



Amt für Raumentwicklung Graubünden
Uffizi per il svilup dal territori
dal chantun Grischun
Ufficio per lo sviluppo del territorio
dei Grigioni

Ringstrasse 10, 7000 Chur
Telefon 081 257 23 23
www.are.gr.ch
E-Mail: info@are.gr.ch



Rathaus, Poststrasse33
7001 Chur
Telefon 081 254 50 20

Richtplanung Graubünden, Region Plessur

Anpassung im Bereich Tourismus

- Festsetzung Ersatz-Zubringeranlage Brambrüesch
- Aktualisierung und Anpassung Intensiverholungsgebiet 05.FS.10
Teilbereich Region Plessur
- Festsetzung Panoramarestaurant Füljan (regionaler Richtplan)
- Anpassung Bike- und Wanderwege (regionaler Richtplan)

Nutzungsplanung Stadt Chur und Gemeinde Churwalden

- Anpassung Generelle Erschliessungspläne (Festlegung Ersatz-Zubringeranlage Brambrüesch als touristische Transportanlage)

Erläuternder Bericht

Stand: Mitwirkungsaufgabe

Inhaltsverzeichnis

1.	Das Wichtigste in Kürze	4
2.	Gesamtprojekt	7
2.1	Seilbahn, Ersatz Zubringeranlage (Bestandteil PGV)	7
2.1.1	Variantenvergleich	8
2.1.2	Neue Direktverbindung Chur – Füljan – Brambrüesch	10
2.2	Entwicklung Angebot Sommer und Zwischensaison (nicht Bestandteil PGV)	13
2.3	Optimierung im bestehenden Wintersportgebiet	18
2.4	Nutzungs-Lenkungskonzept	22
2.5	Entwicklung Stadthallen-Areal Chur	22
3.	Räumliche Auswirkungen	24
3.1	Seilbahn	24
3.1.1	Landschaft und Ortsbild	24
3.1.2	Archäologie und Denkmalschutz	25
3.1.3	Flora, Fauna, Lebensräume	25
3.1.4	Wald	26
3.1.5	Gewässerschutz	26
3.1.6	Naturgefahren	26
3.1.7	Verkehr	27
3.1.8	Ersatzmassnahmen NHG und Umweltbaubegleitung	27
3.2	Auswirkungen weiterer geplanter Anlagen	27
4.	Ökonomische und touristische Auswirkungen	29
4.1	Wirtschaftliche Bedeutung	29
4.2	Gesellschaftliche Bedeutung	29
5.	Richtplananpassung	31
5.1	Ausgangslage Richtplanung	31
5.2	Anpassungen am kantonalen und regionalen Richtplan	34
6.	Übereinstimmung mit den Zielsetzungen des KRIP und der regionalen Richtplanung	35
6.1	Beurteilungsgrundlage gemäss kantonalem Richtplan	35
6.2	Beurteilungsgrundlage gemäss regionalem Richtplan	35
6.3	Prüfung der Übereinstimmung mit den richtplanerischen Zielsetzungen	36
7.	Kommunale Nutzungsplanung	37
7.1	Ausgangslage	37
7.2	Anpassungen Generelle Erschliessungspläne	38
8.	Grundlagen	39
9.	Verfahrenskoordination	39
10.	Ergebnisse aus den Verfahren	40
10.1	Vorprüfungsbericht Bund	40
10.2	Vorprüfung und Vernehmlassung bei den kantonalen Amtsstellen	41

10.3 Öffentliche Auflage/ Mitwirkung	41
Anhang / Beilagen	42

1. Das Wichtigste in Kürze

Das Gebiet Brambrüesch Dreibündenstein am Churer Hausberg nimmt eine wichtige Freizeitfunktion für Naherholung, Sport und Tourismus der einheimischen Bevölkerung ein. Das Angebot richtet sich in erster Linie an Familien, sportlich Aktive und Genussmenschen. Die Gondelbahn als zweite Sektion des Zubringers ist in die Jahre gekommen und muss ersetzt werden. Mit dem **Ersatz der bestehenden unteren Sektion (Pendelbahn) und der oberen Sektion (Gondelbahn)** soll im Rahmen der "uffa"-Strategie eine komfortablere und **direkte Verbindung von Chur nach Brambrüesch** geschaffen werden. Die Bergbahnen Chur-Dreibündenstein AG (BCD) verfolgen mit „uffa“ seit fünf Jahren eine Strategie, um das städtische Naherholungsgebiet im Raum Brambrüesch Dreibündenstein zu attraktivieren und vor allem auch als Ganzjahres-Ausflugsgebiet zu stärken. Bereits heute machen die BCD, mit 260 Betriebstagen, die Hälfte ihres Umsatzes ausserhalb der Wintersaison. Mit der neuen Direktverbindung ist vorgesehen, die Bergbahn von Chur über Fülän bis Brambrüesch komplett neu zu erstellen. Die bestehenden Anlagen Chur-Känzeli und Känzeli-Brambrüesch sowie die heutige Mittelstation am Känzeli werden danach rückgebaut.

Als zusätzliches Angebot wird auf Fülän nebst der Mittelstation ein Panoramarestaurant geschaffen, welches die Bedürfnisse aller definierten Zielgruppen befriedigt. Dieses Angebot ermöglicht die Dezentralisierung der Besucherströme, weil auf dem Berg keine zusätzlichen Kapazitäten geschaffen werden. Zudem ist eine Verbesserung des Angebots für Familien und der Angebote im Sommer vorgesehen. Hierzu werden von der BCD derzeit im Masterplan Infrastruktur Brambrüesch verschiedene Projekte ausgearbeitet (Skills-Area für bikende Kinder im Bereich der Bergstation, Flow Trail, Rutschbahnweg, Wasser- und Naturspielplatz), welche stufengerecht in Richt- oder Nutzungsplanung umgesetzt werden.

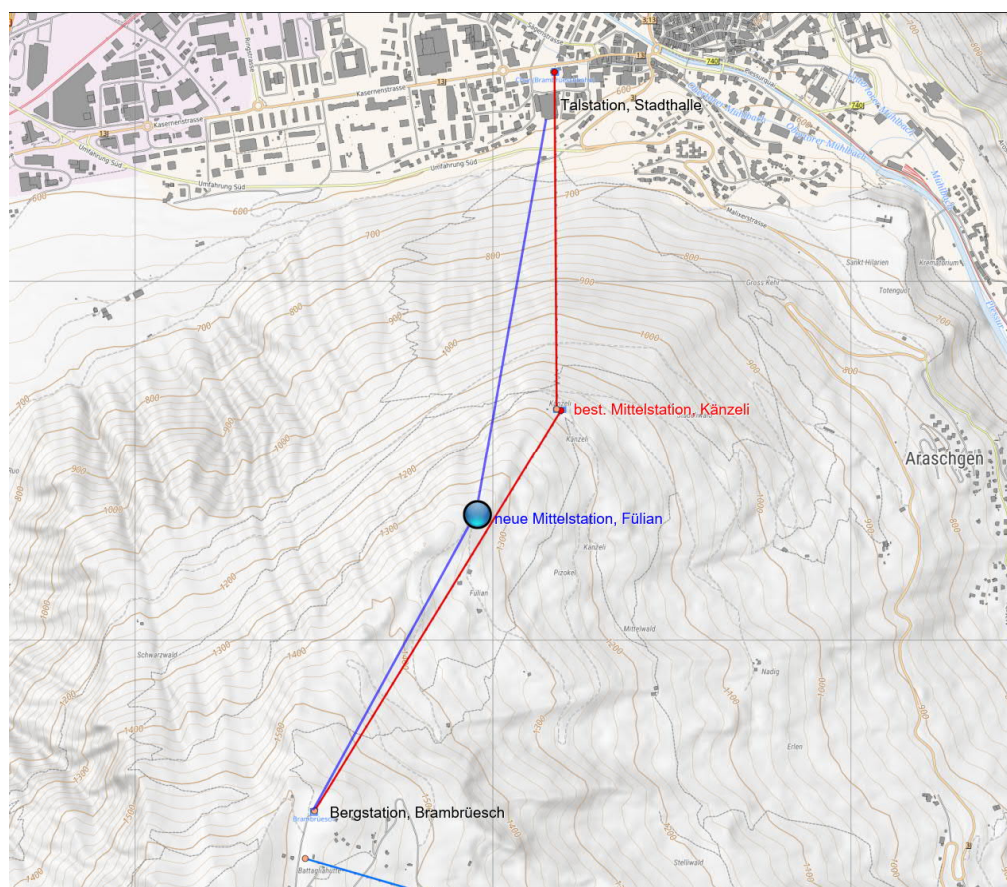


Abb.1: Linienführung der bestehenden Brambrüeschbahn (rot) sowie der Ersatz-Zubringeranlage Chur – Fülän – Brambrüesch (blau)

Im kantonalen und regionalen Richtplan ist die Brambrüeschbahn (Pendelbahn Chur bis Känzeli) als Zubringeranlage im Koordinationsstand Ausgangslage enthalten. Die zweite Sektion (4er-Gondelbahn Känzeli bis Brambrüesch) ist bisher nicht im Richtplan enthalten (da dieser eine Beschäftigungsfunktion zugeschrieben wurde). Das Skigebiet Brambrüesch ist im kantonalen und regionalen Richtplan als Intensiverholungsgebiet im Koordinationsstand Ausgangslage aufgeführt (Objektnummer 05.FS.10). Darüber hinaus ist eine Verbindung in Richtung Pradaschier, Churwalden, als Festsetzung, sowie eine Verbindung nach Feldis, Domat/Ems, als Vororientierung im kantonalen Richtplan vorgesehen.

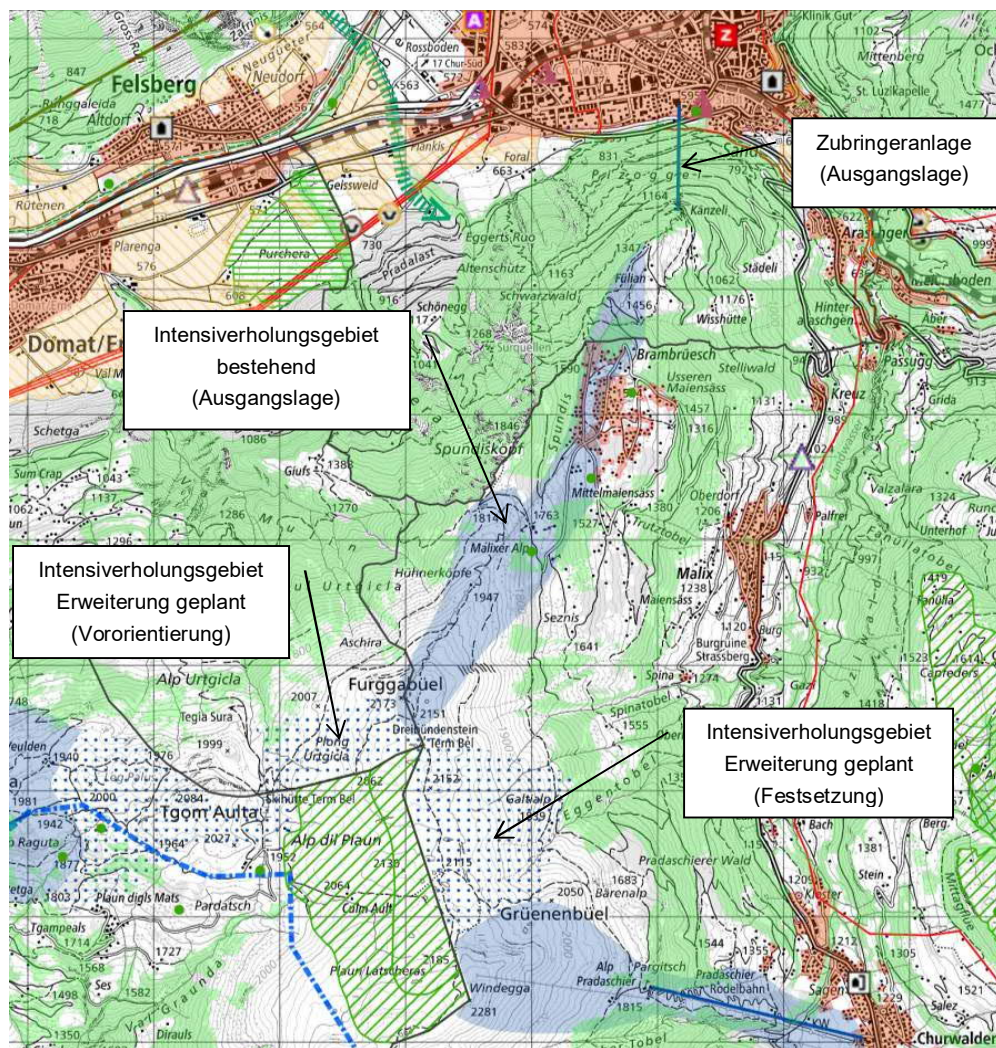


Abb.2: Bisheriger Inhalt kantonalen Richtplan

Die neue Direktverbindung Chur – Fülän – Brambrüesch wird als Zubringeranlage im Koordinationsstand Festsetzung in den kantonalen und regionalen Richtplan aufgenommen. Diese ersetzt die jetzige Zubringerbahn. Auch die Abgrenzung des Intensiverholungsgebiets wird überprüft und teilweise angepasst.

Ziel der Richtplananpassung ist die Schaffung der raumplanerischen Voraussetzungen für die Genehmigung der neuen Brambrüeschbahn als Ersatz der bisherigen Anlage. Die raumplanerische Umsetzung des Vorhabens im kantonalen und regionalen Richtplan sowie in der Nutzungsplanung der Gemeinden ist eine Voraussetzung für die Plangenehmigung und Betriebsbewilligung gemäss Seilbahnverordnung (SebV).

Aufgabe des Richtplans ist die überkommunale Abstimmung bedeutender Vorhaben mit erheblichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt. Dabei geht es auch darum, verschiedene Nutzungs- und Schutzansprüche aufeinander abzustimmen und allfällige räumliche Interessenskonflikte zu lösen.

Der vorliegende Bericht erläutert die Ausgangslage, das Gesamtprojekt sowie die anzupassenden Elemente im Richtplan. Es wird weiter dargelegt, wie diese Richtplananpassungen mit den Leitüberlegungen und Zielsetzungen des kantonalen und regionalen Richtplans übereinstimmen, welche räumlichen Interessen betroffen und welche Massnahmen zur Optimierung umzusetzen sind. Der Bericht enthält weiter Erläuterungen zur Anpassung der Nutzungsplanungen der Gemeinden Chur und Churwalden, welche parallel zur Richtplananpassung vorgenommen werden. Die seilbahnrechtlichen Konzessions- und Plangenehmigungsverfahren inkl. Umweltverträglichkeitsprüfung werden durch die Bergbahnen Chur-Dreibündenstein AG (BCD) im Anschluss an die notwendigen Richtplan- und Nutzungsplananpassungen beim BAV eingeleitet. Der vorliegende Bericht dient in diesem Zusammenhang zum Nachweis der erfolgten Abstimmung des Seilbahnvorhabens mit der Raumplanung (Art. 11 Abs. 1 Bst. d SebV).

Für das Seilbahnprojekt liegt ein Umweltverträglichkeitsbericht (Voruntersuchung) vor, welcher die Auswirkungen auf Luft, Lärm, Flora, Fauna, Lebensräume, Boden, Landschaft, Gewässer und Naturgefahren sowie weitere relevante Umweltaspekte und die notwendigen Massnahmen aufzeigt. Aufgrund der UVP Voruntersuchung ist davon auszugehen, dass mit den im Pflichtenheft Hauptuntersuchung zusätzlich festgehaltenen Abklärungen und Gutachten und den darauf basierenden Schutz- und Ersatzmassnahmen der Ersatz der bestehenden Brambrüeschbahn umweltverträglich ausgeführt werden kann. Für weitere geplante Anlagen und Infrastrukturen, welche nicht Bestandteil des Plangenehmigungsverfahrens bilden und nicht UVP-pflichtig sind, wurde eine kommentierte Umwelt-Relevanzmatrix erstellt (vgl. Kap. 3.2 und Beilage).

2. Gesamtprojekt

Das Gebiet Brambrüesch Dreibündenstein am «Hausberg» von Chur bietet ein vielfältiges touristisches Angebot und spielt eine zentrale Rolle in den Bereichen Sport- und Jugendförderung sowie Freizeitgestaltung. Das heutige Winterangebot umfasst ein Skigebiet (rund 20 km Naturschneepisten in allen Schwierigkeitsgraden), eine Schlittelbahn (Brambrüesch – Känzeli, 4,5 km), Winterwanderwege, Schneeschuhrouen sowie eine kurze Langlaufloipe. Im Sommer stehen den Besuchern verschiedene Wander- und Mountainbike-Routen, ein Moorparcours, ein Spielplatz sowie ein Downhill-Bikepark (5 Trails in 3 verschiedenen Schwierigkeitsgraden) zur Verfügung. Darüber hinaus haben Gäste die Möglichkeit, Trottinets oder Mountainboards für die Abfahrt zur Mittelstation zu mieten.

Das Naherholungs- und Schneesportgebiet Brambrüesch ist mit der Seilbahn ab Chur zu erreichen.

