



Stadt Chur

Teilrevision Grundordnung 2021
Brambrüeschbahn

Planungs- und Mitwirkungsbericht

August 2022

Impressum

Herausgeberin: Stadt Chur

Version: August 2022, Mitwirkungsaufgabe

Departement Bau Planung Umwelt

Hochbaudienste, Abteilung Stadtentwicklung

Masanserstrasse 2

7001 Chur



Inhaltsverzeichnis

Anlass und Übersicht	4
> Ausgangslage	4
Verfahren	6
> Verfahrensgrundlage	6
> Vorprüfung durch den Kanton	7
> Öffentliche Mitwirkungsaufgabe	7
> Behandlung im Gemeinderat	7
Projekt Ersatz Zubringeranlage	8
> Talstation	8
> Mittelstation	10
> Bergstation	11
> Masterplan Infrastruktur Brambrüesch (BCD AG)	11
Bedeutung und Auswirkung des Projekts	12
> Gesellschaftliche Bedeutung	12
> Wirtschaftliche Bedeutung	12
Raumplanerische Grundlagen	17
> Grundsätze der Raumplanung	17
> Kantonaler und regionaler Richtplan	17
> Regionales Raumkonzept	18
> Stadtentwicklungskonzept	18
> Übereinstimmung mit den raumplanerischen Grundlagen	19
Anpassung Grundordnung, Revisionspunkt	20
> Anpassung Planungsinstrument	20



Anlass und Übersicht

Ausgangslage

Die Erschliessung von Brambrüesch erfolgte erstmals im Jahre 1957 in zwei Sektionen mit einer Luftseilbahn von Chur bis Känzeli und anschliessend mit einer Kabinenbahn von Känzeli nach Brambrüesch. Im Jahr 1998 wurde die zweite Sektion Känzeli-Brambrüesch durch eine Occasionanlage ersetzt, welche im Jahr 1969 erstmals in Flims in Betrieb genommen wurde. Seit der Herstellung der Anlage sind nun bereits mehr als 50 Jahre vergangen und sie ist aus heutiger Sicht technisch überholt. Sie verursacht hohe Unterhaltskosten und es sind kaum Ersatzteile mehr verfügbar. Die Kabinenbahn Känzeli-Brambrüesch muss erneuert werden, da die Konzession im Jahre 2026 ausläuft.

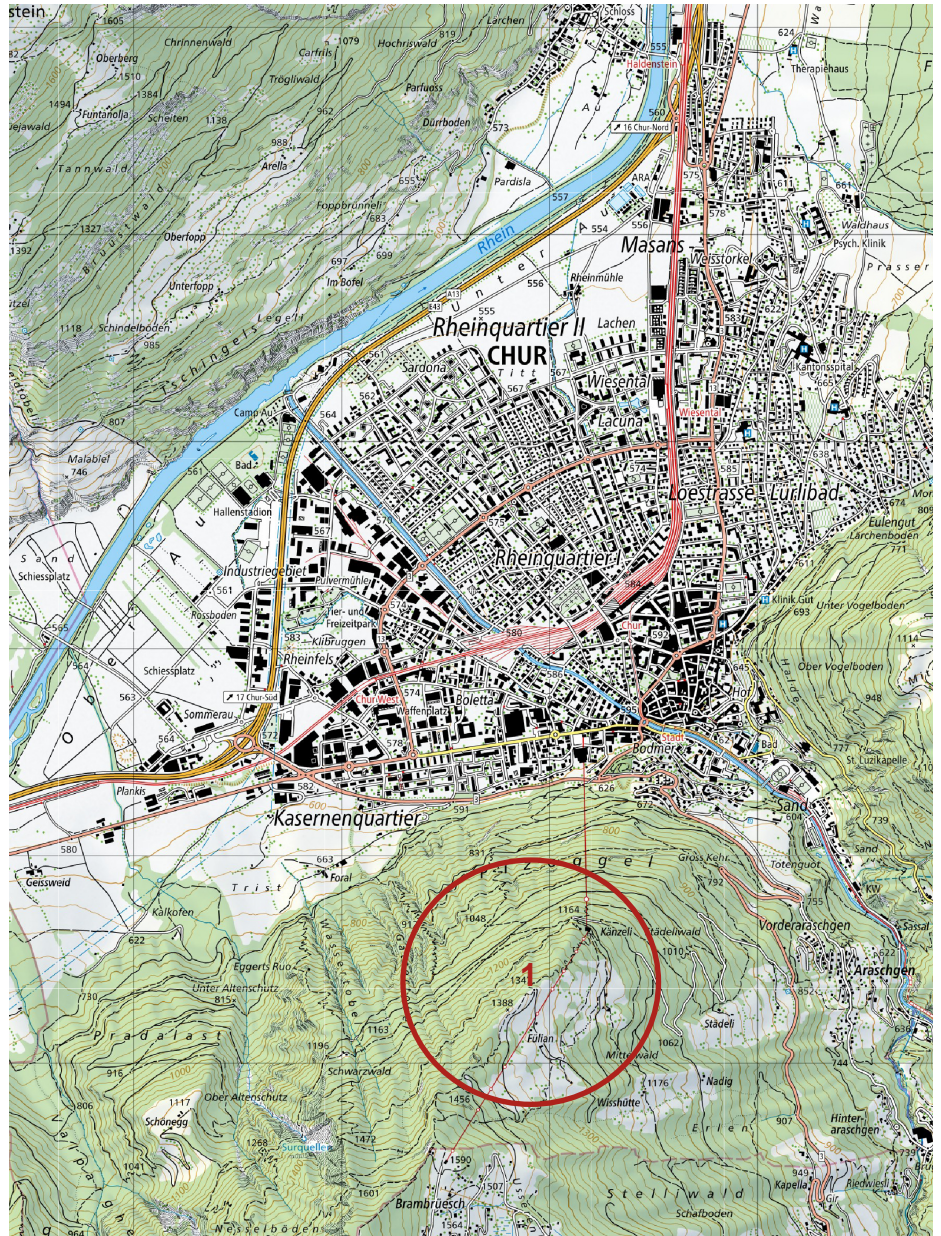
Die Luftseilbahn Chur-Känzeli wurde im Jahr 2006 vollständig saniert, umgebaut und an die neuen Anforderungen angepasst. Die Konzession ist bis im Jahre 2026 gültig und könnte erneuert werden. Im Sinne einer nachhaltigen und wirtschaftlichen Lösung ist jedoch eine Direktverbindung von Chur über Fülän nach Brambrüesch geplant. An der Volksabstimmung vom 19. Mai 2019 haben die Churerinnen und Churer über einen Investitionsbeitrag an die Bergbahnen Chur-Dreibündenstein AG für den Bau einer Direktverbindung im Umfang von Fr. 24.4 Mio. zugestimmt und bekennen sich zum Erhalt der Bahnanlage.

