



Stadt Chur

Masterplan Chur West

Ein städtischer Leitfaden



Impressum

Auftrag Masterplan Chur West, vom Stadtrat am 25. Januar 2023 verabschiedet

Auftraggeber Stadt Chur
Departement Bau Planung Umwelt
Stadthaus
Masanserstrasse 2
7001 Chur

Vertreten durch:
Stadt Chur
Abteilung Stadtentwicklung
Stadthaus
Masanserstrasse 2
7001 Chur

Auftragnehmer	R+K Büro für Raumplanung AG Poststrasse 4 8808 Pfäffikon SZ T 055 415 00 15	R+K Büro für Raumplanung AG Im Aeuli 3 7304 Maienfeld GR T 081 302 75 80	R+K Büro für Raumplanung AG Oberalpstrasse 81 6490 Andermatt UR T 041 887 00 27
----------------------	---	--	---

Bearbeitung Michael Ruffner, Nina Winkler, Jasmin Sartorius

Titelbild Eigene Darstellung

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	6
1. Anlass und Ziele	8
1.1 Ausgangslage	8
1.2 Ziele	10
1.3 Projektorganisation	11
1.4 Vorgehen	12
2. Grundlagen und Rahmenbedingungen	13
2.1 Arealplan Chur West	13
2.2 STEK 2050	14
2.3 Nutzungsplanung und kantonale Rahmenbedingungen	16
2.4 Weitere Rahmenbedingungen und laufende Studien	18
2.5 Laufende Planungen und grossräumliche Einordnung	21
2.5.1 Entwicklungen im Arealplanperimeter	21
2.5.2 Entwicklungen im nahen Umfeld	23
3. Vision und Entwicklungsabsichten	25
3.1 Die Vision	25
3.2 Das Entwicklungspotenzial	26
4. Masterplan	27
4.1 <i>Konzept und Präzisierungen Teilgebiete</i>	27
4.1.1 Prozess	27
4.1.2 Profilierung und Clusterbildung	28
4.1.3 Siedlungsqualität	29
4.1.4 Nutzungen	31
4.1.5 Baukultur	32
4.1.6 Dichte und Abstände	33
4.1.7 Schattenwurf	34
4.1.8 Beitragsverfahren	35
4.1.9 Ökologie / blau-grüne Infrastruktur	36
4.1.10 Energie	37
4.2 <i>Konzept und Präzisierungen Verkehrs- und Stadtraum</i>	38
4.2.1 Verkehrs- und Stadtraum	38
4.2.2 Verkehrspolitische Ziele und Präzisierungen	43
4.2.3 Mobilität	46
4.2.4 Freiräume	48

4.3	<i>Steckbriefe Teilgebiete</i>	50
4.3.1	Teilgebiet A: Modernes Verwaltungsarbeiten / moderne öffentliche Nutzungen	50
4.3.2	Teilgebiet B: Vielfältige und bezahlbare Wohnformen an der Mobilitätsdrehscheibe	52
4.3.3	Teilgebiet C: Kultur mit Wohnen und Arbeiten am Park	54
4.3.4	Teilgebiet D: Hochwertiges Wohnen und Arbeiten am Park	56
4.3.5	Teilgebiet E: Wohnen und Arbeiten an der Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof	58
4.3.6	Teilgebiet F: Innovatives Wohnen und Arbeiten	60
4.3.7	Teilgebiet G: Innovatives Arbeiten und Wohnen	62
4.3.8	Teilgebiet H: Einkaufen und besonderes Wohnen in urbaner Atmosphäre	64
4.4	<i>Steckbriefe Verkehrs- und Stadtraum</i>	66
4.4.1	Raschärenstrasse Nord	68
4.4.2	Raschärenstrasse Süd	70
4.4.3	Schönbühlstrasse	72
4.4.4	Comercialstrasse Ost	74
4.4.5	Comercialstrasse West	76
4.4.6	Westweg West (Ausläufer Westweg)	78
4.4.7	Westweg Mitte	80
4.4.8	Westweg Ost	82
	Anhang	84
	Anhang A: Synthesepplan Teilgebiete	85
	Anhang B: Konzeptplan Verkehrsführung	86
	Anhang C: Konzeptplan Raumbedarf Erschliessung	87
	Anhang D: Übersichtsplan Endausbau Strassen (Stufe B)	88

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Ablauf Planungsschritte Entwicklung Chur West (2022)	6
Abb. 2: Flächen im Besitz der Stadt Chur (Stadt Chur, 2022)	8
Abb. 3: Heimfall der Baurechte der Flächen im Besitz der Stadt Chur (Stadt Chur, 2022)	9
Abb. 4: Phasen und Workshops Masterplan Chur West (2022)	12
Abb. 5: Arealplan Chur West (Stadt Chur, 2017)	14
Abb. 6: Auszug Stadtentwicklungskonzept 2050 (STEK 2050), (Stadt Chur, 2021)	15
Abb. 7: Stadtentwicklungskonzept 2050, Auszug Plankarte (Stadt Chur, 2021)	15
Abb. 8: Zonenplan und Genereller Gestaltungsplan (GeoGR)	16
Abb. 9: Potenzial Einwohner:innen und Arbeitsplätze bei einem Ausbaugrad von 100 % (Annahme Flächenbedarf: Gewerbe-AP: 150m ² , DL/Büro-AP: 50m ² , Bewohner:in: 50m ²)	18
Abb. 10: Auszug Konzept Freiraumverbindung Altstadt – Chur West (2021)	20
Abb. 11: Planungsstand und planerische Aktivität in den Teilgebieten (2022)	22
Abb. 12: Übersichtplan laufende Planungen im Umfeld (2022)	24
Abb. 13: Schlagworte Vision (Ergebnisse Workshop I)	25
Abb. 14: Approximatives Entwicklungspotenzial (Arbeitsplätze und Einwohnende) Chur West	26
Abb. 15: Clusterbildung und Profilierung (2022)	28
Abb. 16: Synthesepan Teilgebiete (2022)	29
Abb. 17: Schwerpunktnutzungen im Erdgeschoss, Auszug aus dem Synthesepan (2022)	31
Abb. 18: Plätze und Freiräume, Auszug aus dem Synthesepan (2022)	37
Abb. 19: Konzeptplan Verkehrsführung (2022)	39
Abb. 20: Konzeptplan Raumbedarf Erschliessung (2022)	42
Abb. 21: Modal Split heute und Prognose / Zielwert (2022)	43
Abb. 22: Wichtige Verbindungsachsen vom Bahnhof Chur West aus (2022)	46
Abb. 23: Beispiel Regelquerschnitt Platzbedarf Stadtraum (Abbildungsgrundlage: Masterplan Verkehr, 2022)	67

Einleitung

Der Masterplan Chur West ist ein Mehrgenerationenprojekt. Er regt Änderungen im Mobilitätsverhalten an und stellt heute die Weichen für die künftigen Standort- und Lebensqualitäten im Zentrum Chur West.

Der Masterplan Chur West verfolgt das Ziel der Siedlungsentwicklung nach innen. Die Abstimmung von Siedlung, Landschaft und Verkehr ist der Schlüssel für eine nachhaltige Zentrumsentwicklung.

Der Masterplan Chur West ist ein «lernendes» Projekt. Es gibt keinen starren Ziel- bzw. Prognosezustand. Das vorliegende Dokument stellt ausserdem parallellaufende Planungen vor. Dabei wird jeweils der aktuelle Stand der Planungen abgebildet (Stand Ende 2022).

Planungsablauf Chur West Zur Entwicklung von Chur West ist eine Reihe von Planungsschritten vorgesehen. Der vorliegende Masterplan stellt ein Meilenstein in diesem Prozess dar. Die einzelnen Ablaufschritte (A–D) werden nachfolgend genauer erläutert.

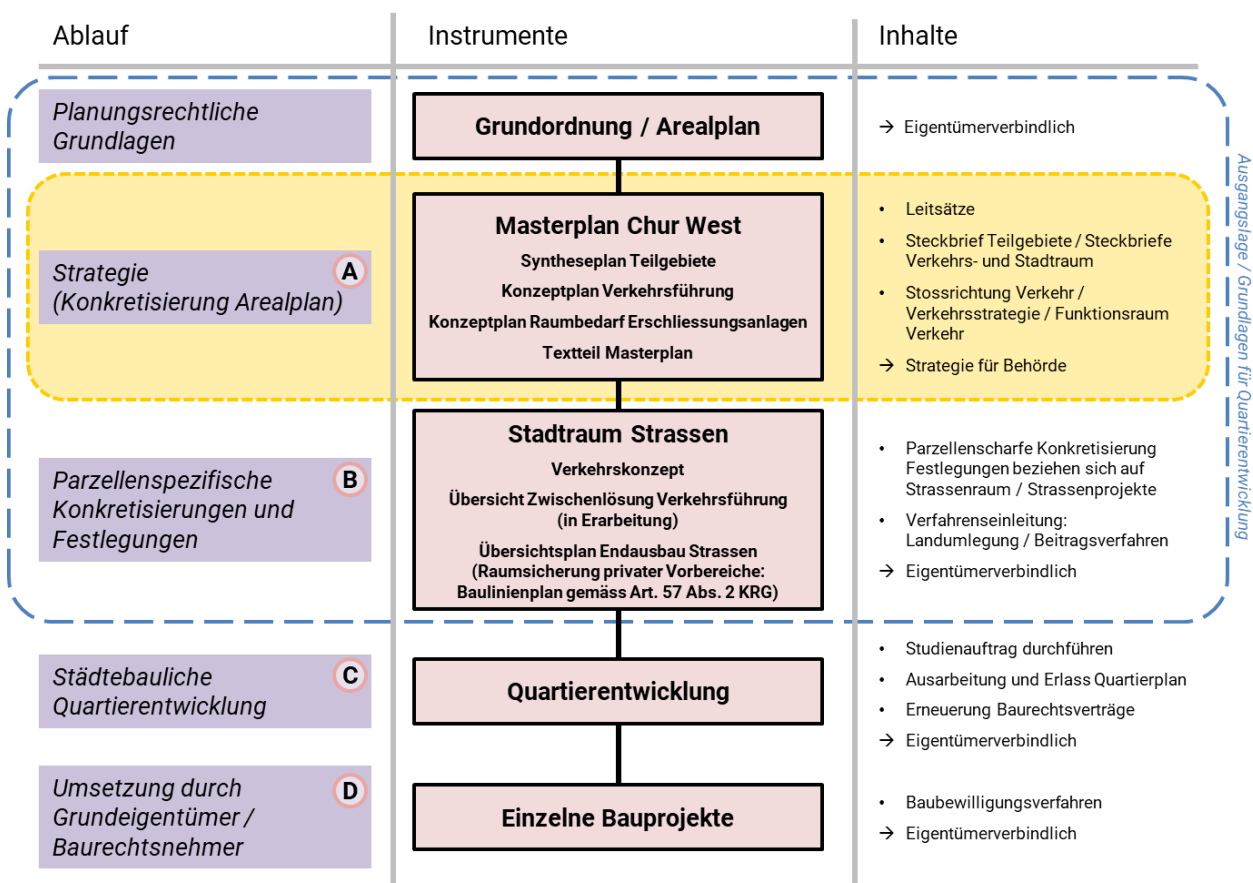


Abb. 1: Ablauf Planungsschritte Entwicklung Chur West (2022)







- A** Strategie
(Konkretisierung Arealplan) Mit dem Masterplan wird ein strategisches teilgebietsübergreifendes Lenkungsinstrument geschaffen, welches für die Folgeplanungen in den einzelnen Teilgebieten herangezogen werden kann. Inhaltlich stellt der Masterplan eine Präzisierung des 2017 genehmigten Arealplans Chur West dar.
- B** Parzellenspezifische Konkretisierungen und Festlegungen Basierend auf dem Verkehrskonzept Chur West sowie den Inhalten aus dem Masterplan wird die konkrete Umsetzung der Verkehrsführung sowie der Organisation und Gestaltung des Verkehrs- und Strassenraums geklärt. Zur Landsicherung der privaten Vorbereiche wird im Anschluss an das Masterplanverfahren ein Baulinienplan nach Art. 57 Abs. 2 KRG erstellt. In einem Landumlegungsverfahren innerhalb der Teilgebiete und einem Beitragsverfahren gemäss Art. 60 Abs. 2 KRG wird die Grundlage für die Koordination des Raumbedarfs verschiedener Grundeigentümerschaften geschaffen.
- C** Städtebauliche Quartierentwicklung Grundeigentümergebunden umgesetzt werden die Ziele des Masterplans in den Quartierplänen und der anstehenden Gesamtrevision der Nutzungsplanung. Für diese folgenden grundeigentümergebundenen Planungsinstrumente ist der Masterplan handlungsanweisend.
- Für den städtebaulichen Entwurf ist ein qualifiziertes Verfahren (Wettbewerb, Studienauftrag, vertieftes Variantenstudium o. ä.) vorgesehen. Die Möglichkeiten der städtebaulichen Aufwertung (Setzung von Bauvolumen, Silhouetten, Schattenwurf sowie Gestaltung der Aussenräume) und einer hochwertigen Innenentwicklung werden im Rahmen der Folgeplanungen in den einzelnen Teilgebieten ausgelotet und gesichert. Auf dieser Basis werden Baurechtsverträge erneuert.
- D** Umsetzung durch Grundeigentümer:in / Baurechtsnehmer:in Die bauliche Realisierung erfolgt schliesslich in einzelnen Bauprojekten der Grundeigentümer:innen oder der Baurechtsnehmer:innen (Baubewilligungsverfahren).

1. Anlass und Ziele

1.1 Ausgangslage

Chur West Der westliche Stadtteil von Chur befindet sich im Wandel. Die bis anhin noch von sehr flächenintensiven Nutzungen besetzten Gebiete entwickeln sich nach und nach zu dichteren Wohn- und Arbeitsgebieten. Die Entwicklung fand jedoch bis anhin sehr punktuell und eher zufällig statt. Mit dem Arealplan Chur West wurde 2017 ein erstes, grundeigentümergebundenes Instrument geschaffen, welches die Entwicklungen der acht Teilgebiete in Chur West koordinieren soll.

Stadteigene Flächen Das Arealplangebiet Chur West umfasst insgesamt eine Fläche von ca. 16.5 ha. Im Eigentum der Stadt Chur befinden sich rund 4.1 ha, was einem Viertel der Gesamtfläche entspricht (grüne Flächen). Ein Grossteil davon ist im Baurecht vergeben (karierte Flächen).

-  Grundstück Alleineigentum Stadt Chur. Ansprechpartner: Tiefbaudienste
-  Grundstück Alleineigentum Stadt Chur. Ansprechpartner: Immobilien & Bewirtschaftung
-  Grundstück Stockwerkeigentum oder unselbstständiges Eigentum Stadt Chur. Ansprechpartner: Immobilien & Bewirtschaftung
-  Stadt Chur ist Baurechtsgeber
-  Stadt Chur ist Baurechtsnehmer
-  Perimeter Arealplan Chur West

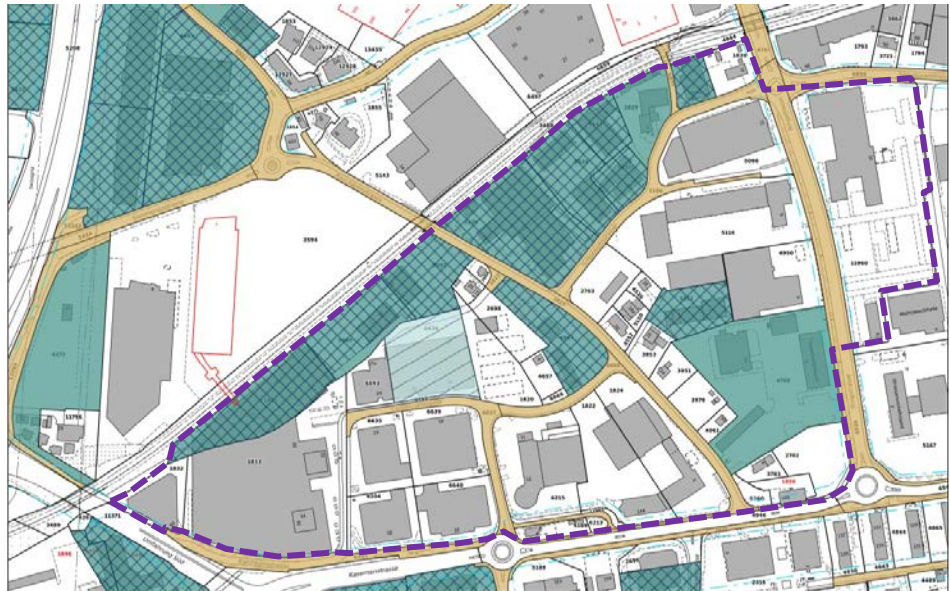






Abb. 2: Flächen im Besitz der Stadt Chur (Stadt Chur, 2022)

Die grün schraffierten Baurechtsverträge (Abb. 3) laufen noch 20–50 Jahre, die rot schraffierten 0–5 Jahre. Das Anstreben eines Heimfalls der im Baurecht vergebenen Flächen ist politisch nicht gewünscht.

-  Heimfall Baurecht 2025
-  Heimfall Baurecht 2042/43
-  Heimfall Baurecht 2081
-  Perimeter Arealplan Chur West

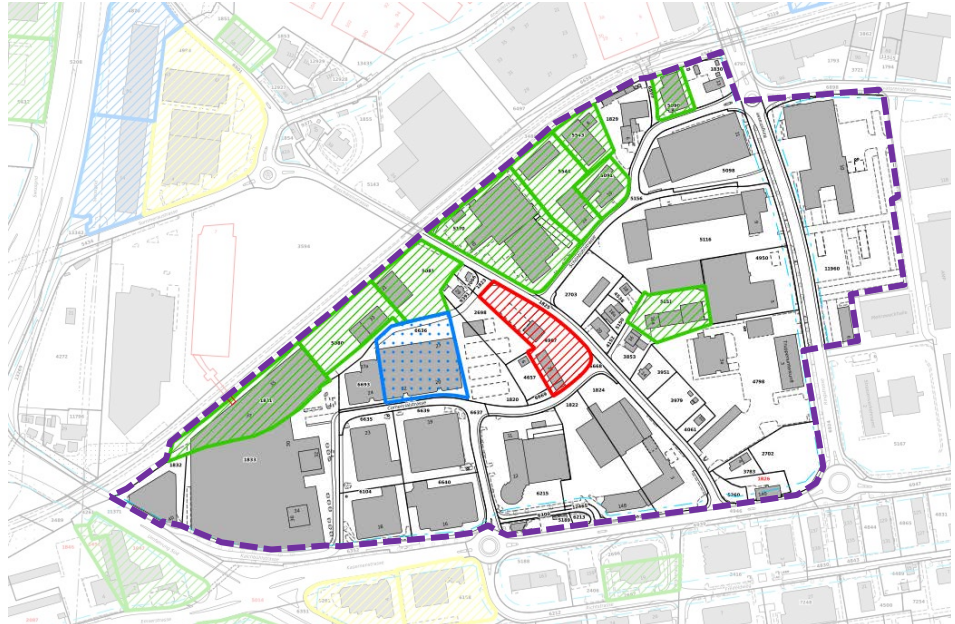


Abb. 3: Heimfall der Baurechte der Flächen im Besitz der Stadt Chur (Stadt Chur, 2022)

Arealplan Mit dem Arealplan bestehen bereits erste Eckpfeiler für die Entwicklung in Chur West. Er definiert z. B. die Unterteilung in 8 Teilgebiete, gibt die Groberschliessung und verkehrlichen Anschlussbereiche sowie die Lage der Zentralen Achse (auch «Westweg») vor und legt Gestaltungsgrundsätze fest.

Verschiedene Entwicklungsfragen werden durch den Arealplan jedoch nicht abschliessend beantwortet. Was bisher mehrheitlich fehlt, ist eine grundsätzliche und abgestimmte Vorstellung darüber, wie Chur West einst aussehen soll. Auch Fragen zu künftig erwünschten Nutzungen und notwendigen Infrastrukturen wurden bisher nicht vertieft. Um die Entwicklungen in Chur West voranzubringen und die Inhalte des Arealplans auf den planerischen «Boden» zu bringen, braucht es eine vertiefte Sichtweise, präzisere Vorgaben und konkrete Aussagen zu den Entwicklungsabsichten der Stadt Chur.

Teilgebietsübergreifendes Konzept

Die acht Teilgebiete sind gemäss Arealplan alle quartierplanpflichtig. Die Erarbeitung der Quartierpläne hat nach dem amtlichen Quartierplanverfahren der Stadt Chur zu erfolgen, d. h., es ist jeweils ein qualifiziertes Verfahren notwendig (Wettbewerb, Studienauftrag, vertieftes Variantenstudium o. ä.). Die Entwicklung in den verschiedenen Teilgebieten findet zeitlich versetzt statt. Damit dennoch ein abgestimmter, attraktiver Stadtteil mit hoher Siedlungsqualität entstehen kann, braucht es ein abgestimmtes und teilgebietsübergreifendes Konzept, das räumliche und funktionale Qualitäten beschreibt – einen Masterplan.

1.2 Ziele

Ziele Masterplan

Mit dem Masterplan Chur West werden insbesondere folgende Ziele verfolgt:

- Klärung der Entwicklungsabsichten für den Stadtteil Chur West
- Präzisierung des Arealplans Chur West
- Profilierung der acht Teilgebiete
- Klärung der Nutzungsvorstellungen und Verortung der potenziellen Nutzungen und notwendigen Infrastrukturen
- Festhalten von Grundsätzen für die Folgeplanungen in den Teilgebieten sowie für Baulinien
- Konkretisierung Verkehr und Erschliessung
- Konkretisierung von räumlichen Qualitäten
- Sicherung der Koordination der Entwicklung zwischen den Teilgebieten

1.3 Projektorganisation

Steuerungsausschuss	Sandra Maissen, Stadträtin Roland Arpagaus, Stadtingenieur Anne Brandl, Leiterin Stadtentwicklung Christopher Richter, Leiter Immobilien und Bewirtschaftung
Begleitgruppe Stadtrat	Rita Bollmann, Projektleiterin Stadtentwicklung (PL Begleitgruppe Stadtrat) Maurus Baumann, Projektleiter Bahnhof Chur West Fadri Bürkli, Projektleiter Tiefbau Brigitte Cadisch, Leiterin Gesundheit und Alter Helena Mettler, Leiterin Kulturfachstelle Marco Michel, Stadtschreiber Amanda Mitrovic, Projektleiterin Immobilien und Bewirtschaftung Harry Wolfensberger, Leiter Freiraumplanung
Stadtrat	Urs Marti, Stadtpräsident Patrik Degiacomi, Stadtrat Sandra Maissen, Stadträtin
Fachliche Begleitung, Verfassung Masterplan	Michael Ruffner, Projektleiter Raumplanung Nina Winkler, Projektingenieurin Jasmin Sartorius, Projektingenieurin

1.4 Vorgehen

Der Masterplan wurde über einen Zeitraum von ca. zehn Monaten ausgearbeitet. Die Kerninhalte bildeten sich im Rahmen von drei Workshops mit der Begleitgruppe Stadtrat heraus. Die Workshop-Ergebnisse (siehe Anhang A–C) wurden jeweils im Anschluss an die Workshops gemeinsam mit den Stadträt:innen diskutiert und konsolidiert.

Bearbeitungsphasen



Abb. 4: Phasen und Workshops Masterplan Chur West (2022)

2. Grundlagen und Rahmenbedingungen

2.1 Arealplan Chur West

Arealplan Chur West Der Arealplan Chur West bildet die planungsrechtliche Grundlage für die bauliche Entwicklung von Chur West. Der Arealplan, welcher am 16.10.2017 von der Regierung des Kantons Graubünden genehmigt wurde, ist Teil der Grundordnung (Art. 22 Abs. 2 KRG) und legt im Wesentlichen folgende Entwicklungsgrundsätze verbindlich fest:

- Der Arealplanperimeter ist in die acht Teilgebiete A bis H unterteilt.
- Je Teilgebiet ist ein Quartierplan auf Basis eines qualifizierten Verfahrens (z. B. Wettbewerb, Studienauftrag o. Ä.) zu erarbeiten.
- Je Teilgebiet ist ein Hochhaus > 25 m zulässig (Regel).
- Die Erschliessung des Areals mit dem MIV und mit dem Fuss-/Veloverkehr sowie die Anschlussbereiche sind detailliert geregelt.
- Die Lage sowie Gestaltungsgrundsätze der Zentralen Achse (auch «Westweg») sind festgelegt.
- Je Teilgebiet sind hochwertige energetische Konzepte umzusetzen. Die Areale haben die Zertifikate der 2000-Watt-Gesellschaft¹ zu erreichen.

Nebst Gestaltungs- und Erschliessungsgrundsätzen sind im Arealplan Rahmenbedingungen festgehalten, die in dem jeweilig betroffenen Teilgebiet spezieller Aufmerksamkeit bedürfen (Art. 20 Abs. 6, Arealplanbestimmungen). Der Arealplan Chur West, bestehend aus Arealplan (Karte) und Arealplanbestimmungen, gibt somit bereits viele verbindliche Festsetzungen der Entwicklung vor. Der Arealplan macht jedoch vor allem funktionale und flächenhafte Aussagen. Räumliche Qualitätsvorstellungen, Aussagen zu künftig erwünschten Nutzungen und notwendigen Infrastrukturen wurden bisher nicht vertieft. Diese sind entsprechend im Masterplan zur berücksichtigen.



Der Arealplan sieht ein strenges Verkehrsregime vor. Die Veränderung des Modalsplits zu Gunsten des ÖVs sowie des Fuss- und Veloverkehrs wird stark gefördert. Damit wird der Druck auf die Ring- und Kasernenstrasse voraussichtlich steigen. Um die Zielsetzungen des Arealplans umzusetzen, ist der Generelle Erschliessungsplan anzupassen.

¹ Das Label «2000-Watt-Areal» wird Ende 2023 durch zwei neue Label (SNBS-Areal, Minergie-Areal) abgelöst.

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

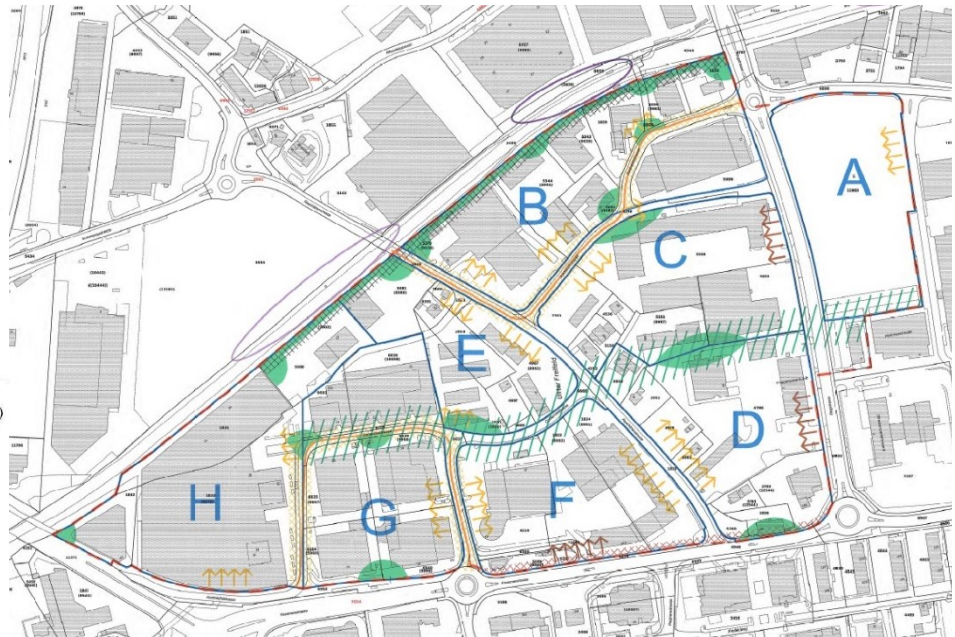


Abb. 5: Arealplan Chur West (Stadt Chur, 2017)

Der Arealplan Chur West ist Teil der Grundordnung und gibt bereits diverse verbindliche Rahmenbedingungen der Entwicklung in Chur West vor.

2.2 STEK 2050

Die Stadt hat im Stadtentwicklungskonzept 2050 (STEK 2050) den klaren Willen bekundet, die Stadt Chur als attraktive Wohn-, Arbeits-, Bildungs- und Gaststadt weiterzuentwickeln und ein der Nachfrage entsprechendes Angebot zu fördern. Demzufolge müssen attraktive Wohngebiete, optimale Voraussetzungen für die Wirtschaft, grosszügige Freiräume, zukunftsgerichtete Mobilität sowie eine klimafreundliche Energieversorgung geschaffen werden.

Zentrenstruktur

Gemäss STEK sollen publikumsorientierte Nutzungen wie Dienstleistungen, Einkauf, Bildung, Kultur und Freizeitangebote künftig auf die beiden Zentren «Stadtzentrum mit Altstadt» und «Zentrum Chur West» konzentriert werden. In diesen zwei Zentren, welche sich hinsichtlich des Profils ergänzen sollen, kann so die Auslastung der Infrastrukturen und die Qualität der Erschliessung optimiert und die angestrebte Urbanität erreicht werden.



