

Neubauten : "Otto" und "Alex" wohnen am Bahnhofplatz

Autor(en): **Huber, Werner**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **21 (2008)**

Heft [6]: **Bahnhof Chur : schöner umsteigen**

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-123503>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



«Otto» und «Alex» wohnen am Bahnhofplatz

Text: Werner Huber
Fotos: Derek Li Wan Po



Über der Erde geben sie dem Platz räumlichen Halt, unter der Erde sind sie eng mit dem Bahnhof verflochten, und im Innern bieten sie Geschäftsfläche und städtisches Wohnen an bester Lage: die Wohn- und Geschäftshäuser «Otto» und «Alex». Was man dem fertigen Werk nicht ansieht: Bauen an diesem Ort heisst Bewältigung der zahlreichen Schnittstellen.

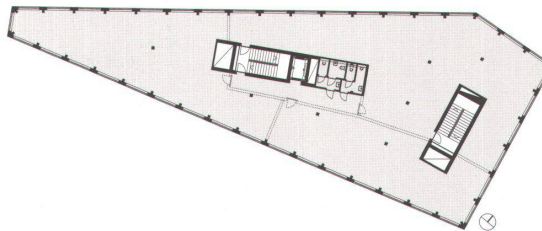
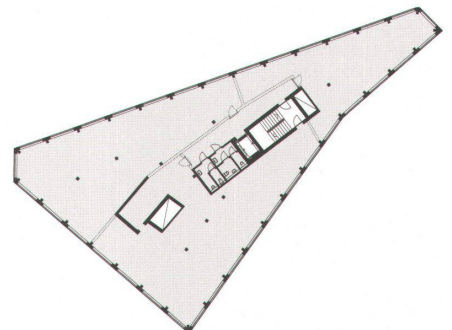
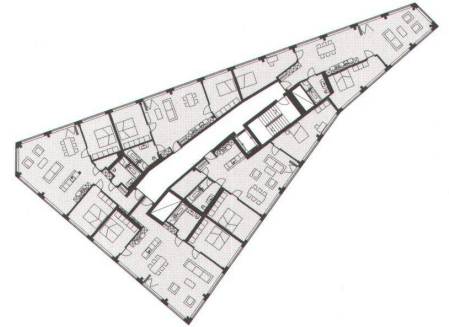
• Die beiden Wohn- und Geschäftshäuser «Otto» und «Alex» spielen am neuen Bahnhofplatz in Chur eine Hauptrolle. Für die Implemia Real Estate als Projektentwicklerin boten der zentrale Standort, die optimale Anbindung an das Netz des öffentlichen Verkehrs, die Nähe zur Churer Einkaufsmeile Bahnhofstrasse und die Anbindung an die Personenunterführung ideale Voraussetzungen für ein erfolgreiches Bauvorhaben. Ernst Senteler, Leiter Region Ost bei Implemia, ist überzeugt, dass sich die städtebaulichen Qualitäten und der architektonische Ausdruck auf das Image der eingemieteten Unternehmen auswirken werden: «Das ist eine gute Basis für einen nachhaltigen Geschäftserfolg.»

Für einen Bauherrn ebenso wichtig wie die Bauten über der Erde sind die Untergeschosse. Gerade an den vom Verkehr und vom Kommerz hart bedrängten innerstädtischen Lagen werden die Gebäude zu «Eisbergen», die nur einen kleinen Teil ihres Volumens an der Oberfläche zeigen. Auch die beiden Churer Zwillinge wachsen im Untergrund zu einem einzigen Bauwerk mit einem grossen Fuss zusammen, der drei Geschosse unter die Erde reicht. Hier entstanden neben Wohnungskellern, Waschküchen und Lagerräumen ein Parkhaus mit 330 Plätzen und ein Verkaufsgeschoss des Schuh- und Sportgeschäfts im Haus «Otto». Zudem baute Implemia auf Rechnung der Stadt das 270-plätzig Veloparking und eine Trafostation.

Ihre volle Wirkung kann die unterirdische Investition nur entfalten, weil die Beteiligten den Grundriss optimierten. Ursprünglich war bloss die Tiefgarage mit einem kurzen Stichgang an die Bahnhofunterführung angeschlossen. Dieser wuchs später zum vollwertigen Seitenarm der Unterführung heran. Nun ist auch die Ladenfläche direkt aus dem Bahnhof zugänglich, und das Parkhaus sowie das angrenzende Veloparking säumen mit grosszügigen Glasfronten die Passage. Als Pendant erhielt die Bahnhofunterführung auf der anderen Seite einen weiteren Arm, der ins Untergeschoss des «Globus» führt. Damit erhielt das Warenhaus nicht nur Bahnhofanschluss, sondern auch einen direkten Zugang aus dem Parkhaus «Bahnhofplatz». Die Auslastung des Parkhauses liegt derzeit noch unter den Erwartungen. Dies ist nichts Aussergewöhnliches; für die Akzeptanz eines neuen Parkhauses braucht es in der Regel zwischen zwei und fünf Jahren, wie Ernst Senteler erklärt.

