entlastet sie den Bereich bei der Plessurmündung und schafft dort attraktive Bereiche für die Naherholung.

Mit der neuen Linienführung können die verschiedenen Verkehrsarten besser entflechtet und die Verkehrssicherheit verbessert werden. Gleichzeitig ermöglicht die neue Plessurbrücke eine Neuorganisation der Verkehrsflächen und schafft Voraussetzungen für die ökologische und freiräumliche Aufwertung des Gewässerraums.



Visualisierung: Neue Plessurbrücke Höhe Austrasse

4.2 Öffentlicher Verkehr

Die Tangentialbuslinie stellt ein zentrales Element der städtischen Mobilitätsstrategie dar. Sie soll die Arbeitsplatzgebiete rund um die Spitäler, das Rheinquartier, die Sportanlagen Obere Au, die Fachhochschule Graubünden sowie Chur West direkt miteinander verbinden und damit die quartiersübergreifende Erreichbarkeit innerhalb der Stadt verbessern. Dies garantiert auch eine direkte Busverbindung von der Schul- und Sportanlage Fortuna zu den Sportanlagen Obere Au.



Im Rahmen der Buslinienoptimierung wurden verschiedene Varianten geprüft. Die gewählte Linienführung über die neue Plessurbrücke, in Verlängerung der Austrasse, weist insbesondere hinsichtlich Fahrplanstabilität, Betriebsqualität und Verkehrsfluss erhebliche Vorteile auf. Belastete Abschnitte der Ringstrasse können umfahren und die Voraussetzungen für einen attraktiveren und leistungsfähigeren öffentlichen Verkehr geschaffen werden. Insgesamt wird damit eine Stärkung des öffentlichen Verkehrs sowie eine Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr angestrebt.

Zusätzlich soll die bestehende Buslinie 4 bis zu den Sportanlagen Obere Au verlängert werden, wodurch deren Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr wesentlich verbessert wird.

4.3 Fuss-, Velo- und Skatingverkehr

Der Bereich der Plessurmündung bildet einen wichtigen Knotenpunkt des städtischen Fuss- und Veloverkehrsnetzes. Hier treffen verschiedene Fuss-, Velo- und Skatingverbindungen zwischen Rheinquartier, Obere Au und den angrenzenden Erholungsräumen zusammen. Die bestehende Aubrücke soll an diesem Ort durch eine Brücke für den Fuss- und Veloverkehr ersetzt werden.

Mit der Teilrevision kann das bestehende Fuss-, Velo- und Skatingverkehrsnetz neu organisiert und gezielt verbessert werden. Ein zentrales Ziel ist die Entflechtung der Verkehrsströme der verschiedenen Verkehrsarten im Bereich Rheinwäldli. Dazu werden die Fuss-, Velo- und Skatingverbindungen neu organisiert und entlang einer neuen tangentialen Hauptverbindung entlang der Autobahn geführt. Dadurch können Nutzungskonflikte reduziert und die Verkehrssicherheit verbessert werden. Mit dem Projekt "Radweg Untere Au" entsteht eine hochwertige Verbindung vom Dalpweg bis zur Plessurmündung und weiter in Richtung der Sportanlagen Obere Au. Die bestehenden Verbindungen über das Tennisbrüggli und das Schinterbrüggli verlieren mit der neuen Organisation des Fuss-, Velo- und Skatingverkehrs ihre bisherige Funktion und können aufgehoben, beziehungsweise zurückgebaut werden.

Das Tennisbrüggli bildet heute zudem ein Gefährdungsdefizit im Prozess Wasser und ist gemäss Gefahrenkarte als rote Zone ausgeschieden. Mit dem Rückbau des Bauwerks wird dieses Sicherheitsdefizit behoben.



4.4 Bereich Plessureinmündung

Die Plessurmündung weist bereits heute einen hohen landschaftlichen und freiräumlichen Wert auf. Die Rheinpromenade, die Gewässerräume sowie die angrenzenden Aufenthaltsräume bilden wichtige siedlungsnahe Erholungsräume mit hoher Bedeutung für Aufenthalt, Bewegung und Freizeitnutzung.

Im Zusammenhang mit der vorgesehenen neuen Fuss- und Veloverkehrsbrücke sowie den Hochwasserschutz- und Revitalisierungsmassnahmen soll der Bereich ökologisch und freiräumlich aufgewertet werden. Geplant sind unter anderem neue Aufenthaltsbereiche entlang der Gewässerräume, eine bessere Erlebbarkeit der Plessur sowie Massnahmen zur ökologischen Aufwertung und zur Förderung der Biodiversität. Die vorgesehenen Massnahmen leisten zudem einen Beitrag zur Verbesserung des Stadtklimas sowie zur qualitativen Weiterentwicklung der Naherholungsräume.

Im Rahmen eines Wettbewerbsverfahrens mit mehreren Planungsteams wurde im Jahr 2022 für den Bereich der Plessurmündung ein umfassendes Gestaltungskonzept erarbeitet. Ziel war die Entwicklung einer flexiblen und zukunftsorientierten Lösung, welche die Anforderungen der Bereiche Verkehr, Städtebau, Freiraum, Hochwasserschutz und Landschaftsraum ganzheitlich berücksichtigt.

Als Sieger des Projektwettbewerbs "Plessureinmündung in den Rhein" ging das Projekt "Wasseramsel" hervor. Dieses wurde vom Ingenieurbüro Casutt Wyrsh Zwicky AG, Chur, in Zusammenarbeit mit der Gredig Walser Architekten AG, Chur, sowie dem Landschaftsarchitekturbüro Grand Paysage GmbH, Basel, erarbeitet.

4.5 Abstimmung mit übergeordneten Planungen

Die Teilrevision steht im Einklang mit den Zielsetzungen der übergeordneten Planungen auf kommunaler, regionaler und kantonaler Ebene. Sie berücksichtigt insbesondere die Anforderungen einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung, die Aufwertung von Gewässer- und Freiräumen sowie die Verbesserung der siedlungsnahen Fuss-, Velo- und ÖV-Verbindungen.

Das Stadtentwicklungskonzept 2050 (STEK) definiert den Bereich der Plessurmündung als bedeutenden Freiraum und Naherholungsraum mit hoher städtebaulicher und landschaftlicher Bedeutung. Gleichzeitig verfolgt das STEK 2050 die Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen sowie die qualitative Aufwertung der öffentlichen Räume und Gewässerräume. Mit der vorgesehenen Neuorganisation der Verkehrsflächen, der Verbesserung des Fuss-, Velo- und Skatingverkehrs sowie der ökologischen und freiräumlichen



Aufwertung der Plessurmündung trägt die Teilrevision wesentlich zur Umsetzung dieser Zielsetzungen bei.

Ergänzend wurde für den vorliegenden Perimeter ein spezifisches Stadtraumkonzept erarbeitet (siehe Anhang Planungs- und Mitwirkungsbericht). Dieses verfolgt das Ziel, die Plessurmündung als zusammenhängenden Landschafts-, Frei- und Bewegungsraum auszubilden, die verschiedenen Nutzungsansprüche von Verkehr, Naherholung, Ökologie und Städtebau aufeinander abzustimmen und schliesslich die Massnahmen und Interessen abzuwägen und aufeinander abzustimmen.

Die Teilrevision unterstützt zudem verschiedene Zielsetzungen des Agglomerationsprogramms Chur sowie der städtischen Mobilitätsplanung. Insbesondere werden die Einführung der Tangentialbuslinie, die Verbesserung der ÖV-Erschliessung, die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie die Aufwertung der Gewässerräume und siedlungsnahen Erholungsräume unterstützt.

Gleichzeitig berücksichtigt die Planung die Vorgaben des kantonalen Sachplans Velo sowie die Revitalisierungsplanung des Kantons Graubünden. Die Plessur ist dort als Gewässer mit hoher Revitalisierungspriorität eingestuft. Mit den vorgesehenen Massnahmen werden sowohl die Anforderungen an den Fuss- und Veloverkehr als auch die Zielsetzungen des Gewässer- und Hochwasserschutzes berücksichtigt.

5. Verfahren

5.1 Verfahren für die Grundordnung

Das Verfahren für die Teilrevision des Generellen Erschliessungsplans richtet sich nach dem Raumplanungsgesetz für den Kanton Graubünden (KRG) sowie der Raumplanungsverordnung für den Kanton Graubünden (KRVO). Die folgenden Erläuterungen zum Ablauf der Teilrevision stützen sich auf diese Bestimmungen.

Gemäss Art. 97 Abs. 2 Baugesetz der Stadt Chur (RB 611) in Verbindung mit Art. 48 Abs. 1 KRG ist der Gemeinderat für den Erlass und die Änderung des Generellen Erschliessungsplans zuständig.

5.2 Planungsmittel und Grundlagen

Mit der vorliegenden Teilrevision werden Änderungen am Generellen Erschliessungsplan vorgenommen. Die Änderungen sind im aufliegenden Plan ersichtlich. Dieser bildet den verbindlichen Bestandteil dieser Teilrevision. Weiter bilden der Planungs- und



Mitwirkungsbericht sowie die weiteren Grundlagen (Buslinienoptimierung, Lärmgutachten, Vorprojekte u.a.) informative Bestandteile der Teilrevision.

5.3 Ablauf der Teilrevision

Die Teilrevision gliedert sich in folgende Planungs- und Verfahrensschritte:

Mai 2025	Entwurf und Koordination der Teilrevision
Juli 2025	Freigabe zuhanden der kantonalen Vorprüfung (Stadtrat)
November 2025	Vorprüfung durch den Kanton
Februar 2026	Freigabe zur Mitwirkungsaufgabe (Stadtrat)
April 2026	Öffentliche Mitwirkungsaufgabe (30 Tage)
Juni 2026	Behandlung Mitwirkungseingaben und Botschaft an den Gemeinderat (Stadtrat)
September 2026	Behandlung im Gemeinderat
Oktober 2026	Beschwerdeaufgabe und Genehmigungsverfahren Kanton

5.4 Vorprüfung durch den Kanton

Das Amt für Raumentwicklung Graubünden (ARE) hat die Teilrevision gestützt auf Art. 12 KRVO vorgeprüft und den Vorprüfungsbericht am 3. November 2025 erstellt. Seitens des Kantons wurde die Teilrevision insgesamt positiv beurteilt, insbesondere aus verkehrstechnischer Sicht. Im Rahmen der Vorprüfung wurden verschiedene Hinweise und Präzisierungen angebracht. In der Folge wurden insbesondere die Grundlagen zur Buslinienoptimierung aufeinander abgestimmt sowie die Planlegenden an die kantonalen Richtlinien angepasst. Die Hinweise der kantonalen Fachstellen wurden stufengerecht berücksichtigt und in die Planung aufgenommen.

5.5 Öffentliche Mitwirkung

Im Hinblick auf die öffentliche Mitwirkungsaufgabe sowie zur Förderung der Transparenz und Akzeptanz in der Bevölkerung wurde im März 2026 eine öffentliche Informationsveranstaltung durchgeführt. Dabei informierten der Stadtrat, die Tiefbaudienste, die Stadtpolizei sowie die Stadtentwicklung über die Teilrevision des Generellen Erschliessungsplans sowie über die damit verbundenen Projekte und vorgesehenen Massnahmen. Gleichzeitig bot die Veranstaltung der Bevölkerung Gelegenheit, Fragen zu stellen,



Anliegen einzubringen und sich frühzeitig mit den vorgesehenen Entwicklungen auseinanderzusetzen.

Die öffentliche Mitwirkungsaufgabe fand vom 27. März 2026 bis 25. April 2026 statt. Während dieser Frist konnten Vorschläge und Einwendungen zur Teilrevision eingereicht werden. Es gingen acht Eingaben von Privatpersonen sowie eine von einer Fachstelle ein.

Insgesamt zeigt die Mitwirkung ein differenziertes Bild. Während die grundsätzlichen Projektziele, insbesondere die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs sowie die Aufwertung des Fuss- und Veloverkehrs mehrheitlich anerkannt werden, bestehen Vorbehalte hinsichtlich der konkreten Verkehrsführung und deren Auswirkungen auf die angrenzenden Wohnquartiere. Die Mitwirkung zeigt eine hohe Sensibilität gegenüber verkehrlichen Veränderungen im Quartier.

Den geäusserten Bedenken bezüglich Schleichverkehr und Quartierbelastung wird mit einem abgestimmten Massnahmenpaket (Fahrverbote, Temporeduktionen) Rechnung getragen. Diese Massnahmen sind fachlich begründet und erforderlich, um die gesetzlichen Anforderungen, insbesondere im Bereich des Lärmschutzes, einzuhalten.

Weitere Anliegen, insbesondere zusätzliche flankierende Massnahmen auf angrenzenden Strassen wie der Giacomettistrasse, werden anerkannt. Bereits im Rahmen der vorliegenden Teilrevision sind umfangreiche flankierende Massnahmen vorgesehen (vgl. Kapitel 7), welche zur Vermeidung von Schleichverkehr sowie zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Wohnqualität beitragen. Die darüber hinaus eingebrachten Anliegen sind nicht Bestandteil der vorliegenden Revision, können jedoch im Rahmen der weiteren Projektierung und der vertieften Ausarbeitung der flankierenden Massnahmen geprüft und bei Bedarf berücksichtigt werden. Entsprechende Fragestellungen sind zudem teilweise über den unmittelbaren Projektperimeter hinausgehend und in einem übergeordneten planerischen und politischen Kontext weiterzubehandeln.

Insgesamt führen die Mitwirkungseingaben zu keiner Anpassung der Teilrevision, bestätigen jedoch die Bedeutung einer sorgfältigen Ausgestaltung der flankierenden Massnahmen im weiteren Verfahren.

Eine vertiefte Behandlung der Mitwirkung ist im Planungs- und Mitwirkungsbericht verfasst.

6. Inhalt der Teilrevision

Die Teilrevision umfasst verschiedene Anpassungen des Generellen Erschliessungsplans im Bereich Austrasse – Plessurmündung. Im Wesentlichen beinhaltet die Revision



die Neuorganisation der Verkehrsführungen für den motorisierten Verkehr sowie für den Fuss-, Velo- und Skatingverkehr.