Abb. 6: Auszug Stadtentwicklungskonzept 2050 (STEK 2050), (Stadt Chur, 2021)

«Zentrum Chur West»

Das STEK 2050 beschreibt das «Zentrum Chur West» als künftig modernen, dichten, neuzeitlichen und fortschrittlichen Ort. Die grossvolumigen Baukörper sollen Platz für Freizeit-Indoorangebote sowie für Nutzungen im Bereich Informations- und Kommunikationstechnologie (ICT), Dienstleistungen und Bildung bieten. Im neuen Zentrum sollen attraktive Freiräume, ein urbanes Wohn- sowie ein vielfältiges Nutzungsangebot entstehen. Über den neuen Bahnhof Chur West soll das «Zentrum Chur West» erschlossen werden. Das STEK bildet eine wichtige Grundlage für die bevorstehende Gesamtrevision der Nutzungsplanung.

- Quartierorte
- Mischnutzung
- Lineare Freiräume, Freiraumverbindungen
- Entwicklungsschwerpunkt (ESP)
- Bahnhof, Bahnstation
- Velopendlerrouen
- Arbeitsstandort
- Bildungsstandort

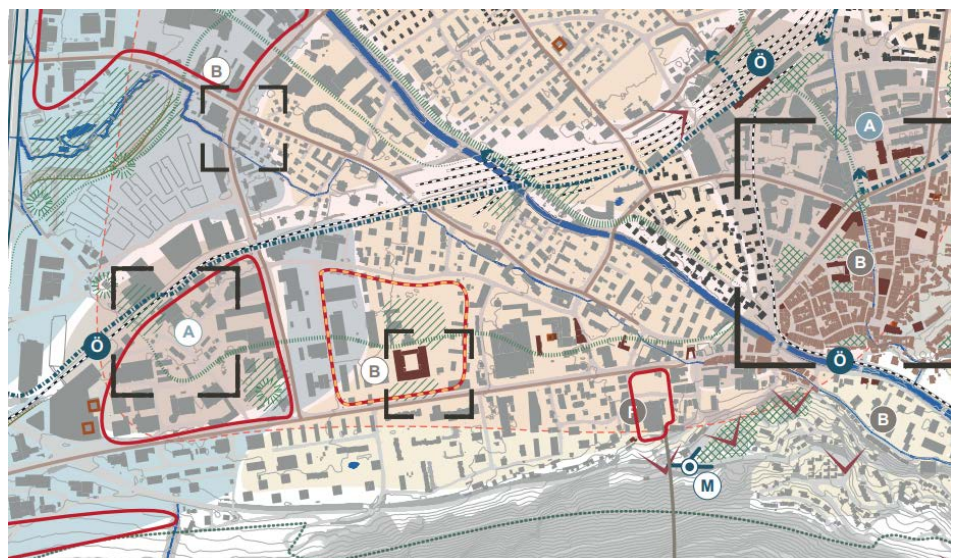


Abb. 7: Stadtentwicklungskonzept 2050, Auszug Plankarte (Stadt Chur, 2021)

Das STEK 2050 zeigt die Entwicklungsabsichten der Stadt Chur auf und umschreibt das angestrebte Profil für das neue «Zentrum Chur West».

2.3 Nutzungsplanung und kantonale Rahmenbedingungen

Zonenplan Der Arealplanperimeter liegt mit Ausnahme des Teilgebiets A gemäss Zonenplan in der Zentrumszone Chur West. In dieser Zone sind Wohnen, mässig störende Gewerbe-, Handels- und Dienstleistungsbetriebe als Nutzung zulässig. Teilgebiet A liegt in der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen.

Ausnützung Entsprechend dem Baugesetz ist in der Zentrumszone Chur West (ZW) eine Ausnützung von 2.0 möglich. Im Rahmen eines Quartierplanverfahrens kann, bei einer sehr guten Beziehung der geplanten Bauten zur baulichen und landschaftlichen Umgebung und untereinander, ein Ausnützungsbonus von bis zu 20 % der maximal zulässigen AZ gewährt werden.

-  Zentrumszone Chur West
-  Wohnzone W4
-  Gemischte Zone 3
-  Gemischte Zone 4
-  Arbeitszone 1
-  Arbeitszone 2
-  Zone für öffentliche Bauten und Anlagen
-  Grünzone
-  Statische Waldgrenze
-  Wald
-  Hochhausbereich
-  Hecken und Feldgehölze schützenswert
-  Historischer Weg
-  Baumreihe beidseitig
-  Baumreihe einseitig
-  Geomorphologisches Element (Tuma)
-  Arealplan
-  Quartierplan



Abb. 8: Zonenplan und Genereller Gestaltungsplan (GeoGR)

Genereller Gestaltungsplan Der Generelle Gestaltungsplan (GGP) sieht für das Gebiet Chur West einen Hochhausbereich vor, der grundsätzlich Bauten über 21 m zulässt, sofern ein Quartierplan vorliegt (gemäss Arealplanbestimmungen sind grundsätzlich Bauten bis zu einer Gebäudehöhe von 25 m möglich). Im Quartierplanverfahren sind fundierte Nachweise zu Standort, Silhouette, Schattenwurf, Verkehrsführung sowie Aussenraumqualitäten zu erbringen.

Weiter weist der GGP innerhalb des Arealplanperimeters ein zu erhaltendes «Geomorphologische Elemente (Tuma)» aus und gibt Baumreihen entlang der Kasernen- und Ringstrasse vor.

GEP Der generelle Erschliessungsplan (GEP) ist ebenfalls Teil der kommunalen Nutzungsplanung. Der Arealplanperimeter liegt gemäss dem GEP im Parkierungsgebiet B, für welches eine Mindeststellpflicht von 50 % des Grenzbedarfes gilt. Der Grenzbedarf ist in der Parkplatzverordnung festgelegt. Die Baubehörde kann aus wichtigen Gründen Projekte bewilligen, die den Grenzbedarf unterschreiten. Die Inhalte des GEP sind überholt und widersprechen teilweise dem Arealplan und dem Sachplan Velo (2017). Die Notwendigkeit zur Abstimmung der einzelnen Planungsinstrumente ist erkannt und im Gange, weshalb der GEP nur bedingt als Grundlage für den Masterplan verwendet werden kann.

Revision kommunale Nutzungsplanung Die letzte Gesamtrevision der kommunalen Nutzungsplanung wurde in Chur im Jahr 2006 durchgeführt. Zur Umsetzung des neuen Raumplanungsgesetzes sind nun alle Gemeinden im Kanton Graubünden verpflichtet, ihre Nutzungsplanung bis 2023 zu überarbeiten und an die veränderten übergeordneten Rahmenbedingungen anzupassen. Die kommunale Nutzungsplanung der Stadt Chur steht noch vor der Revision.

Weitere übergeordnete Rechtsgrundlagen Der Kantonale Richtplan ist das Steuerungsinstrument für die raumwirksamen Tätigkeiten im gesamten Kanton. Damit wird einerseits eine überkommunal und überregional koordinierte Entwicklung angestrebt. Andererseits wird darin der Rahmen für die Revision der Nutzungsplanung definiert. So sind die Gemeinden und Städte beispielsweise in der Pflicht, die Siedlungsentwicklung nach innen zu lenken und das flächige Siedlungswachstum deutlich zu begrenzen. Eine Massnahme dafür ist die Festlegung von Mindestdichten in der Nutzungsplanung. Ausserdem muss in den kommunalen Baugesetzen sichergestellt werden, dass die festgelegten Mindestdichten bei den konkreten Baugesuchen mindestens zu 80 % ausgeschöpft werden.

Die Vorgaben aus den übergeordneten Rechtsgrundlagen und der kommunalen Nutzungsplanung sind verbindlich. Die kommunale Nutzungsplanung der Stadt Chur wird im Rahmen der Revision der Grundnutzung überarbeitet.

2.4 Weitere Rahmenbedingungen und laufende Studien

Potenzialabschätzung

Im Rahmen einer Auslegeordnung wurde im Herbst 2021 das Einwohner:innen- und Arbeitsplatzpotenzial in Chur West abgeschätzt (R+K). Im Stadtteil Chur West soll dereinst Raum für bis zu 6'500 Einwohner:innen und Arbeitsplätze entstehen.

Nachfolgende Zusammenstellung zeigt die heute vorhandene und künftig maximal mögliche Anzahl der Einwohner:innen und Arbeitsplätze. Bei der Berechnung der maximalen anrechenbaren Geschossfläche handelt es sich um eine approximative Abschätzung, bei der in Realität noch die Erschliessungsflächen sowie die künftigen Verkehrsflächen im städtischen Eigentum abgezogen werden. In der nachfolgenden Übersicht wird – mit Ausnahme der bereits neulich entwickelten Gebiete A und H – für die Teilgebiete ein linearer Wohnanteil von rund 80 % und ein Anteil für Arbeitsnutzungen von 20 % angenommen. Damit kann das Gesamtpotenzial des Stadtteils berechnet werden. Aufgrund der gewünschten Profilierung und Clusterbildung (Kapitel 4.1.2) werden die Nutzungsanteile im Rahmen des Masterplans quartierspezifisch zugeteilt. Diese Feinverteilung erfolgt in den Steckbriefen zu den Teilgebieten (Kapitel 4.3).

Teilgebiete	A	B	C	D	E	F	G	H	Total
Fläche gemäss Arealplan [ha]	1.7	2.7	2.1	2.1	1.4	1.9	2.1	2.6	16.5
Zone	ZöBA	ZW	ZW	ZW	ZW	ZW	ZW	ZW	
AZ	keine	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	
Arbeitsplätze heute ²	440	140	120	<10	60	90	450	350	1'650
Bewohner:innen heute ³	0	120	<10	20	10	<10	<10	100	260
max. aGF [m ²] (approximativ) ⁴	32'000	53'400	42'500	41'600	27'100	37'400	42'600	52'000	329'600
Anteil Arbeiten (approximativ) ⁵	1.00	0.20	0.20	0.20	0.20	0.20	0.20	0.70	
Anteil Wohnen (approximativ) ⁵	0.00	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.30	
Arbeitspl. zukünftig	650	160	160	160	110	120	140	700	2'200
Bewohner:innen zukünftig	0	860	680	750	430	600	680	300	4'300

Abb. 9: Potenzial Einwohner:innen und Arbeitsplätze bei einem Ausbaugrad von 100 % (Annahme Flächenbedarf: Gewerbe-AP: 150m², DL/Büro-AP: 50m², Bewohner:in: 50m²)

² Anhand der Statistik der Unternehmensstruktur berechnet (Bundesamt für Statistik, Statistik der Unternehmensstruktur (STATENT), Jahr 2019).

³ Anhand der Statistik der Bevölkerung und der Haushalte berechnet (Bundesamt für Statistik, Statistik der Bevölkerung und der Haushalte (STATPOP), Jahr 2020).

⁴ Anhand der Fläche des Teilgebiets gemäss dem Arealplan berechnet. Bei der Realisierung werden davon die öffentlichen Strassenräume abgezogen. Die aGF wird etwas tiefer ausfallen.

⁵ Die quartierspezifische Definition der Anteile für Wohn- und Arbeitsnutzung erfolgt in den Steckbriefen zu den Teilgebieten.

Verkehrskonzept Das Verkehrskonzept Chur West, welches parallel zum vorliegenden Masterplan erarbeitet wurde, vertieft Fragen der Erschliessung und Verkehrsführung innerhalb des Arealplanperimeters. Die im Verkehrskonzept enthaltenen Konzeptskizzen weisen ein dichtes Wegenetz für den Fuss- und Veloverkehr auf. Im Zentrum liegt die neue Freiraumverbindung «Westweg» (im Arealplan als «Zentrale Achse» bezeichnet), die dem Fussverkehr und langsam fahrenden Velofahrer:innen vorbehalten ist. Die Raschärenstrasse, welche im Zusammenhang mit dem Neubau des Bahnhofs Chur West eine neue Bedeutung bekommt, soll von markanten Baumreihen und breiten Trottoirs gesäumt werden. Eine verkehrsberuhigte Gestaltung der einzelnen Strassenräume erhöht die Sicherheit und ermöglicht eine qualitätsvolle bauliche Innenentwicklung mit der vorgesehenen Dichte. Die Inhalte des Verkehrskonzepts sollen im Rahmen der Teilgebietenentwicklungen in die Mobilitätskonzepte einfliessen und im Rahmen der Nutzungsplanungsrevision im generellen Erschliessungsplan rechtlich gesichert werden. Die Inhalte des Verkehrskonzepts wurden in ihren Grundzügen im Masterplan übernommen. Ausserdem wird auf der Basis des Verkehrskonzepts ein «Übersichtsplan Endausbau Strassen» ausgearbeitet (parzellenspezifische Konkretisierungen und Festlegungen; Stufe B). Dieser ist als konzeptioneller Hinweis bereits im Anhang D angefügt.

Konzept Freiraumverbindung

Der Westweg, welcher die Teilgebiete untereinander und Chur West mit der Altstadt verbindet, nimmt eine wichtige Funktion im Fuss- und Veloverkehrsnetz der Stadt Chur ein. In einem Konzept wurden die idealen Wegführung und Ausgestaltung dieser Verbindungsachse vertieft und konkretisiert. Nebst der Zentralen Achse, die bereits im Arealplan definiert ist, sollen zusätzliche Fuss- und Veloverbindung von der Zentralen Achse zu wichtigen Quell- und Zielpunkten realisiert werden und damit eine hohe Durchlässigkeit gewährleistet werden. Entlang des Westweges sollen Frei- und Grünflächen sowie Plätze angeordnet werden, welche zu einer hohen Siedlungsqualität beitragen. Eine wichtige und stark frequentierte Verbindung wird die Achse vom Westweg zum neuen Bahnhof Chur West darstellen.

Das Konzept Freiraumverbindung dient als Strategieggrundlage für den Masterplan.

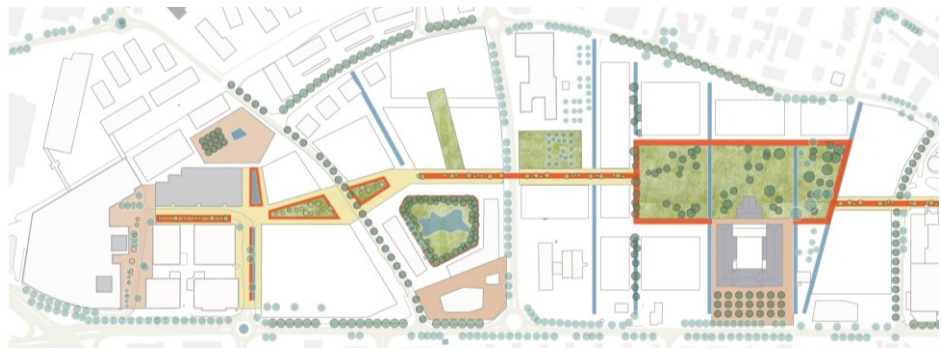


Abb. 10: Auszug Konzept Freiraumverbindung Altstadt – Chur West (2021)

Das Verkehrskonzept Chur West und das Konzept Freiraumverbindung wurden parallel zum Masterplan erarbeitet. Die grundlegenden Inhalte der beiden Konzepte wurden im Masterplan berücksichtigt und können als Vertiefung der jeweiligen Themen verstanden werden.

2.5 Laufende Planungen und grossräumliche Einordnung

Die Entwicklung des neuen Stadtteils Chur West wird nicht nur durch die übergeordneten Planungsinstrumente bestimmt, sondern auch von diversen laufenden Planungen innerhalb und ausserhalb des Arealplanperimeters tangiert.

2.5.1 Entwicklungen im Arealplanperimeter

- | | |
|-------------------|---|
| Bahnhof Chur West | Im nördlichen Bereich des Teilgebiets E entsteht der neue Bahnhof Chur West. Die RhB-Station wird vom heutigen Standort rund 250 m nach Westen über die Unterführung Raschärenstrasse verschoben. Am neuen Standort soll auf der Ebene der Unterführung eine attraktive multimodale Verkehrsdrehscheibe mit Bushaltestelle und Velostation entstehen. In diesem Zusammenhang wird auch die Raschärenstrasse ausgebaut. Die RhB und die Stadt Chur haben für den neuen Bahnhof von September 2020 bis März 2021 einen Projektwettbewerb durchgeführt. Das Siegerprojekt «ViLICHT» sieht einen Bahnhofplatz unter der neuen Bahnbrücke (über die Raschärenstrasse) vor. Der neue Bahnhofplatz soll zu einem Hauptplatz mit Ausstrahlungskraft für das ganze Gebiet Chur West werden und sich vom neuen Bahnhof bis in die angrenzenden Teilgebiete E und B erstrecken. Rund um den Bahnhofplatz sollen publikumsintensive Nutzungen zur Belebung beitragen. |
| Velopendlerroute | Zwischen dem Stadtzentrum beim Bahnhof Chur und dem Gebiet Chur West ist eine Velopendleroute für den Alltagsveloverkehr vorgesehen. Dabei soll auf sicheren und direkten Wegen eine attraktive Verbindung für den Veloverkehr entstehen. Die Attraktivität der Radwege motiviert Berufs- und Ausbildungspendler:innen für einen Umstieg auf das Velo. |
| Teilgebiet A | Im Teilgebiet A wurde 2020 das Verwaltungszentrum Sinergia eröffnet. Das Teilgebiet ist somit bereits mehrheitlich bebaut (ca. 70 %). Im südlichen Teil sind noch freie Flächen verfügbar, welche für einen potenziellen Ausbau (Sinergia 2) zur Verfügung stehen. |
| Teilgebiet B | Einige Grundeigentümer:innen des Teilgebiets B haben kürzlich (Dezember 2021) ihr Interesse bekundet, die Teilgebietsentwicklung zu starten und die entsprechenden Prozessschritte einzuleiten. |

Teilgebiet D Im Teilgebiet D läuft das Quartierplanverfahren. Der Richtprojektentwurf sieht eine u-förmige Bebauung mit grossflächigem Grünraum in der Mitte vor. Die Bebauung soll mehrheitlich auf Wohnnutzung ausgerichtet werden, mit Gewerbe und Dienstleistungen im Erdgeschoss.

Teilgebiet E Im Teilgebiet E soll demnächst mit einem Studienauftrag gestartet werden. Aufgrund der komplexen Rahmenbedingungen und vielfältigen Interessen zwischen den Grundeigentümer:innen/Baurechtsnehmer:innen wird vorgängig eine Planungsvereinbarung abgeschlossen. Diese gibt die Spielregeln und den Prozess für die nachfolgenden Planungsschritte (Quartierplanverfahren) vor. Klar scheint, dass das Teilgebiet E ein Schlüsselgebiet ist und mit dem neuen Bahnhofplatz die Funktion eines «Mobilitätshubs» für Chur West übernehmen wird.

Teilgebiet H Der westliche Teil des Teilgebiets H ist mit dem City West und einem Gewerbehause bereits entwickelt und bebaut. Im östlichen Teil des Teilgebiets H, unmittelbar angrenzend an den neuen Bahnhofplatz ist eine Überbauung mit einem Hochhaus geplant. Zwischen Hochhaus und der bestehenden Gebäudeeinheit des City West soll zudem ein Sockel mit Gewerbe- und Parkierungsnutzung und begehrter Parkterrasse entstehen. Diesbezügliche Planungen laufen, werden aber durch gegensätzliche Interessen aus dem Teilgebiet E (hängige Einsprache) gebremst.

Teilgebiete C, F und G In den Teilgebieten C, F und G sind zurzeit wenige respektive keine planerischen Aktivitäten bekannt.

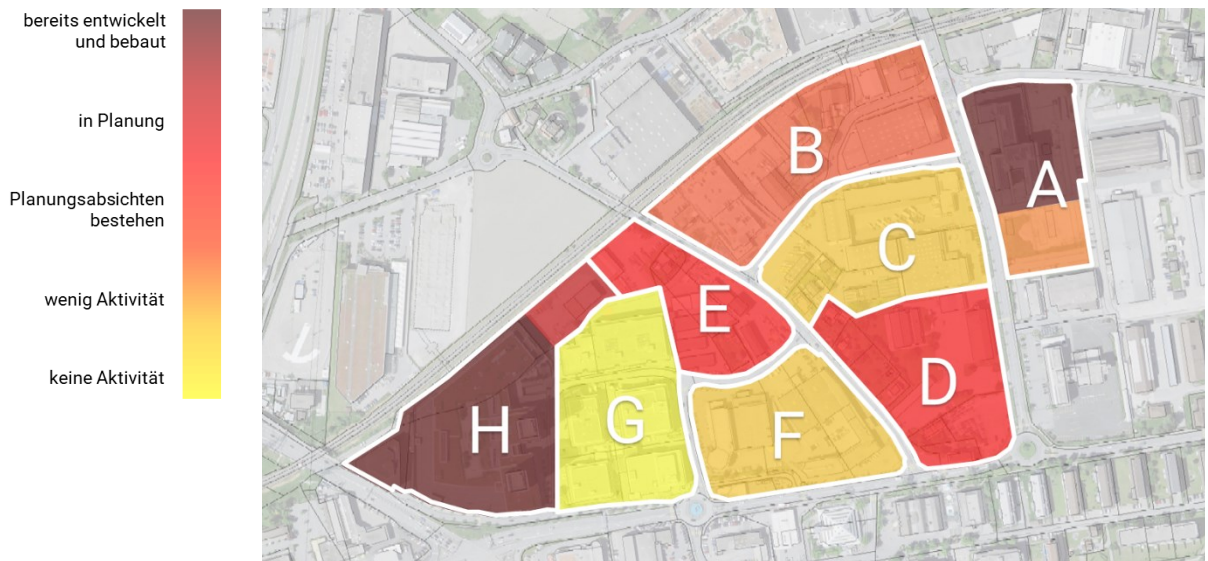


Abb. 11: Planungsstand und planerische Aktivität in den Teilgebieten (2022)

2.5.2 Entwicklungen im nahen Umfeld

Die Entwicklungen finden nicht nur innerhalb des Arealplanperimeters statt, sondern es bestehen auch diverse Planungen im nahen Umfeld.

Kleinbruggen	Auf dem benachbarten Areal Kleinbruggen entsteht eine Grossüberbauung mit rund 400 Wohnungen und 400 bis 600 neuen Arbeitsplätzen. Auf Basis des erarbeiteten Quartierplans und der zwischenzeitlich weiterentwickelten Projektgrundlagen wurde die erste Etappe bereits realisiert. Die Realisierung der zweiten Etappe wird in Angriff genommen.
Ausbau Fachhochschule GR	Direkt daneben, an der Pulvermühlestrasse, wird die Fachhochschule Graubünden ausgebaut. Der Grosse Rat hat im Oktober 2018 der Realisierung eines Fachhochschulzentrums zugestimmt, worauf ein Projektwettbewerb durchgeführt wurde. Im Herbst 2022 hat der Grosse Rat das Projekt mit Gesamtkosten von rund 178 Mio. Fr. beschlossen. Der Baubeginn des Erweiterungsbaus ist für Ende 2024 vorgesehen.
Kino City West	Nördlich der Gleise, auf dem Areal neben dem Jumbo, wurde das geplante Grosskino mit acht Kinosälen, einem Restaurant und einer Bar in Betrieb genommen.
Kasernenareal	Die Stadt Chur möchte die Stadtkaserne vom heutigen Standort in das Gebiet Rossboden verlegen. Die geplante Verlegung ermöglicht eine städtebaulich nachhaltige Entwicklung des heutigen Kasernenareals, welches gemäss STEK 2050 als Entwicklungsschwerpunkt gilt. Das Churer Stimmvolk hat dem Rückkauf des Kasernenareals (Kauf-/Tauschgeschäft Bund) am 26. September 2021 zugestimmt. Etwa ein Drittel des Areals soll für öffentliche Nutzung entwickelt werden. Als öffentliche Nutzungen kämen beispielsweise Grünflächen, Spielplätze, Verbindungen für den Langsamverkehr, Parkanlagen, kulturelle Nutzungen oder auch eine Schule in Frage.
Innoqube	Südlich des Gebietes Rossboden entsteht das Zentrum für Innovation. Auf einer Fläche von 11'200 m ² entstehen viele Arbeitsplätze für innovative Unternehmen, Start-ups und Spin-offs.
Trist	Im Gebiet Trist, am südwestlichen Siedlungsrand der Stadt Chur, wurde im Herbst 2021 ein Studienauftrag durchgeführt. Vorgesehen ist ein Gewerbestandort für kleinere und mittelgrosse Unternehmen. Nach dem Abschluss des Studienauftrags folgt jetzt die Übersetzung in den Quartierplan.
Entwicklungsgebiete / Westweg	Bis auf die Gebiete Trist und Rossboden (neues Kasernenareal) werden alle Entwicklungsgebiete aktiv an den Westweg angeschlossen.

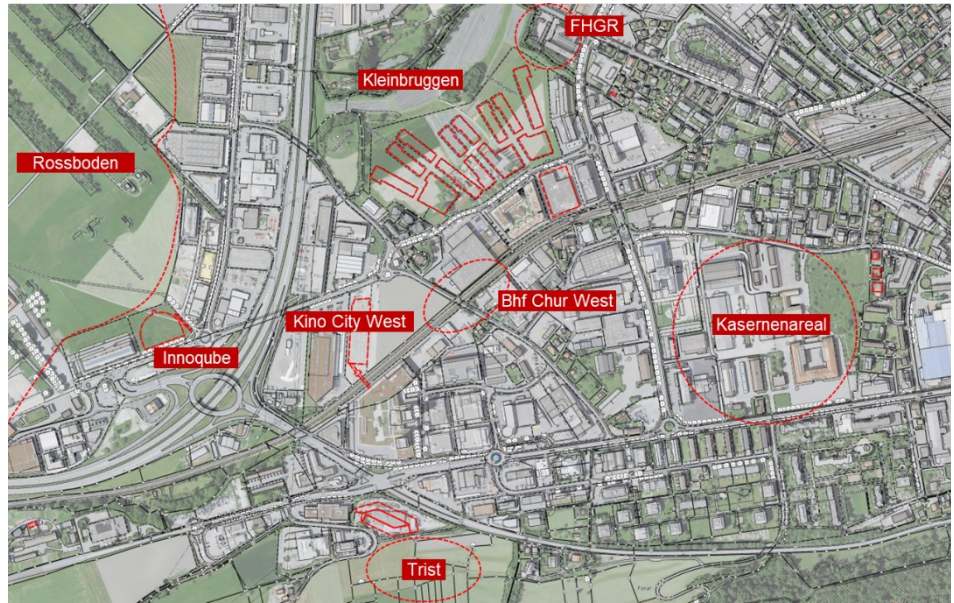


Abb. 12: Übersichtplan laufende Planungen im Umfeld (2022)

Das Arealplangebiet Chur West wird von diversen laufenden Planungen innerhalb und ausserhalb des Perimeters tangiert, sei es durch neu entstehende Personenströme, neue Infrastrukturen oder Nutzungstransformationen.

3. Vision und Entwicklungsabsichten

3.1 Die Vision

Um Entwicklungsgrundsätze im Masterplan festzulegen, muss eine Idee über die Entwicklungsabsichten vorhanden sein. Gemeinsam mit der Begleitgruppe Stadtrat wurde im Rahmen des Workshops I diskutiert, wie Chur West einst aussehen respektive wie eine Vision für Chur West lauten könnte.

Vision



Abb. 13: Schlagworte Vision (Ergebnisse Workshop I)

- Chur West soll zu einem vielfältigen, lebendigen, jungen, urbanen, möglichst MIV-freien, dichten und authentischen Stadtteil entwickelt werden.
- Chur West soll Raum bieten für Wohnen, Arbeiten, Bildung, Freizeit und Genuss, aber auch für kommerzielle Nutzungen.
- Mit der Entwicklung von Chur West soll ein westliches Stadttor («Tor West») geschaffen werden.
- In Chur West sollen vorbildliche ökologische Standards realisiert werden können. Innovative Leuchtturmprojekte im Bereich Freiraum, Ökologie und Klima sollen in Chur West Unterstützung finden.
- Das Zugehörigkeitsgefühl und die Identität werden in der «Miteinander-Stadt Chur West» grossgeschrieben. Die Bewohner:innen und Arbeitnehmer:innen in Chur West sollen den «Lifestyle» von Chur West wahrnehmen und sich mit dem Ort identifizieren können.
- Von der Entwicklung des neuen Stadtzentrums in Chur West sollen nicht nur die angrenzenden Quartiere, sondern die ganze Stadt Chur profitieren.

3.2 Das Entwicklungspotenzial

Das Entwicklungsgebiet Chur West mit den Teilgebieten A–F erstreckt sich über eine Fläche von ca. 16.5 ha. Mit einer Ausnützungsziffer von 2.0 verfügt das Gebiet damit über ein maximales Flächenpotenzial von rund 330'000 m² anrechenbare Geschossfläche. Heute wohnen und arbeiten rund 1'900 Personen in diesem Stadtteil. Bei einer vollständigen Entwicklung kann sich diese Zahl bis auf 6'500 Einwohner:innen und Arbeitsplätze erhöhen. Bei diesem Wert handelt es sich um eine Abschätzung des Gesamtpotenzials des Stadtteils Chur West. Bei der Realisierung der einzelnen Teilgebiete wird die Berechnung der zulässigen Geschossflächen und damit auch das Raumnutzer:innenpotenzial voraussichtlich etwas tiefer ausfallen. Der Grund dafür ist, dass die öffentlichen Strassenbereiche in den Teilgebieten von den anrechenbaren Parzellenflächen abgezogen werden. Die genauen Zahlen können in den nachfolgenden Planungsschritten berechnet werden, sobald parzellenspezifische Konkretisierungen vorgenommen werden.

