

Einstufiger, anonymer Projektwettbewerb im offenen Verfahren

Neue Bahnstation Chur West, Querung Raschärenstrasse



Impressum

Rhätische Bahn AG
Infrastruktur
Bahnhofstrasse 25
CH - 7001 Chur

Departement Bau Planung Umwelt
Dr. Sandra Maissen
Stadthaus
Masanserstrasse 2
7001 Chur

Der Übersichtlichkeit halber wird in diesem Jurybericht für Funktionsbezeichnungen immer die männliche Form gewählt. Die Aussagen gelten in gleicher Form auch für Funktionsträgerinnen.

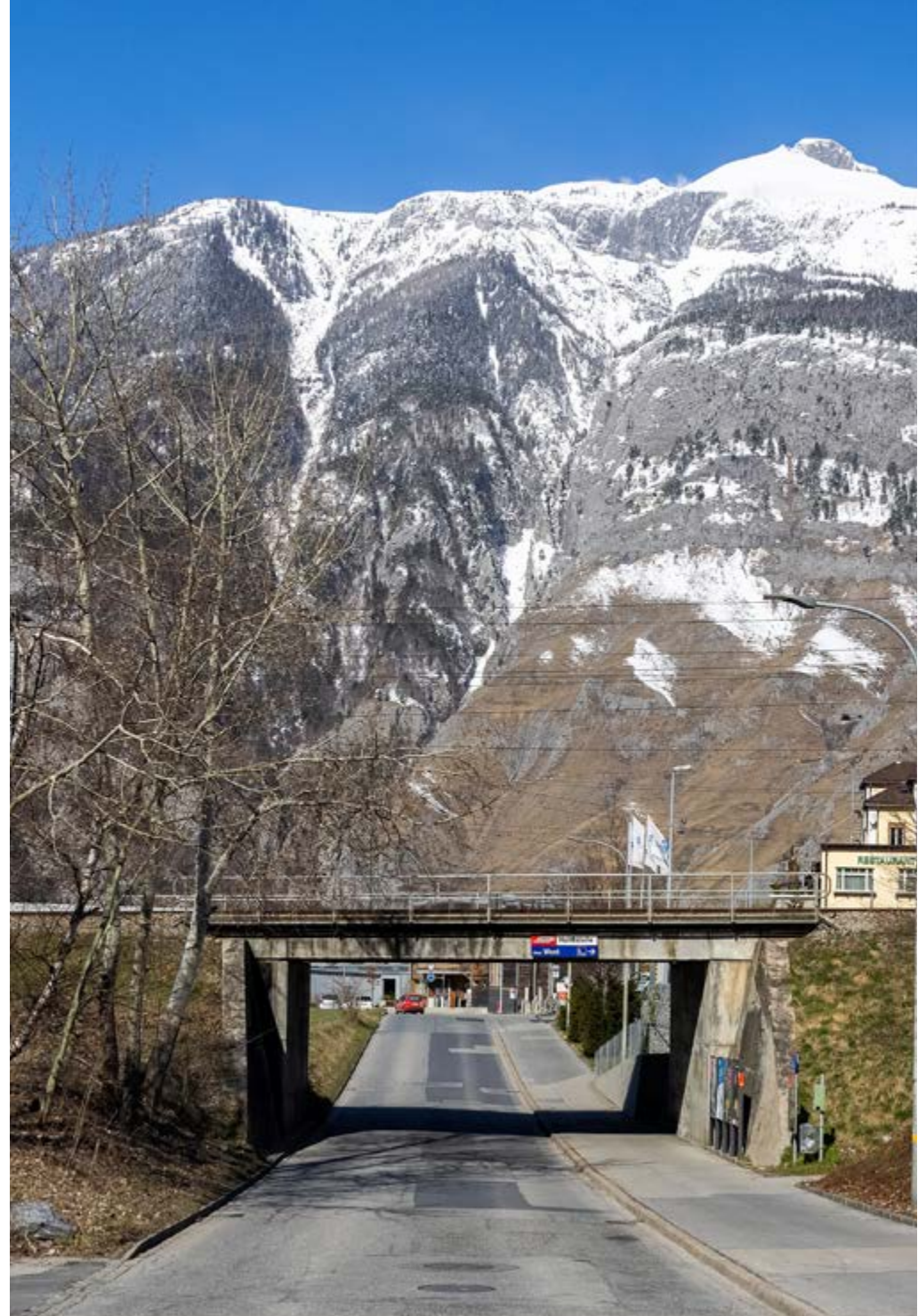
Falls nichts anderes erwähnt, alle Fotos: Nicola Pitaro

