



**Stadt Chur**

# **Eingabe Flâneur d'Or 2020**

## **Neugestaltung Steinbockstrasse**



**Eingabe durch:**

Behörde: Stadt Chur, Departement BPU, Tiefbaudienste  
Adresse: Stadthaus, Masanserstrasse 2, Postfach 820, 7001 Chur  
Ansprechperson: Roland Arpagaus, Stadttingenieur  
Telefon: 081 254 47 21  
E-Mail: roland.arpagaus@chur.ch  
Projekttitlel: Neugestaltung Steinbockstrasse  
Datum: 25.03.2020





# Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	2
1.1	Motivation für die Eingabe .....	2
1.2	Zusammenfassung.....	3
2	Projektbeschreibung.....	4
2.1	Ausgangslage / Problemstellung .....	4
2.2	Zielsetzung.....	4
2.3	Herausforderungen und Massnahmen .....	5
2.3.1	Planungsphase .....	5
2.3.2	Bauphase.....	10
2.3.3	Betriebsphase.....	11
3	Beteiligte und Stakeholder.....	14
3.1	Auftraggeber .....	14
3.2	Planung und Ausführung.....	14
3.3	Stakeholder.....	14
4	Chronik der Planung und Realisierung.....	15
5	Kostenrahmen/Finanzierung.....	16
6	Massnahmen zur Begleitkommunikation.....	16
7	Fazit .....	17
Anhang A	Fotodokumentation vorher / nachher .....	18
Anhang B	Fotodokumentation Impressionen aus dem Bau .....	21
Anhang C	Presseberichte von 2019 .....	26
Anhang D	Ausstellungsplakat.....	28
Anhang E	Gestaltungsplan.....	29
Anhang F	Normalprofil Steinbockstrasse .....	30
Anhang G	Werkleitungsplan .....	31
Anhang H	Gestaltungsplan mit Schleppkurven.....	32
Anhang I	Bauphasenplan.....	33
Anhang J	Daten CD.....	34

# 1 Einleitung

## 1.1 Motivation für die Eingabe

*Eine Strasse schafft Platz.*



Mit der Einführung der verkehrsfreien Bahnhofstrasse auf ihrer ganzen Länge ist 2016 eine attraktive Flaniermeile entstanden. Weitere werden folgen. Denn die Stadt Chur will dem Fussverkehr mehr Platz zur Verfügung stellen und schafft somit an zentralen Standorten neue Fussgängerzonen mit hoher Aufenthaltsqualität. Das kommt allen zugute, die Stadt wird lebendiger, vielfältiger und attraktiver. Die Gastronomie in den Fussgängerzonen blüht auf und die Geschäfte verzeichnen deutlich mehr Laufkundschaft.

Der Velo- und Fussverkehr nimmt bereits heute einen wichtigen Stellenwert in der Stadt ein und wird dadurch zu einem tragenden Element der innerstädtischen Erreichbarkeit.

Mit der Eingabe des Projektes Steinbockstrasse, will die Stadt Chur zeigen, dass aufgrund interdisziplinärer Zusammenarbeit ein mutiges Projekt entstanden ist. Die radikale Neugestaltung der Steinbockstrasse entstand fortlaufend durch den internen fachübergreifenden Austausch. Die in die Bahnhofstrasse mündende Steinbockstrasse ist nun eine ebene Platzstrasse, in der Natursteinflächen wie Intarsien im umfliessenden Asphalt liegen und drei verschiedene Baumarten die dritte Dimension bilden.

Auch wurden die Herausforderungen des Klimawandels im Projekt abgehandelt und durch Versickerung und Beschattung (27 Bäume) aufgenommen.



## 1.2 Zusammenfassung

Die Steinbockstrasse liegt im erweiterten Umkreis der Bahnhofstrasse. Sie war bis vor gut einem Jahr eine von an der Südseite von Geschäften und Dienstleistungsbetrieben gesäumte Fussgängerzone, die aber wegen ihrer reizlosen Ambiente kaum als solche wahrgenommen wurde. Das hat sich nun grundlegend geändert. Ein neuer, wohltuender und mit grossem Engagement gestalteter Ort ist im Stadtzentrum entstanden, der zum Flanieren und Innehalten einlädt.

Ausschlaggebend für die Erneuerung war der Neubau der Überbauung «Steinbock» der AXA. Baulich wurde dadurch die Steinbockstrasse auf ihrer ganzen Länge tangiert. Der Zeitpunkt für eine einheitliche Sanierung der Werkleitung war gekommen und somit auch für eine Neugestaltung der Strasse. Die Ansprüche an den Raum Steinbockstrasse haben sich durch die Entwicklung um den im 2008 neueröffneten Bahnhof in den letzten Jahren stark verändert. Diesen wollte man gerecht werden. Unter den Rahmenbedingungen, welche die Werkleitungen und die Anfahrbedürfnisse der Anlieger vorgeben, wurden Massnahmen festgelegt, um die definierten Ziele umzusetzen.

Nach einigen Variantenstudien konnte die Neugestaltung der Steinbockstrasse beschlossen und im Frühling 2019 mit der Erneuerung der in die Jahre gekommenen Werkleitungen und dem Umbau der Steinbockstrasse begonnen werden.

Die Steinbockstrasse wurde so umgestaltet, dass eine hohe Aufenthaltsqualität für den Langsamverkehr und eine attraktive Einkaufsstrasse entsteht. Der Strassenraum wurde mit Flächen aus Naturstein als eine Ebene ausgebildet mit dem Ziel eine Platzsituation in der Fussgängerzone mit Bauminseln und drei verschiedenen Baumarten zu schaffen, die für ein angenehmes Klima sorgen. Das anfallende Oberflächenwasser wird vollumfänglich vor Ort versickert was zu einem besseren Mikroklima führt. Die notwendigen Anlieferungen und Entsorgungen der Geschäfte wurden entsprechend mitberücksichtigt.

Das Baugesuch wurde im Februar 2019 genehmigt. Die Kostenanteile der Stadt Chur für die Neugestaltung Steinbockstrasse betragen Fr. 1'400'000.00 und für das Abwassernetz Fr. 400'000.00.

Das realisierte Projekt «Neugestaltung Steinbockstrasse» wurde eigenständig im Hause d.h. durch Mitarbeitende der Stadt in interdisziplinärer Zusammenarbeit ausgearbeitet.