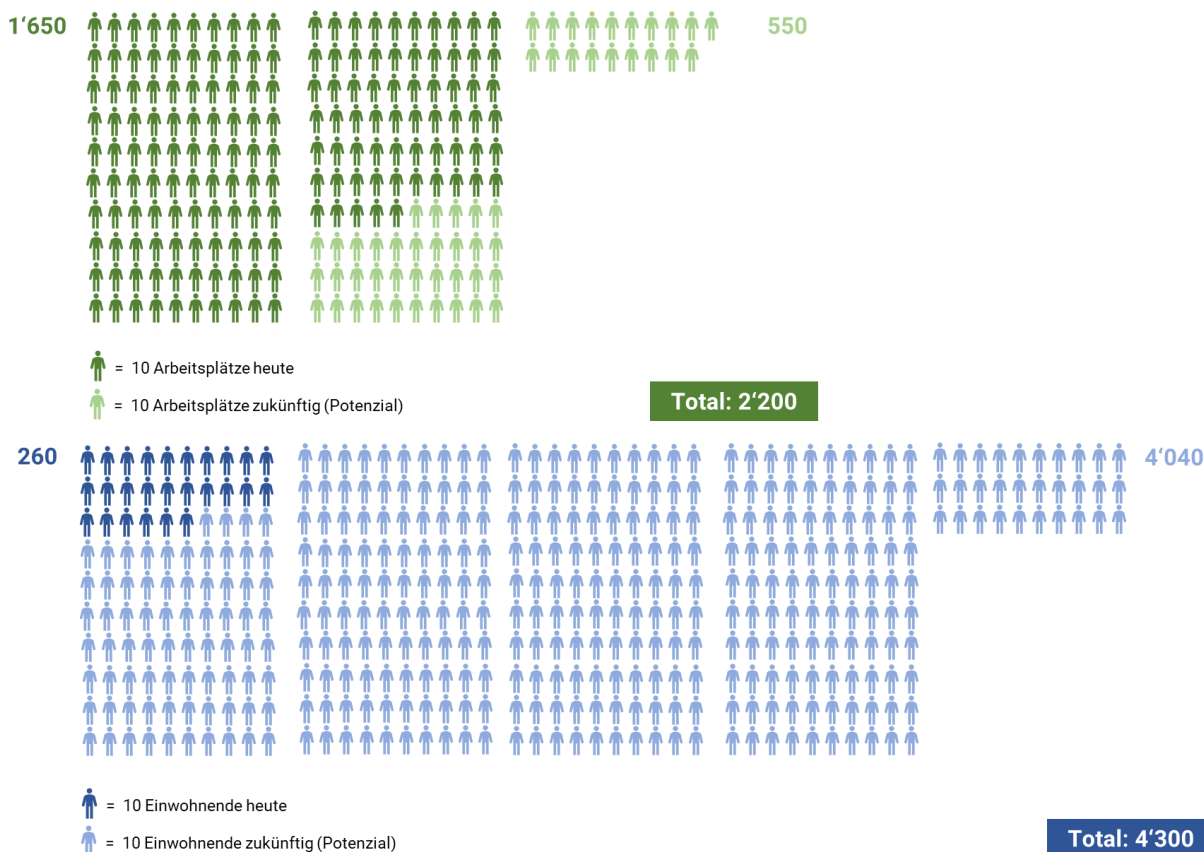


Abb. 14: Approximatives Entwicklungspotenzial (Arbeitsplätze und Einwohnende) Chur West

Das gesamte Raumnutzer:innenpotenzial (Arbeitsplätze und Einwohnende) wird in den Steckbriefen in Kapitel 4.3 nach Teilgebieten aufgeschlüsselt. Dabei wird auch der Anteil für Wohn- und Arbeitsnutzungen quartierspezifisch aufgeteilt.

4. Masterplan

Bestandteile des Masterplans

Der Masterplan besteht aus den folgenden Dokumenten:

- Bericht zum Masterplan Chur West (vorliegendes Dokument)
- Synthesepan Teilgebiete (reduzierte Grösse in Anhang A, Originalgrösse als Beilage)
- Konzeptplan Verkehrsführung (reduzierte Grösse im Anhang B, Originalgrösse als Beilage)
- Konzeptplan Raumbedarf Erschliessung (reduzierte Grösse im Anhang C, Originalgrösse als Beilage)

Der in der nächsten Bearbeitungsstufe (Stufe B) «Parzellenspezifische Konkretisierungen und Festlegungen» wichtige «Übersichtsplan Endausbau Strassen» ist als konzeptueller Hinweis bereits im Masterplan als Anhang angefügt.

4.1 Konzept und Präzisierungen Teilgebiete

Das vorliegende Kapitel und die dazugehörigen Pläne umfassen die teilgebietsübergreifenden allgemeinen Präzisierungen des Masterplans. Sie sind als Rahmenbedingungen für die Folgeplanungen zu verstehen.

Symbolik

Grau hinterlegt sind jeweils die verbindlichen Anforderungen aus dem rechtsgültigen Arealplan Chur West. Die richtungsweisenden, klärenden Präzisierungen des Masterplans sind gelb hinterlegt.

Festlegungen Arealplan (verbindlich)

Präzisierung Masterplan (richtungsweisend / klärend)

4.1.1 Prozess

Der Masterplan Chur West ist ein strategisches Lenkungsinstrument, welches für die Folgeplanungen der einzelnen Teilgebiete in Chur West herangezogen wird. Inhaltlich stellt der Masterplan eine Präzisierung des 2017 genehmigten Arealplans Chur West dar. Die Inhalte des Masterplans werden im nachfolgenden Quartierplanverfahren eigentümerverbindlich umgesetzt.

Die acht Teilgebiete des Arealplangebiets Chur West sind gemäss den Arealplanbestimmungen quartierplanpflichtig. Die Erarbeitung der Quartierpläne hat nach dem amtlichen Quartierplanverfahren der Stadt Chur zu erfolgen.

- In Phase 1 wird das Quartierplanverfahren eingeleitet.
- In Phase 2 (städtebaulicher Entwurf) ist ein qualifiziertes Verfahren (Wettbewerb, Studienauftrag, vertieftes Variantenstudium o. ä.) durchzuführen. Dabei sind insbesondere Fragen über Hochbauten > 25 m, Silhouette, Schattenwurf und die Gestaltung der Aussenräume zu thematisieren.
- In Phase 3 werden die relevanten Inhalte des städtebaulichen Entwurfs eigentümerverbindlich im Quartierplan und den -bestimmungen festgehalten.
- Die Phase 4 beinhaltet die rechtliche Umsetzung.

4.1.2 Profilierung und Clusterbildung

Der Arealplanperimeter umfasst acht Teilgebiete und eine Gesamtfläche von rund 16.5 ha. Grundsätzlich hat Chur West das Potenzial, ein Entwicklungsgebiet und Wirtschaftsstandort mit einer differenzierten Durchmischung mit Gewerbe-, Dienstleistungs-, Einkaufs- und Wohnnutzungen sowie ausreichenden Erholungs- und Freiflächen zu werden. Dabei sind jedoch nicht alle Dienstleistungen und Nutzungen in allen Teilgebieten anzubieten (kein Giesskannenprinzip). Stattdessen sind verschiedene funktionale Stadträume mit unterschiedlichen Charakteristiken zu definieren. Mit der nachfolgenden Clusterbildung erhält der Stadtteil eine erste grobe Struktur.

Eine Schwierigkeit stellt die etappenweise Entwicklung dar. Das Stadtquartier soll in jeder Etappe funktionieren.

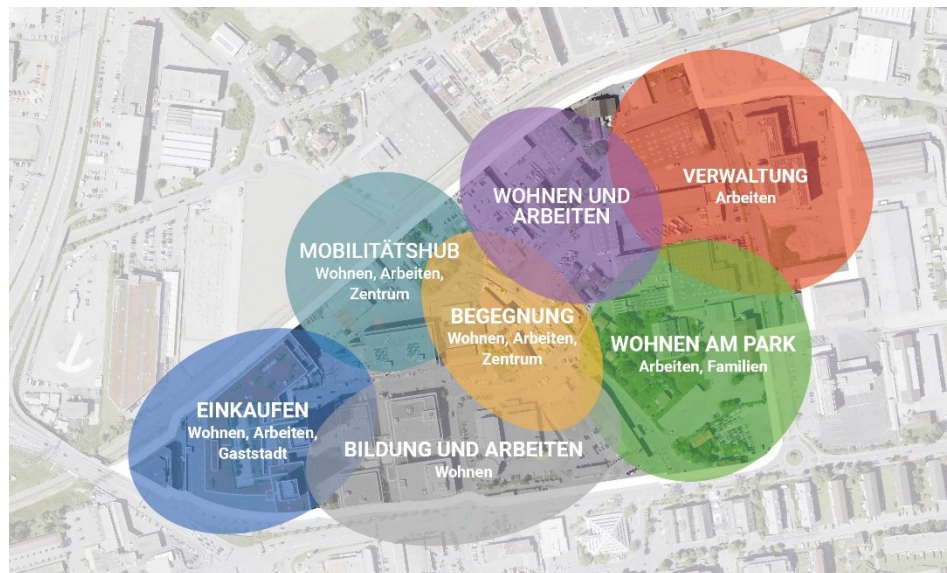


Abb. 15: Clusterbildung und Profilierung (2022)

Syntheseplan Teilgebiete

Die Profilierung und Clusterbildung, Plätze und Freiräume sowie wichtige Verbindungsachsen wurden im «Syntheseplan Teilgebiete» zusammengetragen. Dieser Plan stellt das schematische Zielbild für die Entwicklung von Chur West dar und zeigt die Schwerpunkte in den einzelnen Teilgebieten sowie die Verknüpfung der Teilgebiete miteinander auf. Aufgebaut ist der «Syntheseplan Teilgebiete» nach den drei Hauptthemen «Schwerpunktnutzungen Erdgeschoss», «Plätze und Freiräume» und «Verbindungsachsen». Das erste Hauptthema wird im Kapitel «Nutzungen» (4.1.4) genauer beschrieben. Die Inhalte zu «Plätze und Freiräume» werden im Kapitel «Ökologie/blau-grüne Infrastruktur» (4.1.9) separat aufgezeigt. Die im Syntheseplan verorteten «Verbindungsachsen» zeigen die wichtigsten Achsen im Stadtteil auf. Detailliertere Ausführungen folgen in Kapitel 4.2 sowie in den Steckbriefen in Kapitel 4.4.

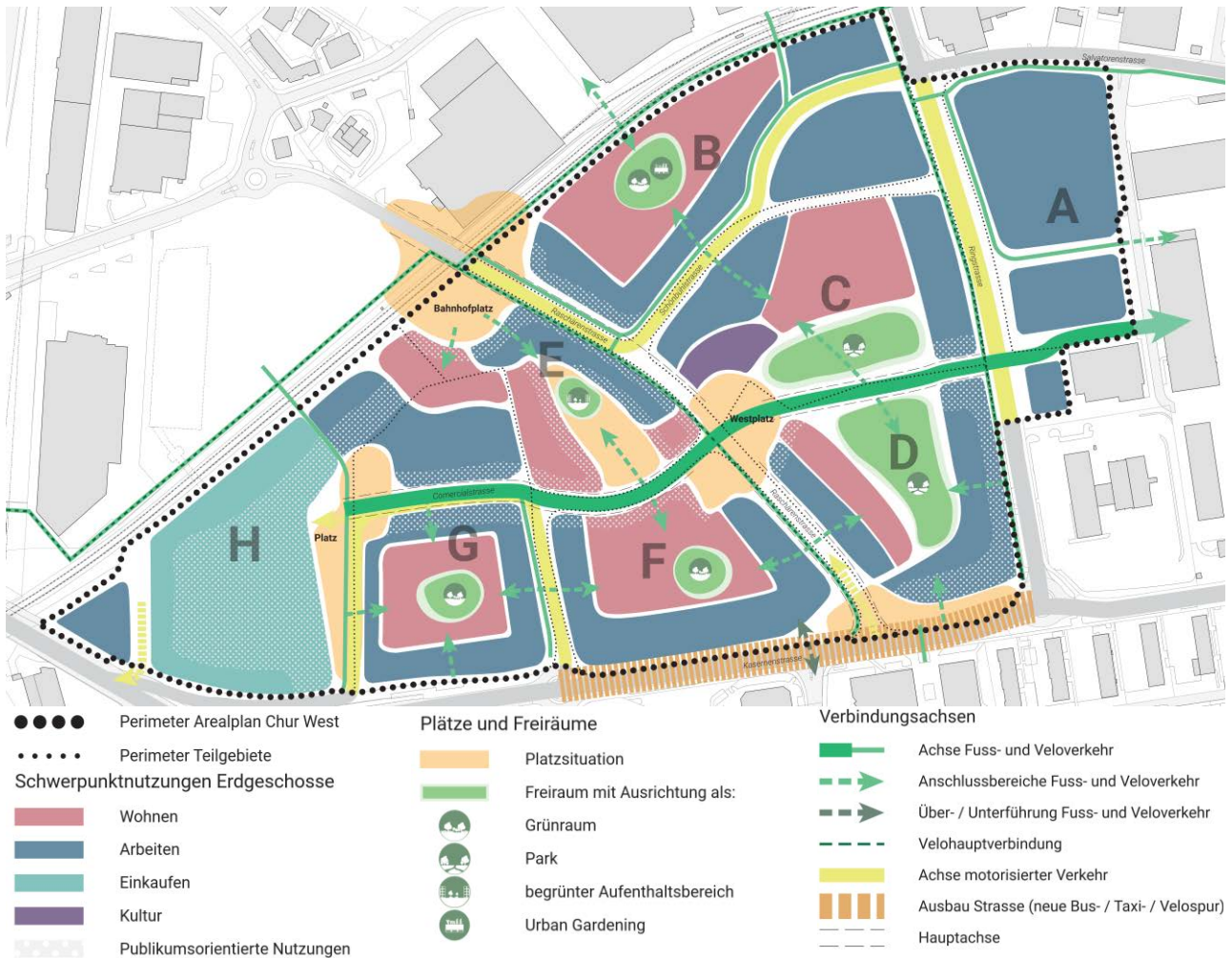


Abb. 16: Syntheseplan Teilgebiete (2022)

4.1.3 Siedlungsqualität

Siedlungsqualität ist ein Schlüsselbegriff in der Raumplanung. Die Qualität einer Siedlung ist jedoch nicht immer allgemein definierbar, da sie zu einem gewissen Teil subjektiv wahrgenommen wird und viele soziale und gesellschaftliche Fragen mitspielen. Die Siedlungsqualität kann aus der «Optik» Aussenraum (Stadtraum) – Innenraum (Wohnung/Gewerbe), Bewohner:in – Besucher:in oder Arbeitnehmer:in – Kund:in beurteilt werden. In der raumplanerischen Gesamtentwicklung wird die öffentliche Sicht aus dem Stadtraum eingenommen.

Zu den Faktoren, welche die Siedlungsqualität beeinflussen, gehören Themen wie soziale Sicherheit und Vertrautheit, Freiraum, Versorgung, Immissionen, Ordnung, Lichtverhältnisse, soziale Zusammensetzung oder Wiedererkennbarkeit, aber auch bauliche Qualitäten und Naturnähe.

Im Rahmen des Workshops I wurde in der Begleitgruppe die Frage diskutiert, was eine gute Siedlungsqualität ausmacht und wie ein attraktives Stadtquartier aussehen müsste, damit man gerne dort wohnen würde. Diese Diskussion bildet die Basis für die nachfolgenden Präzisierungen.

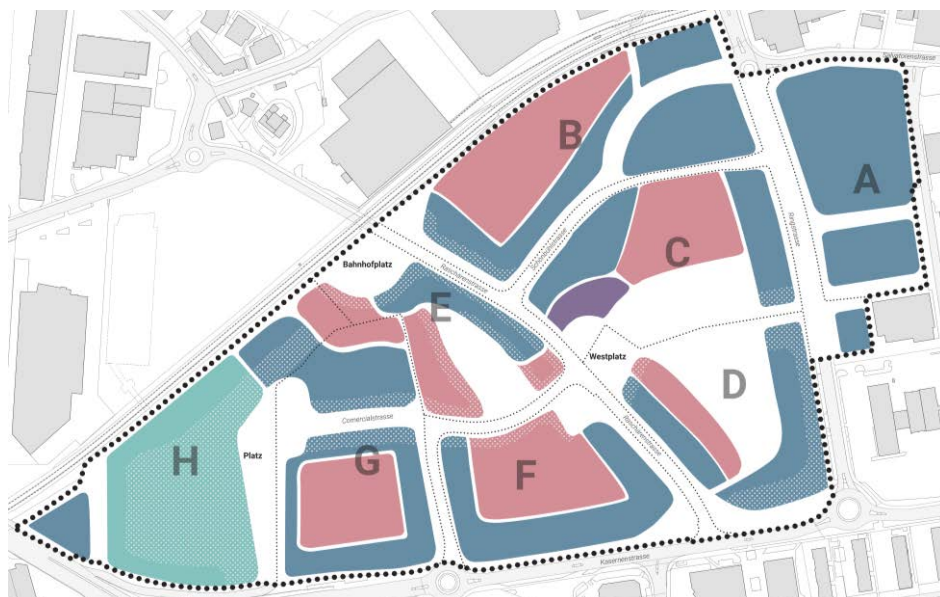
Thema	Ausführung
Aussenraum	Bei der Ausarbeitung der Quartierpläne ist der Qualität des Aussenraums für Wohnnutzungen Sorgfalt hinsichtlich adäquater Fläche und Ausgestaltung zu widmen.
Vielfältige flexible Wohnformen	Mit vielfältigen und flexibel nutzbaren Wohnformen und «Shared Services» (z. B. Gemeinschaftsräume, gemeinsam nutzbare Werkstatt) und einem Nutzungsmix aus Wohnen, Arbeiten und Freizeit soll ein attraktiver, sozial durchmischter Stadtteil für alle Altersgruppen entstehen.
Wohnqualität/ Wohnhygiene	Dank hoher Wohnqualität und -hygiene sowie einer Vielzahl an Rückzugsorten entsteht ein ansprechender und urbaner Stadtteil mit sehr hoher Lebensqualität. Insbesondere offene, helle Räume, eine gute Luftqualität und ein gezielter Lärmschutz tragen dazu bei. Nebst attraktiven öffentlichen Räumen wird auch die Privatsphäre durch die Schaffung privater Freiräume gefördert.
Aussenraum für alle	Der Aussenraum spielt in dichten Gebieten eine äusserst wichtige Rolle. Er soll möglichst allen Bewohner:innen und Nutzer:innen zur Verfügung stehen sowie für alle Generationen ein attraktives und spannendes Umfeld bieten. Die Aussenräume sollen eine dem Fussverkehr angepasste Kleinräumigkeit aufweisen und abwechslungsreich gestaltet werden. Wandelbare und nutzungs offene Aussenräume können den privaten Garten zu einem gewissen Grad kompensieren (Grillplatz, Spielflächen, Events, Urban Gardening o. ä.) und können zudem als Begegnungsort funktionieren.
Treffpunkt und Begegnung	Das Zugehörigkeitsgefühl und die Identität werden durch soziale Interaktion gestärkt. Dafür dienen Treffpunkte und Begegnungsräume. Ein «Schwatzplatz», ein gemeinsamer Garten oder auch kleine Läden für den täglichen Bedarf («Tante-Emma-Laden» mit Café) können solche Begegnungsräume sein.
Versorgung	Kultur-, Sport- und Gastroangebote innerhalb des Stadtteils sorgen für Belebung und ermöglichen den Bewohner:innen, ihre Freizeit im nahen Wohnumfeld zu verbringen. Dies reduziert den Freizeitverkehr und stärkt die Verbundenheit der Einwohner:innen mit dem Stadtteil. Detailhandelsgeschäfte und Einkaufsmöglichkeiten für Waren des täglichen Bedarfs innerhalb des Stadtteils sind fussläufig erreichbar und senken damit den Einkaufsverkehr.
Sicherheit	Zur Sicherheit gehören sowohl Themen wie die Verkehrssicherheit als auch das subjektive Sicherheitsgefühl. Mit einer bedachten Gestaltung, wie beispielsweise einer guten Beleuchtung und Einsehbarkeit, öffentlichen EG-Nutzungen oder offenen Fassaden kann die subjektive und objektive Sicherheit gestärkt werden.
Erreichbarkeit	Dank der sehr guten Anbindung mit dem öffentlichen Verkehr ist Chur West lokal und regional bestens erschlossen. Der Anschluss an das übergeordnete Strassennetz ist ebenfalls sehr gut. Naherholungsräume und Versorgungsmöglichkeiten in der Nähe und innerhalb des neuen Stadtteils können zu Fuss oder mit dem Velo optimal erreicht werden. Die Erreichbarkeit wird für alle Altersstufen gewährleistet. Auch flexible und moderne Mobilitätsformen werden mitberücksichtigt.
Durchwegung	Eine hohe Durchlässigkeit, kurze Wege und attraktive, komfortable Velo- und Spazierwege fördern eine hohe Siedlungsqualität. Hindernisfrei und einladend gestaltete Wege und Orte, die jederzeit und möglichst uneingeschränkt allen Nutzer:innen zur Verfügung stehen, tragen zum sozialen Miteinander und zur Identifikation mit dem Stadtteil bei. Dank dem Westweg besteht eine direkte Verbindung in das Stadtzentrum.
Grünraum	Naturnahe Freiraumgestaltungen fördern das körperliche, geistige und soziale Wohlbefinden. Sie schaffen vielfältige Lebensräume für Pflanzen und Tiere und regulieren das Mikroklima.

4.1.4 Nutzungen

Chur West soll als eigener Stadtteil funktionieren. Die Nutzungen zur Alltagsversorgung (Grundversorgung) sollen in Gehdistanz erreichbar sein. Auf dieser Grundlage wurden für die einzelnen Teilgebiete Schwerpunktnutzungen in den Erdgeschossen, Gebiete für publikumsintensive Einrichtungen und das Verhältnis von Wohn- und Arbeitsnutzungen definiert.

Der Synthesepan gibt die Schwerpunktnutzung auf Erdgeschossesebene vor (siehe Abb. 17). Flächen für publikumsorientierte Nutzungen sind schraffiert überlagert dargestellt. Diese sind vor allem entlang der Achsen mit voraussichtlich grossem Publikumsstrom angesiedelt. Gemäss den Vorgaben aus dem Arealplan sind dies die Gebiete beim Bahnhofplatz, an der Raschärenstrasse und entlang der Hauptverkehrsachsen. Die Anteile für Wohn- und Arbeitsnutzungen werden in Spannbreiten angegeben und beziehen sich auf die Flächen (siehe auch Steckbriefe der Teilgebiete).

Gewerbenutzungen sollen hauptsächlich in den Sockelgeschossen untergebracht werden. Pro Teilgebiet wurde eine Ankernutzung vorgeschlagen. Sie soll der «Kern/Keim» der Entwicklung sein.



Anteil Wohn- und Arbeitsnutzungen je Teilgebiet



Ankernutzung je Teilgebiet

- A Modernes Verwaltungsarbeiten / moderne öffentliche Nutzungen
- B Vielfältige und bezahlbare Wohnformen an der Mobilitätsdrehscheibe
- C Kultur mit Wohnen und Arbeiten am Park
- D Hochwertiges Wohnen und Arbeiten am Park
- E Wohnen und Arbeiten an der Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Chur West
- F Innovatives Wohnen und Arbeiten
- G Innovatives Arbeiten und Wohnen
- H Einkaufen und besonderes Wohnen

Abb. 17: Schwerpunktnutzungen im Erdgeschoss, Auszug aus dem Synthesepan (2022)

Thema	Ausführung
Nutzungen im Aussenbereich	Nutzungen im Aussenbereich für Gastronomie, temporäre Aufbauten für Feste und Events o. ä. sind entlang der Zentralen Achse zu ermöglichen.
Öffentliche Zugänglichkeit oberste Geschosse	Beim 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.
Publikumsorientierte Nutzungen	Die publikumsorientierten Nutzungen sind entlang der Achsen mit voraussichtlich grossem Publikumsstrom anzusiedeln (Westweg, Bahnhofplatz, Raschärenstrasse, Hauptverkehrsachsen).
Geschosshöhe	Entlang der Zentralen Achse sind im Erdgeschoss Raumhöhen von mind. 4.5 m zu realisieren.
Ankernutzungen	Der Entwicklung der Teilgebiete wird durch Ankernutzungen ein Anstoss gegeben. Dies sind grossräumige Nutzungen, welche das Erscheinungsbild und die Typologien in den Teilgebieten stark prägen und einen Impuls für weitere Entwicklungen geben können.

4.1.5 Baukultur

Die Entwicklung der Teilgebiete erfolgt auf Basis von qualifizierten Verfahren, welche mittels Quartierplänen gesichert werden. Dieser Prozess fördert gute städtebauliche Lösungen. Besonderes Augenmerk wird auf eine aussenorientierte Architektur gelegt, die sich zum öffentlichen Raum öffnet. Auf geschlossene und abweisende Fassaden soll verzichtet werden. Stattdessen soll der Aussenraum in den Innenräumen wahrnehmbar sein und umgekehrt. Massnahmen zum Schutz vor Emissionen (z. B. Lärm) sind zu integrieren.

Der Stadtraum mit seinen Freiräumen ist so auszubilden, dass die Teilgebiete sowie die einzelnen Baufelder selbstverständlich miteinander verbunden werden.

Thema	Ausführung
Geschlossene Bauweise	Entlang der Zentralen Achse gilt innerhalb der einzelnen Teilgebiete die geschlossene Bauweise.
Gebäudehöhe	Entlang der Zentralen Achse darf die Gebäudehöhe von 15 m nicht unterschritten werden.
Qualitätssichernde Verfahren	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.
Quartierplanpflicht	Für die Teilgebiete gilt eine Quartierplanpflicht.
Städtebauliche Gesamtwirkung	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	Die Bauten können in unterschiedlicher Architektursprache erstellt werden. Eine Differenzierung innerhalb der einzelnen Teilgebiete ist nur so weit zulässig, als sie der Einheit der städtebaulichen Setzung nicht abträglich ist.

Baukultur	<p>Die baulichen Entwicklungen in Chur West sollen sich einer hochwertigen Baukultur verpflichten. Mit interdisziplinären Gremien und Konkurrenzverfahren werden die zukünftigen Qualitäten ausgearbeitet, verhandelt und entworfen. Dafür werden entsprechende Planungs- und Beteiligungsprozesse gewählt. Stetig verändernde gesellschaftliche Anforderungen sowie ortsspezifische Eigenschaften werden gleichermaßen berücksichtigt. Die Lösungen werden in Quartierplänen griffig und konkret gesichert.</p> <p>Die Qualitäten sollen sowohl in Innen- als auch in den Aussenräumen erkennbar werden. Der Stadtraum zeichnet sich durch eine gute Setzung, Dimensionierung und Sprache der Bauten sowie durch eine abgestimmte Verteilung der Nutzungen aus.</p>
-----------	--

4.1.6 Dichte und Abstände

In Chur West soll ein dicht bebautes, städtisches Quartier mit hoher Wohn- und Arbeitsqualität entstehen. Entsprechend ist in der Regelbauweise eine Ausnutzungsziffer von 2.0 vorgesehen. Eine Erhöhung dieser Dichte soll lediglich bei guten Lösungen ermöglicht werden. Hierfür muss der Nachweis, dass die Geschossfläche in sozial und stadträumlich verträglichen Volumen umgesetzt werden können, erbracht werden.

Thema	Ausführung
Ausnutzungsziffer	In der Zentrumszone West (Arealplanperimeter) gilt eine Ausnutzungsziffer von 2.0.
AZ Bonus	Die in der Grundordnung und im Arealplan festgelegte Ausnutzungsziffer ermöglicht hohe, urbane Dichten. Werden Mehrwerte für die Öffentlichkeit, wie beispielsweise öffentliche Fusswege und Plätze, öffentliche Nutzungen in Bauten oder Ankernutzungen im öffentlichen Interesse (bezahlbarer Wohn- und Arbeitsraum / Stadtmodell oder anderes Modell, Kulturräume), realisiert, ist in Ausnahmefällen eine Mehrausnutzung möglich. Dies bedingt jedoch klar definierte und verbindlich gesicherte Mehrwerte, die im Rahmen der Quartierplanung zu präzisieren und festzulegen sind.
Grenzabstände	Innerhalb des Arealplans können die Grenzabstände gegenüber den angrenzenden Teilgebieten unterschritten werden. Falls von dieser Regelung Gebrauch gemacht wird, ist der/die jeweilig betroffene Grundeigentümer:in in Bezug auf das Näherbaurecht in das Quartierplanverfahren zu involvieren respektive ein Näherbaurecht ist vorzulegen.
Setzung / Abstände	Die Bauvolumen sind so zu setzen und auszurichten, dass eine optimale Durchlüftung gewährleistet ist, mit Frischluft- und Luftaustauschkorridoren.

