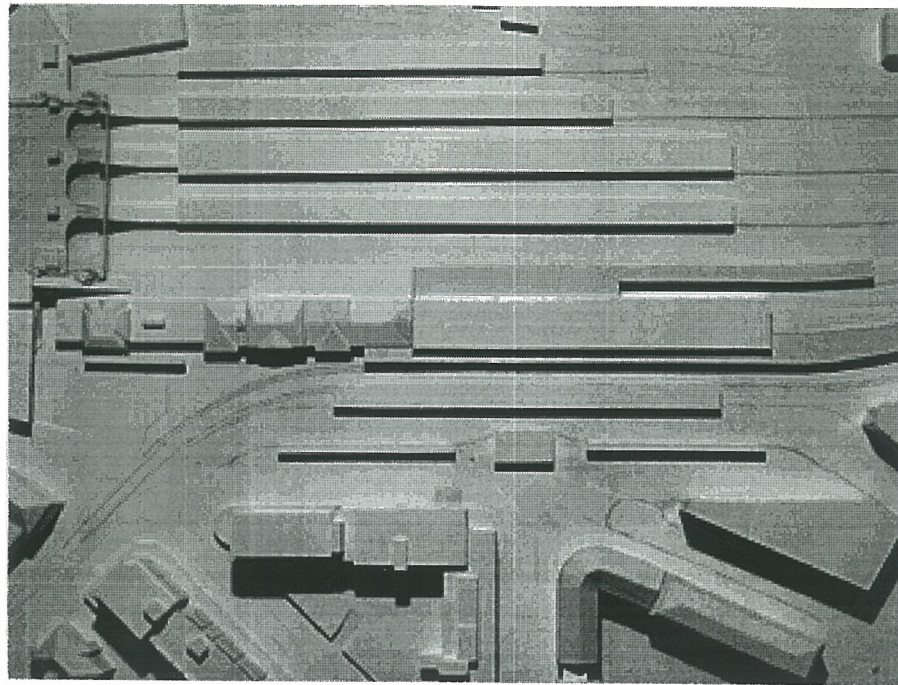




Bahnhofgebiet Chur Gesamtüberbauungsplan

Bericht des Planerteams

15. Januar 2002

4. Quartierplan- Änderung auf Antrag der beteiligten Grundeigentümer, SBB, RhB, Schweizerische Post, Winterthur Versicherungen, PSP Real Estate AG und Stadt Chur am 20. Juni 2002 vom Gemeinderat der Stadt Chur genehmigt



**Stadt Chur
RhB
SBB**

Bahnhofgebiet Chur Gesamtüberbauungsplan

Bericht des Planerteams

Clavuot dipl. Architekt ETH / SWB, Gäuggelistrasse 49, 7000 Chur

Inhalt

A Ausgangslage, Studienauftrag

1	Vorgeschichte	3
2	Studienauftrag	5
2.1	Anlass	5
2.2	Perimeter	5
2.3	Ziele	7
2.4	Beurteilungsgremium	7
2.5	Beschreibung des Wettbewerbsprojekt durch das Beurteilungsgremium	9
2.6	Empfehlung des Beurteilungsgremiums	10
3	Auftrag	10
4.0	Wettbewerbspläne	11

B Richtprojekt

1	Richtprojekt und Gesamtüberbauungsplan	17
2	Erarbeitung Richtprojekt	17
3	Beschreibung des Richtprojektes	17
3.1	Architektur und Ausgestaltung	20
3.2	Richtprojektpläne	21
3.3	Nutzungen / Kubaturen	27
3.4	Etap pierung	27
3.5	Verkehr	29

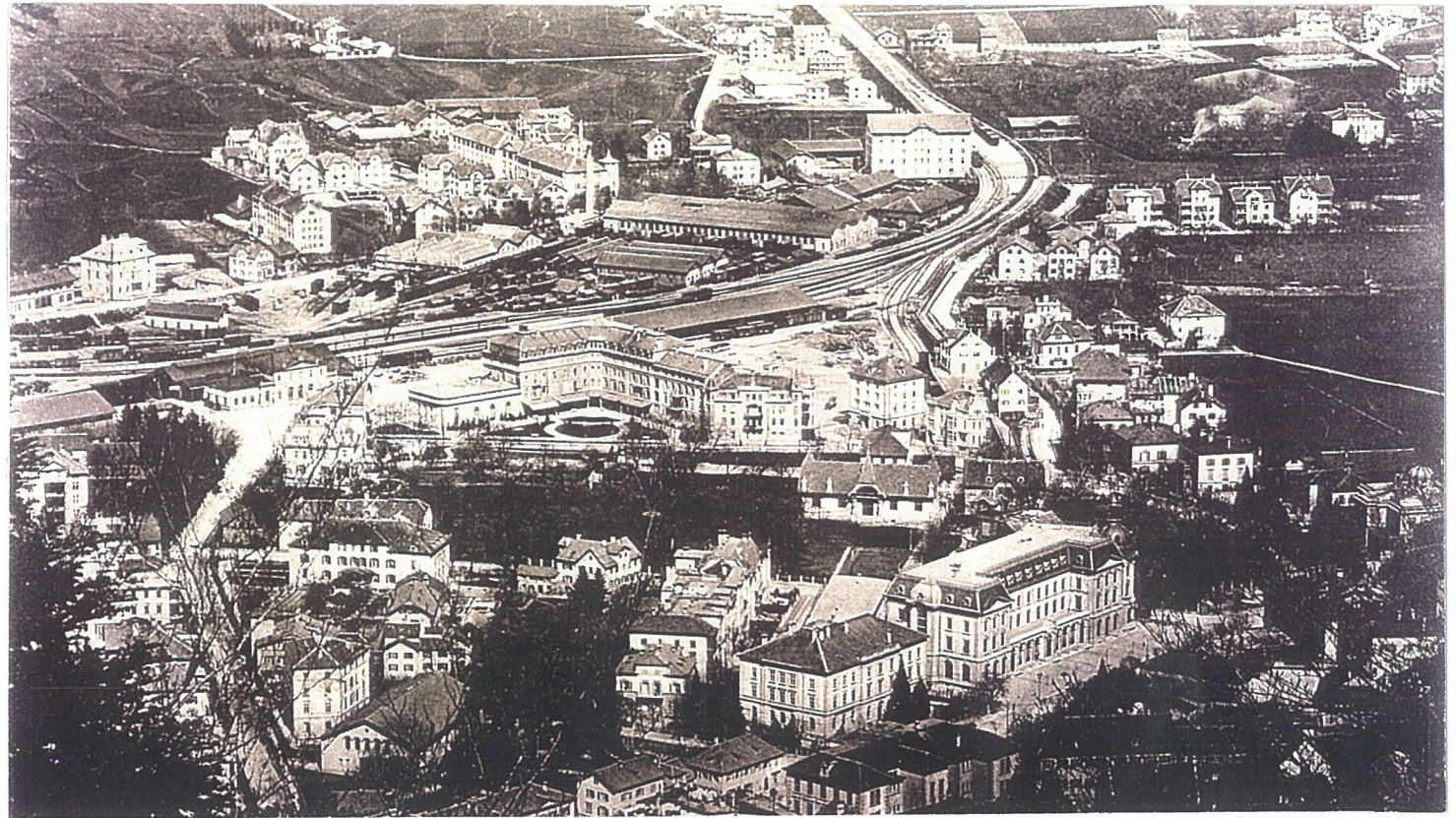
C Gesamtüberbauungs- planung

1	Allgemeines	35
2	Bestand	36
3	Richtprojekt	36
4	Nutzung und Gestaltung	36
5	Erschliessung	36

A Ausgangslage, Studienauftrag

1 Vorgeschichte

1858	Eröffnung der Bahnlinie Rheineck - Chur der Vereinigten Schweizer Bahnen VSB. In Chur steht ein provisorisches Aufnahmegebäude.
1860 - 1861	Bau des ersten Aufnahmegebäudes.
1875 - 1880	Bau der Güterschuppen.
1876 - 1878	Bau des zweiten, noch bestehenden Aufnahmegebäudes.
1896	Entscheid des Bundesrates: Kein eigenes Aufnahmegebäude für die Linie der Rhätischen Bahn RhB Landquart-Chur-Thusis.
1903	Erweiterung der Bahnanlagen für die Albula - Bahn der RhB.
1905	Bau des Dienstgebäudes Bahnhofplatz 2, westlich des Aufnahmegebäudes (Richtung Reichenau).
1906 - 1907	Bau des Bahnhofbuffets zwischen Aufnahme- und Dienstgebäude.
1912 - 1914	Bau der Linie Chur - Arosa mit Haltestelle auf dem Bahnhofplatz, vor dem Aufnahmegebäude, analog zur Haltestelle der Appenzeller Bahn in St. Gallen, der Wynentalbahn in Aarau oder der Bern - Zollikofen - Solothurn - Bahn in Bern.
1926 - 1928	Einsturz der Gleishalle von 1860 unter Schneelasten. Umbau der Gleisanlagen durch eine neue Führung der RhB-Geleise Richtung Reichenau auf die Südseite des Friedhofs Daleu. Daraus ergab sich eine Parallelführung der RhB - Gleise mit denen der SBB im Bereich der Bahnsteige. Symmetrisierung des Aufnahmegebäudes durch den Anbau des Ostflügels (Richtung Landquart), Bau der bestehenden Personenunterführung, die auch eine wichtige Fussgänger Verbindung der Stadt mit dem Rheinquartier darstellt.
1990 - 1995	Bau des Postautodecks über den Gleisanlagen bei der Tivolibrücke. Dazu gehörend wurden zwei das Deck flankierende Bauten und ein gläsernes Tonnendach errichtet.



Chur Bahnhof im Jahre 1905

Der Bahnhof Chur hat für die Stadtentwicklung eine besondere Bedeutung. Er ist der zentrale Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs, an dem Bahnen, Stadtbusse und Postautos zusammentreffen. Das Bahnhofareal birgt ausserdem eine bedeutende Landreserve und eignet sich daher für eine mögliche Erweiterung des Stadtzentrums. Lag der Bahnhof bei seiner Erstellung noch am Rande der Stadt, liegt er heute mitten in der Stadt und bildet eine starke räumliche Trennung zwischen der Innenstadt und der nordwestlich angrenzenden Neustadt.

2 Studienauftrag

2.1 Anlass

Bis zum Jahr 2005 wird der Bahnhof Chur im Bereich des Personenbahnhofs erneuert und den Anforderungen des verdichteten Fahrplanangebots von Bahn 2000 angepasst. Nebst den technischen Anlagen werden die Publikumsanlagen entsprechend den Anforderungen eines modernen Bahnhofs umgebaut. Ebenfalls wird die bestehende Personenunterführung durch eine neue, breitere Unterführung in der Verlängerung der Bahnhofstrasse ersetzt. Diese dient, neben der Perronerschiessung, als Fussgänger Verbindung zwischen Rheinquartier und Altstadt. Das bestehende Aufnahmegebäude soll weiter genutzt werden.

Der Bahnhofplatz nimmt als zentraler Begegnungs- und Ankunftsort in der Stadt Chur eine wichtige Stellung ein. Die Personenunterführung, als Fussgänger Verbindung zwischen dem Stadtzentrum und den Wohngebieten der Neustadt, bildet eine zentrale Achse im Stadtzentrum. Entsprechend kommt dieser Achse eine besondere städtebauliche Bedeutung zu.

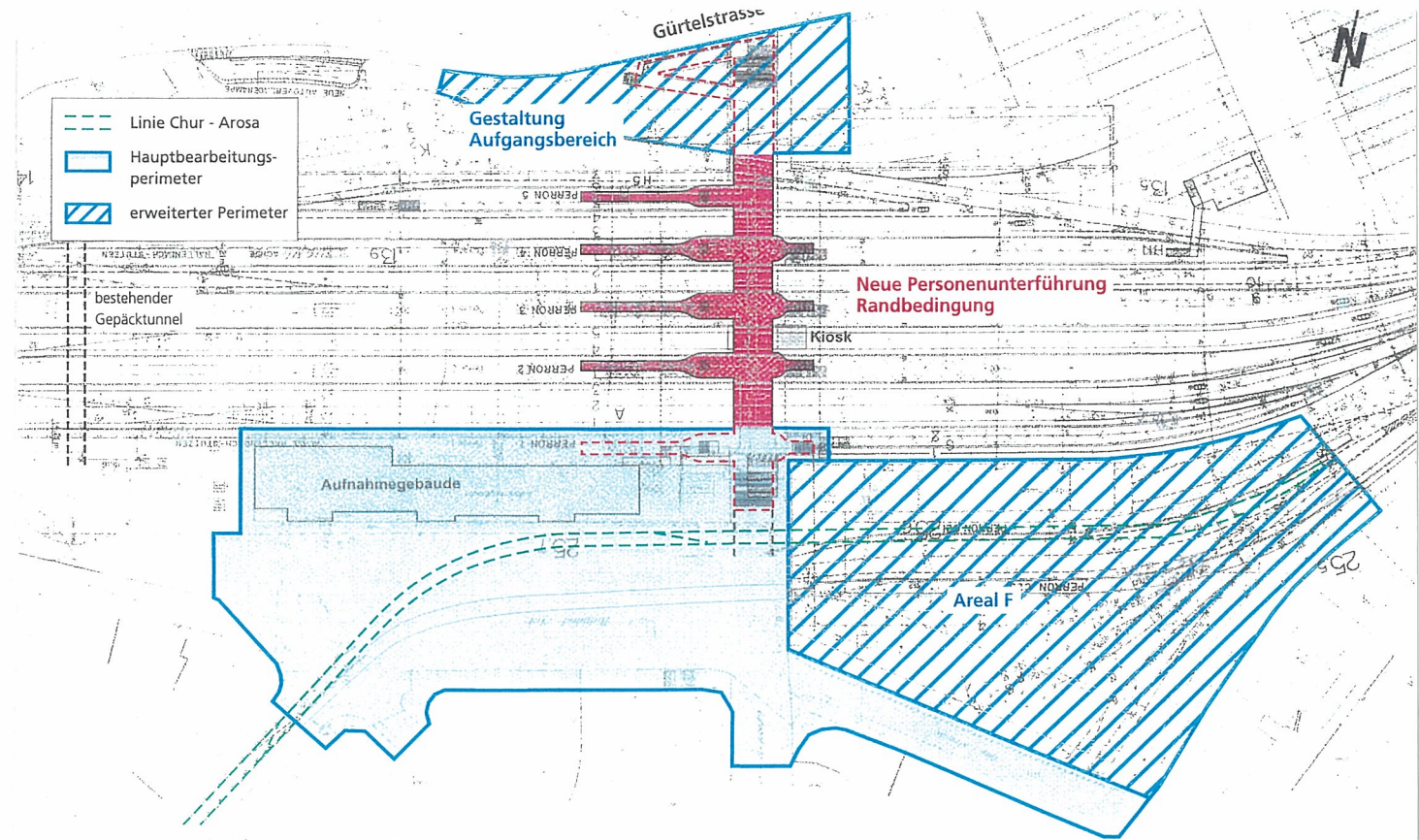
Die Gestaltung des Bahnhofplatzes ist noch offen. Die heutige Verkehrssituation mit der Durchmischung von öffentlichem Verkehr (Halteort Linie Chur - Arosa, Stadtbusse), Individual- und Personenverkehr, sowie die starke Behinderung der Fussgänger ist unbefriedigend.

