



Botschaft des Stadtrates an den Gemeinderat

137913 / 633.10

Ausbau Bahnhof Chur West

Antrag

1. Der Ausbau Bahnhof Chur West wird genehmigt und der Bruttokredit von Fr. 20.7 Mio. inkl. MwSt (+/- 10 %, Kostenstand Mai 2022, Konto 5010.01, Kostenstelle 72.9045 "Bahnhof RhB Chur West, Anbindung Bus / Velo / Velostation") bewilligt. Dieser Verpflichtungskredit erhöht oder vermindert sich auf der Basis der Bruttokosten im Ausmass des Baupreisindexes Region Ostschweiz.
2. Ziffer 1 untersteht gestützt auf Art. 11 lit. b Stadtverfassung dem obligatorischen Referendum.

Zusammenfassung

Der neue Bahnhof Chur West ist ein Generationenprojekt, welches in der Mehrjahresplanung der Investitionen mit Priorität A aufgeführt ist. Der Stadtteil Chur West hat ein grosses Entwicklungspotential und wird sich gemäss dem Stadtentwicklungskonzept 2050 (STEK 2050) zu einem zweiten urbanen Stadtzentrum entwickeln, in welchem gearbeitet, gelebt und gewohnt wird. Mit dem Ausbau des Bahnhofs Chur West wird eine bedeutende multimodale Verkehrsdrehscheibe erstellt, die den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr mit der Rhätischen Bahn (RhB), dem Churer Bus- und Postauto-Verkehr in der ganzen Region optimal verknüpft. Es werden wichtige, gut getaktete Umsteigebeziehungen geschaffen und der öffentliche Verkehr wird gestärkt. Auf dem Bahnhofareal entstehen nebst den verkehrsspezifischen und technischen Anlagen auch der geräumige Publikumsbereich mit dem Bahnhofplatz und den entsprechenden Fuss- und Veloverkehrsanbindungen. Ebenso werden eine Velostation für 170 Velos und weitere Veloabstellplätze auf dem Bahnhofplatz erstellt. Der Ausbau des Bahnhofs Chur West ist für die Entwicklung von





Chur und für die Erschliessung und die Attraktivität des Stadtteils Chur West von zentraler Bedeutung.

Die Gesamtinvestitionen für das Gemeinschaftsprojekt mit der RhB betragen Fr. 60.8 Mio., welche für die Finanzierung wie folgt aufgeteilt wird: Anteil RhB Fr. 33.9 Mio., Anteil Stadt Fr. 20.7 Mio. und Beteiligung seitens des Kantons von ca. Fr. 6.2 Mio. Dank der erwarteten Beiträge von Fr. 10.4 Mio. aus dem Agglomerationsprogramm Chur, 1. und 4. Generation, halbieren sich für die Stadt die Bruttokosten auf Fr. 10.3 Mio. Nettokosten, was weniger als 20 % der Gesamtinvestition beträgt. Der Ausbau Bahnhof Chur West ist für die Stadt Chur eine nachhaltige Investition in die Zukunft. Die heutige Haltestelle "Chur West" der RhB wird ersetzt und neu weiter westwärts, barrierefrei im Zentrum des Stadtteils Chur West als neuer Bahnhof ausgebaut. Das Projekt "ViLicht", das aus dem durch die RhB und die Stadt ausgeschriebenen Wettbewerb siegreich hervorging, hat dabei ein grosses Potenzial, dem neuen urbanen Zentrum einen repräsentativen Charakter zu verleihen.



Bericht

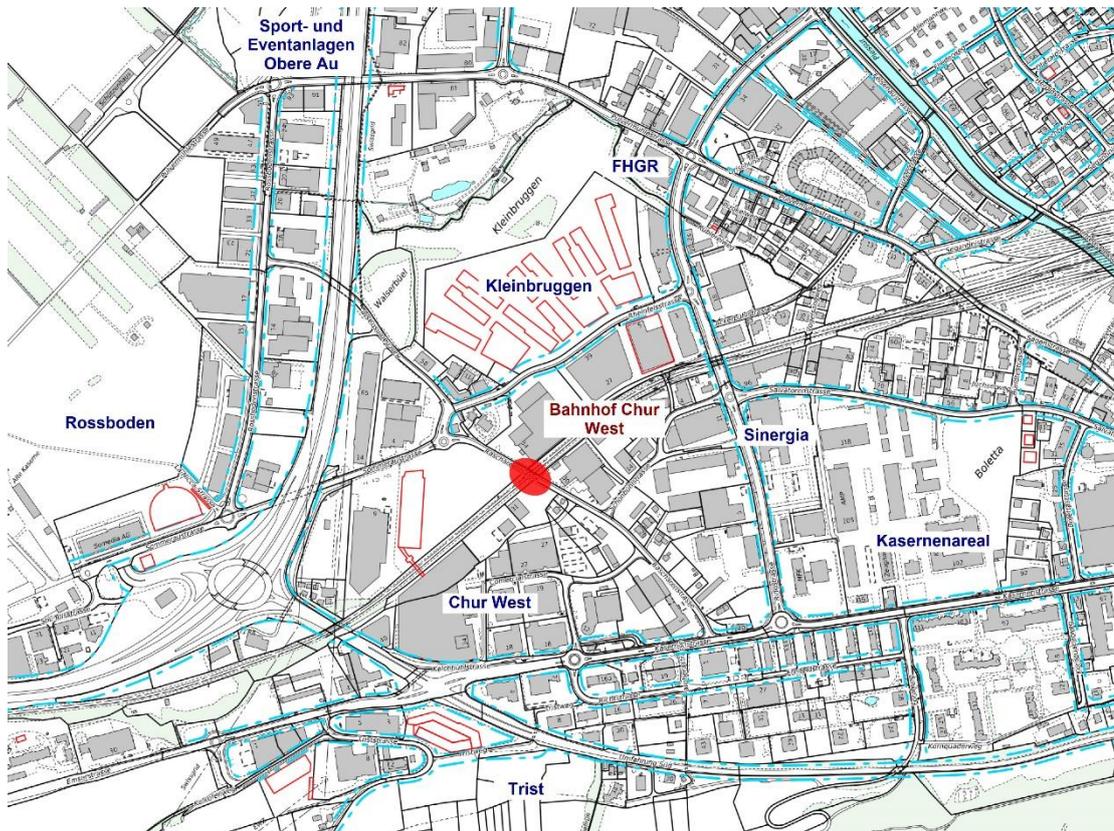
1. Ausgangslage

Die Stadt Chur plant – in Zusammenarbeit mit der Rhätischen Bahn (RhB) – den Ausbau und die Verlegung der Haltestelle Chur West hin zu einem Bahnhof als Verkehrsdrehscheibe zu nutzen, um dem Entwicklungspotenzial des zweiten Stadtzentrums Chur West Rechnung zu tragen. Der neue Bahnhof Chur West ist gemäss Mehrjahresplanung der Investitionen ein Generationenprojekt mit Priorität A. Er ersetzt die heutige Haltestelle Chur West der RhB und wird nebst dem Bahnhof Chur für die Stadt und die ganze Region zu einer bedeutenden multimodalen Verkehrsdrehscheibe, welche die RhB, den Bus- und Postauto-Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr verknüpft.

1.1 Städtebauliche Entwicklung

Der Raum Chur West gilt als zweites Stadtzentrum und ist ein bedeutender Entwicklungsraum der Stadt Chur. Er hat einen sehr hohen Stellenwert für die räumliche Weiterentwicklung und für das Wachstum der Stadt.

Mit der Umsetzung des neuen Raumplanungsgesetzes, welches eine ressourcenschonende Siedlungsentwicklung nach innen vorgibt, erhöht sich der Druck auf bereits bebaute, jedoch unternutzte Flächen an zentraler Lage. Der Paradigmenwechsel hin zur Innenentwicklung und Umstrukturierung ist in Chur West bereits heute spürbar. Mit der Überbauung "City West" sowie der Realisierung des Verwaltungszentrums "Sinergia" und der Wohnüberbauung "Rheinfels III" wurden punktuell bereits erste Siedlungsprojekte umgesetzt, die diese angestrebte Innenverdichtung stützen. Mit den Überbauungen "Kleinbruggen", "Rheinfels II" und dem neuen Kinocenter Chur West folgen die nächsten grossen Entwicklungsschritte. Womit das Potenzial aber noch längst nicht ausgeschöpft ist. Es bestehen weitere brach liegende Flächen, die mit der Zeit für neue Wohn- und Arbeitsräume in den Teilgebieten des Arealplangebiets Chur West sowie in den umliegenden Gebieten Kasernenareal, Rossboden, Pulvermühle und Trist genutzt werden könnten.



Hinsichtlich des Städtebaus und der Nutzung soll sich der Raum Chur West gemäss Stadtentwicklungskonzept 2050 (STEK 2050) zu einem attraktiven, lebendigen, grossvolumigen, durchmischten und – in Bezug auf die Bodenfläche – wertschöpfungsstarken Stadtteil entwickeln. Anstelle der heutigen sehr flächenintensiven und vom Autogewerbe geprägten Nutzungen sollen flächeneffektivere Nutzungen wie Wohnen, Detailhandel, Kleingewerbe, Ateliers oder Büros etc. entstehen, und es sollen ressourcenschonende Verkehrsformen gefördert werden. In Chur West soll ein zweites Stadtzentrum entstehen, welches das "Stadtzentrum mit Altstadt" künftig als moderner, urbaner und fortschrittlicher Gegenpol ergänzt. Dabei soll das "Zentrum Chur West" – als wichtige Investition in die Zukunft – durch den neuen Bahnhof Chur West bestens erschlossen werden.

1.2 Sanierung Infrastrukturen und BehiG

Die 20 Jahre alte Haltestelle Chur West der RhB weist zwei Gleise mit je einem Ausserperron von 120 m auf. Mit täglich 550 Ein- und Ausstiegen zählt die Haltestelle Chur West aktuell bereits zum meist frequentierten Drittel der Bahnhöfe und Haltestellen auf dem RhB-Netz. Allerdings erfüllt die bestehende Haltestelle die aktuellen Auflagen des Bundes gemäss BehiG nicht. Die Gesetzgebung verlangt, dass öffentlich zugängliche Einrichtungen (Bauten, Anlagen, Kommunikationssysteme, Billettautomaten) und Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs behindertengerecht ausgebaut werden, sodass Menschen mit



Beeinträchtigungen selbständig die Angebote nutzen können. Die Umsetzungsfrist BehiG läuft am 31. Dezember 2023 ab.

