



Offizielles Informationsorgan
der Behördendelegation
«Bahnhof Chur»

Wird allen Haushaltungen der
Stadt Chur zugestellt

4. AUSGABE

SBB CFF FFS

Rhätische Bahn
Passegger-Verkehr
Vitalini-Verkehr

dr BUS in CHUR

Bahnhofplatz Chur – ein künftiger Platz zum Verweilen

Wenn wir heute an den Bahnhof Chur denken, dann kommen uns spontan Bilder aus der eigenen Erfahrung in den Sinn: Eine Chur-Arosa-Bahn, die für die Fussgänger zum Hindernis wird, fehlende Dächer bei Regen und Schnee, eine ungemütliche Personenunterführung, um nur einige Beispiele zu nennen. Wenn wir heute aber von einem künftig neuen Bahnhofplatz reden, dann ist das gleichbedeutend mit Aufbruchstimmung und Beendigung eines unhaltbaren Zustandes.

Die Entwicklung bis zum vorliegenden Projekt des Bahnhofplatzes ist das Ergebnis eines längeren Prozesses. Sie ist aber auch das Resultat von Entscheiden, welche bereits vor sehr langer Zeit gefällt wurden. Ein kurzer Blick zurück in die Vergangenheit ist von Interesse.

Vor der Einweihung der Eisenbahnverbindung Rheineck – Chur am 30. Juni 1858 befassten sich zahlreiche Leute mit der Standortfrage des zukünftigen Bahnhofes. Sollte er nun näher bei den dama-

ligen Stadttoren platziert werden oder weiter entfernt? Für die Bahngesellschaft schien dann der heute noch bestehende Ort der richtige Platz für einen Bahnhof zu sein. Mit der 1896 eröffneten Bahnlinie Landquart – Chur – Thusis wurde die RhB vom Bundesrat gezwungen, sich in den bestehenden Bahnhof zu integrieren. Ab 1914 musste der Bahnhof zusätzlich noch die Linie Chur – Arosa bedienen.

Heute, im Jahre 2002, sind wir einen wesentlichen Schritt weiter.

Mit dem im Jahr 2000 prämierten Studienprojekt sind die Weichen für eine moderne und attraktive Gestaltung des Bahnhofplatzes gestellt. Dabei stehen folgende Ziele im Vordergrund:

- eine überzeugende städtebauliche und architektonische Neugestaltung,
- eine optimale Verknüpfung von Bahn- und Busverkehr,
- eine zweckmässige Erschliessung durch den Individualverkehr,



Inhaltsverzeichnis

Plessurüberdeckung	3
ARGE Lazzarini-Mettler-Zschokke	4
Wann beginnen eigentlich die Bauarbeiten?	6
Impressionen Neubau Friedaubrücke	8

- eine funktional und gestalterisch gute Eingliederung der Chur-Arosa-Bahn,
- eine ökonomisch sinnvolle Anordnung der geplanten Bauten und Nutzungen.