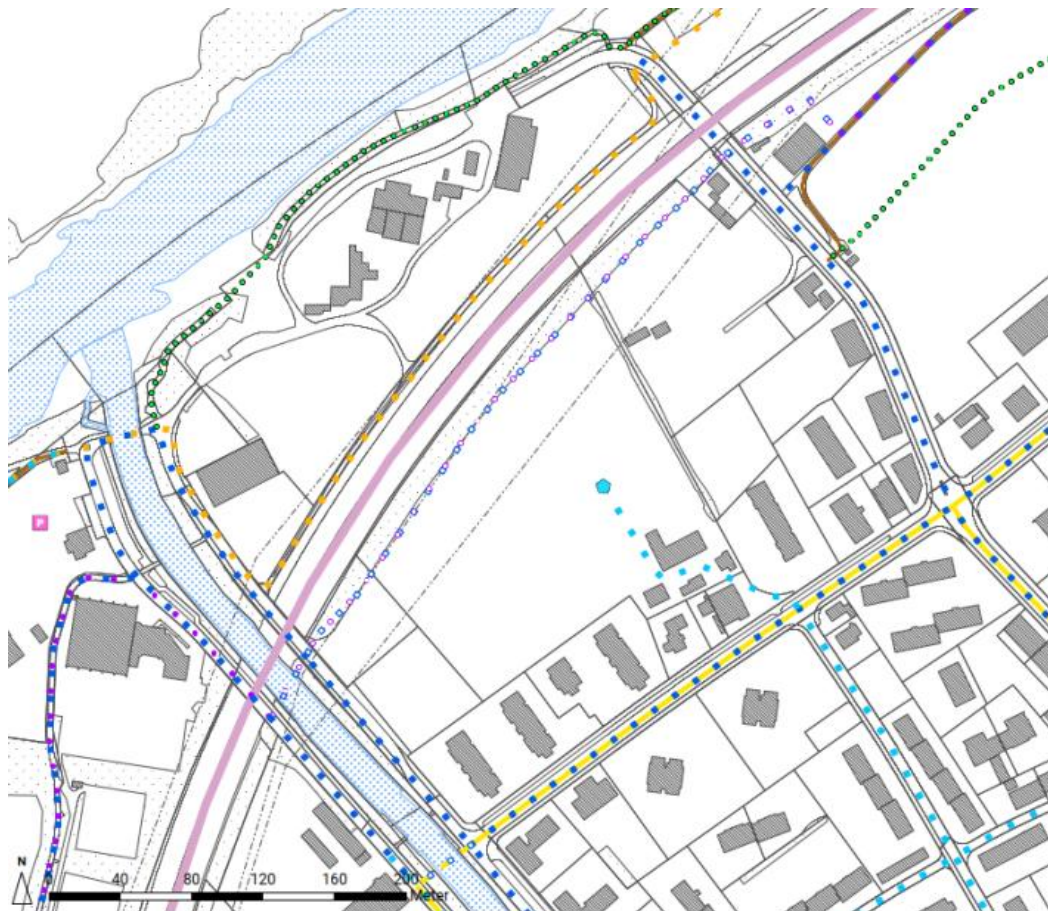
Mit der Teilrevision wird die vorgesehene neue Brücke über die Plessur, in Verlängerung der Austrasse, neu als Sammelstrasse festgelegt. Gleichzeitig wird die bestehende Sammelstrassenfestlegung auf der Felsenaustrasse ab der neuen Plessurbrücke bis und mit Aubrücke aufgehoben. Eine Neuklassierung der Unteren Plessurstrasse als Sammelstrasse ist nicht erforderlich, da im Zusammenhang mit der Erschliessung des Kieswerks keine eigentliche Sammelfunktion besteht.

Weiter wird der Skatingweg neu in Verlängerung des Dalpwegs entlang der Autobahn bis zur Felsenaustrasse geführt. Die Weiterführung erfolgt entlang der Felsenaustrasse bis zum Tennisplatzweg. Gleichzeitig werden die bestehenden Skatingwegfestlegungen auf der Rheinstrasse, der Austrasse sowie der Unteren Plessurstrasse inklusive Aubrücke und dem Abschnitt bis zum Tennisplatzweg aufgehoben.

Auch die Fuss- und Radweg Hauptverbindung wird neu in Verlängerung des Dalpwegs entlang der Autobahn bis zur Felsenaustrasse geführt. Die Weiterführung der Hauptverbindung erfolgt anschliessend entlang der Felsenaustrasse von der Aubrücke bis zum Tennisplatzweg. Gleichzeitig werden die bisherigen Anschlusspunkte der Fuss- und Radweg Nebenverbindung im Sinne der bisherigen Verlängerung des Dalpwegs aufgehoben.

Die bestehenden Fuss- und Radwegverbindungen über das Tennisbrüggli sowie das Schinterbrüggli verlieren mit der neuen Verkehrsorganisation ihre bisherige Funktion und werden entsprechend aufgehoben. Auf der vorgesehenen neuen Brücke über die Plessur, in Verlängerung der Austrasse, wird neu eine Fuss- und Radverbindung festgelegt.

Die vorgesehenen Anpassungen schaffen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung der neuen Verkehrsorganisation und ermöglichen eine verbesserte Entflechtung der verschiedenen Verkehrsarten.



Legende

bestehend	geplant	
		Forst- und Landwirtschaftsweg
		Fuss- / Radweg Hauptverbindung
		Fuss- / Radweg Nebenverbindung
		Fuss- / Spazierweg
		Nationalstrassen / Autobahn
		Reitweg
		Sammelstrasse
		Skatingweg
		Anschlusspunkt Fuss- / Radweg Nebenverbindung
		Parkierungsanlage

Informative Inhalte

	Gewässer
--	----------

Zusammenfassende Darstellung des revidierten GEP

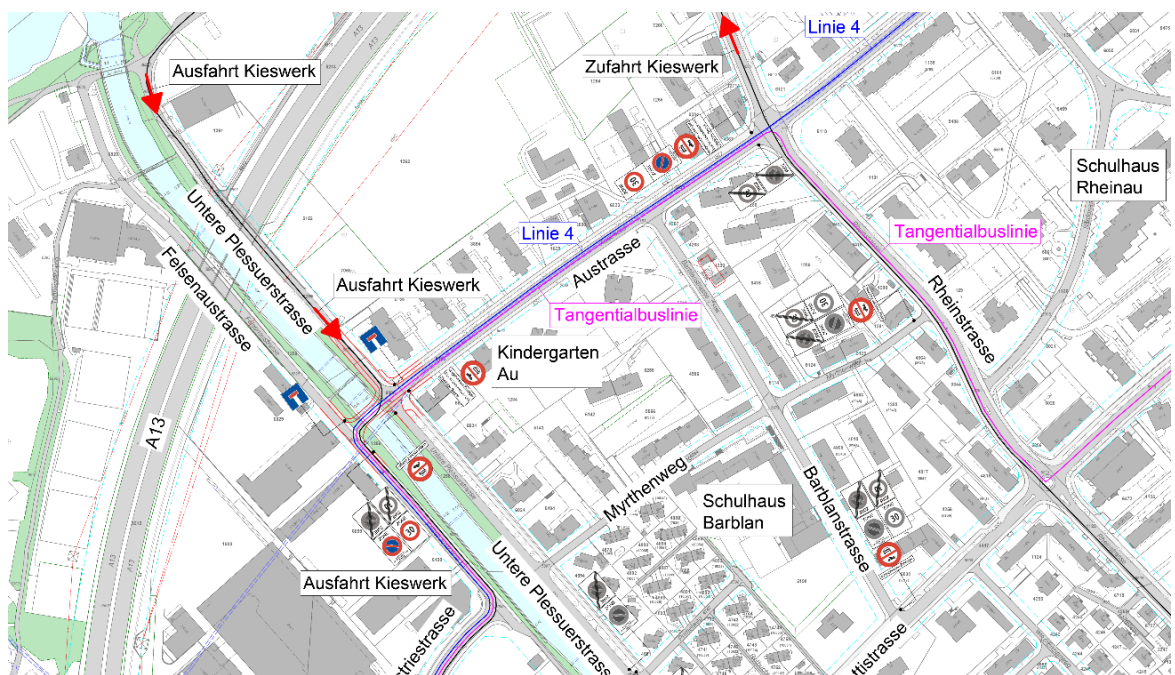


7. Flankierende Massnahmen

Zur Verhinderung von Schleichverkehr und damit zur Einhaltung von Lärmgrenzwerten sowie zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Wohnqualität sind verschiedene flankierende Massnahmen vorgesehen, vorbehältlich der erforderlichen verkehrspolizeilichen Bewilligungen. Vorgesehen sind Geschwindigkeitsbegrenzungen von 30 km/h auf der Austrasse zwischen der Rheinstrasse und der Plessur, auf der Unteren Plessurstrasse durchgehend bis zur Plessurmündung sowie auf der Felsenaustrasse ab der neuen Plessurbrücke bis zur Plessurmündung.

Zusätzlich sind Fahrverbote für Lastwagen, Personenwagen und Motorräder vorgesehen. Auf der Austrasse zwischen Rheinstrasse und Plessur gelten diese mit Ausnahmen für Anwohnende, Zubringerdienste, Busse im Linienverkehr sowie öffentliche Dienste. Auf der Unteren Plessurstrasse zwischen Austrasse und Giacomettistrasse gelten die Fahrverbote mit Ausnahmen für Anwohnende, Zubringerdienste und öffentliche Dienste.

Die vorgesehenen flankierenden Massnahmen dienen insbesondere dazu, zusätzlichen Durchgangsverkehr im Quartier zu verhindern und die Auswirkungen der neuen Verkehrsführung auf die angrenzenden Wohngebiete zu minimieren. Gleichzeitig wird die neue Brücke gegenüber dem ursprünglichen Auflageprojekt redimensioniert und mit einer schmaleren Fahrbahn projektiert, um dem vorgesehenen Verkehrsregime Rechnung zu tragen.



Flankierende Massnahmen



8. Interessenabwägung

Im Rahmen der Teilrevision wurden die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Interessen gegeneinander abgewogen. Die Planung berücksichtigt insbesondere die Interessen des öffentlichen Verkehrs, des Fuss-, Velo- und Skatingverkehrs, der Naherholung, des Hochwasserschutzes und der Revitalisierung der Gewässerräume sowie die Interessen der Wohnqualität und der Erschliessung der Arbeitszone mit Kieswerk und Bauunternehmung.

Der Einführung der Tangentialbuslinie kommt ein hohes öffentliches Interesse zu. Mit der vorgesehenen neuen Brücke über die Plessur, in Verlängerung der Austrasse, kann eine leistungsfähige Verbindung zwischen den Arbeitsplatzgebieten, dem Rheinquartier, den Sportanlagen Obere Au und Chur West geschaffen werden. Gleichzeitig werden die Verkehrsarten besser entflechtet und die Sicherheit sowie die Qualität der Fuss-, Velo- und Skatingverbindungen verbessert.

Ein weiteres zentrales Anliegen bildet die ökologische und freiräumliche Aufwertung der Plessurmündung. Im Zusammenhang mit den Hochwasserschutz- und Revitalisierungsmassnahmen entstehen neue Aufenthalts- und Erholungsräume entlang der Gewässer. Damit werden die Naherholung, die Biodiversität sowie die Aufenthaltsqualität nachhaltig verbessert.

Die Teilrevision basiert zudem auf den Zielsetzungen der übergeordneten Planungen sowie auf dem eigens für den vorliegenden Perimeter erarbeiteten Stadtraumkonzept. Mit der vorgesehenen Neuorganisation der Verkehrsflächen, der Aufwertung des Fuss- und Veloverkehrs sowie der Revitalisierung der Gewässerräume trägt die Teilrevision wesentlich zur qualitativen Weiterentwicklung dieses Stadtraums bei.

Die Auswirkungen der neuen Verkehrsführung, insbesondere im Zusammenhang mit dem Werkverkehr des Kieswerks, wurden untersucht und mit flankierenden Massnahmen ergänzt. Vorgesehen sind insbesondere Temporeduktionen sowie Verkehrsbeschränkungen zur Vermeidung von Schleichverkehr und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Wohnqualität. Gleichzeitig werden der Camping Au und die Tennishalle von Lärm- und Staubemissionen entlastet. Die Belastungsgrenzwerte können eingehalten werden.

In der Gesamtbetrachtung überwiegen die öffentlichen Interessen an der Verbesserung des öffentlichen Verkehrs, der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie der Aufwertung des Naherholungsraums und der Gewässerräume gegenüber der Verschiebung des Werkverkehrs des Kieswerks und der Mehrbelastung einer einzelnen Wohnliegenschaft.



9. Fazit

Mit der vorliegenden Teilrevision des Generellen Erschliessungsplans werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen, um die verschiedenen Infrastruktur-, Verkehrs- und Freiraumprojekte im Bereich Austrasse – Plessurmündung koordiniert umzusetzen. Die vorgesehene Neuorganisation der Verkehrsführung verbessert die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr, stärkt den Fuss-, Velo- und Skatingverkehr und ermöglicht gleichzeitig eine ökologische und freiräumliche Aufwertung der Plessurmündung.

Die Teilrevision berücksichtigt die unterschiedlichen Interessen von Mobilität, Naherholung, Gewässerschutz, Stadtentwicklung und Wohnqualität in einer gesamthaften Betrachtung. Mit den vorgesehenen flankierenden Massnahmen können die Auswirkungen der neuen Verkehrsführung auf die angrenzenden Wohngebiete grösstenteils reduziert und die Verkehrssicherheit verbessert werden.

Die Vorlage steht im Einklang mit den Zielsetzungen der übergeordneten Planungen sowie des für den vorliegenden Perimeter erarbeiteten Stadtraumkonzepts und schafft die Grundlage für eine langfristige qualitative Weiterentwicklung des Gebiets rund um die Plessurmündung.

Wir bitten Sie, sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Mitglieder des Gemeinderates, dem Antrag des Stadtrates zuzustimmen.

Chur, 30. Juni 2026

Namens des Stadtrates

Der Stadtpräsident

Hans Martin Meuli

Der Stadtschreiber

Marco Michel

Anhang

Planungs- und Mitwirkungsbericht Teilrevision Grundordnung 2023 GEP Anpassung (Rheinquartier), 9. Juni 2026



Aktenauflage

- Teilrevision Genereller Erschliessungsplan Austrasse - Plessurmündung, 21. Januar 2026
- Informativer Plan Teilrevision Genereller Erschliessungsplan Bereich Austrasse - Plessurmündung, 1:2'000, 20. Mai 2025
- Buslinienoptimierung Chur Bus, Konzept Masterplan
- Buslinienoptimierung, Masterplan Bus, Übersicht 1:5000
- Neubau Austrasse Strassenbrücke, Signalisationsplan 1:200
- Neubau Abbrücke Chur, Konzept Verkehrsfluss
- Vorprojekt Radweg Untere Au Felsenaustrasse-Dalpweg; Technischer Bericht
- Lärmgutachten, Neubau Austrasse Strassenbrücke
- Vorprüfung, 03.11.2025, Amt für Raumentwicklung GR
- Behandlung der Vorprüfung
- Beantwortung der im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung eingegangenen Stellungnahmen



Stadt Chur

Teilrevision Genereller Erschliessungsplan Austrasse – Plessurmündung

Planungs- und Mitwirkungsbericht

Erlass

R+K

Die Raumplaner.

