

Churer Bahnhof Ziitig

Offizielles Informationsorgan
der Behördendelegation
«Bahnhof Chur»

Wird allen Haushaltungen der
Stadt Chur zugestellt

1. AUSGABE

SBB CFF FFS

Rhätische Bahn
Ferrovía retica
Viafier retica

dr BUS VO CHUR
STADTBUS CHUR AG

Gemeinsam für Chur

In einer Zeit, in welcher der öffentliche Verkehr so etwas wie eine Renaissance erlebt, stellt die heutige Situation rund um den Bahnhof Chur schon fast eine Provokation dar. Und obwohl viel Altlasten zu beheben sind und viele verschiedene Interessen aufeinander stossen, gibt es doch einen gemeinsamen Nenner: Alle wollen für Chur einen neuen Bahnhof und einen neuen Bahnhofplatz. Der Kanton, weil der Churer Bahnhof auch in Zukunft die Funktion als Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs in Graubünden wahrnehmen muss. Die

Stadt Chur, weil sie sich einen Bahnhof wünscht, den sie stolz als Visitenkarte der Kantonshauptstadt vorzeigen und auch ihren Bewohnerinnen und Bewohnern als Begegnungsstätte zumuten kann. Und schliesslich die Anbieter im öffentlichen Verkehr, weil sie endlich ihren Fahrgästen zeitgemässe Anlagen bieten wollen, um für die anspruchsvollen Aufgaben im Zusammenhang mit dem Projekt Bahn 2000 gerüstet zu sein.

Man ist sich also einig, dass eine nachhaltige Verbesserung der In-

frastruktur des Churer Bahnhofs realisiert werden muss.

Mit der «Churer Bahnhof Ziitig» soll über die verschiedenen Sanierungs- und Umbauprojekte informiert werden, um ein möglichst differenziertes Urteil zu wesentlichen städtebaulichen, finanziellen und nicht zuletzt auch verkehrs- und umweltpolitischen Fragen zu ermöglichen. Dabei sollen die Projekte unter Berücksichtigung der heutigen Verhältnisse kritisch gewürdigt und der Stand der Planungs- und Realisierungsarbeiten laufend dargestellt werden. Die

«Churer Bahnhof Ziitig» wird deshalb während der ganzen Umbauzeit in lockerem Rhythmus erscheinen und an alle Haushaltungen von Chur gratis verteilt. Durch offene Information und Transparenz suchen wir den Dialog – gemeinsam für Chur.

*Silvio Fasciati,
Direktor Rhätische Bahn
und Präsident der Behörden-
delegation «Bahnhof Chur»*



Inhaltsverzeichnis

Gemeinsam für Chur	1
Bahn 2000	2
Hohe Qualitätsansprüche für die Reisenden	3
Es fehlt an allen Ecken und Enden ...	4
Und das sagen Betroffene	5
Terminplan Bahnhofausbau	6
Neugestaltung des Bahnhofplatzes	8
Arosa – das Ferienerlebnis beginnt in Chur	9
Wenn Chur einen Wunsch frei hat ...	10
Der Bahnhofplatz – Drehscheibe des öffentlichen Busverkehrs	11
Der öffentliche Verkehr im Kanton Graubünden ...	12

Bahn 2000 mit Start im Jahr 2005 – auch in Chur

Gemäss dem Willen der Stimmbürgerinnen und Stimmbürger sollen die Schweizer Bahnen künftig häufiger, rascher, direkter und bequemer verkehren. Das ist Ziel und Leistungsauftrag an die Bahn 2000.

Chur rückt näher

«Häufiger» heisst mehrheitlich Halbstundentakt im Intercity-Verkehr: pro Stunde sind ab Zürich zum Beispiel je ein Intercity-Zug mit Halt in Landquart und ein Interregio-Zug mit mehreren Halten vorgesehen.

«Rascher» heisst kürzere Reisezeiten auf dem ganzen Bahnnetz, insbesondere zwischen den grossen Zentren und Knotenpunkten. Chur wird zum Beispiel ab Basel, Zürich, Bern oder Flughafen Kloten jeweils eine halbe Stunde früher als bisher erreichbar. Die Reisezeit zwischen Zürich und dem Oberengadin verkürzt sich auf 3 Stunden; schon heute profitieren übrigens Bahngäste ins Unterengadin dank der neuen Vereinna-Verbindung von kürzeren Fahrzeiten.

«Direkter» heisst weniger Umsteigen dank neuen Direktverbindungen aus Basel, Zürich und St.Gallen sowie international aus Amsterdam, Paris, Brüssel, Köln und Stuttgart.

«Bequemer» reisen die Gäste in den neuen und klimatisierten Doppelstock-Intercityzügen oder

im Superzug Intercity-Express mit Neigetechnik. «Bequemer» beinhaltet aber auch erneuerte Bahnhöfe und einen deutlich verbesserten Service public – auch bei den Bahnen.

Sanierung in jedem Fall

Es ist unbestritten, dass der Bahnhof Chur diesen Anforderungen der Bahn 2000 mit ihren ehrgeizigen Zielsetzungen nicht mehr entspricht. Weil die Bahn 2000 aber in jedem Fall kommt, investieren SBB, RhB und die Stadt Chur bis ins Jahr 2005 rund 100 Millionen Franken in die Sanierung des Bahnhofs Chur. Perron und Unterführung von SBB und RhB werden komfortabler und leistungsfähiger, ein elektronisches Stellwerk wird eine effizientere Betriebsführung erlauben und die Gleisanlagen

werden an die neuen Bedürfnisse angepasst. Die Strassenüberführung «Rheinstrasse» (Friedau-Brücke) wird ersetzt.

