

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 21 (2008)
Heft: [6]: Bahnhof Chur : schöner umsteigen

Artikel: Kernstück : Ankunft im neuen Chur
Autor: Huber, Werner
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-123502>

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](#)

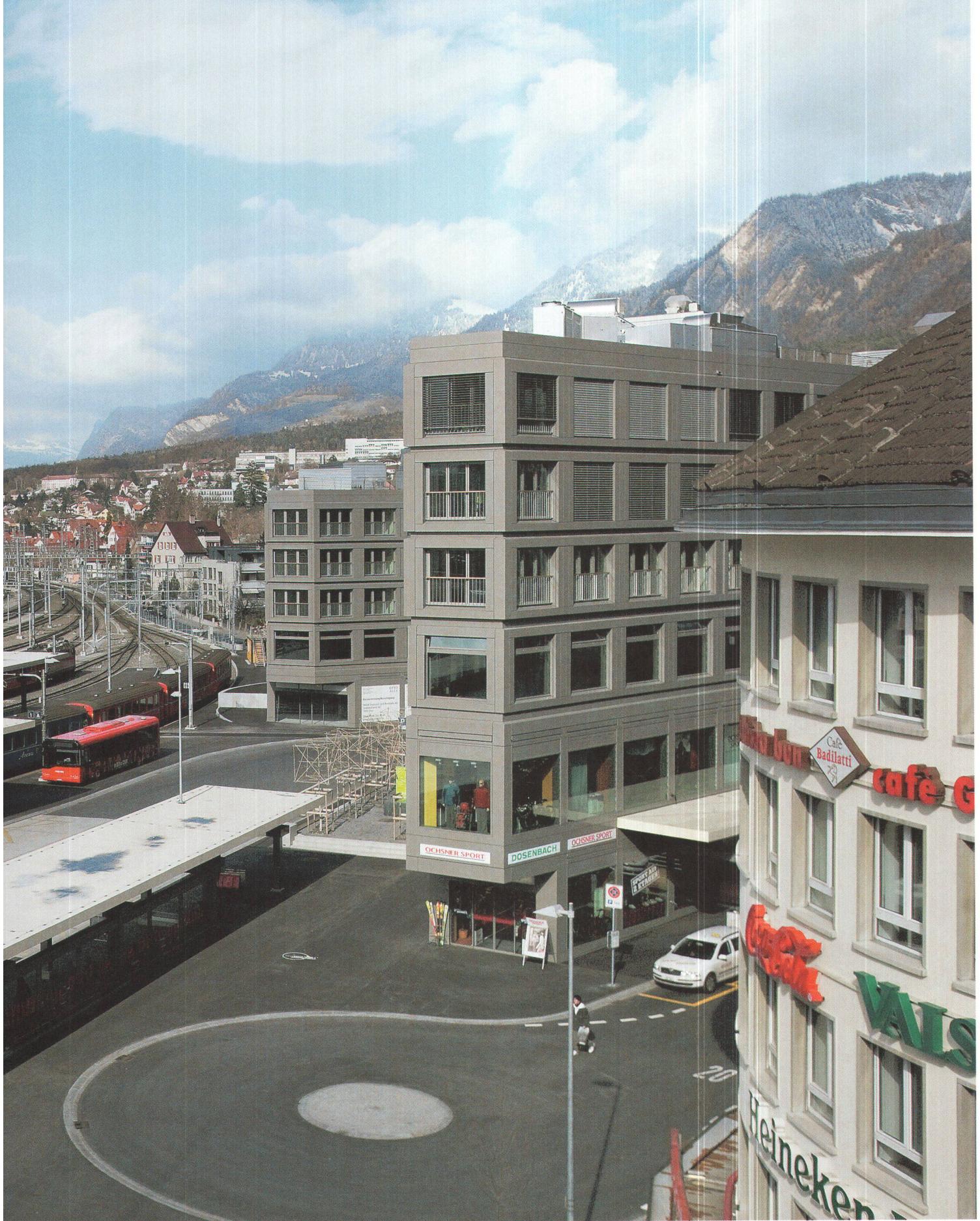
Download PDF: 15.01.2026

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



Ankunft im neuen Chur

Text: Werner Huber
Foto: Derek Li Wan Po



Der Bahnhofplatz macht nun seinem Namen Ehre. Das alte Aufnahmegebäude ist gewachsen, die Bahnhofstrasse hat eine unterirdische Verlängerung erhalten. Und die beiden Wohn- und Geschäftshäuser *(Otto)* und *(Alex)* schliessen den Platz im Norden markant ab. Der Architekt Conratin Clavuot hat dem Eingangstor seiner Stadt ein neues Gesicht gegeben.

«Chur. Ihre nächsten Anschlüsse: Disentis / Muster Gleis elf, nach St. Moritz auf Gleis zehn, nach Arosa auf Gleis zwei. Die Postautos verkehren vom Postautodeck», schallt die Lautsprecherstimme über die Perrons. Für die Züge der SBB ist hier Endstation. Wer schon längere Zeit nicht mehr in Chur war, findet sich in einer neuen Stadt. In den letzten Jahren haben die SBB, die Rhätische Bahn (RhB), die Stadt und private Bauherrschaften den Bahnhof und seine Umgebung umgekämpft. Zwar bescherten Richard Brosi, Robert Obrist und der Ingenieur Ove Arup mit dem Postautodeck der Stadt ein neues Wahrzeichen, ihr Gesamtprojekt allerdings scheiterte.

