

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 21 (2008)
Heft: [6]: Bahnhof Chur : schöner umsteigen

Artikel: Stationen : einst Peripherie, heute Zentrum
Autor: Ragettli, Jürg
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-123501>

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: 17.03.2025

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

Einst Peripherie, heute Zentrum

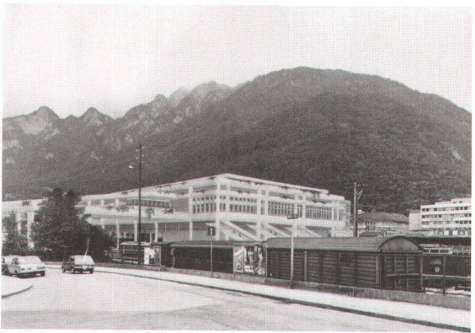
Text: Jürg Ragetti

Vor 150 Jahren wurde der Churer Bahnhof am Rande der Stadt angelegt, heute liegt er mitten im Zentrum. Alle Epochen haben am Bahnhof gebaut. Manche entwickelten städtebauliche Visionen, andere erweiterten ihn nur mässig.



1901 Das stattliche Hotel Steinbock am Bahnhofplatz

Das Projekt für das Hotel Steinbock von Emanuel von Tschanner geht aus einem Architekturwettbewerb hervor. Das markante Gebäude prägt das Gesicht des Bahnhofplatzes und ist Ausgangspunkt einer Bebauung entlang der Bahnhofstrasse. 1962 wird das Hotel abgebrochen. Es muss dem architektonisch mediokren Warenhaus Globus weichen. Foto: StadtAC



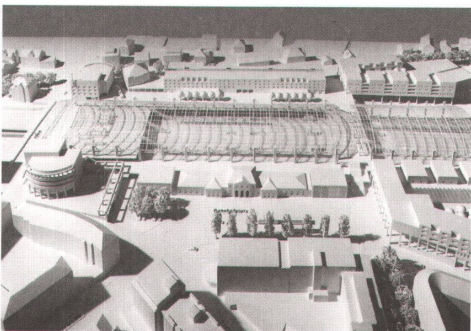
1980 Ablehnung der Einzonung des Bahnhofareals

Grundlage der Abstimmung ist das Projekt der Ingenieurgemeinschaft Jenatsch + Hegland und Suisselectra mit Architekt Andres Liesch. Geplant sind ein Geschäftshaus sowie ein Postautoterminal und Parkhaus über den Gleisen, erschlossen mit einer Brücke von der Gürtelstrasse her. Die umstrittene Vorlage wird knapp abgelehnt. Foto: StadtAC, BII/1.0041.071



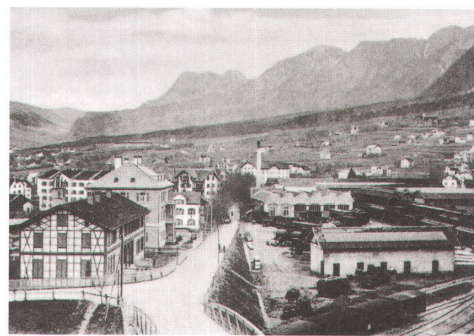
1907 Anbau des Bahnhofbuffets

Mit dem Anbau des Bahnhofbuffet-Trakts gegen Südwesten erhält das Stationsgebäude einen noblen Saal. Die Innenausstattung mit Jugendstiltäfer stammt vom Baugeschäft Trippel. 1928 fügt man im Nordosten fünf weitere Achsen hinzu. Die entstandene eindrucksvolle Reihe von Rundbogenöffnungen eint die Gebäudeteile. Foto: Eidgenössisches Archiv für Denkmalpflege, Bern



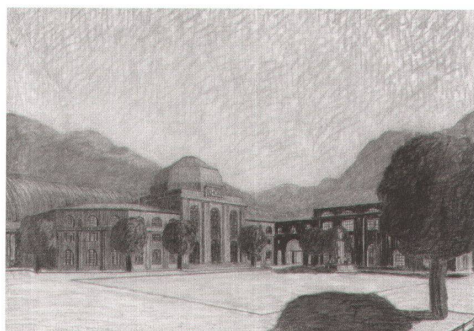
1985 Ideenwettbewerb für das Bahnhofareal

PTT, RhB, SBB und die Stadt Chur veranstalten einen Ideenwettbewerb für ein städtebauliches Gesamtkonzept fürs Bahnhofgebiet. Das siegreiche Projekt von Richard Brosi und Robert Obrist ist Grundlage für einen Gesamtüberbauungsplan, der 1988 in Kraft tritt. Zentrales Element des Projekts ist ein 300 Meter langes Glasdach über den Gleisen. Foto: Robert Obrist