All diese Projekte werden unabhängig von der Neugestaltung des Bahnhofplatzes und des Halteortes der Chur-Arosa-Linie realisiert. Sie sind Voraussetzung für die erfolgreiche Einführung der ersten Etappe der Bahn 2000, indem sie die gewünschten Verbesserungen für die Reisenden bringen: mehr Züge, kürzere Reisezeiten, komfortables Ein-, Aus- oder Umsteigen und Stabilität des Fahrplans auch während der Ferienzeit. Umgekehrt profitieren die SBB von tieferen Produktions- und Unterhaltskosten, von der Flexibilität bei der Abwicklung des Zugverkehrs sowie vom optimalen Einsatz der Reisezüge.



Hohe Qualitätsansprüche für die Reisenden

Die Publikumsanlagen von SBB und RhB in Chur werden komfortabler und leistungsfähiger, ein elektronisches Stellwerk erlaubt eine effiziente Betriebsführung und die Gleisanlagen werden an die neuen Bedürfnisse angepasst. Die Planung ist soweit fortgeschritten, dass im Frühjahr 2000 die öffentliche Auflage der Projekte durchgeführt werden kann. Die Projekte im einzelnen:

Komfortables Umsteigen und kundenfreundliche Anlagen

Erneuert werden die Publikumsanlagen. Darunter fallen die Perronerhöhung auf 55 Zentimeter für die SBB-Züge und auf 18–22 Zentimeter für die RhB-Züge. Der gemeinsame SBB-RhB-Perron wird auf 500 Meter verlängert, damit zwei RhB-Züge daran Platz finden und die mit dem Intercityzug Reisenden von und nach dem Engadin am gleichen Perron umsteigen können. Aus Kapazitätsgründen muss zum bestehenden reinen RhB-Perron ein zweiter RhB-Perron gebaut werden. Die Personenunterführung kommt in der Achse der Bahnhof-

strasse zu liegen und wird mit Rampen, Treppen und einem Kiosk ausgerüstet. Sie dient gleichzeitig als Stadtverbindung Altstadt–Neustadt. Die Perrondächer werden saniert und Richtung Postautostation verlängert.

Ersatz des Stellwerkes

Täglich verkehren in Chur 120 SBB-Züge und 180 RhB-Züge. An einem Spitzentag bevölkern bis zu 200 Gesellschaften den Bahnhof, was zusätzlich 30 SBB- und 20 RhB-Extrazüge sowie rund 100 Extrawagen auslöst. Das aus dem Jahr 1932 stammende mechanische Stellwerk kann die zusätzlichen Aufgaben nicht mehr übernehmen und erfüllt auch die Anforderungen an eine effiziente und kostengünstige Produktion nicht mehr. Es muss durch ein elektronisches Stellwerk ersetzt werden. Damit werden künftig rund 94 Haupt- und Vorsignale, 120 Weichen und 168 Zwergsignale koordiniert und überwacht. Für das Stellwerk und die dazu notwendigen Arbeitsplätze und Büroräume wird ein zweistöckiger Neubau bei der ehemaligen Hauptwerkstätte erstellt. Dieses kann so ohne Abhängigkeit zu anderen Projekten zeitgerecht im Jahr 2004 in Betrieb genommen werden.

Anpassung der Gleisanlagen

Die Gleisanlagen werden vereinfacht und teilweise für höhere Geschwindigkeiten ausgerichtet. Die



grössten Veränderungen für die SBB resultieren auf der Einfahrseite Landquart: Die Kreuzungsweichen (Übername «Engländer») werden durch einfache Weichen ersetzt, die Querung des RhB-Gleises wird Richtung Landquart in den geraden Abschnitt verschoben und auf die Abstellgleise wird verzichtet.

Parallel zum Gleis 1 wird ein Stumpengleis für kurze Reisezüge erstellt. Zwischen Landquart und Chur werden die Züge im Verspätungsfall parallel und in kürzeren Abständen fahren können.

Ersatz der Strassenüberführung Rheinstrasse (Friedaubrücke)

Die vierfeldrige Friedaubrücke wurde 1926 erstellt und muss dringend ersetzt werden. Betonteile platzen ab, die Brückenlager sind stark korrodiert und die Betonüberdeckung ist zu knapp bemessen. Sie wird durch eine einfeldrige Strassenbrücke mit 59 Meter Spannweite ersetzt. Die neue Brücke wird feingliedrig, schlicht und transparent ausgeführt. Von den acht Metern Breite stehen für den Gehweg zwei Meter, für die Strasse (inkl. Veloweg) sechs Meter zur Verfügung.

RhB-Abstellanlage West

Die Kapazität für das Abstellen von RhB-Reisezugwagen und das Formieren der RhB-Reisezüge genügt den Anforderungen nicht mehr. Deshalb und weil durch eine andere Nutzung des sog.

«Arosa-Feldes» Abstellmöglichkeiten verloren gehen, wird die Abstellanlage RhB-West um rund einen Drittel erweitert. Gleichzeitig wird die heutige Plessurüberdeckung verlängert.

Es braucht mehr als nur einen Bahnhof

Komfortables Umsteigen von der Bahn zum Postauto und von Zürich/St.Gallen nach dem Engadin und der Surselva wird nach dem Umbau möglich sein.

Und die Reisenden, die nach Arosa, zum Stadtbus, zum Taxi oder zum Auto wollen, oder die einfach in Chur bleiben? Soll künftig für diese Leute der Komfort beim Verlassen des Bahnhofs aufhören? Auf dem Bahnhofplatz zwingen sich der Individualverkehr, die Fussgänger, die Velos, der Stadtbus und die Taxis aneinander vorbei. Und kommt ein Zug aus Arosa, ist das Chaos perfekt. Es ist Klettern angesagt für Jung und Alt, Klein und Gross. Auf der einen Seite des Zuges rein und auf der anderen Seite wieder raus. So kann der öffentliche Verkehr nicht attraktiv sein. Die Wege von den SBB- und RhB-Zügen zur Chur-Arosa-Bahn, zum Stadtbus, zur Bahnhofvorfahrt oder zum Veloständer müssen bequem und übersichtlich sein. Bequem auch für Reisende mit Gepäck oder mit Kinderwagen, auch für Personen, die zum ersten Mal in Chur sind und sich nicht auskennen.