Die heute bestehende Haltestelle, die in einer extremen Kurvenlage mit starker Gleisüberhöhung liegt, kann jedoch nicht behindertengerecht umgebaut werden. Die Spaltbreiten (Abstände) zwischen der Perronanlage und den Türen eines Reisezugs wären mit diesem engen Kurvenradius zu hoch. Eine Verlegung der Haltestelle ist deshalb im Rahmen des Umbaus zwingend notwendig.

Es bot sich der Standort der bestehenden Unterführung Raschärenstrasse aus dem Jahr 1956 an. Sie weist zwei Fahrspuren und ein einseitiges Trottoir auf. Die Unterführung und der Strassenkörper sind in einem sehr sanierungsbedürftigen Zustand. Hinzu kommt ein grosses hydraulisches Defizit bei der bestehenden Abwasserleitung (Baujahr 1963), sodass die Unterführung bei Starkregen mehrfach schon überflutet wurde.

Um den künftigen Anforderungen der Erschliessung des Gebiets Chur West gerecht zu werden, müssen die bestehende Unterführung ausgebaut und die Werkleitungen erneuert werden. Ein getrennter Ausbau von Strasse und Schiene hätte für die Stadt erhöhte Kosten zur Folge. Mit einem zeitgleichen Ausbau der Raschärenstrasse und des Bahnhofs Chur West nutzt die Stadt die wirtschaftlichen Synergien optimal.

1.3 Standort Bahnhof Chur West

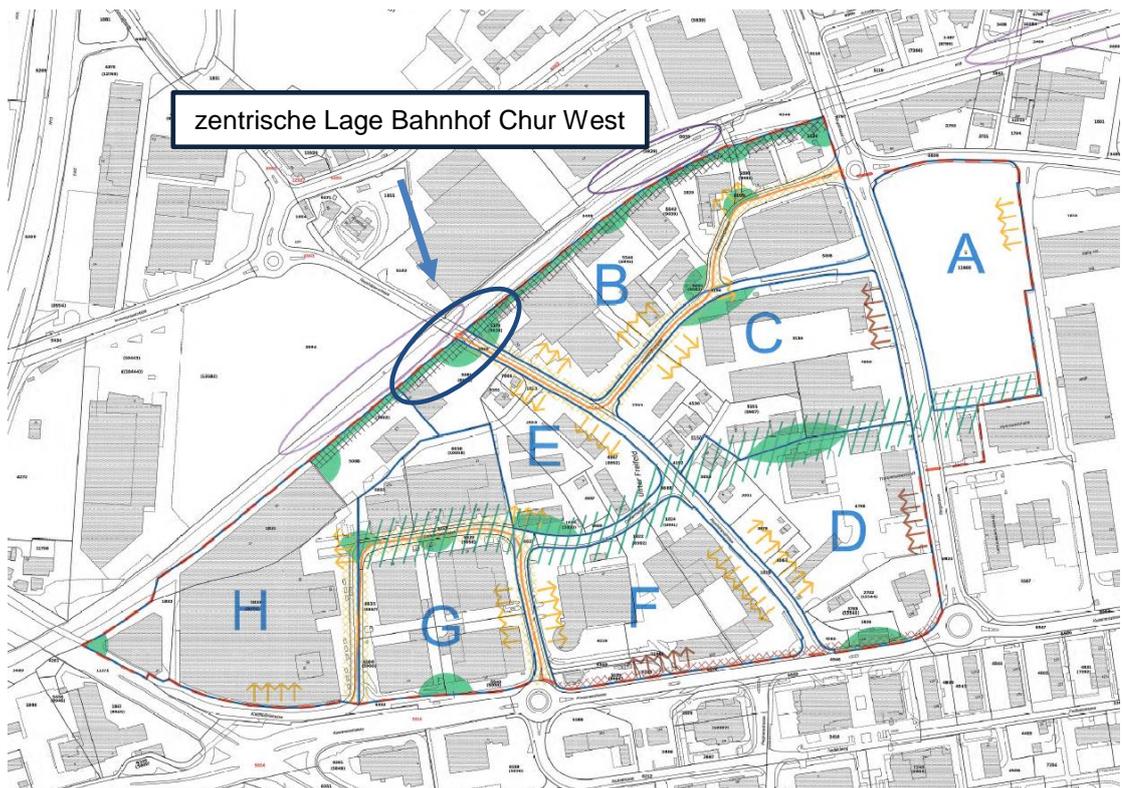
Der neue Bahnhof befindet sich infolge der Verlegung der alten Haltestelle nun rund 250 m weiter westlich über der Raschärenstrasse. Die Lage wurde in Absprache zwischen der Stadt, der RhB und dem Kanton zentrisch über die Raschärenstrasse gelegt, damit die zukünftige verkehrstechnische Anbindung für Chur West, Kleinbruggen und das Verwaltungsgebäude Sinergia optimal funktionieren kann. Im Mittelpunkt stehen dabei der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr FVV.

1.4 Arealplanung und Masterplan Chur West

Der im Juni 2017 vom Stadtrat erlassene und im Oktober 2017 durch die Regierung des Kantons Graubünden genehmigte Arealplan Chur West bildet den Kern zur Weiterentwicklung des Gebiets Chur West als zweites urbanes Zentrum. Ein neues Stadtquartier in der Grösse des Areals Chur West bedarf einer koordinierten Entwicklung über die Teilgebietsgrenzen hinaus. Mit dem Masterplan Chur West, der momentan in einem partizipativen Prozess erarbeitet wird, wird der Arealplan konkretisiert.



Der Arealplan, ergänzt mit den Arealplanbestimmungen, legt die Entwicklung, Gestaltung und Erneuerung des Gebiets Chur West in den Grundzügen grundeigentümergebunden fest. Er ist Teil der Grundordnung (Art. 22 Abs. 2 Raumplanungsgesetz für den Kanton Graubünden (KRG)) und definiert für die Teilgebiete (A-H) eine Quartierplanpflicht. Die Quartierpläne sind nach einem qualifizierten Verfahren (z.B. Studienauftrag) zu erarbeiten. Ein wichtiger Bestandteil sowohl für den Arealplan Chur West als auch für das Areal Kleinbruggen ist die Vorgabe einer 2000-Watt-Areal-Zertifizierung. Eine essenzielle Basis, diese Zielsetzung zu erreichen, ist der Ausbau des öffentlichen Verkehrs und die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs. Denn man rechnet damit, dass bei vollständiger Entwicklung aller acht Teilgebiete bis zu 6'500 Einwohnende und Arbeitsplätze – statt der heute 2'000 – im Arealplanperimeter angesiedelt werden könnten. Entsprechend bildet der Ausbau des Bahnhofs Chur West den zentralen Punkt der angestrebten Verkehrerschliessung.



Arealplan Chur West mit den Teilgebieten A - H



Die verschiedenen Teilgebiete weisen sehr unterschiedliche Planungsstände auf:

Teilgebiet	Stand	Bemerkung
Teilgebiet A	1. Etappe bebaut	Verwaltungszentrum «Sinergia»
Teilgebiet B	Antrag auf Einleitung QP-Verfahren erfolgt	aktuell Bedarfsabklärung Stadt und Grundeigentümer
Teilgebiet C	-	aktuell keine Aktivität
Teilgebiet D	laufendes QP-Verfahren, Phase 2: städtebaulicher Entwurf vorliegend	
Teilgebiet E	QP-Verfahren eingeleitet	aktuell Planungsvereinbarung in Erarbeitung Studienauftrag vor Start
Teilgebiet F	-	aktuell keine Aktivität
Teilgebiet G	-	aktuell keine Aktivität
Teilgebiet H	westlicher Teil: bebaut östlicher Teil: laufendes QP-Verfahren Phase 4: rechtliche Umsetzung	City West

Das direkt an den neuen Bahnhof Chur West angrenzende Teilgebiet E nimmt eine bedeutende Rolle in der Entwicklung von Chur West ein. Mit seiner zentralen Lage zwischen dem neuen Bahnhof Chur West, der Raschärenstrasse und der Comercialstrasse mit der geplanten Freiraumverbindung Chur West – Altstadt (auch zentrale Achse) kommt ihm eine Schlüsselfunktion als Mobilitätshub und wichtiger Aufenthalts- und Begegnungsraum zu. Die Entwicklung hängt jedoch stark von der verkehrlichen Erschliessung mit dem neuen Bahnhof Chur West und der damit einhergehenden multimodalen Verkehrsdrehscheibe ab.

2. Zielsetzungen

Für eine optimale Anbindung des öffentlichen Verkehrs muss ein neuer Bahnhof mit attraktiven Bahn- und Buslinienverbindungen geplant werden, wobei die gesamte Umgebung als multimodale Verkehrsdrehscheibe fungieren soll. Der Ausbau Bahnhof Chur West ist für die Stadt eine grosse Chance für die weitere Entwicklung und entspricht dem STEK 2050 und der städtischen Mobilitätsstrategie 2030. Der Bedeutung entsprechend soll die Neugestaltung des Ortes mit einem Gesamtbauwerk geschehen, das sich städtebaulich eingepasst in den Kontext bettet und flexibel ausgestaltet ist. Damit kann auf künftige Veränderungen im umliegenden Stadtraum reagiert werden. Letztlich soll es ein



Gesamtbauwerk sein, das architektonisch und ingenieurspezifisch gleichermaßen überzeugt.

2.1 Entwicklung Chur West / Kleinbruggen

Für das Arealplangebiet Chur West, das rund 164'430 m² umfasst, wurde eine grobe Potenzialabschätzung durchgeführt. Wie erwähnt rechnet man bei vollständiger Entwicklung aller acht Teilgebiete mit einer Steigerung der Ansiedlung von heute 2'000 auf bis zu 6'500 Einwohnende und Arbeitsplätze. Hinzu kommen die aktuellen und künftigen Entwicklungen - das Neubaugebiet Kleinbruggen mit etwa 400 neuen Wohnungen und bis zu 600 neuen Arbeitsplätzen, das Kasernenareal, der Ausbau der Fachhochschule Graubünden im Gebiet Pulvermühle und die Entwicklungsgebiete Rossboden und Trist für das Gewerbe.

