Zeitschrift: Bündner Jahrbuch : Zeitschrift für Kunst, Kultur und Geschichte Graubündens

Herausgeber: [s.n.]

Band: 54 (2012)

Artikel: Bewegte Zeiten im Bündner Verkehrswesen [Fortsetzung]

Autor: Melchior, Andreas

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-587239

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Bewegte Zeiten im Bündner Verkehrswesen (Teil 4/4)

Andreas Melchior

4. Die Postautostation Chur

Mit diesem Beitrag schliesse ich meine vierteilige Folge zum Bündner Verkehrswesen ab. Im ersten Teil, betitelt «Historische Hintergründe», schilderte ich den bewegten Weg von der ersten Pferdepost bis zum Postauto, welches die Postkutschen verdrängte und mithalf, die Täler besser zu erschliessen. Der zweite Teil galt den Bemühungen, das «Postauto als Teil des öffentlichen Verkehrs» zu situieren, welche in das Konzept «Bahn und Postauto 2000» mündeten, das im dritten Teil dargestellt wurde. Um dieses Konzept tragfähig zu machen, bedurfte es entsprechender baulicher Aufwendungen, die unter anderem auch zur «Postautostation Chur», wie wir sie heute kennen, führten. Dies ist das Thema dieses vierten Teils. In einem ergänzenden Teil gehe ich auf die letzte Etappe der Bahnhoferneuerung ein, welche ich nicht mehr als amtierender Postdirektor mitprägte, sondern als Zeitgenosse miterlebte.

Als die Eisenbahn Chur erreichte

Am 30. Juni 1858 eröffneten die Vereinigten Schweizerbahnen (VSB) die Eisenbahnlinie Rorschach–Chur. 1859 folgte die Inbetriebnahme der Linie Zürich–Chur. Damit war Chur dem Schweizer Bahnnetz angeschlossen. 1858 präsentierte sich der erste Bahnhof Chur noch relativ bescheiden: Ein kleiner Fachwerkbau als Aufnahmegebäude, eine nach allen Seiten offene Perronhalle und ein langgezogener Güterschuppen. Damals lag der Bahnhof am Rand der noch weniger als 7000 Einwohnerinnen und Einwohner zählenden Stadt.

1878 entstand das Stationsgebäude, das noch heute im neuen Gebäudekomplex des Bahnhofs intergriert ist und an die Pionierzeit der Eisenbahnen und deren Anfänge in Chur erinnert. Der bisherige Fachwerkbau wurde in seine Einzelteile zerlegt und nördlich des Bahnhofs an der Gürtelstrasse wieder aufgebaut. Noch heute existiert das Gebäude im Gewand eines Geschäfts- und Wohnhauses, während der damalige Güterschuppen am alten Standort noch lange seinem Zweck diente, bis er vor wenigen Jahren von der Bildfläche verschwand.

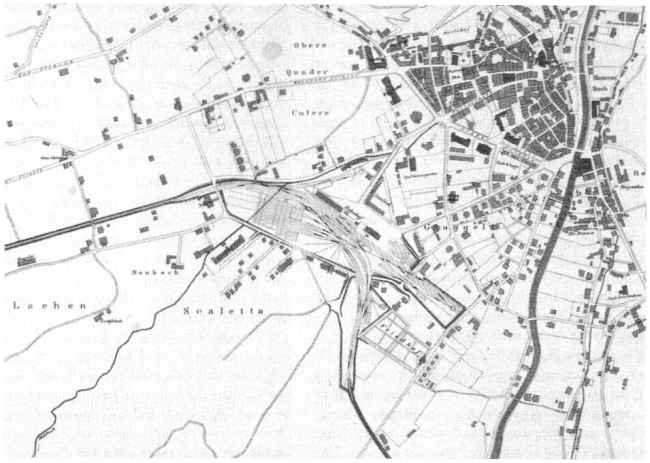
Täler und Dörfer werden besser erreichbar

Mit der Eröffnung der Schmalspurlinie Landquart–Davos im Jahr 1890 begann die innerbündnerische Eisenbahngeschichte. Initiant war ein Holländer, Jan Willem Holsboer. 1896 folgte die RhB-Linie Landquart–Chur–Thusis. Mit dem Bau der Albulalinie in den Jahren 1898 bis 1904 wurde das Engadin mit der Eisenbahn erschlossen, 1903 folgten Reichenau–Ilanz, 1914 Chur–Arosa und in verhältnismässig rascher Folge weitere innerbündnerische Bahnstrecken, welche die Haupttäler unseres Kantons erschlossen. Zusammen mit den Postautos entstand ein weit verästeltes Verbindungsnetz, was für die Erreichbarkeit vieler Täler und ihrer wirtschaftlichen Entwicklung, insbesondere für die Bündner Hotellerie, von grösster Bedeutung war.

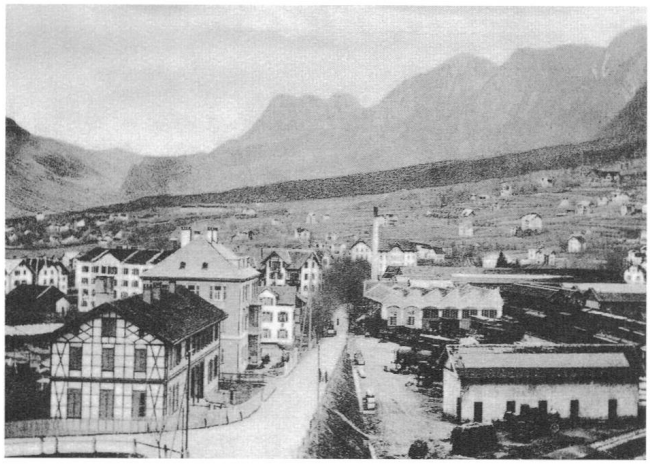
Entwicklungen in Chur

Das Bahnareal der ersten Stunde reichte bis zur damaligen Friedhofstrasse (heute Friedaubrücke) und das Trasse der RhB führte über das Areal der heutigen Postgarage, nördlich am Friedhof Daleu vorbei, entlang der Oberalpstrasse und weiter stadtauswärts in Richtung Reichenau.