Um das städtische Naherholungsgebiet im Raum Brambrüesch Dreibündenstein zu attraktivieren und vor allem auch das Ganzjahres-Angebot zu stärken, lancierten die Bergbahnen Chur-Dreibündenstein (BCD) die Vorwärtsstrategie „uffa“. Mit der Beibehaltung respektive der Optimierung der Seilbahnverbindung Chur - Brambrüesch und mit einem attraktiven Rahmenangebot auf Brambrüesch und Fülän kann ein Mehrwert für die Region geschaffen und das Ganzjahresangebot gestärkt werden.

Das Gesamtprojekt besteht aus verschiedenen Bestandteilen:

- Ersatz der Zubringeranlage ab Chur durch neue Direktverbindung (Kap. 2.1): Diese erfordert ein Plan genehmigungsverfahren (PGV) nach SebG/SebV. In diesem Rahmen wird im Bereich der neuen Mittelstation ein Panoramarestaurant geplant. Dieses ist ebenfalls Bestandteil des PGV.
- Dezente und naturverträgliche Angebotsergänzung und -optimierung in der Sommer- und Zwischen-saison (Kap. 2.2). Hierfür wurde ein Masterplan für die Entwicklung weiterer Infrastrukturen im Gebiet Brambrüesch entwickelt. Darüber hinaus wurde das Streckenangebot im Alpenbikepark Chur überprüft und punktuell optimiert und ergänzt. Die mit der Angebotsergänzung zusammenhängenden Anlagen und Infrastrukturen stehen nicht in einem direkten Zusammenhang mit der neuen Bahn, sondern sollen unabhängig davon Schritt für Schritt realisiert werden, um das Naherholungsgebiet Brambrüesch attraktiv zu halten. Sie sind daher nicht Bestandteil des PGV.
- Optimierung im bestehenden Wintersportgebiet (Kap. 2.3)

In Zusammenhang mit dem Ersatzneubau der bestehenden Zubringeranlage ergeben sich zudem Entwicklungsmöglichkeiten für die Stadt Chur im Bereich der Talstation (siehe Entwicklung Stadthallenareal Chur, Kap. 2.5).

2.1 Seilbahn, Ersatz Zubringeranlage (Bestandteil PGV)

Die Erschliessung von Brambrüesch mit einer Luftseilbahn von Chur bis Känzeli erfolgte erstmals im Jahre 1957 und anschliessend mit einer Kabinenbahn von Känzeli nach Brambrüesch. Die Luftseilbahn Chur-Känzeli wurde im Jahr 2006 vollständig saniert und umgebaut und an die neuen Anforderungen angepasst. Die Förderkapazität der Luftseilbahn weist eine Leistung von 600 Pers./h auf bei einer max. Belegung mit 45 Personen/Kabine. Die Konzession ist bis im Jahre 2026 gültig und könnte erneuert werden, soll aber aus konzeptionellen Gründen mit der Neuerschliessung über eine neue Linienführung via Fülän bis Brambrüesch ersetzt werden (siehe unten). Die bisherigen zwei Bahnsektion waren mangelhaft aufeinander abgestimmt, was zu grossen Wartezeiten für die Gäste führte.

Die heutige 4er Kabinenbahn Känzeli – Brambrüesch ist bereits im fortgeschrittenen Alter und aus heutiger Sicht technisch überholt. Die Bahn wurde als Occasionsanlage im Jahr 1998 aus Flims übernommen. In Flims wurde die Anlage im Jahre 1969 erstellt und in Betrieb genommen. Seit der Herstellung der Anlage sind nun bereits mehr als 50 Jahre vergangen. Bei einer max. Belegung mit 4 Personen/Fahrzeug weist die heutige Kabinenbahn eine Leistung von 600 Pers./h auf. Die Kabinenbahn Känzeli-Brambrüesch muss erneuert werden, da die Konzession im Jahre 2026 ausläuft. Spätestens nach Ablauf der Konzession im Jahre 2026 muss die Anlage in jedem Fall gesetzeskonform rückgebaut werden. Verschiedene Fachleute attestieren der Kabinenbahn (2. Sektion vom Känzeli nach Brambrüesch) unabhängig der Konzessionsdauer bis 2026 nur noch eine geringe Lebensdauer. Zudem verursacht sie hohe Unterhaltskosten und es sind kaum Ersatzteile mehr verfügbar.

2.1.1 Variantenvergleich

Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie wurden 2018 zwei Varianten für eine neue Erschliessung des Gebiets Brambrüesch sowie die Variante einer vollständigen Einstellung der Linie Chur – Känzeli – Brambrüesch geprüft und verglichen (vgl. auch Variantenvergleich Erschliessung Brambrüesch - Technischer Bericht, Casutt Wyrsh Zwicky AG, in der Beilage):

- Variante 1: Neuerschliessung Chur – Fülän – Brambrüesch (Direktverbindung)
- Variante 2: Ersatz Kabinenbahn Känzeli – Brambrüesch (nur 2. Sektion)
- Variante 3: Einstellung der Linie Chur – Känzeli – Brambrüesch

Variante 1 sieht vor, die gesamte Linienführung von Chur über Fülän bis Brambrüesch neu zu erstellen. Die bestehenden Anlagen auf der 1. und 2. Sektion werden gesetzeskonform rückgebaut. Als Bahntyp ist eine 8er/10er Gondelbahn (Umlaufbahn) mit einer Förderleistung von 1'400 Pers./h vorgesehen. Die Reisezeit von Chur bis Brambrüesch würde neu ca. 8 Minuten (bisher ca. 16-20 Minuten) betragen. Es handelt sich dabei um die Variante mit den höchsten Investitionskosten (rund CHF 24.4 Mio., inkl. Rückbau). Aus Sicht der Studienverfasser ist die neue Erschliessung Chur – Fülän – Brambrüesch aber eine Investition für die Zukunft und kann insbesondere die Anforderungen an die Erschliessungsqualität und die Entwicklungsmöglichkeiten optimal abdecken.

Variante 2 sieht vor, nur die 2. Sektion (Känzeli – Brambrüesch) mit einer Kabinenbahn „Compact“ zu ersetzen (Förderleistung von 800-1'000 Pers./h). Die Erschliessung erfolgt mehr oder weniger entlang der heutigen Linienführung. Die untere Sektion von Chur bis Känzeli würde belassen und weiter betrieben (mit entsprechendem Unterhalt ca. 20-30 Jahre). Es wird dafür mit Kosten von rund CHF 13.6 Mio. gerechnet (inkl. Rückbau)¹. Da es sich um eine reine Ersatzanlage handelt, wäre diese Variante voraussichtlich ohne grössere Probleme bewilligungsfähig und realisierbar. Die heutige Umsteigesituation am Känzeli bliebe jedoch bestehen (mit Engpässen und Staus am späteren Nachmittag). Während der Bauarbeiten käme es zudem in der Sommersaison zu Betriebsausfällen.

Die **Variante 3** ist sehr radikal und sieht eine vollständige Einstellung der Bahn-Erschliessung ab Chur vor. Als weiterer Schritt wäre der Rückbau des Skiliftes und des Sesselliftes in Brambrüesch angedacht. Brambrüesch ohne Transportanlagen würde einen erheblichen wirtschaftlichen Nachteil für die ortsansässigen Betriebe (Restaurants, Handwerker, Lieferanten usw.) und die 300 Immobilienbesitzer bedeuten. Eine alternative Erschliessung mit einem Busbetrieb ab Chur oder Malix wäre denkbar, jedoch mit deutlich geringeren Kapazitäten als

¹ Mehrkosten für bauliche Anpassungen an den Gebäuden zur Barrierefreiheit wurden hier noch nicht eingerechnet. Zudem sind die Betriebskosten mit dieser Lösung deutlich höher.

eine Bahnverbindung. Die heutige Strasse Malix bis Brambrüesch ist von der Strassengeometrie zudem nicht für grosse Busse ausgelegt. Es wäre mit einer deutlichen Zunahme des privaten MIV auf der Strasse Malix bis Brambrüesch zu rechnen, was eine Ausweitung Parkplatzangebotes auf Brambrüesch bedingen würde und zu einer Zunahme der Verkehrs- und Lärmbelastung führen würde.

Trotz des grösseren Investitionsvolumens empfehlen die Studienverfasser eine neue Direktverbindung mit einer neuen Mittelstation im Gebiet Fülän (Variante 1). Dieser Empfehlung schlossen sich der Stadtrat und der Gemeinderat der Stadt Chur sowie der Verwaltungsrat der BCD AG an. Der Investitionsbeitrag in der Höhe von CHF 24.4 Mio. (+/-25%) inkl. Mwst. wurde vom Churer Stimmvolk am 19. Mai 2019 angenommen. Die Betriebskosten sind von der BCD zu tragen.

Folgende Argumente sprachen dabei u.a. für die neue Direktverbindung (Chur-Fülän-Brambrüesch):

- Unterhalt: gesamte Anlage ist auf dem neusten Stand der Technik und somit aus einem «Guss», Ersatzteile und Unterhalt sind für die gesamte Linie gleich
- Fahrkomfort: deutliche Reduktion der Fahrzeit; Sitzmöglichkeiten für Gäste sind auf gesamter Strecke vorhanden; kein Umstieg in der Zwischenstation notwendig; grosse Erleichterung und Komfort für Benutzer mit Sportgeräten oder Kinderwagen und Menschen mit Beeinträchtigung; höhere Transportkapazität
- keine Staus: an der Talstation (Biker), an der Mittelstation (Fahrplan Pendelbahn) und im Winter bei der Rückfahrt am späteren Nachmittag bei der Station Känzeli
- Förderkapazität: Auslegung der Förderkapazität bei Gondelbahn kann modular erfolgen; höhere Transportkapazität als bei der Pendelbahn (Zeitersparnis bei Be- und Entladung); Anpassung Förderkapazität ist möglich (25%, 50%, 75%, Konvoibetrieb)
- Optionen für Weiterentwicklung: Verschiedene Optionen für eine Weiterentwicklung sind vorhanden; ein Neubau der Bahn (mit Verschiebung der Talstation) ermöglicht der Stadt Chur, das Stadthallenareal gesamthaft zu entwickeln und eine höhere Wertschöpfung zu erzielen (wichtiges Innenentwicklungsgebiet); optimale Voraussetzungen für Weiterentwicklung im Bereich der Mittelstation (Restaurant): Durch das Schaffen einer Aufenthaltsqualität auf Fülän werden die Besucherströme entflochten und ein Ausbau der Bahnkapazitäten auf dem Berg verhindert.
- Anbindung: optimaler Anschluss an bestehendes Wegenetz möglich
- Schneesicherheit: Durch den neuen, höhergelegenen Standort der Mittelstation wird auch die Schlitzenbahn schneesicherer.
- Umsetzung der zeitgemässen Anforderungen (BehiG, Bahn mit neuem Energiekonzept)

Mit der neuen Direktverbindung kann eine langfristige Sicherstellung der direkten Verbindung von Chur nach Brambrüesch gewährleistet und ein besser nutzbares Naherholungsgebiet für eine wachsende Stadtbevölkerung bereitgestellt werden. Damit wird ein deutlicher Mehrwert für die ganze Region geschaffen. Die direkte Verbindung aus der Stadt mit Anschluss an den öV reduziert die negativen Opportunitätskosten für den Verkehr erheblich.

Eine neue Direktverbindung auf der alten Linienführung kommt aufgrund der Platzverhältnisse bei der heutigen Mittelstation (Känzeli) nicht in Frage. Eine neue Gondelbahn im Känzeli könnte aufgrund der aktuellen Vorschriften kaum mehr gebaut werden. Die Mittelstation einer kuppelbaren Umlaufbahn benötigt deutlich mehr Platz als die bisherige Mittelstation. Zudem befindet sich das Känzeli in einem Rutschgebiet. Die neue Mittelstation im Gebiet Fülän bietet daher von der Sicherheit und Convenience für die Gäste deutliche Vorteile (siehe oben, u.a. bessere Schneeverhältnisse, attraktive Lage und Besonnung Panoramarestaurant).

Im Rahmen der weiteren Planungen wurde die gewählte Linienführung der neuen Bahn mittels eines einfachen Variantenvergleichs nochmals verifiziert. Dazu wurden neben der beschriebenen Linienführung (Chur – Füljan – Brambrüesch) noch andere Varianten hinsichtlich verschiedener Kriterien (technische Machbarkeit, Anbindung/Erschliessung, mögliche Konflikte) überprüft und einander gegenübergestellt. Das Ergebnis ist dem tabellarischen «Variantenvergleich Linienführung Brambrüeschbahn» im Anhang zu entnehmen. Dabei zeigte sich, dass die ursprünglich gewählte Linienführung (Chur – Füljan – Brambrüesch) am besten abschneidet und insbesondere bzgl. Erreichbarkeit/Anbindung und technischer Machbarkeit klare Vorteile aufweist.

2.1.2 Neue Direktverbindung Chur – Füljan – Brambrüesch

Talstation

Die neue Talstation kommt auf dem heutigen Stadthallenareal an der Kasernenstrasse Chur zu stehen und die heutige Talstation wird rückgebaut (vgl. Abb. 3). Sie befindet sich gemäss Zonenplan der Gemeinde Chur, wie bereits die bestehende Talstation, in der Gemischten Zone (Bauzone für Wohnen, Gewerbe-, Handels- und Dienstleistungsbetriebe). Der genaue Standort der Talstation wurde im Rahmen eines Studienauftrags zur Gesamtüberbauung des Stadthallenareals definiert (vgl. Kap. 2.5). Die bauliche Gestaltung des Quartiers und der Überbauung wurde durch den Sieger des Studienauftrages zu einem Richtprojekt weiterentwickelt und wird in einem Quartierplan gesichert.

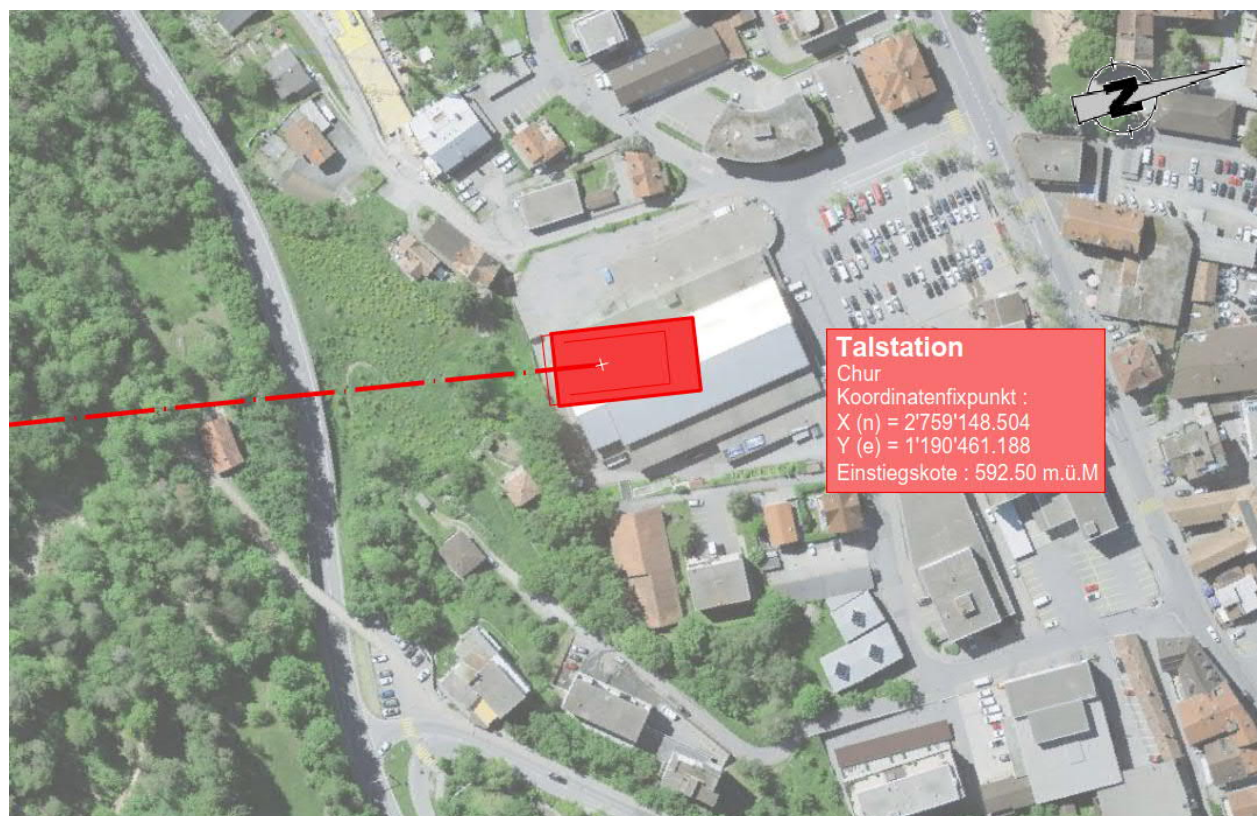


Abb.3: Standort der neuen Talstation (Quelle: Bauspektrum)

Mittelstation mit Panoramarestaurant

Auf Füljan wird die neue Mittelstation mit Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten entstehen (vgl. Abb. 4 und 5). Die heutige Mittelstation auf dem Känzeli wird ebenfalls rückgebaut. Die Mittelstation in Füljan befindet sich auf ei-

ner Höhe von 1'340 m ü.M. und liegt gemäss Zonenplan der Gemeinde Chur in der Landwirtschaftszone (überlagert von der Wintersportzone).