Mit der vorliegenden projektbezogenen Teilrevision der Grundordnung werden die planungsrechtlichen Rahmenbedingungen für die Realisierung der Ersatzbahnanlage angepasst. Die Linienführung der Luftseilbahn wird als Festlegung im Generellen Erschliessungsplan neu verortet. Damit soll hinsichtlich der Grundordnung eine möglichst frühzeitige Planungssicherheit erreicht werden.

Nebst der Ersatzanlage sind weitere nachgelagerte Vorhaben gemäss Masterplan Infrastruktur Brambrüesch der Bergbahnen Chur-Dreibündenstein AG geplant. Damit bei der Planung keine Abhängigkeiten zwischen der Ersatz-Zubringeranlage und den nachgelagerten Vorhaben geschaffen werden, werden im Zuge einer späteren Teilrevision der Grundordnung die nötigen raumplanerischen Voraussetzungen dafür geschaffen.

Situationsplan

Die Teilrevision betrifft den Generellen Erschliessungsplan (GEP) im Bereich des Pizokels.



Übersichtsplan Revisionspunkt (Kartengrundlage: swisstopo)

Revisionspunkt im Generellen Gestaltungsplan:

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



Verfahren

Verfahrensgrundlage

Das Verfahren richtet sich nach der Raumplanungsgesetzgebung. Detailliert wird das Verfahren in der Raumplanungsverordnung für den Kanton Graubünden (KRVO) geregelt (Kapitel 4 «Ortsplanung», Abschnitt 1 «Verfahren für die Grundordnung», Artikel 12ff). Die folgenden Erläuterungen zum Ablauf der Teilrevision stützen sich auf diese Bestimmungen.

Für den Erlass oder Änderungen des Generellen Erschliessungsplans oder Teilen davon hat die Stadt gestützt auf Art. 48 KRVO den Gemeinderat für zuständig erklärt (vgl. Art. 97 Abs. 2 Baugesetz).

Die Anpassung der Nutzungsplanung der Stadt Chur als auch der Gemeinde Churwalden erfolgt inhaltlich abgestimmt auf die Anpassung des kantonalen und regionalen Richtplans. Die Vorprüfung sowie die öffentliche Auflage erfolgen zeitlich parallel.

Die Erläuterungen zu der Anpassung im regionalen und kantonalen Richtplan werden im Erläuternden Bericht (vgl. Beilage) dargelegt. Die Voruntersuchung der Umweltverträglichkeit diene als Grundlage dazu. Aussagen im vorliegenden Bericht wurden teilweise aus dem Erläuternden Bericht entnommen. Für ergänzende Ausführungen wird auf den Erläuternden Bericht als auch den Bericht zur Voruntersuchung der Umweltverträglichkeit verwiesen.

Die Nutzungsplanung wird im zweistufigen Verfahren durchgeführt. Der vorliegende Bericht erläutert ausschliesslich die planerischen Voraussetzungen für die Ersatzanlage im Generellen Erschliessungsplan der Stadt Chur. Nachgelagerte Vorhaben, wie Anpassungen an Bike- und Wanderwegrouten werden im Zuge einer späteren Teilrevision des Generellen Erschliessungsplans der Stadt Chur angegangen. Die Bereinigung der überlagernden Wintersportzone ist in der eigentlichen Revision der Grundordnung angedacht.

Der Ersatz der Zubringeranlage ab Chur durch eine Direktverbindung erfordert ein Plangenehmigungsverfahren (PGV) nach Seilbahngesetz (SebG/SebV). In diesem Rahmen wird im Bereich der neuen Mittelstation ein Restaurant geplant. 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 (PGV) durchgeführt, welche im Anschluss an die notwendigen Richtplan- und Nutzungsplananpassungen durch die Bergbahnen Chur-Dreibündenstein AG beim Bundesamt für Verkehr (BAV) eingeleitet wird.



Ablauf der Planung

Die Teilrevision der Grundordnung gliedert sich, in einer Abschätzung des zeitlichen Ablaufs, in folgende Planungs- und Verfahrensschritte:

Dezember 2021	Freigabe durch den Stadtrat
Dezember 2021	Vorprüfung durch den Kanton
August 2022	Behandlung Vorprüfung und Freigabe zur Auflage
September 2022	Mitwirkungsverfahren (Auflage während 30 Tagen)
Oktober 2022	Behandlung Eingaben und Botschaft an Gemeinderat
Dezember 2022	Behandlung im Gemeinderat
Februar 2023	Beschwerdeaufgabe und Genehmigungsverfahren Kanton

Vorprüfung durch den Kanton

Der Entwurf der Teilrevision wurde im Dezember 2021 beim Kanton zur Vorprüfung eingereicht. Aus dem Vorprüfungsbericht vom 26. April 2022 ging hervor, dass die Revision der Nutzungsplanung als solche grundsätzlich genehmigungsfähig ist. Die zu beachtenden Hinweise der kantonalen Amtsstellen auf die Folgeverfahren sowie Folgeprojekte wurden im Planungs- und Mitwirkungsbericht stufengerecht ergänzt. Ebenso wurde im Planungsbericht der Sachverhalt bezüglich dem Umgang mit den archäologischen Fundstellen dargelegt.

Öffentliche Mitwirkungsaufgabe

«Ausstehend»

Behandlung im Gemeinderat

«Ausstehend»



Projekt Ersatz Zubringeranlage

Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie wurden 2018 drei Varianten für eine neue Erschliessung des Gebiets Brambrüesch geprüft und verglichen (vgl. Erläuternder Bericht Kap. 2.1.1). Mit der Variante einer Direktverbindung kann eine langfristige Sicherstellung der direkten Verbindung von Chur nach Brambrüesch gewährleistet werden. Die bestehenden Anlagen Chur – Känzeli und Känzeli – Brambrüesch werden gesetzeskonform rückgebaut.