Die voranschreitende Entwicklung und ihr noch brachliegendes Potenzial kann nur nachhaltig ausgeschöpft werden, wenn auch eine zeitgemässe Verkehrsinfrastruktur bereitgestellt wird. Denn in einem neuen Stadtteil dieser Grösse entstehen verschiedene Bedürfnisse. Ein Grundbedürfnis bildet die Mobilität. Eine gute Erreichbarkeit steigert einerseits die Attraktivität eines Wohn- und Arbeitsstandorts und wirkt andererseits auch als Katalysator für die Entwicklung und Belebung eines neuen Stadtteils. Allerdings ist es für die Stadt eine grosse Herausforderung, die zunehmende Mobilität, die sich aus der höheren Siedlungsdichte ergibt, zu bewältigen. Indem sie sich verstärkt auf ressourcenschonende und emissionsarme Verkehrsmittel wie Fuss-, Veloverkehr und öffentliche Verkehrsmittel fokussiert, können negative Auswirkungen wie Verkehrsüberlastungen, Lärm oder Luftverunreinigungen effizient und effektiv eingedämmt werden. Die Standortattraktivität des zukünftigen Stadtteils Chur West ist deshalb stark mit der Realisierung der neuen multi-modalen Verkehrsdrehscheibe am Bahnhof Chur West verknüpft.

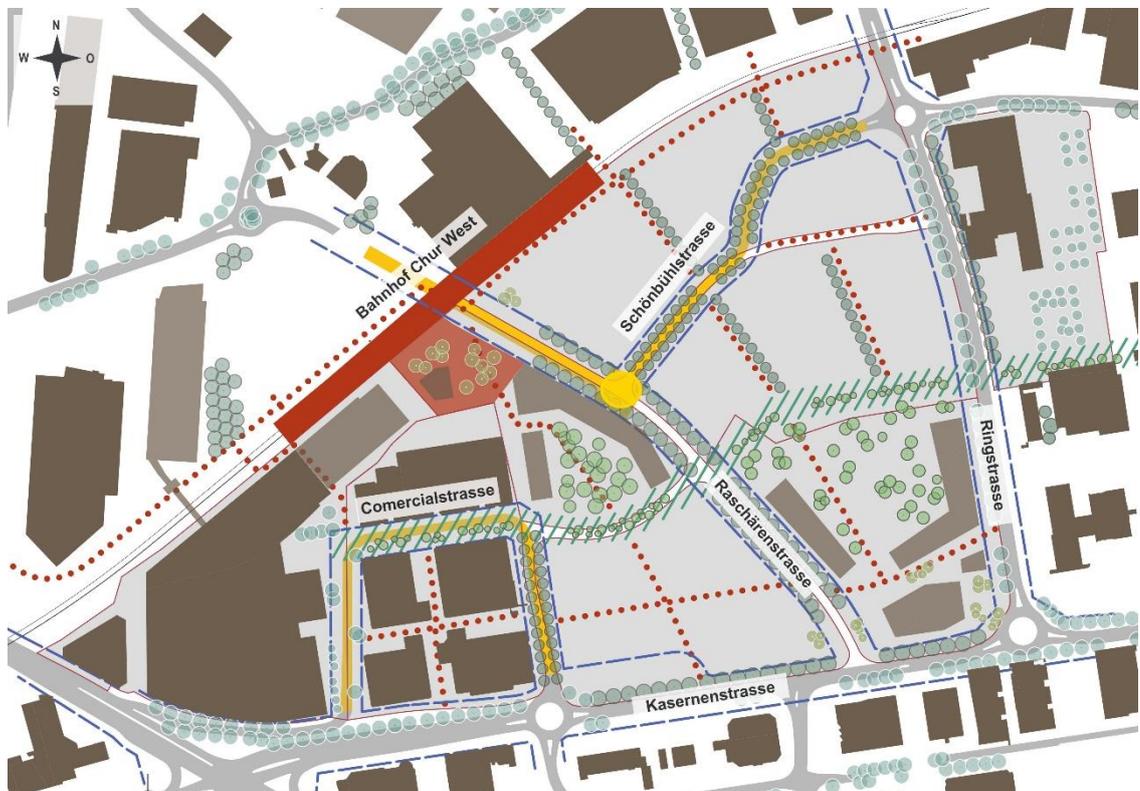
2.2 Verkehrskonzept Chur West

Auf Basis des Arealplans Chur West wurde im 2021/2022 ein Verkehrskonzept erarbeitet, welches im Entwurf vorliegt. Darin abgebildet sind die verkehrlichen Auswirkungen, die sich durch die Entwicklung des Gebiets ergeben. So wird die Anzahl der Ein- und Ausstiege am Bahnhof Chur West gemäss den Berechnungen im Verkehrskonzept und der Annahme der RhB wie folgt anwachsen: bis 2030 auf 1'500 Umsteigebeziehungen und bis im 2040 sogar auf 3'000 (zum Vergleich: heute rund 550 Personen). Der neue Bahnhof Chur West wurde auf diese Prognose abgestimmt.



Heute verkehren auf der Raschärenstrasse täglich ca. 4'700 Fahrzeuge. Man geht davon aus, dass mit dem Ausbau des Bahnhofs Chur West und der konsequenten Umsetzung des Arealplans Chur West mit der Zeit eine Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr (MIV) hin zum öffentlichen Verkehr sowie zum Fuss- und Veloverkehr stattfindet. So prognostiziert man im Verkehrskonzept, dass der MIV auf der Schönbühlstrasse und Raschärenstrasse im Abschnitt Schönbühl- bis Sommerastrasse bis 2035 hin signifikant abnimmt. Angestrebt wird diese, als Ziel festgelegte Prognose, mit einem definierten Modalsplit (Aufteilung des Anteils einzelner Verkehrsträger am System) und der Umsetzung weiterer verkehrsverlagernden Massnahmen (z.B. Ausbau des Verkehrsknotens Rosenhügel mit einer Umlagerung von rund 5'000 Fahrzeugen/Tag von der Kasernenstrasse auf die Südumfahrung).

Erfahrungen mit dem Bahnhof Chur und Referenzobjekte haben gezeigt, dass ein Miteinander an vergleichbar belebten Orten bestens möglich ist und dass das koordinierte Nebeneinander die Aufenthaltsqualität wesentlich steigern kann. So soll denn auch mit der Inbetriebnahme des neuen Bahnhofs Chur West und der neuen Bus- und Postauto Haltestelle auf der Raschärenstrasse eine Begegnungszone mit Tempo 20 im Bereich Bahnhofplatz mit Busstation umgesetzt werden.



Übersicht Wegführung motorisierter Individualverkehr (gelbe Linien) und Freiraumverbindung Fuss- und Veloverkehr (grüne Schraffur)



3. Strategie: Multimodale Verkehrsdrehscheibe / Fuss- und Veloverkehr FVV

Rund 20 Prozent aller Pendlerwege haben ihren Ursprung im Umland von Agglomerationen. Da diese weniger dicht besiedelten Gebiete vom öffentlichen Verkehr schlechter erschlossen sind, nutzen die Pendelnden zumeist das Auto. Doch das städtische Strassennetz ist stark belastet und enge Platzverhältnisse lassen nur vereinzelt Strassenausbauten zu. Es ist deshalb zielführend und zukunftsgerichtet, sich bei der Raumplanung auf effiziente Verkehrsmittel wie den öffentlichen Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr zu konzentrieren. Insbesondere gut gestaltete Umsteigepunkte mit optimalen Umsteigebeziehungen zu verschiedenen Verkehrsträgern (multimodale Verkehrsdrehscheiben) können einen positiven Beitrag zur Entlastung der Strassen leisten. Der neue Bahnhof der RhB (S-Bahn) erhält zufolge eine Velostation für mindestens 170 Velos, weitere 60 Veloabstellplätze und eine Bike-Sharing Station.

3.1 Agglomerationsprogramm Chur

Mit dem Agglomerationsprogramm Chur, 4. Generation, wurden die Inhalte des kantonalen Richtplans und der regionalen Raumkonzepte weiterentwickelt und vertieft. Folgende Punkte werden behandelt:

- Siedlungsentwicklung nach innen (Verdichtung, Entwicklungsschwerpunkte) auf Basis der regionalen Raumkonzepte und der kommunalen räumlichen Leitbilder
- Erstmalige Thematisierung von Freiraum und Siedlungsqualität
- Qualitative Einbeziehung siedlungsverträglicher Umgestaltung von Strassenräumen
- Differenzierter Umgang mit Netzergänzungen für den MIV
- Angebotsverbesserungen im Bahnverkehr dank dem Strategischen Entwicklungsprogramm (STEP), Ausbauschnitt 2025 und 2035 und darauf abgestimmte kantonale ÖV-Konzeptionen Retica30+ und Transreno
- Attraktivitätssteigerung der multimodalen Drehscheiben in Bezug auf Nutzerfreundlichkeit, Aufenthaltsqualität und multimodale Angebote
- Ableitung von Veloverkehrsmassnahmen aus dem kantonalen Sachplan Velo
- Untersuchung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit mit Herleitung von Instandsetzungs- und Sensibilisierungsmassnahmen



Dank der Beiträge des Agglomerationsprogramms Chur, 1. und 4. Generation, halbieren sich für die Stadt die Bruttokosten des Projekts (vgl. Ziffer 4.) von Fr. 20.7 Mio. auf netto Fr. 10.3 Mio.

3.2 Bahnverkehr RhB

Der Bahnhof Chur West ist ein wichtiger Bahnhof im Netz der RhB und weist im Kontext ein bedeutendes Entwicklungspotenzial auf. Die RhB ist bestrebt, die Entwicklung des Gebiets rund um Chur West durch eine optimale und bedarfsgerechte Bahnanbindung zu unterstützen. Dank des barrierefrei ausgestatteten Bahnhofs, der als multimodale Verkehrsdrehscheibe die Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger bezweckt, leistet sie einen wichtigen Beitrag an diese Entwicklung.

Das von der Kantonsregierung genehmigte Angebotskonzept Retica 30+ der RhB sieht vor, dass die S-Bahn Schiers – Rhäzüns bzw. Schiers – Thusis den Bahnhof Chur West künftig halbstündlich bedient. Die Verbindung in die Surselva und via Albula ins Engadin wird durch einen halbstündlichen Rückanschluss am Bahnhof Chur gewährleistet. Im betrachteten Angebotshorizont sind zusätzliche Halte von überregionalen Verbindungen aufgrund der zu gewährenden Anschlüsse (SBB-Anschlüsse in Chur) und wegen der Auslastung der vorhandenen Netzinfrastruktur zwar nicht vorgesehen, aber diese sind längerfristig möglich.

