Verkehrspolitik : Kutschen, Autos und die Bahn

Autor(en): **Berger, Olivier**

Objekttyp: **Article**

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

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

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

PDF erstellt am: **16.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-123504

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Kutschen, Autos und die Bahn

Text: Olivier Berger
Fotos: Derek Li Wan Po

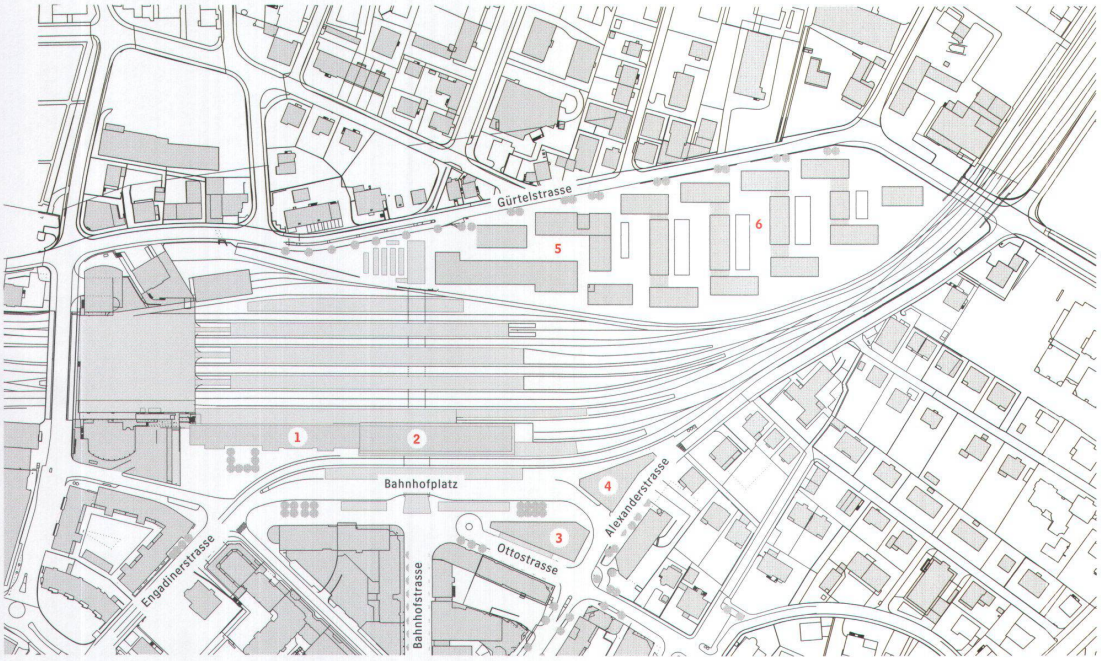
Verkehrsplanung ist auch Verkehrspolitik. Und Verkehrspolitik ist eine Momentaufnahme der gesellschaftlichen Realität. Von den Pferdekutschen über die Eisenbahn, das Wachsen der Stadt, das Auto mittendrin bis zur Vermischung von Fussvolk und Velofahrenden ist der Bahnhof Chur ein anschauliches Beispiel für wechselnde Verkehrsregimes.

: Verkehrsplanung ist immer ein Provisorium, geprägt vom gesellschaftlichen Konsens darüber, welchen Verkehr man als fortschrittlich und zeitgemäss erachtet. Die Zürcher können ein Lied davon singen: Die Autobahnen direkt in die Stadt zu führen statt darum herum erschien in den Fünfziger- und Sechzigerjahren allen logisch; die Folgen dieses Irrglaubens beschäftigen seither Planer, Politiker und Bevölkerung. Auch in Chur setzt man sich seit jeher mit der Lösung für den ‹richtigen› Stadtverkehr auseinander – wer jemals das Nadelöhr Welschdörfli zur Mittagszeit durchfahren musste, weiss, dass sich der Erfolg der Bemühungen nach wie vor in Grenzen hält.

Als im Jahr 1858 der Fortschritt in Form der damals gerade modernen Eisenbahn die Stadt Chur erreichte, bauten die Churerinnen und Churer ihren Bahnhof dorthin, wo so etwas zu jener Zeit hingehörte: ausserhalb der Stadt auf die grüne Wiese. Der Bahnhof und die allmähliche Ausdehnung der Stadt über die Grenzen der einstigen Befestigungsanlagen hinaus forderten die Verkehrsplaner heraus. Im Banne fortschrittlichen Denkens verlegten sie in Gedanken die neue Hauptverkehrsachse in Richtung Unterland direkt ans Bahntrassee: Über die Alexanderstrasse sollte der Verkehr einst von Chur aus die nördliche Welt erreichen. Die Realität hielt sich nicht an die verkehrspolitischen Überlegungen, und die Ausfallachse entlang der Bahngleise wurde spätestens mit dem Bau der Plansiedlung Stampagarten der Architekten Schäfer & Risch aus dem Jahr 1910 zur Makulatur.

Der Kutschen- und später der Autoverkehr verlagerten sich auf die Masanser-, Graben- und Kasernenstrasse; der Bahnhof wurde nicht zum erhofften Verkehrsknotenpunkt. Da stand er nun am Rande der Stadt, der Bahnhof, der

1



2

1 ‹Begegnungszone City›: Rund um den Bahnhof weisen diese Markierungen auf das neue Verkehrsregime hin.