Technische Details der Ersatzanlage Brambrüeschbahn:

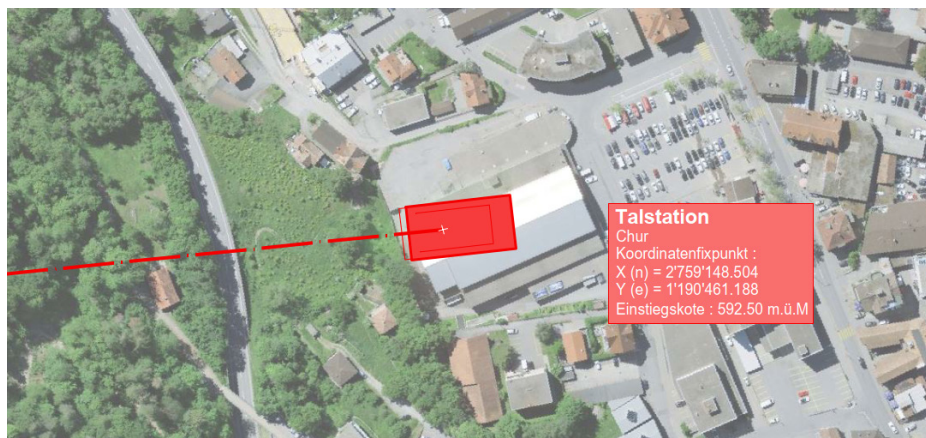
Bahntyp:	8er/10er Gondelbahn (Umlaufbahn)
Linienführung:	Chur – Fülän – Brambrüesch
Förderleistung:	1'400 Personen / Stunde
Reisezeit Chur-Brambrüesch:	ca. 8 Minuten
Investitionskosten:	24.4 Mio CHF (+/- 25%, inkl. Rückbau)



Direktverbindung Chur-Fülän-Brambrüesch (Plan Linienführung)

Talstation

Die Talstation der Ersatzanlage befindet sich, wie bereits die heutige Talstation, auf dem Areal der Churer Stadthalle an der Kasernenstrasse und liegt gemäss Zonenplan in der Gemischten Zone 4. Da die Stadthalle nach der Fertigstellung der neuen Event- und Messehalle im Gebiet Obere Au als Messe- und Ausstellungshalle am heutigen Standort aufgegeben wird, ergeben sich auf diesem Areal neue Entwicklungsmöglichkeiten. Der künftige Standort der Talstation wurde in einem Studienauftrag zur Gesamtüberbauung des Stadthallenareals ermittelt. Das Siegerprojekt des Studienauftrags sieht den Rückbau der heutigen Talstation und ein Ersatz am Standort der heutigen Stadthalle vor.



Lage der Talstation am heutigen Standort der Stadthalle (Plan Linienführung)

Entwicklung Stadthalle-Areal

Aufgrund der neuen Linienführung ist es möglich, das Stadthallenareal inklusiv vorgelagertem Parkplatz einer neuen Nutzung zuzuführen. Die besonderen Standortvoraussetzungen mit einem direkten Bergbahnanschluss und gleichzeitiger Zentrumsnähe eröffnen dabei Optionen für spezielle Nutzungen, welche für die Stadt ein grosses Potenzial bieten. Der Ersatz der Bergbahn und die Möglichkeit einer Neunutzung des Areals erachten sowohl der Stadtrat, der Gemeinderat als auch die Stadthalle Chur AG als eine grosse Chance für die Stadt Chur.

Zur Erlangung von überzeugenden Entwicklungsideen auf dem Stadthallenareal hat die Stadt Chur 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.

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.

Das Siegerprojekt überzeugt aufgrund der Setzung der sechs differenzierten Baukörper, welche sich in einer U-Form an der Perimetergrenze aufreihen. 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. 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.



Siegerprojekt Studienauftrag Stadthallenareal

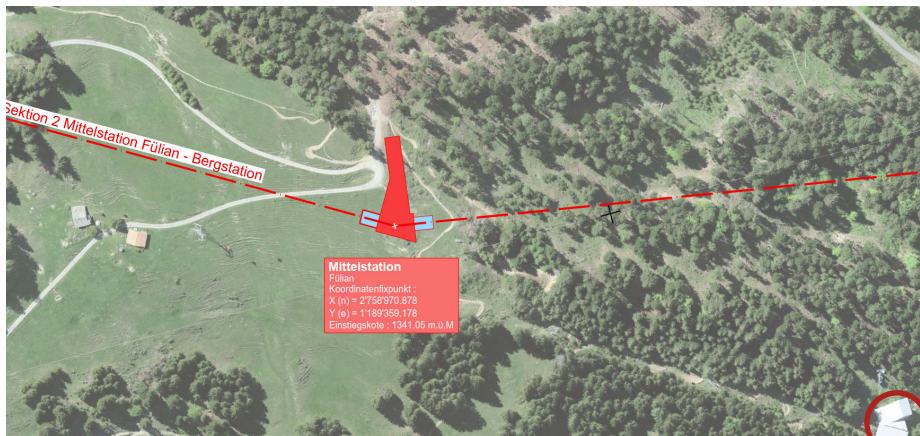
Das Siegerprojekt wurde in einem Folgeauftrag zu einem Richtprojekt ausgearbeitet. Basierend auf dem Richtprojekt wird ein Quartierplan erarbeitet, um die architektonischen und städtebaulichen Qualitäten aus dem Studienauftrag zu sichern.



Für das ganze Areal ist eine Parkierung über eine Tiefgarage geplant. Es ist davon auszugehen, dass in einer ersten Etappe noch keine Tiefgarage gebaut und die Parkierung wie bisher oberirdisch abgewickelt wird. Im Folgeauftrag des Studienauftrags sind 150 Tiefgaragenparkplätze für die Brambrüeschbahn zu realisieren. Das entspricht dem heutigen Bestand.

Mittelstation

Auf Fülän wird die neue Mittelstation mit Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten entstehen. Die heutige Mittelstation auf dem Känzeli wird rückgebaut. Die Mittelstation auf Fülän befindet sich auf einer Höhe von ca. 1'340 m ü.M und liegt gemäss Zonenplan in der Landwirtschaftszone, überlagert von einer Wintersportzone.



