Stadt am Bahnhof : Erweiterung Bahnhof und Neugestaltung Bahnhofplatz Chur von Conradin Clavuot

Autor(en): **Caviezel, Nott**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **95 (2008)**

Heft 6: **Grösse und Massstab = Taille et échelle = Size and scale**

PDF erstellt am: **17.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-130817

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

Stadt am Bahnhof

Erweiterung Bahnhof und Neugestaltung Bahnhofplatz Chur von Conradin Clavuot, Chur

Text: Nott Caviezel, Bilder: Ralph Feiner In Chur bestätigte sich wieder einmal, dass urbanistisch sensible Planungen ihre Zeit brauchen. Ein neuer Anlauf im Jahr 2000 bescherte der Stadt nun eine städtebaulich und architektonisch überzeugende Neugestaltung des Bahnhofs und des Bahnhofplatzes.

Bahnhöfe strahlen eine besondere Faszination aus, weil sie nicht nur zweckdienliche technische Anlagen sind. Besonders an städtischen Bahnhöfen verdichtet sich das Leben, durchmischen sich die Menschen. Der Bahnhof redet von Hast und Eile, von Abschied und Wiedersehen, und nicht selten ist er Ort der Begegnung und des Verweilens. Wie Häfen am Meer bergen Bahnhöfe ein Moment der Sehnsucht, am Bahnhof bündeln sich spürbar Kräfte. (vgl. wbw 12|2003 zum Thema «Bahnhöfe»). Dass die ursprünglichen Konzepte und Gebäude aus der Frühzeit der Bahnen im 19. Jahrhundert nicht immerfort genügen können, liegt bei einer so grossen Zeitspanne, in der sich ebenso die Verkehrstechnologie wie die Ansprüche an Komfort und Mobilität stetig verändern, auf der Hand.

Nicht selten stiessen und stossen ehedem gut funktionierende Bahnhöfe an ihre physischen Grenzen. Zum Problem wird dies, wenn Platz und Raum für die Erneuerung in die Jahre gekommener Bahnhöfe fehlen, wenn frühere politische Entscheide trotz Weitsicht zu kurz griffen. Die Sackgassen, in die Bahnhofsplanungen geraten können, sind folgenreich, für die Bahnhofsanlagen selbst wie für die Städte, denen sie dienen. Beredtes Beispiel einer solchen Fehlplanung ist der Bahnhof Bern, den man 1973 ohne jegliche Raumreserven mitten in die Stadt setzte. Mehrere Sanierungen und teils gelungene Faceliftings (vgl. wbw 6|2003, S. 69) in und an den Gebäuden münden nun wie eine klassische Tragödie in den jüngst fertig gestellten Umbau des Bahnhofplatzes mit seinem architektonisch und städtebaulich unsensiblen Glas-Stahl-Baldachin, der vermessen gross den Platz verstellt und den Stadtraum mit der Heiliggeistkirche und dem Burgerspital zur Karikatur seiner selbst macht. Im Vergleich zu diesem provinziellen Flickwerk der Berner besticht die schrittweise Sanierung und Erweiterung des Bahnhofs Chur samt Neugestaltung des Bahnhofplatzes durch eine einfühlsame, zeitgemässe Architektur und städtebauliche Eingriffe, die aufeinander abgestimmt einen stark aufgewerteten Eingang zur Stadt schaffen.