In Kombination mit der Mittelstation soll auch ein Panoramarestaurant realisiert werden. Dazu wurden verschiedene Varianten untersucht. Das neue Panoramarestaurant soll mit der Mittelstation verbunden werden. Es ist damit ebenfalls Bestandteil des Plangenehmigungsverfahrens. Eine gute landschaftliche Eingliederung der Station wird durch geeignete Massnahmen sichergestellt, welche auch im Pflichtenheft für die UVB-HU festgehalten sind. Mit dem neuen Panoramarestaurant wird die Aufenthaltsqualität im Gebiet Füljan gesteigert und eine Entflechtung der Gästeströme erreicht. Es wird so gestaltet, dass verschiedene Zielgruppen sich wohlfühlen: Familien, Biker, Wandernde, Schlittelfnde sowie Ausflugs- und Businessgäste aus der Stadt. Am Abend werden Nachtessen mit Blick auf die Stadt angeboten. Die klassischen Bergrestaurants sind mit der Bergbaiz der BCD und den anderen Restaurants weiterhin auf Brambrüesch zu finden.



Abb.4: Standort der neuen Mittelstation mit Panoramarestaurant auf Füljan (Quelle: BCD)

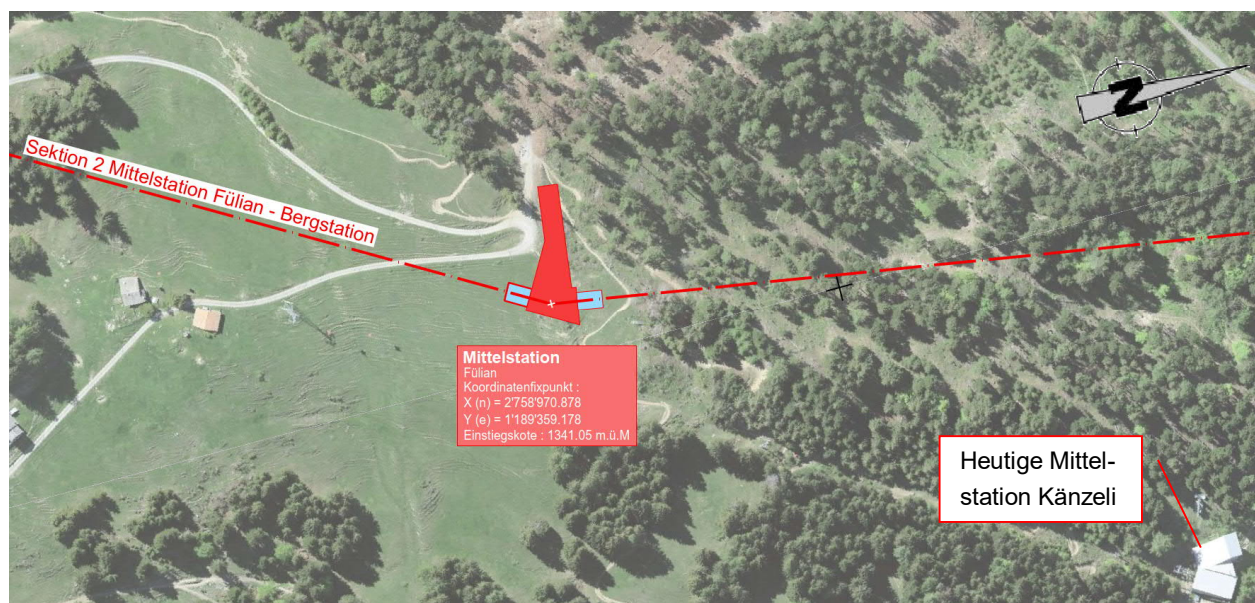


Abb.5: Standort der neuen Mittelstation inkl. Panoramarestaurant (Quelle: Bauspektrum)

Bergstation

Die neue Bergstation wird unmittelbar neben der heutigen Bergstation zu stehen kommen. Als Alternative wurde eine Bergstation direkt beim Start des Schneesportgebiets (Riedboden, Raum Talstation Skilift Brambrüesch) geprüft. Diese wurde jedoch aufgrund der schwierigen Linienführung mit Überfahrt vieler Grundstücke und Gebäude (benötigte Zustimmung Eigentümer, Brandschutz bei Überfahrt über Gebäude im Brandfall) sowie diverser schützenswerter Moorflächen als kritisch eingestuft und somit nicht weiterverfolgt.

Die Bergstation in Brambrüesch kommt auf ca. 1'597 m ü.M. zu liegen und befindet sich gemäss Zonenplan der Gemeinde Churwalden in der Zone für touristische Einrichtungen.



Abb.6: Standort der neuen Bergstation (Quelle: Bauspektrum)



Abb.7: Gesamte Linienführung neue Brambrüeschbahn (Quelle: Bauspektrum)

2.2 Entwicklung Angebot Sommer und Zwischensaison (nicht Bestandteil PGV)

Der Trend der letzten Jahre zeigt, dass die Frequenzen und Erträge vor allem im Sommer und in der Zwischensaison Steigerungspotential aufweisen. Durch einen Neubau der Transportanlagen kann das Sommergeschäft von Mai bis Oktober auf Brambrüesch weiter gestärkt werden. Um jedoch an Attraktivität zu gewinnen, sind neue Angebote und Produkte im Naherholungsgebiet notwendig, damit die Nutzung der Transportanlagen optimiert und die Besucher optimal im Gebiet verteilt werden können. Das langfristige Ziel ist daher, die Basis- und Familieninfrastruktur schrittweise weiter zu verbessern und so einerseits das Freizeitangebot für die regionale Bevölkerung auszuweiten, andererseits das Gebiet touristisch aufzuwerten und so die Standortattraktivität zu fördern. Dabei sollen die Familien und der Sommer gestärkt und der Winter gehalten sowie eine bessere Verteilung und Entflechtung der Gästeströme erreicht werden.

Durch die Arbeitsgruppe Masterplan Infrastruktur Brambrüesch (BCD, IG Brambrüesch, Gemeinde Churwalden, Region Plessur) wurden verschiedene Zusatzangebote für die längerfristige Umsetzung geprüft. Bei der Angebotsentwicklung wird besonderer Wert daraufgelegt, dass Brambrüesch als naturnahes Naherholungsgebiet für Familien erhalten bleibt. Die bereits bestehenden Angebote sollen optimal ergänzt und aufeinander abgestimmt werden. Der Fokus liegt hierbei auf Angeboten für Familien und Bikende.

Die mit der Angebotsergänzung zusammenhängenden Anlagen und Infrastrukturen stehen nicht in einem direkten Zusammenhang mit der neuen Bahn, sondern sollen unabhängig davon Schritt für Schritt realisiert werden, um das Naherholungsgebiet Brambrüesch attraktiv zu halten. Sie sind daher auch nicht Bestandteil des PGV nach SebG/SebV. Die vorgesehenen Angebotsergänzungen und damit zusammenhängende Anlagen und Infrastrukturen werden zur Transparenz im vorliegenden Bericht erläutert und es werden stufengerecht die erforderlichen planerischen Festlegungen auf Ebene regionale Richtplanung getroffen. Eine Umsetzung in der Nutzungsplanung erfolgt zu gegebener Zeit, wenn die Projektierungen weiter fortgeschritten sind.

Angebotsergänzung Bike

Im Bereich der Bergstation (innerhalb der bestehenden Zone für touristische Einrichtungen) sollen neue Bikeangebote insbesondere für das Lern- und Trainingserlebnis von Kindern und Anfängern realisiert werden (Skills-Area). Sie ergänzen den auf Fortgeschrittene und Profis ausgerichteten Downhill-Alpenbikepark Chur.

Das Angebot wird durch einen neuen Flowtrail zwischen Malixer Alp und Brambus Center abgerundet. Dieser führt entlang der bestehenden Strasse (Alpweg) vom Start des Skilifts hinauf zur Malixer Alp. Anschliessend führt der neue Flowtrail im Wald neben der Alpweide, die im Winter als Piste genutzt wird, wieder hinunter zum Brambus Center (vgl. Abb. 8). Die genaue Linienführung ist im Rahmen der nächsten Planungsschritte noch zu konkretisieren. Dabei wird Wert auf eine sorgfältige landschaftliche Einbettung gelegt. Es findet keine zusätzliche Belastung bisher ungenutzter Gebiete statt. Der Zugang zum Flowtrail erfolgt über die Alpstrasse (uphill) – der Start des Flowtrails ist nur per Bike zu erreichen.

Durch diese punktuellen Ergänzungen kann Brambrüesch im Bereich Bike künftig verschiedene naturgerechte Angebote auch für Familien und Kinder anbieten.

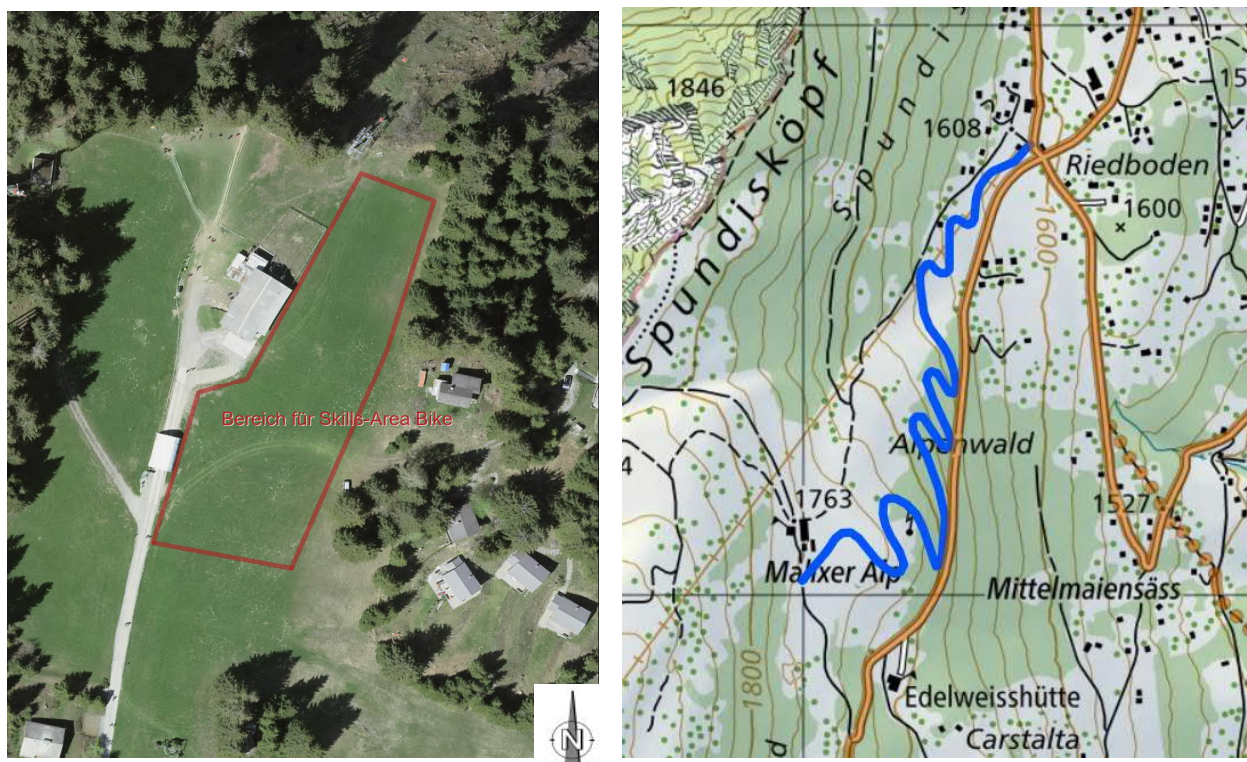


Abb.8: Ergänzung Bikeinfrastruktur; links: Bereich für Skills-Area, rechts: Flowtrail in blau (eigene Darstellung, schematisch)

Angebotsergänzung für Familien

Bei der Angebotsergänzung für Familien wurde bewusst auf "laute" Elemente wie eine Sommerrodelbahn oder eine Zip-Linie verzichtet, die es zudem schon in der Umgebung gibt. Als Zusatzangebot zwischen Bergstation und neuer Mittelstation auf Füljan wird die Realisierung eines «Rutschbahnweges» geprüft. Dieser soll das Winterthema Schlitteln/Rutschen in den Sommer übertragen und die Kinder so durch spielerische Elemente zum Wandern motivieren. Verteilt auf dem Bewegungsweg finden die Kinder immer wieder Rutschbahnen, die sie als Abkürzung nutzen können, sowie weitere Elemente wie Schaukeln und Balancierelemente. Im Winter kann der Weg zudem als Schneeschuhtrail oder Winterwanderweg genutzt werden. So kann auch eine Entflechtung zwischen Schlitten und Winterwandern sichergestellt werden. Dieses Zusatzangebot kann dazu beitragen, die Nutzung der neuen Gondelbahn zu steigern. Die grobe Linienführung des Weges wurde bereits definiert, muss aber im Detail noch vertieft werden. Der Weg soll dabei nicht mit bestehenden Biketrails kollidieren und es ist ein natürlicher Belag (unbefestigte Oberfläche) sowie eine behutsame Einbettung in die Landschaft vorgesehen. Wo möglich werden bestehende Wegspuren genutzt.

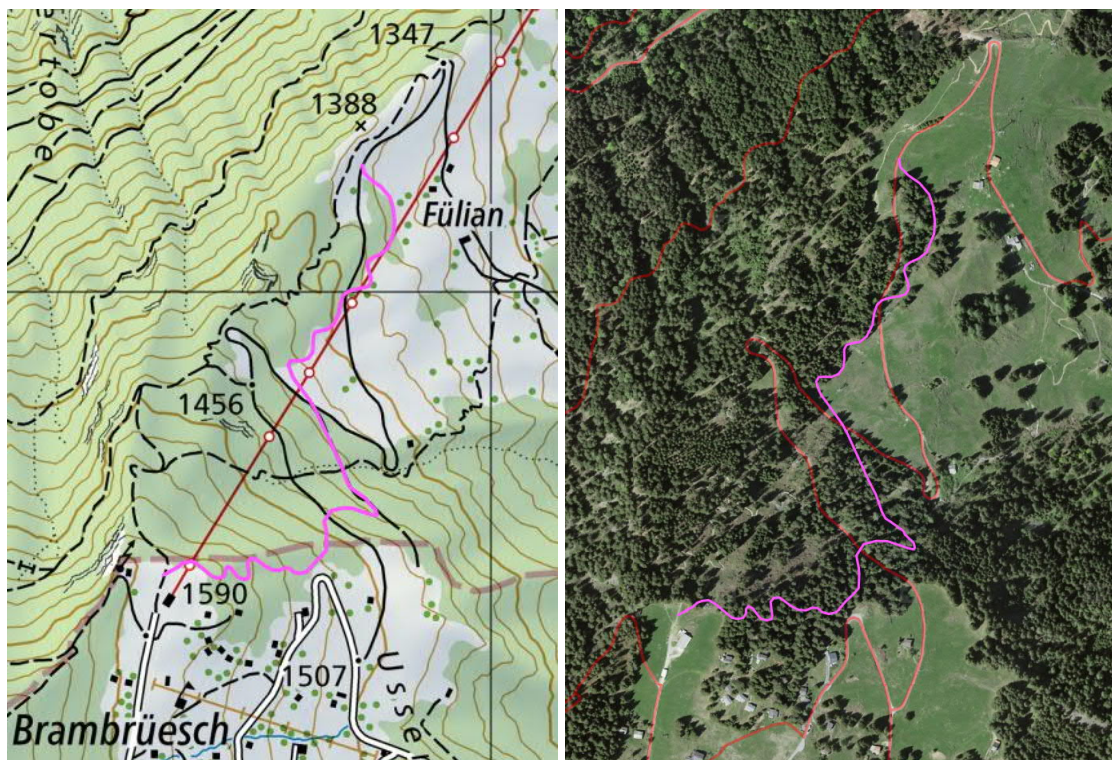


Abb.9: Übersichtsplan Rutschbahnweg (eigene Darstellung in geo.admin.ch)



Abb.10: Beispiel-Fotos Rutschbahnweg (Quelle: Josef Wiegand GmbH & Co. KG)

Im Bereich des Brambus-Centers soll der bestehende Moorparcours durch einen Wasser- und Naturspielplatz ergänzt werden.

Weitere Möglichkeiten, das Angebot für Familien und Kinder zu stärken, sind am Standort der neuen Mittelstation mit Panoramarestaurant in Planung und Abklärung. Angedacht sind ein Innen- und Aussenspielbereich mit Klettermöglichkeiten sowie die Einrichtung eines Kleintiergeheges.

Zusätzlich wurden sämtliche Wege für den Langsamverkehr u.a. für Wanderer, Biker und Schneeschuhläufer überprüft. Das bestehende Angebot wurde dabei als gut beurteilt und soll nicht zusätzlich erweitert werden.

Anpassungen und Optimierung Alpenbikepark Chur

Der Verein Alpenbikepark Chur hat einen Masterplan erstellt, wie der Park zukünftig angepasst werden könnte. Bei den Optimierungen stehen die Sicherstellung des Alpenbikeparks als Unique Selling Proposition (USP) im Sommertourismus, die Komplettierung des Angebots sowie die Optimierung der bestehenden Strecken bezüglich Attraktivität und Unterhalt im Zentrum. Zudem wurden mögliche Auswirkungen der Lage der neuen Mittelstation berücksichtigt.