## 2 Projektbeschreibung

### 2.1 Ausgangslage / Problemstellung

Das Areal des Steinbockneubaus (ehemals Globus) ist aufgrund seiner Lage im Stadtzentrum und am Bahnhofplatz ein für die Öffentlichkeit zentraler Ort der Stadt Chur. Der Bahnhof und die Bahnhofstrasse gehören zu den meist frequentierten öffentlichen Räumen. Das Steinbockareal zwischen Bahnhofplatz, Bahnhofstrasse und Steinbockstrasse bildet ab dem Bahnhof ein Teil des Tores zur Stadt, das eine weiträumige Ausstrahlung besitzt. Es markiert in hohem Masse das Ankommen in Chur über die Verkehrsdrehscheiben Bahn (SBB/RhB), Postauto und Bus und ist sowohl für die Einwohnerinnen und Einwohner als auch in touristischer Hinsicht von hoher öffentlicher Interessenz.

Die Ansprüche an den Raum Steinbockstrasse haben sich durch die Entwicklung der Stadt in den letzten Jahren, (vor allem durch die Umnutzung der Bahnhofstrasse in eine Fussgängerzone), stark verändert. Die damalige Ausprägung der Steinbockstrasse stammt aus einer Zeit, in der sie noch durchgängig befahrbar war. Geschäfte orientierten sich nur im Süden auf die Strasse. Auf der Seite des Steinbockneubaus war primär Parkierung angeschlossen. Mit der Verkehrsbefreiung des Alexanderplatzes wurde auch das Verkehrsregime in der Steinbockstrasse in eine Fussgängerzone geändert. Dies war ein erster Schritt in Richtung mehr Komfort für Passanten. Aufgrund der zentralen Parkierungsmöglichkeiten hat sich die Verkehrsbelastung auf der Steinbockstrasse jedoch nur schwach reduziert. Wegen des Strassencharakters wurde die Fussgängerzone durch die Bevölkerung nicht als solche wahrgenommen. Mit dem Neubau der AXA und der damit neuen Nutzung entstanden neue Ansprüche. Der Neubau, welcher die Steinbockstrasse baulich auf der ganzen Länge tangiert, sowie die veralteten Werkleitungen, waren Anlass für das Departement BPU den neuen Ansprüchen an den Raum Steinbockstrasse mit einer Gesamtgestaltung gerecht zu werden.



Steinbockstrasse mit Strassencharakter 2009 (vor der Umgestaltung Bahnhofstrasse)



Abbrucharbeiten Globusgebäude zur Zeit der Gründung der internen Projektgruppe Steinbockstrasse

### 2.2 Zielsetzung

Eine Fussgängerzone ist nur sinnvoll und sicher, wenn sie auch von allen Teilnehmern als solche wahrgenommen wird. Bei der Steinbockstrasse war dies nicht der Fall und es wurde ein wichtiges Ziel der Umgestaltung. Nebst den gestalterischen Zielen wurden auch ökologische Ziele definiert. Die Velostadt Chur setzt bei jedem Projekt Anforderungen, um die Situation für den Langsamver-



kehr zu optimieren. Das Ankommen mit dem Fahrrad muss attraktiv sein, daher ist die Steinbockstrasse primär mit genügend komfortablen Veloständern auszurüsten. Für Fussgängerinnen und Fussgänger soll das Flanieren eine Erholung sein, weshalb auf die Möblierung und Begrünung grossen Wert gelegt wird. Es sollen Aufenthaltsplätze entstehen welche zum Verweilen einladen und zu interessanten Begegnungen führen. Ein weiteres ökologisches Ziel in der Steinbockstrasse ist die Oberflächenwasserbewirtschaftung. Die gepflasterten Bauminselfen sollen bei Regenwetter genügend Wasser über die sickerefähigen Fugen aufnehmen, damit der Untergrund auch bei kürzeren Trockenperioden noch ausreichend feucht ist. Dadurch soll dem Hitzeinsel Effekt entgegengewirkt werden. Das Regenwasser, welches nicht versickert soll gesammelt, lokal gereinigt und über eine Versickerungsanlage dem Boden zugeführt werden. Damit gelangt kein Oberflächenwasser ins Abwassersystem und in die ARA.

Ein grundsätzliches Ziel (Rahmenbedingung), welches die Stadt bei jedem Projekt verfolgt, ist der sichere und reibungslose Ablauf im Betrieb.

## 2.3 Herausforderungen und Massnahmen

Die verschiedenen Anspruchsgruppen an der Steinbockstrasse haben unterschiedliche Bedürfnisse und stellen daher auch unterschiedliche Anforderungen an den Raum Steinbockstrasse. Es ist die Aufgabe der Planenden, das Optimum für alle Anspruchsgruppen aus den teils widersprüchlichen Bedürfnissen sowie das bestmögliche Potenzial aus städtebaulicher Sicht auszuschöpfen, zu kombinieren und dementsprechend zu planen. Die anliegenden Geschäfte und Anwohner müssen rechtzeitig informiert und auch integriert werden um den Widerstand möglichst gering zu halten. Niemand möchte eine Baustelle vor seiner Tür. Jeder will jedoch einen einwandfreien Zustand der umliegenden Infrastruktur.

Um die Herausforderungen aller Anliegen zu meistern und die Zielsetzung zu erreichen, mussten diverse und auch unkonventionelle Massnahmen während der Planung, dem Bau und dem Betrieb getroffen werden.

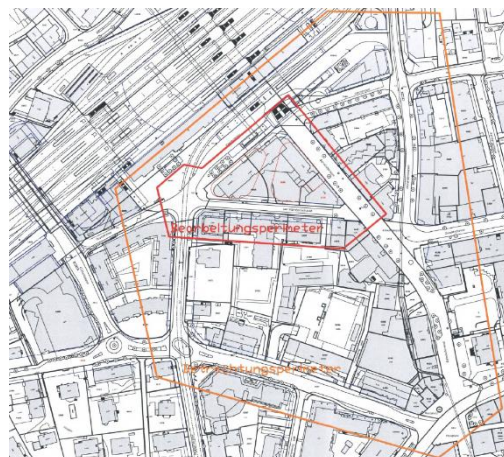
### 2.3.1 Planungsphase

Zu Beginn der Planungsphase wurde eine Analyse der städtebaulichen Situation vorgenommen. Der Neubau auf dem Steinbockareal, welcher aus einem Wettbewerb hervorgegangen ist, orientiert sich entlang der gesamten Fassadenabwicklung zum öffentlichen Raum hin. Er schafft zudem eine neue halböffentliche Verbindung zwischen dem Hauptaufgang der Bahnhofunterführung und der Steinbockstrasse. Die Rolle der Steinbockstrasse – angrenzend zur Flaniermeile Bahnhofstrasse (Poststrasse) im erwähnt wichtigen Kontext Bahnhofplatz, Bahnhofstrasse sowie weiterführend mit dem Alexanderplatz, der Alexanderstrasse und dem Postplatz – musste neu definiert werden.