Es folgte ein langes Hin und Her (Einst Peripherie, heute Zentrum, S. 4). Ende der Neunzigerjahre gewann Richard Brosi einen neuen Studienauftrag, nach dem die SBB für 130 Millionen Franken das Stellwerk, die Unterführung unter den Perrons, die Perrons und weitere Anlagen bauten. Der Widerstand gegen den Abbruch des alten Bahnhofs mündete in einen weiteren Studienauftrag, in dem der alte Bahnhof zu erhalten war. Conratin Clavuot gewann und gestaltete den Platz mit der Station der Arosabahn, sanierte und erweiterte das Bahnhofgebäude, zog die Unterführung unter dem Platz hindurch und plante die beiden Wohn- und Geschäftshäuser *(Otto)* und *(Alex)*. Clavuot hat das Eingangstor seiner Stadt neu gestaltet. Er war Städtebauer, Bahnhofbauer, Tunnelbauer und Hochbauer zugleich.

Städtebau: Der Platz

Ein Platz, dem diese Bezeichnung zu Ehren gereicht hätte, war der Churer Bahnhofplatz bisher nicht. Vor 150 Jahren bauten die Vereinigten Schweizer-Bahnen (VSB) ihr Aufnahmegebäude im Schwerpunkt der Oberen und der Unteren Bahnhofstrasse, die als gleichwertige Achsen den Platz erschliessen sollten. Bald setzte sich die Untere als einzige Bahnhofstrasse durch, und die Obere wurde zur Engadinstrasse; die Bahnhofstrasse zielte am Bahnhofgebäude vorbei. Dieses spannte zwar mit den gegenüberliegenden Geschäftshäusern einen Raum auf, doch das Aufnahmegebäude war als wirksame Platzwand zu kurz und zu niedrig. Ausserdem stand der Platz genau dort aus, wo die Bahnhofstrasse einmündet. Das 1962 anstelle des Hotels Steinbock erstellte Geschäftshaus mit dem Warenhaus Globus brachte zwar eine städtische Note, doch allein war es zu schwach, um dem Platz den nötigen Halt zu geben.

