Stadt Chur

Teilrevision Genereller Erschliessungsplan Austrasse – Plessurmündung

Planungs- und Mitwirkungsbericht

Genehmigung



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
18. September 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.

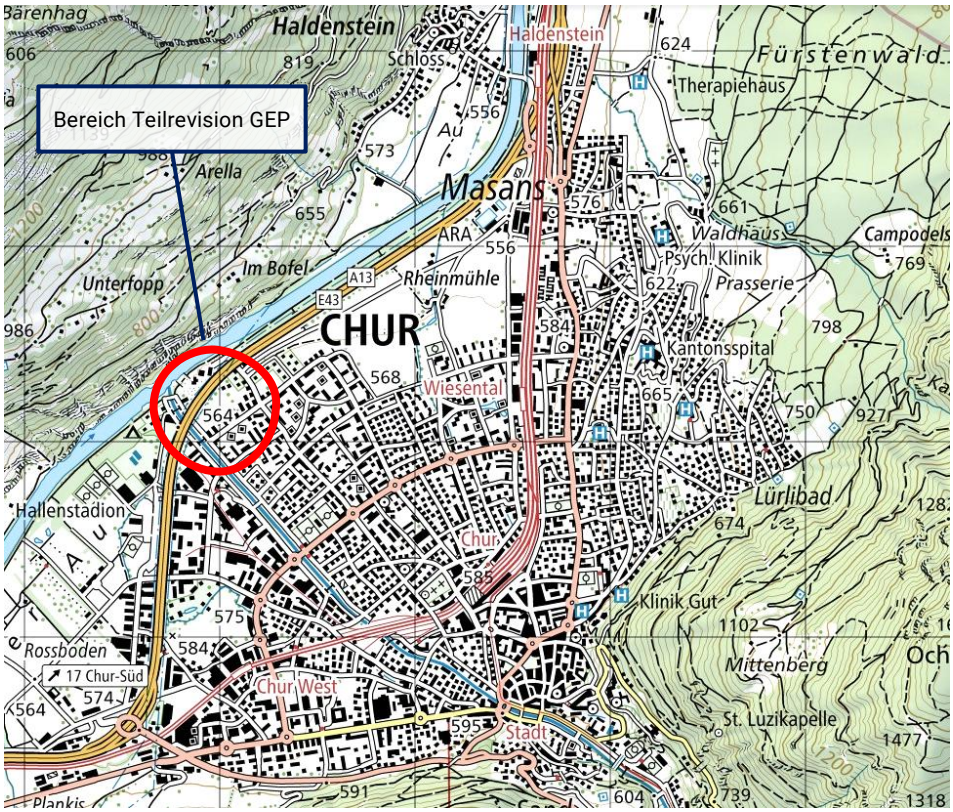


Abb. 1: Übersichtsplan; interaktive Karte, swisstopo, 03.2023

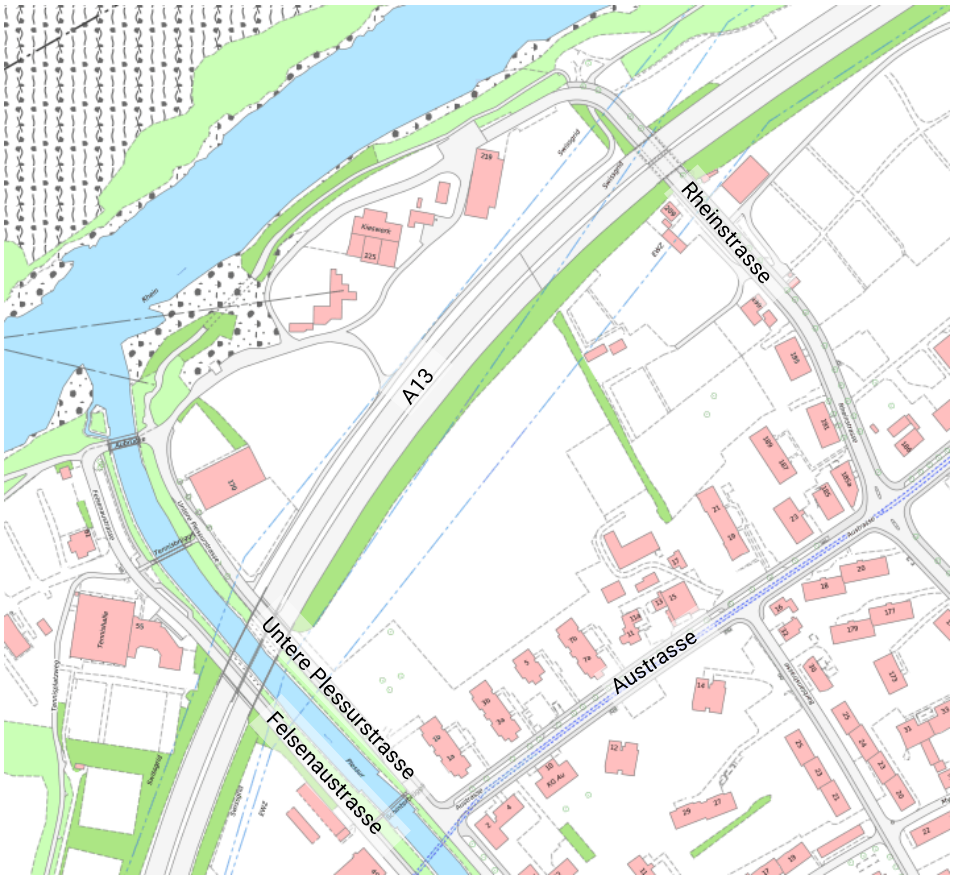


Abb. 2: Situationsplan Massnahmenbereich Austrasse- Plessurmündung; interaktive Karte, GIS-Stadtplan Chur, Mai 2025