**R+K
Raumplanung AG**

Poststrasse 4
8808 Pfäffikon SZ
T 055 415 00 15

Im Aeuli 3
7304 Maienfeld GR
T 081 302 75 80

Oberalpstrasse 81
6490 Andermatt UR
T 041 887 00 27

info@rkplaner.ch
www.rkplaner.ch



316-14
9. Juni 2026

Impressum

Auftrag	Erarbeitung und Begleitung Teilrevision Grundordnung 2023 (Plessurbrücke)
Auftraggeber	Stadt Chur, Departement Bau Planung Umwelt, Abteilung Stadtentwicklung
Auftragnehmer	R+K Raumplanung AG Poststrasse 4 8808 Pfäffikon SZ T 055 415 00 15 R+K, Raumplanung AG Im Aeuli 3 7304 Maienfeld GR T 081 302 75 80 R+K, Raumplanung AG Gotthardstrasse 47 6490 Andermatt UR T 041 887 00 27 info@rkplaner.ch rkplaner.ch
Bearbeitung	Simon Zaugg
Titelbild	Luftbild Ausschnitt Plessurmündung - Austrasse, Stadt Chur / GeoTrend Luzern
Qualitätsmanagement	SQS ISO 9001

Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangslage	4
1.1 Anlass und Abgrenzung der Teilrevision	4
1.2 Ausarbeitung und Koordination	6
1.3 Abstimmung mit weiteren Planungen	6
2. Verfahrensschritte Teilrevision	7
2.1 Übersicht Verfahrensschritte	7
2.2 Vorprüfung durch den Kanton	7
2.3 Öffentliche Mitwirkung	8
2.4 Erlass, Beschwerdemöglichkeit und Genehmigung	11
3. Grundlagen	12
3.1 Sachpläne und Inventare	12
3.2 Kantonaler Richtplan	13
3.3 Regionalplanung und Agglomerationsprogramm	13
3.4 Stadtentwicklungskonzept	15
3.5 Gewässerschutz	16
4. Rechtskräftige Grundordnung	18
4.1 Zonenplan	18
4.2 Genereller Gestaltungsplan	19
4.3 Genereller Erschliessungsplan	20
5. Stadtraumkonzept, Massnahmen und Interessen	21
5.1 Brennpunkt Plessurmündung	22
5.2 Planungsgrundsätze	24
5.3 Vorgesehene Massnahmen und Untersuchungen	26
5.4 Umweltauswirkungen und Interessensabwägung	28
6. Teilrevision des Generellen Erschliessungsplans	32
7. Flankierende Massnahmen	35
8. Planungsthemen ohne Revisionsmassnahmen	36
8.1 Autobahnanschluss Chur Mitte (Richtplaninhalt)	36
8.2 Ausblick weitere Planungsmassnahmen	36
Aufzählung Revisionsdokument und Beilagen	37
Revisionsdokument	37
Beilagen	37
Grundlagen und Bezugsinformationen	38
Rechtskräftige Ortsplanung	38
Übergeordnete Gesetze	38
Weitere Grundlagen	38

1. Ausgangslage

1.1 Anlass und Abgrenzung der Teilrevision

Der Anlass für die Planung ist in verschiedenen Vorhaben begründet.

Buslinienoptimierung	Die Stadt Chur möchte das Angebot des öffentlichen Verkehrs mit der sogenannten Tangentialbuslinie ergänzen. Diese Buslinie soll vom Fürstenwald und dem Arbeitsplatzgebiet rund um die Spitäler über das Rheinquartier und die Sportanlagen Obere Au nach Chur West führen. Zudem soll die Buslinie 4 bis zu den Sportanlagen verlängert werden.
Aubrücke	Bei der Einmündung der Plessur in den Rhein führt die Aubrücke über die Plessur und verbindet die Felsenaustrasse mit der Unteren Plessurstrasse. Der Zustand der Brücke ist sehr schlecht. Die Brücke musste im Sommer 2024 mittels einer temporären Abfangkonstruktion verstärkt werden, bis der vorgesehene Ersatzneubau in Verlängerung der Austrasse realisiert werden kann.
Hochwasserschutz	Die Plessureinmündung in den Rhein wird im Rahmen von Hochwasserschutzmassnahmen wasserbaulich saniert und ökologisch aufgewertet. Projektiert sind eine Blockrampe sowie eine Fischtreppe zur Wiederherstellung der Fischgängigkeit der Plessur.
Tennisbrüggli	Das Tennisbrüggli weist Defizite beim Hochwasserschutz auf und muss zurückgebaut werden.
Naherholung	In Zusammenhang mit den Hochwasserschutzmassnahmen soll der Mündungsbereich im Bereich zwischen der Tennishalle und der Rheinpromenade für den Aufenthalt und die Naherholung markant aufgewertet werden. Zudem sind eine neue Brücke und neue Verbindungswege für den Fuss-, Skating- und Veloverkehr vorgesehen.
Genereller Erschliessungsplan	Die genannten Themen beziehungsweise Vorhaben haben dazu geführt, dass sich die Langsamverkehrsverbindungen, die Buslinien sowie die Erschliessung verändern. Die planungsrechtlichen Grundlagen, welche im Generellen Erschliessungsplan festgelegt sind, stimmen nicht mit den neuen Linienführungen überein. Mit der vorliegenden Teilrevision des Generellen Erschliessungsplans werden die planungsrechtlichen Rahmenbedingungen in einer möglichst gesamthaften Betrachtung und unter Berücksichtigung von verschiedenen Interessen behandelt.

Der Massnahmenbereich der Teilrevision begrenzt sich auf die Verkehrsbeziehungen im Raum rund um die Plessur zwischen Rheinstrasse, Austrasse und Felsenaustrasse.

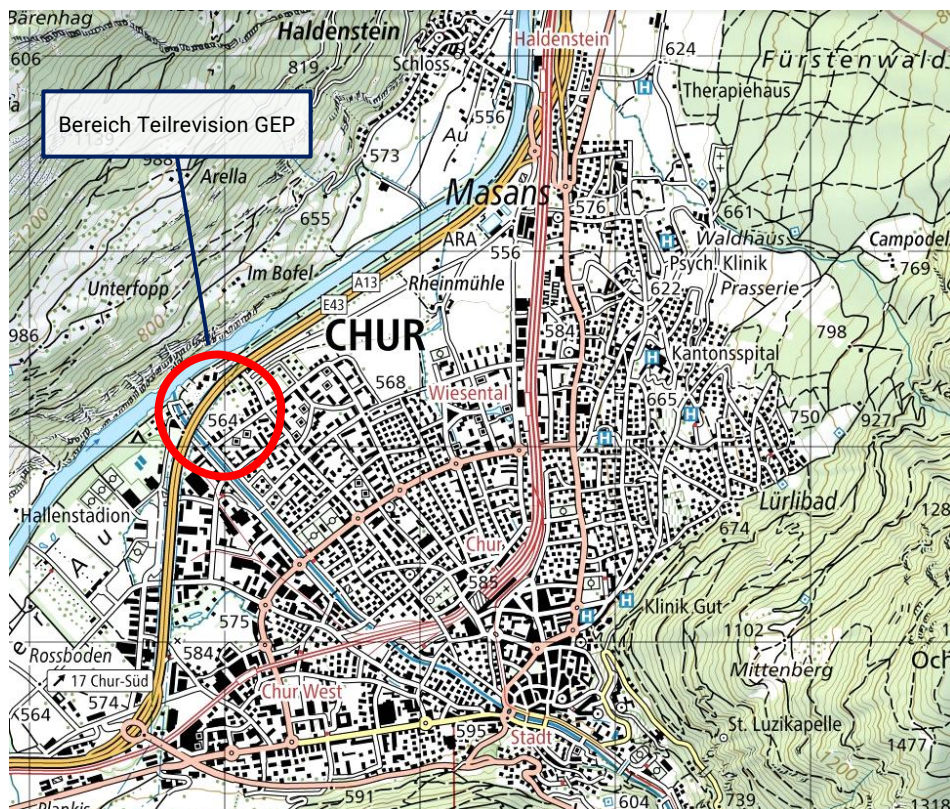


Abb. 1: Übersichtsplan; interaktive Karte, swisstopo, 03.2023

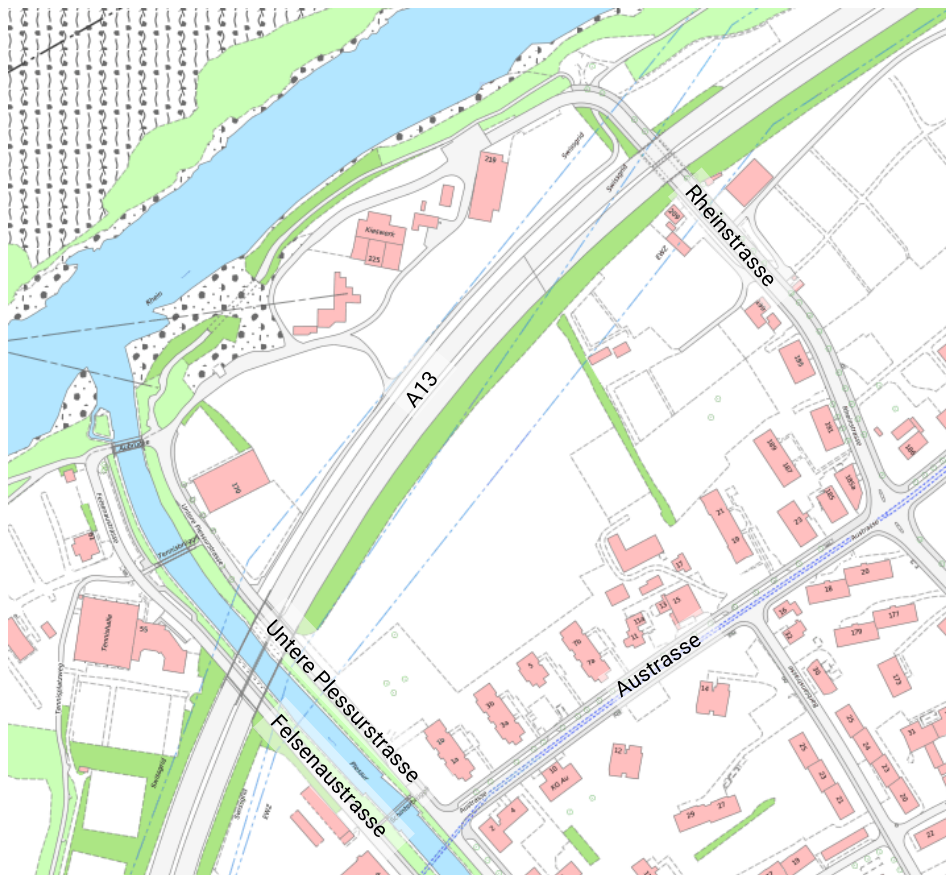


Abb. 2: Situationsplan Massnahmenbereich Austrasse- Plessurmündung; interaktive Karte, GIS-Stadtplan Chur, Mai 2025

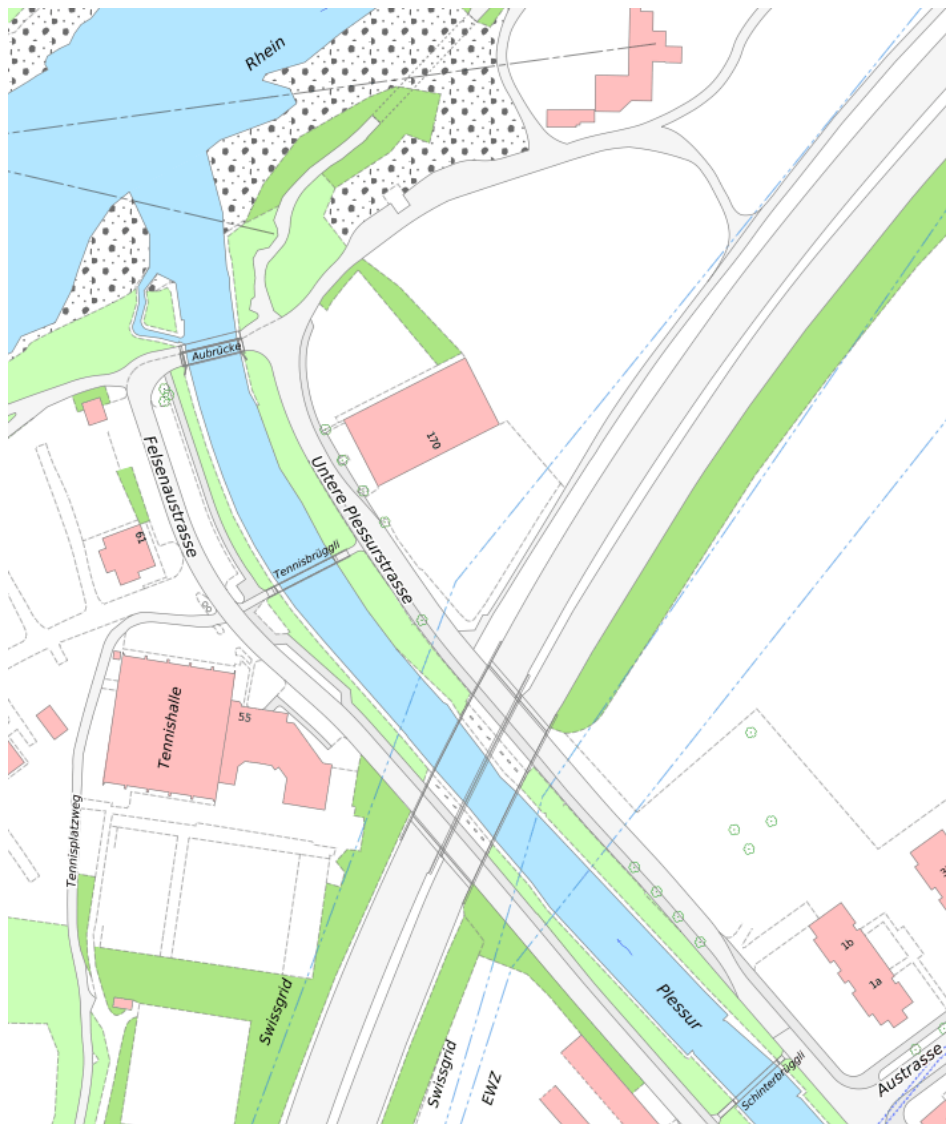


Abb. 3: Situationsplan Detail Plessurmündung; interaktive Karte, GIS-Stadtplan Chur, Mai 2025

1.2 Ausarbeitung und Koordination

Trägerin der Ortsplanung ist die Stadt, jeweils gesetzlich handelnd durch den Stadtrat. Für die fachliche Aufbereitung der Teilrevision hat die Stadt das Planungsbüro R+K Raumplanung AG beauftragt. Begleitet wird die Aufbereitung durch die Abteilung Stadtentwicklung. Sie bildet die Schnittstelle zu den weiteren involvierten Stellen.

1.3 Abstimmung mit weiteren Planungen

Parallel zu der vorliegenden Teilrevision sind in der Stadt weitere Teilrevisionen in Bearbeitung. Zudem ist eine generelle Revision Grundordnung in Vorbereitung. Die Abteilung Stadtentwicklung gewährleistet die inhaltliche Abstimmung der vorliegenden Teilrevision mit den weiteren Revisionen.

