

Linie 15: Chur - Thusis - St. Moritz
Station: Bahnhof Chur West

Neue Bahnstation Chur West,
Querung Raschärenstrasse
km 15.05 - 15.75

Projektwettbewerb

Pflichtenheft Anforderungen Stadt Chur

Fanzun AG Architekten · Ingenieure · Berater Ganzheitlich entwickeln, gestalten und realisieren  +41 58 312 88 88 fanzun.swiss Chur · Samedan · Scuol · Zürich · Bern · St. Gallen	Datum		Gezeichnet	Geprüft	Dateiname		
					Bezug zu		
	A				Format	A4	
	B				Massstab		
	C				Taks Nr.		
Infrastruktur Projektentwicklung 7001 Chur	D						
	E				Plan.Nr. RhB:	Blatt-Nr.:	
	F						



Stadt Chur

Departement Bau Planung Umwelt

Neue Bahnstation Chur West, Querung Raschärenstrasse
Pflichtenheft Anforderungen Stadt Chur

1 Entwicklung des Gebiets Chur West

Auf historischen Karten ist das heutige Gebiet von Chur West als „unteres-“ und „äusseres Freifeld“ vermerkt. Die Plandarstellung sowie die Flurnamen deuten auf landwirtschaftliche Nutzungen hin; vorwiegend Felder im Hemmiplan von 1842 und Baumgärten im Stadtplan von 1931. Die Rheinprallkante bildet eine natürliche Grenze zu den nördlich liegenden „Kleinbrucker Wiesen“. Seit 1986 führt am Fusse der Rheinprallkante die Eisenbahnlinie in Richtung Reichenau. Der Tuma „Raschährenbühl“ ist ein weiteres interessantes Naturobjekt im Gebiet.

Bereits Ende des 19. Jhdt. hatten im grösseren Umfeld ein Schützengarten, das Waisenhaus Foral, die Kaserne und erste Industrien am Mühlbach bestand. Im Stadtplan von 1931 sind eine Kübelfabrik, eine Seifenfabrik, eine Obstverwertung und eine Teigwarenfabrik vermerkt.

Im Laufe des 20. Jhdt. und bis heute wurde das Schwemmland der Plessur und die Rheinebene, in den ersten 50 Jahren langsam und danach explosionsartig, bebaut und besiedelt (11'500 Einwohner im Jahr 1900 – 37'000 Einwohner im Jahr 2013). Ursprünglich haben die heutige Kasernenstrasse, die Raschärenstrasse und die Salvatorenstrasse das Gebiet erschlossen. Die Ringstrasse zwischen Pulvermühlestrasse und Kasernenstrasse wurde 1964 fertiggestellt. Ab den 1960er Jahren entwickelte sich Chur West zu einem heterogen genutzten Stadtrandgebiet mit einer Mischung aus Industrie, Gewerbe, Agrarwirtschaft und Wohnnutzung. Die letzten landwirtschaftlich genutzten Flächen im Gebiet wurden mit den Überbauungen Kalchbühl 1992 und City West 2012 verdrängt.

Im Stadtplan von 1878 ist die Kaserne bereits als projektiert eingetragen. Heute prägen die Armeebauten zusammen mit dem markanten Kantonspolizeigebäude das ganze Geviert zwischen der Kaserne der Ringstrasse und der Salvatorenstrasse.



Abbildung 1: Blick von Südosten über den Waffenplatz, ca. 1960



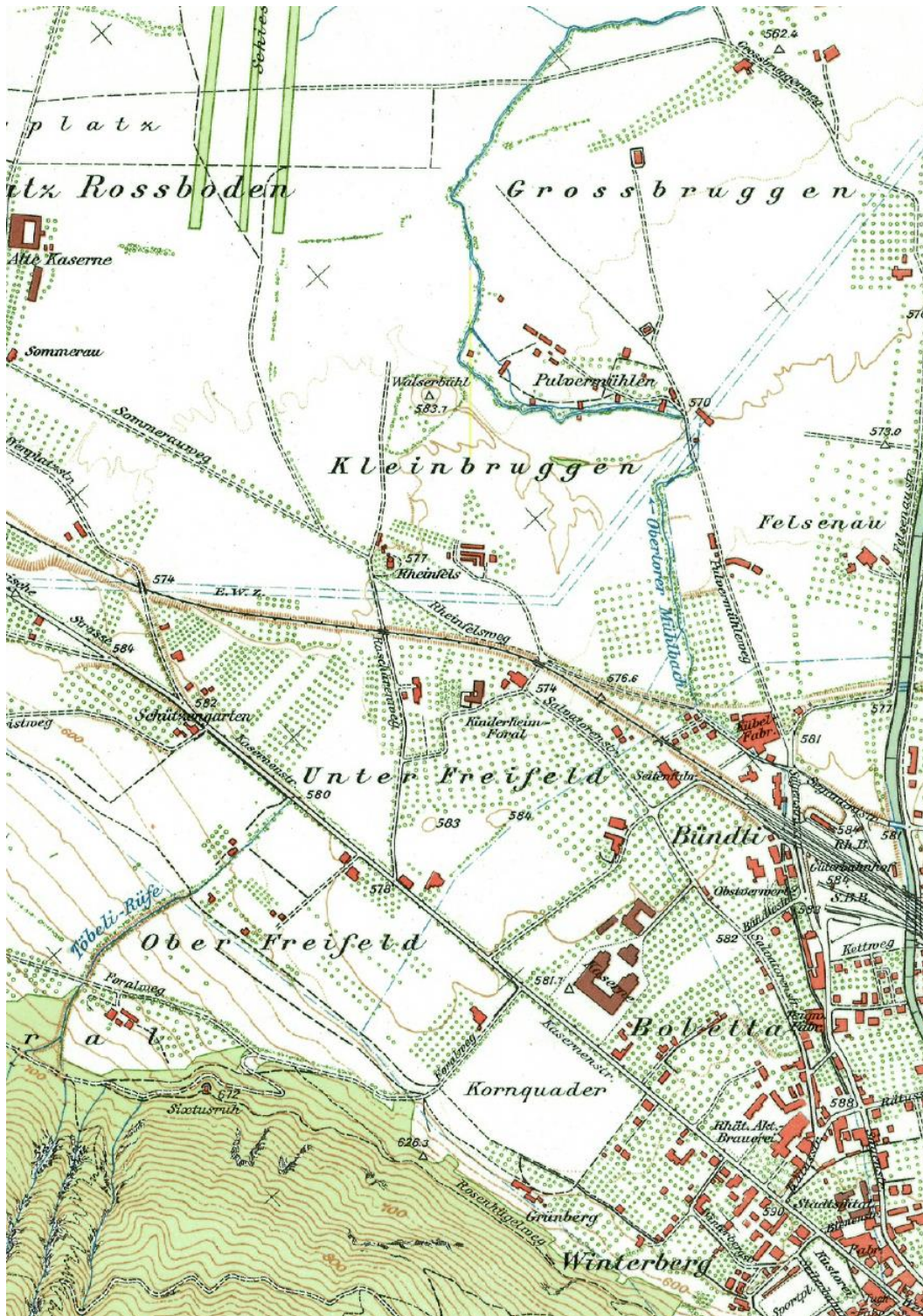


Abbildung 3: Stadtplan 1931

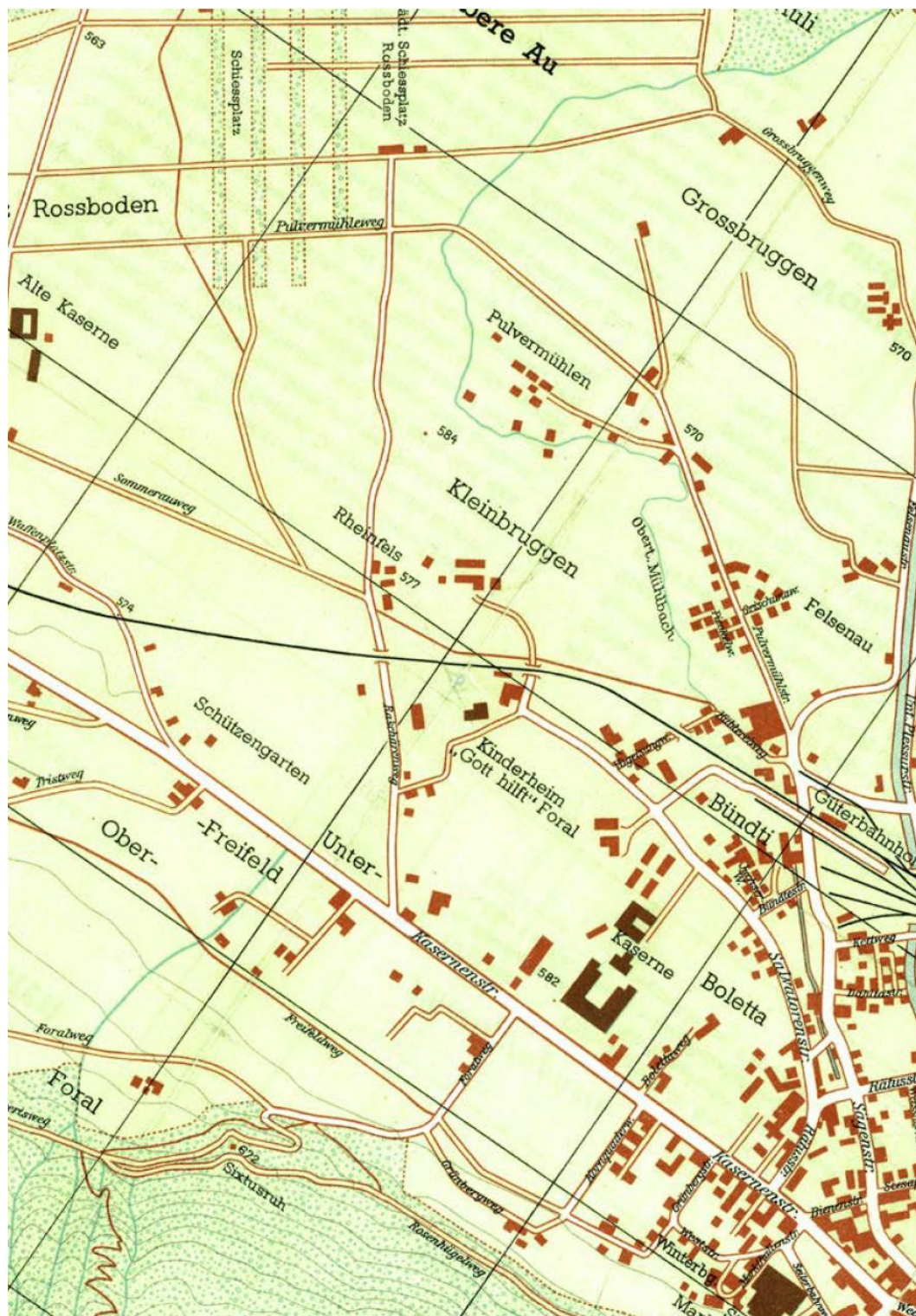


Abbildung 4: Stadtplan 1949



Abbildung 5: Stadtplan 1963

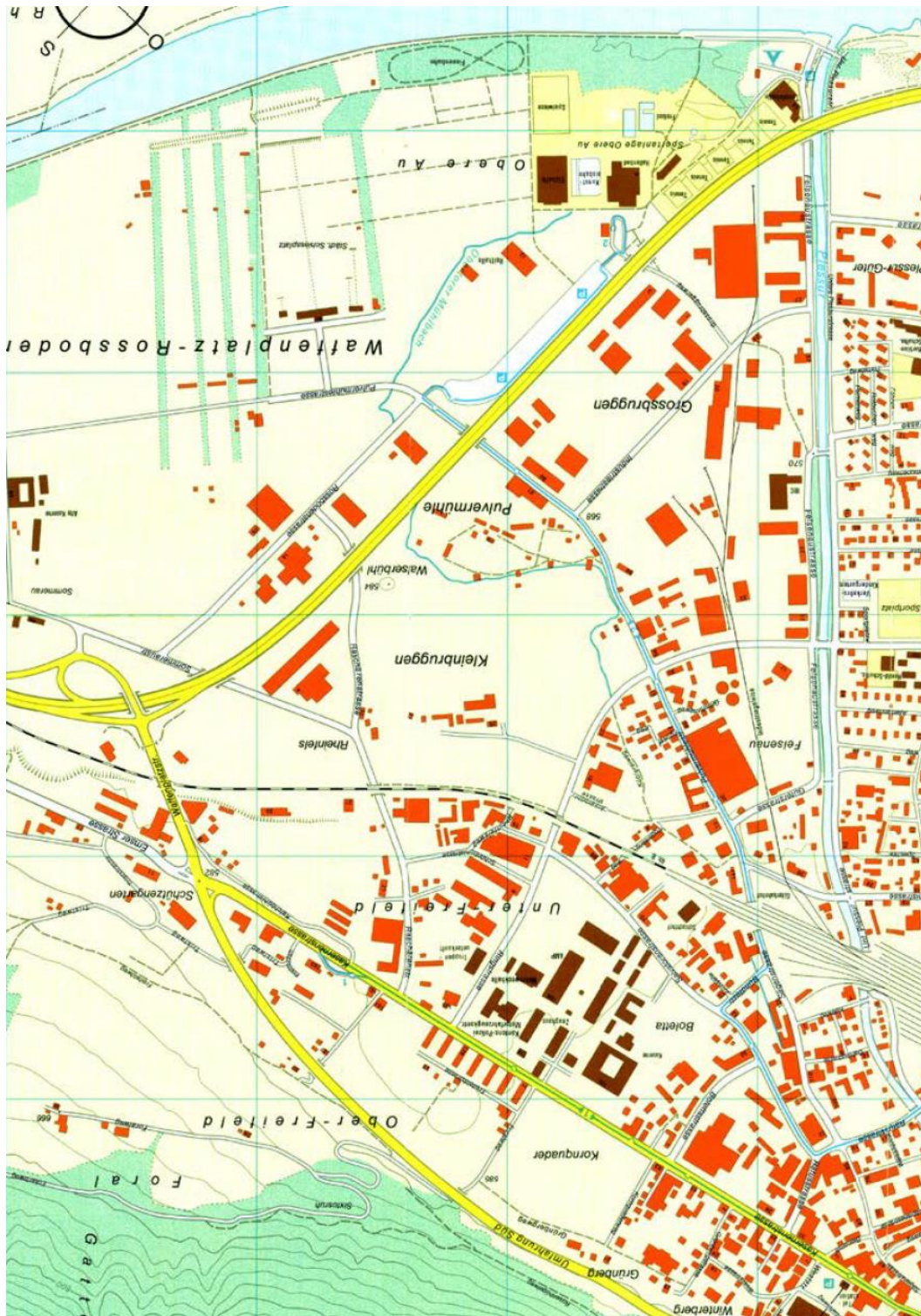


Abbildung 6: Stadtplan 1980

2 Städtebaulicher Kontext

Das Gebiet Chur West ist eines der grössten Entwicklungsgebiete der Stadt Chur und wird durch eine grosse Nutzungsvielfalt und einer vielfältigen Bebauung aus grossflächigen Bauten (Einkaufszentren, Baumärkte, Hotels, Restaurants) und Verwaltungsbauten, aber künftig auch aus Freizeitbauten (Kino), Wohnbauten, Geschäftshäusern und Schulen geprägt.

Der Bahnhof Chur West liegt dabei im Mittelpunkt laufender und künftiger städtebaulicher Entwicklungen der Stadt Chur und bildet eine wichtige multimodale Verkehrsdrehscheibe.

Die neue Gestaltung des Bahnhofsbereichs und der Unterführung muss diesem Umstand gerecht werden und ein attraktives Tor für Chur West bilden.

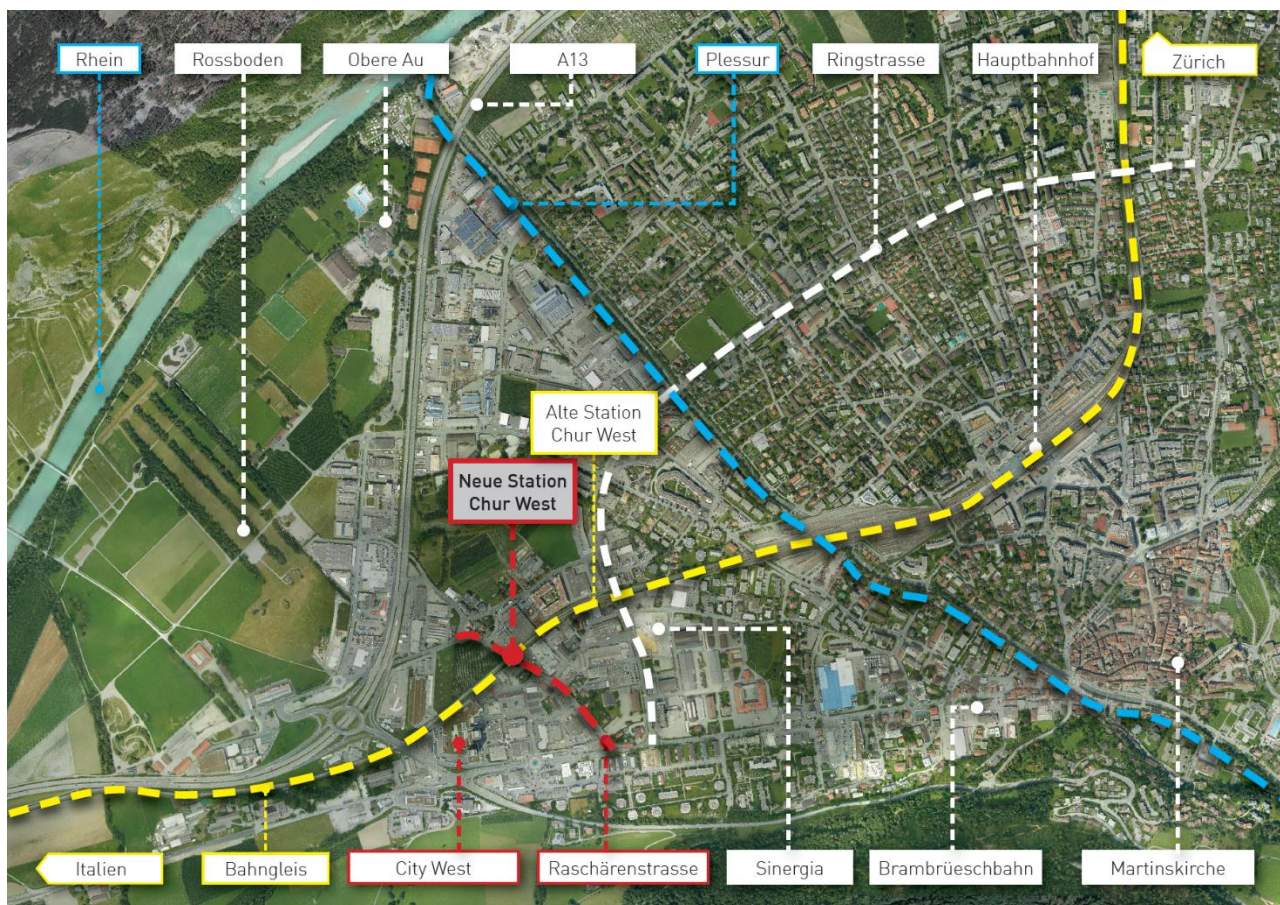


Abbildung 7: Luftbild Situation Chur

BAHNHOF CHUR WEST

Teilprojekte und Abhängigkeiten

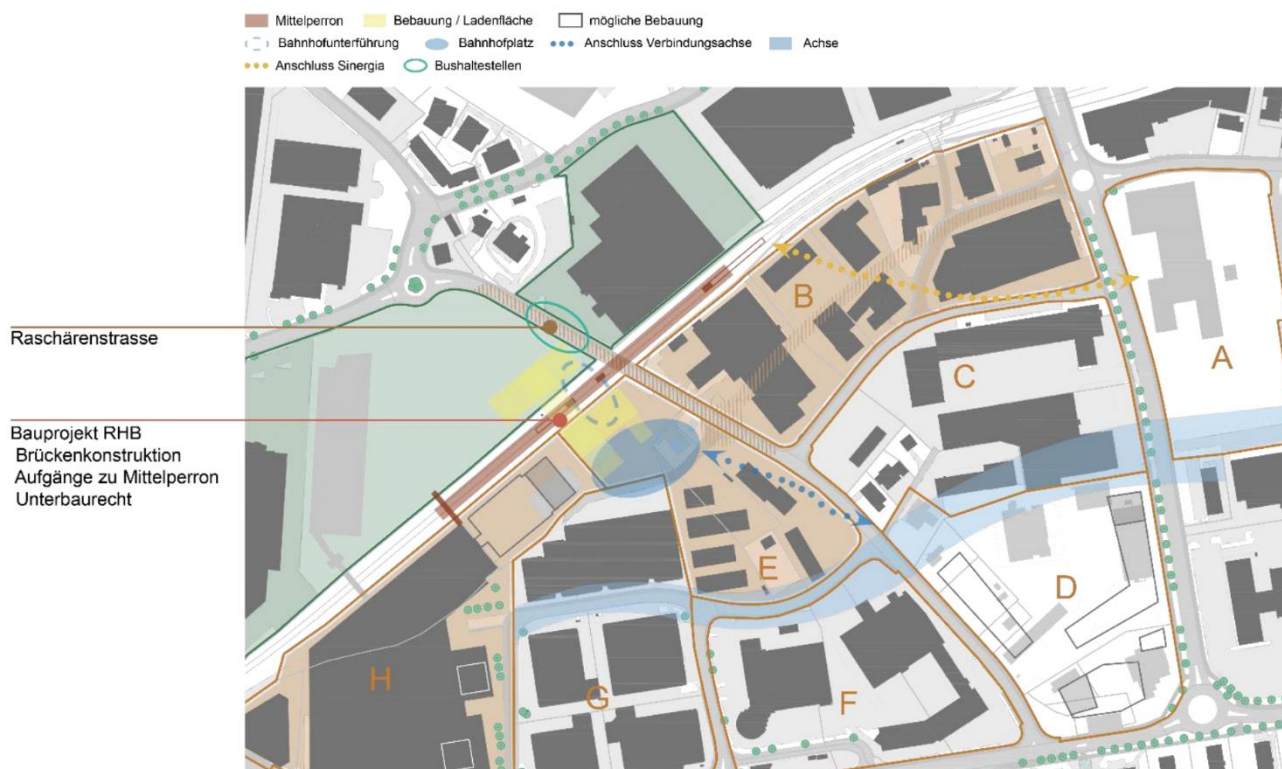


Abbildung 8: Bahnhof Chur West, Teilprojekte und Abhängigkeiten

Bei der zeitlichen Umsetzung der Entwicklung des Gebiets Chur West mit dem Bahnhof Chur West sind zwei Stände entscheidend. Bis 2025 wird der bestehende Bahnhof Chur West zur Raschärenstrasse hin versetzt und der unmittelbare Perimeter des Bahnhofs Chur West mit der Brückenkonstruktion und Personenaufgängen zum hindernisfreien Mittelperron und die verkehrstechnischen Anlagen umgesetzt.



Abbildung 9: Aktuelle Situation Chur West

Bis 2040 soll die Langsamverkehrsverbindung Richtung Chur HB und vor allem die Umsetzung der Gebiete der Vorstudie zum Gestaltungsplan Bahnhof Chur West umgesetzt werden. Mit dem Agglomerationsprogramm 4 soll zeitgerecht ab 2024 die Veloachse Chur West zum Bahnhof Chur ausgebaut werden und eine multimodale Verkehrsdrehscheibe entstehen. Die Entwässerung des Oberflächenwassers sowie die Abwasserleitungen müssen erneuert werden wie auch die Werkleitungen der IBC Energie Wasser Chur. Weiter wird das Gebiet Chur West neu an das Anergie-Netz der IBC angeschlossen. Die Erneuerung der Werkleitungen und deren Abläufe sind so zu planen, dass die Raschärenstrasse immer einspurig (stadtauswärts) befahrbar bleibt. Neben der Raschärenstrasse (im Bereich der Passerelle) wird ein zusätzlicher Werkleitungskanal unter dem Bahndamm erstellt.