Die prognostizierten Frequenzzunahmen können durch das eingesetzte Rollmaterial aufgenommen werden. Ein einteiliger S-Bahn-Zug (Capricorn), wie er im Regelfall auf dem S-Bahn-Netz eingesetzt wird, transportiert bei voller Auslastung rund 350 Personen (Kapazität Steh- und Sitzplätze). Die Perronanlage wird im Rahmen des Projekts auf zweiteilige S-Bahn-Züge ausgelegt, wobei die Perronlänge später auch auf dreiteilige Züge ausgebaut werden kann (Aufwärtskompatibilität).

Im Falle von Sonderveranstaltungen, wie z.B. dem Eidgenössischen Schützenfest 2026, ist es möglich, die Kapazitäten und Anbindungen am Bahnhof Chur West punktuell zu erhöhen resp. Sonderfahrpläne einzuführen. Grundsätzlich kann bei Sonderanlässen auch ein Halt der SBB-Züge geprüft werden. Dazu braucht es jedoch temporäre technische Anpassungen an der Infrastruktur, was aber umgesetzt werden kann.



3.3 Bus- und Postautoverkehr

Mit der Eröffnung des neuen Bahnhofs Chur West im August 2026 wird die neue gleichnamige Bushaltestelle und die neu geplante Tangentialbuslinie eingeführt, nicht ohne parallel auch die Buslinien zu optimieren. Die neu vorgesehene Tangentialbuslinie führt von Chur West – Sport- und Eventanlagen Obere Au – Rheinquartier – Spitäler bis zum Fürstenwald und verkehrt im 15 Minuten Takt. Die neue Buslinienverbindung ermöglicht es, Reisenden in Chur West von der RhB auf den Bus umzusteigen und direkt zu den Sport- und Eventanlagen Obere Au oder dem Arbeitsgebiet Rossboden zu gelangen. Weiter werden auch die Buslinie 6 (Bahnhof – Salvatorenstrasse – Rheinfelsstrasse – Bahnhof Chur West) und die Buslinie 2 (Bahnhof – Pulvermühlestrasse (FHGR) – Rossbodenstrasse – Sommeraustrasse (Bahnhof Chur West) bis zum Bahnhof Chur West geführt.

Eine weitere Neuerung ist die Anbindung der Postautolinie des regionalen Personenverkehrs der Linie Chur – Chur West – Tamins – Flims – Laax, die es Anwohnenden, Beschäftigten und Reisenden von Chur West ermöglicht, in Chur umzusteigen und direkt mit dem Postauto in Richtung Flims/Laax zu reisen.

3.4 Fuss- und Veloverkehr FVV

Im Abschnitt Raschärenstrasse – Ringstrasse entsteht südseitig entlang der Bahngleise eine neue FVV-Verbindung. Im Abschnitt der Unterführung Rheinfelsweg bis zur Raschärenstrasse ist sie 4.00 m breit und von der Unterführung Rheinfelsweg bis zur Ringstrasse teilt sie sich. Bahnseitig steigt sie bis auf die Höhe der RhB-Brücke über die Ringstrasse an und knüpft später an die Veloachse ins Stadtzentrum zum Bahnhof Chur. Der südliche Teil der FVV-Verbindung wird ab der Verzweigung an das Trottoir Ringstrasse angeschlossen. In diesem Abschnitt stellt die Unterführung Ost sicher, dass man von der



Platzebene auf den neuen Mittelperron gelangt. Die FVV-Achsen sind mit diesen Voraussetzungen bestens geführt: von Domat/Ems – Bahnhof Chur West – Bahnhof Chur (West bis Ost) und von Chur West – Kleinbruggen – FHGR – Schul- und Sportanlage Ringstrasse – Haltestelle Wiesental der RhB (Süd bis Nord).

Ab dem Bahnhofplatz Chur West in Richtung Domat/Ems führt eine 3.5 m breite FVV-Verbindung bis zur Unterführung West und gelangt dann in die Umgebung des Zugangs Kino City West. Im Rahmen des Agglomerationsprogramms Chur, 4. Generation, ist geplant, den Veloweg künftig weiter in Richtung Plankis bis zum bestehenden Veloweg, welcher von Domat/Ems herkommt, zu verlängern. Vorerst klammert man diese Anbindung aber noch aus.

Im westseitigen Brückenwiderlager ist die Velostation für mindestens 170 Velos geplant. Diese Station verläuft längs unter dem nördlichen Gleis in Richtung Personenunterführung West. In die Stützmauer, die sich vom Bahnhofplatz bis zur Personenunterführung erstreckt, sind Fenster eingebaut. Sie bringen zusätzliches Tageslicht in die Velostation und gewähren Einblicke von aussen in den Innenraum. Die eing geplante Notrufeinrichtung und die vorgesehene Videoüberwachung, beides bereits in den beiden Velostationen am Bahnhof Chur im Einsatz, gewährleisten die Sicherheit in der Velostation. Ein Notrufknopf verbindet Menschen in Notlage direkt mit Ton und Bild mit der Einsatzzentrale der Stadtpolizei.



Visualisierung Velostation: Standpunkt Velostation, Blickrichtung Bahnhofplatz

Die Velostation soll mit Doppelstock-Velosystemen ausgestattet werden. Weiter sind Schliessfächer für Helme und Bekleidung sowie Ladestationen für die Akkus von E-Bikes



vorgesehen. Ausserhalb der Velostation werden mindestens 60 Veloabstellplätze – bei Bedarf auf 120 erweiterbar – sowie eine Bike-Sharing-Station erstellt. Insgesamt können hier somit künftig 290 gedeckte Veloabstellplätze angeboten werden.

Integriert im südwestlichen Widerlager der Brücke Raschärenstrasse sind zwei behindertengerechte und selbstreinigende öffentliche WC-Anlagen geplant. Sie tragen dem Bedarf an öffentlichen WC-Anlagen vollumfänglich Rechnung.

4. Projektumsetzung

4.1 Ergebnis Wettbewerb



Visualisierung Standort Raschärenstrasse Richtung Rheinfels

Für den Wettbewerb wurden fünf Eingaben eingereicht. Das Projekt "ViLicht" überzeugte das Preisgericht auf verschiedenen Ebenen. Die Formgebung des Brückenquerschnitts widerspiegelt Sorgfalt und eine konsequente durchdachte konstruktive Haltung. Der Ort wird mit diesem Projekt zu einem repräsentativen öffentlichen Freiraum mit einem einladend offenen Tor zum neuen pulsierenden Stadtteil Chur West. Der Bereich unter der Bahnbrücke mit den beiden zurückhaltend in den Randbereich gesetzten Erschliessungen zum Bahnperon verbindet die beiden Gebiete nördlich und südlich des Bahndamms. Eine grosszügige öV-Drehscheibe entsteht, die einladend und ästhetisch wirkt. Die fünf nachts beleuchteten Laternen auf dem Perrondach (Stahlkonstruktion) sind für das Projekt typisierend. Diese Oblichter bzw. Laternen lassen den Bahnhof von weit her als öffentlichen Ort erkennbar werden.



Das Siegerprojekt "ViLicht" INGE Chur West kann als Churer Projekt bezeichnet werden. Die INGE besteht aus den beiden Churer Ingenieurbüros Casutt Wyrsch Zwicky (CWZ) und Chitvanni + Wille, dem Architekturbüro Gredig Walser ebenfalls aus Chur sowie dem Landschaftsarchitekturbüro Kohler aus Bad Ragaz. Den Projektverfassern gelingt es, mit dem Bauwerk und seinem adäquaten Tragsystem einen gut proportionierten und zusammenhängenden sowie einen gut inszenierten und belichteten öffentlichen Platz zu schaffen, der mit der Entwicklung des Gebiets Chur West noch ausgebaut werden kann.

Die heutige Raschärenstrasse wird normgerecht um 1.35 m abgesenkt, auf eine Länge von 15.5 m ausgebaut und in Richtung Westen um 45 m auf 60 m verbreitert. Dieser neu entstehende öffentliche Raum soll mit einem Bahnhofplatz ergänzt werden, verfügt über eine integrierte überdachte Velostation und dient als Anbindung zum Fuss- und Veloverkehrsnetz der Stadt.

Am neuen Standort wird auf der Ebene der Unterführung somit eine attraktive multimodale Verkehrsdrehscheibe mit Bushaltestelle und Velostation entstehen. Die verschiedenen öffentlichen Verkehrsmittel wie Bus und Bahn sowie die Zufussgehenden und Velofahrenden werden an der neuen Querung Raschärenstrasse miteinander verflochten und stellen einen reibungslosen Umstieg sicher:

- Multimodale Verkehrsdrehscheibe (öV Bahn / Bus / FVV)
- Velostation für 170 Velo und 60 Veloabstellplätze inkl. Bike-Sharing auf dem Bahnhofplatz
- Bahnhofplatz "ViLICHT" als Treffpunkt
- Kunstbaute mit Spannweite 60 m über der Raschärenstrasse
- 200 m lange Perrons mit 290 m langem Perrondach (inkl. Zugänge)
- 4 Perronzugänge mit 3 Unterführungen (Ost, West, Rheinfelsweg)

Dank der optimalen Einbettung in die Umgebung und der durchdachten Gestaltung des neuen Bahnhofplatzes mit einer grosszügigen Fussgängerfläche rund um den Umsteigepunkt soll eine zentrale Platzsituation mit hoher Aufenthaltsqualität und stadtweiter Ausstrahlungskraft entstehen. Rund um den Bahnhof sind publikumsintensive Nutzungen wie beispielsweise Kiosk, Apotheke oder Gastronomie anzusiedeln. Der Bahnhofplatz mit Querung der Raschärenstrasse bildet ein einladendes, offenes Tor, das den nördlichen mit dem südlichen Bereich des Gebiets Chur West verbindet. Über ein dichtes Netz an attraktiven und sicheren FVV-Verbindungen wird die Durchlässigkeit der Quartiere sichergestellt und es ist gewährleistet, dass der Bahnhof Chur West aus allen Richtungen gut zugänglich ist.