2. Verfahrensschritte Teilrevision

2.1 Übersicht Verfahrensschritte

Das Verfahren für die Teilrevision des Generellen Erschliessungsplans ist gemäss dem Raumplanungsgesetz für den Kanton Graubünden (KRG) sowie gemäss der Raumplanungsverordnung für den Kanton Graubünden (KRVO) durchzuführen. Es gliedert sich in die nachfolgenden Schritte. Die Zeitangaben für ausstehende Planungsschritte basieren auf einer Abschätzung des Zeitbedarfs bei einem optimalen Ablauf.

Zeitraum	Verfahrensschritt
Mai '25	Entwurf und Koordination der Teilrevision
Juli '25	Freigabe zuhanden der kantonalen Vorprüfung (Stadtrat)
November '25	Vorprüfung durch den Kanton
Februar '26	Freigabe zur Mitwirkungsaufgabe (Stadtrat)
April '26	Öffentliche Mitwirkungsaufgabe (30 Tage)
Juni '26	Botschaft zuhanden des Gemeinderates (Stadtrat)
September '26	Behandlung im Gemeinderat (Erlass)
Ab Oktober '26	Beschwerdeaufgabe (während 30 Tagen) evtl. Behandlung Beschwerden und Genehmigung durch den Kanton

2.2 Vorprüfung durch den Kanton

Das Amt für Raumentwicklung Graubünden (ARE) hat am 3. November 2025 gestützt auf Art. 12 KRVO den Vorprüfungsbericht verfasst (siehe Beilage Vorprüfung). Die Teilrevision wird seitens ARE insgesamt, vorallem aber aus verkehrstechnischer Sicht begrüsst. Im beiliegenden Dokument "Behandlung der Vorprüfung" sind die Bemerkungen des ARE im einzelnen aufgeführt und behandelt.

Folgende Anpassungen wurden aufgrund der Vorprüfung vorgenommen:

- Die Beilagen "Buslinienoptimierung Chur Bus, Konzept Masterplan, Hartmann & Monsch AG" (Beilage 04) und "Buslinienoptimierung, Masterplan Bus, Tiefbaudienste Stadt Chur" (Beilage 05) wurden aufeinander abgestimmt.
- Die Planlegenden wurden an die Vorgaben der Richtlinien Darstellung Nutzungsplanung angepasst.

2.3 Öffentliche Mitwirkung

Am 19. März 2026 wurde der Entwurf der Teilrevision des Generellen Erschliessungsplans anlässlich einer öffentlichen Informationsveranstaltung vorgestellt. Anschliessend, vom 27. März 2026 bis am 25. April 2026 wurde der Entwurf zusammen mit dem Planungs- und Mitwirkungsberichtbericht und weiteren Grundlagen zur Mitwirkung öffentlich aufgelegt.

Während der Auflagefrist gingen insgesamt neun schriftliche Eingaben ein. Die Mitwirkenden stammen überwiegend aus den direkt betroffenen Quartieren und bringen entsprechend standortbezogene Anliegen vor. Ergänzend liegt eine fachliche Stellungnahme der Swissgrid AG vor, die sich auf technische Rahmenbedingungen beschränkt.

Die Eingaben lassen sich im Wesentlichen folgenden Themen zuordnen:

- Buslinienführung
- Verkehr und Verkehrsverlagerung
- Schleichverkehr und flankierende Massnahmen
- Werkverkehr Kieswerk und Bauunternehmung
- Lärmbelastung
- technische Rahmenbedingungen (Leitungsinfrastruktur)

Insgesamt zeigt die Mitwirkung ein differenziertes Bild. Während die grundsätzlichen Projektziele, insbesondere die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs sowie die Aufwertung des Fuss- und Veloverkehrs, mehrheitlich anerkannt werden, bestehen Vorbehalte hinsichtlich der konkreten Verkehrsführung und deren Auswirkungen auf die angrenzenden Wohnquartiere. Die Mitwirkung zeigt eine hohe Sensibilität gegenüber verkehrlichen Veränderungen im Quartier.

Die nachfolgenden Ausführungen nehmen thematisch gebündelt Stellung zu den eingebrachten Anliegen.

Buslinienführung

Es werden Zweifel am Nutzen der neuen Buslinienführung und der Tangentialbuslinie geäussert.

Behandlung

Die Anpassung des Busnetzes basiert auf einem umfassenden Masterplan. Die neue Plessurbrücke ist eine zentrale Voraussetzung für die Umsetzung der Tangentialbuslinie, welche direkte Verbindungen zwischen wichtigen Stadtteilen ermöglicht.

Auch die kantonale Vorprüfung beurteilt die Massnahme aus Sicht des öffentlichen Verkehrs als klar positiv.

Verkehr und Verkehrsverlagerung

Mehrere Eingaben kritisieren, dass die geplante Erschliessung zu einer Verlagerung des motorisierten Verkehrs in Wohnquartiere führe, anstatt diesen insgesamt zu reduzieren.

Behandlung

Die Eingabe greift einen zentralen Aspekt der Planung auf, ist jedoch vor dem Hintergrund der gewählten Systembetrachtung zu relativieren. Die vorliegende Teilrevision bildet bewusst eine projektspezifische Anpassung der Grundordnung mit klar definierten Systemgrenzen ab.

Diese Systemgrenzen sind so gewählt, dass die relevanten Verkehrsbeziehungen im Bereich der Plessurmündung sowie deren unmittelbare Auswirkungen sachgerecht erfasst werden können. Die Planung konzentriert sich entsprechend auf den betroffenen Funktionsraum und setzt gezielte Massnahmen mit lokalen Auswirkungen um. Innerhalb dieses Betrachtungsperimeters zeigt die Verkehrsflussanalyse eine weitgehend konstante Gesamtverkehrsmenge.

Demgegenüber werden mit der Teilrevision die Absichten verfolgt, den öffentlichen Verkehr mit der Tangentialbuslinie sowie den Fuss- und Veloverkehr zu stärken.

Eine vollständige Vermeidung von Verlagerungseffekten ist in einem bestehenden Strassennetz nicht möglich. Entscheidend ist, dass diese Verlagerungen gezielt gesteuert und räumlich begrenzt werden. Dies wird durch die vorgesehenen flankierenden Massnahmen erreicht.

Weitergehende Fragestellungen, insbesondere im Zusammenhang mit grossräumigen Verkehrsverlagerungen oder einer generellen Reduktion des motorisierten Individualverkehrs, überschreiten den Rahmen der vorliegenden Teilrevision.

Schleichverkehr und flankierende Massnahmen

Mehrere Mitwirkende äussern Zweifel an der Wirksamkeit der vorgesehenen Fahrverbote und fordern teilweise weitergehende oder bauliche Massnahmen zur Verhinderung von Schleichverkehr.

Behandlung

Die Problematik des Schleichverkehrs wurde im Rahmen der Planung vertieft untersucht. Das Lärmgutachten sowie die kantonale Vorprüfung zeigen klar auf, dass ohne geeignete flankierende Massnahmen zusätzliche Verkehrsbelastungen auftreten können.

Die kantonale Vorprüfung hält fest, dass Einschränkungen des Verkehrs auf der Austrasse notwendig sind, um die Anforderungen der Lärmschutzverordnung einzuhalten. Vor diesem Hintergrund sieht die Planung ein abgestimmtes Massnahmenpaket mit Fahrverboten für den Durchgangsverkehr und Tempo 30 auf mehreren Strassenabschnitten vor. Diese Massnahmen gewährleisten eine wirksame Steuerung des Verkehrs sowie die Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen.

Ergänzend ist festzuhalten, dass weitere flankierende Massnahmen, insbesondere auf der Giacomettistrasse und auf der Unteren Plessurstrasse, im Rahmen der Projektierung oder nach der Umsetzung überprüft und bei Bedarf ergänzt werden können. Die entsprechenden Hinweise der Mitwirkenden werden dankend zur Kenntnis genommen.

Die Giacomettistrasse verfügt in diesem Zusammenhang über einen guten Ausbaustandard und eine entsprechende Leistungsfähigkeit, sodass sie grundsätzlich geeignet ist, Verkehr aufzunehmen, ohne dass unmittelbar kritische Zustände entstehen.

Die vorliegende Planung schliesst somit weitergehende Massnahmen nicht aus, regelt jedoch bewusst die im Projektperimeter erforderlichen Eingriffe.

Werkverkehr Kieswerk und Bauunternehmung

Zahlreiche Eingaben thematisieren die Belastung durch den Werkverkehr und fordern dessen Einschränkung oder Verlagerung.

Behandlung

Das Kieswerk ist Bestandteil der bestehenden Arbeitszone und verfügt über eine rechtskräftige Konzession bis 2039. Die Verkehrsmenge wird durch die vorliegende Planung nicht erhöht.

Die Teilrevision verfolgt daher nicht das Ziel einer Reduktion des Werkverkehrs, sondern eine Optimierung seiner Führung im lokalen System. Durch die neue Verkehrsführung wird die Organisation der Verkehrsströme insbesondere im Bereich der Plessurmündung verbessert sowie die Verkehrssicherheit erhöht.

Lärmbelastung

Mehrere Eingaben befürchten eine unzulässige Zunahme der Lärmbelastung.

Behandlung

Die Lärmauswirkungen wurden detailliert untersucht. Das Lärmgutachten zeigt, dass entlang der Austrasse die Planungswerte eingehalten werden, auch unter Berücksichtigung der prognostizierten Verkehrsentwicklung.

Kritische Situationen betreffen vor allem die Rheinstrasse, welche bereits heute eine hohe Belastung aufweist. Aus diesem Grund sieht die Planung gezielte Massnahmen zur Begrenzung des Verkehrs vor. Die kantonale Vorprüfung bestätigt, dass insbesondere durch Fahrverbote die Einhaltung der Lärmschutzvorgaben sichergestellt werden kann.

Technische Rahmenbedingungen (Swissgrid)

Die Swissgrid weist auf Anforderungen im Zusammenhang mit bestehenden Hochspannungsleitungen hin.

Behandlung

Die Eingabe der Swissgrid enthält keine grundsätzlichen Einwände gegen die Planung, sondern fachliche Hinweise zu technischen Rahmenbedingungen. Diese betreffen insbesondere die Einhaltung der Leitungsverordnung sowie Sicherheitsabstände bei Bauwerken im Bereich der Hochspannungsleitungen.

Die Hinweise werden in der weiteren Projektierung berücksichtigt und mit den zuständigen Stellen abgestimmt.

2.4 Erlass, Beschwerdemöglichkeit und Genehmigung

Gemeinderat Gemäss Art. 97 des Baugesetzes der Stadt Chur in Verbindung mit Art. 48 KRG ist der Gemeinderat für den Erlass und die Änderung des Generellen Erschliessungsplanes zuständig.

Beschwerdeaufgabe und Genehmigung Wenn der Teilrevision zugestimmt wird, folgt die Beschwerdeaufgabe und die Teilrevision wird dem Kanton zur Genehmigung eingereicht. Während der 30-tägigen Beschwerdeaufgabe können legitimierte Personen bei der Regierung eine schriftlich Planungsbeschwerde einreichen. Die Details zur Beschwerdeaufgabe werden im Amtsblatt publiziert.

3. Grundlagen

Die Grundordnung gliedert sich in das Raumplanungssystem der Schweiz ein. Gesetzlich verankert ist die Raumplanung im Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG), im Raumplanungsgesetz für den Kanton Graubünden (KRG) und in den daraus abgeleiteten städtischen Raumplanungsinstrumenten. Die Planungstätigkeit hat die nationalen und kantonalen Vorgaben zu berücksichtigen und ist auf die regionalen Entwicklungen abzustimmen. In diesem Kapitel sind die wichtigsten Grundlagen aufgezeigt.

3.1 Sachpläne und Inventare

Sachpläne und Inventare sind wichtige Planungsinstrumente von Bund und Kanton. Diese gilt es auf kommunaler Stufe zu berücksichtigen. Für die vorliegende Teilrevision hat der Sachplan Velo Graubünden relevante Inhalte.



Abb. 4: Ausschnitt Sachplan Velo Graubünden (Stand Juni 2023); interaktive Karte, www.geo.gr.ch, 16.04.2025

Im Sachplan Velo Graubünden sind entlang der Autobahn und der Plessur ein Alltags- beziehungsweise Freizeit-Grundnetz eingetragen.

3.2 Kantonaler Richtplan

Der Kantonale Richtplan legt die kantonale Raumentwicklungsstrategie fest.

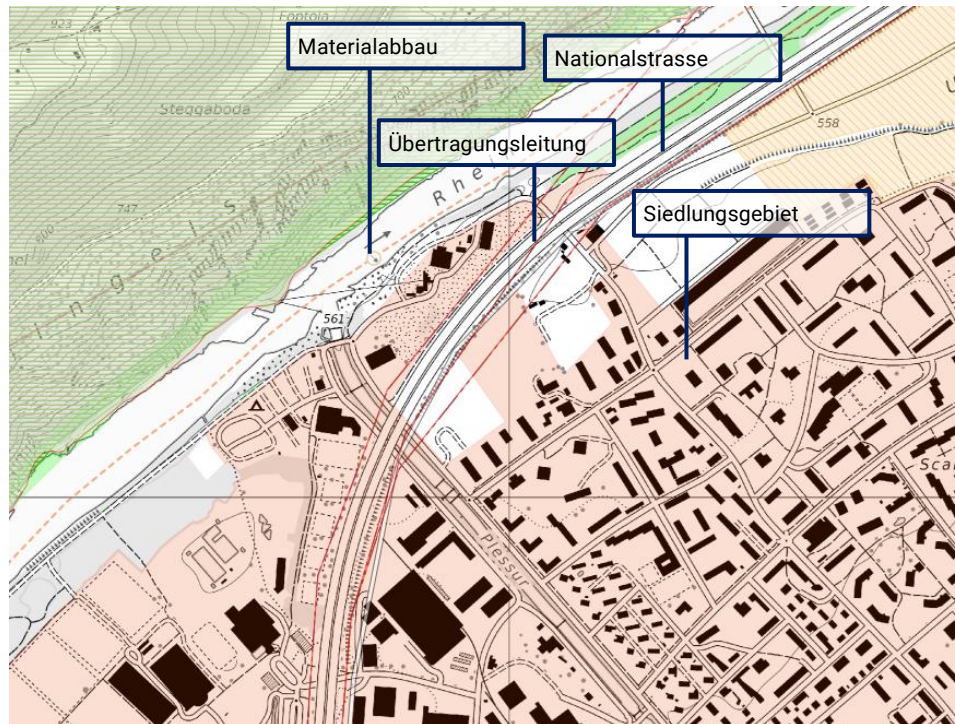


Abb. 5: Ausschnitt Kantonaler Richtplan; interaktive Karte, www.geo.gr.ch, 15.04.2025

Im Gebiet rund um die Plessurmündung sind folgende Eintragungen als Ausgangslage und Abbildung des Bestandes vorhanden:

- Nationalstrasse
- Übertragungsleitungen
- Materialabbau
- Siedlungsgebiet



Die Richtplaninhalte haben keinen Einfluss auf die Teilrevision

3.3 Regionalplanung und Agglomerationsprogramm

Regionalplanung

Das regionale Raumkonzept der Region Plessur wurden 2020 von der Präsidentenkonferenz beschlossen. Mit diesem Instrument wurde die Strategie für die räumliche Entwicklung auf Stufe Region festgehalten. Im Bereich der Plessurmündung ist ein neuer Autobahnanschluss Chur Mitte eingetragen, der für die Entlastung der Haupteinfallsachsen (Masanserstrasse und Kasernenstrasse) sorgen soll. Bei den Entwicklungszielen zum Verkehr ist die Tangentialbuslinie thematisiert.

