



## 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.

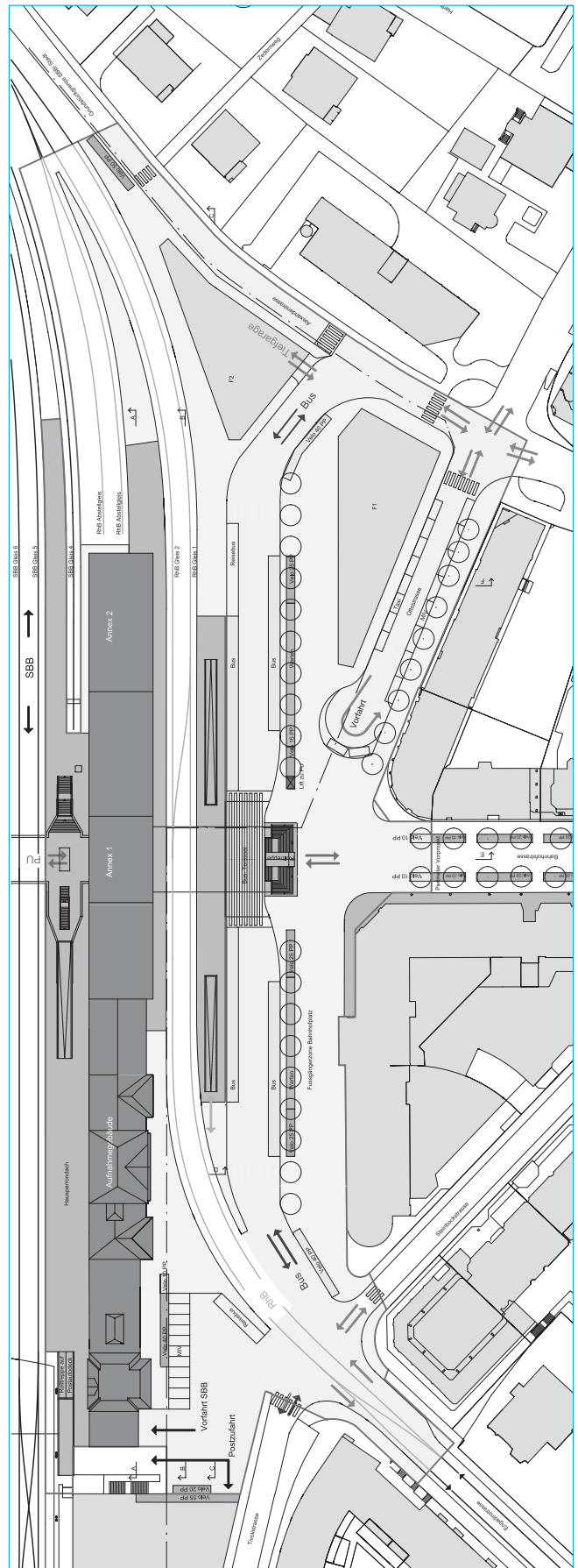
Das vorliegende Projekt besteht durch die verlängerte Personenunterführung, welche sowohl die Chur-Arosa-Bahn als auch den städtischen Bus unterquert. Damit werden die Fussgängerbereiche auf dem Bahnhofplatz wesentlich vergrössert und aufgewertet. Gleichzeitig wird die bisher ungehinderte Durchfahrt 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.





# Das kunt guat!\*

\* Deutsch: Let's go!

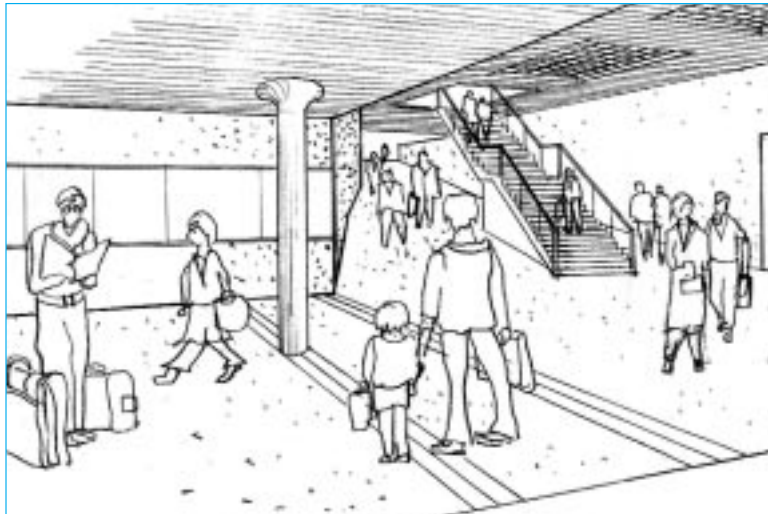
Stadt  Chur  SBB CFF FFS  **Rhätische Bahn**  
Ferrovía retica  
Viafier retica