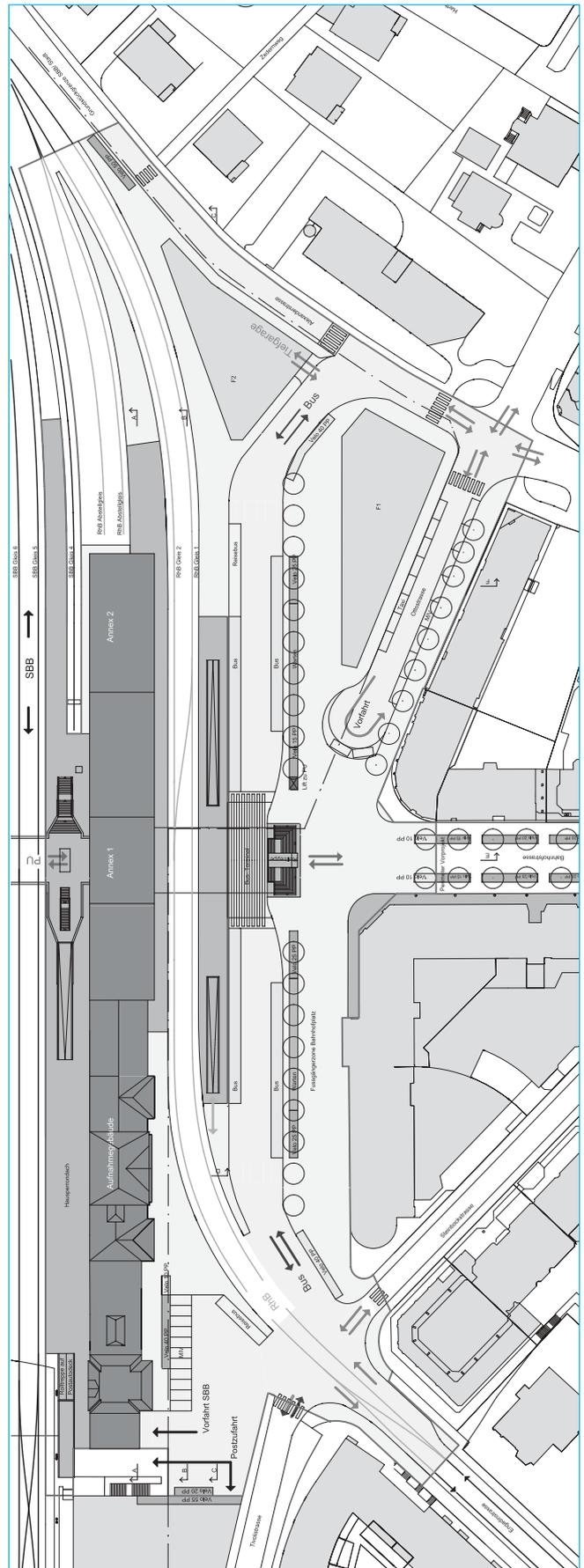
Das vorliegende Projekt besteht durch die verlängerte Personenunterführung, welche sowohl die Chur-Arosa-Bahn als auch den städtischen Bus unterquert. Damit werden die Fussgängerbereiche auf dem Bahnhofplatz wesentlich vergrössert und aufgewertet. Gleichzeitig wird die bisher ungehinderte Durchfahrt für den Individualverkehr zu Gunsten einer guten Erschliessung von allen Seiten her aufgehoben.

Das bestehende Bahnhofgebäude wird saniert, teilweise umgenutzt und mit einem zweigeschossigen

Neubau ergänzt. Die vorgesehenen Hochbauten auf der Ostseite runden den Platz ab und werden mit einem unterirdischen Parkhaus ergänzt.

Damit wird auch der Zugang in die neue Personenunterführung gewährleistet und schafft optimale Beziehungen zu den Perrons. Nebst einem Parkplatzangebot von maximal 440 Parkplätzen werden beidseits des Bahnhofes insgesamt gegen 1000 Veloabstellplätze erstellt. Für Taxis und Reiscars sind ebenfalls entsprechende Plätze im Bereich des Bahnhofplatzes vorgesehen.

*Roland Temp, Stadtrat
Vorsteher Departement 3*



Plessurüberdeckung



ZINDEL

Die neue Plessurbrücke wird, angelehnt an die alte Konstruktion als schiefe, monolithische Rahmenkonstruktion mit einer Mittelabstützung ausgeführt. Das gesamte Tragwerk ist mit einer Breite von 65 m und Länge von 24 m für eine Brücke im Verhältnis zur Länge eher ungewöhnlich breit. Die eigentlichen Spannweiten betragen 15 m über der Plessur und rund 7,5 m über der Strasse.

Die Wahl des richtigen Fundationskonzeptes ist bei Brücken in einem Flussbett von zentraler Bedeutung.

Bei der Plessurbrücke erfolgt diese Foundation im Flussbereich mittels Bohrpfähle und einem Pfahlbankett, sowie im Strassenbereich mit einer Flachfundation. Dies hat den Vorteil, dass man im Flussbett, wo ohnehin nicht sehr viel Platz vorhanden ist, mit relativ geringer Einengung des Flussprofils zuerst die Bohrpfähle erstellen kann und erst anschliessend das ei-

gentliche Pfahlbankett. Bei einer Flachfundation wäre eine wesentlich grössere Einengung der Plessur erforderlich gewesen, was zu sehr aufwändigen Massnahmen in der Wasserhaltung geführt hätte.