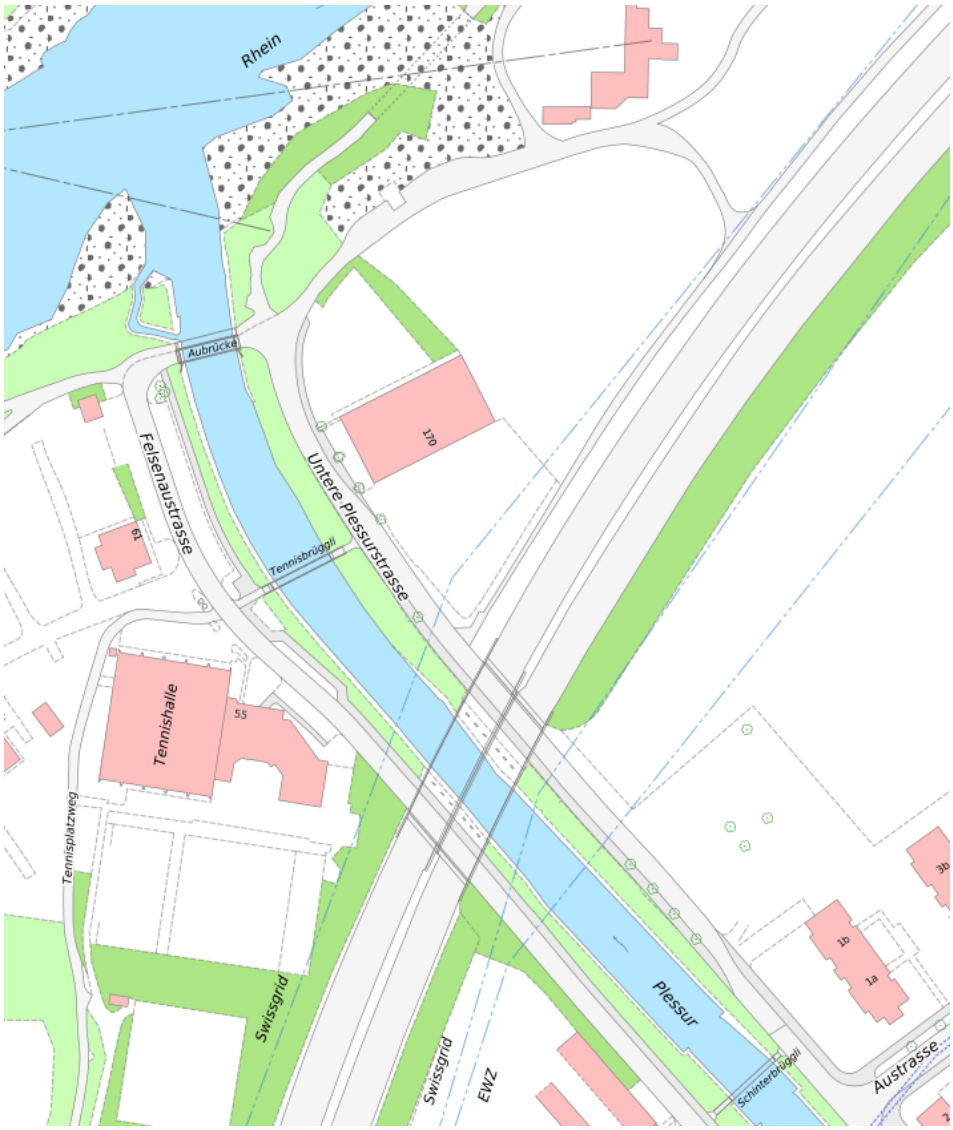


Abb. 3: Situationsplan Detail Plessurmündung; interaktive Karte, GIS-Stadtplan Chur, Mai 2025

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 Mitwirkungsauflage (Stadtrat)
April ‘26	Öffentliche Mitwirkungsauflage (30 Tage)
Juni ‘26	Botschaft zuhanden des Gemeinderates (Stadtrat)
3. September ‘26	Behandlung im Gemeinderat (Erlass)
Anschliessend	Beschwerdeauflage (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. Anlässlich seiner Sitzung vom 3. September 2026 hat der Gemeinderat die vorliegende Teilrevision erlassen (GBR.2026.40).

Beschwerdeauflage und Genehmigung

Nach dem Erlass folgt die Beschwerdeauflage und die Teilrevision wird dem Kanton zur Genehmigung eingereicht. Während der 30-tägigen Beschwerdeauflage können legitimierte Personen bei der Regierung eine schriftlich Planungsbeschwerde einreichen. Die Details zur Beschwerdeauflage 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.