4.1.7 Schattenwurf

Regelung Hochhäuser	<p>Gemäss Arealplan ist pro Teilgebiet eine Hochbaute > 25 m möglich, sofern diese sorgfältig in den Gesamtkontext eingebunden und Faktoren wie Silhouette, Einpassung in das Teilgebiet und die Auswirkungen des Schattenwurfs berücksichtigt werden.</p> <p>Der Schattenwurf von Hochhäusern darf die schutzwürdigen Interessen der Nachbarschaft nicht übermässig beeinträchtigen. Eine genaue Definition, wie die schutzwürdigen Interessen im Kanton Graubünden zu ermitteln sind, besteht jedoch nicht und ist auch im Arealplan nicht geregelt.</p>
Umgang mit Schattenwurf	<p>Ziel der städtebaulichen Entwicklung in Chur West ist, ein zeitgemässes, städtisches und dicht bebautes Zentrumsgebiet zu ermöglichen. Mit den geplanten dichten Überbauungen und der Realisierung von Hochhäusern ist der Umgang mit Schattenwurf ein wichtiges Thema. Um die schutzwürdigen Interessen der künftigen Bewohner:innen sicherstellen zu können und trotzdem eine hohe Planungssicherheit zu erlangen, werden klare Bemessungsgrundlagen benötigt.</p>
Beschlossene Grundsätze	<p>Der Churer Stadtrat hat diesbezüglich am 17. Mai 2022 die nachfolgenden Grundsätze für das Arealplangebiet Chur West beschlossen. Ausserdem wurde durch den Stadtrat und die Begleitgruppe des Stadtrats präzisiert, dass die 3-Stunden-Beschattung für Wohnnutzungen gilt (Punkt 2):</p> <ol style="list-style-type: none">1. Bei Quartierplanverfahren im Arealplangebiet Chur West muss in der Phase 2 (Studienauftrag / städtebaulicher Entwurf) ein Schattengutachten vorgewiesen werden. Dieses umfasst folgende Punkte:<ol style="list-style-type: none">1.1. Die Beschattung durch die bestehende Topografie ist darzustellen.1.2. Der Schattenwurf der im Arealplangebiet bereits bestehenden und geplanten Hochbauten höher als 25 m ist darzustellen.2. Es ist der 3-Stunden-Schatten eines mittleren Wintertages abzubilden. Dies ist der 3. November oder der 8. Februar.

Thema	Ausführung
Regelung Hochhäuser	Pro Teilgebiet ist eine Hochbaute mit einer Gebäudehöhe von über 25 m möglich, sofern diese sorgfältig in den Gesamtkontext eingebunden und Faktoren wie Silhouette, Einpassung in das Teilgebiet und die Auswirkungen des Schattenwurfs berücksichtigt werden.
Schattenberechnung	Für Bauten, welche höher als 25 m sind, ist bereits im städtebaulichen Konzept (Stufe Studienauftrag / Wettbewerb) eine Schattenberechnung zu erstellen und deren Auswirkungen sind aufzuzeigen.
3-Stunden-Schatten	Für Wohnnutzung darf die Dauerbeschattung maximal drei Stunden betragen.
Mittlerer Wintertag	Das Schattengutachten hat die Situation eines mittleren Wintertages abzubilden. Dies ist der 3. November oder 8. Februar.
Topografie	Die Beschattung durch die bestehende Topografie ist darzustellen.
Kumulation	Der Schattenwurf der im Arealplangebiet bereits bestehenden und geplanten Hochbauten (höher als 25 m) ist darzustellen.

4.1.8 Beitragsverfahren

Für eine zukunftsfeste Umsetzung des Masterplans Chur West gilt es, dass öffentliche Hand und private Investoren gleichermaßen ihren Beitrag für eine hohe Lebensqualität und Standortattraktivität des zweiten, neuen Zentrums leisten.

Mit der Transformation der Haltestelle Chur West in eine multimodale Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Chur West trägt die Stadt Chur gemeinsam mit der Rhätischen Bahn zur Aufwertung des Stadtteils bei. Ein funktional und architektonisch attraktiver Bahnhof ist nicht nur Grundlage für die Entwicklung von Chur West, sondern auch Voraussetzung für die Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen. Die Erstellungskosten und der Unterhalt werden von der öffentlichen Hand gemeinsam mit der Rhätischen Bahn getragen. Innerhalb des Arealplanes sollen die Kosten der Busspur (rechte Seite, stadtauswärts) in der Kasernenstrasse (Agglomerationsprogramm der vierten Generation) vollständig durch die Stadt Chur getragen werden.

Im Gebiet des Arealplanes werden weitere Infrastrukturmassnahmen durch die öffentliche Hand initiiert. So schafft der Westweg, welcher die Teilgebiete untereinander, aber auch Chur West mit der Altstadt verbindet, eine attraktive West-Ost-Fuss- und Veloverbindung. Auch die übrigen neuen und anzupassenden Strassen sowie Wege sorgen für eine Aufwertung des Stadtteils Chur West (westlicher Teil der Raschärenstrasse, Comercialstrasse und Fusswege). Um diese Erschliessungsanlagen zu erstellen, werden Beiträge von allen beteiligten Grundeigentümer:innen sowie Baurechtsnehmer:innen und der Stadt Chur erhoben (Art. 63 KRG). Dabei ist aufgrund der Grundstücksgrössen sowie des Nutzens an der Erschliessungsanlage der Kostenanteil zu bestimmen, welcher

von der Stadt Chur (Anteil der öffentlichen Interessenz) und von der Grundeigentümerschaft (Anteil der privaten Interessenz) zu tragen ist (Art. 62 und 63 KRG). Für die Aufteilung des Privatanteils auf mehrere Beteiligte dient die mögliche Grundstücksnutzung unter Berücksichtigung allfälliger weiterer Vor- und Nachteile (Art. 63 Abs. 3 KRG).

Allfällige Landabgaben sind gemäss Art. 22 der Bestimmungen des rechtsgültigen Arealplans Chur West als Landumlegung mit dem Quartierplanverfahren umzusetzen. Der Start des Beitragsverfahrens ist im Jahr 2023 geplant und wird unter der Federführung der Tiefbaudienste eingeleitet und durchgeführt. Der Kostenanteil der einzelnen Grundeigentümer:innen an den Infrastrukturen / Verkehrsträgern wird auf Antrag der Kommission Beitragsverfahren durch den Stadtrat bestimmt.

4.1.9 Ökologie / blau-grüne Infrastruktur

Um die Ökologieleistungen, die Aufenthaltsqualität und das Stadtklima positiv beeinflussen zu können, sollen einerseits gezielt blaue (Wasser) und grüne (Bepflanzung) Akzente im Strassenraum, in Parks und auf Plätzen, an Fassaden sowie auf Flachdächern gesetzt werden. Andererseits soll die Aussenraumgestaltung grundsätzlich wichtige Natur- und Klimafunktionen übernehmen. Dabei wird das «Schwammstadt-Prinzip» angestrebt; die Versiegelung wird minimiert, die Oberflächenversickerung gefördert und damit entstehen bessere Bedingungen für Bäume. Dies wirkt sich stabilisierend auf das Stadtklima aus.

Thema	Ausführung
Dachflächen	Flachdächer, die nicht zur Energieerzeugung oder als Terrasse genutzt werden, sind extensiv zu begrünen. Ausgenommen sind Flachdächer von technisch bedingten Aufbauten.
Dachflächen (Energiegewinnung und Begrünung)	Die Begrünung von Dachflächen und die Energiegewinnung auf denselben Flächen sind mit den heutigen Technologien möglich und in den meisten Fällen sinnvoll. Die Spielräume sind auszuloten, optimale Begrünungen zu wählen und die ökologischen Auswirkungen abzuwägen, um eine optimale Nutzung und Ausgestaltung der Dachflächen zu erzielen.
Versiegelung	Die Bodenversiegelung wird möglichst gering gehalten und wenn möglich auf sickerungsfähige Materialien zurückgegriffen. Auf asphaltierte Flächen ist soweit möglich zu verzichten.
Stadtklima und ökologische Vernetzung	Bei der Ausgestaltung der Fassaden und Freiflächen werden die Auswirkungen auf das Stadtklima und die ökologische Vernetzung aktiv berücksichtigt.
Retention	Der Umgang mit dem Meteorwasser ist mit der Stadt frühzeitig zu koordinieren. Der Niederschlag ist in den jeweiligen Teilgebieten gemäss den VSA-Richtlinien Abwasserbewirtschaftung bei Regenwetter (2019) oberirdisch versickern zu lassen. Die Retentionsbereiche sind entsprechend auszugestalten und zu bepflanzen (standortgerechte, biodiverse Bepflanzung).

Im Syntheseplan sind grössere Platzsituationen und Freiräume verortet. Lage und Form der Bereiche sind dabei schematisch gewählt. Neben diesen Plätzen und stark begrünten Freiräumen soll auch der Westweg gezielte grüne Akzente in Form eines linearen Parks setzen.



Abb. 18: Plätze und Freiräume, Auszug aus dem Syntheseplan (2022)

4.1.10 Energie

Chur West soll sich als nachhaltiger und energieeffizienter Stadtteil auszeichnen. Dazu gehören die Reduktion des Energieverbrauchs, der Verzicht auf fossile Energiequellen wie auch der Anschluss an Energieverbunde und die Steuerung des Energieverbrauchs und der -produktion durch Energiekonzepte.

Thema	Ausführung
Energiestandards	Die Teilgebiete sind als 2000-Watt-Areal zu zertifizieren. ⁶
Energieverbunde	Die Teilgebiete sind dazu verpflichtet, sich bestehenden oder künftigen Energieverbunden anzuschliessen.
Fossile Energiequellen	Auf fossile Energiequellen ist zu verzichten.
Energiekonzept	Im Rahmen der Quartierplanerarbeitung ist unter Berücksichtigung der obigen Zielvorgaben ein Energiekonzept zu erstellen.
2000-Watt-Gesellschaft oder gleichwertiges Nachfolgelabel	Die betroffenen GrundeigentümerInnen und Baurechtsnehmenden begründen im Rahmen des Planungsverfahrens eine Trägerschaft hinsichtlich der Zertifizierung als 2000-Watt-Areal (respektive ein gleichwertiges Nachfolgelabel, bspw. SNBS-Areal) sowie zur Erstellung des Energiekonzepts.

⁶ Das Label «2000-Watt-Areal» wird Ende 2023 durch zwei neue Label (SNBS-Areal, Minergie-Areal) abgelöst.

4.2 Konzept und Präzisierungen Verkehrs- und Stadtraum

4.2.1 Verkehrs- und Stadtraum

Wichtiger Beitrag zur
Qualität und Attraktivität

Neben dem Bahnhof und dem Westweg werden sich die Lebensqualität und die Standortattraktivität des neuen Stadtteils vor allem am öffentlich zugänglichen Stadtraum festmachen. Stadtraum meint den wahrnehmbaren und nutzbaren Raum von Gebäudefassade zu Gebäudefassade und bezieht auch die Erdgeschossnutzungen mit ein. Der Stadtraum ist eindeutig in öffentlichen und privaten Grund definierbar. Dessen Nutzungen – Verkehrsraum, Trottoir, Vorbereiche Erdgeschossnutzungen, Grünraum – lassen sich jedoch nicht immer eindeutig öffentlichem oder privatem Besitz zuordnen. Damit alle an seinen Qualitäten partizipieren können, ist es jedoch wichtig, dass die Grundstücksgrenzen nicht wahrnehmbar sind.

Konzept

Im Verkehrs- und Stadtraumkonzept wird einerseits die Stossrichtung der Verkehrsführung (Abb. 18 / Anhang B) und andererseits der grundsätzliche Raumbedarf der Erschliessungsstrassen (Abb. 20 / Anhang C) sowie die konzeptionellen Inhalte der Stadtraumgestaltung in Regelquerschnitten aufgezeigt.

Konzept Verkehrsführung

Parallel zum Masterplan Chur West wurde ein Verkehrskonzept desselben Perimeters ausgearbeitet. Darin wird unter anderem die Verkehrsführung der einzelnen Verkehrsmittel aufgezeigt. Die Grundzüge dieses Konzepts wurden im Masterplan aufgenommen und bilden eine Basis für die Steckbriefe zum Verkehrs- und Stadtraum. Die Lage der Anschlussbereiche ist als grobe Verortung zu verstehen. Die Festlegung der exakten Lage erfolgt in den nachfolgenden Planungsschritten.

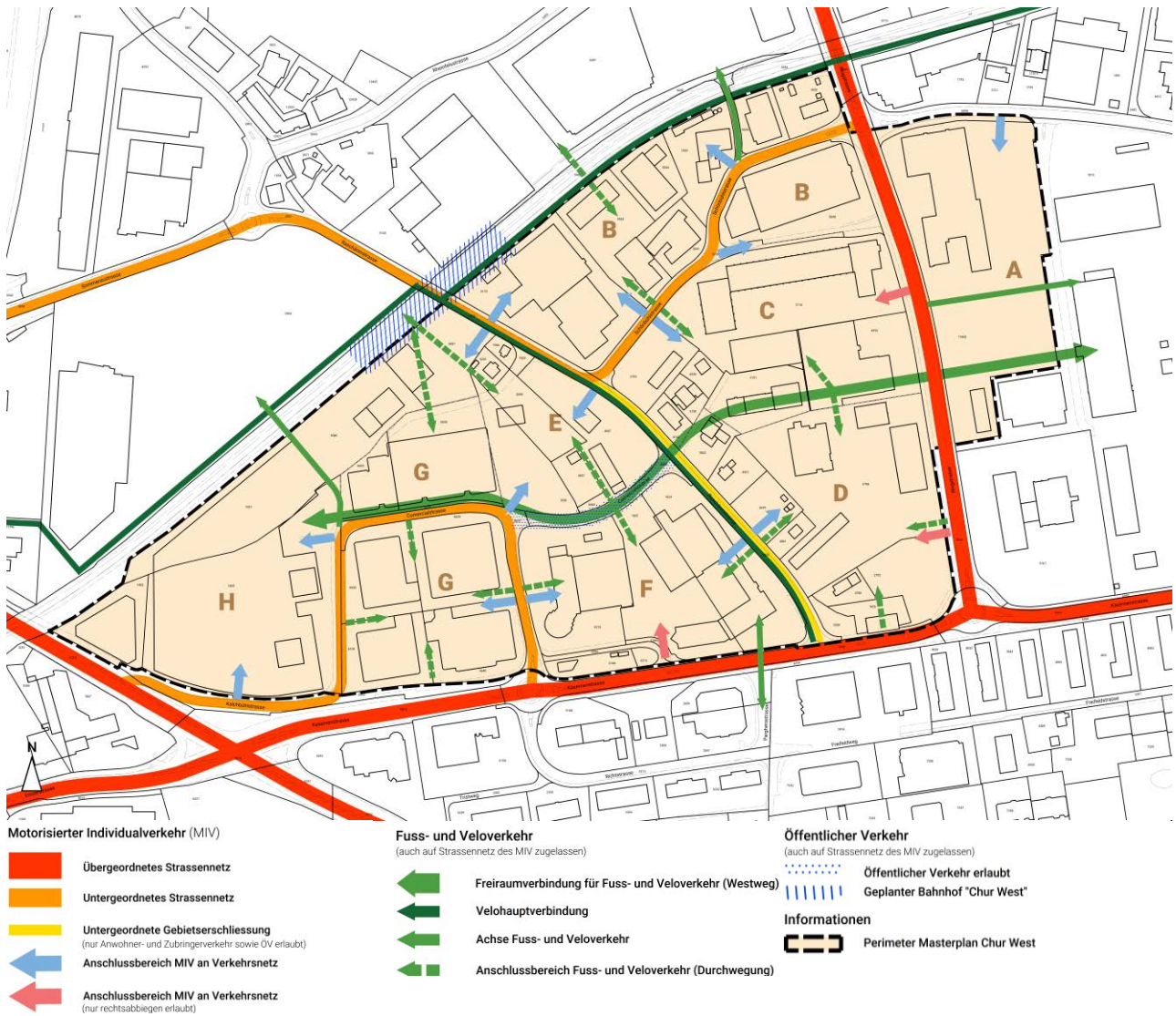


Abb. 19: Konzeptplan Verkehrsführung (2022)

Übergeordnetes Strassennetz	Das übergeordnete Strassennetz beschreibt die grossen Verkehrsadern der Stadt Chur. Der Stadtteil Chur West grenzt an drei Seiten direkt an solche übergeordneten Strassen. Im Südwesten ist es die Umfahrung Süd, über die Chur West direkt an die Autobahn A13 angeschlossen ist. Mit der Kasernenstrasse im Süden des Stadtteils ist die direkte Verbindung ins Stadtzentrum mit der Altstadt sichergestellt. Die Ringstrasse im Osten des Planungssperimeters ist die Anbindung an das Rheinquartier nördlich des Bahnhofs.
Untergeordnetes Strassennetz	Auf dem untergeordneten Strassennetz findet die Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs innerhalb des Stadtteils und zu den umliegenden Quartieren sowie der Anschluss an das übergeordnete Strassennetz statt. Es sind die einzigen Strassen innerhalb des Quartiers, auf denen der allgemeine motorisierte Individualverkehr zugelassen ist. Der Strassenraum wird so ausgestaltet, dass eine sichere und attraktive Koexistenz verschiedener Verkehrsteilnehmer:innen möglich ist.
Untergeordnete Gebietser-schliessung	Der südliche Teil der Raschärenstrasse wird als untergeordnete Gebietser-schliessung bezeichnet. Auf dieser Strasse sind ausschliesslich der Anwohner- und Zubringerverkehr der angrenzenden Teilgebiete sowie der öffentliche Verkehr zugelassen. Entsprechend ist dieser Strassenzug hauptsächlich nach den Bedürfnissen der Fussgänger:innen und Velofahrer:innen ausgerichtet.
Anschlussbereich MIV an Ver-kehrsnetz	Abgesehen vom untergeordneten Strassennetz, den untergeordneten Gebietser-schliessungen sowie dem notwendigen Lieferverkehr soll Chur West zukünftig frei vom motorisierten Verkehr sein. Dazu gehört auch eine grösstenteils unterirdische Parkierung. Zu diesem Zweck sind Anschlussbereiche für den MIV definiert, welche die Erschliessung der Parkierungsanlagen regeln. Die im Plan verorteten Pfeile geben dabei keine exakte Lage an, sondern sind richtungsweisend. Die genaue Verortung erfolgt in den nachfolgenden Planungsschritten. Um den Verkehrsfluss auf dem übergeordneten Strassennetz nicht zu gefährden, sind die Anschlussbereiche ab der Kasernen- und der Ringstrasse nur für Rechtsabbieger:innen vorgesehen (rosa Pfeile). Bei den übrigen (blaue Pfeile) werden im Masterplan keine Vorgaben gemacht.
Freiraumverbindung für Fuss- und Veloverkehr	Bei der Freiraumverbindung für den Fuss- und Veloverkehr handelt es sich um den Westweg, der eine äusserst fussgänger:innen- und velofreundliche, stark begrünte Verbindung bis ins Stadtzentrum / in die Altstadt darstellt. Einzig auf dem westlichsten Abschnitt (Westweg West) ist der MIV zugelassen. Auf dem Abschnitt östlich davon (Westweg Mitte) ist die Führung des öffentlichen Verkehrs im Mischverkehr vorgesehen.

Velohauptverbindung	Bei den Velohauptverbindungen handelt es sich um die geplanten Alltagsveloverkehrsrouten, die eine direkte Verbindung von Chur West in das Stadtzentrum beim Bahnhof Chur sicherstellt. Hauptzielgruppe für diese Verbindung sind Berufs- und Ausbildungspendler:innen.
Achse Fuss- und Veloverkehr	Mit den Achsen für den Fuss- und Veloverkehr wird die direkte Anbindung von Chur West an die angrenzenden Stadtteile sichergestellt. Dabei werden Quermöglichkeiten (Über- oder Unterführung) bisher trennender Elemente, wie die Bahngleise oder die Kasernenstrasse, erstellt.
Anschlussbereich Fuss- und Veloverkehr (Durchwegung)	Die Anschlussbereiche für den Fuss- und Veloverkehr zeigen wichtige Verbindungen innerhalb und zwischen den Teilgebieten auf. Ähnlich den Anschlussbereichen für den MIV ist ihre genaue Lage noch nicht definiert. Ziel dieser Masterplaneinträge ist eine starke Durchwegung des Stadtteils, bei der wichtige Verbindungen berücksichtigt werden. Eine hohe Durchlässigkeit, kurze Wege und attraktive, komfortable Velo- und Spazierwege fördern eine hohe Siedlungsqualität. Hindernisfrei und einladend gestaltete Wege und Orte, die jederzeit und möglichst uneingeschränkt allen Nutzer:innen zur Verfügung stehen, tragen zum sozialen Miteinander und zur Identifikation mit dem Stadtteil bei.

Konzept Raumbedarf Erschliessungsstrassen und Stadtraumgestaltung

Die Abteilungen Tiefbau, Freiraumplanung und Stadtentwicklung haben einen Übersichtsplan des Endausbaus sämtlicher grösserer Strassen im Planungssperimeter erstellt. Darin sind die Elemente des Stadtraums verortet und vermasst. Im Masterplan wurden diese Inhalte abstrahiert übernommen. Die Resultate sind der Konzeptplan «Raumbedarf Erschliessung» sowie die Regelquerschnitte der Stadtraumgestaltung. Beide Resultate bilden eine Basis für die Steckbriefe zum Verkehrs- und Stadtraum.

Öffentlicher Strassenbereich

Beim öffentlichen Strassenbereich handelt es sich um den Bereich des Verkehrs- und Stadtraums auf den Hauptverbindungsachsen im Stadtteil Chur West, auf dem Platz für Mobilität geschaffen wird. Diese Flächen können bei der Geschossflächenberechnung nicht angerechnet werden.

Entsprechend dem Konzept der Verkehrsführung wird dieser Raum auf die Verkehrsteilnehmer:innen ausgerichtet. Dabei gilt ein besonderes Augenmerk der sicheren Koexistenz der Verkehrsteilnehmer:innen und einer attraktiven Gestaltung.

Private Vorbereiche Die privaten Vorbereiche werden zusammen mit der Bebauung in den einzelnen Teilgebieten ausgestaltet. Dabei entstehen beispielsweise begrünte Vorbereiche, Bereiche für Fussgänger:innen, Aussenbereiche von Cafés oder Läden. Um eine attraktive Gestaltung des Verkehrs- und Stadtraums von Fassade bis Fassade zu ermöglichen, öffnen sich diese Räume zum öffentlichen Strassenraum hin und nehmen gestalterische Elemente und die Materialisierung des Strassenraums auf. Die Vorbereiche sind öffentlich begehbar. Die privaten Vorbereiche können bei der Berechnung der zulässigen Geschossfläche angerechnet werden.

Baumreihen Mit der schematischen Verortung der Baumreihen wird der Platzbedarf grosszügiger Strassenbegrünungen gesichert. Diese sind wichtige Bestandteile des Verkehrs- und Stadtraums und tragen zur Attraktivität des Stadtteils bei.



Abb. 20: Konzeptplan Raumbedarf Erschliessung (2022)

4.2.2 Verkehrspolitische Ziele und Präzisierungen

Die Wohn- und Aufenthaltsqualität eines Stadtteils wird massgebend durch den Verkehr beeinflusst. Entsprechend wird der Verkehrsentwicklung in Chur West ein hoher Stellenwert zugeschrieben. Dafür wird ein Katalog an verkehrspolitischen Zielen zusammengestellt, welcher einen gemeinsamen Nenner für verkehrstechnische Entscheidungen darstellt und die Basis für die Präzisierungen der nachfolgenden Themenbereiche schafft. Die Ziele sind wie folgt:

- Verkehrswachstum prioritär über transport-, flächen- und energieeffiziente sowie nachhaltige Verkehrsformen abwickeln
- Für die Veränderung des Mobilitätsverhaltens die richtigen raum- und verkehrsplanerischen Angebote zur Verfügung stellen
- Verkehrs- und Lärmbelastung auf die Belastbarkeit der Strassen und Siedlung begrenzen
- Flüssiger, störungsarmer Verkehrsablauf auf übergeordneten (Haupt-) Strassen sicherstellen
- Verkehrssicherheit für alle Verkehrsarten erhöhen
- Verkehrserzeugung über Menge und Bewirtschaftung von Parkplätzen steuern
- Zusammenhängendes, engmaschiges Netz sicherer und attraktiver Fuss- und Velowege sicherstellen
- Modal-Split-Anteil des Veloverkehrs auf 20 % erhöhen
- Modal-Split-Anteil des Fussverkehrs auf 25 % erhöhen
- Moderne und sichere Infrastrukturen für den Langsamverkehr zur Verfügung stellen (öffentliche Veloabstellanlagen, Sharingangebote etc.)
- Förderung von innovativen, privaten Infrastrukturen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs im öffentlichen Raum
- Zukunftsfähiges und identitätsstiftendes Gerüst an Stadt- und Freiräumen entwickeln und dimensionieren
- Selbsterklärende, vielfältig nutzbare Strassen und Plätze gestalten
- Bei der Neuverteilung, Neu- und Umgestaltung der Stadt-/Strassenräume den Klimawandel berücksichtigen
- Autoarme und autofreie Nutzungen fördern

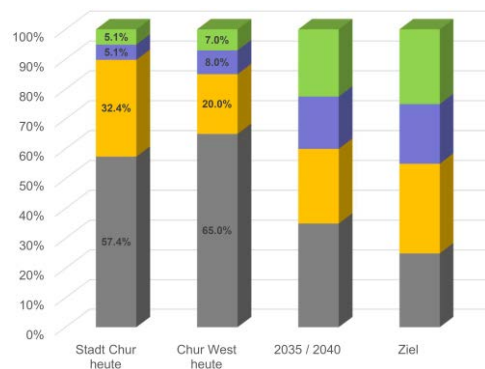


Abb. 21: Modal Split heute und Prognose / Zielwert (2022)

Präzisierungen Verkehrs- und Stadträume

Strategie Stadträume Chur West	Funktion und Gestalt der künftigen Verkehrs- und Stadträume werden gemäss den Konzeptplänen «Verkehrsführung» und «Raumbedarf Erschliessungsanlagen» festgelegt.
Betriebs- und Gestaltungskonzepte	Zukunftsfähige, etappierbare Verkehrs- und Stadträume werden auf der Basis von Betriebs- und Gestaltungskonzepten (BGK) um- oder ausgebaut und gestaltet.
Unversiegelte Flächen	Die versiegelten Flächen sind so gering wie möglich zu halten. Strassenbäume werden möglichst auf unversiegelten Flächen mit einem grosszügigen, vor Belastung geschützten, gut durchwurzelbaren und wasserspeichernden Wurzelraum gepflanzt.
Private Vorbereiche und Fassadengestaltung	In den privaten Vorbereichen werden vorwiegend sickerfähige Beläge angewendet. Sie tragen zur Verbesserung des Stadtklimas bei. Bei der Ausgestaltung der Fassaden wird auf den Stadtraum reagiert. Die Raumsicherung dieser Bereiche erfolgt in einem Baulinienplanverfahren nach Art. 57 Abs. 2 KRG. Als Basis wird ein Plan mit dem Platzbedarf für den Endausbau der Strassen erstellt. Die Präzisierung der Gestaltung erfolgt im Quartierplanverfahren.

Präzisierungen Fuss- und Veloverkehr

Veloschnellverbindung	Der Korridor für die Veloschnellverbindung zwischen dem Stadtzentrum und Chur West sowie nach Ems und Felsberg wird gesichert. Die Fuss- und Veloverkehrsanbindung an die Gebiete Kornquader und Trist werden sichergestellt.
Freiraumverbindung	Die Flächen für die Freiraumverbindung zwischen der Altstadt und Chur West (Westweg) wird gesichert. Der Westweg wird in Etappen umgesetzt.
Anschlusspunkte	Die Anschlusspunkte und Anforderungen an die Wegverbindungen in den Teilgebieten A bis H werden definiert.
Hindernisfrei und naturnah	Neue Freiraumverbindungen sind hindernisfrei und naturnah zu gestalten.

Präzisierungen öffentlicher Verkehr

Bahnhof Chur West	Die Multimodale Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Chur West wird umgesetzt.
Masterplan Bus	Das Busliniennetz gemäss dem Masterplan Bus wird in Etappen eingeführt.
Kasernenstrasse	Die Projektierung und Umsetzung des Ausbaus der Kasernenstrasse (inkl. durchgehende Busspuren) erfolgt in Abstimmung mit dem Tiefbauamt Graubünden.
Priorisierung Linienbusse	An den Verkehrsknoten werden die Linienbusse gegenüber dem MIV priorisiert.
Wendemöglichkeit	Die Option für eine Wendemöglichkeit bei den Knoten Schönbühl-/Raschärenstrasse (Ausbau als Kreisel) sowie beim Vorplatz City West auf der Comercialstrasse werden offengehalten.

Präzisionierungen motorisierter Individualverkehr

Mischverkehr	Der Verkehr in der Zentrumszone Chur West wird im Mischverkehr auf reduziertem Geschwindigkeitsregime (Tempo 30) oder in Begegnungszonen (Tempo 20) geführt.
Durchgangs- und Ausweichverkehr	Der Durchgangs- und Ausweichverkehr durch die Zentrumszone in Ost-West- (östliche Comercialstrasse) und in Nord-Süd-Richtung (Raschärenstrasse, Querung Westweg) wird unterbunden (Fahrverbot ausgenommen Linienbusse und Anlieferung).
Raschärenstrasse	Die Raschärenstrasse Nord wird als «Strasse zum Bahnhof / neue Bahnhofstrasse» ausgebildet.
Bahnhofplatz Chur West	Der Fussverkehr auf dem Bahnhofplatz Chur West wird priorisiert (Begegnungszone).
BGK Kasernen- und Ringstrasse	Das Betriebs- und Gestaltungskonzept der Kasernen-/Ringstrasse 2035 stellt den siedlungsverträglichen Verkehrsablauf sicher. Durch die Umlagerung von rund 1'500 Fahrzeugen auf die Kasernen-/Ringstrasse bei der Sperrung der Comercialstrasse (Westweg Mitte) sind entlastende Begleitmassnahmen vorzusehen (z. B. Linksabbieger:innen Rosenhügel).
Mobilitätskonzept	Im Quartierplan- und Baubewilligungsverfahren wird auf der Basis des Masterplans ein Mobilitätskonzept erstellt.
Mobilitätsmanagement	Für die Einführung von Mobilitätsmanagements in Unternehmen werden Anreize geschaffen (z. B. über 2000-Watt-Gesellschaft).