Conratin Clavuot hat diese heterogene Situation jetzt geklärt. Er zog den Platz in die Länge und verlängerte auch das zuvor mehrmals symmetrisch erweiterte Bahnhofgebäude auf fast das Doppelte Richtung Norden. Die beiden Wohn- und Geschäftshäuser *(Otto)* und *(Alex)*, die den Massstab des Globus aufnehmen, schliessen den Platz ab. Doch das Stadtgefüge bleibt durchlässig, denn Clavuot hat das Netz der auf den Bahnhof zulaufenden Strassen

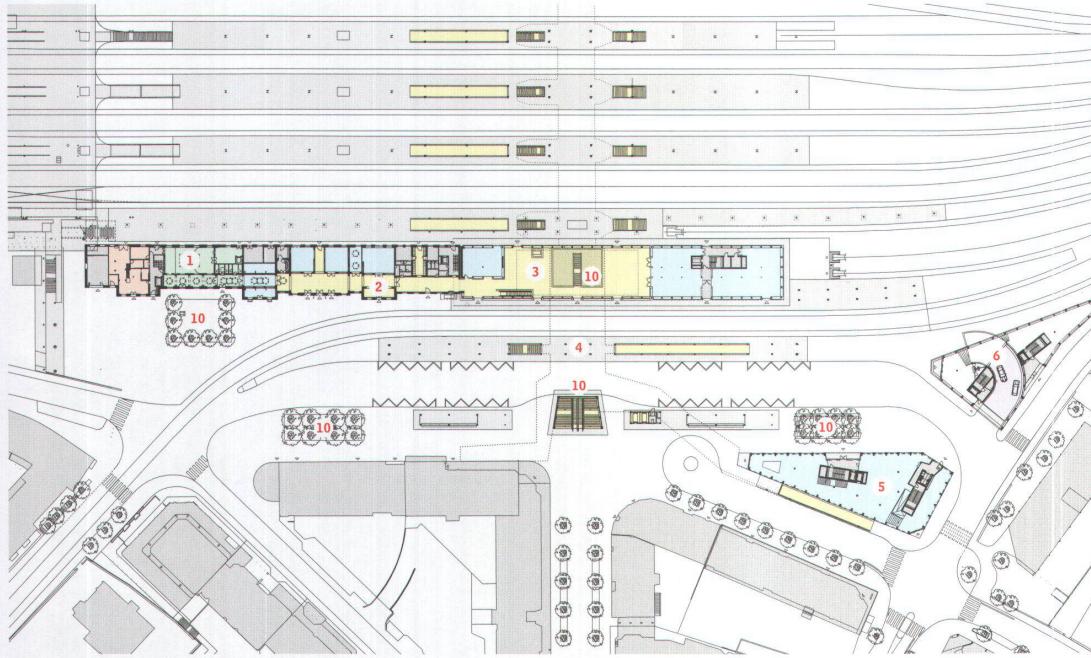
weitergesponnen. Die Stadt ist am Bahnhof angekommen. Der Schwerpunkt des Platzes liegt nun in der Achse der Bahnhofstrasse, und das lang gestreckte Bahnhofgebäude hat die Kraft, um deutlich zu sagen: Ich bin der Bahnhof! Eine offene Fläche ist der neue Platz jedoch nicht. Weiterhin hat die Arosabahn hier ihre Station mit zwei Gleisen, und auch die städtischen Busse haben am Knoten Bahnhofplatz eine feudal breite Haltestelle erhalten. Conratin Clavuot war konsequent und versuchte gar nicht erst, einen freien Platz zu suggerieren: Die Bahnstation erhielt kräftige Dächer, die die Sprache des Bahnhofgebäudes sprechen, und auch die Buspassagiere können gut vor Wetter geschützt warten, bis *(dr Bus vu Chur)* einfährt. Damit das Nebeneinander von Bahnen, Bussen und Fußgängern möglichst reibungslos funktioniert, hat man die Autos vom Platz verbannt und das Bahnhofquartier zur Begegnungszone mit Tempo 20 erklärt.

