



Botschaft des Stadtrates an den Gemeinderat

Nr. 36/2003

B 1.5.2

Ausbau Bahnhof / Bahnhofplatz

Antrag

1. Die 5. Änderung des Gesamtüberbauungsplanes (GÜP) "Bahnhofgebiet Chur" wird genehmigt.
2. Das Projekt Bahnhof / Bahnhofplatz mit einem Bruttokredit von Fr. 20,05 Mio. Franken (+/- 10 %, Preisbasis Juli 2003) wird zu Händen der Volksabstimmung verabschiedet.

Zusammenfassung

Der Ausbau des Verkehrsknotens Chur ist für den öffentlichen Verkehr in Graubünden von zentraler Bedeutung: Der Bahnhof ist die grösste und verkehrsmässig bedeutendste Drehscheibe des Bahn-, Bus- und Postverkehrs im Kanton. Er erfüllt wichtige Funktionen für den städtischen, regionalen und kantonalen öffentlichen Verkehr. Chur hat aber auch eine grosse Bedeutung als Anschluss des Tourismuskantons Graubünden an das nationale und internationale Schienennetz.

Das nationale Konzept "Bahn 2000", welches bis Ende 2004 realisiert wird, hat wesentliche Auswirkungen auf den Bahnhof Chur. Nebst den technischen Anlagen soll auch der Publikumsbereich den Ansprüchen an einen modernen Bahnhof gerecht werden. Der Ausbau erfolgt in zwei Etappen: die erste Etappe (ca. 130 Mio. Franken), welche sich vor dem Abschluss befindet, beinhaltet vor allem die Erneuerung der technischen Bahnanlagen und den Bau der neuen Personenunterführung; letztere wurde im Mai 2003 in Betrieb genommen. Die Stadt Chur beteiligte sich daran mit 3.6 Mio. Franken. Die zweite Etappe (vorliegendes Projekt) beinhaltet den Ausbau der Anlagen für den Publikumsverkehr: Sanierung Bahnhofgebäude, Erstellung neues Annexgebäude, Bau eines Busterminals, Verlegung der Chur-Arosa-Bahn, Verlängerung der neuen Personenunterführung und Bahnhofplatzgestaltung mit Veloabstellmöglichkeiten.

Die gesamten Investitionen der Etappe 2 betragen rund 61 Mio. Franken, wobei der städtische Anteil für den Bahnhofplatz, das Veloparking und die Alexanderstrasse brutto 20.05 Mio. Franken (netto 19.7 Mio. Franken) ausmacht.



Bericht

1. Ausgangslage

1.1 Werdegang

Der Bahnhof wird für die Einführung der Bahn 2000 (auf Ende 2004) umgebaut und erneuert. Die Bauarbeiten für die Publikums- und Gleisanlagen sind seit Mai 2001 in Gang und beinhalten die Projekte

- Ersatz Sicherungsanlagen
- Ersatz Überführung Rheinstrasse mit dem Neubau Friedaubrücke (im August 2002 dem Verkehr übergeben)
- Ausbau Publikumsanlagen
- Neue Personenunterführung (Eröffnung Mai 2003)
- Diverse bahntechnische Erneuerungen

Für die Neugestaltung der Anlagen auf Seite Bahnhofplatz wurde 1999 gemeinsam von der Stadt Chur, der RhB und den SBB ein Studienauftrag durchgeführt. Die Jury entschied sich für das Projekt „Chur 2005“ des Teams Clavuot / Rapp Ingenieure. Das Projekt zeigte, dass mit der Neugestaltung des Bahnhofareals gleichzeitig die Problematik der heutigen Verkehrssituation auf dem Bahnhofplatz gelöst werden kann.

Am 24. September 2000 hatte das Churer Stimmvolk über die 1. Etappe der Gesamtgestaltung des Bahnhofs, bestehend aus den Teilen Ersatz der Sicherungsanlagen, Gleisanpassungen sowie der Publikumsanlagen (Personenunterführung) zu befinden. Die Vorlage mit einem städtischen Kredit von 3.6 Mio. Franken wurde bei einer Stimmbeteiligung von 37.84 % mit 7081 gegen 770 Stimmen angenommen.

Die 2. Etappe der Stadt betrifft nun die eigentliche Umgestaltung des Bahnhofplatzes sowie weitere damit verbundene bauliche Massnahmen (Aufgang mit Zweiradabstellanlage Gürtelstrasse, Veloparking in Tiefgarage und Werkleitungen) sowie die Sanierung und den Ausbau der oberen Alexanderstrasse. Für die Verlängerung der neuen Personenunterführung treten Stadt, RhB und SBB gemeinsam als Bauherren auf. Die Verlegung der Schienen der Chur-Arosa-Bahn und die dazu notwendigen Perrons werden durch die Rhätische Bahn realisiert. Aufnahmegebäude, Annexbau sowie die unterirdischen Kommerzbauten entlang der verlängerten Personenunterführung werden durch die SBB gebaut.