Präzisionierungen Auto- und Zweiradabstellplätze

Tiefgaragen	Die Autoabstellplätze für Bewohner:innen, Beschäftigte und Besucher:innen werden unterirdisch in Tiefgaragen angeordnet.
Oberirdische Kurzzeit-Parkplätze	Es können oberirdische, bewirtschaftete Kurzzeit-Parkplätze (max. 30 Min.) für Kunden erstellt werden.
Angebot an Autoabstellplätzen	Das Angebot an Autoabstellplätzen erfolgt gemäss der Parkplatzverordnung (PPV) und kann auf 50 % des (theoretischen) Grenzbedarfs nach PPV abgemindert werden (ÖV-Güteklasse B). Pro Wohnung wird maximal ein Parkplatz erstellt.
Autoabstellplätze für Besucher:innen und Kund:innen	Das Angebot an Autoabstellplätzen für Besucher:innen und Kund:innen erfolgt gemäss der Parkplatzverordnung (PPV). Massgebend für die Anzahl Parkplätze sind die Vorgaben aus den Anforderungen zur 2000-Watt-Gesellschaft sowie aus dem Mobilitätskonzept der einzelnen Gebiete.
Platzierung Tiefgarageneinfahrten	Die Tiefgarageneinfahrten werden in den Gebäuden integriert.
Verwendung Erträge Parkplatzbewirtschaftung	Die Erträge aus der Parkplatzbewirtschaftung werden zu Gunsten umweltschonender Mobilitätsangebote verwendet.
Angebot an Veloabstellplätzen	Das Angebot an eingangsnahen, gedeckten Veloabstellplätzen wird gemäss Schweizer Normen differenziert nach Nutzung erstellt.
Veloabstellplätze für Beschäftigte, Besucher:innen und Kund:innen	Der Anteil an Veloabstellplätzen für Beschäftigte, Besucher:innen und Kund:innen wird gemäss der Parkplatzverordnung ermittelt und geplant.
Abstellplätze für Motorräder und Roller	Für Motorräder und Roller werden genügend Abstellplätze differenziert nach Standort und Nutzung bereitgestellt.

4.2.3 Mobilität

In Chur West wird ein deutliches Zeichen für den ÖV-, Fuss- und Veloverkehr gesetzt. Direkte und attraktiv gestaltete Wege sowie die Kanalisierung des motorisierten Individualverkehrs auf einzelne Achsen und Anschlussbereiche tragen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs bei. Auch dem öffentlichen Verkehr wird ausreichend Raum gegeben und es werden gut aufeinander abgestimmte Umsteigebeziehungen geschaffen. Somit funktioniert die innere Erschliessung wie auch der Anschluss an die umliegenden Quartiere. Der fließende und ruhende motorisierte Individualverkehr wird platzsparend und effizient abgewickelt.

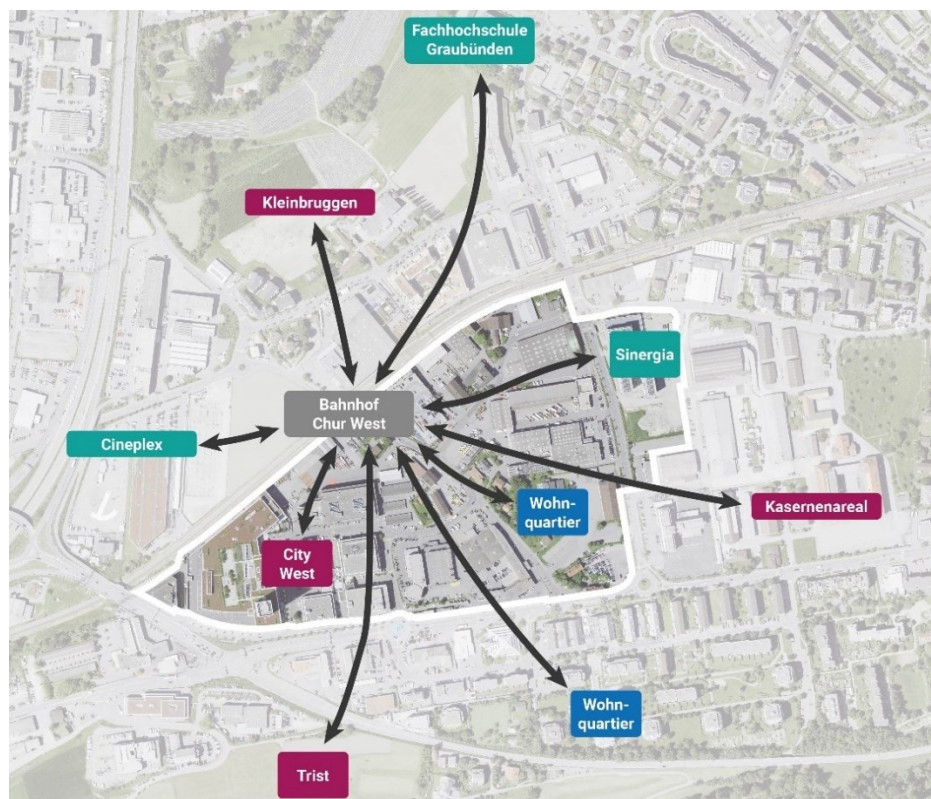


Abb. 22: Wichtige Verbindungsachsen vom Bahnhof Chur West aus (2022)

Thema	Ausführung
Zentrale Achse	Die Zentrale Achse ist dem Langsamverkehr (und allenfalls ÖV) vorbehalten. MIV ist nur in den gekennzeichneten Bereichen gestattet. Die Anlieferung kann über die Zentrale Achse erfolgen.
Langsamverkehr	In den Anschlussbereichen sind öffentlich zugängliche Zu- und Durchgänge innerhalb oder ausserhalb der Bauvolumen für den Langsamverkehr (Zufussgehende, Velo etc.) sicherzustellen.
Anschlussbereiche MIV	Die Haupteinschliessung mit dem MIV erfolgt im funktionalen Strassenraum (Arealplan). Die Anschlussbereiche für die Quartierserschliessung sind im Arealplan festgelegt.
Parkierung	Die Teilgebiete sind über Tiefgaragenzufahrten zu erschliessen. Oberirdisch sind nur bewirtschaftete Kurzzeit- und Taxiabstellplätze (max. 30 min) zulässig.
Verkehrsfläche	Entlang der Schönbühl- und Comercialstrasse ist im Quartierplanverfahren Raum für eine mögliche Strassenraumausgestaltung zu sichern.
ÖV	Der Strassenraum / öffentliche Raum ist so zu sichern und zu gestalten, dass eine Buslinie in den Quartieren realisiert werden kann. Entlang der Kasernenstrasse ist in den Teilgebieten Raum für eine mögliche Busspurerweiterung zu sichern. Entlang der bestehenden Gleisanlage ist in Absprache mit den betroffenen ÖV-Betreibern und der Baubehörde Raum für eine mögliche Erweiterung der Anlage zu berücksichtigen.
Bahnhof Chur West	Die Lage des neuen Bahnhofs ist bei der Entwicklung der Teilgebiete zu berücksichtigen.
Mobilitätskonzept	Für jedes Teilgebiet ist im Rahmen der 2000-Watt-Zertifizierung ein Mobilitätskonzept zu erstellen.
Flächeneffizienz / Nachhaltigkeit	Flächeneffiziente und nachhaltige Verkehrsmittel sind zu fördern.
Velos und fahrzeugähnliche Geräte	Die Fortbewegung mit Velos, Trotinetts und weiteren fahrzeugähnlichen Geräten wird durch ein hochwertiges Angebot an Abstellplätzen sichergestellt. In unmittelbarer Nähe zum Bahnhof, zu den Dienstleistungsangeboten und Einkaufsmöglichkeiten werden öffentliche und sichere Abstellplätze zur Verfügung gestellt. Bei Wohnnutzungen sind einerseits schnell zugängliche, vor der Witterung geschützte Abstellplätze für den täglichen Bedarf vorhanden. Andererseits gibt es auch Abstellräume im Inneren der Wohnbauten, in denen Velos und fahrzeugähnliche Geräte sicher eingestellt werden können.
Erschliessungsqualität	Das gesamte Arealplangebiet ist mit einem engmaschigen Fuss- und Veloverkehrsnetz ausgestattet, das sowohl das Gebiet innerhalb als auch nach aussen erschliesst. Der Anschluss an die geplante Velopendlerroute ist sicherzustellen.
Mobilitäts-Hub Bahnhof Chur West	Der Bahnhof Chur West fungiert als multimodale Verkehrsdrehscheibe und Mobilitätshub mit einem attraktiven Verkehrsangebot. Er ist gut an das Verkehrsnetz angeschlossen und bietet ein grosses Angebot an Veloabstellplätzen.
Strassenraumgestaltung und Querschnitte	Siehe Steckbriefe Verkehrs- und Stadtraum

4.2.4 Freiräume

Öffentlich zugängliche Freiräume sind in dicht bebauten Quartieren von grosser Bedeutung. Dies wurde im Stadtentwicklungskonzept 2050 der Stadt Chur erkannt und entsprechend gewürdigt. Entsprechend werden 4–8 m² öffentliche Freifläche pro Raumnutzer:in in der gesamten Stadt angestrebt. Dieser Grundsatz wurde auch auf den Stadtteil Chur West übertragen. Aufgrund der hohen angestrebten Dichten sind pro Einwohner:in oder Arbeitsplatz grundsätzlich mindestens 6–8 m² öffentlich zugängliche Freifläche zu realisieren (z. B. attraktiv gestaltete Wege, öffentliche Vorplätze, Parks, Plätze, Dachgärten). Diese müssen nicht zwingend bodengebunden sein. Im Masterplan wurden die erforderlichen Flächen der Freiräume pro Teilgebiete approximativ berechnet (7 m² pro Einwohner:in oder Arbeitsplatz) und in den Steckbriefen der Teilgebiete in absoluten Zahlen angegeben. Damit erfolgt die Umsetzung der erforderlichen Freiflächen entkoppelt von den tatsächlich erreichten Raumnutzer:innenzahlen. Im Rahmen der Studienaufträge in den Teilgebieten können die Freiflächen im Einzelfall bei guter Begründung justiert werden.

Der Freiraumanteil des Westwegs soll durch alle Teilgebiete mitgetragen werden. Die Teilgebiete können den Freiflächenanteil des Westweges innerhalb des Teilgebiets auf ihren zu realisierenden Freiflächenanteil anrechnen.

Neben den quantitativen Anforderungen an die Freiräume sollen diese auch eine hohe Qualität aufweisen. Ein wichtiger Aspekt ist hierbei die Sicherheit. Die Stadträume sollen sicher sein und ein Sicherheitsgefühl ausstrahlen. Es sollen keine «Angsträume» oder nicht einsehbare Räume entstehen, welche die soziale Sicherheit und die Verkehrssicherheit einschränken.

Neben Parks und Plätzen zeichnen sich die Stadträume auch durch lineare Räume, z. B. Verkehrsachsen oder wichtige Verbindungsachsen, aus. Entsprechend sind auch diese sorgfältig und zugänglich zu gestalten. Ein zentraler Aspekt ist eine klimaangepasste Gestaltung des Stadtraums, sodass dieser über möglichst viele Grünflächen, Schattenplätze und kühlende Gestaltungselemente verfügt.

Die Gesamtheit der Freiräume muss die Infrastruktur für den alltäglichen Bedarf der Nutzer:innen abdecken. Es bedarf auch mehrerer Spiel- und Sportflächen. Diese Anlagen müssen Platz und Akzeptanz finden.

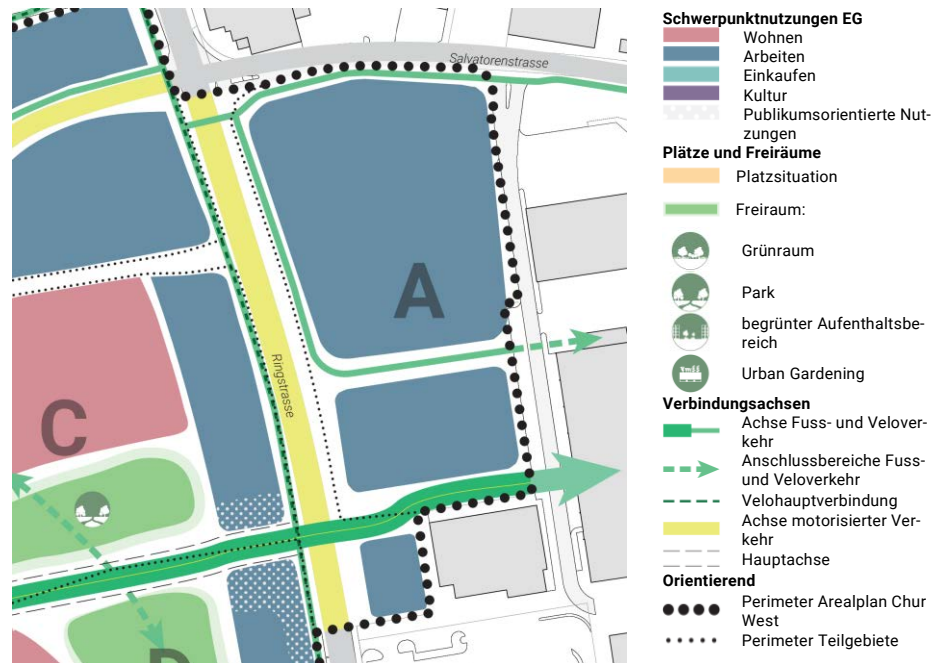
Schematische Regelquerschnitte sind in den Steckbriefen des Verkehrs- und Stadtraums illustriert.

Thema	Ausführung
Freiräume	Es sind entsprechend der Nutzung qualitative und quantitative Freiräume vorzusehen.
Punktuelle Aufweitungen Zentrale Achse	Entlang der Zentralen Achse sind punktuelle Aufweitungen (z. B. Pocketparks, punktuelle Freiräume) als Vorbereiche vorzusehen. Die Ergebnisse sind in den Teilgebietenentwicklungen (Quartierplanverfahren) zu berücksichtigen.
Ausrichtung auf die Zentrale Achse und den Bahnhofplatz	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 und im Bereich des Bahnhofs vorzusehen.
Freiflächenversorgung	In den Teilgebieten sind die Minimalflächen der Freiräume festgelegt, die in den Gebieten realisiert werden müssen. Diese Freiflächen müssen öffentlich zugänglich, jedoch nicht zwingend bodengebunden sein. Die vorgesehenen Freiflächen tragen massgebend zur Qualität des Stadtteils bei. Entsprechend sind diese im Quartierplan verbindlich festzulegen.
Begegnungsräume	Die Freiflächen sollen als verschiedenartige Begegnungsräume definiert werden und sind auf soziale Interaktionen ausgelegt.
Jahreszeiten	Dank den Freiflächen und Grünräumen werden die Jahreszeiten sicht- und erlebbar.
Freiflächen für alle	Die Freiflächen werden auf die Bedürfnisse aller Generationen und Nutzer:innen ausgerichtet. So entsteht ein breites Angebot an Spiel- und Bewegungsplätzen, Orte für Begegnungen für verschiedene Altersgruppen und Aufenthaltsorte unterschiedlichster Nutzungsansprüche. Die Freiflächen zeichnen sich durch eine hochwertige Möblierung sowie durch die Ausgestaltung mit Wasser- und Grünelementen aus. Erdgeschoss-Freiflächen an zentralen Lagen sind für öffentliche Nutzungen vorgesehen.
Sicherheitsgefühl	Die Stadträume werden verkehrstechnisch und sozial sicher ausgestaltet und strahlen ein hohes Sicherheitsgefühl aus.

4.3 Steckbriefe Teilgebiete

Im Arealplan (Arealplanbestimmungen) sind bereits Rahmenbedingungen für die Entwicklung der Teilgebiete festgehalten. Mit dem Masterplan wird eine Vertiefung des Arealplans angestrebt. Die Steckbriefe vertiefen die Masterplaninhalte je Teilgebiet. Sie legen die Rahmenbedingungen für die Studienaufträge fest und beinhalten die Präzisierungen für die Folgeplanungen in den einzelnen Teilgebieten. So sind die Nutzungen, die Ankernutzungen sowie die Freiflächen aus den Steckbriefen als Voraussetzungen für die Entwicklung in den Teilgebieten zu verstehen.

4.3.1 Teilgebiet A: Modernes Verwaltungsarbeiten / moderne öffentliche Nutzungen



Fläche gemäss Arealplan ca. 1.65 ha

Zone Zone für öffentliche Bauten und Anlagen

Ausnutzungsziffer 2.0

Ermittlung anrechenbare Geschossfläche Die anrechenbare Geschossfläche wird anhand der Ausnutzungsziffer sowie anhand der Fläche des Teilgebietes, abzüglich der Flächen des öffentlichen Strassenraums berechnet.

Nutzungen

Das Teilgebiet wird dem Cluster «Verwaltung (Arbeiten)» zugewiesen (siehe Kapitel 4.1.2).



Angestrebte Nutzungsverteilung:

- Wohnen: 0 %
- Arbeiten: 100 %

Ankernutzung

Kantonales Verwaltungszentrum Sinergia

Publikumsorientierte Nutzungen

Es werden keine publikumsorientierten Nutzungen angestrebt. Das Verwaltungszentrum ist teilweise öffentlich zugänglich.

Freiflächen

Südlich des entwickelten Teils verläuft der Westweg als linearer Grünraum.

Das Gebiet wurde bereits grösstenteils entwickelt. Im Masterplan wird daher kein Zielwert der Mindestgrösse der Freiflächen aller Freiflächen festgelegt.

Verbindungsachsen

Das Teilgebiet A liegt an der Ringstrasse. Die Querung der Ringstrasse mit dem Fuss- und Veloverkehr und damit die Verknüpfung mit den anderen Teilgebieten muss sicher ausgestaltet sein. Das Teilgebiet wird im Süden vom Westweg durchquert.

Strassenraum

Westweg
(→ siehe Steckbriefe Verkehrs- und Stadtraum)

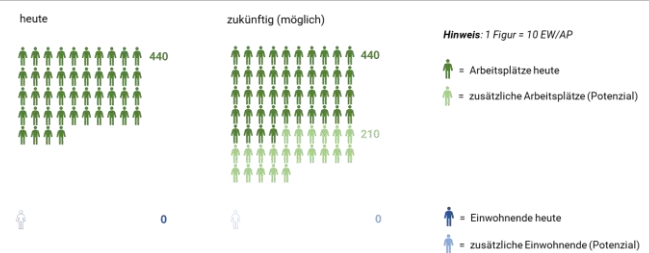
Laufende Projekte

Das Teilgebiet weist noch Nutzungsreserven im Süden auf (Sinergia 2).

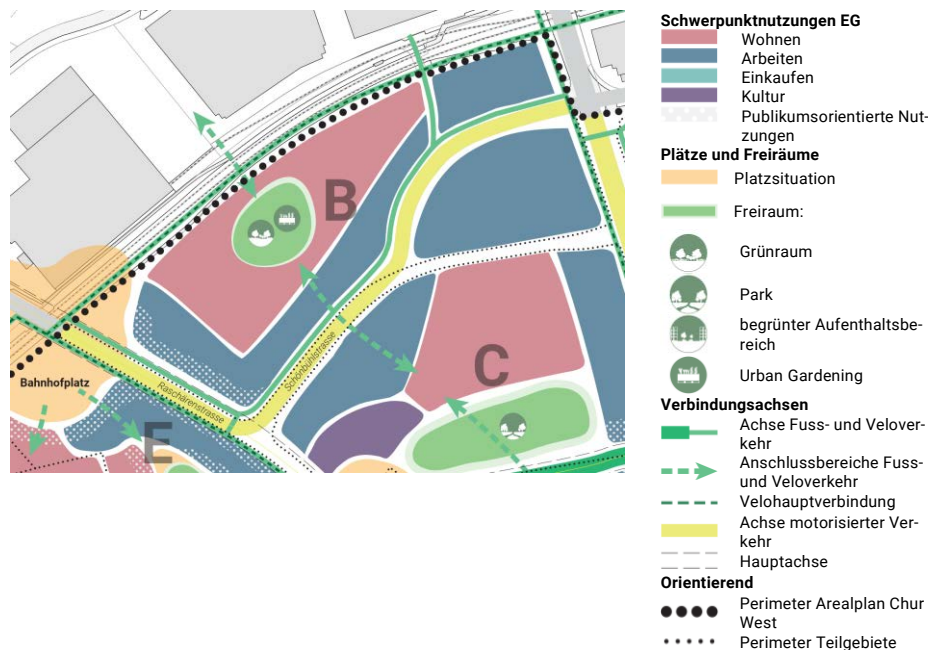
Besonderes / Abhängigkeiten

Das Teilgebiet liegt in der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen (ZöBA). Für die ZöBA ist keine Ausnutzungsziffer festgesetzt.

Arbeitsplatz- und Einwohner:innenpotenzial



4.3.2 Teilgebiet B: Vielfältige und bezahlbare Wohnformen an der Mobilitätsdrehscheibe



Fläche gemäss Arealplan ca. 2.67 ha

Zone Zentrumszone Chur West (ZW)

Ausnutzungsziffer 2.0

Ermittlung anrechenbare Geschossfläche Die anrechenbare Geschossfläche wird anhand der Ausnutzungsziffer sowie anhand der Fläche des Teilgebietes, abzüglich der Flächen des öffentlichen Strassenraums berechnet.

Nutzungen Das Teilgebiet wird dem Cluster «Wohnen und Arbeiten» zugewiesen und befindet sich direkt beim Bahnhof Chur West («Mobilitätshub») (siehe Kapitel 4.1.2).



Angestrebte Nutzungsverteilung:
Gewerbeanteil von 20 % der anrechenbaren Geschossfläche wird angestrebt.

Ankernutzung Vielfältige, innovative und am sozialen Bedarf orientierte Wohnformen (Stadtmodell oder anderes Modell) im Umfang von mindestens 25 % der anrechenbaren Geschossfläche für Wohnen. Das Teilgebiet soll sich durch innovative, sozial nachhaltige Wohnformen auszeichnen.

Publikumsorientierte Nutzungen Die publikumsorientierten Nutzungen sind entlang der Raschärenstrasse und rund um den neuen Bahnhofplatz anzusiedeln.

Freiflächen Für die Wohnnutzungen sind grosszügige Freiräume und allenfalls Gemeinschaftsgärten (z. B. für «Urban Gardening») vorzusehen.

Angestrebt werden 7'100 m² öffentlich zugängliche Freiflächen.

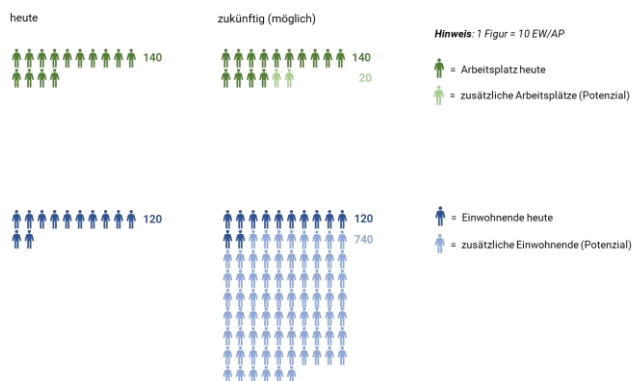
Verbindungsachsen Das Teilgebiet grenzt an die nördliche Raschärenstrasse und die Schönbühlstrasse, welche beide durch den MIV befahrbar sind. Entlang der Gleise ist ein direkter Veloweg Richtung Chur Bahnhof geplant (Velopendlerroute). Für den Fuss- und Veloverkehr sind Querverbindungen auf die beiden Unterführungen (Rheinfelsweg und PU Ost) einzuplanen.
Eine wichtige Fussverbindung wird die Verbindung vom Bahnhof Chur West zur Sinergia darstellen.

Strassenraum Die Raschärenstrasse und die Schönbühlstrasse sind so auszugestalten, dass MIV, Bus, Fuss- und Veloverkehr verträglich und sicher nebeneinander abgewickelt werden können. (→ siehe Steckbriefe Verkehrs- und Stadtraum)

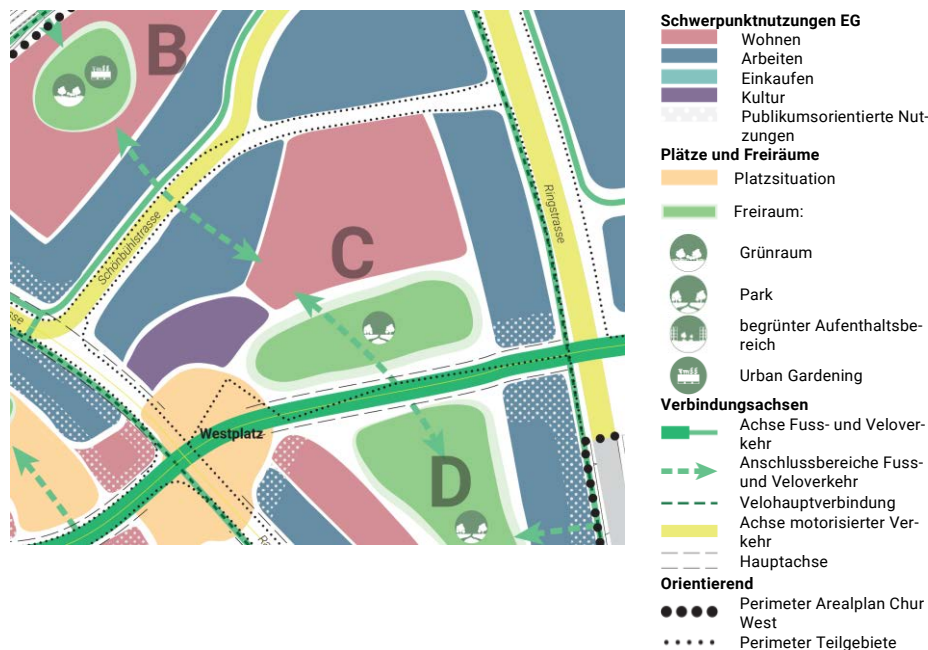
Laufende Projekte Bahnhof Chur West mit Ausbau Raschärenstrasse, Velo-Verbindung entlang der Bahngleise (Velopendlerroute) und Projekt Schönbühlstrasse mit Kreisel Raschärenstrasse

Besonderes / Abhängigkeiten Nähe zum Bahnhof Chur West und Anschluss an den Bahnhofplatz und an die Velopendlerroute Rhäzüns – Maienfeld – Chur Zentrum.

Arbeitsplatz- und Einwohner:innenpotenzial



4.3.3 Teilgebiet C: Kultur mit Wohnen und Arbeiten am Park



Fläche gemäss Arealplan ca. 2.13 ha

Zone Zentrumszone Chur West (ZW)

Ausnutzungsziffer 2.0

Ermittlung anrechenbare Geschossfläche Die anrechenbare Geschossfläche wird anhand der Ausnutzungsziffer sowie anhand der Fläche des Teilgebietes, abzüglich der Flächen des öffentlichen Strassenraums berechnet.

Nutzungen Das Teilgebiet wird dem Cluster «Wohnen am Park» zugewiesen (siehe Kapitel 4.1.2). Mit dem vorgesehenen Kulturraum in unmittelbarer Nähe zum Cluster «Begegnung» wird ein Impuls für den Kulturstandort Chur West gegeben.



Angestrebte Nutzungsverteilung:
Ein Gewerbeanteil von 20 % der anrechenbaren Geschossfläche wird angestrebt.

Ankernutzung

Kulturraum:
 Bisher wird Chur West in der Kulturraumstrategie der Stadt Chur noch ausgeklammert. Im Teilgebiet C ist im Bereich der Kreuzung Raschärenstasse/Westweg ein Kulturraum mit einem flexibel unterteilbaren Mehrzwecksaal mit Office und allen dazugehörigen Infrastrukturen zu errichten. Der Saal bietet Platz für rund 500 Personen (Konzertbestuhlung).

Publikumsorientierte Nutzungen

Publikumsorientierte Nutzungen sind gemäss Arealplan entlang der Zentralen Achse (Westweg) anzusiedeln. Denkbar sind auch Publikumsnutzungen entlang der Raschären- und der Ringstrasse.

Freiflächen

Im Teilgebiet ist neben dem Westplatz keine grossräumige Freifläche eingeplant, da im angrenzenden Teilgebiet D eine grosse Parkfläche vorgesehen ist. Kleine Freiflächen (Pocket-Parks, kleine Plätze) für Bewohner:innen und Besucher:innen sind jedoch einzuplanen. Am Kreuzungspunkt von Westweg und Raschärenstrasse ist eine Platzsituation (Westplatz) vorgesehen.

Angestrebt werden 5'800 m² öffentlich zugängliche Freiflächen.

Verbindungsachsen

An der südlichen Grenze des Gebietes verläuft der Westweg. Zwischen dem Westweg und der Schönbühlstrasse sind Querverbindungen für den Fuss- und Veloverkehr zu realisieren.