Einen zusätzlichen Freiheitsgrad erhält der Bahnhofplatz in Kombination mit der künftigen Nutzung des Areals F, das heute nicht bebaut ist. Mit dem geplanten Rückbau der bestehenden Gleisanlagen wird zusätzlicher städtebaulich nutzbarer Raum geschaffen. Die Lösungen sollen Perspektiven für eine spätere Arealbebauung resp. -nutzung aufzeigen.

Daher sollen neue Lösungen für die städtebauliche Gestaltung des Areals unter Berücksichtigung der Anforderungen des Verkehrs und der ebenso wichtigen Funktion des Platzes als Begegnungsort innerhalb des Stadtgefüges erarbeitet werden.

2.2 Perimeter

Nach der Einzonung des Bahnhofareals 1983 entschlossen sich SBB, RhB, PTT und die Stadt Chur, bei der Erarbeitung eines städtebaulichen Gesamtkonzeptes als Grundlage für den nach Art. 52 bis des Baugesetzes notwendigen Gesamtüberbauungsplan gemeinsam vorzugehen. Nachdem die Realisierung zweier Wettbewerbsprojekte aus wirtschaftlichen, finanziellen und denkmalpflegerischen Randbedingungen verunmöglicht wurden, schrieben die SBB, die RhB und die Stadt Chur im Herbst 1999 einen Studienauftrag auf Präqualifikation unter Planerteams aus:



Bearbeitungsperimeter: Situation des Bahnhofareals

Der Hauptbearbeitungsperimeter umfasst:

- den gesamten Bahnhofplatz inklusive Aufnahmegebäude (blaue Fläche). Schwerpunktmässig wird die Gestaltung dieses Bereiches, inklusive Verkehrsführung und Nutzungsmöglichkeiten erwartet.
- das gesamte Areal F (blau schraffierte Fläche: Areal F): Für diesen Bereich sind im Rahmen des Studienauftrags unter Berücksichtigung der ökonomischen Realisierbarkeit lediglich volumetrische Überlegungen zur architektonischen / städtebaulichen Gestaltung anzustellen.
- den Nordaufgang der Personenunterführung Seite Gürtelstrasse (blau schraffierte Fläche: Gestaltung Aufgangsbereich).

2.3 Ziele

Mit der Neugestaltung des Bahnhofplatzes und der entsprechenden Schnittstellen zum Stadtkörper sollen die folgenden, untereinander nicht gewichteten Ziele erreicht werden:

- Eine überzeugende architektonische und städtebauliche Gestaltung des Bahnhofplatzes:
- die Förderung des Platzes als Stadt- und Lebensraum, die Verbindung der beiden Stadtteile durch die Personenunterführung, sowie deren Verankerung durch die beiden neu zu gestaltenden Aufgänge Süd (Bahnhofstrasse) und Nord (Gürtelstrasse), sowie die volumetrische Gestaltung des Areals F.
- Die funktionale Verknüpfung des öffentlichen Verkehrs:
die Präzisierung und Ausformulierung der Verkehrsdrehscheibe am Bahnhof Chur mit der Schaffung optimaler Verhältnisse für Umsteigebeziehungen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln.
- Die Erschließung des Bahnhofareals durch den Individualverkehr:
die Führung des Individualverkehrs zu den verschiedenen Funktionsbereichen innerhalb des Bearbeitungsperimeters sowie die vorgesehene unterirdische Parkierung im Areal F sind aufzuzeigen.
- Die Eingliederung der Linie Chur - Arosa:
der Halteort der Linie Chur-Arosa unter Berücksichtigung der betrieblichen Anforderungen und in Abstimmung auf das im Studienauftrag gewählte Gesamtkonzept.
- Ein ökonomisch tragbares Gesamtkonzept:
Eine sinnvolle Anordnung der Bauten zur Förderung einer wirtschaftlichen Nutzung des Gesamtareals (Aufnahmegebäude, Areal F, Personenunterführung), in Abstimmung auf die Publikumsströme in Bezug auf die kommerzielle Nutzung. Überlegungen zur Etappierung, welche auf die heutige Situation und Entwicklung des Immobilienmarktes in Chur eingehen, sind festzuhalten.

2.4 Beurteilungsgremium

Im Rahmen des Studienauftrages wurden im Mai 2000 7 Projekte eingereicht, welche vom eingesetzten Preisgericht beurteilt wurden. In diesem Preisgericht hatten Einsitz:

Vorsitz

Schaub, Johannes

Dipl. Architekt ETH/SIA, SBB, Leiter Architektur,
Geschäftsbereich Anlagen-Management, Zollikofen

Mitglieder

Rogenmoser, Josef
Bärtsch, Andreas
Bauschatz, Helmut
Siebert, Felicitas
Brändli, Heinrich
Dr. Fischer, Markus
Leemann, Peter
Quarella, Peter

Stadtrat Chur
Stadt Chur, Präsident Baukommission
RhB, Vizedirektor, Leiter Finanzen/Dienste
SBB, Liegenschaften, Leiterin Entwicklung und Planung
Professor, Institut für Verkehrsplanung und Transporttechnik, ETH Zürich
Präsident der kantonalen Natur-und Heimatschutzkommission, GR
Dipl. Architekt ETH/BSA/SIA, Bülach
Dipl. Architekt BSA/SIA, St. Gallen

Fachexperten

Buchenel, Beatrice	Stadt Chur, Stadtarchitektin
Dürst, Peter	Stadt Chur, Stadtingenieur
Heller, Dieter	Stadtbuss Chur AG, Präsident
Hirschbühl, Leo	RhB, Gesamtprojektleiter
Glünkin, Werner	Kt. Graubünden, Leiter Fachstelle öffentlicher Verkehr
Greuter, Kurt	SBB, Liegenschaften Entwicklung + Planung
	teilweise vertreten durch:
	Dr. Näf Hans, GSP, Zürich
Grünenfelder, Mathias	RhB, Sektionschef PSC
Nef, Andreas	SBB, Anlagen-Management, Gesamtprojektleiter
Dr. Rutishauser, Hans	Kant. Denkmalpfleger

Der Studienauftrag wurde öffentlich ausgeschrieben. Im Rahmen des Präqualifikationsverfahrens wurden vom Beurteilungsgremium sieben Planerteams ausgewählt. Ende November 1999 wurde dieser Vorschlag von der Behördendelegation bestätigt:

- Team R. Brosi und Partner, Architekten, Chur
- Team C. Clavuot, Architekt ETH/SWB, Chur
- Team D. Jüngling und A. Hagmann AG, Architekten BSA/SIA, Chur
- Team Metron AG, Verkehrsplanung und Ingenieurbüro, Brugg
- Team R. Obrist und Partner, Architekten und Planer, St. Moritz
- Team P. Stutz/M. Bolt, Architekten ETH/SIA/BSA, Winterthur
- Team Prof. U. Zbinden, Architekt ETH/BSA/SIA, Zürich

An einer zweitägigen Sitzung vom 4./5. Mai 2000 wurden alle sieben Projekte auf Erfüllung der Zielsetzungen aus dem Pflichtenheft bewertet und geprüft. Das Beurteilungsgremium hält abschliessend fest, dass das Projekt „Chur 2005“ des Team C. Clavuot in der Gesamtbewertung die Zielsetzungen sehr überzeugend erfüllt. Das Projekt zeichnet sich zudem durch grosse Flexibilität und gute Etappierbarkeit aus.

Team C. Clavuot: Chur 2005

- | | | |
|---|-------------|--|
| - | Architektur | C. Clavuot, dipl. Architekt ETH/SWB, Chur (Federführung) |
| - | Verkehr | Rapp, Ingenieure+Planer, Basel |
| - | Kommerz | Rapp, Ingenieure+Planer, Basel |

2.5 Beschreibung des Wettbewerbsprojekt durch das Beurteilungsgremium

Das Preisgericht beschreibt das Projekt folgendermaßen:

Architektonische / städtebauliche Gestaltung

Der Projektverfasser verzichtet auf eine Platzbildung im konventionellen Sinn. Der Platzraum öffnet sich von der Achse Bahnhofstrasse nach Osten und nach Westen zur Bergkulisse. Überraschend ist die Lage des Halteorts der Linie Chur - Arosa in der Achse der Personenunterführung. Diese neue Mitte wird durch das platzseitige Perrondach betont und bricht die Dominanz des bestehenden Aufnahmegebäudes. Diese Gebäudegruppe wird nach Osten fortgesetzt und über der Personenunterführung zu einem großzügigen Lichtraum erweitert, der die anliegenden Kommerzflächen aufwertet. Seitlich längs der Bahngleise geführte Rampen ergänzen den Treppenaufgang zum Bahnhofplatz und fügen sich in seine räumliche Entwicklung ein. Im Areal F schliessen zwei, durch die Strassenführung geformte Bauten, den Stadtkörper gegen den durch den Bahnhofplatz, Bahnhofbauten und Gleise bestimmten Raum ab. Diese fließende Bewegung wird durch das senkrecht dazu gestellte Aufgangsgebäude auf der Nordseite der Unterführung betont.

Funktionale Verknüpfung Öffentlicher Verkehr

Die Verkehrslösung ist klar und einfach mit hohen Freiheitsgraden hinsichtlich Verkehrsführung Innenstadt, Anordnung der Stadtbushaltestellen und Etappierung. Verbesserungsbedürftig und -fähig ist die Querung der Fussgänger mit dem motorisierten Verkehr bei der Einmündung in die Bahnhofstrasse.

Erschliessung durch Individualverkehr

Das Projekt ist eine interessante, neue Lösung mit guter Einhaltung der vorgegebenen Randbedingungen.

Eingliederung der Linie Chur - Arosa

Es werden sowohl die bahntechnischen Anforderungen, als auch die Umsteigebeziehungen optimal erfüllt.

Ökonomisches Gesamtkonzept

Das Projekt sieht eine kurze Personenunterführung vor und reduziert so die Kommerzfläche, weist aber erhebliches Erweiterungspotential und grosse planerische Freiheit auf. Gesamthaft ist die Wirtschaftlichkeit im derzeitigen Stadium nicht begründet. Die Nutzungen im Aufnahmegebäude sind bahnbetriebslastig ausgerichtet, was zu überdenken und zu verbessern wäre. Die Anbindung des Areal F an die Personenunterführung mit einer Aussparung des Gleisbereichs der Linie Chur - Arosa ist sinnvoll. Angaben zur Nutzung der Obergeschosse fehlen. Die Rentabilität des östlichen, abgelegenen Baukörpers ist nicht gegeben.

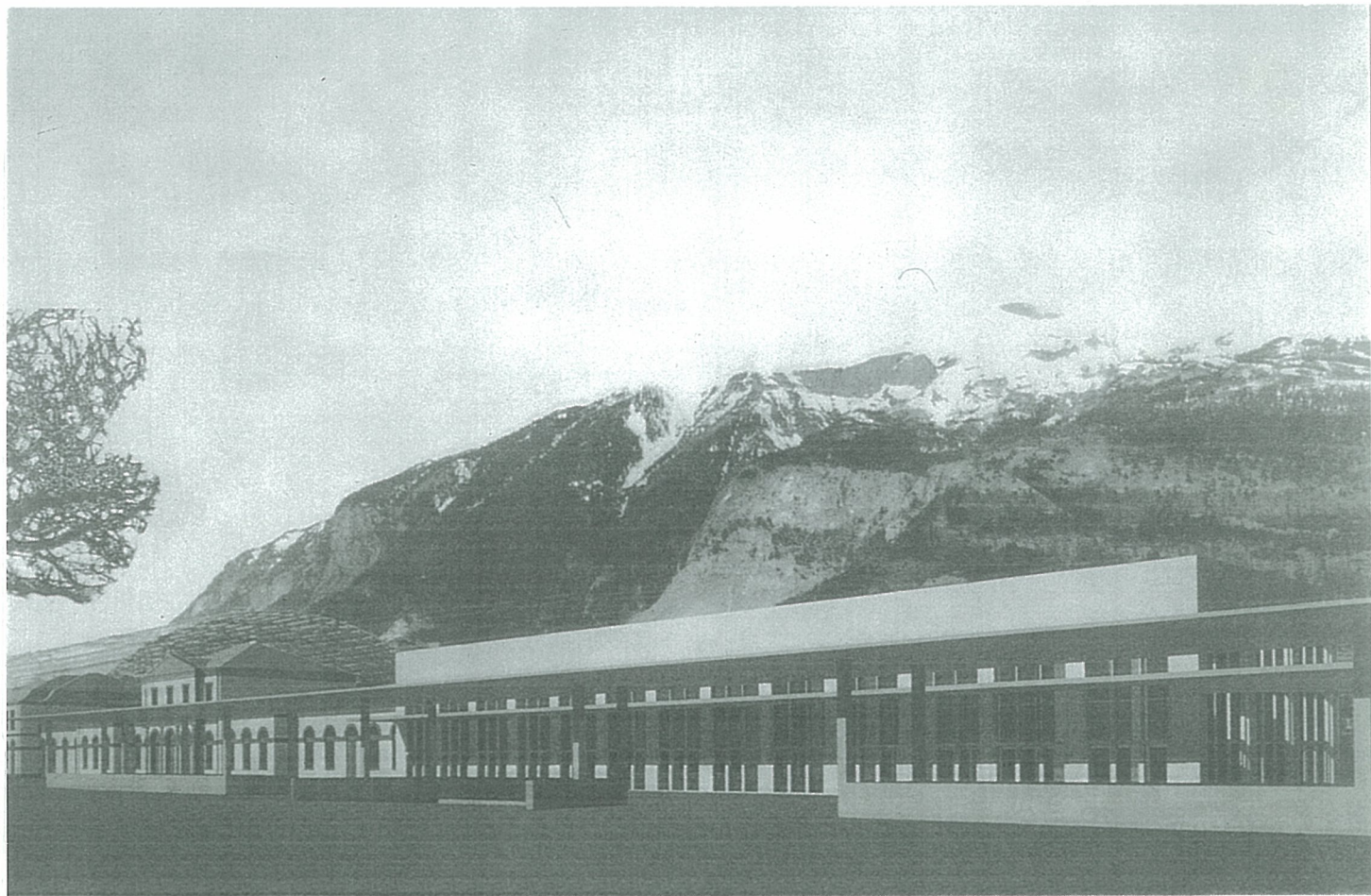
2.6 Empfehlung des Beurteilungsgremiums

Das Beurteilungsgremium empfiehlt der Behördendelegation einstimmig das Projekt „2005 Chur“ des Teams C. Clavuot zur Weiterbearbeitung. Dieses Team soll mit der Bearbeitung bis und mit Stufe Quartierplanungsanpassung beauftragt werden. Dabei sind diese Arbeiten mit dem Ausbau der Publikumsanlagen am Bahnhof so zu koordinieren und zu terminieren, dass keine unnötigen Investitionen getätigt und keine Provisorien erstellt werden müssen. Bei der Bearbeitung sind die vom Beurteilungsgremium im Bericht festgehalten Verbesserungen zu berücksichtigen, namentlich in folgenden Bereichen:

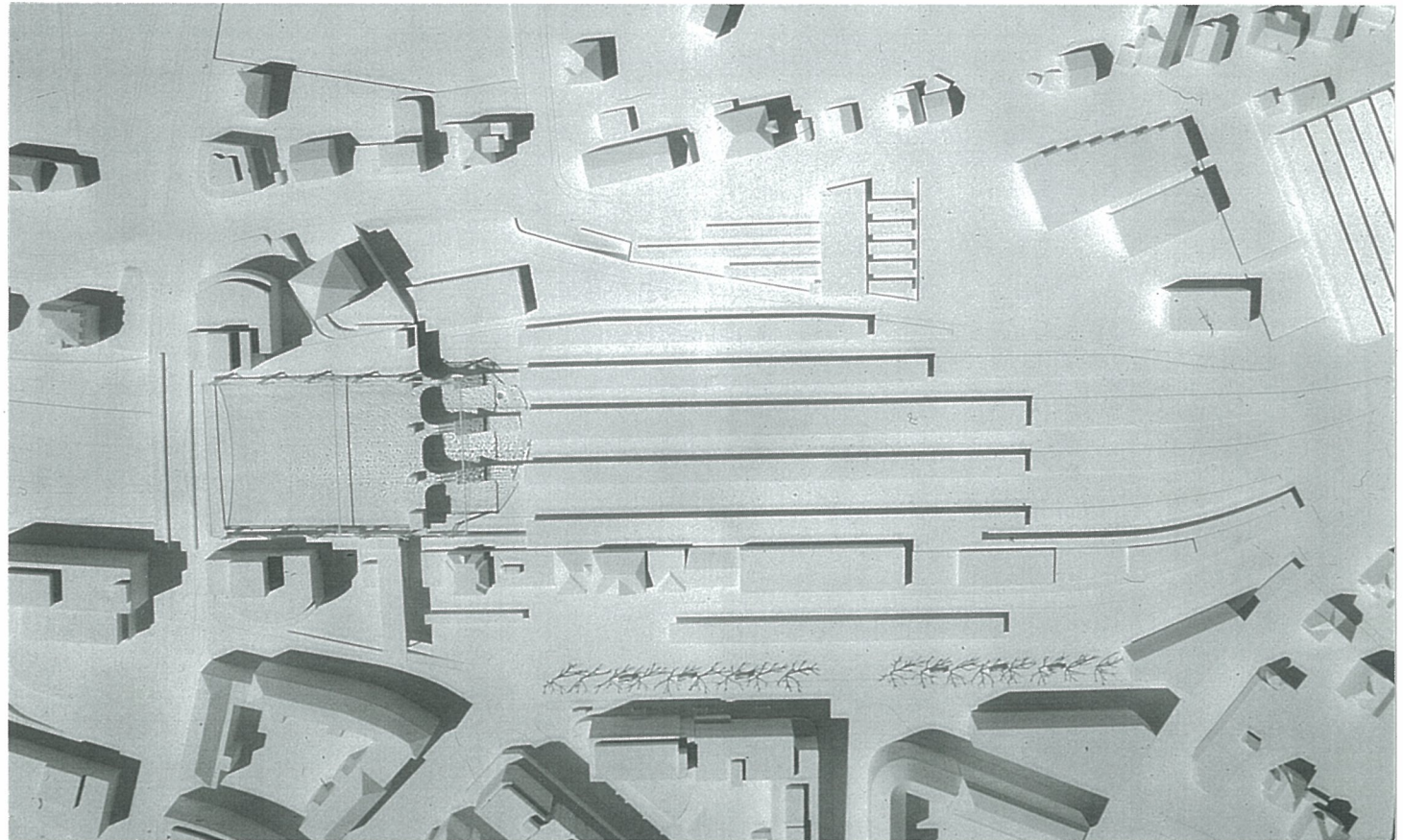
- Kreuzung Personenstrom mit Bus und Individualverkehr im Bereich Einmündung Bahnhofstrasse
- Die ausschliessliche Nutzung des ersten Untergeschosses des Areal F als Parkierung muss im Hinblick auf eine wirtschaftlichere Nutzung überprüft werden

3 Auftrag

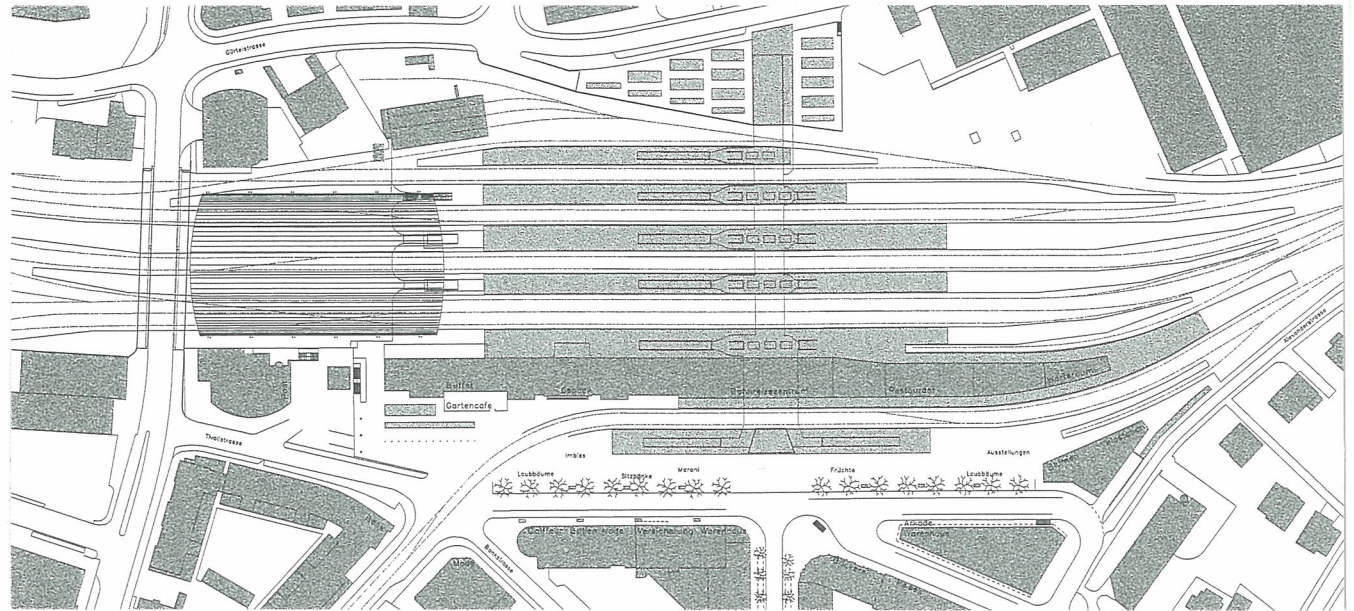
Der Auftrag zur Weiterbearbeitung wurde am 6. Juni 2000 an das Team Clavuot/Rapp übergeben. Die zu leistenden Arbeiten sind im Pflichtenheft für die Planungsarbeiten zur Änderung des rechtskräftigen Gesamtüberbauungsplanes (GÜP) Bahnhofgebiet Chur (5. Juli 2000) aufgelistet.



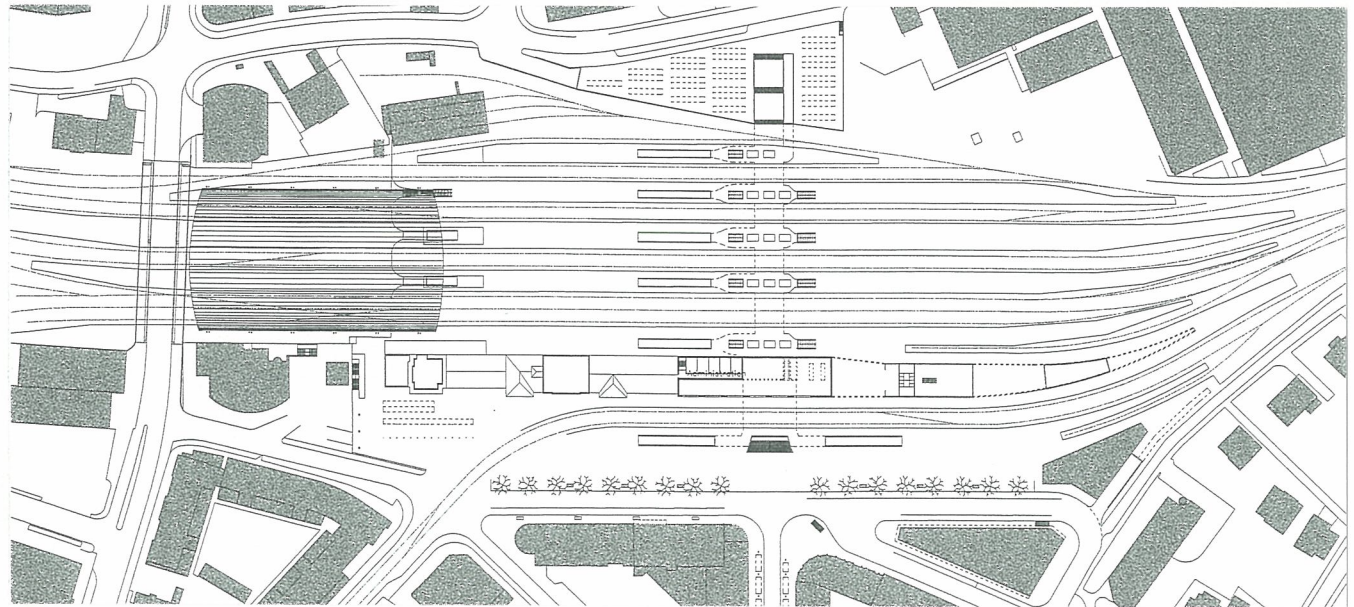
Wettbewerbsprojekt: Blick auf die Südfassade



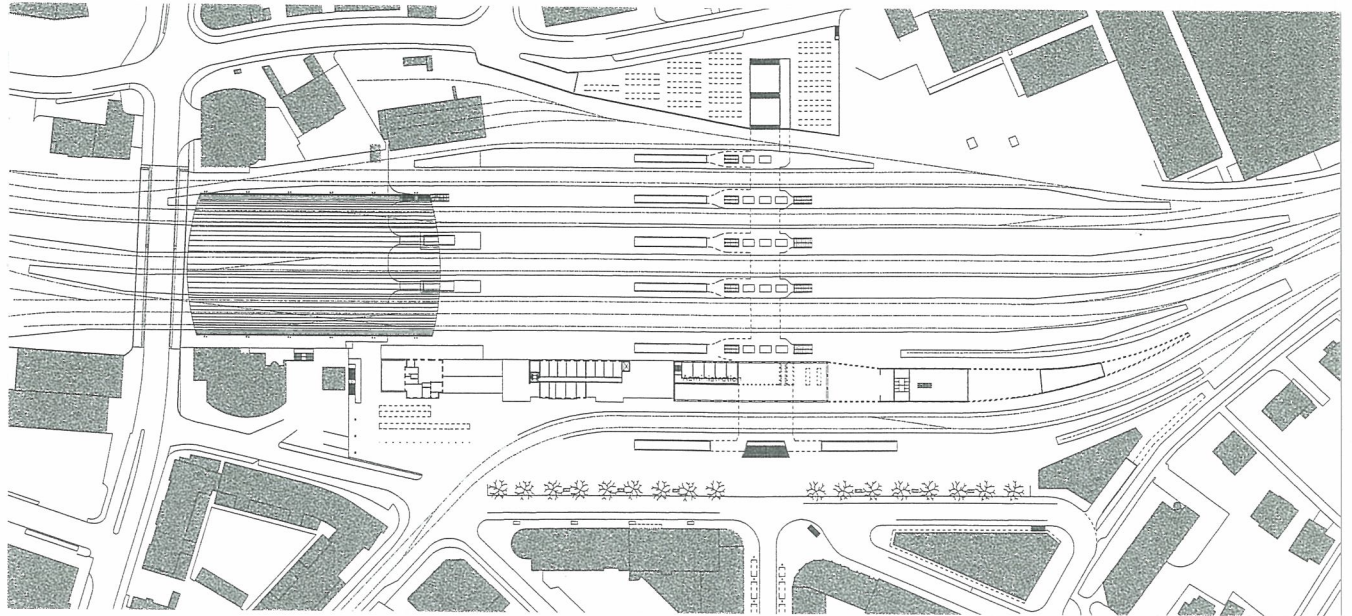
Wettbewerbsprojekt: Modell mit Blick auf das Bahnhofareal