**LAZZARINI**  **ZSCHOKKE** **METTLER**

## ... 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:



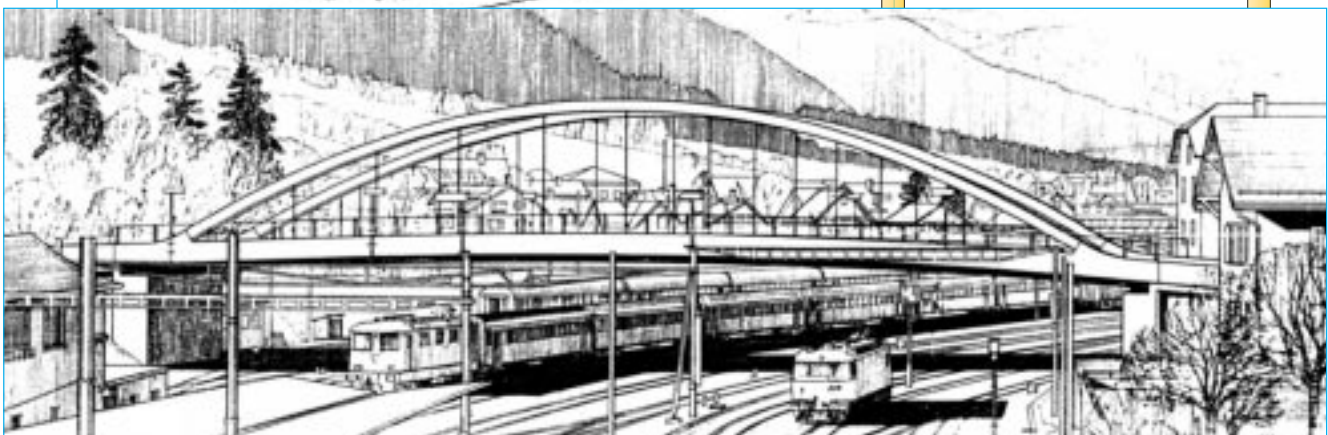
<b>Baukommission</b>	
M. Crufer	Lazzarini AG
G. Caluori	Zschokke Bau AG
Th. Mettler	Mettler Söhne AG

<b>Technische Leitung</b>	
C. Giovanoli	Lazzarini AG
R. Tobler	Zschokke Bau AG
A. Ruckstuhl	Mettler Söhne AG

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

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

<b>Los 3 – Friedaubrücke</b>	<b>2,9 Mio.</b>
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  
 Viafier retica



