

Personenunterführung in neuem Glanz

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

bestimmt haben Sie sich in den zurückliegenden zwei Jahren das eine oder andere Mal ein baldiges Ende des Baulärms, des Staubs und der Umwege an Ihrem Bahnhof gewünscht... Am 28. Mai dieses Jahres kommen wir Ihrem Wunsch ein grosses Stück entgegen!

Wir weihen die neue Personenunterführung ein, die Ihnen als Bahnreisenden ein Mehr an Komfort und Bequemlichkeit bringt

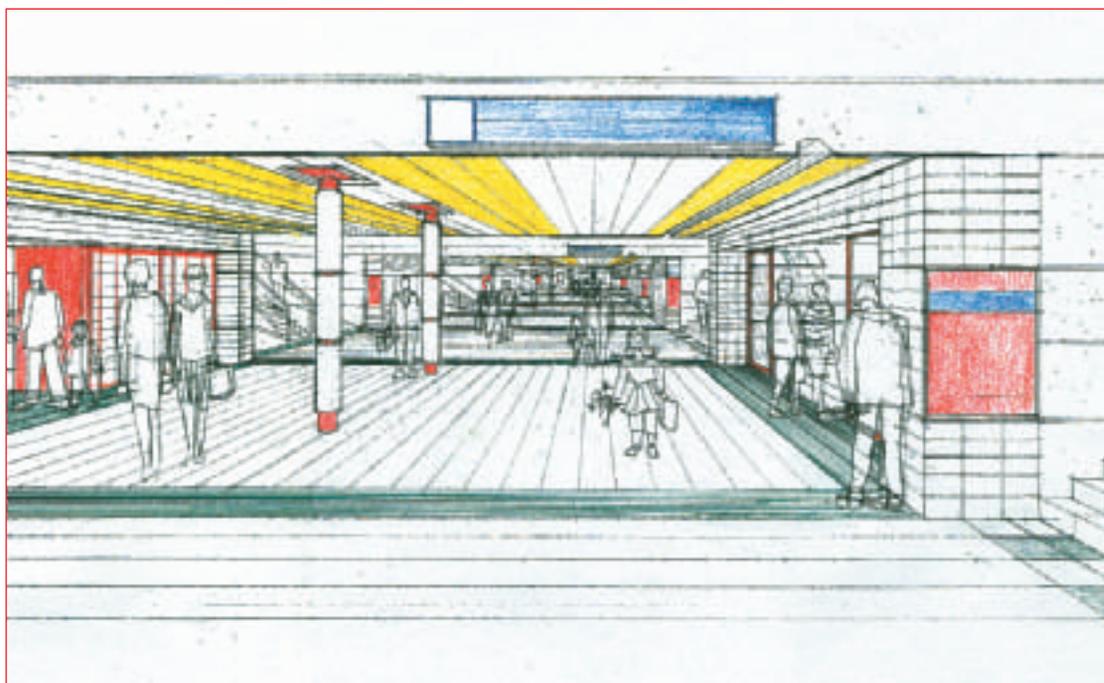
sowie einen grossen Beitrag zum modernen Erscheinungsbild des neuen Bahnhofs Chur leistet!

Die Bauarbeiten wurden in den vergangenen zwei Jahren in enger und konstruktiver Zusammenarbeit zwischen der Stadt Chur, der Rhätischen Bahn, der SBB und deren Betriebsführung des Bahnhofs Chur sowie allen extern beteiligten Unternehmen durchgeführt. Eine reibungslose Zusammenarbeit ist der Grundstein für den erfolgrei-

chen Abschluss eines solchen anspruchsvollen Bauprojektes, das sich an restriktive Kosten- und Zeitvorgaben halten muss. Einen weiteren, wichtigen Beitrag haben Sie, liebe Bahnkundinnen und Bahnkunden, mit Ihrer Geduld und Ihrem Verständnis während der Bauzeit geleistet. Stellvertretend für alle Beteiligten am Bau danke ich Ihnen dafür sehr herzlich!