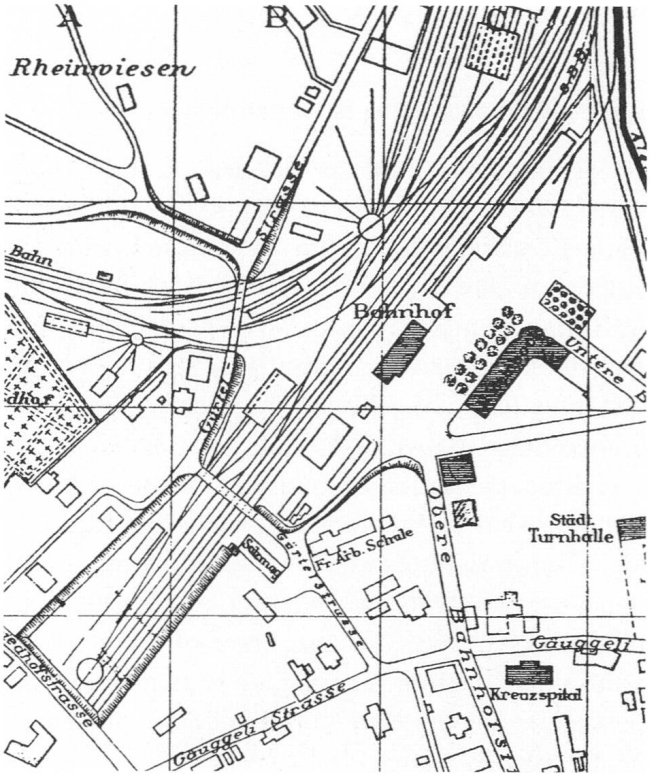
Während die Pferdeposten noch im Hof der Post am Postplatz losfuhren, standen die Postau-



Plan der Stadt Chur (erster Hoferplan, entstanden 1902–1907). Das damalige Bahnhofareal mit dem Geleisefeld und der Linienführung der RhB auf Stadtgebiet. (Quelle: Churer Stadtgeschichte Band II, Hrsg. Stadt Chur und Verlag Bündner Monatsblatt, 1993, S. 227)

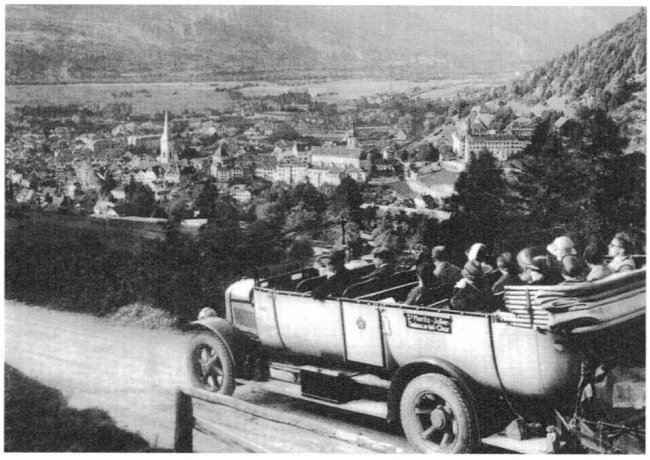


Fachwerkbau des ersten Bahnhofgebäudes aus dem Jahr 1858. Er wurde nach dem Bau des neuen Stationsgebäudes (1878) abgerissen und an der Gürtelstrasse wieder aufgebaut. (Pb. Raimund Gamboni, Weinfelden)



Ausschnitt aus dem Stadtplan von Chur (1903) mit der damaligen Ausfahrt der RhB. Die heutige Engadinstrasse hiess damals Obere Bahnhofstrasse. (Quelle: Raimund Gamboni, Weinfelden)

Dampfzug der RhB im Bahnhof Chur, im Hintergrund das im Jahr 1901 erstellte Hotel Steinbock, vorne im Bild die Drehscheibe mit den Schienenanschlüssen zum Depot und zu den Abstellgeleisen, Aufnahme um 1903. (Ansichtskarte aus dem Postkartenbuch «Chur in alten Ansichten» Weltbild Verlag, Olten 2002, Archiv Ernst Zschaler)



Postauto-Julierkurs auf der Fahrt oberhalb von Chur. (Aufnahme um 1922, Quelle: StAC F02.224)

tos fortan auf dem Bahnhofplatz bereit und dies bis zum Bezug des Postautodecks über den Geleisen im Jahr 1992. Chur wurde zum Eingangsportal Graubündens, um den Bahnhof entstanden Hotels, so das «Du Nord», das «Albula» und besonders repräsentativ das Hotel «Steinbock». Sie dienten den Reisenden als Etappenort auf ihrer Reise zu den zahlreichen Bade- und Fremdenorten, die im Kanton entstanden.

Die Verkehrssperre von Arosabahn, Privatautos und Passanten, die bis ins Jahr 2003 dauerte. (Quelle: Bauamt Chur)

Bahnhof Chur wird zur Barriere

Mit der städtebaulichen Entwicklung von Chur rückte der Bahnhof immer mehr in die geographische Stadtmitte. Dadurch wurde der Bahnhof mit den Eisenbahnlinien zunehmend zu einer Barriere zwischen Alt- und Neustadt. Mit der Erweiterung des Bahnareals im Jahr 1896 entstand im Bereich der heutigen Tivolibrücke eine Passerelle. Die erste Brücke wurde erst im 1926 zusammen mit der Bahnhof-Fussgängerunterführung gebaut. Für die immer zahlreicher werdenden Bewohner der Neustadt wurde die Fussgängerunterführung *aber* je länger je mehr zum Nadelöhr auf ihrem Weg in die Innenstadt, wo sich die Arbeitsplätze der Verwaltung und vieler Dienstleistungen und die Schulen befanden.

Fahrgäste warten ohne Schutz auf ihr Postauto, während zwischen den Wartenden das Gepäck und die Güter zum Einlad gebracht werden. (Quelle: PAD)

Auf dem Bahnhofplatz behinderten sich die Arosabahn, die Privatautos und die Passanten gegenseitig. Waren die Züge länger, half zum Erstaunen aller Fremden nur der Weg quer durch die Arosabahn: «zu einer Wagentür rein und zur gegenüber liegenden wieder raus». Auch für umsteigende Reisende war es ein anstrengender Hindernislauf und auf dem viel zu kleinen Postautoabfertigungsplatz ergaben sich wiederholt brenzlige Situationen. Der Bahnhofplatz glich in saisonalen Spitzenzeiten eher einem Karussell als einem Ort des geordneten Verkehrsablaufs. Auch der Postautoabfertigungsplatz konnte keinen Reisenden begeistern.

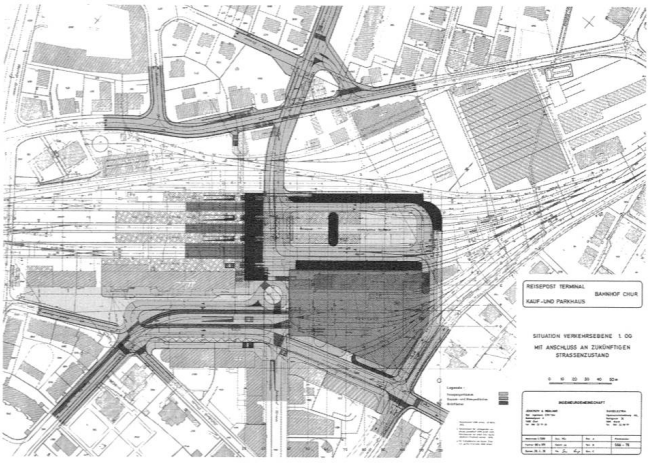
Während Spitzenzeiten muss mangels Platz auch entlang der Tivolistrasse eingestiegen werden. (Quelle: PAD)

Amtsantritt des neuen Postdirektors im Januar 1977

Dies war die Situation, mit der ich mich als neu gewählter Direktor des Postkreises konfrontiert sah. Ein damals vorgestelltes Projekt, das

den alten Abfertigungsplatz der Postautos mit einer Betonplatte zu überdecken vorschlug, konnte weder betrieblich überzeugen, noch wäre er städtebaulich akzeptiert worden. In Gesprächen mit Vertretern der Bahnen und den Stadtbehörden reifte bald einmal die Einsicht, dass nur im Rahmen eines Gesamtkonzepts für das Bahnhofgebiet eine Verbesserung der Situation und damit auch eine Postautostation zu realisieren war, die auch künftigen Entwicklungen im öffentlichen Verkehr gerecht werden konnte.