Bahnhofbau: Das Aufnahmegebäude

Mehrmals haben die SBB das Bahnhofgebäude von 1878 erweitert und auf das Eidgenössische Schützenfest von 1949 hin letztmals gründlich umgebaut. Die Schalterhalle war seit je der zentrale Raum jedes Bahnhofs, der Gang zum Schalter der Auftakt jeder Reise ausserhalb des täglichen Abonnementverkehrs. Immer raffiniertere Billettautomaten und die Verbreitung von General- und anderen Abonnements liessen den Billettverkauf am Schalter schrumpfen. Die Billetschalter sind nur noch eine Dienstleistung unter vielen, die heute ein Bahnhof bietet. Was in Bern vor 35 Jahren eine Pioniertat war, hat jetzt auch Chur erreicht: Der Bahnhof ist ein Dienstleistungs- und Einkaufszentrum geworden. Der Erhalt des alten Gebäudes war zwar garantiert, als Conratin Clavuot den neuen Bahnhof plante, die Schalterhalle am alten Ort war hingegen nicht zu retten; der Schwerpunkt des Bahnhofs hat sich zur neuen Unterführung verlagert.

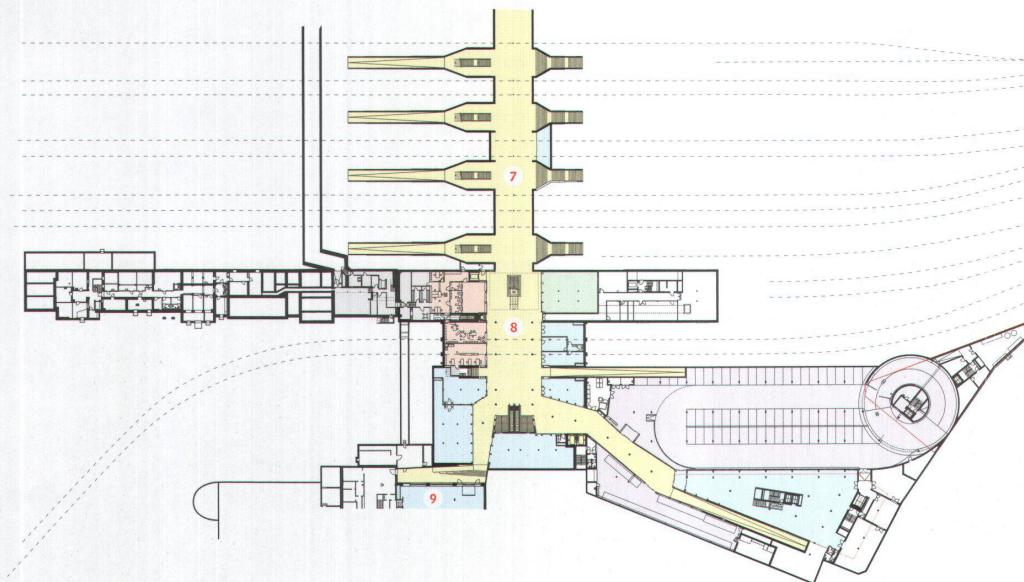
Die Aufgabe war delikat. Da stand nun zwar das historische Gemäuer, doch es war klar, dass sich der Bahnhofsbetrieb künftig im Erweiterungsbau abspielen würde. Was tun? Einen Anbau planen, der sich dem Altbau unterordnet? Das hiesse, einen Zustand baulich zu zementieren, der betrieblich vergangen ist. Ein zweites Gebäude neben das erste setzen und Alt und Neu sauber trennen? Das mag denkmalpflegerisch einwandfrei sein, doch wäre der Altbau dadurch vollends abgekoppelt worden. Conratin Clavuot wählte einen anderen Weg: Er setzte neben den Altbau einen Neubau und verzahnte beide eng ineinander. Der Architekt übertrug die Massivität der gemauerten Altbauwand auf die dicken Deckenplatten des Neubaus und brachte so die beiden Teile ins Gleichgewicht. Der identische Farbanstrich betont diese Verwandtschaft. Die Fassaden des Neubaus sind als kraftvolle, raumhaltige Schicht aus Stahl und Glas ausgebildet. Je nach Geschoss und Innenleben springen die Glasflächen vor oder zurück, wodurch sich im Erdgeschoss gleich auch hölzerne Sitzbänke einbauen liessen.