Eine klare hierarchische Unterordnung der Steinbockstrasse gegenüber der Bahnhofstrasse wurde von Beginn weg angestrebt. Das entwickelte Konzept umfasst den Freiraum (Betrachtungssperimeter) als öffentlichen Raum mit verteilten Plätzen und attraktiven verästelten Wegbeziehungen, vergleichbar mit einer Altstadtsituation. Der Bahnhofplatz weist aufgrund infrastruktureller Durchschneidungen mehrere kleinere Plätze für den Aufenthalt aus. Entlang der Bahnhofstrasse gibt es ebenfalls verschiedene Platzsituationen, und mit der Passage von der Bahnhofunterführung zur Steinbockstrasse entsteht ebenfalls eine neue kleinere Platzsituation inmitten der Steinbockstrasse. Bei den Schnittstellen der Steinbockstrasse zu den angrenzenden Räumen wurden Übergänge konzipiert, die gestalterisch in Beziehung treten.



Erster Entwurf mit Unterordnung der Steinbockstrasse gegenüber der Bahnhofstrasse



Betrachtungsperspektiven und Bearbeitungsperspektiven

Bereits vor der Sanierung und Neugestaltung war die Steinbockstrasse in die bestehende Fussgängerzone City integriert. Es wurde die Signalisation Fussgängerzone (Signal 2.59.3 „Fussgängerzone“) eingeführt. Ausgenommen sind Fahrten für den Güterumschlag – also das Verladen oder Ausladen von Sachen, die nach Grösse, Gewicht oder Menge die Beförderung durch ein Fahrzeug nötig machen – sowie die Zufahrt zu privaten Parkplätzen. Berechtigte Fahrten sind nur im Schritttempo erlaubt, die Fussgänger haben jederzeit Vorrang.



Signalisation



Ausgeführte Signalisation Steinbockstrasse

Die notwendigen Fahrbeziehungen inkl. vorhandenem Parkhaus am Anfang der Steinbockstrasse wurden bereits in der Planungsphase definiert. So konnte ein reibungsloser und vor allem sicherer Betrieb gewährleistet werden. Fahrbeziehungen und dementsprechende Lichtraumprofile bilden massgebende Rahmenbedingungen für weitere Fragestellungen. Zu beachten galt dabei die Wegführung der Fussgänger, insbesondere die Führung der Sehbehinderten. Diese Anforderungen bilden die Grundlagen für die oberirdische Gestaltung und Möblierung. Aus den Werkleitungen ergeben sich Voraussetzungen für die Bepflanzung, da das Wurzelreich der unterschiedlichen Bäume in die Tiefen der Werkleitungen wächst, wo Konfliktpotential lauert. Die erwähnten Rahmenbedingungen schränken allgemein die Gestaltung, vor allem in Bezug auf die Bepflanzung, ein.

Die Schleppekuren der definierten Fahrbeziehungen wurden durch einen Fahrversuch plausibilisiert. Dadurch können die Gewerbebetriebe betreffend Anlieferung überzeugt werden und dem Raum Steinbockstrasse möglichst viel Platz für die unterschiedliche Nutzung und die oberirdische Gestaltung zur Verfügung gestellt werden.



Schleppkurvensimulation digital



Fahrversuch für die Plausibilität

Die durch die Bauten und die Anforderungen der Fahrbeziehungen gegebene Linearität wird mit den neu angelegten Flächen aus Naturstein gebrochen. Diese scheinen als Schollen im Asphalt zu treiben.



Vorhandene Fahrgrasse mit angetönter Linearität



Entwürfe Schollenform zur Brechung der Linearität

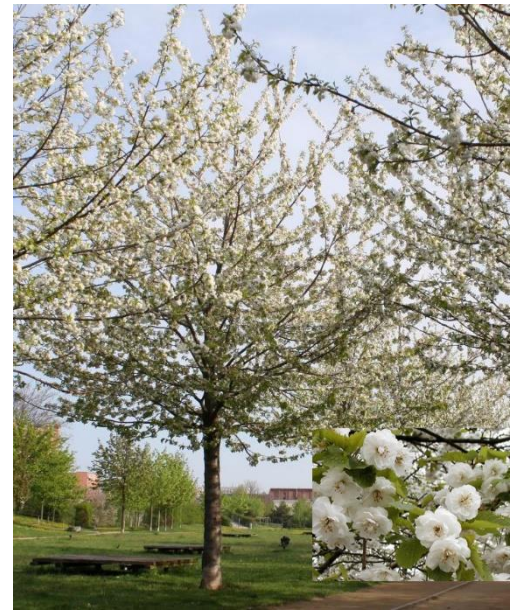
Die Verwendung unterschiedlicher Baumarten, welche sich auf den für Baumpflanzungen möglichen Flächen zusammendrängen, unterstützt diesen Effekt gezielt. Gleichzeitig sorgen die Materialwahl sowie die hohe Anzahl an Bäumen für ein angenehmes Klima. In Zusammenhang mit dem Neubau des Geschäftshauses Steinbock und der damit einhergehenden zusätzlichen Belebung des Raums wurde entschieden, bereits zu Beginn grosse Bäume zu pflanzen um ein fertiges Erscheinungsbild zu erreichen. Um die Pflanzung spielerischer zu gestalten und einen möglichst optimalen Aufwuchs zu fördern, wurden die Baumarten entsprechend dem prognostizierten Zuwachs, in unterschiedlichen Grössen gesetzt. Prägend sind die Föhren (*Pinus sylvestris*). Während die Magnolien (*Magnolia kobus*) überraschen werden, tragen die gefüllt blühenden Vogelkirschen (*Prunus avium 'Plena'*) das Gesamtbild.



Föhren (*Pinus sylvestris*)



Magnolien (*Magnolia kobus*)



Vogelkirschen (*Prunus avium* 'Plena')

Die Wahl der Baumarten ist geprägt durch den Wunsch nach Blütenpracht und ganzjähriger Attraktivität. Die Waldföhre sowie die Vogelkirsche sind einheimische Arten. Die Magnolie bereichert das Bild, bringt mit ihrem Habitus und der Blüte etwas Exotik ins Bild und doch gibt es auch natürlich vorkommende Pflanzengesellschaften, wo Magnolien und Föhren zusammen gedeihen. Für die Pflanzung der 27 Bäume in der vorgesehenen Anzahl und Dimension sowie der Dichte an Leitungstrassen im Untergrund konnte nicht auf das standardisierte Baumgrubensystem der Stadt zurückgegriffen werden. Um ihnen eine langfristig gute Ausgangslage zu verschaffen, wurden grossflächige Packungen mit Granitschroppen und Baumgrubensubstrat eingebracht. Auf diese wurden Betonelemente mit einer grossen Öffnung abgestellt, welche nach der Pflanzung abgedeckt wurden. So lassen sich die grossen Bäume pflanzen und trotzdem bleibt im Endeffekt eine kleine Grubenöffnung.