Die Zufahrt zu dem Feherwehr- und Busdepot (Raschärenstrasse 27) von der Schönbühlstrasse aus muss immer gewährleistet sein.

Die Vorstudie zum Gestaltungsplan stellt dabei nur eine mögliche Umsetzung dar. Die Gestaltung des Bahnhof Chur West muss so erfolgen, dass verschiedene Entwicklungsmöglichkeiten und eine möglichst flexible Entwicklung des Umfelds möglich sind.

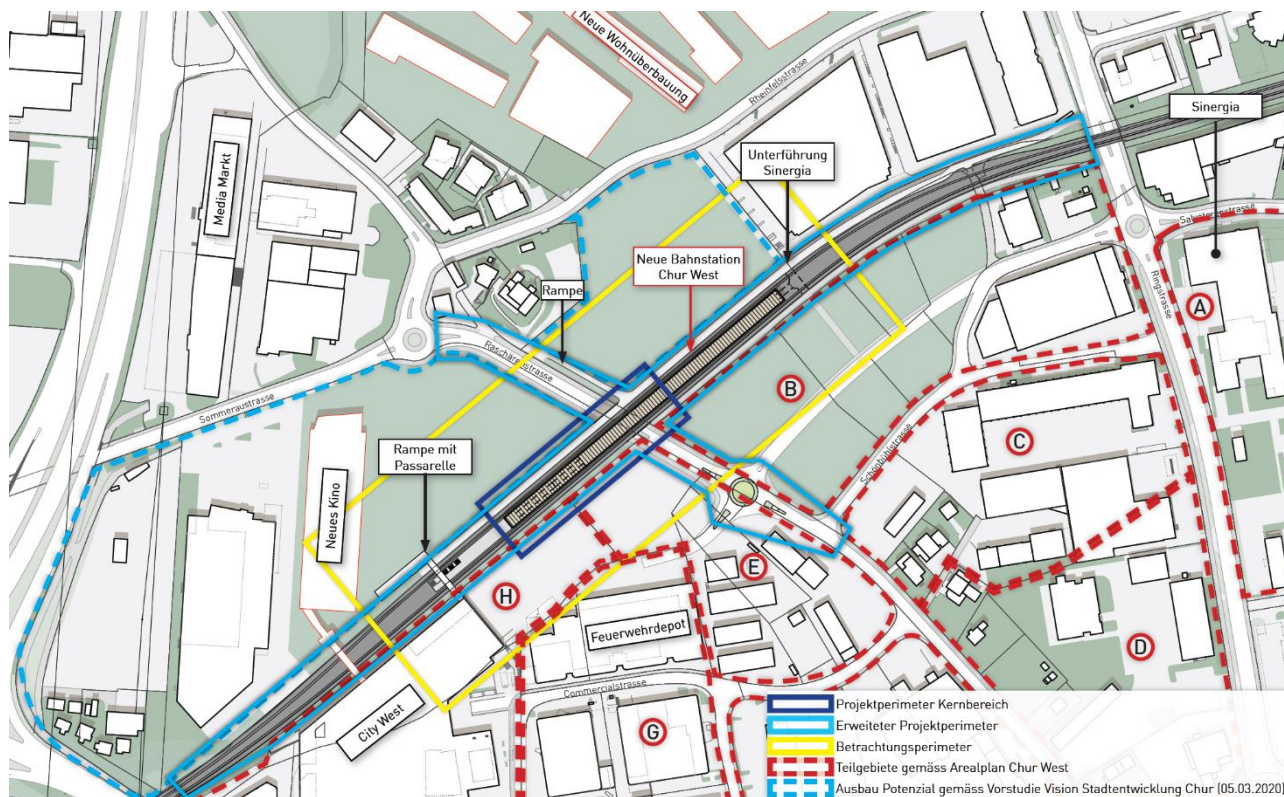


Abbildung 10: Chur West 2040 mit neuer Bahnstation, den rot markierten Teilgebieten gemäss Arealplan Chur West und den blau markierten Potenzialen gemäss Vorstudie Vision Stadtentwicklung Chur (05.03.2020)

3 Multimodale Verkehrsdrehscheibe

Der Bahnhof wird inskünftig von der RhB mit einem Halbstundentakt der S-Bahn bedient, der symmetrisch angeboten wird. Durch die zusätzliche Buslinie 6, Tangentialbuslinie (Chur West – Sportanlagen Obere Au – Rheinquartier – Spitaler (KSGR)) mit 20 Minuten Takt, dem Postauto und die Veloverbindungen wird der Bahnhof zu einer wichtigen Drehscheibe zwischen dem öV und dem Langsamverkehr. Mit der Umsetzung des Bahnhofs Chur West wird das Umsteigen von Bus auf Bahn deutlich vereinfacht, der motorisierte Verkehr verringert, die Aufenthaltsqualität verbessert und es wird dadurch ein Beitrag zur Verbesserung der Siedlungsqualität für Chur West geleistet.

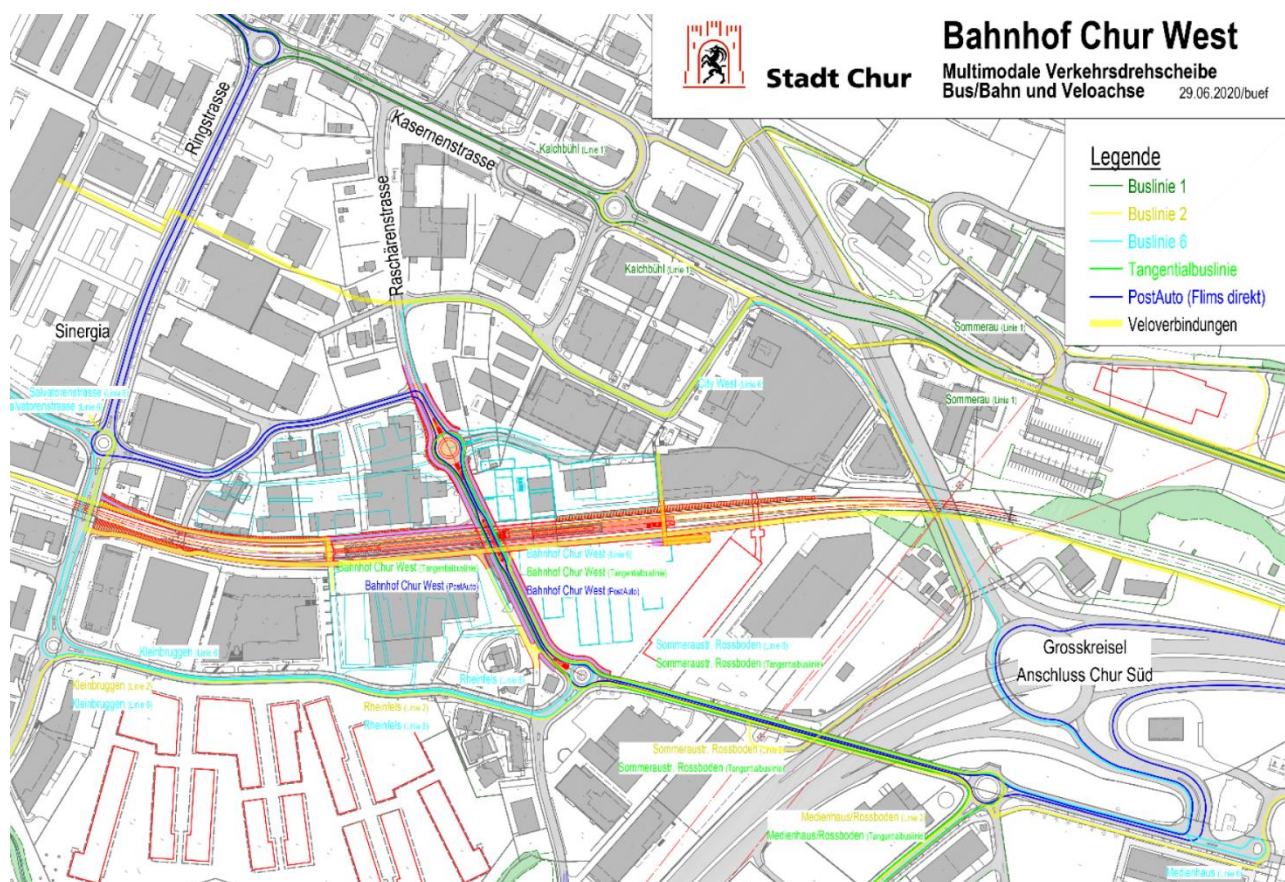


Abbildung 11: Bahnhof Chur West als multimodale Verkehrsdrehscheibe für Bus, Bahn und Veloachse gemäss Studie der Tiefbaudienste

Die Haltestellen Bus mit Anbindung Langsamverkehr und Umsteigebeziehungen zu den Perronanlagen der RhB müssen gemäss Auflagen Pro Infirmis und den entsprechenden Normen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) und Richtlinien "Behindertengerechte Fusswegenetze" (Strassen – Wege – Plätze) geplant werden. Die Halteketten Bus / Postauto müssen mit einem Anschlag von 22 cm umgesetzt werden.

Die Verkehrsprognose des Bundes geht davon aus, dass der öV bis 2040 in der Schweiz um 51% zunimmt.

4 Perimeter

Beim Perimeter ist zu unterscheiden zwischen dem Wettbewerbsperimeter und dem Betrachtungsperimeter. Für den Wettbewerbsperimeter ist die konkrete Gestaltung des Bahnhofsbereichs Chur West aufzuzeigen.

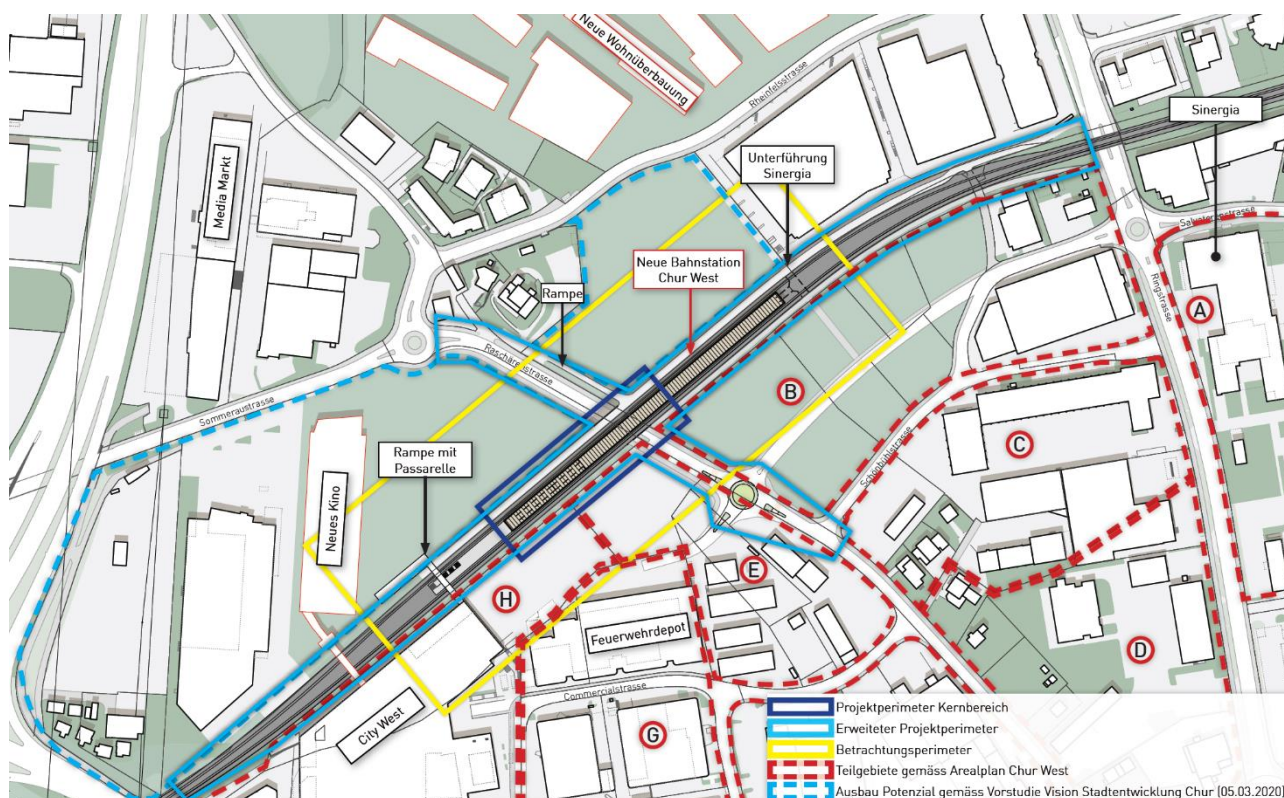


Abbildung 12: Situation Chur West gemäss Vision 2040 mit den verschiedenen Perimetern

Der Betrachtungsperimeter umfasst auch das angrenzende Umfeld, dieses ist nicht Bestandteil des späteren Planungsauftrags. Innerhalb des Betrachtungsperimeters sollen die möglichen Anschlüsse an die Umgebung und insbesondere der Umgang mit dem momentan vorhandenen Niveausprung aufgezeigt werden. Dieser wird heute mit der Abtiefung Unterführung Raschärenstrasse vom Gebiet Chur West zum Kleinbruggen übernommen. Dabei wird eine einladende, möglichst durchlässige und offene Gestaltung des Platzbereiches unter der Unterführung gewünscht, die der neuen Bedeutung des Bahnhofs gerecht wird und einen angemessenen repräsentativ-öffentlichen Charakter hat.

5 Nutzungskonzept

Im Wettbewerbsperimeter sind 250 Veloparkplätze in Form einer gebührenpflichtigen Velostation unterzubringen. Für die Planung ist von einem doppelstöckigen Veloständer, (z.B. das Modell easy-lift+ der Firma femapark) auszugehen. Zudem soll eine gendergerechte Automatiktoilette (1 Anlage) integriert werden.

Die Konzeption der Velostation ist analog der Station am Chur Hauptbahnhof als überwachte Station mit geringer Gebühr angedacht.

Den Teilnehmern ist es freigestellt weitere ergänzende Nutzungen vorzuschlagen, die insbesondere beitragen die Attraktivität des Ortes und die Nutzungsqualität für die Fahrgäste der RhB, Bus und Langsamverkehr zu verbessern.

Chur, 17. August 2020

Anhang: Arealplan Chur West

Mst. 1:1000

Der Stadtpräsident/

Der Stadtpräsident _____ Der Stadtschreiber _____

Smith

Urs Marti

Der Stadtpräsident 
Urs Marti

Der Stadtschreiber 
Markus Frauenfelder

Von der Regierung genehmigt am: 16.10.2017

Die Regierungspräsidentin

Von der Regierung genehmigt am: 16.10.2017 mit Beschluss Nr.: 882
Die Regierungspräsidentin Der Kanzleileitender

B. Parfle

Barbara Janom Steiner

Barbara Janom Steiner

Daniel Spadin

Hochbaudienste Stadtentwicklung	Masanserstrasse 2, Postfach 820, 7001 Chur	Projekt Nummer:	631.20.20 / 105219
	Telefon 081 / 254 51 61 Fax 081 / 254 58 51		

Erstellt / Revidiert:	06.2015 / 05.04.2017	Gezeichnet:	sl. ks	Geprüft:	pa	Druckdatum:	09.06.2017
-----------------------	----------------------	-------------	--------	----------	----	-------------	------------

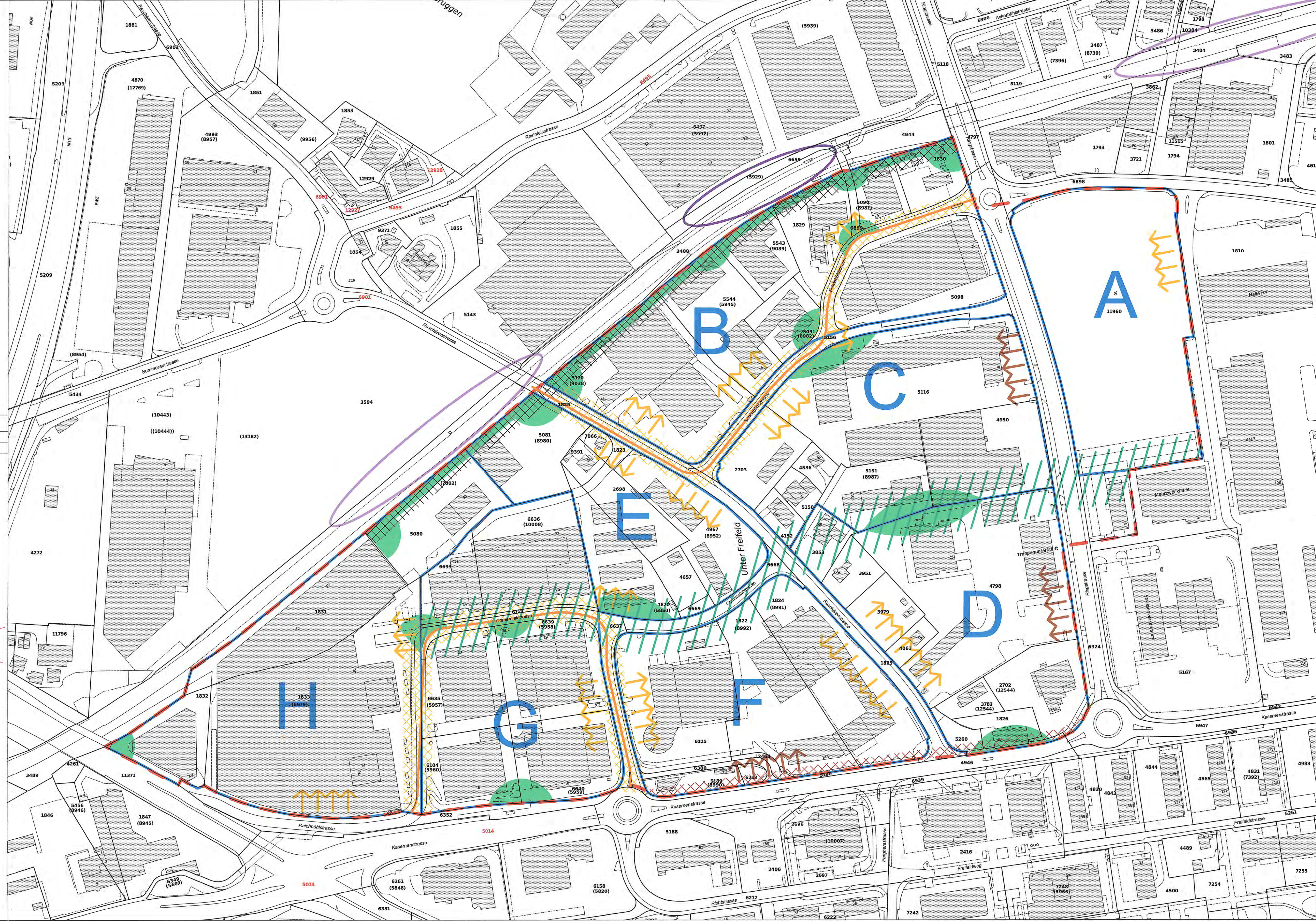
Festsetzungen

 Perimeter Arealplan

- | | |
|---|---|
|  | Perimeter Quartierplan (Planungspflicht) |
|  | Zentrale Achse |
|  | Anschlussbereich Langsamverbindung |
|  | Anschlussbereich MIV |
|  | Anschlussbereich MIV, nur rechts abbiegen |
|  | Verkehrsfläche Bahn |
|  | Verkehrsfläche Bus |
|  | Verkehrsfläche MIV |
|  | Funktionaler Strassenraum |

Hinweis

- Lage Bahnhaltestelle bestehend (aufzuheben)
-  Vorgesehene neue Bahnhaltestellen





Stadt Chur

Arealplan Chur West

Planungs- und Mitwirkungsbericht

Impressum Herausgeberin: Stadt Chur

Version Erlass Stadtrat 9. Juni 2017

Stadtentwicklung Chur
Masanserstrasse 2
7001 Chur



Inhaltsverzeichnis

Arealplan	6
> Ziel eines Arealplans	6
> Rechtliche Grundlagen	6
Grundordnung	7
> Genereller Gestaltungsplan	7
> Zonenplan	7
> Genereller Erschliessungsplan	8
Verfahren	9
> Erarbeitung	9
> Verfahren	9
> Vorprüfung	10
> Erste Mitwirkung	13
> Anpassungen Erste Mitwirkungsaufgabe, Zusammenfassung	25
> Zweite Mitwirkung	26
> Anpassungen Zweite Mitwirkungsaufgabe	28
Informelle Mitwirkung	29
> Dialog Chur West	29
> Ergebnis informelle Mitwirkung	31
Inhalte und Ziele des Arealplans	33
> Ziel Arealplan	33
> Städtebaulicher Überbau / Rahmenbedingungen	33
> Zentrale Achse	35
> Hochhäuser	36
> Gestaltung	36
> Nutzung	38
> Energie	38
> Erschliessung	39
> Teilgebietentwicklung	40

Einleitung

Anlässlich der Stadtplanungsrevision von 2003 wurde im Generellen Gestaltungsplan über das Gebiet Chur West ein Hochhausgebiet ausgeschieden. Mit den beiden Hochhäusern City West wurden auf dieser Basis die ersten Hochhäuser dieses Gebietes bereits erstellt. Aufgrund der gesteigerten Nachfrage nach weiteren Hochhausprojekten war eine fundierte Standortbestimmung erforderlich. Um den hohen Anforderungen an die städtebauliche Einordnung, den Bezug zum öffentlichen Raum, Nutzung und Erschliessung gerecht zu werden, ist es erforderlich, das Gebiet in einer gesamthaften Betrachtungsweise zu entwickeln und Leitlinien zu setzen. Auf Basis eines Mitwirkungsprozesses wurde aus diesem Grund entsprechend Art. 46 des kantonalen Raumplanungsgesetzes (KRG) über das Gebiet Chur West zwischen Kasernenstrasse, Kalchbühlstrasse, Ringstrasse und RhB Bahnlinie ein Arealplan erarbeitet.

Übersichtskarte - Perimeter





Arealplan

ZIEL EINES AREALPLANS

Der Arealplan ist wie das Baugesetz, der Zonenplan, der Generelle Gestaltungsplan und der Generelle Erschliessungsplan Bestandteil der Grundordnung (Art. 22 Abs. 2 KRG). In Abweichung zu den vier genannten Planungsmitteln wird der Arealplan nicht von den Stimmberechtigten erlassen, sondern vom Stadtrat.

Ein Arealplan befolgt ein bestimmtes Planungsziel und definiert zu behandelnde Themen, die in dem betroffenen Gebiet spezieller Aufmerksamkeit bedürfen. Ein Arealplan hat Aussagen über die geplante Nutzung im Gebiet zu machen und kann Gestaltungs- und Erschliessungsgrundsätze festlegen und Bestimmungen über zu erbringende Nachweise beinhalten.

RECHTLICHE GRUNDLAGEN

Der Arealplan legt die Entwicklung, Gestaltung und Erneuerung von Siedlungen sowie von Projekten in der Landschaft fest. Er kann Elemente des Zonenplans, des Generellen Gestaltungsplans und des Generellen Erschliessungsplans enthalten und mit Vorschriften ergänzt werden. In Arealplänen zur Siedlungserneuerung können Nutzungs- und Abbruchverpflichtungen festgelegt werden.