Modellansicht Jenatsch+Hegland von der Gürtelstrasse gesehen, Konzept von 1978. (Quelle in Pb. AM)



Übersichtsplan des Bahnhof-Überbauungskonzepts mit Postauto-Terminal und Kaufhaus/Läden im 1. OG und den Autorampen, Konzept Jenatsch+Hegland. (Quelle in Pb. AM)

Das Projekt Ost von Jenatsch und Hegland

Noch im Jahr 1977 stellten die Ingenieure Jürg Jenatsch und Rainer Hegland zusammen mit dem Architekten Andres Liesch ihre Vorstellung einer Überdeckung des Bahnareals vor. Die Überbauung des Geleisefeldes ergab Gestaltungsmöglichkeiten, die ebenerdig nicht gegeben waren. Sie schlugen im Bereich Ost des Bahnhofsareals eine Postautostation direkt über den Geleisen vor, die mit Rolltreppen mit den einzelnen Bahnperrons verbunden würden. Dieses attraktive Umsteigen zwischen Bahn und Postauto wäre optimal, es könnte den unhaltbar gewordenen Zustand für die Postautoreisenden eliminieren und den öffentlichen Verkehr allgemein fördern.

Auf gleicher Ebene waren ein Kaufhaus und Drittläden vorgesehen, die über dem früheren Güterschuppenareal und den Abstellgeleisen der RhB zu liegen gekommen wären. Die Erschliessung war ab Tittwiesen- und Alexanderstrasse mit je einer Autorampe geplant, die auch ins Parkhaus mit 700 Parkplätzen der oberen Ebenen führte.

Das Projekt stiess bei der Stadt auf reges Interesse. Auch die Bahnen und die Touristiker reagierten positiv. Die SBB als Arealbesitzerin wollten vorerst nur beratend und unterstützend wirken und bei gegebener Gelegenheit nötige bahnbetriebliche Bedürfnisse realisieren. Die Rhätische Bahn hoffte, zusammen mit der Stadt, die unhaltbar gewordene Situation auf dem Bahnhofplatz bereinigen zu können. Die Migros, die dringend eine Altenative zu den viel zu kleinen Migrosläden an der Gäuggelistrasse suchten, zeigten sich besonders interessiert. Der Globus wollte mit seiner Unterstützung seinen Standort am Bahnhofplatz aufwerten.

Bildung einer Arbeitsgemeinschaft

In der Folge bildete sich unter der Federführung der Post eine Interessengemeinschaft mit der Migros sowie mit dem Globus und der Graubündner Kantonalbank, die die Planung begleiten und mitfinanzieren wollten. Mit der laufenden Beratung des Departements III (Stadtrat Dr. Hans Hatz), den Projektverfassern Jenatsch & Hegland und der Mitwirkung der Fachleute von SBB, Post und Migros entwickelte sich ein Bauprojekt von respektablem Ausmass.

Für Bauten auf Bahnareal, die dem öffentlichen Verkehr dienen, gelten die Bestimmungen des Eisenbahnrechts. Mit der Migros und weiteren privatgeführten Läden war dies jedoch nicht möglich. Die Einzonung ins Baugebiet der Stadt war somit unumgänglich. Der Churer Souverän hatte also das letzte Wort.

Information und Abstimmungskampf

An zahlreichen Veranstaltungen wurde im Jahr 1980 über das Bauvorhaben informiert. In einem Bahnwagen und in einem entsprechend eingerichteten Postauto, die beim Abgang zur Bahnhofunterführung standen, konnte die Bevölkerung anhand von Planskizzen und eines Modells sich eine Meinung über die Überbauung bilden sowie Fragen stellen. Die politischen Parteien debattierten und fassten ihre Parolen. Auch an Versammlungen von Quartiervereinen wurde informiert und diskutiert. Die Presse berichtete ausführlich darüber und viele Leserbriefe wurden geschrieben. Gleichzeitig erschienen Inserate mit teilweise fragwürdigem Inhalt.

Im Fokus der Auseinandersetzungen stand aber nicht die städtische Abstimmungsvorlage zur Einzonung des Bahnhofareals, um die es eigentlich ging, sondern man «schoss» sich auf das Projekt «Jenatsch und Hegland» ein, das ja erst nach einer Einzonung und Prüfung durch die Baubehörden vom Stadtrat hätte behandelt werden können.

Um das Warenhaus Vilan, den heutigen Manor, bildete sich organisierter Widerstand, in welchem verschiedenste Interessen kumulierten. Mit grossem finanziellem Aufwand wurde das Bauvorhaben bekämpft. Besonders ins Visier gerieten die Migros und das Parking in der vorgesehenen Grösse. Zahlreiche Geschäfte der Altstadt, die eine Verlagerung von Geschäftsaktivitäten ins Bahnhofgebiet befürchteten und den Tod der Altstadt prophezeiten, unterstützten die Abwehrfront. Die Konkurrenz der Migros bekam existenzielle Ängste und die Anwohner der Tittwiesenstrasse und besonders jene des Brandisquartiers befürchteten unzumutbare Belastungen durch den Autoverkehr.

Schlagworte im Abstimmungskampf

Contra

Ihr armen Bürger, weinet mehr, wieder eine Fehlplanung mehr. Am Bahnhofplatz von PTT's Gnaden, die MIGROS die Bewohner wird plagen. Mit unnützem Grossverkehr und Auto-Stau, sogar die Hunde bellen: NEIN NEIN WAU WAU.

Wir sind in der Lage, unseren Bahnhof aus eigener Kraft zu sanieren. Bahnhofsanierung ohne Einkaufzentrum.

Die PTT – oh welche Schand – ist nicht mehr öffentliche Hand. In Chur gehört sie – welcher Witz der MIGROS als Filialbesitz. Das ist für uns gepanschter Wein drum stimmen wir geschlossen NEIN.

Bahnhofüberbauung – Ihr überzeugtes NEIN ermöglicht eine vernünfige Neuplanung. Mittel und Vorschläge stehen bereit!

Die PTT – s'ist nicht zu fassen, // hat offenbar ganz leere Taschen. // Sie kann nur mit der MIGROS bauen // und will den Churer-Handel versauen. // Wir ehren unser einheimisch Schaffen – // ein striktes NEIN sind unsere Waffen.

Pro

Soll ein wohldurchdachtes, gründlich und sorgfältig geplantes Projekt zur Lösung des Churer Verkehrsproblems wirklich kleinlichem, egoistischem Konkurrenz-Denken geopfert werden? Churer Stimmbürger, die sich nicht für dumm verkaufen lassen.