Im unteren Teil des Alpenbikeparks gibt es keine eigenständige rote Strecke. Daher soll das heutige Angebot mit einer neuen, naturnahen roten Strecke über Füljan bis nach Chur ergänzt werden. Die genaue Linienführung muss noch definiert werden und wird im regionalen Richtplan daher vorerst als Zwischenergebnis aufgenommen (dargestellt als roter Pfeil in Abb. 11). Bei der Planung der definitiven Linienführung sind die Belange von Natur- und Landschaft sowie Gewässerschutz zu berücksichtigen. Mit dieser zusätzlichen Strecke kann eine durchgehende rote Strecke von der Bergstation, über die neue Mittelstation bis fast nach Chur realisiert werden. So erhält der Alpenbikepark Chur drei vollwertige eigenständige Strecken mit drei unterschiedlichen Schwierigkeitsstufen (blau, rot, schwarz), von Brambrüesch bis Chur (vgl. Abb. 11).

Im unteren Teil wurden bei der Entstehung des Alpenbikeparks viele bestehende forstliche Maschinenwege genutzt. Da diese Maschinenwege immer noch für den Holztransport in Gebrauch sind, ist ein Ausbau und eine Optimierung der Strecken nur bedingt möglich. Da diese Trails sehr schnell sind und keine natürliche Bremsung realisiert werden kann, führt das häufige Bremsen der Bikes zu einem aufwändigen Unterhalt der Strecken. Zudem wird die Nutzung als Maschinenweg bzw. als Trail gegenseitig teilweise eingeschränkt. Daher sollen Bike-Trails und Maschinenwege künftig entflochten werden, in dem ein separater Trail erstellt wird.

Für die Umsetzung auf Stufe Nutzungsplanung soll eine «Bikezone» geprüft werden, anstatt wie bisher einer liniengenauen Festlegung im Generellen Erschliessungsplan. Auf eine Ausweitung der Trails im Alpenbikepark westlich der geplanten neuen Piste ist aus Wildschutzgründen zu verzichten. Der Entstehung «wilder» Trails soll mit geeigneten Massnahmen (z.B. natürliche Barrieren, Beschilderung, Information etc.) entgegengewirkt werden (vgl. auch Kap. 2.4).

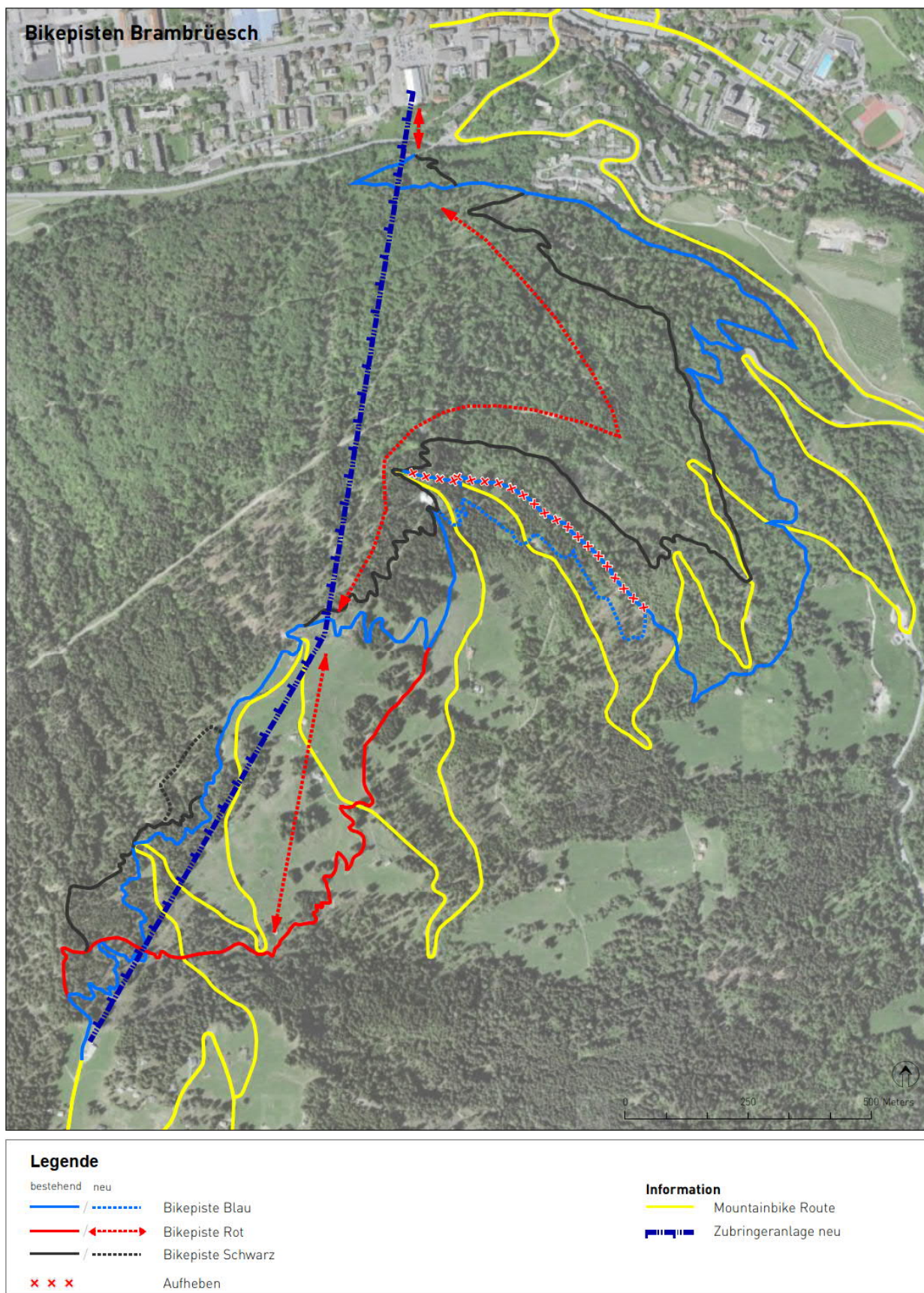


Abb.11: Übersicht Strecken Alpenbikepark nach Schwierigkeitsstufen (blau, rot, schwarz), (eigene Darstellung)

Übersicht Langsamverkehr Chur-Brambrüesch

Zusammenfassend gestaltet sich der touristische Langsamverkehr zwischen Chur und Brambrüesch zukünftig wie folgt:

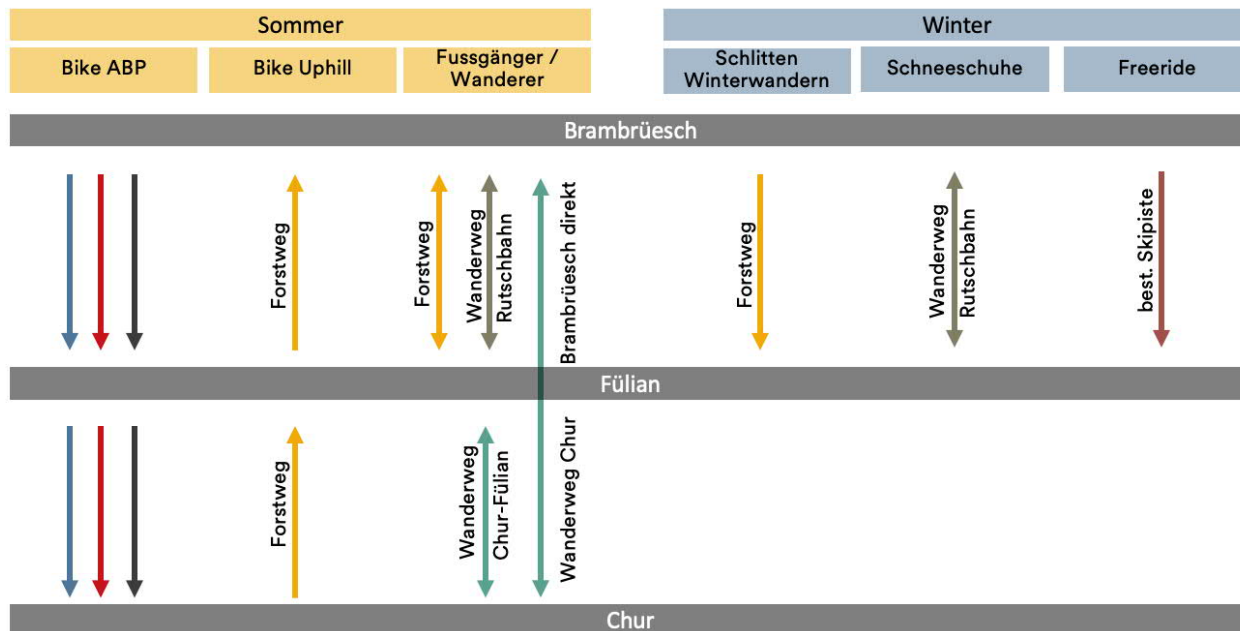


Abb.12: Schematische Übersicht Langsamverkehr Chur-Brambrüesch (Quelle: BCD)

2.3 Optimierung im bestehenden Wintersportgebiet

Neben der Stärkung und Entwicklung des Angebots im Sommer und der Zwischensaison, soll auch das bestehende Winterangebot erhalten werden. Das Wintergeschäft wird in Zukunft nicht einfacher werden. Eine grossräumige technische Beschneidung der Pisten ist in Brambrüesch derzeit kein Thema. Das kleine Wintersportgebiet hat jedoch seine Berechtigung und soll vor allem Familien mit Kindern (Anfänger) und Einheimischen weiterhin zur Verfügung stehen. Das Wintersportgebiet ist zudem beliebt bei den zahlreichen Ferienhausbesitzern auf Brambrüesch. Ein wichtiges Produkt im Winter ist neben dem Skigebiet der Schlittelweg von Brambrüesch bis zur Mittelstation. Dieser soll mit der neuen Bahn nochmals attraktiver werden. Durch den neuen, höhergelegenen Standort der Mittelstation kann die Schneesicherheit erhöht und die Anzahl Betriebstage gesteigert werden.

Am Skigebiet selber ergeben sich durch die neue Bahn keine Anpassungen. Das im kantonalen Richtplan festgelegte Intensiverholungsgebiet deckt das Skigebiet bisher jedoch nicht vollständig ab. Dies wird im Rahmen der vorliegenden Richtplananpassung bereinigt (Erweiterung bis zur neuen Mittelstation Füljan, vgl. Abb. 13). Die Skipisten unterhalb der neuen Mittelstation sowie in Richtung Chur und Malix können im Gegenzug aufgehoben werden (betrifft den regionalen Richtplan, vgl. Abb. 14).

Auf die Planung zusätzlicher Winterinfrastrukturen bzw. auf eine bauliche Winterverbindung in Richtung Prada-schier und Feldis verzichten die BCD, der Fokus soll auf der Entwicklung im Gebiet Brambrüesch und der Stärkung des Sommerangebots liegen.

