

Weg vom Chaos – Ja zum Bahnhofplatz

Mit dieser Überschrift wurde die städtische Bevölkerung bereits vor 10 Jahren über den damals geplanten neuen Bahnhofplatz mit einer Bahnhofszeitung informiert. Weiter hiess es damals: «menschenfreundlich und verkehrsgerecht».

Das Ende Mai vom Beurteilungsgremium zur Weiterbearbeitung empfohlene Projekt «Chur 2005» erfüllt die damaligen wie auch heute noch gültigen Ziele am besten. Durch die Verlängerung der neuen 10,5 m breiten Personenunterführung unter der Arosabahn-Haltestelle bis zur Mitte des Bahnhofplatzes wird Tausenden

von Fussgängern, die täglich den Durchgang von der Altstadt in die Neustadt benutzen, der heutige Hindernislauf um und durch die Arosabahn erspart. Gerade der Sicherheit für die Fussgänger wird mit diesem Projekt eine hohe Priorität eingeräumt. Auf dem Bahnhofplatz können sich die Fussgänger aufhalten und verweilen. Zusätzlich zur Personenunterführung ist auch ein ebenerdiger Zugang zum Bahnhofgebäude über die Arosabahngeleise vorgesehen. Mit der Öffnung des Bahnhofplatzes auf die ganze Länge, inkl. der heutigen Gleisanlage im Areal F, wird eine neue Perspektive ge-

schaffen. Die künftig überdeckte Haltestelle der Arosabahn kommt mitten vor den Bauten des Bahnhofs in der Achse zur neuen Personenunterführung zu liegen, was optimale Umsteigebeziehungen für Bahn- und Buspassagiere ergibt. Für die Velofahrer werden beidseitig des Bahnhofs genügend grosse Abstellplätze realisiert. Das Queren des Bahnhofareals durch die neue Personenunterführung mit Velos oder auch mit Kinderwagen wird gegenüber heute wesentlich vereinfacht, weil bei allen Aufgängen zusätzlich zu den Treppen auch Rampen gebaut werden. Die Zu- und Wegfahrt für Privatautos

ist ebenerdig wie auch im 1. UG des Parkhauses sichergestellt. Das Projekt «Chur 2005» ist zweckmässig, finanzierbar, in Etappen realisierbar und erfüllt die heutigen und künftigen Anforderungen eines modernen Bahnhofs und ist, wie eingangs erwähnt, menschenfreundlich und verkehrsgerecht. Mit diesem Projekt bleibt das alte Bahnhofgebäude künftigen Generationen erhalten.

Josef Rogenmoser
Stadtrat



Inhaltsverzeichnis

Weg vom Chaos – Ja zum Bahnhofplatz	1
Aus der Sicht der Behördendelegation	2
Warum dieses Projekt ...	3
Darum dieses Projekt	6
Der Bahnhof erhält einen neuen Gesamtüberbauungsplan	8
Dr Bus vo Chur	9
Neue Linienführung der RhB	10
SBB-Qualität auch im Untergrund	11
Am 24. September 2000 werden die Weichen gestellt.	12

Aus der Sicht der Behörden-delegation

Bahnhof und Bahnhofplatz Chur sind Stichworte, welche in der hiesigen (verkehrs-)politischen Diskussion seit vielen Jahren präsent sind.

Es brauchte verschiedene Anläufe, um die teilweise unterschiedlichen Interessen der insgesamt sieben beteiligten Partner unter einen Hut zu bringen. Stadt Chur, SBB, RhB, Post, Gemeinde Arosa, Kanton und Bund haben im Rahmen der Behördendelegation und in verschiedenen Kommissionen und Arbeitsgruppen intensiv nach Lösungen gesucht. Es galt für einmal nicht den kleinsten, sondern den grössten gemeinsamen Nenner zu finden zwischen verkehrspolitischen, kundenfreundlichen,

betrieblichen, kommerziellen, städtebaulichen, architektonischen und denkmalpflegerischen Interessen. Und jede Lösung musste schliesslich einer weiteren Bedingung genügen, sie muss nämlich finanzierbar sein.

Der Entscheidungsprozess war lange und gezeichnet von unzähligen Rückschlägen und Neuanfängen. Die ursprünglich anvisierte Vision, die Verkehrsprobleme auf dem Bahnhofplatz mit der unterirdischen Einführung der Chur-Arosa-Linie in den Bahnhof Chur zu bewältigen, scheiterte schliesslich an der Vorgabe der Finanzierbarkeit.

In der Folge wurden weitere Lösungen gesucht, deren Verwirklichung jedoch stets das eine oder andere Einflusskriterium im Wege stand. Im vergangenen Sommer entschloss sich deshalb die Behördendelegation zur öffentlichen Ausschreibung eines Studienauftrages. Aufgrund eines umfangrei-

chen Pflichtenheftes hatten sieben verschiedene Planerteams die Aufgabe, eine alle Interessen möglichst optimal abdeckende Lösung der Problematik Bahnhofplatz Chur zu finden.

Zur Vorauswahl der sieben Teams – mehr als zwei Dutzend Teams meldeten ihr Interesse am Studienauftrag an – sowie zur Evaluation der eingegangenen Projektarbeiten setzte die Behördendelegation ein spezielles Organ ein, das Beurteilungsgremium. Diesem gehörten, unter der Leitung von Johannes Schaub, Chefarchitekt der SBB, ausgewiesene Experten an. Die sieben Teams – aber auch das Beurteilungsgremium – haben innert kurzer Frist sehr gute Arbeit geleistet. Das gilt namentlich für das Projekt «Chur 2005» des Teams von Architekt Conradin Clavuot. Die Behördendelegation hat sich von den klaren Vorzügen dieses Projektes überzeugen lassen. Hervorzuheben sind insbe-

sondere dessen vielfältige Optionsmöglichkeiten und die gute bauliche Etappierbarkeit. Der Antrag des Beurteilungsgremiums, dieses Projekt weiterzubearbeiten, wurde deshalb in der Behördendelegation einstimmig gutgeheissen.

Die bisherigen Reaktionen zeigen, dass das Projekt «Chur 2005» auf ein gutes Echo stösst. Die Voraussetzungen dafür, dass die allseits bekannte komplexe Problematik des Bahnhofs Chur bis im Jahr 2005 tatsächlich gelöst ist, sind kaum je so günstig gestanden. Die Hauptstadt der schweizerischen Ferienecke verdient es, endlich über eine ihrer Bedeutung entsprechende moderne Bahnhofinfrastruktur zu verfügen. Möge diesmal der Durchbruch gelingen! ■

*Silvio Fasciati, Direktor
 Rhätische Bahn und
 Präsident der Behördendelegation
 «Bahnhof Chur»*



Warum dieses Projekt ...

Der Ausbau des Knotens Chur ist für den öffentlichen Verkehr in Graubünden von zentraler Bedeutung: Der SBB-RhB-Gemeinschaftsbahnhof 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. Andererseits kommt Chur eine grosse Bedeutung bezüglich Anschluss Graubündens an das nationale bzw. internationale Bahnnetz zu.

Der Gesamtüberbauungsplan

Seit 1988 besteht ein Gesamtüberbauungsplan für das Bahnhofgebiet, welcher Verkehrswege, Bauten und ein Parkhaus umfasst. Basierend auf diesem Gesamtüberbauungsplan wurde von der Architektengemeinschaft Richard Brosi / Robert Obrist und Partner das Bahnhofprojekt «Connection» entwickelt. In diesem Projekt war zur Entflechtung der Personenströme einerseits eine Überführung für Passanten von der Neu- in die Altstadt geplant, andererseits für Reisende eine zusätzliche Unterführung vom heutigen Bahnhofgebäude auf die Perrons. Die bestehende Unterführung sollte als Durchgang für Velofahrer bestehen bleiben.

Die erste Etappe des Projektes «Connection» wurde realisiert: das Postautodeck, die Glasüberdachung sowie die beiden Verwaltungsgebäude sind ausgeführt. Die akute Finanznot des Bundes führte allerdings dazu, dass die folgenden Ausbautappen storniert und das Gesamtprojekt redimensioniert wurden. Auch die ursprünglichen Pläne für einen unterirdischen Bahnhof der Chur-Arosabahn wurden für mindestens 20 Jahre zurückgestellt. Damit war die Situation auf dem

Bahnhofplatz Chur nach wie vor ungelöst. Die verschiedenen Verkehrsströme des Individualverkehrs, der Linie Chur-Arosa, der Busse und der Fussgänger behindern sich gegenseitig.