Strassenraum

Die Schönbühlstrasse ist so auszugestalten, dass MIV, Bus-, Fuss- und Veloverkehr verträglich und sicher nebeneinander abgewickelt werden können. Die Ringstrasse ist im Gegensatz dazu stark auf den MIV ausgerichtet. Hier liegt der Fokus auf der Verkehrssicherheit. (→ siehe Steckbriefe Verkehrs- und Stadtraum)

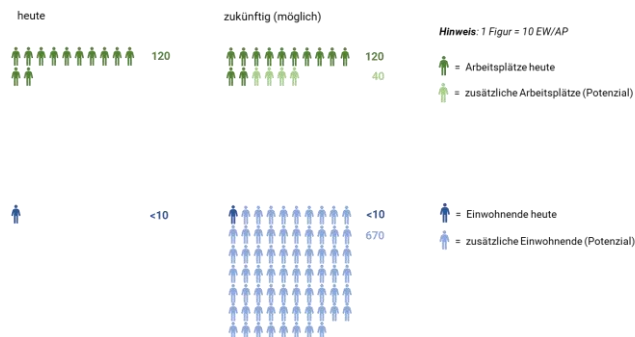
Laufende Projekte

Schönbühlstrasse mit Kreisel Raschärenstrasse

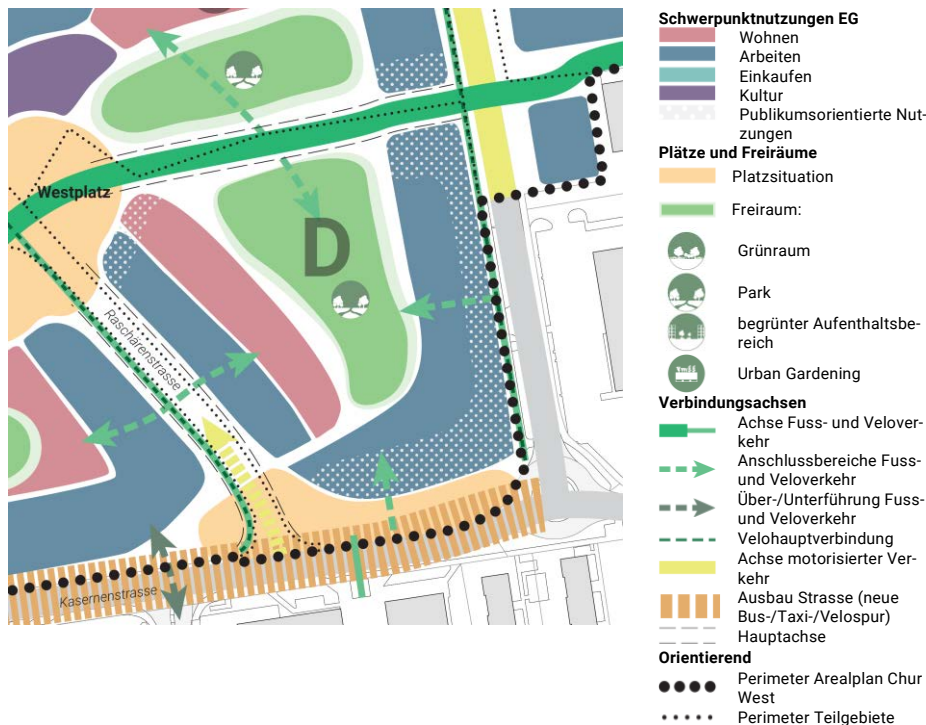
Besonderes / Abhängigkeiten

-

Arbeitsplatz- und Einwohner:innenpotenzial



4.3.4 Teilgebiet D: Hochwertiges Wohnen und Arbeiten am Park



Fläche gemäss Arealplan ca. 2.08 ha

Zone Zentrumszone Chur West (ZW)

Ausnutzungsziffer 2.0

Ermittlung anrechenbare Geschossfläche Die anrechenbare Geschossfläche wird anhand der Ausnutzungsziffer sowie anhand der Fläche des Teilgebietes, abzüglich der Flächen des öffentlichen Strassenraums berechnet.

Nutzungen Das Teilgebiet wird dem Cluster «Wohnen am Park (Arbeiten, Familien)» zugewiesen (siehe Kapitel 4.1.2).



Angestrebte Nutzungsverteilung:
 Ein Gewerbeanteil von 20 % der anrechenbaren Geschossfläche wird angestrebt. Vielfältige, innovative und am sozialen Bedarf orientierte Wohnformen (Stadtmodell oder anderes Modell) im Umfang von mindestens 10 % der anrechenbaren Geschossfläche für Wohnen.

Ankernutzung Gesundheit und Begegnung:
 - Kindergarten / Kindertagesstätte

- Grosser öffentlicher Park- und Grünraum
- Gesundheitszentrum

Publikumsorientierte Nutzungen Publikumsorientierte Nutzungen sind gemäss Arealplan entlang der Zentralen Achse (Westweg) anzusiedeln. Entlang der Ringstrasse und rund um die Platzsituation an der Kasernenstrasse bieten sich ebenfalls Publikumsnutzungen an.

Freiflächen Im Zentrum des Teilgebiets ist eine grossflächige Parkanlage vorgesehen. Die U-förmige Bebauung schirmt den Park vor Emissionen der beiden stark befahrenen Hauptstrassen ab.
Der Park soll sowohl für Bewohner:innen des Teilgebiets als auch für die Öffentlichkeit zugänglich sein.
Der bestehende Tuma soll erhalten bleiben.

Angestrebt werden 6'400 m² öffentlich zugängliche, überwiegend naturnahe Freiflächen.

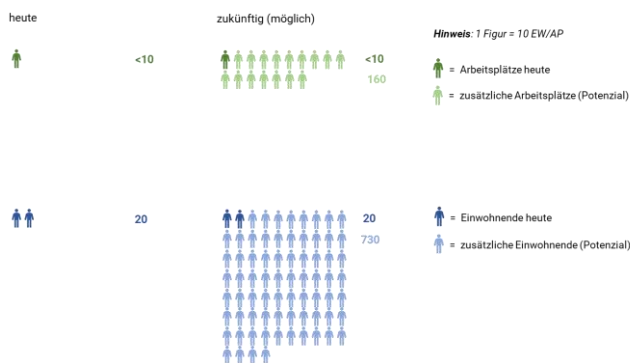
Verbindungsachsen Das Teilgebiet D grenzt im Norden an den Westweg. Für eine gute Durchwegung sind Fuss- und Veloverbindungen aus allen Richtungen in das Teilgebiet zu führen.

Strassenraum Die Raschärenstrasse wird im Bereich des Teilgebiets D nur vom Zulieferungs- und Anwohnerverkehr sowie vom öffentlichen Verkehr belastet. Für die Umsetzung der neuen Buslinie gemäss dem Agglomerationsprogramm der vierten Generation besteht ein erhöhter Landbedarf. (→ siehe Steckbriefe Verkehrs- und Stadtraum)

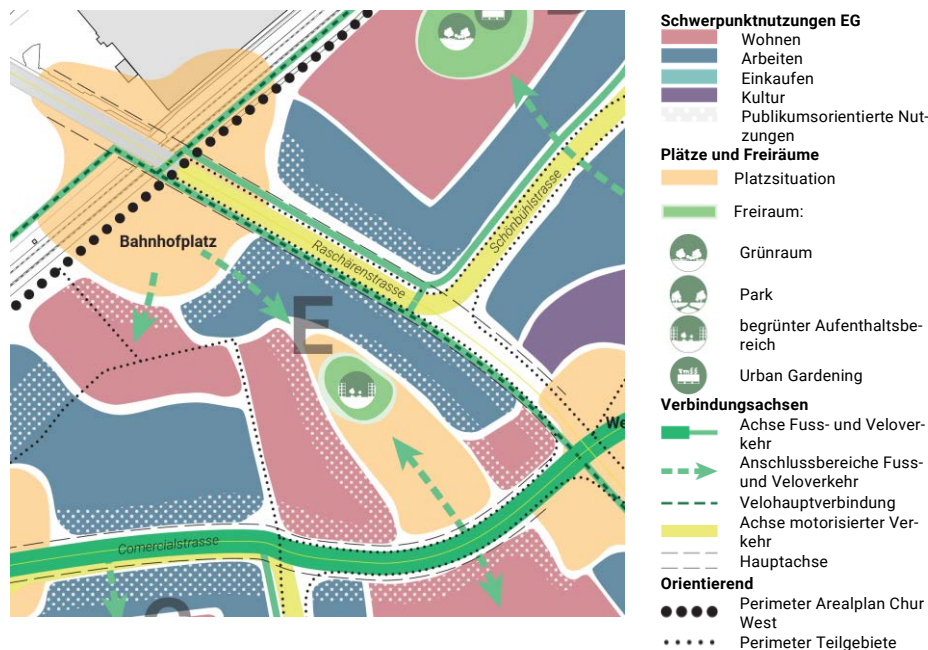
Laufende Projekte Quartierplanverfahren

Besonderes / Abhängigkeiten

Arbeitsplatz- und Einwohner:innenpotenzial



4.3.5 Teilgebiet E: Wohnen und Arbeiten an der Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof



Fläche gemäss Arealplan ca. 1.35 ha

Zone Zentrumszone Chur West (ZW)

Ausnutzungsziffer 2.0

Ermittlung anrechenbare Geschossfläche Die anrechenbare Geschossfläche wird anhand der Ausnutzungsziffer sowie anhand der Fläche des Teilgebietes, abzüglich der Flächen des öffentlichen Strassenraums berechnet.

Nutzungen Das Teilgebiet wird dem Cluster «Mobilitätshub» zugewiesen (siehe Kapitel 4.1.2).



Angestrebte Nutzungsverteilung:
Ein Gewerbeanteil von 30 % der anrechenbaren Geschossfläche wird angestrebt.

Ankernutzung Mobilitätsdrehscheibe (Bahnhof Chur West) und Bahnhofplatz

Publikumsorientierte Nutzungen Publikumsorientierte Nutzungen sind entlang der grossen Publikumsströme rund um den Bahnhofplatz sowie entlang der Raschärenstrasse und der Zentralen Achse (Westweg) anzusiedeln.

Freiflächen Die bedeutendste Freifläche im Teilgebiet bildet der Bahnhofplatz. Im Zentrum des Teilgebiets ist zudem ein Freiraum vorzusehen. Die Plätze und Freiräume sind multifunktional zu gestalten. In unmittelbarer Nähe zum Bahnhof und somit dem Tor zu Chur West ist mit viel Bewegung und Immissionen auf den Plätzen und Freiräumen zu rechnen. Es sind lebhaftere und urbane Räume für Jung und Alt zu gestalten.

Angestrebt werden 3'800 m² öffentlich zugängliche, überwiegend städtische Freiflächen.

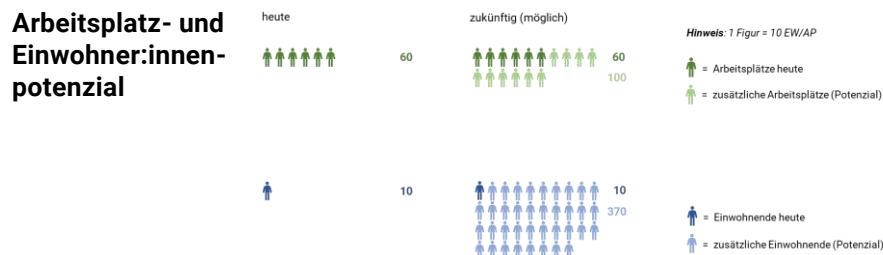
Verbindungsachsen Der Bahnhof ist ein wichtiger Quell- und Zielort. Vom Bahnhof aus müssen Fuss- und Veloverbindungen strahlenförmig in alle Richtungen führen. Wichtige Verbindungen führen Richtung City West, Westweg, Ringstrasse und Kino (andere Gleisseite).

Strassenraum Die Raschärenstrasse Nord wird mit den Projekten Schönbühlstrasse und Bahnhof Chur West umgestaltet. Sie muss im nördlichen Bereich weiterhin vom MIV sowie vom Busverkehr befahren werden können. Die Comercialstrasse wird im Abschnitt vom Teilgebiet E dem Fuss-, Velo- und Busverkehr vorbehalten.

(→ siehe Steckbriefe Verkehrs- und Stadtraum)

Laufende Projekte Neubau Bahnhof Chur West und Bahnhofplatz, Umgestaltung Raschärenstrasse, Quartierplanverfahren (2019 eingeleitet)

Besonderes / Abhängigkeiten Es ist geplant, das Depot der Bus AG am bestehenden Standort im Teilgebiet G zu belassen (Lage direkt am Bahnhof). Die Zufahrt führt über das Teilgebiet E. Im Rahmen der Planung ist vorgesehen, die Zufahrt lage-mässig anzupassen.



4.3.6 Teilgebiet F: Innovatives Wohnen und Arbeiten



- Schwerpunktnutzungen EG**
- Wohnen
 - Arbeiten
 - Einkaufen
 - Kultur
 - Publikumsorientierte Nutzungen
- Plätze und Freiräume**
- Platzsituation
 - Freiraum:
 - Grünraum
 - Park
 - begrünter Aufenthaltsbereich
 - Urban Gardening
- Verbindungsachsen**
- Achse Fuss- und Veloverkehr
 - Anschlussbereiche Fuss- und Veloverkehr
 - Unterführung Fuss- und Veloverkehr
 - Velohauptverbindung
 - Achse motorisierter Verkehr
 - Ausbau Strasse (neue Bus- / Taxi- / Velospur)
 - Hauptachse
- Orientierend**
- Perimeter Arealplan Chur West
 - Perimeter Teilgebiete

Fläche gemäss Arealplan ca. 1.87 ha

Zone Zentrumszone Chur West (ZW)

Ausnutzungsziffer 2.0

Ermittlung anrechenbare Geschossfläche Die anrechenbare Geschossfläche wird anhand der Ausnutzungsziffer sowie anhand der Fläche des Teilgebietes, abzüglich der Flächen des öffentlichen Strassenraums berechnet.

Nutzungen Das Teilgebiet wird dem Cluster «Bildung und Arbeiten (Wohnen)» und «Begegnung» zugewiesen (siehe Kapitel 4.1.2).



Angestrebte Nutzungsverteilung:
Ein Gewerbeanteil von 40 % der anrechenbaren Geschossfläche wird angestrebt.

Ankernutzung Innovatives Arbeiten auch beispielsweise in Kombination mit Wohnen (Wohnatelier).

Bezahlbarer Arbeitsraum (Stadtmodell oder anderes Modell) im Umfang von 10 % der anrechenbaren Geschossfläche für Arbeiten wird angestrebt.

Publikumsorientierte Nutzungen Publikumsorientierte Nutzungen sind gemäss Arealplan entlang der Zentralen Achse (Westweg) anzusiedeln.

Freiflächen Das Teilgebiet stösst an zwei Platzsituationen an. Im Teilgebiet selbst sind lediglich kleinflächige Grünräume vorgesehen. Für die Bewohner:innen sind öffentliche Freiräume für die innere Durchlässigkeit und Aufenthalt und Begegnung einzuplanen.

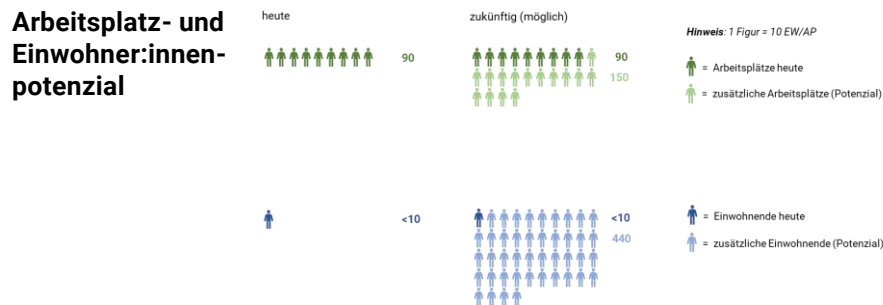
Angestrebt werden 4'800 m² öffentlich zugängliche Freiflächen.

Verbindungsachsen Das Teilgebiet liegt an der stark frequentierten Kasernenstrasse. Im Norden stösst das Teilgebiet an den Westweg. Zwischen Westweg und Kasernenstrasse, aber auch zwischen Comercial- und Raschärenstrasse sind attraktive Fuss- und Veloverbindungen zu realisieren. Ausserdem ist auf der Höhe des Teilgebiets F eine Quermöglichkeit der Kasernenstrasse für den Velo- und Fussverkehr vorgesehen (Über- oder Unterführung). Damit wird die Anbindung an die südlichen Naherholungsgebiete und Freiräume gestärkt.

Strassenraum Die Raschärenstrasse wird im Bereich des Teilgebiets F als Begegnungszone ausgestaltet, die vom Zulieferungs- und Anwohnerverkehr sowie vom öffentlichen Verkehr befahren wird. Die neue Busspur im Süden wird bei den Planungen berücksichtigt.
(→ siehe Steckbriefe Verkehrs- und Stadtraum)

Laufende Projekte -

Besonderes / Abhängigkeiten -



4.3.7 Teilgebiet G: Innovatives Arbeiten und Wohnen



Fläche gemäss Arealplan ca. 2.13 ha

Zone Zentrumszone Chur West (ZW)

Ausnutzungsziffer 2.0

Ermittlung anrechenbare Geschossfläche Die anrechenbare Geschossfläche wird anhand der Ausnutzungsziffer sowie anhand der Fläche des Teilgebietes, abzüglich der Flächen des öffentlichen Strassenraums berechnet.

Nutzungen Das Teilgebiet wird dem Cluster «Bildung und Arbeiten (Wohnen)» zugewiesen (siehe Kapitel 4.1.2).



Angestrebte Nutzungsverteilung: Gewerbeanteil von 50 % der anrechenbaren Geschossfläche wird angestrebt.

Ankernutzung Urbane Gewerberäume für Start-ups, Co-Working-Spaces oder vergleichbare zukunftsorientierte, spezielle (experimentelle) Arbeitsformen im Umfang von rund 10 % der anrechenbaren Geschossflächen für Gewerbe (ca. 1'500 m²).

Publikumsorientierte Nutzungen Publikumsorientierte Nutzungen sind gemäss Arealplan entlang der Zentralen Achse (Westweg) anzusiedeln.

Freiflächen Das Teilgebiet beinhaltet ein Teilstück des Westwegs und stösst im Westen an die Platzsituation vor dem City West an. Für die Bewohner:innen sind öffentliche Freiräume für die innere Durchlässigkeit und Aufenthalt und Begegnung einzuplanen.

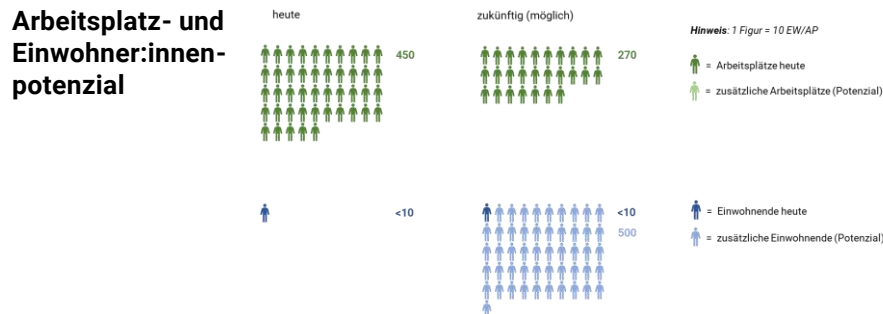
Angestrebt werden 5'400 m² öffentlich zugängliche Freiflächen.

Verbindungsachsen Die wichtigste Verbindungsachse im Teilgebiet G ist die Zentrale Achse, welche in diesem Abschnitt zusätzlich vom MIV befahren werden darf. Innerhalb des Teilgebiets sind attraktive und direkte Fuss- und Veloverbindungen anzubieten.

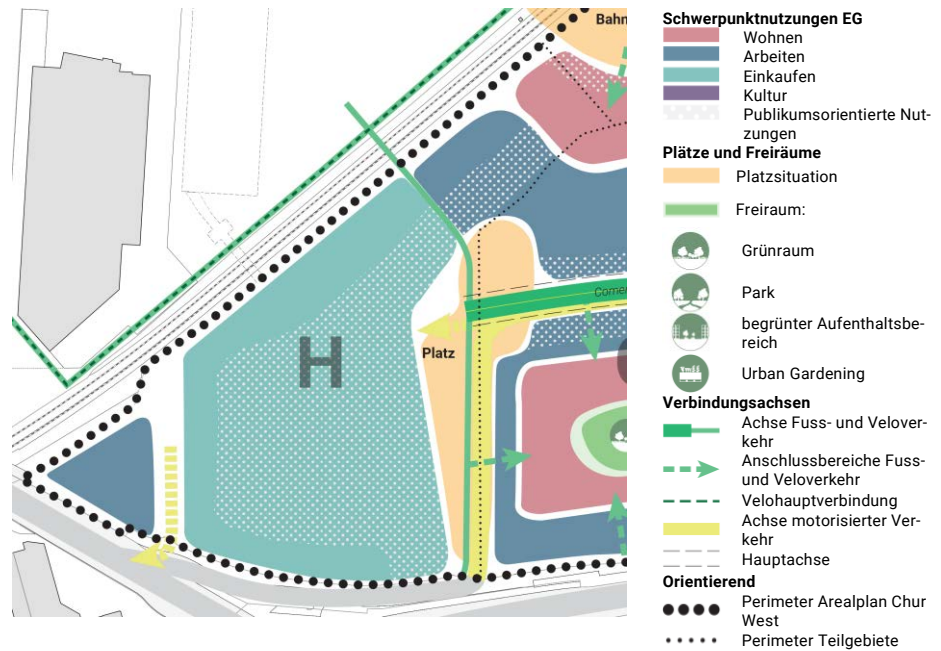
Strassenraum Die Gestaltung der Comercialstrasse hat den verschiedenen Bedürfnissen der Verkehrsteilnehmer:innen zu entsprechen (Fuss, Velo, MIV, Bus). Die neue Busspur im Süden wird bei den Planungen berücksichtigt. (→ siehe Steckbriefe Verkehrs- und Stadtraum)

Laufende Projekte -

Besonderes Das Depot der Feuerwehr und der Bus AG sind im Teilgebiet stationiert. Die Zufahrt führt über das Teilgebiet E. Im Rahmen der Planung ist vorgesehen, die Zufahrt lagemässig anzupassen.



4.3.8 Teilgebiet H: Einkaufen und besonderes Wohnen in urbaner Atmosphäre



Fläche gemäss Arealplan ca. 2.6 ha

Zone Zentrumszone Chur West (ZW)

Ausnutzungsziffer 2.0

Ermittlung anrechenbare Geschossfläche Die anrechenbare Geschossfläche wird anhand der Ausnutzungsziffer sowie anhand der Fläche des Teilgebietes, abzüglich der Flächen des öffentlichen Strassenraums berechnet.

Nutzungen Das Teilgebiet wird dem Cluster «Einkaufen (Wohnen, Arbeiten, Gaststadt)» zugewiesen (siehe Kapitel 4.1.2).



Angestrebte Nutzungsverteilung:
- (Entwicklung bereits erfolgt)

Ankernutzung Einkauf, DL, Hotel und Wohnen im Alter

Publikumsorientierte Nutzungen Im Teilgebiet sind mit dem Einkaufszentrum City West bereits sehr grossflächige publikumsorientierte Nutzungen vorhanden. Entlang der Verbindung vom City West zum Bahnhof Chur West sind weitere publikumsorientierte Nutzungen denkbar.

Freiflächen

Als Freifläche steht die Platzsituation vor dem Einkaufszentrum zur Verfügung. Durch eine Aufwertung dieses Platzes kann ein attraktiver Aufenthaltsort und Treffpunkt geschaffen werden.

Im nördlichen Teil des Teilgebiets wird eine Parkanlage auf dem Dach geschaffen.

Das Gebiet wurde bereits grösstenteils entwickelt. Im Masterplan wird daher kein Zielwert der Mindestgrösse der Freiflächen aller Freiflächen festgelegt.

Verbindungsachsen

Der Westweg endet beim Teilgebiet H. Eine wichtige Fussverbindung wird die Beziehung zwischen City West und Bahnhof Chur West sowie Richtung Kino. Zur Überquerung der Gleise wurde zusammen mit dem Kino eine Passerelle vom Teilgebiet H aus erstellt.

Strassenraum

Der Strassenraum der Comercialstrasse und des angrenzenden Platzbereichs ist sorgfältig zu planen. (→ siehe Steckbriefe Verkehrs- und Stadtraum)

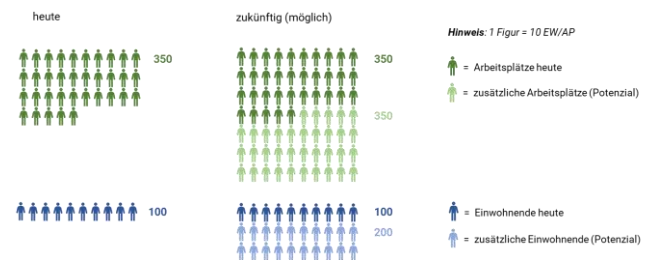
Laufende Projekte

Entwicklung des nördlichen Teils (Hochhaus Altersresidenz, Sockelbaute)

Besonderes / Abhängigkeiten

-

Arbeitsplatz- und Einwohner:innenpotenzial



4.4 Steckbriefe Verkehrs- und Stadtraum

Einbettung der Steckbriefe in der Entwicklung des Stadtteils

Die nachfolgenden Steckbriefe beschreiben die einzelnen Verkehrs- und Stadtraumabschnitte aus dem Planungssperimeter. Sie vertiefen die Inhalte des Arealplans bezüglich der Verkehrsführung unterschiedlicher Verkehrsmittel sowie des grundsätzlichen Raumbedarfs der Erschliessungsstrassen und deren Gestaltung. Entsprechend legen sie, ergänzend zu den Steckbriefen der Teilgebiete, die Rahmenbedingungen für die Studienaufträge fest. So sind die Strassenquerschnitte, insbesondere die Dimensionierung der Strassenräume, als exemplarische Zukunftsbilder der Entwicklung des Stadtraums und Verkehrs zu verstehen. Ausserdem bilden die Steckbriefe zum Verkehrs- und Stadtraum eine Grundlage für das dem Masterplan nachgelagerte Beitragsverfahren (siehe Kapitel 4.1.8).

Aufbau der Steckbriefe

Die Steckbriefe zum Verkehrs- und Stadtraum sind vierteilig aufgebaut:

1. Ausschnitt Konzeptplan Verkehrsführung
→ Übersicht der zulässigen Verkehrsmittel in den verschiedenen Strassenabschnitten. Muss im weiteren Planungsverfahren berücksichtigt werden.
2. Ausschnitt Konzeptplan Raumbedarf Erschliessungsstrassen
→ Der vermasste Raumbedarf dient als Orientierung, wie er im weiteren Planungsverfahren grundsätzlich zu dimensionieren ist. Er kann jedoch aufgrund örtlicher Gegebenheiten angepasst werden.
3. Platzbedarf Stadtraum und Regelquerschnitt Stadtraumgestaltung
→ Der Raumbedarf sowie die Bepflanzung aus dem Konzeptplan (Punkt 2) werden hier genauer dargestellt. Entsprechend können auch hier im weiteren Planungsverfahren Anpassungen aufgrund der örtlichen Gegebenheit erfolgen.
4. Stichwortartiger Beschrieb des Verkehrs- und Stadtraums
→ Die Inhalte aus den Punkten 1–3 sowie weitere Besonderheiten der Verkehrs- und Strassenraumabschnitte werden in Schriftform verdeutlicht.

Begriffsdefinitionen

Einheitliche gestalteter Stadtraum

Der einheitlich gestaltete Stadtraum bezeichnet denjenigen Raum zwischen zwei Gebäuden (Fassade zu Fassade), die durch eine Strasse getrennt sind. Damit umfasst der gesamte Stadtraum den Bereich des öffentlichen Strassenraums sowie der privaten Vorbereiche. Die Breite des Stadtraums in den Steckbriefen gibt die minimale Dimensionierung des Stadtraums an. Der Wert dieser Breite (24 m) wurde folgendermassen hergeleitet: Der Abstand der Häuser links und rechts der Strasse (Stadtraumbreite) soll mindestens gleich breit sein, wie die Häuser hoch sind. Damit resultiert ein Verhältnis von 1 zu 1 bei Bauten mit 8 Geschossen (ca. 24 m hoch). Schmalere Stadträume erscheinen als «Strassenschluchten», was für die Entwicklung eines attraktiven Stadtteils zu verhindern ist.

Öffentlicher Strassenraum

Der öffentliche Strassenraum umfasst denjenigen Bereich, der für die Öffentlichkeit jederzeit zugänglich ist und für die Fortbewegung sowie für den Aufenthalt bestimmt ist. Im öffentlichen Strassenraum wird die öffentliche Erschliessung sichergestellt. Damit sind Trottoirs, Velowege und -streifen, Strassen mit den dazugehörigen Bepflanzungen / Grünstreifen und Werkleitungen gemeint.

