

<b>Zeitschrift:</b>	Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
<b>Herausgeber:</b>	Hochparterre
<b>Band:</b>	11 (1998)
<b>Heft:</b>	3
<b>Artikel:</b>	Gesamtplan statt Flickwerk : der Um- und Ausbau des Bahnhofs Chur droht im Chaos zu enden
<b>Autor:</b>	Fromm, Georg
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-120809">https://doi.org/10.5169/seals-120809</a>

### 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

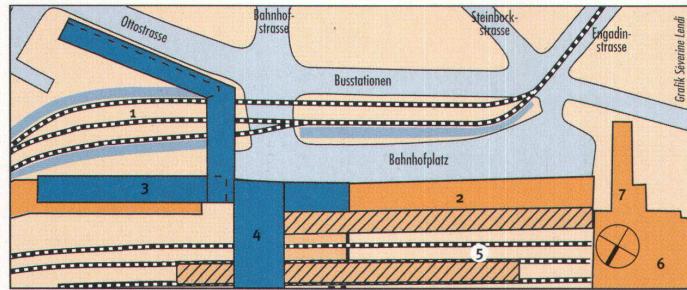
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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:** 31.12.2025

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



**Die Idee der Behördendelegation:** Die Arosabahn bleibt über der Erde, eine neue Personenunterführung verbindet das alte mit dem neuen Chur, das Aufnahmegebäude bleibt isoliert, die Ladenpassage in der riesigen Glashalle über den Gleisen von SBB und RhB wird nicht gebaut

- 1 Geleise der Arosabahn
- 2 Aufnahmegebäude
- 3 Büro, Läden, Gewerbegebäute
- 4 Neue Personenunterführung
- 5 Geleise der SBB
- 6 Glashalle über der Postautostation (realisiert)
- 7 Neue Post (realisiert)

■ Neue Bauten  
■ Bestehende Bauten

# Gesamtplan statt Flickwerk

**Was spektakulär begann, droht im planerischen Chaos zu enden:**  
**Der Um- und Ausbau des Bahnhofs Chur. Alarmiert durch die Passivität der städtischen Behörden fordert der Schweizerische Werkbund einen neuen Plan für die Gesamtüberbauung. Auf dem städtischen Bauamt hat das Umdenken bereits eingesetzt.**

Modell des rechtskräftigen Gesamtplans von Brosi/Obrist. Ein riesiger Bahnhof für Chur mit Glashalle über einer Ladenpassage, Geschäfts- und Hotelbauten, einer Fussgängerüberführung, einem freien Bahnhofplatz und einer vergrabenen Arosabahn

- 1 Bahnhofplatz
- 2 Aufnahmegebäude
- 3 Geschäftsbauten beidseits des Bahnhofs
- 4 Hotel- und Kongresszentrum
- 5 Ladenpassage in der Glashalle über den Gleisen der SBB/RhB
- 6 Glashalle über der Postautostation (realisiert)
- 7 Neue Post (realisiert)

Durch das vielfach ausgezeichnete Glasdach des Postautodecks hat der Churer Bahnhof Anfang der neunziger Jahre einen grosszügigen Akzent erhalten (HP 4/93). Doch das Dach und die weiteren, inzwischen realisierten PTT-Gebäude sind nur Stückwerk, markieren sie doch lediglich die erste Etappe des vollständigen Bahnhof-Umbaus, dem – in der Schweiz für ein solches Projekt einmalig – ein Gesamtüberbauungsplan zugrunde liegt. Mit 450 Meter Länge hätte das verlängerte Dach am Ende den gesamten Perronbereich und die Annexbauten abgedeckt, auf einem erhöhten Zwischendeck wären Läden entstanden, die Bahnkunden hätten ihre eigene Unterführung erhalten, die übrigen Fussgänger ihre eigene Überführung, die Velofahrer ihren eigenen Tunnel, und das alte Aufnahmegebäude wäre endlich seinem Namen gerecht geworden. Die Möglichkeitsform bei der Beschreibung dieser Gesamtüberbauung ist nötig, denn für die planerische Grosszügigkeit der achtziger Jahre fehlt in den neunziger Jahren schlicht das Geld.

## Notstand

Der Churer Bahnhof genügt heutigen Anforderungen gleich in mehrfacher Hinsicht nicht: Die Infrastruktur reicht für die Bahn 2000 nicht aus, die nun doch nicht unter Tag gelegte Arosabahn blockiert den Bahnhofplatz, fürs

Umsteigen vom Auto auf den öffentlichen Verkehr gibt's keinen Platz. Weil Schienen und Gebäude zudem die Churer Alt- und Neustadt trennen, kommt dem Bahnhof städteplanerisch zusätzliche Bedeutung zu; in der heutigen Unterführung mischen sich Fussgänger, Bahnkunden und Velofahrer. Ein reduzierter Aus- und Umbau muss also sein, weshalb sich seit dem letzten Jahr eine Behördendelegation mit der Modifikation des seit 1988 rechtsgültigen Gesamtüberbauungsplans (Projekt Richard Brosi/Robert Obrist) befasst.