Der Bahnhof

Ein erster Ansatz auf der Suche nach neuen Lösungen schien das Weiterziehen der Geleise gegen Osten in den Bereich der Güterschuppen zu sein, um dort einen RhB-Bahnhof einzurichten und damit den Bahnhofplatz zu entlasten. Die Geleise der Chur-Arosabahn wären dabei bis an die SBB-Geleise herangeführt worden. Um dafür den nötigen Platz zu schaffen, hätte das heutige Bahnhofgebäude zum Teil abgebrochen werden müssen. Zur Prüfung dieser Idee wurden 5 Architekten vom Stadtrat Chur beauftragt, eine Machbarkeitsstudie auszuarbeiten. Das Projekt «Revival» des Architekturbüros Richard Brosi wurde daraufhin im Juni 1998 von der Jury ausgewählt, den gültigen Gesamtüberbauungsplan weiterzuentwickeln.

Doch auch diese Planung konnte nicht weitergeführt werden. Im März 1999 wurde von der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege ein Gutachten ausgestellt, welches das Bahnhofgebäude mit seinen wichtigsten Teilen als schützenswert klassifizierte.

Damit schienen die Probleme rund um den Bahnhofplatz unlösbar zu werden. Fachexperten aus den verschiedensten Richtungen und mit den unterschiedlichsten Forderungen beteiligten sich an der Diskussion, die unterschiedlichen Interessen schienen keinen tragfähigen Konsens mehr zuzulassen.

Ein neuer Studienauftrag

Im Sommer 1999 wurde daraufhin von den drei Interessengruppen erstmals ein gemeinsames Vorgehen beschlossen: die Stadt Chur, die Rhätische Bahn AG (RhB) und die Schweizerische Bundesbahnen AG (SBB) schrie-

ben für die Neugestaltung des Bahnhofplatzes Chur einen gemeinsamen Studienauftrag aus. Es wurde ein Beurteilungsgremium von 9 Personen zusammengestellt, das zusätzlich von 9 Fachexperten unterstützt wurde (vgl. Kasten). Dabei wurden Mitglieder der Stadt Chur, der SBB und RhB durch die Stadtbus Chur AG, Verkehrsplaner, Heimatschutz, Denkmalpfleger und Architekten ergänzt.

In diesem Gremium wurden die einzelnen Aspekte und Interessen in einem Pflichtenheft zusammengeführt, die Vielzahl von Anforderungen und Rahmenbedingungen geprüft und diskutiert. Daraus resultierte unter anderem der Einbezug des Areals F in den Planungsperimeter. Mit diesen Grundlagen wurden als Richtlinien für die Teilnehmer des Studienauftrages fünf untereinander nicht

Mitglieder des Beurteilungsgremiums und der Fachexperten

◆ *Vorsitz:*

- **Schaub Johannes:** SBB, Geschäftsbereich Anlagen-Management, Leiter Architektur

◆ *Mitglieder Beurteilungsgremium*

- **Rogenmoser Josef:** Stadt Chur, Stadtrat
- **Bärtsch Andreas:** Stadt Chur, Präsident Baukommission
- **Bauschatz Helmut:** RhB, Vizedirektor, Leiter Finanzen/Dienste
- **Siebert Felicitas:** SBB, Liegenschaften, Leiterin Entwicklung und Planung
- **Prof. Brändli Heinrich:** Institut für Verkehrsplanung und Transporttechnik, ETH Zürich
- **Dr. Fischer Markus:** Präsident der kantonalen Natur- und Heimatschutzkommission Graubünden
- **Leemann Peter:** Dipl. Architekt ETH/BSA/SIA, Bülach
- **Quarella Peter:** Dipl. Architekt BSA/SIA, St. Gallen

◆ *FachexpertInnen:*

- **Buchenel Beatrice:** Stadt Chur, Stadtarchitektin
- **Dürst Peter:** Stadt Chur, Stadttingenieur
- **Heller Dieter:** Präsident Stadtbus Chur AG
- **Hirschbühl Leo:** RhB, Gesamtprojektleiter
- **Glünkin Werner:** Kt. Graubünden, Leiter Fachstelle öffentlicher Verkehr
- **Greuter Kurt:** SBB, Liegenschaften Entwicklung + Planung Zürich, *teilw. vertreten durch:*
- **Dr. Naef Hans:** GSP, Gesellschaft für Standortanalysen und Planungen AG
- **Grünenfelder Mathias:** RhB, Sektionschef PSC
- **Nef Andreas:** SBB, Anlagen-Management, Gesamtprojektleiter
- **Dr. Rutishauser Hans:** Kant. Denkmalpfleger

gewichtete Ziele definiert, welche die unterschiedlichen Aspekte der Anforderungen an den Bahnhofplatz abdecken:

– *Eine überzeugende architektonische und städtebauliche Neugestaltung des Bahnhofplatzes:*

Die Förderung des Platzes als Stadt- und Lebensraum, die Verbindung der beiden Stadtteile durch die Personenunterführung und deren Verankerung durch die beiden neu zu gestaltenden Aufgänge Süd (Bahn-

hofstrasse) und Nord (Gürtelstrasse), sowie die volumetrische Gestaltung des Areal F.

– *Die funktionale Verknüpfung des öffentlichen Verkehrs:*

Die Präzisierung und Ausformulierung der Verkehrsdrehscheibe am Bahnhof Chur mit der Schaffung optimaler Verhältnisse für Umsteigebeziehungen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln.

– *Die Erschliessung des Bahnhofareals durch den Individualverkehr:*

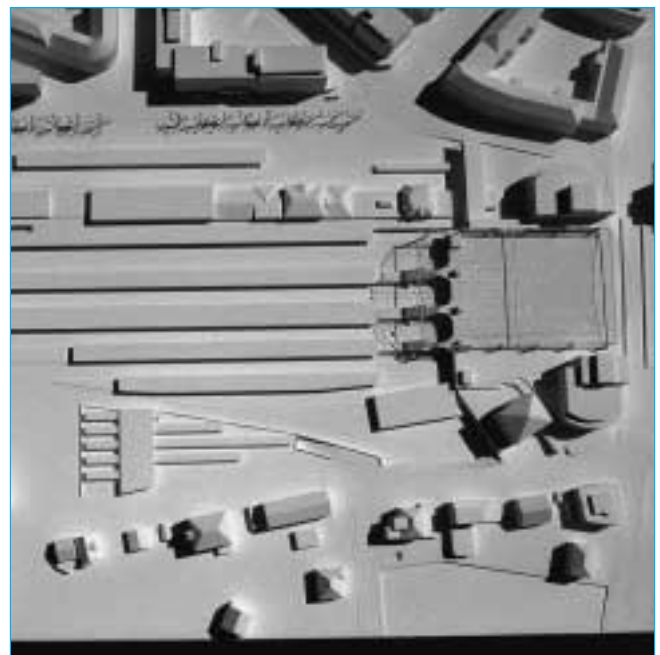
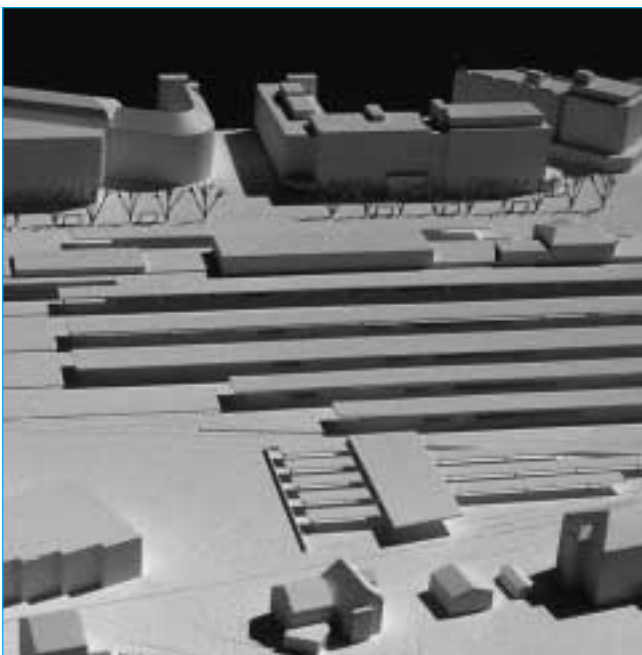
Die Führung des Individualverkehrs zu den verschiedenen Funktionsbereichen innerhalb des Bearbeitungsperimeters sowie die vorgesehene unterirdische Parkierung im Areal F.

– *Die Eingliederung der Linie Chur–Arosa:*

Das Festlegen des Halteortes der Linie Chur–Arosa unter Berücksichtigung der betrieblichen Anforderungen, in Abstimmung auf das im Studienauftrag gewählte Gesamtkonzept.