Grossflächige Packung mit Granitschroppen



Spezielle Baumgrubenabdeckung

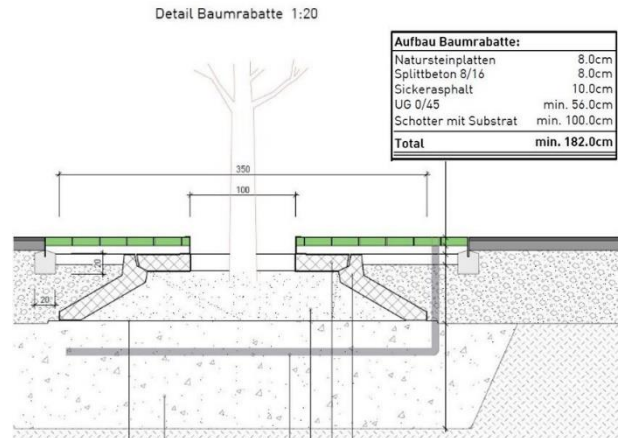
Eine weitere planerische Herausforderung waren klimarelevante Aspekte. Daher wurden die Bauminseln sickertfähig geplant. Der Stadt Chur ist es ein grosses Anliegen der Klimaerhitzung im städtischen Raum (Hitzeinsel-Effekt) durch gezielte Massnahmen entgegenzuwirken und die Verwendung von natürlichen Baumaterialien zu fördern. Die gepflasterten Bauminseln wurden mit Natursteinen ausgeführt. Da der Andeerer Granit bereits oft in der Stadt Chur verwendet wurde und ein massgebender Teil der Gestaltung der Bahnhofstrasse ist, kamen die gleichen Steine für die Bauminseln an der Steinbockstrasse zum Einsatz. Anders als an der Bahnhofstrasse wurden



die Platten quadratisch mit den Abmessungen 20cm x 20cm x 8cm (LxBxH) ausgewählt. Die Verwendung von lokal abgebauten Natursteinen im Kanton Graubünden ist für die Stadt ein wichtiges Element um die Nachhaltigkeit sowie die Förderung der lokalen Anbieter sicherzustellen. Im Bereich der Bauminseln war es herausfordernd, das Fugenmaterial möglichst sickerfähig auszubilden, die Kraftübertragung jedoch weiterhin zu gewährleisten.



Musterplatten mit Versuchskörper sickerfähiges Fugenmaterial  
Entscheid Ausführung mit gebrochenen Kanten



Aufbau Plattenbelag Bauminseln

Dazu hat die Stadt Chur eine neue Trass-Splitt Fuge für die Steinbockstrasse in Zusammenarbeit mit Pflasterern und der Firma Röfix entwickelt. Diese weist einen guten Kompromiss zwischen Sickerfähigkeit und Kraftübertragung auf. Durch die Sickerfähigkeit der Pflasterung und Splittfuge wird der Untergrund der Bauminseln bewässert und bei Hitze kann mehr Wasser aus dem Erdreich verdunsten, was der Hitzeentwicklung entgegenwirkt.



Gepflasterte Schollen mit Baumgruben



Stahlbandabschluss Baumgrube

Das Wasser, welches bei stärkerem Regen nicht über die Bauminseln versickert, wird gefasst und in eine Versickerungsanlage mit dem nötigen Retentionsvolumen bei der Engadinstrasse zugeführt. Vor der Versickerungsanlage ist eine Reinigungsstufe mittels Mineralölabscheider geschaltet, da doch diverse Anlieferungen über die Steinbockstrasse getätigt werden und eine Ölverschmutzung nicht auszuschliessen ist. Somit wird das anfallende Regenwasser wieder in den natürlichen Wasserkreislauf hinzugegeben. Nebst dem ökologisch wertvollen Beitrag durch die Versickerung bewirkt das fernhalten von sauberem Abwasser im Abwassernetz einen längerfristig ökonomisch positiven Beitrag durch die Entlastung der Abwasserreinigungsanlage.



Vorgeschalteter Mineralölabscheider



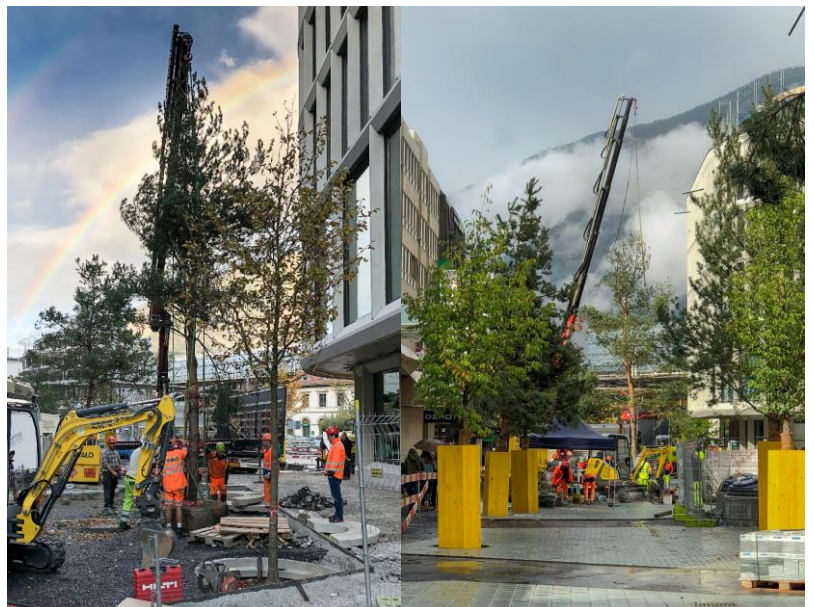
Versickerungsanlage mit Retentionsvolumen

### 2.3.2 Bauphase

Eine Herausforderung während der Bauphase war der reibungslose Ablauf der unterschiedlichen Anlieferungen für beide Baustellen (Steinbockstrasse / Steinbockgebäude) auf engstem Raum, sowie die Gewährleistung der Zugänglichkeit der Ladenlokale an der Steinbockstrasse für Zulieferer und Kundschaft und dies unter einem engen Terminprogramm. Bereits während der Planungsphase wurden Massnahmen diskutiert und definiert, um dieser Problematik entgegenzuwirken. So blieben durch eine gut durchdachte Bauphasenplanung die Zugänge immer offen und alle Anlieger konnten ohne massgebende Einbussen weiter wirtschaften. Auch das Pflanzen der grossen Bäume in Zusammenhang mit der angrenzenden Baustelle Steinbock, wurde durch eine gute Planung und klar formulierten Bauphasen problemlos gelöst