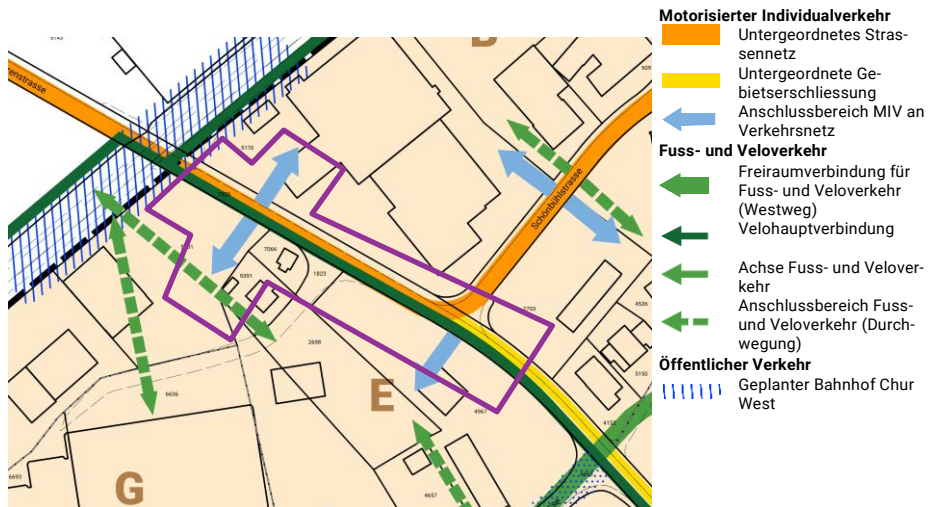
Privater Vorbereich

Bei den privaten Vorbereichen handelt es sich um den Bereich zwischen den Gebäuden und dem öffentlichen Strassenraum. Typischerweise befinden sich hier Strassencafés, Geschäftsauslagen unter freiem Himmel oder es handelt sich um gestaltete Vorbereiche von Gebäuden. Sie sind für die Öffentlichkeit zugänglich und beinhalten zum Teil einen öffentlichen Durchgang. Entsprechend wird auf eine attraktive, einladende und zum öffentlichen Raum ausgerichtete Gestaltung geachtet. Im Gegensatz zum öffentlichen Strassenraum kann für die Konsumation der Ausnützungsziffer der Bereich der privaten Vorbereiche eingerechnet werden.



Abb. 23: Beispiel Regelquerschnitt Platzbedarf Stadtraum (Abbildungsgrundlage: Masterplan Verkehr, 2022)

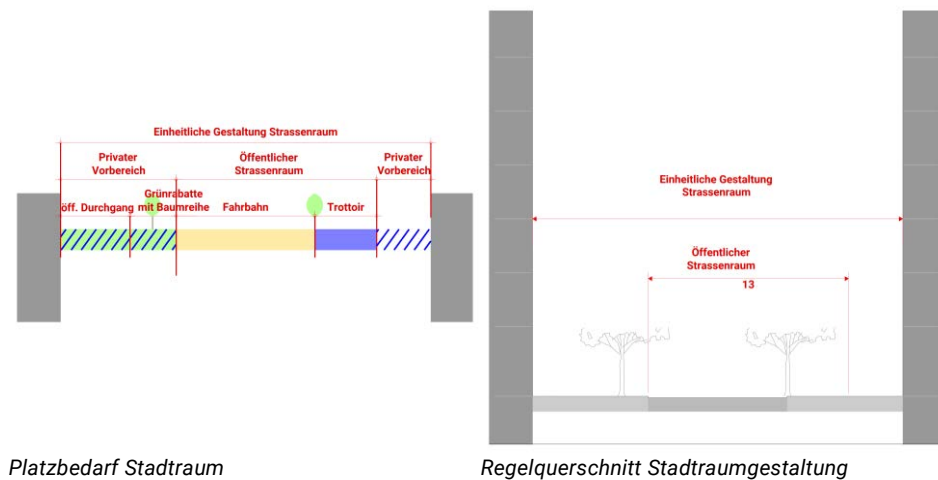
4.4.1 Raschärenstrasse Nord



Ausschnitt aus dem Konzeptplan Verkehrsführung



Ausschnitt aus dem Konzeptplan Raumbedarf

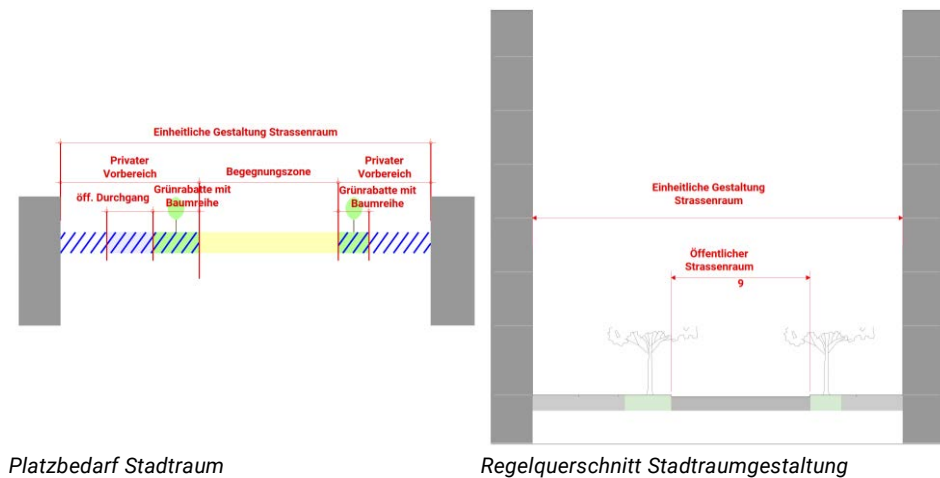
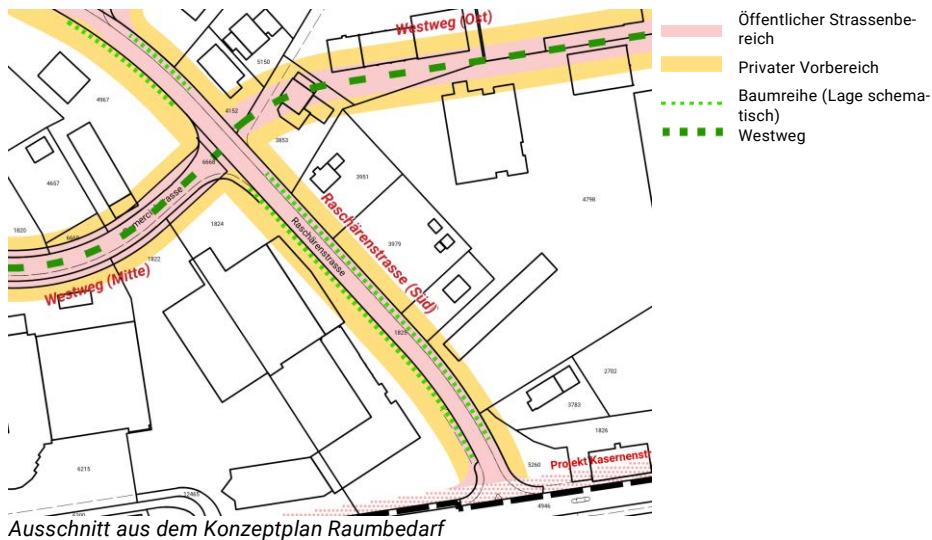
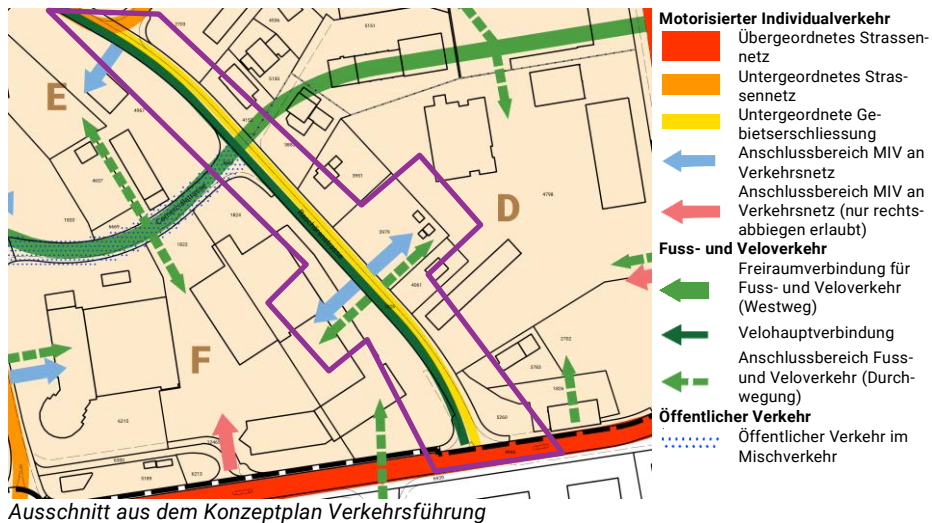


Platzbedarf Stadtraum

Regelquerschnitt Stadtraumgestaltung

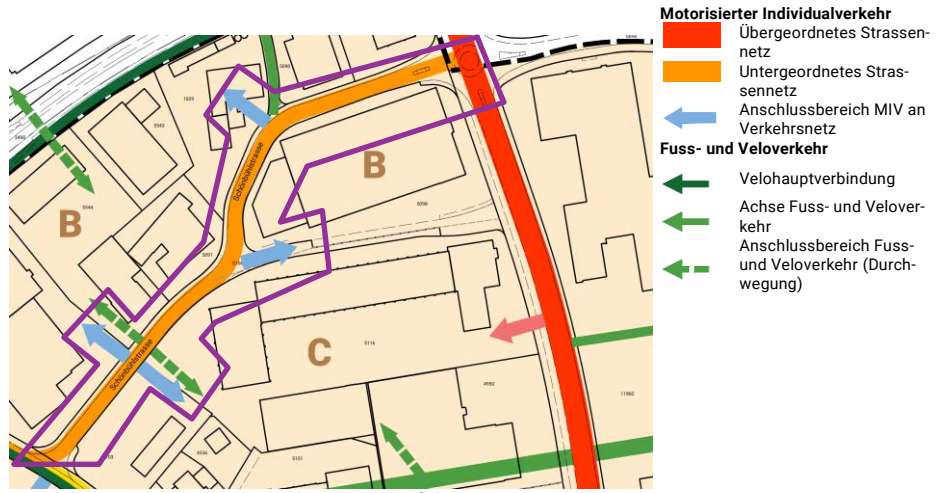
Angrenzende Teilgebiete	E und B
Angrenzende Plätze und Freiräume	Norden: Bahnhofplatz (siehe Steckbriefe der Teilgebiete B und E)
Öffentlicher Strassenraum	<ul style="list-style-type: none"> - Im Grundsatz 13 m breit (einseitiges Trottoir, Fahrbahn) - Es wird auch auf den Besitzstand (Eigentumsverhältnisse) geachtet
Privater Vorbereich	Beidseitige private Vorbereiche. Raumsicherung erfolgt im Baulinienplanverfahren gemäss Art. 57 abs. 2 KRG. Ausgestaltung gemäss Regelquerschnitt; erfolgt im Quartierplanverfahren. Auf der Strassenseite ohne Trottoir ist ein öffentlicher Durchgang im Gebiet des privaten Vorbereichs zu sichern.
Breite gesamter Stadtraum	<ul style="list-style-type: none"> - Im Grundsatz mindestens 24 m - Rücksprünge der Gebäude sind möglich
Zulässige Verkehrsmittel	<ul style="list-style-type: none"> - Fuss- und Veloverkehr - Öffentlicher Verkehr - Motorisierter Individualverkehr
Strassenraumbegrünung	Beidseitige Bepflanzung der Fahrbahn mit Bäumen
Besonderes	Grenzt an zwei Platzbereiche an (Bahnhofplatz und Westplatz)

4.4.2 Raschärenstrasse Süd

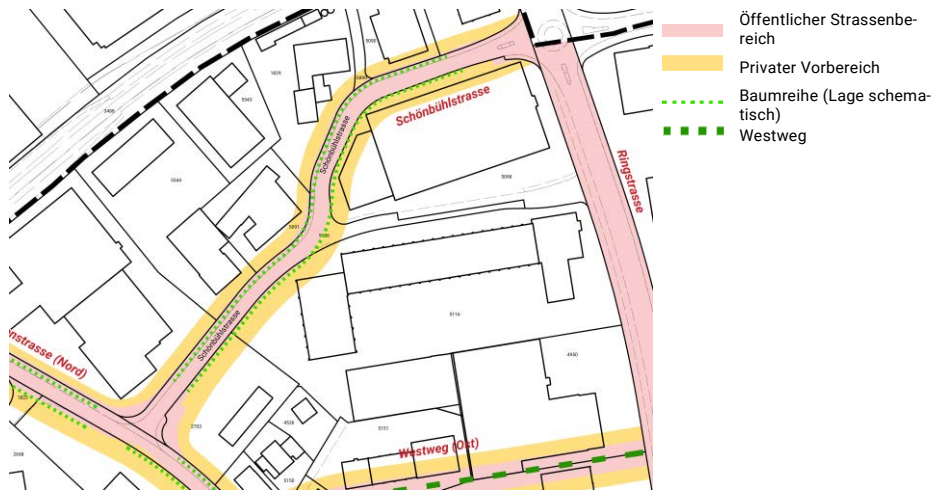


Angrenzende Teilgebiete	F und D
Angrenzende Plätze und Freiräume	<ul style="list-style-type: none"> - Norden: Westplatz (siehe Steckbriefe des Teilgebiets C) - Süden: Platzsituation bei der Kreuzung Raschärenstrasse / Kasernenstrasse (siehe Steckbrief der Teilgebiete D und F)
Öffentlicher Strassenraum	<ul style="list-style-type: none"> - Im Grundsatz 9 m breit (Begegnungszone) - Es wird auch auf den Besitzstand (Eigentumsverhältnisse) geachtet
Privater Vorbereich	Beidseitige private Vorbereiche. Raumsicherung (inkl. öffentlicher Durchgang) erfolgt im Baulinienplanverfahren gemäss Art. 57 abs. 2 KRG. Ausgestaltung gemäss Regelquerschnitt; erfolgt im Quartierplanverfahren.
Breite gesamter Stadtraum	<ul style="list-style-type: none"> - Im Grundsatz mindestens 24 m - Rücksprünge der Gebäude sind möglich
Zulässige Verkehrsmittel	<ul style="list-style-type: none"> - Fuss- und Veloverkehr - Öffentlicher Verkehr - Motorisierter Individualverkehr (Anwohner- und Zubringerverkehr)
Strassenraumbegrünung	Beidseitige Bepflanzung der Fahrbahn mit Bäumen und Grünstreifen
Besonderes	<ul style="list-style-type: none"> - Art. 7 Bestimmungen Arealplan Chur West: «Die Zentrale Achse [Westweg] ist dem Langsamverkehr [Fuss- und Veloverkehr] 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.» Im Masterplan wird festgelegt, dass die Raschärenstrasse Süd (untergeordnete Gebietserschliessung) ausschliesslich für die den öffentlichen Verkehr sowie für den Anwohner- und Zubringerverkehr der angrenzenden Gebiete vorgesehen ist. Für die Umsetzung dieses Verkehrsregimes sind zwei Phasen vorgesehen: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Phase 1: Ausschliesslich für arealinternen Binnenverkehr (Chur West), Anlieferung und öffentlicher Verkehr, Tempo 30 ▪ Phase 2: Einführung einer Begegnungszone; Ausschliesslich MIV der Anwohner:innen, für Anlieferung und den öffentlichen Verkehr zulässig - Grenzt im Süden an das Ausbauprojekt der Kasernenstrasse an; Platzbedarf ist entsprechend zu berücksichtigen.

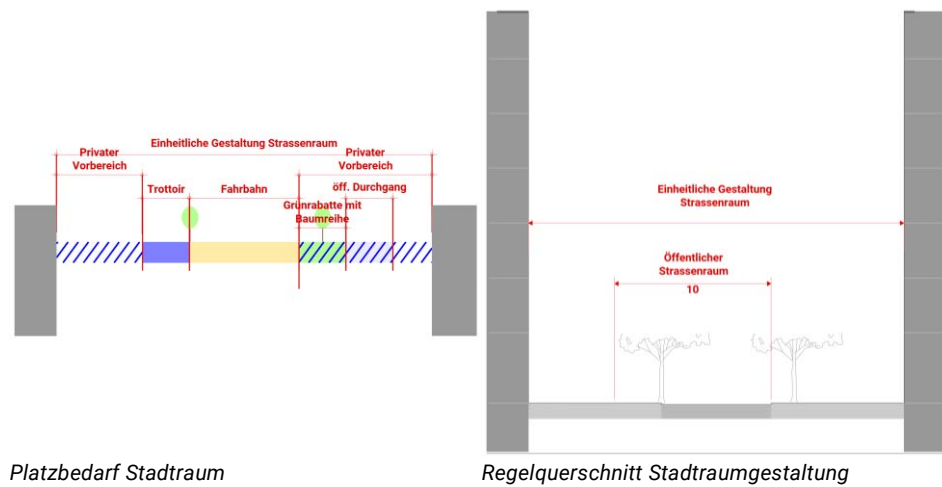
4.4.3 Schönbühlstrasse



Ausschnitt aus dem Konzeptplan Verkehrsführung



Ausschnitt aus dem Konzeptplan Raumbedarf

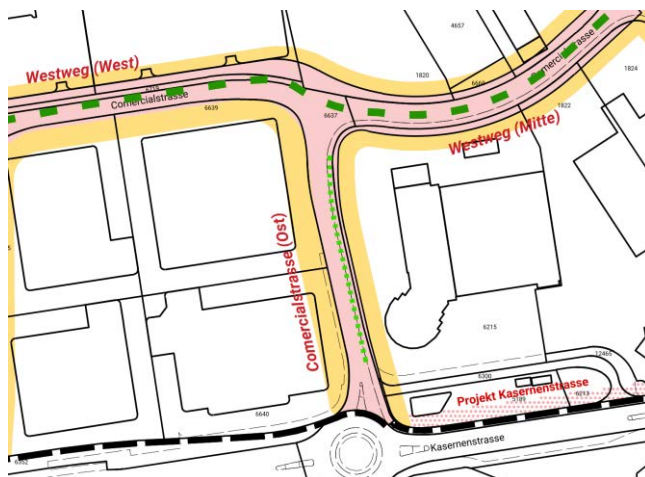


Angrenzende Teilgebiete	B und C
Angrenzende Plätze und Freiräume	-
Öffentlicher Strassenraum	<ul style="list-style-type: none"> - Im Grundsatz 10 m (Trottoir, Fahrbahn) - Es wird auch auf den Besitzstand (Eigentumsverhältnisse) geachtet
Privater Vorbereich	Beidseitige private Vorbereiche. Raumsicherung erfolgt im Baulinienplanverfahren gemäss Art. 57 abs. 2 KRG. Ausgestaltung gemäss Regelquerschnitt; erfolgt im Quartierplanverfahren. Auf der Strassenseite ohne Trottoir ist ein öffentlicher Durchgang im Gebiet des privaten Vorbereichs zu sichern.
Breite gesamter Stadtraum	<ul style="list-style-type: none"> - Im Grundsatz mindestens 24 m - Rücksprünge der Gebäude sind möglich
Zulässige Verkehrsmittel	<ul style="list-style-type: none"> - Fuss- und Veloverkehr - Öffentlicher Verkehr - Motorisierter Individualverkehr
Strassenraumbegrünung	Beidseitige Baumreihe in Grünstreifen oder mit Baumgruben im Trottoir
Besonderes	<ul style="list-style-type: none"> - Ausbau Kreuzungsbereich Schönbühl- / Raschärenstrasse erfolgt so, dass ein Kreisel künftig möglich ist. Ab dem Kreisel könnte die Erschliessung / Zufahrt QP E gemäss AP erstellt werden. - Das Gebiet zwischen den Bahngleisen und der Schönbühlstrasse beim Einlenker in die Ringstrasse ist sehr schmal. Im Rahmen des Studienauftrags in diesem Gebiet soll dieser Eigenheit besonderes Augenmerk geschenkt werden. - Um die Ziele der Quartierentwicklung zu erreichen, ist eine Anpassung des Generellen Erschliessungsplans notwendig.

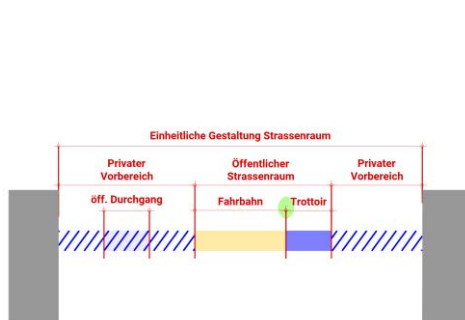
4.4.4 Comercialstrasse Ost



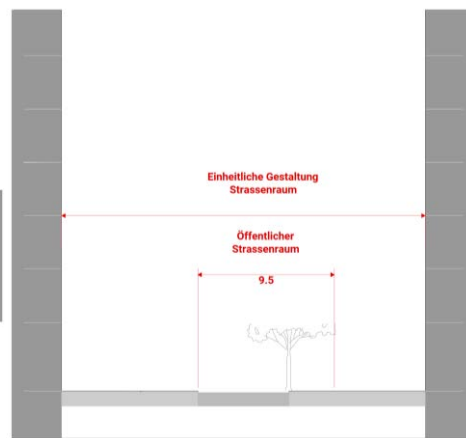
Ausschnitt aus dem Konzeptplan Verkehrsführung



Ausschnitt aus dem Konzeptplan Raumbedarf



Platzbedarf Stadtraum



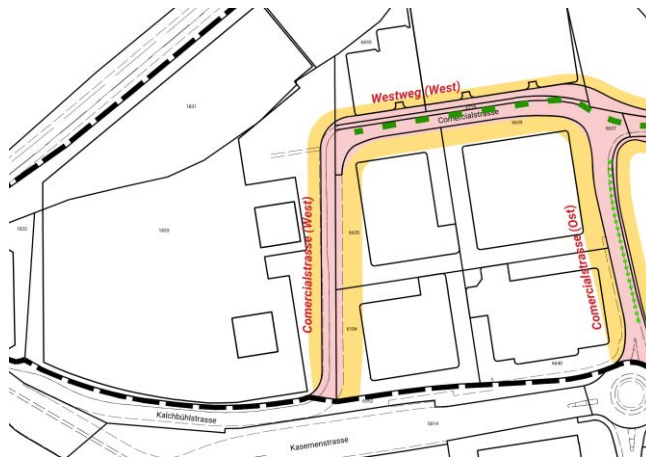
Regelquerschnitt Stadtraumgestaltung

Angrenzende Teilgebiete	F und G
Angrenzende Plätze und Freiräume	-
Öffentlicher Strassenraum	<ul style="list-style-type: none"> - Im Grundsatz 9.50 m (Trottoir, Fahrbahn) - Es wird auch auf den Besitzstand (Eigentumsverhältnisse) geachtet
Privater Vorbereich	Beidseitige private Vorbereiche. Raumsicherung erfolgt im Baulinienplanverfahren gemäss Art. 57 abs. 2 KRG. Ausgestaltung gemäss Regelquerschnitt; erfolgt im Quartierplanverfahren. Auf der Strassenseite ohne Trottoir ist ein öffentlicher Durchgang im Gebiet des privaten Vorbereichs zu sichern.
Breite gesamter Stadtraum	<ul style="list-style-type: none"> - Im Grundsatz mindestens 24 m - Rücksprünge der Gebäude sind möglich
Zulässige Verkehrsmittel	<ul style="list-style-type: none"> - Fuss- und Veloverkehr - Öffentlicher Verkehr - Motorisierter Individualverkehr
Strassenraumbe- grünung	-

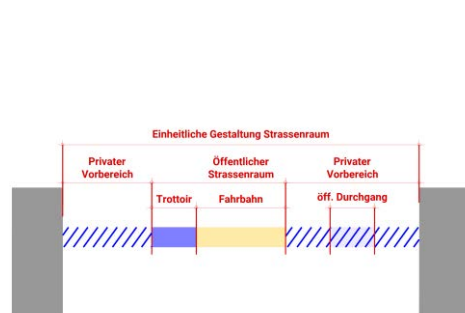
4.4.5 Comercialstrasse West



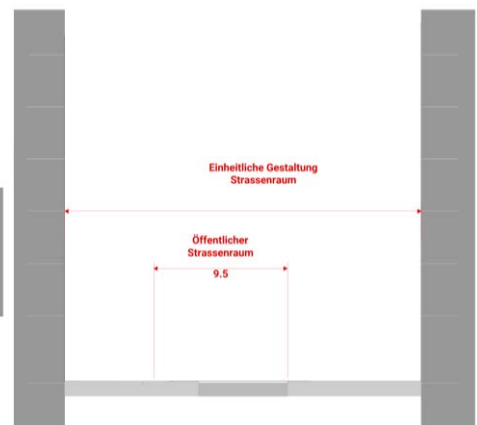
Ausschnitt aus dem Konzeptplan Verkehrsführung



Ausschnitt aus dem Konzeptplan Raumbedarf



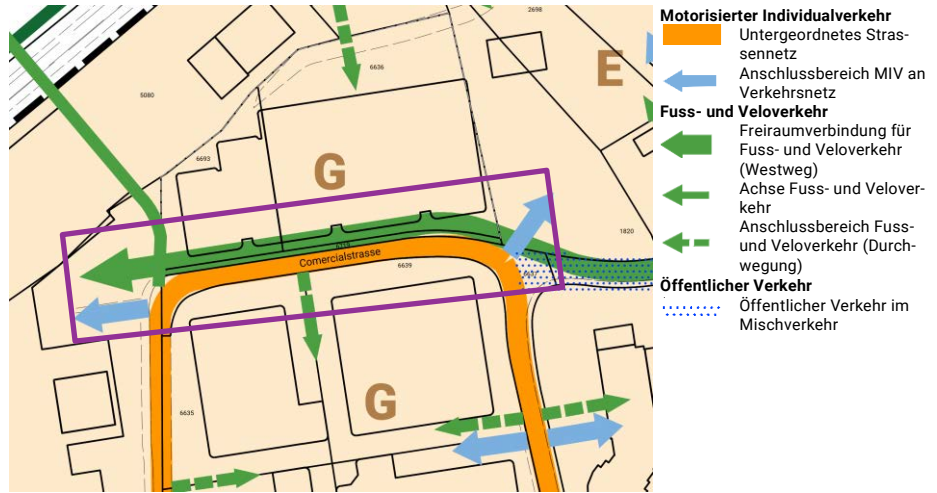
Platzbedarf Stadtraum



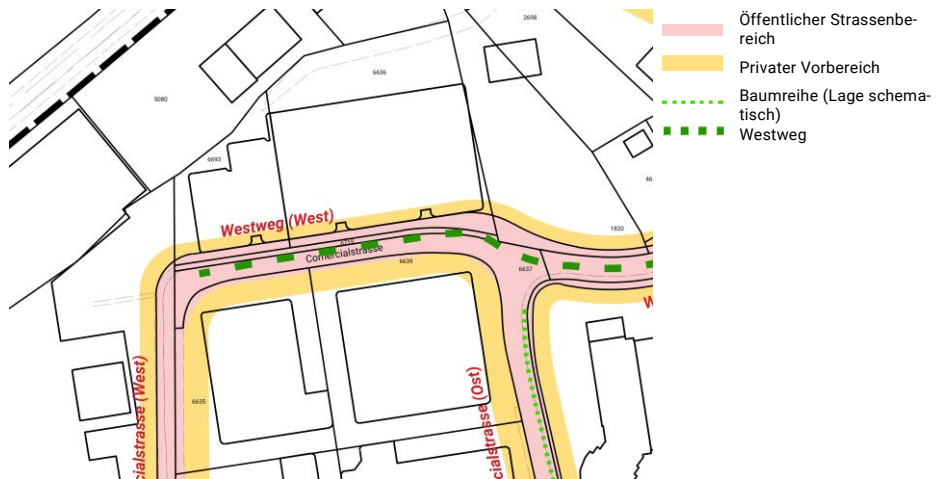
Regelquerschnitt Stadtraumgestaltung

Angrenzende Teilgebiete	G und H
Angrenzende Plätze und Freiräume	Platzbereich City West (siehe Steckbrief Teilgebiet H)
Öffentlicher Strassenraum	<ul style="list-style-type: none"> - Im Grundsatz 9.50 m (Trottoir, Fahrbahn mit Wendemöglichkeit für Bus) - Es wird auch auf den Besitzstand (Eigentumsverhältnisse) geachtet
Privater Vorbereich	Beidseitige private Vorbereiche. Raumsicherung erfolgt im Baulinienplanverfahren gemäss Art. 57 abs. 2 KRG. Ausgestaltung gemäss Regelquerschnitt; erfolgt im Quartierplanverfahren. Auf der Strassenseite ohne Trottoir ist ein öffentlicher Durchgang im Gebiet des privaten Vorbereichs zu sichern.
Breite gesamter Stadtraum	<ul style="list-style-type: none"> - Im Grundsatz 15.50 m (Besitzstand), bei Neubauten im Grundsatz 24.00 m - Rücksprünge der Gebäude sind möglich
Zulässige Verkehrsmittel	<ul style="list-style-type: none"> - Fuss- und Veloverkehr - Öffentlicher Verkehr - Motorisierter Individualverkehr
Strassenraumbe- grünung	-
Besonderes	Grenzt im Westen an Teilgebiet H an; aufgrund relativ neuer Bebauung (City West) kurz- bis mittelfristig keine grossen baulichen Veränderungen zu erwarten.