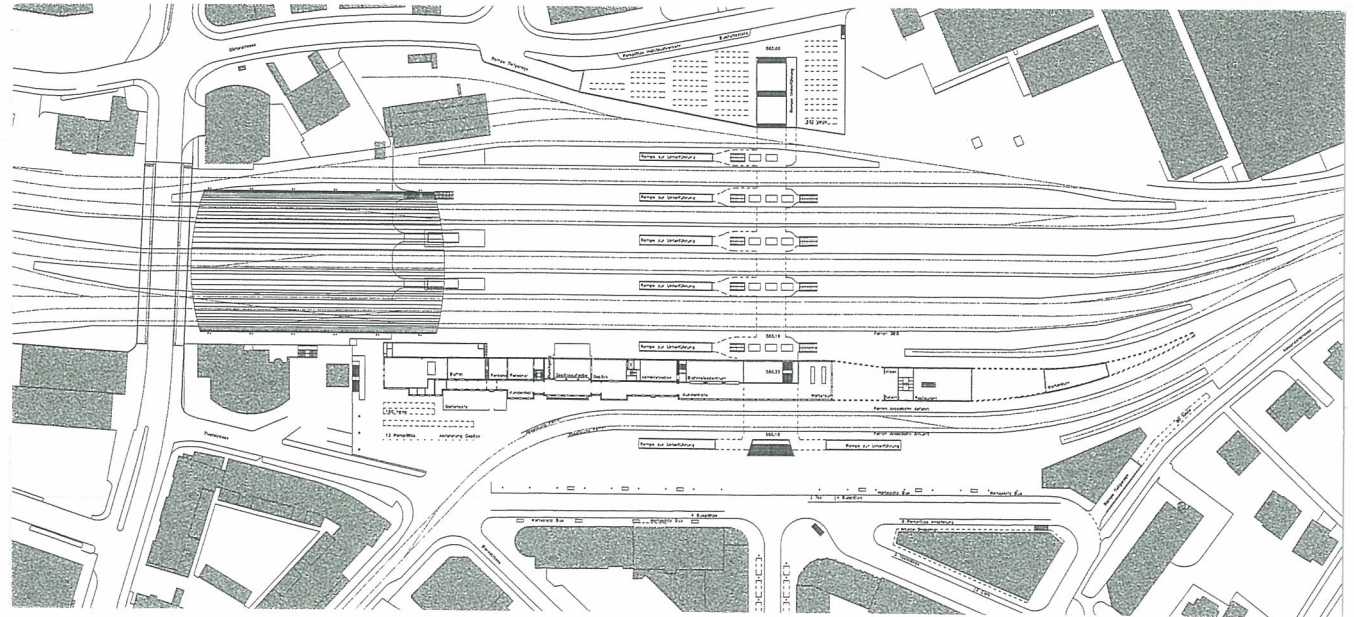
Wettbewerbsprojekt: Situation mit Dachaufsicht



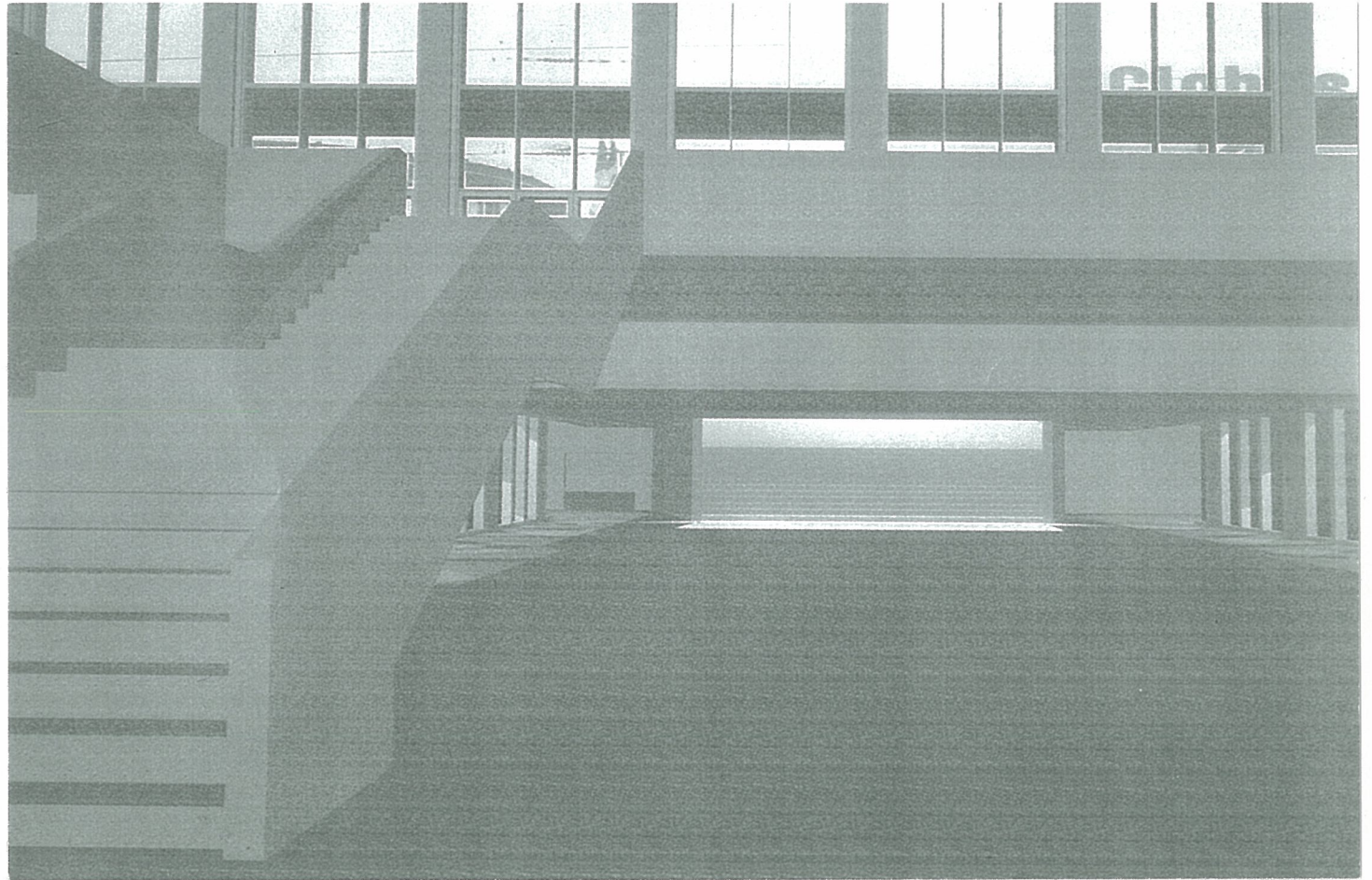
Wettbewerbsprojekt: Situation mit 2. Obergeschoss



Wettbewerbsprojekt: Situation mit 1. Obergeschoss



Wettbewerbsprojekt: Situation mit Erdgeschoss



Wettbewerbsprojekt: Blick durch die Personenunterführung

B Richtprojekt

1 Richtprojekt und Gesamtüberbauungsplan

Das Richtprojekt ist das überarbeitete Wettbewerbsprojekt. Es dient als Leitbild für das zu erreichende Ziel. Es illustriert die Art und Weise, wie die zukünftige Bebauung aussehen soll. Es gibt Aufschluß über den städtebaulichen und architektonischen Charakter. Die im Gesamtüberbauungsplan festgelegten Baulinien und Höhenkoten und das in den Richtplänen dargestellte Bauvolumen bestimmen den Spielraum der kubischen Gestaltung. Die Quartierplanbestimmungen halten die absolut notwendigen Gestaltungselemente der künftigen Überbauung fest.

2 Erarbeitung Richtprojekt

Ein Vergleich des Wettbewerbsprojektes mit den Richtplänen zeigt auf einen Blick eine überraschend grosse Übereinstimmung. Immer wieder konnte im Verlauf des Planungsprozesses die Erfahrung gemacht werden, dass die wesentlichen, im Wettbewerbsprojekt „Chur 2005“ getroffenen Leitideen und Entscheide einer harten, unter städtebaulichen, funktionalen und betrieblichen Aspekten durchgeführten Prüfung Stand hielten.

Während der Erarbeitung des Richtprojektes flossen die folgenden Änderungen zum Wettbewerbsprojekt „Chur 2005“ ins Richtprojekt ein:

- Aufhebung der unterirdischen Parkierung an der Gürtelstrasse
- Erweiterung des Planungssperimeters durch das HW - Areal
- Rolltreppe vom Hausperron auf das Postdeck
- Erstellung von 2 Reservegleisen der Chur - Arosa - Bahn zwischen dem Regionalgleis SBB und dem Gleis 2 der CA – Bahn
- Sperrung des MIV über den Bahnhofplatz

In der Folge ergaben sich folgende Änderungen:

- Vergrösserung des Volumens von F2
- Abtrennung der östlichsten Annexbauten (H3)
- Verlegung der Busstation in die Platzmitte
- Erreichen einer grosszügigen, verkehrsfreien Zone Bahnhofplatz-Bahnhofstrasse
- Kommerzangebot in der Personenunterführung unter dem Bahnhofplatz
- 1 grosser Annexbau (H) an das bestehende Aufnahmegebäude (G) anstelle von mehreren.

3 Beschreibung des Richtprojektes

Wir haben uns die Freiheit genommen, den Bahnhofplatz neu zu definieren und ihn als großzügigsten Platz mit vielfältigsten und attraktiven Möglichkeiten für die Zukunft vorzuschlagen.

Städtebauliches und architektonisches Konzept

Ein Stadtraum muss großzügig sein, damit auch in Zukunft die verschiedensten Nutzungsmöglichkeiten und weitere Stadtentwicklungen möglich sein können.

Der Bahnhofplatz wird nun so angelegt, dass alle Strassen und die Bahn von allen Seiten her auf den Platz einmünden. Die Zugänge sind dabei - im räumlichen Verhältnis zum neuen Bahnhofplatz - eng, sodass der Platz in seiner zentrierenden, überraschenden Grösse als öffentlicher Gemeinschaftsort erkannt werden kann.

Er bildet zugleich das Übergangselement von der City zu den Bahnhofsanlagen. So wird der Platz einerseits von 6-geschossigen Stadtbauten und andererseits von niedrigen, sehr langgestreckten Bahnbauten eingefasst. Durch die Ausbildung der Bauten (Lage zur City, Höhen, Funktionen, Baumaterialien etc.) wird vom Platz aus erkenntlich, welchem Gebrauchsteil der Stadt der betreffende Bau zuzuordnen ist.

Die Citybauten bilden so - in ihrer Frontalität zu den Bahnhofbauten - den eigentlichen Eingang zu Stadt, währenddem die Bahnhofbauten die Verbindung zur Ferne anknüpfen.

Die Weite und Offenheit des Platzes hat viele Vorteile:

- Der Platzbenutzer tritt in einen Stadtort ein, wo die gesamte, die Stadt umgebende Landschaft - die Landschaft Nordbündens - beeindruckend erlebt werden kann. Chur bleibt dem Reisenden so in seiner Eigenart und Lage in Erinnerung.
- Offene, grosszügige Räume lassen der Benutzung alle möglichen Freiheiten. Darüberhinaus erhalten der Platz und die ihn umgebenden Gebäude viel mehr Sonnenlicht, was eine freundlichere Platzatmosphäre ermöglicht.
- Viele Möglichkeiten für attraktive, von überall her gut ersichtliche, am Bahnhofplatz selbst gelegene Standorte für den Kommerz
- Entflechtung der Verkehrsströme
- Viel Platz für Begegnung von Reisenden, Wartenden, Ruhenden usw.

Bahnhofplatz

Der Bahnhofplatz erfüllt - zusammen mit seinen ihn umgebenden Bauten - folgende Bedingungen:

- Kurze Erschliessungswege, ebenerdig, witterungsgeschützt und invalidengerecht
- Sichere, grosszügig dimensionierte Verbindungen und Vorbereiche
- Ankommen aller Verkehrsteilnehmer „auf dem Platz“
- Entflechtung der Verkehrsbeziehung, verkehrsberuhigt
- Übersichtlichkeit
- Grosszügige, auch für die Zukunft benutz- und veränderbare Anlageteile
- Flexible Ausbaustufen

Der Platz wird nun so zonierte, dass die verkehrsfreie Fussgängerzone der City zugeordnet wird. Somit werden die grossen Verkaufsgebäude optimal und direkt bedient. Dies wird ein Umschlagplatz mit verschiedensten Umsteigebeziehungen und verschiedenen Möglichkeiten für beobachten, verreisen, lesen, sich orientieren, Begegnung usw. Eine Allee mit Laubbäumen und sich im Schutz darunter befindende überdeckte Wartebereiche und Bänkli bildet den Übergang zum Verkehrsbereich, beginnend mit dem Stadtbuss

Bahnhofgebäude

Die Bauten für die Bahn unterscheiden sich in ihrem volumetrischen, architektonischen und baugeschichtlichen Ausdruck sowie ihrem funktionellen Gebrauch von den Kommerzbauten der City: sie dienen nur der Funktion der Bahn. Sie sind betretbar, durchschreitbar, transparent, niedrig und sie sind additiv der Länge nach aneinandergereiht. Die Bauten zeigen so, welcher Funktion sie dienen. Es ergibt sich eine Abfolge von verschiedenen Baukörpern und Bauteilen, welche aber in ihrer gesamten Funktion zusammenhängen, zusammengehören - als Einheit - nämlich als „Bahnhof Chur“. In dieser Weise führen wir das neue Bahnreisezentrum, das Restaurant, die Perronüberdeckungen und die Wartezone auf den Perrons weiter. Das neue Bahnreisezentrum steht nun zentral zur Hauptachse der Fussgänger City-Rheinquartier und wird von ebendieser auf zwei Ebenen durchschritten und gebraucht.

Das Bahnreisezentrum zeigt sich als helle, transparente, mehrgeschossige Halle, welche nicht nur viel Licht in die Unterführung bringt, sondern auch - in ähnlicher Art und Weise wie das Glas-Tonnendach über der Postautostation - als leuchtendes, öffentliches Zeichen des Churer Bahnhofs.

Der Altbau wird somit nicht zur Seite gedrängt oder abseits liegen gelassen. Er wird eingefügt und neu belebt, auch im Innern, indem er sich mit der Kundenhalle des neuen Bahnreisezentrums verbindet und ebenso wichtige wie frequentierte Funktionen enthält. Das sinnvolle Weiterbauen ist der Schritt zur Eingliederung der Geschichte.

Im Untergeschoss finden sich Technik, Lager und Personalräume und Bahnreisezentrum, im Erdgeschoss ein Kommerzangebot und das Buffet und sowie in den Obergeschossen die Administration, die Personalräume und ein weiteres Kommerzangebot.