Künftige Lage der Mittelstation (Plan Linienführung) und heutige Mittelstation Känzeli (Kreis)

In Kombination mit der Mittelstation soll auch ein Panoramarestaurant realisiert werden. Das Restaurant ist mit der Mittelstation verbunden und 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. Das Restaurant wird so gestaltet, dass sich verschiedene Zielgruppen wohlfühlen. Damit wird bereits auf Fülän für eine wichtige Aufenthaltsqualität und Entflechtung der Gästeströme gesorgt.



Künftige Lage der Mittelstation (Foto)

Bergstation

Die Bergstation auf Brambrüesch befindet sich auf dem Gemeindegebiet Churwalden und kommt auf ca. 1'597 m ü.M. zu liegen. Die neue Bergstation wird unmittelbar neben der heutigen Bergstation zu stehen kommen.



Künftige Lage der Bergstation (Plan Linienführung)

Masterplan Infrastruktur Brambrüesch (BCD AG)

Durch die Arbeitsgruppe Masterplan Infrastruktur Brambrüesch (BCD AG, 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.

Zwischen der Bergstation Brambrüesch und der Mittelstation Fülän sind gemäss Masterplan die Anpassungen des Alpenbikerparks für Fortgeschrittene und Profis sowie ein Rutschbahnweg, welcher Kinder durch spielerische Art zum Wandern motivieren soll, geplant. Auf dem Gemeindegebiet Churwalden sind im Bereich der Bergstation neue Bikeangebote, insbesondere für das Lern- und Trainingserlebnis von Kindern und Anfängern, ein Flowtrail zwischen Malixer Alp und Brambus Center sowie ein Wasserspielplatz angedacht (vgl. Erläuternder Bericht Kap. 2.2).

Für diese nachgelagerten Vorhaben werden die raumplanerischen Voraussetzungen im Zuge einer späteren Teilrevision der Grundordnung geschaffen, weil diese erst nach der Inbetriebnahme der Ersatzanlage erstellt werden. Zudem möchte man Abhängigkeiten zwischen dem Projekt Ersatz Zubringeranlage und den Vorhaben aus dem Masterplan Infrastruktur Brambrüesch (BCD AG) vermeiden.



Bedeutung und Auswirkung des Projekts

Gesellschaftliche Bedeutung

Brambrüesch ist seit jeher eines der beliebtesten Naherholungsgebiete der Stadt Chur. Der «Churer Hausberg» bietet für die Region in den Sommer- als auch Wintermonaten eine Fülle von Möglichkeiten, die Freizeit in der Natur zu verbringen.

Im Jahr 2016 wurde von der Bergbahn die Vorwärtsstrategie uff! entwickelt. Sie bestand aus einem gemeinsamen Bekenntnis von der Stadt Chur, der Bürgergemeinde Chur und der Gemeinde Churwalden zu Brambrüesch. Ziel ist 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.

Auch die Churerinnen und Churer befürworten das Projekt. Die Stimmbewölkerung hat im Mai 2019 den Investitionsbeitrag an die Bergbahnen Chur-Dreibündenstein AG für den Bau der Direktverbindung bei einer Stimmbeteiligung von 48% mit über 55% befürwortet. Das Vorhaben ist insofern bereits demokratisch legitimiert. Die gesellschaftliche Akzeptanz des Projekts kann aufgrund der klaren Zustimmung als gegeben erachtet werden.

Wirtschaftliche Bedeutung

Die Attraktivität des «Churer Hausbergs» wird mit der Direktverbindung und einer Stärkung des Sommerangebots erheblich gesteigert. Zur Stärkung des Sommerangebots tragen zusätzliche Infrastrukturen bei, die das heutige Angebot für Wanderer und Biker ergänzen sollen (z. B. Flowtrail, Rutschbahnweg, Anpassungen Alpenbikepark). Das Vorhaben trägt dazu bei, die Attraktivität von Brambrüesch als Ganzjahresberg wesentlich zu verbessern und so einen Mehrwert für die Region zu schaffen. Es ist davon auszugehen, dass die Projektumsetzung positive Impulse auf die Besucherzahlen auslösen wird.

Das Stadthallenareal ist ein wichtiges Innenentwicklungsgebiet. Der neue Standort der Talstation ermöglicht der Stadt Chur, das Stadthallenareal gesamthaft zu entwickeln und eine höhere Inwertsetzung zu erzielen. Dadurch ergeben sich wiederum Entwicklungsimpulse für das Umfeld entlang der Kasernenstrasse.

Räumliche Auswirkungen

Die nachfolgenden Aussagen wurden teilweise aus dem Erläuternden Bericht resp. dem Umweltverträglichkeitsbericht entnommen. Für ergänzende Erläuterungen wird auf diese Berichte verwiesen (vgl. Erläuternder Bericht Kap.3).

Verkehr

Die Ersatz-Zubringeranlage erreicht eine höhere Transportkapazität. Aufgrund der verringerten Fahrzeit können mehr Gäste befördert werden. 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.

Lärm

Das Vorhaben neue Brambrüeschbahn liegt in der gemischten Zone G4 (ES III), die zur Talstation nächstgelegenen Gebäude mit lärmempfindlichen Nutzungen sind rund 30 bis 40 m entfernt. Mit der neuen Bahnanlage werden sich die Lärmemissionen verändern. Um das Ausmass der Veränderung der Lärmemissionen beurteilen zu können, wurde im Rahmen des Umweltverträglichkeitsberichts ein Lärmgutachten erarbeitet, welches die Lärmvorbelastung der bestehenden Anlagen untersucht sowie die neuen Anlagen nach den Belastungsgrenzwerten beurteilt.

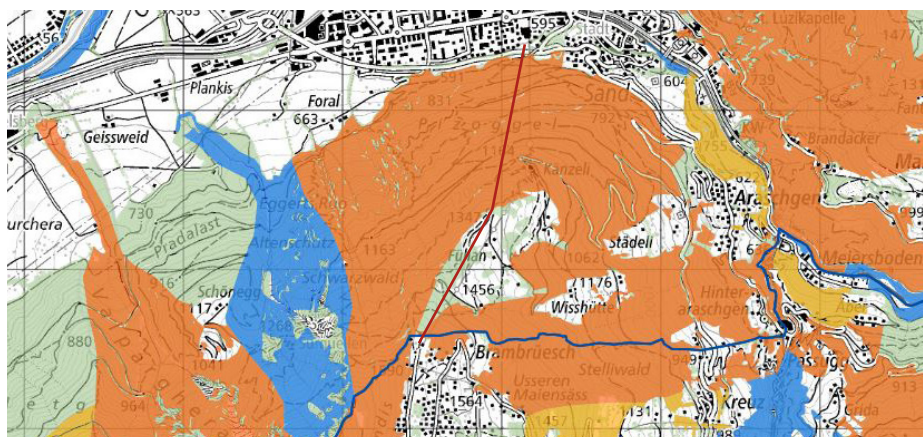
Die Abklärungen haben gezeigt, dass die bestehenden Bahnen die Belastungswerte einzuhalten vermögen und dies auch für die neue Bahn erwartet werden kann. Vergleichbare Anlagen desselben Herstellers weisen bei ähnlichen Distanzen zu den nächstgelegenen Ermittlungsstandorten sogar in lärmempfindlicheren Wohngebieten mit der Empfindlichkeitsstufe ES II keine Überschreitungen der Planungswerte auf.