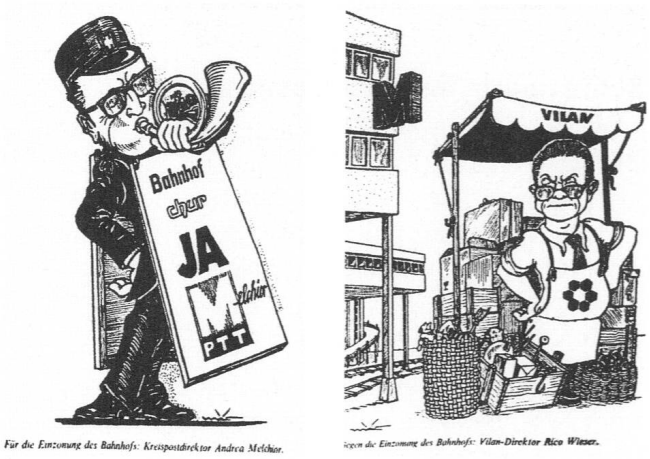
Freier Bahnhof-Durchgang für den Fussgänger – anstelle des jetzigen Hindernis-Rennens.

Auch das Gewerbe will ein starkes Einkaufszentrum Chur. Es wirbt seit Jahren: Chur, grösstes Einkaufszentrum weit und breit! Das Ja der Stimmbürger zur Einzonung des Bahnareals ist ein Ja zugunsten der Stadt Chur.

Die Handlungsweise der Gegner ist nicht geprägt von der Sorge um unsere Stadt, sondern allein von der Sorge ums eigene Wohlergehen.

Die Gegner der Bahnhof-Überbauung stellen dem gründlichen, sorgfältigen und durchdachten Projekt der Befürworter 4 oberflächliche Schmierskizzen gegenüber, eingepackt in eine kostspielige Broschüre und bezahlt von einem Warenhaus.

(Quelle: Bündner Zeitung, November 1980)



Für die Einzonung des Bahnhofs: Kreispostdirektor Andrea Melchior.

gegen die Einzonung des Bahnhofs: Vilan-Direktor Rico Wieser.

Karikaturen der Abstimmung vom 30. November 1980 über die Bahnhofüberbauung mit Kreispostdirektor Melchior als Befürworter und Vilan-Direktor Wieser als Gegner. (BZ 26.11.1980, S. 3)

Der Vierbeiner «Fifi», Maskottchen der Gegner des Bahnhofprojekts von 1980, das mehrfach in Aktion trat. (Quelle: Inserat in BZ vor Abstimmung vom 30.11.1980)

In den Tagen vor der Abstimmung beschimpfte das «Aktionskomitee Konstruktives Nein» in grossen Zeitungsinseraten das Bahnhofprojekt. Mit je einem «Nein» gegen vermeintliches «Vertuschen», «Nichtsagen», «Behaupten», «Beschwichtigen», «Jammern», «Beschönigen» wurde mehr oder weniger alles in Frage gestellt, während der Vierbeiner «Fifi» jedesmal ein Bein hob und meinte: «wau, wau, wau bach ab damit», und so zum Ausdruck brachte, was die Abwehrfront vom Bahnhofprojekt hielt.

Abstimmungsergebnis

Am 6. November 1980 lehnte die Churer Bevölkerung die Vorlage knapp ab. Bei ungewöhnlich hoher Stimmbeteiligung (52 %) und bei rund 9000 Stimmenden fehlten lediglich 165 Stimmen zur Annahme der Einzonung des Bahnareals. Die Abwehrfront hatte gesiegt, ohne allerdings eine Alternative aufzuzeigen, die auch nur andeutungsweise hätte deutlich machen können, wie die anstehenden Probleme um den Bahnhof hätten besser gelöst werden können.

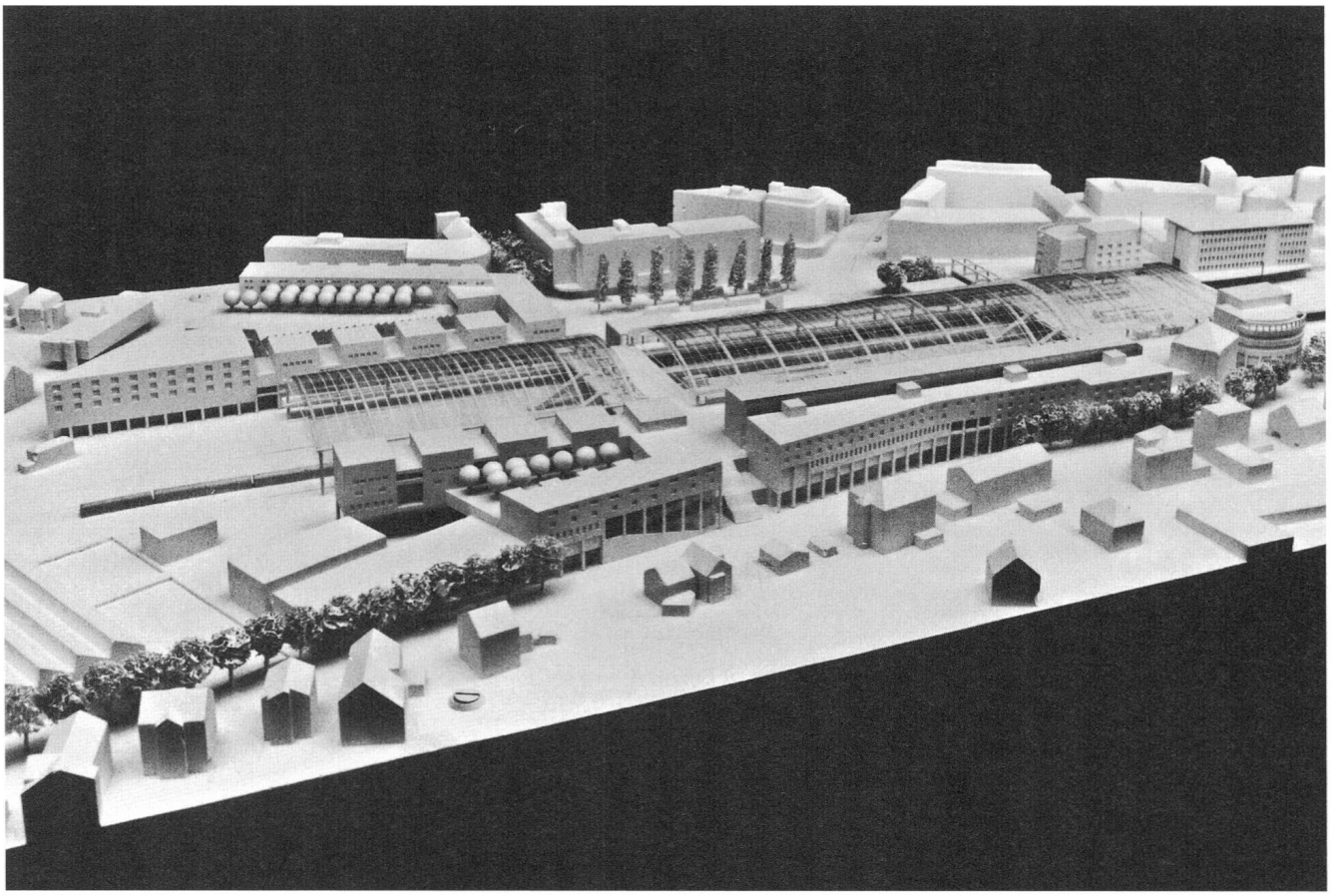
Denkpause und weiteres Vorgehen

Nach einer Denkpause, und nachdem sich niemand von der Gegnerschaft des gescheiterten Projektes mit ihren im Abstimmungskampf genannten besseren Vorschlägen gemeldet hatte, trafen sich die Vertreter der Post mit Stadtrat Dr. Hans Hatz, der SBB-Kreisdirektion III Zürich und der Rhätischen Bahn zu einem Gedankenaustausch über das weitere Vorgehen. Man einigte sich, ein städtebauliches Gesamtkonzept für das Bahnareal anzustreben und gemeinsam einen Ideenwettbewerb für die Gesamtgestaltung auszuschreiben. Doch zuvor musste eine Einzonung des Bahnhofareals klare Voraussetzungen schaffen.