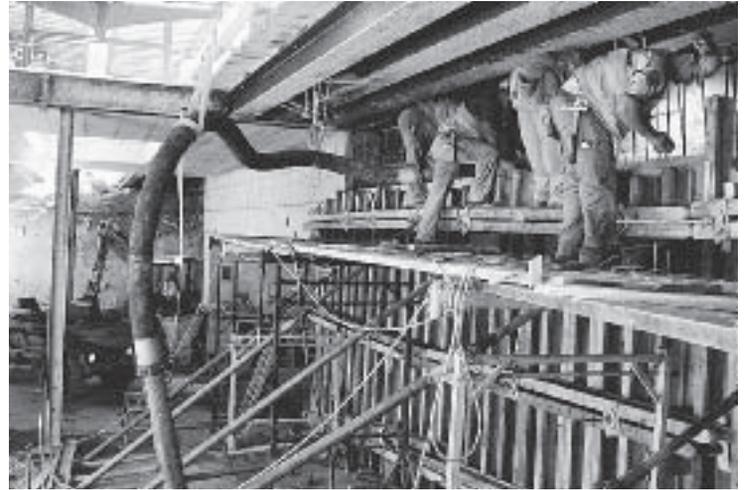
Der Bahnhof ist das Zentrum der Stadt, die Visitenkarte für alle ankommenden und abfahrenden Bahnreisenden. Mit der neuen Personenunterführung können die Churerinnen und Churer noch ein bisschen stolzer auf ihre Visitenkarte blicken!

*Gion Letta, SBB
Leiter IPM Zürich*



Inhaltsverzeichnis

Personenunterführung	2-3
Areal Hauptwerkstätten SBB	4-5
RhB – Chur West	6
Empfängt Arosa seine Gäste in Zukunft bereits in Chur?	7
Der neue Bahnhofplatz: Eine wichtige Verkehrsdrehscheibe für Chur	8



Personenunterführung

Nach rund zweijähriger Bauzeit wird die neue Personenunterführung im Bahnhof Chur am 28. Mai 2003 feierlich eröffnet. Die Perrons sind über beidseitig angeordnete Treppen erreichbar. Noch fehlen die stufenlosen Rampenaufgänge, die erst nach der Schliessung der alten Unterführung gebaut werden können.

Der Monat Mai ist eng verbunden mit den Arbeiten an Personenunterführungen im Bahnhof Chur. Im Mai 1928 wurde die heutige Unterführung fertiggestellt. In nur sechsmonatiger Bauzeit hatte sie die Baufirma C. C. Caprez, Chur-Arosa, im Rahmen des damaligen Bahnhofumbaus realisiert.

Am 4. Mai 2001 begannen mit dem feierlichen Spatenstich die Ar-

beiten für die neue Personenunterführung. Rund zwei Jahre später, am 28. Mai 2003, können wir sie den Churerinnen und Churern, den Bahnkunden der SBB und RhB zur Benützung übergeben.

Die alte Unterführung hat dann, nach 75 Jahren, ausgedient und wird von den Industriellen Betrieben der Stadt Chur teilweise als Leitungsstrasse umgenutzt. Der

Rest wird abgebrochen und zugeschüttet.

Grosszügig in der Breite und in der Höhe, hell, freundlich und zeitgemäss im Innenausbau präsentiert sich das neue Bauwerk. Rund 13 Millionen Franken Baukosten teilen sich die Stadt Chur, die RhB und die SBB nach einem ausgeklügelten, aufgrund der Nutzung vereinbarten Kostenschlüssel.

Nach den Einweihungsfestlichkeiten verlagert sich der Publikumsverkehr zwar in die neue Unterführung, fertig gebaut ist sie aber noch nicht. Die Aufgänge zu den Perrons der SBB und RhB können benützt werden, noch fehlen aber die bequemen, stufenlosen Rampen. Diese queren die alte Unterführung und können deshalb erst nach deren Schliessung erstellt werden. Bis Ende des Jahres





werden aber auch diese Arbeiten abgeschlossen. Was bleibt ist der provisorische Ausgang zum Bahnhofplatz. Erst wenn, wie geplant ab Frühjahr 2004, das Projekt der Neugestaltung des Bahnhofplatzes realisiert werden kann, ändert sich auch dieser Zustand. Die Benutzer unterqueren dann die Chur-Arosabahn und die städtischen Busse in einem unterirdischen Ladengeschoss.

Wenn wir Sie, liebe Churerinnen und Churer, heute zur Einweihung einladen können, liegen zwei Jahre intensiver und enger Zusammenarbeit zwischen den Planern und Bauunternehmungen, den Baudiensten der SBB und RhB und nicht zuletzt den Verantwortlichen der Betriebsführung des Bahnhofs Chur hinter uns. Dafür gebührt allen Beteiligten ein herzlicher Dank.