Das Herz des Neubaus, des Bahnhofs überhaupt, ist die Halle in der Achse der Bahnhofstrasse; hier sind Unter- und Oberwelt miteinander verknüpft. Die Korridorschicht, die der Bahnhofplatzfassade entlangführt und den Alt- und Neubau miteinander verbindet, illustriert den Wandel des Bahnhofs: Dienstleistungen der Bahn findet man nicht, dafür aber Kioske, einen Coiffeursalon und ein Mediacenter der Südostschweiz. Die frühere Schalterhalle nimmt



Bahnhof Chur: Erd- und Untergeschoss

- Öffentliche Passagen
- Dienstleistungen der Bahn
- Ladenflächen
- Restaurants
- Parking Autos und Velos
- Nebenräume
- 1 Denkmalgeschütztes Buffet
- 2 Ehemalige Schalterhalle
- 3 Neue Bahnhofshalle
- 4 Station der Arosabahn
- 5 Wohn- und Geschäftshaus «Otto»
- 6 Wohn- und Geschäftshaus «Alex»
- 7 Perronunterführung (Richard Brosi)
- 8 Unterführung Stadt (Conradin Clavuot)
- 9 Warenhaus Globus
- 10 Kunst-am-Bau-Arbeiten



man kaum wahr, hier bieten ein Souvenirshop und eine Salumeria ihre Produkte an. Erst ganz zuhinterst findet man Vertrautes: das historische Bahnhofbuffet von 1907, das Fontana & Fontana denkmalgetreu restaurierten. Doch auch hier gehts nicht ohne die neue Zeit: 'Tres Amigos' heisst das Lokal, und mexikanische Folklore bedrängt den altehrwürdigen Raum mit knalligen Farben.

Tunnelbau: Die Unterführung

Früher hatte eine Bahnhofunterführung nur einen Zweck: die Reisenden sicher zu den Zügen und zurück zu leiten, ohne den Zugverkehr zu stören. Die Fussgängertunnels, auch jener in Chur, waren niedrig und karg ausgestattet. Das Shop-Ville unter dem Zürcher Bahnhofplatz kombinierte 1970 erstmals in der Schweiz eine Unterführung mit einem Einkaufszentrum, und am Bahnhof Bern hat man zum ersten Mal im grossen Massstab die bahnseitigen und die stadtseitigen Unterwelten nahtlos ineinander überführt. Ende der Neunzigerjahre legte die Behördendelegation in

Chur fest, dass eine Unterführung in der Achse der Bahnhofstrasse die Gleise erschliessen und die Altstadt mit der Neustadt verbinden soll. In einer ersten Etappe realisierte Richard Brosi die Unterführung unter den Gleisen mit provisorischen Aufgängen an deren Enden. Das bewegte Längsprofil, Glasbausteindecken, viel Licht und bunte Farben wirken dem Tunneleindruck nach Kräften entgegen – eine gute Absicht, die allerdings mit einem gar modischen Repertoire umgesetzt ist.

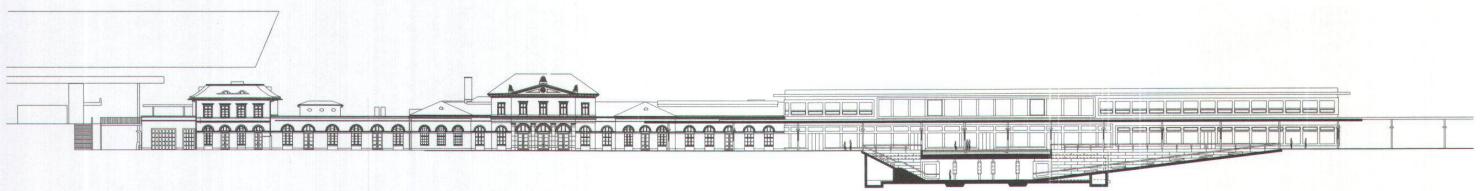
Conradin Clavuot setzte seine Unterführung an die bestehende an und leitete sie unter dem Platz hindurch bis an den Anfang der Bahnhofstrasse, wo sie sich in einem trichterförmigen Aufgang nach oben ergiesst. Das ist die logische Konsequenz aus der Arosabahnstation auf dem Bahnhofplatz. Der Schnitt zwischen Brosi und Clavuot ist messerscharf – zwei Architektengenerationen mit zwei Architektursprachen prallen hier hart aufeinander; wer sich auf die Grenze stellt und sich um 180 Grad dreht, blickt in zwei Welten. Auch Conradin Clavuot wollte dem →



