

Kanton Graubünden
Gemeinde Rhäzüns



Verdichtungsstudie
Siedlungsgebiet S-1

Erläuterungsbericht

Impressum

Projekt
Rhäzüns, Verdichtungsstudie Siedlungsgebiet S-1
Projektnummer: 29073
Dokument: Erläuterungsbericht

Auftraggeber
Gemeinde Rhäzüns

Bearbeitungsstand
Stand:
Bearbeitungsdatum: 26. März 2020

Bearbeitung
STW AG für Raumplanung, Chur (Renzo Fachin)

z:\gemeinde\rhaezuens\29073_verdichtungsstudie\01_rap\02_resultate\02_pmb\20200326_erlaeuterungsbericht.docx



Inhaltsverzeichnis

1.	Ausgangslage	4
2.	Zielsetzung	5
3.	Organisation	6
4.	Grundlagen	6
4.1	Ortsplanung	6
4.2	Weitere Grundlagen	6
5.	Analyse	7
5.1	Planungsrechtliche Rahmenbedingungen	7
5.2	Siedlungsstruktur	8
5.3	Bauliche Dichte	11
5.4	Einwohnerdichte	12
5.5	Bauperioden	13
5.6	Brachen	13
5.7	Erschliessung	14
5.8	Fazit der Analyse	15
6.	Konzept	16
7.	Verdichtungsstrategie	20
7.1	Gesamtkonzept	20
7.2	Umsetzung	21
8.	Weiteres Vorgehen	22
	Anhang	23
	Anhang 1: Bauperioden	23

1. Ausgangslage

Aufgrund der Anpassung des kantonalen Richtplans in den Bereichen Raumordnungspolitik und Siedlung (KRIP-S), welche am 10. April 2019 vom Bund genehmigt wurde, hat die Gemeinde Rhäzüns 2017 / 2018 das Kommunale Räumliche Leitbild (KRL) erarbeitet und schliesslich an der Gemeindeversammlung vom 30. August 2018 beschlossen.

Mit dem KRL hat die Gemeinde Rhäzüns die Leitlinien der zukünftigen Gemeindeentwicklung festgelegt. Das KRL enthält für das Siedlungsgebiet S-1 namentlich folgende Zielsetzungen und Massnahmen:

Zielsetzungen

Das Siedlungsgebiet S-1 soll besser an die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs angebunden werden.

Verdichtungspotentiale im Siedlungsgebiet S-1 sollen genutzt werden.

Massnahmen

Zwischen dem Bahnhof und der Hauptstrasse ist die Erstellung einer neuen Langsamverkehrsverbindung (Fuss- und Veloweg) zu prüfen, damit das Gebiet S-1 besser an den ÖV-Knoten angebunden wird. (...)

Für das Siedlungsgebiet S-1 ist eine Verdichtungsstudie zu erarbeiten.

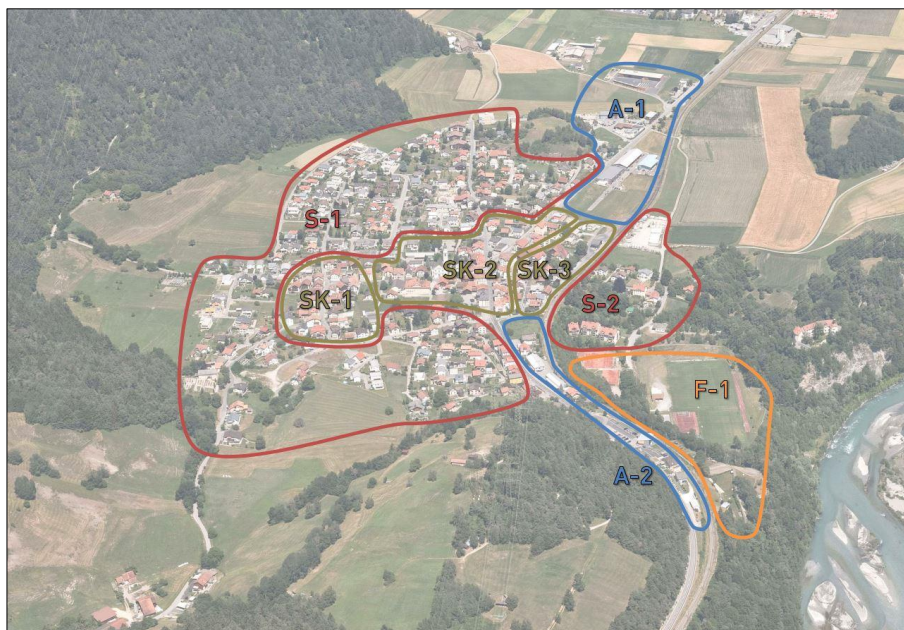


Abb. 1: Lage und Umfang des Siedlungsgebiets S-1 (Quelle: KRL Rhäzüns)

Bezüglich der künftigen Bevölkerungsentwicklung hat die Gemeinde im KRL den Leitsatz formuliert, dass Rhäzüns moderat wachsen soll. Angestrebt wird ein durchschnittliches jährliches Bevölkerungswachstum von 1%.

Mittels qualitativer Verdichtung soll das zukünftige Bevölkerungswachstum primär in den bestehenden Bauzonen aufgefangen werden. Die bestehenden Potentiale innerhalb der Siedlungsgebiete sollen genutzt und freie Flächen sollen mobilisiert werden. Das Siedlungsgebiet S-1 weist eine lockere Bebauung auf und verfügt dementsprechend über Verdichtungspotentiale.