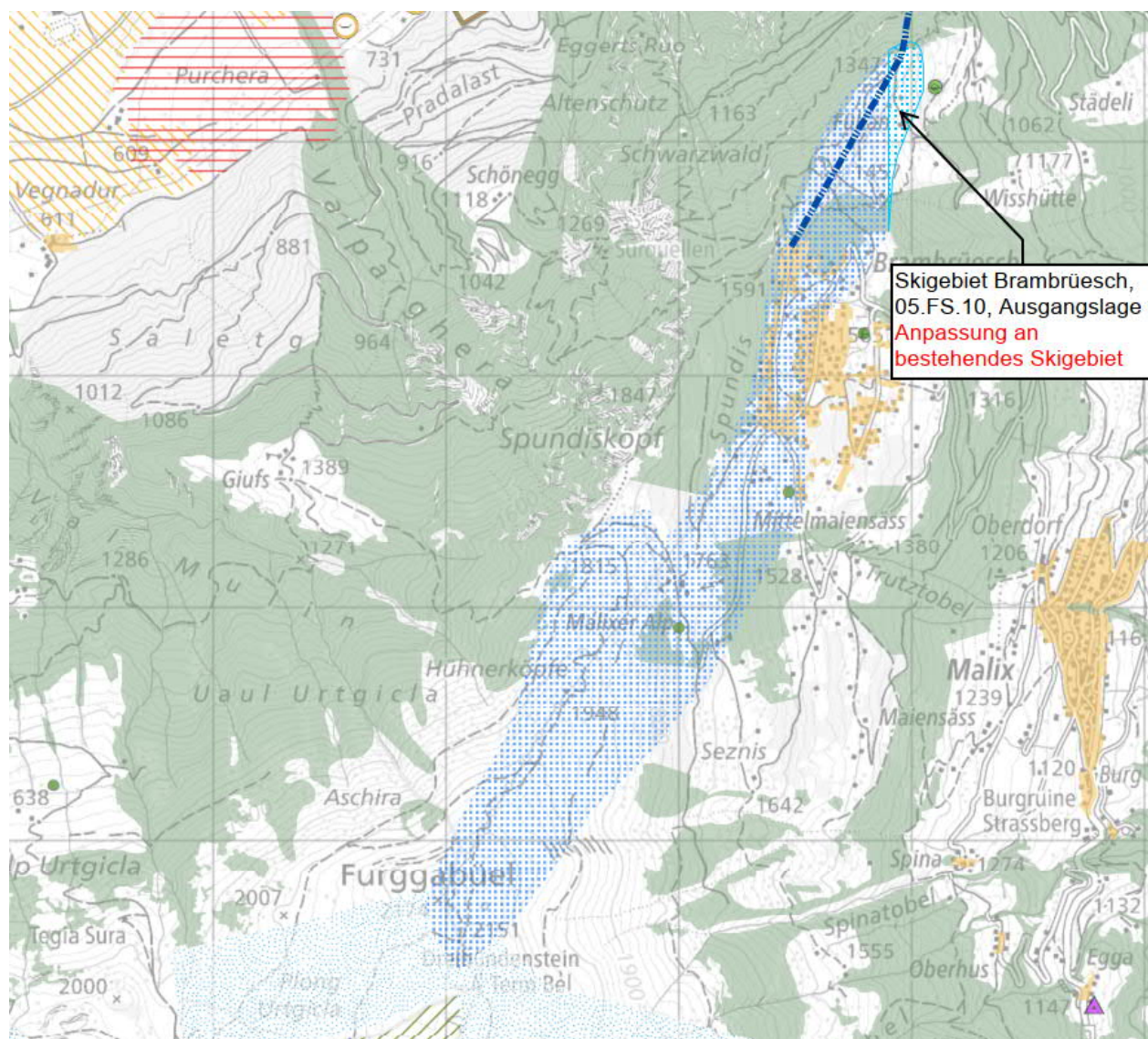


Abb.13: Anpassungen Intensiverholungsgebiet im kantonalen Richtplan

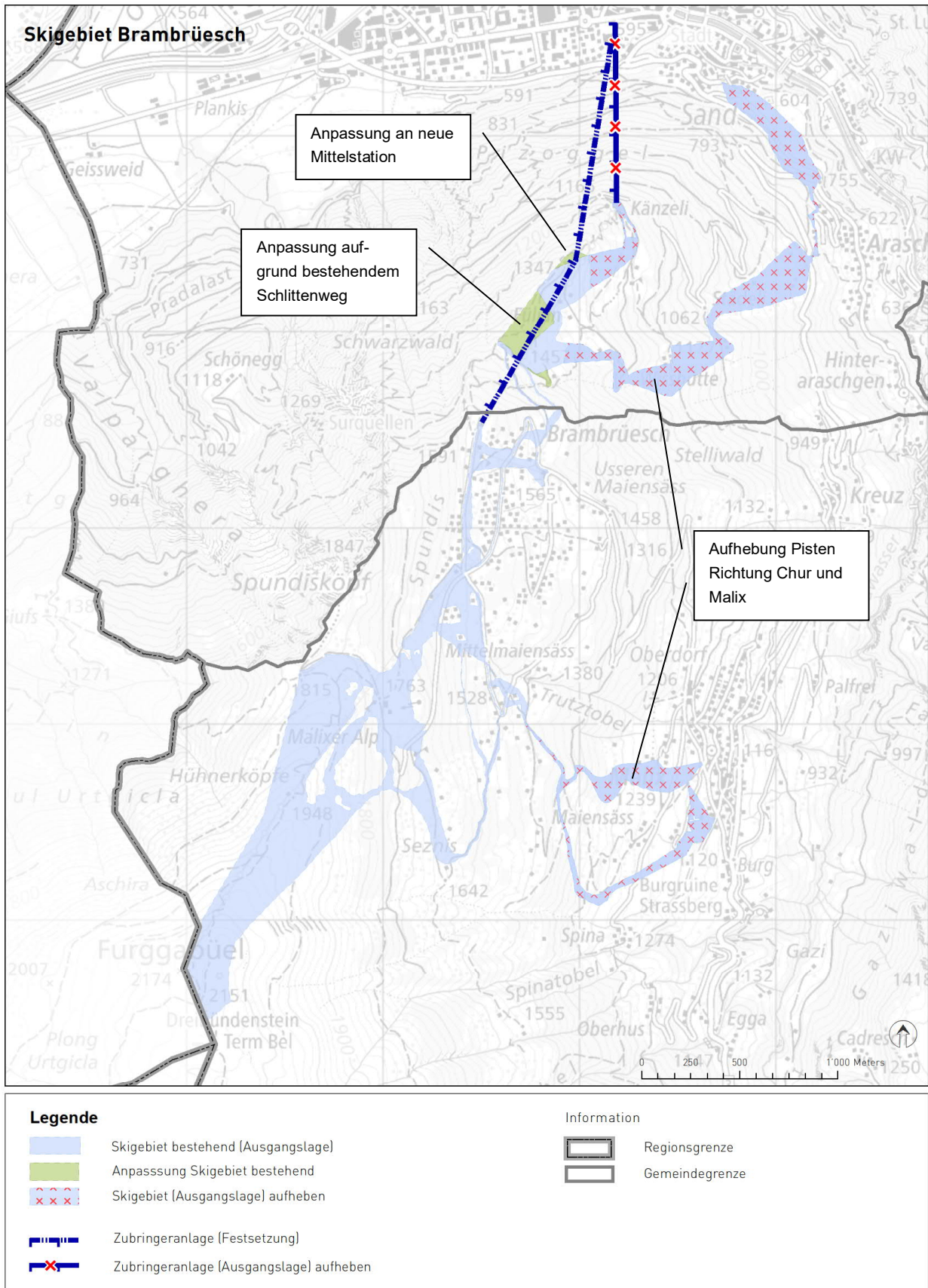


Abb.14: Anpassungen am Intensiverholungsgebiet gemäss regionalem Richtplan

Die Distanz zwischen der Bergstation und dem Skilift in Brambrüesch weist eine Länge von ca. 800 m auf. Die heutige Verbindung (Tschu-Tschu-Bähnli) zwischen der Bergstation Brambrüesch und dem Brambus-Center (gegenüber dem Skilift) ist im Winter für die Schneesportler nicht optimal, jedoch zweckmässig gelöst. Die Verbindung ist insbesondere für Skifahrer und Snowboarder relevant. Für die übrigen Wintersportgäste (Winterwanderer, Schneeschuhläufer, Schlittler, etc.) sowie die Sommergäste (Wanderer, Biker, Familien) ist die Verbindung nicht relevant und die Strecke problemlos zu bewältigen. Im Zuge der Abklärungen wurden verschiedene Varianten einer neuen Verbindung geprüft. Durch die enge Bebauung (bergseits mehrere Gebäude), das steile Gelände, den Wald und die vorhandenen Flachmoorbiotope (talseits) bleibt nur ein enger Korridor auf der bestehenden Wegverbindung zur Verfügung. Seitens BCD wurden verschiedenen Optionen auf der Strasse (Tschu-Tschu-Bähnli «Modern» / Kleinbus, selbstfahrender Shuttle) sowie strassenunabhängige Lösungen (Zauberteppich, Monorail, Skilift) geprüft. Aufgrund der Aspekte der Gegebenheiten, Machbarkeit/Umwelt, Kosten, Gästekomfort und Betrieb zeigt sich die Variante «Tschu-Tschu-Bähnli Modern» als die beste Lösung. Dabei soll diese mit alternativer Energie betrieben und so optimiert werden, dass unter anderem ein ebenerdiger, barrierefreier Ein- und Ausstieg bei der Bergstation und dem Brambus-Center möglich ist. Es sind hierfür keine neuen richtplanrelevanten Infrastrukturen erforderlich.

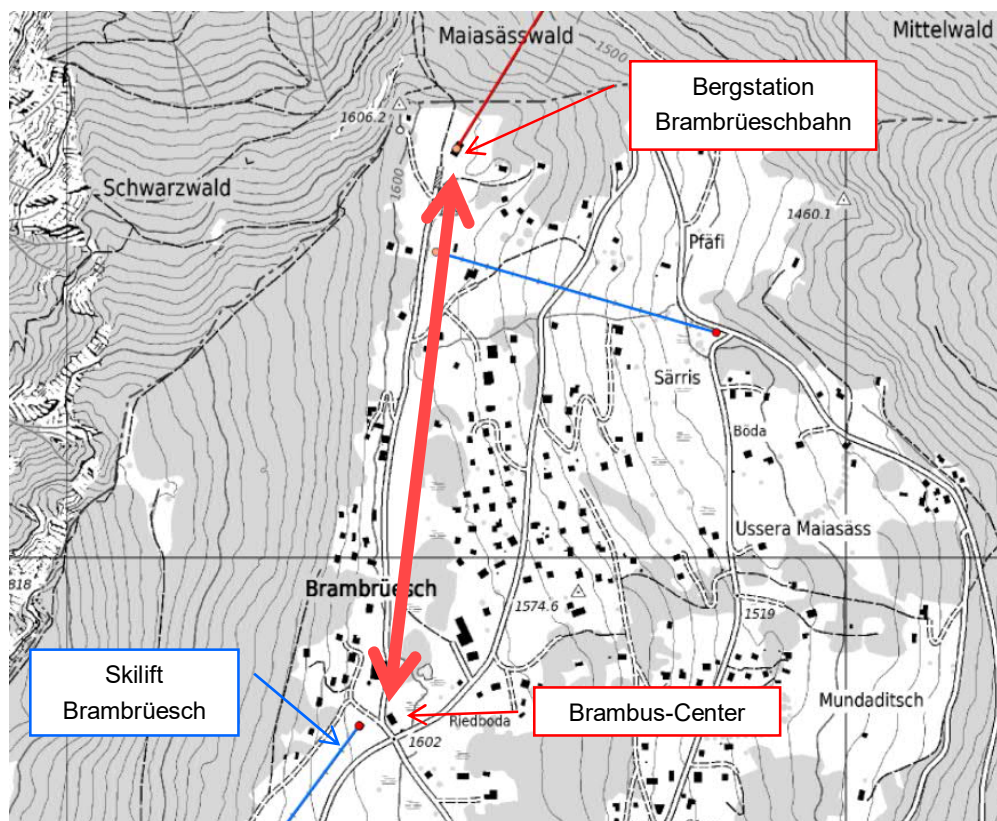


Abb.15: Verbindung Bergstation – Skilift (roter Pfeil)

Der bestehende Skilift von Brambrüesch Richtung Hühnerköpfe (mittlere Sektion) wurde in den letzten Jahren schrittweise erneuert. Er entspricht damit dem neuesten Stand der Technik und kann weiterhin betrieben werden. Eine Konzessionsverlängerung des Sessellifts auf den Dreibündenstein (oberste Sektion) nach 2026 sollte mit kleinen Investitionen für die nächsten Jahre gesichert werden können. Da der Sessellift nur im Winter in Betrieb ist, weist er für sein Alter eher weniger Betriebsstunden aus.

2.4 Nutzungs-Lenkungskonzept

Die neue Bahn und die geplanten Angebotsergänzungen ermöglichen eine Kapazitäts- und Besuchersteigerung, wodurch sich die Nutzung im Raum Brambrüesch teilweise intensivieren wird. Damit die grössere Anzahl an Besuchern nicht zu einem höheren Störungsdruck auf das Wild und dessen Rückzugsräume führt, ist die Entwicklung und Umsetzung eines Nutzungs-Lenkungskonzepts vorgesehen, in dem die Nutzungskorridore für Freizeitaktivitäten und die Ruheräume für das Wild festgelegt werden. So kann dem erhöhten Störungsdruck durch das erwartete Besucherwachstum entgegengewirkt und dieser entsprechend reduziert werden. Zusammen mit dem zuständigen Wildhüter (AJF) wurden neben der bestehenden Wildruhezone «Pizokel» weitere Gebiete eruiert, die als wichtige Rückzugsgebiete für das Wild dienen und künftig ungestört bleiben sollen. Zum Schutz des Wildes sind verschiedene Massnahmen vorgesehen.

2.5 Entwicklung Stadthallen-Areal Chur

Die Talstation der neuen Bahn befindet sich, wie bereits die heutige Talstation, auf dem Stadthallen-Areal an der Kasernenstrasse in Chur. Da die Stadthalle gemäss Volksabstimmung vom Juni 2021 am heutigen Standort aufgegeben wird, ergeben sich auf diesem Areal neue Entwicklungsmöglichkeiten. Aufgrund der neuen Linienführung der Bergbahn und dem neuen Standort der Talstation (auf dem Standort der heutigen Stadthalle) ist es möglich, das Stadthallen-Areal inklusiv vorgelagertem Parkplatz einer neuen Nutzung zuzuführen. Die besonderen Standortvoraussetzungen mit einem direkten Bergbahnanschluss und gleichzeitiger Zentrumsnähe eröffnen dabei Optionen für spezielle Nutzungen, welche auch aus einer umfassenderen Betrachtung sehr interessant sind und für die Stadt ein grosses Potenzial bieten. Die gleichzeitige Erneuerung der Bergbahnen und die Möglichkeit einer Neunutzung des Areals erachten sowohl der Stadtrat, der Gemeinderat Chur als auch die Stadthalle Chur AG als eine sehr grosse Chance für die Stadt Chur. Auf dem Stadthallenareal ist eine öffentliche und belebte Nutzung angedacht, welche insbesondere mit den Nutzungen des Bergbahnbetriebs harmonisieren, wie beispielsweise eine touristische Beherbergung. Nicht gefragt ist eine klassische Nutzungsausrichtung mit herkömmlicher Renditeüberlegung wie Wohnen.

Im Regionalen Richtplan Siedlung der Region Plessur ist das Stadthallen-Areal als bedeutendes Innenentwicklungsgebiet für touristische Einrichtungen und öffentliche Nutzungen vorgesehen (Stand Vorprüfung).

In Anbetracht der Bedeutung der zum Abbruch vorgesehenen Bauten (Stadthalle) und der Auswirkung auf das Quartier wurde ein in städtebaulicher und architektonischer Hinsicht qualitätssicherndes Konkurrenzverfahren für die Talstation und deren Umgebung durchgeführt. Zur Erlangung von überzeugenden Entwicklungsideen auf dem Stadthallenareal hat die Stadt Chur zusammen mit der Bürgergemeinde einen Studienauftrag mit drei eingeladenen Teams durchgeführt. Die Teams mussten aufzeigen, wie die städtebauliche Konzeption für das Areal mit einer Neupositionierung der Talstation aussehen könnte, wie die Erschliessung gelöst und die Aussenräume gestaltet werden.

Mit Hilfe dieses Studienauftrages wurde die bestmögliche Entwicklung des Areals mit der entsprechenden Bebauung und Nutzung eruiert. Das Siegerprojekt überzeugt aufgrund der Setzung der sechs differenzierten Baukörper, welche sich in einer U-Form an der Perimetergrenze aufreihen (vgl. Abb. 17). Die Baukörper bilden einen lang gezogenen, von der Kasernenstrasse bis zum Berg gespannten, öffentlichen Aussenraum. Durch die Setzung der Talstation am Auftakt zum Hang entsteht eine Aus- bzw. Eintrittspforte vom urbanen Raum in die Landschaft und das Naherholungsgebiet. Die Volumen der Baukörper fügen sich sorgfältig in das Quartier ein, welches insbesondere durch den grosszügigen Platz in der Mitte des Areals städtebaulich aufgewertet wird. Die geplante Überbauung ist gut etappierbar, sodass die einzelnen Teilprojekte und Vorhaben unabhängig voneinander entwickelt werden können.

Das Siegerprojekt wurde in einem Folgeauftrag zu einem Richtprojekt ausgearbeitet. Basierend auf dem Richtprojekt wird ein Quartierplan erarbeitet, um die architektonischen und städtebaulichen Qualitäten aus dem Studienauftrag zu sichern.



Abb.16: Stadthallen-Areal Chur heute (Quelle: Expo Chur AG, expo.chur.ch/stadhalle-chur/)



Abb.17: Siegerprojekt Studienauftrag Stadthallenareal und Visualisierung (Quelle: Richtprojekt Clavuot Architekten)

3. Räumliche Auswirkungen

3.1 Seilbahn

Die Seilbahn untersteht der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Anlage gemäss Anhang Nr. 60.1 der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung). Die Hauptuntersuchung der Umweltverträglichkeit wird im Rahmen des Plangenehmigungs- und Konzessionsverfahrens durchzuführen sein. Die Voruntersuchung dient als Grundlage für die Richtplananpassung. Die UVP-Hauptuntersuchung ist Teil des PGV. Die nachfolgenden Aussagen wurden dem Umweltverträglichkeitsbericht entnommen (vgl. Beilage). Demnach ist das Projekt unter Vorbehalt der im UVB beschriebenen Massnahmen in den in der Voruntersuchung abschliessend abgehandelten Umweltbereichen aus Sicht der Verfasser umweltverträglich. Für die weiteren Umweltbereiche erfolgt im Rahmen des PGV die Hauptuntersuchung UVP. Aufgrund der Voruntersuchung ist davon auszugehen, dass mit den im Pflichtenheft HU zusätzlich festgehaltenen Abklärungen und Gutachten und den darauf basierenden Schutz- und Ersatzmassnahmen der Ersatz der bestehenden Brambrüeschbahn umweltverträglich ausgeführt werden kann.

3.1.1 Landschaft und Ortsbild

Es handelt sich beim vorliegenden Projekt um den Ersatzneubau einer bestehenden Seilbahn. Die Landschaft erfährt bereits durch den bestehenden Seilbahnkorridor mit Stationen, Masten und Seilzügen sowie einer vielfältigen Freizeit- und Erholungsnutzung eine starke anthropogene Beeinträchtigung.

Im ersten Abschnitt der Seilbahn, von der Tal- bis zur Mittelstation, ist der Verlauf des Trasses exponiert und somit vom Talraum der Stadt Chur sichtbar. Da es sich hier jedoch um einen Ersatzneubau handelt, mit einer leichten Verschiebung des Seilbahntrasses Richtung Westen, ist gemäss aktuellem Planungsstand in Bezug auf den Ausgangszustand keine grosse, zusätzliche negative Beeinträchtigung des Landschaftsbildes in Bezug auf das Trasse zu erwarten. Die bestehende Seilbahn wird vollständig zurückgebaut, die Niederhaltung des ehemaligen Trasses wird durch natürliche Sukzession in einigen Jahren nicht mehr in der Landschaft lesbar sein. Der Neubau der Seilbahn bedingt jedoch ein neues Trasse mit einem neuen Korridor. Aus landschaftlicher und forstlicher Sicht soll dieser Korridor soweit technisch und betrieblich möglich und sinnvoll als Niederhaltekorridor mit Baumhöhen von mindestens 12-15m ausgebildet und nicht gerodet werden. Damit reduziert sich die Sichtbarkeit stark.

Im zweiten Abschnitt der Seilbahn, von der Mittelstation bis zur Bergstation ist der Trasseeverlauf auf Grund des flacheren Terrains und der zum Teil offenen Wiesenflächen, welche von Wald eingefasst werden, weniger exponiert als im unteren Abschnitt. Vom Talraum der Stadt Chur ist dieser Abschnitt der Seilbahn nicht sichtbar. Des Weiteren weist auch dieser Abschnitt bereits heute durch die zahlreichen Freizeit- und Erholungsangebote anthropogene Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes auf. Auch in diesem Abschnitt wird das bestehende Trasse mit den dazugehörigen Bauten der Seilbahn zurückgebaut und durch die neue Seilbahn ersetzt.

Die Wahrnehmbarkeit der neuen Seilbahn in der Landschaft hängt massgeblich von der Anzahl, Höhe und Lage der Stützen sowie der Farbgebung der Gondeln ab. Bei der Projektierung gilt das Schonungsgebot gemäss NHG Art. 3. Landschaftliche Aspekte sind bei der Detailprojektierung der Neubauten und Gelände- und Umgebungsgestaltung zu berücksichtigen. Dies wird im UVB HU landschaftlich beurteilt.

3.1.2 Archäologie und Denkmalschutz

Im Bereich des Stadthallenareals mit Talstation sind urgeschichtliche und römische Siedlungsreste im Churer Welschdörfli betroffen, welche im Bundesinventar als von nationaler Bedeutung eingestuft sind. Der Archäologische Dienst des Amtes für Kultur GR wurde bereits beigezogen. Weitere Abklärungen erfolgen im Rahmen der laufenden Projekt- und Arealplanung.

Beim Känzeli wird ein historischer Verkehrsweg regionaler Bedeutung (GR 2670) durch die neue Brambrüeschbahn überspannt. In der Bauphase ist sicherzustellen, dass der Weg bzw. die Substanz nicht beeinträchtigt wird (Planung der temporären Zufahrten, Absperrung).

In der Betriebsphase entstehen keine Auswirkungen auf Kulturdenkmäler oder archäologische Stätte.

3.1.3 Flora, Fauna, Lebensräume

Grösstenteils betrifft der Projektperimeter nicht schützenswerte Wald- Ruderalstandorte, Fettwiesen und befestigte Flächen. Im Bereich der neuen Mittelstation kommen nach NHG geschützte Lebensräume (Halbtrockenrasen mit Fettwiesenzeigern) vor. Im Bereich der bestehenden Mittelstation sowie bei einigen Stützen sind Orchideenbestände vorhanden.