1.2 GÜP-Verfahren

Der am 20. Juni 2002 vom Gemeinderat genehmigte Gesamtüberbauungsplan (GÜP) "Bahnhofgebiet Chur" entspricht an einigen Stellen nicht mehr ganz dem aktuellen Projekt. Gestützt auf Art. 29 der geltenden Quartierplanbestimmungen wird der GÜP geringfügig modifiziert und den neuen Gegebenheiten angepasst. Die vorgeschlagene 5. Änderung umfasst im wesentlichen folgende Punkte:

- Die Lage und die maximalen Abmessungen der Überdachungen auf dem Bahnhofplatz werden geringfügig geändert.
- Auf der Ebene der Kundenparkplätze der Post 1 ist eine Überdachung für zusätzliche Veloabstellplätze vorgesehen.
- Beim Annexbau ist ringsum ein Vordach geplant.
- Die Quartierplan-Vorschriften in Textform werden entsprechend angepasst.

Die genaue Situierung der aufgehobenen und neuen Plan-Festlegungen ergibt sich aus dem Gestaltungs- und dem Erschliessungsplan.

2. Bahnhof und Bahnhofplatz als Drehscheibe im öffentlichen Verkehr

In Ergänzung zu den Erneuerungen der technischen Anlagen der SBB und RhB im Bahnhofareal Chur soll auch der Bahnhof / Bahnhofplatz neu gestaltet werden.

Das Projekt beinhaltet im wesentlichen:

- a) Sanierung des alten Bahnhofgebäudes und die Erstellung eines Annexbaus (Bauherr SBB)
- b) Verlegung der Chur-Arosa-Bahn (Bauherr RhB)
- c) Verlängerung der Personenunterführung in Richtung Bahnhofstrasse (Bauherrschaft SBB, RhB und Stadt Chur)
- d) Bahnhofplatz mit Fussgängerbereich, neuer Busterminal und unterirdisches Veloparking (Bauherr Stadt Chur)

Durch diese Neuerungen werden den Reisenden und Fussgängern sichere, attraktive und übersichtliche Umsteige- und Wegverbindungen geboten. Zudem können die Verkehrsträger entflochten werden.



Das bestehende Aufnahmegebäude wird gemäss den Anforderungen der Denkmalpflege saniert und in die neue Anlage integriert. Es wird an seiner östlichen Stirnseite erweitert und die inneren Nutzungen verbinden sich mit denjenigen im neuen Annexbau. Die baugeschichtliche und volumetrisch interessante Stufung der Fassade wird weitergeführt, wobei die Materialisierung und Proportionierung sich abstrahiert in den Neubauten wiederfindet. Das neue Aufnahmegebäude wird aus Stahlelementen konstruiert. Durch vor- und rück-springende Fassadenteile aus Glas entsteht eine helle, offene Bahnhofshalle, flankiert von einladenden Kommerzräumlichkeiten.

Durch die parallele Verlegung der RhB-Gleise der Linie Chur-Arosa näher zum bestehenden Aufnahmegebäude und zum neuen Annexbau ergibt sich Platz für einen grosszügigen Busterminal. Die übrigen Flächen im zentralen Platzbereich stehen weitgehend für Perrons und Fussgängerzonen zur Verfügung. Die neue Personenunterführung unter den SBB- / RhB-Gleisen wird weitergeführt und mit einem grosszügigen Aufgang, versehen mit Lift und Rolltreppen, an die Bahnhofstrasse angeschlossen. Die Durchfahrt für den motorisierten Individualverkehr über den Bahnhofplatz wird aufgehoben. Die Zufahrt zum Bahnhof von Osten ist über die Ottostrasse und von Westen über die Engadinstrasse möglich. Für die Velos stehen zudem an verschiedenen Orten Abstellplätze zur Verfügung.

Die SBB als Grundeigentümerin haben im vergangenen Jahr über das Areal F einen Investorenwettbewerb eingeleitet. Dieser Wettbewerb sieht vor, eine Tiefgarage mit 300 Parkplätzen, eine Velostation für 200 Fahrräder und zwei Hochbauten F1 und F2 zu erstellen.

3. Projekterläuterungen

3.1 Bahnhofplatz

3.1.1 Gesamtgestaltung

Der langgezogene Bahnhofplatz wird funktionell und architektonisch in drei Zonen aufgeteilt. Direkt vor dem Bahnhofgebäude sind die beiden Gleise der Chur-Arosa-Bahn angeordnet. Daneben befindet sich in der Platzmitte der Busterminal. Zwischen den Hochbauten (Gebäude Winterthur-Versicherung / Globus / F1) und dem Busterminal entsteht ein grosszügiger Fussgängerbereich. Mitten in der Fussgängerzone und in der Achse der Bahnhofstrasse befindet sich der Aufgang der Personenunterführung.