Im Regionalen Richtplan Teil touristischer Langsamverkehr, genehmigt am 8. Februar 2022, sind entlang der Austrasse und der Plessur Radwege und ein Skatingweg eingetragen. Die Radwege korrespondieren auch mit den nationalen Velorouten der Stiftung SchweizMobil¹

Gemäss der Regionalplanung ist im Gebiet Plessurmündung - Austrasse der Langsamverkehr von Bedeutung. Zudem ist der Autobahnanschluss Chur Mitte enthalten.

Agglomerationsprogramm

Das Agglomerationsprogramm ist parallel zu den bestehenden Raumplanungsinstrumenten ein Instrument, welches zum Ziel hat, die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in Agglomerationen wirkungsvoll aufeinander abzustimmen. Im Rahmen des Programms beteiligt sich der Bund finanziell an Verkehrsprojekten, welche das Gesamtverkehrssystem positiv beeinflussen. Die Agglomerationsprogramme werden in Generationen erarbeitet. Im Dezember 2023 erfolgte die Genehmigung des Agglomerationsprogramm der vierten Generation² (AP-4G) durch den Bund.

Das Agglomerationsprogramm der fünften Generation (AP-5G) ist im Entwurf ausgearbeitet (Stand öffentliche Mitwirkung, 16. Dezember 2024).

Massnahmen aus dem AP-4G und 5G, welche im Bereich der Plessurmündung zur Geltung kommen heissen: «Grün- und Freiräume im Siedlungsgebiet» (Massnahme S4.10), «Erlebbarer Flussraum» (L4.1/L5.1), «Siedlungsnaher Erholungsgebiete» (L4.2/L5.2), «Flanierwege Stadt Chur» (FVV4.1-8/FVV5.4-15), «Veloachse Nord-Süd» (FVV4.4/FVV5.2) und «Engpassbeseitigung Felsenaustrasse» (MIV5.2).

Grundsätzlich geht es bei diesen Massnahmen um eine hohe Natur-, Siedlungs- und Lebensqualität mit gut erreichbaren Naherholungsmöglichkeiten direkt vor der Haustür. Bereits im Agglomerationsprogramm der ersten Generation wurden Massnahmen zur Umsetzung der Tangentialbuslinie eingereicht und positiv beurteilt. Damals war eine Linienführung über die Giacomettistrasse vorgesehen. In der vierten Generation wurde die Eingabe mit angepasster Linienführung via Ringstrasse aktualisiert (Massnahme ÖV4.7, Tangentialbuslinie, Stadt Chur).

¹ <https://map.schweizmobil.ch/>, 16.03.2023

² Kanton Graubünden, Regionen Imboden, Landquart, Plessur; Agglomerationsprogramm Chur 4. Generation, 20. August 2021

Im Rahmen der Agglomerationsprogramme sollen unter anderem Naherholungsgebiete weiterentwickelt werden, der Bus als zuverlässige und leistungsfähige Ergänzung ausgebaut werden und das Netz für Fuss- und Veloverkehr optimieren werden.

3.4 Stadtentwicklungskonzept

Das Stadtentwicklungskonzept 2050 (STEK) hält die Entwicklungsstrategie für raumrelevante Themen fest. Im Gebiet um die Plessurmündung spielen die Themen Stadtstruktur, Mobilität und Landschaft eine Rolle.

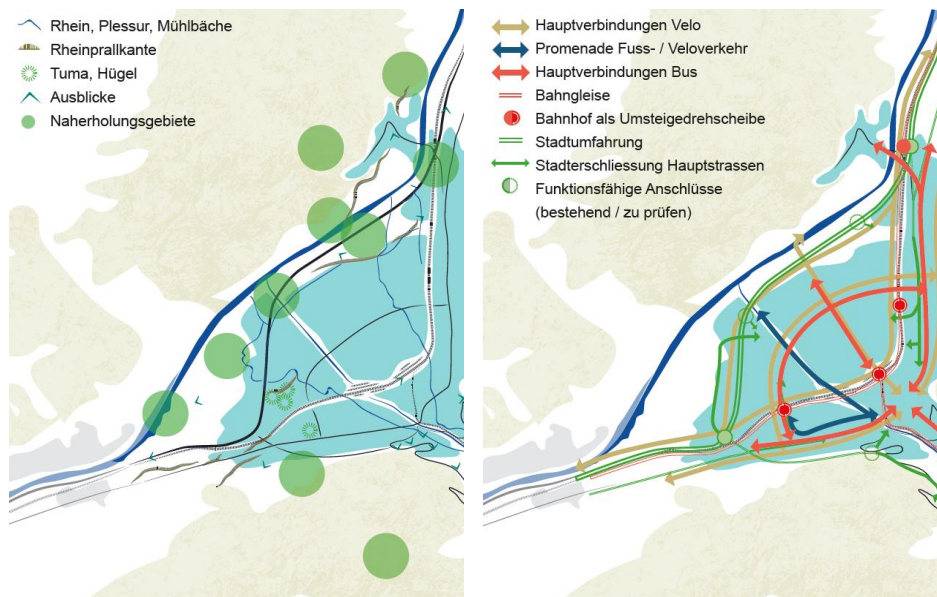


Abb. 6: Planausschnitte Stadtentwicklungskonzept 2050, Landschaft und Mobilität; Stadt Chur

Stadtstruktur Im Thema Stadtraum gelten Freiräume und Strassenräume als wesentliche Bestandteile des öffentlichen Stadtraums. «Ausgestattet mit Sitzgelegenheiten, Baumbepflanzungen und sicheren Fahrbahnen für den Fuss- und Veloverkehr sind Strassenräume multifunktional nutzbare Freiräume. Klare Hierarchien und charakteristische Gestaltungsmerkmale, wie z.B. Alleen und Baumreihen machen den Strassenraum für alle verständlich und wiedererkennbar» (STEK, S. 30). Der Raum entlang der Plessur ist als linearer Freiraum gekennzeichnet.

Wohnen und Arbeiten Die Herausforderung beim Wohnen besteht darin, dass eine höhere Dichte mit vielfältigem Wohnangebot geschaffen wird, unter Wahrung einer hohen Lebensqualität mit attraktiven und gut erreichbaren Freiräumen (vgl. STEK, S. 49). Das «Arbeiten» soll gemäss dem STEK auch künftig schwerpunktmässig an den heutigen Standorten stattfinden (vgl. STEK, S. 54).

- Landschaft** Eine Stossrichtung aus dem Thema Landschaft ist, dass Naturelemente, Gewässer und Wald für die Naherholung aufgewertet und erlebbar werden. Damit sollen Naherholung, Stadtklima und Biodiversität positiv beeinflusst werden. Die Plessur, der Rhein und die Mühlbäche sind wichtige Elemente dieser Strategie. Die Plessurmündung ist als punktuell Naherholungsgebiet im STEK festgehalten.
- Mobilität** Im Bereich Mobilität sind alle Stossrichtungen aus dem Stadtentwicklungskonzept von Bedeutung. Diese sind:
- Chur ist gut erreichbar und verfügt über ein sicheres und stadtgerechtes Verkehrssystem.
 - Chur behandelt transporteffiziente und nachhaltige Verkehrsformen prioritär.
 - Chur reduziert Verkehrsemissionen und hält Stadt- und Lebensqualität auf hohem Niveau.

Bestandteile der Stossrichtungen sind die Förderung des öffentlichen Verkehrs, wozu auch die Tangentialbuslinie zu zählen ist. Bezüglich des Velo- und Fussverkehrs ist die Aufwertung der Unteren Plessurstrasse zu einer hochwertig gestalteten Promenade explizit erwähnt. Bei der Erreichbarkeit ist der Autobahnanschluss Chur Mitte als zu prüfen erwähnt.

Flankierend zu den Stossrichtungen hat die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden oberste Priorität. «Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wie Temporeduktionen, Entflechtung von Verkehrsströmen und sichere Fahrbahnübergänge werden geprüft» (STEK, S. 43).

Des Weiteren sollen Standorte für Sport und Bewegung (darunter die Sportanlage Obere Au) bestmöglich mit dem städtische ÖV-System sowie Velo- und Fussnetz verknüpft sein (vgl. STEK, S. 59).

Im Stadtentwicklungskonzept sind verschiedene Interessen in den Bereichen Mobilität und Freiräume postuliert, welche im Umfeld Plessurmündung - Austrasse / Giacomettistrasse zu berücksichtigen und abzuwägen sind.

3.5 Gewässerschutz

- Gewässerraum** Am 1. Januar 2011 ist das revidierte Bundesgesetz über den Schutz der Gewässer (Gewässerschutzgesetz, GSchG) in Kraft getreten. Entsprechend Art. 36a GSchG sind die Kantone verpflichtet, für ihre oberirdischen Gewässer Gewässerräume festzulegen. Der Kanton Graubünden hat bestimmt, dass die

Festlegung der Gewässerraumzonen durch die Gemeinden zu erfolgen hat. Die Stadt Chur hat dies vorgenommen.

Revitalisierungsplanung

Gemäss Art. 38a GSchG haben die Kantone für die Revitalisierung von Gewässern zu sorgen und diese zu planen. Zudem müssen Revitalisierungen bei der Richt- und Nutzungsplanung berücksichtigt werden.

In der Revitalisierungsplanung des Kantons ist die Plessur im Gebiet von Chur als Strecke mit hoher Priorität ausgeschieden sowie mit grossem Nutzenpotenzial für Natur und Landschaft³.

Die Gewässerraumzonen sind in Kraft.

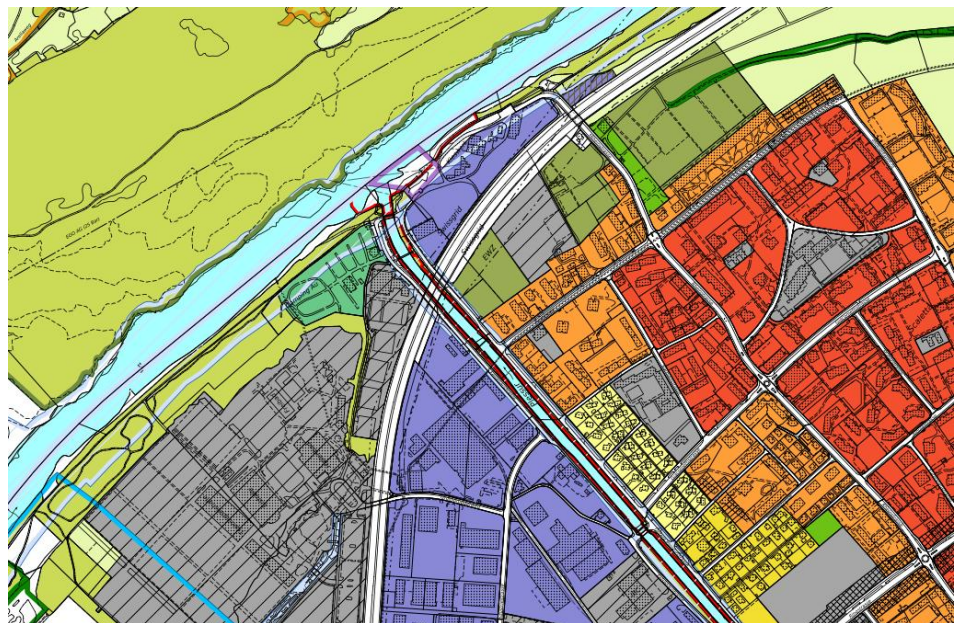
Die Revitalisierungsplanung des Kantons bekräftigt das Sanierungsvorhaben an der Plessurmündung.

³ Amt für Natur und Umwelt 2014: strategische Revitalisierungsplanung im Kanton Graubünden

4. Rechtskräftige Grundordnung

Die rechtskräftige Grundordnung der Stadt Chur besteht aus dem Zonenplan, dem Generellen Erschliessungsplan (GEP), dem Generellen Gestaltungsplan (GGP) und dem Baugesetz (BauG). Nachfolgend ist der rechtsgültige Stand im Bereich Plessurmündung - Austrasse wiedergegeben. Es sind nur die an die Planung angrenzenden Inhalte in der Legende beschriftet.

4.1 Zonenplan



Legende (Auszug)

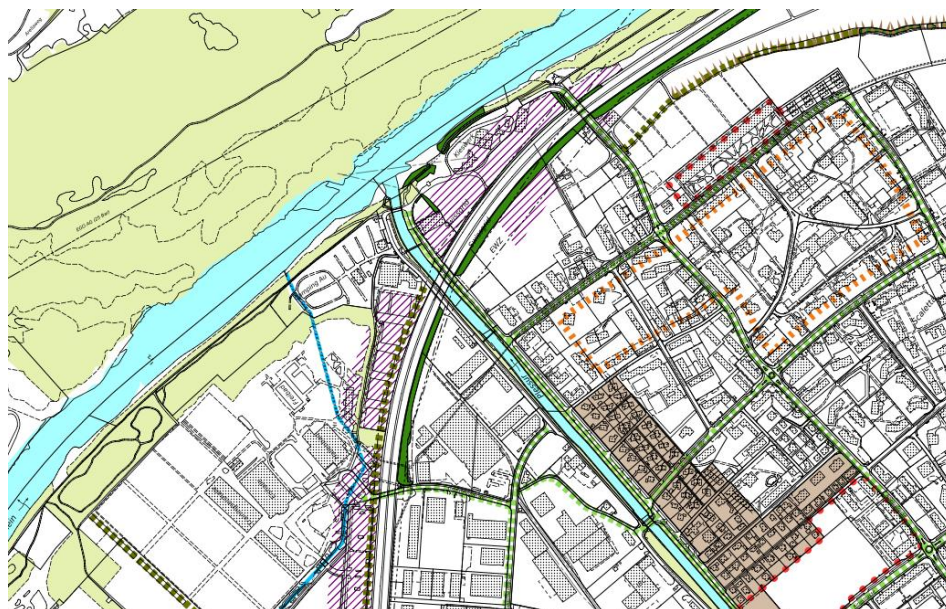
	Arbeitszone 2
	Wohnzone 3
	Zone für öffentliche Bauten und Anlagen
	Campingzone
	Schrebergartenzone
	Grünzone
	Landwirtschaftszone
	Übriges Gemeindegebiet
	Materialabbauzone
	Gefahrenzone 1
	Gewässerraum
	Gewässer (Hinweis)
	Wald (Hinweis)

Abb. 7: Ausschnitt rechtsgültiger Zonenplan; GIS-Stadtplan Chur

Im rechtsgültigen Zonenplan ist die Trennung vom Wohngebiet rechts der Plessur und dem Arbeitsgebiet links der Plessur gut zu erkennen und planungsrechtlich festgehalten.