Fussgängerführung entlang der Baustelle und der Geschäfte



Baumlieferung Steinbockstrasse

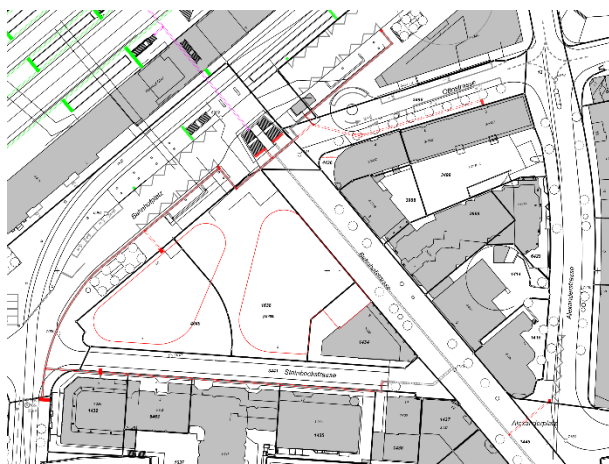
Die geplante Realisierung konnte auf engstem Raum umgesetzt werden. Die Bäume wurden nach der Pflanzung infolge des eng getakteten Bauprogramms sofort aufgeastet und gegen Anfahrtschäden geschützt. Durch den ungünstigen Zeitpunkt der Pflanzung musste auch sichergestellt werden, dass die Bäume während der ganzen Bauphase mit genügend Wasser versorgt werden.

Wegen den kalten Temperaturen vor der Fertigstellung konnte der speziell eingefärbte Belag aus Qualitätsgründen nicht mehr vor der Eröffnung des Steinbockgebäudes eingebaut werden. Das Risiko, dass der Belag nicht fachgerecht eingebaut werden kann und dadurch schadhafte ist, war der Stadt zu gross und aufgrund des Qualitätsbewusstseins der Stadt Chur wurde als Massnahme der Einbau des Deckbelages auf den Frühling 2020 terminiert.

### 2.3.3 Betriebsphase

In der Steinbockstrasse war durch die dichte Begrünung, die Möblierung und die unterschiedlichen Beläge eine direkte Führung der Sehbehinderten in der Mitte der Strasse analog zur Bahnhofstrasse nicht im Interesse der Sehbehinderten. Da keine natürlichen Führungselemente vorhanden sind, wurde eine Führung mittels Leitliniensystem angewendet. Sie ergänzen das Führungskonzept rund um den Bahnhof Chur. Die Leitlinien wurden so platziert, dass sie immer noch möglichst direkt sind, jedoch im Bereich der Steinbockstrasse nur auf den Asphaltflächen zu liegen kommt. Um den notwendigen Abstand / Freiraum zu der Leitlinie einzuhalten mussten die Ladenbesitzer informiert werden wo genau ihre Kundenstopper und Kleiderstangen platziert werden dürfen.

Das Führungskonzept wurde im regen Austausch mit der Fachstelle Pro Infirmis optimiert, dabei wurden im Sinne aller Anspruchsgruppen auch Kompromisse getroffen. Der Übergang vom Leitliniensystem rund um den Bahnhof zur Führungsrinne an der Bahnhofstrasse wurde mit speziellen Granitplatten erstellt. Die Leitlinien wurden negativ in die Platten gefräst um so die gestalterische Qualität beizubehalten und den Sehbehinderten eine sichere Führung zu bieten.



Leitlinienkonzept Raum Bahnhof Ost



Führungsplatten für Sehbehinderte aus Granit, Übergang zur Wasserschale an der Bahnhofstrasse

Chur als Velostadt stellte bereits vor Baubeginn der Steinbockstrasse in unmittelbarer Umgebung zum Bahnhof total 1200 Veloabstellplätze und davon zwei Velostationen mit insgesamt 380 Veloabstellplätzen zur Verfügung. Durch den Bau der Steinbockstrasse sowie durch die von der Stadt gestellten Auflagen bezüglich Veloabstellplätze des Steinbockgebäudes wurden rund 100 zusätzliche Abstellplätze erstellt. Das Velo als tragendes Element der innerstädtischen Erreichbarkeit wird durch das Projekt zusätzlich gefördert und der motorisierte Individualverkehr entlastet.



Einbau Anlehnbügel



Komfortable Veloparkierung mit Anlehnbügel

Das Bahnhofareal inklusive Steinbockstrasse ist eine sehr stark frequentierte Fussgängerzone. Durch den Neubau der AXA mit Einkauf, Arbeiten und Wohnen wird das Abfallvolumen deutlich grösser als bisher. Daher wurden genügend Entsorgungsmöglichkeiten bereitgestellt: Zwei neue Tiefsammelsysteme «Molok» inkl. Designerdeckel mit Motiven, welche an die Jahrhundertwende erinnern, sowie diverse neue Abfallbehälter des Typ Abfallhai mit einem Volumen von 110 Liter.



Leerung der Molok in der neu gestalteten Steinbockstrasse durch zwei Mitarbeiter des Werkbetriebes



Designerdeckel Molok

Der Typ Abfallhai in Chromnickelstahl mit fachgerechter Zigarettenentsorgung und Hundekotsäcken bestückt, wurde im Rahmen eines notwendigen, alters- und abnutzungsbedingten Ersatzes der alten Churer-Betonkörbe evaluiert und ist nun in der ganzen Stadt als neuer Standard vorgesehen. Aufgrund der stark frequentierten Fussgängerzone werden die Abfallhaie im Bahnhofsbereich und somit auch in der Steinbockstrasse täglich geleert. Der Werkbetrieb der Stadt Chur hat für die Bewirtschaftung der Abfallhaie auf dem Stadtgebiet zwei neue MK- Elektrofahrzeuge angeschafft. Die neuen Elektrofahrzeuge überzeugten aufgrund des leisen und ökologischen Antrieb und werden von der Bevölkerung entsprechend geschätzt. Die neugestaltete Steinbockstrasse ist im Unterhalt der sensiblen Altstadt- und Bahnhoftour zugeteilt und wird dadurch täglich maschinell mit einer überaus leisen Elektro-Kehrmaschine gereinigt.



Maschinelle Reinigung durch die Werkbetriebe



Entleerung Abfallhai mit MK- Elektrofahrzeug

Weil wenig Flächen für kleinere Schneedeponien vorhanden sind, gestaltet sich der Winterdienst in der Steinbockstrasse schwierig. Ausserdem befinden sich entlang der Fassaden noch private Flächen welche durch die Betreiber geräumt werden müssen. Die Anlieferungen und die starke Fussgängerfrequenz zwingen die Stadt Chur eine Entsorgung der Schneemassen bei starken Schneefällen einzuplanen um den Betrieb optimal zu gewährleisten. Zurückhaltende Salzeinsätze und "Feinschliff" auf öffentlichem Grund erledigt ein Kleinfahrzeug des Werkbetriebes.