Citybildung ohne Bahnhof

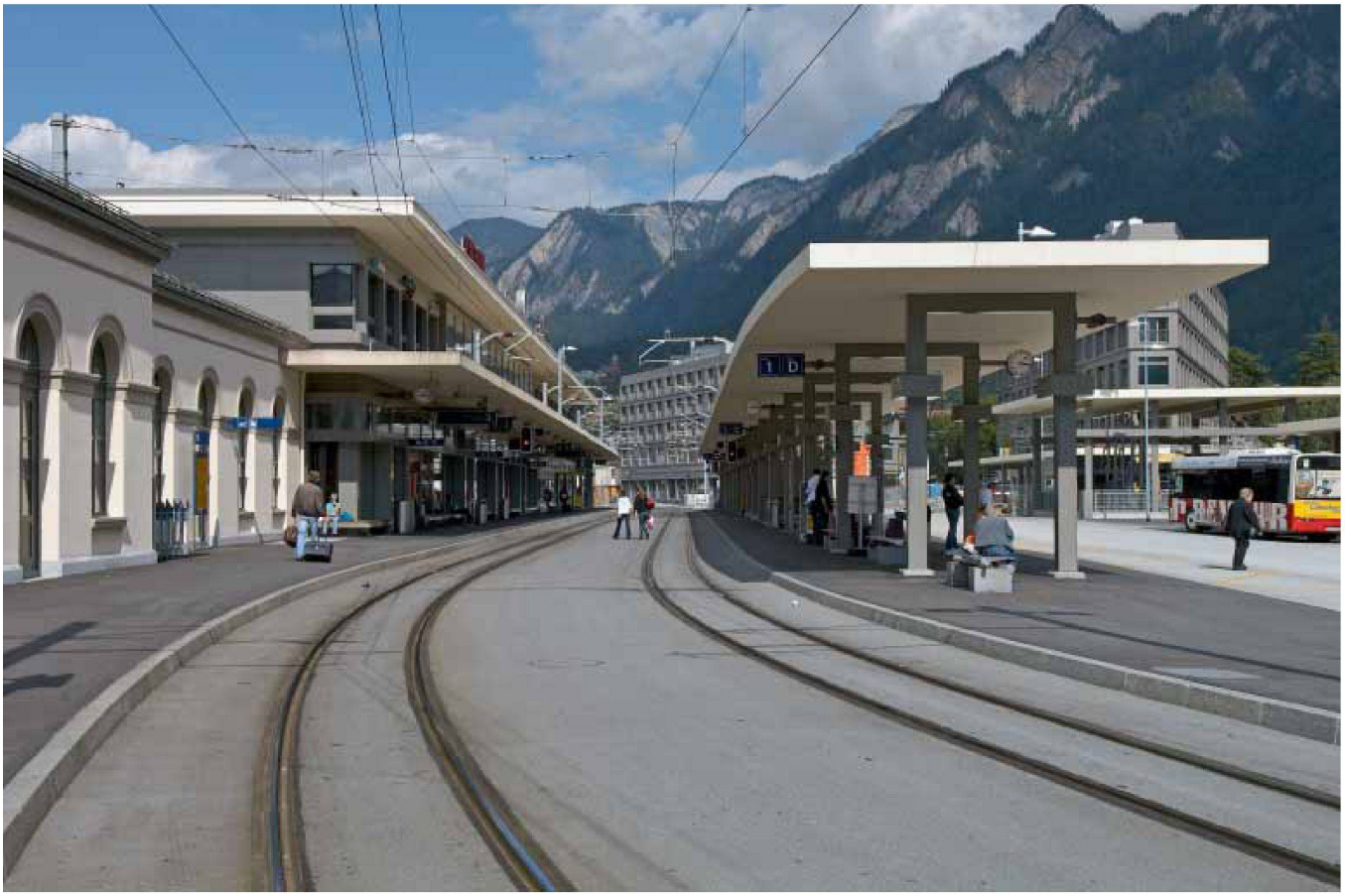
Die Churer Bahnhofsgebäude (erster Bahnhof 1858) bilden seit jeher zusammen mit dem vorgelagerten Platz den Kern eines neuen Zugangs zur Stadt. Die orthogonal zu den Hauptgebäuden angelegte Untere Bahnhofstrasse (heute Bahnhofstrasse) verband und verbindet den Bahnhof mit dem Postplatz, während die schräg in nord-südliche Richtung verlaufende Obere Bahnhofstrasse (heute Engadin- und Fontanastrasse mit Trasse der Arosabahn) ihn immer noch mit dem alten Verkehrsknoten am Obertor verknüpft. Beide Achsen öffnen seit Anfang den Blick zu den Bahnhofsgebäuden. Bald begannen repräsentative Villen, Banken und Verwaltungsgebäude die beiden Strassen zu säumen, und gleich gegenüber des Bahnhofs entstand 1899–1901 nach Plänen von Emanuel von Tscharner das neue Hotel Steinbock, das winkelförmig angelegt die Bahnhofstrasse mit dem Bahnhofplatz verklammerte und in Formen des internationalen Historismus eine Prise grossstädtisches Flair ausstrahlte (1962 abgebrochen). Sein Nachfolgebau (Geschäftshaus Globus) und ein gegenüberliegendes Wohn- und Geschäftshaus um 1951 (Architekturbüro Schäfer) markieren als Kopfbauten den Anfang der Bahnhofstrasse. Hier beginnt die City, deren Wachstum das Gebiet zwischen Altstadt und Bahnhof seit den 1960er Jahren allmählich mit neuen Gebäuden einschneidend veränderte, verdichtete und dabei den Abbruch einer ganzen Reihe gründerzeitlicher Bauten zur Folge hatte (Villa Kiew, Villa Caflisch, Hotel Du Nord u. a.).