3.1.2 Verlängerung Personenunterführung

Die seit Ende Mai 2003 in Betrieb stehende neue Personenunterführung wird bis zur Bahnhofstrasse verlängert und in diesem Abschnitt als Fussgängerachse und als Ladenpassage genutzt. Die Fussgänger können somit zukünftig die Chur-Arosa-Bahn und den Busterminal unterqueren und über den Hauptaufgang die Fussgängerzone des Bahnhofplatzes erreichen. Dieser Hauptaufgang verfügt über eine breite Treppe, Rolltreppen in beide Richtungen sowie über einen Personenlift. Alle Perrons des Stadtbusses und der Chur-Arosa-Bahn sind für die Passagiere oberirdisch oder über entsprechende Rampen und Treppen aus der Personenunterführung erreichbar.

3.1.3 Busterminal

Für den Busterminal sind vier Doppelkanten für insgesamt acht städtische Gelenkbusse sowie zwei Halteorte für Reisebusse vorgesehen. Die neuen Halteorte der Stadtbusse liegen zentral zur neuen Personenunterführung – die Umsteigewege zur Bahn und zum Postautodeck sind mit Rampen, Treppen sowie teilweise mit Rolltreppen und Liften ausgestattet. Als Witterungsschutz für die Stadtbussenutzer sind die Perrons beidseits der Busanlaganten überdacht. Zusätzlich stehen für die Buspassagiere Wartehäuschen zur Verfügung, die auf den Perrons angeordnet sind.

Die Zu- und Wegfahrt der Busse von Osten erfolgt neu über die Alexanderstrasse anstelle der Bahnhofstrasse und von Westen wie bis anhin über die Tivolistrasse. Die Fahrbahn des Busterminals wird in Beton ausgeführt. Dadurch wird für die stark beanspruchte Oberfläche eine genügende Langlebigkeit erreicht.

3.1.4 Fussgängerzone

Entlang der südlichen Gebäudefronten (Globus, Winterthur-Versicherungen, Café Maron, Neubau F1) wird ein rund 15 m breiter Fussgängerbereich angelegt, der sich von der Engadinstrasse bis zur Alexanderstrasse erstreckt. Durch die neue Zu- und Wegfahrt der Busse über die Alexanderstrasse kann der Fussgängerbereich ausserdem in die untere Bahnhofstrasse bis Einmündung Steinbockstrasse erweitert werden. Die Läden und Restaurants, die an die Fussgängerzone anstossen, gewinnen damit an Attraktivität. Aus gestalterischen, wirtschaftlichen und unterhaltstechnischen Gründen wird die gesamte Oberfläche der Fussgängerzone mit bituminösem Belag ausgeführt.

Auf dem grosszügigen Fussgängerbereich mit einer Länge von etwa 200 m ist eine Bepflanzung mit zwei doppelreihigen Baumkörpern geplant. Als Baumart sind hochstämmige,



geschnittene Linden oder Platanen vorgesehen. Die Bäume auf der Seite zur Engadinstrasse stehen ebenerdig. Die Bäume auf der Seite zur Alexanderstrasse werden in Pflanzentrögen platziert, weil sich darunter das geplante Parkhaus befindet. In diesen bepflanzten und somit beschatteten Bereichen ist je ein Brunnen vorgesehen.

3.1.5 Werkleitungen

Mit dem umfangreichen Sanierungsprogramm soll ein technisch verbessertes und sicheres Infrastrukturnetz im Raum Bahnhof erreicht werden. Teilweise sind sie aber auch eine zwingende Folge der unterirdischen Bauvorhaben (z.B. Personenunterführung und Parkhaus).

Zur Zeit ist der Umbau der alten Personenunterführung in einen begehbaren Werkleitungskanal in Ausführung, welcher von der Gürtelstrasse bis zum Bahnhofgebäude führt. In diesem Kanal werden die Gas- und Wasserleitungen sowie die Schmutzwasserkanäle neu verlegt (vgl. Botschaft 26/2002).

Die Realisierung der unterirdischen Bauten (Personenunterführung, kommerzielle Nutzungen, Parkhaus) unter dem Bahnhofplatz erfordert die Verlegung diverser Werkleitungen. In diesem Zusammenhang werden sanierungsbedürftige Leitungen ersetzt und neue Leitungsverbindungen von der Engadinstrasse über den Bahnhofplatz bis zur Alexanderstrasse erstellt.