## 3 Beteiligte und Stakeholder

### 3.1 Auftraggeber



#### Stadt Chur

Stadt Chur, Tiefbaudienste  
Masanserstrasse 2  
7001 Chur

### 3.2 Planung und Ausführung



#### Stadt Chur

Interne Projektentwicklung  
durch die Stadt Chur:

Tiefbaudienste  
Hochbaudienste  
Grün und Werkbetrieb  
Stadtpolizei



#### BAUINGENIEURE KREATIVES ENGINEERING

Planungsbüro:  
(Ausführungsprojekt)

FHP Ingenieure AG  
Sägenstrasse 4  
7000 Chur



Bauunternehmung:

Walo Bertschinger AG  
Raschärenstrasse 21  
7000 Chur

### 3.3 Stakeholder

- AXA Winterthur
- Amt für Energie und Verkehr
- Amt für Landwirtschaft und Geoinformation
- Amt für Natur und Umwelt
- Amt für Raumentwicklung
- Bürgergemeinde Chur
- Bündner Heimatschutz
- C&A Mode GmbH & Co. KG
- Foppa Finanz AG
- Pro Infirmis
- Anwohner



## 4 Chronik der Planung und Realisierung

- 2014: Die heutige Effage Suisse AG (damals noch Priora AG) schreibt einen Gesamtleistungswettbewerb für den Neubau des Steinbockgebäudes aus. Was die Stadt dazu bewegt die Sanierung und Umgestaltung der Steinbockstrasse in die Budgetplanung aufzunehmen.
- Ende 2017: Gründung Projektgruppe mit Vertreter der Abteilungen Tiefbau, Werkbetriebe, Stadtgärtnerei, Stadtpolizei, Freiraumplanung und der Stadtentwicklung.
- 02.11.2017: Startsitzen Projektgruppe Steinbockstrasse:  
- Definition Betrachtung und Bearbeitungsperimeter  
- Auftrag Grundlagenzusammenführung  
- Auftrag Bedarf Veloabstellplätze, Entsorgung  
- Auftrag Bedarf Signalisation  
Ziel: Zusammenstellen aller Ansprüche an diesen Raum
- 31.05.2018: Sitzung Projektgruppe Steinbockstrasse:  
- Definition Grundkonzeption Steinbockstrasse  
- Grundkonzept Anpassung Bahnhofstrasse / AXA / Bahnhofplatz  
- Definition Veloabstellplätze Bedarf und Konzept  
- Definition Belagsflächen Steinbockstrasse und Anschluss Bahnhofplatz  
- Definition Behindertenführung Steinbockstrasse  
- Definition Entwässerung Steinbockstrasse
- 20.06.2018: Sitzung Projektgruppe Steinbockstrasse;  
- Definition offene Fragen für Vorstellung Geschäftsleitung
- 20.06.2018 -  
28.01.2019: Ausarbeitung Projektpläne, Kostenkalkulation, Offertanfragen und Verfassen einer Botschaft für den Gemeinderat
- 29.01.2019: Abgabe Botschaft an Gemeinderat durch den Stadtrat
- 07.03.2019: Genehmigung des Projektes Umgestaltung Steinbockstrasse durch den Gemeinderat mit Kreditfreigabe
- 08.04.2019: Beginn der Bauarbeiten an der Steinbockstrasse
- 14.12.2019: Eröffnung Steinbockgebäude. Die Steinbockstrasse ist bis auf den gefärbten Belag komplett erstellt. Die Belagsflächen konnten aufgrund der speziellen Zusammensetzung und den Witterungsverhältnissen nicht mehr ohne gravierenden Qualitätsverlust rechtzeitig zur Eröffnung eingebaut werden. Da die Qualität für die Stadt, nach der Sicherheit, oberste Priorität hat, hat die Stadt Chur entschieden den endgültigen Deckbelag im Frühjahr 2020 einzubauen.



## 5 Kostenrahmen/Finanzierung

Die Gesamtkosten für die Stadt Chur von ca. 1.8 Mio. Franken (inkl. MwSt) wurden komplett durch die öffentliche Hand gedeckt. Die Neugestaltung der Steinbockstrasse wurde nicht durch Kanton oder Staat mitfinanziert.

<b>Gesamtkosten:</b>	<b>Fr. 2'500'000.-</b>
<b>Baumeisterarbeiten inkl. MwSt.:</b>	<b>Fr. 2'300'000.-</b>
- Anteil Stadt Chur Strassenbau:	Fr. 1'400'000.-
▪ Strassenunterbau	
▪ Belag	
▪ Plattenbelag	
▪ Abschlüsse	
▪ Bepflanzung	
▪ Möblierung	
▪ Signalisation und Markierung	
- Anteil Stadt Chur Entwässerung:	Fr. 400'000.-
▪ Entwässerungsleitungen inkl. Umhüllung	
▪ Entwässerungsschächte	
▪ Mineral- und Benzinölabscheider	
▪ Versickerungsanlage	
- Anteil IBC EW:	Fr. 250'000.-
- Anteil IBC Gas und Wasser:	Fr. 100'000.-
- Anteil IBC Fernwärme:	Fr. 150'000.-
<b>Planungskosten inkl. MwSt.:</b>	<b>Fr. 100'000.-</b>
- Interne Planung:	Fr. 80'000.- (nicht verrechnet)
- Ausführungsplanung FHP:	Fr. 20'000.-
<b>Bauleitungskosten inkl. MwSt.:</b>	<b>Fr. 100'000.-</b>
- Interne Bauleitung:	Fr. 100'000.- (nicht verrechnet)

## 6 Massnahmen zur Begleitkommunikation

Die Kommunikation erfolgte einerseits laufend an die Eigentümer und Anwohner mittels regelmässigen Bauinformationen welche den Eigentümern per Post zugesandt wurden und Anwohnerinfos welche jeweils in die Briefkästen der umliegenden Anwohner verteilt wurden und andererseits wurde mittels gezielten Medienberichten in der Presse orientiert (siehe Presseartikel).



## 7 Fazit

Infolge der internen interdisziplinären Projektierung des Projektes Neugestaltung Steinbockstrasse konnte in kurzer Zeit durch intensive Auseinandersetzungen in der Projektgruppe ein den Bedürfnissen der unterschiedlichen Anspruchsgruppen entsprechendes Projekt ausgearbeitet werden. Durch die In-House Projektierung und die Nähe zu den entscheidungstragenden Personen, konnten die Kommunikationswege kurzgehalten werden. Entscheide wurden schnell und zielführend getroffen. Somit waren die ersten Projektierungsphasen schnell abgeschlossen und die Ziele des Projektes sowie die grundsätzliche Gestaltung war definiert. Der planerische Vorsprung liess weitere Optimierungen des Projektes zu. Es entstanden eher unkonventionelle Massnahmen um das Optimum zu eruieren. Zum Beispiel Sickerversuche mit unterschiedlicher Zusammensetzung des Fugenmaterials. Mit dem Fahrversuch konnten die vorhandenen Flächen weiter ausgereizt werden um mehr Attraktivität in den Raum zu bringen. All diese und weitere Massnahmen führten dazu, dass die zu Beginn gesetzten Ziele übertroffen wurden.