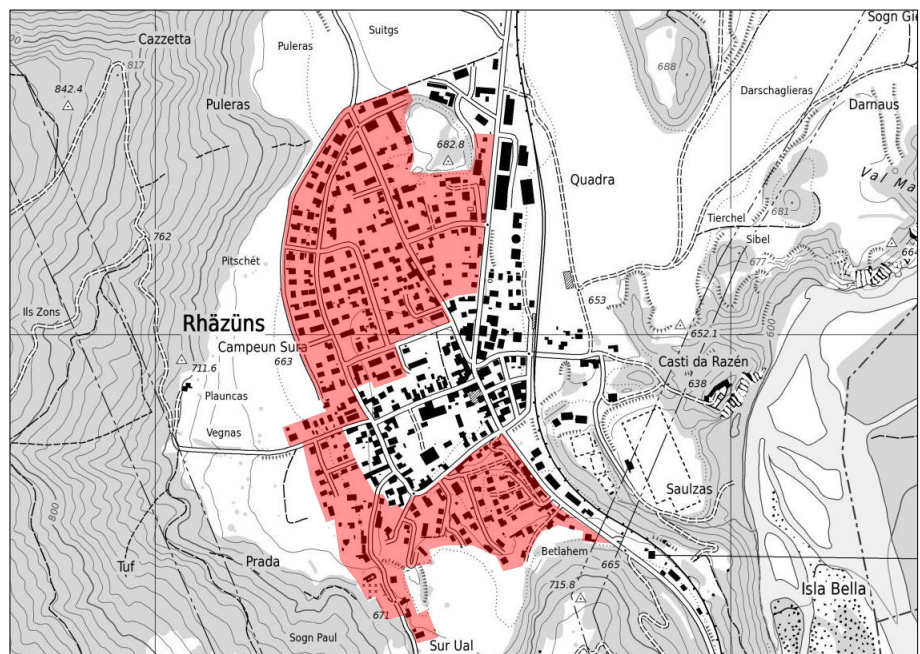


Abb. 2: Bestehende Bebauungsstruktur im Siedlungsgebiet S-1 (rot)

2. Zielsetzung

Die vorliegende Verdichtungsstudie für das Siedlungsgebiet S-1 hat zum Ziel, eine ortsplanerische Grundlage mit Analysen, Betrachtungen und Aussagen zu folgenden Punkten zu schaffen:

- Ermittlung der Verdichtungspotentiale einzelner Quartiere
- Formulierung einer ortsverträglichen Verdichtungsstrategie (Gesamtkonzept mit Zielen und Massnahmen)
- Ausarbeitung konkreter Verdichtungsansätze
- Beschreibung des möglichen weiteren Vorgehens



Auf Basis des KRL und der Verdichtungsstudie soll anschliessend die Ortsplanung im Bereich Siedlung revidiert werden.

3. Organisation

Mit der Erarbeitung der Verdichtungsstudie Siedlungsgebiet S-1 wurde die STW AG für Raumplanung, Chur beauftragt (Projektleiter Jonas Grubenmann).

Die Sachbearbeitung erfolgte primär durch Renzo Fachin (Architekt HTL / Raumplaner NDS FH) sowie im Hintergrund durch weitere Fachpersonen (Geoinformatiker).

4. Grundlagen

4.1 Ortsplanung

Die geltende Ortsplanung der Gemeinde Rhäzüns umfasst folgende für die Verdichtungsstudie relevante Planungsmittel:

- Baugesetz Rhäzüns
- Zonenplan 1:2'000 Dorf Caplutta
- **Genereller Gestaltungsplan 1:5'000 / 1:1'000 Dorf Caplutta**
- Genereller Erschliessungsplan 1:2'000 **Verkehr Dorf Caplutta**

4.2 Weitere Grundlagen

Für die Erarbeitung der Verdichtungsstudie und Berechnung der Entwicklungspotentiale bzw. möglicher Kapazitäten durch die Verdichtung wurden des Weiteren folgende Dokumente und Daten verwendet:

- KRL der Gemeinde Rhäzüns vom 30.08.2018
- Gemeindedatenblatt Rhäzüns vom 20.03.2018 (ARE GR)
- Übersicht Bauzonenkapazität (BZK) Gemeinde Rhäzüns vom 24.07.2019
- Statistik der Bevölkerung und der Haushalte (STATPOP) der Gemeinde Rhäzüns, 2015 (BFS)
- Daten 3D-Gebäudemodell (swissBUILDINGS3D 2.0) vom Oktober 2019 (swisstopo)

- Fotos der Ortsbegehung vom 03.10.2019
- GeoGR und Google Streetview
- Richtplananpassung in den Bereichen Raumordnungspolitik und Siedlung (KRIP-S), Kap. 5.1 Siedlungsstrategie



Abb. 3: Bestehende Bebauung im Siedlungsgebiet S-1 (Gebiet Campeun Sut)

5. Analyse

5.1 Planungsrechtliche Rahmenbedingungen

Das Siedlungsgebiet S-1 liegt westlich der Linie der Rhätischen Bahn (RhB) und umfasst Bauzonenflächen nördlich und südlich des historischen Ortskerns, welche vorwiegend als Wohngebiet genutzt werden. Die Gesamtfläche des Siedlungsgebietes S-1 im Umfang von rund 21.1 ha ist gemäss geltendem Zonenplan im Wesentlichen in folgende Grundnutzungen (Wohn- und Mischzonen) unterteilt:

- Wohnzone 2 (W2) ca. 15.10 ha
- Wohnzone 3 (W3) ca. 2.74 ha
- Wohnmischzone 2 (WM2) ca. 0.70 ha
- Wohnmischzone 3 (WM3) ca. 0.83 ha

In Art. 12 des Baugesetzes Rhäzüns (Zonenschema) ist das zulässige Mass der Nutzung festgelegt (Ausnützungsziffer (AZ), Gesamthöhe, Fassadenhöhe, Gebäudelänge, Grenzabstand).

Rechtskräftige Quartierpläne im Siedlungsgebiet S-1 sind:

- QP Sur Ual (1983)
- QP Campeun Sura (1992)
- QP Via Suro (2001)
- QP Prada (2006)
- QP Puleras/Crusch/Suitgs (2011)
- QP Alte Sägerei (2012)

5.2 Siedlungsstruktur

Die Siedlungsstruktur von Rhäzüns ist historisch durch drei Verkehrsachsen geprägt, nämlich durch die Hauptachsen Via Davitg und Via Nova (Kantonsstrasse) sowie durch die Querachse Via Baselga, welche die beiden Hauptachsen des Dorfes verbindet.