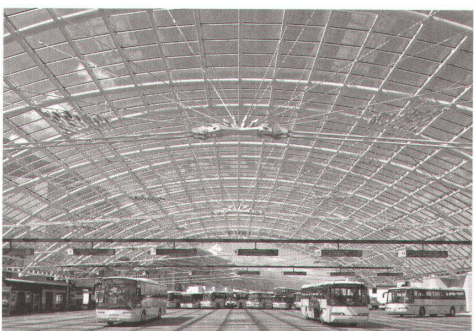
1858 Eröffnung der Strecke vom Bodensee nach Chur

Bei der Eröffnung der Strecke Rheineck-Chur der Vereinigten Schweizer-Bahnen (VSB) am 30. Juni 1858 steht in Chur nur ein hölzerner Schuppen. 1859 erstellt man nach Plänen von VSB-Architekt Jakob Breitingen ein erstes Aufnahmegebäude als zweigeschossigen, schlichten Fachwerkbau, den man um 1876 an die heutige Gürtelstrasse versetzt. Foto um 1904: StadtAC, F02.227



1914 Projekt für einen vollständigen Neubau

Ingenieur Hermann Sommer konzipiert eine vollständige Neuanlage des Bahnhofs. Dazu entwerfen die Architekten Höllmüller & Hänni ein Aufnahmegebäude in majestätischen Spätjugendstilformen mit gläserner Perronhalle. Das Aufnahmegebäude soll winkelförmig zwischen Alexander- und Bahnhofstrasse mit dem Hotel Steinbock den Platz bilden. Plan: StadtAC, E 0805.001



1992 Postautostation als erste Etappe

Die erste Etappe des Bebauungsplans wird nach Plänen der Architekten Brosi / Obrist und der Londoner Ingenieure Ove Arup & Partners realisiert: die Postautostation als Plattform über den Gleisen mit komfortabler Verbindung für Bahnpassagiere, überdacht mit einem mächtigen Glasgewölbe. Schon als Fragment markiert das Dach weithin Churs Mitte. Foto: Ralph Feiner



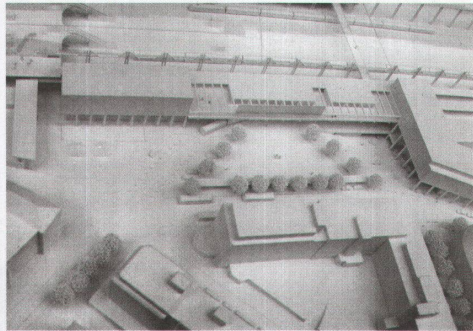
1878 Lage vor den Toren der Stadt

Nach Prüfung verschiedener Standorte – direkt vor der Stadt oder weiter entfernt in den Wiesen zur Rheinebene – legt man den Bahnhof schliesslich in sicherer Distanz zu den «Stadttores» an. Erschlossen wird er sowohl vom Obertor mit der Oberen Bahnhofstrasse (heute Engadinstrasse) als auch vom Neuen Tor (heute Postplatz) mit der Unteren Bahnhofstrasse.



1928 Grosser Umbau der Gleisführung

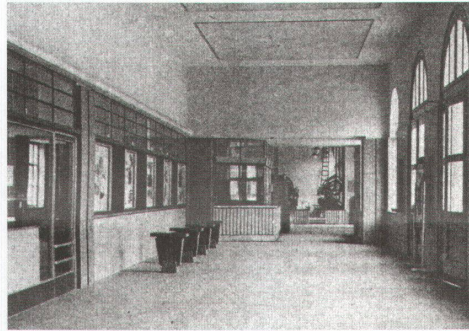
Nach langer Abklärung der künftigen Lage wird der gesamte Bahnhof einschneidend umgebaut. Die Gleise, bisher in weitem Bogen rheinwärts geführt, werden nun gradlinig Richtung Reichenau fortgesetzt. Die neuen Tivoli- und Friedaubrücken sowie die Personenunterführung schaffen eine Verbindung über das Bahnhofareal hinweg. Foto: StadtAC