14.04.2021

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|----|
| Die Entwicklung des Gebiets Chur West | 05 |
| Die Aufgabenstellung | 07 |
| Das Verfahren | 13 |
| Der Ablauf der Jurierung | 19 |
| Zusammenfassende Gedanken des Preisgerichts | 25 |
| Das Siegerprojekt «VILICHT» | 31 |
| Zweitrangiert: «WWW» | 37 |
| Drittrangiert: «DOPPELSPUR» | 43 |
| Viertrangiert: «FREIFELD» | 49 |
| Nicht rangiert: «TOR WEST» | 55 |
| Schlussäusserung | 59 |

Raschärenstrasse gegen Nordwesten verlaufend
und unter den Gleisen der RhB führend





Die Entwicklung des Gebiets Chur West

Der Bahnhof Chur West der Rhätischen Bahn (RhB) – vor 20 Jahren eröffnet – soll gemäss Auflagen des Bundes bis 2023 barrierefrei funktionieren. Die dafür notwendigen Umbauarbeiten sind schwierig, da der Bahnhof in einer Kurve liegt. Eine Verlegung der Station kam infrage und veranlasste die Bauherrschaft, das Projekt grossräumig im Zusammenhang mit dem Entwicklungsschwerpunkt Chur West zu planen. Denn das in unmittelbarer Nähe zum Anschluss Chur Süd der A13 gelegene Gebiet Chur West entwickelt sich immer mehr zu einem Arbeits- und Geschäftszentrum von regionaler Bedeutung.

Im Hinblick auf die künftige wirtschaftliche Entwicklung der Stadt und die beschränkten Kapazitäten in der Innenstadt soll in «Chur West» ein zweites Zentrum entstehen. Dieses wird im Stadtentwicklungskonzept von 2003 als «Werk-Tag-Zentrum» definiert und soll entsprechend gut erschlossen sein. Das Gebiet ist begrenzt durch die beiden Hauptverkehrsachsen Kasernenstrasse und Ringstrasse sowie durch die Bahnlinie der RhB. Innerhalb des Gebiets bilden die Schönbühl- und die Raschärenstrasse zwei Achsen mit Anbindung an das weitere städtische Verkehrsnetz.

Auf historischen Karten ist das heutige Gebiet von Chur West als «unteres» und «äusseres Freifeld» vermerkt. Die Plandarstellung und die Flurnamen deuten auf ursprünglich landwirtschaftliche Nutzungen hin; vorwiegend Felder im Hemmiplan von 1842 und Baumgärten im Stadtplan von 1931. Die Rheinprallkante bildet eine natürliche Grenze zu den nördlich liegenden «Kleinbrucker Wiesen». Der Tuma «Raschährenbühl» ist ein weiteres Naturobjekt im Gebiet. Bereits Ende des 19. Jahrhunderts hatten im grösseren Umfeld ein Schützengarten, das Waisenhaus Foral, die Kaserne und erste Industrien am Mühlbach bestanden. Im Stadtplan von 1878 ist die Kaserne bereits als projektiert eingetragen. Im Stadtplan von 1931 sind eine Kübelfabrik, eine Seifenfabrik, eine Obstverwertung und eine Teigwarenfabrik vermerkt. Im Laufe des 20. Jahrhunderts und bis heute wurde das Schwemmland der Plessur und die Rheinebene – in den ersten 50 Jahren langsam und danach explosionsartig – bebaut und besiedelt (11'500 Einwohner im Jahr 1900 – 37'000 Einwohner im Jahr 2013). Ursprünglich haben die heutige Kasernenstrasse, die Raschärenstrasse und die Salvatorenstrasse das Gebiet erschlossen. Die Ringstrasse zwischen Pulvermühlestrasse und Kasernenstrasse wurde 1964 fertiggestellt. Ab den 1960er Jahren entwickelte sich Chur West zu einem heterogen genutzten Stadtrandgebiet mit einer Mischung aus Industrie, Gewerbe, Agrarwirtschaft und Wohnnutzung. Seit 1986 führt am Fusse der Rheinprallkante die Eisenbahnlinie in Richtung Reichenau. Die letzten landwirtschaftlich genutzten Flächen im Gebiet wurden mit den Überbauungen Kalchbühl 1992 und City West 2012 verdrängt. Heute prägen die Armeebauten zusammen mit dem markanten Kantonspolizeigebäude das ganze Geviert zwischen der Kaserne, der Ringstrasse und der Salvatorenstrasse.