Andreas Nef
SBB Gesamtprojektleiter



Bahnhof Chur: eine Unterführung für alle

Einladung zur Eröffnung der neuen Personenunterführung

**Mittwoch, 28. Mai 2003
um 15 Uhr, am Bahnhof Chur**

Seit dem **Spatenstich** vor gut zwei Jahren hat sich rund um den **Bahnhof** einiges getan. Als weiteren **Meilenstein** auf dem Weg zu einem **modernen** Bahnhof dürfen wir nun die neue **Personenunterführung** eröffnen. Wir **freuen** uns, die Churer Bevölkerung zu diesem Anlass **einzuladen**. Kommen Sie einfach **vorbei** und lassen sie sich **überraschen**.



Stadt Chur



SBB CFF FFS



Rhätische Bahn
Ferrovía retica
Viafier retica

Studienauftrag

Areal der Hauptwerkstätten SBB

Mit der Aufgabe der Nutzung der Hauptwerkstätten SBB AG Chur sind auf der Nordseite des Bahnhofs Chur neue, grosse Nutzflächenreserven entstanden. Das Areal grenzt an seiner Südwestseite an den Perimeter des «Gesamtüberbauungsplans Bahnhofgebiet Chur» und wurde anlässlich einer Nutzungsplanrevision im Frühjahr 2000 der gemischten Zone G4 zugewiesen.

Für die Bahnhofsüdseite mit dem Bahnhofplatz und der neuen Personenunterführung wurden in den Jahren 1999/2000 im Rahmen des Studienauftrags «Bahnhofplatz Chur» Projektideen ausgearbeitet. Das daraus hervorgegangene Siegerprojekt befindet sich derzeit in der Detailprojektierung.

Nach gemeinsamer Erarbeitung eines Grundkonzeptes zur Neunutzung des Areals der Hauptwerkstätte durch die SBB AG und die Stadt Chur wurde es im Frühjahr 2002 in den Perimeter Gesamtüberbauungsplan Bahnhofgebiet Chur integriert, mit der Auflage, einen Wettbewerb oder Studienauftrag durchzuführen.

Das gesamte Gebiet des Bahnhofs in Chur wird derzeit grossflächig umstrukturiert und neu gestaltet. Mit einem Studienauftrag für das Hauptwerkstätten-Areal soll eine optimale Nutzung aufgezeigt werden. Darunter ist eine bauliche Nutzung zu verstehen, die – ein-

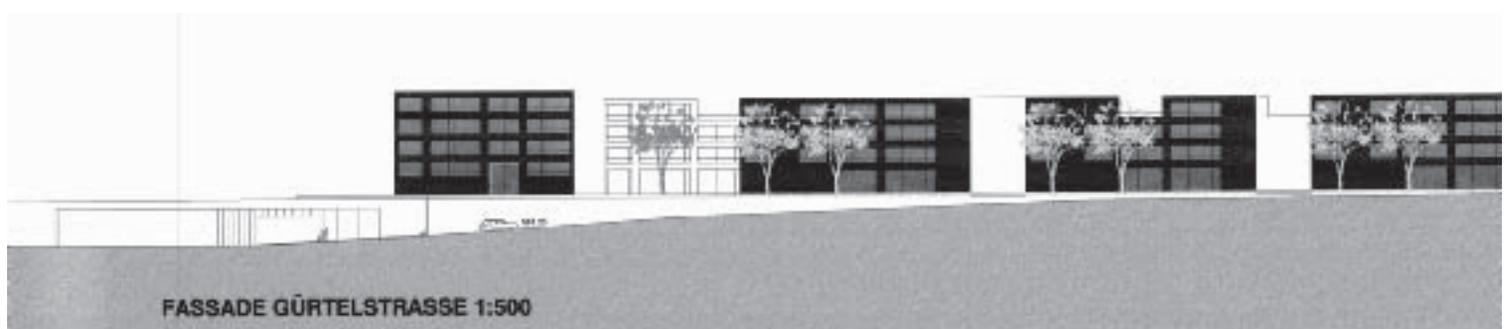


gebunden in das gesamte Bahnhofgebiet – dem Anspruch an eine städtebaulich und architektonisch überzeugende Lösung gerecht wird, verkehrsplanerisch weitsich-

tig und gleichermaßen marktfähig und realisierbar ist.