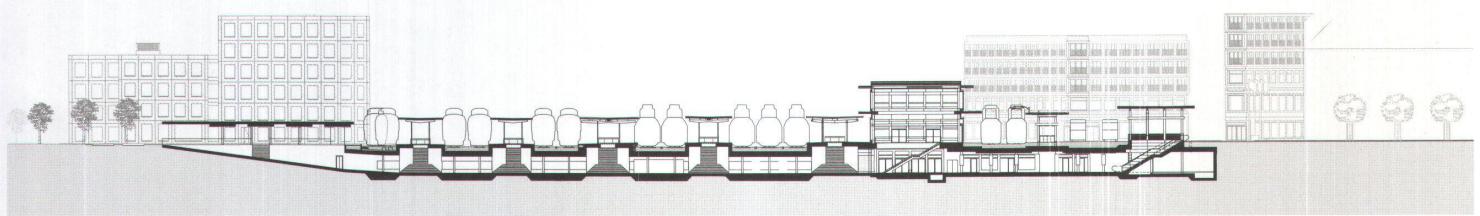
1



2



3



4

→ Tunneleindruck entgegenwirken, tat dies jedoch auf konzeptioneller Ebene: Er verstand die Unterführung als Verlängerung der Bahnhofstrasse unter dem Bahnhof hindurch, säumte den Fussgängerweg beidseits mit Läden und interpretierte die Betonstützen als Beleuchtungskandelaber. Wie über der Erde zweigen auch hier von der Hauptachse Seitenarme vielwinklig nach rechts und links ab, führen ins ‹Parkhaus Bahnhofplatz› oder den ‹Globus›.

Die oberirdische Ordnung mit dem lang gestreckten Bahnhofgebäude als Platzrücken ist hier unten um neunzig Grad gedreht; die Unterführung ist die Schlagader, die die Stadtquartiere beidseits der Gleise miteinander verbindet. Im Kreuzungspunkt der beiden Ordnungssysteme liegt die hohe Halle, die aus dem Untergeschoss bis unter das Dach des Bahnhofgebäudes reicht. Zwar beherrschen auch hier Läden und Kioske die Szene, hier haben die SBB aber auch ihre Billetschalter eingerichtet: Wir haben die Schalterhalle wieder gefunden!

Hochbau: Die Zwillinge

Auf den ersten Blick scheinen sie mit dem Bahnhof nichts zu tun zu haben: Die beiden Neubauten ‹Otto› und ‹Alex› stehen wie ein gewachsenes Stück Stadt am Bahnhofplatz (›Otto‹ und ›Alex‹ wohnen am Bahnhofplatz, S. 12). Sie sind zwar auch neu, verbrüderen sich aber weniger mit dem Bahnhof als vielmehr mit den Geschäftshäusern am Platz und im Bahnhofquartier. Wie wichtig die Bauten sind, würde man vor allem dann merken, wenn sie nicht da wären. Erst durch sie finden der Bahnhofplatz und der Bahnhof das Gleichgewicht, erst ‹Otto› und ‹Alex› machen aus der Fläche vor dem Bahnhof einen städtischen Platzraum. Unter der Erde ist die Verbindung inniger, als man denkt: Ein Arm der Unterführung greift weit in das gemeinsame Untergeschoss der beiden Bauten hinein; Schaufenster geben

den Blick in Parkieranlagen für Autos und Velos frei. Das städtische Veloparking mit 270 Plätzen bedeutete für Chur einen Quantensprung, der bereits mit dem Prix Velo ausgezeichnet wurde. Direkt aus der Unterführung ist auch das Schuh- und Sportgeschäft erschlossen, und bereits im Parkhaus ermöglicht eine grosse Glasfront der Kundschaft einen Panoramablick ins Geschäft.