**Es fehlt
an allen
Ecken und
Enden ...**

Stimmungsbilder
vom
Bahnhofplatz



Und das sagen Betroffene:

Bus-Chauffeur Daniel Hotz auf die Frage, ob er seinen Fahrplan trotz der Verkehrssituation auf dem Bahnhofplatz immer einhalten könne:

«Es ist manchmal schwierig, mit den heutigen Verkehrsüberlastungen am Bahnhofplatz den Fahrplan einhalten zu können. Alle 2 Minuten fährt ein Bus los, schon das allein bringt manchmal Probleme, innert nützlicher Zeit vom Platz wegfahren zu können.»



Taxi-Fahrerin Anita Gurt auf die Frage, ob ihr auch schon mal ein Gast aus dem Taxi wieder ausgestiegen ist, weils im Bahnhofbereich weder vor- noch rückwärts ging:

«Eigentlich wollen wir unsere Fahrgäste möglichst schnell an ihren Zielort bringen. Sie steigen am Bahnhof ein und dann stehen wir oft minutenlang an, wenn Fussgänger die Strasse überqueren. Da gibts keine Chance, vorwärts zu kommen. Aber zum Glück ist noch nie jemand in der Wut ausgestiegen.»



Zugführer der Arosa-Bahn Marco Schmid auf die Frage, ob er nicht manchmal das Gefühl habe, dass die Chur-Arosa-Bahn für alle Verkehrsteilnehmer auf dem Bahnhofplatz ein Risikofaktor sei:

«Wenn die Züge aus Zürich Verspätung haben, bleibt den Fahrgästen zu wenig Zeit zum Umsteigen. Das löst Hektik aus und gefährdet auf dem Bahnhofplatz alle Verkehrsteilnehmer die Verkehrssicherheit. Hier müssen unbedingt Vorkehrungen getroffen werden, damit wir unsere Gäste nicht unnötig Gefahren aussetzen.»

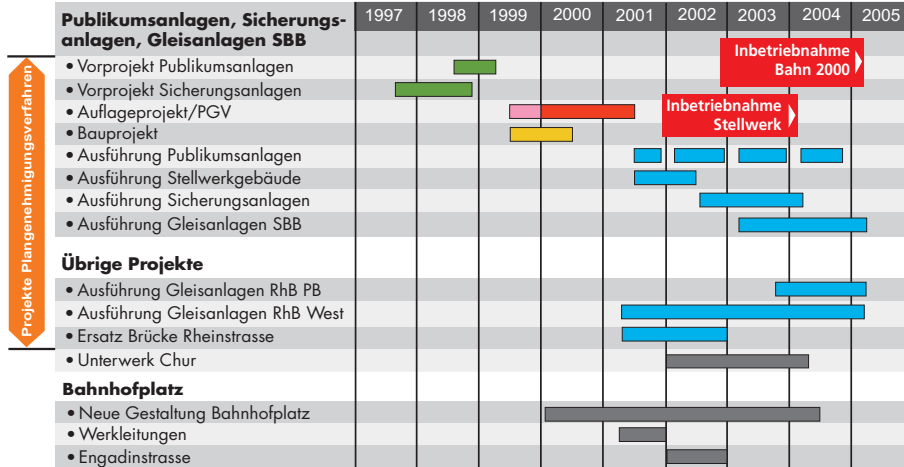


Katrin Jenny mit ihrem Kinderwagen auf die Frage, wie sie mit den vielen Hindernissen auf dem Bahnhofplatz zurechtkomme:

«Als Mutter mit einem Kleinkind hat mans oft schon schwer genug. Besonders ärgerlich ist dann, wenn noch ein Hindernislauf durch den Churer Bahnhof dazukommt. Keine Rolltreppe, kein Lift – man müht sich die Treppen rauf und runter. Und den Bahnhofplatz selber kann man am besten mit einem grossen Umweg überqueren. Hier müsste man nun wirklich etwas unternehmen.»