2 Der Churer Bahnhof und seine Umgebung im Überblick: Bahnhof Altbau 1, Bahnhof Neubau 2, ‹Otto› 3, ‹Alex› 4, Überbauung ‹Gleis d› 5 und Wohnüberbauung ‹Arrivada› 6.

längst nicht mehr nur End-, sondern Umsteigestation geworden war. Nachdem sich Graubünden als letzter Kanton der Schweiz im Jahr 1925 dazu durchringen konnte, den Autoverkehr zuzulassen, verflachte die ursprüngliche Bahneuphorie zugunsten dessen, was man damals als Krone des verkehrstechnischen Fortschritts ansah: des Automobils. Der ‹Hansahof› direkt hinter dem Bahnhof, das heutige Gebäude der Fahndung Chur der Kantonspolizei, legt von der Begeisterung für den motorisierten Verkehr mit seinen Rundungen beredt Zeugnis ab.

Die folgenden Jahrzehnte musste der Bahnverkehr Rücksicht auf die Bedürfnisse der Automobilisten nehmen. Erschwert wurde dieser Umstand aus Sicht der Stadtväter und -planer durch die Chur-Arosa-Bahn, die direkt durch das städtische Verkehrsnetz führte. Diese Behinderungen wollte die Stadt noch in den Neunzigerjahren nach dem Motto ‹Freie Fahrt für freie Bürger› zulasten des Bahnverkehrs beheben. Die Arosabahn sollte verschwinden, und zwar in den Untergrund. Sie sollte ihre U-Bahnstation im neu gestalteten Bahnhof Chur unterirdisch verlassen und erst abseits des überbauten Stadtgebiets wieder das Licht des Tages erblicken.

Das Auto unter Druck

Obwohl der damalige Stadtpräsident und heutige Bürgermeister Rolf Stiffler verkündet hatte, man werde «bis zum letzten Blutstropfen» für die Untertaglegung der Arosabahn kämpfen, ist es nicht zu Blutvergiessen gekommen. Stattdessen orientierte man sich bei der Neugestaltung des Bahnhofquartiers an den Realitäten und an den neuen verkehrspolitischen Maximen. Die Arosabahn ruckelt weiterhin durch die Altstadt, dafür befreite man den Bahnhofplatz vom motorisierten Individualverkehr. Unter dem Bahnhof entstanden ausreichend Parkplätze für ein vernünftiges Park & Ride, und die Velostation im Bahnhof gehört zu den modernsten in der Schweiz. Der Bahnhofplatz ist heute ein Terminal für die städtischen Busbetriebe, deren Streckennetz schrittweise ausgebaut worden ist und die seit einigen Jahren ‹Dr Bus vu Chur› heissen. Unter anderem entschied man sich für Durchmesserlinien, die das Stadtgebiet in alle Richtungen durchschneiden. Der neue Bahnhof ist der Knoten- und Umsteigepunkt dieses Gewirrs von Linien, die idyllische Villen- mit rauen Industriequartieren und die in den Sechzigerjahren gebaute Neu- mit der mittelalterlichen Altstadt verknüpfen.

Vortritt für Fussgänger

Der Churer Baudirektor Roland Tremp ist aber noch einen Schritt weiter gegangen und hat die Region rund um den Bahnhof zu einer Begegnungszone gemacht: Hier haben die Fussgänger und Velofahrer neuerdings Vortritt, und nach und nach sollen die Trottoirs eingeebnet werden, damit eine einzige grosse Landschaft aus Freiflächen zum Flanieren und Einkaufen einlädt. Bisher bewährt sich das neue Konzept, für das der Stadtrat und Raumplaner nur wenige Widerstände in Bevölkerung und Gewerbe zu überwinden hatte. Auffallend rasch hat sich die Bevölkerung an die markanten grünen Linien auf der Strasse rund um den ebenfalls aufgewerteten Alexanderplatz gewöhnt, die dem Langsamverkehr den Vortritt sichern. Und bereits reagiert ein erster Gastrobetrieb und lässt seine Gartenwirtschaft tief in den früheren Verkehrsraum hineinwachsen. Chancenlos blieb hingegen die städtische Idee, den erst vor einigen Jahren geschaffenen und inzwischen schon überflüssigen Kreisel auf dem Platz mit einem ‹Wunschhaus› des international bekannten Künstlerpaars Pascale Wiedemann und Daniel Mettler zu verschönern. Das ambitionierte und poetische Projekt scheiterte an der Churer Kleingeistigkeit – und wohl nicht zuletzt auch ein bisschen am ältesten Churer: dem Neid.

Hinter Tremps Vision steht nicht nur verkehrs-, sondern auch quartierpolitisches Denken. Der Bahnhof, einst soziale Wasserscheide zwischen besseren und weniger beliebten Wohnquartieren, soll zum Brückenkopf werden, der die Alt- und Neustadt verbindet. Bereits plant Tremp eine Aufwertung des Quartiers hinter dem Bahnhof, der längst nicht mehr ausserhalb, sondern mitten in der ältesten Stadt der Schweiz steht. Und der Postplatz, die traditionelle Brücke zwischen Einkaufsmeile und Altstadt, soll ebenfalls aufgewertet werden. •