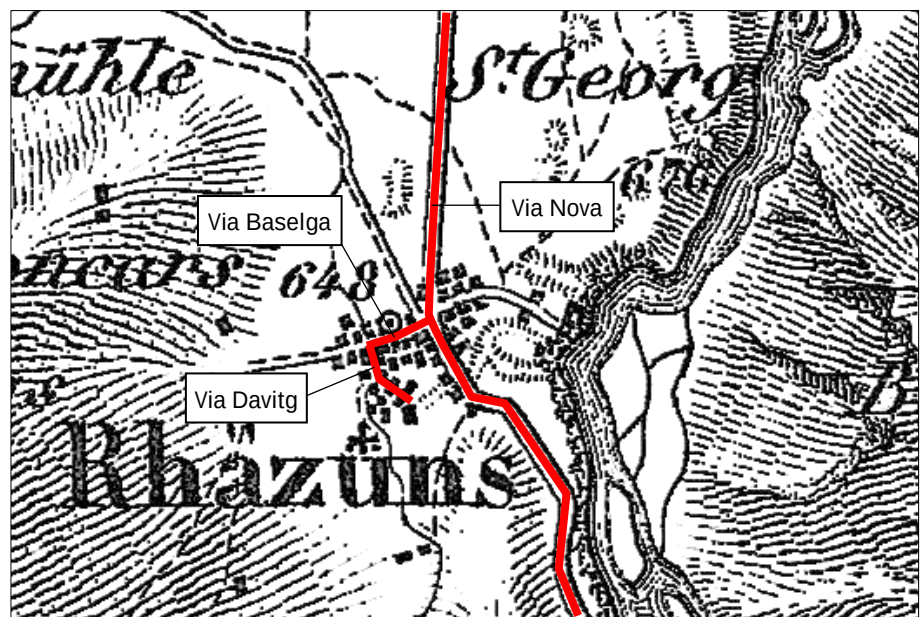


Abb. 4: Rhäzüns um 1860 (Dufourkarte)

Zwischen 1899 und 1903 ist die Bausubstanz des ehemaligen Haufendorfes durch drei grosse Dorfbrände weitgehend zerstört worden. Das darauf wieder aufgebaute Strassendorf entwickelte sich in der Folge rund um den Dorfkern kontinuierlich weiter bis zur heutigen ringförmigen Bebauung.

Die nachfolgenden Kartenausschnitte zeigen die Entwicklungen und Veränderungen im Bereich der Siedlungen und des Verkehrsnetzes. 1896 wurde die RhB-Strecke von Landquart über Chur nach Thusis eröffnet.



Abb. 5: Rhäzüns um 1897 (Siegfriedkarte)