## Baulos 1 – Personenunterführung



## Baulos 2 – Mastfundamente



## Baulos 3 – Friedaubrücke





## «Wann beginnen endlich die Bauarbeiten?»

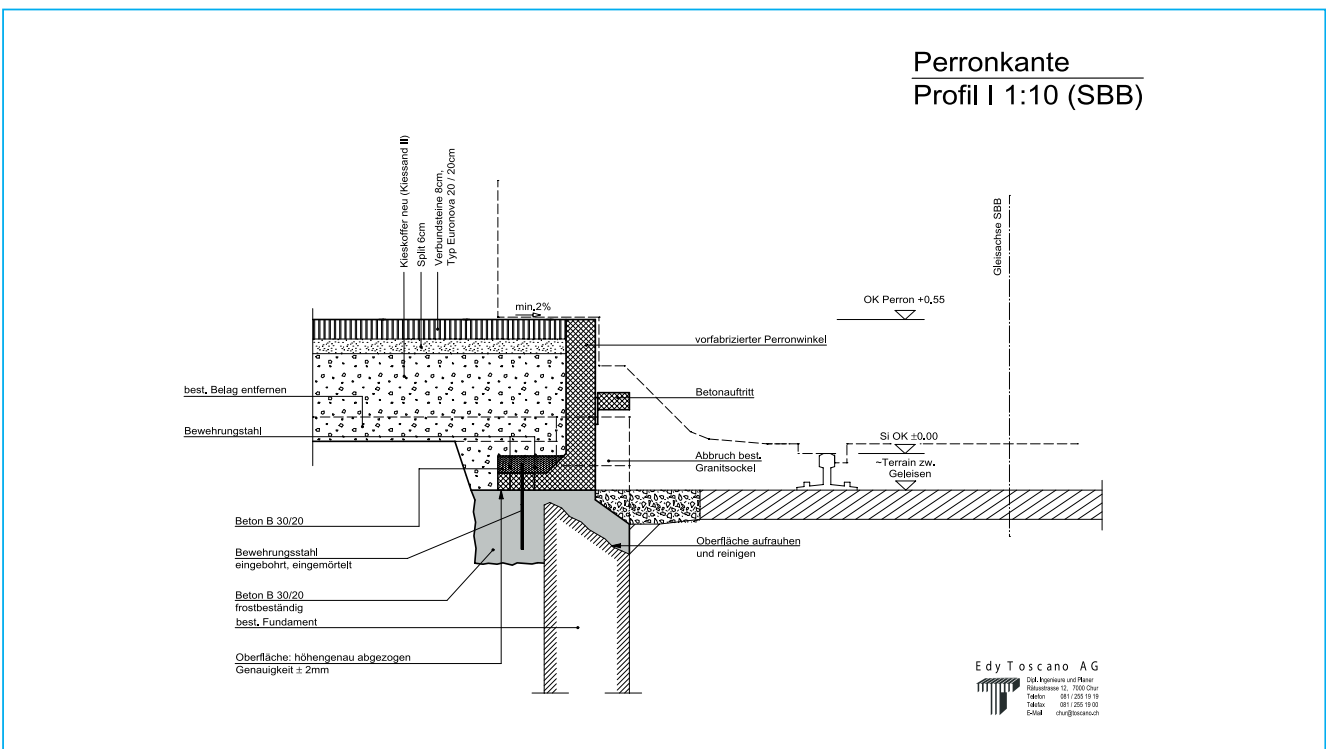
Seit dem feierlichen Spatenstich Anfang Mai 2001 laufen die Bauarbeiten im Bahnhof Chur mit Hochdruck. Das milde Winterwetter hat eine fast unterbrochene Bauzeit ermöglicht. Markant erheben sich im Westen des Bahnhofs die beiden Stahlbögen der neuen Friedaubrücke. Mitte August wird sie eingeweiht, das 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 Bahnhofsinfahrt in Chur sind bereits die neuen Fahrleitungsmasten und -joch 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



Baujahr nur unwesentliche Behinderungen und Schwierigkeiten in Kauf nehmen mussten. Dies ist einerseits auf die Bauarbeiten zurückzuführen, die vorwiegend ausser- oder unterhalb der Gleise- und Perronanlagen stattfanden, aber nicht zuletzt auch auf die, trotz Behinderungen und Einschränkungen, ausgezeichnete Ablaufplanung des Bahnbetriebs durch die Verantwortlichen des Bahnhofs Chur.

Seit dem Osterdienstag sind die Bauarbeiten nun aber für alle spürbarer geworden. Die Anpassung – Erhöhung und Verlängerung – der bestehenden Perronanlagen hat begonnen.

Nach einem genauen Ablaufplan, der koordiniert ist mit den Arbeiten an der Personenunterführung und abgestimmt auf die betrieblichen Bedürfnisse, werden Kante für Kante, Perron für Perron auf die neue Einstiegshöhe von 55 cm über der Schienenoberkante bei den SBB und 25 cm bei der RhB angepasst.