Die Aufgabenstellung

Im Zusammenhang mit der Entwicklung des Gebiets Chur West sollte die heutige RhB-Station bei der Ringstrasse rund 250 m nach Westen verschoben werden. Das neue Zentrum des Bahnhofs kommt dadurch ziemlich genau über der Raschärenstrasse bzw. über der bestehenden Unterführung zu liegen. Für eine optimale Anbindung des öffentlichen Verkehrs inklusive Churer Stadtbus und der Direktlinien der Postautos war in der Unterführung eine neue Bushaltestelle zu planen – wobei der erweiterte Ort als multimodale öV-Drehscheibe gedacht werden sollte.

Ziele und Vorgaben des Wettbewerbs

Für die Neugestaltung und Neunutzung des Orts wird die Unterführung Raschärenstrasse um einen Meter abgesenkt. Um der neuen Bushaltestelle und dem Zugang zur neuen RhB-Station genügend Platz zu geben, wird die Unterführung ausserdem auf eine Tiefe von 15.5 m ausgebaut und in Richtung Westen um etwa 45 m erweitert. Mit diesem Eingriff entsteht ein neuer öffentlicher Raum und ein markantes, etwa 65 m langes Gesamtbauwerk, das es passend in die Umgebung einzubetten galt. Entsprechend sollte ein Projekt mit einer Velostation als Verbindung zum Fuss- und Veloverkehr (FVV) entwickelt werden, das ingenieurspezifisch und architektonisch attraktiv gestaltet ist. Die Wettbewerbsauslober erwarteten eine in den Kontext gebettete Gesamtlösung, die mit Tragwerk, Bauvorgang und Gestaltung sowie der ganzheitlich betrachteten Verknüpfung dieser Disziplinen überzeugt.

Neben der Kreativität und Fachkenntnis bei der Tragwerksplanung erforderte die Bauaufgabe eine intensive Auseinandersetzung mit den Bauvorgängen. Das Projekt liegt an einer wichtigen RhB-Strecke, und der Bahnbetrieb soll daher während allen Phasen der Bauarbeiten ohne wesentliche Einschränkungen aufrecht erhalten bleiben – inklusive der Zugänglichkeit der eigentlichen Station mit allfälligen Provisorien. Der Bauablauf war zudem für den erweiterten Projektperimeter auszuarbeiten, da dieser einen relevanten Einfluss auf den Ablauf hat. Es waren Rahmenbedingungen, die hohe Anforderungen an die Planenden stellten. Zusammen mit dem Anspruch der Stadt Chur, den Erweiterungsbereich als einladendes, offenes Tor zum neuen Stadtteil Chur West zu gestalten, entstand eine reizvolle, aber auch anspruchsvolle Aufgabe, die die Durchführung eines Projektwettbewerbs nahelegte, rechtfertigte, ja gar bedingte.

Die Aufgabe der Wettbewerbsteilnehmer war es, die Tragkonstruktion der Brücke aufzuzeigen, die Wahl des statischen Systems zu begründen und die baulichen Ausführungen zu erläutern. Ausserdem sollte das Projekt städtebaulich mit dem umliegenden Raum verknüpft und so flexibel ausgestaltet sein, dass es auf künftige Veränderungen reagieren kann. Um dabei ein Bauwerk zu erhalten, worin Tragwerk, Architektur und Kontext aufeinander abgestimmt sind – sich sogar bedingen – suchten die Auslober interdisziplinäre Teams aus den Fachgebieten Bauingenieurwesen (Brückenbau), Architektur und Landschaftsarchitektur.



