



Stadt Chur

Teilrevision Genereller Erschliessungsplan Austrasse – Plessurmündung

Behandlung der Vorprüfung

R+K

Die Raumplaner.

**R+K Büro für
Raumplanung AG**

Poststrasse 4
8808 Pfäffikon SZ
T 055 415 00 15

Im Aeuli 3
7304 Maienfeld GR
T 081 302 75 80

Oberalpstrasse 81
6490 Andermatt UR
T 041 887 00 27

info@rkplaner.ch
www.rkplaner.ch

316-14
19. Januar 2025



Behandlung der Vorprüfung

Das Amt für Raumentwicklung Graubünden (ARE) hat am 3. November 2025 den Vorprüfungsbericht verfasst. Nachfolgend sind die Bemerkungen des ARE aufgeführt und behandelt (Behandlung jeweils nach den Bemerkungen des ARE in kursiver Schrift).

Folgenden Unterlagen wurden zur Durchführung des kantonalen Vorprüfungsverfahrens im Sinne von Art. 12 der Raumplanungsverordnung für den Kanton Graubünden (KRVO) eingereicht:

Revisionsdokument:

- Teilrevision Genereller Erschliessungsplan Austrasse - Plessurmündung, Vorprüfung, 1:2'000, 27.05.2025 (01)

Beilagen:

- Planungs- und Mitwirkungsbericht, Vorprüfung, 27.05.2025 (02)
- Teilrevision Genereller Erschliessungsplan Bereich Austrasse - Plessurmündung, Informativ, 1:2'000, 20.05.2025 (03)
- Buslinienoptimierung Chur Bus, Konzept Masterplan, 9. Mai 2025; Hartmann & Monsch AG (04)
- Buslinienoptimierung, Masterplan Bus, Übersicht, Stand 04.06.2024 (rev. 28.03.2025); Tiefbaudienste Stadt Chur (05)
- Neubau Austrasse Strassenbrücke, Bauprojekt, Situation Strassenprojekt 1:200, 22.08.2022; Tiefbaudienste Stadt Chur, Bänziger Partner AG (06)
- Neubau Abbrücke Chur, Konzept Verkehrsfluss, Aktualisierung des Berichts vom 11.11.2021, 9. Mai 2025; Hartmann & Monsch AG (07)
- Vorprojekt Radweg Untere Au Felsenaustrasse-Dalpweg; Technischer Bericht, 17.01.2022; Tiefbaudienste Stadt Chur, ALPING.CH Gartmann & Joos Bauingenieure AG (08)
- Lärmgutachten, Neubau Austrasse Strassenbrücke, 22.05.2023, CSD Ingenieure AG (09)

Im Rahmen der kantonalen Vernehmlassung haben sich gemäss dem Vorprüfungsbericht folgende Stellen zuhanden des ARE geäussert:

- Bundesamt für Strasse (ASTRA)
- Amt für Natur und Umwelt (ANU)
- Amt für Jagd und Fischerei (AJF)
- Tiefbauamt (TBA)
- Denkmalpflege (DPG)
- Kantonspolizei (KAPO)
- Amt für Landwirtschaft und Geoinformation (ALG)
- Amt für Wald und Naturgefahren (AWN)
- Archäologischer Dienst (ADG)
- Amt für Energie und Verkehr (AEV)

1. Das Wesentliche in Kürze (S.2 Vorprüfungsbericht)

Die vorliegende Teilrevision des GEP wird insgesamt, vorallem aber aus verkehrstechnischer Sicht begrüsst. Es bestehen keine Widersprüche zu übergeordneten Planungsinstrumenten. Bezüglich Lärmschutz sind jedoch weitere Massnahmen nötig, welche in einem Lärmschutzprojekts (LSP) im Rahmen des Genehmigungsverfahrens aufzuzeigen sind. Ferner sind formelle Vorgaben zur Plandarstellung einzuhalten. Darüber hinaus erlauben wir uns an dieser Stelle Hinweise für die Folge- resp. Baubewilligungsverfahren aufzuführen.