Der bestbeurteilte Lösungsvorschlag soll die Grundlage bilden

für die Überarbeitung des Gesamtüberbauungsplans Bahnhofgebiet Chur, als Voraussetzung für eine Realisierung.



FASSADE GÜRTELSTRASSE 1:500

Jurybericht



AUSSTELLUNG Projekte des Studienauftrages

HTW
(Hochschule für Technik und Wirtschaft)

Werkstätte Bau und Gestaltung
Pulvermühlestrasse 80
7000 Chur

Di. 6. bis Do. 15. Mai, 2003

Öffnungszeiten:

Mo.	13.00 bis 17.00
Di.	16.00 bis 21.00
Mi.	13.00 bis 18.30
Do./Fr.	16.00 bis 21.00
Sa.	9.00 bis 13.00

Das Beurteilungsgremium hält fest, dass die Aufgabe, die den sieben Teams im Studienauftrag gestellt wurde, sehr herausfordernd war.

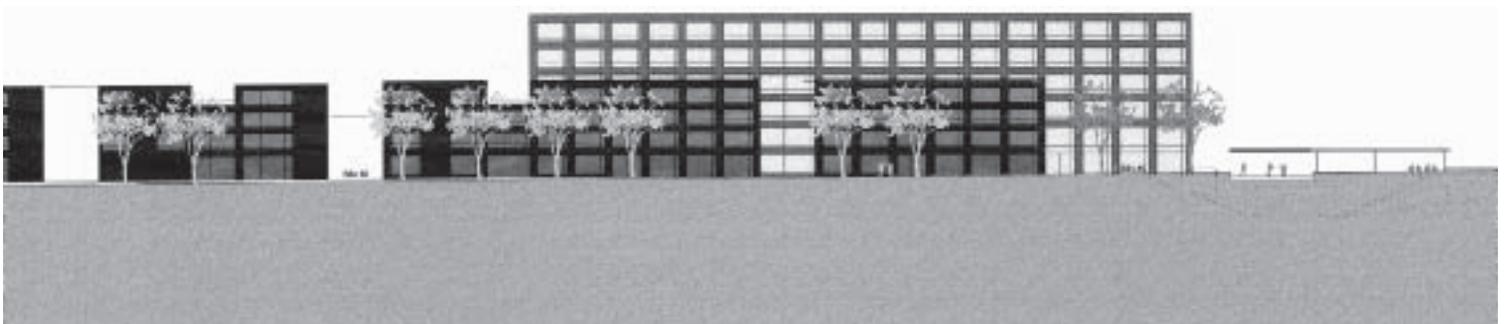
Das Areal Hauptwerkstätte SBB Chur liegt zwischen der Innenstadt und der Neustadt von Chur, grossräumig betrachtet zwischen einer Stadtstruktur mit gefassten Strassen und Plätzen und einer offenen Bauweise mit Erschliessungsstrassen. Die Lage des Areals an diesem Übergang – im Sinne eines Brückenschlages –



stellt die Frage nach der adäquaten Bauweise: Randbebauung oder offene Strassen oder einer vermittelnden Mischform und ihren Möglichkeiten für das «Wohnen in der Stadt».

Der empfohlene Lösungsvorschlag des Ateliers Wehrlin, Flammatt, reagiert auf die städtebauliche Übergangszone mit einer Bebauung, die auf der Typologie der Zeilenbauweise beruht.

Die Z-förmigen Zeilen erlauben sowohl eine hofartige Innenwelt, als auch halboffene und rhythmische Abschlüsse gegen das Gleisareal einerseits und entlang der Gürtelstrasse andererseits. Dieses planerisch robuste, aber räumlich feingliedrige Gewebe erlaubt einen problemlosen Übergang zu den Kopfbauten. Diese Kopfbauten definieren sowohl den Brückenkopf zum gegenüberliegenden Bahnhofplatz als auch einen Ansatz zu einem möglichen Platz und bilden ein angemessenes Tor zur City Chur.



RhB – Chur West

Im Westteil des Bahnhofs Chur wurden im Jahr 2002 zwei wichtige Meilensteine für den Gesamtausbau des Churer Bahnhofs erreicht: Fertigstellung der Verbreiterung der Plessurbrücke und der Um-/Ausbau der verlängerten Abstellgleisanlage RhB.