Studien und Fragmente

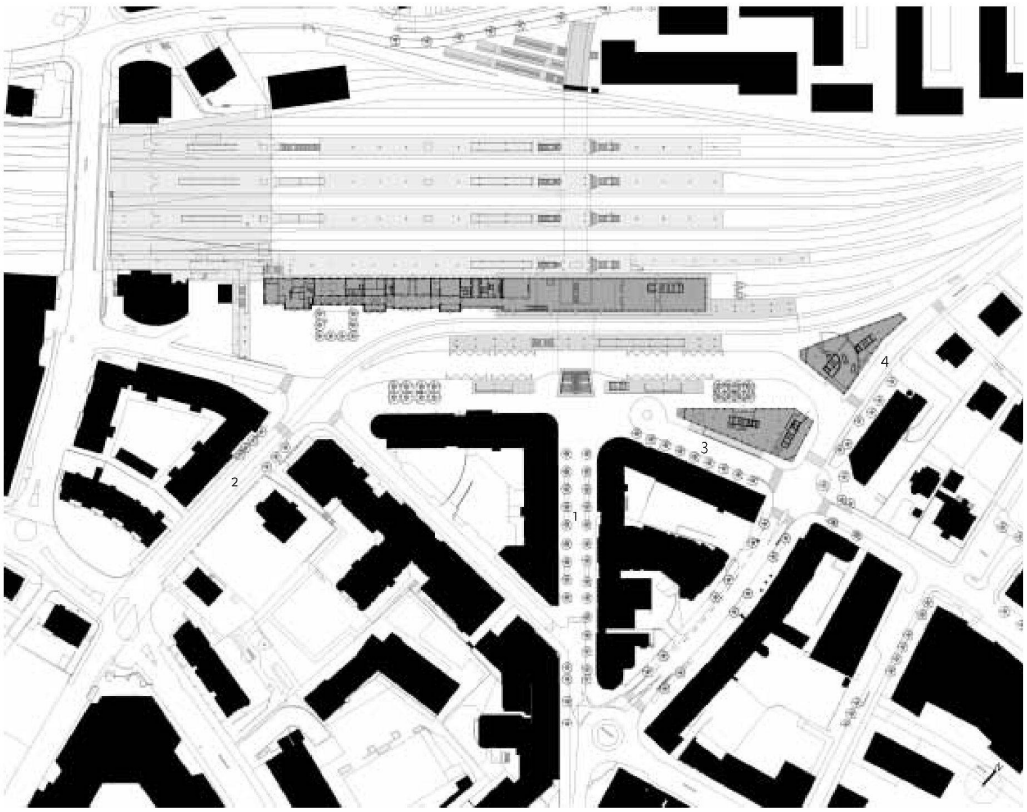
Die städtebauliche Geste der City mit seinen hohen Gebäuden endete wenig klar am Bahnhof, der mit Geleiseanlagen für Arosabahn und RhB, einem Verkehrsdurcheinander und den niederen historischen Gebäuden wie eine trennende Zone zwischen der oberen Stadt und dem Rheinquartier wirkte.

Bereits in den 1970er Jahren sahen Studien vor, das Areal grossflächig neu zu gestalten. Die aus einem 1985 durchgeführten Ideenwettbewerb für ein städtebauliches Gesamtkonzept hervorgegangenen Projekte sahen zum Teil Bebauungen riesigen Ausmasses vor.[1] Vom damaligen Siegerprojekt der Architekten Richard Brosi und Robert Obrist wurde 1991–1992 die Überdachung der im Westen über den Geleisen errichteten Postautostation mit einem Aufsehen erregenden Stahl-Glas-Gewölbe realisiert, das heute als Fragment einer ambitiösen Pla-