Behandlung: Siehe nachfolgend unter den spezifischen Punkten.

2 Verkehr (S.2 Vorprüfungsbericht)

2.1 Öffentlicher Verkehr

Die neue Plessurbrücke in der Verlängerung der Austrasse zur Felsenaustrasse wird aus Sicht des öffentlichen Verkehrs (ÖV) sehr begrüsst. Für eine gute ÖV-Erschliessung der Oberen Au und der Integration der geplanten Tangentialbuslinie in das Churer ÖV-Netz ist diese neue Brücke von grosser Bedeutung.

Die Beilagen 4 und 5 stimmen zumindest in einem Punkt nicht überein. Auf Seite 10 der Beilage 4 wird die blaue Linie via Fortunastrasse zur Oberen Au verlängert, gemäss Beilage 5 ist es die blaue Linie, welche via Haltestelle Albula verkehrt. Wir empfehlen, die Dokumente aufeinander abzustimmen. Grundsätzlich sind beide Linienverläufe gemäss Beilage 4 oder 5 denkbar, die neue Plessurbrücke wird unabhängig der Variante benötigt.

Behandlung: Kenntnisnahme / Die Beilagen wurden aufeinander abgestimmt.

2.2 Langsamverkehr

Die vorliegende Teilrevision des GEP tangiert das kantonale Inventar der Langsamverkehrswege. Betroffen ist der Abschnitt des Veloalltags- und Velofreizeitnetzes im Bereich der Austrasse. Die Verlegung der Veloverbindung weg von der Austrasse wird aus Sicht des Langsamverkehrs begrüsst, zumal auch die Sachplanlinie bereits verlegt wurde. Wir weisen darauf hin, dass im Rahmen der Projektumsetzung SchweizMobil über die Verlegung der Velolandrouten Nr. 2 und Nr. 501 zu informieren ist.

Behandlung: Kenntnisnahme

2.3 Nationalstrassenperimeter

Im Bereich von Nationalstrassen ist für Vorhaben eine Zustimmung des ASTRA erforderlich. Selbiges behält sich das Recht vor, die endgültige Genehmigung für die Ausführung der Fahrradbrücken zu erteilen, sobald der Entwurf zur Genehmigung vorgelegt wird. In jedem Fall müssen die beiden geplanten Fahrradbrücken einen Mindestabstand von 5,0 m zum ASTRA-Bauwerk einhalten.

Behandlung: Kenntnisnahme

3 Lärm (S.2f Vorprüfungsbericht)

3.1 Sachverhalt

Die Stadt Chur möchte in der Verlängerung der Austrasse in Richtung Westen eine neue Brücke über die Plessur bauen. Im Gegenzug dazu soll die heutige Aubrücke erneuert werden und nur noch für den Langsamverkehr zugänglich sein. Über die neue Aubrücke soll künftig die Tangentialbuslinie (im 15 Minutentakt) und die Buslinie 4 (im 10 Minutentakt), der quartierinterne Verkehr sowie der Werkverkehr der Calanda Gruppe und der Bauunternehmung führen. Zudem muss angenommen werden, dass bei Überlastung der Ringstrasse via Rhein-, Au- und Industriestrasse ausgewichen wird. Dieser Ausweich- oder Schleichverkehr könnte auf der Ausstrasse zu einer Erhöhung des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV) um einen Faktor 2.2, auf der Felsenu- und Rheinstrasse zu einer Erhöhung um einen Faktor 1.5 bis 1.6 führen. Wegen der prognostizierten Steigerung des DTV wird in 2 Szenarien auf der Ausstrasse die Umsetzung resp. Wirkung von Massnahmen geprüft:

- Szenario 1: Tempolimiten von 30 km/h; Einsatz von Elektrobussen im Linienverkehr (Tangentialbuslinie von Beginn an, Linie 4 mittelfristig); LKW-Fahrverbot auf dem Strassenabschnitt der Austrasse.
- Szenario 2: Unterbindung des Schleichverkehrs mit Fahrverbot auf dem Strassenabschnitt der Austrasse (Zufahrt nur für Anwohnende, Zubringer, Elektrobusse im Linienverkehr und die Öffentlichen Dienste).