– *Ein ökonomisch tragbares Gesamtkonzept:*

Eine sinnvolle Anordnung der Bauten zur Förderung der wirtschaftlichen Nutzung des Gesamtareals (Aufnahmegebäude, Areal F, Aufgang Personenunterführung) und die Nutzung der Publikumsströme für den Kommerz. Überlegungen zur Etappierung, die auf der heutigen Situation und Entwicklung des Immobilienmarktes in Chur basieren.



Mit dieser Zielsetzung wurde einerseits eine sinnvolle Planungsgrundlage geschaffen, andererseits entwickelte sich zwischen dem Beurteilungsgremium und den Fachexperten durch die gemeinsame Auseinandersetzung zu dieser komplexen Thematik ein Vertrauensverhältnis, das es letztlich ermöglichte, sachbezogen und nüchtern die Vor- und Nachteile der Resultate aus dem Studienauftrag gegeneinander abzuwägen und nach einer gemeinsamen Lösung zu suchen.

In einem Präqualifikationsverfahren wurden 7 Planerteams ausge-

wählt, darunter 3 Teams aus Chur und je eines aus St. Moritz, Brugg, Winterthur und Zürich. Die Abgabe der Planungsunterlagen und eine Begehung des Planungsperrimeters fand Mitte Januar 2000 statt. Mit dem Ziel, optimale Schlussresultate zu fördern, wurden die Planungsteams durch die Möglichkeit einer Fragenbeantwortung und eine Zwischenbesprechung durch den Studienauftrag begleitet und in ihrer Lösungsfindung unterstützt. Für das Beurteilungsgremium und die Fachexperten war dies eine zusätzliche Gelegenheit für eine vertief-

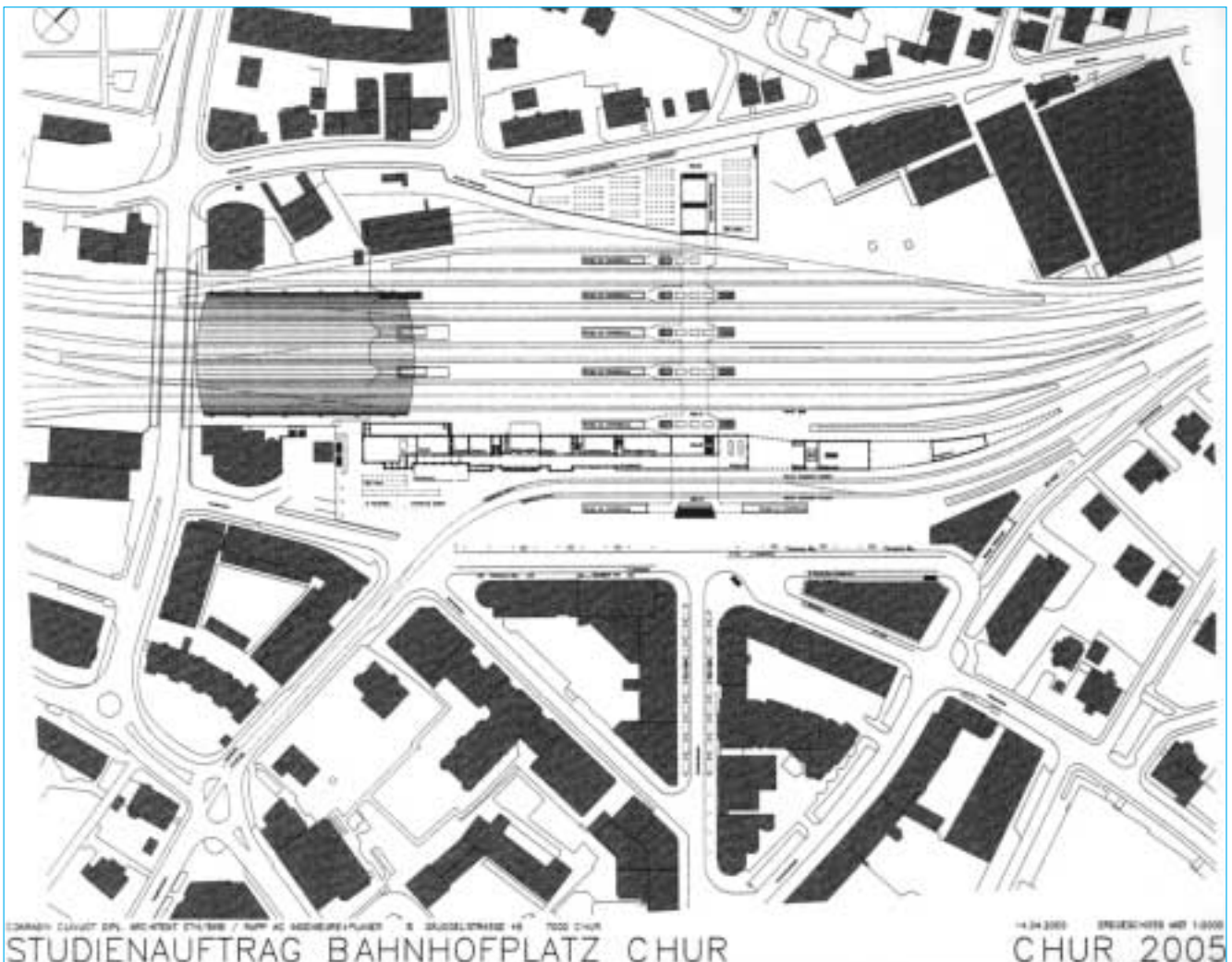
te Auseinandersetzung mit den unterschiedlichen Problemkreisen des Planungsgebietes.

Der Entscheid

Anfang Mai 2000 wurde in einem einstimmigen Entscheid des Beurteilungsgremiums das Projekt «Chur 2005» des Teams C. Clavuo, Architekt ETH/SWB, aus Chur, zur Weiterbearbeitung empfohlen. Das Projekt erfüllt die Zielsetzungen sehr überzeugend und zeichnet sich zudem durch grosse Flexibilität und gute Etappierbarkeit aus. Dieser Entscheid wurde Ende Mai von der Behör-

dendelegation ebenfalls einstimmig bestätigt.

Zur weiteren Bearbeitung wurde im Juni 2000 eine Arbeitsgruppe unter dem Vorsitz der Stadt gebildet. Vertreten sind wiederum die Interessen- und Entscheidungsträger Stadt, RhB und SBB. Zusammen mit dem Siegerteam wird nun der Gesamtüberbauungsplan überarbeitet. Ziel ist es, das Quartierplanänderungsverfahren bis Ende 1. Quartal 2001 abzuschliessen.

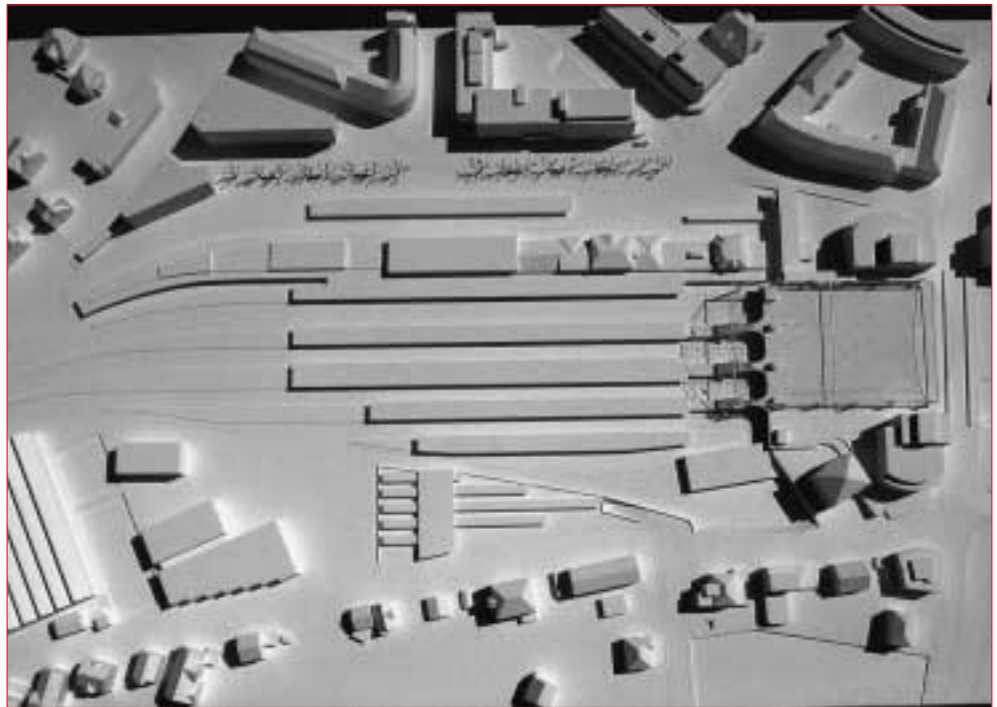


Darum dieses Projekt

Anfang Juni 2000 fand die Schlussbeurteilung des Studienauftrages Bahnhofplatz Chur statt. Der Wettbewerb wurde von der Stadt Chur, der Rhätischen Bahn AG und der Schweizerischen Bundesbahnen AG (SBB) gemeinsam ausgeschrieben.