Plessurbrücke

Das grosse massive Brückenbauwerk konnte programmgemäss erstellt und im Sommer 2002 den Gleisbauern zur Gleisverlegung über die Plessur hinaus übergeben werden. In guter Zusammenarbeit mit der Stadt Chur bzw. den Industriellen Betrieben Chur (IBC) gelang es auch, für die Benutzer der Unteren Plessurstrasse trotz Verdoppelung der Tunnellänge ein helleres und benutzerfreundliches Umfeld für die Unterquerung der Bahn zu schaffen. Wie weit das auch gewisse Faunaarten (Fische, Vögel, Fledermäuse u. a. m.) zu honorieren wissen, wird sich in nächster Zeit noch zeigen.

Der Bau der um 62 m verbreiterten Plessurbrücke war Voraussetzung für den Ausbau der Abstellgleisanlage RhB.

Abstellgleisanlage

Zwischen Ende Juli und Mitte Dezember 2002 wurde die ganze Abstellgleisanlage (L-Gruppe) total erneuert. Neu stehen mehr



und längere Gleise für das Abstellen von Wagengruppen und ganzen Zugkompositionen zur Verfügung. Dafür wurden rund 2700 m Gleis und 18 Weichen neu verlegt und 3200 t Schotter eingebaut. Gleichzeitig wurden die Fahrleitungsanlagen komplett erneuert, eine neue Zugvorheizanlage und eine neue Gleisbeleuchtung installiert und x-hundert Meter Kabelkanalisationen und Rohrleitungen verlegt.

All diese Arbeiten erfolgten in einem engen Zeitkorsett in Tag- und Nachtarbeit. Den arg strapazierten Nachbarn danken wir für

das nicht freiwillig aufgebrachte Verständnis unseren Bauarbeiten gegenüber und die ertragenen Immissionen.

Die vergrösserte Gleiskapazität wiederum war Voraussetzung für den eigentlichen Beginn der Gleisarbeiten 2003 im Bereich Personenbahnhof. Denn mit dem Bau der neuen Perronanlagen müssen die heute zur Verfügung stehenden Abstellmöglichkeiten weitgehend aufgehoben werden.

*Leo Hirschi
RhB-Projektleiter*





Empfängt Arosa seine Gäste in Zukunft bereits in Chur?

Dieser kleinen Bahn, die sich seit nunmehr 89 Jahren auf ihren schmalen Schienen unermüdlich bis zum Ferienklassiker Arosa aufwärts bewegt und dabei eine Höhendifferenz von 1157 Meter überwindet, ist es zu verdanken, dass heute Erholungssuchende aus aller Welt zu jeder Jahreszeit meist problemlos in den schneesicheren Sportort und das gemütliche Wandergebiet gelangen.

Bevor die Chur-Arosa-Bahn den Betrieb aufnahm, war der Weg durch das Schanfigg lang und mühselig. Als meine Grosseltern 1908 zum ersten Mal mit der Postkutsche nach Arosa fuhren, brauchten sie zirka sechs Stunden. Ein Pferdewechsel in St. Peter war notwendig, manchmal musste sogar unterwegs übernachtet werden.

Wie wichtig eine gute Bahnverbindung für die Entwicklung von Arosa war, erkannten die damaligen Einwohner bald. Erste Projekte für eine Eisenbahn von Chur nach Arosa entstanden bereits 1901.

In nur zwei Jahren, von 1912 bis 1914, wurde diese auf äusserst schwierigem Gelände liegende Bahn, mit einem Budget von gerade mal 10 Mio. Schweizer Franken, erstellt. Eine wahre Pionierleistung! Heute würde ein solches

Unterfangen wegen der langatmigen und verschlungenen politischen Wege ein Vielfaches an Zeit und Kosten in Anspruch nehmen.

Jahre 2002 ungefähr 245 000 Personen per Bahn nach Arosa reisten. Die für Arosa optimalste Lösung mit der Untertagelegung der Chur-Arosa-Bahn durch den Mittenbergstunnel bleiben Wunschträume. Dafür können wir

aber heute freudig den jetzigen Ausbauarbeiten des Bahnhofs Chur entgegensehen. Unser Gast soll die Arosabahn dank Rolltreppe und Lift und sogar überdacht bequem erreichen können.

Durch eine klare Signalisation und mit ersten Livebildern aus Arosa werden unsere Bahnurlauber in Chur empfangen. Bereits dort beginnen in Zukunft die wohlverdienten Ferien für unsere Gäste, unser Ziel ist erreicht!

Ein herzliches Dankeschön aus Arosa an SBB, RhB und die Stadt Chur!