Die Auswirkungen der neuen Verkehrsführung werden für den Ausgangszustand (Zustand heute) und für obige Szenarien nach Inbetriebnahme der Brücke in einem Lärmgutachten diskutiert.

3.2 Beurteilung

Das Lärmgutachten geht davon aus, dass die neue Verkehrsführung die Planungswerte (PW) für Strassenverkehrslärm nach Anhang 3 LSV1 einhalten muss. Grund für diese Annahme ist der Umstand, dass es sich bei der Aubrücke um eine im Sinne der LSV neue Anlage handelt. Die restlichen Strassen werden jedoch weder baulich noch von ihrer Funktion her verändert. Sie sind daher nicht als «neu», sondern als «wesentlich verändert» zu qualifizieren. Folglich muss der Verkehr auf den betroffenen Strassen nicht den PW, sondern den höheren Immissionsgrenzwert (IGW) einhalten (Art. 8 LSV). Dabei darf die Mehrbeanspruchung der Verkehrsanlage nicht dazu führen, dass die IGW überschritten werden oder im Falle einer sanierungsbedürftigen Verkehrsanlage wahrnehmbar stärkere Lärmimmissionen erzeugt werden (Art. 9 LSV). Wahrnehmbar sind um mehr als 1 Dezibel (dB) höhere Lärmimmissionen.

Der heutige Verkehr überschreitet auf der Rheinstrasse den IGW, weshalb diese sanierungsbedürftig ist. Schätzungsweise wird der Ausweichverkehr auf der Rheinstrasse um rund 60 % erhöht - was einer Erhöhung des Mittelungspegels von mehr als 2 dB entspricht. Daher kann das Vorhaben die Vorgaben des Art. 9 LSV nicht einhalten. Ein Fahrverbot auf der Ausstrasse (Szenario 2) würde den Ausweichverkehr verhindern und wäre mit Art. 9 LSV konform. Ob Tempo 30 auf der Rheinstrasse ausreicht, um Art. 9 LSV einzuhalten, müsste noch geprüft werden. Im Gegensatz zur Rheinstrasse kann laut Lärmgutachten der Strassenverkehr auf der Austrasse sowohl heute als auch nach Inbetriebnahme der Brücke in Szenario 1 und 2 der PW nach Anhang 3 LSV (und damit auch die höheren IGW) einhalten.

3.3 Schlussfolgerung zum Lärmschutz

Gestützt auf Art. 8 f. LSV darf die Austrasse nach Inbetriebnahme der neuen Aubrücke nur noch durch Anwohnende, Zubringer, Elektrobusse im Linienverkehr, Fahrräder und die Öffentlichen Dienste befahren werden. Dadurch wird der Schleichverkehr unterbunden und die Rheinstrasse vom wahrnehmbaren Mehrverkehr entlastet. Alternativ sind lärmschutztechnische Massnahmen auf der Rheinstrasse umzusetzen, so dass

- a) entlang der Rheinstrasse keine IGW-Überschreitungen mehr auftreten und
- b) der Schleichverkehr zu keinen IGW-Überschreitungen führt.

Dies ist hinsichtlich des Genehmigungsverfahrens in einem entsprechenden Lärmsanierungsprojekt (LSP) aufzuzeigen und mit einzureichen.