Art. 46 KRG

Abweichungen vom Zonenplan und von der Regelbauweise sind zulässig, wenn keine überwiegenden nachbarlichen Interessen entgegenstehen. Art und Mass der Nutzung dürfen nur für räumlich begrenzte Flächen zur Entflechtung von Nutzungen oder Herstellung von zweckmässiger Zonengrenzen geändert werden. Ist das Mass für einzelne Bauzonen als Richtwert oder Rahmen bestimmt, legt der Arealplan die genauen Gebäudeabmessungen und Nutzungsziffern fest.

Wird im Zonenplan eine Arealplanung vorgesehen, legen die Gemeinden zusammen mit der Abgrenzung des Gebietes die Rahmenbedingungen für die Folgeplanung fest.

Bietet die Folgeplanung Gewähr für eine sehr gute Beziehung der geplanten Bauten zur baulichen und landschaftlichen Umgebung und untereinander, können darin Abweichungen von allgemeinen Bauvorschriften und von Zonenvorschriften in folgenden Bereichen festgelegt werden:

Art. 88 BauG

- > Die Gebäude- und Grenzabstände, die Gebäudelängen und der Zusammenbau mehrerer Baukörper sind nach architektonischen Kriterien frei bestimmbar.
- > Es ist ein Ausnützungsbonus von bis zu 20% der maximal zulässigen AZ möglich.

Grundordnung

GENERELLER GESTALTUNGSPLAN

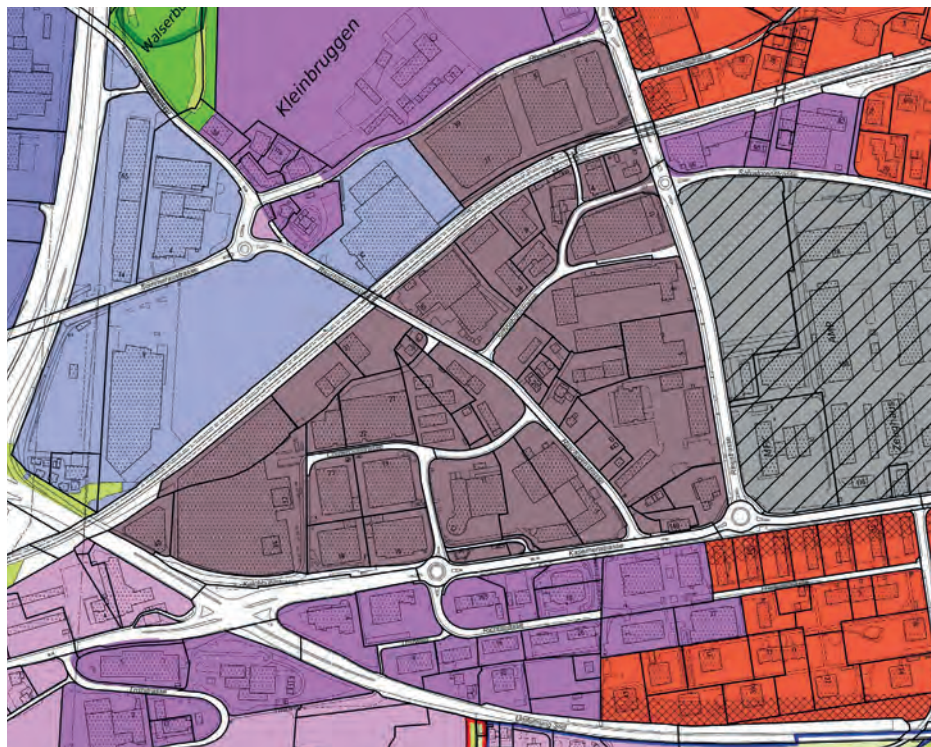
Der Generelle Gestaltungsplan sieht für das Gebiet Chur West einen Hochhausbereich vor, der grundsätzlich Bauten über 21 m zulässt, wenn ein Quartierplan vorliegt. Im Bereich der Truppenunterkunft ist ein zu erhaltendes geomorphologisches Element (Tuma) eingetragen.



Ausschnitt Genereller Gestaltungsplan

ZONENPLAN

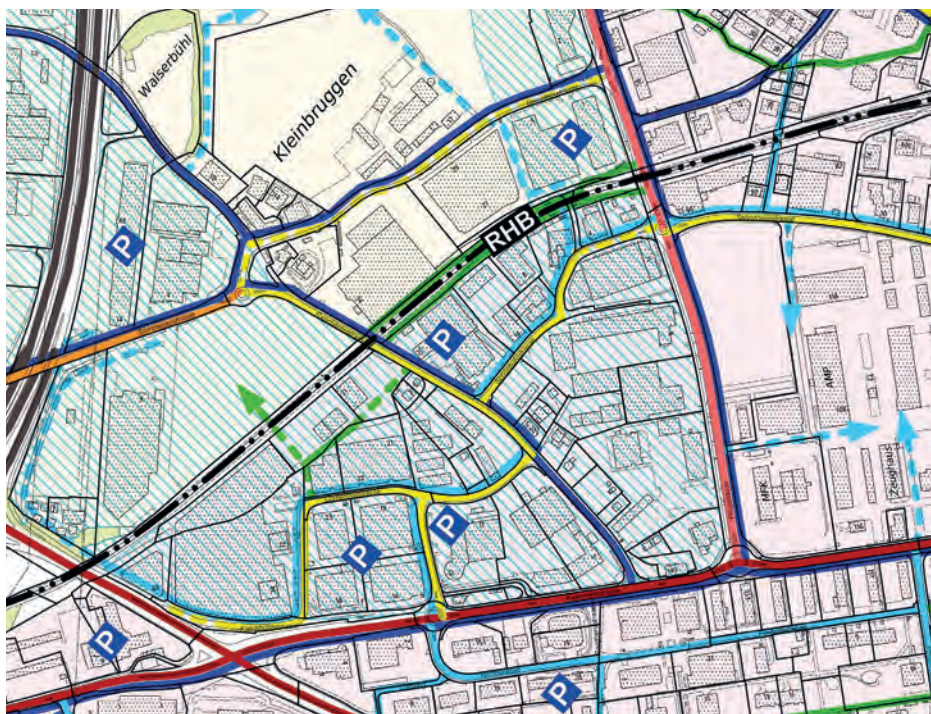
Der Hauptteil des Gebietes ist der Zentrumszone Chur West zugeordnet. In dieser sind Wohnen, mässig störende Gewerbe-, Handels- und Dienstleistungsbetriebe als Nutzung möglich. Die Ausnutzungsziffer beträgt 2.0, es sind Nutzungsflächen im Umfang von 200% der Grundstücksfläche möglich. Ein kleinerer Teil des Gebietes östlich der Ringstrasse ist der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen zugeordnet. Diese ist für öffentliche oder öffentlichen Interessen dienende Bauten und Anlagen bestimmt. Die Liegenschaft mit der Truppenunterkunft zwischen Ring- und Raschärenstrasse wurde in der Teilrevision 2014 von der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen in die Zentrumszone Chur West umgezont. Ebenfalls in der Teilrevision 2014 wurde die Aufhebung der Grundwasserschutzzone rund um das stillgelegte Pumpwerk Salvatoren beschlossen. Das Volk hat in der Abstimmung vom 5. Juni 2014 beide Revisionspunkte angenommen. Die Genehmigung durch die Regierung ist zum aktuellen Zeitpunkt ausstehend.



Ausschnitt Zonenplan

GENERELLER ERSCHLIESSUNGSPLAN

Der Generelle Erschliessungsplan sieht mehrere Fusswege, Radwege sowie Sammelstrassen vor. Beinahe im gesamten Perimeter der Planungszone ist es möglich eine Parkieranlage für mehr als 50 öffentlich zugängliche Parkplätze zu erstellen. In der Teilrevision 2014 wurden die Sammelstrasse und der Fuss- und Radweg entlang der Schönbühlstrasse entsprechend der heutigen Linienführung verlegt. Die Genehmigung der Teilrevision ist noch ausstehend.



Ausschnitt Genereller Erschliessungsplan

Verfahren

ERARBEITUNG

Aufgrund der grossen Bedeutung des Gebietes Chur West für die Zukunft der Stadt Chur hat sich der Stadtrat im Dezember 2012 dafür entschieden, eine Planungszone über das Gebiet zu erlassen, um während zwei Jahren fundiert erarbeiten zu können, was in Chur West entstehen soll.

Die Zukunft von Chur West wollte man nicht im stillen Kämmerlein entscheiden, sonder zusammen mit den Protagonisten im Gebiet Chur West eine Vision für die Zukunft entwickeln. Der Stadtrat hat sich zur Erarbeitung dieser Vision für die Durchführung eines einjährigen informellen Mitwirkungsprozesses entschieden.

Die Resultate dieses Mitwirkungsprozesses bildeten die Basis für den Entscheid einen Arealplan zu erarbeiten. Die erarbeitete Vision sowie eine fachliche Auseinandersetzung führte zu ersten Stossrichtungen über den Inhalt des Arealplans.

Im ständigen Dialog mit dem Stadtrat erarbeiteten und verfeinerten daraufhin die Fachstellen den vorliegenden Arealplan.

VERFAHREN

Das Arealplanverfahren gliedert sich in die folgenden bereits durchgeführten und künftigen Schritte (inkl. zeitlicher Abschätzungen):

Mai 2015	Entwurf Arealplan
Juli - Dez. 2015	Vorprüfung Kanton
ab Jan. 2016	Ergänzung Entwurf Arealplan aufgrund Vorprüfung
ab Juli 2016	Mitwirkungsverfahren (öffentliche Auflage)
Sept. - Dez. 2016	Vertiefung und Behandlung der Mitwirkung
Feb./März 2017	Korrektur und Ergänzung Arealplan
April 2017	Zweites Mitwirkungsverfahren (öffentliche Auflage)
Mai 2017	Behandlung Mitwirkung
Juni 2017	Erlass Stadtrat
ab Juni 2017	Genehmigung Regierung



VORPRÜFUNG

Der Arealplanentwurf wurde dem Amt für Raumentwicklung am 17. Juni 2015 zur Vorprüfung eingereicht. Am 6. November 2015 hat das Amt für Raumentwicklung ihre Stellungnahme zum Arealplanentwurf abgegeben (siehe Vorprüfungsbericht). Nachfolgend sind die wesentlichen Inhalte und die Beurteilung der Vorprüfung wiedergegeben. Auf Aspekte, die im Vorprüfungsbericht hinweisenden oder feststellenden Charakter haben, wird im nachfolgenden nur soweit eingegangen, als diese auch Änderungen erfahren haben.

Im Vorprüfungsbericht (S. 2) wird die Abgrenzung der Quartierplanbereiche B und C entlang der alten Linienführung der Schönbühlstrasse in Frage gestellt. Konkret wird gefragt, ob die Parzelle Nr. 5098 durch die Verlegung der Schönbühlstrasse nicht dem südlichen Quartierplanbereich C zugeteilt werden sollte.

Aus Sicht der Stadt ist die vorgesehene Abgrenzung richtig, indem am Knoten Ringstrasse – Schönbühlstrasse das „Portal“ in das Hochhausgebiet gestalterisch in einem Quartierplan gefasst werden kann. Des Weiteren wird eine bauliche Entwicklung auf der Parzelle Nr. 5098 zeitlich näher beim Quartierplanbereich B vermutet, somit ist die gewählte Abgrenzung inhaltlich richtig.

Das Amt für Raumentwicklung empfiehlt der Stadt im Vorprüfungsbericht (S. 2), für die Quartierplanverfahren einen Katalog mit zwingend aufzuarbeitenden Themenfeldern zu definieren. Die vorgeschlagenen Themenfelder sind:

- > Beziehung zur bestehenden Umgebung: Topografie, Massstäblichkeit etc.
- > Auswirkungen auf historische Substanz: Denkmäler etc.
- > Auswirkungen auf den Verkehr: (ÖV), (LV), (MIV) etc.
- > Architektonische Qualität
- > Ökologische Anforderungen: minimierter Energieverbrauch (auch graue Energie beim Bau), Wiederverwertbarkeit, Auswirkungen auf Umgebung (Mikroklima, Vogelzug)
- > Ökonomische Qualität: Sicherung der Finanzierung von Bau und Betrieb, Szenarien bei Konkurs
- > Auswirkungen auf die Bevölkerung: Beitrag zum öffentlichen Raum und Nutzungen, Durchlässigkeit und Zugänglichkeit für die Öffentlichkeit

Die genannten Kriterien werden praxisgemäss in Quartierplanverfahren geprüft und situationsspezifisch detailliert untersucht. Eine starre Regelung im Arealplan, nach welcher jedes Thema einzeln zu behandeln ist, wird auf der Stufe Arealplan als nicht zweckmässig angesehen. Zudem werden die Themen mit der Einführung des Gestaltungsbeirats abgedeckt und neue Themen oder Kriterien können im Bedarfsfall in den jeweiligen Quartierplanverfahren aufgenommen werden.

Damit innerhalb von Gebäuden Nutzflächen mit gemeinnützigem Charakter entstehen, wurde in Art. 10 und Art. 16 Abs. 1 der Arealplanbestimmungen vorgesehen, dass diese von der Ausnützungsziffer befreit werden. Diese Sonderregelung steht im Konflikt zu den gesetzlichen Vorgaben der Bauordnung und ist deshalb nicht zulässig. Als Alternative wird eine Bonusvergabe vorgeschlagen (Vorprüfungsbericht S. 3).

In der Grundordnung ist für die Zentrumszone Chur West mit der Ausnützungsziffer 2.0 eine sehr dichte Bauweise möglich. Es ist davon auszugehen, dass das bauliche Potential nicht in jedem Fall ausgeschöpft wird, womit das Interesse an ausnützungsbefreiten Flächen nicht gegeben sein könnte. Es sollte effektiver sein, die Errichtung von gemeinnützigen Flächen an die Vergabe von Baurechten zu koppeln und Ausnützungstransfers ab städtischen Liegenschaften als Anreiz anzubieten. Art. 16 Abs. 1 der Arealplanbestimmung-

Abgrenzung Quartierplanbereiche B und C

Kriterienkatalog für die Quartierplanverfahren

Anrechenbare Geschossfläche

gen wurde in diesem Sinn gelöscht und Art. 10 wurde entsprechend gekürzt. Eine zusätzliche Bonusvergabe wurde ebenfalls geprüft, jedoch aufgrund der abschliessenden Formulierung in Art. 88 des Baugesetzes verworfen, respektive musste als rechtlich nicht möglich beurteilt werden.

Vermarktung publikumsorientierter Nutzflächen

Das Amt für Raumentwicklung empfiehlt, betreffend der Einführung eines zentralen Vermarktungsorgans, dessen Kompetenzen, Strukturen, Regeln und Finanzierung konkreter zu definieren (Vorprüfungsbericht S. 3).

Eine Prüfung einer möglichen Detaillierung hat ergeben, dass mit der Einführung eines Vermarktungsorgans ein hoher Koordinations- und Verwaltungsaufwand für die Stadt entsteht. Folglich erscheint dessen Regelung in einem Arealplan als nicht zweckmässig. Die Mitgliedschaft wäre freiwillig, womit Kosten und Nutzen in ein Missverhältnis geraten könnten. Eine allfällige Vermarktungsorganisation mit einer entsprechenden Struktur soll ohne Raumplanungsvorgabe eingerichtet werden. Dies soll über Verträge von Baurechten oder über Ausnützungstransfers mit allfälligen Nutzungsverpflichtungen realisiert werden.

Funktionaler Strassenraum

Die Begrifflichkeiten «funktionaler Strassenraum» und «erhöhte Ansprüche» im Zusammenhang mit der Überbauung entlang des funktionalen Strassenraums, sind aus Sicht des Kantons zu präzisieren.

Mit dem funktionalen Strassenraum sind die Strassenzüge im Plan bezeichnet, welche der übergeordneten MIV-Erschliessung dienen, d.h. die Strassen, welche den Perimeter von aussen erschliessen und durch das Gebiet hindurch führen. Überbauungen entlang dieser Strassenzüge unterstehen erhöhten Ansprüchen, indem sie hinsichtlich Gestaltung gegenüber dem öffentlichen Raum „Strasse“ und betreffend Immissionen durch die Verkehrsbelastung angemessen reagieren müssen. Eine Klärung des Begriffs mit einem Verweis auf Gestaltung und Immissionen wurde in den Bestimmungen aufgenommen.

Agglomerationsverkehr

Die Massnahmen betreffend Erschliessung im Arealplangebiet sind im Planungs- und Mitwirkungsbericht gemäss dem Vorprüfungsbericht (S. 4) zu einem grösseren Verkehrsgefüge in Beziehung zu setzen (Verbindung zum Agglomerationsprogramm).

Im Rahmen eines laufenden Auftrags zu den verkehrlichen Auswirkungen von Chur West wird das Verkehrsgefüge in Zusammenhang mit der vorgesehenen Zentrumsfunktion untersucht und mit dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell berechnet (Verkehrsmodellierung und -prognose 2035). Gestützt auf eine Problemanalyse sollen durch eine Kombination aller Verkehrsmittel Massnahmen beschrieben werden, um leistungskritische Kreuzungen und Anschlüsse in Chur West zu entschärfen. Die Untersuchungen laufen parallel zur rechtlichen Umsetzung des Arealplans Chur West.

Bahnhof Chur West

Beitragsverfahren für Erschliessungsanlagen gemäss Art. 60 ff KRG könnten laut der Vorprüfung (S. 4) auch auf eine Bahnhofsverlegung angewendet werden. Dabei empfiehlt der Kanton aufgrund der weiträumigen Bedeutung des Bahnhofs, konkrete Beitragsperimeter zu prüfen.

Eine Beitragspflicht für die potentielle Bahnhofsverlegung festzulegen, ist auf der Stufe Arealplan sinnvoll. Dafür bereits einen konkreten Perimeter zu definieren, wird aufgrund des zeitlichen Planungshorizontes als nicht zielführend erachtet. Wichtig ist allerdings die Festlegung für den gesamten Arealplanperimeter, dass eine Bahnhofsverlegung unter die Beitragspflicht fällt. Welche Parzellen oder Teilgebiete in welchem Mass Nutzniesser einer Verlegung sind, wäre später bei einer Konkretisierung der Verlegung zu definieren. Art. 22 der



Arealplanbestimmungen zum Beitragsverfahren wurde in diesem Sinn erweitert.

Zum Zeitpunkt der Vorprüfung war der Quartierplan Sinergia noch in Ausarbeitung. Der Kanton hat im Vorprüfungsbericht (S. 5) darauf hingewiesen, dass gewisse Vorgaben im Arealplan zu Unstimmigkeiten oder Einschränkungen mit dem heute rechtskräftigen Quartierplan geführt hätten.

Präzisierungen aufgrund des Quartierplans Sinergia

Betroffen sind zwei Aspekte im Arealplan: Das geplante Verwaltungsgebäude Sinergia überschreitet die im Arealplan definierte Grenze für Hochbauten von 25 m geringfügig. Nach Art. 8 Abs. 3 ist in der Regel nur eine Hochbaute pro Teilgebiet möglich. Damit die Regelung bei einer nur geringfügigen Überschreitung dieser Grenze keine unverhältnismässige Einschränkung bedeutet, wurde Art. 8 Abs. 3 so ergänzt, dass eine weitere Hochbaute auch dann errichtet werden kann, wenn schon eine besteht, welche die 25 m Grenze geringfügig überschreitet.

Bei der ersten Hochbaute, auch wenn sie die 25 m nur knapp überschreitet, wäre zudem gemäss Art. 10 ein teilweise öffentliches Dachgeschoss zu errichten. Damit eine entsprechende Regelung erst greift, wenn ein grösseres Hochhaus errichtet wird, welches auch die Bestehenden überragt, wurde Art. 10 mit einer Grenze von 80 m ergänzt, ab welcher ein teilweise öffentliches Dachgeschoss zu errichten wäre.

Die in Art. 15 formulierte Vorgabe, dass Haupteingänge bzw. Hauptausgänge von publikumsorientierten Nutzungen an der zentralen Achse oder im Bereich des Bahnhofs vorzusehen sind, widerspricht der Planung des Sinergia-Gebäudes. Der Haupteingang von Sinergia liegt an der Ringstrasse. Aus diesem Grund wurde eine leichte Abschwächung des Artikels vorgenommen, indem ergänzt wurde, dass wenn eine entsprechende Ausrichtung der Haupteingänge bzw. Hauptausgänge in einem Teilgebiet nicht zweckmässig ist, eine andere Anordnung möglich sein soll. Die Flächen an der zentralen Achse oder im Bereich des Bahnhofs sind trotzdem zwingend für Fussgänger attraktiv zu gestalten.

ERSTE MITWIRKUNG

Die erste öffentliche Mitwirkungsaufgabe hat vom 22. Juli 2016 bis und mit 20. August 2016 stattgefunden. Es sind elf schriftliche Stellungnahmen mit verschiedenen Fragen, Hinweisen und Einwendungen eingegangen.

Die verschiedenen kritischen Mitwirkungseingaben lassen sich in folgende Themen gliedern:

- > Städtebaulicher Überbau / Rahmenbedingungen
- > Erschliessung öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr
- > Erschliessung motorisierter Individualverkehr (MIV)
- > Verkehrskonzept / Flächenbedarf Verkehr
- > Freiräume / Aussenraum / Zentrale Achse
- > Ökologie und Mikroklima
- > Spezifische Gestaltungs- und Nutzungsfragen
- > Gestaltungsbeirat
- > Verfahrensfragen
- > Energie

Ein Grossteil der eingegangenen Einwendungen beinhalten allgemeine Unklarheiten. Das Kapitel «Inhalte und Ziele des Arealplans» weiter hinten in diesem Bericht wurde zur Klärung der Unklarheiten entsprechend ergänzt und ausgebaut.

Auf die positiven Rückmeldungen wird im vorliegenden Bericht nicht umfassend eingegangen.

Die Eingaben, die nicht den Arealplan betreffen werden entgegengenommen und bei künftigen Handlungen im entsprechenden räumlichen Kontext thematisiert.

Antworten auf konkrete Fragestellungen und Eingaben die zu einer Anpassung des Arealplans geführt haben sind folgend dargelegt. In kursiver Schrift sind jeweils die Mitwirkungseingaben umschrieben.

Viele Fragen und Bedenken wurden zum Thema Energie und 2000-Watt-Areale eingereicht. Am Ende dieses Kapitels wird umfangreich auf diese Fragestellungen eingegangen.

Begrifflichkeit «besonders gute Gesamtwirkung» und «besondere Sorgfalt»

Den Mitwirkenden ist nicht verständlich, wie sich die „besonders gute Gesamtwirkung» von der «guten Gesamtwirkung» nach Art. 73 Abs. 1 KRG und Art. 77 des Baugesetzes abhebt, bzw. welche Anforderungen an die Bebauung des Gebiets im Besonderen gestellt werden. Art. 12 Abs. 1 und Art. 12 Abs. 4 der Arealplanbestimmungen (APB) seien zu ändern. Der Rechtssicherheit wegen beantragen die Mitwirkenden, dass die unklaren Rechtsbegriffe „besonders gute Gesamtwirkung» und „besondere Sorgfalt» mit konkreten Anforderungen verdeutlicht werden. Eventualiter sind die Begriffe „besonders gute Gesamtwirkung» und „besondere Sorgfalt» durch „gute Gesamtwirkung» und „Sorgfalt» zu ersetzen.