Die bestehenden Kanalisationen aus der Engadin- und Steinbockstrasse werden mit einer neuen Leitung entlang des heutigen Bahnhofgebäudes bis zum Werkleitungskanal erstellt. Weiter wird aus der Bahnhofstrasse eine neue Kanalisation bis zum Leitungskanal verlegt. Ein dritter Kanalisationsstrang führt von der Verkehrsfläche nördlich der neuen Personenunterführung in den bestehenden Kanal der Alexanderstrasse.

Neu wird auch eine Wasserleitung von der Engadinstrasse bis zur Alexanderstrasse mit Anschluss an den Werkleitungskanal verlegt. Im Bereich des Aufganges der neuen Personenunterführung werden zudem die Gasleitungen und die Wasserleitung erneuert.

Die IBC bauen die bestehende Trafostation Steinbock aus und erstellen eine neue Trafostation am Ende des Annexgebäudes. Diese beiden Trafostationen sichern hauptsächlich die Energieverteilung des Bahnhofplatzes. Die Kabeltrassees des EW und der Swisscom werden von der gebauten neuen Personenunterführung in Richtung Bahnhofstrasse weitergeführt.



3.2 Alexanderstrasse (Alexanderplatz bis Salisstrasse)

Die Änderung des Verkehrsregimes auf dem Bahnhofplatz, das neue Parkhaus und die neue Linienführung der Stadtbusse erfordern, dass der Verkehr auf der oberen Alexanderstrasse (Ottostrasse bis Alexanderplatz) neu im Gegenverkehr geführt wird.

Untersuchungen der Werkleitungen Gas, Wasser, EW, Kanalisation und des Mühlbaches haben aufgezeigt, dass praktisch alle Leitungen sehr alt und sanierungsbedürftig sind und aus Sicherheitsgründen erneuert werden müssen. Eine Minimallösung mit einer Fahrbahnsanierung ohne Werkleitungserneuerung wäre unzweckmässig. Die Decke des Mühlbachkanals könnte durch den zusätzlichen Schwerverkehr einstürzen; zudem würde eine erhöhte Gefahr für Lecks an Gas- und Wasserleitungen entstehen. Die Kanalisation aus dem Jahre 1906 (eine der ältesten noch in Betrieb stehenden Leitungen) ist undicht, ausgewaschen und kann einbrechen. Aus diesem Grunde muss die Alexanderstrasse mit allen Werkleitungen erneuert und gleichzeitig für den Verkehr in zwei Richtungen ausgebaut werden. Die Parkplätze an der Alexanderstrasse im Bereich Alexanderplatz bis Ottostrasse werden somit aufgehoben und durch Parkflächen im künftigen Parking unter dem Bahnhofplatz ersetzt. Auf der östlichen Strassenseite werden neu Veloparkplätze, eine Fläche für Güterumschlag und einzelne Autoparkplätze sowie Aussenverkaufsflächen erstellt. Im weiteren ist beidseitig eine Baum-Allee vorgesehen.

Der Alexanderplatz (Kreuzung Quaderstrasse/Alexanderstrasse/Bahnhofstrasse) wird aufgrund der Komplexität des Fahrregimes und der starken Beanspruchung durch Busse, Velofahrer und Personenfahrzeuge in einen Kreisel umgewandelt. Diese Lösung ermöglicht eine reibungslose Verkehrsabwicklung und bringt auch bezüglich Sicherheit eine Verbesserung. Die Umgestaltung des Platzes ergibt damit mehr Raum für die angrenzenden Geschäfte und erhöht die Attraktivität der Umgebung durch weniger Verkehrsfläche und zusätzliche Grünfläche.

Der gesamte Ausbau der Alexanderstrasse und des Alexanderplatzes muss vor Baubeginn am Bahnhofplatz erstellt werden, weil auf diesem Strassennetz während den Bauarbeiten der gesamte Baustellenverkehr und nach Eröffnung des Busterminals der gesamte Busverkehr abgewickelt wird. Ein Aufschieben der Sanierung Alexanderstrasse mit sämtlichen Werkleitungen würde grosse verkehrstechnische Probleme während der weiteren Bauphase und erhebliche Mehrkosten verursachen.



3.3 Auto- und Veloabstellplätze

3.3.1 Allgemeines

Heute befinden sich wenige Kurzzeitparkplätze für Motorfahrzeuge vor dem Aufnahmegebäude und Langzeitparkplätze auf dem Güterschuppenareal der SBB. Der Veloabstellplatz auf dem Bahnhofplatz ist zu knapp bemessen; zudem fehlen geeignete Einstellmöglichkeiten.