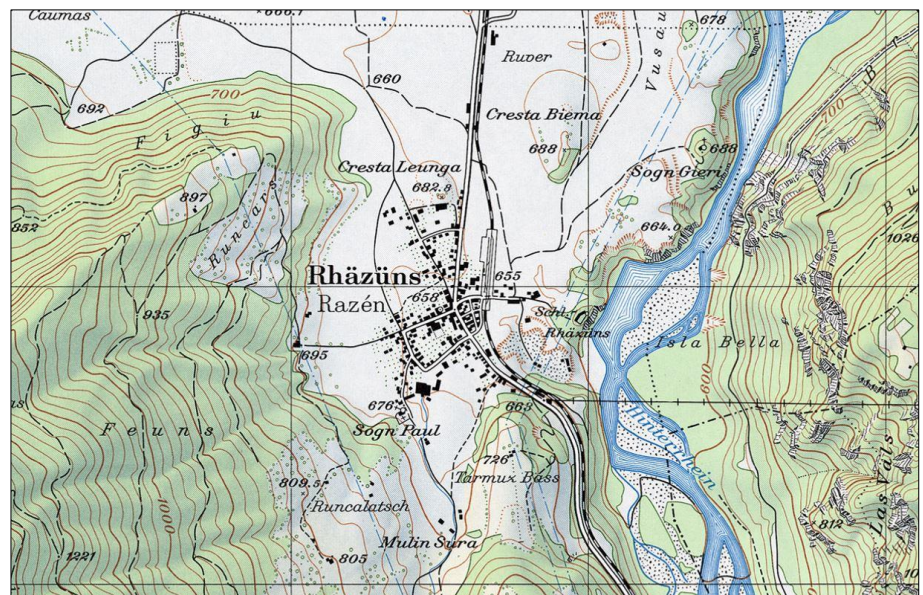


Abb. 6: Rhäzüns um 1970

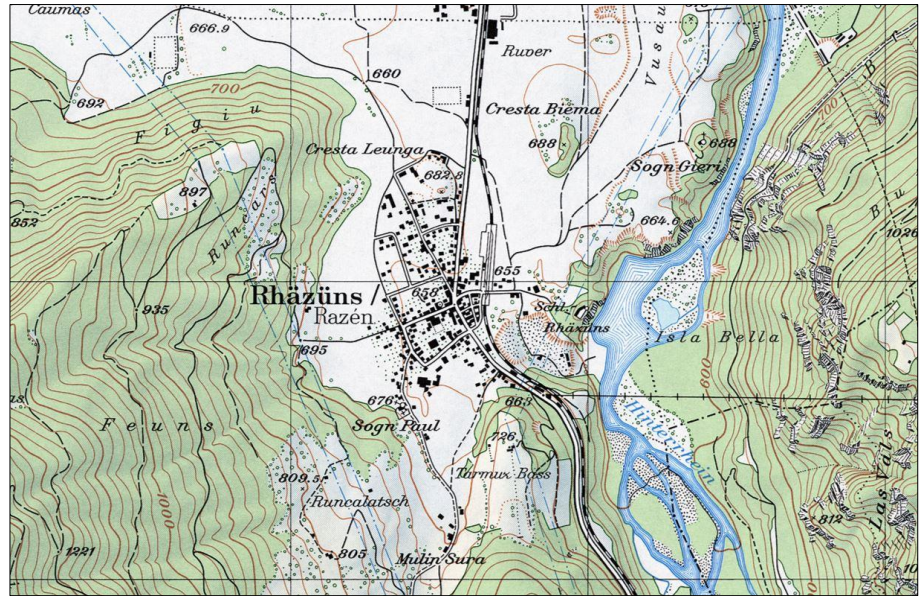


Abb. 7: Rhazüns um 1980

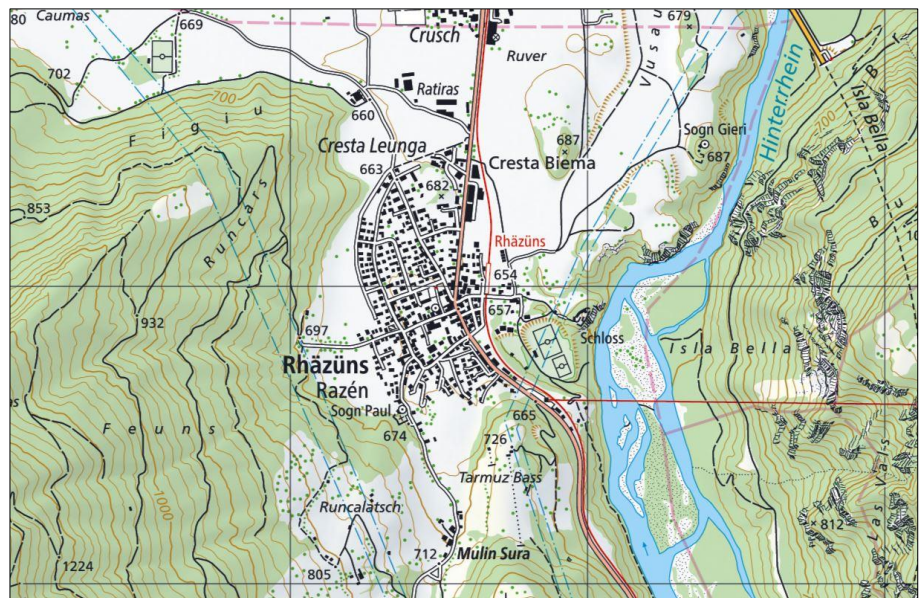


Abb. 8: Rhazüns im Jahr 2014

Die Siedlungsfläche hat in den vergangenen Jahrzehnten stark zugenommen. Das Ortsbild von Rhazüns wird heute insbesondere durch die durchgrünten Einfamilienhausquartiere geprägt, welche auch als vorherrschende Bebauungsstruktur im Siedlungsgebiet S-1 zu erkennen sind.



Abb. 9: Bebauungsstruktur im Siedlungsgebiet S-1 (grau)

5.3 Bauliche Dichte

Die überbauten Wohn- und Mischzonen (WMZ) im Siedlungsgebiet S-1 weisen derzeit eine durchschnittliche Dichte bzw. Ausnützungsziffer (AZ) von ca. 0.25 bis 0.40 auf. Gemäss der Übersicht Bauzonenkapazität (BZK) der Gemeinde Rhäzüns vom 24.07.2019 bestehen im Siedlungsgebiet S-1 noch einige nicht überbaute Grundstücke, insbesondere im südwestlichen Siedlungsbereich. Diese Kapazitätsreserve ist allerdings nur teilweise oder beschränkt mobilisierbar.

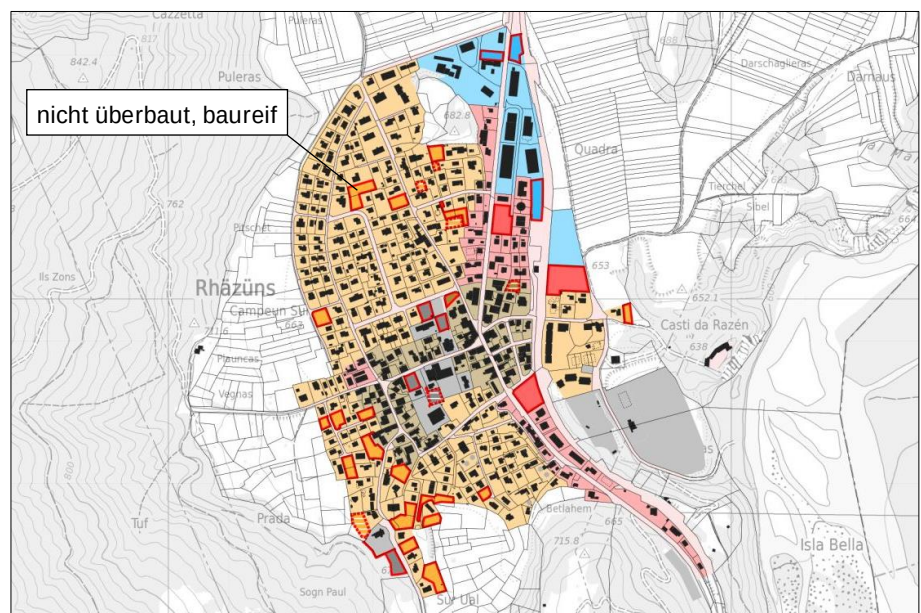


Abb. 10: Stand der Überbauung (Juli 2019)

In nachfolgender Abbildung sind Flächen oder Quartiere dargestellt, welche im Vergleich eine geringe Dichte ($AZ \leq 0.30$) aufweisen.