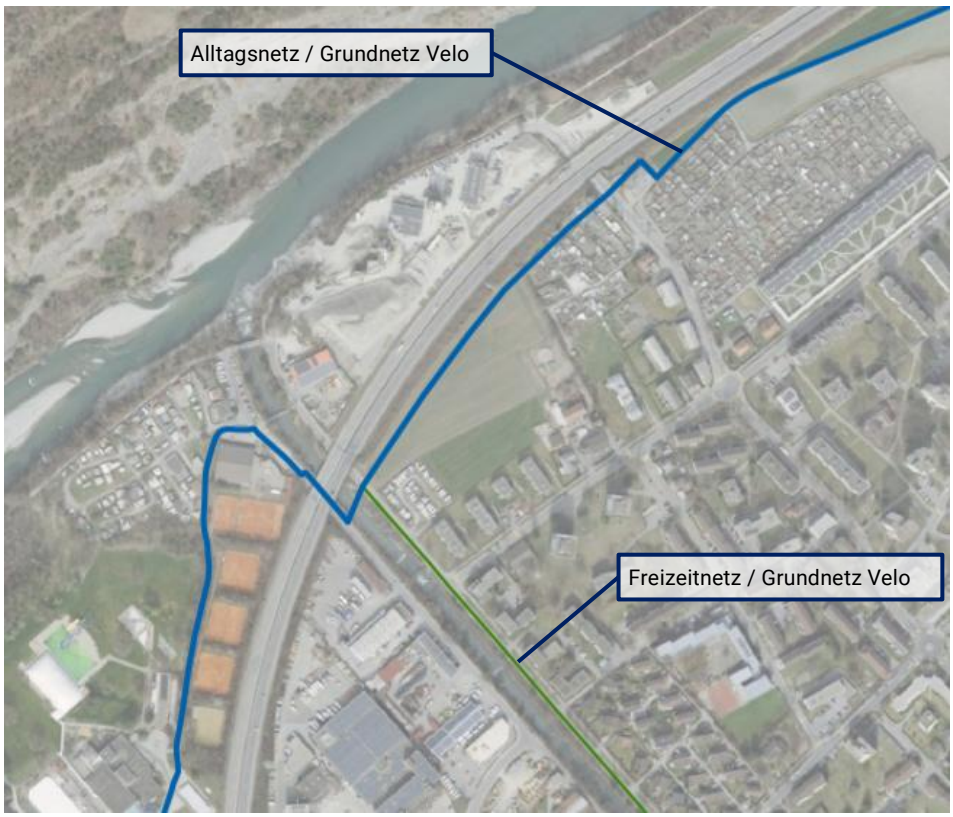


Abb. 4: Ausschnitt Sachplan Velo Graubünden (Stand Juni 2023); interaktive Karte, www.geo.gr.ch, 16.04.2025

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.

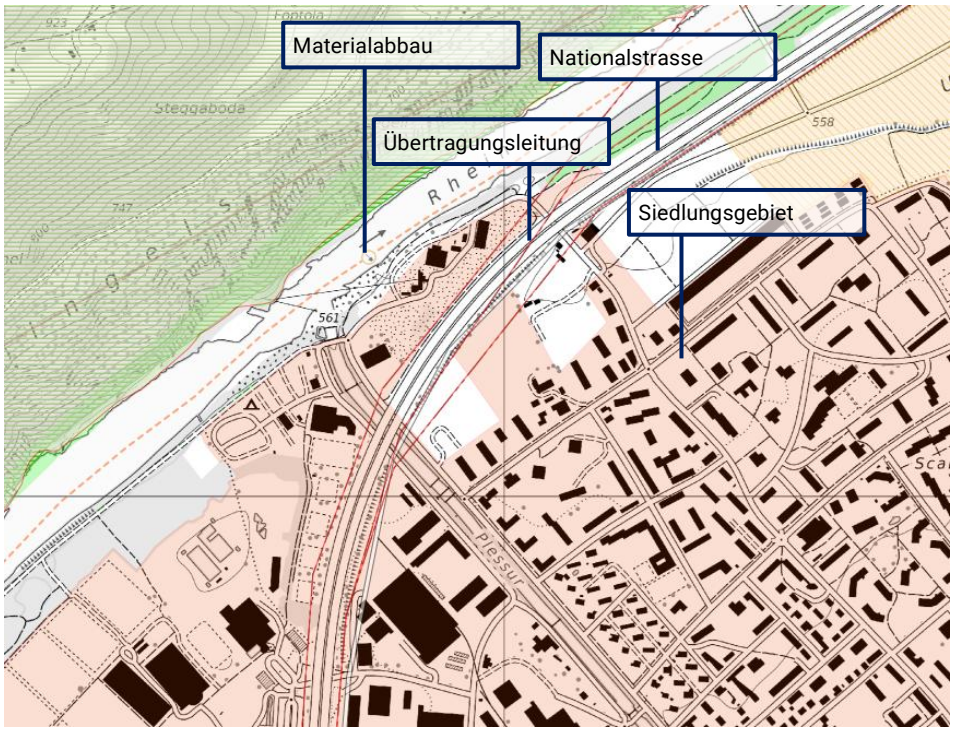


Abb. 5: Ausschnitt Kantonaler Richtplan; interaktive Karte, www.geo.gr.ch, 15.04.2025

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 SchweizMobil[1]

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 Generation[2] (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), «Siedlungsnahe 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.