Behandlung: Gemäss dem zur Vorprüfung eingereichten Planungs- und Mitwirkungsbericht sind folgende Verkehrsanordnungen vorgesehen:

- Fahrverbot für Lastwagen, Autos und Motorräder, mit Ausnahme für Anwohnende, Zubringerdienste, Busse im Linienverkehr und die öffentlichen Dienste auf der Austrasse zwischen Rheinstrasse und Plessur
- Fahrverbot für Lastwagen, Autos und Motorräder, mit Ausnahme für Anwohnende, Zubringerdienste und öffentliche Dienste auf der Unteren Plessurstrasse zwischen Austrasse und Giacomettistrasse

Damit erübrigt sich die Ausarbeitung eines Lärmsanierungsprojekts.

4 Formelles (S.4 Vorprüfungsbericht)

Die Planlegenden sind an die Vorgaben der Richtlinien Darstellung Nutzungsplanung anzupassen. So fehlen bei sämtlichen Festlegungen die Gesetzesverweise. Zudem ist die Bezeichnung «hinweisend» (betrifft die Gewässer) bei den informativen Inhalten zu ergänzen.

Behandlung: Die Formellen Anpassungen wurden vorgenommen.

5 Hinweise für das Folgeverfahren

5.1 Hecken

Wie im PMB korrekt aufgeführt, werden durch das Vorhaben im Generellen Gestaltungsplan (GGP) als schützenswert bezeichnete Bestockungen (Hecken) tangiert. Die Aussagen, wonach Ersatzleistungen für die Heckenentfernung in unmittelbarer Nähe, verbunden mit einer ökologischen Aufwertung, zu erfolgen haben, sind korrekt. Allerdings wird nicht nur entlang der Autobahn, sondern vermutlich auch durch die vorgesehenen Brückenbauten über die Plessur schützenswerte Vegetation tangiert («Baumreihe einseitig» gemäss GGP; de facto Ufervegetation). Für die Entfernung von Ufervegetation ist eine Bewilligung erforderlich (Art. 22 NHG1), ebenso für die Entfernung von Hecken und Feldgehölzen (Art. 17a KNHG2).

Im Baubewilligungsverfahren sind allfällige Heckenentfernungsgesuche und die Gesuche für die Entfernung von Ufervegetation einzureichen und zu publizieren (koordinationspflichtige Bewilligungen).

5.2 Oberflächengewässer

Die geplanten Brücken überdecken die Plessur und liegen in deren Gewässerraum. Gewässer dürfen grundsätzlich nicht überdeckt oder eingedolt werden (Art. 38 Abs. 1 GSchG3). Für Verkehrsübergänge können Ausnahmen bewilligt werden (Art. 38 Abs. 2 lit. b GSchG). Das ANU muss für das Überdecken oder Eindolen von Fließgewässern eine Bewilligung erteilen (Art. 38 Abs. 2 GSchG i.V.m Art. 1 Abs. 1 & Art. 6 Abs. 1 lit c KGSchV4).

Im Gewässerraum sind standortgebundene, im öffentlichen Interesse liegende Anlagen erlaubt (Art. 41c Abs. 1 GSchV). Hierfür ist ebenfalls die Zustimmung des ANU erforderlich (Art. 37a Abs. 4 KRG).

Im Baubewilligungsverfahren sind die Gesuche für das Überdecken oder Eindolen von Fließgewässern sowie die Gesuche für Bauvorhaben, welche ausserhalb der Bauzonen in einer Gewässerraumzone realisiert werden sollen, einzureichen und zu publizieren (koordinationspflichtige Bewilligungen).

5.3 Wildtierschutz

Aus jagd- und fischereirechtlicher Sicht steht den Vorhaben grundsätzlich nichts entgegen. Die Stadt Chur wird jedoch bereits jetzt drauf hinweisen, dass Baueingriffe im Gewässerbereich der Plessur einer fischereirechtlichen Bewilligung bedürfen. Es ist daher wichtig sich möglichst frühzeitig mit dem zuständigen Fischereiaufseher in Verbindung zu setzen, um die fischereirechtlichen Aspekte rechtzeitig in der Planung mit zu berücksichtigen.

Behandlung: Kenntnisnahme