Im neuen Projekt sind vor dem Bahnhofbuffet und an der Ottostrasse in der Nähe des Abganges zur Personenunterführung insgesamt 16 Kurzzeit-Parkplätze für Personenwagen angeordnet. Für Velos sind auf der Seite Bahnhofplatz insgesamt 550 Abstellplätze geplant. Davon sind im Endausbau über 300 Plätze überdeckt. Die Plätze werden am Rand des Bahnhofplatzes direkt bei den verschiedenen Anfahrtswegen zum Bahnhofplatz angeordnet.

Die Tiefgarage für 300 Personenwagen mit direkter Fussgänger Verbindung zur Personenunterführung sowie die Hochbauten F1 und F2 sind nicht Gegenstand dieser Botschaft. Das Parkhaus und die Hochbauten auf dem Grundstück der SBB sollen durch einen privaten Investor koordiniert mit den übrigen Arbeiten im Bereich Bahnhofplatz realisiert werden.

3.3.2 Veloeinstellanlage in Tiefgarage Areal F

Gleichzeitig mit der Realisierung der privaten Parkgarage soll im ersten Untergeschoss an der südlichen Spitze direkt neben der Personenunterführung ein Veloparking für ca. 200 Fahrräder eingerichtet werden. Die Stadt erhält das Recht, diese Velostation zu nutzen und hat für die entsprechenden Baukosten aufzukommen. Die gebührenpflichtige Anlage soll überwacht werden.

Bei der Planung für diese überdachte Veloeinstellanlage wurden auf dem gesamten Bahnhofplatz verschiedene oberirdische und unterirdische Standortvarianten geprüft. Aus gestalterischen, verkehrstechnischen und wirtschaftlichen Gründen soll die Anlage unterirdisch im Bereich Areal F1 mit einem direkten Zugang auch zur Personenunterführung erstellt werden.

Erfahrungen in anderen Städten (z.B. Basel, Bern, Burgdorf, Luzern) zeigen, dass der Bedarf für eine Velostation mit abschliessbaren Einstellmöglichkeiten ausgewiesen ist. Kostenmässig wird die Investition als Teil der öffentlichen Infrastruktur angesehen, wogegen die Aufwendungen für Betrieb und Unterhalt mittels den Einstellgebühren abzugelten sind.



3.3.3 Velounterstand Postdeck 1

Auf dem Zwischendeck der Post 1 werden ca. 60 überdeckte Veloabstellplätze erstellt. Der kubische Bau wird gestalterisch dem bereits vorhandenen Print-Shop angepasst und auf die Fläche zwischen Postbau und Rolltreppen gestellt. Geplant ist die Erstellung dieses Velounterstandes vor Baubeginn am Bahnhofplatz, damit vor Inangriffnahme der Bauarbeiten Bahnhofplatz Ersatzparkplätze für Velos ausserhalb des Baustellenbereiches vorhanden sind.

3.3.4 Aufgang Gürtelstrasse mit Abstellanlage für Zweiräder

Auf der Neustadtseite wird eine neue Abstellanlage für rund 330 Velos, Mofas, Roller und Motorräder erstellt. Alle Abstellplätze werden überdacht. Die ebene, übersichtliche Zweiradabstellanlage führt über zwei Treppen direkt zum Abgang der Personenunterführung. Als weiterer Projektbestandteil werden die definitive Überdachung des Aufganges und der Lift mit Zugang zur Personenunterführung erstellt. Das Aufgangsdach wird in gleicher Bauweise wie die Dächer auf dem Bahnhofplatz realisiert. Die Dachlandschaft der Zweiradabstellanlage wird in leichter, transparenter Bauweise erfolgen.

4. Bauetappen

Die Realisierung des Bauvorhabens ist in vier Hauptphasen aufgeteilt:

Phase 1 (2004)

Gleichzeitig mit dem Ausbau der Alexanderstrasse erfolgen in einer ersten Phase diverse Installations- und Rückbauarbeiten (Güterschuppen). Zudem werden die beiden bestehenden RhB-Gleise der Chur-Arosa-Bahn mit einem provisorischen Personentunnel unterquert. Das Baugebiet der Phase 1 umfasst im Wesentlichen den Annexbau im Untergeschoss sowie die Verlängerung der Personenunterführung bis zu den bestehenden Gleisen der Chur-Arosa-Bahn.

Während dem Bau des provisorischen Personentunnels werden die Fussgänger mit einem Steg über die Baugrube geführt. Die Bahnhofzufahrt über die Ottostrasse wird bereits in dieser Phase unterbunden. Die Baustellenzufahrten erfolgen über die Engadin- und die Ottostrasse. Für den Stadtbus ergeben sich in dieser Phase keine verkehrstechnischen Einschränkungen.