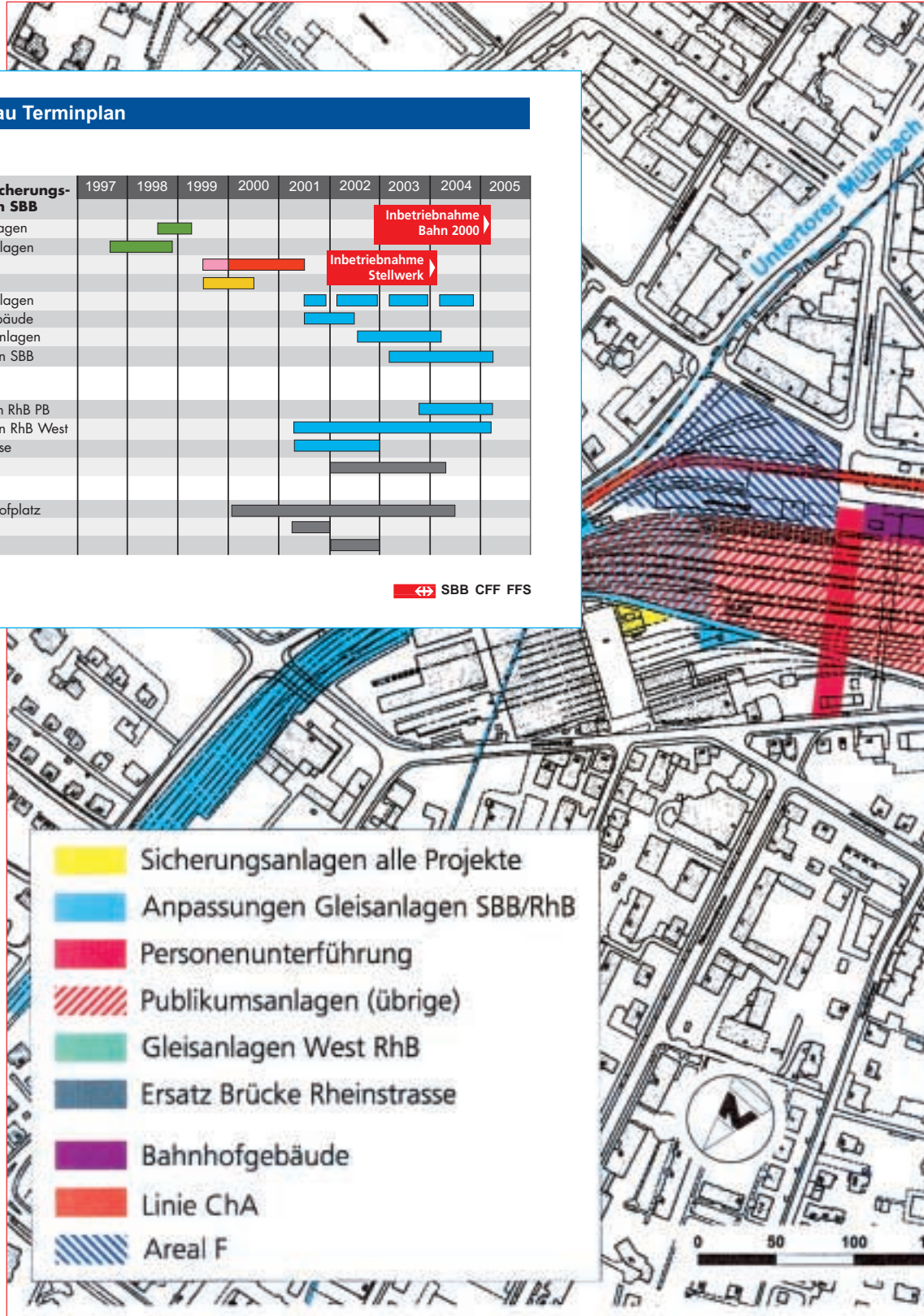
Chur, Bahnhofausbau Terminplan

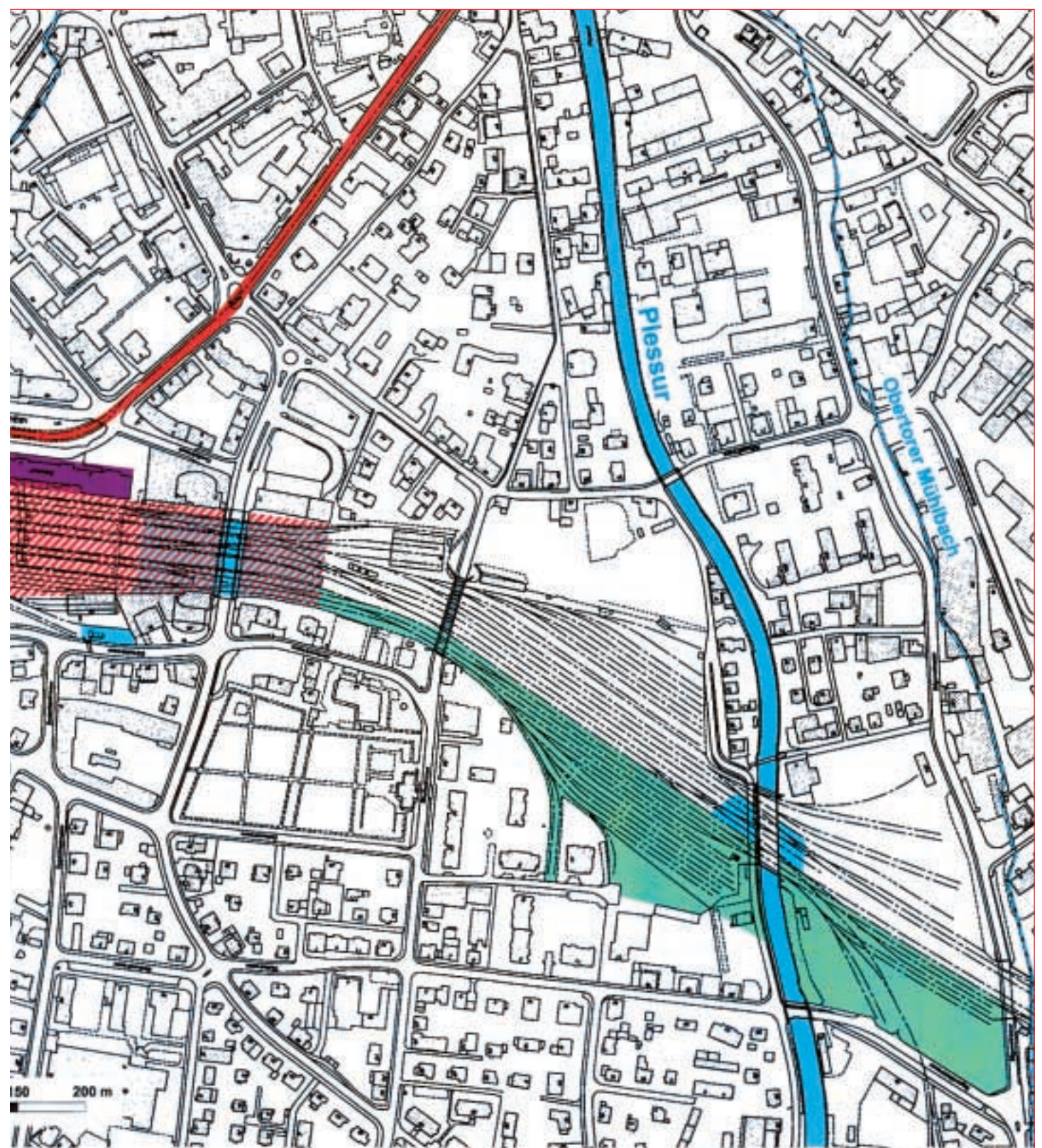
(Stand Januar 2000)