Die unbestimmten Rechtsbegriffe aus Art. 73 Abs. 1 KRG und Art. 77 des Baugesetzes haben zu einer Praxis geführt, die in gewissem Masse die Erwartungshaltung bestimmt. Mit der Steigerungsform können erweiterte Massstäbe angewendet werden, die seitens der Projektierenden zu ungünstigen Situationen führen können, weil weniger klar ist, was genau erwartet wird. In diesem Sinn sind werden Art. 12 Abs. 1 und Art. 12 Abs. 4 der APB geändert.



Es wird kritisiert, dass kein übergeordneter Wettbewerb durchgeführt wurde und gleichzeitig angeregt, dass die Pflicht für die qualifizierten Verfahren bei den Teilgebietsentwicklungen genauer definiert wird. Diese sollten zwingend als offene, anonyme Wettbewerbe durchgeführt werden und bei Verfahren auf Einladung oder mit Präqualifikation müsste mindestens ein Büro mit Inhabern unter 40 Jahren eingeladen werden.

Wettbewerbsverfahren

Dem Arealplanentwurf steht der breit abgestützte Mitwirkungsprozess «Dialog Chur West» zu Grunde. Darauf aufbauend wurden die einzelnen Themenfelder präzisiert und umgesetzt. Aufgrund der Langfristigkeit der Entwicklungen des bereits überbauten Gebiets, wurde bewusst auf einen Masterplan und auf ein zu enges Korsett verzichtet. Diese Voraussetzung hat zum Entschluss geführt keinen Wettbewerb durchzuführen. Ausserdem hat ein interdisziplinäres Team von Fachleuten, die gute Ortskenntnisse und insbesondere Kenntnisse der Abläufe bei langfristigen Quartierentwicklungen mitbringen, an der Ausarbeitung des Arealplanentwurfs mitgewirkt.

Art. 19 Abs. 3 der Arealplanvorschriften sieht vor, dass bei der Ausarbeitung der Quartierpläne in den einzelnen Teilgebieten ein qualifiziertes Verfahren durchzuführen ist. Damit wird offengelassen, welche Verfahrensart und nach welchem qualifizierten Standard vorgegangen wird. Als Verfahrensarten dienen beispielsweise der Studienauftrag (Ideen- oder Projektstudie) selektiv oder auf Einladung oder der Wettbewerb (Ideen- oder Projektwettbewerb) offen, selektiv oder auf Einladung. Als qualifizierter Standard bieten sich die entsprechenden SIA-Normen Nr. 142/143 an. Je nach Aufgaben- oder Problemstellung kann das Verfahren bedarfsgerecht bestimmt werden. Diese Flexibilität ist für die Entwicklung der Teilgebiete unbedingt nötig, damit das geeignetste Verfahren zur Anwendung kommt. Dass bei den Verfahren eine Pflicht eingeführt wird, dass Büros mit Inhabern unter 40 Jahren zu berücksichtigen sind, kann, obwohl die Idee begrüssenswert ist, auf der Stufe Arealplan nicht abschliessend festgelegt werden und ist im Rahmen der einzelnen Verfahren einzubringen.

Die Rhätische Bahn AG (RhB) weist in ihrer Mitwirkungseingabe darauf hin, dass zwei neue Bahnhaltestellen Chur West in Diskussion sind, welche die bestehende Haltestelle ersetzen würden. Eine Haltestelle wäre im Bereich der Ringstrasse und östlich davon, die andere Haltestelle westlich der Raschärenstrasse angrenzend an das Teilgebiet H.

Standort Bahnhof Chur West

Im Arealplanentwurf ist die potentielle Lage eines neuen Bahnhofs Chur West als Hinweis im Bereich der Raschärenstrasse aufgenommen worden. Die Bahnlinie bzw. die Liegenschaften mit der Bahninfrastruktur sind nicht im Arealplanperimeter. In den Arealplanbestimmungen wird auf die mögliche Verschiebung des Bahnhofs Chur West hingewiesen und vorgeschrieben, dass sich unter der Annahme des gezeichneten möglichen Standorts, die Teilgebiete B und E in ihrer Teilgebietsentwicklung darauf zu beziehen haben (Art. 18). Dasselbe ist auch in den spezifischen Rahmenbedingungen für die Teilgebiete B und E vorgesehen (Art. 20).

In Zusammenarbeit mit der Rhätischen Bahn und der zuständigen kantonalen Stelle konnte die Lage und Ausprägung der Haltestellen weiter konkretisiert werden, die präziseren Vorgaben sind in den Arealplan eingeflossen. Nebst den Teilgebieten B und E wurden die Arealplanbestimmungen bezüglich Haltestellen auch auf das Teilgebiet H erweitert. Die Planeinträge «Verkehrsfläche Bahn» und «Lage Bahnhof Potentiell» wurden ebenfalls angepasst.

Die konjunktive Bestimmung für eine «mögliche Buslinie» in den Quartieren ist aus Sicht der Mitwirkenden nicht sinnvoll. Die Machbarkeit einer Buslinie

Buslinien

in den Quartieren und entlang der Zentralen Achse soll durch die Stadt Chur geprüft werden. Es wird beantragt, dass Art. 18 Abs. 2 mit folgendem Wortlaut umgeschrieben wird: «Der Strassenraum/öffentliche Raum ist so zu sichern und zu gestalten, dass eine Buslinie in den Quartieren realisiert werden kann. Die Quartierpläne sind entsprechend auszugestalten».

Ohne Kenntnisse der zukünftigen Überbauung ist es nicht zweckmässig, eine konkrete Buslinienführung vorweg zu definieren. Buslinien sind im Sinne einer rollenden Planung stufengerecht zu konkretisieren. Die vorgeschlagene Anpassung in den Bestimmungen, dass der Strassenraum und der öffentliche Raum so zu gestalten sind, dass Buslinien und damit insbesondere Haltestellen in den Quartieren realisiert werden können, wird begrüsst und aufgenommen.

Anschlusspunkte Erschliessung motorisierter Individualverkehr (MIV) und Langsamverbindungen

Die Mitwirkenden kritisieren, dass die Anschlusspunkte im Plan den Ort eines Anschlusses zu genau darstellen und kein Spielraum für allfällige Verschiebungen besteht. Im Arealplanentwurf ist vorgesehen, dass die einzelnen Teilgebiete über Tiefgaragenzufahrten zu erschliessen sind und dass diese in die Gebäudekomplexe zu integrieren sind. Von den Mitwirkenden wird befürchtet, dass unbefriedigende bzw. unverhältnismässige Situationen entstehen können, wenn es nötig sein sollte neue Tiefgaragen in den bestehenden baulichen Kontext zu implementieren. Eine Idee bzw. eine Forderung um diesem Umstand entgegenzuwirken ist, dass die Raschärenstrasse durchgängig bleibt und unter der zentralen Achse eine Unterführung gebaut wird. Von dieser könnten dann die Teilgebiete C, D, E und F unterirdisch erschlossen werden.

Betreffend den Langsamverkehr sollten zu den Schulstandorten sowie den Naherholungsgebieten sichere und attraktive Wege gesichert werden.

Die Entwicklung der einzelnen Teilgebiete ist an Quartierplanverfahren gebunden, d.h. sobald eine Teilgebietsentwicklung angegangen wird, ist eine Quartierplanung auszuarbeiten und schliesslich das Baubewilligungsverfahren. Es wäre eine unverhältnismässige Pflicht eine Tiefgarageneinfahrt in den Bestand zu implementieren und dies im Arealplan entsprechend vorzugeben. Dies schliesst aufgrund des stufigen Vorgehens eine solche Lösung aber nicht aus.

Grundsätzlich wird eine Unterführung unter der zentralen Achse hindurch als nicht adäquate Lösung hinsichtlich des entstehenden Durchgangverkehrs und den gestalterisch langen Abfahrts- bzw. Auffahrtsstrecken angesehen. Der Flächenverbrauch wäre unverhältnismässig hoch und würde zu Lasten des öffentlichen Freiraums gehen. Zudem hätte dies einen nicht unerheblichen Einfluss auf die unabhängige Entwicklung der einzelnen Teilgebiete.

Die Interpretation, dass die Anschlusspunkte in der Lage präzise definiert sind, ist möglich. Tatsächlich sollte durch die abstrakte Darstellung ein gewisser Spielraum für die Anschlüsse offenbleiben. Eine Überarbeitung wurde trotzdem vorgenommen und es wurden neue Bereiche für die Anschlüsse ausgeschieden. Die Teilgebiete A und B wurden dabei mit weiteren Anschlussbereichen ergänzt.

Für den Langsamverkehr wurden die Anschlüsse, die prinzipiell über den Generellen Erschliessungsplan vorgegeben sind, ergänzt und somit verdeutlicht. Die Gestaltung der Langsamverkehrsverbindungen bezüglich genauer Lage, Sicherheit und Attraktivität ist stufengerecht im Rahmen der Teilgebietsentwicklungen vorzunehmen. In den Arealplanbestimmungen wurde Art. 16 in diesem Sinn präzisiert, dass die Langsamverbindungen auch von der genauen Lage der Anschlusspunkte her, erst in den Teilgebietsentwicklungen zu konkretisieren sind.



In der Mitwirkung wird vorgeschlagen, dass sämtliche Parkplätze, auch die unterirdischen, kostenpflichtig sein sollen.

Bewirtschaftung Parkplätze

Das alle Parkplätze zu bewirtschaften sind, wird als eine zu rigide und insbesondere nicht kontrollierbare Forderung angesehen. Die Vorgabe, dass die Teilgebiete energietechnisch zu zertifizieren sind, zielt genügend auf eine Fahrtenoptimierung ab. Die Bewirtschaftung von unterirdischen Kundenparkplätzen ist in den einzelnen Quartierplanungen oder allfälligen Umweltverträglichkeitsprüfungen zu regeln.

Aus dem Arealplan geht nicht klar hervor zu welchem Zeitpunkt bestehende oberirdische Parkieranlagen in den Untergrund zu verschieben sind. Es wird angenommen, dass die bestehenden oberirdischen Parkplätze nach Inkraftsetzung des Arealplans in den Untergrund müssen.

Oberirdische Parkplätze

Art. 17 Abs. 4 der APB sieht vor, dass nur Abstellplätze in untergeordneter Anzahl für Kundschaften als Kurzzeit- sowie Taxiabstellplätze oberirdisch angelegt werden und dass Kurzzeitparkplätze zu bewirtschaften sind. In der Mitwirkung wird beantragt, dass die Bedeutung von «Abstellplätze in untergeordneter Anzahl» zum Beispiel mit Bezug zur Parkplatzverordnung konkret definiert wird.

Die Vorgabe ist spätestens in den Quartierplänen umzusetzen. Darin ist aufzuzeigen, wie und wann (bei einer Überbauung) oberirdische Parkplätze in den Untergrund zu verschieben sind. Neue oberirdische Parkieranlagen, die der Arealplanbestimmung Art. 17 Abs. 4 widersprechen, sind nicht zulässig.

Abstellplätze in untergeordneter Anzahl für Kundschaften als Kurzzeitparkplätze stehen in Abhängigkeit zum jeweiligen Angebot. Bedarf und zeitliche Beschränkung sind in den nachfolgenden Verfahren aufzuzeigen. Kurzzeitparkplätze dienen zum Beispiel dem Abholen oder Absetzen von Personen oder z.B. dem kurzen Halt bei einer Bäckerei. Für den Wocheneinkauf bei einem Grossverteiler oder z.B. für einen Restaurantbesuch, kann nicht von Kurzzeitparkieren gesprochen werden, zumal eine entsprechende Anlage nicht der Vorgabe der Unterordnung entsprechen würde. Als zeitlicher Maximalwert für das Kurzzeitparkieren wird neu im Arealplan 30 Min. aufgenommen.

Oberirdische Besucherparkplätze für Wohnüberbauungen sind im Sinne des häuslicherischen Umgangs mit dem Boden und hinsichtlich Gestaltung von Freiräumen nicht zulässig. Der Bezug zur rechtsgültigen Parkplatzverordnung wird abgelehnt, weil sich die Mobilität im langen Zeitraum, in welchem sich Chur West entwickeln wird, verändern könnte und eine Abhängigkeit von der Verordnung als nicht flexibel und sicher genug betrachtet wird.

Die Mitwirkenden fragen nach, ob die Stadt eine Strategie hat, wie sie die benötigte Bodenfläche für die Zentrale Achse sicherstellt und ob die Stadt Baulinienverfahren anstrebt, um den Strassenraum zu sichern.

Zentrale Achse, Sicherung des Strassenraums, Baulinien

Des Weiteren wird beantragt, dass die Ausdehnung der Zentralen Achse symmetrisch entlang der Comercialstrasse verläuft und auf der Parzelle Nr. 1824 nicht grösser ist als auf der Parzelle Nr. 6215 sowie, dass die vorgesehene Studie publiziert wird.

Entlang der Ringstrasse und entlang der Kasernenstrasse bestehen rechtsgültige Baulinien. Im Rahmen der Teilgebietsentwicklungen können Baulinien gestützt auf Art. 57 Abs. 2 des Raumplanungsgesetzes für den Kanton Graubünden (KRG) in Quartierplänen festgelegt werden.

Zur Umsetzung der zentralen Achse dient der Arealplan. Auch hier sind in den Teilgebietsentwicklungen Konkretisierungen vorzunehmen. Dabei geht es auch um die Planung, wer welchen Beitrag leistet bzw. Nutzen an der zentralen Achse hat. Im Plan handelt es sich um eine stark generalisierte und nicht um eine flächenscharfe Darstellung. Die Achse definiert grob den Verlauf der Verbindung. Dennoch wurde im Arealplan eine gleichmässiger verteilte Darstellung vorgenommen. Der Verweis in den Arealplanbestimmungen auf eine Studie wird gestrichen.

Insgesamt würde die Festlegung von Baulinien im Arealplan nicht dem gewählten stufengerechten Herangehen sowie der Prozessorientierung entsprechend. Auf lange Sicht wäre diese Präzisierung nicht zielführend.

Zentrale Achse im Bereich Sinergia

Es wird beantragt, dass die Zentrale Achse östlich der Ringstrasse in den Bereich der bestehenden Strasse zwischen dem Mehrzweckgebäude und dem Strassenverkehrsamt verschoben wird. Die gestalterischen Vorgaben zur Zentralen Achse sind für die vorgesehene Erweiterung des Projekts Sinergia des Kantons Graubünden nicht umsetzbar. Sofern die Verschiebung der Zentralen Achse nicht möglich ist, wird beantragt, das Teilgebiet A aus den gestalterischen Auflagen zu entlassen.

Der Bereich der Zentralen Achse, welcher das Projekt Sinergia betrifft ist im rechtsgültigen Quartierplan als Langsamverkehrsverbindung ausgeschieden. Dies in Anlehnung an das laufende Arealplanverfahren. Betreffend Nutzung der angrenzenden Fläche ist im Quartierplan auf die Möglichkeit einer 2. Etappe Sinergia hingewiesen, wobei aufgrund der fehlenden Konkretisierung eine Quartierplanänderung vorgeschrieben ist. Die 2. Etappe, die im Rahmen des Wettbewerbs dargestellt wurde, tangiert die Langsamverkehrsverbindung nicht. Ausserdem eröffnet Art. 15 der Arealplanbestimmungen einen gewissen Spielraum für die Erweiterung der Sinergia-Überbauung und für die Teilgebietsentwicklungen im Allgemeinen. Langfristig wird die Vision verfolgt, die Langsamverkehrsverbindung innerhalb des Kasernenareals fortzuführen. Eine Verschiebung der Zentralen Achse würde die Umsetzbarkeit der Vision negativ beeinträchtigen. Der vorgeschlagene Bereich ist ausserhalb des Arealplanperimeters. Es würde sich eine Lücke zwischen dem Arealplanperimeter Chur West und dem anschliessenden quartierplanpflichtigen Gebiet Kasernenareal ergeben.

Öffentliche Nutzung Dachterrassen und oberste Hochhausstockwerke

In der Mitwirkung wird einerseits angeregt, dass sich nebst den obersten Hochhausstockwerken auch Dachterrassen hervorragend für gemeinschaftliches Urban Gardening und tiefere Flachdächer für gemeinschaftliche oder öffentlich zugängliche Aufenthalts- und Bewegungsräume eignen würden. Andererseits wird beantragt, dass ganz auf Art. 10 der APB (Öffentliche Zugänglichkeit) zu verzichten sei. Es ist davon auszugehen, dass die öffentliche Nutzung des Dachgeschosses und die übrige Gebäudenutzung nicht miteinander verträglich sind und parallele Strukturen (separate Treppe und Aufzüge, allenfalls separate Eingänge) geschaffen werden müssen. Ausserdem ist mit erheblichen Verwaltungskosten für Überwachung, Putz- und Aufräumarbeiten etc. zu rechnen. Ferner ist in Frage gestellt, ob die Verwendung der Dachetage zu nicht gewinnorientierten Zwecken eine breite Masse anspricht, bzw. überhaupt ein öffentliches Interesse befriedigt.

Im Dialog Chur West wurden Indoor- und Outdoor-Freiräume als Thema manifestiert. Der Stadtrat hat sich bereits eingehend mit dieser Thematik befasst und hält am gewählten Weg fest.

Raumhöhen und Raumtiefen entlang der Zentralen Achse

Die Mitwirkenden bezweifeln, dass vorgeschriebene Raumhöhen und Raumtiefen entlang der Zentralen Achse vorteilhafte Nutzungsakzente setzen (Art. 5



Abs. 3 der APB). Die Nutzungen werden genügend und sinnvoll in Art. 15 der APB beschrieben. Die vorgeschriebene minimale Raumhöhe von 4.5 m und Raumtiefe von 5.0 m sind starr und ineffizient und wirken sich eher negativ auf die Gestaltung und Nutzung eines Gebäudes aus. Wirtschaftliche Hauseingänge, Kioske, kleine Läden etc. sind nicht mehr möglich, bzw. Strukturen für publikumsorientierte Nutzungen werden mit dieser Regelung eher verhindert. Die Mitwirkenden beantragen die Streichung von Art. 5 Abs. 3 der Arealplanbestimmungen.

Die minimale Raumhöhe fördert eine städtische Ausprägung der Zentralen Achse auf Erdgeschossniveau. Die minimale Raumtiefe hingegen ist vom zu erwartenden Mehrwert nicht unbedingt eine stufengerechte Bedingung und wird aus den Arealplanbestimmungen gestrichen.

Eine minimale Geschosshöhe von 3.10 m bei Hochhäusern würde gemäss den Mitwirkenden zu einem ungünstigen Kosten-Nutzen-Verhältnis führen. Folgend ergeben sich unnötig hohe Miet- oder Verkaufspreise, welche sich nur einkommens- und vermögensstärkere Schichten leisten könnten. Im Weiteren führen die Mitwirkenden an, dass es genügend Beispiele gibt, mit kleineren Geschosshöhen von beispielsweise 2.90 m die hervorragenden Raumqualitäten aufweisen. Auf Art. 8 Abs. 4 sollte in diesem Sinne verzichtet werden.

Geschosshöhen bei Hochhäusern

Der Stadtrat hat diesem Punkt bisher ein hohes Gewicht im Sinne eines Alleinstellungsmerkmals gegeben. Entgegen der bisherigen Haltung ist die Argumentation der Mitwirkenden schlüssig und die Bestimmung wird insofern abgeschwächt, dass in den Quartierplanverfahren der Teilgebiete davon abgewichen werden kann.

Das grundsätzliche Verbot für ein Hochhaus im Teilgebiet H (Art. 20 Abs. 9 APB) soll gestrichen werden. Bei der Festlegung der Anzahl Hochhäuser wären die bestehenden zwei Hochhäuser nicht einzubeziehen, zumal diese vor und ausserhalb der Arealplanung erstellt wurden.

Hochhaus im Teilgebiet H

In Art. 8 Abs. 3 der APB ist die Anzahl Hochhäuser auf eines pro Teilgebiet beschränkt, wobei unter Nachweis einer sorgfältigen städtebaulichen Setzung sowie überdurchschnittlichem Gewinn für den Aussenraum, Ausnahmen möglich sind. Die Formulierung in Art. 20 Abs. 9 APB, dass keine zusätzlichen Hochhäuser zulässig sind kann dahingehend interpretiert werden, dass die Ausnahmeregelung in Art. 8 Abs. 3 nicht mehr greift. Zur Klärung der Situation wird die Streichung des letzten Satzes in Art. 20 Abs. 9 mit dem Verbot für zusätzliche Hochhäuser im Teilgebiet H als sinnvoll erachtet.

Es wird eine konkrete und verbindliche Regelung für publikumsorientierte und gemeinnützige Nutzungen auch innerhalb von Gebäuden gefordert. Dazu soll gemäss der Mitwirkung eine taugliche Lösung mit Bonusvergabe weiterverfolgt werden, auch wenn dies eine Anpassung des Baugesetzes erfordert.

Bonus für Publikumsorientierte und gemeinnützige Nutzungen

Anreize durch Ausnahmen von der geltenden Regelbauweise, z.B. der Ausnützungsbonus für Geschossflächen, sind im übergeordneten Recht geregelt. In einer Folgeplanung wie dem Arealplan oder dem Quartierplan können in dieser Hinsicht nur die Gebäude- und Grenzabstände, die Gebäudelängen und der Zusammenbau mehrerer Baukörper frei bestimmt werden. Zudem ist ein Ausnützungsbonus von bis zu 20 % der maximal zulässigen AZ möglich (vgl. Art. 88 BauG). Bei einer Anpassung des Baugesetzes würde das neue Baugesetz als übergeordnetes Recht gelten. Neue Anreize sind in diesem Sinn denkbar. Anstatt einer Pflicht, gewisse publikumsorientierte oder gemeinnützige Flächen realisieren zu müssen wird es vorgezogen, Anreize über das

stadteigene Bauland bedarfsgerecht zu steuern. Denkbar sind dabei Nutzungstransfers oder Vertragsregelungen bei der Baurechtsvergabe.

Tuma und ökologische Vernetzung

Der Tuma auf dem Areal der Truppenunterkunft an der Raschärenstrasse wäre im Arealplan als Naturobjekt entsprechend festzusetzen. Zudem sollte in den Bestimmungen konkretisiert werden, wie der Tuma langfristig erhalten werden soll und wie verhindert wird, dass die Magerwiese durch die Beschattung der Hochhäuser Schaden nimmt. Dabei wird vorgeschlagen, dass eine Pufferzone um den Tuma realisiert wird, welche als ökologisch wertvolle Erholungs- und Erlebnisfläche genutzt werden könnte.

Zum Erhalt der Biodiversität sollten Lebensräume untereinander, durch die Siedlung hindurch und zu den umliegenden Naturräumen vernetzt sein. Grüne, extensiv bewirtschaftete Flächen mit standortgerechten Bepflanzung sollten als Trittsteine und Korridore entlang von Bahngeleisen, Wegen und Strassen ausgebildet werden.

Das geomorphologische Element (Tuma) an der Raschärenstrasse (Parzelle Nr. 4798) ist im Generellen Gestaltungsplan (GGP) als Schutzobjekt eingetragen. Sofern der Arealplan nichts Anderes festlegt, gelten die jeweils rechtskräftigen Bestimmungen der kommunalen Nutzungsplanung, zu welcher der GGP gehört. Gemäss Baugesetz sind geomorphologische Elemente zu erhalten, schädigende Bewirtschaftung und Terrainveränderungen sind nicht zulässig (Art. 73 Abs. 4 BauG). Diese rechtliche Vorgabe ist in den Teilgebietsentwicklungen zu berücksichtigen.

Hinsichtlich ökologischer Vernetzung sind ebenfalls im GGP gesamtstädtisch Korridore und Trittsteine ausgeschieden. Durch Chur West führt kein entsprechender Korridor. Die vorgeschriebenen Dachbegrünungen sowie qualitativen Freiräume tragen zur Biodiversität bei.