In einem einstimmigen Entscheid wurde das Planerteam C. Clavuo, Architekt ETH/SWB, Chur, und Rapp Ingenieure + Planer, Basel, als Sieger prämiert und zur Weiterbearbeitung eingeladen. Es ist geplant, bis Ende des 1. Quartals 2001 den Gesamtüberbauungsplan zu entwickeln und ein Quartierplanänderungsverfahren durchzuführen.

Das Projekt des Teams C. Clavuo/Rapp Ingenieure hat sich mit seinen Lösungsvorschlägen auf städtebauliche Massnahmen in der Platzgestaltung und Verkehrsführung konzentriert und im Gegensatz zu anderen Projektentwürfen das bestehende Bahnhofgebäude weitgehend unangetastet belassen. Der Lösungsvorschlag zeichnet sich dementsprechend durch einfache Massnahmen, grosse Flexibilität und gute Etappierbarkeit aus.



Architektonische, städtebauliche Gestaltung

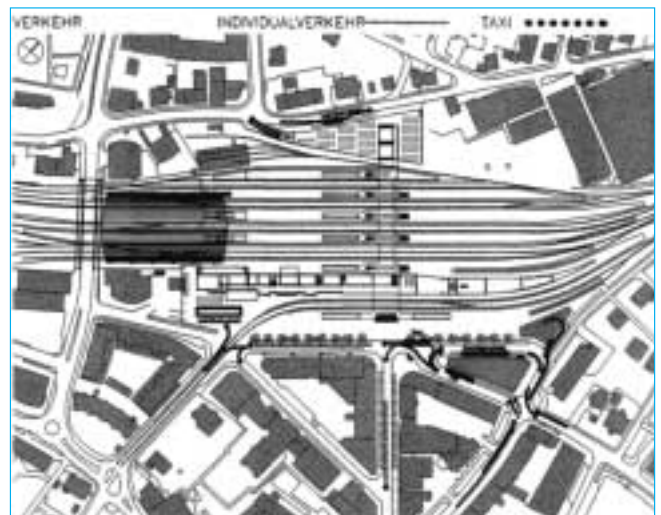
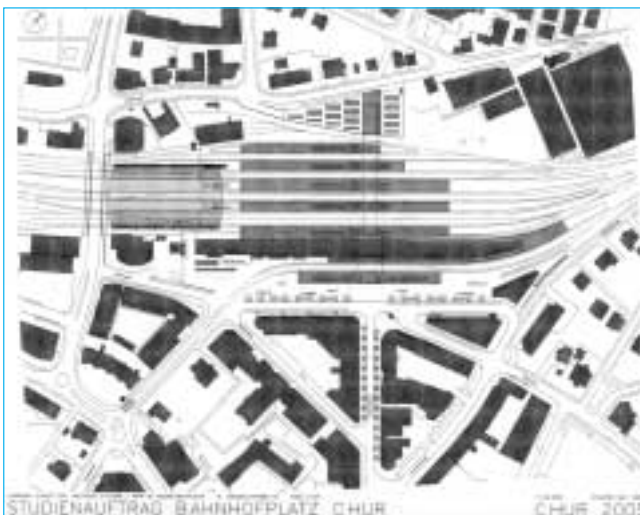
Der Projektverfasser verzichtet auf eine Platzbildung im konventionellen Sinn. Der Platzraum öffnet sich von der Achse Bahnhofstrasse nach Osten und nach Westen zur Bergkulisse. Der Halteort der Chur-Arosa-Bahn liegt in der Achse der Personenunterführung. Dadurch wird eine neue Mitte durch das platzseitige Perrondach betont und bricht die Dominanz des bestehenden Aufnahmegebäudes. Nach Osten wird diese Gebäude-

gruppe fortgesetzt und über der Personenunterführung zu einem grosszügigen Lichtraum erweitert, der die anliegenden Kommerzflächen aufwertet. Seitlich entlang der Bahngleise geführte Rampen ergänzen den Treppenaufgang zum Bahnhofplatz und fügen sich in seine räumliche Entwicklung ein. Im Areal F schliessen zwei durch die Strassenführung geformte Bauten den Stadtkörper gegen den durch den Bahnhofplatz, Bahnhofbauten und Gleise bestimmten Raum ab. Diese flies-

sende Bewegung wird durch das senkrecht dazu gestellte Aufgangsgebäude auf der Nordseite der Unterführung betont.

Verkehr

Die Verkehrslösung ist klar und einfach mit hohen Freiheitsgraden hinsichtlich Verkehrsführung Innenstadt, Anordnung der Stadtbushaltestellen und Etappierung. Erste Priorität bei der Planung des Bahnhofplatzes haben die Fussgänger bezüglich Sicherheit, Übersicht, Wahrnehmung des Bahn-



hofplatzes und Begegnungsort. Ebenerdig wird von den Fussgängern nur die Fahrspur der Busse und der Taxis gekreuzt, der Individualverkehr wird in einer Umkehrschleife ins Areal F geleitet, wo sich auch die Einfahrt ins unterirdische Park & Rail befindet, das direkten Anschluss an die Personenunterführung bietet.

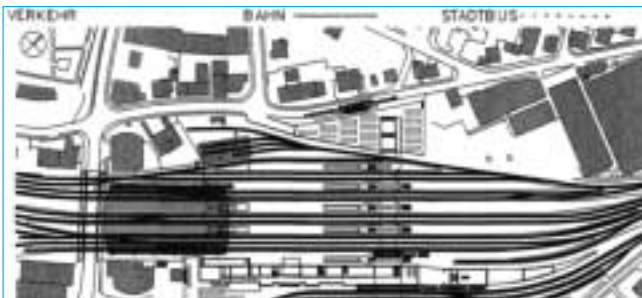
Die Gleise der Chur-Arosa-Bahn werden an das bestehende Bahnhofgebäude geschoben. Der Halteort befindet sich damit in der Verlängerung der neuen Personenunterführung als Fortsetzung der SBB-Perrons auf der gegenüber-

berliegenden Seite des bestehenden Bahnhofgebäudes. Dadurch werden die Umsteigebeziehungen optimal gelöst und die Personenunterführung sinnvoll weitergeführt.

Die Halteorte der Busse und Taxis befinden sich auf der gegenüberliegenden Seite des Bahnhofplatzes. Die einzelnen Nutzungen des Platzes werden dadurch entflochten, die Verkehrsbewegungen reduziert und der Platz beruhigt.

Wirtschaftlichkeit / Kommerz

Der Bahnhofplatz wird rundum von Kommerzflächen flankiert.



Etappierung

Das Konzept der Etappierung sieht vor, dass jeder Investor unabhängig von den anderen Interessensgruppen Teile des Projektes ausführen kann, ohne dass Vorinvestitionen nötig sind. Bauliche, terminliche und finanzielle Randbedingungen sind damit voneinander entkoppelt.

Im Projekt wird folgende Etappierung vorgeschlagen, die aber flexibel je nach Bedürfnis geändert werden kann:

– 1. Etappe:

Erstellung Personenunterführung, Bau des Bahnreisezentrums, Verlegung der Linie Chur–Arosa

– 2. Etappe:

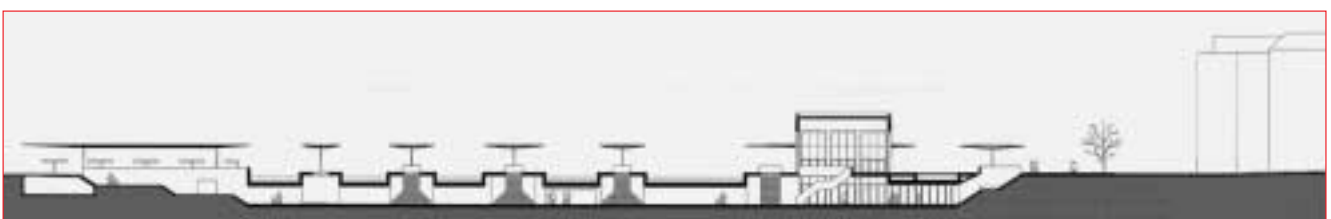
Erstellung der Tiefgarage für Park & Rail

– 3. Etappe:

Neubauten auf dem Areal F

Im Areal F sind zwei sechsstöckige Gebäude geplant, die durch ihre zentrale Lage flexibel durch Büros, Gewerbe oder Wohnungen genutzt werden können. Die neue Personenunterführung bietet eine zusätzliche Möglichkeit der kommerziellen Nutzung im Untergeschoss: ein platzartig erweiterter Bereich am Hauptstrom der Passanten bietet ein spezielles Angebot für Reisende und Wartende. Hier befindet sich der unterirdische Teil des zweistöckigen Reisezentrums, ein Kiosk, Bücher- und Souvenirläden. Die Nutzungen im Aufnahmegebäude sind bahnbetrieblich ausgerichtet. ■

*Johannes Schaub
SBB, Geschäftsbereich Anlagen-
Management, Leiter Architektur*



Der Bahnhof erhält einen neuen Gesamtüberbauungsplan

1. Der rechtsgültige Gesamtüberbauungsplan von 1988

Der Gesamtüberbauungsplan regelt in den Grundzügen die Bebauung, Nutzung und Erschliessung des Bahnhofgebietes. Im Rahmen der gezogenen Baulinien und Höhenkoten sind in Bezug auf Lage und Abmessungen unterschiedliche Baukuben möglich. Das Richtprojekt und das Richtmodell dienen den Grundeigentü-

mern und den Behörden als Richtlinie für die Projektierung und die Beurteilung einzelner Bauvorhaben. Der aus einem städtebaulichen Ideenwettbewerb hervorgegangene und auf Art. 52 des Baugesetzes, beruhende Gesamtüberbauungsplan ist seit 1988 in Kraft. Eine 1. Etappe mit überdachtem Postautodeck und angrenzenden Post-Hochbauten ist bis 1995 realisiert worden.

2. Gründe für die Änderung des Gesamtüberbauungsplanes

Die oberirdische Führung der Chur-Arosa-Bahn auf dem Bahnhofplatz, die Verlegung der Personenunterführung in die Achse Bahnhofstrasse, der Verzicht auf die Personenüberführung bedin-

gen eine Anpassung des Gesamtüberbauungsplanes in gestalterischer und funktioneller Hinsicht. Das auf der Grundlage des Gesamtüberbauungsplanes ausgearbeitete Projekt der SBB für die Verbesserung der Publikumsanlagen konnte aufgrund fehlender Wirtschaftlichkeit und veränderter Randbedingungen nicht mehr weiterverfolgt werden.

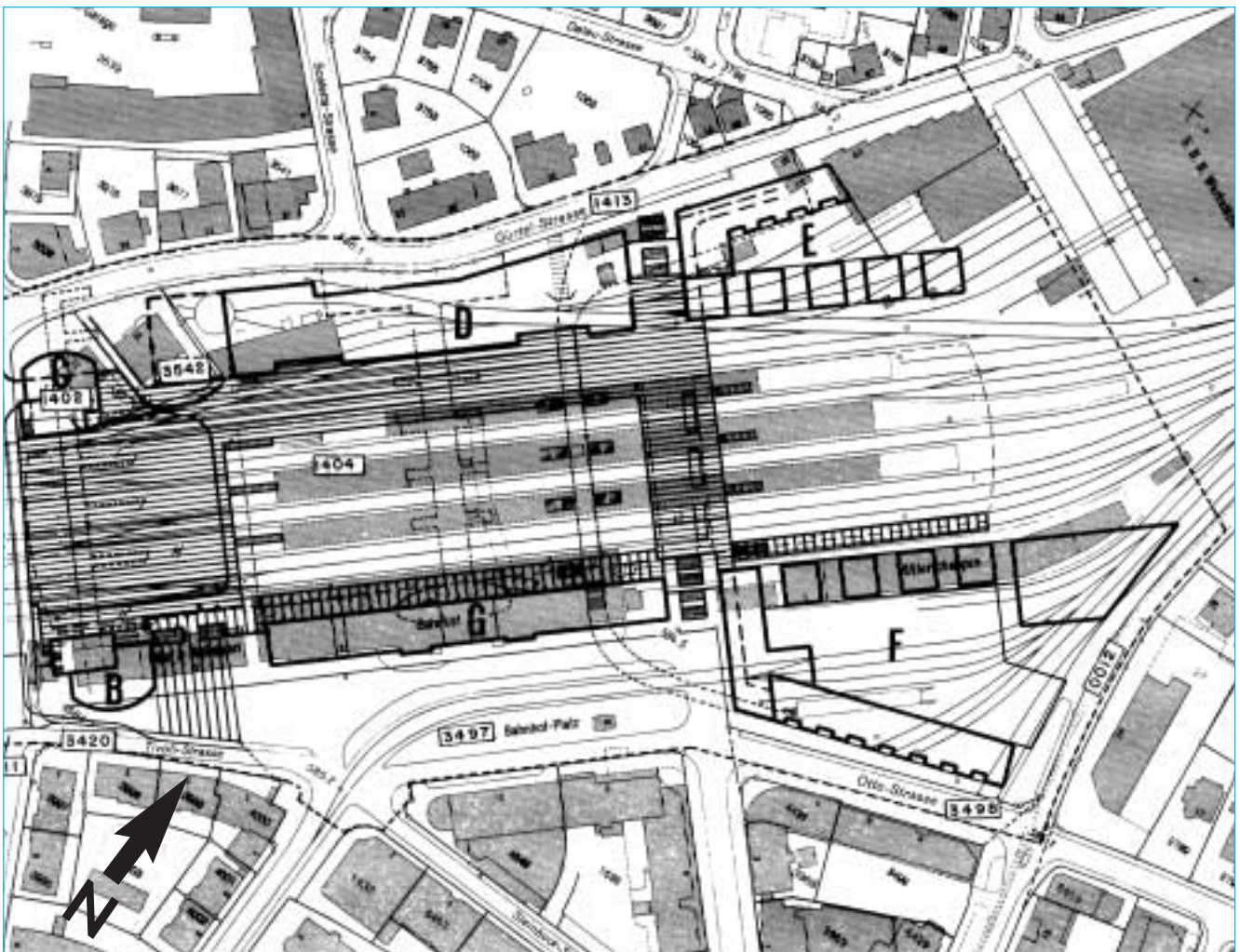
3. Laufende Planung für den neuen Gesamtüberbauungsplan

Die Neugestaltung des Bahnhofplatzes war Gegenstand eines Studienauftrages, aus welchem das Projekt «Chur 2005» des Teams C. Clavuot siegreich hervorging. Dieses Projekt bildet die gestalterischen und funktionellen Grund-

lagen für die Änderungen des Gesamtüberbauungsplanes im Bereich des Bahnhofplatzes (inkl. Bahnhofgebäude/Areal G, Güterschuppenareal/Areal F).

Zur Zeit wird dieses Projekt gemäss den Empfehlungen der Jury des Studienauftrages durch das Team Clavuot weiterbearbeitet. Vertretungen der SBB, der RhB und der Stadt Chur begleiten diese Arbeiten. Der Entwurf für den neuen Gesamtüberbauungsplan soll noch diesen Herbst der Behördendelegation zur Prüfung vorgelegt werden. Anschliessend ist dieser Entwurf durch die städtischen Instanzen zu genehmigen. ■

Peter Dürst
Stadttingenieur



Noch rechtsgültiger Gesamtüberbauungsplan, der zur Zeit überarbeitet wird.

Dr Bus vu Chur

Bequem erreichbar vom Bahnhof und der Stadt

Man kann sich fragen, ob der «Bus vu Chur» überhaupt noch attraktiver gestaltet werden kann. Wir haben uns in den vergangenen Jahren Mühe gegeben, den Fahrplan zu perfektionieren. Allein schon die Einführung des Taktfahrplanes brachte unbestrittenenmassen viel Goodwill. Wir haben das auch anhand der Passagierzahlen feststellen dürfen. Unsere Churer Einwohnerschaft beansprucht den Bus immer mehr. Das hat zur Folge, dass auch wir uns noch mehr Mühe geben. Man hat Gelenkbusse angeschafft, die bei den Passagieren und bei den Fahrern sehr beliebt sind. Neben dem Taktfahrplan sind auch sonst noch Verbesserungen möglich, wir erinnern nur an die Klimaanlage, die in sämtlichen neuange-

schafften Bussen serienmässig eingebaut werden. Unsere Fahrgäste sollen sich wohlfühlen.