↔ SBB CFF FFS

- Sicherungsanlagen alle Projekte
- Anpassungen Gleisanlagen SBB/RhB
- Personenunterführung
- Publikumsanlagen (übrige)
- Gleisanlagen West RhB
- Ersatz Brücke Rheinstrasse
- Bahnhofgebäude
- Linie ChA
- Areal F





Neugestaltung des Bahnhofplatzes

Spiegelbild des Zeitgeistes

Eine Station ohne Stationsplatz oder ein Bahnhof ohne Bahnhofplatz ist wie ein Dorf ohne Dorfplatz oder ein Theater ohne Foyer, also nur eine halbe Sache. Stationen und Bahnhöfe waren seit Beginn des Bahnzeitalters im 19. Jahrhundert – und sind es heute noch – nebst reinem Abfahrts- bzw. Zielort oder Umsteigepunkt von Bahngästen auch Umschlagplatz für Güter und regelmässig ein wichtiger Begegnungs- oder Treffpunkt für Menschen. Diesem Umstand wurde baulich seit jeher Rechnung getragen. Jeder neue Bahnhofbau bekam gleichzeitig auch einen Bahnhofplatz, welcher in seiner Ausgestaltung und in den Ausmassen die jeweiligen Bedürfnisse und den Zeitgeist widerspiegelt. Besondere architektonische Akzente erhielten dabei Bahngelände und Vorplätze, weil man sich bei den Reisegästen von der besten Seite zeigen wollte. Man wusste schon damals, dass der erste Eindruck bei der Ankunft und der letzte Eindruck vor der Abfahrt ganz entscheidend dafür sind, wie die Bahngäste den Ort in Erinnerung behalten.

Andere Zeiten, andere Ansprüche ...

In den vergangenen Jahrzehnten haben sich sowohl die Verhältnisse in und um die Bahnhöfe, aber auch die Erwartungshaltungen der Bahnhofkunden erheblich geändert. Unter Bahnhofkunden verstehen wir alle Personen oder Personengruppen, welche in irgendeiner Weise den Raum Bahnhof nutzen. Diese Veränderungen lassen sich am Beispiel unseres Bahnhofs in Chur besonders schön darstellen. Zunächst hat die städtebauliche Entwicklung dazu beigetragen,

dass der Bahnhof heute mitten in der Stadt liegt. Dadurch pendeln täglich grössere Personenströme mehrmals zwischen Alt- und Neustadt quer zum Bahnhof. Mit der städtebaulichen Entwicklung hängt im Weiteren zusammen, dass Chur längst auch eine wichtige Zentrumsfunktion wahrnimmt. Das hatte nicht nur einen erhöhten Pendlerverkehr zur Folge, sondern bedingte auch die Einführung von Buslinien in die Agglomerationen. Mit dem Anwachsen der Bevölkerungszahl ist schliesslich auch der private Individual- und der Taxiverkehr angeschwollen, was gerade im Bahnhofbereich zu immer gravierenderen Verkehrsproblemen führte.

... auch bei der Bahn

Aus der Perspektive der Bahngäste ist anzufügen, dass der Touristikverkehr bei Spitzenfrequenzen längere Zugskompositionen auf

der Linie Chur–Arosa nötig macht. Zudem sind die Komfortansprüche der Bahngäste allgemein sehr hoch: attraktive und behindertengerechte Zugänge zum Bahnhof bzw. zur Stadt, durch den Bahnhof und zu allen anderen Verkehrsmitteln am und im Bahnhof. Hinzu kommen möglichst direkte, bequeme, sichere und witterungsgeschützte Umsteigebedingungen, wobei ein hoher Qualitätsstandard der Warte-, Kontakt- und Verweilräume längst eine Selbstverständlichkeit ist.

Schlussfolgerung liegt auf der Hand

Dies alles wäre kein Problem, wenn nur genügend Raum zur Verfügung stehen würde. Während man im Zürcher Hauptbahnhof unter dem Bahnhof kurzerhand ein Shopville realisierte, müssen in Chur alle Ansprüche, Erwartungshaltungen und Anforderungen der

Bahnhofkunden auf praktisch dem gleichen Raum wie zu Beginn des letzten Jahrhunderts befriedigt werden.

Der Bahnhof Chur als wichtigste Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs im Kanton muss nicht nur Anspruch auf eine modernisierte und kundenfreundliche Anlage erheben. Es gilt darüber hinaus, alles an einen attraktiven Bahnhofplatz zu setzen, welcher gleichermaßen Visitenkarte für die Kantonshauptstadt und Garant für eine möglichst hohe Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer darstellt.

Von zentraler Bedeutung sind dabei die Perron-Anlagen der Chur-Arosa-Bahn. Sie ist eine Vollbahn, die wie alle anderen RhB-Linien Personen und Güter befördert – im Winter und Sommer als ausgeprägte Touristikbahn.



Arosa – das Ferienerlebnis beginnt in Chur

«**H**ier Chur, Ihre nächsten Anschlüsse: nach Arosa, Abfahrt auf dem Bahnhofplatz...», tönts aus dem Lautsprecher und der Arosagast mit all seinem Gepäck erlebt jetzt eine böse Überraschung: Treppe hinunter, Treppe hoch, Strasse überqueren, je nach Witterung durch Regenpfützen oder Schneematsch, allenfalls noch im Regen oder Schneetreiben warten, ohne jeden Witterungsschutz. Der erste Eindruck von Chur und der Chur-Arosa-Bahn (ChAB) ist damit misslungen, der Wunsch-

slogan von Arosa – Das Ferienerlebnis Arosa beginnt in Chur – schlägt so unweigerlich fehl.