Vogelschutz

Damit Kollisionen von Vögeln mit Glasflächen, als eines der grössten Probleme des Vogelschutzes, vermieden werden können, sollte Art. 12 der Arealplanbestimmungen mit der Rahmenbedingung ergänzt werden, dass Glasfasaden und Fenster so zu gestalten sind, dass Kollisionen mit Vögeln möglichst verhindert werden.

Vogelschutz wird für den Arealplan als nicht Stufengerecht betrachtet. Vogelschutz wäre frühestens in den Quartierplanverfahren oder in den Baubewilligungsverfahren zu thematisieren.

Bezahlbarer Wohnraum

In der Mitwirkung wird gefordert, dass Kriterien zur Erreichung von mehr bezahlbarem Wohnraum definiert werden. Ein Mindestanteil an Wohnungen, die zur Kostenmiete vermietet werden, sollte festgeschrieben werden.

Es bestehen Rechtsgrundlagen, die verlangen, dass die Stadt den sozialen und gemeinnützigen Wohnungsbau zum Zweck der Verbilligung von Wohnungen für Familien und Personen in bescheidenen finanziellen Verhältnissen fördert (Gesetz über den sozialen und gemeinnützigen Wohnungsbau). Eine Verschärfung mit vorgeschriebenen Mindestanteilen kann auf Stufe Arealplan, der die Entwicklung, Gestaltung und Erneuerung des Stadtteils definiert (vgl. Art. 46 Abs. 1 KRG), nicht vertreten werden. Eine Kenngrösse auf Stufe Arealplan vorzusehen wäre nicht stufengerecht und würde nicht zum angestrebten Ergebnis führen. Vielmehr ist das Thema bei der Baurechtsvergabe explizit zu beurteilen. Dann ist im Sinne der Stufengerechtigkeit auch klarer, welche Nutzungen vorgesehen sind.



Die Dienstleistungsbetriebe für den motorisierten Individualverkehr sollten nach einer Mitwirkungseingabe auch entlang der Zentralen Achse im Rahmen einer Bestandesgarantie geschützt werden.

Bestandesgarantie

Grundsätzlich gilt die Bestandesgarantie nach Art. 81 des Raumplanungsgesetzes für den Kanton Graubünden (KRG).

Den Mitwirkenden ist die Bedeutung der in Art. 20 Abs. 6 vorgesehenen Reorganisation der Parzellenstruktur nicht schlüssig.

Reorganisation der Parzellenstruktur

Die Parzellenstruktur im Teilgebiet E ist relativ kleinteilig mit ungünstigen Formen für eine Überbauung. Die Erwähnung in der APB ist als Hinweis zu verstehen, mit der Erwartungshaltung, dass für die Teilgebietenentwicklung vorgängig Rahmenbedingungen insbesondere für das durchzuführende qualifizierte Verfahren gemäss Art. 19 Abs. 3 APB zu klären sind.

Im Sinne eines transparenten und breit abgestützten Vorgehens wäre es aus Sicht der Mitwirkenden zu begrüssen, wenn der Stadtrat dem Gemeinderat den Arealplan auch ohne Pflicht zum Beschluss vorlegt, weil der Gemeinderat später auch über die Quartierpläne zu befinden hat.

Genehmigungsinstanzen

Genehmigungsinstanz eines Arealplans ist der Kanton. Die Genehmigung von Quartierplänen obliegt nach kantonalem Recht dem Stadtrat. Ein Einbezug der Legislative würde das Verfahren entgegen der Vorgaben des Kantons zusätzlich verlängern, was nicht dem ursprünglichen Ansatz des Gesetzgebers entsprechen würde.

Ein Ausgleich von Planungsvorteilen respektive Planungsnachteilen sollte im Arealplan geregelt werden.

Ausgleich von Planungsvorteilen

Gemäss Art. 5 Abs. 1bis RPG sollen Planungsvorteile ausgeglichen werden. Das Raumplanungsgesetz für den Kanton Graubünden (KRG) sieht in Art. 19 Abs. 3 vor, dass wenn planerische Massnahmen zu erheblichen Vor- oder Nachteilen führen, die Gemeinden mit den Betroffenen vertraglich einen angemessenen Ausgleich festlegen können. Ein Mehr- oder Minderwert der Arealplanung ist bei gleichbleibender Bauzonenfläche und gleichbleibender Ausnutzungsmöglichkeit nicht ermittelbar. Ausserdem können übergeordnete MIV-Erschliessungskosten sowie allfällige Verschiebungskosten des Bahnhofs im Beitragsverfahren im Sinne von Art. 60 KRG verteilt werden.

In Zusammenhang mit dem Thema Energie schlagen die Mitwirkenden vor, auch das Label nachhaltige Quartiere zu prüfen bzw. im Arealplan zu integrieren. Die Siedlungsentwicklung nach innen und die damit einhergehende Verdichtung bedarf einer sorgfältigen Planung der Frei- und Grünräume. Je mehr die Städte verdichtet werden, desto mehr gewinnen zudem soziale und ökologische Aspekte an Bedeutung. Die Mitwirkenden verweisen auf das Projekt der nachhaltigen Quartierentwicklung, welches von den Bundesämtern ARE und BFE gefördert und von Energiestadt mit dem Label «Nachhaltige Quartiere» ausgezeichnet wird. Zu diesem Konzept gehört die Entwicklung dichter und durchmischter städtischer Zentren, deren allgemeine Qualität einer umfassenden Vision der Nachhaltigkeit entspricht.

Nachhaltige Quartiere

«Nachhaltige Quartiere» by Sméo (NaQu) ist kein von unabhängiger Stelle verliehenes Zertifikat, sondern ein Werkzeug als Entscheidungshilfe für die Entwicklung von nachhaltigen Quartieren. Der Vollzug wäre deshalb weniger einfach sicherzustellen. Im qualitativen Teil der 2000-Watt-Areal-Bewertung sind zahlreiche Aspekte von NaQu enthalten, trotzdem würde NaQu insgesamt eine breitere Palette von Kriterien abdecken, insbesondere in den Bereichen

Gesellschaft und Ökologie. In Bezug auf energiepolitische Zielsetzungen stellt NaQu jedoch keinen Mehrwert dar. Deshalb wird die Stadt die Benützung des Werkzeugs NaQu den Quartierplanbeteiligten lediglich empfehlen.

Energie; 2000-Watt-Areal, Allgemeine Einwände

Die Mitwirkenden unterstützen den Gedanken energieeffizienter Bauweise und sind zugunsten einer umweltschonenden Bauweise für Einbussen bei der Rendite bereit. Jedoch sind sie der Ansicht, dass die in Art. 13 enthaltenen Vorgaben in den hiesigen Verhältnissen nicht umsetzbar sind. Die Mehrkosten werden aller Voraussicht nach verhältnismässig zu hohe Mietzinse bzw. Kaufpreise zur Folge haben. Vor allem dürfte der derzeit vorgesehene Energiestandard für Chur West den Bau von Hochhäusern zur Utopie verkommen lassen.

Bevor ein Label, insbesondere 2000-Watt Areale, als zwingende Voraussetzung für eine Arealentwicklung in den Bestimmungen aufgenommen wird, sollte von der Stadt geprüft werden, ob die Rahmenbedingungen im Gebiet Chur West vorhanden sind, um die Teilgebiete überhaupt 2000-Watt kompatibel entwickeln zu können. Für die Mitwirkenden ist eine vorausgehende Überprüfung eine elementare Voraussetzung, um Klarheit über die Machbarkeit einer Umsetzung eines 2000-Watt kompatiblen Areals zu erlangen.

Die Stadt Chur hat eine Tradition im nachhaltigen Bauen. Schon 1999 stand in Chur der erste dreistöckige Holzbau, bekam den SIA-Preis für nachhaltiges Bauen und war der erste Plusenergiegewerbebau Europas. Das Gebäude hat ein Lowtech-Konzept, ist dreimal besser im Wärmebedarf als Minergie-P, wäre problemlos «Eco»-zertifizierbar und war gleich teuer wie ein konventionelles Haus (450 Fr./m³). Mittlerweile sind viele Architekten im Bereich des nachhaltigen Bauens weitergebildet und kennen kostengünstige Konzepte. Teuer wird es nur, wenn konventionell geplant und mit viel Hightech nachgebessert werden muss.

Weder Minergie ECO noch das 2000-Watt-Areal führen zu unverhältnismässigen Kosten. Dies beweisen auch mehrere durch Genossenschaften oder die öffentliche Hand realisierte 2000-Watt-Areale, ebenso wie die zertifizierten Projekte ausserhalb von Grossstädten wie Horgen oder Lenzburg. Im Gegenteil ist die Zertifizierung als 2000-Watt-Areal schlanker als Minergie, und die Mehrinvestitionen zwischen 0 und 10 % entsprechen in der Regel auch dem erhöhten Marktwert dank höherem Komfort und Dauerhaftigkeit.

Hochhäuser sind in 2000-Watt-Arealen (im Gegenteil zu Minergie-A) nicht unmöglich, denn die Betriebsenergie muss nicht lokal bereitgestellt werden und der zulässige Energiebedarf für Erstellung, Betrieb und Mobilität bezieht sich auf die Geschossfläche und nicht die Arealfläche. Zudem führt das Zertifikat für 2000-Watt-Areale dank der qualitativen Kriterien auch zu einer hohen, gesellschaftlich-sozialen Gestaltungsqualität hin. Dies steigert die Attraktivität und damit die Vermietbarkeit. Beispielsweise sind in der Fachpresse Hochhäuser aus Holz ein Megatrend, seit dem 1. Januar 2015 ist Holzbau für eine Höhe bis 30 m erlaubt und bis 100 m mit Einschränkungen möglich. Die 2000-Watt-Areale Chur West sind eine Chance zukunftsfähiges Knowhow zu erarbeiten und geben der Stadt ein zeitgemässes Auftreten mit grosser Ausstrahlung.

Das Ingenieur- und Beratungsbüro Amstein + Walthert Chur/Zürich hat ein Begleitungsmandat bezüglich der energie- und nachhaltigkeitsbezogenen Zielsetzungen für Chur West sowie deren Umsetzung. Die beauftragten Fachleute haben bestätigt, dass angesichts der vorhersehbaren Rahmenbedingungen keine Hemmnisse für die Realisierung von 2000-Watt-Arealen ersichtlich sind und auch die vorliegenden Arealplanbestimmungen nicht im Widerspruch zu deren Umsetzung stehen. Der Trägerverein Energiestadt



tritt in der Zertifizierungsphase einzelner Areale ins Spiel. Schon jetzt ist die Stadtbehörde im Austausch mit der von Energie Schweiz (BFE) mandatierten Projektleitung «2000-Watt-Areale». In der Stadt Chur gibt es noch keine realisierten 2000-Watt-Areale. Schon 2013 hat sich aber beispielsweise die private Bauherrschaft für das nebenliegende Areal «Kleinbruggen» im Rahmen des Quartierplans zur Realisierung eines 2000-Watt-Areals verpflichtet. Zu diesem Entscheid hat neben der Nachhaltigkeitskomponente auch die erwartete erhöhte Ausnützung beigetragen. Schweizweit werden bis Ende 2016 voraussichtlich gegen zwanzig 2000-Watt-Areale zertifiziert sein.

Zwischen der Eingabe des Quartierplans und der Eingabe des Baugesuchs kann eine sehr lange Zeitspanne liegen. Die Mitwirkenden befürchten, dass ein Energiekonzept, welches bei der Quartierplanung festgelegt wird, bei der Eingabe des Baugesuchs bereits veraltet ist bzw. dem neusten Stand der Technik nicht mehr entspricht.

Energie; Verfahren 2000-Watt-Areal, Energiekonzept

In einer weiteren Eingabe wird angeregt, nebst dem 2000-Watt-Areal-Zertifikat auch den Standard Minergie-P-eco zu favorisieren. Die grosse Anzahl an Bestandesbauten stellen ein Problem für die 2000-Watt-Areal-Zertifizierung eines ganzen Teilgebiets dar. Ebenfalls wird in Bezug zu der grossen Anzahl Bestandesbauten ein Sonderstatus angeregt. Es besteht die Befürchtung, dass die 2000-Watt-Areal-Ziele erst mit umfangreichen Umbauten der Gebäudehülle erzielt werden können.

Betreffend eine langfristige Betrachtung wird die Frage aufgeworfen, wie das 2000-Watt-Areal-Zertifikat gesichert wird, bzw. was passiert, wenn das Zertifikat nicht, oder im Verlauf der Zeit nicht mehr erfüllt wird.

Eine 2000-Watt-Areal-Zertifizierung ist ein langfristiges, flexibles Instrument. Wie beim Energiestadt-Label, ist für eine Erstzertifizierung eine Minimalpunktzahl, ermittelt aus diversen Kriterien zu erreichen. Während der Entwicklung und Realisierung (bis 50 % der Gebäudeflächen) wird alle zwei Jahre rezertifiziert. Ist das Areal in Betrieb wird nur noch alle vier Jahre rezertifiziert. Zu diesen Zeitpunkten wird die Zielerreichung der bei der letzten Zertifizierung definierten Schritte überprüft und der Stand der Arealentwicklung wieder mit dem Punktesystem bewertet. Das im Rahmen der Quartierplanung erstellte Energiekonzept ist also nicht in Stein gemeisselt, sondern kann laufend angepasst werden, was sich bei jeder Rezertifizierung in der Bewertung niederschlägt (2-jährlich in Entwicklung, 4-jährlich im Betrieb). Dabei ist es sogar zum Vorteil der Bauherrschaft, wenn die Vorgaben im Quartierplan sich auf älteren Technologien abstützten und mit den bei Baubeginn verfügbaren Technologien diese Werte einfacher erreichbar sind.

Aber auch das Zertifikat 2000-Watt-Areal ist nicht völlig statisch und auf heute bezogen. Einerseits wird beispielsweise der Bewertung der heutigen Mobilität bereits ein 3-Liter-Auto zugrunde gelegt. Andererseits sind beim Zertifikat «in Transformation» Szenarien für zukünftige Technologien möglich. Zudem ist absehbar, dass sich auch die Anforderungen des Zertifikats wie bei Energiestadt oder Minergie mit der Zeit wandeln, nicht zuletzt in Abhängigkeit der Revisionen des SIA Merkblatts 2040.

Eine Arealzertifizierung bringt gegenüber Einzelzertifizierungen nach Minergie-P-eco oder A-eco den Vorteil der Synergienutzung zwischen Neubau und Bestand. Dieser Ansatz ist wirtschaftlich interessanter. Ein Beispiel: Die Solarthermie Anlage des neuen Doppelkindergartens Calanda mit Wohnungen (Nullenergiesanierung) an der Calandastrasse ist wirtschaftlich, weil mit einem Wärmeverbund zum danebenliegenden Dreifamilienhaus im Sommer und in der Übergangszeit überschüssige Solarwärme verkauft werden kann. Zusätz-

lich bringt die in Entwicklung befindliche Zertifizierung als 2000-Watt-Areal in Transformation ab 2017 die Möglichkeit, auch für Areale mit einem (noch) hohen Anteil an Bestandesbauten anhand eines Zielpfades hin zu den Zielwerten für 2000-Watt-Areale eine Zertifizierung zu erlangen. Nur das 2000-Watt-Areal-Zertifikat sichert zudem die Einhaltung der Zielwerte auch in der Betriebsphase und umfasst auch Aspekte der Orts- und Nutzungsqualität.

Grundsätzlich gilt die im Arealplan formulierte Anforderung einer Zertifizierung als 2000-Watt-Areal erst, wenn im betreffenden Quartierplangebiet bewilligungspflichtige, bauliche Veränderungen erfolgen. Der 2000-Watt-Areal-Prozess verfolgt ohnehin ein langfristiges Ziel und erlaubt zudem auch Kompensationen innerhalb eines Areals: Einerseits können in der Regel in einem Areal gewisse Anteile an (renovierten) Bestandesbauten mitgetragen werden, weil die daneben erstellten Neubauten die Richtwerte für die Betriebsenergie oft unterschreiten und so die höhere Betriebsenergie der Bestandesbauten kompensieren können. Andererseits können mit der ab 2017 als Pilot verfügbaren Zertifizierung eines Areals «in Transformation» auch Areale zertifiziert werden, welche einen grossen Anteil Bestandsbauten aufweisen. Die Idee dieser Zertifizierungsart ist, dass ein langfristiger Absenkpfad für das Areal definiert wird, welcher bei jeder Rezertifizierung eingehalten werden muss. Eine Sonderregelung für bestehende Bauten braucht es somit nicht. Bestehende Bauten benötigen lediglich eine Sanierungsplanung. Eine lebenszyklusgerechte, vorausschauende, energetische Modernisierungsplanung kommt weitgehend ohne Wertvernichtung aus. Dies bedeutet, verbessert werden Bauteile die ohnehin Unterhaltsinvestitionen benötigen. So sind die Mehrinvestitionen in der Regel gering und durch Betriebskosteneinsparungen mittelfristig amortisierbar.

Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens werden von der Bauherrschaft die entsprechenden Nachweise gefordert (Zertifikat 2000-Watt-Areal und behördlicher Energienachweis sowie Mobilitäts- und Monitoring-Konzepte), welche mit dem Vollzug der kantonalen Energievorschriften oder einem Minergie-Nachweis durchaus vergleichbar sind. Bei Bedarf können Kontrollen und Messungen bis zum Bauabschluss von der Stadt in der Baubewilligung festgelegt und einzelne Anforderungen als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung in das Grundbuch eingetragen werden. Die Einhaltung der Anforderungen kann anhand aktualisierter Nachweise bestätigt werden, falls bei der Realisierung gegenüber der Baueingabe relevante Änderungen erfolgen. Bis und mit Bestätigung des Bauabschlusses bestehen somit keine grundlegenden Differenzen. Verfehlungen können wie bei anderen behördlichen Auflagen mit Bussen o.ä. geahndet werden. Mit dem Vollzug im Betrieb bestehen in der Schweiz erst vereinzelte Erfahrungen (vgl. „2000-Watt-Zielsetzungen für Areale - Empfehlung für Gemeinden und Kantone«), da die Schweiz für die energetischen Aspekte keine Betriebsbewilligung für Gebäude kennt. Es ist wichtig, dass durch die Verpflichtung zu einem langfristigen Monitoring weitere Erfahrungen gesammelt werden. Daneben ist es sinnvoll, gemäss dem Luzerner Modell bei (drohendem) Verlust des Zertifikats 2000-Watt-Areals die Ermittlung möglicher Optimierungsmassnahmen als Bedingung auferlegt wird, ggf. mit Präzisierungen bezüglich Unabhängigkeit der Verfasser des Massnahmenkonzepts oder zu einer Realisierungspflicht wirtschaftlicher Massnahmen (inkl. Definition der entsprechenden Grundsätze für die Wirtschaftlichkeitsbestimmung). Eine weitere denkbare Massnahme wäre, den Baurechtszins je nach Erreichung der Zielwerte variabel auszugestalten.

Energie; Energieträger und Ökologie im 2000-Watt-Areal

Die Mitwirkenden bezweifeln, dass die verlangte Zertifizierung überhaupt geeignet ist, das Ziel der Umweltfreundlichkeit zu erreichen. Gewisse Bauteile, welche zur Realisierung des geforderten Standards notwendig sind, würden in der Schweiz nicht produziert und müssen aus dem Ausland importiert werden. Dies schlägt sich in der Ökobilanz zweifellos negativ nieder. Zu berücksich-



tigen ist ferner, dass mit einem Anschluss von Bauten und Anlagen an das Anergienetz bereits eine hohe Energieeffizienz erreicht werden kann.

Des Weiteren wird die Frage gestellt, ob die Fernwärmeleitung vom Biomassekraftwerk in Domat/Ems nach Chur West in den Arealplan aufgenommen werden könnte, zumindest als Hinweis.

Das 2000-Watt-Areal-Zertifikat ist ein ganzheitliches, langfristiges Instrument, das grauergetisch unsinnige Effekte bei Gebäuden und Infrastruktur aufzeigt und verhindert. Es werden also keine Ansprüche zur Verwendung von Bauteilen, die unökologisch sind, erhoben. Da ja im Zertifizierungsprozess eine Ökobilanz der grauen Energie verlangt wird (Primärenergie und Treibhausgase), sind diese Bedenken unbegründet. Zusätzlich werden im qualitativen Teil der Zertifizierungskriterien auch allfällige weitere zertifizierte Gebäudestandards bewertet, wo beispielsweise Minergie ECO positiv zu Buche schlägt.

Ein Anergienetz ist eine Tieftemperaturwärmequelle, die nur mit Wärmepumpen zu Wärmepurpen nutzbar ist. Wärmepumpen sind Geräte, die nur im Niedertemperaturbereich gute Jahresarbeitszahlen erreichen (mindestens drei bis vier Umweltenergieanteile auf einen Stromanteil). Effizient ist ein Anergienetz nur im Zusammenhang mit energetisch sehr guten Gebäudehüllen, die ein Niedertemperaturheizsystem zulassen. Das Eine geht nicht ohne das Andere.

Gesamtstädtisch wurden mögliche Kapazitäten der erneuerbaren Energien erhoben. Wegen des sehr guten zukünftigen Energiestandards der 2000-Watt-Areale, macht die Nutzung von Grundwasser als Hauptenergiequelle besonders Sinn. Für eine Nutzung der allfälligen Fernwärme aus Domat/Ems sind andere Gebiete besser geeignet, für die Hochtemperatur sinnvoll einsetzbar ist. In Chur West kann es bei hohem Wohnanteil sinnvoll sein, ein Hochtemperaturnetz parallel zu führen, da Warmwasser bis 50 % des Wärmebedarfs ausmachen kann. Ein Anschluss an eine Fernwärmeleitung wird nicht priorisiert.

Die Mitwirkenden kritisieren weiter, dass die Nutzungsmöglichkeiten erheblich eingeschränkt sind. Je nach Bauweise wäre die Anzahl Parkplätze auf dem Areal limitiert. Was in Grossstädten nicht ins Gewicht fällt, ist in der Peripherie, wo die Mobilitätsbedürfnisse stärker auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet sind, nachteilig. Die gute Anbindung an das übergeordnete Strassennetz, was bei der Besiedlung von Chur West ein wichtiges Kriterium sein wird, würde beinahe zur Bedeutungslosigkeit verkommen. Ein Beweis für diese Argumente ist, dass bisher nur in den grösseren Städten und Agglomerationsgemeinden 2000-Watt-Areale zertifiziert worden sind.

Energie; Mobilität im 2000-Watt-Areal

Chur West ist heute mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV), dem Langsamverkehr und dem öffentlichen Verkehr gut erschlossen (ÖV-Gütekategorie B). Der Arealplan schränkt die Anzahl oberirdische Parkplätze ein, diese sind für Kundschaft reserviert. Alle übrigen Parkierungen sollen unterirdisch erfolgen. Der MIV wird nur im Bereich der Identität stiftenden Zentralen Achse eingeschränkt. Da sollen alle Erdgeschossnutzungen gefahrlos zu Fuss erreicht werden können. Da in der Regel der Richtwert des Arealzertifikats für die Betriebsenergie unterschritten wird, ist auch eine Überschreitung des Richtwerts für die Mobilität möglich. Die 2000-Watt-Areal-Prozesse streben langfristig eine weniger starke Gewichtung des MIV an. Dies bedeutet aber nicht, dass man die heute nötigen Parkplatz-Kapazitäten nicht bereitstellen kann. Da laut Energiestrategie des Bundes der MIV langfristig abnehmen wird, ist es sinnvoll, Gedanken einer späteren Umnutzung der Parkflächen schon im Planungsprozess einfließen zu lassen. Die zurzeit in Entwicklung befindliche Zertifizierung «2000-Watt-Areal in Transformation» würde auch bei der Mobilität einen Absenkpfad und somit eine anfängliche höhere Motorisierung

erlauben. Selbstverständlich berücksichtigen die entsprechenden Zielwerte die unterschiedliche Verkehrsintensität der Nutzungen unter Einhaltung des übergeordneten Zwischenziels 2050 der «2000-Watt-Gesellschaft».