Bauten im Areal F / Kommerz

Die zwei neuen, vorgeschlagenen grossen Kommerzbauten mit 5 und 6 Geschossen erhalten 3-4 Untergeschosse. In diesen Bauten können Warenhäuser, Läden, Büros, Wohnungen und in den Untergeschossen Warenhaus, Privatparkierung sowie Lagerräume Platz finden.

Unter dem Bahnhofplatz und der neuen Strassenschlaufe kommt das öffentliche, 3-4-geschossige Parking mit ebenerdigen Anschluss an die Personenunterführung zu liegen.

In der Unterführung im platzartig erweiterten Bereich des Bahnreisezentrums findet sich die Fortführung des Kommerzangebotes mit kleineren Läden mit speziellen Angeboten für Reisende und Wartende (Souvenirs, Kiosk, Literatur..)

Der Bahnhofplatz wird rundum von Kommerzangeboten flankiert: Bank, Mode, Warenhaus, Läden, Restaurant, Parkierung etc. Auf dem Platz selbst können bewegliche Verkaufsstände für Früchte, Zeitschriften, Schnellimbiss, Kiosk etc. aufgestellt werden. Hier ändert sich also die Möblierung nach Jahreszeit.

Auf der nördlichen Bahnhofseite schlagen wir eine grössere Veloparkierung für die Zulieferer aus dem Rheinquartier vor.

Etappierungen

Grundsätzlich wird hier so konzipiert, dass die voneinander unabhängigen Institutionen wie SBB, RhB, Stadt oder Private den Zeitpunkt der baulichen Ausführung ihrer Anlage unabhängig von anderen und ohne Vorinvestitionen wählen kann. Bauliche, terminliche und finanzielle Interessen sollen getrennt werden können. Die Anlagen können aber auch miteinander erstellt werden. So kann in kleinen Etappen dem Ziel entgegengegangen werden.

Dies hat zur Folge, dass sich der Bahnhofplatz in nächster Zukunft immer wieder anders zeigen wird, bis er einmal seinen Endausbau erreicht hat. Jede Phase dahin soll ihren Reiz haben.

3.1 Architektur und Ausgestaltung

Grundsätzlich wurden die Leitvorgaben aus dem Studienauftrag weiterbefolgt und von allen Beteiligten unterstützt.

Durch die Abtrennung der östlichsten Annexbauten öffnete sich der Bahnhofplatz vor dem Gebäude F2 gegen Norden hin. Um diesem entgegenzuwirken, wurde der Bau F2 volumetrisch gestärkt d.h. gegen die Gleise hin verbreitert. Im gleichen Zuge wurden die verschieden grossen Annexbauten zu einem einzigen, klaren Bau zusammengefasst.

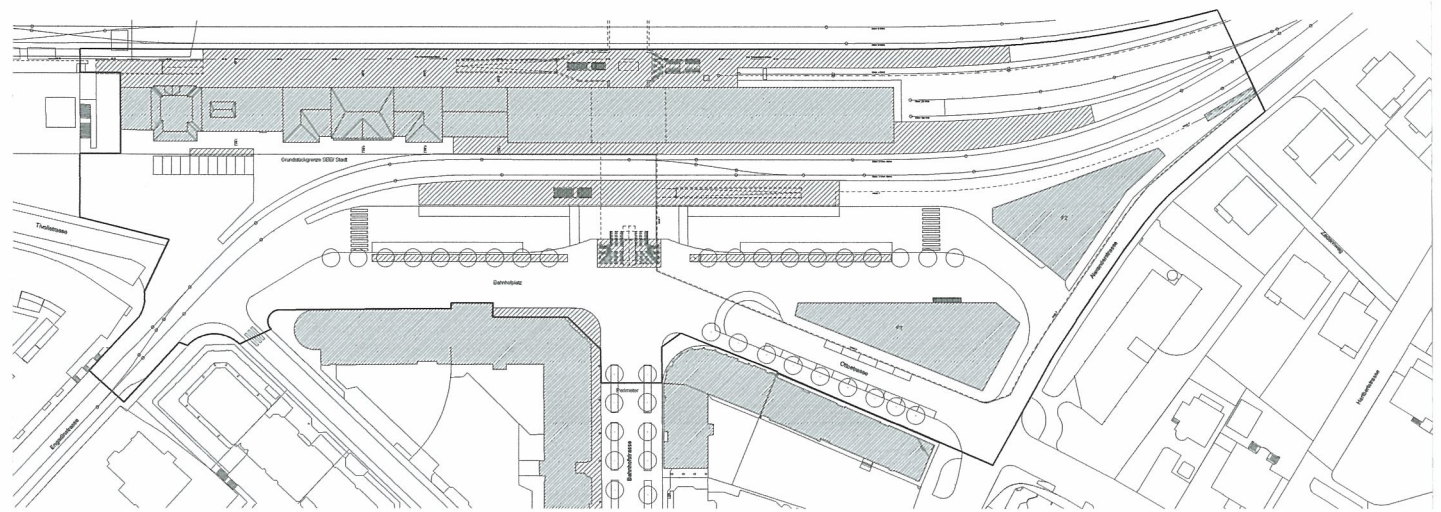
Die Architektur der neuen Hochbauteile zeigt sich wie folgt:

- Feine Stahlprofile tragen massive Ebenen. Ebenen für Perrondächer, Zwischendecken und Gebäudedächer. Die Stahlprofile können vielseitig genutzt werden, so für Anschlagtafeln, Stadtinformationen, Sitzgelegenheiten, Velodepots, Bushaltestellen, Gebäudestützen, als Fassadenkonstruktion etc.
- Die massiven Ebenen schützen vor Wetter und erlauben neben einer vielseitigen Nutzung darunter das Gewicht der Berge abstrahiert am Bahnhof auch wahrzunehmen.
- Die so vorgesehene Architektur der Neubauten verbindet sich auf eine moderne Art und Weise - durch Weiterführen der Massivität der Konstruktion in der Horizontalen - mit dem bestehenden Aufnahmegebäude. Alt und neu ergeben eine Einheit ohne sich baulich identisch zeigen zu müssen.
- Das bestehende Aufnahmegebäude wird nach denkmalpflegerischen Gesichtspunkten restauriert.

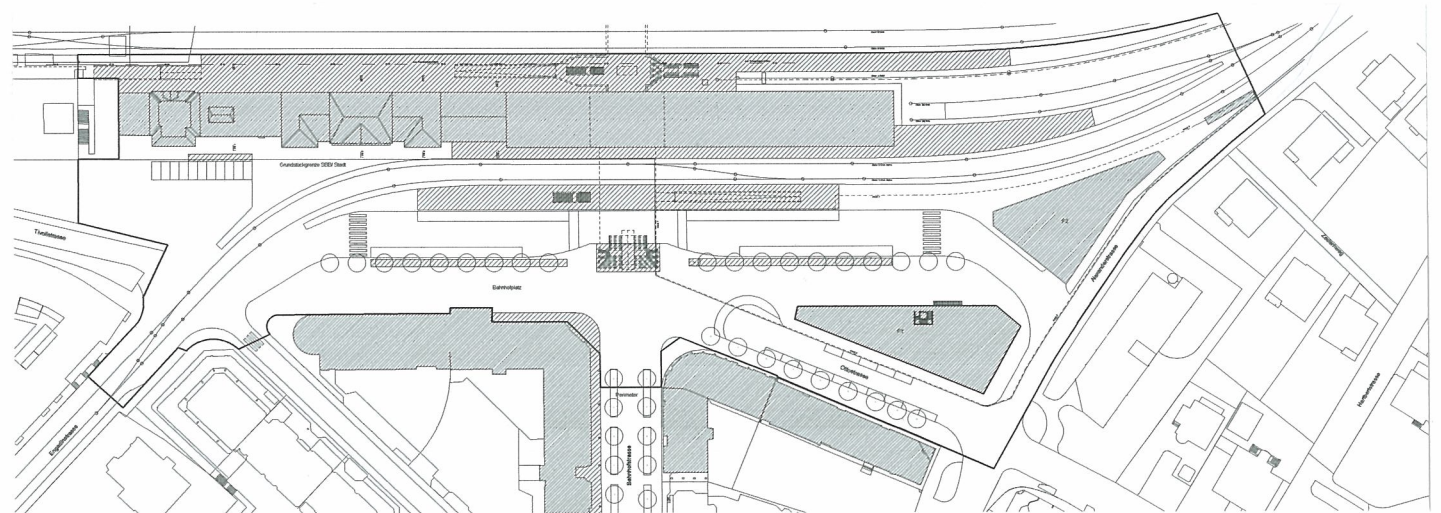
Fassaden:

- Die Fassaden der Bauten F1 und F2 werden - den Citybauten ähnlich- mit viel Glas ausgestaltet.
- Die Personenunterführung wird hell ausgestaltet, flankiert von einladenden, einheitlich im Gesamtbild gestalteten Läden.

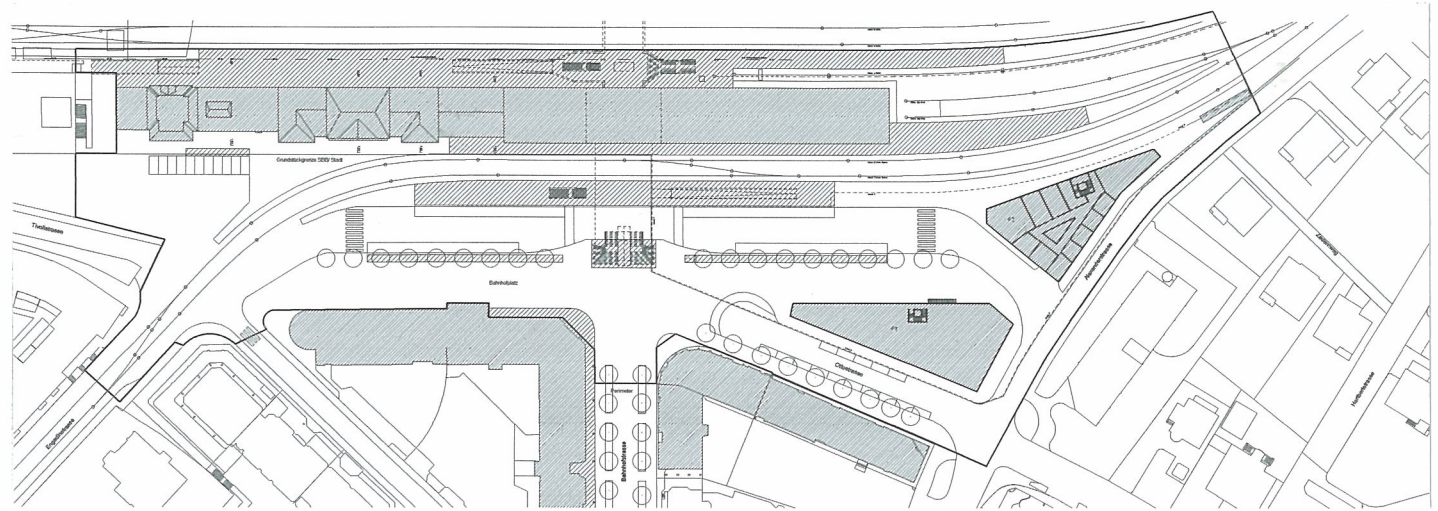
3.2 Richtprojektpläne



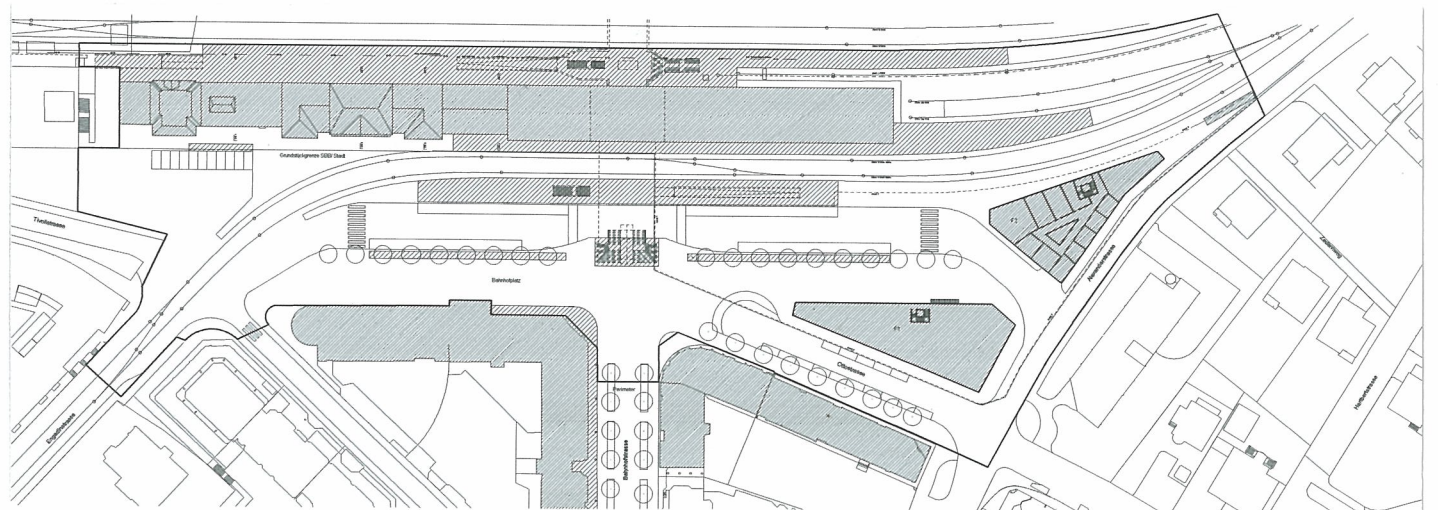
Richtprojekt: Dachaufsicht mit Situation