Nachdem der Churer Gemeinderat die Gesetzesvorlage des Stadtrates für die Einzonung des Bahnareals mit verschiedenen Einschränkungen (u. a. keine Einkaufszentren mit mehr als 2500 m²) versehen und verabschiedet hatte, stimmte der Souverän am 4. Dezember 1983 (drei Jahre nach der ersten Vorlage) der neuen Bahnhofzone zu.

Ideenwettbewerb zur Überbauung des Bahnhofareals

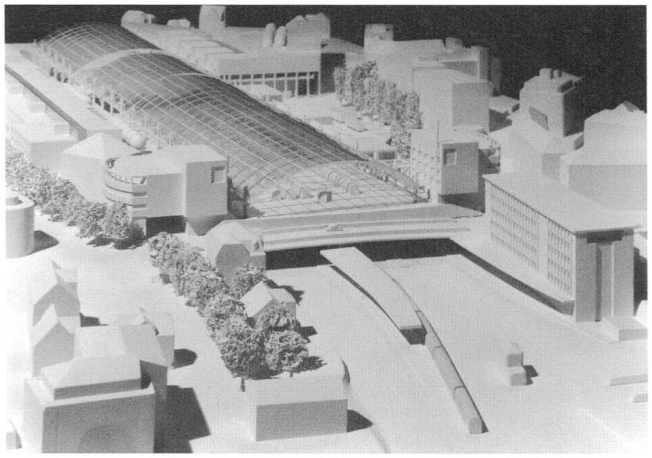
Am 4. April 1984 schrieben SBB, RhB, PTT und die Stadt Chur den Ideenwettbewerb aus. Sie erwarteten städtebaulich gute Vorschläge, die sich harmonisch in das Stadtbild eingliedern und gleichzeitig die Trennung zur Neustadt überbrücken sollten. Gleichzeitig wurden Vorschläge erwartet, wie die Verknüpfung der verschiedenen



Modellaufnahme des Siegerprojekts vom April 1988, Blick von Norden, Planungsgemeinschaft Brosi und Obrist. (Quelle: Pb.)

Verkehrsträger benützerfreundlich gestaltet und die Fussgängerbeziehungen verbessert werden könnten. Auch für die unterirdische Einführung der Arosabahn unter die Gürtelstrasse waren Ideen gefragt. Das Wettbewerbsgebiet umfasste die gesamte 65 000 m² messende Bahnhofzone, die zur Hälfte überbaut werden durfte.

Die Post benötigte für ihre Einrichtungen grössere Betriebsflächen. Sie erwartete Vorschläge, bei denen die zusätzlich benötigten Flächen optimal mit dem bisherigen Postbetrieb verbunden und kundendienstlich optimal zu liegen kommen. Aus ihrer Sicht sahen sie den Standort der neuen Betriebsanlagen angrenzend an die Tivolibrücke, die Postautostation mit Vorteil über den Geleiseanlagen mit Verbindungen zu den einzelnen Bahnperrons. Um Bauverzögerungen vorzubeugen, sollten die Vorhaben der einzelnen Partner so gestaltet und platziert sein, dass die einzelnen Bauten unabhängig vom Stand anderer Vorhaben realisiert werden konnten.



Modellansicht der Postautostation mit den Kopfbauten, Blick von Westen, nach dem Sieger-Projekt vom April 1988, Planungsgemeinschaft Brosi und Obrist. (PAD KPD)

Ergebnis des Ideenwettbewerbs

Aus 20 eingegangenen Projekten entschied sich die Jury im Januar 1986 für das Projekt «Connection» der Architekten Richard Brosi, Robert Obrist und Mitarbeiter. Besonders bemerkenswert am erstprämierten Projekt waren die folgenden vier Punkte:

- Das vorgeschlagene durchsichtige Hallendach, das von der Postautostation über den Geleisen bis über die gesamte Länge der Bahnperrons reicht.
- Die Verlegung der Arosabahn vom Bahnhofplatz unter die Gürtelstrasse auf die Nordseite des Bahnhofs und ihre Weiterführung in einem Tunnel, der zuerst in einem östlich, dann südlich laufenden Halbkreis bis zum Sand reicht, wo sie an die bestehende Strecke wieder anschliesst.
- Eine Fussgänger*unter*führung in der Mittelachse des bestehenden Aufnahmegebäudes aus dem Jahr 1878 mit Zugängen zu den einzelnen Perrons sowie eine zusätzliche Fussgänger*über*führung in der Verlängerung der Bahnhofstrasse, gedacht für die Passanten zwischen der Innenstadt und der Neustadt.
- Die Erhaltung des alten Bahnhofgebäudes aus dem Jahr 1878 sowie des Interieurs des Bahnhofbuffets 1. Klasse, gestaltet in den Jahren 1906/07.

Im August 1986 erhielt die Planungsgemeinschaft den Auftrag, einen Gesamtüberbauungsplan zu erarbeiten, wobei im zeitlichen Ablauf die Postautostation mit den Kopfbauten und der Rolltreppenverbindung zu den Bahnperrons prioritär zu behandeln waren.

Die Postautostation Chur nimmt Formen an

Im April 1987 stellten die Projektverfasser den erarbeiteten Gesamtüberbauungsplan vor. Die Platzierung der Postautostation über dem Geleisefeld mit einem Glasdach und den Rolltreppen zu den Bahnperrons gefielen auf Anhieb. Auch die Integrierung der Kundenanlagen, der Räume für den Postbetrieb und der Administration in die beiden Brückenköpfe war gut gelöst. Im querführenden Post-Tunnel unter den Gleisen und den Aufzügen zu den Perrons liess sich das Postgut rationell zwischen Postbetrieb und den Bahnen vermitteln und umladen. Das gefährliche Überfahren der Geleise war damit eliminiert.

Die Postautostation auf dem Deck mit den auf Geleisebene durchfahrenden Zügen der Rhätischen Bahn konnten zusammen das Symbol und Tor zum Bahn- und Postautoland Graubünden bilden. Mit dem optimalen neuen Fahrplanangebot von «Bahn + Postauto 2000» kann der öffentliche Verkehr über sich hinauswachsen und ist in der Lage, optimale Dienstleistungen für Bevölkerung, Touristen und Reisenden zu erbringen.

