

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 6 (1993)
Heft: 4

Artikel: Churs neue Stadtmitte : der neue Bahnhof, schon als Fragment
sehenswert
Autor: Loderer, Benedikt
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-119781>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 13.03.2025

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

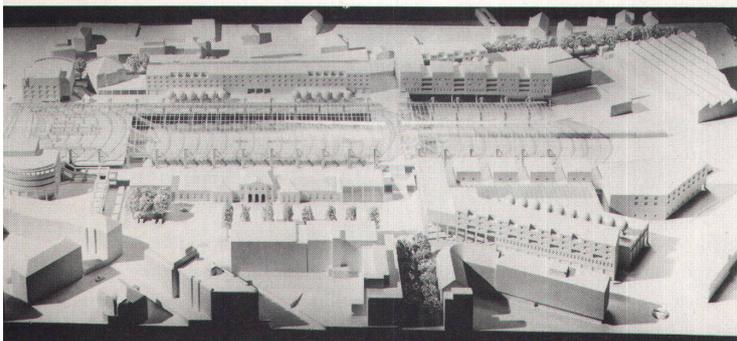
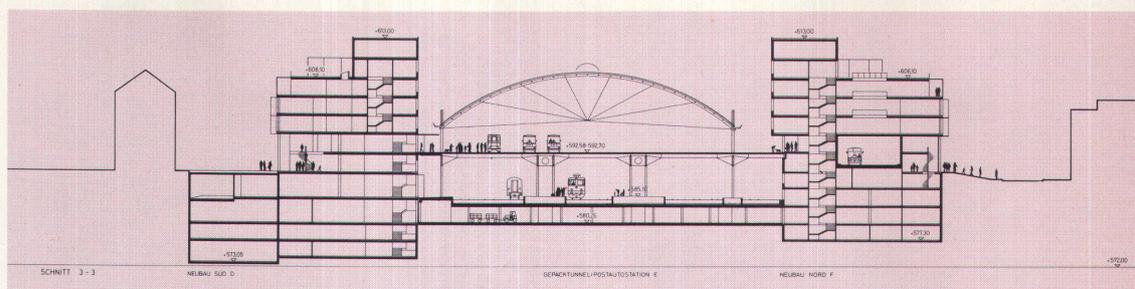


Bild: PD

Die leuchtende Schildkröte ist die neue Stadtmitte Churs

Modell des Gesamtprojektes des Bahnhofs Chur der Architekten Richard Brosi und Robert Obrist: in der Mitte die rund 450 Meter lange Glashalle über den Geleisen, die im Süden (oben) und im Norden (unten) von Bauten eingefasst werden; das alte Aufnahmegebäude bleibt erhalten; links die beiden Brückenköpfe und die Postautostation

Genereller Querschnitt durch die Glashalle im Bereiche der Postautostation: links und rechts die Brückenköpfe, unter den Geleisen der Postbedienungstunnel, darüber das Deck der Postautos



Stehen wir drinnen oder draussen? Für einmal hat Transparenz etwas mit Hindurchschauen zu tun

Churs neue Stadtmitte

Von Benedikt Loderer

Die erste Etappe des neuen Bahnhofs Chur steht. Ein riesiges Glasdach beherrscht nun das Stadtbild von Chur. Ein Fragment wird besichtigt.

Noch Jahrzehnte wird der Bahnhof von Chur eine Baustelle sein. Vorausgesetzt, dass das aus einem Ideenwettbewerb von 1985 hervorgegangene Gesamtprojekt ver-

wirklicht wird. Richard Brosi und Robert Obrist hatten damals eine Lösung vorgeschlagen, die den Fluss der Schienen mit einem riesigen Glasdach überdeckt und seine Ufer mit Neubauten befestigt. Dieses Konzept wurde bereits 1987 rechtsverbindlich festgeschrieben. Seine erste Etappe ist vor kurzem fertig geworden.