Luftbild Situation Chur (Stadt Chur)

Technische Vorgaben

Das von der ewp AG ausgearbeitete Vorprojekt «Bahnhof Chur West, Ausbau BehiG» diente der Erarbeitung des Wettbewerbs als Grundlage. Die gesamten Unterlagen des Vorprojekts wurden zur Verfügung gestellt.

Perimeter

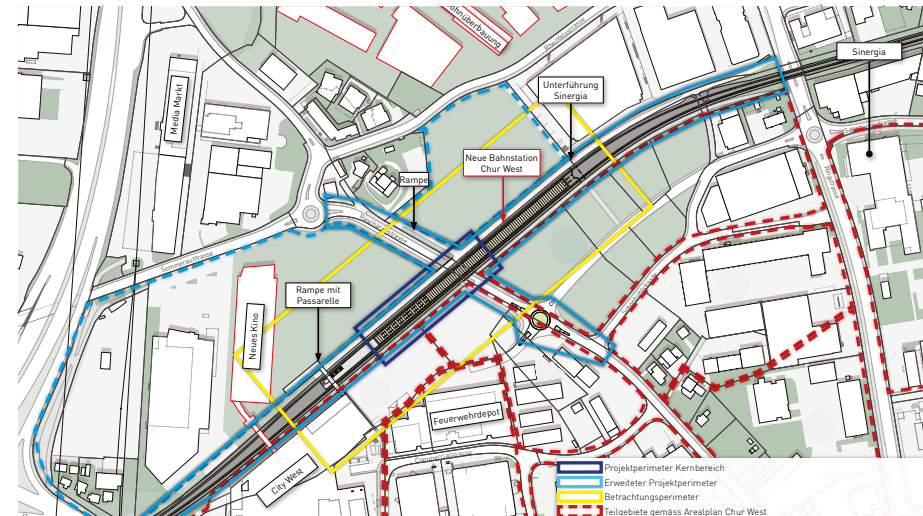
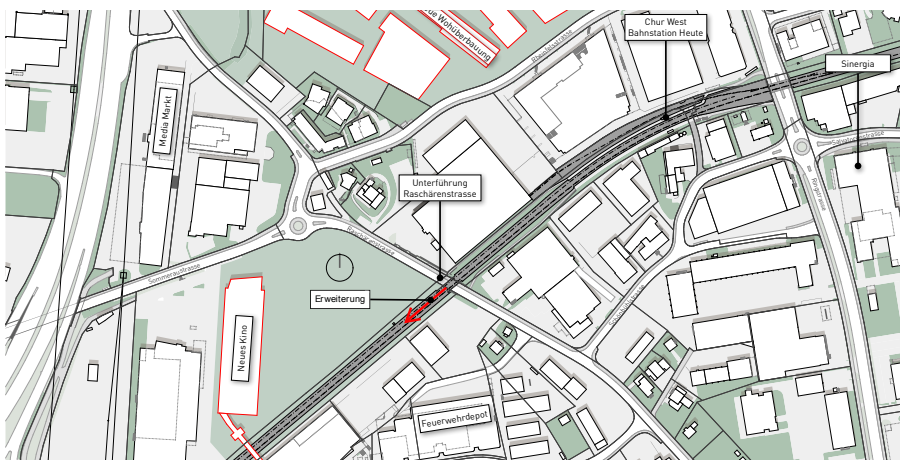
Im Rahmen des Wettbewerbs wurde zwischen folgenden drei Perimetern unterschieden:

- Projektperimeter Kernbereich: Dieser Perimeter war zu bearbeiten. Es war eine Lösung für das Brückentragwerk der Unterführung und für die Gestaltung der unteren Ebene der Unterführung mit allen verkehrsspezifischen Anschlüssen zu erarbeiten.
- Erweiterter Projektperimeter: Dieser Bereich umfasst die Strasse, die Fuss- und Veloverbindungen sowie die RhB-Bahnstrecke. Alle diese Infrastrukturbauten müssen im Zuge der Arbeiten angepasst werden. Die Lage und die Höhe der Strasse sowie der RhB-Gleise im Endzustand waren gegeben. Der erweiterte Projektbereich musste nur für die Erarbeitung der Bauvorgänge bzw. der Bauphasen berücksichtigt werden.
- Betrachtungsperimeter: Dieser Bereich mit den geplanten Überbauungen gemäss Vision der Stadt Chur war für die Anbindung an die Unterführung zu berücksichtigen.