Die Bohrpfähle haben gleichzeitig noch den Vorteil, dass die Tragwirkung des Pfahlbanketts auch bei grossen Unterspülungen des Banketts gewährleistet bleibt. So stellt eine Unterkolkung des Banketts in statischer Hinsicht von bis zu 4 m noch keine Gefahr für die Brücke dar.

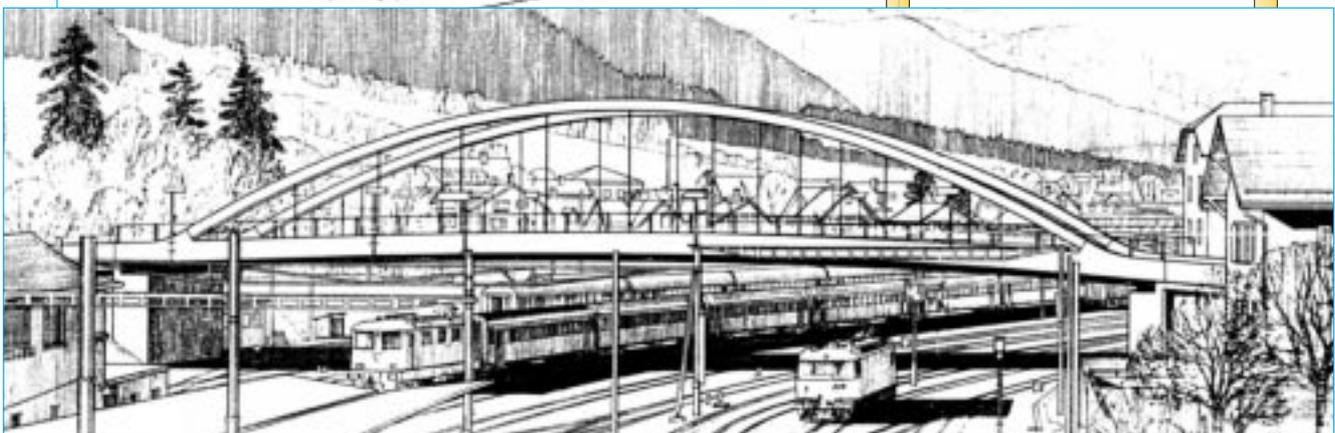
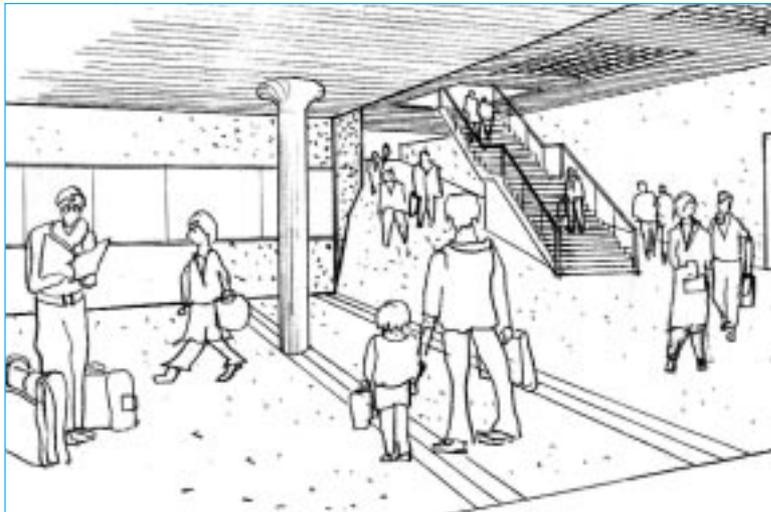




... Bahnhof Chur «das Tor zu Graubünden» ist uns etwas wert ...