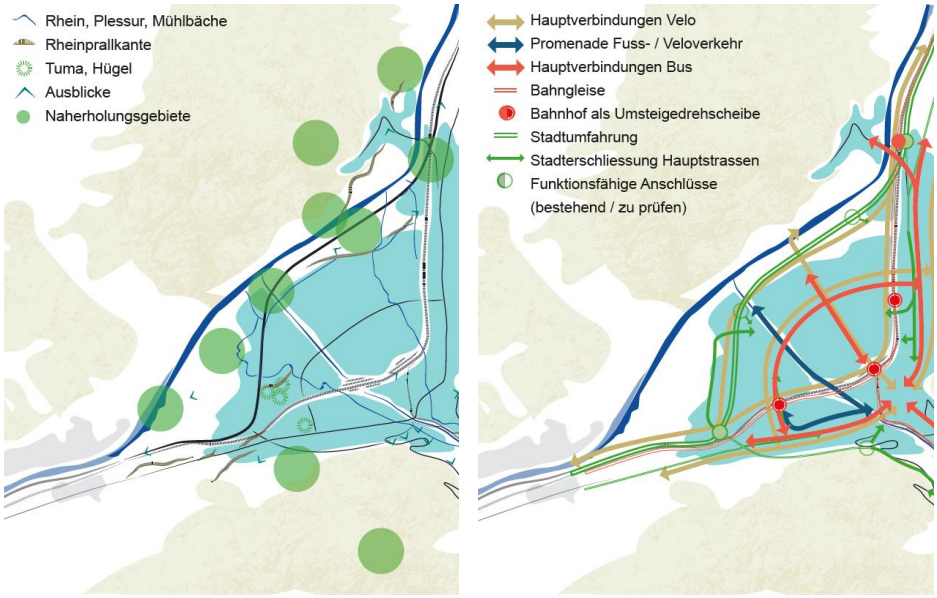


Abb. 6: Planausschnitte Stadtentwicklungskonzept 2050, Landschaft und Mobilität; Stadt Chur

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 punktuelles 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 Landschaft[3].

Die Gewässerraumzonen sind in Kraft.

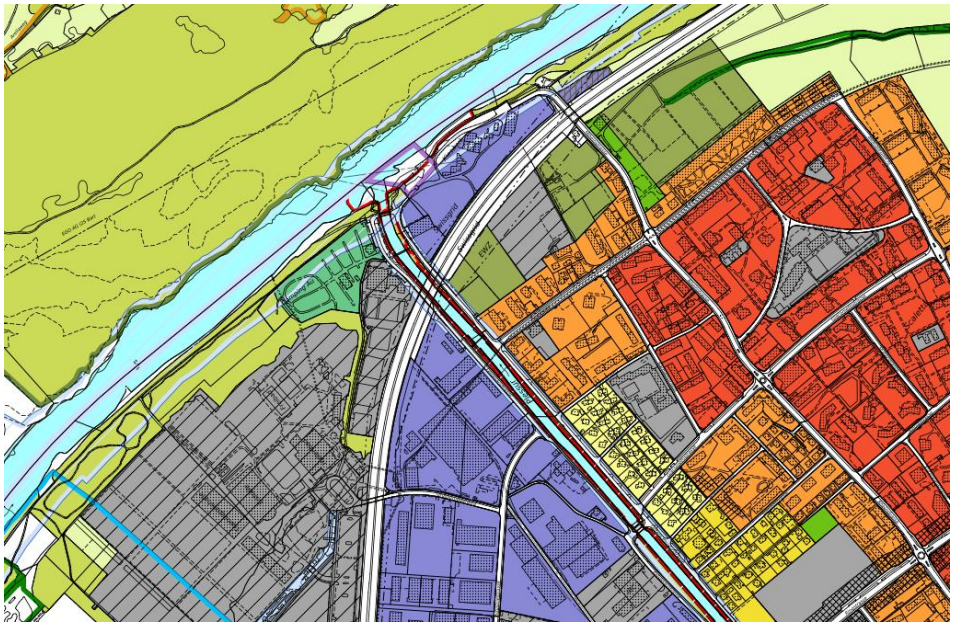
Die Revitalisierungsplanung des Kantons bekräftigt das Sanierungsvorhaben an der Plessurmündung.