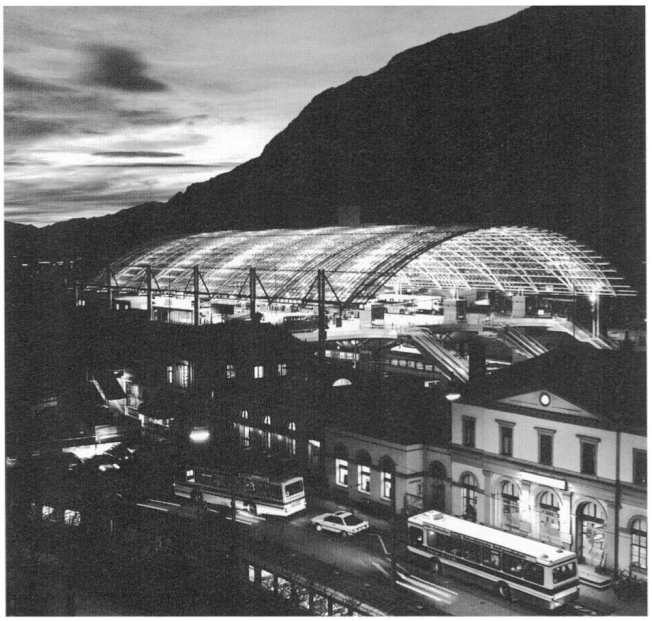
Mit Zuversicht begannen die Beauftragten und ihre Helfer mit der Detailplanung. Für die eingesetzte Baukommission der Post, unter Leitung von Josef Bösch (Stv.des Kreispostdirektors) und von Martin Moll (Architekt der Hochbauabteilung PTT) sowie der Mitwirkung der Fachabteilungen gab es noch viel zu tun, bis alle administrativen Hürden genommen, die Kredite bewilligt und alle Bewilligungen vorlagen.

Krisensitzung und Entscheide

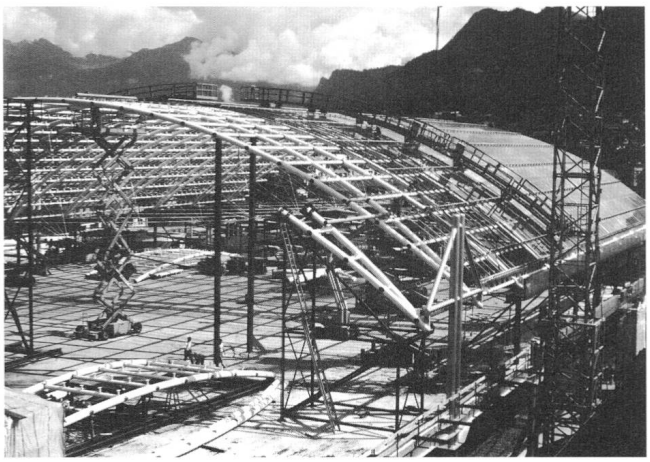
Unterdessen hatte sich die Finanzlage der PTT verschlechtert. Die Zeiten der grossen Gewinne waren vorbei. Bei der Generaldirektion mehrten sich die Stimmen, die die Postautostation samt Betriebsgebäude als zu teuer ablehnten und zu Fall bringen oder mindestens zeitlich verschieben wollten. Dagegen wehrte sich die Kreispostdirektion Chur; sie akzeptierte nicht, dass man sie während Jahren mit der Stadt Chur, den SBB und Dritten agieren und planen liess, getroffene Vor- und Zwischenentscheide der Oberbehörde negieren und ohne absolut zwingende Gründe nun plötzlich aussteigen wollte.

Eine *Aussprache des Churer* Postdirektors beim Präsidenten der Generaldirektion der PTT, Hans Werner Binz, brachte wieder Zuversicht. Unter seinem Vorsitz fand darauf eine Besprechung mit den beteiligten Fachabteilungen statt, und auch Vertreter von der RhB und SBB nahmen teil.

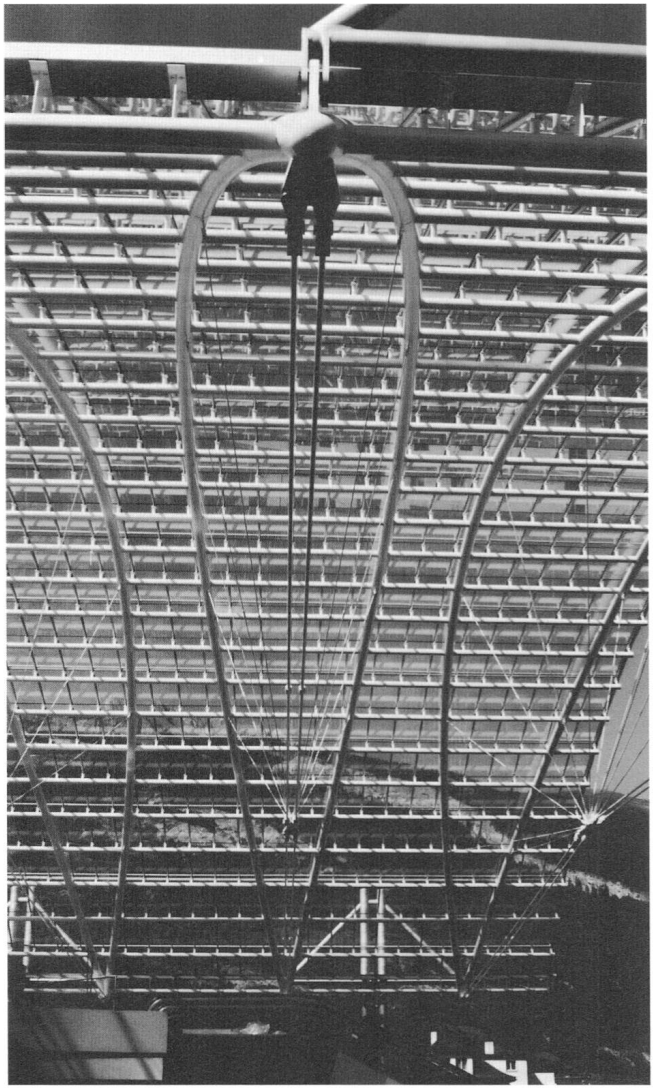
Am 16. Mai 1989 genehmigte das Generaldirektorium (GDM) den Antrag zur Erstellung des Postbetriebsgebäudes und der Postautostation mit einem Gesamtinvestitionsbetrag von



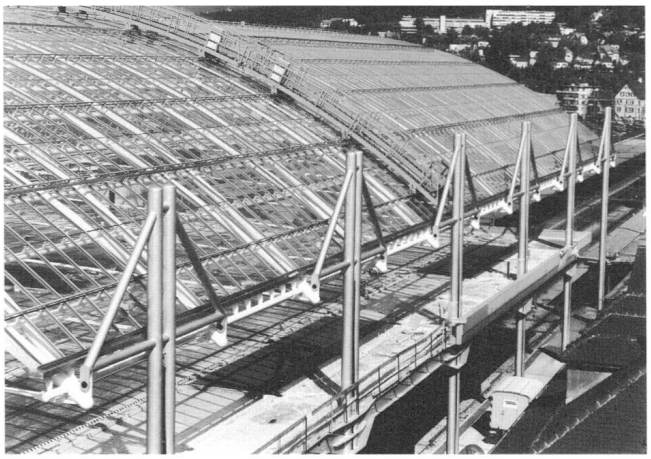
Die leuchtende «Schildkröte» markiert nachts die Mitte der Stadt Chur, Foto um 1992. (Quelle: Giorgio von Arb-Schamal, Zürich)