Es befinden sich diverse Vogel-, Amphibien-, Reptilien-, und Säugetierarten im erweiterten Projektperimeter. Einige weisen den rote Liste Status NT und VU (Ringdrossel, Feldhase, Erdkröte) auf. Der Projektperimeter bildet einen guten Lebensraum für tag- und nachtaktive Greifvögel. Selten kommen Birk- und Haselhühner im Projektperimeter vor. Es sind jedoch keine bevorzugten Lebensräume Brut- oder Balzgebiete von Rauhfuss- hühnern betroffen. Der Pizokel ist ein Sommer- und Wintereinstandsgebiet für Hirsch, Reh und Gams.

Während der Bauphase sind die Eingriffe in die Lebensräume zu minimieren, angrenzende Lebensräume und Schutzobjekte sind vor Eingriffen zu schützen, beispielsweise mittels Absperrungen. Die Bauarbeiten und insbesondere Holzereiarbeiten sind unter Berücksichtigung von Schonzeiten in Absprache mit dem AJF zu planen. Für die Rekultivierung sind Rasenziegel abzutragen und vor Ort wieder zu verwenden. Lassen sich Eingriffe im Bereich von geschützten Arten nicht vermeiden, ist wenn möglich eine Direktumlagerung der Rasenziegel vorzunehmen.

Beim Bahnbetrieb ist von einem Gewöhnungseffekt auszugehen, dies insbesondere, da geschlossene Kabinen zum Einsatz kommen. Die leicht verschobene Linienführung der neuen Bahn führt zu keinem zusätzlichen Hindernis der Vernetzungssachse. Durch die Aufhebung der Skipisten unterhalb der neuen Mittelstation sowie in Richtung Chur und Malix wird die Störung des Wildes in diesen Räumen deutlich reduziert. Da jedoch durch die bestehenden Sommernutzungen, insbesondere das Bikeangebot, bereits Auswirkungen auf das Wild bestehen und neben dem Bahnbetrieb mit einem Ausbau der Kapazität gemäss Masterplan Infrastruktur weitere Angebote geplant sind, ist das Thema Wildschutz und Besucherlenkung im Rahmen der UVB-Hauptuntersuchung zu vertiefen. Vorgesehen ist die Erarbeitung eines Nutzungs-Lenkungskonzepts, in dem die Nutzungskorridore für Freizeitaktivitäten und die Ruheräume für das Wild festgelegt sowie entsprechende Massnahmen zur Besucherlenkung und zum Schutz der Wildtiere definiert werden (vgl. auch Kap. 2.4).

Westlich der bestehenden Bahnlinie befindet sich die Wildruhezone Pizokel (gemäss kantonalem Kataster, nicht rechtskräftig umgesetzt). Diese überlagert zum Teil die seit Jahrzehnten bestehende Wintersportzone. Daher wurde der Perimeter der Wildruhezone, welcher bisher auf der bestehenden Bahnachse endet, nach Rücksprache mit der Wildhut und unter Einbezug weiterer wertvoller Einstandsgebiete angepasst und der Bereich der neuen Bahn aus der Wildruhezone entlassen. Die bereinigte Wildruhezone wird auf den 1. Januar 2023 durch den Stadtrat beschlossen und erlangt somit Rechtskraft.

3.1.4 Wald

Der gesamte Bergrücken des Pizokel ist bewaldet. Der Wald zwischen Tal- und Mittelstation gilt als Schutzwald Typ A. Die Waldkartierung ergab im unteren Teil Buchen- und Tannen-Buchenwald und im oberen Teil Tannen-Fichtenwald. Es sind keine nach NHG schützenswerte Waldgesellschaften betroffen.

Die Eingriffe in den Wald sind möglichst gering zu halten und die angrenzende Vegetation ist während den Bauarbeiten vor Eingriffen zu schützen.

Während der Bauphase soll für die Zufahrten so weit wie möglich das bestehende Wegnetz genutzt werden. Temporäre Zufahrten ab dem bestehenden Wegnetz für die Erstellung und den Rückbau der Masten bedingen temporäre Rodungen.

Für die Masten der neuen Bahn sind geringe definitive Rodungen notwendig. Die Standortgebundenheit ist insofern gegeben, dass der gesamte Bergrücken bewaldet ist und eine Verschiebung der Linie ausserhalb des Waldes nicht möglich ist (vgl. auch Tabelle Variantenvergleich Linienführung Brambrüeschbahn in der Beilage). Die Stationen liegen ausserhalb des Waldareals. Die bisherige Mittelstation Känzeli lag im Wald.

Die neue Linienführung der Seilbahn bedingt gemäss aktuellem Kenntnisstand einen Korridor von ca. 16 m. Aus forstlicher Sicht ist eine Niederhaltung einer Rodung vorzuziehen, da bei der Niederhaltung die Eingriffe in den Waldboden und die Vegetation deutlich geringer ausfallen, das verbleibende Wurzelwerk Erosion vorbeugt und die Bäume bis zu einer Höhe von mindestens 12-15 m erhalten bleiben. Bei der Projektierung ist daher sofern betrieblich und technisch möglich und sinnvoll eine Niederhaltung anzustreben. Wo die Begrenzung der Baumhöhe tiefer festgelegt werden muss, ist eine definitive Rodung notwendig.

Im bewaldeten Gebiet ist nach Abbruch der Stützen und der Mittelstation sowie der Aufhebung des Bahnkorridors eine Wiederherstellung als Wald anzustreben.

Anlässlich der weiteren Projektierung ist im Rahmen des PGV-Verfahrens ein Rodungsgesuch einzureichen.

3.1.5 Gewässerschutz

Ein Grossteil des Vorhabens (Tal-, Mittel- und Bergstation und ein Grossteil der Linienführung) liegt im Gewässerschutzbereich A_U, teilweise sind auch Grundwasserschutzzonen S3 betroffen. Die Grundwasserschutzzone S2 wird in einem kurzen Abschnitt überspannt, bauliche Eingriffe in die S2 sind nicht geplant. Die Detailplanung und Ausführung der Bauarbeiten in den Gewässerschutzbereichen und Grundwasserschutzzonen sind durch einen Hydrogeologen zu begleiten. Im Rahmen des PGV ist ein Gesuch für eine Gewässerschutzrechtliche Bewilligung nach Art. 19 GSchG einzureichen.

Durch das Projekt sind keine Oberflächengewässer oder Gewässerräume betroffen.

3.1.6 Naturgefahren

Betroffen sind Gefahrenzonen im Bereich Fülän (mittlere Gefährdung, Prozess Rutschung) und oberhalb der Talstation (mittlere Gefährdung, Prozess Sturz). Nach ersten Einschätzungen des beauftragten Geologen (Peter Wille, Sieber Cassina + Handke AG) ist die Gefahrensituation unter geologischer Begleitung und ggf. mit spezifischen Objektschutzmassnahmen lösbar. Ein detailliertes geologisches Gutachten mit Abschätzung der Gefährdung und Formulierung allfälliger Schutzmassnahmen wird im Rahmen des PGV erstellt.

3.1.7 Verkehr

Gemäss UVB kann davon ausgegangen werden, dass der Verkehr gemessen am heutigen DTV auf der Kasernenstrasse Chur aufgrund der neuen Brambrüeschbahn nur marginal zunehmen wird. Während aktuell täglich rund 110 Autos anreisen, ist künftig durchschnittlich mit 145 Autos pro Tag zu rechnen. Dies macht nur rund 1% des Gesamtverkehrs auf der Kasernenstrasse aus. Bei der Entwicklung des Stadthallenareals ist das Verkehrsaufkommen an der Kasernenstrasse gesamtheitlich zu betrachten. Die Gesamtverkehrsplanung erfolgt durch die Stadt Chur.

Für den Verkehr in Richtung Malix und Brambrüesch wird angenommen, dass dieser durch die neue komfortablere Bahn (schnellere Fahrtzeiten, häufigere Fahrten) reduziert werden könnte.

3.1.8 Ersatzmassnahmen NHG und Umweltbaubegleitung

Die Ersatzpflichtabschätzung ergab für die Eingriffe im Bereich der Mittelstation rund 3'000 Punkte. Anlässlich der UVP Hauptuntersuchung ist die Abschätzung aufgrund des Bahn-Projektes inkl. Erschliessung zu überprüfen. Aufgrund der relativ geringen Ersatzpflicht ist davon auszugehen, dass eine geeignete Ersatzmassnahme im Gebiet gefunden werden kann. Diese ist anlässlich der UVP Hauptuntersuchung auszuweisen.

Es ist eine Umweltbaubegleitung (UBB) / Bodenkundliche Baubegleitung (BBB) einzusetzen. Das Pflichtenheft UBB/BBB wird im Rahmen der UVB Hauptuntersuchung erarbeitet.

3.2 Auswirkungen weiterer geplanter Anlagen

Die weiteren geplanten Angebote und Anlagen (Flowtrail, Rutschbahnweg, Anpassungen Alpenbikepark) sind nicht Bestandteil des Plangenehmigungsverfahrens nach SebV und unterliegen nicht der UVP-Pflicht. Diese Vorhaben sind grundsätzlich unabhängig von der Ersatz-Zubringerbahn. Vorliegend soll jedoch eine stufengerechte Umsetzung der erforderlichen Anlagen im regionalen Richtplan erfolgen, um die planerische Voraussetzung für die künftige Realisierung zu schaffen. Daher wurden die Auswirkungen auf die relevanten Umweltaspekte in Form einer kommentierten Umweltrelevanzmatrix geprüft (vgl. Beilage) und nachfolgend kurz beschrieben. Die Abklärungen müssen im Laufe der folgenden Planungs- und Baubewilligungsverfahren bedarfsgerecht vertieft werden. Das durch diese Projekte zu erwartende Besucherwachstum wurde im UVB berücksichtigt (insbesondere bzgl. der Auswirkungen auf Verkehr und Lebensräume).

Rutschbahnweg

Der Projektperimeter für den Rutschbahnweg betrifft hauptsächlich Wald und landwirtschaftlich genutztes Sömmerungsgebiet im Bereich bestehender touristischer Nutzungen. Es ist gegebenenfalls eine Rodungsbewilligung oder eine Servitutslösung notwendig. Im Rahmen der Projektierung ist die landschaftliche Eingliederung und Gestaltung unter Beizug von Fachpersonen zu planen. Für verbleibende Eingriffe sind Ersatzmassnahmen nach Natur- und Heimatschutzgesetz sowie allenfalls Rodungersatz nach Waldgesetz zu planen und umzusetzen. Der Rutschbahnweg ist grundsätzlich eine naturgerechte Infrastruktur zur Förderung des Sommertourismus.

Im Rahmen der weiteren Projektierung sind zudem die Auswirkungen und Eingriffe in Grundwasserschutzzonen, Gefahrenzonen und schützenswerte Lebensräume abzuklären und zu minimieren. Es sind weitergehende Schutzmassnahmen zu planen, um die Auswirkungen auf diese Bereiche zu minimieren.

Flowtrail

Durch die Linienführung ist angrenzend an den bestehenden Fahrweg Wald und alpwirtschaftliches Sömmerungsgebiet im Bereich der bestehenden Skipiste betroffen. Der Perimeter liegt teilweise in einem Hasenasyl, einem Gewässerschutzbereich A_U und tangiert ein Flachmoor regionaler Bedeutung. Bei der Projektierung und Ausführung können die Eingriffe in schützenswerte Lebensräume wie Flachmoore durch die Wahl der Linienführung und entsprechende Schutzmassnahmen verhindert oder minimiert werden.

Im Rahmen der Projektierung ist die landschaftliche Eingliederung und Gestaltung unter Beizug von Fachpersonen zu planen. Für verbleibende Eingriffe sind Ersatzmassnahmen nach Natur- und Heimatschutzgesetz zu planen und umzusetzen.

Alpenbikepark

Durch die Anpassung des Alpenbikeparks sind Wald und kleinräumig landwirtschaftlich genutzte Flächen betroffen. Bei der Projektierung sind die ausgeschiedenen Gefahrenzonen Rutschung und Sturz (mittlere Gefährdung) zu berücksichtigen.

Im Rahmen der weiteren Projektierung sind zudem die Auswirkungen und Eingriffe in Grundwasserschutzzonen, Wald und Lebensräume abzuklären und durch eine geeignete Linienwahl zu minimieren. Es sind weitergehende Schutzmassnahmen zu planen, um die Auswirkungen auf diese Bereiche zu minimieren. Für verbleibende Eingriffe sind Ersatzmassnahmen nach Natur- und Heimatschutzgesetz sowie allenfalls Rodungsersatz nach Waldgesetz zu planen und umzusetzen.

4. Ökonomische und touristische Auswirkungen

4.1 Wirtschaftliche Bedeutung

Brambrüesch konnte sich in den letzten Jahren erfolgreich als Ganzjahres-Freizeitberg mit 260 Betriebstagen positionieren. Die neue Direktverbindung mit dem Ersatz der nicht mehr konzessionsfähigen Gondelbahn sichert den Fortbestand dieser Entwicklung. Sie stärkt das Sommerangebot mit weiteren Infrastrukturen und führt zu einer erheblichen Attraktivitätssteigerung für die Gäste. Chur ist die Hauptstadt des Tourismuskantons Graubünden. Als einziger Schweizer Ort mit einer Bergbahn direkt aus der Stadt ist Brambrüesch ein USP für den Tourismus in Chur. Zudem ist Brambrüesch auch für die Einheimischen aus Chur und der Region ein beliebter Freizeitberg. Durch die gute Erreichbarkeit wird die CO²-Belastung der Anreise minimiert.

Die Projektrealisierung hat insbesondere folgende Auswirkungen auf das Bergbahnangebot, die Stadt Chur und die Region:

- Familien, Wintersportler, Ausflugs Gäste, Wanderer, Spaziergänger, Mountainbiker u.a. gelangen rascher und komfortabler ins Gebiet und wieder zurück.
- Wichtiges Naherholungsgebiet wird für die wachsende Stadtbevölkerung besser nutzbar.
- Die Standortattraktivität wird gefördert und der Sommertourismus sowie die Zwischensaison (Frühling/Herbst) gestärkt.
- Die Erhaltung und Schaffung von Arbeitsplätzen (Gastronomie/Hotellerie, Zulieferer, Bergbahn, Skischule etc.)
- Die neue Direktverbindung sorgt zusammen mit den weiteren Angeboten gemäss Masterplan Brambrüesch für eine neue Aufenthaltsqualität und eine bessere dezentrale Verteilung der Gäste im gesamten Gebiet.
- Der Ersatz-Neubau der Bahn (und somit Verschiebung der Talstation) ermöglicht der Stadt Chur, das Stadthallenareal gesamthaft zu entwickeln und eine höhere Inwertsetzung zu erzielen (wichtiges Innenentwicklungsgebiet).
- Auch für die Gemeinde Churwalden bedeutet die neue Bahn eine Inwertsetzung des Freizeit- und Wohngebietes auf Brambrüesch. Geplant sind u.a. Sommerinfrastrukturen für Familien zu den Themen Bike, Wandern und Wasser.

Es ist davon auszugehen, dass die Projektumsetzung innerhalb der ersten fünf Jahre positive Impulse auf die Besucherzahlen im Umfang von ca. 30 Prozent hat und sich anschliessend stabilisiert.

4.2 Gesellschaftliche Bedeutung

Brambrüesch ist seit jeher eines der beliebtesten Naherholungsgebiete der Stadt Chur. Die emotionale Bindung der Churerinnen und Churer zu ihrem Hausberg ist entsprechend hoch. Der «Churer Hausberg» bietet für die Region das ganze Jahr hindurch eine Fülle von Möglichkeiten, die Freizeit in der Natur zu verbringen. Durch das uff-a-Abo wird den Einheimischen ein preislich sehr attraktives Angebot geboten. So haben auch vulnerable Teile der Bevölkerung die Möglichkeit, Zeit auf ihrem Hausberg zu verbringen. Auch im Bereich der städtischen Jugendförderung spielt Brambrüesch eine wichtige Rolle. So ist Brambrüesch beispielsweise der Stützpunkt der Sektion JO Ski des Eisenbahner Sportvereines Chur (ESV). Bis zu 120 Schülerinnen und Schüler im Alter von 7 bis 16 Jahren kommen dadurch in den Genuss, das Ski- oder Snowboardfahren zu erlernen und Wettkämpfe zu

bestreiten. Ebenfalls traditionell wird jährlich die «Schnee-Schüäli», die Schulmeisterschaft der Stadtschule Chur durchgeführt. Auch dem Verein Alpenbikepark kommt eine grosse gesellschaftliche Bedeutung zu - dieser sorgt mit den Vereinsmitgliedern für die Instandhaltung des Parks.

Im Jahr 2016 wurde vom Verwaltungsrat der BCD die Vorwärtsstrategie uffa! entwickelt. Sie bestand aus einem gemeinsamen Bekenntnis von der Stadt Chur, der Bürgergemeinde Chur und der Gemeinde Churwalden zu Brambrüesch. Elemente dazu waren die Aufrechterhaltung öffentlicher Beiträge, eine klare Aufgabenteilung, die Verfolgung der Vorwärtsstrategie und die Ausarbeitung des Bahnprojektes. Ziel war es, das Freizeitangebot für die regionale Bevölkerung ganzjährig auszuweiten, ein attraktives Angebot für Familien zu schaffen sowie das Gebiet touristisch aufzuwerten und die Standortattraktivität zu fördern.