Chur-Arosa-Bahn im Zentrum – aber nicht mehr im Wege

Seit ihrer Inbetriebnahme im Jahre 1914 ist der Perron der ChAB unverändert an gleicher Stelle auf dem Bahnhofplatz Chur. Der Bundesrat hat im Sommer 1996 entschieden, dass eine Verlegung der ChAB-Anlagen im Bereich der Stadt Chur für die nächsten rund 20 Jahre nicht in Frage komme. Die ChAB bleibt mit anderen Worten auf dem Bahnhofplatz, nicht zwingend aber an gleicher Stelle. Mit der angestrebten Neugestaltung des Bahnhofplatzes kommt der Platzierung der Neuanlage der ChAB eine entscheidende Bedeutung zu. Für die Planer ist nun die anspruchsvolle Aufgabe

gestellt, die städtischen Gesamtinteressen für eine neue Bahnhofplatzgestaltung mit den Interessen für die ChAB optimal abzustimmen. In erster Priorität geht es darum, den Reisekomfort für Gäste zu erhöhen. Sie müssen mit ihren Gepäckrollis auf möglichst kurzem Weg zwischen den Perrons SBB und ChAB umsteigen können. Die Perrons der ChAB müssen von unterirdisch zu erstellenden Parkierungsanlagen direkt erreichbar sein. Zudem sollen die Gleise der ChAB den motorisierten und den Fussgängerverkehr auf dem Bahnhofplatz nicht mehr auf gleichem Niveau kreuzen.

Diese Vorgaben können erfüllt werden, indem die beiden Gleise der ChAB aus der Platzmitte zum Bahnhofgebäude hin verschoben werden und der Halteort der ChAB in Richtung des heuti-

gen Güterschuppenareals verlegt wird. Sowohl betriebliche, technische als auch kundenorientierte Randbedingungen setzen dem Hinausschieben der ChAB aus dem Bahnhofplatz aber gewisse Grenzen.

Die ChAB will künftig nicht mehr mitten im Bahnhofplatz liegen und anderen Benutzern im Wege stehen. Sie will auch nicht mehr Raum beanspruchen als für den Bahnbetrieb absolut notwendig. Die ChAB will aber als eigenständige Vollbahn anerkannt sein, weiterhin am Bahnhof Chur eine zentrale Rolle spielen und von den Reisenden wie von Arosa als kundenfreundlich geschätzt werden. Nur so bleibt der Arosener Wunschlogan «Das Ferienerlebnis Arosa beginnt in Chur» keine Worthülse.



Die Chur-Arosa-Bahn lebt von Arosa – und Arosa lebt von der Chur-Arosa-Bahn.

Weit und breit gibt es keine Bahn wie die ChAB, welche einen solch hohen Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen einer Talschaft auf der Schiene abwickelt. Auf der Linie Chur–Arosa werden jährlich ca. 600 000 Reisende und ca. 30 000 Tonnen Güter transportiert. Aufgrund der grossen Steigung zwischen Chur und Arosa ist die Anhängelast für bergfahrende Züge auf eine Zuglänge von maximal 135 m beschränkt. Deshalb müssen in Spitzenverkehrszeiten Entlastungszüge von Chur nach Arosa eingesetzt werden. Bergabwärts können dagegen Züge bis zu 220 m Länge geführt werden.

Arosa





Wenn Chur einen Wunsch frei hat ...

... dann ist es sicher die Sanierung des heutigen Bahnhofgebiets. Als grösste Stadt in der Südostschweiz kann Chur sein Potenzial nur dann wahren, wenn sie einen zeitgemässen Bahnhof mit einem attraktiven Bahnhofplatz bieten kann.

Chur ist längst vom malerischen Provinzörtchen zum respektablen Wirtschaftsstandort geworden: Heute leben 33 000 Einwohner in unserer Stadt, die über 21 000 Arbeitsplätze anbietet. Chur gilt nicht nur als günstiger Wirtschaftsstandort, sondern ebenso als idealer Lebensraum. Zu den wichtigsten Pluspunkten gehören die zahlreichen Nah- und Erholungsräume, welche mit einem vielfältigen Angebot im öffentlichen Verkehr gut erreichbar sind.

Die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt hat letztlich dazu beigetragen, dass sie heute in einer ausgezeichnet erschlossenen Region liegt. Der ganze Grossraum Chur

verfügt über moderne Anschlüsse an das internationale, nationale und regionale Strassen- und Bahnnetz.

Gute Dienste – bisher und in Zukunft

Während also das ganze Drumherum stimmt, stimmt der Knotenpunkt Bahnhof Chur längst nicht mehr. Der Bahnhof mit seinem Bahnhofplatz hat während Jahrzehnten zwar treu dem Verkehr gedient. Heute platzt er aus allen Nähten und verwandelt den Bahnhof vom eigentlichen Begegnungszentrum zum Chaosplatz. Der Churer Bahnhof wurde nicht für den Verkehr des 21. Jahrhunderts geschaffen. Er ist aber auch nicht für die Anforderungen konzipiert worden, welche wir Schweizerinnen und Schweizer am 6. Dezember 1987 mit der Annahme der «Bahn 2000» an bestehende Anlagen gestellt haben. Nicht aus Opportunismus oder wegen anderer Gründe, sondern einzig wegen der aufgezeigten Sachgründe muss das ganze Bahnhofareal Chur so neu gestaltet werden, dass der Bahnhof auch in Zukunft seine guten Dienste für den öffentlichen Verkehr leisten kann. ■

Für die Anforderungen an eine zeitgemässe Ausgestaltung des Bahnhofs Chur gelten zwei Grundsätze:

◆ Grundsatz 1:

Der Bahnhofplatz als Begegnungsort den Fussgängern

- Der Bahnhofplatz muss die Visitenkarte von Chur werden.
- Der Bahnhofplatz muss deshalb den Fussgängern vorbehalten bleiben, während öffentlicher und privater Verkehr auf die Randzonen zu verlegen sind.
- Es sind gute Zubringer- und Abholmöglichkeiten für Reisende mit Gepäck zu schaffen.
- Die Verkehrsströme sind klarer zu leiten, das Überqueren des Platzes darf nicht durch bauliche Massnahmen oder durch Züge und Busse, stehende Taxis oder Privatverkehr beeinträchtigt werden.