Gleisachse

Die RhB gab die Gleisgeometrie im Endzustand vor. Die Lage der Gleisachse in vertikaler und horizontaler Lage durfte nicht verändert werden. Ein schematischer Querschnitt in den abgebenen Planunterlagen zeigt das Lichtraumprofil, die Querneigung, die Geländerabstände und die minimalen Abmessungen des Schotterbetts.

Situation der heutigen Unterführung mit angedeuteter Erweiterung (Fanzun AG)



Situation mit verschiedenen Perimetern (Fanzun AG)

Gleisanlage

Es waren zwei Streckengleise vorzusehen (ein Meterspur- und ein Dreischienengleis für Meter- und Normalspur).

Perronanlage

Es waren zwei Normperronkanten der RhB, durchgehend und BehiG-konform mit 240 m Nutzlänge sowie, aus betrieblicher und kundendienstlicher Sicht, ein Mittelperron zu planen.

Kundeneinrichtungen

Folgende Kundeneinrichtungen waren pro Perronkante vorzusehen:

- Perrondach mit 210 m Länge
- 1 beheizte Wartekabine
- 1 KIS-Stele Standard mit Gleis- und Generalanzeiger
- 1 Überkopfanzeiger

Verfügbarkeit der Gleise während des Umbaus

Da es sich bei der Strecke Chur – Reichenau/Tamins – St. Moritz/Disentis/Muster um eine Hauptachse der RhB und um das einzige Dreischienengleis für Normalspurzüge zwischen Chur und Domat/Ems handelt, muss der Bahnbetrieb während der Bauarbeiten ohne wesentliche Einschränkungen gewährleistet sein. Allfällige Beschränkungen des Verkehrs dürfen nur in Nachtsperren erfolgen.

Strassenbau Raschärenstrasse

Die Raschärenstrasse wird auf eine Breite von 15.5 m ausgebaut. Die lichte Höhe der Unterführung muss mindestens 4.70 m betragen. Für die künftige Nutzung des Verkehrsknotenpunktes sollte die Unterführung Richtung Westen um etwa 45 m erweitert werden.

Die Raschärenstrasse darf in der Bauphase der Verbreiterung und Absenkung (inkl. Umlegung der Werkleitungen) gesperrt werden. Für die weiteren Arbeiten in den folgenden Bauphasen war ein einspuriger Strassenbetrieb in Richtung Autobahn A13 zu planen. Der Zugang zum Feuerwehrdepot an der Raschärenstrasse 27 über die Schönbühlstrasse musste während der gesamten Bauzeit gewährleistet sein.

Die Anforderungen an den Strassenbau wurden wie folgt definiert:

- Strassenbreite 9.00 m (1.50 m Radstreifen, 2 x 3.00 m Fahrbahn, 1.50 m Radstreifen)
- Durchfahrthöhe min. 4.70 m
- Trottoirbreite 3.50 m mit Baumallee (nordöstliches Trottoir, best. Trottoir) und 3.00 m ohne Baumallee (südwestliches Trottoir)
- Trottoirs auf Niveau Strasse. Strassenrandabschluss mit RN 12 cm.
- Fussgängerstreifen mit Mittelinsel (min. 2.00 m) möglichst nahe an oder in der Unterführung
- Fuss- und Veloweg entlang des Bahndamms 4.00 m breit und gemäss BehiG.
- Hindernisfreie Fahrbahnhaltestellen mit 22 cm hohen Haltekanten.
- Eine Zwischenabstützung im Bereich der Raschärenstrasse ist möglich. Die geforderten Nutzbreiten sind einzuhalten. Die Stützen sind konstruktiv vor Anprall zu schützen oder gemäss der ASTRA Richtlinie «Anprall von Strassenfahrzeugen auf Bauwerksteile von Kunstbauten – 2005» nachzuweisen. Die Strassengeometrie durfte dabei nicht verändert werden.