Wald

Der gesamte Bergrücken des Pizokels ist bewaldet. Der Wald ist gemäss Waldentwicklungsplan 2018 des Amtes für Wald und Naturgefahren als Schutzwald des Typs A ausgewiesen. Der Waldentwicklungsplan (WEP) regelt behördenverbindlich die überbetriebliche Waldnutzung und Waldbewirtschaftung unter Berücksichtigung der öffentlichen Interessen am Wald. Dieser Schutzwald hat direkte Schutzwirkung für die Siedlungsgebiete am Fusse des Pizokels, da ein Gefahrenrisiko durch Rutschung und Sturz besteht. Massnahmen zugunsten anderer Nutzungsansprüche sind nur möglich, wenn die Schutzfunktion nicht vermindert wird.

Der Ersatz der Zubringeranlage benötigt gemäss aktuellem Kenntnisstand einen Korridor von ca. 16m. Bei der geplanten Linienführung ist steiles Gelände betroffen. Es muss im weiteren Verfahren geprüft werden, ob Massnahmen gegen Rutschungen nötig sind.

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 12-15m erhalten bleiben. In Bereichen, in welcher die Begrenzung der Baumhöhe aufgrund der Überfahrt tiefer festgelegt werden muss, ist eine definitive Rodung notwendig.



Waldentwicklungsplan Pizokel, Schutzwald Typ A (orange) (maps.geo.gr)

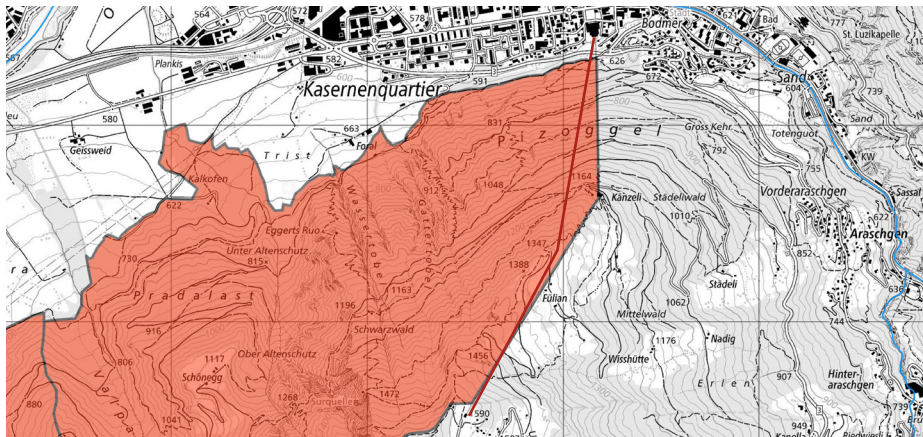


Für die Masten der Ersatzbahnanlage sind geringe definitive Rodungen notwendig. Die Stationen liegen ausserhalb des Waldareals. Die Eingriffe in den Wald sind möglichst gering zu halten und die angrenzende Vegetation ist während den Bauarbeiten vor Eingriffen zu schützen. Während der Bauphase soll für die Zufahrten so weit wie möglich das bestehende Wegnetz genutzt werden. Temporäre Zufahrten ab dem bestehenden Wegnetz für die Erstellung und Rückbau der Masten bedingen temporäre Rodungen.

Nach Abbruch der Stützen und der Mittelstation der bisherigen Anlage sowie der Aufhebung des Bahnkorridors ist eine Wiederherstellung als Wald anzustreben.

Wildruhezone

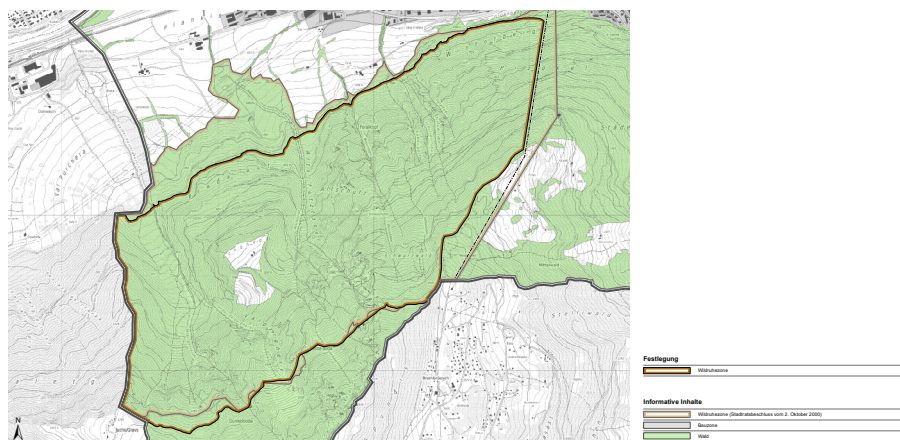
Auf der Westseite der heutigen Bahnanlage befindet sich die Wildruhezone Pizokel. Der Pizokel ist ein Sommer- und Wintereinstandsgebiet für Hirsch, Reh und Gams. Während der Schonzeit vom 1. Februar bis 15. April gilt ein Zutrittsverbot. Das Durchqueren auf Wegen ist gestattet. Die Wildruhezone verläuft an der heutigen Bahnlinie entlang. Da die Linienführung der Ersatzanlage weiter südlich verläuft, wird die Bahn die Wildruhezone überfahren. Gemäss Aussagen des Amtes für Jagd und Fischerei und Beobachtungen der Wildhut ist beim Bahnbetrieb von einem Gewöhnungseffekt auszugehen, dies insbesondere, da geschlossene Kabinen zum Einsatz kommen. 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 Hauptuntersuchung zu vertiefen.