4.2 Gestaltung und Architektur



Visualisierung: Standpunkt Busstation Raschärenstrasse, Blickrichtung Westen

Der neue Bahnhofplatz ist nicht nur eine multimodale Verkehrsdrehscheibe, sondern auch ein neuer öffentlicher Platz für Chur West. Die beidseitigen Aufweitungen verleihen dem Platz Grosszügigkeit und tragen dazu bei, dass dieser räumlich die beiden Stadtgebiete nördlich und südlich des Bahndamms zu verbinden vermag. Die vier skulpturalen V-Stützen, die zusammen mit den Widerlagern die Kunstbaute tragen, sind die raumbestimmenden Elemente. Ausstattungselemente wie eine mögliche Kaffeebar und geschwungene Sitzelemente, die sich unter- und ausserhalb zwischen Baumgruppen hindurch schlängeln, laden zum Verweilen ein und bilden Orte, wo man sich gerne trifft. Der Freiraum wirkt durchlässig und übersichtlich. Viel Tageslicht fällt durch fünf Laternen im Perrondach und über Öffnungen im Perronboden bis auf den Platz und schafft so eine angenehme Atmosphäre. Dazu tragen auch die mit Streckmetall verkleideten Akustikdämmungen zwischen den Rippen in der Untersicht bei, die störenden Lärm absorbieren. Die Ausschnitte in der Untersicht ermöglichen Blickbezüge vom Platz zum Perron und verbinden die Gleis- mit der Platzebene. Bahnreisende erreichen die Gleisebene vom Platz entweder über die Rampe, über die breite, kaskadenartige Treppenanlage auf den Stirnseiten des Platzes oder mit dem Aufzug. Man gelangt auf kurzem Weg zum Zug und kann sich rasch orientieren. Im westlichen Widerlager befindet sich eine gebührenpflichtige Velostation sowie zwei behindertengerechte WC-Anlagen.



Im Gegensatz zu den V-Stützen, die aus schalungsglattem Beton gegossen sind, zeigen sich die Mauern entlang des Bahndamms in gestocktem Beton. Das fast 300 m lange Perrondach wirkt, als würde es über dem Bahndamm schweben. Das V-förmige, nach aussen verjüngende Dach ist aus Ortbeton gefertigt und wird von zwei Reihen Stahlstützen getragen.

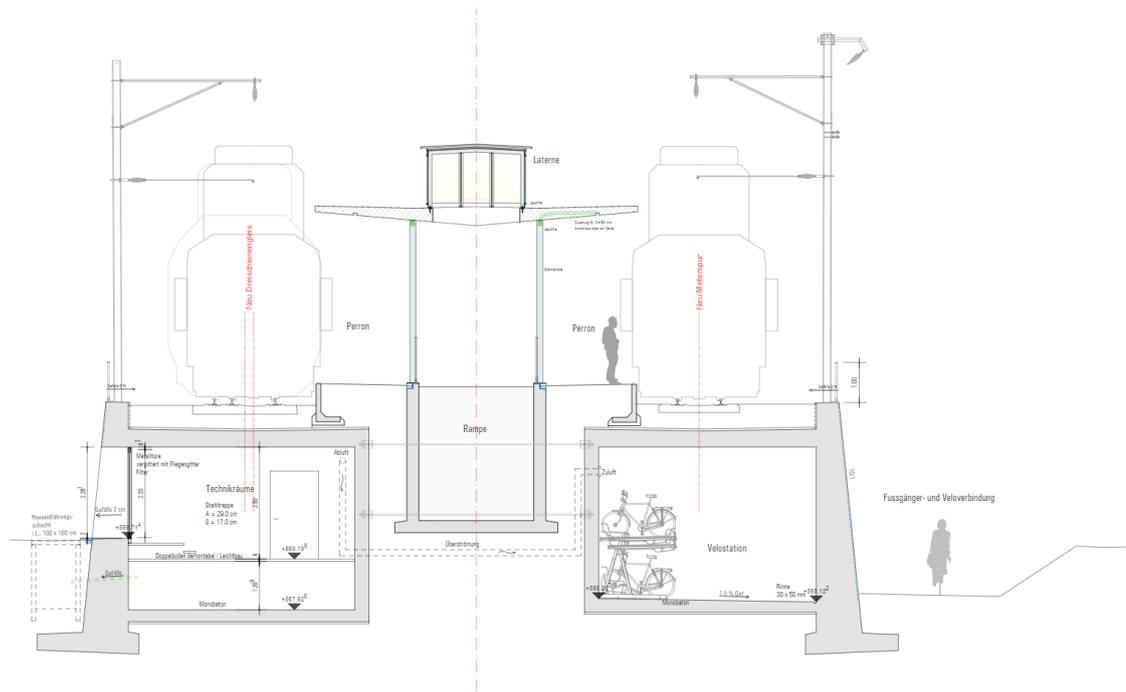
Die beiden platzbegrenzenden Flügelmauern, die zum Sitzen einladen, weiten den öffentlichen Freiraum auf beiden Seiten auf. Bauminseln mit feinblättrigen Laubbäumen strukturieren die Fläche. Das Oberflächenwasser versickert im Boden und die Wasserverdunstung schafft an heissen Sommertagen Orte mit angenehmer Aufenthaltsqualität.

4.3 Ingenieurbauwerk



Visualisierung: Standpunkt Bahnhofplatz, Blickrichtung Osten

Durch die fünf Ausschnitte und die dazwischenliegenden Glasbausteinbänder im Perronboden fällt viel Tageslicht auf die Platzebene - die „Deckelstimmung“ wird aufgebrochen. Als Lichtfänger dienen fünf Glaskörper auf dem Perrondach, die nachts als sanft strahlende Laternen den Bahnhof Chur West kennzeichnen. Im Aussenbereich erzeugen Strahler an Mastleuchten eine differenzierte Helligkeit. Diese werden auch im gedeckten Bereich eingesetzt. So entsteht nachts eine durchgehende, abgestufte Lichtstimmung. Die in die Betonrippen oder in die Akustikdecken eingefügten, tiefstrahlenden Lichtbänder sorgen für eine warme, gleichmässige Grundausleuchtung der Platzebene.



Querschnitt auf Höhe Velostation

Die Längsrippen des Trogquerschnitts überspannen die Raschärenstrasse mit dem weiteren Freiraum über Tragswerkfelder mit regelmässigen Spannweiten. Dank der V-Form der Stützen teilt sich die totale Länge in zwei gleich lange Randfelder und in ein kurzes Mittelfeld auf. Infolge des schiefen Widerlagers entlang der Raschärenstrasse ergibt sich eine Asymmetrie. So misst das Bauwerk zwischen den Auflagerachsen der Widerlager ca. 62 m. Entsprechend betragen die Spannweiten der Randfelder in etwa 30 m. Die Schlankheiten liegen unter Berücksichtigung der jeweils unterschiedlichen Längsträgerhöhen bei 1/15 respektive 1/20. Diese Kenngrössen entsprechen den Erfahrungswerten von gut ausgewogenen und wirtschaftlich sinnvollen Tragwerken. Die minimale Rippenhöhe von ca. 80 cm beim inneren Steg nimmt nach oben in der Querschnittflucht der V-Stützen zu, so dass ausreichend Platz für die Vorspannung und für die Bewehrung besteht. Die Vorspannung wurde möglichst über die ganze Bauwerkslänge gleichmässig ausgelegt. Die beiden Stege sind bei den Widerlagern auf Topflager in Längsrichtung beweglich aufgelegt. Die Stabilisierung des Bauwerks in Längsrichtung erfolgt somit über die V-Stützen in der Mitte. In Querrichtung werden die Horizontallasten über die beiden Widerlager und über die V-Stützen in den Baugrund abgetragen.

Hinter den beiden Widerlagern befinden sich die Technikräume mit behindertengerechter WC-Anlage und die Velostation. Die Räume sind aus Stahlbeton erstellt und übernehmen neben dem Erddruck auch die Bahnlasten, welche über die flankierenden Stützmauern in den Baugrund abgetragen werden.



Das neue Bauwerk wird unter Aufrechterhaltung des Bahnverkehrs in drei Hauptbauphasen erstellt. Als erstes wird der Teil des Gleises 2 (Nordseite) neben dem bestehenden Bahndamm gebaut. Sobald der alte Gleisrost auf den neuen Teil umgelegt werden kann, wird der neue Teil auf der Südseite erstellt. Nach der Erstellung beider Hälften wird dazwischen die Perronebene ergänzt. Darauf wird das filigrane Perrondach aus Spannbeton gesetzt, das seine Fortsetzung bis zur Personenunterführungen Ost und West findet.

4.4 Bahnhofplatz mit Freiraum



Visualisierung: Standpunkt Bahnhofplatz, Blickrichtung Westen

Der Platz, der sich zwischen den beiden Widerlagern aufspannt, wird von einem hellen Belag aus Gussasphalt geprägt. Dieser breitet sich über die gesamte Fläche aus und schafft eine attraktive Grundlage für das pulsierende Leben vor Ort. Grosse Teile des Untergrunds dienen der Speicherung und Versickerung des Oberflächenwassers nach dem Prinzip der Schwammstadt. Er dient den Bäumen ausserdem als grosszügiger Wurzelraum und der Wasserversorgung. Dadurch können sich die Bäume auch nach Jahrzehnten noch entwickeln. Sie stehen als freie Baumgruppen in sickerfähigen Bauminseln mit Kiesbelag. Diverse Arten wie z.B. Geweihbäume, Gleditsien, Schnurbäume und schmalblättrige Eschen setzen unterschiedliche Akzente im Jahresverlauf und sorgen im Sommer dank der Verdunstung für ein angenehmes Aufenthaltsklima. Seitlich der Rampe markieren Veloanlehnbügel den Standort für nicht gebührenpflichtige Veloabstellplätze und Motos und gewährleisten einen raschen Zugang zu den Perrons.



Auf dem neuen Bahnhofplatz ist mittelfristig eine Kaffeebar geplant. Sie soll den Platz zusätzlich beleben und Reisende wie auch Anwohnende zum Verweilen oder einem kurzen Kaffee einladen. Für die mögliche Kaffeebar werden im Rahmen des Projekts sämtliche Ver- und Entsorgungsleitungen umgesetzt, so dass dieses zusätzliche Angebot zu einem passenden Zeitpunkt problemlos realisiert werden kann.