Die Beeinträchtigungen werden auf ein Minimum beschränkt, in-

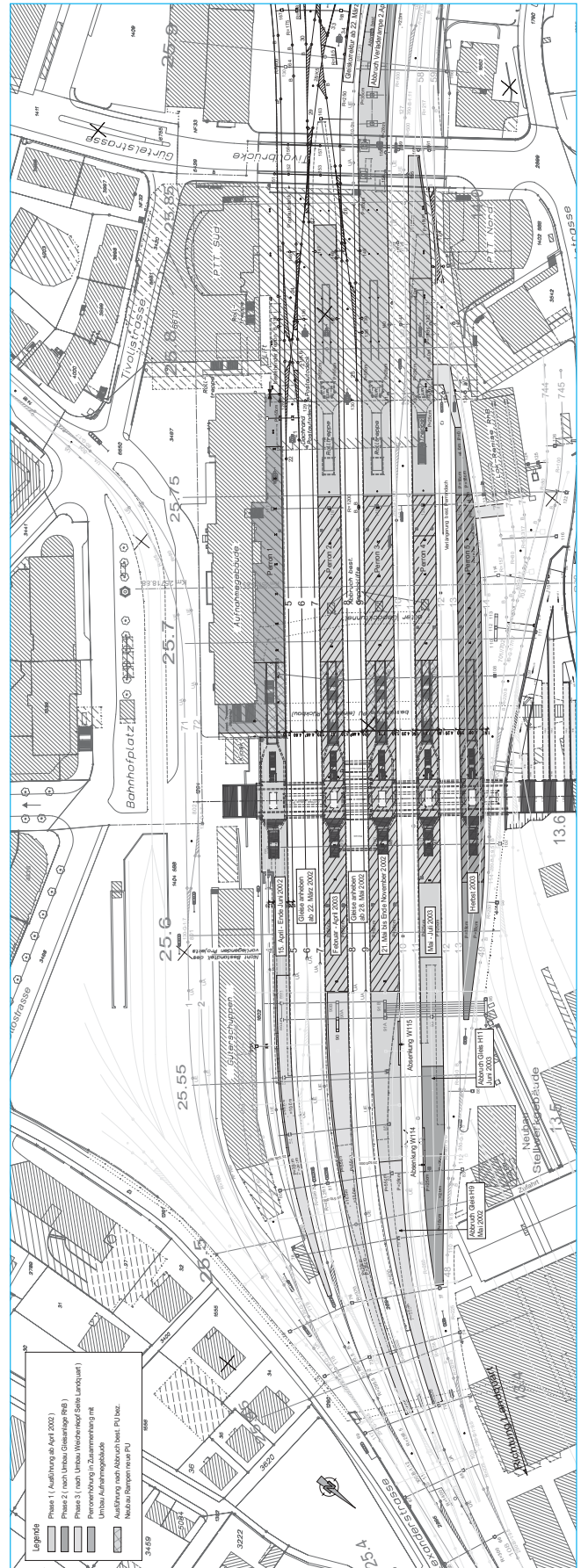
dem die Bauarbeiten um 19 Uhr, nach der abendlichen Spitzenbelastung, beginnen und um 6 Uhr morgens, vor dem Morgenansturm, enden.

Die in der Arbeitsgemeinschaft «Bahnhof Chur» zusammenschlossenen Churer Baufirmen haben sich bereit erklärt, diese Umstellung zugunsten des Bahnkunden auf sich zu nehmen. Für Poliere, Bauführer und Bauarbeiter der beteiligten Firmen sowie für die Sicherheitswärter der Securitas wird für Monate die Nacht zum Tag, heisst es den gewohnten Arbeitsalltag und den privaten Tagesablauf umzustellen.

Dafür gebührt allen der ganz herzliche Dank der Bahnunternehmen und aller Bahnkunden. Denken Sie bitte auch daran, wenn die Einstiegverhältnisse eines Morgens nicht ganz dem entsprechen, was Sie sich sonst gewohnt sind – es leisten alle ihr Bestes für einen modernen, zeitgemässen Bahnhof in Chur.

Andreas Nef

Gesamtprojektleiter Bahnhof Chur



# Impressionen Neubau Friedaubrücke

## Technische Angaben

**Gesamtgewicht Fahrbahnrost:**

100 t

**Gesamtgewicht**

**Bogenkonstruktion:**

95 t

**Gesamtgewicht Hänger:**

5 t

**Laufmetergewicht**

**eines Bogens:**

665 kg/m<sup>3</sup>

**Laufmetergewicht Trägerrost:**

1650 kg/m<sup>3</sup>

**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](http://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