Deshalb haben wir uns besonders angestrengt, um beim Umbau unseres Bahnhofes dabei zu sein. Wir und unsere Mitarbeiter freuen sich, die herausfordernde und komplexe Bauaufgabe für die SBB, RhB und uns «Churer» ausführen zu dürfen. Durch die Ausführung der Baulose neue Personenunterführung, Perronerhöhung mit Mastfundamenten und Friedaubrücke soll die Kundenzufriedenheit am Bahnhof erheblich verbessert werden.

Die Arbeitsgemeinschaft Bahnhof Chur orientiert Sie über die Organisation, die Verantwortlichkeiten und den Stand der Ausführung:



Baukommission	
M. Crufer	Lazzarini AG
G. Caluori	Zschokke Bau AG
Th. Mettler	Mettler Söhne AG

Technische Leitung	
C. Giovanoli	Lazzarini AG
R. Tobler	Zschokke Bau AG
A. Ruckstuhl	Mettler Söhne AG

Los 1 – Personenunterführung	8,4 Mio.
Baustellenchef:	E. Foffa Lazzarini AG
Polier:	J. Spadin Lazzarini AG
Bauzeit:	April 2001 – September 2003

Los 2 – Perron und Mastfundamente	10,5 Mio.
Baustellenchef:	Th. Knöpfel Mettler Söhne AG
Polier:	R. Papp Mettler Söhne AG
Bauzeit:	Juni 2001 – Dezember 2004

Los 3 – Friedaubrücke	2,9 Mio.
Baustellenchef:	R. Tobler Zschokke Bau AG
Polier:	F. Minelli Zschokke Bau AG
Bauzeit:	Juni 2001 – September 2002



Das kunt guat!*

* Deutsch: Let's go!

Stadt  Chur  SBB CFF FFS  **Rhätische Bahn**
Ferrovie retica
Viasfer retica

Baulos 1 – Personenunterführung



Baulos 2 – Mastfundamente



Baulos 3 – Friedaubrücke





«Wann beginnen endlich die Bauarbeiten?»