Die Churerinnen und Churer stehen hinter dem Projekt und haben dies bereits an zwei Volksabstimmungen dokumentiert. Die Stimmbevölkerung hat im Mai 2019 den Investitionsbeitrag an die Bergbahnen Chur-Dreibündenstein AG für den Bau der neuen Direktverbindung bei einer Stimmbeteiligung von 48% mit über 55% befürwortet. Um die neue Brambrüeschbahn auf dem Stadthallenareal realisieren zu können, hat das Churer Stimmvolk bei einer zweiten Volksabstimmung im Juni 2021 mit einer Stimmbeteiligung von 53% mit über 83% Ja-Stimmen dem Kauf des Stadthallenareals durch die Stadt Chur zugestimmt. Die gesellschaftliche Akzeptanz des Projektes kann aufgrund der klaren Zustimmung als gegeben erachtet werden.

5. Richtplananpassung

5.1 Ausgangslage Richtplanung

Der kantonale Richtplan ist das Koordinationsinstrument der Regierung für die räumliche Entwicklung. Der Richtplan zeigt die angestrebte räumliche Entwicklung unter Berücksichtigung verschiedener Raumansprüche auf. Damit können einzelne Planungen und Vorhaben in einen gesamtkantonalen Kontext gestellt werden. Der kantonale Richtplan wurde im September 2002 von der Regierung beschlossen und im September 2003 vom Bundesrat genehmigt. Seither erfolgten laufend Anpassungen und Fortschreibungen.

Kanton und Regionen gehen die Richtplanung gemeinsam an. Die Regionen erfüllen insbesondere Aufgaben, die ihnen aufgrund der Raumplanungsgesetzgebung und des kantonalen Richtplans zufallen oder die sich aus der Regional- und Agglomerationspolitik oder weiteren raumwirksamen Politikbereichen ergeben. Mit der Erarbeitung von regionalen Richtplänen tragen sie zur stufengerechten Umsetzung des kantonalen Richtplans bei. In den regionalen Richtplänen werden die Grundsätze und Leitüberlegungen des kantonalen Richtplans konkretisiert.

Im **kantonalen und regionalen Richtplan** ist die heutige Brambrüeschbahn (Seilbahn Chur bis Känzeli) als Zubringeranlage im Koordinationsstand Ausgangslage enthalten. Die zweite Sektion (Känzeli bis Brambrüesch) ist bisher nicht im Richtplan enthalten. Das Skigebiet Brambrüesch ist im kantonalen und regionalen Richtplan als Intensiverholungsgebiet im Koordinationsstand Ausgangslage aufgeführt (Objektnummer 05.FS.10). Darüber hinaus ist eine Verbindung in Richtung Pradaschier, Churwalden, als Festsetzung (05.FS.10) sowie eine Verbindung nach Feldis, Domat/Ems, als Vororientierung (03.FS.10) im kantonalen und regionalen Richtplan vorgesehen. Weiter wird im Richtplan Wald mit besonderer Schutzfunktion ausgewiesen. Dieser erstreckt sich entlang der steilen Hanglagen von Chur in Richtung Känzeli und weiter entlang der Ost- und Westhänge des Bergrückens. Das Landschaftsschutzgebiet Dreibündenstein – Alp dil Plaun (03.LS.09) befindet sich südlich des Skigebiets Brambrüesch, zwischen Dreibündenstein und Fulhorn. Die Inhalte des rechtskräftigen kantonalen Richtplans sind in Abb. 18 dargestellt.

Im **regionalen Richtplan** sind darüber hinaus das Wander- und Bikeroutennetz sowie Bikepisten festgelegt. Ergänzend dazu werden auch Standorte für touristische Beherbergungen und Gastronomie ausserhalb des Siedlungsgebiets definiert. Die Inhalte des rechtskräftigen regionalen Richtplans sind in Abb. 19 dargestellt.

Im **Regionalen Raumkonzept Plessur** wird das Gebiet Brambrüesch als touristischer Ergänzungsraum und Naherholungsgebiet bezeichnet. Zudem wird das Ziel definiert, einen direkten Einstieg ins Naherholungs- und Schneesportgebiet Brambrüesch ab Chur durch eine Seilbahnverbindung aufrechtzuerhalten. Weiter soll der Angebotsausbau in der Sommersaison und in der Zwischensaison vorangetrieben werden. **Das neue Vorhaben der Bergbahnen Chur-Dreibündenstein entspricht damit den Entwicklungszielen der Region gemäss Regionalem Raumkonzept.**

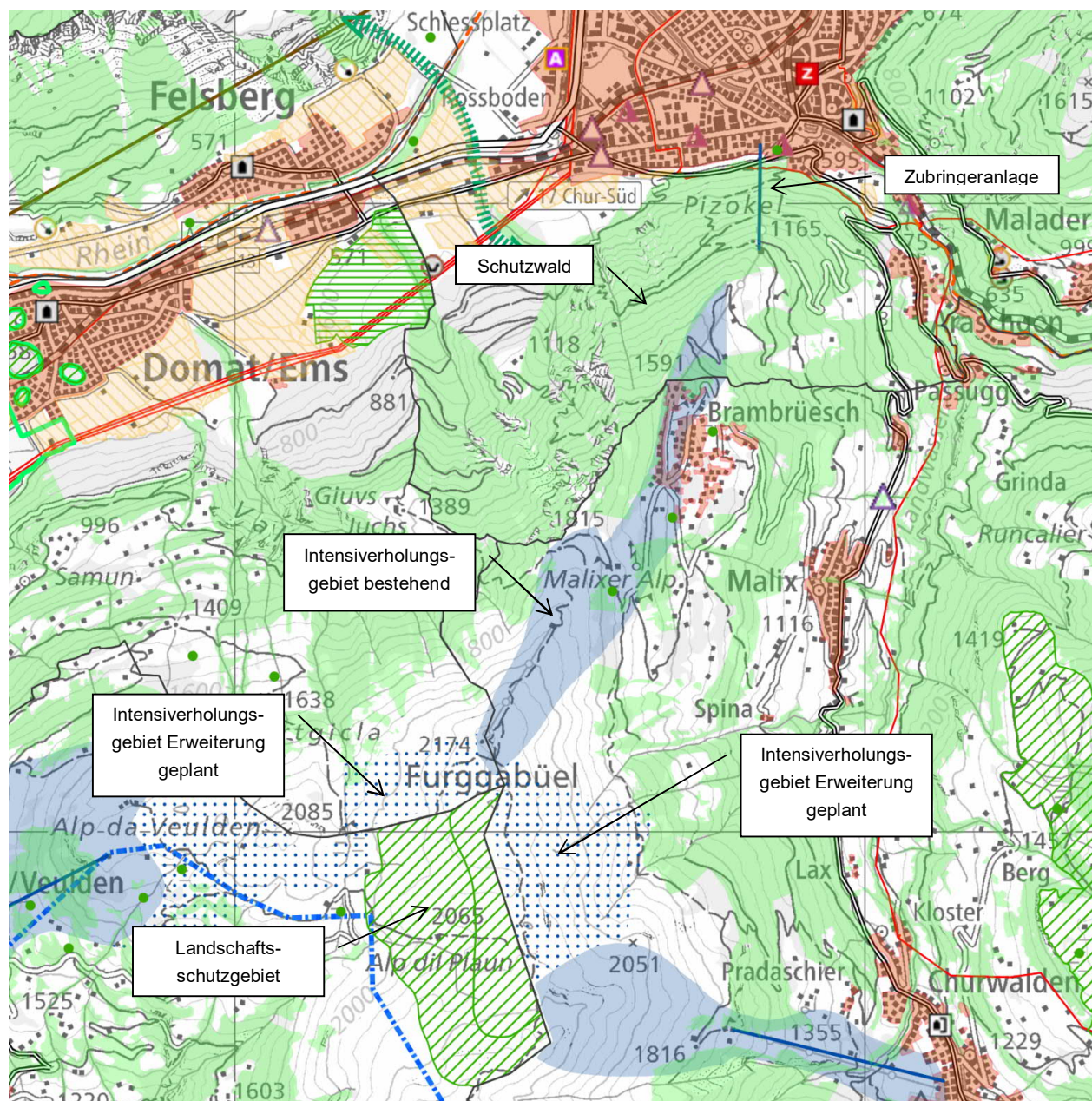


Abb.18: Ausschnitt kantonaler Richtplan rechtskräftig (map.geo.gr.ch, Mai 2022)

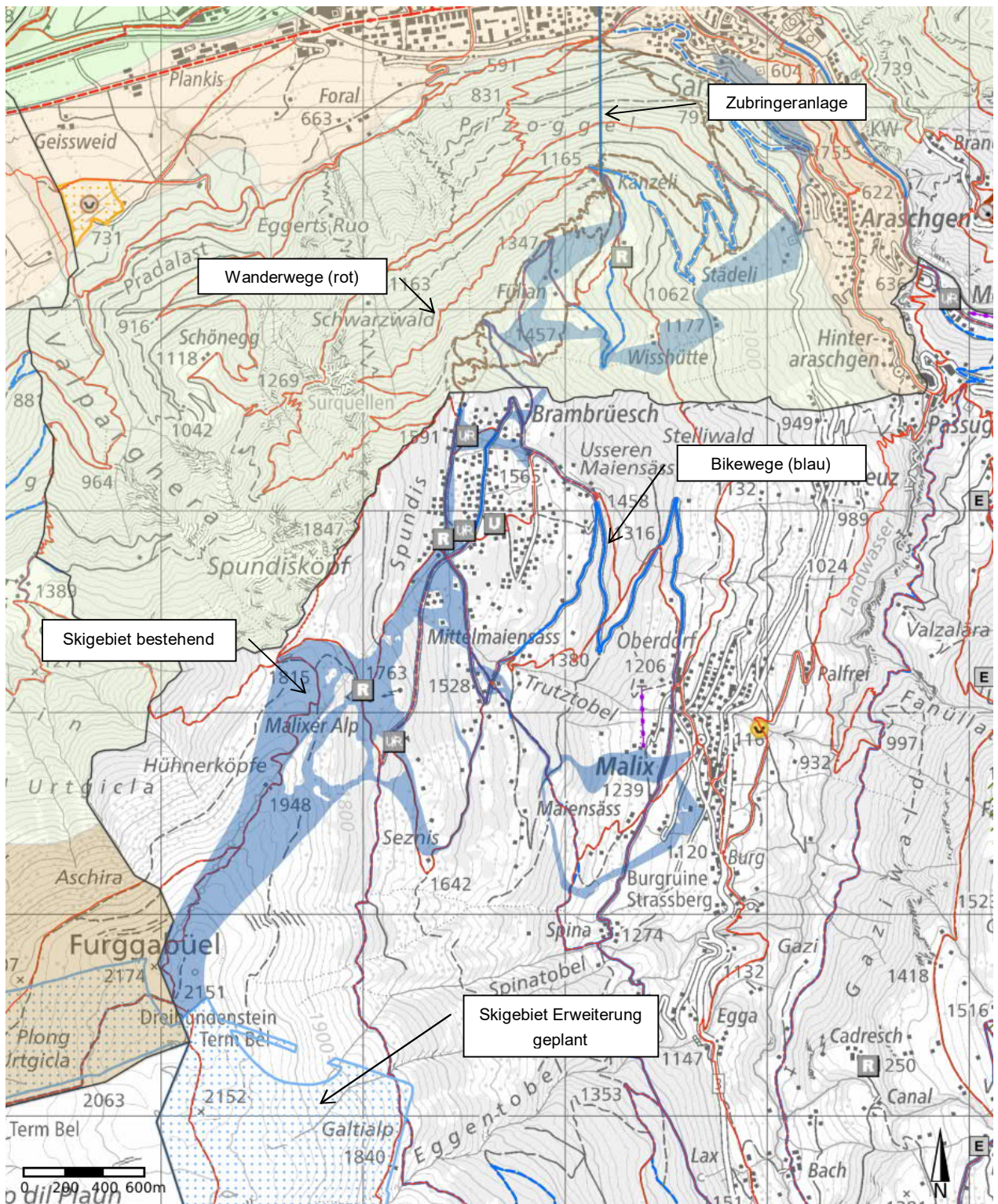


Abb.19: Ausschnitt regionaler Richtplan rechtskräftig (map.geo.gr.ch, Mai 2022)

5.2 Anpassungen am kantonalen und regionalen Richtplan

Für die Realisierung des Vorhabens werden im **kantonalen und regionalen Richtplan** folgende Anpassungen vorgenommen:

- Festsetzung der Ersatz-Zubringeranlage von Chur nach Brambrüesch, mit Mittelstation Füljan, als Zubringeranlage ins Intensiverholungsgebiet Brambrüesch (05.FS.10) im kantonalen und regionalen Richtplan
- Aufhebung der bestehenden Zubringeranlage Chur – Känzeli im kantonalen und regionalen Richtplan
- Anpassung an der Abgrenzung des Intensiverholungsgebietes Brambrüesch (05.FS.10) im kantonalen und regionalen Richtplan

Daneben werden auf **regionaler Ebene** auch die weiteren Vorhaben und Projekte in Zusammenhang mit der Entwicklung des Naherholungsgebiets Brambrüesch (Masterplan Brambrüesch) stufengerecht umgesetzt:

- Festsetzung Panoramarestaurant bei der Mittelstation Füljan im regionalen Richtplan
- Festsetzung neuer Bike- und Wanderwege (Flowtrail, Rutschbahnweg) im regionalen Richtplan
- Anpassung / Optimierung der Bikewege im Alpenbikepark

Die übrigen Vorhaben (Skills-Area bei Bergstation, Wasser- und Naturspielplatz, Modernisierung Tschu-Tschu-Bähnli) erfordern keine richtplanerische Umsetzung und befinden sich zum Teil innerhalb bestehender Bauzonen (Zone für touristische Einrichtungen).

6. Übereinstimmung mit den Zielsetzungen des KRIP und der regionalen Richtplanung

Massgebend für die Beurteilung der Übereinstimmung der Richtplan-Anpassung mit Zielsetzungen von Region und Kanton sind die Leitüberlegungen und die strategischen Stossrichtungen und Grundsätze des kantonalen und regionalen Richtplans.

6.1 Beurteilungsgrundlage gemäss kantonalem Richtplan

Die Zielsetzung im Kapitel Tourismus des kantonalen Richtplans zielt auf einen langfristig wettbewerbsfähigen Tourismus ab, der massgeblich zur Existenz- und Wohlfahrtsgrundlage beiträgt und sich auf der Basis destinationsspezifischer Potenziale und Eigenheiten weiterentwickelt. Dabei ist die touristische Entwicklung auf ein Gleichgewicht zwischen wirtschaftlichen, landschaftlichen (ökologischen) und gesellschaftlichen Aspekten ausgerichtet. Gemäss den Leitsätzen sollen in erster Linie die **bestehenden Intensiverholungsgebiete optimiert** und **multifunktional genutzt** werden. Beim infrastrukturellen Um- und Ausbau werden die Potenziale und Anforderungen einer **Ganzjahresnutzung** sowie die sich ändernden natürlichen Voraussetzungen (Klimaänderung, Naturgefahren) mitberücksichtigt.

6.2 Beurteilungsgrundlage gemäss regionalem Richtplan

Für die Region Plessur liegen verschiedene Teilrichtpläne zum Thema Tourismus vor (Regionaler Richtplan Schanfigg Fremdenverkehr 1993, Regionaler Richtplan Mittelbünden/Nordbünden Anpassung Skigebiet Arosa-Lenzerheide 2011). Es werden folgend nur die für das vorliegende Vorhaben relevanten Ziele und Grundsätze daraus zusammengefasst.

Gemäss dem Zielen des regionalen Richtplans soll der Tourismus auch in Zukunft ein leistungsfähiger Wirtschaftszweig bleiben. Es wird eine Aufwertung des Sommertourismus sowie eine Konzentration auf die bestehenden Gebiete angestrebt. Es werden folgende Grundsätze verfolgt:

- **Optimierung und Verbesserung der bestehenden Angebote und der touristischen Infrastrukturen.**
- Regionale und überregionale Vernetzung der bestehenden Angebote und der touristischen Infrastrukturen.
- Erweiterung von Skigebieten bei entsprechender Nachfrage, bei ausgezeichneter Eignung (Schneesicherheit unter Klimawandel, Topografie und Geländeform, Exposition und wenig Naturgefahren), bei minimalen Konflikten mit Natur (Flora, Fauna) und Landschaft (Landschaftsbild, naturnahe Räume) sowie Wirtschaftlichkeit (auch unter volkswirtschaftlichen Aspekten) und Nutzung der Kapazität bestehender Infrastrukturen.
- **Natur- und Landschaftswerte im Gleichgewicht** mit der Erweiterung von Skigebieten, der Erneuerung von touristischen Bauten und Anlagen fördern (Sanierungs-, Ersatz-, und Ausgleichsmassnahmen).
- **Freizeit und Erholungsanlagen gut gestalten** und in die Landschaft einordnen.

Für die Region Plessur liegt ein regionales Raumkonzept (RegRK) aus dem Jahr 2020 vor. Dieses sieht vor, **bestehende Tourismusräume angebotsspezifisch zu stärken** und zu vernetzen und den **Angebotsausbau im Sommer** voranzutreiben. In den bezeichneten touristischen Ergänzungsräumen (u.a. Brambrüesch) soll der Fokus auf dem **Erhalt bestehender Angebote** (Skigebiet) sowie der **Stärkung des Sommertourismus und der Naherholungsnutzung** liegen.