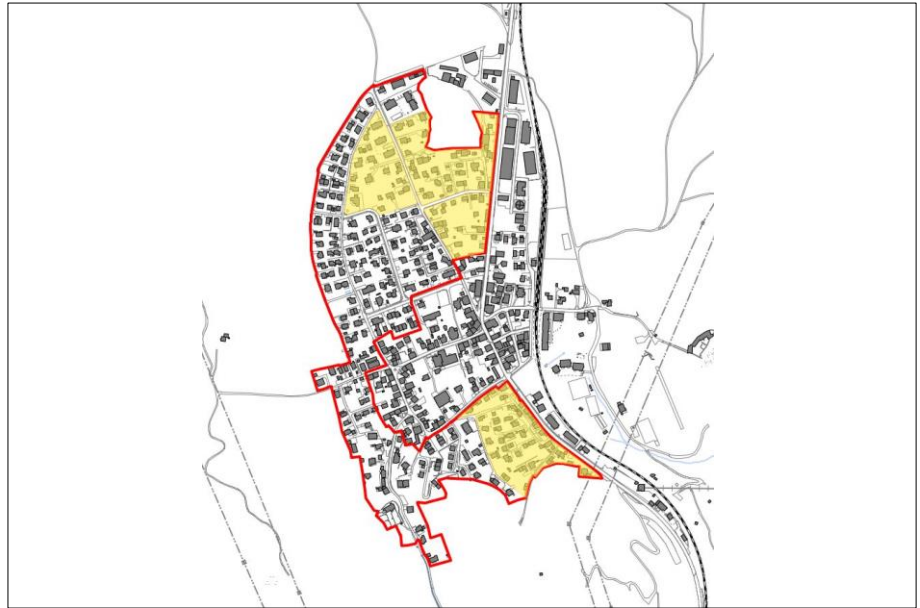


Abb. 11: Flächen mit geringer Dichte

Einerseits handelt es sich dabei teilweise um stark unternutzte Flächen, d. h. dass eine hohe Dichte zulässig wäre (z. B. W3 mit einer AZ von 0.65), diese aber nicht entsprechend ausgenutzt wird. Andererseits sind in diesen Gebieten auch grössere Nutzungsreserven vorhanden aufgrund von Brachen oder Nebenbauten (s. Kap. 5.6) sowie nicht ausgenutzter Höhen (z. B. eingeschossige Gebäude).

Punktuell gibt es im Siedlungsgebiet S-1 auch höhere Dichten, wie beispielsweise in der W3 im Norden, wo mehrere Mehrfamilienhäuser bestehen.

5.4 Einwohnerdichte

Im Jahr 2015 wohnten im Siedlungsgebiet S-1 total 876 Einwohner, was eine durchschnittliche Einwohnerdichte von rund 42 Einwohner pro Hektare (EW/ha) ergibt.

Eine überdurchschnittliche Einwohnerdichte besteht im Bereich des Quartierplangebietes Via Suro (ca. 65 EW/ha), eine geringe Einwohnerdichte (ca. 27 - 32 EW/ha) in den Gebieten nördlich und südlich der Via Castugls (s. Abb. 12).

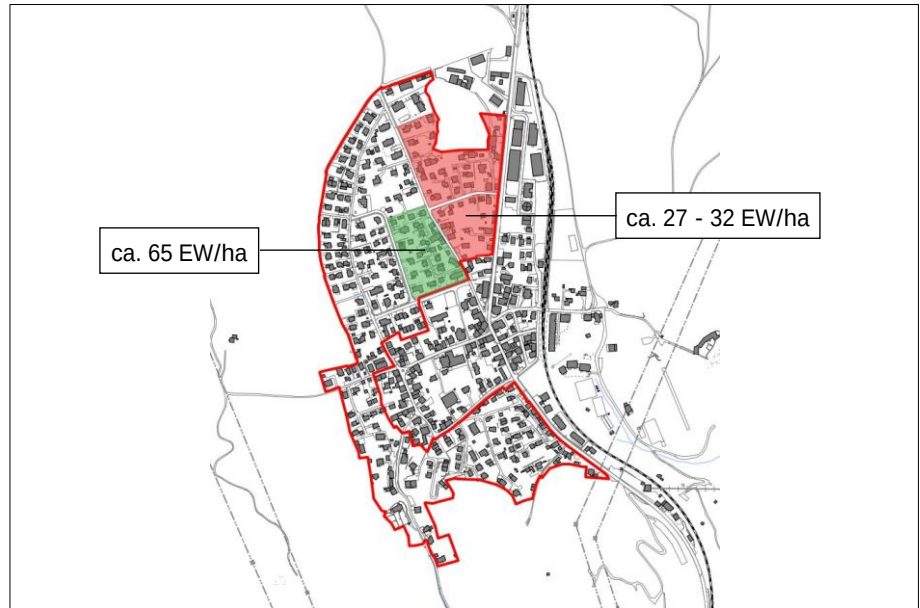


Abb. 12: Über- und unterdurchschnittliche Einwohnerdichten

5.5 Bauperioden

Die Gebäude im Siedlungsgebiet S-1 stammen aus ganz unterschiedlichen Bauperioden. Die meisten der älteren Gebäude mit Baujahr vor 1960 befinden sich entlang der Via Nova und der Via Suro. Die jüngeren Gebäude mit Baujahr nach 2000 sind vor allem in den Quartierplangebieten im Norden (QP Puleras/Crusch/Suitgs) und Süden (QP Prada und QP Alte Sägerei) sowie im Innern (QP Via Suro) erstellt worden (s. Anhang 1).

Bei einigen der über 30 Jahre alten Gebäude stellen sich Erneuerungsfragen oder es ist aufgrund der schlechten Bausubstanz mit grösseren baulichen Veränderungen zu rechnen. Im Untersuchungsperimeter gibt es mehrere Gebiete mit einem überwiegenden Anteil solcher Gebäude.

5.6 Brachen

Im Siedlungsgebiet S-1 befinden sich auch einige Brachen oder Nebengebäuden (Ställe, Schöpfe, Garagen), welche ein Nutzungspotential aufweisen. Solche Nutzungsreserven bestehen insbesondere an der Via Suro, im Gebiet nördlich der Via Castugls sowie im Gebiet La Val / Sur Ual.



Abb. 13: Brache bzw. Nutzungsreserve an der Via Castugls

5.7 Erschliessung

Bezüglich der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) liegt der überwiegende Teil des Siedlungsgebietes S-1 in der ÖV-Gütekategorie D (geringe Erschliessung). Der kleinere Teil bzw. die näher zum Bahnhof RhB gelegenen Quartiere befinden sich in der ÖV-Gütekategorie C (mittelmässige Erschliessung). An der Kantonsstrasse (Via Nova) bestehen zwei Bushaltestellen (beim Dorfplatz und bei der Luftseilbahn LRF).