1998 Gesamtüberbauungsplan infrage gestellt

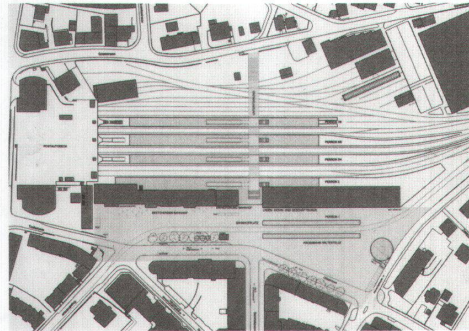
Für den weiteren Ausbau werden die Fortsetzung des gläsernen Dachs, die Fussgängerüberführung und der unterirdische Bahnhof der Arosabahn infrage gestellt. Brosis neues Projekt sah einen verkleinerten Bahnhofplatz mit vertieftem Vorplatz und den Abbruch des alten Aufnahmegebäudes vor, um die Arosabahn direkt heranzuführen. Foto: Bauamt Chur

Als 1877/78 das neue Stationsgebäude errichtet wird, befindet sich der Bahnhof in unüberbauter Umgebung. Architekt ist der St. Galler Hans Boesch, nach dessen Plänen 1875 auch der Bahnhof von Bad Ragaz erbaut wurde. Der symmetrische Bau besteht aus dem zweistöckigen Mittelbau und einstöckigen Seitenflügeln. Foto: Lienhard & Salzborn, Staatsarchiv Chur



1949 Umbau der Innenräume

Für das Eidgenössische Schützenfest erfahren die Innenräume des Aufnahmegebäudes eine umfassende Umgestaltung. Schalterhalle und Einnehmerei werden räumlich neu gestaltet, dem Buffet baut man einen Saal an. Berichtet wird von der Neuerung, dass nun die Bahnsteiguhren mit Sekundenzeiger ausgerüstet worden seien. Foto: SBB Nachrichtenblatt 10/1949



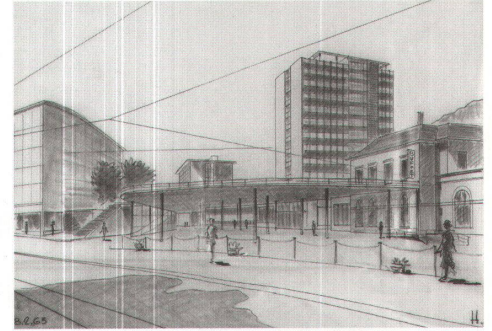
1998 Gegenprojekt des Bündner Heimatschutzes

Gegen die neuen Pläne regt sich Widerstand. Der Bündner Heimatschutz präsentiert ein Gegenprojekt, erarbeitet in seinem Auftrag unter der Führung der Architekten Valentin Bearth, Daniel Ladner, Jürg Conzett, Patrick Gartmann. Zentrale Forderungen sind die Freihaltung des Bahnhofplatzes und die Erhaltung des historischen Aufnahmegebäudes. Plan: BHS



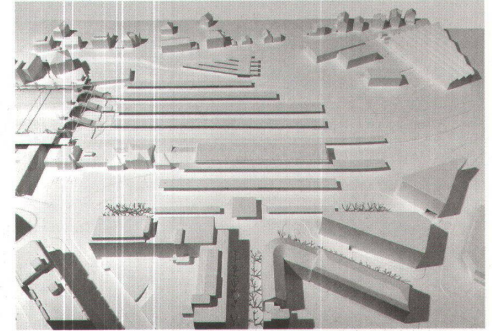
1878 Neubau des Aufnahmegebäudes

«Trocken-republikanische Würde des Klassizismus, amtlich-gediegene Phantasielosigkeit, gute Verbindung von bescheidener Repräsentation im Mittelbau mit dem Fabrikcharakter der Flügel», beschreibt Kunsthistoriker Peter Meyer die Architektur. Die hölzerne Einsteigehalle von 1861 wird weiter verwendet und der Bahnhof angebaut. Foto: Lienhard & Salzborn, Staatsarchiv Chur



1963 Projekt Dienst- und Parkhaus

Aus einem Sanierungsprojekt der Reisepoststation von Architekt Theodor Hartmann resultieren Studien für ein Dienst- und Parkhaus im westlichen Bahnhofareal. Gegenüber seinem Postneubau von 1958 schlägt er ein zwölfgeschossiges Hochhaus vor mit Büros, Läden hin zur Tivolibrücke und einer Postautostation zum Bahnhofplatz. Plan: StadtAC, Nachlass Theodor Hartmann



2000 Erneuter Architekturwettbewerb

Die neue Ausgangslage bedingt einen weiteren Architekturwettbewerb. Das Projekt von Conradin Clavuot bildet nun die Grundlage für die Neuplanung. Es definiert den Bahnhof als grosses Verkehrszentrum mitten in der Stadt und den offen bleibenden langgestreckten Bahnhofplatz als Fortsetzung der Perronanlagen der Eisenbahn. Foto: Conradin Clavuot