Wildruhezone Pizokel, bestehender Perimeter (maps.geo.gr)

Die Wildruhezone Pizokel wurde am 2. Oktober 2000 vom Stadtrat erlassen. Sie ist nicht Bestandteil der rechtsgültigen Grundordnung der Stadt Chur und ist lediglich eine Feststellung im kantonalen Kataster ohne Rechtskraft.

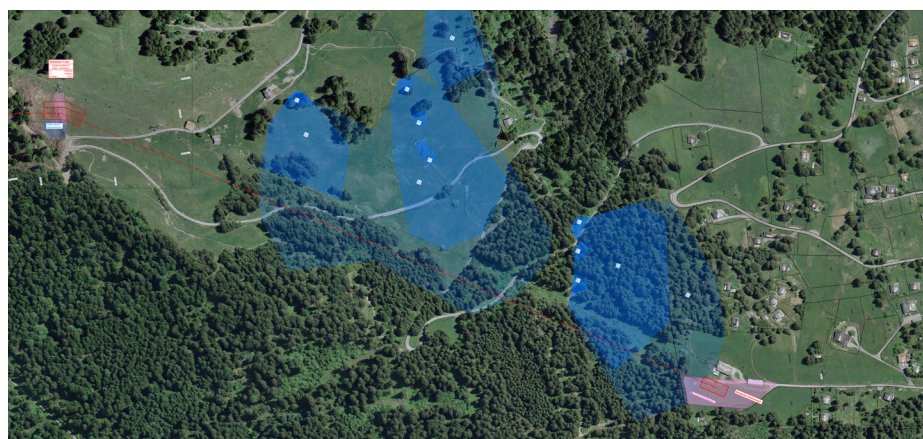
Der Perimeter der Wildruhezone wurde nach Rücksprache mit der Wildhut und unter Einbezug weiterer wertvoller Einstandsgebiete im Hinblick auf die neue Linienführung als auch der geplanten Optimierung der Downhillstrecken bereinigt. Zusätzlich wurden im Bereich Winterberg einzelne ausufernde Waldpartien aus der Wildruhezone entfernt und die Grenze auf den Rosenhügelweg verlegt. Dadurch wurde ein einheitlicher, klar ersichtlicher Grenzverlauf bestimmt. Der Stadtrat genehmigte am 15. Juni 2022 den neuen Perimeter für die Wildruhezone am Pizokel per 1. Januar 2023.



Grundlagenkarte Wildruhegebiet, neuer Perimeter für die Wildruhezone am Pizokel

Grund- und Quellwasserschutz und Gewässerschutzbereich

Ein Grossteil des Projekts (Tal-, Mittel- und Bergstation und ein Grossteil der Linienführung) liegt im Gewässerschutzbereich AU, teilweise sind auch Grundwasserschutzzonen S3 betroffen. Die Seilbahnlinie überspannt in einem kurzen Abschnitt die Schutzzone S2. Bauliche Eingriffe sind in der S2 nicht geplant. Die Grund- und Quellwasserschutzzonen sind gemäss Grundordnung der Stadt Chur als eine grossflächige Schutzzone ausgewiesen. Im Jahr 2020 wurden Grundwasserschutzzonen für die Quelfassungen im Gebiet Brambrüesch erarbeitet. Derzeit sind im Bereich zwischen Mittelstation und Bergstation provisorische Grundwasserschutzzonen ausgewiesen. Der Erlass der Grundwasserschutzzonen durch den Stadtrat erfolgt, sobald der Projektstand des Gesamtprojekts in diesem Bereich weiter fortgeschritten ist.



Grundwasserschutzzonen (Plan Linienführung)

Naturgefahren

Im Bereich unterhalb des Pizokels ist mit einer mittleren Gefährdung durch den Prozess Sturz und im Bereich Fülän mit einer mittleren Gefährdung durch den Prozess Rutschung zu rechnen. Nach ersten Einschätzungen ist die Gefahrensituation mit Beizug eines Geologen und ggf. spezifischen Objektschutzmassnahmen lösbar. Ein detailliertes geologisches Gutachten mit Abschätzung der Gefährdung und Formulierung allfälliger Schutzmassnahmen wird im Rahmen des PGV erstellt.



Archäologie

Im Bereich des Stadthallenareals mit Talstation sind urgeschichtliche und römische Siedlungsreste 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 Stätten.

Landschaft und Lebensräume

Da es sich um einen Ersatzneubau einer bestehenden Seilbahn handelt, sind zusätzliche negative Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds auszuschliessen. Die Landschaft erfährt bereits durch den bestehenden Seilbahnkorridor mit Stationen, Masten und Seilzügen sowie einer vielfältigen Freizeit- und Erholungsnutzung eine starke anthropogene Beeinträchtigung. Nach dem Rückbau der bestehenden Bahn wird der Bahnkorridor wieder bewaldet sein. Die Wahrnehmbarkeit der Ersatzanlage in der Landschaft hängt massgeblich von der Anzahl, Höhe und Lage der Stützen sowie der Farbgebung der Gondeln ab.

Durch das Projekt sind grösstenteils keine schützenswerten Wald- und Ruderalstandorte, Fettwiesen sowie befestigte Flächen betroffen. 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.

Bauen ausserhalb Bauzone

Der Bau der Mittelstation auf dem Fülän liegt ausserhalb der Bauzone. Bei der Mittelstation sind weitergehende Nutzungen angedacht, die über die reine Bahninfrastruktur hinausgehen, jedoch mit dieser Infrastruktur zusammenhängen oder in Abhängigkeit stehen. Der Zweck der Anlagen erfordert einen Standort ausserhalb der Bauzone. Die rechtliche Grundlage der Mittelstation samt Restaurant wird im Plangenehmigungsverfahren der Ersatzbahnanlage geschaffen.

Raumplanerische Grundlagen

Grundsätze der Raumplanung

Im Sinne des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG) ist die Landschaft zu schonen. Insbesondere sollen Siedlungen, Bauten und Anlagen sich in die Landschaft einordnen, naturnahe Landschaften und Erholungsräume erhalten bleiben und die Wälder ihre Funktionen erfüllen können (vgl. Art. 3 Abs. 2 RPG).