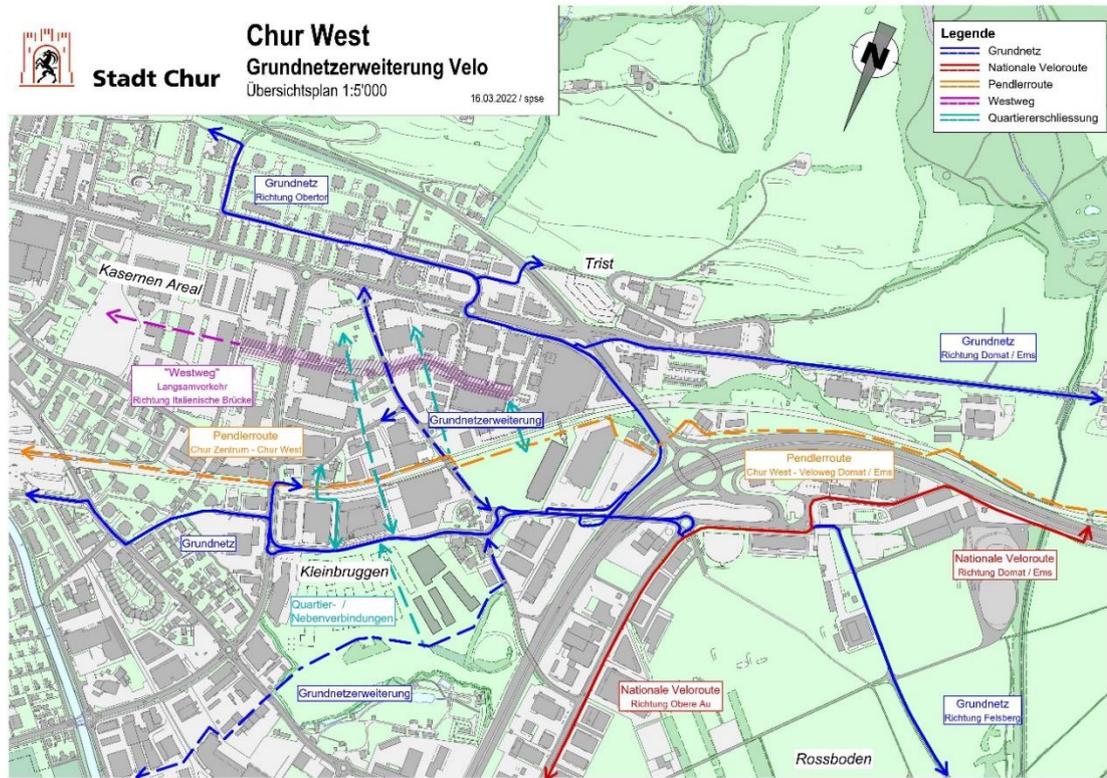
Die Betonstützmauern hin zur Firma Spaeter und dem Baumarkt Do It, erhalten eine wandgebundene Intensivfassadenbegrünung. Ihre üppige und artenreiche Bepflanzung setzt einen bewussten Gegensatz zum Beton des Brückenbauwerks. In den Sommermonaten leistet sie einen wesentlichen Beitrag zur Kühlung des Orts und somit zur Steigerung der Aufenthaltsqualität.

Der Überhitzung am Bahnhofplatz Chur West wird mit diversen mikroökologisch relevanten baulichen und gestalterischen Elementen entgegengewirkt. Schwammstadtelemente halten das anfallende, nicht verschmutzte Abwasser im Erdreich zurück und lassen es zeitverzögert versickern. Dies entspricht dem klimaangepassten Regenwassermanagement. Die grosszügigen Begrünungselemente in Form von Baumgruppen auf dem Bahnhofplatz und die Fassadenbegrünungen entlang der Stützmauern senken die lokale Temperatur der Umgebung spürbar. Zum Kühleffekt tragen auch die Beschattung durch die Bäume und die natürliche Verdunstung des direkt anfallenden und des im Erdreich vorhandenen Niederschlagwassers über die Begrünungselemente bei.

Gestützt auf Art. 9 Bildende Kunst, Abs. 2 des Kulturförderungsgesetzes der Stadt Chur (RB 771) kann für die Kunst am Bau oder Kunst im öffentlichen Raum bei städtischen Bauten ein dem Bauwerk angemessener Betrag vorgesehen werden. Die Stadt beabsichtigt, maximal 0.3 % der Investitionskosten für Kunst am Bau einzusetzen.



4.5 Durchwegung und Vernetzung



Durchwegung Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velo

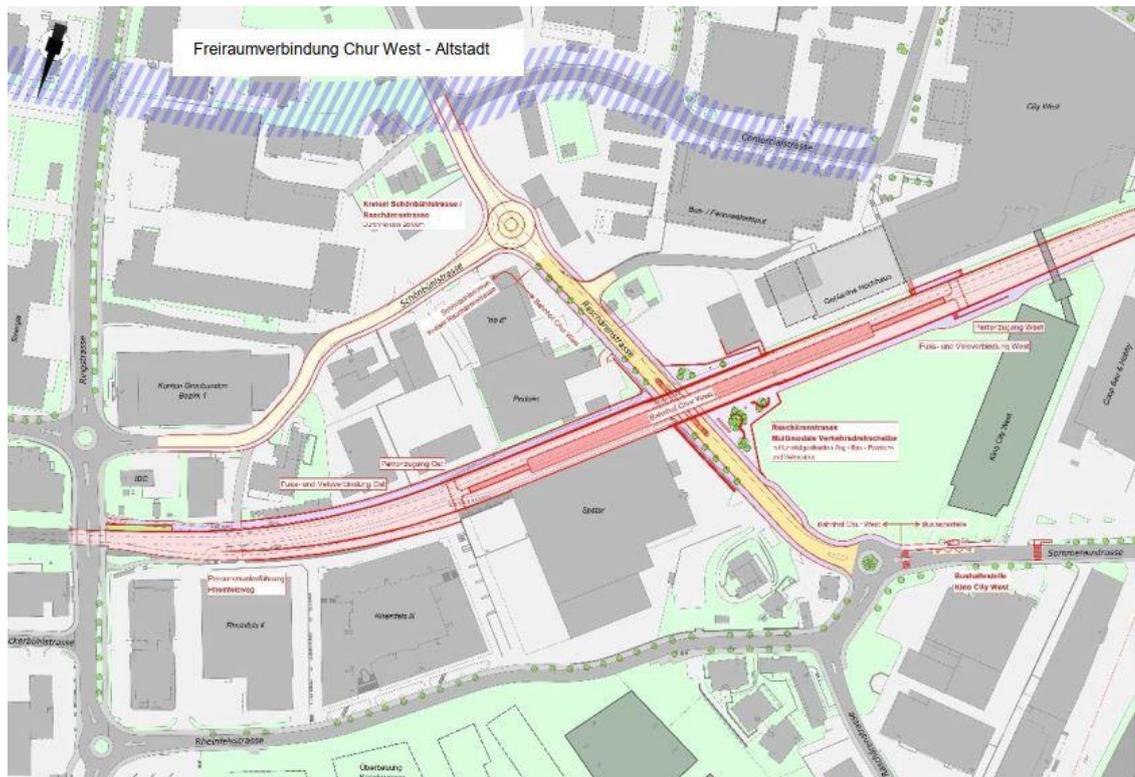
Im Perimeter des Projekts Ausbau Bahnhof Chur West besteht im Bereich Rheinfelsweg eine Unterführung. Diese wurde 2013 im Zusammenhang mit dem Bau der Abwasserleitung Schönbühlstrasse – Rheinfelsstrasse zur Hälfte instandgesetzt. Im Rahmen des aktuellen Projekts ist die Erneuerung der zweiten Hälfte geplant. Mit dem Ausbau des Bahnhofs werden zwei zusätzliche Unterführungen gebaut. Sie fördern die Vernetzung des Fuss- und Veloverkehrs und dienen an den beiden Perronenden auch als Zugang auf den neuen Mittelperron.

Die Unterführung Ost liegt zwischen der bestehenden Unterführung Rheinfelsweg und der Raschärenstrasse auf Höhe Rheinfels 3/Spaeter. Die neue Unterführung dient bis zu einer Änderung auf dem Areal Spaeter primär als Perronzugang für den Bereich "Sinergia" südlich des Bahngleises. In einer zweiten Phase führt sie zu einer weiteren Durchwegung der Bahngleise und schliesst den Bereich Rheinfelsstrasse, Kleinbruggen ebenfalls optimal an den Bahnhof Chur West an. Aufgrund der Nähe zur Ringstrasse und dem kantonalen Verwaltungszentrum Sinergia wird diese Personenunterführung bereits mit der Realisierung und Inbetriebnahme des Bahnhofs eine wichtige Erschliessung sein.

Über die Personenunterführung West, die an das westliche Ende des Perrons angeschlossen ist, kann die im Generellen Erschliessungsplan (GEP) geplante Verbindung

von der Comercialstrasse auf die Nordseite der Bahnleise mittels einer kurzen Passarelle und einem Lift realisiert werden. Weiter bietet sie Anwohnenden, Beschäftigten und Reisenden die Möglichkeit, vom Perron des Bahnhofs Chur West zum Einkaufszentrum City West, in das Gebiet Trist, aber auch zum Kino City West, zum Coop Bau und Hobby und ins Gebiet Rossboden zu gelangen.

4.6 Raschärenstrasse / Werkleitungen



Übersichtsplan Verkehr Chur West

Der heutige Querschnitt mit einem Trottoir und zwei Fahrstreifen wird ausgebaut. Der neue Querschnitt wird auf zwei Trottoirs mit einer Breite von je 3.5 m resp. 3.0 m, zwei Fahrstreifen von je 3.0 m sowie zwei Radstreifen mit je 1.5 m erweitert. Das Normalprofil vergrössert sich also von ca. 9.0 m auf ca. 15.5 m. Geplant ist eine einseitige Baumallee im Bereich Bahnhof entlang der Raschärenstrasse. Unter dem neuen Bauwerk wird pro Fahrtrichtung eine BehiG-konforme Bushaltestelle errichtet. Mit der zentralen Lage der neuen Bushaltestellen werden die künftigen Umsteigefunktionen von Bus auf die Bahn und umgekehrt gestärkt.