Anforderungen BehiG

- Rampe Seite Sinergia (Anschluss an die neue Unterführung)
- Rampe in der Unterführung Raschärenstrasse
- City West: Passerelle mit Lift und Treppe auf Mittelperron / Rampenzugang aussen (Nordseite)

Fahrradweg

Auf der Brücke war nordwestseitig eine Nutzbreite von 4.0 m für einen Fahrradweg vorzusehen.

Nutzungen Unterführung Raschärenstrasse

In der Unterführung musste eine Veloparkierung für 250 Velos und eine gendergerechte Automatiktoilette (1 Anlage) integriert werden. Weitere Nutzungen waren gemäss dem Konzept der Wettbewerbsteams vorzusehen und in die Unterführung einzubetten. Das Ziel war, einen attraktiven Raum zu schaffen.

Angrenzende Baufelder

Beidseits des Bahndamms befinden sich Baufelder, die gemäss Vision Stadtentwicklung bis 2040 überbaut werden sollen. Diese Bauten waren nicht Bestandteil des Wettbewerbs. Der Anbindung an die künftigen geplanten Gebäude beidseitig der neuen Station sollte jedoch Rechnung getragen werden.

Auf der Nordwestseite der Unterführung taucht das bestehende Terrain ab und eine direkte Anbindung an die Ebene der neuen Unterführung ist problemlos möglich. Auf der Südostseite gestaltet sich die Anbindung aufgrund des Höhenunterschieds schwieriger, ist aber wichtig und musste nicht nur mit einem passenden architektonischen, statischen und verkehrstechnischen Konzept umgesetzt werden, sondern vielmehr auch mit einem konkret geplanten Erschliessungsbereich – z.B. in Form eines Bahnhofplatzes, der den Weg unter anderem in das Gebiet Chur–West attraktiv erschliesst. Auch in diese Richtung sollte mit der Überbrückung der Höhenunterschiede eine einladende und sich öffnende Situation entstehen.

Unterführung Sinergia / Anschluss City West

Die Lage, Breite und Höhe der Unterführung Sinergia waren gegeben und mussten übernommen werden. Ebenso der Anschluss City West mit Passerelle inklusive Lift und Treppe auf dem Mittelperron, sowie dem Rampenzugang aussen. Die Gestaltung und Erarbeitung der Unterführung Sinergia und Anschluss City West waren nicht Bestandteil des Wettbewerbs. Die Erstellung der Unterführung war in den Überlegungen zum Bauvorgang allerdings zu integrieren.

Der Bauvorgang musste über den erweiterten Projektperimeter studiert werden. Dabei sollte der Betrieb der Station Chur West während der ganzen Bauphase aufrechterhalten bleiben.



Das Verfahren

Auftraggeber / Veranstalter

Die Rhätische Bahn AG (RhB) und die Stadt Chur sind die Auftraggeber bzw. Veranstalter. Die Federführung des Wettbewerbs oblag der RhB, darum wird nachfolgend vereinfachend von der RhB als Bauherrschaft gesprochen.

Wettbewerbsbegleitung / Wettbewerbssekretariat

Für die Durchführung des Wettbewerbs wurde die RhB durch die Fanzun AG Chur unterstützt.

Verfahrensart und Grundlagen

Es handelte sich um einen einstufigen, anonymen Projektwettbewerb im offenen Verfahren.

Massgebende Grundlagen für die Durchführung des Wettbewerbs waren:

- GATT/WTO-Abkommen über das öffentliche Beschaffungswesen
- Interkantonale Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen (IVöB; BR 803.510)
- Submissionsgesetz des Kantons Graubünden (SubG; BR 803.300)
- Submissionsverordnung des Kantons Graubünden (SubV; BR 803.310)
- Wettbewerbsprogramm
- Ordnung 142 des SIA (Ordnung für Architektur- und Ingenieurwettbewerbe, Ausgabe 2009), subsidiär zu den Bestimmungen über das öffentliche Beschaffungswesen, unter Vorbehalt von Abweichungen im Wettbewerbsprogramm

Im Rahmen des Wettbewerbs erklärte die Veranstalterin diese Grundlagen für sich und die Teilnehmer als rechtsverbindlich. Die Teilnehmer anerkennen insbesondere den Entscheid des Preisgerichts in fachlichen Belangen. Der Projektwettbewerb wurde in deutscher Sprache durchgeführt. Entsprechend waren die Wettbewerbsbeiträge in deutscher Sprache abzugeben.