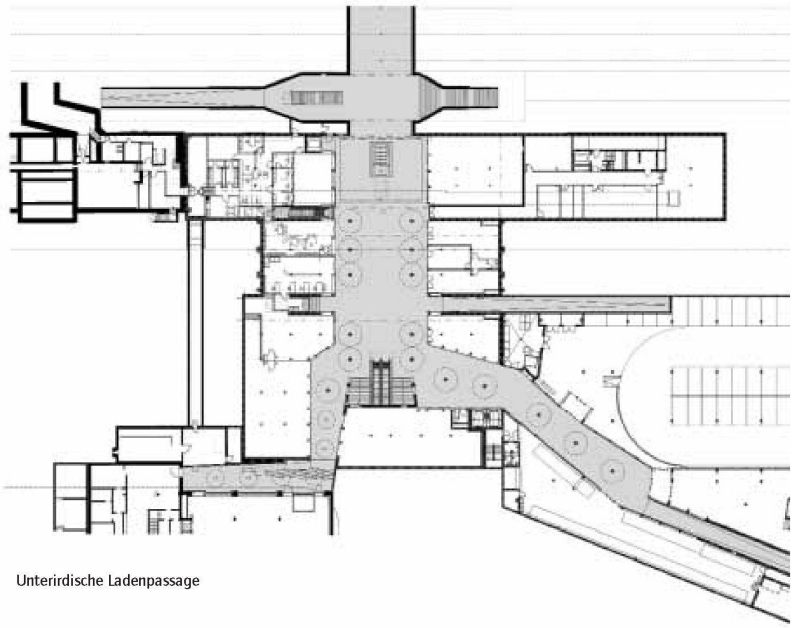
[1] Schweizer Ingenieur und Architekt, Bd. 104 (1986), S. 954–968.



Bahnhof mit Erweiterungstrakt, im Hintergrund die beiden Laden-, Büro- und Wohnbauten



1 Bahnhofstrasse
2 Engadinstrasse
3 Ottostrasse
4 Alexanderstrasse



Unterirdische Ladenpassage

nung übrig geblieben ist. Es folgten langwierige politische und planerische Auseinandersetzungen um die Weiterführung der Arbeiten an Bahnhof und Bahnhofplatz. Eine Volksabstimmung zerschlug den Plan, die Arosabahn unter die Erde zu legen, der Heimatschutz und die Denkmalpflege verhinderten den Abbruch des geschützten, 1877–1887 von Hans Boesch erbauten Aufnahmegebäudes, und schliesslich nahm die ganze Projektierung im Jahr 2000 mit einem Studienwettbewerb einen neuen Anlauf. Architekt Conradin Clavuot aus Chur gewann ihn mit einem Projekt, das architektonisch und städtebaulich überzeugte.

Bauen als Städtebau

Rückblickend scheiterten bis dahin die gross angelegten Planungen mitunter an der Finanzierung, aber vor allem am nicht bewältigten Umgang mit dem Massstab, der ebenso auf die städtebauliche Situation wie auf die bestehenden und neuen Bauten bezogen relevant ist. Für Clavuot war denn die Frage des angemessenen Massstabs für die Platzgestaltung und die Erweiterung des bestehenden Bahnhofsgebäudes auch wegweisend. Die notwendige Vergrösserung des Bahnhofs bewältigte er mit einem an den Altbau anschliessenden bzw. mit ihm verzahnten neuen Trakt («Mall&Office» Gebäude), der langgezogen, hell und und transparent die Eigenart des Bahnhofs, City und Rheinquartier zu trennen, unterstreicht. Orthogonal dazu verbinden die schon früher teilweise erneuerte Geleiseunterführung und Clavuots erweiterte unterirdische Ladenpassage die Bahnhofstrasse mit dem Rheinquartier. Die Arosabahn wurde näher an die Bahnhofsgebäude verlegt, und stadtwärts parallel zu ihr die neue Busstation errichtet. In ihrem Ausdruck dem neuen Bahnhofsgebäude und den Bahnperrondächern entsprechend, ziehen sich die einfachen, flach gedeckten Unterstände für Arosabahn und Busstation in zwei Reihen über den längsrechteckigen neuen Bahnhofplatz hin, der an seiner Ostseite mit zwei neuen, ebenfalls von Clavuot entworfenen Bauten mit Läden, Büros und Wohnungen (Areal F) nun endlich auch

räumlich gefasst wird. Einen kaum wahrnehmbaren, aber wichtigen Akzent setzt auf dem Platz das leicht höher gesetzte Flachdach über dem mittigen Treppenzugang zur Ladenpassage, die in der Achse der Bahnhofstrasse mit ihren Verzweigungen, Schaufenstern und der besonderen Beleuchtung an den Stützen den Strassencharakter aufnimmt und fortführt.