[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



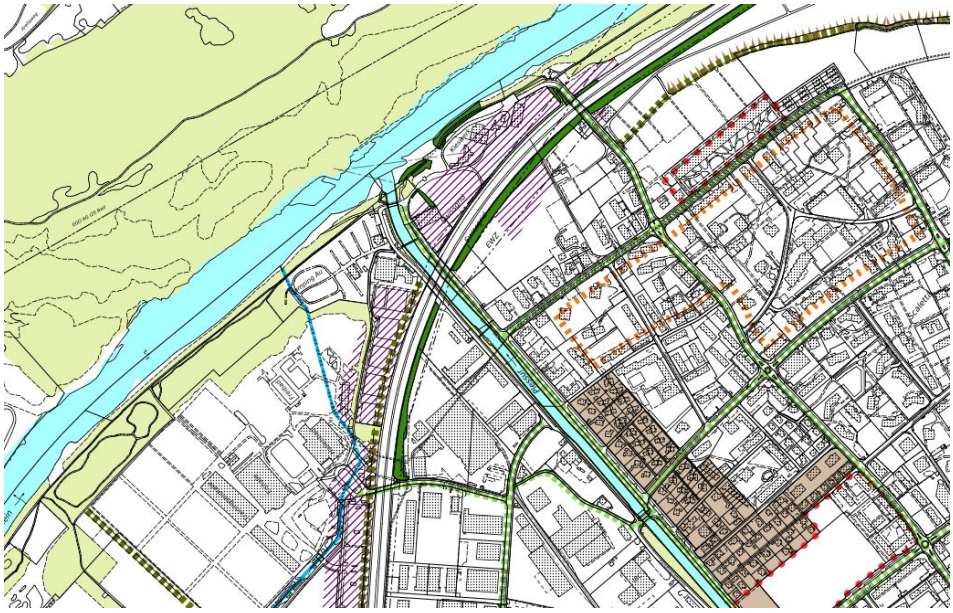
Legende (Auszug)	
	Arbeitszone 2
	Wohnzone 3
	Zone für öffentliche Bauten und Anlagen
	Campingzone
	Schrebergartenzone
	Grünzone
	Landwirtschaftszone
	Übriges Gemeindegebiet
	Materialabbauzone
	Gefahrenzone 1
	Gewässerraum
	Gewässer (Hinweis)
	Wald (Hinweis)

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

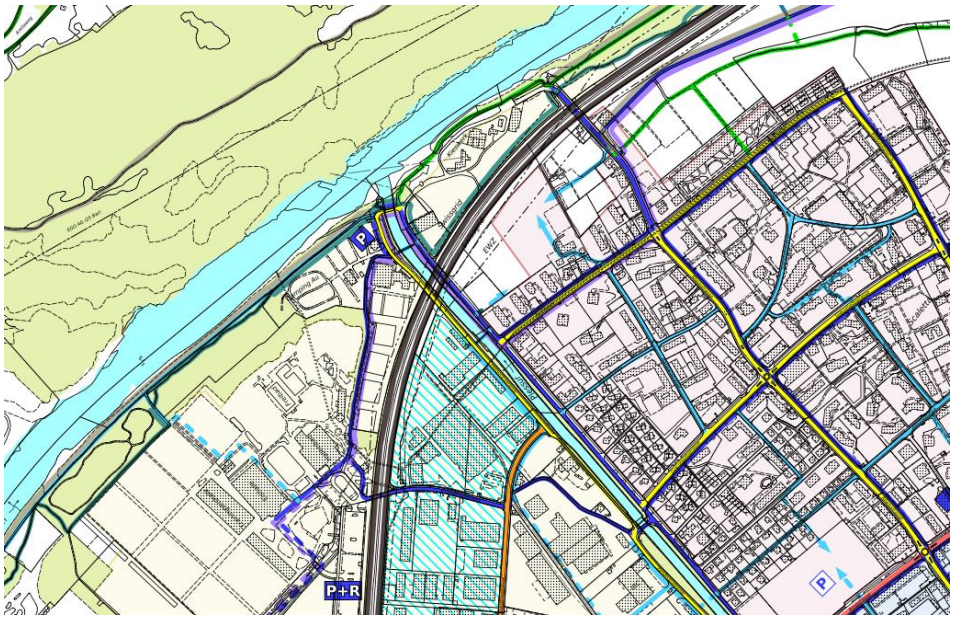


Legende (Auszug)	
	Nutzungseinschränkung durch Vorbelastung nicht ionisierender Strahlung (NIS)
	Hecken und Feldgehölze schützenswert (dynamische Abgrenzung)
	Baumreihe, einseitig
	Mühlbach offen mit Revitalisierungspotential Mühlbach überdeckt mit ökologischem Aufwertungspotential
	Hochhausbereich
	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 Hochspanungsleitung, 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
P	Parkierungsanlage mit mehr als 50 öffentlich zugänglichen Parkplätzen
	Gebiet für neue Parkierungsanlagen mit mehr als 50 öffent. 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 Aubrücke.