Bild: Tuchs Schmid

Beteiligte:

Bahnhof Chur, erste Etappe: Reisepoststation und Bau Nord der PTT

Bauherrschaft: PTT Direktion Hochbau und Liegenschaften, Bausektion Ost, Zürich

Architekten: Richard Brosi, Chur, und Robert Obrist, St. Moritz

Ingenieure: Edi Toscano AG, Chur, und Hegland + Partner AG, Chur

Stahlkonstruktion: Ove Arup & Partners, London

Glaseindeckung: RFR, Paris

Beleuchtung: Bartenbach, Innsbruck

Damit ist in der eher tristen Churer Bahnhofsgegend ein erstes Stück neuer Stadt entstanden, ein Bindeglied zwischen der Altstadt mit ihren Erweiterungen nördlich der Geleise und den neuen Wohnquartieren südlich davon.

Der erste Abschnitt der Glashalle steht nun und beherbergt auf einem Zwischendeck die Postauto-station. Am südlichen Brückenkopf entstand als das eine Ende der Uferbebauung ein Bürohaus der PTT. Am nördlichen wird derzeit noch gebaut. Ein Fragment wird besichtigt.

Entscheidend ist die Glashalle. Sie setzt neue Massstäbe, denn sie nimmt nicht den Massstab der bestehenden Bahnhofbauten auf, sondern denjenigen der Berge

ringsum. Wer mit dem Zug von Norden her kommt, wird mit der Rolltreppe unter die Glastonne geschoben, eine widersprüchliche, aber beeindruckende Bewegung: einerseits hinein in den grossen Raum, andererseits hinaus in die Landschaft. Wer auf dem Deck der Autobusstation herumgeht, der hat gleichzeitig einen Raum- und Landschaftsgenuss. Für einmal hat Transparenz wirklich mit Hindurchschauen zu tun.

Das ist das Ergebnis einer intelligenten Konstruktion – Intelligenz, die übrigens bewusst in ganz Europa zusammengesucht wurde: An sechs Doppelstützen auf jeder Längsseite hängen je zwei «Zitronenschnitze». Das heisst, die beiden Stahlrohre der Hauptträger

sind nicht gerade von Auflager zu Auflager geführt, sondern in einer geschwungenen Linie. Sie haben einen gemeinsamen Fusspunkt und einen deutlichen Abstand im Scheitel. Ausgesteift wird dieses System mit Pfetten, wiederum aus Stahlrohren. Die «Zitronenschnitze» wirken gleichzeitig als Träger und als Diagonalen, die die Windkräfte aufnehmen. Von Zugstangen, die in der Mitte alle in einem Spannschluss zusammenlaufen, wird der Seitenschub aufgenommen. Die Glashaut – ihre senkrechten Fugen deckt ein Metallprofil, ihre waagrecht schliesst Silikonkitt – überzieht das Rohrgerüst. Die Konstruktion ist nicht mehr additiv gedacht: erst Hauptträger, dann sekundäre Pfetten, darüber

Der Bauvorgang: Die «Zitronenschnitze» wurden in vier Teilen angeliefert und wie die Sekundärträger an Ort verschweisst

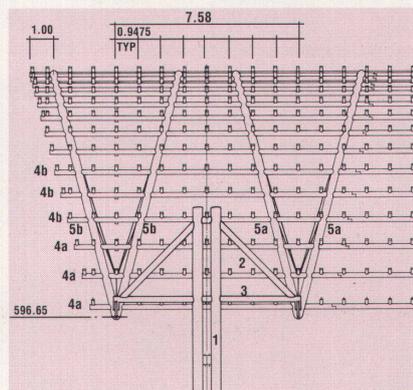


Bild: SZS

Seitenansicht von Doppelstütze mit den beiden «Zitronenschnitzen» ohne die Glashaut

- 1 Rohrstütze 406, 4x16
- 2 Stützen-Kragarm ROR 244, 5x20
- 3 Horizontalabstützung ROR 244, 5x20
- 4a Rohrfette Innenbereich 193, 7x5
- 4b Rohrfette Randbereich 193, 7x8
- 5a Bogenrohr Innenbinder 323, 9x12,5
- Bogenrohr Randbinder 323, 9x20