Für die im Bahnhof Ankommenden beginnt die Stadt im Bahnhof. Man empfindet auf dem Gang zur Stadt keinen Bruch des Massstabs, der dem Menschen angemessen vom Untergrund hinauf auf den Platz, vom kleinteiligeren Inneren in die gröbere Körnung der Stadt leitet, die wahrgenommene Grösse der Gebäude und des Stadtraums überzeugend miteinander verquickt und auf die Silhouette der Bergkulissen verweist. Der Bahnhofplatz ist allseitig überblickbar geworden, passend zur Grösse der Menschen und der Stadt, Baukunst ist Gebrauchskunst.

Platzseite des neuen Bahnhofstraktes

[2] Fernand Pouillon, Ordonnances. Hôtels et résidences des XVI[e], XVII[e] et XVIII[e] siècles. Ordonnances des cours et des places. Ensembles harmonieux d'Aix-en-Provence relevés et dessinés par l'atelier de Fernand Pouillon, Aix-en-Provence, Cercle d'étude architecturale, 1953, S. 35.
[3] Zur symbolischen Form: Ernst Cassirer, Philosophie der symbolischen Formen, 3 Bde., Berlin 1923–1929. – Erwin Panofsky, Die Perspektive als symbolische Form, in: Bibliothek Warburg Vorträge IV, Leipzig 1924–1925, S. 258–330.

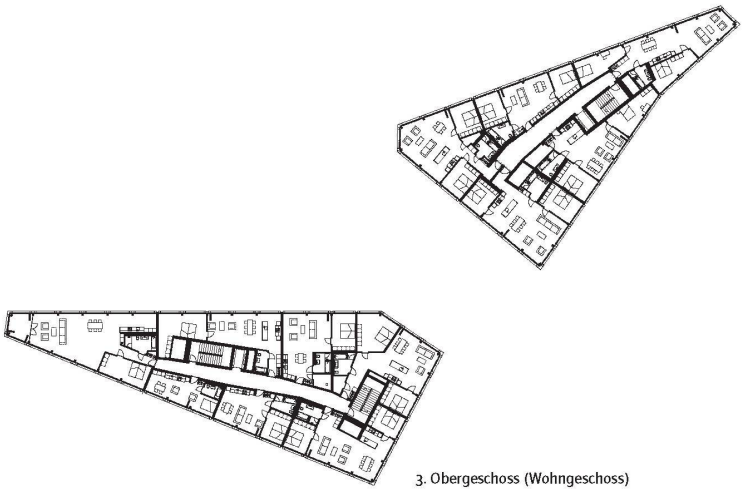
Weiterbauen am Bahnhof

Fernand Puillon schrieb einmal, dass man eine Stadt nicht nur als Grundriss planen kann, dass man auch imstande sein müsse, sich die jeweilige Architektur bis ins kleinste Detail vorzustellen, dass die Form und die Physiognomie der Bauten den Grundriss der Stadt prägen.[2] Offensichtlich stand eine gleich gelagerte Haltung hinter der Neugestaltung des Churer Bahnhofs. Fragen der Massstäblichkeit für Stadt und Gebäude sind eng an deren Physiognomie gebunden. Es ist deshalb nicht verwunderlich, dass Clavuot ebenso konkret am alten Gebäude wie an der Stadt weiterbaute, indem er sich deren Wesen einverleibte und es ins Neue überführte: Der Erweiterungsbau nimmt den Massstab der alten Gebäude auf und interpretiert deren gemauerte Masse, die in klassizistischen Formen erdverbunden lastend das alte Zentrum markiert, neu als eigenständige Struktur. Die Masse findet sich in den langen, als Vordächer ausgebildeten Betonplatten wieder, der Rhythmus der klassizistischen Fensterachsen im Gleichtakt der gegliederten Fassade seine Fortsetzung. Die Gesimshöhen der beiden Bauten sind aufeinander abgestimmt und – als Reverenz an den Altbau – war es Clavuot wichtig, dass dieser nach wie vor der höchste ist – Weiterbauen ohne Anbiederung, unter Wahrung des Massstabs, angemessener Dimensionen und Proportionen.