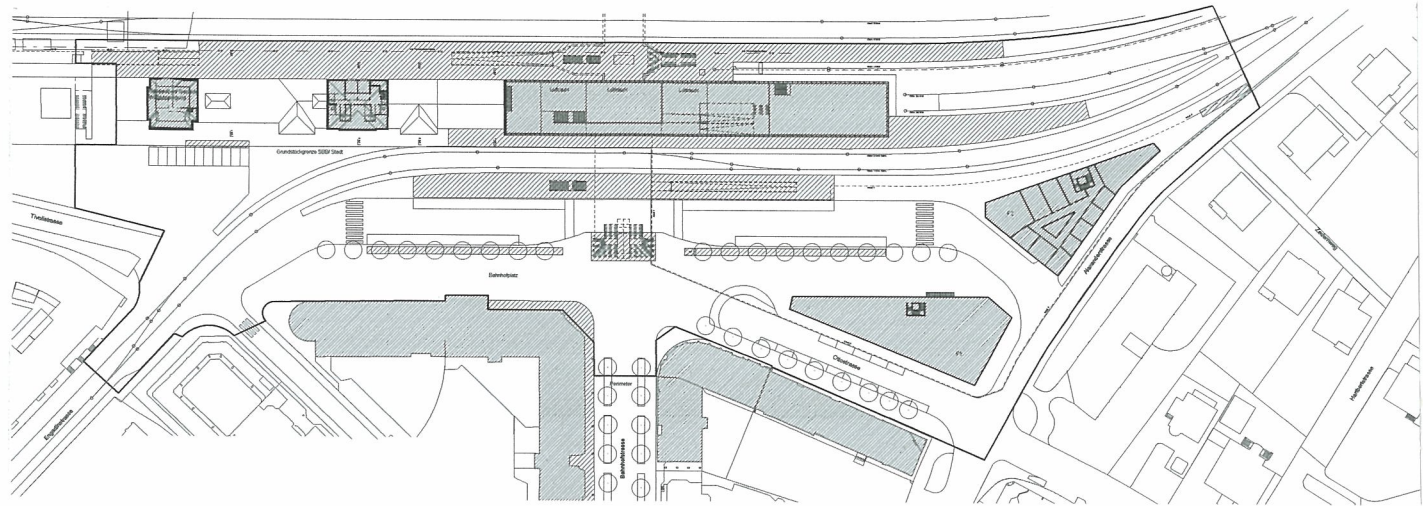
Richtprojekt: 5. Obergeschoss mit Situation



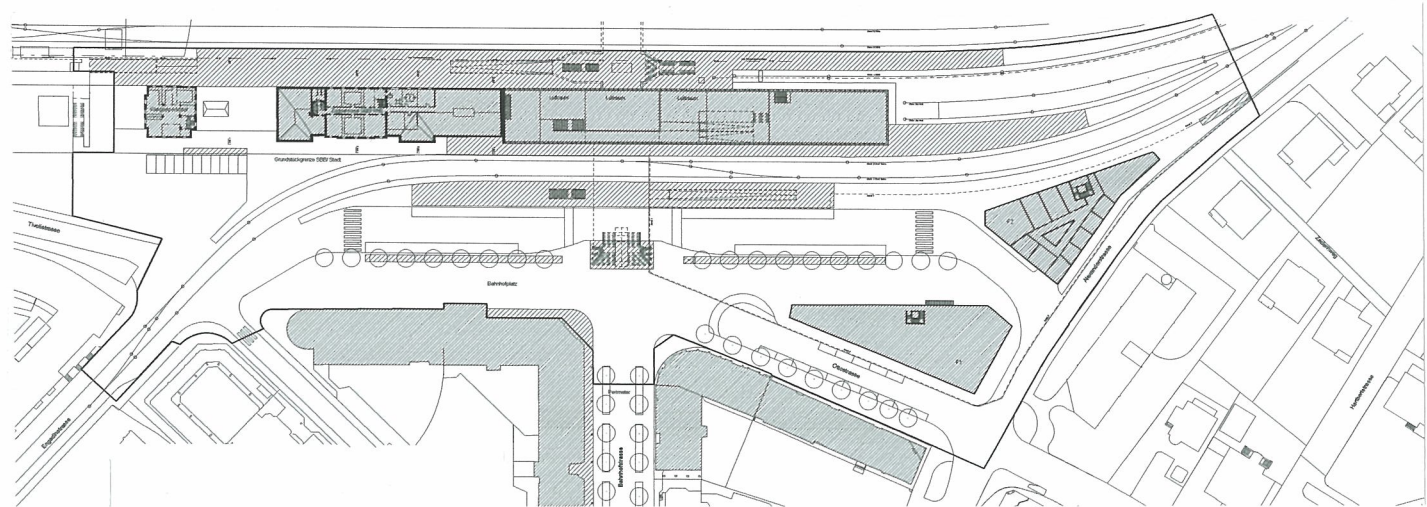
Richtprojekt: 4. Obergeschoss mit Situation



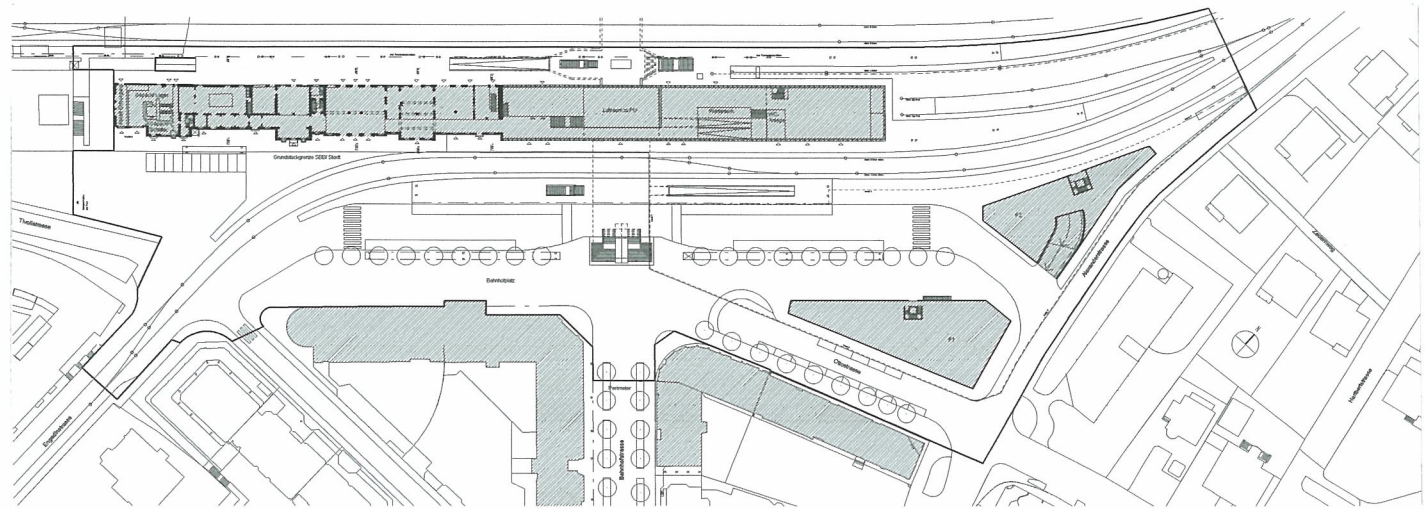
Richtprojekt: 3. Obergeschoss mit Situation



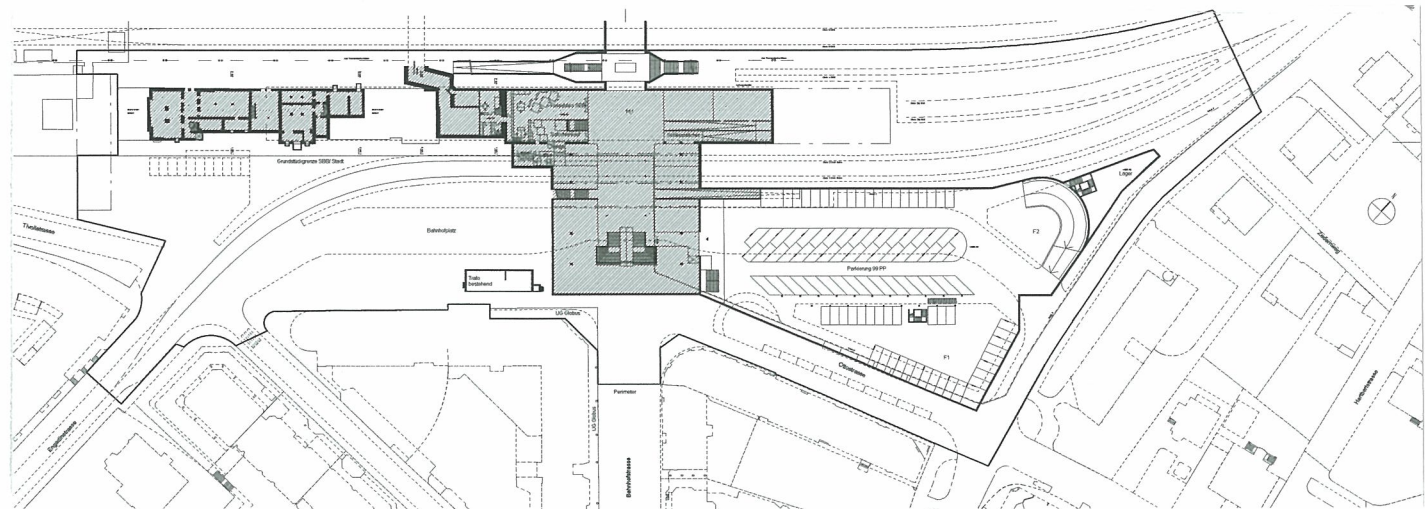
Richtprojekt: 2. Obergeschoss mit Situation



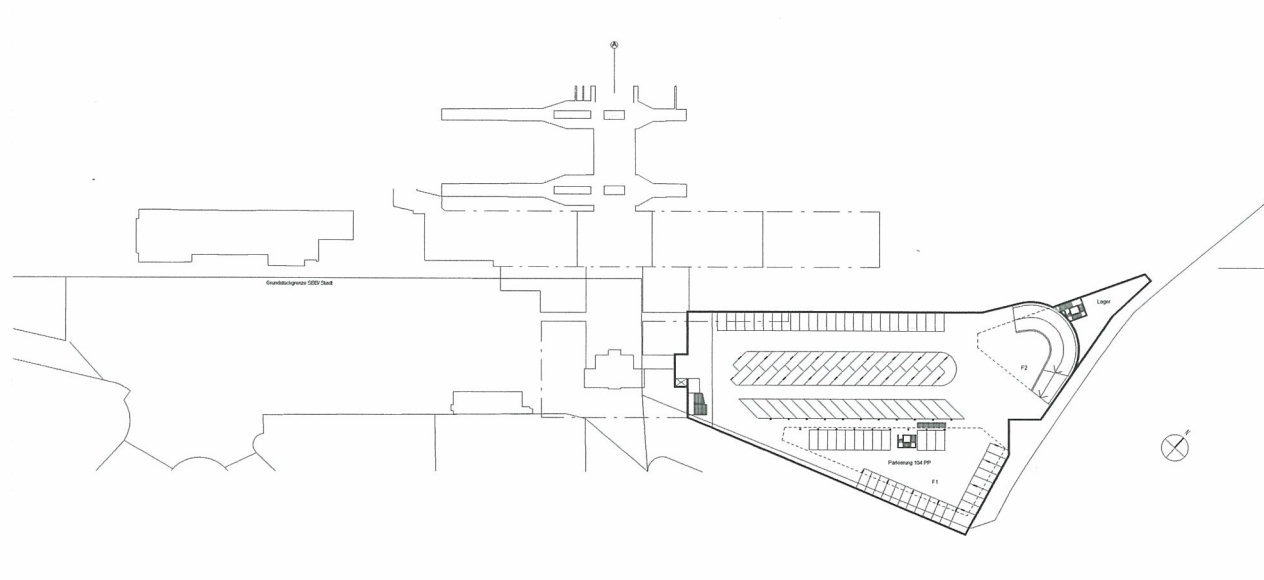
Richtprojekt: 1. Obergeschoss mit Situation



Richtprojekt: Erdgeschoss mit Situation



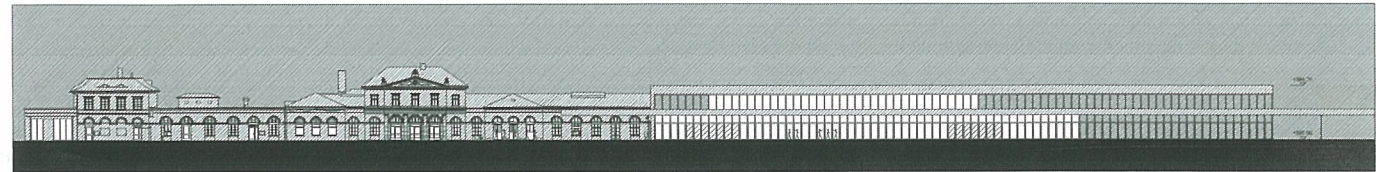
Richtprojekt: 1. Untergeschoss mit Situation



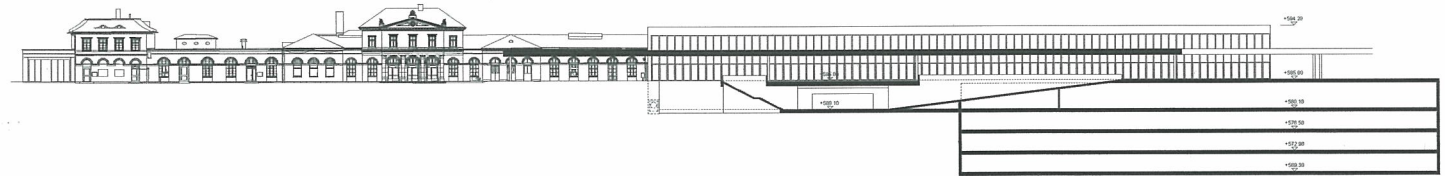
Richtprojekt: 2 - 4. Untergeschoss mit Situation



Richtprojekt: Südfassade



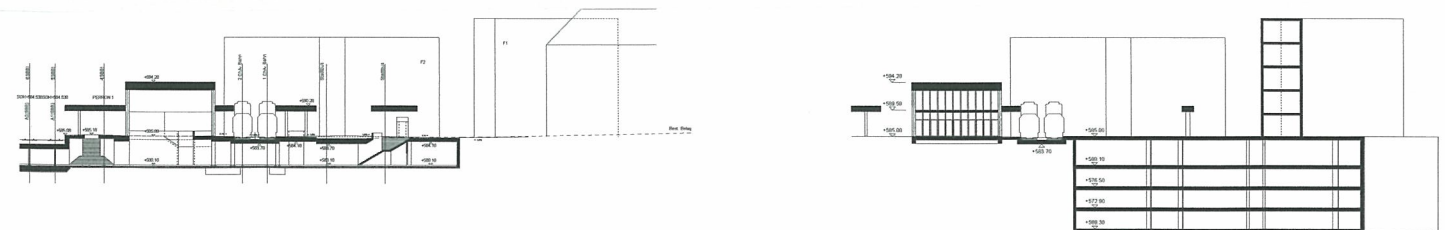
Richtprojekt: Südfassade bei Nacht



Richtprojekt: Längsschnitt 1



Richtprojekt: Längsschnitt 2



Richtprojekt: Querschnitte

3.3 Nutzungen / Kubaturen

Ziel war es, an möglichst attraktiver Lage, d.h. nahe an den grossen Personenströmen, ein für Chur angemessenes und vielfältiges Flächenangebot zu erreichen:

- Die Bauten Aufnahmegebäude und Annexgebäude werden sowohl bahnbetrieblich wie auch kommerziell genutzt.
- Die Tiefgarage dient als Angebot für Pflicht- sowie für öffentliche Parkplätze.
- Die Personenunterführung dient der Erschliessung und als Vorfläche für den Kommerz.
- Alle weiteren Bauteile werden kommerziell genutzt. Die Nutzung betreffs „Kommerz“ ist freigestellt.