Die beiden vier- und fünfgeschossigen Baukörper zeigen nach aussen, was sich innen abspielt: ein oder zwei Geschosse Läden, ein Bürgeschoss und darüber drei Geschosse mit Wohnungen. Diese Nutzungsschichtung ist in eine zwar einheitliche, dennoch differenzierte Fassade aus grauem Blech gehüllt, die auch Elemente der raumhaltigen Bahnhofsfassade aufnimmt. Liegen die grossen Glasfronten der Ladengeschosse fast flächenbündig in der Fassadenhaut, sind die Gläser der Büros etwas kleiner und leicht zurückgesetzt. Die Wohngeschosse schliesslich sind durch Fugen voneinander abgesetzt, und auch die einzelnen Wohnungen sind nach aussen ablesbar. Die Fenster sind dreiflüglig, und ein hölzerner, angenehm anzufassender Handlauf schliesst das Geländer ab.

Bahnhofplatz: Happy End

Lange Zeit sah es nicht gut aus um den Bahnhof Chur. Nach dem Scheitern des grossen Glasdachs, dem Streit um die Lage der Arosabahn und um den Wert des alten Gebäudes drohte der Verkehrsknotenpunkt endgültig zum Flickwerk zu verkommen. Das ist nicht passiert, dank Conrado Clavuots Entwurf und dessen zügiger Realisierung. Der Leidensdruck bei den SBB, der Rhätischen Bahn und der Stadt war so gross, dass sie handeln mussten. Aber nur weil es gelungen ist, für ‹Otto› und ‹Alex› einen Projektentwickler und anschliessend einen Investoren zu finden, ist der zweite grosse Wurf am Bahnhof nicht ebenfalls auf halbem Weg stecken geblieben. Die Neubauten auf den Feldern D und E (Fir de Chantier, Seite 18) geben dem Bahnhof auch jenseits der Gleise ein Gesicht.

Trotz Happy End kann der Churer Bahnhof seine Planungsgeschichte nicht verleugnen. Das Postautodeck ist zwar eindrücklich, aber als Fragment überdimensioniert, und auf den eng verpackten Rolltreppen kommt der grosse Atem zum Stillstand. Auch die bunte Perronunterführung will nicht recht ins Konzept passen, und es täte Clavuots (unterirdischer Bahnhofstrasse) gut, wenn sie ganz unter dem Bahnhof hindurch stossen könnte. Doch das sind Wermuts-tropfen, die das grosse Bild kaum trüben können. •

1 Die Unterführung ist als unterirdische Verlängerung der Bahnhofstrasse gestaltet. Der Fries ‹Chur› ist Teil der Kunst- und Bau-Arbeit Christoph Rütimanns.

2 Nachts werden die Betondächer zu Lichtreflektoren, die den Platz in ein gleichmässiges Licht tauchen. Fotos: Ralph Feier

3 Alt- und Neubau bilden als zwei gleichgewichtige Teile die Platzfront.

4 Die Unterführung erschliesst nicht nur die Perrons von SBB und RhB, sie verbindet auch die Innenstadt mit der Neustadt.

Um-/ Ausbau Bahnhof und Platz, 2006

-- Bauherrschaft: SBB, RhB, Stadt Chur (Bahnhof und Platz), Axa Leben (›Otto‹ und ›Alex‹)

-- Projektentwickler: Implenia Generalunternehmung, Chur

-- Architektur: Conrado Clavuot, Chur
-- Kunst: Christoph Rütimann, Müllheim

-- Gesamtkosten: CHF 62 Mio., davon Anteil Stadt Chur CHF 25 Mio.