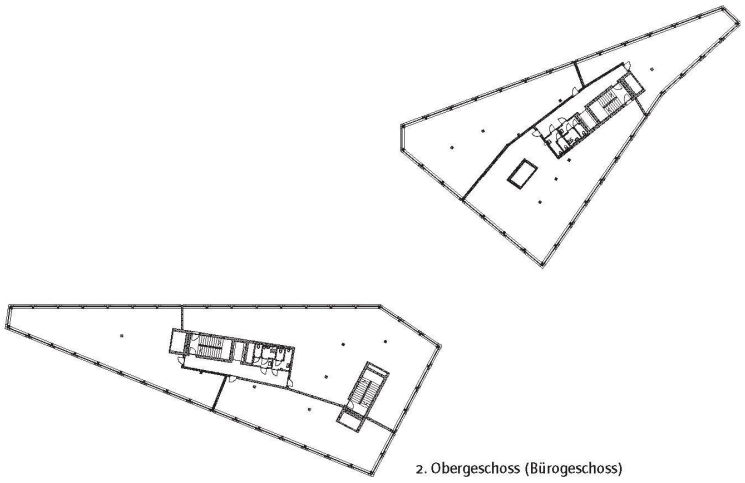
Gross- und Kleinmassstäbliches

Ganz im Sinne des Weiterbauens am Bahnhof und an der Stadt fügen sich auch die beiden neuen Gebäude an den östlichen Rand des Platzes. Mit ihren unregelmässigen, spitz zulaufenden Grundrissen präzise in die Ecke zwischen Alexander- und Ottostrasse gesetzt, führen sie das Gefüge der City organisch fort und schaffen mit ihren Volumen und Durchblicken einen harmonischen Übergang zum Platz. In Anlehnung an die Strassennamen heissen die beiden Blöcke Alex und Otto. Wie beim Bahnhof und bei der Platzgestaltung erfüllen Struktur und Physiognomie der Gebäude unser Bedürfnis, aus der symbolischen Form das Wesen und die Funktion der Architektur zu verstehen.[3] Vom Platzraum aus betrachtet folgen treppenartig gestaffelt die Verkehrsinfrastrukturen, die Dachunterstände und dahinter die zwei höher aufragenden Gebäude, die mit ihrer dunklen braungrauen Metallverkleidung den im Hintergrund aufragenden Berg Montalin vorweg nehmen, aus dessen Gesteinsschichtungen in früheren Jahrhunderten der dunkelbraun-schiefrige Scalärastein gebrochen wurde.

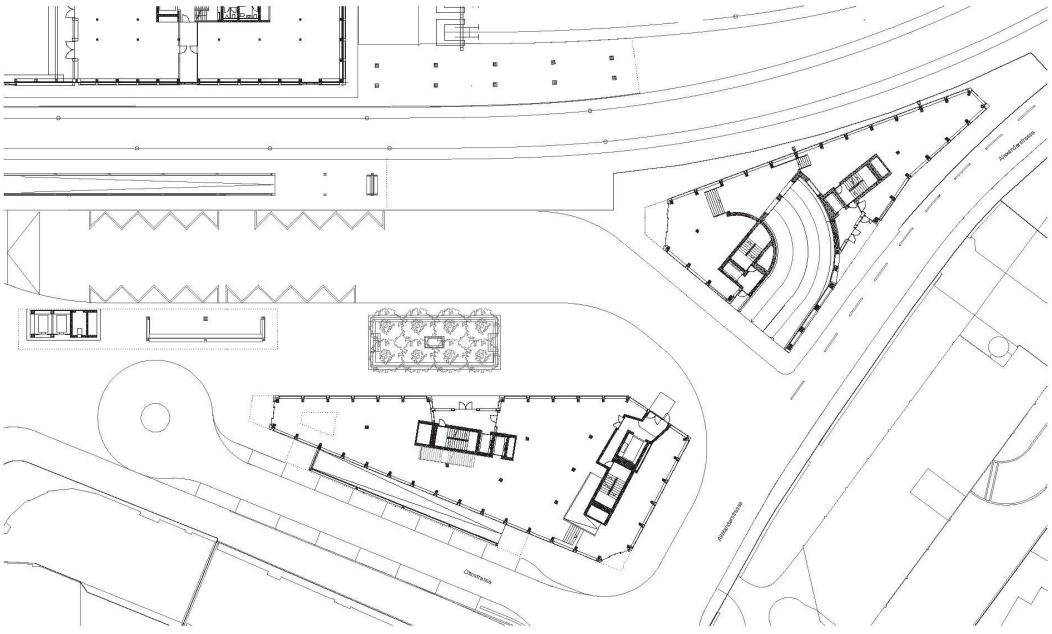
Die Geschosshöhen der beiden Bauten nehmen nach oben ab; entsprechend ihrer Nutzung verfügen sie über ein hohes Erdgeschoss und ein ebenso hohes erstes Geschoss für Läden, dann folgen ein etwas niedrigeres zweites Geschoss für Büros und schliesslich drei Geschosse