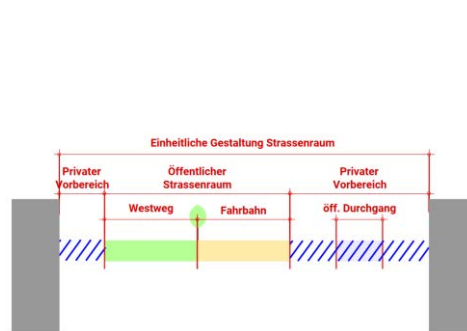
4.4.6 Westweg West (Ausläufer Westweg)



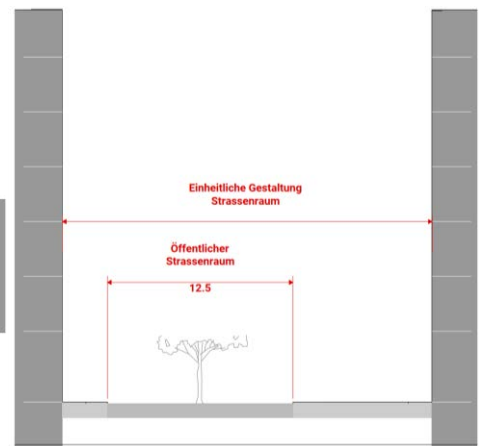
Ausschnitt aus dem Konzeptplan Verkehrsführung



Ausschnitt aus dem Konzeptplan Raumbedarf



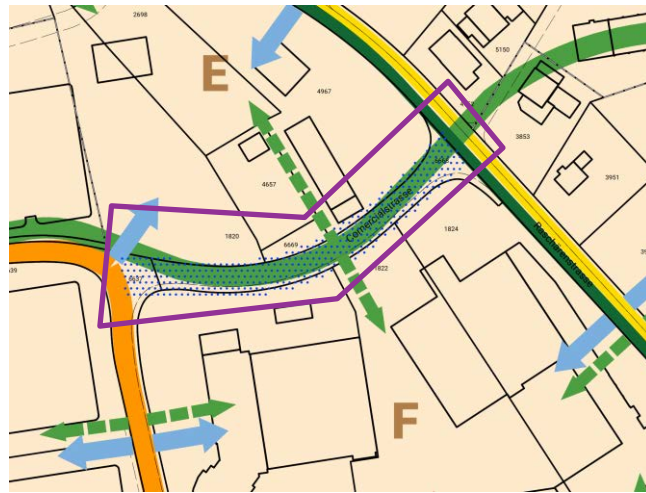
Platzbedarf Stadtraum



Regelquerschnitt Stadtraumgestaltung

Angrenzende Teilgebiete	G
Öffentlicher Strassenraum	<ul style="list-style-type: none"> - Im Grundsatz 12.50 m (Fahrbahn und Westweg) - Es wird auch auf den Besitzstand (Eigentumsverhältnisse) geachtet
Privater Vorbereich	Beidseitige private Vorbereiche. Raumsicherung erfolgt im Baulinienplanverfahren gemäss Art. 57 abs. 2 KRG. Ausgestaltung gemäss Regelquerschnitt; erfolgt im Quartierplanverfahren. Auf der Strassenseite abseits des Westwegs ist ein öffentlicher Durchgang im Gebiet des privaten Vorbereichs zu sichern.
Breite gesamter Stadtraum	<ul style="list-style-type: none"> - Im Grundsatz mindestens 24 m - Rücksprünge der Gebäude sind möglich
Zulässige Verkehrsmittel	<ul style="list-style-type: none"> - Fuss- und Veloverkehr - Öffentlicher Verkehr - Motorisierter Individualverkehr
Strassenraumbegrünung	Bepflanzung mit Bäumen und Grünstreifen
Besonderes	<ul style="list-style-type: none"> - Neben Raschärenstrasse Süd der einzige Abschnitt, in dem die Führung des MIV auf respektive über den Westweg gestattet ist (Art. 7 Bestimmungen Arealplan Chur West) - Westweg wird als linearer Park ausgestaltet (grosszügige, zentrale Begrünung)

4.4.7 Westweg Mitte



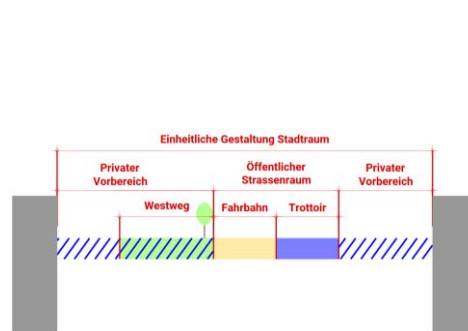
- Motorisierter Individualverkehr**
 - Orange: Untergeordnetes Strassennetz
 - Yellow: Untergeordnete Gebietserschliessung
 - Blue arrow: Anschlussbereich MIV an Verkehrsnetz
- Fuss- und Veloverkehr**
 - Green arrow: Freiraumverbindung für Fuss- und Veloverkehr (Westweg)
 - Green dashed arrow: Anschlussbereich Fuss- und Veloverkehr (Durchwegung)
- Öffentlicher Verkehr**
 - Dotted blue arrow: Öffentlicher Verkehr im Mischverkehr

Ausschnitt aus dem Konzeptplan Verkehrsführung

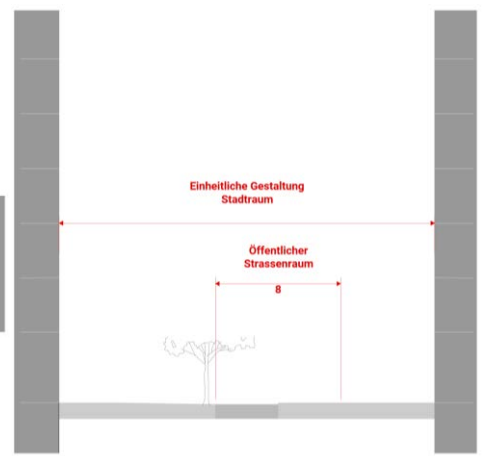


- Pink: Öffentlicher Strassenbereich
- Yellow: Privater Vorbereich
- Dotted green: Baumreihe (Lage schematisch)
- Dashed green: Westweg

Ausschnitt aus dem Konzeptplan Raumbedarf



Platzbedarf Stadtraum



Regelquerschnitt Stadtraumgestaltung

Angrenzende Teilgebiete	E und F
Öffentlicher Strassenraum	<ul style="list-style-type: none"> - Im Grundsatz 8 m (Trottoir und Fahrbahn) - Es wird auch auf den Besitzstand (Eigentumsverhältnisse) geachtet
Privater Vorbereich	Beidseitige private Vorbereiche und Westweg. Raumsicherung erfolgt im Baulinienplanverfahren gemäss Art. 57 abs. 2 KRG. Ausgestaltung gemäss Regelquerschnitt; erfolgt im Quartierplanverfahren. Auf der Strassenseite abseits des Westwegs ist ein öffentlicher Durchgang im Gebiet des privaten Vorbereichs zu sichern.
Breite gesamter Stadtraum	<ul style="list-style-type: none"> - Im Grundsatz mindestens 24 m - Rücksprünge der Gebäude sind möglich
Zulässige Verkehrsmittel	<ul style="list-style-type: none"> - Fuss- und Veloverkehr - Öffentlicher Verkehr
Strassenraumbegrünung	Zentrale Bepflanzung mit Bäumen und Grünstreifen
Besonderes	<ul style="list-style-type: none"> - Fahrverbot für motorisierten Individualverkehr - Westweg wird als linearer Park ausgestaltet (grosszügige, zentrale Begrünung)

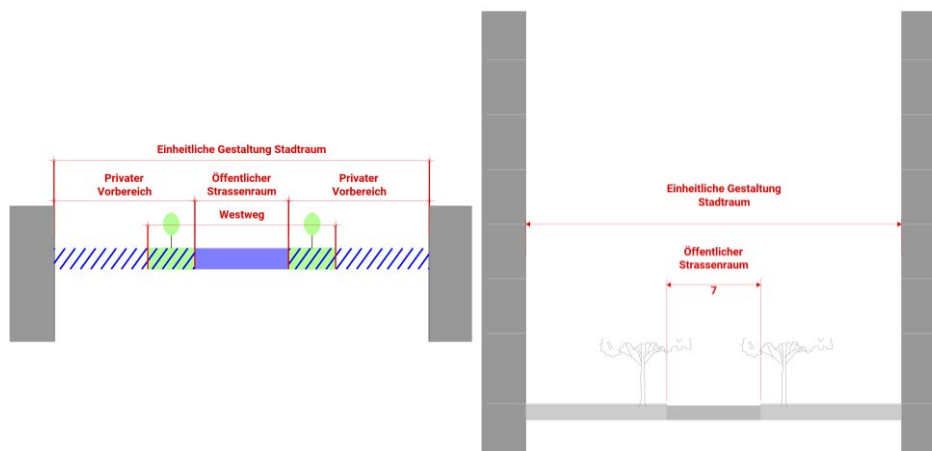
4.4.8 Westweg Ost



Ausschnitt aus dem Konzeptplan Verkehrsführung



Ausschnitt aus dem Konzeptplan Raumbedarf



Platzbedarf Stadtraum

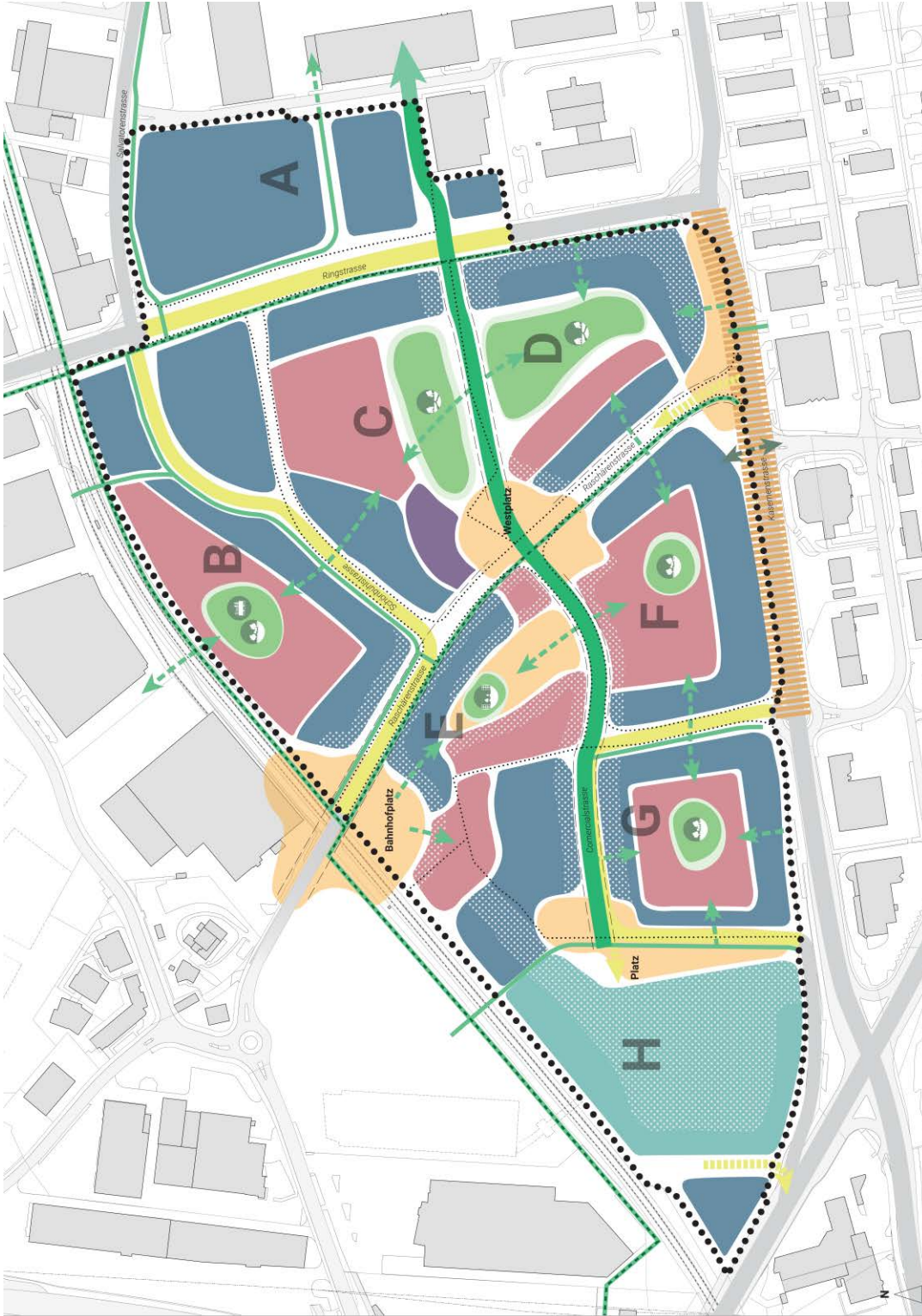
Regelquerschnitt Stadtraumgestaltung

Angrenzende Teilgebiete	D und C
Öffentlicher Strassenraum	<ul style="list-style-type: none"> - Im Grundsatz 7 m (Fuss- und Veloverkehr im öffentlichen Strassenraum, Grünrabatte wird dem privaten Vorbereich zugewiesen) - Es wird auch auf den Besitzstand (Eigentumsverhältnisse) geachtet
Privater Vorbereich	Beidseitige private Vorbereiche mit Grünrabatten für den Westweg. Der Grundstücksbedarf ist sicherzustellen. Raumsicherung erfolgt im Baulinienplanverfahren gemäss Art. 57 abs. 2 KRG. Ausgestaltung gemäss Regelquerschnitt; erfolgt im Quartierplanverfahren.
Breite gesamter Stadtraum	<ul style="list-style-type: none"> - Im Grundsatz mindestens 24 m - Rücksprünge der Gebäude sind möglich
Zulässige Verkehrsmittel	Fuss- und Veloverkehr
Strassenraumbegrünung	Bepflanzung mit Bäumen und Grünstreifen
Besonderes	Westweg wird als linearer Park ausgestaltet (grosszügige Begrünung)

Anhang

Anhang A	Masterplan
Anhang B	Konzeptplan Verkehrsführung
Anhang C	Konzeptplan Raumbedarf Erschliessung
Anhang D	Übersichtsplan Endausbau Strassen (Stufe B)

Anhang A: Syntheseplan Teilgebiete



Masterplan Chur West
Syntheseplan Teilgebiete
Verwirklichung im Stadler



Legende

- Schwerrückstellungen (Erdgeschoss)**
 - Wohnen
 - Einzelhandel
 - Kultur
 - Industrie- und Gewerbe
- Plätze und Freizeitanlagen**
 - Platz
 - Park
 - Begrünte Aufenthaltsbereiche
 - Urban Gardening
 - Vegetationsgürtel
 - Aktive Freizeitanlagen
 - Autorenthor
 - Autorenthor mit überdachten Aufenthaltsbereich
 - Autorenthor mit überdachten Aufenthaltsbereich
 - Autorenthor
 - Autorenthor (Höhe über / über / unter)
 - Autorenthor

Differenzierung der Nutzungen

- Aktive Nutzung**
- Passive Nutzung**
- Wohnen**
- Einzelhandel**
- Kultur**
- Industrie- und Gewerbe**

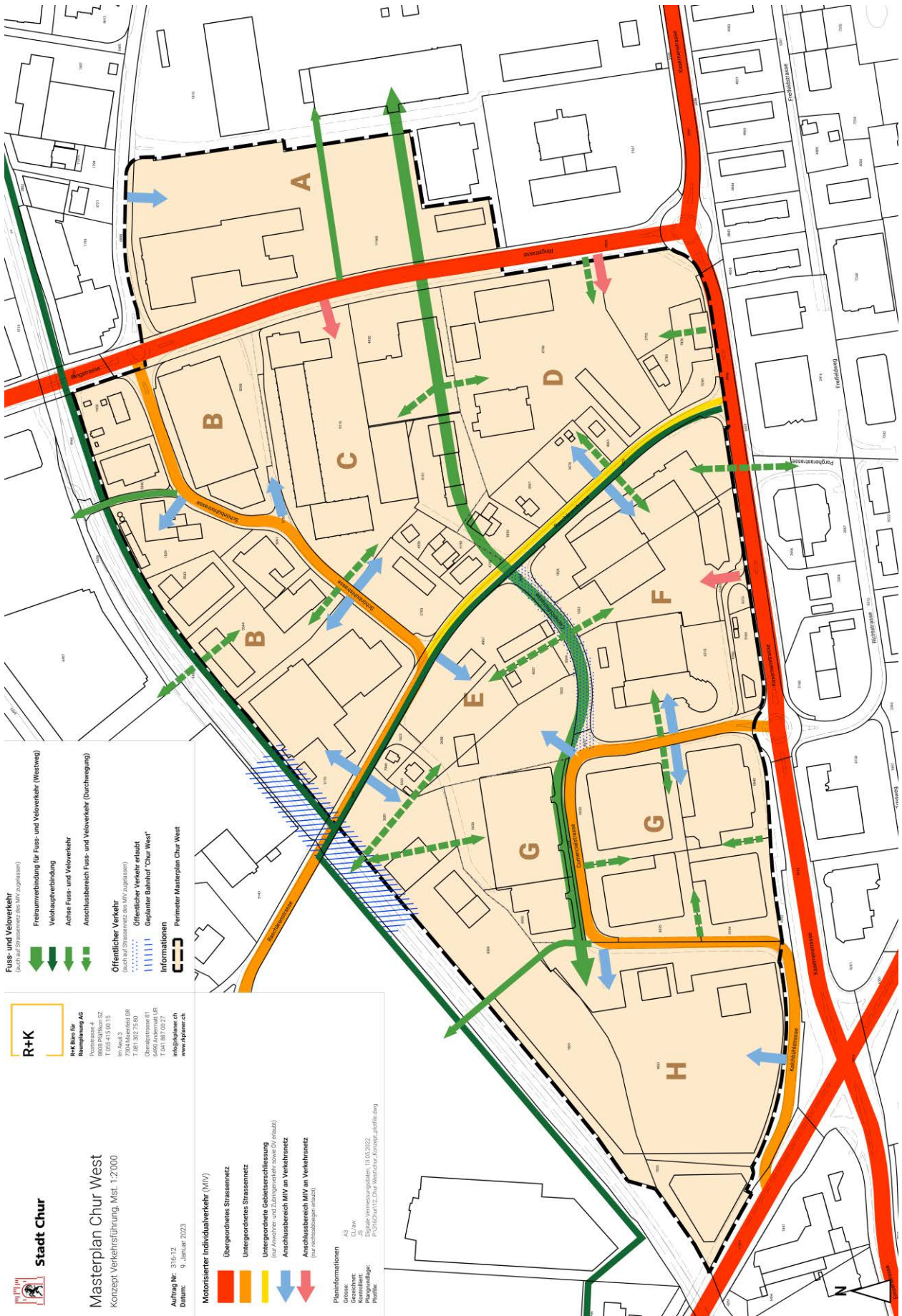
Orientierung

- Orientierung Chur West
- Orientierung Chur West
- Orientierung Chur West
- Orientierung Chur West
- Orientierung Chur West
- Orientierung Chur West
- Orientierung Chur West
- Orientierung Chur West
- Orientierung Chur West
- Orientierung Chur West
- Orientierung Chur West

Abkürzungen (P. = Parkplatz)

- A: Aktive Nutzung
- B: Kultur
- C: Industrie- und Gewerbe
- D: Wohnen
- E: Einzelhandel
- F: Kultur
- G: Industrie- und Gewerbe
- H: Wohnen

Anhang B: Konzeptplan Verkehrsführung



Fuss- und Veloverkehr
(auch auf Strassenetz des MIV zugänglichs)

- Freiraumwidmung für Fuss- und Veloverkehr (Westweg)
- Velohauptverbindung
- Achte Fuss- und Veloverkehr
- Anschlussbereich Fuss- und Veloverkehr (Durchwegung)

Öffentlicher Verkehr
(auch auf Strassenetz des MIV zugänglichs)

- Öffentlicher Verkehr erlaubt
- Geplanter Bahnhof 'Chur West'

Informationen

- Perimeter Masterplan Chur West

R+K
R+K Büro für Raumplanung AG
Röschstrasse 4a, CH-7000 Sion
T 090 413 00 15
info@r+k.ch

Stadt Chur

Masterplan Chur West
Konzept Verkehrsführung, Mst. 1:2000

Auftrag Nr. 316-12
Datum: 9. Januar 2023

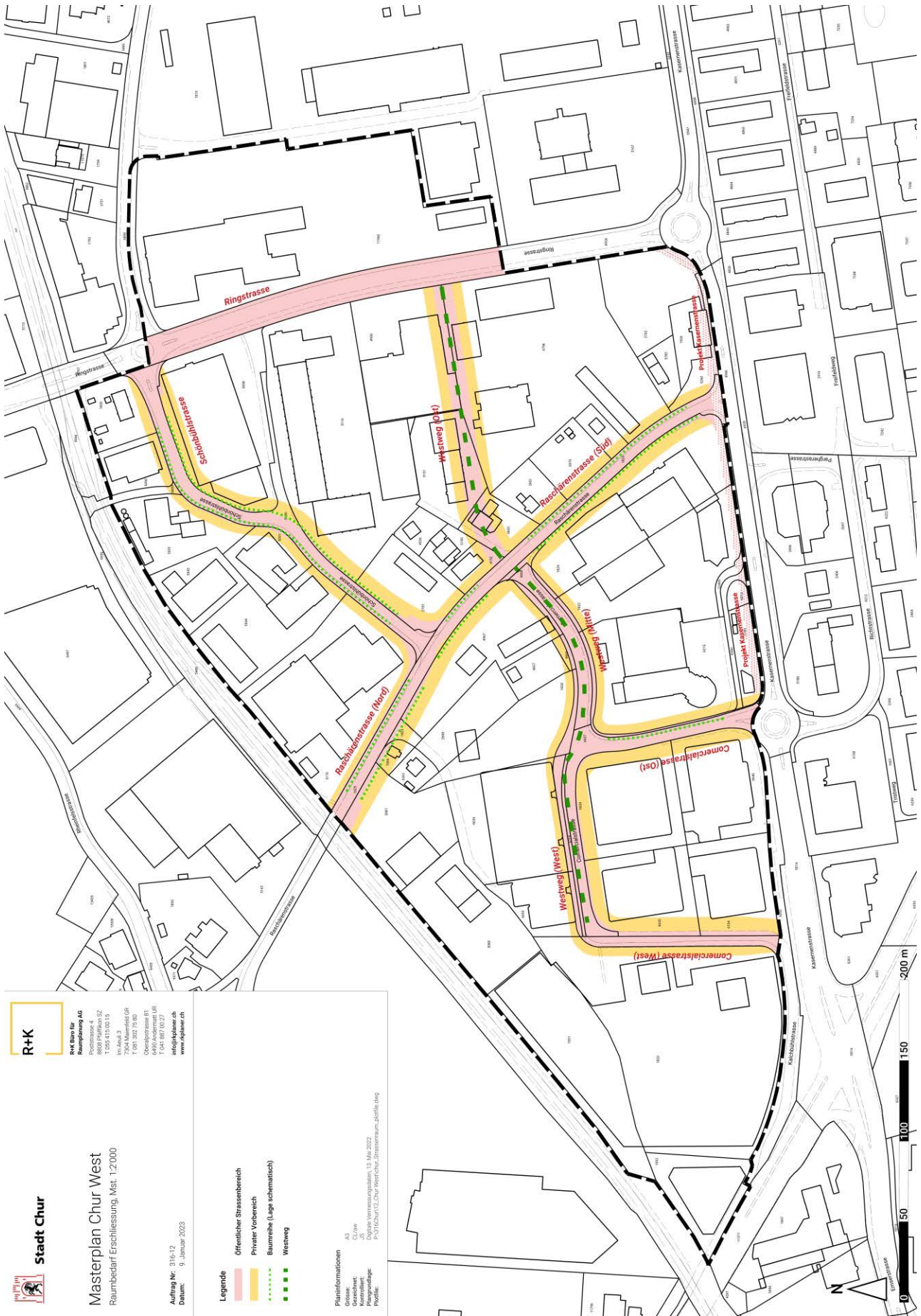
Motorisierter Individualverkehr (MIV)

- Übergeordnetes Strassenetz
- Untergeordnetes Strassenetz
- Untergeordnete Gabelterschliessung
(für Abzweiger und Zuzugverkehrs sowie DV erlaubt)
- Anschlussbereich MIV an Verkehrsnetz
- Anschlussbereich MIV an Verkehrsnetz
(für rechtsabgelegen erlaubt)

Planinformationen

A3
Grösse: A3
Skala: 1:2000
Karte: Digitale Vermessungsdaten, 15.05.2022
Projekt: MOP Chur West
Projektadresse: PO Chur West, Chur Weststrasse, 7000 Chur
Projektziele: PO Chur West, Chur Weststrasse, 7000 Chur

Anhang C: Konzeptplan Raumbedarf Erschliessung



R+K
 RK Büro für
 Raumplanung AG
 Rorschacherstrasse 46/52
 8000 Pfäfers, CH
 T 084 415 00 15
 M +41 78 81 11 11
 info@rpk.ch
 www.rpk.ch

Stadt Chur

Masterplan Chur West
 Raumbedarf Erschliessung, Mst. 12/000

Auftrag Nr. 316-12
 Datum: 9. Januar 2023

Legende

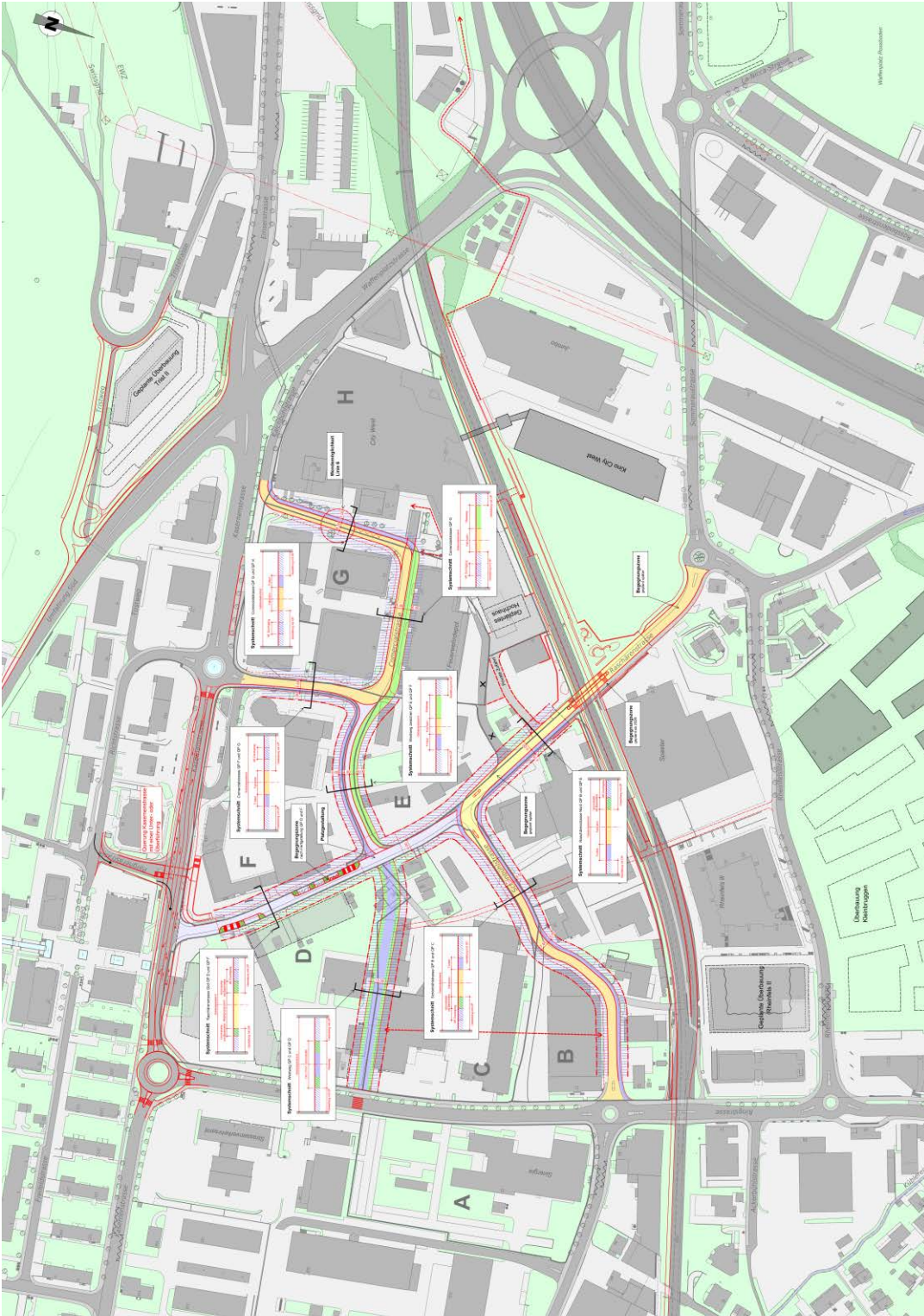
- Öffentlicher Strassenbereich
- Privater Vorbereich
- Baumreihe (Lage schematisch)
- Westweg

Planinformationen

A3
 Grosse
 C3/rev
 Bereich: Digitalisierungsplan, 13. Mai 2022
 Hauptanlage: P31/CHUR/13/CHUR West/Chur-Strassenraum_groesse_v03
 Profil:

Anhang D: Übersichtsplan Endausbau Strassen (Stufe B)

Der Übersichtsplan Endausbau Strassen ist als konzeptioneller Hinweis zu verstehen. Die dargestellten Querschnitte sind im Rahmen der nachfolgenden Quartierplanungen und im Beitragsverfahren zu präzisieren.



Stadt Chur
Bau- und Verkehrsdepartement

Masterplan Chur West
Endausbau Strassen

Übersichtsplan 1:1000

Datum	Objekt	Blatt	Blattgröße	Maßstab	Blatt-Nr.
2025	19.12.2025	Blatt	75 x 106		291

Legende Situation

- Aed Ferkeln
- Aed Ferkeln
- Aed Ferkeln
- Aed Ferkeln
- Aed Ferkeln
- Aed Ferkeln

Strassenplan Chur West

- Ferkeln
- Ferkeln
- Ferkeln
- Ferkeln
- Ferkeln
- Ferkeln

Bau-OP-E / Bau-OP-E / Spornung-MIX

Ausbau 2025

2025

2025

2025

Ausbau 2025

2025

2025

2025

Ausbau 2025

2025

2025

2025