Postautostation im Bau um 1991, Ansicht von Südwest aus. (Quelle: PAD)



«Zitronenschnitz» im Detail. (Foto Flury, Frauenfeld)



Dachkonstruktion der Postautohalle mit Doppelstütze und je zwei «Zitronenschnitzen» um 1992. (Foto Tuchschmid, Frauenfeld)

77 180 000 Fr. Gleichzeitig fasste es dazu noch folgenden Beschluss:

- Dem Projekt wird grundsätzlich zugestimmt.
- Das Postdepartement wird beauftragt, die Nutzung der geplanten Neubauten zu überprüfen und zu optimieren, möglichst mit Raumvermietungen an Dritte.
- Das Mitglied der Generaldirektion der PTT (GDM) wird mit der Generaldirektion SBB eine Aussprache betreffend den Baurechtzins führen und zu einer Herabsetzung dieses zu hohen Zinses drängen.
- Nach Bereinigung der Vorlage ist diese dem GDM so rechtzeitig zur formellen Genehmigung zuhanden des Verwaltungsrates zu unterbreiten, dass sie an der Verwaltungsrats-Sitzung vom 28. Juni verabschiedet werden kann.

Der Verwaltungsrat der PTT-Betriebe, unter Vorsitz ihres Präsidenten Dr. Ulrich Gadient, stimmte der Vorlage zur Erstellung der Postautostation und der Betriebsanlagen antragsgemäss zu. Die Baubewilligung der Stadt Chur wurde am 19. März 1990 erteilt und bereits am 20. Juli 1990 konnte der Spatenstich erfolgen. Für den damaligen Churer Postdirektor und seine Crew war dies ein ganz besonderer Tag.

Während die Post mit dem Postautodeck samt Glasdach und den Infrastrukturbauten zügig vorankam, gerieten andere Vorhaben der Bahnhofüberbauung in Verzug. Die Vorgabe im Ideenwettbewerb, wonach die einzelnen Projekte so zu gestalten seien, dass sie losgelöst von anderen Projekten der Bahnhofüberbauung realisiert werden können, hatte sich bewährt. Ohne diese Vorgabe hätte es unter Umständen für die Realisierung der Postvorhaben noch sehr kritisch werden können.

Einweihung der Postautostation am 3. Dezember 1992

Seit fast 20 Jahren hatte sich die Post zusammen mit der Stadt Chur, der SBB und RhB, mit Architekten, Ingenieuren und Unternehmungen intensiv darum bemüht, bessere Verhältnisse für den öffentlichen Verkehr, inbesondere für die Postautoreisenden, zu schaffen. Es war eine Zeit mit Hochs und Tiefs. Die Erleichterung war deshalb gross, als am 3.12.92 die Postautostation endlich eingeweiht und dem Betrieb übergeben werden konnte.

Damit war das angestrebte Ziel erreicht, den Reisenden und Touristen das Umsteigen von Bahn und Postauto wesentlich zu erleichtern, der Churer Bevölkerung für ihre Fahrten in die Erholungsgebiete eine komfortable Ein- und Aussteigestation zu bieten und den Pendlern aus der Region ihren Arbeitsweg zu erleichtern. Gleichzeitig waren die Voraussetzungen für die Weiterentwicklung von Bahn und Postauto in Chur und Graubünden geschaffen.

Die Postautostation ist ein neues Wahrzeichen der Stadt Chur. Sie setzt städtebaulich neue Akzente. Benedikt Loderer schrieb dazu im Hochparterre Nr. 4, vom April 1993: «Damit ist in der eher tristen Churer Bahnhofgegend ein erstes Stück neuer Stadt entstanden, ein Bindeglied zwischen der Altstadt mit ihren Erweiterungen nördlich der Geleise und den neuen Wohnquartieren südlich davon. (...) Entscheidend ist die Glashalle. Sie setzt neue Massstäbe, denn sie nimmt nicht den Massstab der bestehenden Bahnhofbauten auf, sondern denjenigen der Berge ringsum. Wer mit dem Zug von Norden herkommt, wird mit der Rolltreppe unter die Glastonne geschoben, einerseits hinein in den grossen Raum, anderseits hinaus in die Landschaft. Für einmal hat die Transparenz wirklich mit Hindurchschauen zu tun.»

Die Stahlkonstruktion ist auch technisch bemerkenswert und findet national und international grosse Beachtung. Das Hallendach hat eine freie Spannweite von 52 m, eine Länge von 91 m und die eingedeckte Glasfläche beträgt 5000 m². Es wird von den je sechs Doppelstützen auf beiden Seiten getragen und an jeder hängen je zwei sogenannte «Zitronenschnitze». Diese wirken gleichzeitig als Träger und als Diagonalen, die die Windkräfte aufnehmen.

Lob und Auszeichnungen

Die neue Postautostation mit ihrer zitronenschnitzartigen Dachkonstruktion wurde viel bewundert und gelobt. In Fachkreisen reichte die Resonanz weit über die Grenze hinaus. Die vier Preise, die die Projektleitung, die Architekten und Ingenieure für die Postautostation Chur er-

halten haben, zeugen von dieser grossen Anerkennung:

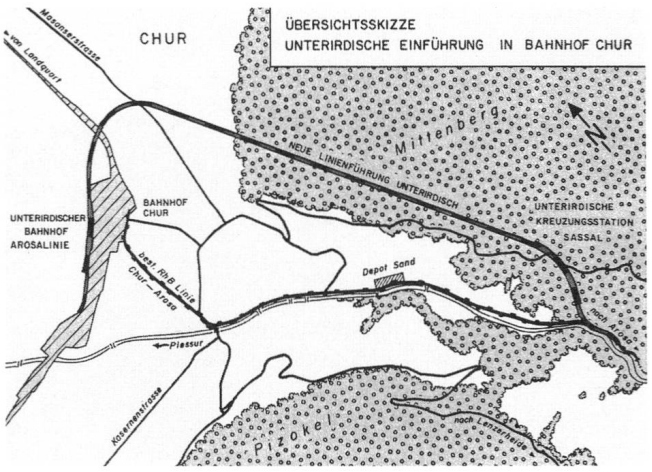
- *Innovationspreis für Stahlbautechnologie 1992* für das Hallendach der Postautostation Chur in Würdigung des wegweisenden und innovativen Charakters.
- *Europäischer Stahlbaupreis 1993* für hervorragende Stahlbauten auf Vorschlag der Jury der Europäischen Konvention für Stahlbau.
- *Brunel Award 1994* in Kategorie «Major civil projects, except bridges», durch die international zusammengesetzte in Philadelphia tagende Jury.
- *Auszeichnung für gute Bauten 1994 Graubünden.* Mit dieser Auszeichnung werden Bauherrschaften geehrt, die mit ihrer Baugesinnung zur Förderung einer besseren baulichen Umwelt beigetragen haben und deren Bau der Oeffentlichkeit gegenüber als Vorbild einer guten Bauqualität bewertet werden kann.