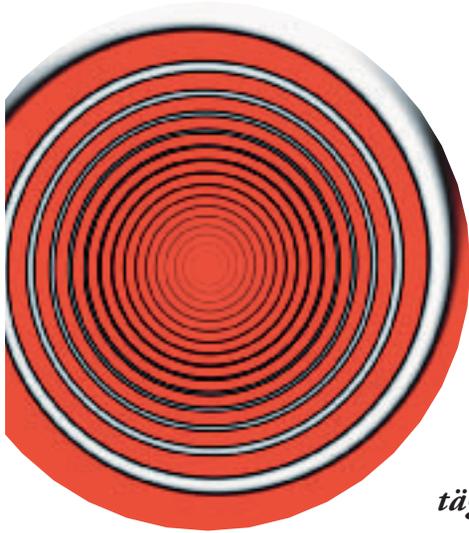
*Christina Schauer-Streiff
Delegierte der Gemeinde Arosa*


Arosa
EXPRESS

CHUR-AROSA

Bei ihrer Eröffnung am 11. Dezember 1914 war die Chur-Arosa-Bahn noch eine Privatbahn. Erst 1942 fusionierte sie mit der Rhätischen Bahn. Die gesamte Strecke ist 26 Kilometer lang. Sie führt durch 21 Tunnel und über 41 Brücken.

Der Ausbau des Churer Bahnhofs ist für Arosa von grösster Wichtigkeit, wenn man bedenkt, dass im



Der neue Bahnhofplatz: Eine wichtige Verkehrs- drehscheibe für Chur

650 Stadtbusse, über 40 Züge der Chur-Arosa-Bahn und gegen 20 000 Personen, welche den Bahnhofplatz in den nächsten Jahren täglich benutzen. Das sind einige der wichtigen Eckdaten, die für die Neugestaltung des Bahnhofplatzes gelten und weil der Bahnhofplatz ein Ort ist, der vielfältigen Ansprüchen gerecht werden muss. Eine künftig hohe Attraktivität wird erreicht mit bequemen Umsteigeverhältnissen, genügend Abstellplätzen für Autos und Velos sowie einem kommerziellen Angebot für Kunden und Passagiere.

Informationen

www.bahnhofchur.ch

Vorschau

Die nächste Ausgabe der
Bahnhof Züchtig
erscheint im Herbst 2003.

Mit Informationen
über den Bahnhofplatz

Impressum

Auflage: 20 000 Exemplare

Verteilung:
gratis an alle Haushaltungen
der Stadt Chur und Arosa

Planunterlagen:
Arch. Büro Brosi, Chur
Arch. Büro Clavuot, Chur

Fotos:
Otmár Poltéra, SBB Chur

Konzept und Realisation:
Peng & Partner
Werbeagentur, Chur

Satz / Layout:
Südoschweiz Print AG, M

Druck:
Südoschweiz Print AG

Der künftige Bahnhofplatz zeichnet sich dadurch aus, dass:

- die Gleise der Chur-Arosa-Bahn zum Aufnahmegebäude hin verschoben werden;
 - der Stadtbus an Stelle der heutigen Chur-Arosa-Bahn einen neuen Busterminal erhält;
 - die neue ab Ende Mai benutzbare Personenunterführung im Endzustand unter der Chur-Arosa-Bahn und dem Busterminal durchgeführt wird;
 - die noch vorhandene Durchfahrt für den Individualverkehr über den Bahnhofplatz aufgehoben wird;
 - ein unterirdisches Parkhaus für ca. 330 Fahrzeuge sowie mehrere hundert Abstellplätze für Velos erstellt werden und
 - vor den Gebäuden auf der Seite Bahnhofstrasse und Ottostrasse eine grosszügige Fussgängerzone realisiert wird.
- Zurzeit ist das Bauprojekt in Bearbeitung. Bis zum kommenden Sommer sind auch die Kosten dafür bekannt. Im Herbst wird

sich sodann der Gemeinderat mit der Botschaft befassen und die Volksabstimmung erfolgt Ende Jahr evtl. anfangs 2004. Der Baubeginn soll anschliessend rasch aufgenommen werden. Die Abläufe dabei sind sehr komplex, da unter anderem sowohl die Chur-Arosa-Bahn als auch der Stadtbus den Betrieb ohne Einschränkungen aufrecht halten müssen.

*Roland Tresp, Stadtrat
Vorsteher Departement 3*