Die Steinbockstrasse schafft nun Platz. Flanierende Bürgerinnen und Bürger prägen bereits heute das Erscheinungsbild der Neugestalteten Steinbockstrasse. Die Stadt ist stolz auf das Projekt Steinbockstrasse. Die gesetzten Ziele bezüglich Aufenthaltsqualität, Mobilität, Ökologie und Nachhaltigkeit wurden erreicht, wenn nicht sogar übertroffen.



## Anhang A Fotodokumentation vorher / nachher



Vorher: Steinbockstrasse ab Bahnhofstrasse



Nachher: Steinbockstrasse ab Bahnhofstrasse



Vorher: Beginn Steinbockstrasse Richtung Engadinstrasse



Nachher: Beginn Steinbockstrasse Richtung Engadinstrasse



Vorher: Mitte Steinbockstrasse Richtung Engadinstrasse



Nachher: Mitte Steinbockstrasse Richtung Engadinstrasse



Vorher: Steinbockstrasse Richtung Bahnhofstrasse



Nachher: Steinbockstrasse Richtung Bahnhofstrasse



Vorher: Mitte Steinbockstrasse Richtung Bahnhofstrasse



Nachher: Mitte Steinbockstrasse Richtung Bahnhofstrasse



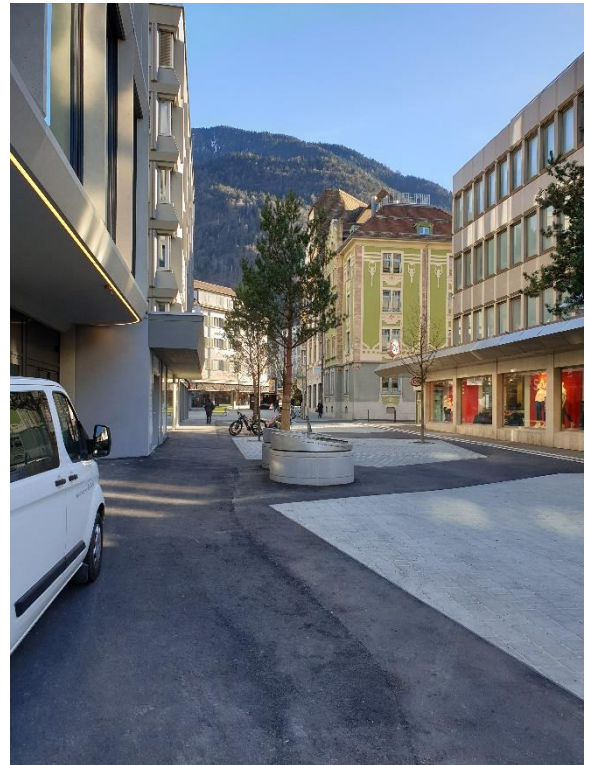
Vorher: Steinbockstrasse ab Engadinstrasse



Nachher: Steinbockstrasse ab Engadinstrasse



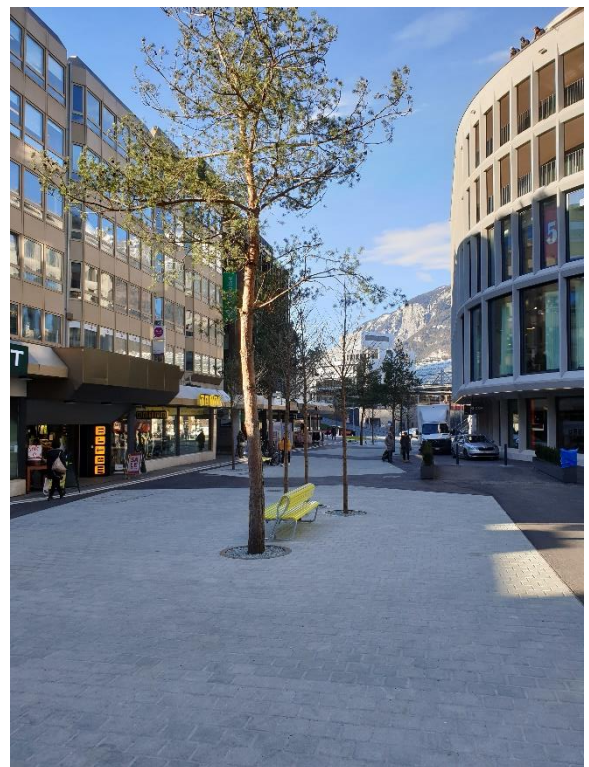
Vorher: Steinbockstrasse Richtung Bahnhofstrasse



Nachher: Steinbockstrasse Richtung Bahnhofstrasse



Vorher: Steinbockstrasse Richtung Engadinstrasse



Nachher: Steinbockstrasse Richtung Engadinstrasse



## Anhang B Fotodokumentation Impressionen aus dem Bau



10.04.2019: Baustelleneinrichtung



16.04.2019: Sondierungen Kanalisation



16.04.2019: Aushub Kanalisationsgraben



23.04.2019: Vorbereitungen Fernwärmeanschluss



24.04.2019: Belagsabbruch



30.04.2019: Einbau Kanalisation



03.05.2019: Eingesandete Wasserleitung



03.05.2019: Versetzen Mineralölabscheider



08.05.2019: Einbau Versickerungsanlage



22.05.2019: Einbau Anderer Granit unter Baumgruben als Ergänzung zum Baumsubstrat



05.06.2019: Versetzen Baumgruben



10.07.2019: Einbau Stahlbandabschluss und Baumgrubenabdeckung



10.07.2019: Versetzen zweier Moloks



11.07.2019: Einbau provisorischer Belag



07.08.2019: Einbau UG 0/45



23.08.2019: Betoneinbau als Untergrund für Führungsplatten



29.08.2019: Anlieferung Bäume



29.08.2019: Versetzen Bäume



02.09.2019: Versetzter Baum inkl. Entlüftung



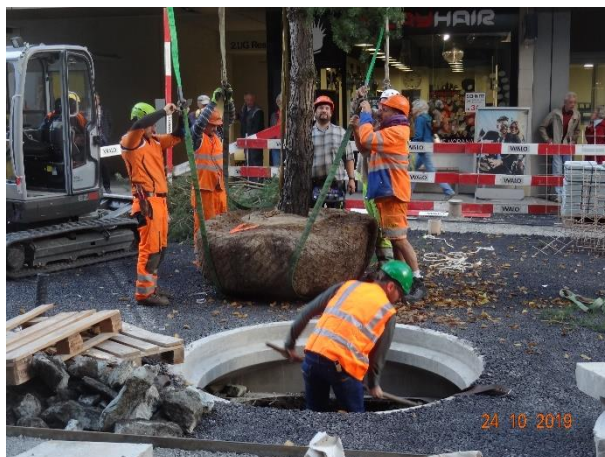
10.09.2019: Einbau Pflasterung mit Andeerer Granit



