

Sitzt Chur im richtigen Zug? : Wettbewerb : was kommt auf die Churer SBB-Brache?

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

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **16 (2003)**

Heft 8

PDF erstellt am: **17.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-122164>

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.

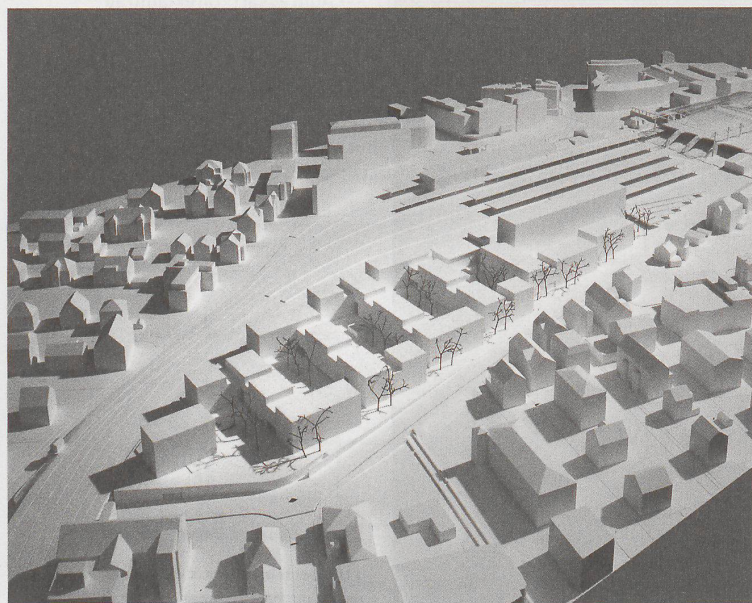
Haftungsausschluss

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.

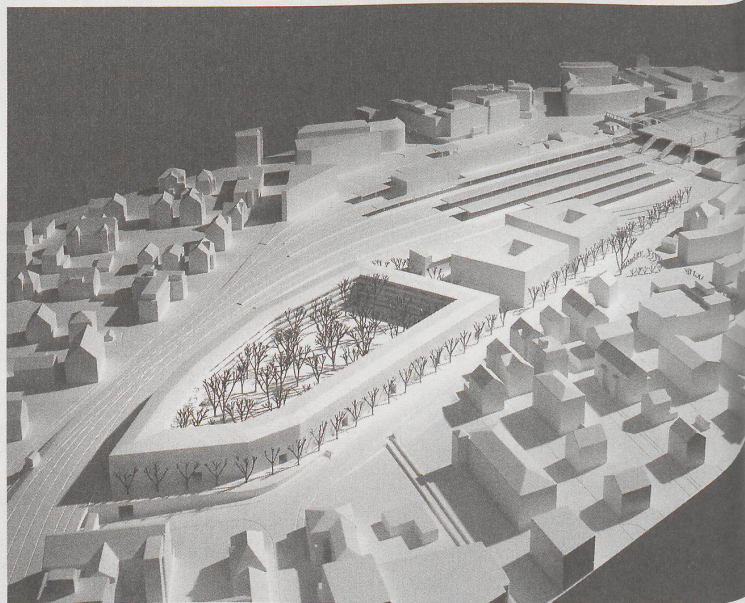
Sitzt Chur im richtigen Zug?

Text: Werner Huber

Fotos: Ralph Feiner



1



2

Vor drei Jahren haben die SBB ihre Hauptwerkstätte in Chur geschlossen. Nun wollen sie das Areal neu überbauen. Sieben eingeladenen Architekturbüros haben ein Projekt zum Studienauftrag eingereicht. «Grossform oder Vernetzung» hiess die Frage. Das Atelier Wehrli und das Büro B überzeugten mit einer kleinteiligen Anlage.