◆ Grundsatz 2:

Der Bahnhof als Knotenpunkt den Zügen und Reisenden

- Einbau von Lift und Rolltreppen
- Sanierung von unnötigen Niveaudifferenzen
- Anpassung der Perron-Höhe an das neue Rollmaterial der SBB
- Schaffen von zweckdienlichen und komfortablen Umsteigemöglichkeiten

Der Bahnhof- platz – Drehscheibe des öffentlichen Busverkehrs

Die Stadtbus Chur AG bzw. «dr Bus vo Chur» bedient ein weitverzweigtes Netz in der Stadt Chur und in den umliegenden Gemeinden. Eine zentrale Funktion nimmt dabei der Bahnhofplatz in Chur ein. Er ist die Drehscheibe des Busnetzes. Alle Buslinien vom «Bus vo Chur» und auch einzelne Postautolinien führen über den Bahnhofplatz.

Vom Bahnhofplatz verkehren alle 10 Minuten Busse Richtung Kasernenstrasse, Wiesental, Rheinquartier, Scaletta, Spitäler, Masans und alle 15 Minuten Richtung Obere Au und Lürlibad. Seit dem 22. November 1999 wurde zusammen mit der Rhätischen Bahn und dem Postautodienst das neue Fahrplankonzept «Trans Reno» ins Leben gerufen. So wurde die Stadtbuslinie 3 «Rheinquartier» mit der Postautolinie nach Chur–Trimmis–Untervaz verknüpft. Die Stadtbuslinie 1 «Wiesental/Kasernestrasse» wurde bis nach Domat/Ems, Rhäzüns verlängert.

Durch diese neuen Linien können Synergien zwischen Regionalverkehr und Stadtverkehr besser genutzt werden.

Stetig steigende Passagierzahlen und chipCard

Dank dem stetigen Ausbau des Fahrplans und der Erneuerung der Busflotte (Niederflurfahrzeuge) konnten die Fahrgastzahlen in den letzten Jahren stetig gesteigert werden. Die Passagierzahlen nahmen gegenüber 1995 um über 30 Prozent zu.

Ein weiterer wichtiger Schritt war die Einführung der chipCard.

Als erster Nahverkehrsbetrieb der

Schweiz führte die Stadtbus Chur AG einen elektronischen Fahrausweis ein. Die «berührungsfreie» chipCard wurde auf Anhieb zum Erfolg. Derzeit sind ca. 30 000 Karten im Umlauf.

Bahnhofplatz als Stadtbusterminal

Der zunehmenden Bedeutung des öffentlichen Busverkehrs in der Kantonshauptstadt Rechnung tragend wurde im Frühjahr 1996 eine neue Verkehrslösung für den Bahnhofplatz ins Auge gefasst. Ziel dieser verkehrstechnischen Umgestaltung des Bahnhofplatzes war, die Verkehrsströme besser zu

kanalisieren und damit eine Verbesserung der Situation an diesem neuralgischen Punkt für den Stadtbus und seine Benutzer herbeizuführen. Zum Herzstück der neuen Verkehrslösung wurde eine zentrale Stadtbushaltestelle vor dem Globusgebäude. Der Bahnhofplatz wurde so in gewissem Sinne zu einem Stadtbusterminal. Von hier aus verkehren seither die Stadtbusse in beiden Richtungen. Das brachte markante Verbesserungen für die Busbenutzer, konnten sie doch jetzt bequem von einer auf die andere Stadtbuslinie umsteigen und mussten nicht mehr von einer Haltestelle

(vor dem Globus) zur anderen (vor dem Bahnhof).

Eine weitere Komfortverbesserung für die Busbenutzer wurde mit der Aufstellung von Wartehäuschen zwischen Arosabahn und Globus realisiert. Er wäre übertrieben zu behaupten, dass mit diesen sinnvollen Massnahmen bereits der Idealzustand für den Bus und seine Benutzer erreicht worden wäre.

Allzu oft erweist sich die Arosabahn nach wie vor als Hindernis für jene Busbenutzer, die mit dem Bus zu den von Chur ausgehenden Zügen gelangen möchten.

Es gibt noch einiges zu verbessern. ■



Postauto

Wer kennt es nicht, das Churer Postautodeck, das durch sein zitronenschnittartiges Glasdach als ein Wahrzeichen der «Moderne» von Chur bezeichnet werden darf?

Der öffentliche Verkehr gewann in den vergangenen Jahrzehnten immer mehr an Bedeutung, weil er insbesondere für die Erschliessung des Bergkantons Graubünden von sehr grosser Wichtigkeit ist. Dazu gehören vor allem in Chur, als Ausgangspunkt zum «Erlebnis Graubünden», auch attraktive Umsteigemöglichkeiten zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern.

Die bis vor rund 8 Jahren auch für Postauto-Benutzer aufgrund der alten Anlagen längst klar unbefriedigende Situation auf dem Platz Chur verlangte dringend nach baulichen Veränderungen. Im Zusammenhang mit dem Neubau des Postbetriebsgebäudes Chur konnte am 7. Dezember 1992 mit der Inbetriebnahme der Churer Postautostation über den Gleisen der RhB und SBB die erste Baustufe abgeschlossen werden. Damit konnten mit den direkten Verbindungen zu den Gleisen der Bahn via Rolltreppen sowie der Stadtbushaltestelle gegenüber der Post Chur 1/Tivolistrasse optimale Umsteigeverhältnisse geschaffen werden. Mit der modernen Postautostation im Herzen

der Stadt Chur konnten folgende Ziele verwirklicht werden:

- Den Reisenden innerhalb der ÖV-Transportkette einen kurzen Transfer zu resp. zwischen den Verkehrsträgern Postauto, Stadtbus, RhB und SBB und damit verbunden schlanke Anschlüsse zu gewährleisten.
- Den Churerinnen und Churern eine zentrale Station für Fahrten in ihre nahen und fernen Erholungsgebiete anzubieten.
- Den Pendlern aus der Region eine optimale Umsteigemöglichkeit auf das öffentliche Verkehrsmittel zur Verfügung zu stellen.