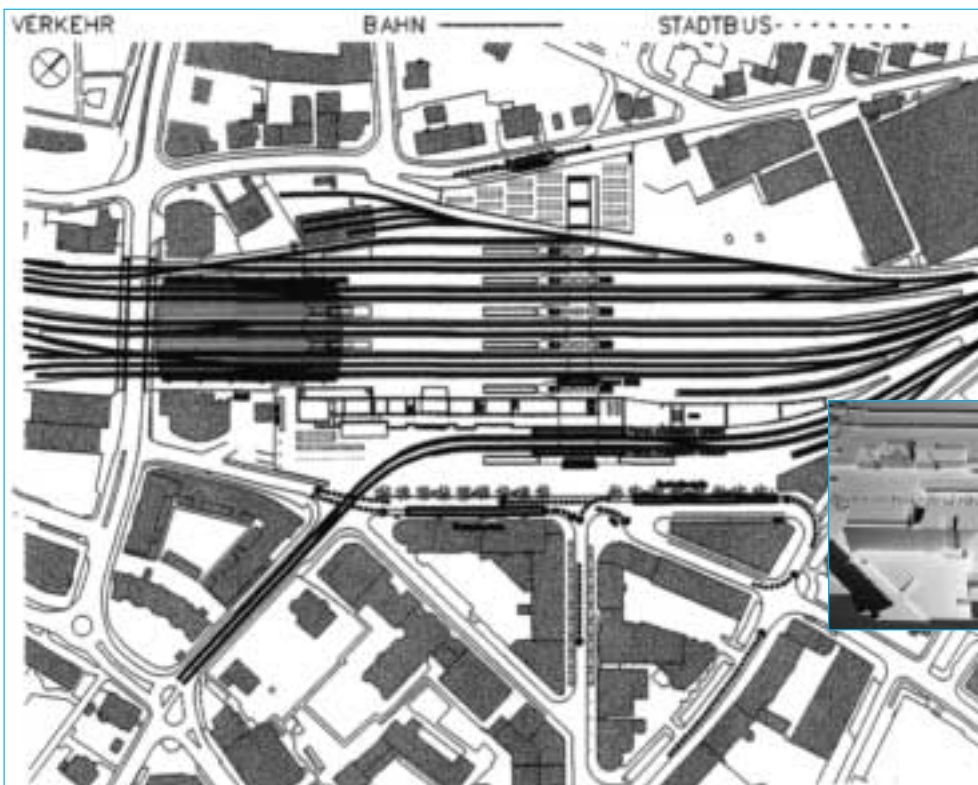
Gegenstand weitester Untersuchungen, Forschungen und Projekte ist der Bahnhofplatz in Chur. Die Einwohnerschaft kennt die Vorgeschichte ja zur Genüge. Tatsache ist, dass der heutige Platz den Bedürfnissen von Passagieren des öffentlichen Verkehrs – seien es nun Gäste unseres Stadtbusses, der Arosabahn, der SBB und RhB oder seien es Taxikunden – nicht genügt. Ob der kreuz- und quer-verstellte Platz den Namen «Platz» heute überhaupt verdient, ist eine offene Frage. Die verschiedenen Projekte, die erarbeitet und in der Folge auch gleich wieder verworfen wurden, versuchten, das Problem anzugehen. Erst das neueste Studienprojekt der Architekten Clavuot und Rapp AG Ingenieure hat nun einen Entwurf für den Bahnhofplatz gebracht, der es möglich macht, die Verkehrsströme zu entflechten. Die Arosabahn wird so nahe wie möglich an das

heutige Bahnhofgebäude verlegt, so dass ein «Platz» übrigbleibt. Ob der Stadtbus an der heutigen Haltestelle bleibt oder ob Zu- und Wegfahrten auseinandergezogen werden, ist noch eine Frage, die geprüft wird. Es bestehen nämlich für den Bus verschiedene Varianten. So könnte er, und das ist das Einfachste, am heutigen Ort bleiben. Daran ist man sich auch gewohnt. Man könnte aber die ankommenden Busse vor dem Globus belassen und die weggehenden Busse in das neue Areal nördlich der Ottostrasse verlegen. Oder man könnte gar beide Haltestellen in den neuen Bereich verpflanzen. All das wird noch überprüft. Wir werden aber mit Nachdruck eine Lösung verlangen, welche den Bedürfnissen unserer Passagiere entgegenkommt. Dazu gehört auch eine Verlegung und Verlängerung der Unterführung bis in die Bahnhofstrasse hinein. Dass die Unterführung attraktiv gestaltet werden muss und nicht nur ein reiner Durchgang

bleiben darf, versteht sich von selbst. Im Projekt sind die Möglichkeiten angedeutet. Wir wollen verhindern, dass unsere Passagiere sich durch den Verkehr zwingen müssen. Sie sollen den Stadtbus ungefährdet und bequem erreichen. Das schulden wir unseren Kunden.

Es wird noch einiges geredet und geplant werden, bis wir die Situation so erhalten, wie wir sie uns als Busbenützer selbst wünschen. Und das ist ja der beste Massstab. Das, was uns selbst am besten gefällt und für uns als Passagiere am bequemsten ist, dürfte auch für unsere zahlreichen Gäste sein. Der Bahnhof ist eine zentrale Stelle, und wir wollen unseren Passagieren einen optimalen Service bieten. Aus diesem Grunde werden wir uns intensiv an der Planung beteiligen. ■

*Dieter Heller
Verwaltungsratspräsident
Stadtbus Chur AG*



Neue Linienführung der RhB

Im Zentrum, aber nicht
mehr im Wege

Was ich von meiner Geburtsstunde an war, darf ich nun weiterhin bleiben: eine Bahn, zentral auf dem Bahnhofplatz. Das hat mich mit grosser Genugtuung erfüllt. In den vergangenen Jahren der Planung hat es mir echt Kummer gemacht – ich bin dabei leicht depressiv geworden –, dass ich zukünftig wie ein unbedeutendes Mauerblümchen hinter undefinierte Gebäudefassaden aus dem Bahnhofplatz hinaus komplimentiert werden sollte.

Ich will nicht überheblich sein. Mein Stolz als Chur-Arosa-Bahn ist nur gerechtfertigt, wenn ich einen möglichst grossen Kundennutzen erbringe. Und wenn ich noch die

mannigfaltigen Kundenerwartungen oder echte Kundenzufriedenheit erbringen kann, ohne des Öffteren unzählige Fussgänger oder einzelne Automobilisten beim Durchqueren des Bahnhofplatzes zu behindern und damit zu ärgern, bin ich doppelt froh. Ich bin ja von Natur aus ein friedliebendes und menschenfreundliches Wesen. Stehe ich anderen Verkehrsteilnehmern nicht mehr im Wege, kann ich meine verführerische Schönheit und Attraktivität auch besser ausspielen.

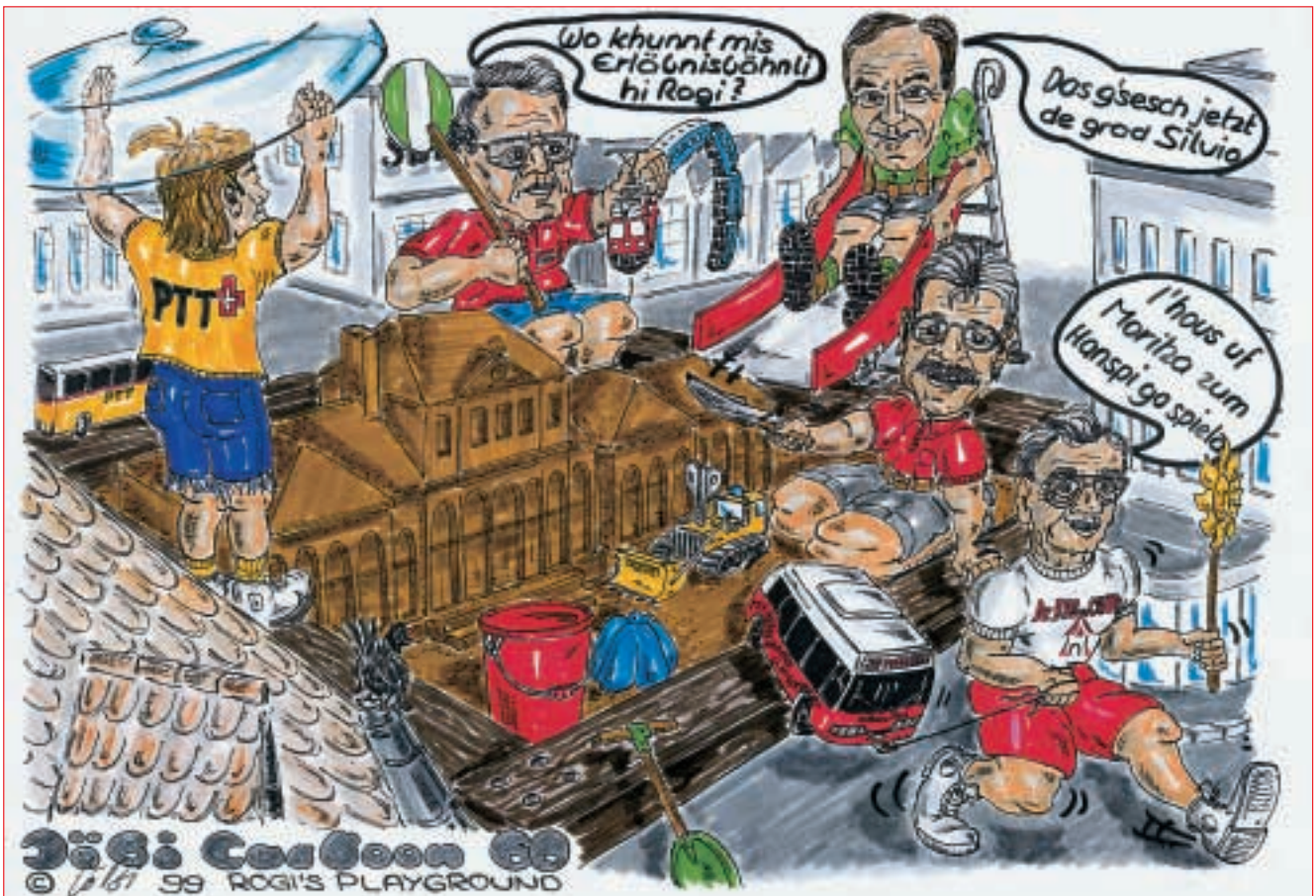
Mit der neuen, zum Bahnhof hingetrichterten Lage, und einer neuen grosszügigen Personenunterführung, die unter mir hindurchführt, verpasse ich niemandem mehr den Weg, unabhängig von meiner dauernd wechselnden (Zug-)Länge. Mein Kunde und Gast – und das sind nicht wenige, kommen aus allen Ländern der Welt – erreicht mich neu auf kurzen Wegen, über Treppen und Rampen,