Seit Ende Mai erschliesst im Bahnhof Chur eine neue Unterführung die Perrons und verbindet den Bahnhofplatz mit der Neustadt. Richard Brosi hat den breiten Tunnel mit kräftigen Farbtupfern gestaltet. Er ist das erste Stück des Projekts «Chur 2005», das den Bahnhof für die Bahn 2000 fit macht. Noch endet die Unterführung im Nichts; eine hölzerne Treppe führt auf den Bahnhofplatz und am anderen Ende steigt eine provisorische Rampe zur Neustadt an. Baulärm liegt in der Luft, denn bis Anfang 2005 soll alles fertig sein: längere und höhere Perrons, ein zusätzlicher Perron für die Rhätische Bahn (RhB) und ein Bahnhofplatz – samt Station der Arosabahn und Buserminal – «als Platz zum Verweilen», wie die «Churer Bahnhofzeitung» verspricht. Die Pläne stammen vom Churer Architekten Conradin Clavuo, der im Mai 2000 den Studienauftrag gewonnen hatte. Das grosse Glasdach von Richard Brosi und Robert Obrist, das seit zehn Jahren die Postautostation überwölbt (HP 4/93) und über die Perrons hätte weiterwachsen sollen, bleibt ein Fragment. Denn «für die planerische Grosszügigkeit der Achtzigerjahre fehlt in den Neunzigerjahren schlicht das Geld», wie Hochparterre konstatierte (HP 3/98).

Kleinere Brötchen backen

Im Bahnhof und auf dem Bahnhofplatz werden SBB, RhB und die Stadt Chur also kleinere, der Stadt vielleicht angemessenere Brötchen backen, als sie in den Achtzigerjahren planten. Hinter dem Bahnhof ist der Gesamtüberbauplan Bahnhofgebiet Chur jedoch um das Areal der Anfang 2000 stillgelegten SBB-Hauptwerkstätte angewachsen. In einem Studienauftrag machten sieben Architekturbüros den SBB Vorschläge für die Überbauung.

Das Hauptwerkstätten-Areal, aufgeteilt in zwei Baufelder, bietet unterschiedliche städtebauliche Anknüpfungspunkte: die angrenzende Neustadt mit ihrer offenen Bebauung, das Gleisfeld samt Bahnhof und die Innenstadt im Süden mit den geschlossenen Blocks rund um die Bahnhofstrasse. Entsprechend ist die Palette an Lösungsvorschlägen: Baublock, Grossform und Vernetzung. «Das Beurteilungsgremium kam zum Schluss, dass die Vernetzung, also der bescheidene, auf den ersten Blick unspektakuläre Ansatz, die besten Voraussetzungen für eine qualitativ hoch stehende Realisierung bildet», meinte Jurymitglied Andreas Steiger, Leiter Development Ost der SBB Immobilien. Der Baublock und die Grossformen sind denn auch in der ersten Runde ausgeschieden und nach der zweiten Runde waren noch zwei Projekte – eines aus Zürich von Annette Gigon und Mike Guyer und eines aus Bern vom Atelier Wehrlin zusammen mit dem Büro B – im Rennen. Gewonnen haben schliesslich die Berner, weil die Jury laut Steiger die «planerische Solidität dieses Projektes gegenüber der Fragilität des Projektes von Gigon/Guyer als erfolgversprechender beurteilt und sie die stadträumliche Situation mehr überzeugte». Auf dem Baufeld 2 verweben die Wettbewerbsgewinner vier z-förmige «Zeilen» und einen Solitär zu einem Gefüge mit halb öffentlichen Höfen. Die Kopfbauten auf Baufeld 1 vermitteln zwischen den Wohnbauten und dem Bahnhofplatz jenseits der Gleise. Das im letzten Jahr fertig gestellte Stellwerk ist ebenfalls in diese Geometrie eingebunden.

Hier und jetzt

Doch hat die Jury richtig entschieden, als sie den Baublock und die Grossformen aus dem Rennen warf, oder hätte ein grosser Wurf an dieser Stelle Chur nicht gut getan? Die Churer Architekten Bearth & Deplazes etwa reichen ein solches Projekt ein: Eine Randbebauung für die Wohnungen auf Baufeld 2 und zwei Geschäftsbauten auf Baufeld 1 bei der Unterführung. «Dem Siedlungsteppich soll ein Stück gemeinnütziger Freiraum abgetrotzt werden, indem ein grosszügiger Grünraum umbaut wird», schreiben die Architekten dazu. Die Jury anerkennt die Wohnqualität, bemängelt aber, dass sich die geschlossene Anlage zu stark von der Stadt abgrenzt. Auch das Büro Lazzarini Architekten aus dem Engadin arbeitet im grossen Massstab: Ein langer Rie-

Jury

--> Johannes Schaub, SBB, Leiter Architektur, Asset-Management, Bern (Vorsitz)
 --> Gilbert Chapuis, Stadtarchitekt, Chur
 --> Conradin Clavuot, Architekt, Chur
 --> Carl Fingerhuth, Architekt, Zürich
 --> Kurt Greuter, SBB, Portfolio Management Development Ost, Zürich
 --> Ueli Marbach, Architekt, Zürich
 --> Andreas Steiger, SBB, Leiter Portfolio Management Development Ost, Zürich