Phase 2 (2004 / 2005; Parkhaus bis 2007)

In der zweiten Phase wird SBB-seitig das Annexgebäude realisiert. Parallel dazu werden über der verlängerten Personenunterführung die neuen Chur-Arosa-Bahn-Gleise 1 und 2 mit dem provisorischen Anschluss an die Engadinstrasse gebaut. Die Fussgänger und Bahnkunden benützen nebst den bereits vorhandenen Zugängen baldmöglichst den direkten und gesicherten Weg mittels Personentunnel von der neuen Personenunterführung zur Bahnhofstrasse. Der Wechsel von der Bauphase 2 zur Phase 3 bringt eine markante Änderung, indem die Chur-Arosa-Linie auf der neuen Gleisanlage längs dem Annexbau verkehrt. Ab Mitte 2005 bis Mitte 2007 ist vorgesehen, das Parkhaus mit Veloparking im Areal F zu erstellen. Ob gleichzeitig auch der Hochbau realisiert wird, muss durch den oder die Investoren entschieden werden. Für die Stadt selber ist der rasche und koordinierte Bau des Parkhauses relevant.

Phase 3 (2006 / 2007)

In der dritten Phase (ca. 10 Mte) wird die Personenunterführung im Bereich der alten RhB-Gleisanlage Chur-Arosa-Bahn weiter verlängert und der Busterminal sowie das gemeinsame Perron mit Dach für RhB und Stadtbus erstellt. Im Hochbau liegt das Schwergewicht der Bauarbeiten beim Umbau des bestehenden Aufnahmegebäudes. Für die Fussgänger stehen bereits jetzt komfortable Zugänge zu SBB, RhB und Bussen zur Verfügung.

Phase 4 (2007 / 2008)

In der vierten Bauphase (ca. 13 Mte) wird das Aufnahmegebäude fertig umgebaut und saniert. Der Stadtbus wird in dieser Phase bereits auf dem neuen Busterminal verkehren, so dass im Bereich der bisherigen Bushaltestelle die letzte Etappe der mit der Haupttreppe verlängerten Personenunterführung sowie die südliche Busanlegekante mit der Fussgängerzone fertig erstellt werden kann. Nach und nach wird die Oberfläche um das Aufnahmegebäude, die Kreuzungen Tivoli- / Engadinstrasse und Otto- / Alexanderstrasse den neuen Bedürfnissen angepasst.

5. Verfahrenskoordination

Die öffentliche Planaufgabe für dieses Bauwerk fand vom 7. bis 21. Juni 2003 statt. Es wurde keine Einsprache erhoben. Die Baukommission hat sich an der Sitzung vom 11. August 2003 mit dem Projekt befasst und empfiehlt Zustimmung.



Das Projekt SBB wurde mit dem entsprechenden Kreditantrag der Generaldirektion in Bern zur Genehmigung und Krediterteilung eingereicht. Die Genehmigung wird im November 2003 erwartet.

Der Kreditanteil der RhB wurde mit Projekt durch die Rhätische Bahn Ende August 2003 als Finanzierungsgesuch an das Bundesamt für Verkehr eingereicht. Auch hier wird mit einer Genehmigung im November 2003 gerechnet.

Das umfangreiche Bauvorhaben verlangt eine detaillierte Baukoordination und die komplexen Abhängigkeiten bedingen eine gemeinsame Realisierung.

6. Kosten

Das gesamte Investitionsvolumen am Bahnhof beträgt rund 190 Mio. Franken und wird von den Partnern SBB, RhB und Stadt Chur im Bereich Bahnhof gemeinsam getragen. Die Bauten und Anlagen der 1. Etappe für 130 Mio. Franken sind im Jahre 2005 fertig realisiert. Diese 1. Etappe beinhaltet die neue Personenunterführung mit Perronanpassung, die Friedaubrücke, ein neues Stellwerk etc. Für die Stadt Chur entfiel bisher ein Anteil von 3.6 Mio. Franken an die Personenunterführung.

Im vorliegenden Projekt (2. Etappe) werden insgesamt 60 Mio. Franken investiert. Für die Aufteilung der Kosten stand das Vorprojekt mit detailliertem Kostenteiler sowie das vorliegende Bauprojekt zur Verfügung. Auf die Stadt Chur entfallen rund 19.7 Mio. Franken (brutto 20,05 Mio.), aufgeteilt in folgende Objekte:

Bahnhofplatz	Fr.	13'900'000
- Busterminal	Fr.	3'500'000
- Verlängerung Personenunterführung	Fr.	2'900'000
- Veloparkplätze oberirdisch	Fr.	420'000
- Werkleitungserneuerung und Verlegungen, Trafostation, EW-Netzverstärkung, Beleuchtung	Fr.	3'550'000
- Fussgängerzone / Fussgängerbereich	Fr.	2'330'000
- Strassenanpassung Engadinstrasse / Tivolistrasse	Fr.	300'000
- Ottostrasse	Fr.	500'000
- Alexanderstrasse (Ottostrasse – Salisstrasse)	Fr.	400'000
Veloparking in Tiefgarage, Baukosten	Fr.	1'100'000
Aufgang Gürtelstrasse mit Abstellanlage für	Fr.	1'120'000