Zwischen dem Kreisel Sommeraustasse/Raschärenstrasse und dem neuen Bahnhof sind eine Haltemöglichkeit für Taxis und Kurzzeitparkplätze (Kiss-and-Ride) vorgesehen.



Die heutige Durchfahrtshöhe von knapp 4.0 m wird normgerecht auf 4.5 m erhöht. Entsprechend wird die Strasse um 1.35 m abgetieft. Die Längsgefälle und Anpassungsstrecken wurden so gewählt, dass keine Neigungen grösser als 6.0 % auftreten. Die Anpassung des Querschnitts in Lage und Höhe gibt schliesslich den Projektperimeter des Kreises Raschärenstrasse/Sommeraustrasse zur Abzweigung in die Schönbühlstrasse vor.

Durch die Abtiefung der Raschärenstrasse und im Hinblick auf die Entwicklung Chur West müssen auch sämtliche Werkleitungen im Projektperimeter erneuert und ausgebaut werden. Die IBC Energie Wasser Chur (IBC) erneuert in der Raschärenstrasse die bestehenden Gas-, Wasser- und EW-Leitungen. Die bestehende Abwasserleitung wird durch eine neue Abwasserleitung mit Durchmesser 1000 mm zum Sammelkanal Süd und einer Überlaufleitung mit Durchmesser 400 mm zur Abwasserleitung Rheinfelsstrasse geführt.

In den längs zu den Gleisen verlaufenden FVV-Verbindungen werden Transitleitungen der RhB und EW-Leitungen der IBC erstellt. Die Abwasserleitungen Raschärenstrasse bilden keinen Projektbestandteil und werden über die gebundenen Mittel aus den Abwassergebühren (Spezialfinanzierung) finanziert.

5. Meilensteine

Das Projekt steht eng im Zusammenhang mit dem Agglomerationsprojekt Chur, 4. Generation (AP4G). Die Stadt Chur hat die 21 Massnahmen der Region Plessur mit einem Volumen von ca. Fr. 130 Mio. via Amt für Raumplanung Graubünden dem Bund eingereicht. Eine erste Einschätzung durch das Bundesamt für Raumentwicklung war positiv. Vorgeesehen ist, dass der Bundesrat das AP4G im September 2023 verabschiedet, wobei die Finanzierungsvereinbarung für die multimodale Verkehrsdrehscheibe bereits im April 2023 dem Bundesamt für Raumentwicklung eingereicht wird. Das AP4G kann erst ab Januar 2024 umgesetzt werden. Aus diesem Grund können die Hauptarbeiten Ausbau Bahnhof Chur erst anfangs 2024 gestartet werden, sobald die entsprechende Finanzvereinbarung mit dem Bund vorliegt.

5.1 Planungs- und Ausführungstermine

Die Gesuchs-, Planungs- und Umsetzungstermine sind wie folgt vorgesehen:

19. Mai 2022	Beschluss Gemeinderat Stadt Chur
25. September 2022	Volksabstimmung Stadt Chur
7. Oktober 2022	Eingabe Dossier Plangenehmigungsverfahren beim Bundesamt für Verkehr (BAV)



Juni 2023	Ausführungsplanung und Submission
September 2023	Baubewilligung durch Bundesamt für Verkehr
September 2023	Finanzvereinbarung AP4G mit Bund
Oktober 2023	Baubeginn Vorarbeiten/Werkleitungen
Februar 2024	Baubeginn Hauptarbeiten
August 2026	Eröffnung Bahnhof Chur West

5.2 Komplexe Bauausführung

Die Ausführung des Ausbaus Bahnhof Chur West erfolgt unter Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs auf diesem Streckenabschnitt. Die heutige Bahnhaltestelle Chur West wird dazu von der RhB provisorisch über die Ringstrasse in Richtung Stadtzentrum verschoben und mit zwei Zugängen auf das Trottoir Ringstrasse und mit je einem zusätzlichen Anschluss auf den Küblereiweg und auf die SBB-Rampe Salvatorenstrasse angeschlossen.

Neben der Flexibilität bei der Tragwerksplanung erfordert der Bau eine intensive Auseinandersetzung mit den Bauvorgängen. Der Bahnbetrieb und die Bedienung der bestehenden Haltestelle Chur West, allenfalls mit Provisorien, müssen dauernd sichergestellt sein. Das Tragwerkskonzept und die Bauvorgänge sind entsprechend eng miteinander verflochten.

Im Bereich Raschärenstrasse muss während der gesamten Bauzeit die Zu- und Wegfahrt zum Bus- und Feuerwehrdepot sichergestellt werden. Dies bedingt ein etappiertes Vorgehen im Abschnitt Schönbühlstrasse bis zur Zufahrt Bus- und Feuerwehrdepot.

Im Rahmen der Vorarbeiten wird die Abwasserleitung Raschärenstrasse erneuert und die bestehenden Stützmauern der Unterführung Raschärenstrasse unterfangen. Weiter wird die Elektroerschliessung der Trafostation 065 entlang der Raschärenstrasse und den Bahngleisen neu erstellt, damit die bestehenden EW-Leitungen im Unterführungsbereich ausser Betrieb genommen werden können. Verschiedene Provisorien ersetzen die sich im Gleisbereich befindlichen Lichtwellenleiter und Kabelanlagen der RhB.

6. Investitionskosten und Finanzierung

Die im Rahmen des Bauprojekts mit einer Genauigkeit von +/- 10 % ermittelten Kosten belaufen sich auf Fr. 60.8 Mio. brutto (inkl. MwSt) für das Gesamtprojekt Ausbau Bahnhof Chur West. Der Anteil für die RhB beziffert sich auf Fr. 33.9 Mio., für die Stadt Fr. 20.7



Mio. und der Kanton beteiligt sich mit Beiträgen von ca. Fr. 6.2 Mio. am Projekt. Der Kanton Graubünden tritt im vorliegenden Projekt nicht als Bauherr auf. Er hat mit dem Schreiben vom 23. Februar 2022 die Beiträge von Fr. 5.2 Mio. - Fr. 6.9 Mio. für Langsamverkehrsmassnahmen (FVV/Velostation) und Bauteile für Busoptimierungen in Aussicht gestellt. In Gesprächen wurde ein Betrag von Fr. 6.8 Mio. als realistisch betrachtet, weshalb für die Kostenplanung ein Mittelwert von Fr. 6.2 Mio. angewendet wird. Der Beschluss der Regierung wird auf Antrag des Amts für Energie und Verkehr, Abteilung öV (AEV, öV) des Departements für Infrastruktur, Energie und Mobilität im Sommer 2022 folgen. Die Gesamtkosten werden durch die RhB budgetiert und vorfinanziert. Für den Anteil der Stadt wird ein Zahlungsplan mit der RhB erarbeitet, entsprechend den Projektteilen und Eigentumsverhältnissen (siehe Ziffer 6.5). Dank der Bundesbeiträge Agglomerationsprogramm 1. und 4. Generation kann der Anteil der Stadt voraussichtlich auf netto Fr. 10.3 Mio. halbiert werden.

6.1 Kostenverteilung auf die Projektbestandteile

Das Projekt "Ausbau Bahnhof Chur West" ist in der städtischen "Mehrjahresplanung der Investitionen" (Gemeinderatssitzung vom 13. Dezember 2018) als Generationenprojekt für die Jahre 2020 - 2027 mit netto Fr. 19.1 Mio. enthalten.

- | | |
|--|---------------|
| - Bahnhof RhB Chur West Anbindung Raschärenstrasse/Bus | Fr. 4.1 Mio. |
| - Chur West, Erschliessung | Fr. 5.0 Mio. |
| - Gesamtverkehrskonzept 2030, Phase 1 | Fr. 10.0 Mio. |

Im September 2020 wurde anlässlich einer Information die Studie Ausbau Bahnhof Chur West von Vertretern der Tiefbaudienste, RhB und Kanton AEV (öV) dem Gemeinderat vorgestellt. Die Gesamtkosten dieser Studie betragen brutto Fr. 44.1 Mio. und der Anteil Stadt betrug brutto Fr. 19.1 Mio.

Mit Stand Vorprojekt Wettbewerb mit Siegerprojekt "ViLicht" wurden die Gesamtkosten anlässlich der Behördendelegationssitzung vom Oktober 2021 mit brutto Fr. 56.2 Mio. und Kostengenauigkeit +/- 25 % veranschlagt und der Anteil Stadt betrug darin Fr. 18.9 Mio.

Mit der Ausarbeitung des Bauprojekts mit einer Kostengenauigkeit von +/- 10 % betragen die Kosten des Gesamtprojekts Fr. 60.8 Mio. und der Anteil der Stadt Fr. 20.7 Mio. brutto. Die städtischen Investitionskosten Bahnhof Chur West von Fr. 20.7 Mio. brutto lassen sich wie folgt auf die verschiedenen Budgetpositionen zuordnen:



Bahnhof Chur West	Budget	KV Projekte
Bahnhof Chur West Anbindung Bus / Velo / Velostation	Fr. 7.0 Mio.	Fr. 7.3 Mio.
Raschärenstrasse, Schönbühlstrasse – Rheinfelsstrasse, Unterführung RhB	Fr. 7.0 Mio.	Fr. 6.2 Mio.
Schönbühlstrasse, FVV	Fr. 0.8 Mio.	Fr. 0.8 Mio.
Unterführung RhB – Raschärenstrasse		
Chur West Erschliessung	Fr. 5.0 Mio.	Fr. 4.4 Mio.
Freiräume Bahnhof Chur West (Bahnhofplatz)	Fr. 2.0 Mio.	Fr. 2.0 Mio.
Total Investitionskosten brutto	Fr. 21.8 Mio.	Fr. 20.7 Mio. +/- 10 %

gemäss Budget 2022 / FP 2023 - 2025

Die verschiedenen Projektbestandteile können nicht voneinander getrennt werden. Eine Realisierung ist nur als Gesamtprojekt möglich.