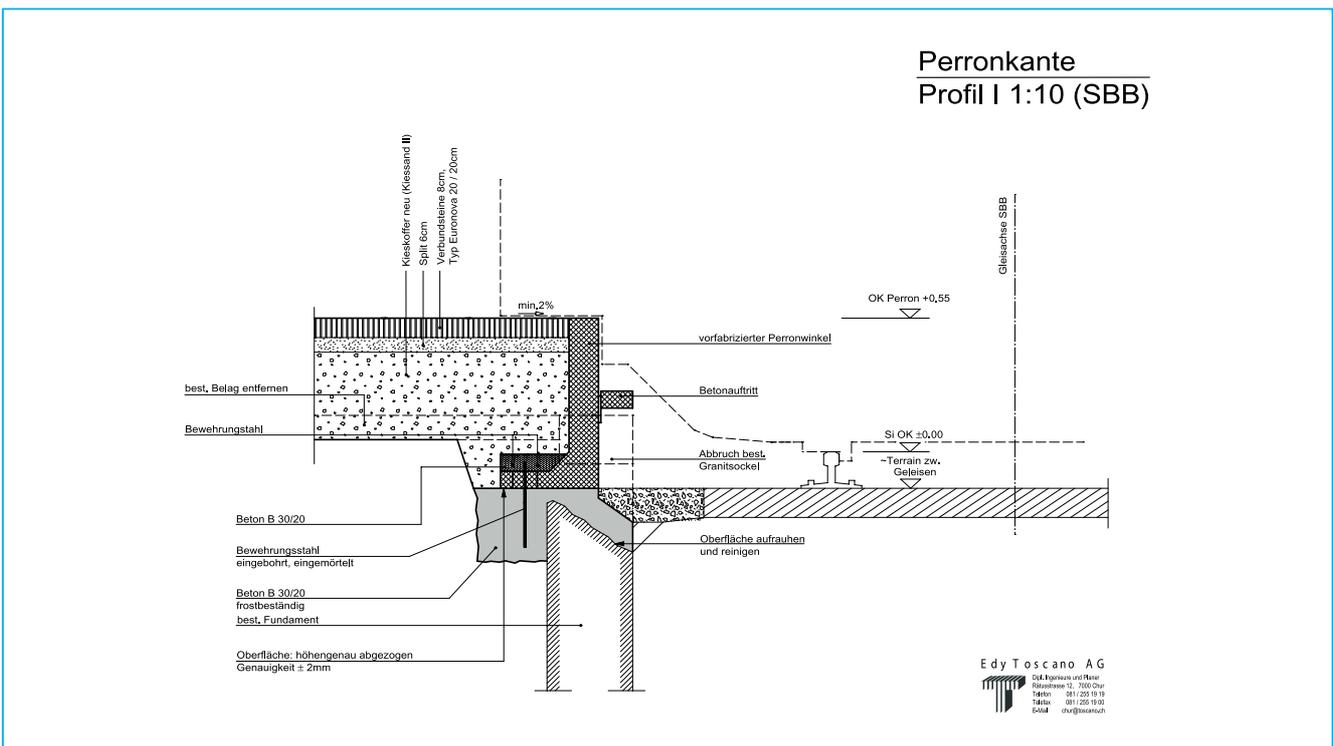
Seit dem feierlichen Spatenstich Anfang Mai 2001 laufen die Bauarbeiten im Bahnhof Chur mit Hochdruck. Das milde Winterwetter hat eine fast unterbrochene Bauzeit ermöglicht. Markant erheben sich im Westen des Bahnhofs die beiden Stahlbögen der neuen Friedaubrücke. Mitte August wird sie eingeweiht, das erste Bauwerk des gesamten Umbaus ist damit bereits vollendet. Die Umgebung an der Plessurstrasse hat sich in eine riesige Baustelle verwandelt, die Bauarbeiten für die Überdeckung der Plessur sind in vollem Gange. Nach den Sommerferien beginnt die RhB mit den Gleisarbeiten. Die Bodenplatte und wesentliche Teile der Wände der 90 Meter langen Personenunterführung vom

Bahnhofplatz zur Gürtelstrasse sind fertig gestellt.

Das neue Stellwerkgebäude auf dem Areal der ehemaligen Hauptwerkstätte wurde im März termingerecht den Spezialisten der Bahnunternehmungen SBB und RhB für die Installation der Sicherungsanlagen übergeben.

Zwischen Haldenstein und der östlichen Bahnhofsneinfahrt in Chur sind bereits die neuen Fahrleitungsmasten und -joche montiert worden.

«Wann beginnen endlich die Bauarbeiten?» Die Frage eines Bahnkunden in den letzten Tagen mag auf den ersten Blick überraschen. Sie dokumentiert aber auch, dass die Bahnbenutzerinnen und Bahnbenutzer im vergangenen



Impressionen Neubau Friedaubrücke

Technische Angaben

Gesamtgewicht Fahrbahnrost:

100 t

Gesamtgewicht

Bogenkonstruktion:

95 t

Gesamtgewicht Hänger:

5 t

Laufmetergewicht

eines Bogens:

665 kg/m³

Laufmetergewicht Trägerrost:

1650 kg/m³

Grösste Bauteile:

– Bogenelemente

Länge: 26,40 m

Gewicht: 17,5 t

– Längsträger Fahrbahnrost

Länge: 23,05 m

Gewicht: 8,5 t



Informationen

www.bahnhofchur.ch

Vorschau

Die nächste Ausgabe der
Bahnhof Züchtig
erscheint im Herbst 2002.

Mit Informationen
über den Bahnhofplatz

Impressum

Auflage: 20 000 Exemplare

Verteilung:

gratis an alle Haushaltungen
der Stadt Chur

Planunterlagen:

Ing. Büro Toscano AG, Chur
Arch. Büro Clavuot, Chur

Fotos:

Otmar Poltéra, SBB Chur

Konzept und Realisation:

Peng & Partner
Werbeagentur ASW, Chur

Satz/Layout:

Marco Ludwig

Druck:

Südstschweiz Print AG