**Zweiräder**

Alexanderstrasse (Alexanderplatz – Salisstrasse)

Fr. 2'500'000

MwSt 7.6 %

Fr. 1'430'000

Total

Fr. 20'050'000

Beiträge (Einnahmen):

Busterminal von Fachstelle Öffentlicher Verkehr

Kanton Graubünden

Fr. 200'000

Subventionierung Wasserleitung (Löschschutz)

Fr. 150'000

./ Fr. 350'000

Gesamtinvestitionen netto

Fr. 19'700'000

(Preisbasis Juli 2003 +/- 10 %)

Der Investitionsbedarf der Stadt Chur richtet sich nach dem Baufortschritt und ist folgendermassen etappiert:

	2004	2005	2006	2007	2008
Ausgaben in Fr.	4.1 Mio.	3.3 Mio.	4.0 Mio.	6.4 Mio.	2.25 Mio.
Beiträge in Fr. (Einnahmen)					350'000

Diese Investitionen werden im jährlichen Voranschlag budgetiert.

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

Chur, 18. August 2003

Namens des Stadtrates

Der Stadtpräsident

Der Stadtschreiber

Christian Boner

Markus Frauenfelder



Anhang

- Übersichtsplan A4
- Ansicht Bahnhof A4

Aktenauflage Gemeinderat

Gesamtüberbauungsplan Bahnhofgebiet Chur (5. Änderung)

- V 1 Quartierplanbestimmungen
- V 3 Gestaltungsplan, Situation 1:500
- V 4 Gestaltungsplan, Schnitte 1:500
- V 5 Erschliessungsplan, Situation oberirdisch 1:500

Bahnhof / Bahnhofplatz

- Erschliessung / Strasse, Übersicht
Gestaltung, Situation 1:500 Pl.Nr. 200 950 165, 165-017
- Bauobjekt, Bauphase / Terminprogramm Pl.Nr. 200 950 101-BER 012
- Hochbauten, Untergeschoss 1:200 Pl.Nr. 200 950 113, 113-1381-011
- Hochbauten, Erdgeschoss 1:200 Pl.Nr. 200 950 113, 113-1381-012
- Hochbauten, Querschnitt 1:200 Pl.Nr. 200 950 112, 112-00-089
- Hochbauten, Längsschnitt 1:200 Pl.Nr. 200 950 112, 112-00-088
- Werkleitungsplan Situation 1:200 Pl.Nr. 200 950 180, 180-005
- Erschliessung / Strasse, Normalprofil 1-1 1:100 Pl.Nr. 200 950 165, 165-019
- Erschliessung / Strasse, Normalprofil 2-2 1:100 Pl.Nr. 200 950 165, 165-020
- Erschliessung / Strasse, Normalprofil 3-3 1:100 Pl.Nr. 200 950 165, 165-021
- Erschliessung / Strasse, Möblierungsplan,
Situation 1:200 Pl.Nr. 200 950 165, 165-022
- Hochbauten, Veloparking, def. Ausbau 1:500 Pl.Nr. 200 950 112, 112-00-090
- Parking, Grundriss UG Tiefgarage und
Veloparking Areal F 1:200 Pl.Nr. 200 950 112, 112-00-079
- Kostenzusammenstellung

Gürtelstrasse

- Aufgang mit Zweiradabstellanlage,
Gestaltungsplan 1:200 Pl.Nr. 03010

Alexanderstrasse

- Alexanderstrasse, Alexanderplatz – Salisstrasse
Situation 1:250 Pl.Nr. 2003-002, 03036
- Alexanderstrasse, Alexanderplatz – Salisstrasse
Werkleitungsplan 1:250 Pl.Nr. 2003-002, 03037
- Alexanderstrasse, Alexanderplatz – Salisstrasse
Normalprofil 1:50 Pl.Nr. 2003-002, 03038
- Alexanderstrasse, Alexanderplatz – Salisstrasse
Schleppkurven 1:250 Pl.Nr. 2003-002, 03039

Botschaften

- 14/88 Beitrag an die Kosten für die Sanierung des
Bahnhofplatzes und die Verlegung der Chur-Arosa -Bahn
- 7/2000 Städtischer Kostenbeitrag für den Ausbau und die
Sanierung der Publikumsanlagen beim Bahnhof Chur
- 26/2002 Bahnhof, (Bahnhofplatz – Gürtelstrasse), Bahnhofunterquerung