Das Richtprojekt sieht für die verschiedenen Bauten folgende Netto - Nutzflächen vor:

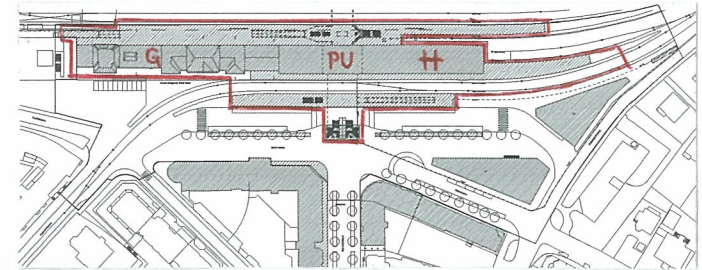
Gebäude	Aufnahmegebäude AG	Annex AN	Tiefgarage TG	Personenunterführung PU Inkl. Kommerz	F1	F2
5. OG					800m2	
4. OG					800m2	635m2
3. OG					800m2	635m2
2. OG	160m2				800m2	635m2
1. OG	510m2	820m2			800m2	635m2
EG	1125m2	1300m2			800m2	635m2
1. UG	636m2	1020m2	2580m2	1735m2	1200m2	635m2
2. UG			2580m2		1200m2	635m2
3. UG			2580m2		1200m2	635m2
4. UG			2580m2		1200m2	635m2
Kubaturen nach SIA	14500m3	18830m3	45800m3	12600m3	39200m3	22700m3

3.4 Etappierung

Ein Hauptziel des Studienauftrages und der Gesamtüberbauungsplanung war es, ein Konzept zu finden, das wohl ein Ganzes ist, dessen einzelne Teile aber möglichst wenige Abhängigkeiten untereinander haben. Ein solches Konzept erleichtert die politische, juristische und finanzielle Realisierung. Es erlaubt aber auch spätere Rücksichtnahmen auf neue Erkenntnisse. Die bautechnischen Probleme sind überblickbar und einzeln zu lösen, ohne Präjudizien zu schaffen. Die bauliche Etappierung ist somit weitgehend frei, und die Entscheide können von den einzelnen Trägern unabhängig und ohne Vorinvestitionen getroffen werden. Die etappenweise Verwirklichung könnte beispielsweise folgendermassen aussehen:

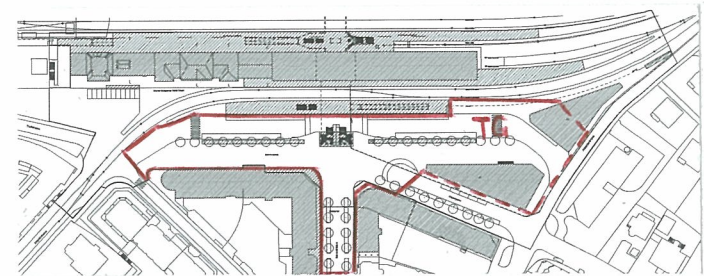
Phase 1

- Personenunterführung mit Kommerzangebot
- Annexgebäude und Perrondächer
- Sanierung bestehendes Aufnahmegebäude
- Verschiebung Chur - Arosabahn



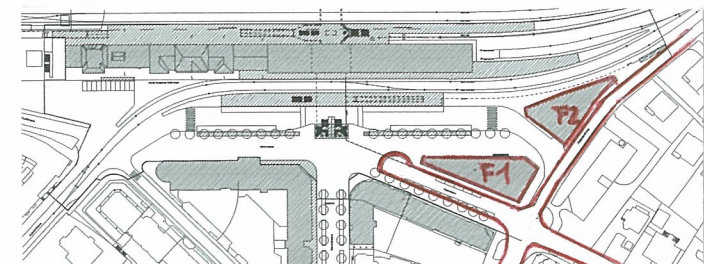
Phase 2

- Erstellen Tiefgarage
- Gestaltung Bahnhofplatz mit neuem Busterminal und verkehrsfreier Zone bis in die Bahnhofstrasse.

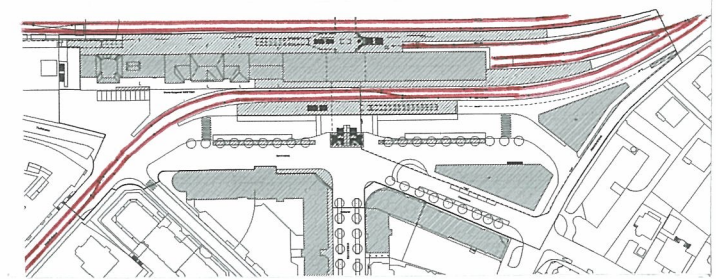


Phase 3

- Kommerzbauten F1 und F2



3.5 Verkehr



Gleisanlagen SBB / RhB, Chur - Arosabahn

Die SBB baut ihr gesamtes Angebot auf die „Bahn 2000“ um. Im hier vorliegenden Richtprojekt bedeutet dies: Aufhebung des Güterschuppens und der Gütergleise im Areal F.

Ein Regionalgleis SBB anstelle des heutigen Gütergleises beim Güterschuppen.

Das heutige Gleis 1 behält seine Funktion

Die Lage dieser zwei Geleise direkt am Hausperron ist sehr kundenfreundlich. Der Bahnhofplatz kann ebenerdig erreicht werden.

Die 2 Geleise der Arosabahn werden direkt stirnseitig an den Annexbau - an das neue Bahnreisezentrum - angefügt.

Die Engadinstrasse wird durch die Chur - Arosa Bahn doppelspurig befahren. 2 Schienen garantieren einen einwandfreien Betrieb.

Die Gleise der Chur - Arosa Bahn sind - ausser im östlichsten Teil des Bahnhofplatzes - in Asphalt verlegt.

Die Arosabahn steht - angekommen oder abfahrtsbereit - mitten auf dem hellen Bahnhofplatz. Der Bahnhofplatz wird somit seines Namens gerecht und die Züge werden kürzest, ebenerdig und überdeckt bedient. Durch nur ein geringes Absenken des Gleisniveaus (12 cm) kann - bei Abwesenheit der Züge der Arosabahn - der Platz in seiner gesamten Breite genutzt, bzw. überschritten werden. Die Züge stehen dem Benutzer absolut zentral bereit und haben idealste (natürlich behindertengerechte) Verbindungen zur Bahnhofunterführung.

Der Abbruch des Güterschuppens, die Verlegung der Arosabahn und die Aufhebung der Gleisgruppe im Areal F schaffen die Voraussetzungen für eine kundennahe und kommerzielle Nutzung des Bahnhofareals.

Fussgängerverkehr

Dem Fussgänger wird oberste Priorität bezüglich Sicherheit, Übersicht, Erfahrung des Bahnhofplatzes und Begegnung gegeben.

Hierfür wird die Personenunterführung unter allen anderen Verkehrsträgern hindurchgeführt. Ein Lift und die grosszügige, mit 2 Rolltreppen ausgestattete Haupttreppe führen direkt in einen weiten verkehrsfreien Bereich, welcher sich vor dem

Hierfür wird die Personenunterführung unter allen anderen Verkehrsträgern hindurchgeführt. Ein Lift und die grosszügige, mit 2 Rolltreppen ausgestattete Haupttreppe führen direkt in einen weiten verkehrsfreien Bereich, welcher sich vor dem Globus und dem neuen projektierten Bau F1, also von der Engadinerstrasse bis zur Alexanderstrasse - und zusätzlich die Bahnhofstrasse hinauf bis zur Steinbockstrasse erstreckt.

Der Bahnhofplatz selbst wird überall be- und überschreitbar sein, sodass auch das neue Bahnreisezentrum und das alte Aufnahmegebäude bequem ebenerdig und behindertengerecht erreicht werden können.

Das Gefahrenpotenzial ist absolut minimiert. Der Platz öffnet sich übersichtlich, hell und weit nach allen Richtungen. Die Personenunterführung - welche ja nun direkt in der Fortführung der Bahnhofstrasse zu liegen kommt - ist zuerst platzartig erweitert. Sie wird hier von Läden flankiert. Im Zentrum der neuen Bahnhofshalle wird die Personenunterführung noch weiter verbreitet und die helle, hohe Halle lässt viel natürliches Licht hinuntergleiten.

Hier findet sich das Bahnreisezentrum: Billette, Reisebüro, öffentliche Dienste.

Der Ausgang aus der PU an der Gürtelstrasse wird mit einer Rampe, einem Lift (erst in der folgenden Planungsphase vorgesehen) und einer weiten Treppe ausgebildet.

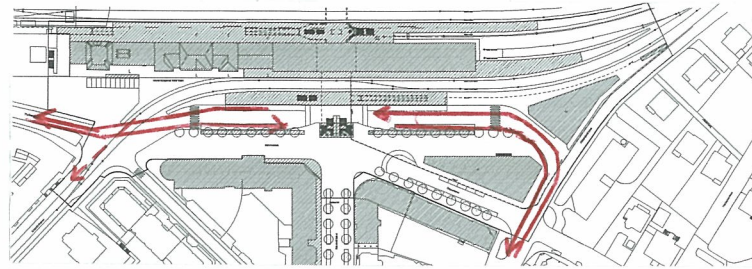
Somit wird der Fussgänger auf eine sehr bequeme Art und Weise die Personenunterführung als eine tiefer gelegte Strasse, als eine optimale Verbindung der City mit dem Rheinquartier benutzen und erleben dürfen.

Stadtbus / Postauto

Der Stadtbus Chur erfüllt eine wichtige Aufgabe der öffentlichen Personentransporte. Der Bahnhofplatz ist der Hauptumschlagplatz dazu.

Bei der Bearbeitung des Gesamtüberbauungsplanes wurde in Bezug auf den nicht schienengebundenen öffentlichen Verkehr von folgenden Zielsetzungen ausgegangen:

- Kurze und direkte Beziehungen zwischen den Wohnquartieren und der Innenstadt (Postplatz)
- Trennung des Busverkehrs vom Individualverkehr für kürzere Reisezeiten und höhere Zuverlässigkeit.
- Gute Umsteigebeziehungen zwischen den verschiedenen öffentlichen Verkehrsmitteln: Stadtbus-Stadtbus, Stadtbus - SBB/RhB, Stadtbus - Postautos.
- Bessere Bedienung der Quartiere an den Einfallsachsen und des Stadtzentrums durch regionale Linien des Postautodienstes für den Arbeits-, Schul- und Einkaufsverkehr.
- Klare und eindeutige Orientierung der in Chur ankommenden Bahnreisenden beim Umsteigen nach städtischen bzw. regionalen und fernen Reisezielen.
- Die im Richtprojekt festgelegte Busachse läuft nun via Tivolistutz / Engadinstrasse - Bahnhofplatz - Alexanderstrasse.



Dadurch, dass auf dem Bahnhofplatzareal nur an den äussersten Enden die Arosabahn, bzw. der Privatverkehr gekreuzt werden muss, kann ein einwandfreier, gefahren- und reibungsloser Busbetrieb gewährleistet werden. Die Busse stehen gut sichtbar mitten auf dem Bahnhofplatz. Der Busterminal wird direkt von der PU mittels einer Rampe, bzw. einer Treppe erschlossen, während dem die Abfahrtsorte vom Platz von überall her ebenerdig erreicht werden können. Es sind beidseitig je 4 Haltestellen vorgesehen.

Dem direkten Umsteigen zwischen den Neustadtlinien und den Bahnen dient eine Bushaltestelle nördlich des Bahnhofes.

Die Orientierung der ankommenden Bahnreisenden ist durch die Platzierung der verschiedenen Haltestellen einfach und eindeutig. Reisende finden ihren Bus auf dem Bahnhofplatz und auf dem Postautodeck über den Gleisen mit direktem Zugang ab den einzelnen Perrons.

Veloverkehr / Velostation

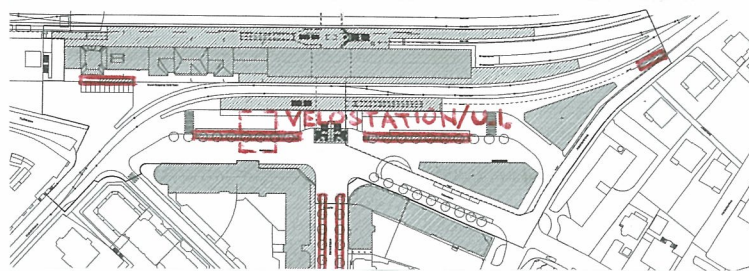
Auf dem Bahnhofplatz werden ca. 400 gedeckte Abstellplätze angeboten. Diese sind hauptsächlich an zentralen Orten - in Nähe zur Haupttreppe - angeordnet.

So finden sie sich an der unteren Bahnhofstrasse, längs zum Busterminal, vor dem Aufnahmegebäude sowie beim Neubau F2.

Unter dem Bahnhofplatz ist - westlich an die Personenunterführung mit Kommerz angrenzend - eine Velostation für ca. 150 Fahrräder vorgesehen. Hier können diese für eine Gebühr gesichert eingestellt werden. Die Velos können über eine Rampe, welche sich unter dem südlichen Perrondach der Arosabahn befindet, in die Station und auch bis in die PU hinunter geschoben werden.