Im Bereich der Plessurmündung, unterhalb der Autobahn, besteht hingegen rechtsseitig die Arbeitszone mit dem Kieswerk und einer Bauunternehmung. Auf der linken Seite der Plessur kommen die Campingzone und die Zone für öffentliche Bauten und Anlagen zusammen.

4.2 Genereller Gestaltungsplan



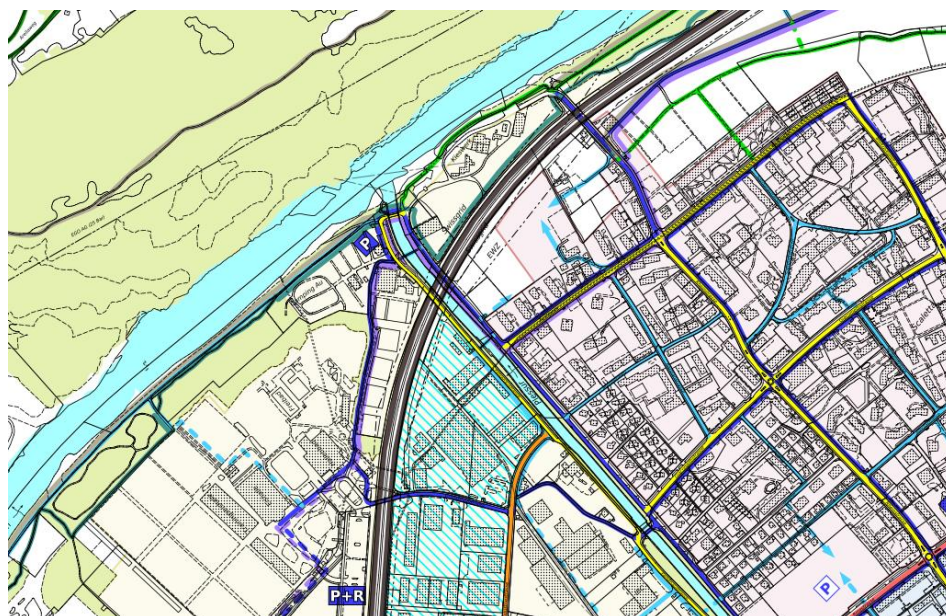
Legende (Auszug)

	Nutzungseinschränkung durch Vorbelastung nicht ionisierender Strahlung (NIS)
	Hecken und Feldgehölze schützenswert (dynamische Abgrenzung)
	Baumreihe, einseitig
	Mühlbach offen mit Revitalisierungspotential
	Mühlbach überdeckt mit ökologischem Aufwertungspotential
	Hochhausbereich
	Erhaltungsbereich Gebiete mit besonderer Wohnqualität
	Gewässer (Hinweis)
	Wald (Hinweis)

Abb. 8: Ausschnitt rechtsgültiger Genereller Gestaltungsplan; GIS-Stadtplan Chur

Der rechtsgültige Generelle Gestaltungsplan zeigt im Bereich der Plessurmündung die NIS-Vorbelastung aufgrund der Hochspannungsleitung, schützenswerte Hecken und Feldgehölze und eine einseitige Baumreihe.

4.3 Genereller Erschliessungsplan



Legende (Auszug)

	Nationalstrasse /Autobahn (orientierend)
	Städtische Hauptverkehrsstrasse
	Hauptsammelstrasse
	Sammelstrasse
	Fuss- / Radweg Hauptverbindung
	Fuss- / Radweg Nebenverbindung
	Anschlusspunkt Fuss- / Radweg Nebenverbindung
	Fuss- / Spazierweg
	Skatingweg
	Reitweg
	Forst- und Landwirtschaftsweg
	Parkierungsanlage mit mehr als 50 öffentlich zugänglichen Parkplätzen
	Gebiet für neue Parkierungsanlagen mit mehr als 50 öffentl. zugängl. Parkplätzen
	Gewässer (Hinweis)
	Wald (Hinweis)

Abb. 9: Ausschnitt rechtsgültiger Genereller Erschliessungsplan; GIS-Stadtplan Chur

Gemäss dem rechtsgültigen Generellen Erschliessungsplan (GEP) kommen im Bereich der Plessurmündung diverse Strassen- beziehungsweise Weg-Funktionen zusammen.

Die Sammelstrasse zum Kieswerk verläuft auf der linken Seite der Plessur und über die bestehende Auabrücke.

5. Stadtraumkonzept, Massnahmen und Interessen

Das Stadtraumkonzept zeigt die Herleitung und die Interessensabwägung für die vorliegende Teilrevision des Genereller Erschliessungsplan auf. Die Herleitung gliedert sich in die Ausgangslage kombiniert mit den Entwicklungsabsichten. Die Interessensabwägung nimmt Bezug auf die vorgesehene Verkehrsführung und auf Alternativen.

Die nachfolgende Abbildung zeigt in einem weiteren räumlichen Kontext die Ausgangslage und Entwicklungsabsichten.



Abb. 10: Stadtraumkonzept – Ausgangslage; Plangrundlage GIS-Stadtplan Chur

5.1 Brennpunkt Plessurmündung

Bei der Plessurmündung kommen verschiedene Nutzungen zusammen.



Achsen Langsamverkehr

Der «lineare Freiraum entlang der Plessur», die Verbindung des Tennisplatzwegs zu den Sportanlagen Obere Au, die vorgesehene Verbindung zum Dalpweg auf der Südseite der Autobahn und die Rheinpromenade kommen im Bereich der Plessurmündung zusammen.



Fotos: Rheinpromenade / Tennisbrüggli



Naherholung Plessurmündung

Die Plessur und der Rhein haben einen hohen Naherholungswert. Die bestehenden Parkplätze, der Campingplatz mit dem kleinen Spielplatz und dem Campingladen sowie die Attraktivität der Plessur, wie sie in den Rhein mündet, machen aus dem Bereich der Plessurmündung einen wichtigen Ausgangspunkt für die Naherholung. Mit dem Projekt Hochwasserschutz und der gleichzeitigen ökologischen Aufwertung erhöht sich die Attraktivität.



Fotos: Ecke Felsenastrasse – Aubrücke / Rheinpromenade



Kieswerk, Bauunternehmung

Das Kieswerk und eine Bauunternehmung liegen in der Arbeitszone auf der rechten Seite der Plessur. Die Erschliessung des Kieswerks erfolgt über die Rheinstrasse (Zufahrt LKWs) sowie über die Aubrücke und die Felsenaustrasse (Wegfahrt LKWs).



Fotos: Einfahrt Kieswerk Untere Plessurstrasse / Bauunternehmung



Plessur

Die Plessur im Bereich der Plessurmündung ist schlecht einsehbar und nicht zugänglich. Einzig rund um die Brücken lässt sich das Gewässer erleben.



Fotos: Plessur Richtung Aubrücke / Untere Plessurstrasse



Autobahn

Die Felsenaustrasse und die Untere Plessurstrasse führen unter der Autobahn hindurch. Um eine ausreichende Tiefe unter der Autobahn zu haben, hat es beidseits Rampen. Die Plessur fliesst ebenfalls unter der Autobahn hindurch.



Fotos: Autobahnunterführung Untere Plessurstrasse / Autobahnunterführung Felsenaustrasse

Campingplatz und Tennisanlagen

Auf der linken Seite der Plessur befinden sich der Zugang zum Campingplatz mit der Reception und einem kleinen Campingladen und Campingrestaurant sowie der Zugang zu den Tennisanlagen.



Fotos: Zugang Campingplatz und Tennisanlagen

5.2 Planungsgrundsätze

Mit den nachfolgenden Planungsgrundsätze werden gestützt auf das Stadtentwicklungskonzept 2050 (STEK) die Interessenslage und die verschiedenen Ansprüche an den Raum geschildert.

Gebiet mit Fokus Wohnen

Die Herausforderung beim Wohnen besteht darin, dass eine höhere Dichte mit vielfältigem Wohnangebot geschaffen wird. Von hoher Bedeutung ist zudem die Wahrung einer hohen Lebensqualität mit attraktiven und gut erreichbaren Freiräumen (vgl. STEK, S. 49).

Gebiet mit Fokus Arbeiten

Das Arbeiten soll gemäss dem STEK auch künftig schwerpunktmässig an den bestehenden Standorten stattfinden (vgl. STEK, S. 54).

Der Standort der Fachhochschule Graubünden (FHGR) wird im Bereich der Pulvermühlestrasse, unterhalb der Ringstrasse, weiterentwickelt und gestärkt (Bauprojekt Fachhochschulzentrum).

Kieswerk

Die Stadt ist an einem Kies- und Betonwerk auf Stadtgebiet sehr interessiert. Dies aus wirtschaftlichen und ökologischen Gründen zum Beispiel aufgrund kurzer Transportwege zu Baustellen (vgl. Botschaft des Stadtrates, Kieswerk Calanda, Verlängerung Konzession, 7. November 2018). Am 13. Dezember 2018 hat der Gemeinderat die Konzession für die Kiesentnahme bis 2039 verlängert (GBR.2018.39).

**Gebiet mit Fokus Sport, Events**

Standorte für Sport und Bewegung (darunter die Sportanlage Obere Au) sollen bestmöglich mit dem städtische ÖV-System sowie Velo- und Fussnetz verknüpft sein (vgl. STEK, S. 59).

**Autobahn, und Haupteerschliessungen**

Chur ist gut erreichbar und verfügt über ein sicheres und stadtgerechtes Verkehrssystem. Transporteffiziente und nachhaltige Verkehrsformen sind gemäss dem STEK prioritär zu behandeln. Zudem sind Emissionen und die Stadt- und Lebensqualität zu beachten.

Die Haupteerschliessung verbindet das Arbeitsgebiet, die Wohngebiete das Stadtzentrum und die Autobahn. Die Rossbodenstrasse, Pulvermühlestrasse, Ringstrasse und Kasernenstrasse gelten im abgebildeten Gebiet als Hauptsammelstrassen bzw. Hauptverkehrsstrassen.

Zudem hat die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden oberste Priorität. Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wie Temporeduktionen, Entflechtung von Verkehrsströmen und sichere Fahrbahnübergänge sind zu prüfen. (vgl. STEK, S. 43f)

**Achsen Langsamverkehr, lineare Freiräume**

Das Velo- und Fussverkehrsnetz und die dazugehörige Infrastruktur sollen ausgebaut werden. Die Untere Plessurstrasse gilt als wichtige Strecke. (vgl. STEK, S. 43f)

**Tangentialbuslinie**

Das Angebot des öffentlichen Verkehrs soll erweitert und verdichtet werden. Die Tangentialbuslinie ist dabei ein wichtiger Bestandteil der Förderung des öffentlichen Verkehrs. Sie soll vom Fürstenwald und dem Arbeitsplatzgebiet rund um die Spitäler über das Rheinquartier und die Sportanlagen Obere Au nach Chur West führen. (vgl. STEK, S. 43f)

**Naherholung und Plessur**

Eine Stossrichtung aus dem Thema Landschaft ist, dass Naturelemente, Gewässer und Wald für die Naherholung aufgewertet und erlebbar werden. Damit sollen Naherholung, Stadtklima und Biodiversität positiv beeinflusst werden. Die Plessurmündung ist als punktuell Naherholungsgebiet im Stadtentwicklungskonzept festgehalten. (vgl. STEK, S. 34)

Gewässer sind grundsätzlich vor nachteiligen Einwirkungen zu schützen (vgl. Art. 1 Gewässerschutzgesetz, GSchG). Grundsätzlich dürfen Fliessgewässer nicht überdeckt werden. Für Verkehrsübergänge sind Ausnahmen möglich (vgl. Art. 38 GSchG).

5.3 Vorgesehene Massnahmen und Untersuchungen

Sanierung Plessur	Im Zusammenhang mit der wasserbaulichen Gesamtanierung der Plessur wird bei der Plessurmündung eine Blockrampe sowie eine Fischtreppe zur Sicherstellung der Fischgängigkeit erstellt. Gleichzeitig wird mit einer ökologischen Aufwertung eine Revitalisierung des Gewässerabschnitts vorgenommen.
Tangentialbuslinie	Im Rahmen des von der Bus und Service AG (Chur Bus) erteilten Auftrags „Liniennetzoptimierung Stadt Chur und Umgebung“ wurden verschiedene Varianten untersucht. In Anbetracht der Ergebnisse haben die Stadt Chur, das Amt für Energie und Verkehr (AEV) und Chur Bus einen Masterplan erarbeitet, welcher auch die Tangentialbuslinie einbindet. Die Linienführungen der Tangentialbuslinie sowie der Linie 4 führen über eine neue Brücke in Verlängerung der Austrasse.

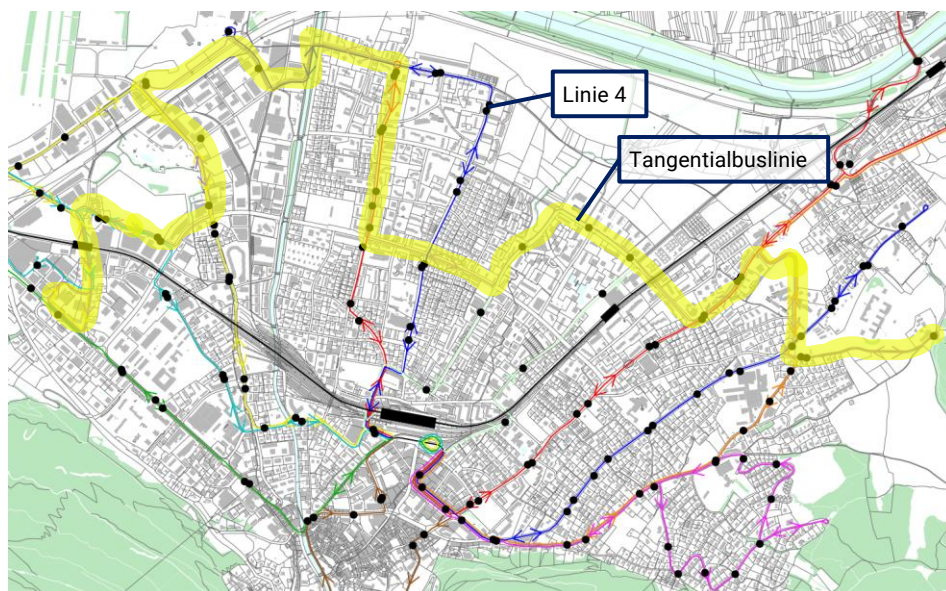


Abb. 11: Buslinienoptimierung, Masterplan Bus, 04.06.2024; Stadt Chur, Hervorhebung Tangentialbuslinie R+K

Im beiliegenden Dokument Buslinienoptimierung Chur Bus, Konzept Masterplan der Hartmann & Monsch AG ist die Optimierung der Buslinien detailliert beschrieben.