Herrschaftlich städtisch wohnen

Die zentrale Lage und die hervorragende Erschliessung bestimmten den Nutzungsmix: Verkaufsflächen in den unteren Geschossen, darüber ein Geschoss mit Büros und dann Wohnungen auf drei Stockwerken. An diese für Chur sehr städtische Lage würden kaum Familien mit Kindern ziehen, zumal die Wohnungen keine Balkone haben. Deshalb richtet sich das Angebot auf jüngere oder ältere Paa-



In den Obergeschossen von «Otto» (links) und «Alex» (rechts) sind Wohnungen eingerichtet, darunter gibts je ein Bürogeschoss.

← Seiten 12-13 «Otto» und «Alex» stehen wie Wächter am Bahnhofplatz und bringen einen Hauch Grossstadt nach Chur.

re und Singles aus. In Zimmern ausgedrückt: 1,5 bis 3,5 Zimmer mit Flächen von 40 bis 142 Quadratmetern. Die spitz zulaufenden Grundrisse erzeugen schnittige Wohnungen, etwa im Haus «Otto» mit der dreiseitig belichteten, schmalen 2,5-Zimmer-Wohnung, die über dem Bahnhofplatz thront. Sitzt man hier in der Spitze und schiebt die Glaswände zur Seite, fühlt man sich wie der König des Bahnhofplatzes. Ähnlich prominent gelegen ist die 3,5-Zimmer-Eckwohnung im Haus «Alex», die linkerhand Nachbar «Otto» prominent im Blickfeld hat.

Mehr als bloss Schema F gefragt

Architekt Conradin Clavuot strickte die Vielwinkligkeit der Bauvolumen in den Grundrissen weiter. Die Korridore stossen nicht als gerade Stangen durch die Geschosse, die Wände sind leicht abgewinkelt und widerspiegeln die dahinterliegenden Wohnungen. Dem Architekten stand das Motiv einer Altstadtgasse Pate, und die hölzernen Wohnungseingänge mit der eingebauten Beleuchtung nehmen dieses Element auf. Wer das urbane Wohnen sucht, liegt hier richtig: Auf der einen Seite breiten sich vor den Fenstern der betriebsame Bahnhof und der emsige Bahnhofplatz aus, auf der anderen Seite geht der Blick in die angrenzenden Strassen oder in die vorstädtischen Quartiere. Am Horizont schiebt sich jedoch immer die Natur ins Bild und erinnert daran, dass man in fünf Minuten schon im Grünen ist. Wie in herrschaftlichen Häusern früherer Zeiten zieht sich der Parkettboden nicht einfach nahtlos über den ganzen Grundriss. Die Verlegerichtung ist auf die jeweilige Zimmerform abgestimmt und an der Zimmertür mit einem Parkettstreifen abgesetzt. Die Farbgebung verleiht den Wohnungen einen edlen Anstrich. Zum Eichenholz von Boden und Türen gesellen sich die leicht gelblich getönten Wände, die grau-olivnen Küchen und die in warmem Grau gestrichenen Fenster – welcher Unterschied zu der im Mietwohnungsbau üblichen weissen RAL-9001-Farbe.

Die Vermietung der Wohnungen liess sich gut an. «Der Leerwohnungsbestand in Chur ist relativ tief, und obschon in den letzten beiden Jahren übermässig viel produziert wurde, hat der Markt bislang fast alle Wohnungen absorbiert», meint Ernst Senteler. Etwas schwieriger gestaltet sich die Vermietung der Büroflächen. Zum einen möchte die Bauherrschaft die Flächen an möglichst wenig Mieter mit grossem Platzbedarf abgeben, zum anderen lassen sich die Grundrisse nicht nach Schema F möblieren. Zudem stehen in Chur mehr Büros leer als Wohnungen. Doch Senteler ist zuversichtlich, dass auch die Büros Abnehmer finden, jetzt, wo die beiden Häuser fertig und zu einer Adresse geworden sind. Da die Überbauung von Anfang an als Gesamtanlageobjekt geplant war, stand der Verkauf von Wohnungen oder Büroflächen nie zur Diskussion.

Die Basis für die heutige Überbauung legte Conradin Clavuot im Studienauftrag von 1999/2000. Damals hiess das rund 4700 Quadratmeter grosse Areal des früheren SBB-Güterbahnhofs und der Abstellanlagen der Rhätischen Bahn (RhB) noch schlicht «Baufeld F». Die Bahn benötigte es nicht mehr, und bereits im Gesamtüberbauungsplan von 1988 war es für eine Neubebauung vorgesehen (Einst Peripherie heute Zentrum, Seite 4). Der neue Gesamtüberbauungsplan von 2002 fixierte Clavuots Volumen verbindlich und bildete die Grundlage für den Investorenwettbewerb der SBB. Denn die Bahn wollte hier nicht selber bauen, sondern ihr Grundstück lieber verkaufen.