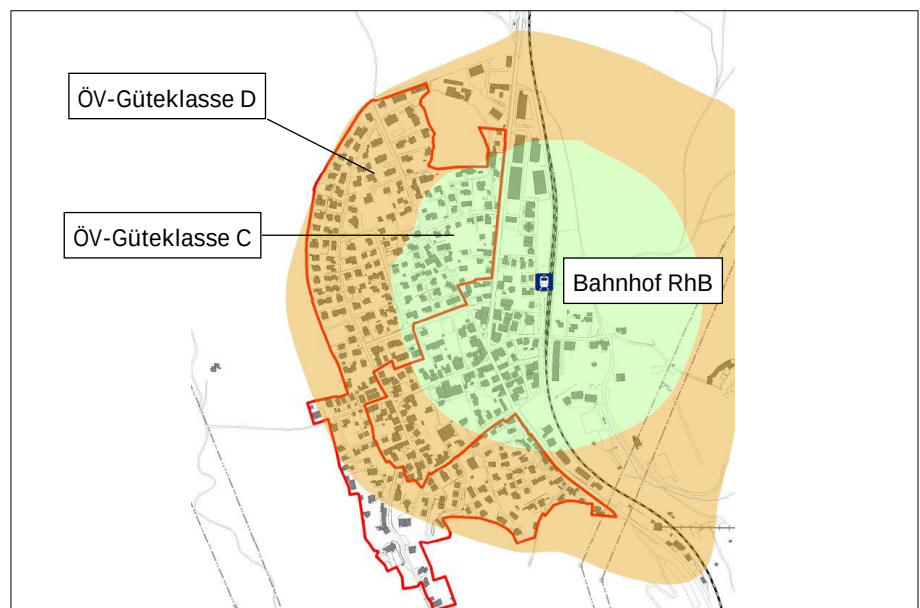


Abb. 14: ÖV-Güteklassen

Für den motorisierten Individualverkehr (MIV) ist das Gebiet S-1 über mehrere Sammelstrassen groberschlossen (Via Suro, Via Cavriu, Via Baselga, Via Davitg, Via dalla Resga und Via Sogn Paul). Diese führen auf die Kantonsstrasse (Via Nova), welche im Osten an das Gebiet S-1 grenzt.

Das Langsamverkehrsnetz im Gebiet S-1 ist teilweise lückenhaft. Gemäss KRL ist als Massnahme festgelegt, dass zwischen dem Bahnhof RhB und dem nördlichen Teil des Gebiets S-1 die Erstellung einer neuen Langsamverkehrsverbindung (Fuss- und Veloweg) zu prüfen ist, damit das Gebiet besser an den ÖV-Knoten angebunden wird.

5.8 Fazit der Analyse

Die Analyse der verschiedenen Themen hat gezeigt, dass in mehreren Quartieren des Siedlungsgebietes S-1 unterschiedlich grosse Verdichtungspotentiale vorhanden sind. Die grössten Potentiale für eine Innenentwicklung bestehen vor allem in den mit dem ÖV gut erreichbaren Quartieren, welche sowohl eine geringe bauliche Dichte als auch eine geringe Einwohnerdichte aufweisen.

Die nachfolgende Abbildung stellt eine erste grobe Einschätzung der Verdichtungspotentiale der einzelnen Quartiere dar, welche sich auf die durchgeführte Analyse abstützt.

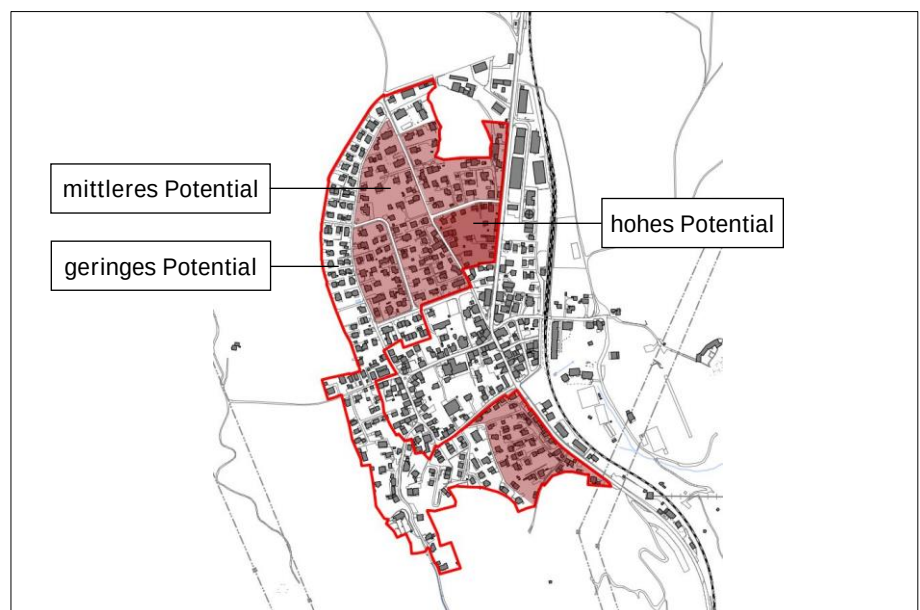


Abb. 15: Verdichtungspotential der Quartiere

6. Konzept

Nachfolgend sind mögliche Verdichtungskonzepte in den einzelnen Quartieren abgebildet mit einem Zeithorizont ab heute (2020) von ca. 15, 25 und 50 Jahren (Zeitabschnitte 2035 / 2045 / 2070).