Ersatz Aubrücke	Der erforderliche Ersatz der Aubrücke sowie die Überlegungen zur Tangentialbuslinie und zur Buslinie 4 haben dazu geführt, dass in der Verlängerung der Austrasse die Erstellung einer neuen Brücke beabsichtigt wird.
Fahrverbote	Auf der Austrasse zwischen Rheinstrasse und Plessur ist die Einführung eines Fahrverbots für Lastwagen, Autos und Motorräder, mit Ausnahme für Anwohnende, Zubringerdienste, Busse im Linienverkehr und die öffentlichen Dienste vorgesehen.

Ebenfalls ist auf der Unteren Plessurstrasse zwischen Austrasse und Giacomettistrasse ein Fahrverbot für Lastwagen, Autos und Motorräder, mit Ausnahme für Anwohnende, Zubringerdienste und öffentliche Dienste vorgesehen.

Im Dokument Neubau Aubrücke Chur, Konzept Verkehrsfluss der Hartmann & Monsch AG wurde die Auswirkungen der vorgesehenen Brücke auf das Verkehrsaufkommen untersucht (ohne Fahrverbote). Im Fazit stellen die Berichtverfassenden folgendes fest: «Die Erstellung einer Brücke über die Plessur an der geplanten Stelle bringt verkehrstechnisch mehr Vorteile als Nachteile mit sich. Es wird eine kleine Verlagerung des Verkehrs vom oberen Rheinquartier ins untere geben. Hierbei handelt es sich mehrheitlich um quartierinternen Verkehr. Nicht nur das Rheinquartier wird entlastet, sondern auch die Ringstrasse. Dadurch kommt es zu kürzeren Staus auf der Ringstrasse während den Spitzenstunden und somit auch zu weniger Umwegfahrten über die Austrasse. Neu könnte es auf der Industriestrasse während den Spitzenstunden zu kleinen Staus kommen» (Hartmann & Monsch AG, Konzept Verkehrsfluss). Mit den beschriebenen Fahrverboten sollen die erwarteten Umwegfahrten und eine Verlagerung des Verkehrs ganz unterbunden werden.

Schinterbrüggli

Der Langsamverkehr des Schinterbrüggli kann auf der neuen Brücke integriert werden. Damit wird ein Rückbau des Schinterbrüggli möglich.

Projekt Radweg Untere Au

Eine Radwegverbindung als Verlängerung des Dalpwegs zwischen der Rheinstrasse und der Unteren Plessurstrasse ist im rechtsgültigen Generellen Erschliessungsplan in Form von Anschlusspunkten bereits enthalten. Dieser Radweg soll nun im Zuge der Verkehrsentflechtung rund um die Plessurmündung umgesetzt werden. Das entsprechende Projekt liegt vor und ist nachfolgend abgebildet.

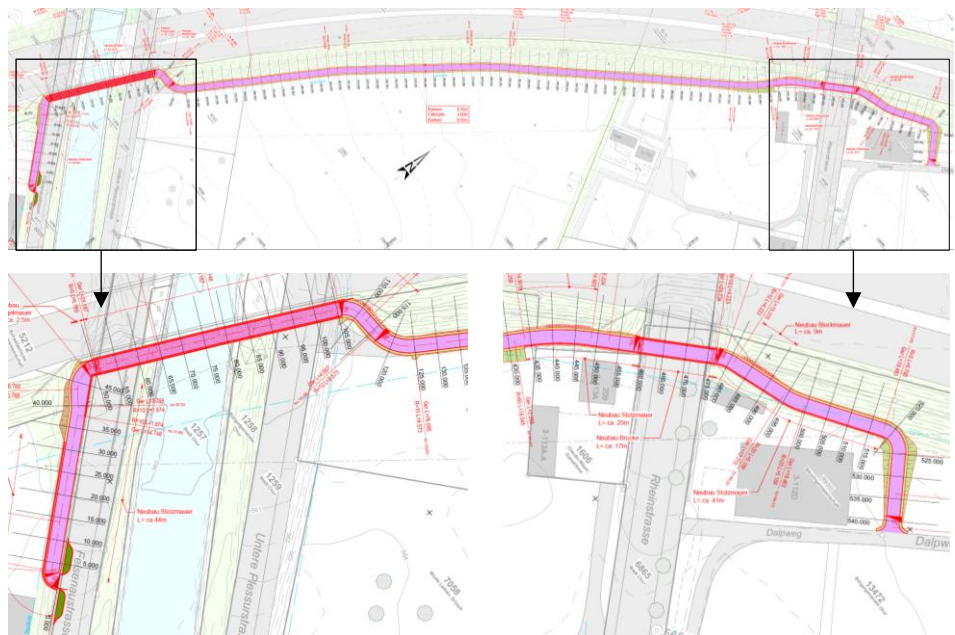


Abb. 12: Vorprojekt Radweg Untere Au, Felsenaustrasse – Dalpweg, 31.05.2021, TBD Stadt Chur

Damit die Überführungen sinnvoll umsetzbar sind, muss der Radweg möglichst nahe zur Autobahn. Das Projekt bedingt deshalb kleinere Anpassungen am schützenswerten Heckenkörper gemäss dem Generellen Gestaltungsplan.

Gestaltung Naherholungsraum

Für die Gestaltung des multifunktionalen Raums bei der Plessurmündung wurde ein Wettbewerb durchgeführt, mit folgender Aufgabenstellung: «Gegenstand des Wettbewerbsverfahrens ist einerseits die Ausarbeitung eines Projektvorschlags für den Ersatzneubau der Aubrücke, neu als Brückenkörper für den Langsamverkehr, den Aufenthalt und das Landschaftserlebnis. Andererseits ist mit der räumlichen Gestaltung der Plessureinmündung und der Entflechtung der Verkehrsarten eine zukunfts offene bzw. flexible Lösung für die Freiraumgestaltung beidseitig des Brückenkörpers vorzuschlagen» (Wettbewerbsprogramm Plessureinmündung in den Rhein).

5.4 Umweltauswirkungen und Interessensabwägung

Die Ausgangslage, insbesondere mit dem erforderlichen Ersatz der Aubrücke, der Absicht zur Realisierung der Tangentialbuslinie und der Buslinie 4 sowie die Nutzungsvielfalt gemäss Kapitel 5.1 «Brennpunkt Plessurmündung» beinhalten eine Vielzahl von Interessen auf engem Raum. Die Herausforderung besteht darin, alle Interessen bestmöglich zu berücksichtigen.

Tangentialbuslinie

Der Einrichtung der Tangentialbuslinie ist ein hohes Interesse zuzuschreiben. Die bisherigen Bemühungen gestützt auf den Ausbau der Schelmenbrücke und/oder via Ringstrasse sind aber allesamt gescheitert. Einerseits der Betrieb der Buslinie (Staubildungen) und andererseits fehlende Möglichkeiten, um die Infrastrukturen sinnvoll auszubauen (Bushaltestellen, separate Busfahrstreifen) konnten nicht den tatsächlichen Bedürfnissen und Verhältnissen angepasst werden.

Mit der konzipierten neuen Brücke über die Plessur in der Verlängerung der Austrasse haben sich für die Tangentialbuslinie die Parameter entscheidend verbessert. Die Linienführung Spitäler – Rheinquartier – Sportanlagen Obere Au – Fachhochschule Graubünden (FHGR) und Chur West kann als attraktive Linie eingerichtet werden. Stark befahrene Strassenabschnitte mit erhöhtem Stauaufkommen (insbesondere Ringstrasse zwischen Rheinstrasse und Rheinfelsstrasse) werden vermieden. Dies wirkt sich positiv auf die Fahrplanstabilität aus.

Buslinie 4

Mit der konzipierten neuen Brücke eröffnet sich zudem die Möglichkeit weitere Buslinien bis zu den Sportanlagen Obere Au zu führen. Gemäss dem Masterplan Bus ist eine Anpassung und Verlängerung der Linie 4 vorgesehen, was zu einer besseren ÖV-Anbindung der Sportanlagen Obere Au führt.

Schleichverkehr	Die vorgesehene Einführung von teilweisen Fahrverboten auf der Austrasse sowie auf der Unteren Plessurstrasse, unterbinden Stauumfahrungen der Ringstrasse.
Erschliessung Arbeitszone	Die Erschliessung der Arbeitszone mit dem Kieswerk und der Bauunternehmung muss gewährleistet sein. Durch das Kieswerk werden gemäss der Verkehrsflussuntersuchung je ca. 80 LKW-Fahrten pro Werktag auf der Rheinstrasse (Zufahrt) und auf der Felsenaustrasse (Wegfahrt) generiert. Von den Fahrdistanzen ändert sich für die Erschliessung des Kieswerk nichts. Die Zufahrt soll wie heute über die Rheinstrasse erfolgen und die Wegfahrt via Untere Plessurstrasse, neue Plessurbrücke und Felsenaustrasse. Vorteile ergeben sich durch die bessere Entflechtung der Verkehrsströme im Bereich der Plessurmündung.
Gebiet mit Fokus Wohnen	Für die Gebiete mit Fokus Wohnen gibt es verschiedene Interessen, die auszumachen sind. Eine gute Erschliessung ist wichtig. Die Lebensqualität ist von hoher Bedeutung wobei auch die Attraktivität und Erreichbarkeit von Freiräumen wesentlich ist. Mit der vorgesehenen neuen Brücke über die Austrasse wird der Verkehr auf der Unteren Plessurstrasse im Abschnitt Austrasse - Kieswerk, welcher durch das Kieswerk und die Bauunternehmung generiert wird, erhöht. Damit steigt die Lärmbelastung und die Verkehrssicherheit wird als schlechter empfunden. Um die Situation zu verbessern, wird die Austrasse, im Abschnitt Rheinstrasse - Untere Plessurstrasse, nebst einem Fahrverbot mit der Maximalgeschwindigkeit von 30 km/h belegt werden. Zudem soll die Maximalgeschwindigkeit 30 km/h auf der Unteren Plessurstrasse bis zum Kieswerk verlängert werden sowie auf der Felsenaustrasse im Abschnitt von der neuen Brücke bis Plessurmündung eingeführt werden. Der Kindergarten, welcher sich an der Austrasse in rund 60 m Entfernung von der neuen Brücke befindet, wird aufgrund des Fahrverbots auf der Austrasse nicht durch die Umlagerung des Kieswerksverkehr von der Felsenaustrasse in die Untere Plessurstrasse tangiert.
Lärm	Bezüglich Lärmbelastung, welcher durch den Verkehr des Kieswerks und der Bauunternehmung generiert wird, entsteht eine Mehrbelastung auf die beiden Mehrfamilienhäuser an der Kreuzung Austrasse–Untere Plessurstrasse. Die zu erwartende Erhöhung der Lärmbelastung wurde mit einem Lärmgutachten untersucht (Beilage Lärmgutachten, CSD Ingenieure AG). Zudem wird mit den vorgesehenen Fahrverboten (siehe Kapitel 7 "Flankierende Massnahmen") der Schleichverkehr unterbunden.

Staub	Bei der Staubbelastung ist die Stadt bestrebt zusammen mit dem Kieswerk die erforderlichen Massnahmen zu treffen, damit diese möglichst reduziert wird.
Naherholung	Wie es im Stadtentwicklungskonzept 2050 postuliert ist, gehören zur Lebensqualität auch attraktive und gut erreichbare Freiräume. Dieser Aspekt wird mit den vorgesehenen Massnahmen: Aufwertung des Naherholungsgebiets und separate Führung des Langsamverkehrs, stark verbessert. Dies kommt einem grossen Personenkreis zugute.
Projekt Radweg Untere Au	Bei den Überführungen soll der Radweg nahe an der Autobahn umgesetzt werden, was zu Heckenentfernungen führt. Die Hecke ist im Generellen Gestaltungsplan als schützenswert eingetragen. Bei der Umsetzung des Radwegs sind gemäss dem Natur und Heimatschutzgesetz Ersatzleistungen für die Heckenentfernung zu erbringen. Aufgrund der Schutzwürdigkeit hat ein Realersatz in unmittelbarer Nähe zu erfolgen, verbunden mit einer ökologischen Aufwertung. Auf diese Weise kann auf die generelle Ausprägung des Generellen Gestaltungsplans Bezug genommen werden und die vorgesehene neue Linienführung im Generellen Erschliessungsplan, welche die Hecke überschneidet, kann höher gewichtet werden.
Alternative Brückenstandorte	Ein Neubau der Brücke weiter Flussabwärts käme aufgrund der Höhenabwicklung durch die Autobahnunterführungen erst im Bereich des Tennisbrüggli in Frage. Dies könnte die Belastung der direkt betroffenen Wohngebäude durch den Werkverkehr verringern. Die Entflechtung des Langsamverkehrs könnte hingegen weniger gut gelöst werden und für die Tangentialbuslinie käme ein markanter Umweg hinzu. Ein Neubau der Brücke weiter Flussaufwärts zum Beispiel auf der Höhe des Myrthenwegs hätte eine grössere Belastung des Wohngebiets zur Folge. Eine Lösung mit mehreren Brücken, beispielsweise einer nur für den Bus und einer für den Werkverkehr widerspricht dem Grundsatz, dass Fliessgewässer möglichst nicht überdeckt werden sollen. Eine Verschiebung der Tangentialbuslinie, zum Beispiel auf die Schelmenbrücke mit einem Ausbau des Anschlusses an die Industriestrasse, wäre eine interessante Option. Im Rahmen der Buslinienoptimierung wurde diese Variante aufgrund der fehlenden Land-Verfügbarkeit für einen Strassenausbau nicht weiterverfolgt. Fazit Die neue Brücke berücksichtigt mehrere Hauptinteressen. Die Bedürfnisse: Einrichtung der Tangentialbuslinie, die Erschliessung des Kieswerks sowie die Entflechtung und Verbesserung des Langsamverkehrs, sind sehr gut berücksichtigt. Die vorgesehene Aufwertung des Naherholungsgebietes rund um die Plessurmündung ist von hohem Interesse und hoch zu Gewichten. Die Verlagerung des

Werkverkehrs zur Arbeitszone hin ist dabei ein wichtiger Bestandteil, um die Aufenthaltsqualität entscheidend zu verbessern.

Für den Veloverkehr entsteht eine nahezu konfliktfreie Verbindung vom Dalpweg bis zur Plessurmündung und weiter bis zu den Sportanlagen (Projekt Radweg Untere Au). Mit den vorgesehenen Überführungen der Rheinstrasse, der Unteren Plessurstrasse und der Felsenaustrasse verkehren die Velofahrenden losgelöst vom Werkeverkehr sowie losgelöst vom Ziel- und Quellverkehr des unteren Rheinquartiers.