5. Stadtraumkonzept, Massnahmen und Interessen

Das Stadtraumkonzept zeigt die Herleitung und die Interessensabwägung für die vorliegenden 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

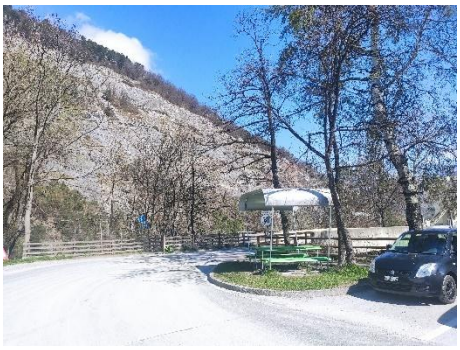
Der «lineare Freiraum entlang der Plessur», die Verbindung des Tennisplatzwegs zu den Sportanlagen Obere Au, die vorgesehene Verbindung zum Dalpweg auf der Südseite der Autobahn und die Rheinpromenade kommen im Bereich der Plessurmündung zusammen.




Fotos: Rheinpromenade / Tennisbrüggli

Naherholung Plessurmündung

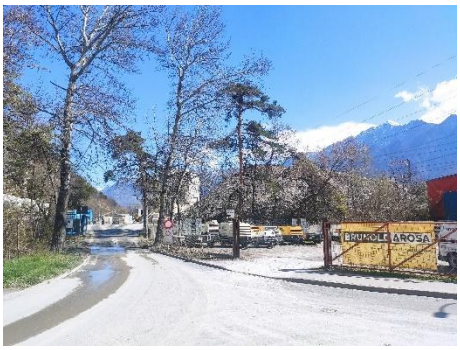
Die Plessur und der Rhein haben einen hohen Naherholungswert. Die bestehenden Parkplätze, der Campingplatz mit dem kleinen Spielplatz und dem Campingladen sowie die Attraktivität der Plessur, wie sie in den Rhein mündet, machen aus dem Bereich der Plessurmündung einen wichtigen Ausgangspunkt für die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




Fotos: Ecke Felsenaustrasse – 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 Haupterschliessungen

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

Die Haupterschliessung 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 punktuelles 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 Gesamtsanierung 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.

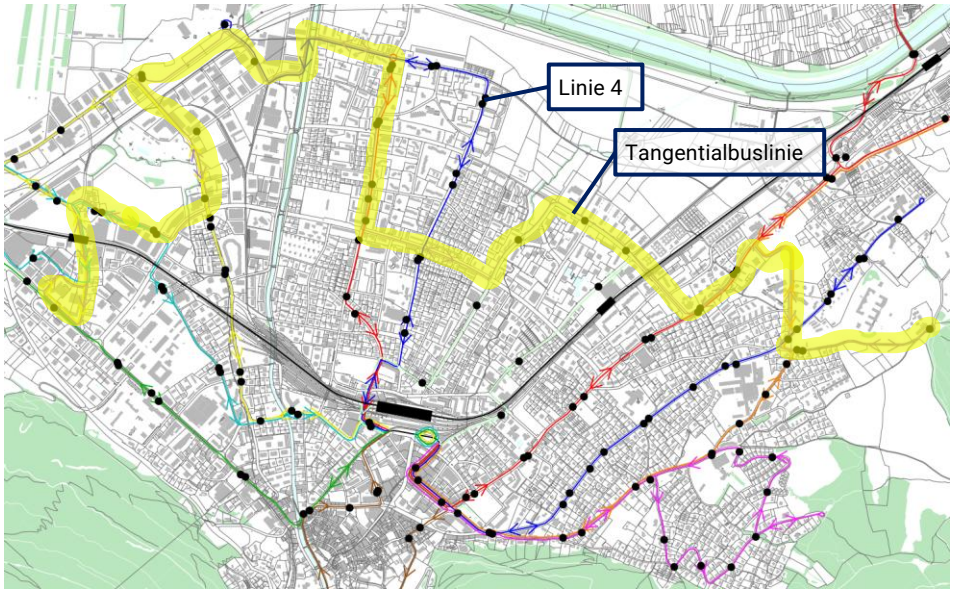


Abb. 11: Buslinienoptimierung, Masterplan Bus, 04.06.2024; Stadt Chur, Hervorhebung Tangentialbuslinie R+K

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 vorgesehenen.

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 Schinterbrügglis kann auf der neuen Brücke integriert werden. Damit wird ein Rückbau des Schinterbrügglis 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.