An der ersten Begehung nahm ein knappes Dutzend Interessenten teil, erinnert sich Ernst Senteler. Davon machten nur gerade drei ein Angebot. Den Zuschlag erhielt die heutige Implemia Real Estate. Die Kaufverhandlungen dauerten ein halbes Jahr, nämlich vom September 2003 bis zur Vertragsunterzeichnung am 30. März 2004. Während dieser Zeit regelte man bereits den Bauphasenplan und das Gesamtterminprogramm, die beide feste Bestandteile des Kaufvertrags waren. Die Projektentwicklerin machte sich ihrerseits auf die Suche nach einem Anleger, der die Neubauten nach der Fertigstellung übernehmen wollte. Handelseinig wurde sie Ende 2005 mit der Axa Leben, die mit den beiden Häusern ihr Immobilienportefeuille am Bahnhofplatz Chur arrondieren konnte.

Doch warum interessierten sich nur so wenige für die Objekte an bester Lage? Senteler vermutet einen Grund beim eigenwilligen Grundrisslayout: Städtebaulich seien die beiden Bauten gelungen, bloss seien die Grundrisse wenig ökonomisch. Die Erschliessung mit Treppen, Liften und Schächten fresse verhältnismässig viel Nutzfläche, und die Fassadenabwicklung sei gross. «Würde man die beiden Bauten zusammenschieben, ergäbe sich ein Rechteck», schmunzelt Senteler. Den Wohnungsgrundrissen bereiteten die schmalen Baukörper kaum Probleme, die Büroflächen hingegen lassen sich nicht ganz einfach möblieren.

Schnittstellen sind die grössten Hürden

Eine Unmenge Schnittstellen musste man schon im Vorfeld bereinigen: So waren allein an «Otto» und «Alex» neben Implemia noch die Stadt als Bauherrin für das Veloparking und die Trafostation involviert, und in einem Spickel sind noch die Toiletten der Chauffeure der Stadtbusse eingezwängt. Dienstbarkeiten regeln Zugänglichkeit, Unterhalt und Betrieb des öffentlichen Parkhausteils und der Anlieferung der Bahnhofsgeschäfte, die – für Lieferwagen – über das erste Untergeschoss oder – für grosse Lastwagen – über einen Warenlift im Gebäude «Otto» erfolgt.

Noch zahlreicher als die Schnittstellen im fertigen Bauwerk waren die Abhängigkeiten während des Baus. Die Bohrpfeilwand entlang der Personenunterführung sicherte nicht nur die Baugrube von «Otto» und «Alex», sie war zugleich auch Fundament der Unterführung. In der Ottostrasse mussten provisorische Gasleitungen und eine neue Kanalisation erstellt werden, damit das Hotel ABC den Betrieb aufrechterhalten konnte, und für die Arosabahn brauchte es provisorische Gleise und Fahrleitungen. Schliesslich mussten auch die Churer Busse ihren Weg durch die Baustelle finden. Die heute so selbstverständliche Zufahrt auf der Strasse zwischen «Otto» und «Alex» gab es früher nicht. Hier war während langer Zeit eine drei Geschosse tiefe Baugrube. Der Weg über den Platz war während des Baus der mehrarmigen Unterführung ebenfalls kaum benutzbar. «Solche Aufgaben sind nur mit Kompromissen aller beteiligten Interessenvertreter zu lösen. Es ist ein Geben und Nehmen», hält Senteler fest. Beides habe gut geklappt.

Die postalische Adresse der zwei Stadthäuser ist Bahnhofplatz 6/Alexanderstrasse 25 und Bahnhofplatz 7. Das klingt zwar zentral, unverwechselbar ist es nicht. Die Bauten brauchten einen Namen. In einem Wettbewerb mit drei Teilnehmern suchte die Bauherrin ein Identifikationsmerkmal. Nun heissen sie «Otto» und «Alex». So nehmen sie die Namen der angrenzenden Strassen auf – und vor allem: Sie haben eine Identität. Einen Bahnhofplatz gibt es überall, «Otto» und «Alex» stehen nur in Chur. •



Wohn- und Geschäftshäuser, 2007/2008

«Otto» und «Alex», Bahnhofplatz 6+7, Chur

- > Projektentwickler und Totalunternehmer: Implemia Generalunternehmung, Chur
- > Bauherrschaft: Axa Leben, Winterthur
- > Architektur: Conradin Clavuot, Chur
- > Wohnungsangebot: 36 Wohnungen, 1,5 bis 3,5 Zimmer
- > Ladenflächen: 2500 Quadratmeter
- > Büro- und Dienstleistungsflächen: 1300 Quadratmeter
- > Anlagekosten [BKP 1-9]: CHF 45 Mio.
- > Gebäudekosten [BKP 2/m³]: CHF 320.-