Beteiligte

--> Atelier Wehrlin mit Büro B, Bern (Empfehlung zur Weiterbearbeitung)
 --> D. Jüngling & A. Hagmann, Chur
 --> Burkhalter Sumi Architekten, Zürich
 --> Gigon & Guyer Architekten, Zürich
 --> Bearth & Deplazes Architekten, Chur
 --> Domenig und Domenig, Chur
 --> Lazzarini Architekten, Samedan

gel mäandriert über die beiden Baufelder. Doch findet die Jury: «Dieser begrenzt allerdings nicht das städtebaulich vorhandene Grundmuster, sondern erscheint als eigenständiges Konzentrat, gleichsam als Grossform mit einer monumentalen Komponente, die an dieser Stelle zu dieser Zeit nicht den Vorstellungen einer angemessenen Stadtentwicklung entspricht.» «An dieser Stelle, zu dieser Zeit» – damit spricht sie einen zentralen Punkt an: Die in den Achtzigerjahren geplante Bahnhofhalle hätte einen neuen Massstab nach Chur gebracht, neben ihr hätten die Grossformen bestehen können. Doch nun werden sich die Bahnreisenden weiterhin unter den bestehenden Perrondächern verkriechen müssen, die grossstädtische Geste verpufft über der Postautostation. «Ein Zusammenhang mit dem Postautodeck ist zwar massstäblich vorhanden, kann aber in der Realität nicht verwirklicht werden», sind die trefenden Worte der Jury.

Nach dem Willen der Wettbewerbsjury wird also auf dem Areal der SBB-Hauptwerkstätte nicht ein grosser Wurf landen, sondern eine Überbauung, die sich unspektakulär in ihre Umgebung einfügt. Dies nicht als verpasste Chance, sondern als angemessene Reaktion auf die gestellte Bauaufgabe hier und jetzt. Denn mit dem Verzicht auf die gläserne Perronhalle ist die Chance für den grossen Massstab am Bahnhof vertan. Das Glasdach über dem Postautodeck ist ein Fragment, das von vergangenen grossen Plänen erzählt. Ein zweites solches Fragment, auf dem Areal der Hauptwerkstätte, braucht Chur nicht. •

1 Das Siegerprojekt des Ateliers Wehrlin und Büro B zeigt ein Gewebe aus vier z-förmigen «Zeilen» für die Wohnungen vor. Die langen Kopfbauten am Ausgang der Unterführung schliessen zum Gleisfeld ab.

2 Der Entwurf von Bearth & Deplazes fasst die Wohnungen in einem Baublock zusammen. Dieser hätte den Massstab der einst geplanten Perronhalle aufgenommen, deren Fragment die Postautostation überdeckt.

3 Das Wettbewerbsgebiet mit den beiden Baufeldern liegt im nördlichen Teil des Gesamtüberbauungsplans Bahnhofgebiet Chur. Baufeld 1 gehört zur Bahnhofzone, Baufeld 2 zur gemischten Zone G4.



3

hochparterre.wettbewerbe > 3 2003

Schulanlage Leutschenbach mit Atelierbesuch beim Architekten Christian Kerez; Wohnen am Glattpark; Neugestaltung mittlerer Limmatquai mit Kommentar von Benedikt Loderer; Eulachpark Winterthur; Neubau Gemeindehaus Brül, Freienbach; Areal Hauptwerkstätte SBB Chur mit Fragen an Conradin Clavuot.

- ☐ Ich bestelle Hochparterre.Wettbewerbe Nr. 3/03 für CHF 41.–*/EUR 28.– (Ausland)
 - ☐ Ich bestelle ein Jahresabo (5 Ausgaben) für CHF 169.–*/EUR 128.– (Ausland)
 - ☐ Ich studiere und erhalte das Abo zum ermässigten Preis von CHF 120.– (bitte Kopie des Ausweises beilegen)
- * Preis 2003 Schweiz inkl. 2,4 % MwSt.
 alle Preise zuzüglich Porto

Name/Vorname

Strasse

PLZ/Ort

Datum/Unterschrift

Einsenden an: Hochparterre
 Ausstellungsstrasse 25, 8005 Zürich
 Telefon 01 444 28 88, Fax 01 444 28 89
 wettbewerbe@hochparterre.ch

HP 8 | 03