von oder zu all meinen Geschwistern des öffentlichen Verkehrs. Der ortsunkundige Gast muss mich nicht suchen. Er findet und erreicht mich, den Arosaexpress, gleichermassen bequem und sicher wie z.B. meinen bekannteren Bruder, den Berninaexpress. Die gleichwertige Nähe und direkte Verbindung zur Personenunterführung, zum Reisezentrum, zum unterirdischen Parkhaus, zu den diversen ebenerdigen und unterirdischen Geschäften und nicht zuletzt zum Stadtbus und den Taxis erhöht meine Attraktivität erheblich. Dank meiner zentralen Lage am Bahnhof ist es mir auch weiterhin erlaubt mit dem vis-à-vis angeordneten Stadtbus, der wie ich immer bunter wird, wetteifernd zu schäkern. Der in Chur umsteigende Gast erreicht oder verlässt mich witterungsgeschützt ohne aber der Churer Sonne (auch dem Churer Wind) und des Rundblicks in die so schöne

Umgebung von Chur verlustig zu gehen. Für den Churer / die Churerin wie für den fremden Gast ist es nicht unwesentlich, dass ich dank dem mir neu zugestanden Standort auf dem Bahnhofplatz über seine ganze neu ausgedehnte Länge mit nur zwei Betriebsgleisen auskomme. Damit wird die anderweitig nutzbare Platzfläche grösser.

Ich freue mich ehrlich auf die kommenden Projektierungen und Bauarbeiten. Damit wird meiner Stellung als wichtigstes Bindeglied zwischen Chur und Arosa gebührend Rechnung getragen. So kann ich zukünftig mit Stolz und Engagement meinen Verkehrsauftrag noch besser erfüllen. Dies fällt mir dann auch leichter, da ich weiss, dass ich nicht nur in Arosa, sondern auch in Chur – zumindest auf dem Bahnhofplatz – wieder geschätzt werde.

Leo Hirschbühl
Gesamtprojektleiter RhB



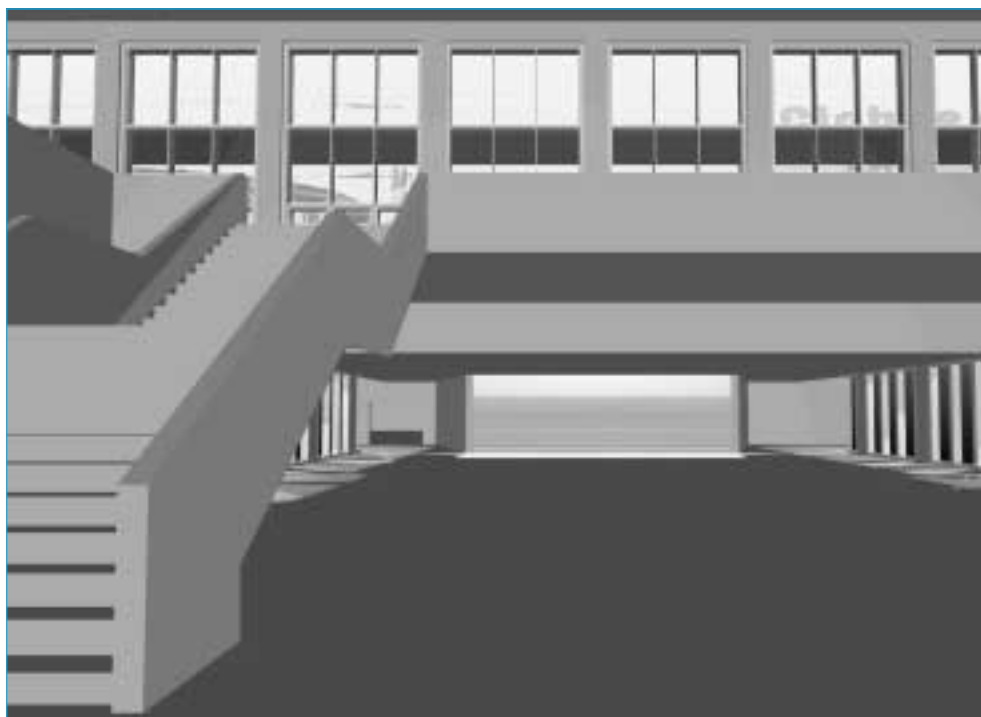
SBB-Qualität auch im Untergrund

Sie ist sichtlich in die Jahre gekommen, die 1927 erbaute Personenunterführung im Bahnhof Chur.

Düster und unfreundlich wirkt sie auf die Reisenden, die zu Spitzenzeiten kaum aneinander vorbei kommen. Behinderte und Velofahrer können die Anlage nur mit grossem Aufwand nutzen, ebenso Passagiere mit Gepäck oder Familien mit Kinderwagen.

Die Personenunterführung kann ihre beiden Hauptaufgaben kaum mehr erfüllen: Als Zugang zu den Bahnen und wichtige innerstädtische Verbindung genügt sie den Anforderungen schon heute nicht mehr, geschweige denn denjenigen von morgen. Zudem passt ihre Lage nicht mehr ins Konzept der Perronerschiessung und der geplanten Neugestaltung des Bahnhofplatzes. Kurz: Die Unterführung im Bahnhof Chur ist sanierungsbedürftig.

Im Rahmen des Gesamtumbaus «Bahnhof Chur» wird deshalb eine neue Personenunterführung realisiert, die auch längerfristige Anforderungen zu genügen vermag. Mit einer neuen Breite von 10,5 Metern ist sie fast doppelt so breit wie die heutige. Der unbeliebte Tunnelcharakter wird durch grosszügig gestaltete Oblichter vermieden, welche viel natürliches Licht einfallen lassen. Im Bereich der Perronaufgänge ist die Unterführung jeweils seitlich ausgeweitet. Eine architektonische moderne



und farbliche Gestaltung setzt städtebauliche Akzente, die über einen blossen Zugang zu den Zügen hinausreichen. Ein Kiosk mit breitem Angebot, unmittelbar an die Unterführung angeschlossen, trägt zusätzlich zur Belebung des Raumes bei. Stufenlose Zugänge auf der Süd- und Nordseite sowie zu allen Perronanlagen ermöglichen maximale Bequemlichkeit für alle Benutzer, für Bahnkunden wie Stadtbewohner.