10.09.2019: Sickerfähiger Untergrund Pflasterung



20.09.2019: Ausfugen Pflasterung mit sickerfähigem Fugenmaterial



24.10.2019: Weitere Baumlieferungen



31.10.2019: Erstellung Bauminsel Bahnhofstrasse



22.11.2019: Haftvermittler auftragen



02.12.2019: Einbau städtische Veloständer

## Anhang C Presseberichte von 2019

Pressebericht Bündner Tagblatt vom 20. Februar 2019:

### Der «Unort» soll zum Platz werden

Die Stadt Chur will sich die Neugestaltung der Steinbockstrasse 1,8 Millionen Franken kosten lassen. Unter anderem wird hinter der neuen «Capricorn»-Überbauung kräftig aufgeforschet.

von Olivier Berger

Gebaut werden muss sowieso. Weil wegen der neuen Überbauung «Capricorn» am Churer Bahnhof Wasser-, Abwasser-, Strom- und Fernwärmeleitungen erneuert oder gleich neu verlegt werden, will die Stadt die Gunst der Stunde nutzen. «Die Steinbockstrasse ist heute eine Begegnungszone, die nicht als solche wahrgenommen wird», sagt Stadtrat und Baudirektor Tom Leibundgut. «Sie ist von der Strassengestaltung her so etwas wie ein Unort.»

«Nicht mehr zeitgemäss»

Das soll sich bald ändern. An seiner nächsten Sitzung diskutiert der Churer Gemeinderat über einen Kredit von 1,8 Millionen Franken für umfassende Erneuerungsarbeiten an der Steinbockstrasse. Davon entfallen 400 000 Franken auf die Sanierung der Abwasserleitung; die übrigen 1,4 Millionen Franken kostet die Neugestaltung der Strasse.

«Die heutige Gestaltung der Strasse mit einer Asphalt-Fahrbahn und zwei Trottoirs ist für eine Fussgängerzone

nicht mehr zeitgemäss», erklärt Leibundgut. Wie zuvor schon an der Bahnhof- und an der Poststrasse soll deshalb eine durchgehende Fläche von Fassade bis zu Fassade erstellt werden. Diese erhält einen Belag aus hell eingefärbtem Asphalt. Daneben wird aber auch der Andeerer Granit Verwendung finden, den die Stadt schon

in der Bahnhofstrasse und am Postplatz verbaut hat. Er umfasst geplante acht Bauminseln rund um den neuen «Capricorn»-Bau.

Bäume mit vielen Vorteilen

Die Bauminseln sind auch für Leibundgut ein Herzstück der neuen Gestaltung. Insgesamt werden an der

Steinbockstrasse 28 Bäume neu gepflanzt. Das soll nicht nur schön werden, wie der Baudirektor betont. «Zusammen mit der Pflasterung und dem hellen Strassenbelag tragen die Bäume zu einer Abkühlung bei», sagt er. «Das ist gerade in eng bebauten Gebieten wie am Churer Bahnhof und in heissen Sommern wichtig.» Zudem sorgen die Bauminseln auch für die Entwässerung der Strasse – was für eine weitere Kühlung sorgt. «Wir haben uns lange überlegt, wie wir in der heutigen Zeit der steigenden Temperaturen eine Strasse bauen sollen.»

Bei den Bäumen übrigens will die Stadt auf Vielfalt setzen – mit Föhren, Tulpenbäumen und Kirschblütenbäumen. «Das ist einerseits eine Lehre aus dem Schneefall vom vergangenen Oktober», erklärt Leibundgut. «So müssten wir selbst bei einem solchen Extremereignis wie damals keinen Totalausfall beklagen.»

Neben solch praktischen Überlegungen freut sich Leibundgut aber auch auf «die neue, ansprechende Platzsituation, die entstehen wird». Insofern sei die Steinbockstrasse «eines meiner aktuellen Lieblingsprojekte».



Soll schöner werden: Die Steinbockstrasse soll bereits im kommenden Winter heller und grüner sein als heute.

Bild Olivia Item



Medienmitteilung Stadt Chur vom 28. November 2019:

## **Neu gestaltete Steinbockstrasse**

### **Sanierung Werkleitungen und Neugestaltung**

**Nach einer sehr intensiven Bauzeit mit vielen komplexen Bauphasen wird die Steinbockstrasse am 29. November 2019 als neugestaltete Fussgängerzone provisorisch in Betrieb genommen. Kleinere Umgebungs- und Abschlussarbeiten im Bereich Steinbockstrasse / Bahnhofplatz werden bis am 13. Dezember 2019 ausgeführt. Für die Ladengeschäfte und den Fussgängerverkehr auf der Steinbockstrasse hat dies jedoch keine Auswirkungen.**

Leider konnte der vorgesehene helle Deckbelag (Spezialbelag) zwischen den Pflasterungsflächen mit Baumgruppen bis zu den Fassaden aus Witterungsgründen nicht eingebaut werden. Dieser Deckbelag kann nur bei trockenem Untergrund und mit den entsprechend benötigten Bodentemperaturen eingebaut werden, damit die erforderliche Qualität erreicht werden kann. Der Einbau des Deckbelages ist im Zeitraum Ende April bis Ende Mai 2020 geplant. Danach, Ende Mai 2020, erfolgt die offizielle Inbetriebnahme und feierliche Eröffnung der neugestalteten Steinbockstrasse. Im Frühling werden verschiedene blühenden Baumarten die attraktive Fussgängerzone zusätzlich in Szene setzen.

Die Stadt als Bauherrin bedankt sich herzlich bei sämtlichen betroffenen Anwohnenden, Liegenschaftsbesitzenden sowie Ladengeschäften für das Verständnis, welches diese uns während den Bauarbeiten entgegengebracht haben.



## **Anhang D   Ausstellungsplakat**



## **Anhang E Gestaltungsplan**



## **Anhang F Normalprofil Steinbockstrasse**



## **Anhang G Werkleitungsplan**



## **Anhang H Gestaltungsplan mit Schleppkurven**



## Anhang I Bauphasenplan



## Anhang J Daten CD