Auf der Nordseite des Bahnhofes wird ein grosser, zentraler Abstellplatz errichtet, welcher ca. 500 Velos gedeckt unterbringen kann. Auch hier führt eine Rampe von der PU zu den Abstellplätzen und zur Gürtelstrasse hinauf.

Fahrräder können somit durch die Nord - Süd Achse Neustdt - City überall gestossen werden.

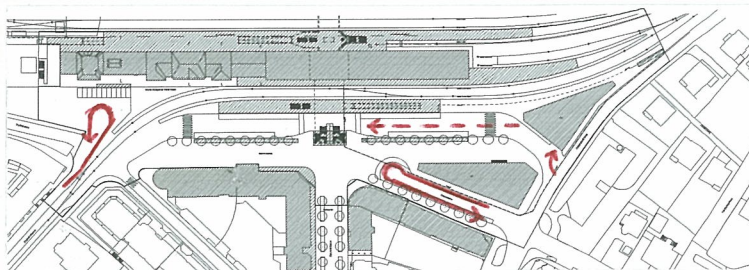


Motorisierter Individualverkehr

Um auf dem Bahnhofplatz möglichst grosse Sicherheit, Übersicht und Ruhe gewähren zu können, wird die Durchfahrt für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) aufgehoben. Erst so ist es möglich, dass der Bahnhofplatz auch Ort der Begegnung, des Wartens und Verweilens wird. Würde der MIV auch noch über den Platz geführt, so wäre der Churer Bahnhofplatz nur noch reiner Verkehrsplatz.

Der MIV wird nun auf die folgenden 3 Arten ins direkte Zentrum der Anlage - in nächste Nähe zur Haupttreppe, zum Bahnreisezentrum, zur PU und zum Aufnahmegebäude - geführt:

- Es gilt: „Die Zufahrtsrichtung ist auch die Wegfahrtrichtung“.
- Der MIV von der Seite Engadinstrasse erhält - wie bis anhin - eine eigene Zufahrt mit Wende- und Parkiermöglichkeit in nächster Nähe zum heutigen Aufnahmegebäude und zur Gepäckabgabe.
- Der MIV von der Ottostrasse her wird in einer Sackgasse mit Wendeplatz direkt vor die Haupttreppe geführt. Auf der Südseite der Ottostrasse werden Parkplätze für den Umschlag und die Vorfahrt bereitgestellt.
- Für witterungsgeschützte Vorfahrten und stufenlose Anlieferung zum unterirdischen Bahnreisezentrum, zum Kommerz und zur Personenunterführung wird das 1. UG der Tiefgarage benutzt. Die Einfahrt dazu befindet sich - von der Alexanderstrasse her erschlossen - im Neubau F2.



Taxi und Reisebus

Die Taxis erreichen den Bahnhofplatz von der Ottostrasse her. Die Standplätze finden sich direkt an der Haupttreppe an der Wendeschleife und entlang der Ottostrasse. Hier finden sich in unmittelbarer Nähe Rolltreppen, Lift und Rampe zur PU. Für Bahnhofplatzquerungen werden die Busspuren benutzt.
Die Reisebusse lassen für Kurzhalte ihre Fahrgäste am Busterminal ein- und aussteigen. Weiterer Platz dafür findet sich auf dem Postautodeck.

Gepäck / Anlieferung und Parkierung

Der Gepäckschalter des Bahnreisezentrums findet sich ganz im Westen des Aufnahmegebäudes.

Die Plazierung der notwendigen Parkieranlagen ist abgestimmt auf eine zweckmässige Nutzung, auf die zu erwartenden Auswirkungen auf das Strassennetz und auf die etappenweise Verwirklichung der Gesamtüberbauung.
Unter den Wohn- und Geschäftsbauten F an der Ottostrasse / Alexanderstrasse liegen neben den reservierten Parkplätzen für Anwohner insbesondere die für die nähere Umgebung des Bahnhofes bestimmten öffentlichen Parkplätze für Kunden und Besucher. In dieser Tiefgarage, die über eine Rampe an die Alexanderstrasse angeschlossen ist, können ferner ca. 10 betriebseigene Parkplätze von SBB und RhB untergebracht werden. Diese liegen hier in unmittelbarer Nähe zur Arosabahn und zur SBB, dem hauptsächlichen Ziel von Park + Ride Kunden.

Bei den vorgesehenen allgemein zugänglichen Parkplätzen ist zu berücksichtigen, dass die Stadt beabsichtigt, bei der Erstellung dieser Parkplätze gemäss Umweltverträglichkeitsbericht eine grössere Anzahl oberirdischer Parkplätze in der näheren Umgebung des Bahnhofes aufzuheben. Weitere oberirdische Parkplätze fallen infolge des Baus der geplanten Neubauten weg.

Bahnhofplatz und übergeordnetes Strassennetz

Bei der Erarbeitung des Gesamtüberbauungsplanes wurde auf das übergeordnete Strassennetz sowie das städtische Verkehrskonzept Rücksicht genommen.

Die heutige Überlastung des Bahnhofplatzes durch den Individualverkehr, die Parkierung, Vorfahrten für Bahnkunden und Taxis, den Stadtbus, die Arosabahn sowie den Güterverkehr nach und von den Bahnen hat schon im Wettbewerbsprogramm zur Aussage geführt, dass diese „unzureichende Verkehrssituation verbessert“ werden muss und dass „die Sicherheit der Fussgänger hohe Priorität hat“.

Im Laufe der Richtprojektausarbeitung wurden die folgenden Lösungen betreffs Verkehr festgelegt und somit die Zielsetzungen erfüllt:

- Der Fussgänger kann einerseits den gesamten Bahnhofplatz begehen, überblicken und geniessen und andererseits alle anderen Verkehrsträger unterirdisch - ohne Kreuzungen - umgehen.
- Sperrung des MIV über den Bahnhofplatz
- Zufahrt des MIV zur Parkierung via Ottostrasse - Alexanderstrasse oder Alexanderplatz - Alexanderstrasse
- Obere Alexanderstrasse im Zweirichtungsverkehr befahrbar
- Unterirdische Parkieranlage unter dem Bahnhofplatz für maximal 440 Autos
- Verkehrsfreie untere Bahnhofstrasse
- Doppelspurige Chur - Arosabahn auf der Engadinstrasse
- Benutzung der Alexanderstrasse anstelle der unteren Bahnhofstrasse durch die Stadtbusse
- Durchgehender Radstreifen auf der Alexanderstrasse; Beibehaltung des Einrichtungssverkehrs stadtauswärts (nördlich der Ottostrasse)

Die neue Verkehrssituation auf und um den Bahnhofplatz zeigt also eine grosszügigere, allen Verkehrsteilnehmern ein besseres Angebot bietende Lösung.

C Gesamtüberbauungsplanung

1 Allgemeines

Anlass und Grundlage für die Gesamtüberbauungsplanung bildet Art.52 des städtischen Baugesetzes (BauG). Nach dieser in der Volksabstimmung vom 26.September 1993 angepasste Vorschrift gelten in der 1983 neu geschaffenen Bahnhofzone die Vorschriften der G5. Es darf jedoch höchstens die Hälfte des eingezonten Areals überbaut werden. Hierfür ist ein Gesamtüberbauungsplan (GÜP) gemäss Art.7 BauG zu erstellen und vom Gemeinderat zu genehmigen. Ein GÜP bildet daher von Gesetzes wegen Voraussetzung für eine bauliche Nutzung des Bahnhofareals nach den Vorschriften der Zone G5.

Obwohl der GÜP nach Art.7 BauG systematisch nicht unter den Vorschriften über die Quartierplanung eingeordnet ist, stellt er dennoch einen Quartierplan im Sinne von Art.38 und 39 des kantonalen Raumplanungsgesetzes dar. Der GÜP ist daher nach den Vorschriften über die Quartierplanung zu erstellen und zu erlassen. Mit Rücksicht auf Art.52 BG unterliegt dabei der vorliegende GÜP nicht bloss der Genehmigung durch den Stadtrat, sondern auch durch den Gemeinderat.

Nach Art.29 BauG sind Quartierpläne grundsätzlich durch die Eigentümer aufstellen zu lassen und zur Genehmigung einzureichen. Der vorliegende GÜP wurde durch das dazu beauftragte Planungsteam Clavuot/Rapp, unter Mitwirkung der Auftraggeber: der SBB, der RhB und der Stadt Chur erstellt und eingereicht.

Nach Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtes sind Gestaltungspläne zu profilieren, wenn durch sie die Lage und die äusseren Abmessungen der vorgesehenen Bauten bestimmt werden sollen. Dies ist hier vorliegend der Fall. Im Rahmen der gezogenen Baulinien und Höhenkoten sind in Bezug auf Lage und äussere Abmessungen die maximalen Grössen der Baukuben vorgegeben. Die einzelnen Bauten sind im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens nicht mehr zu profilieren, auch wenn sie (so, wie im vorliegenden Richtprojekt) die maximal möglichen Abmessungen unterschreiten. Die Abweichungsmöglichkeiten sind in den Quartierplanvorschriften geregelt.

Kernstück des GÜP bilden die Quartierplanbestimmungen (QPB). Sie bestimmen für die Grundeigentümer verbindlich die Bedeutung und Wirkung der zum GÜP gehörenden Pläne. Nach Art.4 der QPB umfasst der GÜP 17 Bestandteile, nämlich: die verbindlichen Quartierplanbestimmungen, den Bestandesplan, die Gestaltungspläne (Situation und Schnitte), die Erschliessungspläne (oberirdisch und unterirdisch) sowie den Profilierungsplan, und nicht verbindlich das Richtprojekt samt Richtmodell und dem hier vorliegenden Planungsbericht sowie Umweltbericht. Auf besondere Ausführungen zu den Quartierplanvorschriften kann hier verzichtet werden. Auf einzelne Bestimmungen ist jedoch in den nachfolgenden Bemerkungen zu den übrigen Bestandteilen des GÜP einzugehen.

2 Bestand

Die Eigentumsverhältnisse an den in den GÜP einbezogenen Parzellen sind aus dem Gesamtüberbauungsplan „Bestandesplan Situation“ sowie aus Art.2 QPB ersichtlich. Die Landumlegung und die Bereinigung der dinglichen Rechte wird ausserhalb des GÜP geregelt.

Im Gestaltungsplan sind neben den Eigentumsverhältnissen und den bestehenden Bauten und Anlagen auch sämtliche rechtsgültigen Baulinien innerhalb des Planungsgebietes aufgeführt. Für den genauen Verlauf der bestehenden Baulinien sind die rechtskräftigen Baulinienpläne massgeblich. Da sich das Überbauungskonzept des hier vorliegenden Projektes „Chur 2005“ stark vom heute rechtskräftigen Projekt „Connection“ unterscheidet und sich somit viele Baulinien verändern, verweisen wir auf die Pläne V3 bis V7 des hier vorliegenden GÜP.

3 Richtprojekt

Das Richtprojekt mit zugehörigem Modell liefert den Nachweis für eine gute städtebauliche Überbauung des Bahnhofgebietes im Sinne der Zweckbestimmung des GÜP (Art.3 QPB). Richtprojekt und Richtmodell verpflichten die Grundeigentümer nicht zur Erstellung der darin dargestellten Bauten. Sie gelten aber als Richtlinie für die Projektierung. Zur Leitidee, den städtebaulichen Aspekten und der mit dem Richtprojekt angestrebten Architektur verweisen wir auf die vorangegangenen Kapitel des Planungsberichtes.

4 Nutzung und Gestaltung

Die Grundzüge der Nutzung und Gestaltung des einbezogenen Gebietes sind für die Grundeigentümer im Gestaltungsplan (Situation und Schnitte) und in den Art.6 -16 der QPB festgelegt. Die neu gezogenen Baulinien bestimmen die überbaubaren Flächen und Volumen im Rahmen der baugesetzlichen Möglichkeiten. Die Höhenkoten legen verbindlich die maximalen Gebäudehöhen unter Vorbehalt von Art.43 Abs. 2 und 3 BG fest. Die maximalen Gebäudehöhen dürfen bei den Bauten H1, H2, F1 und F2 um höchstens 4m unterschritten werden (Art.8 Abs.2 QPB). Diese Vorschrift gewährleistet eine ausgewogene Gebäudehöhe und ein Befolgen der Wettbewerbsidee.

Die mögliche Geschosszahl wird durch die maximal zulässigen Gebäudehöhen begrenzt. Laut Richtprojekt wird die nach Baugesetz mögliche Anzahl Geschosse bei den vorgesehenen neuen Bauten F1 und F2 sowie bei den Annexbauten zum Aufnahmegebäude nicht überschritten.

Die im Planungsgebiet möglichen Nutzungen werden in erster Linie durch die bahnbetrieblichen und kommerziellen Bedürfnisse bestimmt. Die nicht dem Bahnbetrieb dienenden Nutzungen richten sich grundsätzlich nach den Vorschriften des Baugesetzes.

Die in fest zugeteilten Nutzflächen dürfen bei einzelnen Bauten um maximal 5% überschritten werden. Die Nutzungszuweisungen nach Anhang 1 in den QPB beruhen auf dem Richtprojekt.

5 Erschliessung

Die Anordnungen des GÜP über die Erschliessung beschränken sich auf die Regelung der Verkehrsbeziehungen. In Bezug auf die Versorgung kann das Quartierplangebiet als erschlossen angesehen werden.

Die höchstzulässige Anzahl Parkplätze konnte im Rahmen der Gesamtüberbauungsplanung mittels einer UVP festgelegt werden. Für Wohn- und Geschäftsflächen sind die nach Baugesetz erforderlichen Parkplätze bereitzustellen. Die Erstel-

lung von allgemein zugänglichen, nicht unmittelbar dem Planungsgebiet dienenden Parkplätzen wurde im UVB für die Grundeigentümer verbindlich geregelt. Das vorgesehene Parkplatzangebot ist aus der Tabelle im Anhang an die QPB ersichtlich.

Das Richtprojekt zeigt, wie die einzelnen Parkieranlagen unter den vorgesehenen Neubauten angeordnet und genutzt werden können.

Die Vorschriften über die Gestaltung der Verkehrsanlagen beschränken sich auf das Unerlässliche. Es darf davon ausgegangen werden, dass die Träger des Gesamtüberbauungsplanes alles unternehmen werden, um die Verkehrsanlagen und insbesondere die Fussgängerzonen benützerfreundlich und gestalterisch dem Richtprojekt und den in diesem Bericht beschriebenen Vorstellungen betreffs der architektonischen Ausgestaltung der Bauteile gleichzusetzen.