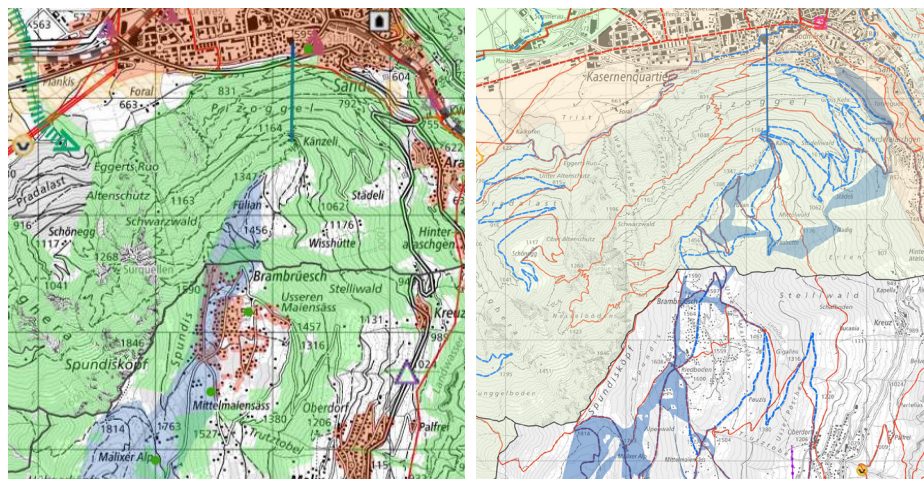
Für die öffentlichen oder im öffentlichen Interesse liegenden Bauten und Anlagen sind sachgerechte Standorte zu bestimmen. Insbesondere sollen Einrichtungen wie Schulen, Freizeitanlagen oder öffentliche Dienste für die Bevölkerung gut erreichbar sein sowie nachteilige Auswirkungen auf die natürlichen Lebensgrundlagen, die Bevölkerung und die Wirtschaft vermieden oder gesamthaft gering gehalten werden (vgl. Art. 3 Abs. 4 RPG).

Kantonaler und regionaler Richtplan

Die Zielsetzung im Kapitel Tourismus des kantonalen Richtplans zielt auf einen langfristig wettbewerbsfähigen Tourismus ab, der massgeblich zur Existenz- und Wohlfahrtsgrundlage des Kantons Graubünden beiträgt. Die touristische Entwicklung ist nachhaltig 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 berücksichtigt.

Im kantonalen als auch im regionalen Richtplan ist die Seilbahn Chur bis Känzeli als Zubringeranlage im Koordinationsstand Ausgangslage enthalten. Die zweite Sektion (Känzeli bis Brambrüesch) ist bisher nicht im Richtplan enthalten, da dieser offensichtlich eine eigentliche Beschäftigungsfunktion zugeschrieben wurde. Das Schneesportgebiet Brambrüesch ist im kantonalen und regionalen Richtplan als Intensiverholungsgebiet im Koordinationsstand Ausgangslage aufgeführt (Objektnummer 05.FS.10). Des Weiteren wird im Richtplan, entlang der Hanglagen von Chur Richtung Känzeli, Wald mit besonderer Schutzfunktion ausgewiesen.

Für die Erläuterungen der projektbedingten Anpassungen des kantonalen und regionalen Richtplans wird auf den Erläuternden Bericht verwiesen (siehe Erläuternder Bericht Kap.5).

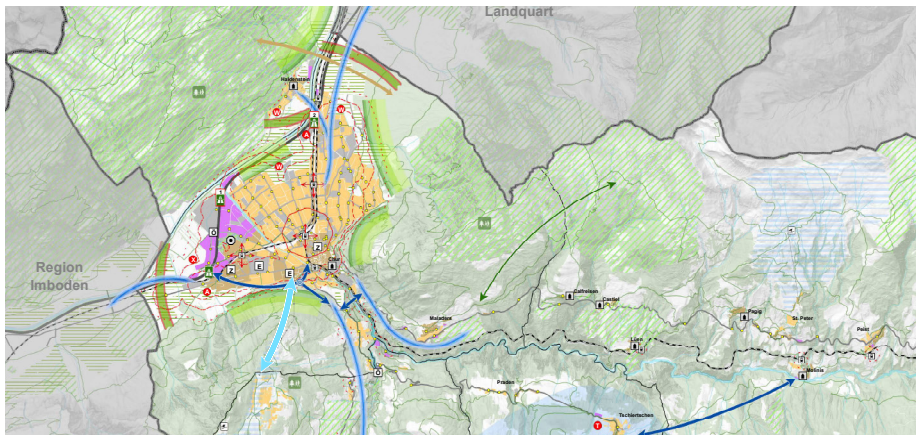


Ausschnitt Richtplankarte Kantonaler Richtplan und Regionaler Richtplan



Regionales Raumkonzept

Im Regionalen Raumkonzept Plessur wird das Gebiet Brambrüesch als touristischer Ergänzungsraum und als 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 optimiert werden.

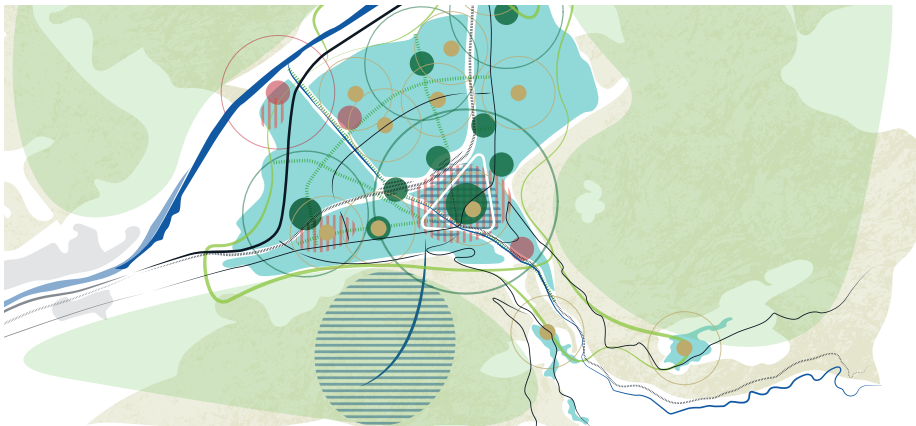


Auszug aus dem Regionalen Richtkonzept

Stadtentwicklungskonzept

Das Stadtentwicklungskonzept 2003 definiert das betreffende Gebiet als regionales Erholungsgebiet, in welchem der Erholungswert zu erhöhen ist. Die Naherholungsräume sollen verbunden werden, indem benachbarte Erholungsgebiete miteinander verknüpft werden.