3. Obergeschoss (Wohngeschoss)



2. Obergeschoss (Bürogeschoss)



Bauten Areal F: Erdgeschoss (Ladengeschoss)

mit Wohnungen. Das Unterscheiden der Geschosshöhen findet in einer differenzierten Detaillierung der Strukturen und Formen eine konsequente Fortsetzung. Die sehr plastische Fassadengliederung antwortet zum einen in einer der Bahnhofserweiterung verwandten Sprache, zum anderen führt sie über eine gewollte Ordnung, die im klassischen Sinn die Grundlage jeder guten Proportionierung ist, in die Innerlichkeit dessen, was die symbolische Form hier verkörpert: Die grossen Fensterflächen der Ladengeschosse besitzen körperhafte Rahmen, die zusammen mit ausrollbaren Stoffmarkisen in den Strassenraum ausgreifen. Die Flucht des Bürogeschosses ist leicht zurückgenommen, flächig und besitzt als Sonnenschutz flach wirkende Rafflamellen; die wiederum körperhaften Wohngeschosse schliesslich, deren unterteilte Fenster etwas Erkerhaftes an sich haben, erhielten hohe Metallgeländer mit Eichenholzläufen, die ebenso dem Geist eines Piano nobile gerecht werden, wie sie als Kürzel für das Wohnliche an sich verstanden werden können. Der städtische Massstab der Gebäude erschöpft sich nicht in ihrer schieren Grösse, sondern treibt seine Erkundungen bis ins Kleinmassstäbliche der Tektonik und der Einzelform.

Den unregelmässigen Umrissen der Gebäude entsprechend entwickelte Clavuot die eigenwilligen Grundrisse für die einzelnen Geschosse: Erneut begegnen wir dem Bild der Stadt, die mit ihren Plätzen in der Erschliessung der Laden- und Bürogeschosse, mit verwinkelten und unterschiedlich breiten Gassen in den Mittelgängen der Wohngeschosse aufscheint. Aus fast allen Wohnungen geniesst man einen weiten Ausblick auf das Treiben am Platz, auf die Stadt und auf die Bergketten des Churer Rheintals, die ihrerseits für den Massstab der Natur stehen, dem jeder andere schliesslich unterworfen ist. ■

Bahnhofbauten
Bauherrschaften: SBB AG, Bern / Stadt Chur / RhB, Rhätische Bahn
Architekt: Conradin Clavuot, dipl. Arch. ETH/SWB, Chur. Mitarbeit: Claudia Clavuot-Merz, Norbert Mathis, Thomas Ziegler, Jan Kalt, Ralf Jehle, Reto Liechti, Ferruccio Badolato, Mirjam Edelmann, Thomas Schubert, Flurin Camenisch
Generalplanerteam: (ab Bauprojekt) Generalplaner: Gruner AG, Jürg Ottiker, Basel. Bauorganisation, Ausführung, Kostenmanagement Hochbauten: rlc architekten, Beat Vetterli, Rheineck. Bauleitung: Franz Bärtsch, Chur. Bauorganisation, Ausführung, Kostenmanagement, Bauleitung Tiefbauten: Gruner AG, Ivo Daendliker, Basel/Chur. Bauingenieur Hoch- und Tiefbau: Gruner AG, Ivan Jovanic, Zürich. Lüftung und Klima: Hans Herrmann, Chur. Lichtplanung: Regent AG, Basel
Planung, Ausführung: Studienauftrag 2000, Baubeginn 2004, letzter Baubezug 2007
Baukosten: 65 Mio CHF