SBB CFF FFS

Schweizerische Bundesbahnen
I - PM Filiale Zürich



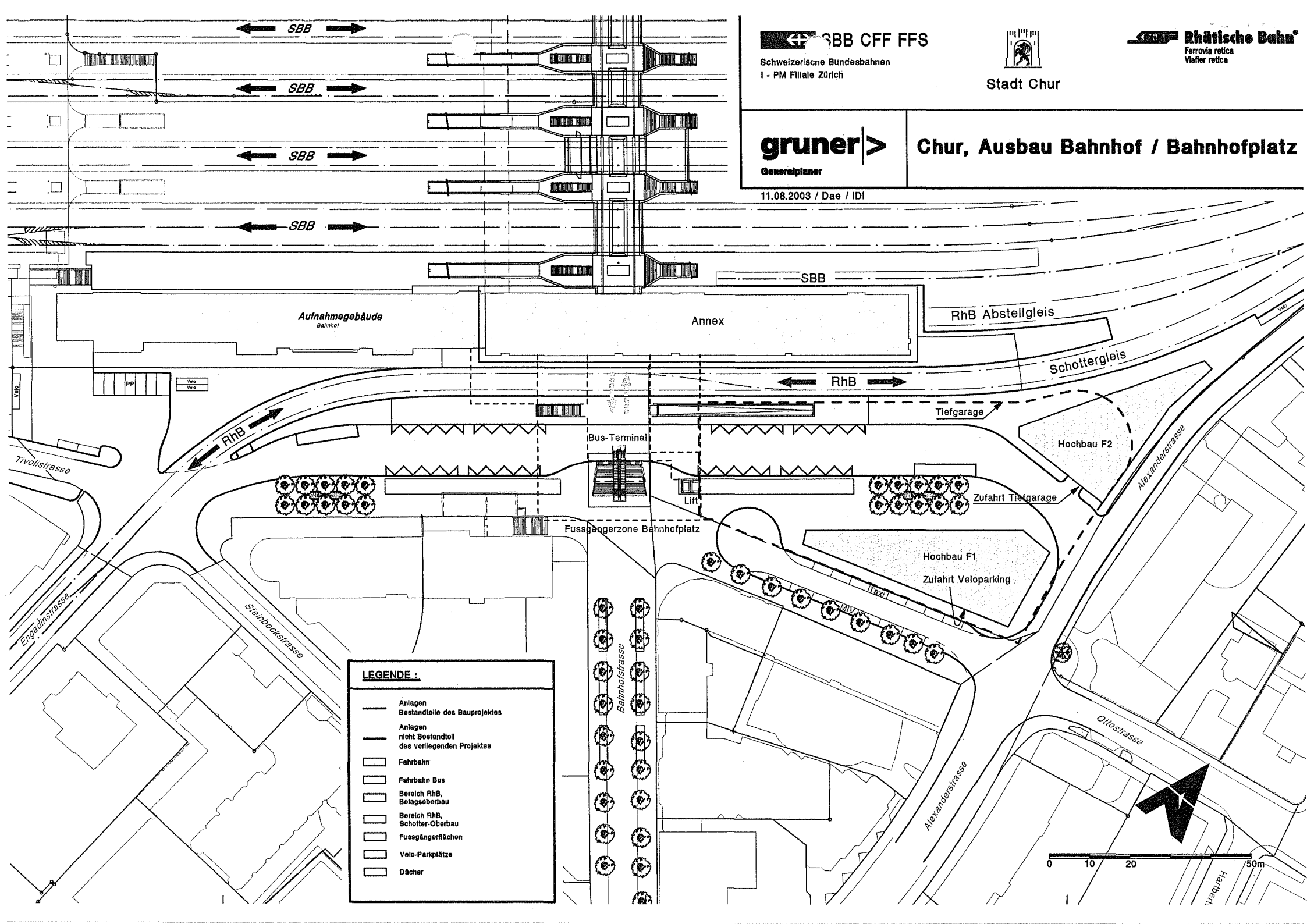
Stadt Chur

Rhätische Bahn
Ferrovie retica
Viasa retica

gruner >
Generalplaner

11.08.2003 / Dae / IDI

Chur, Ausbau Bahnhof / Bahnhofplatz



LEGENDE :

- Anlagen Bestandteile des Bauprojektes
- Anlagen nicht Bestandteil des vorliegenden Projektes
- Fahrbahn
- Fahrbahn Bus
- Bereich RhB, Belagsoberbau
- Bereich RhB, Schotter-Oberbau
- Fussgängerflächen
- Velo-Parkplätze
- Dächer



Stadt Chur

Chur, Ausbau Bahnhof / Bahnhofplatz

Ansicht Bahnhof