Das Stadtentwicklungskonzept 2050 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 (blaue Schraffur).



Schema Freizeit aus dem Bericht Stadtentwicklungskonzept 2050



Übereinstimmung mit den raumplanerischen Grundlagen

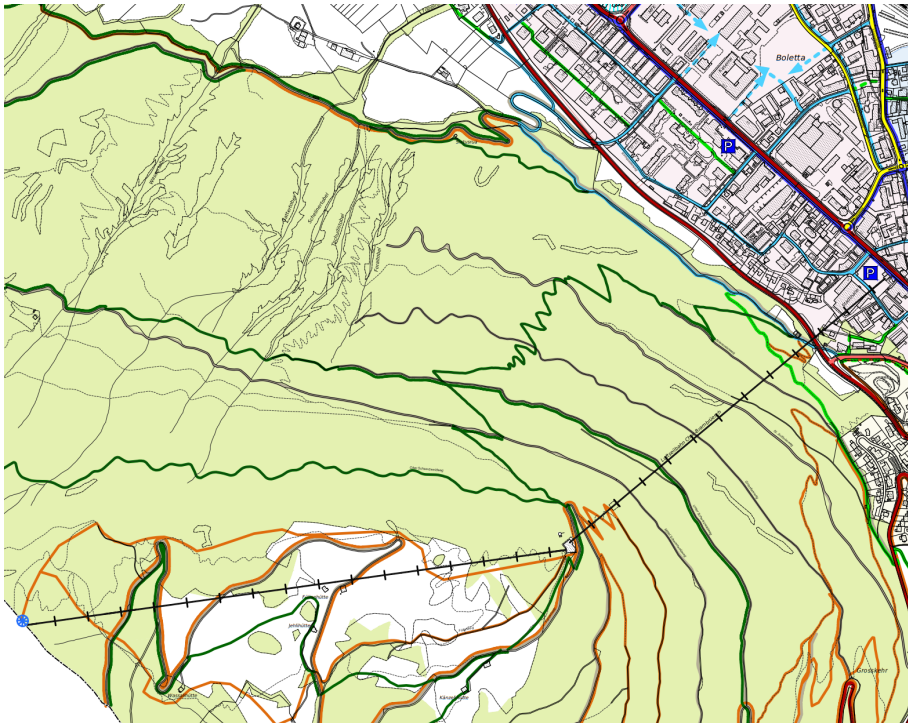
- > Die Landschaft wird durch den minimalen Eingriff aufgrund der Ersatzanlage und des Rückbaus der bestehenden Anlage geschont. Die Bahnanlage und die Nebeninfrastrukturen ordnen sich in die Landschaft ein.
- > Die Waldfunktion wird aufgrund des flächenmässig minimalen Eingriffs (Bahnkorridor) gewährleistet.
- > Mit dem Ersatz der Zubringeranlage wird der Erholungsraum Brambrüesch für die Churer Bevölkerung gesichert und der Zugang durch die Direktverbindung optimiert. Nachgelagerte Vorhaben gemäss Masterplan 2026 der Bergbahnen Chur-Dreibündenstein AG ermöglichen eine Gesamtjahresnutzung.
- > Der Ersatz der Zubringeranlage ist eine im öffentlichen Interesse liegende Anlage. Sie befindet sich an einem sachgerechten Standort, weil sie in unmittelbarer Nähe des Stadtzentrums und somit für die Bevölkerung zu Fuss und mit den öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbar ist.
- > Der Ersatz der Zubringeranlage hat positive Auswirkungen für die Bevölkerung und die Wirtschaft der Stadt Chur.



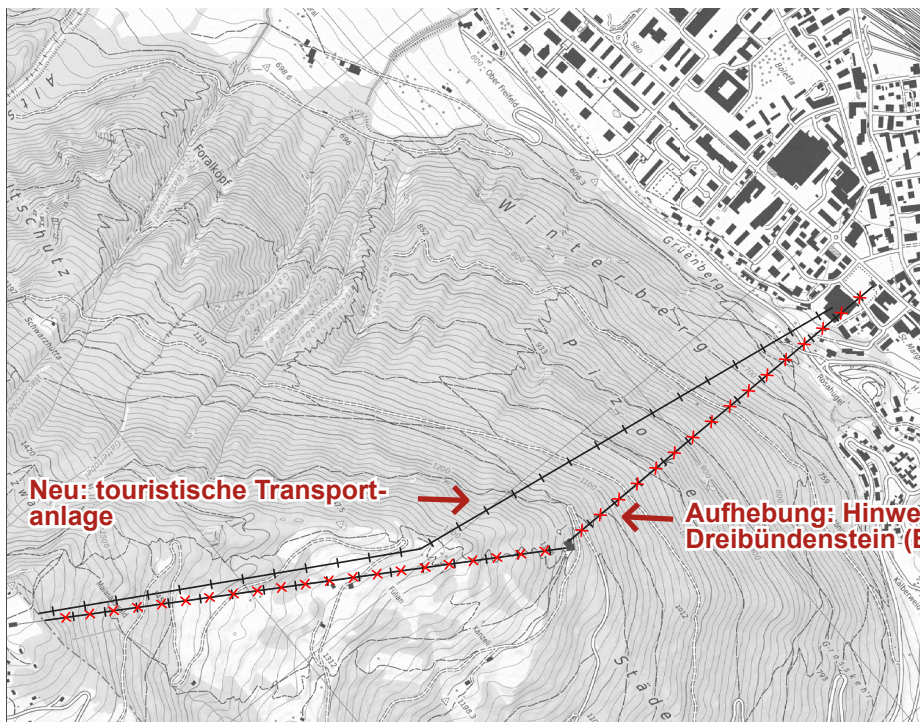
Anpassung Grundordnung, Revisionspunkt

Anpassung Planungsinstrument

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



Rechtskräftiger Genereller Erschliessungsplan



Festlegung neu und Aufhebung Hinweis im Generellen Erschliessungsplan

Ort, Datum:

Für die Stadt Chur:

Der Stadtpräsident

Der Stadtschreiber

Urs Marti

Marco Michel