Areal F
Bauherrschaft: AXA Leben AG
Architekt: Conradin Clavuot, dipl. Arch. ETH/SWB, Chur. Mitarbeit: Claudia Clavuot-Merz, Thomas Ziegler, Silvia Radlinsky, Jan Kalt, Ferruccio Badolato
Bauingenieur: Liesch Ingenieure, Chur
Bauleitung, allg. Management: Implenia AG: Ernst Senteler, Urs Derungs, Hermann Masson, Max Müller
Planung, Ausführung: Planungsbeginn 2002, Baubeginn 2005, letzter Bezug 2008
Baukosten: 45 Mio CHF

résumé **La ville à la gare** Extension de la gare et nouvel aménagement de la place de la gare à Coire de Conradin Clavuot, Coire Un processus de planification de longue haleine a débouché sur un réaménagement convainquant de la place de la gare à Coire tant sur le plan urbanistique qu'architectural. L'architecte a conservé et assaini le bâtiment historique du XIX[e] siècle et lui a adjoint une nouvelle extension qu'il a réussi à intégrer à l'échelle des bâtiments préexistants. L'extension réinterprète la masse murée de l'ancienne gare néoclassique comme une structure indépendante. L'effet de masse se retrouve dans les longues dalles de béton traités comme avant-toits tandis que le rythme des axes de fenêtres classiques est prolongé dans la façade articulée; la construction est continuée sans mimétisme, en respectant l'échelle, des dimensions et des proportions appropriées.

La gare délimite aujourd'hui clairement la city du quartier du Rhin, situé plus au nord. Un passage souterrain partiellement réaménagé avec galerie marchande dans le prolongement de la rue de la gare traverse cette dernière. La place située à l'avant a été réorganisée et a reçu des bâtiments pour le train d'Arosa et les bus de ville dont l'échelle et la construction sont aussi idoines: ils sont probants sur le plan de la circulation et de l'espace urbain.

Côté Est, l'espace qui aboutissait auparavant à un faisceau de voies est défini en tant que place par deux nouveaux bâtiments. Leur échelle urbaine indique le lien entre la gare et la city. Leur taille, forme et matérialisation ont, pour leur part, des qualités qui dépassent celles du simple immeuble commercial. Les deux niveaux inférieurs abritent des magasins, le niveau intermédiaire, moins haut, des bureaux. Au-dessus, on trouve des niveaux de logements. À ces usages différents correspond un traitement différencié des détails de façades, ce qui distingue les deux bâtiments d'un ennuyeux immeuble commercial. ■

summary **City at the railway station** Extension to Chur railway station and re-design of the railway station forecourt by Conradin Clavuot, Chur After a lengthy planning process the railway station and forecourt in Chur have been convincingly redesigned in terms of both architecture and urban planning. The historic station building from the 19th century has been preserved and renovated and a new extension has been added. The architect has successfully endeavoured to integrate this new element in the existing fabric in terms of scale.

The extension re-interprets the stone mass of the old Classicist station building as a new independent structure. The mass is echoed in the long concrete slabs used as canopy roofs, while the rhythm of the classicist window axes is continued in the similar rhythm of the articulated facade – an example of continuing an existing building in a manner that avoids being ingratiating while still preserving the scale, and employing suitable dimensions and proportions.

Today the station clearly separates the city centre from the Rhine district to the north. A partly redesigned underground passageway with shopping facilities on the extended axis of Bahnhofstrasse crosses the railway station.

Laden-, Büro- und Wohnbauten Alex und Otto (Areal F)

The station forecourt has been completely reorganised and provided with appropriately designed and dimensioned infrastructure buildings that serve the city buses and Arosa railway and are completely convincing as regards traffic organisation and urban planning.

In the east two new buildings have created an urban square out of a space that once dribbled out into an area of railway tracks. Their urban scale indicates the connection between the railway station and the city. Thanks to their perceptible size, their form and materials they possess qualities that point beyond the type of purely commercial buildings. There are shops on the two lowest floors, offices in a less tall storey at mid-height, with floors of residential accommodation above. These different functions are reflected in the differentiated handling of the facade details, clearly distinguishing both buildings from commonplace commercial architecture. ■