## Kleine Ursache, grosse Wirkung

Doch die Realisierung der Vorschläge dieser Delegation würde das Aus für das ursprüngliche Überbauungsprojekt bedeuten. Sie schlägt vor, die zentrale Fussgängerunterführung in die Verlängerung der Churer Bahnhofstrasse zu verschieben. Das verunmöglicht aber, so Robert Obrist, die im Plan Brosi/Obrist vorgesehene Fussgängerplattform zu bauen, womit technisch auch die Verlängerung des Glasdachs nicht mehr möglich wäre. Ohne Fussgängerplattform bleibt aber auch das alte Aufnahmegebäude isoliert. Und was der Plan Brosi/Obrist auch vorgesehen hat: Die Ummutung der bisherigen Unterführung für Velofahrer soll ebenfalls verschwinden. Die Unterführung soll nach den Ideen der Behördendelegation zugeschüttet werden. Dass ein mit grosser Kelle angerichtetes Projekt unter schlechteren wirtschaftlichen Vorzeichen Abstriche in Kauf nehmen muss, ist nicht zum vornherein zu klagen. Die planerischen Umtriebe der letzten Monate haben jetzt die Bündner Sektion des Schweizerischen Werkbunds (SWB) alarmiert, die um die Gestaltung des öffentlichen Raums an einem der wichtigsten Plätze der Bündner Hauptstadt fürchtet.

## Neuer Gesamtüberbauungsplan nötig

Hellhörig geworden ist der SWB durch die Auseinandersetzungen hinter den Kulissen, von welchen gerüchteweise einiges an die Öffentlichkeit gedrungen ist. Den unter Zeitdruck stehenden

SBB wird vorgeworfen, ihre Bahnbaute ohne Rücksicht auf die Gestaltung des öffentlichen Raums und weitgehend improvisierend zu planen oder gar Chur einfach fallen lassen zu wollen. Im Blickfeld stehen die Schnittpunkte zwischen Unterführung und Bahnhofplatz sowie die Tatsache, dass der neue Durchgang die Durchmischung von städtischem Verkehr und Bahnkunden erneut festschreibt. Im Visier hat der SWB aber die städtischen Baubehörden. Sie seien in einer wichtigen städtebaulichen Frage passiv.

Wissen muss man, dass die Stadt Chur mit dem Gesamtüberbauungsplan ein rechtlich gültiges Instrument zur Gestaltung ihres Bahnhofs in den Händen hält. Für Änderungen ist ein neuer Plan und ein neues Bewilligungsverfahren notwendig, was auch eine erneute öffentliche Auflage mit Einsprachemöglichkeit einschliesst. In den letzten Wochen ist man auf dem städtischen Bauamt nicht zuletzt auf Drängen der städtischen Baukommission nun doch etwas aktiver geworden. «Die Stadt ist Bewilligungsbehörde», hält der unter Beschuss geratene Stadtrat Josef Rogenmoser kategorisch fest, «deshalb verlangen wir von SBB und Rhätischer Bahn erneut ein Gesamtprojekt, das der Baukommission vorgelegt wird.»

## Öffentliche Debatte

Bis zum Redaktionsschluss dieser Nummer anfang Februar war die Stadt weder über die detaillierten Absichten der SBB noch der Rhätischen Bahn informiert. Josef Rogenmoser rechnet damit, dass sich die Baukommission im Sommer erstmals mit dem neuen Gesamtprojekt befassen wird. In der Zwischenzeit will der SWB die Gestaltung des öffentlichen Raums auch zum öffentlichen Thema machen. Mit einem Informationsabend unter dem Titel «Plädoyer für den öffentlichen Raum/Bahnhofgebiet Chur – wie ins nächste Jahrtausend?» mit Referaten von Jacques Blumer (Atelier 5, Bern) und Robert Obrist soll am 26. März in der Ingenieurschule HTL (20 Uhr) die Diskussion angeregt werden. Georg Fromm

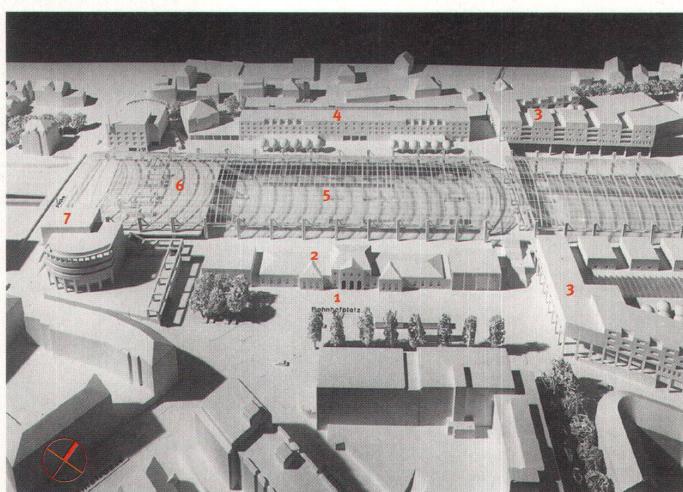


Bild: Fortunat Anthorn