Zusammenfassend beurteilt, berücksichtigen die vorgesehenen Massnahmen die Interessen rund um den «Brennpunkt Plessurmündung» sehr gut. Die Verkehrsverlagerungen sind vertretbar und können durch die bestehenden Strassen aufgenommen werden. Die Verkehrssicherheit ist gewährleistet und wird mit der Entflechtung des Langsamverkehrs verbessert. Die zusätzlichen Lärmemissionen auf direktbetroffene Häuser sind im Rahmen der gesetzlich zulässigen Planungswerte. Die Vorteile für den öffentlichen Verkehr, für den Langsamverkehr und die Naherholung sind essenziell und von hohem öffentlichem Interesse.

6. Teilrevision des Generellen Erschliessungsplans

Auf Basis der vorgesehenen Massnahmen, sind die nachfolgend dargestellten Anpassungen vorgesehen.

Änderungen Sammelstrasse und Skatingweg im Bereich Plessurmündung

- Die vorgesehene neue Brücke über die Plessur in Verlängerung der Austrasse wird als Sammelstrasse bezeichnet.

Festlegung neu: Sammelstrasse geplant

- Die bestehende «Sammelstrasse» auf der Felsenaustrasse wird ab dem neuen Brückenstrandort bis und mit Aubrücke aufgehoben. (Eine Neuklassierung der Unteren Plessurstrasse als Sammelstrasse ist nicht erforderlich. Bei der Erschliessung des Kieswerks besteht keine Sammelfunktion).

Festlegung aufheben: Sammelstrasse bestehend

- Der Skatingweg wird neu in Verlängerung des Dalpwegs entlang der Autobahn bis zur Felsenaustrasse geführt (Projekt Radweg Untere Au)

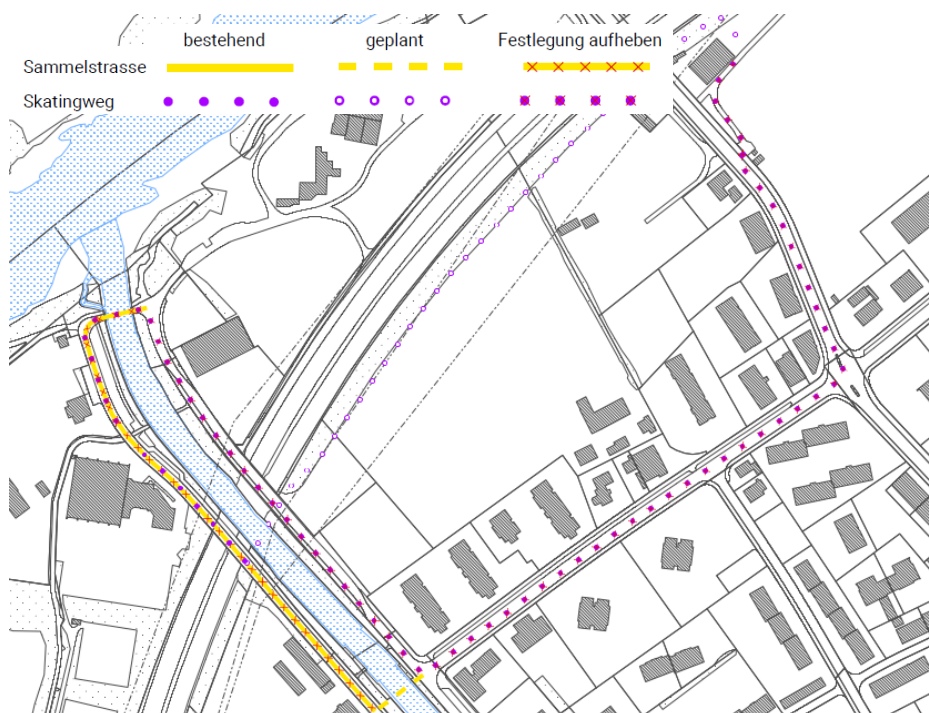
Festlegung neu: Skatingweg geplant

- Die Weiterführung des Skatingwegs erfolgt neu auf der Felsenaustrasse bis zum Tennisplatzweg.

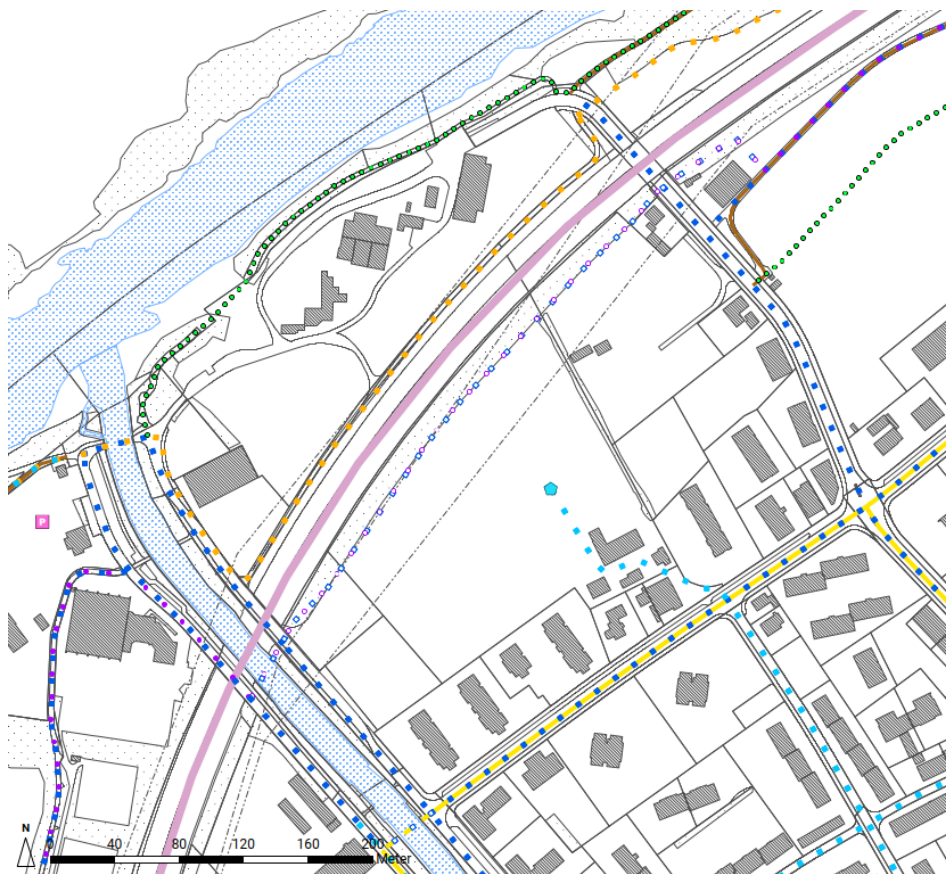
Festlegung neu: Skatingweg bestehend

- Der bestehende «Skatingweg» auf der Rheinstrasse, der Austrasse und der Unteren Plessurstrasse inkl. Aubrücke und Strecke bis zum Tennisplatzweg wird aufgehoben.

Festlegung aufheben: Skatingweg bestehend



Zusammenfassende Darstellung des revidierter Genereller Erschliessungsplans im Bereich der Plessurmündung



Legende

bestehend	geplant	
		Forst- und Landwirtschaftsweg
		Fuss- / Radweg Hauptverbindung
		Fuss- / Radweg Nebenverbindung
		Fuss- / Spazierweg
		Nationalstrassen / Autobahn
		Reitweg
		Sammelstrasse
		Skatingweg
		Anschlusspunkt Fuss- / Radweg Nebenverbindung
		Parkierungsanlage

Informative Inhalte

	Gewässer
--	----------

7. Flankierende Massnahmen

Folgende flankierende Massnahmen sind vorgesehen, vorbehältlich der erforderlichen verkehrspolizeilichen Bewilligungen:

- Geschwindigkeitsbegrenzung 30 km/h auf der Austrasse zwischen der Rheinstrasse und der Plessur.
- Geschwindigkeitsbegrenzung 30 km/h auf der Unteren Plessurstrasse durchgehend bis zur Plessurmündung.
- Geschwindigkeitsbegrenzung 30 km/h auf der Felsenaustrasse ab der neuen Plessurbrücke bis zur Plessurmündung.
- Fahrverbot für Lastwagen, Autos und Motorräder, mit Ausnahme für Anwohnende, Zubringerdienste, Busse im Linienverkehr und die öffentlichen Dienste auf der Austrasse zwischen Rheinstrasse und Plessur.
- Fahrverbot für Lastwagen, Autos und Motorräder, mit Ausnahme für Anwohnende, Zubringerdienste und öffentliche Dienste auf der Unteren Plessurstrasse zwischen Austrasse und Giacomettistrasse.

8. Planungsthemen ohne Revisionsmassnahmen

8.1 Autobahnanschluss Chur Mitte (Richtplaninhalt)

Ein Autobahnanschluss Chur Mitte wird als langfristige Option betrachtet und eine Umsetzung hätte weitreichende Auswirkungen. Das Verkehrsregime würde grossräumig verändert und nebst dem Raumbedarf für einen Anschluss sind auch die Umweltauswirkungen bedeutsam. Ein neuer Anschluss im Bereich Au (Camping und Tennisplätze) wäre nur rund 1'600 Meter vom Anschluss Chur Süd entfernt. Das zuständige ASTRA beurteilt neue Anschlüsse grundsätzlich kritisch, da mit einer höheren Anschlussdichte der Verkehrsfluss auf der Nationalstrasse beeinträchtigt werden kann (vgl. Bericht des Stadtrates an den Gemeinderat, Auftrag FDP-Fraktion betreffend Chur braucht neue Wege in der Verkehrspolitik). Zudem hat die Stadt zusammen mit dem Kanton (TBA GR) und dem ASTRA eine Zweckmässigkeitsbeurteilung erarbeitet. Gemäss den Erkenntnissen ist der Autobahnanschluss Chur Mitte zurzeit nicht weiterzuverfolgen.

Die vorliegende Planung festigt im Sinne der Planbeständigkeit die Priorisierung des Langsamverkehrs im unteren Bereich der Felsenaustrasse sowie der Unteren Plessurstrasse. Sofern ein Autobahnanschluss Chur Mitte in diesem Bereich in Frage kommen würde, müsste die Grundordnung in diesem Gebiet umfassend angepasst werden. Prinzipiell verunmöglicht die vorliegende Planung einen Autobahnanschluss Chur Mitte nicht langfristig.

8.2 Ausblick weitere Planungsmassnahmen

Folgende Plannachführungen im Rahmen einer Nachfolgenden Revision der Grundordnung sind nach einer Umsetzung der vorgesehenen Projekte zu berücksichtigen beziehungsweise könnten geprüft werden:

- Anpassung der geschützten Hecken entlang der Autobahn aufgrund des Projekts Radweg Untere Au (Inhalt Genereller Gestaltungsplan).
- Anpassung der orientierenden Waldflächen im Zonenplan aufgrund allfälliger Rodungen und Ersatzmassnahmen.
- Prüfung einer Verlängerung der Veloroute entlang der Autobahn von der Felsenaustrasse bis zum Grossbruggerweg.
- Prüfung einer Abklassierung der GEP-Einträge «Sammelstrasse» für die Austrasse und für die Giacomettistrasse zwischen Scalettastrasse und Plessur.

Aufzählung Revisionsdokument und Beilagen

Revisionsdokument

- Teilrevision Genereller Erschliessungsplan Austrasse - Plessurmündung, 1:2'000, Mitwirkungsaufgabe, 21. Januar 2026 (01)

Beilagen

Nebst dem vorliegenden Planungs- und Mitwirkungsbericht (02) liegen der Revision folgende informative Dokumente bei:

- Informativer Plan Teilrevision Genereller Erschliessungsplan Bereich Austrasse - Plessurmündung, 1:2'000, 20. Mai 2025 (03)
- Buslinienoptimierung Chur Bus, Konzept Masterplan, 10.02.2026, (rev. 17.03.2026); Hartmann & Monsch AG (04)
- Buslinienoptimierung, Masterplan Bus, Übersicht 1:5000, Stand 04.06.2024 (rev. 28.03.2025); Tiefbaudienste Stadt Chur (05)
- Neubau Austrasse Strassenbrücke, Signalisationsplan 1:200, 12.09.2025; Tiefbaudienste Stadt Chur (06)
- Neubau Abbrücke Chur, Konzept Verkehrsfluss, Aktualisierung des Berichts vom 11.11.2021, 9. Mai 2025; Hartmann & Monsch AG (07)
- Vorprojekt Radweg Untere Au Felsenaustrasse-Dalpweg; Technischer Bericht, 17.01.2022; Tiefbaudienste Stadt Chur, ALPING.CH Gartmann & Joos Bauingenieure AG (08)
- Lärmgutachten, Neubau Austrasse Strassenbrücke, 22.05.2023, CSD Ingenieure AG (09)
- Vorprüfung, 03.11.2025, Amt für Raumentwicklung GR (10)
- Behandlung der Vorprüfung, 19.01.2025 (11)

Grundlagen und Bezugsinformationen

Auf den Ausdruck aller Grundlagen wird verzichtet. Diese sind übers Internet abrufbar oder können bei den entsprechenden Stellen angefragt werden.

Rechtskräftige Ortsplanung

- Rechtskräftige Grundordnung; «Viewer» auf www.GeoGR.ch oder stadtplan.chur.ch
- Gesetze und Verordnungen: www.chur.ch/rechtssammlung

Übergeordnete Gesetze

- Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG) und weitere eidgenössische Erlasse; Fedlex, die Publikationsplattform des Bundesrechts, www.fedlex.admin.ch
- Raumplanungsgesetz für den Kanton Graubünden (KRG) und weitere kantonale Erlasse; Bündner Rechtsbuch (Syst. Sammlung), www.gr-lex.gr.ch

Weitere Grundlagen

- Stadtentwicklungskonzept: <https://www.chur.ch/leitbilder/78505>
- Regionale Grundlagen:
Regionales Raumkonzept: <https://region-plessur.ch/region-plessur/regionalplanung/>
Regionale Richtplanung: www.gr.ch/DE/institutionen/verwaltung/dvs/are/dienstleistungen/RegionaleRichtplanung
Agglomerationsprogramm Chur: www.gr.ch/DE/institutionen/verwaltung/dvs/are/projekte/Seiten/Agglomerationspolitik.aspx
- Kantonale Grundlagen: Kantonaler Richtplan, Biotop- und Landschaftsinventar, Sachplan Velo, Gewässerschutzkarte etc.; «Karten» auf www.geo.gr.ch
- Revitalisierungsplanung: <https://www.gr.ch/DE/institutionen/verwaltung/ekud/anu/themen/oberflaechengewaesser/revitalisierungen/Seiten/info.aspx>
- Weiterführende Informationen zur Raumplanung auf Stufe Kanton; Amt für Raumentwicklung Graubünden / www.are.gr.ch
- Weiterführende Informationen zur Raumplanung auf Stufe Bund; Bundesamt für Raumentwicklung / www.are.admin.ch