Der auf gewissen Flächen vorhandene Autohandel ist eine Nutzung, für die keine spezifischen Zielwerte definiert sind. Die damit verbundene hohe Parkplatzzahl ist nicht im gleichen Masse verkehrswirksam wie andere Parkplätze, da sie zu Ausstellzwecken dienen und nur in verhältnismässig geringem Umfang zu Testfahrten führen. Demzufolge würden diese Bereiche oder zumindest die Parkplätze bei der Zertifizierung ausgeklammert.

ANPASSUNGEN ERSTE MITWIRKUNGSAUFLAGE, ZUSAMMENFASSUNG

- > Begrifflichkeit «besonders gute Gesamtwirkung» und «besondere Sorgfalt»; Streichung des Worts «besondere» in Art. 12 Abs. 1 und Art. 12 Abs. 4 der Arealplanbestimmungen (APB)
- > Standort Bahnhof Chur West; Anpassungen im Plan, Lage bei der Raschärenstrasse und zusätzlicher Standort beim Vogelsangweg, Planlegende Hinweis neu «Lage Bahnhaltestelle bestehend (aufzuheben)» und «Vorge-sehene neue Bahnhaltestellen»; Anpassung Art. 18 Abs. 4 und Art. 22 Abs. 9 APB mit Erweiterung der Koordinationspflicht auf das Teilgebiet H
- > Buslinien; Anpassung Art. 18 Abs. 2 APB, Präzisierung mit dem Wortlaut «Der Strassenraum/öffentliche Raum ist so zu sichern und zu gestalten, dass eine Buslinie in den Quartieren realisiert werden kann. Die Quartier-pläne sind entsprechend auszugestalten»
- > Anschlusspunkte Erschliessung motorisierter Individualverkehr (MIV) und Langsamverbindungen; Umbenennung der Begrifflichkeit «Anschlusspunk-te» in «Anschlussbereiche»; Ergänzung Anschlussbereiche Erschliessung MIV für die Teilgebiete A und B und Ergänzung Anschlussbereiche Langsamverbindungen im Plan; In Art. 16 APB Verdeutlichung das Anschlussbe-reiche Langsamverbindung in den Teilgebietsentwicklungen zu konkretisie-ren sind.
- > Oberirdische Parkplätze; Ergänzung Art. 17 Abs. 4 APB mit 30 Min. als Maximalwert für das Kurzzeitparkieren
- > Zentrale Achse, Sicherung des Strassenraums, Baulinien; gleichmässiger verteilte Darstellung der Zentralen Achse im Plan, Streichung Verweis auf zu erarbeitende Studie in Art. 6 APB
- > Raumhöhen und Raumtiefen entlang der Zentralen Achse; Streichung minimale Raumtiefe in Art. 5 Abs. 3 APB
- > Geschosshöhen bei Hochhäusern; Ergänzung Art. 8 Abs. 4 APB, Abwei-chungen von der minimalen Geschosshöhe für Hochhäuser von 3.10 m sind neu im Rahmen der Quartierplanverfahren der Teilgebietsentwicklungen möglich. in
- > Hochhaus im Teilgebiet H; Streichung des letzten Satzes in Art. 20 Abs. 9 APB mit dem Verbot für zusätzliche Hochhäuser im Teilgebiet H
- > Gestaltungsbeirat (siehe unter Inhalte und Ziele des Arealplans); Streichung von Art. 11 Abs. 2 APB «Das Organisationsreglement des Gestaltungsbeira-tes wird vom Stadtrat erlassen.»



ZWEITE MITWIRKUNG

Der nach der ersten Mitwirkung angepasste Arealplan wurden vom 13. April 2017 bis und mit 15. Mai 2017 erneut öffentlich aufgelegt. Es sind acht schriftliche Stellungnahmen mit verschiedenen Fragen, Hinweisen und Einwendungen eingegangen.

Es sind themenspezifisch die Eingaben behandelt, welche die vorgenommenen Anpassungen im Arealplan nach der ersten Mitwirkung betreffen. Inhaltlich neue Eingaben, die sich allgemein auf den Arealplan beziehen, sind ebenfalls behandelt. Auf Anregungen und Kritiken die im Sinne der ersten Mitwirkung wiederholt wurden, wird nur bei einer Eingabe ergänzend eingegangen. Bezüglich der wiederholten Eingaben gelten weiterhin die entsprechenden Ausführungen der ersten Mitwirkung.

In kursiver Schrift sind jeweils die Mitwirkungseingaben umschrieben und jeweils nachfolgend in regulärer Schrift die Behandlung der Eingaben.

Für die zweite Auflage des Arealplans wurden die Hinweise «Vorgesehene neue Bahnhaltestellen» angepasst. Die Mitwirkenden bemerken in Ihrer Eingabe, dass noch nicht abschliessend klar ist, wo und wie viele Stationen exakt entstehen werden. Zudem ist in Art. 20 der Arealplanbestimmungen nur für das Teilgebiet B eine Bemerkung für einen allfälligen Bahnhofplatz vermerkt. Aus Sicht der Mitwirkenden sollte der gleiche Vermerk auch für das Teilgebiet E aufgenommen werden.

Standort Bahnhof Chur West

Die Einträge «Vorgesehene neue Bahnhaltestellen» sind, weil ausserhalb des Arealplanperimeters als Hinweise dargestellt. Im Planungs- und Mitwirkungsbericht ist bereits erläutert, dass es sich um potentielle Lagen handelt. Betreffend der gewünschten Ergänzung für einen Bahnhofplatz in Teilgebiet E sei auf Art. 18 der Arealplanbestimmungen verwiesen. Die Bestimmung sieht vor, dass die künftige Lage des Bahnhofs inkl. Aussenraum und Langsamverkehrerschliessung in den Teilgebietsentwicklungen B, E und H zu berücksichtigen ist. Aus fachlicher Sicht genügt die Bestimmung, damit auf einen neuen Bahnhof reagiert wird.

Die Mitwirkenden beantragen, dass die oberirdischen Parkplätze des Teilgebiets A von der maximalen Parkierungsdauer befreit werden. 30 Minuten als max. Parkierungsdauer sei für Kunden der Verwaltung unrealistisch.

Parkierungsdauer von max. 30 Minuten

Der Arealplan bezweckt, dass um eine möglichst hohe Aufenthaltsqualität zu erreichen, der ruhende Verkehr unterirdisch angeordnet wird. Dies soll z.B. für den Wocheneinkauf bei einem Grossverteiler oder für einen Restaurantbesuch gelten. Es ist nicht zu begründen, weshalb die Besucherparkierung über 30 Minuten bei der kantonalen Verwaltung ausnahmsweise nicht unterirdisch sein soll. Aus den beschriebenen inhaltlichen Gründen sowie im Sinne der Gleichbehandlung aller Beteiligten, wird eine Ausnahmeregelung für das Teilgebiet A abgelehnt (siehe dazu auch «Inhalte und Ziele des Arealplans, Motorisierter Individualverkehr MIV»).

In Art. 18 Abs. 2 der Arealplanbestimmungen ist neu aufgeführt, dass der Strassenraum/öffentlicher Raum so zu sichern und zu gestalten sei, dass eine Buslinie in den Quartieren realisiert werden kann und dass die Quartierpläne entsprechend auszugestalten sind. Die Mitwirkenden wenden ein, dass der Bereich der bestehenden Tankstelle im Teilgebiet F (Baurechtsgrundstück Nr. 8990) nicht mit einer Buslinie oder Busspurerweiterung vereinbar ist.

Verkehrsfläche Bus

Entlang der Kasernenstrasse ist zwischen den Kreisel Ringstrasse und Comercialstrasse abstrakt eine «Verkehrsfläche Bus» eingetragen. Art. 18 der Arealplanbestimmungen thematisiert eine mögliche Busspurverweiterung, die in den jeweiligen Quartierplanverfahren zu berücksichtigen ist. Somit ist zumindest in einer langfristigen Perspektive eine mögliche Busspurverweiterung in den jeweiligen Quartierplanverfahren zu thematisieren. Der Einwand kann aufgrund der langfristigen Auslegung des Arealplans und der damit einhergehenden Förderung des öffentlichen Verkehrs (siehe dazu «Inhalte und Ziele des Arealplans, Öffentlicher Verkehr ÖV») nicht berücksichtigt werden.

Platz und Bushaltestelle an der Kasernenstrasse

Die Mitwirkenden kritisieren, dass im Arealplan Teilgebiet D an der Kasernenstrasse ein Platz mit Bushaltestelle vorgesehen ist.

Der Arealplan definiert an der betreffenden Stelle keinen Platz und auch keine Bushaltestelle. Das, was als Platz interpretiert werden könnte, gilt gemäss Legende des Arealplans als Anschlussbereich Langsamverbindung. Es ist eine abstrakte Darstellung eines Bereichs in welchem eine Langsamverbindung an das übergeordnete Netz angeschlossen werden soll. Die Form ist dabei nicht definiert. Die im Arealplan eingetragene «Verkehrsfläche Bus» thematisiert eine mögliche Busspurverweiterung, die in den jeweiligen Quartierplanverfahren zu berücksichtigen ist und setzt nicht eine Bushaltestelle voraus.

Die Mitwirkenden beantragen, dass die Zentrale Achse im Bereich des Teilgebiets E differenzierter beschrieben wird. In Frage gestellt wird, dass die Zentrale Achse in eine stark befahrene Strasse und in die Tiefgarage City West mündet und diese deshalb falsch konzipiert ist.

Die Zentrale Achse soll als Rückgrat die verschiedenen Teilgebiete von Chur West verbinden und dem Stadtteil eine Identität verleihen (siehe dazu «Inhalte und Ziele des Arealplans, Zentrale Achse»). Eine differenzierte Betrachtung erfolgt stufengerecht in den einzelnen Teilgebietsentwicklungen. Dabei ist die Achse auch im Bereich der Commercialstrasse der Teilgebiete G und H differenziert zu betrachten. Die Autoverkehrsbelastung und die Einfahrt der Tiefgarage sind zwar nicht beste Voraussetzungen für den Abschluss der Zentralen Achse, dennoch überwiegen die vorgesehene Funktion und Lage der Zentralen Achse die Nachteile.

Zentrale Achse Teilgebiet A

Die Mitwirkenden kritisieren, dass die geforderte Raumhöhe entlang der Zentralen Achse von 4.50 m nicht mit einer vorgesehenen «Sinergia-Erweiterung» vereinbar ist. Behindertengerechte Anschlüsse können damit nicht gewährleistet werden. Gleichzeitig räumen die Mitwirkenden ein, dass die «Sinergia-Erweiterung» kaum bis zur Zentralen Achse reichen wird.

Die vorgeschriebene minimale Raumhöhe von 4.50 m fördert die städtische Ausprägung der zentralen Achse und ist in allen Teilgebieten in gleichen Massen zu berücksichtigen. Die Vorgabe ist zusammen mit der Achs-Orientierung von publikumsintensiven Nutzungen in einer langfristigen Betrachtungsweise massgebend für die Entwicklung der Zentralen Achse. Gebäude, welche an die Zentrale Achse anschliessen, haben die Vorgaben zu berücksichtigen.

Zentrale Achse, Gestaltung Aussenraum

Die Mitwirkenden wenden ein, dass die Zentrale Achse mit einer aus dem Plan gemessenen Breite von 35 m plus allfälligen Grenzabständen nicht massstabsgerecht für eine Langsamverkehrsverbindung und für die vorgesehenen Nutzungen (Begegnung, Kreativität, Genuss und Bewegung) ist.

Im Arealplan handelt es sich um eine abstrakte Darstellung des Wirkungsbereichs der Zentralen Achse. Die Ausbildung der Zentralen Achse (nicht zwingend 35 m breit) inkl. Grenzabstände, allfällige Baulinien, allfällige Grenzbereinigungen, Kostenregelungen etc. ist stufengerecht in den Teilgebietsent-



wicklungen differenziert und koordiniert zu betrachten. Die Zentrale Achse soll als Rückgrat die verschiedenen Teilgebiete von Chur West verbinden und dem Stadtteil eine Identität verleihen.

Die Mitwirkenden wenden ein, dass die Forderung Tiefgaragenzufahrten in die Gebäudekomplexe zu integrieren, zu unverhältnismässigen und gestalterisch unbefriedigenden Eingriffen an der bestehenden Bausubstanz führen kann.

In diesem Zusammenhang schlagen die Mitwirkenden wie bereits in der ersten Mitwirkung vor, die Raschärenstrasse unterirdisch unter der Zentralen Achse hindurch neu zu bauen und die Tiefgaragen der Teilgebiete C, D, E und F von dieser unterirdischen Strasse aus zu erschliessen. Damit gäbe es nur eine Ein- Ausfahrt für die betreffenden Teilgebiete. Die oberirdische Raschärenstrasse könnte dabei weiterhin bestehen bleiben.

Wie unter «Erste Mitwirkung» erläutert wäre es unverhältnismässig, wenn Tiefgarageneinfahrten in bestehende Gebäude einzubauen wären. Die Vorgabe ist spätestens in den Quartierplänen umzusetzen bzw. es ist darin aufzuzeigen, wie und wann (bei einer Überbauung) die Parkierung unterirdisch realisiert wird.

Eine unterirdische Führung der Raschärenstrasse wird mit dem Arealplan nicht ausgeschlossen. Im Arealplan eine Verpflichtung aufzunehmen, dass diese unterirdische Strasse zu realisieren ist, wird aber nicht als stufengerechte Vorgabe angesehen. Gestalterisch und hinsichtlich des Raumbedarfs wären die langen Abfahrts- bzw. Auffahrtsstrecken kritisch zu hinterfragen. Funktional können kritische Abhängigkeiten bezüglich der individuellen Entwicklung der einzelnen Teilgebiete in den jeweils unterschiedlichen Planungshorizonten entstehen. Des Weiteren kann die öffentliche Interessenz an einer unterirdischen Strasse sowie das Kosten-Nutzenverhältnis noch nicht, bzw. besser bei einer allfälligen Projektierung abgeklärt werden.

ANPASSUNGEN ZWEITE MITWIRKUNGSAUFLAGE

Aufgrund der Auswertung der Mitwirkungseingaben wurden keine Anpassungen an den verbindlichen Arealplaninhalten vorgenommen.

Tiefgaragenzufahrten und unterirdische Raschärenstrasse

Informelle Mitwirkung

Chur West ist heute ein Gebiet im überbauten Zustand mit grossem Potential zur Veränderung. Chur West ist geprägt von bestehenden Gebäuden, vom Gewerbe, von Menschen, die in Chur West arbeiten, einkaufen und wohnen und vom Verkehr in seinen unterschiedlichen Formen. Was in diesem Gebiet passieren soll, wollte man nicht im stillen Kämmerlein entschieden, sondern zusammen mit den Protagonisten im Gebiet Chur West eine Vision für die Zukunft entwickeln. Mittels diverser Veranstaltungen unter dem Namen *Dialog Chur West* trat man mit Interessierten in Kontakt und arbeitete gemeinsam an den zentralen Themen für einen neuen Stadtteil.

DIALOG CHUR WEST

Informationsveranstaltung
24. Juni 2013

Der öffentliche Mitwirkungsprozess wurde mit einer Informationsveranstaltung am 24. Juni 2013 begonnen. In der Eventhalle des City West wurden die Direktbetroffenen über die sich stellenden Herausforderungen im Gebiet Chur West sowie über die Gestaltung und die daraus entstehenden Möglichkeiten des Mitwirkungsprozesses informiert.



1. Grossgruppenveranstaltung
26. September 2013

Im September 2013 wurde in der Truppenunterkunft die erste von zwei Grossgruppenveranstaltungen in Form eines World Cafés durchgeführt. In Kaffeehaus-Atmosphäre wurde während eines Nachmittages darüber diskutiert:

- > Was man in Chur West braucht um sich wohl zu fühlen.
- > Was im Zentrum des Raumes und der Menschen in Chur West steht.
- > Wie Chur West 2030 aussehen soll.





Die Teilnehmenden sassen für die Diskussionen in kleinen, sich wechselnden Gesprächsgruppen an einem Tisch und notierten oder zeichneten bei Kaffee und Kuchen ihre Gedanken auf Tischtücher. Diese Tischtücher wurden danach von den Prozessleitenden ausgewertet. Das Resultat waren eine lange Liste von Bedürfnissen, Wünschen und Ideen für die Zukunft in Chur West, welche für eine zweite Grossgruppenveranstaltung aufbereitet wurden.

Daraus folgend diskutierten im Januar Interessierte mittels eines Stadtspiels sowie eines OpenSpace darüber wie die Vision Chur West Realität werden kann. Welche Schritte sind nötig, damit die im September zusammengetragene Vision Wirklichkeit wird? Die Impulse aus der ersten Veranstaltung wurden in mehreren Schritten verdichtet und zusammengeführt. Daraus sind Szenarien und Themen entstanden, die anhand eines Spiels bearbeitet wurden. Beim „Stadtspiel“ trafen sich die Spielenden in den Rollen der Investierenden, der Besuchenden und der Stadtplanenden und kürten die jeweiligen Meisterinnen und Meister in der Stadtentwicklung. So wurde in kleinen Gruppen Chur West entwickelt und präzise Anliegen formuliert, die im Anschluss an das Spiel in offenen Workshops, einem sogenannten OpenSpace, weiter bearbeitet wurden. Es wurden intensive Gespräche geführt und mit den Teilnehmenden Anliegen sehr tief bearbeitet. Am Schluss wurden miteinander die attraktivsten Workshopbeiträge ausgewählt und dem Stadtrat vorgelegt.

2. Grossgruppenveranstaltung 17./18. Januar 2014



Aus den Workshopbeiträgen wurden sieben Arbeitsgruppen zu verschiedenen Themen gebildet, welche sich zwei Mal getroffen haben um eine Vision für Chur West im ihnen zugeordneten Themenbereich zu formulieren. Namentlich wurden folgende Themen vertieft:

Arbeitsgruppen Februar - Mai 2014

- > Verkehr - Ziel Vernetzung
- > Gestaltungsbeirat
- > Urbanität und Durchmischung
- > Alternative Energie
- > Freiraum indoor & outdoor
- > Öffentliche Infrastruktur

Ende Juni wurden die Vorschläge durch die Arbeitsgruppen an einer Abschlussveranstaltung präsentiert. Die Vorschläge wurden in der erneut öffentlichen Veranstaltung breit diskutiert und schriftlich festgehalten. Es wurden Bedenken geäussert, Zustimmung gesprochen und kritische Fragen aufgeworfen. Das Team der Stadtentwicklung Chur hat die Inputs aufbereitet und anschliessend dem Stadtrat vorgelegt. Daraus entstanden konkrete Inhalte die in den Arealplan fliessen sollen.

Abschlussveranstaltung 24. Juni 2014

ERGEBNIS INFORMELLE MITWIRKUNG

Verkehr - Ziel Vernetzung

Für die Arbeitsgruppe ist wesentlich, dass ein attraktives Chur West zu den Naherholungsräumen und mit dem Zentrum gut vernetzt ist. Für den Fuss- und Veloverkehr ist das Gebiet durchlässig und direkt an das ÖV-Netz angeschlossen. Es gibt mit Langsamverkehr gut erreichbare öffentliche Räume und verfügt über sichere Schulwege.

Erreichen wollen sie dies über eine Priorisierung von ÖV und LV, was konkret Massnahmen wie Tempo 30 Zonen und die Priorisierung des Stadtbusses bedeutet. Zudem fordern sie, dass die Parkieranlagen für den motorisierten Individualverkehr unterirdisch verlegt, kostenpflichtig und beschränkt sein müssen.

Gestaltungsbeirat

Für die Arbeitsgruppe Gestaltungsbeirat stellen sich die gestalterischen Rahmenbedingungen in den Vordergrund. Ein Gestaltungsbeirat sorgt für einen attraktiven Stadtteil Chur West in dem er Potentiale herausarbeitet und die Koordination von Interessen übernimmt. Genauso wichtig ist die Begleitung des langjährigen Prozesses zur Sicherung der qualitätsvollen Planung und der architektonischen Umsetzung. Ein weiterer zentraler Aspekt eines attraktiven Chur West ist die Bereitschaft der Eigentümer und Investoren.

Der Gestaltungsbeirat erfüllt aus Sicht der Arbeitsgruppe zwei wichtige Kriterien: hohe Fachkompetenz sowie Unabhängigkeit. Das heisst die Mitglieder sollen Experten aus den Bereichen Architektur und Städtebau, sowie ohne Interessenbindung sein.

Urbanität und Durchmischung

Gemäss der Arbeitsgruppe Urbanität und Durchmischung wird der Weg zu einem attraktiven Chur West über eine Testplanung mit konkreten Szenarien führen. Die Beurteilung dieser Testplanung sollte durch unterschiedliche Interessengruppen, d.h. Stadt, Investoren, Ökonomen, Juristen, Stadt-, Verkehrs-, und Landschaftsplaner, Architekten, mögliche Betreiber, Grundeigentümer und Baurechtsnehmer stattfinden. Der ganze Prozess sollte durch den Gestaltungsbeirat begleitet und auch beurteilt werden.

Die öffentlich ausgeschriebene Testplanung sollte von 4-6 interdisziplinären Teams bestritten werden. Dabei soll jedem Team eine individuelle Aufgabenstellung mit einem konkreten Szenario vorgegeben werden.

Alternative Energie

Die Arbeitsgruppe alternative Energie verfolgt die Vision eines energetisch autonomen, effizienten und vernetzten Chur West, welches auf erneuerbare Energien setzt. Kernpunkt dieser Forderung bildet der energetische Verbund, welcher unabdingbar ist für ein zukunftsorientiertes Chur West.

Um dies zu erreichen sind Massnahmen in den Bereichen Regulation, Technik, Anreize und Motivation vonnöten. Durch Energievorgaben, State of the Art-Technik sowie Förder- oder Bonusanreize und die Motivation Chur West zu einem Leuchtturm für die Energiewende zu gestalten, ist eine solche Vision umsetzbar.

Freiraum indoor & outdoor

Im Themenbereich Freiraum liegt der Fokus darauf, dass in einem attraktiven Chur West Raum sein muss für Begegnungen, Kreativität, Geniessen und Bewegen.

Dafür müssen einerseits die Balance zwischen Freiheiten und Vorschriften gefunden werden sowie die unterschiedlichen Nutzergruppen entsprechend beachtet werden. Ein gezieltes Schaffen von Freiflächen soll eine Aneignung des Raumes je nach Bedürfnis ermöglichen. Öffentlich begehbbare, begrünte



Freiflächen der Sockelbauten würden zu mehr potentieller Freifläche führen. Das zentrale Element bildet hierbei der Dialog zwischen Investoren und der Stadt, um erstere zu einem Beitrag motivieren zu können.

Die Vision der stadtinternen Arbeitsgruppe bringt vor allem unterschiedliche Bedürfnisse zusammen. Ein attraktives Chur West bietet eine Balance zwischen Orten für Begegnungen und Rückzugsmöglichkeiten. Es bietet Wohnraum für alle Stadien des Lebenszyklus und besticht durch eine soziale, kulturelle und ökonomische Durchmischung. Es ermöglicht ein Alleine – Individuell – Miteinander – Gemeinsam und bietet genügend Versorgungsstrukturen.

Um dies zu erreichen ist eine enge Zusammenarbeit von öffentlicher und privater Hand sowie einer sektorenübergreifenden Zusammenarbeit unabdingbar. Um dies sicherzustellen sind entsprechende Finanzierungsmodelle vorzugeben.