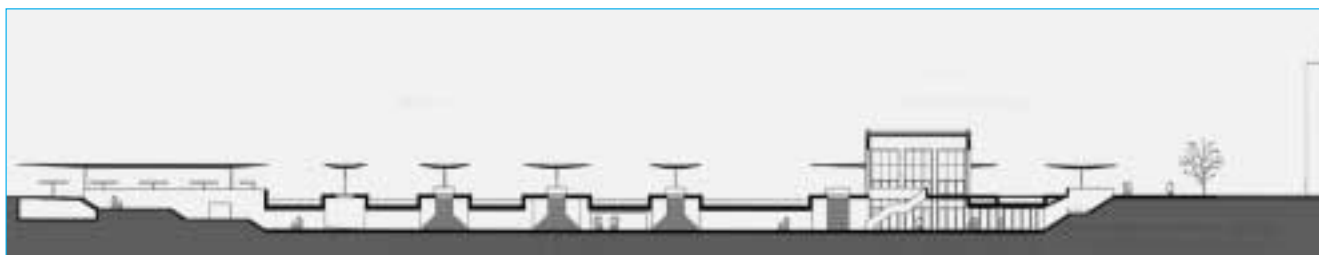
Ihr Perron finden die Reisenden problemlos dank modernen Abfahrtsanzeigern und Fahrplanmonitoren in der Unterführung. Der unterirdische Durchgang beginnt auf der Nordseite an der Gürtelstrasse und endet in einer ersten Planungsphase zwischen dem heutigen Kiosk und dem Güterschuppen. Bis wohin die Un-



terführung verlängert wird, ist noch nicht bestimmt. Entscheiden wird dies die aktuell laufende Überarbeitung des Gesamtüberbauungsplanes «Bahnhofgebiet Chur» auf der Basis des prämierten Wettbewerbsprojektes. Nahe liegend ist eine Unterquerung der Gleise der Chur-Arosa-Bahn mit

neuen Aufgängen zu den Perrons. Aber auch eine Verlängerung bis zur Bahnhofstrasse in den Bereich «Globus» erscheint durchaus als attraktive Variante. ■

Andreas Nef
SBB Anlagen-Management
Gesamtprojektleiter



Am 24. September 2000 werden die Weichen gestellt

Im Sommer 1996 hatte der Bundesrat die Untertagelegung der Chur-Arosa-Bahn aus Kostengründen für mindestens zwei Jahrzehnte verschoben. Der hierfür 1988 vom Stimmvolk der Stadt Chur bewilligte Kostenbeitrag von 8,4 Mio. Franken wird deshalb kaum mehr beansprucht.

In den letzten Jahren wurden verschiedene Wettbewerbe und Studienaufträge für die Neugestaltung von Bahnhof und Bahnhofplatz durchgeführt. Mit dem Projekt «Chur 2005» des Churer Architekturbüros Conradin Clavuot, welches in dieser Ausgabe der Churer Bahnhof Züritig kurz umschrieben ist, werden die gestellten Zielsetzungen am besten erfüllt.

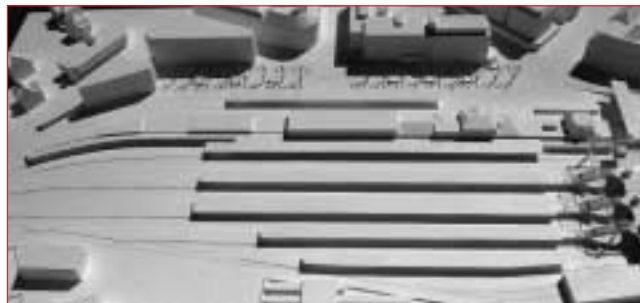
In der Zwischenzeit haben die SBB ihre Planungsarbeiten für die Verlegung des Stellwerkes, die Höherlegung der Perrons, die Perrondächer, die neue Personenunterführung mit neuen komfortableren und vor allem behindertengerechten Aufgängen zu den Perrons sowie weiteren bahntechnischen Einrichtungen abgeschlossen.

Die Gesamtgestaltung des Bahnhofes läuft in zwei Phasen ab.

- Phase 1: Ausbau und Sanierung der Publikumsanlagen, was Gegenstand der Abstimmung vom 24. September 2000 ist.
- Phase 2: Umgestaltung des Bahnhofplatzes gemäss Projekt «Chur 2005»

Diese Vorlage mit einer erläuternden Botschaft wird den Stimmberechtigten zu einem späteren Zeitpunkt zur Abstimmung unterbreitet.

Die Phase 1 bedingt Investitionen im Gesamtbetrag von rund 90 Mio. Franken. 28 Mio. Franken kostet die Personenunterführung mit Nebenbauten wie Aufgänge, Perrondächer usw. Die neue Personenunterführung hat eine Breite von 10,5 m, eine lichte Höhe von 2,6 m und ist rund 90 m lang. Sie dient nicht nur dem Bahnbetrieb, sondern ist die wichtigste Personenverbindung zwischen Rheinquartier und Altstadt. Alle Auf- und Abgänge werden komfortabel und behindertengerecht gestaltet. Der Kostenschlüssel für die rund 28 Mio. Franken für die Publikumsanlagen sieht vor, dass die SBB 43%, die RhB 45% und die Stadt Chur 12% übernehmen. Der städtische Anteil beträgt somit 3,6 Mio. Franken (Kostengenaugigkeit gemäss SBB +/- 20%, Preisbasis Dezember 1998). Stadtrat und Gemeinderat beantragen dem Stimmvolk, dem städ-



tischen Beitrag von 3,6 Mio. Franken zuzustimmen. Gleichzeitig wird der seinerzeitige Kreditbeschluss 1988 über 8,4 Mio. Franken aufgehoben.

Mit der Zustimmung zur Vorlage ist Gewähr geboten, dass Chur eine zeitgemässe Personenunterführung erhält, die sowohl den Bedürfnissen der Churer Wohnbevölkerung als auch den Bahnreisenden Rechnung trägt.

Josef Rogenmoser
Stadtrat

Impressum

Auflage: 20 000 Exemplare

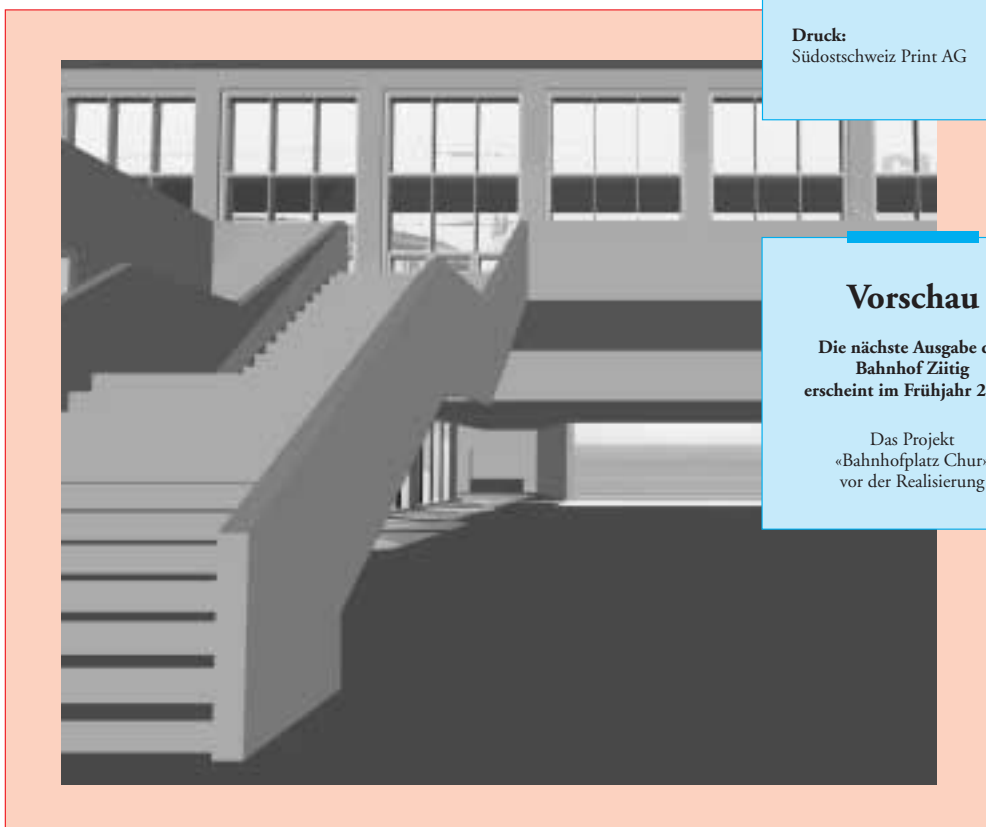
Verteilung:
gratis an alle Haushaltungen der Stadt Chur

Planunterlagen:
Ernst Basler + Partner AG
Arch. Büro Clavuot

Konzept und Realisation:
Peng & Partner
Werbeagentur ASW

Satz/ Layout:
Ivo Gempeler

Druck:
Südostschweiz Print AG



Vorschau

Die nächste Ausgabe der Bahnhof Züritig erscheint im Frühjahr 2001.

Das Projekt «Bahnhofplatz Chur» vor der Realisierung