Abb. 16: Verdichtungskonzept Rhäzüns 2035

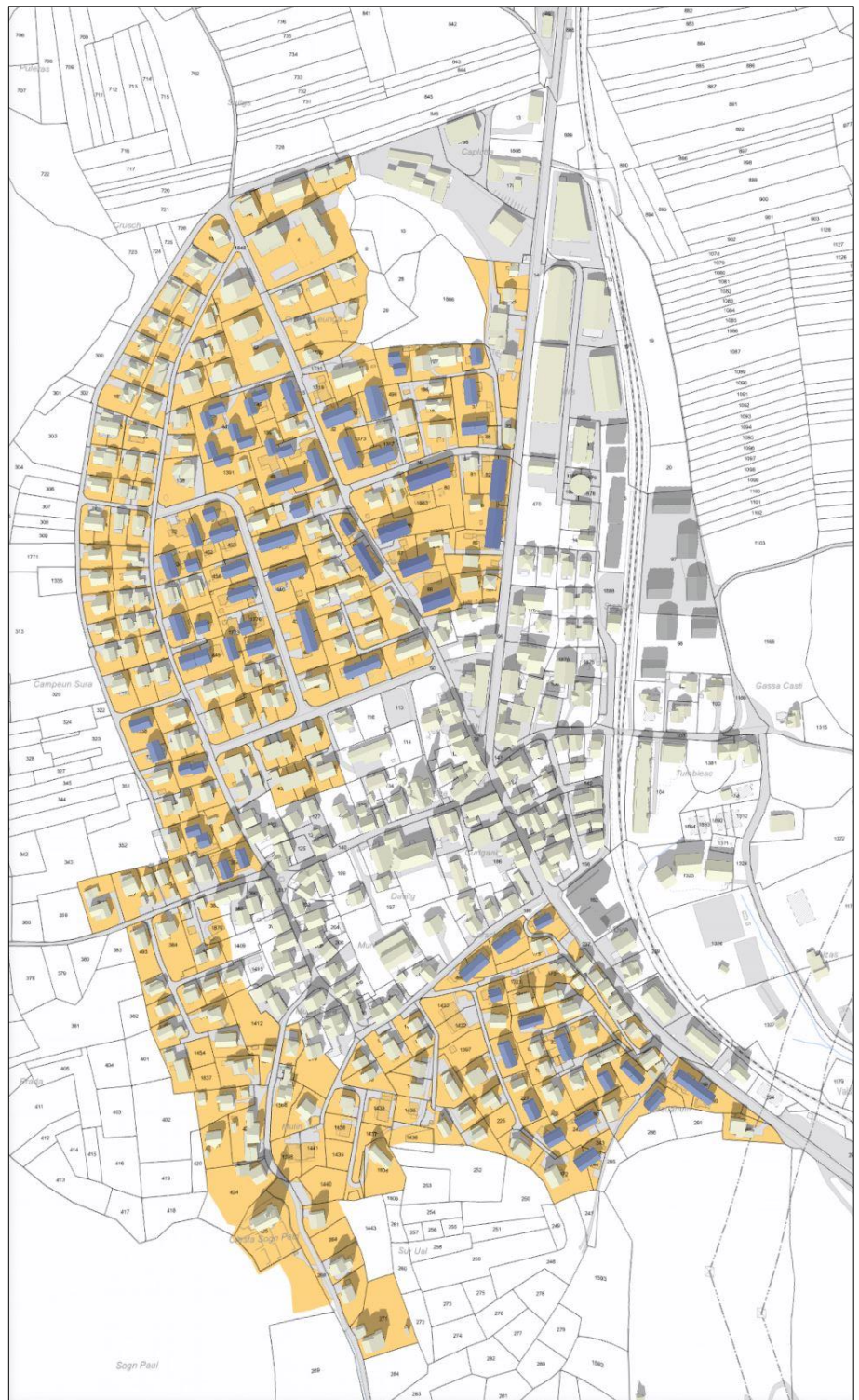


Abb. 17: Verdichtungskonzept Rhäzüns 2045



Abb. 18: Verdichtungskonzept Rhäzüns 2070

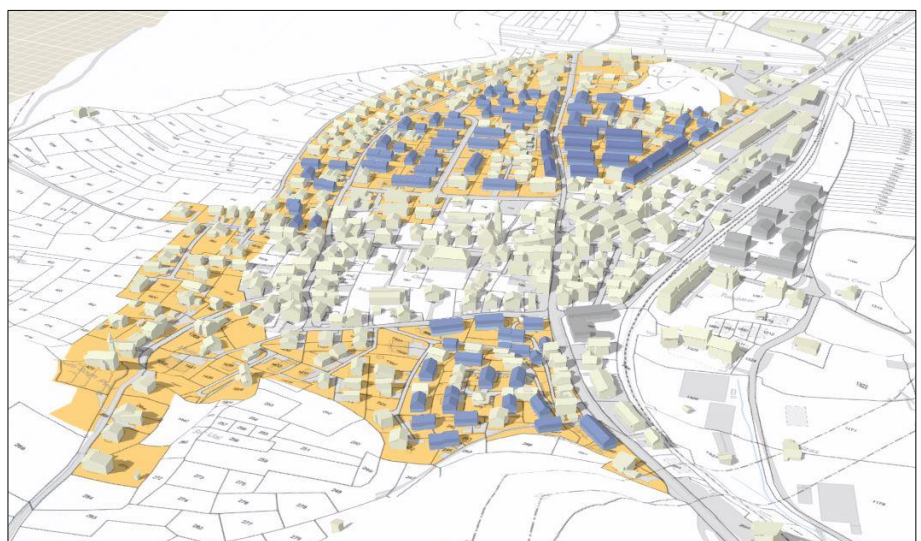


Abb. 19-21: Übersicht Verdichtungskonzept Rhäzüns 2035 / 2045 / 2070 (3D-Modell)

7. Verdichtungsstrategie

7.1 Gesamtkonzept

Im Siedlungsgebiet S-1 wird eine hochwertige Siedlungsentwicklung nach innen gemäss folgenden Grundsätzen verfolgt und gefördert:

1. Erneuerung und moderate quantitative Entwicklung von bestehenden Quartieren in peripheren Lagen mit geringem Verdichtungspotential (teilweise Ersatz EFH durch DH).
2. Weiterentwicklung und massvolle Verdichtung von bestehenden Quartieren mit mittlerem Verdichtungspotential (teilweise Ersatz bestehender Baustrukturen / Ersatz EFH durch DH oder RH).
3. Umstrukturierung und grössere quantitative Entwicklung von bestehenden Quartieren an zentralen und mit dem ÖV gut erschlossenen Lagen mit hohem Verdichtungspotential (weitgehender Ersatz bestehender Baustrukturen / Ersatz EFH durch MFH).

Bei der Umsetzung der Verdichtungsstrategie sind Siedlungs- und Verkehrsentwicklung eng aufeinander abzustimmen. Die Siedlungsqualität (Wohn- und Aussenraumqualität) soll dabei erhalten bzw. erhöht und durchgängige Fuss- und Radwegnetze gefördert werden.