Die Vorschläge wurden vom Publikum mittels eines Ampelsystems bewertet. Sie bekamen damit Gelegenheit ihre Meinung zu den Lösungen eines Themas kund zu tun. Dabei ging es nicht um ein vertieftes Feedback, welches sich bereits um Fragen der Realisierbarkeit zu drehen droht, sondern vielmehr darum, eine Grundstimmung gegenüber einem Vorschlag zu erhalten. Selbstverständlich gab es gleichzeitig die Möglichkeit absolute No-Go's oder Favoriten zu benennen.

Öffentliche Infrastruktur

Beurteilung der Vorschläge

Arbeitsgruppe			
Verkehr - Ziel Vernetzung			
Gestaltungsbeirat			
Urbanität und Durchmischung			
Alternantive Energien			
Freiraum - indoor & outdoor			
Öffentliche Infrastruktur			



Zustimmung*



Zustimmung unter Vorbehalt*



Ablehnung*

*Je dunkler die Farbe, desto eindeutiger das Resultat

Inhalte und Ziele des Arealplans

ZIEL AREALPLAN

Der Arealplan Chur West definiert die übergeordneten Regeln nach denen das Gebiet entwickelt werden soll. Insbesondere koordiniert er die Entwicklung des öffentlichen Raumes sowie die Erschliessung des gesamten Stadtteils. Der Arealplan Chur West soll einen Mehrwert für alle generieren. Durch Koordination und Kooperation sollen die einzelnen Teilgebiete zu einem urbanen Zentrum werden, in dem man gerne wohnt, arbeitet und seine Freizeit verbringt, kurz: lebt. Die Teilgebiete sollen als Einheit zu einem Stadtteil werden, indem die Einzelinteressen zugunsten der Allgemeinheit in den Hintergrund rücken. Die Bevölkerung wurde aufgefordert ihre Vision von Chur West zu entwickeln und zu teilen. Folgedessen dienen diese Visionen als Grundgerüst des vorliegenden Arealplanes.

STÄDTEBAULICHER ÜBERBAU / RAHMENBEDINGUNGEN

Städtebaulicher Überbau

Seit der Gesamtrevision der Stadtplanung besteht die Vision, Chur West als «Stadtteil des 21. Jahrhunderts» zu entwickeln. Der Stadtteil Chur West steht damals wie heute unter der Prämisse des haushälterischen Umgangs mit dem Boden und der inneren Verdichtung. Die Entwicklung Chur West bringt eine Neustrukturierung mit sich. Grundlegende Absichten bilden dabei Chur als ausstrahlungskräftige, ökonomisch und gesellschaftlich attraktive Stadt zu etablieren und weiterzuentwickeln.

Hinsichtlich Städtebau und Nutzung wird somit das Ziel verfolgt, Impulse für einen dichten, durchmischten und in Bezug auf die Bodenfläche wertschöpfungsstarken Stadtteil zu schaffen, der sich im Spannungsfeld zwischen Investitionen und öffentlich räumlicher Qualität bestmöglich entwickeln kann. Was die Nutzer von Chur West erwarten, konnte im Rahmen der informellen Mitwirkung «Dialog Chur West» eruiert werden. Die Kernanliegen, die sich aus dem Dialog ergeben haben, betreffen die Themen: Verkehr/Vernetzung, Gestaltungsbegleitung, Urbanität/Durchmischung, alternative Energie, Freiräume und öffentliche Infrastruktur. Der Arealplan baut auf diesen Themenfeldern auf. Zu den Themen Verkehr, Gestaltungsbegleitung (Gestaltungsbeirat), alternative Energie, Freiräume und Infrastruktur beinhaltet der Arealplan stufengerecht Vorgaben. Hinsichtlich Urbanität und Durchmischung/Nutzung wird die Konkretisierung auf Teilgebietsentwicklungen verschoben, die zeitlich unabhängig sind und in einem langfristigen Zeithorizont liegen (Quartierplanpflicht für einzelne Teilgebiete). Die Teilgebietsentwicklungen unterliegen der Pflicht, ein qualifiziertes Verfahren (Wettbewerb, Studienauftrag etc.) durchzuführen. Der Überbau soll zeitgerechte Entwicklungen aus intrinsischer Motivation ermöglichen, d.h. dass sich der Wille für private bauliche Investitionen und die öffentlichen Interessen gegenseitig ergänzen und nicht das eine das andere verhindert. Ebenfalls soll diese gegenseitige Beeinflussung nicht mit Verboten und Geboten geregelt werden, sondern mittels eines gemeinsamen Prozesses, indem die einzelnen Elemente stufengerecht konkretisiert und damit unter anderem über Wissensvermittlung und Anreize gesteuert werden.

Das neue Zentrum Chur West und das bestehende Stadtzentrum bilden zwei Pole mit unterschiedlichen Qualitäten und Ausprägungen, die in einer gesunden Konkurrenz aber auch in einer Wechselbeziehung stehen sollen. Dies wird weniger als Risiko, sondern als Chance angesehen. Mit Chur West



kann eine Entwicklung initiiert werden, die langfristig auch dem Stadtzentrum mit der historischen Altstadt erhöhte Besucherfrequenzen beschert (Parallel zum Arealplan wird die Vision einer Pendelbahn zwischen Chur West und der Altstadt geprüft). Insbesondere kann die Stadt in touristischer Hinsicht gesamthaft profitieren. Mit dem Arealplanentwurf wird in diesem Sinn auch die Vision verfolgt, beiden Zentren mit einer attraktiven Verbindung in der Verlängerung der zentralen Achse räumlich zu verknüpfen. Ob und wann sich Synergien einstellen, kann nicht im Rahmen der vorliegenden Arealplanung geklärt werden, sondern hat fortwährend zu erfolgen und ist im Sinne einer Perlenkette zu verstehen. Die zentralen Areale entlang der Perlenkette bilden das Kasernenaareal, das Calandaareal, Welschdörfli West und der Plessurübergang.

Die Transitrouten von Nord nach Süd und umgekehrt über die verschiedenen Alpenpässe führten historisch in das «alte Stadtzentrum». Die neue Transitroute in Form der Autobahn A13 führt an der Stadt vorbei. Die Altstadt wird nicht wahrgenommen. Chur West an der Autobahn kann und soll in diesem Zusammenhang die Torfunktion zu Chur von Süden herkommend aufnehmen, entsprechend ist dieser Stadtteil auszuprägen.

Aus dem Themenbereich Freiraum des Dialogs Chur West geht hervor, dass Chur West Raum für Begegnungen, Kreativität, Genuss und Bewegung bieten soll. Dies ist u.a. ein Grund für die Entwicklung der zentralen Achse, an die sich Nutzungen mit Publikumsfunktion auszurichten haben und die grösstenteils vom individuellen, motorisierten Verkehr befreit sein soll. Mit Art. 9 Abs. 1 wird zudem angestrebt, in den einzelnen Teilgebieten der Nutzung entsprechende qualitative und quantitative Freiräume zu schaffen. Insgesamt soll damit der Begegnungsraum im Sinne einer netzartigen Struktur über den gesamten Stadtteil z.B. im Vergleich zu einem zentralen Platz/Freiraum vergrössert werden. Dies entspricht sowohl dem prozesshaften Vorgehens als auch auf die Leistung eines Beitrags aller beteiligten Teilgebiete. Nicht zuletzt wird mit der Festsetzung von ergänzenden Fussverbindungen durch den Stadtteil eine zusätzliche Netzstruktur zur Schaffung von Bewegungs- und Begegnungsräumen geschaffen. Kommt hinzu, dass sieben von acht Teilgebieten an die Zentrale Achse angrenzen und somit gegenseitige Entwicklungsimpulse generiert werden können.

Den Bedarf für Sport- und Bildungseinrichtungen zu evaluieren und die nötigen Einrichtungen bereitzustellen gehört zu einer wichtigen Aufgabe der Stadt. Aus den aktuell laufenden Planung Obere Au (Masterplan) oder der abgeschlossenen Schulraumplanung lässt sich entsprechend klar ableiten, dass der Stadtteil Chur West weder für einen Standort einer Schulanlage noch Flächen für eine Sporteinrichtung bereitstellen muss. Für spätere Bedürfnisse ist die Stadt in der Lage, mit den städtischen Liegenschaften die innerhalb des Gebiets von Chur West sind, bedarfsgerecht im Rahmen der Entwicklung der Teilgebiete zu reagieren.

Nebst den innerhalb des Arealplangebiets zu realisierenden Freiräumen liegen relativ nah die Naherholungsräume Rossboden, die Wanderwege in Richtung Schönegg und Juchs und die Grünzone Kleinbruggen, die mittelfristig in einen allmendartigen Grünraum umgewandelt wird. Bestehende und künftige Langsamverkehrverbindungen vernetzen diese Räume.

Die städtebaulichen Vorgaben beziehen sich auf die öffentlichen Räume im Sinne einer Negativplanung, d.h. «wo nicht gebaut werden soll». Zentral dabei ist die Ausbildung der zentralen Achse, damit diese längerfristig die Funktion des gewünschten öffentlichen Raums einnimmt. Dazu dient beispielsweise die Vorgabe der geschlossenen Bauweise mit punktuellen Aufweitungen als Freiräume etc.. Erfahrungsgemäss sind zu viele starre, gestalterische Vorschriften

Öffentlicher Raum und öffentliche Infrastruktur allgemein

Städtebaulich und gestalterisch wichtige Rahmenbedingungen

für die Entwicklung eines Gebiets über einen langen Zeithorizont kontraproduktiv. Deshalb wird mit den Quartierplanungen inkl. qualifiziertem Verfahren auf zeit- und bedarfsgerechte Entwicklungen gesetzt, die vom neu gebildeten Gestaltungsbeirat begleitet werden. Der Bau von Hochhäusern zum Beispiel hat gemäss den Arealplanbestimmungen (APB) nach einer fundierten, städtebaulichen Analyse zu erfolgen und wird durch den Gestaltungsbeirat begleitet. Zum jetzigen Zeitpunkt klare Vorgaben zu machen, wo genau Hochhäuser stehen müssen oder dürfen, ist nicht zweckmässig. Wird z.B. ein Hochhaus, das nach Konzept oder Arealplan an einem vorbestimmten Ort gebaut werden sollte, nicht gebaut, wäre das Konzept bereits relativiert und die Arealplanung gescheitert.

ZENTRALE ACHSE

In Chur West soll ein neues urbanes Zentrum entstehen. Die Grösse sowie auch der unterschiedliche Zeithorizont der betroffenen Grundeigentümer erfordert eine gestaffelte Bepanung und Umsetzung in Teilgebieten. Die Zentrale Achse soll einerseits die Teilgebiete miteinander verbinden und andererseits einen ersten Schritt einer Langsamverbindung zwischen der Altstadt und dem neuen Stadtteil Chur West darstellen. Plätze, Pocketparks, Zu-/Ausgänge oder Wege bilden gemeinsam eine Abfolge von Orten der Begegnung als Rückgrat des Stadtteils und zentrale Verbindung zur Innenstadt für Zufussgehende und Radfahrende.

Raumausprägung Zentrale Achse

Durch gestalterischen Vorgaben, wie eine Mindesthöhe der Gebäude von 15 Meter sowie einer geschlossenen Bauweise innerhalb der Teilbereiche, soll der Bereich räumlich gefasst werden. Durch die Vorgaben von überhohen Erdgeschossräumen sowie die Orientierung der Hauptzugänge der Gebäude zur Zentralen Achse hin, werden Nutzungsakzente gesetzt. Diese sollen die öffentlichen Räume beleben.

Das rechtsgültige Baugesetz gibt vor, dass eine geschlossene Bauweise vorherrscht, wenn mindestens drei selbständige Gebäude zu einer baulichen Einheit vereinigt werden (Art. 58 BauG). Diese Formulierung eröffnet einen Interpretationsspielraum, der einerseits eine räumliche Fassung der Zentralen Achse fordert aber Flexibilität in der Gestaltung im Spannungsfeld von selbstständigen Gebäuden und bauliche Einheit zulässt. Durchgänge und Einschnitte zu den hinterliegenden Freiräumen sind nicht per se ausgeschlossen. Konkret ist in den einzelnen Teilgebietsentwicklungen die städtebauliche Setzung an der Zentralen Achse und die Etappierung zu definieren. Im Gegensatz zu einer Pflichtbaulinie oder einer Baulinie, welche die Bebauung langfristig und ohne Garantie dass gebaut wird, vorwegnehmen würde, ist der Grundsatz der geschlossenen Bebauung relativ flexibel.

Um die Zentrale Achse zu einer Zone des urbanen Lebens zu gestalten, soll sie dem Langsamverkehr vorbehalten bleiben. Den publikumsorientierten Nutzungen soll ein reibungsloser Betrieb ermöglicht werden, weshalb die Anlieferung über diese Achse möglich ist. Inwiefern sich eine Führung des Linienbusses über die Zentrale Achse eignet, wird offen gelassen.

Die Zentrale Achse ist so konzipiert, dass der Raum für Begegnungen, Kreativität, Genuss und Bewegung konzentriert ist. Der reduzierte Begegnungsraum fördert Entwicklungsimpulse hin zur gewünschten Zentrumsbildung. Die Gebäudefassade am öffentlichen Raum wird durch die Achsenausbildung z.B. im Vergleich zu einem zentralen Platz mit gleicher Fläche viel grösser. Kommt hinzu, dass sieben von acht Teilgebieten an diesen öffentlichen Raum angrenzen und somit gegenseitige Entwicklungsimpulse generiert werden können.



Grundlegend steht das Prinzip, dass diese Einschränkung für alle Teilgebiete schlussendlich einen Gewinn für das ganze Gebiet und somit wiederum für alle Beteiligten darstellt. Eine Befreiung der Pflicht zur Ausrichtung von publikumsintensiven Nutzungen an die Zentrale Achse ist dann möglich, wenn pro Teilgebiet die publikumsorientierten Nutzungen vornehmlich an der Zentralen Achse angeordnet sind.

In Art. 9 der APB ist vorgeschrieben, dass auf der Zentralen Achse die Nutzung von qualitativen und quantitativen Freiräumen vorzusehen ist. Was mit qualitativ gemeint ist, lässt sich aus Art. 6 der Arealplanbestimmungen ableiten. Angestrebt werden punktuelle Aufweitungen in Form von Pocketparks oder punktuelle Freiräume als Vorbereiche zu den jeweiligen Nutzungen. Des Weiteren sind gemäss Art. 9 Abs. 3 der Arealplanbestimmungen Aussenbereiche für Gastronomie, temporäre Aufbauten für Feste und Events o.ä. zu ermöglichen. Die Vorgabe quantitativ lässt sich nicht genau umschreiben und es wäre verfrüht, im Arealplan eine genaue Anzahl oder Fläche zu definieren.

Die Gestaltung des Aussenraumes hat einen entscheidenden Einfluss auf die Akzeptanz. Die Zentrale Achse soll als Rückgrat die verschiedenen Teilgebiete von Chur West verbinden und dem Stadtteil eine Identität verleihen. Deshalb wird die Ausgestaltung dieses Teilgebietüberspannenden Raumes von unterschiedlichen Seiten beleuchtet und entwickelt. Dies erfolgt parallel zum Arealplanverfahren. Ziel ist ein Bild / Marke zu genereieren, das zur Identifikation und Orientierung beiträgt.

HOCHHÄUSER

Über Chur West liegt seit 2003 eine Hochhauszone. Die damit verbundene, oft geäusserte Befürchtung eines Wildwuchs an Wolkenkratzern wird mit gezielten Massnahmen begegnet. Minimale Vorgaben in Gestaltung lassen der Kreativität den nötigen Freiraum, während erhöhte Anforderungen an das Planungsvorgehen eine hohe Qualität einfordern.

Damit Verdichtung gleichzeitig eine Steigerung der Lebensqualität bedeutet, ist der Planung und Positionierung von Hochhäusern besondere Beachtung zu schenken. Mittels qualifizierter Verfahrens wie eines Wettbewerbs oder einer Studie sollen speziell Themen wie Hochhausstandorte, Silhouette, Schattenwurf, Aussenraumgestaltung und Erschliessungssituation vertieft betrachtet werden. Sollten die Resultate widererwartens ungenügende Antworten ergeben, kann die Baubehörde ergänzend ein Hochhausgutachten einfordern.

Chur West soll erlebbar werden. Die Möglichkeit hochhinaus zu Bauen weckt Erwartungen und Sehnsüchte. Als Attraktion des Quartiers soll es jedem möglich sein, einen Blick vom höchsten Gebäude aus über die Stadt zu erhaschen. Um dies zu ermöglichen, ist das jeweils aktuell höchste Gebäude im obersten Geschoss zumindest teilweise öffentlich frei zugänglich auszugestalten. Dies kann eine Dachterrasse, ein Aufenthaltsraum, eine frei zugängliche Galerie oder gar einen Indoorspielplatz sein.

GESTALTUNG

Der Stadtteil Chur West wird schrittweise über die Entwicklung in Teilgebieten konkretisiert und durch die Eigentümer innerhalb der einzelnen Teilgebiete ihrer Bedürfnissen sowie den Vorgaben des Arealplans entsprechend ausgestaltet. Bauten, Anlagen und Umgebung sollen eine besonders gute Gesamtwirkung erzielen. Sie können in unterschiedlicher Architektursprache erstellt

werden, sind jedoch aufeinander abgestimmt. Innerhalb der Teilgebiete soll eine Einheit der städtebaulichen Setzung und Ausgestaltung entstehen.

Um eine dichte Überbauung zu ermöglichen, können innerhalb der einzelnen Teilgebiete die Grenzabstände unterschritten werden. Bei Involvierung des Grundeigentümers ist auch gegenüber den benachbarten Teilgebieten eine Unterschreitung der Grenzabstände möglich.

Aussenraum

Die Gestaltung des Aussenraumes ist einer der zentralen Punkte für ein belebtes Quartier in dem sich die Bewohner sicher fühlen und sich gerne aufhalten. Der Aussenraum kann einen Beitrag für das Wohlbefinden und somit zur Gesundheit leisten. Wie die Arbeitsgruppe Freiraum - indoor & outdoor aufgezeigt hat, sollen die Aussenräume Raum für Bewegung, Geniessen, Erholung und das Ausleben von Kreativität bieten. Entsprechend wird bei der Ausarbeitung der Quartierpläne auf die Qualität des Aussenraumes für Wohnnutzungen speziell sorgfältig auf angemessene Fläche und Ausgestaltung geachtet.

Gestaltungsbeirat

Aus dem Dialog Chur West ist hervorgegangen, dass eine unabhängige und fachkompetente Beratungsinstanz eingerichtet werden soll, welche die Entwicklung von Chur West langfristig begleitet und so eine qualitätsvolle Weiterplanung für ein attraktives Chur West sicherstellt. Darauf aufbauend wurde der Gestaltungsbeirat als Kommission im Sinne von Art. 2 Abs. 3 des Baugesetzes gegründet. Er unterstützt die Stadt aus fachlicher Sicht in städtebaulichen Entwicklungsgebieten, um eine hohe städtebauliche, architektonische und gesellschaftliche Qualität des Bauens zu gewährleisten. Für die Zusammensetzung ist vorgesehen, dass der Gestaltungsbeirat aus mindestens 3, maximal 5 Mitgliedern besteht. Folgende Kriterien müssen erfüllt sein: unabhängige Fachperson mit besonderer Sachkunde und Erfahrung in einem raumprägenden Fachgebiet wie zum Beispiel Architektur, Städtebau, Ökonomie, Planung, Stadtmanagement oder Landschaftsarchitektur und die Mitglieder dürfen während ihrer Tätigkeit für den GBR keine Aufträge auf dem Stadtgebiet von Chur annehmen bzw. ausführen. Eine interdisziplinäre Zusammensetzung wird angestrebt. Die Baukommission wird im Gegensatz zum Gestaltungsbeirat vom Gemeinderat gewählt, womit sie neben einer fachlichen auch eine politische Warte einnimmt und in diesem Sinne die parlamentarische Sichtweise abdeckt. Das Tätigkeitsfeld des Gestaltungsbeirats ist, wie vorgängig beschrieben, nicht auf Chur West beschränkt. Aus diesem Grund ist der Gestaltungsbeirat vom Arealplan abgekoppelt. Die Kriterien nach denen der Gestaltungsbeirat bewertet, ergeben sich aus dem Ziel, städtebauliche Entwicklungen hinsichtlich hoher städtebaulicher, architektonischer und gesellschaftlicher Qualität des Bauens zu begleiten.

Die administrative Einbindung des Gestaltungsbeirats, Ziele, Aufgaben etc. werden gestützt auf Art. 2 Abs. 3 Baugesetz im Organisationsreglement Gestaltungsbeirat definiert. Die Wahl der Mitglieder ist erfolgt und das Organisationsreglement ist am 1. Januar 2017 in Kraft getreten.

Mikroklima

Bei einer Bebauung unter Beachtung des Mikroklimas können Wärmeinseln reduziert, die Luftqualität verbessert und in Bezug zur Begrünung auch der Wasserhaushalt optimiert werden. Die wichtigsten Strategien dabei sind eine gute Durchlüftung, angemessene Verschattung, wobei die Wärmeengewinnung in den kälteren Jahreszeiten nicht beeinträchtigt sein sollte, gute Rückstrahlung, Begrünung und Verdunstung. Begrünung und Verdunstung stehen dabei in Zusammenhang zum Wasserhaushalt indem gleichzeitig die Versickerung und Zurückhaltung von Regenwasser sowie eine Speicherung möglich sind. Chur West ist mit den umgebenden Verkehrsinfrastrukturen von Durchlüftungskorridoren umkreist und die Raschärenstrasse durchquert das Gebiet. Hinzu kommt die Zentrale Achse, die wiederum senkrecht zur Raschärenstra-



sse einen neuen Korridor bildet. Grosse Kühlungseffekte werden der Begrünung durch Wasserverdunstung zugeschrieben. Dazu gehören möglichst intensivbegrünte und staunasse Dächer, begrünte Fassaden und begrünte Aussenräume. Entlang der zentralen Achse sind mit punktuellen Aufweitungen wie Pocketparks begrünte Inseln vorgesehen. In den Quartieren selbst sind in Bezug zur Nutzung qualitative und quantitative Freiräume vorzusehen, was mit einer gewissen Begrünung einhergeht (Art. 9 Abs. 1 und Art. 12 Abs. 4 APB). Flachdächer die nicht zur Energieerzeugung oder als Terrasse genutzt werden sind zu begrünen. Damit sind auf Stufe Arealplan stufengerecht Vorgaben enthalten, die mit den einzelnen Teilgebietsentwicklungen weiter zu konkretisieren sind.

NUTZUNG

Im Stadtteil Chur West wird eine ausgewogene Durchmischung der Nutzung mit einem Nutzungsmix aus Gewerbeflächen und wohn- und publikumsorientierten Nutzungen angestrebt. Heute beherrschen flächenintensive Nutzungen wie Autogaragen oder Werkhöfe das Bild in Chur West. Diese sollen in Zukunft von flächeneffektiveren Nutzungen wie Detailhandel, Kleingewerbe, Kaffees, Ateliers oder Büros, als Ergänzung zum heutigen Angebot in Chur, abgelöst werden. So soll Chur West zu einem urbanen Zentrum werden.

Art der Nutzung

Temporäre Nutzungen sollen die Aussenräumen beleben. Entsprechende Flächen sollen für Nutzungen wie Feste, Aussenbestuhlung von Restaurants, künstlerische Darbietungen aber auch einmal einen Markt zur Verfügung stehen und allen zugänglich sein. Im einzelnen Quartierplan sollen diese Bereiche sorgfältig gewählt und definiert werden.