Der öffentliche Verkehr im Kanton Graubünden ...

Der öffentliche Verkehr bildet einen unverzichtbaren Bestandteil jeder nachhaltigen Verkehrs-, Umwelt-, Raumordnungs- und Sozialpolitik: Er sichert die Mobilität unserer Gesellschaft, sowohl direkt für die Fahrgäste wie auch indirekt, indem er die Strassen entlastet und externe Nutzen schafft. Provokativ gesagt wäre das Privatfahrzeug zunehmend ein «Stehzeug» – wenn es nicht auch die Angebote im öffentlichen Verkehr gäbe. Mit dem «Gesetz über den öffentlichen Verkehr» wurde in Graubünden 1994 die Förderung des öffentlichen Verkehrs zu einer gesetzlichen gemeinsamen Aufgabe von Kanton und Gemeinden.

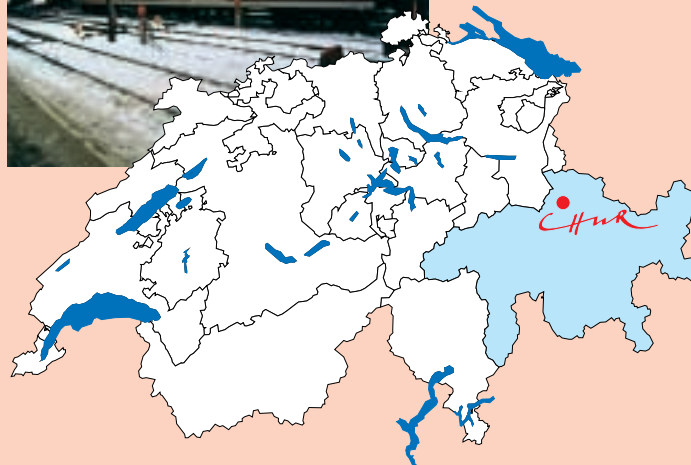
Für den Verkehrsteilnehmer spielen bei der Wahl des Verkehrsmittels die Fahrzeit, der Komfort, die Verfügbarkeit und die Kosten eine wesentliche Rolle. Beim öffentlichen Verkehr kommen die Erschliessungsqualität, die Kursintervalle, die Betriebszeiten, die Umsteigemöglichkeiten, die Anschlussbedingungen sowie die Möglichkeit, Verbundfahrausweise zu lösen, hinzu. Für den Kanton Graubünden mit seiner grossen flächenmässigen Ausdehnung und der Abhängigkeit vom Tourismus ist deshalb der Erhalt bzw. Ausbau eines attraktiven, flächendeckenden Angebots im öffentlichen Verkehr mit durchgehenden Transportketten eine Notwendigkeit.

Der Ausbau des Knotens Chur ist für den öffentlichen Verkehr in Graubünden von zentraler Bedeutung: Der SBB-RhB-Gemein-

schaftsbahnhof Chur als grösste und verkehrsmässig bedeutendste Drehscheibe des Bahn- und Busverkehrs in Graubünden erfüllt einerseits wichtige Funktionen für den regionalen und kantonalen öffentlichen Bahn- und Busverkehr, das heisst für die Fahrgäste in der Agglomeration Chur sowie aus den Regionen in die Kantonshauptstadt. Andererseits kommt Chur eine eminente Bedeutung bezüglich Anschluss Graubündens an das nationale bzw. internationale Bahnnetz zu: Obwohl die SBB im Kanton Graubünden lediglich eine Linienlänge von 19 km bewirtschaften, bilden sie die «Nabelschnur des öffentlichen Verkehrs» für den ganzen Kanton.

Graubünden hat deshalb ein hohes Interesse daran, dass die SBB im Rahmen von «BAHN 2000» und dem «AlpTransit Anschluss Ostschweiz» die Angebote bzw. die dafür notwendige Infrastruktur Richtung Zürich/St.Gallen und von dort ins Ausland weiter verbessern.

Das 1997 gemeinsam mit RhB und SBB erstellte/beschlossene Angebotskonzept «BAHN 2000 Zürich–Graubünden» sieht nun signifikante Verbesserungen des Angebotes ab 2005 vor. Eine unabdingbare Voraussetzung bildet dafür unter anderem aber der Ausbau der völlig veralteten Bahnanlagen in Chur.



Öffentliche Orientierungs- Veranstaltung über das Projekt Ausbau Bahnhof Chur

Donnerstag, 23. März 2000
20.00 Uhr im Calvensaal
der Sozialversicherungsanstalt
am Calvenweg in Chur

Impressum

Auflage: 20 000 Exemplare

Verteilung:
gratis an alle Haushaltungen
der Stadt Chur

Texte:
Bruno Brot, Silvio Fasciati,
Werner Glünkin, Harry Graf,
Leo Hirschbühl, Andrea Muzza-
relli, Josef Rogenmoser

Bilder:
Pit Wolf, Paolo Liaci,
Stadarchiv Chur, RhB-Archiv,
Fotoservice SBB

Planunterlagen:
Ernst Basler + Partner AG

Konzept und Realisation:
Peng & Partner
Werbeagentur ASW

Satz / Layout:
Ivo Gemperle

Druck:
Südostschweiz Print AG

Vorschau

Die nächste Ausgabe der
Bahnhof Züritig
erscheint im Herbst 2000.

Mit Vorstellung der Ergebnisse
des Studienauftrages.

... braucht einen neuen Bahnhof Chur