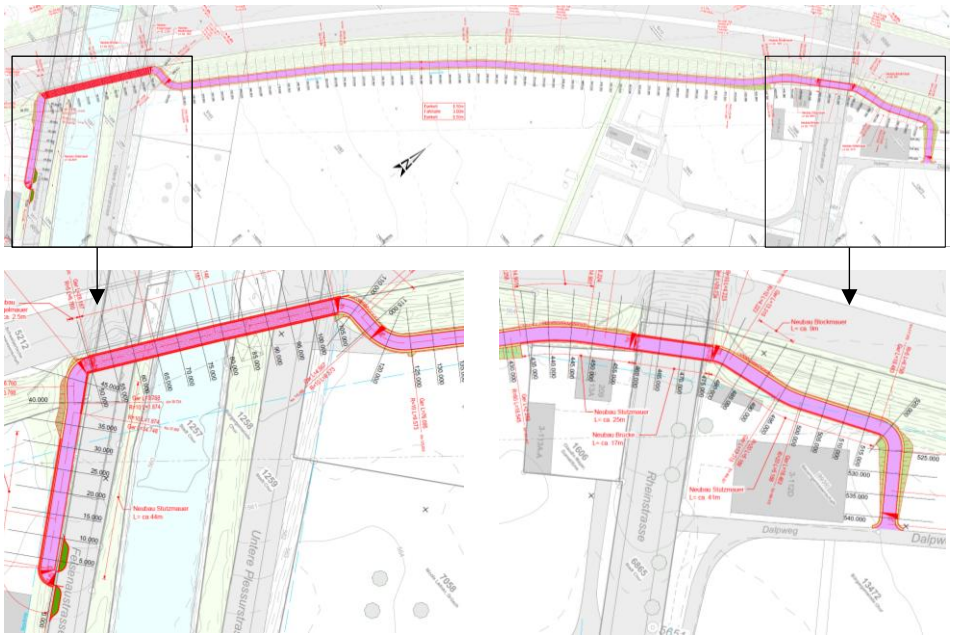


Abb. 12: Vorprojekt Radweg Untere Au, Felsenaustrasse – Dalpweg, 31.05.2021, TBD Stadt Chur

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 zukunftsoffene 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 Line 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)

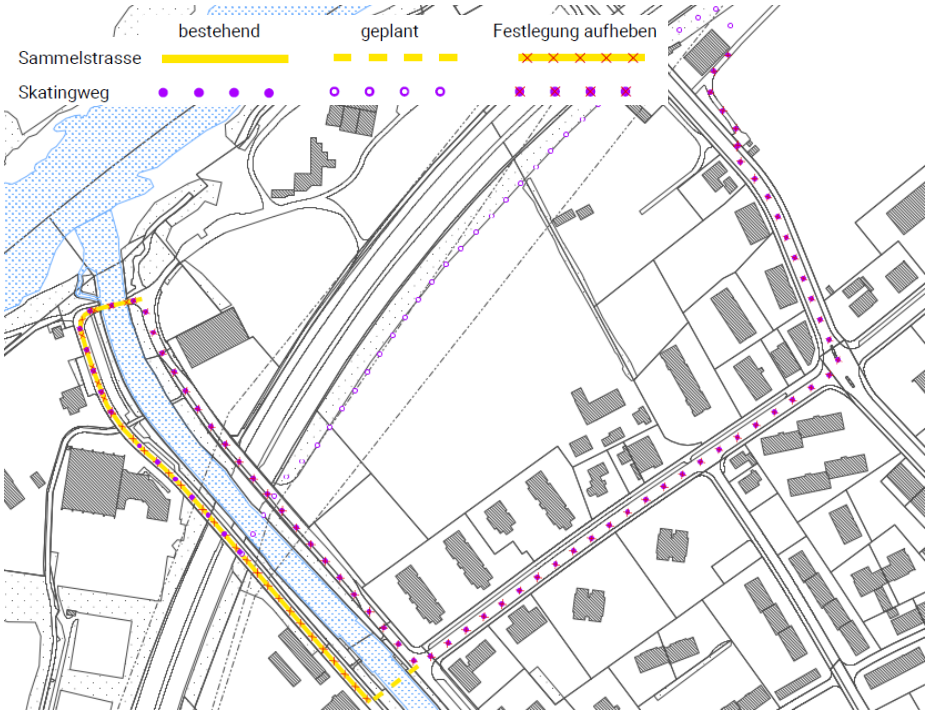
  Festlegung neu: Skatingweg geplant

- 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



Änderungen Fuss- Radwegverbindungen im Bereich Plessurmündung

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

  Festlegung neu: Fuss- Radweg Hauptverbindung geplant

- Die Weiterführung der Fuss- Radweg Hauptverbindung erfolgt neu auf der Felsenaustrasse von der Aubrücke bis zum Tennisplatzweg.

  Festlegung neu: Fuss- Radweg Hauptverbindung bestehend

- Die Anschlusspunkte Fuss- Radweg Nebenverbindung im Sinne der Verlängerung des Dalpwegs werden aufgehoben