Der kürzlich genehmigte regionale Richtplan Tourismus Teil touristischer Langsamverkehr und Beherbergung strebt die Steigerung der touristischen Attraktivität sowie eine Angebotsoptimierung in der Sommer- und Zwischensaison an. Dazu sollen neben einem **attraktiven Bike- und Wanderangebot** auch **angemessene Rast- und Übernachtungsmöglichkeiten** als Zwischenziele bereitgestellt werden (insbesondere in touristischen Intensiverholungsräumen und touristischen Ergänzungsräumen gemäss RegRK).

6.3 Prüfung der Übereinstimmung mit den richtplanerischen Zielsetzungen

Mit dem Ersatz der Zubringeranlage durch eine neue Brambrüeschbahn und der entsprechenden Richtplananpassung wird in erster Linie das **bestehende Schneesportgebiet und Naherholungsgebiet gestärkt** und dessen **Anbindung an die Stadt Chur erhalten und verbessert**. Die direkte Erschliessung des Schneesportgebietes Brambrüesch von Chur aus, ohne Umstieg, führt für die Gäste der Bergbahnen zu einer grossen Komfortsteigerung. Der Zugang ins Schneesport- und Naherholungsgebiet erfolgt deutlich schneller und bequemer.

Des Weiteren wird durch ergänzende Angebote und Infrastrukturen die **Ganzjahresnutzung** sowie die **Attraktivität als Naherholungsgebiet** sichergestellt. Im Bereich der Bergstation entstehen neue Angebote für Biker, die insbesondere für Kinder und Anfänger geeignet sind. Im Bereich der Mittelstation Füljan wird ein Panoramarestaurant realisiert, welches sich als Zwischenstopp für Wanderer und Biker oder als Ausflugsort aus Chur anbietet. Damit wird eine **Angebotsoptimierung in der Sommer- und Zwischensaison** angestrebt.

Natur- und Landschaft werden durch das Vorhaben weitgehend **geschont**. Es handelt sich um einen Ersatz der bereits bestehenden Seilbahnen von Chur nach Brambrüesch, welche im Rahmen der Realisierung der neuen Brambrüeschbahn rückgebaut werden. Aufgrund der UVP Voruntersuchung ist davon auszugehen, dass der Ersatz der bestehenden Brambrüeschbahn umweltverträglich ausgeführt werden kann. Zur Schonung und Aufwertung von Natur- und Landschaft werden weiter verschiedene Massnahmen vorgesehen und im vorliegenden Bericht sowie im UVB beschrieben (u.a. Aufhebung bestehender Pisten, Verzicht auf weiteren Ausbau des Pistenangebotes, Nutzungs-Lenkungskonzept Wild, etc.).

Mit dem Vorhaben kann das Schneesport- und Naherholungsgebiet Brambrüesch im Sinne der Ziele und Grundsätze des Richtplans weiterentwickelt und optimiert werden. Der Richtplananpassung stimmt damit mit den Zielsetzungen des kantonalen und regionalen Richtplans überein.

7. Kommunale Nutzungsplanung

Die Anpassung der Nutzungsplanung der betroffenen Gemeinden erfolgt inhaltlich abgestimmt auf die Anpassung von kantonaler und regionaler Richtplan. Die Vorprüfung sowie die öffentliche Auflage erfolgen zeitlich parallel.

Das Vorhaben erfordert insbesondere Anpassungen an den Generellen Erschliessungsplänen (GEP) der Gemeinde Churwalden sowie der Stadt Chur. Darin wird in erster Linie die Ersatz-Zubringeranlage von Chur nach Brambrüesch festgesetzt. Die weiteren geplanten Infrastrukturen gemäss Masterplan Infrastruktur Brambrüesch (Rutschbahnweg, Bike-Infrastruktur), welche nicht in direktem Zusammenhang mit der Bahn stehen, sollen zu einem späteren Zeitpunkt nutzungsplanerisch umgesetzt werden, sobald die entsprechenden Planungen weit genug fortgeschritten sind.

Nachfolgend findet sich eine Zusammenfassung der Inhalte der kommunalen Nutzungsplanungen. Für Details wird auf die jeweiligen Planungs- und Mitwirkungsberichte der Gemeinden verwiesen.

7.1 Ausgangslage

Stadt Chur

Das Stadtentwicklungskonzept Chur 2003 definiert das Gebiet Brambrüesch als regionales Erholungsgebiet in welchem der Erholungswert zu erhöhen ist. Die Naherholungsräume sollen verbunden werden, indem benachbarte Erholungsgebiete miteinander verknüpft werden. Das Stadtentwicklungskonzept 2050, welches derzeit in Erarbeitung ist, sieht vor, dass die touristischen Infrastrukturen örtlich gebündelt und hinsichtlich einer touristischen Nutzung entwickelt werden. Schwergewichtig soll sich die Infrastruktur auf das Stadtzentrum und auf das Umfeld der Brambrüeschbahn konzentrieren.

Im Generellen Erschliessungsplan der Stadt Chur wird die bestehende Bergbahn Chur-Dreibündenstein als Hinweis aufgeführt.

Gemeinde Churwalden

Im Zonenplan der Gemeinde Churwalden befindet sich die neue Bergstation innerhalb der rechtskräftigen Zone für touristische Einrichtungen (TE) gemäss Art. 29 KRG. Für die Bergstation sind damit die nutzungsplanerischen Grundlagen gegeben. Hierzu bedarf es keiner Anpassung der rechtskräftigen Ortsplanung.

Die bisherige Brambrüeschbahn ist im Generellen Erschliessungsplan lediglich als Hinweis enthalten. Zur Erlangung einer nutzungsplanerischen Grundlage für den geplanten Ersatzneubau, ist dieser Hinweis durch eine Festlegung zu ersetzen. Der Generelle Erschliessungsplan wird entsprechend angepasst.

7.2 Anpassungen Generelle Erschliessungspläne

Stadt Chur

Im generellen Erschliessungsplan der Stadt Chur erfolgen folgende Anpassungen (s. auch Abb. 20):

- Aufhebung des Hinweises Bergbahn Chur-Dreibündenstein (Brambrüesch)
- Ergänzung Sport- und Freizeitanlage: Festlegung touristische Transportanlage

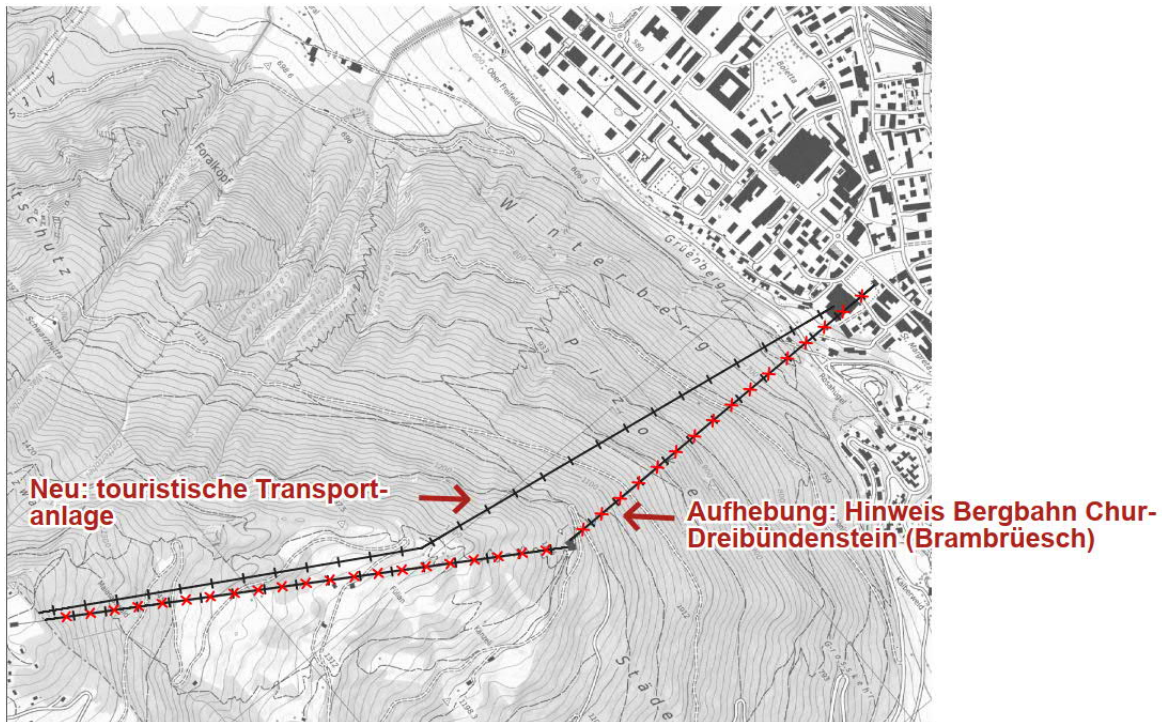


Abb.20: Ausschnitt GEP Stadt Chur mit Anpassungen

Gemeinde Churwalden

Im Generellen Erschliessungsplan Verkehr, Churwalden erfolgen folgende Anpassungen:

- Die Linienführung der Touristischen Transportanlage wird basierend auf dem vorliegenden Projekt festgelegt.
- Die bestehende Touristische Transportanlage wird entsprechend aufgehoben.
- Aufgrund der neuen Bergstation wird der Mountainbikeweg im betroffenen Bereich aufgehoben und um das geplante Gebäude neu festgelegt.

8. Grundlagen

Die vorliegende Richtplananpassung basiert auf folgenden Grundlagen:

- Kantonaler Richtplan Graubünden
- Regionales Raumkonzept Plessur
- Geltende regionale Richtplanung der Region Plessur (ehemals Nordbünden)
- Kommunale Nutzungsplanungen der Standortgemeinden Chur und Churwalden
- Masterplan Infrastruktur Brambrüesch (Bergbahnen Chur- Dreibündenstein AG, 2021)
- Variantenvergleich Erschliessung Brambrüesch – Technischer Bericht (Casutt Wyrsh Zwick AG, 11.01.2019)
- Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) Voruntersuchung und Pflichtenheft für die UVP Hauptuntersuchung (AFRY Schweiz AG, August 2022)

9. Verfahrenskoordination

Das Verfahren richtet sich nach Art. 14 des kantonalen Raumplanungsgesetzes (KRG) resp. Art. 7 der Raumplanungsverordnung für den Kanton Graubünden (KRVO).

Nach Art. 25a des Eidgenössischen Raumplanungsgesetzes sind bei Bauten und Anlagen, die Verfügungen von mehreren Behörden erfordern, die Verfahren zu koordinieren. Die Anpassung des regionalen und des kantonalen Richtplans sowie der Nutzungsplanungen der Gemeinden Chur und Churwalden erfolgen zeitlich wie auch inhaltlich koordiniert.

Die öffentliche Mitwirkungsaufgabe zur Anpassung des kantonalen und des regionalen Richtplans erfolgt parallel sowie zeitgleich zur öffentlichen Auflage der Teilrevision der Ortsplanungen. Im Rahmen der öffentlichen Mitwirkungsaufgabe können sich die Bevölkerung und die Verbände so umfassend informieren und zu allen Planungsinstrumenten äussern.

Das Plangenehmigungsverfahren erfolgt im Anschluss an die Umsetzung in den Raumplanungsinstrumenten.

Bisherige Verfahrensschritte:

1. Volksabstimmung der Churer Bevölkerung vom 19. Mai 2019 über den Investitionsbeitrag an die Bergbahnen Chur-Dreibündenstein AG für den Bau einer neuen Direktverbindung Chur-Brambrüesch
2. Koordinationsprozess Bergbahnen Chur-Dreibündenstein AG, Gemeinde Churwalden, Stadt Chur, Region Plessur, Amt für Raumentwicklung Graubünden
3. Entwurf Anpassung kantonalen Richtplan (KRIP) und regionaler Richtplan Plessur (RRIP)
4. Entwurf Teilrevision der Nutzungsplanungen (NUP) Gemeinde Churwalden und Stadt Chur
5. Einbezug und Information Umweltverbände sowie kantonale Fachstellen
6. Verabschiedung KRIP, RRIP und NUP durch Region und Gemeinden zuhanden der Vorprüfung
7. Vernehmlassung und Vorprüfung bei Bundesstellen, Kanton Graubünden und betroffenen Gemeinden
8. Finalisierung der Planungsinstrumente aufgrund Vorprüfung und Vernehmlassung

Weitere Schritte:

9. Koordinierte öffentliche Auflage: kantonaler Richtplan, regionaler Richtplan, kommunale Nutzungsplanungen Chur und Churwalden.
10. Behandlung Mitwirkungseingaben und Beschluss regionaler Richtplan (durch Region) und kommunale Nutzungsplanung (durch Gemeinde)
11. Einreichung Plangenehmigungsgesuch der BCD an BAV
12. Beschwerdeaufgabe kommunale Nutzungsplanungen Chur und Churwalden sowie öffentliche Auflage Plangenehmigungsgesuch Seilbahn (nach Möglichkeit parallel)
13. Genehmigungsprozess kantonaler Richtplan, regionaler Richtplan, kommunale Nutzungsplanungen Chur und Churwalden
14. Plangenehmigungsverfahren Seilbahn

10. Ergebnisse aus den Verfahren

10.1 Vorprüfungsbericht Bund

Die Anpassung des kantonalen Richtplans wurde am 5. Januar 2022 beim Bund zur Vorprüfung eingereicht. Mit Bericht vom 8. Juni 2022 äusserte sich das Bundesamt für Raumentwicklung zur Richtplananpassung. In der Folge wurde die Vorlage in den folgenden Punkten ergänzt und angepasst:

Antrag bzw. Auftrag für die Überarbeitung oder die nachgeordnete Planung	Berücksichtigung
Nach dem Prinzip der grösstmöglichen Schonung sind die Infrastrukturstandorte, insbesondere die Standorte der Stützen so zu wählen, dass die tangierte Fläche schützenswerter Lebensräume vermieden resp. minimiert wird. Notwendige Ersatzmassnahmen sind im Rahmen der Projektplanung zu sichern	Im UVB werden entsprechende Massnahmen vorgesehen (Kap. 6.16). Die Bauarbeiten sind zudem durch eine UBB zu begleiten. Notwendige Ersatzmassnahmen werden im PGV festgelegt (UVB-HU).
Der Kanton Graubünden hat sicherzustellen, dass die Wildruhezone (Pizokel 1290101.00) in allen relevanten Plänen korrekt dargestellt ist. Das Kollisionsrisiko von national prioritären Vogelarten mit der Bahn ist durch angepasste Massnahmen zu minimieren.	Die neue Abgrenzung der Wildruhezone wird mittels Stadtratsbeschluss verbindlich festgelegt. Das Thema Kollisionsrisiko für Vögel ist in der UVB-VU erwähnt und im Rahmen der Detailprojektierung weiter zu untersuchen.
Im Hinblick auf die Genehmigung ist in den Erläuterungen darzulegen, welche (zusätzlichen) Varianten der Linienführung geprüft wurden; die jeweiligen Auswirkungen auf Wald und Landschaft sind gegenüberzustellen.	Es wurde ein Variantenvergleich in Form einer Tabelle erarbeitet (vgl. Beilage).
Das BAFU empfiehlt, das bestehende Wildschutzkonzept aufgrund der geplanten Intensivierung der touristischen Nutzung	Ein Nutzungslenkungskonzept, in dem die Nutzungskorridore für Freizeitaktivitäten

<p>mit Einbezug der kantonalen Fachstelle und der Wildhut zu überarbeiten.</p> <p>Zudem soll im Hinblick auf die Beleuchtung der Bahn, des Restaurants und der weiteren geplanten Anlagen ein Beleuchtungskonzept erstellt werden.</p>	<p>und die Ruheräume für das Wild festgelegt werden, ist in Arbeit. Im regionalen Richtplan wird eine entsprechende Handlungsanweisung ergänzt (vgl. auch Kap. 2.4).</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und im Rahmen des PGV-Gesuchs geprüft.</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

10.2 Vorprüfung und Vernehmlassung bei den kantonalen Amtsstellen

Die Anpassung des regionalen und kantonalen Richtplans sowie die Teilrevisionen der Ortsplanungen Chur und Churwalden wurden am 17. Dezember 2021 beim Amt für Raumentwicklung Graubünden zur Vorprüfung und Vernehmlassung eingereicht. Mit Bericht vom 26. April 2022 äusserte sich der Kanton zur Richtplananpassung sowie mit separatem Bericht ebenfalls vom 26. April 2022 zu den Ortsplanungsteilrevisionen. Die Ergebnisse und die sich daraus ergebenden Anpassungen an der Vorlage werden in einer Auswertungstabelle in der Beilage zusammengefasst.

10.3 Öffentliche Auflage/ Mitwirkung

Anhang / Beilagen

- Bergbahnen Chur-Dreibündenstein AG: Variantenvergleich Erschliessung Brambrüesch. Technischer Bericht (Casutt Wyrsh Zwicky AG, 2019)
- Tabellarischer Variantenvergleich Linienführung Brambrüeschbahn
- Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) Voruntersuchung und Pflichtenheft für die UVP Hauptuntersuchung (AFRY Schweiz AG, August 2022)
- Kommentierte Umwelt-Relevanzmatrix Rutschbahnweg, Flowtrail und Alpenbikepark (AFRY Schweiz AG, November 2021)