Die Auszeichnungen sprechen für sich, ohne über die Qualität der Konstruktion noch mehr ausführen zu müssen. Das Glasdach wurde zwar nicht – wie ursprünglich geplant – über die Gesamtlänge der Bahn-Perrons verlängert. Es bleibt somit Teil des Postautodeckes. Insofern sind die Unterschiede der beiden Verkehrsträger auch ästhetisch sichtbar. Die Postautostation ist mit den beidseitigen Turmbauten ein prägendes Element der Churer Bahnhofüberbauung.

5. Die Bahnhofüberbauung Chur und ihr optimaler Abschluss

Mit der Inbetriebnahme der Postautostation im Dezember 1992 konnte eine erste Etappe der beabsichtigten Überbauung des Bahnhofareals Chur realisiert werden. Als Grundlage diente das Projekt der Planungsgemeinschaft der Architekten Brosi/Obrist und Mitarbeiter, die im April 1987 mit ihrem Projekt als Sieger aus dem Ideenwettbewerb hervorgegangen waren.

Während der Spatenstich für die Postautostation mit den beiden Kopfbauten im Juli 1990 erfolgen konnte, verzögerten sich aus verschiedenen Gründen die übrigen Bauvorhaben der Bahnhofüberbauung. So opponierten Liegenschaftsbesitzer, die durch die vorgesehene Untertunnelung der Chur-Arosabahn Belastungen ausmachten,

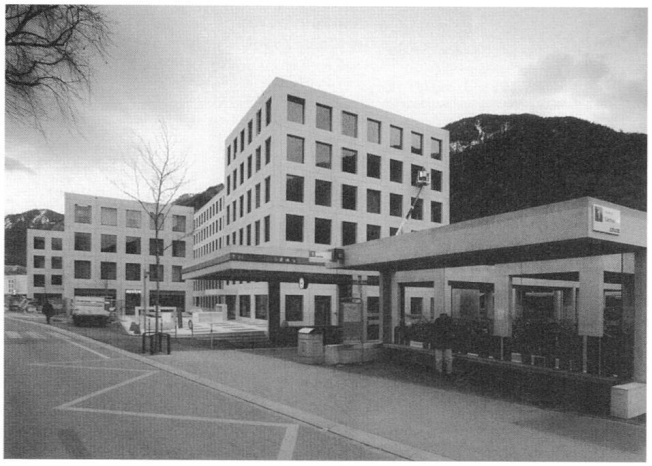


Aus der Botschaft des Gemeinderats vom 24.6.1988 an die Stimmbürger.

während besonders alteingesessene Churer sich gegen das Verschwinden des vertrauten «Arosabähnli» aus dem Stadtbild wehrten. Obwohl die Beiträge von Bund, Kanton, Rhätischer Bahn und Stadt Chur für die Untertunnelung und die Erweiterung der Perronanlage im Gesamtbetrag von 112 Mio Franken bereits bewilligt waren, scheiterte dieser Teil der Gesamtüberbauung dennoch. Vor Ort wurde zu lange um Details gerungen, bis der Bund seinen Anteil von 72 Mio Franken aus der NEAT II-Vorlage wieder herausstrich. Damit war die Untertunnelung der Einfahrt der Arosabahn in den Bahnhof Chur vom Tisch. Letztlich wurde ebenfalls auf die Verlängerung des Hallendachs der Postautostation über die Gesamtlänge der Bahnperrons verzichtet. Wesentliche Teile des Überbauungskonzepts konnten somit nicht wie geplant umgesetzt werden. Besonders die Gestaltung des Bahnhofplatzes wurde davon betroffen, denn die Arosabahn musste weiterhin dort Platz finden.

Die erneute Ausschreibung eines Ideenwettbewerbs war die logische Folge. Aus ihm ging im Jahr 2000 der Churer Architekt Conradin Clavuot mit seinem Projekt als Sieger hervor. Er erhielt darnach den Auftrag zur Neugestaltung des Bahnhofs und des Bahnhofplatzes. In einer Sondernummer von «KultChur» zur Eröffnungsfeier der Bahnhofüberbauung äussert sich Architekt Conradin Clavuot zur realisierten Neugestaltung:

«Grundvorstellung war, der Stadt Chur einen regionalmassstäblichen und grosszügigen Bahnhof zu geben. Bahnhof und Bahnhofplatz haben in Chur die Bedeu-



Der grosszügig konzipierte Bahnhofplatz und der Nordzugang zum Bahnhof mit der Bushaltestelle für die Bewohner der Neustadt (siehe oben). (Quelle: Sondernummer KultChur 3. Jg., 2008, S. 13 und 10, Foto zVg und Andrea Badrutt)

Die neue Fussgängerpassage mit den seitlichen Informationsstellen und Verkaufsläden (Quelle: Sondernummer KultChur 3. Jg., 2008, S. 13 und 10, Foto zVg und Andrea Badrutt)

tung eines zentralen Durchgangsortes. Alle Strassen und Wege, alle Geleise führen auf den Platz. Er wird zum spinnenartigen Zentrum der Stadt. Es gibt keine prunkvollen Repräsentativbauten, sondern über das ganze Areal verteilte Nutzungsangebote: Vitrinen, Schutzdächer, Wartebereiche, Plakate, Beleuchtungskörper; Aussichtsfronten etc. Zu den Gleisen hin sind die Bauten niedrig und lang. Die Sicht bleibt frei. Zur City hin richten sie sich dem Stadtkörper in der Form angepasst in die Höhe.

Die Ladenpassage im unteren Niveau wird als Nachtvariante der Bahnhofstrasse (mit Seitenstrassen) ausgestattet. Der Altbau des Bahnhofs stand immer abseits des Personenstroms. Mit der Verlängerung wird eine Neubelebung erreicht. Zwei Bauten werden zu einem neuen, grossen Bahnhofsgebäude, das mitten am Platz steht. Alt- und Neubau greifen ineinander: Sie bedingen sich gegenseitig und ergänzen sich durch

- ihre tiefe, lang gezogene Gebäudemasse und durch überall öffentlich betretbare Räume
- Proportionen, Rhythmen, Friese, Einteilungen
- die Gebäudehöhen (der Altbau wird respektiert und bleibt der höhere Bauteil)
- vor- und zurückspringende Teile
- die Materialisierung: die Massivität der verputzten Bruchsteinmauern wird bei den Neubauten (Dächer und Decken) in die Horizontale gedreht, es entsteht eine «Trägheit» als Ausdruck der Masse. Verputz und Farbe bleiben identisch. Die Fenster des Altbaus und die Fassadenelemente aller Neubauten gleichen sich an.» (Quelle: KultChur 3. Jg. 2008, Sondernummer)

Die Chance, einen auch gestalterisch zusammenhängenden Bahnhofplatzbereich zu schaffen, wurde gepackt.

Was im Jahr 1992 mit der Inbetriebnahme der Postautostation über den Geleisen und mit der betrieblichen Verknüpfung von Bahn und Postauto begonnen hatte, fand 15 Jahre später den krönenden Abschluss. Aus einem Bahnhof der gegenseitigen Behinderungen war ein Ort der Begegnungen und zum Verweilen geworden.