Innerhalb der Bauvolumen sollen der Öffentlichkeit Räumlichkeiten zur Verfügung stehen. Die Nachfrage von Räumen als Ergänzung zur Wohnung steigt stetig. Solche Räume ermöglichen Quartiertreffen, Chor- oder Bandproben, Nähateliers, Praxisräume und vieles mehr. Diese Räume sollen gefördert werden. Chur West soll durch eine bunte Mischung aus unterschiedlichen publikumsorientierten Nutzungen charakterisiert werden. Damit auch weniger gewinnbringende Gewerbe Räumlichkeiten nutzen können, soll eine zentrale Vermarktung aller publikumsorientierten Nutzflächen eingerichtet werden. Ziel soll sein, dass alle von einem florierenden Chur West profitieren und gemeinsames Interesse besteht alle Nutzflächen optimal zu belegen.

Organisation

ENERGIE

Der Stadtteil Chur West soll sich durch einen zukunftsorientierten Umgang mit Energie / Wärmeversorgung auszeichnen und aktuellen Aspekten der Energieversorgung sowie zu-künftigen Ansätzen Raum lassen. Die nachfolgenden Grundsätze wurden vom Stadtrat postuliert, um in Chur West eine nachhaltige Bauentwicklung mit Leuchtturm-Wirkung zu erreichen.

Niederwertige Umweltwärme wird gegenüber hochwertigen Energieträgern priorisiert und auch erneuerbare hochwertige Energie (z.B. Holz) wird wertigkeitsgerecht eingesetzt (d.h. für Hochtemperaturanwendungen). Auf fossile Energiequellen soll verzichtet werden, respektive höchstens für Prozesswärme und soweit möglich mit Wärme-Kraft-Kopplung eingesetzt werden. Alle Teilgebiete schliessen sich an bestehende oder künftige Energieverbünde an.

Grundsätze

Erreicht werden diese Grundsätze mit einer 2000-Watt-Areal-Zertifizierung der einzelnen Teilgebiete. Für die Zertifizierung werden die Themenbereiche wie

2000-Watt-Areal

Management, Kommunikation/Kooperation, Ver- und Entsorgung, Gebäude und Mobilität während der Entwicklung, der Realisierung sowie des Betriebes bewertet.

Mit der Anforderung «2000-Watt-Zertifizierung» kann jedes Teilgebiet entscheiden, ob aufgrund eines flächendeckenden Ersatzneubaus die Zertifizierung «in Entwicklung/Betrieb» gewählt wird, oder ob aufgrund einer Etappierung, sowie langfristiger, energetischer Modernisierung die Zertifizierung «in Transformation» sinnvoller ist. Ist eine Zertifizierung aufgrund der Bedingungen des Trägervereins Energiestadt nicht möglich (z. B. zu geringe Anzahl Gebäude, mangelnde Identität des Areals oder zu langfristige Etappierung), so müssen sämtliche Hochbauten mind. „Minergie P eco“ oder einen vergleichbaren Standard erfüllen.

Quartierplan / Trägerschaft

Die Trägerschaften der 2000-Watt-Areale sind die Quartierplanverfassenden, welche im Quartierplanverfahren mittels eines Energieversorgungskonzeptes die Erfüllung der Bedingungen nachweisen. Es wird damit sichergestellt, dass das gesamte Areal durch Synergien wirtschaftlich profitiert. Die Trägerschaft beantragt die Zertifizierung, pflegt das erforderliche Managementsystem und ist für die Einhaltung der Ziele, die Durchführung der periodischen Erfolgskontrollen sowie die Rezertifizierung verantwortlich.

ERSCHLIESSUNG

Der Stadtteil Chur West soll in sich und mit den übrigen Stadtteilen optimal für Zufussgehende und Radfahrende verbunden werden. Der Durchgangsverkehr des motorisierten Individualverkehrs durch Chur West wird zugunsten einer höheren Siedlungsqualität gezielt geführt. Der ruhende motorisierte Individualverkehr wird unterirdisch realisiert und innerhalb der einzelnen Teilgebiete über eine Tiefgaragenanlage organisiert.

Gesamtstädtische Untersuchungen

Die gesamtstädtischen Untersuchungen wurden im Vorfeld der letzten Gesamtrevision der Stadtplanung, in welcher auch die Zentrumszone Chur West ausgeschieden wurde, vorgenommen. In der Studie Erschliessung Chur West, Verkehrsprognose und Variantenvergleich der Jenni und Gottardi AG (2005), wurde das Verkehrsaufkommen bis ins Jahr 2020 untersucht. Diverse Massnahmen aus dieser Untersuchung wurden bereits umgesetzt. Im Rahmen eines laufenden Auftrags zu den verkehrlichen Auswirkungen von Chur West, wird das Verkehrsgefüge in Zusammenhang mit der vorgesehenen Zentrumsfunktion erneut untersucht und mit dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell berechnet (Verkehrsmodellierung und -prognose 2035). Gestützt auf eine Problemanalyse sollen durch eine Kombination aller Verkehrsmittel Massnahmen beschrieben werden, um leistungskritische Kreuzungen und Anschlüsse in Chur West zu entschärfen. Die Untersuchungen laufen parallel zur rechtlichen Umsetzung des Arealplans Chur West.

Langsamverkehr LV

Zur Förderung des Langsamverkehrs, sowie einer Belebung der öffentlichen Räume ist eine hohe Durchlässigkeit der Quartiere wichtig, um fliegend von einem Quartier ins nächste wechseln zu können. Innerhalb des Arealplanperimeters ist mit der Zentralen Achse und den vorgesehenen Langsamverkehrsverbindungen durch die Teilgebiete, die in den Teilgebietsentwicklungen zu konkretisieren sind, die Forderung nach attraktiven und sicheren Wegen berücksichtigt. Ausserhalb des Arealplanperimeters gelten die Langsamverkehrsverbindungen des Generellen Erschliessungsplans. Der Generelle Erschliessungsplan enthält somit in den Randbereichen des Arealplanperimeters Rahmenbedingungen, die in den Teilgebietsentwicklungen zu berücksichtigen sind. Bezüglich Langsamverkehr sind es entlang der Bahnlinie drei Verbin-



dungspunkte, entlang der Ringstrasse deren zwei und entlang der Kasernenstrasse einer. Diese Anschlussbereiche und auch die weiteren Anschlusspunkte aus dem Generellen Erschliessungsplans innerhalb des Perimeters wurden neu im Arealplan verdeutlicht und ergänzt. Die Gestaltung der Langsamverkehrsverbindungen bezüglich genauer Lage, Sicherheit und Attraktivität ist stufengerecht im Rahmen der Teilgebietsentwicklungen vorzunehmen.

Um eine möglichst hohe Aufenthaltsqualität erreichen zu können, wird der ruhende Verkehr unterirdisch verlegt. Um die Fahrten durch das Quartier möglichst tief zu halten, werden die Zugänge für Parkieranlagen auf ein im Quartierplanverfahren nachzuweisendes Minimum beschränkt. Oberirdisch gibt es nur bewirtschaftete Kurzzeit- und Taxiabstellplätze. Als Kurzzeitparkieren wird eine maximale Dauer von 30 Min. festgelegt.

Durch die Teilgebiete B und G führen funktionale Strassenräume. Diese haben Auswirkungen auf Themen wie Lärmbelastung und Sicherheit, worauf jedoch planerisch, gestalterisch und baulich reagiert werden kann. In der verfeinerten Quartierplanung ist aufzuzeigen, wie auf diese zusätzlichen Herausforderungen eingegangen wird.

Damit der Öffentliche Verkehr dem privaten Auto vorgezogen wird, müssen die Vorteile deutlich überwiegen. Dazu gehört unter anderem das flüssige Vorwärtskommen und dem daraus zu gewinnenden Zeitvorteil. Um diesen auf der Kasernenstrasse auch zukünftig garantieren zu können, respektive zu optimieren, soll die Verkehrsfläche Bus bei der Entwicklung der Teilgebiete als potentielle Spurverbreiterung integriert und mit den Busbetreibern entsprechend koordiniert werden.

Eine weitere Massnahme zur Attraktivitätssteigerung besteht in der Optimierung der Bahnhofslage. Zudem ist der heutige Bahnhof nicht behindertengerecht. Um auf potentielle Ausbau und Optimierungspläne von Seiten der SBB und der RhB reagieren zu können, ist auch dieser Thematik in der Erarbeitung des Quartierplanes entsprechend zu berücksichtigen.

TEILGEBIETENTWICKLUNG

Ein grossflächiges Gebiet wie Chur West transferiert sich nicht von einem Tag zum anderen. Das heutige Chur West ist geprägt von bestehenden Nutzungen, unterschiedlichen Zeithorizonten der Entwicklung, einer verschachtelten Parzellensituation und unterschiedlichen Parzellengrössen. Zudem sind die Herausforderungen bei der Entwicklung von Chur West in den verschiedenen Teilen sehr unterschiedlich. Um diesen Faktoren zu begegnen wird die Entwicklung von Chur West in Teilgebiete gegliedert. Über die Zeit werden so einzelne Teilgebiete nach und nach realisiert und Chur West ein neues Gesicht verliehen.

Die einzelnen Teilgebiete sollen in sich eine Einheit bilden, die für eine hohe Lebensqualität steht. Die Grundeigentümer entwickeln über das Quartierplanverfahren ihre Parzellen nach einem gemeinsamen Konzept und gewinnen so einen Mehrwert für ihre Investitionen. In Anbetracht des riesigen Potentials des Gebietes für die Stadt Chur sind die Quartierpläne über qualifizierte Verfahren zu erarbeiten. Dabei sollen insbesondere die richtigen Standorte für Hochhäuser (Silhouette etc.) thematisiert werden. Aber auch weitere Aspekte wie Schattenwurf, Aussenraumgestaltung und die verkehrlichen Auswirkungen sollen vertieft beleuchtet werden. Die Teilgebietsabgrenzung kann unter entsprechendem Nachweis im Quartierplanverfahren diskutiert werden. Zusätzlich kann über das Quartierplanverfahren die Entwicklung von Chur West

Motorisierter Individualverkehr MIV

Öffentlicher Verkehr ÖV

Entwicklung der Teilgebiete



als einem harmonischen Stadtteil koordiniert werden. Damit soll verhindert werden, dass acht unterschiedliche Mini-Stadtteile errichtet werden.

Rahmenbedingungen Teilgebiete

Den verschiedenen Teilgebieten stellen sich unterschiedliche Fragen des öffentlichen Interesses und der Erschliessung. Der Arealplan zeigt auf, welche Herausforderungen in der Quartierplanung zu berücksichtigen sind. Es ist entsprechend aufzuzeigen, wie diese Antizipiert werden können.

Ort, Datum:

Für die Stadt Chur:

Der Stadtpräsident

Der Stadtschreiber

Urs Marti

Markus Frauenfelder

STADT CHUR



Arealplan Chur West

Arealplanbestimmungen

Vom Stadtrat erlassen am: 20. Juni 2017

Der Stadtpräsident

Urs Marti

Der Stadtschreiber

Markus Frauenfelder

Von der Regierung genehmigt am: 16.10.2017

Beschluss Nr.: 882

Der Regierungspräsident

Barbara Janom Steiner

Der Kanzleidirektor

Daniel Spadin



Inhaltsverzeichnis

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

Allgemeine Bestimmungen

Art. 1 Anwendbares Recht

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

Art. 2 Zweck

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

Art. 3 Arealplangebiet

Das Arealplangebiet umfasst den Hochhausbereich Chur West mit folgenden Parzellen:

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

Art. 4 Bestandteile

Der Arealplan umfasst folgende verbindliche Bestandteile:

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

Zentrale Achse

Art. 5 Gestaltung

Geschlossene
Bauweise

¹ Entlang der Zentralen Achse gilt innerhalb der einzelnen Teilgebiete die geschlossene Bauweise.

Gebäude

² Entlang der Zentralen Achse darf die Gebäudehöhe von 15 m nicht unterschritten werden.

Geschosshöhe /
Raumtiefe

³ Entlang der Zentralen Achse sind im Erdgeschoss Raumhöhen von mind. 4.5 m zu realisieren.

Art. 6 Aussenraum

Neben der Sicherung für den Langsamverkehr, sind punktuelle Aufweitungen in Form von Pocketparks oder punktuellen Freiräumen, als Vorbereitungsbereiche zu den jeweiligen Nutzungen vorzusehen. Die Ergebnisse sind in den Teilgebietsentwicklungen (Quartierplanverfahren) zu berücksichtigen.

Art. 7 Verkehrsregime

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

Hochhäuser

Art. 8 Gestaltung

Hochbauten
≤ 25 m

¹ In allen Teilgebieten sind Bauten bis zu einer Gebäudehöhe von 25 m möglich.

Hochbauten
> 25 m

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

Anzahl Hochbauten
> 25 m

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

Geschosshöhe

⁴ Hochhäuser > 25 m müssen eine Geschosshöhe von mind. 3.10 m aufweisen. Abweichungen sind im Rahmen der Teilgebietsentwicklungen (Quartierplanverfahren) möglich.

Art. 9 Aussenraum

- | | |
|------------------------------|---|
| Freiräume | ¹ Unter Beachtung der funktionalen Festsetzungen wie Zentrale Achse, Bahnhof, Bus, MIV-Erschliessung und der angestrebten Überbauung im Teilgebiet sind entsprechend der Nutzung qualitative und quantitative Freiräume vorzusehen. Der Nachweis ist im Quartierplan zu erbringen. Die einzelnen Teilgebiete haben den in Art. 21 ausgeführten Rahmenbedingungen Rechnung zu tragen. |
| Publikumsintensive Nutzungen | ² Im Quartierplan ist der Zentralen Achse als übergeordnetem Aussenraum adäquat Rechnung zu tragen. Insbesondere sind die Hauptein- und -ausgänge von publikumsintensiven Nutzungen auf die Zentrale Achse zu orientieren. |
| Nutzungen im Aussenbereich | ³ Nutzungen im Aussenbereich für Gastronomie, temporäre Aufbauten für Feste und Events o.ä. sind entlang der Zentralen Achse zu ermöglichen. |

Art. 10 Öffentliche Zugänglichkeit

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

Gestaltung

Art. 11 Gestaltungsbeirat

- | | |
|----------|---|
| Beratung | ¹ Die Entwicklung der Teilgebiete, sowie die architektonische Umsetzung im Baubewilligungsverfahren wird durch den Gestaltungsbeirat begleitet. Der Gestaltungsbeirat berät den Vorstehenden des Departements Bau Planung Umwelt sowie die Verwaltung. |
|----------|---|

Art. 12 Gestaltung

- | | |
|------------------------------|--|
| Städtebauliche Gesamtwirkung | ¹ Bauten, Anlagen und Umgebung sind in sich und in ihrem Zusammenhang zueinander, insbesondere in den einzelnen Teilgebieten, mit der städtebaulichen Umgebung so zu gestalten, dass eine gute Gesamtwirkung erreicht wird. |
| Architektursprache | ² Die Bauten können in unterschiedlicher Architektursprache erstellt werden. Eine Differenzierung innerhalb der einzelnen Teilgebiete ist nur soweit zulässig, als sie der Einheit der städtebaulichen Setzung nicht abträglich sind. |

Dachflächen	³ Flachdächer, die nicht zur Energieerzeugung oder als Terrasse genutzt werden, sind extensiv zu begrünen. Ausgenommen sind Flachdächer von technisch bedingten Aufbauten.
Aussenraum	⁴ Bei der Ausarbeitung der Quartierpläne ist der Qualität des Aussenraums für Wohnnutzungen Sorgfalt hinsichtlich adäquater Fläche und Ausgestaltung zu widmen.
Grenzabstände	⁵ Innerhalb des Arealplans können die Grenzabstände gegenüber den angrenzenden Teilgebieten unterschritten werden. Falls von dieser Regelung Gebrauch gemacht wird, ist der jeweilig betroffene Grundeigentümer in Bezug auf das Näherbaurecht in das Quartierplanverfahren zu involvieren, respektive ein Näherbaurecht ist vorzulegen.

Energie

Art. 13 Energiestandard

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

Art. 14 Energiekonzept

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

Nutzung

Art. 15 Publikumsorientierte Nutzung

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

Erschliessung

Art. 16 Langsamverkehr (LV)

Im Rahmen der Teilgebietsentwicklungen sind in den Anschlussbereichen Langsamverbindungen öffentlich zugängliche Zu- und Durchgänge innerhalb oder ausserhalb der Bauvolumen für den Langsamverkehr (Zufussgehende, Velo, etc.) sicherzustellen. Die genaue Lage der Anschlüsse kann von den ausgeschiedenen Bereichen abweichen und ist jeweils in den Teilgebietsentwicklungen zu definieren. Betrieb (24h, Schneeräumung, etc.) und Erstellung sowie die entsprechenden Kosten sind im Rahmen des Quartierplanverfahrens zu klären und festzulegen.

Art. 17 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Anschlussbereiche
MIV

¹ Der MIV ist auf die entsprechenden Erschliessungsstrassen zu lenken. Die Anschlussbereiche für die Quartiererschliessung an das übergeordnete Netz sind im Arealplan festgelegt.

Funktionaler Strassenraum

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

Tiefgaragen

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

Oberirdische Park-
plätze

⁴ Es dürfen nur Abstellplätze in untergeordneter Anzahl, für Kundschaften als Kurzzeit- sowie Taxiabstellplätze oberirdisch angelegt werden. Die Kurzzeitparkplätze müssen bewirtschaftet werden und es gilt eine maximale Dauer von 30 Minuten.

Verkehrsfläche
MIV / Trottoir

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

Art. 18 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Verkehrsfläche
Bus

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

Bus

² Der Strassenraum/öffentliche Raum ist so zu sichern und zu gestalten, dass eine Buslinie in den Quartieren realisiert werden kann. Die Quartierpläne sind entsprechend auszugestalten. Das Führen einer Buslinie über die Zentrale Achse ist unter sorgfältiger Prüfung der Auswirkungen auf Sicherheit und Nutzung (Verkehrsgutachten) möglich.

Verkehrsfläche
Bahn

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

Lage Bahnhof
Chur West

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

Teilgebietentwicklung

Art. 19 Entwicklung Teilgebiete

Quartierplanpflicht

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

Perimeter

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

~~Die Genehmigung des Art. 18 Abs. 1 APV wird
sistiert bis die Beschwerde entschieden wurde.~~

~~Vgl. RB Nr. 882 vom 16.10.2017~~

Infolge Abweisung der Beschwerde wird die
Sistierung aufgehoben.

Vgl. RB 568 vom 3.7.2018

AMT FÜR RAUMENTWICKLUNG
GRAUBÜNDEN

AMT FÜR RAUMENTWICKLUNG
GRAUBÜNDEN

Qualifiziertes Verfahren

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

Art. 20 Rahmenbedingungen Teilgebiete

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

Teilgebiet A

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

Teilgebiet B

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

Teilgebiet C

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

Teilgebiet D

⁵ Teilgebiet D liegt an der Zentralen Achse und einer lärmbelasteten Strasse (Ring- und Kasernenstrasse). Das Gebiet ist das Eingangstor zu Chur West von der Kasernenstrasse her, weshalb die Zugangssituation in das Gebiet Chur West räumlich besonders adäquat auszugestalten (zum Beispiel mit einem Platz) ist. Quartierplan D soll aufzeigen wie die Zentrale Achse auf dem betreffenden Abschnitt zu einem urbanen Begegnungsraum wird, wie auf die Lärmsituation eingegangen werden soll sowie wie der Übergang von alter zu neuer Nutzung aussieht. Der Situation an Kasernen-/Ringstrasse ist baulich-gestalterisch

speziell Beachtung zu schenken, insbesondere im Hinblick auf die erhöhte Lärmsituation sowie der bereits bebauten gegenüberliegenden Seite. Betreffend einer möglichen Busspurverbreiterung ist mit den zuständigen Stellen frühzeitig Kontakt aufzunehmen.

Teilgebiet E

⁶ Teilgebiet E liegt zwischen der Zentralen Achse und den Bahngleisen. Die Parzellenstruktur legt eine Reorganisation deren nahe. Quartierplan E soll aufzeigen wie die Zentrale Achse auf dem betreffenden Abschnitt zu einem urbanen Begegnungsraum wird. Der Zugangssituation in das Gebiet Chur West über die Raschärenstrasse ist besondere Beachtung zu schenken. Entlang der Gleise ist eine Langsamverkehrsverbindung zu realisieren. Betreffend einer möglichen Gleisanlagenerweiterung ist im Quartierplanverfahren mit den zuständigen Stellen frühzeitig Kontakt aufzunehmen.

Teilgebiet F

⁷ Teilgebiet F liegt zwischen der Zentralen Achse und der Kasernenstrasse. Der Quartierplan F soll aufzeigen wie die Zentrale Achse auf dem betreffenden Abschnitt zu einem urbanen Begegnungsraum wird. Entlang der Kasernenstrasse soll aufgezeigt werden, wie der neue Stadtteil auf die bestehende Bebauungsstruktur südlich der Kasernenstrasse sowie die erhöhte Lärmbelastung durch die Kasernenstrasse baulich-gestalterisch reagiert wird. Betreffend einer möglichen Busspurverbreiterung ist mit den zuständigen Unternehmen und städtischen Stellen frühzeitig Kontakt aufzunehmen. Der Zugangssituation in das Gebiet Chur West über die Comercialstrasse ist besondere Beachtung zu schenken.

Teilgebiet G

⁸ Teilgebiet G ist mehrheitlich im Stockwerkeigentum überbaut. Die Erschliessung von Teilgebiet H führt durch das Teilgebiet G hindurch. Der Quartierplan G soll aufzeigen wie die Zentrale Achse auf dem betreffenden Abschnitt zu einem urbanen Begegnungsraum wird und wie der MIV und die Zentrale Achse einhergehen. Zur Bebauung südlich der Kasernenstrasse soll eine stadträumlich befriedigende Reaktion aufgezeigt werden. Durch die Kasernenstrasse entlang des Gebiets G sowie des durch das Gebiet G führenden funktionalen Strassenraums bestehen erhöhte Anforderungen an die Überbauung betreffend Lärm. Im Quartierplanverfahren ist aufzuzeigen, wie auf die dadurch entstehende Lärmsituation baulich-gestalterisch reagiert wird. Der Zugangssituation in das Gebiet Chur West über die Comercialstrasse ist besondere Beachtung zu schenken.

Teilgebiet H

⁹ Zu Teilgebiet H besteht seit 2009 ein rechtsgültiger Quartierplan. Ein (Um-/)Bauprojekt auf den Parzellen 1831, 1832, 1833 und 5080 ist nur möglich bei einer Erweiterung des Quartierplanperimeters über diese vier Parzellen. Änderungen an der Energieversorgung müssen den geforderten Standard des Arealplans erfüllen. Betreffend einer möglichen Gleisanlagenerweiterung ist im Quartierplanverfahren mit den zuständigen Stellen frühzeitig Kontakt aufzunehmen.

~~Die Genehmigung der zwei letzten Sätze des Art. 20 Abs. 7 APV wird sistiert bis die Beschwerde entschieden wurde.~~

~~Vgl. RB Nr. 882 vom 16.10.2017~~

~~AMT FÜR RAUMENTWICKLUNG
GRAUBÜNDEN~~

Infolge Abweisung der Beschwerde wird die Sistierung aufgehoben.

Vgl. RB 568 vom 3.7.2018

AMT FÜR RAUMENTWICKLUNG
GRAUBÜNDEN

Kosten

Art. 21 Erschliessung

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

Art. 22 Zentrale Achse

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

Art. 23 Energie

Die Kosten der Zertifizierung gehen zulasten der Quartierplanbeteiligten.

Verfahrens- und Schlussbestimmungen

Art. 24 Inkrafttreten

Der Arealplan tritt mit Genehmigung durch die Regierung in Kraft.