6.2 Beiträge Agglomerationsprogramm Chur

Das Projekt Ausbau Bahnhof Chur West ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms Chur, 4. Generation (AP4G und AP1G) des Bunds. Die Beteiligung des Bunds an den Investitionskosten des Bahnhofs Chur West wurde im Rahmen des Projekts mit Fr. 10.4 Mio. veranschlagt. Die effektive Beteiligung wird nach Vorliegen der Projekt- und Kreditgenehmigung sowie Plangenehmigungsgesuch BAV durch das Bundesamt für Strassen (ASTRA) ermittelt. Gemäss Erfahrungen aus den AP1G und AP2G der Stadt konnten die veranschlagten 40 % Agglomerationsbeiträge immer eingeholt werden. Dies war so bei den Agglomerationsprojekten wie z.B. "Italienische Brücke", "Masanserstrasse, Rad- und Busspur, Giacomettistrasse – Weisstorkel", "Sommeraustrasse, Kreisel Rossbodenstrasse", "Sommeraustrasse 3. Fahrspur", "Spundisstrasse" sowie die "Fuss- und Velo-Verbindung Stampaweg".

Investitionskosten Bahnhof Chur West	Fr. 20.7 Mio.
Abzüglich erwartete Einnahmen AP4G	Fr. - 10.0 Mio.
Abzüglich erwartete Einnahmen AP1G (Passarelle City West)	Fr. - 0.4 Mio.
Effektive Investitionskosten netto	Fr. 10.3 Mio.

Der Stadt Chur verbleiben erwartete Nettokosten von Fr. 10.3 Mio. oder weniger als 20 % der Gesamtinvestitionen, welche von der RhB und dem Kanton mitgetragen werden.

Durch das Agglomerationsprogramm Chur, 4. Generation, welches im Oktober 2021 dem Bundesamt für Raumentwicklung in Bern eingereicht wurde, konnten die erwarteten Einnahmen gegenüber dem Voranschlag 2022 erheblich erhöht werden.



6.3 Finanzierung und Eigenkapitalisierung

Gemäss Botschaft Mehrjahresplanung der Investition darf die Eigenkapitalisierung der Stadt nicht unter 60 Prozent fallen. Diese Rahmenbedingung kann mit dem vorliegenden Projekt eingehalten werden. Das Gemeinschaftswerk der RhB und der Stadt wird im Zeitraum 2023 - 2026 realisiert und betrifft das Budget 2022 - 2026. Um dieses für die Stadt wichtige Projekt gemeinsam mit der RhB zu realisieren, muss der jetzige Zeitpunkt genutzt werden. Die jährlichen Nettokosten sind nie höher als Fr. 3.5 Mio.

Der Investitionsbedarf dieses Generationenprojekts sieht entsprechend dem Baufortschritt über die Jahre 2021 - 2026 wie folgt aus:

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Total
Ausgaben in Franken	0.5 Mio. (Planungskosten)	1.0 Mio.	2.0 Mio.	6.9 Mio.	7.3 Mio.	3.0 Mio.	20.7 Mio.
Einnahmen in Franken (AP4G/AP1G)				- 3.5 Mio.	- 4.0 Mio.	- 2.9 Mio.	10.4 Mio.
Nettoausgaben in Franken	0.5 Mio.	1.0 Mio.	2.0 Mio.	3.4 Mio.	3.3 Mio.	0.1 Mio.	10.3 Mio.

In Zusammenhang mit dem Projekt "Ausbau Bahnhof Chur West" wird auch die Abwasserleitung Raschärenstrasse im Abschnitt Schönbühlstrasse bis Rheinstrasse neu erstellt. Die Kosten dazu belaufen sich auf Fr. 1.8 Mio., gelten als gebundene Ausgaben und werden über die Spezialfinanzierung Abwasser finanziert. Sie werden im Rahmen der Finanzkompetenzen durch die zuständige Instanz genehmigt. Die Realisierung ist für die Jahre 2023/2024 vorgesehen und die Kosten sind im Budget der Tiefbaudienste mit Fr. 2.5 Mio. enthalten. Durch die Synergiennutzung können die Kosten entsprechend reduziert werden.

6.4 Landerwerb

Für den Ausbau des Bahnhofs Chur West sind entlang des Bahntrasses der neuen FVV-Verbindungen verschiedene Landerwerbe erforderlich. Sämtliche vom Landerwerb betroffenen Baurechtsnehmende und Grundstückeigentümer wurden zu einer Projektvorstellung mit anschliessendem Landerwerbgespräch eingeladen. Ein Grossteil des benötigten Lands befindet sich im Eigentum der Stadt und ist im Baurecht an Dritte vergeben. Gestützt auf die Baurechtsverträge ist für den Bau von Verkehrsinfrastrukturen eine Minderung der Baurechtsfläche ohne Kostenfolge möglich. Ziel der Landerwerksverhandlungen ist es, dass bis zur Einreichung des Pilotdossiers mit allen Baurechtsnehmenden und Grundstückeigentümern eine Vereinbarung abgeschlossen werden kann. Die Kosten



für Landerwerbe zu Lasten der Stadt im Umfang von ca. Fr. 1.0 Mio. sind im Kostenanteil der Stadt für den Ausbau Bahnhof Chur West enthalten. Für die Verbreiterung des Bahndamms hat die RhB mit den betroffenen Grundstückeigentümern Landerwerbsvereinbarungen erstellt und übernimmt die Kosten.

6.5 Betrieb und Unterhalt

Der Betrieb und Unterhalt des neuen Bahnhofs Chur West wird durch die Stadt und die RhB im Rahmen einer Betriebs- und Unterhaltsvereinbarung (analog zur bestehenden Vereinbarung am Bahnhof Chur) vor Baubeginn geregelt. Als Grundlage dienen die Eigentumsverhältnisse. So gehören zum Beispiel sämtliche Bahnanlagen (Perrons, Perronzugänge, Unterführungen) der RhB und im Gegenzug sämtliche Verkehrswege (Raschärenstrasse, Bahnhofplatz, Fuss- und Veloverbindungen, Velostation) der Stadt. Die öffentliche WC-Anlage mit zwei Toiletten wird hälftig aufgeteilt. Entsprechend der Aufteilungen des Eigentums ist auch der Unterhalt geregelt.

7. Fazit

Dank dem zukunftsweisenden Generationenprojekt Ausbau Bahnhof Chur West als Gemeinschaftsprojekt der Stadt Chur und der RhB erhält der Stadtteil Chur West eine wesentliche Aufwertung und kann so nebst dem Stadtzentrum mit Altstadt zum zweiten urbanen Zentrum der Stadt weiterentwickelt werden. Der neue Bahnhof Chur West ist eine multimodale Verkehrsdrehscheibe (Verknüpfung von Bahn, Bus, Postauto, Velo, Fussgängerinnen und Fussgänger) und bietet eine zusätzliche verkehrstechnische Anbindung über Chur hinaus. So können künftige Pendlerbewegungen nachhaltig aufgenommen werden und die Stadt wird der prognostizierten Entwicklung des Gebiets Chur West gerecht.

Die Bruttoinvestitionen von Fr. 20.7 Mio. in den Ausbau Bahnhof Chur West halbieren sich dank der Nutzung der Synergien und Einnahmen aus dem Agglomerationsprogramm Chur, 1. und 4. Generation des Bundes. Der Stadt Chur verbleiben erwartete Nettokosten von Fr. 10.3 Mio. oder weniger als 20 % der Gesamtinvestitionen, welche von der RhB und dem Kanton mitgetragen werden.



Aus Sicht des Stadtrates bietet der Ausbau Bahnhof Chur West ein sehr gutes Kosten-Nutzenverhältnis und eine nachhaltige Lösung für die Entwicklung der Stadt. Kurz: eine einmalige Chance.

Wir bitten Sie, sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Mitglieder des Gemeinderates, dem Antrag des Stadtrates zuzustimmen.

Chur, 12. April 2022

Namens des Stadtrates

Der Stadtpräsident

Der Stadtschreiber


Urs Marti


Marco Michel

Anhang

Übersichtsplan

Aktenauflage (Projektmappe)

1	Kartenausschnitt	1:25'000
2	Technischer Bericht	
3	Übersichtsplan Chur West	1:1'000
4	Kostenvoranschlag Bauprojekt +/- 10 %	
5	Jurybericht Wettbewerb	
6.	Präsentation Info Gemeinderat vom 21. März 2022	
6.1	Auszug Präsentation Chur West September 2021	
7	Botschaft Mehrjahresplanung der Investitionen November 2018	
Gleis- und Perronanlagen		
8	Übersicht	1:1'000
9	Situation	1:500
10	Normalprofile/Sicherheitszwischenräume	1:50 / 1:10
11	Übersichtsplan Werkleitungsplan	1:500
12	Führungskonzept	1:500
13	Möblierungs-/ Markierungsplan Perronbereich	1:250
14	Möblierungs-/ Markierungsplan Bahnhofsplatz	1:250
Übergeordnete Bauphasen		
15	Bauphasen Übersichtsplan	1:1'000
16	Richtbauprogramm	



17	Aussteckung, Landerwerb Landerwerbsplan	1:500
18	Personenunterführung Rheinfelsweg Übersichtsplan PU Rheinfelsweg	
19	Personenunterführung Ost + West Übersichtsplan und Baugrubensicherung PU Ost	
20	Übersichtsplan und Baugrubensicherung PU West	
21	Stützbauwerke Übersichtsplan	
22	Bauwerk Raschärenstrasse Katasterplan	
23	Übersichtsplan	
24	Schnittplan	
25	Detailplan	
26	Normalprofil	
27	Gestaltungsplan Freiraum	
28	Grundriss Diensträume	
29	Mauern Seite WL Chur	
30	Bauphasenplan Brücke Raschärenstrasse	
31	Baugrubensicherungen Grundriss und Ansichten	
32	Baugrubensicherung Schnitte	1:100
33	Grundriss Platz	1:200
34	Grundriss Velostation / WC	1:50
35	Hochbau / Perrondach Grundrisse und Längsschnitt Perron	
36	Perrondach	
37	Querschnitt B	1:50
38	Querschnitt C	1:50
39	Unterführung West / Passerelle Rampen- / Perrondächer Unterführung West	
40	Schnitt / Ansicht PU West	
41	Quer- / Längsschnitt Lift West	1:50
42	Verkehrsanlagen Raschärenstrasse – Situation	1:200
43	Raschärenstrasse – Längenprofil	1:500/50
44	Raschärenstrasse – Querprofile	1:100
45	Raschärenstrasse – Normalprofil	1:50
46	Raschärenstrasse – Werkleitungen	1:200

Ausbau Bahnhof Chur West
km 14.850 - 15.900

Übersichtsplan