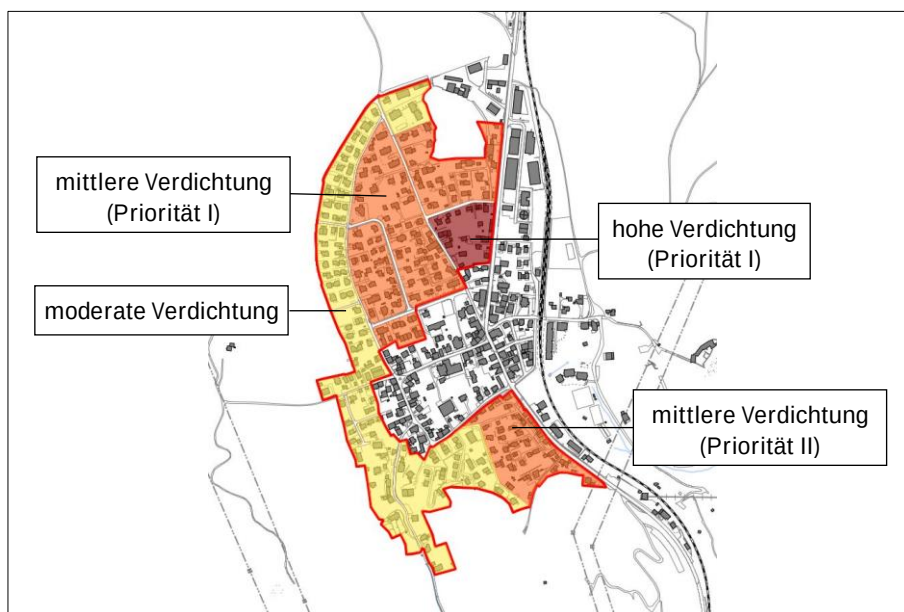


Abb. 22: Verdichtungsstrategie, Gesamtkonzept

7.2 Umsetzung

Die Umsetzung der Verdichtungsstrategie wird in nachfolgender Abbildung dargestellt. Für die betreffenden Quartiere oder Entwicklungsflächen werden konkret folgende Massnahmen vorgeschlagen:

- Erhöhung der maximal zulässigen AZ
- Um- / Aufzoning (z. B. W2 → W3)
- Festlegen einer Folgeplanpflicht (Areal- oder Quartierplanung)
- Sicherung von Freiräumen / Plätzen (Grünflächenziffer)
- Ergänzungen im Generellen Gestaltungsplan (GGP) und Generellen Erschliessungsplan (GEP)
- Konkretisierung der Verdichtungsstrategie in einem bestehenden Quartier mittels eines Studienauftrages oder Wettbewerbs

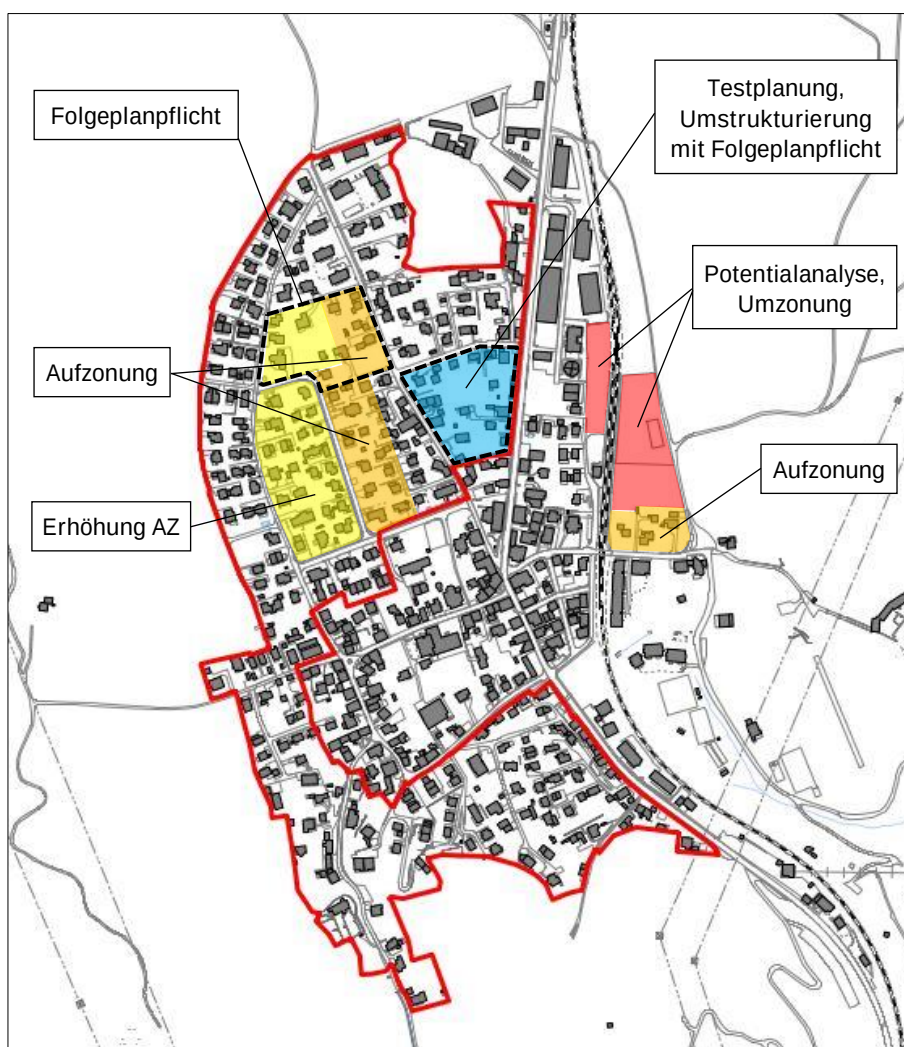


Abb. 23: Verdichtungsstrategie, Umsetzungskonzept



8. Weiteres Vorgehen

Auf Basis der vorliegenden Verdichtungsstudie schlagen wir folgendes Vorgehen vor:

1. Orientierung der Bevölkerung, Präsentation der Ergebnisse
2. Formulierung von Grundsätzen zur Umsetzung der angestrebten Verdichtungsstrategie (behördenverbindliche Leitziele)
3. Abstimmung der Themen Siedlung und Verkehr
4. Berücksichtigung weiterer strategisch wichtiger Entwicklungsflächen ausserhalb des Siedlungsgebietes S-1 (z. B. Walker-Areal)
5. Anpassung der Grundordnung (Ortsplanungsrevision)
6. Überprüfung, Anpassung oder allenfalls Aufhebung von rechtskräftigen Quartierplanungen
7. Parallel dazu Mobilisierung von unüberbauten, baureifen Baulandreserven

Chur, 26. März 2020 / Renzo Fachin



Anhang

Anhang 1: Bauperioden