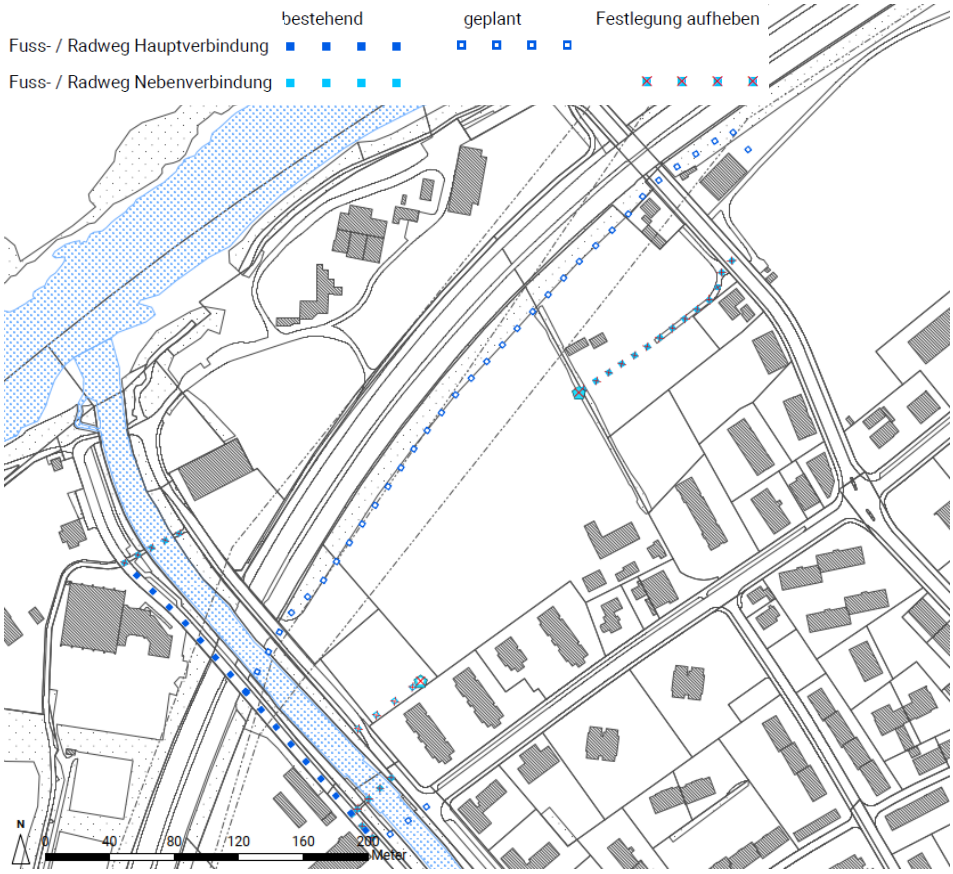
  Festlegung aufheben: Anschlusspunkte Fuss- Radweg Nebenverbindung

- Die Fuss- Radwegeintragungen auf dem Tennisbrüggli sowie auf dem Schinterbrüggli verlieren ihre Bedeutung und werden aufgehoben.

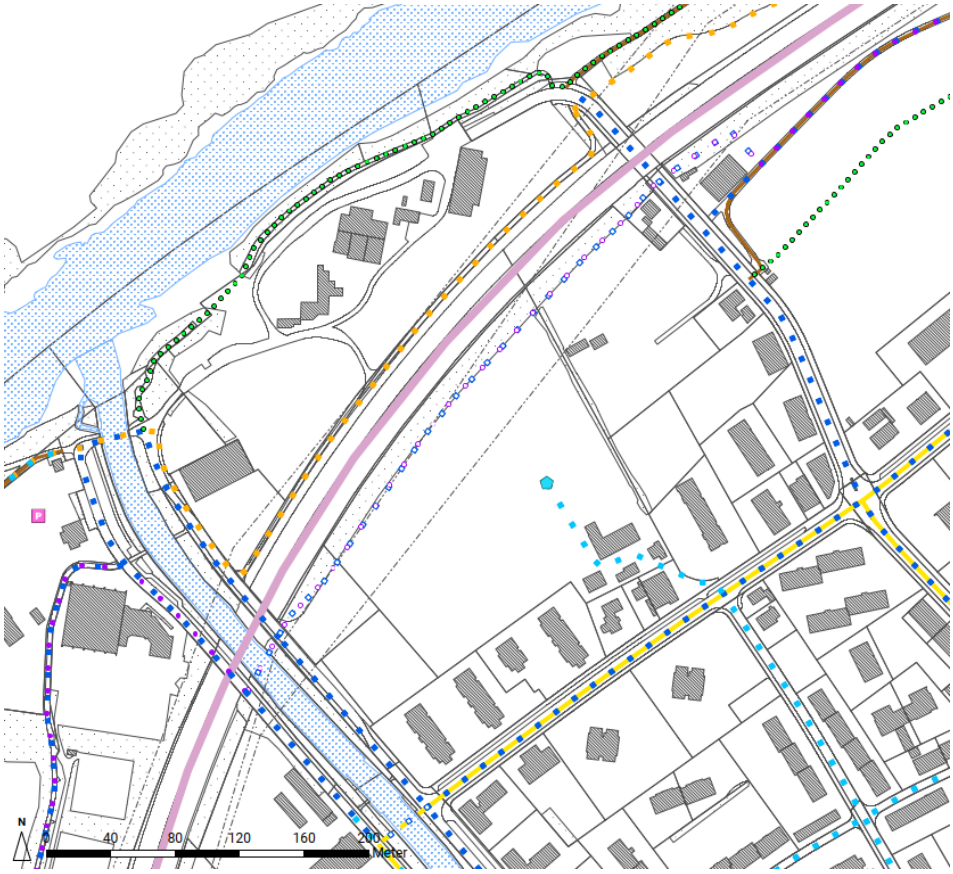
  Festlegung aufheben: Fuss- Radweg Hauptverbindung bzw. Nebenverbindung

- Auf der vorgesehene neue Brücke über die Plessur in Verlängerung der Austrasse wird eine Fuss- Radweg Hauptverbindung eingetragen.

  Festlegung neu: Fuss- Radweg Nebenverbindung geplant



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, Mitwirkungsauflage, 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 Abrücke 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