Teilnehmer

Teilnahmeberechtigt waren Fachleute aus dem Fachbereich Bauingenieurwesen, Architektur und Landschaftsarchitektur mit Wohn- oder Geschäftssitz in der Schweiz und in Ländern, die das GATT/WTO-Abkommen unterzeichnet haben. Stichtag für die Erfüllung der Bedingungen war das Einreichungsdatum.

Nicht teilnahmeberechtigt war, wer bei der Auftraggeberin, einem Mitglied des Preisgerichts oder einem im Wettbewerbsprogramm aufgeführten Experten angestellt war, nahe verwandt ist oder in einem beruflichen Abhängigkeits- oder Zusammengehörigkeitsverhältnis stand.

Die Teams setzten sich aus Bauingenieuren, Architekten und Landschaftsarchitekten zusammen. Die Federführung bei Arbeitsgemeinschaften musste beim Bauingenieur liegen. Weitere Fachplaner konnten nach Bedarf hinzugezogen werden. Die Bildung von Arbeitsgemeinschaften war zulässig. Die Verantwortung trugen die Bewerberteams selbständig.

Die Federführung und die Rechtsform der Zusammenarbeit waren zu deklarieren. Doppel- und Mehrfachbewerbungen waren nicht zulässig. Alle Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft mussten das Formular Selbstdeklaration vollständig und wahrheitsgetreu ausfüllen, unterzeichnen oder eine schriftliche Vollmacht beilegen und gleichzeitig mit der Bewerbung einreichen.

Es wurden keine Planer vom Wettbewerb ausgeschlossen. Die Unterlagen zum Vorprojekt «Bahnhof Chur West, Ausbau BehiG» – von ewp Chur erarbeitet – stellte man allen Wettbewerbsteilnehmern vollständig zur Verfügung. Die ewp Chur war deshalb zum Wettbewerb zugelassen.

Preisgericht

Das Preisgericht setzte sich aus nachfolgenden Personen zusammen:

Preisrichter Bauherrschaft (mit Stimmrecht)

| | |
|------------------|--------------------------------------|
| Christian Florin | Leiter Infrastruktur RhB (Präsident) |
| Karl Baumann | Leiter Kunstbauten RhB |
| Roland Arpagaus | Leiter Tiefbaudienste Stadt Chur |
| Andreas Pöhl | Leiter Stadtentwicklung Stadt Chur |

Unabhängige Preisrichter (mit Stimmrecht)

| | |
|------------------------------|--------------------------------------|
| Vincenzo Cangemi | Architekt Chur |
| Priska Ammann | Architektin Zürich |
| Clementine Hegner-van Rooden | Bauingenieurin Oberägeri |
| Stefan Rotzler | Landschaftsarchitekt BSLA Gockhausen |
| Dario Geisseler | Bauingenieur Chur (Moderator) |

Aufgrund der Covid-19 Pandemie wurde die Jurierung in möglichst kleinem, aber dennoch fachkundig breit abgestützten Rahmen durchgeführt. Entgegen dem Wettbewerbsprogramm haben folgende Personen deshalb nicht an der Jurierung teilgenommen:

| | |
|-----------------|--|
| Markus Dünner | Leiter Hochbauamt Kanton Graubünden |
| Angelo Berweger | Projektleiter Kunstbauten RhB |
| Martin Arpagaus | Projektleiter Kunstbauten RhB |
| Fadri Bürkli | Bereichsleiter Strassenbau, Tiefbau Stadt Chur |
| Thierry Müller | Amt für Energie und Verkehr AEV |

Die wertungsfreie Vorprüfung der Wettbewerbsbeiträge hatte Bernhard Schlegel AG, Sägenstrasse 83, 7000 Chur vorgenommen. Eine zusätzliche Vorprüfung der Bahnanlagen (technische Randbedingungen des Perrons, der Rampen- und der Treppenzugänge) führte die Fanzun AG, Salvatorenstrasse 66, 7000 Chur, durch.

Dem Preisgericht stand eine Gesamtpreissumme von CHF 225'000 (exkl. MwSt.) zur Verfügung. Unter sämtlichen Teilnehmern wurden CHF 125'000 gleichmässig als Festentschädigung verteilt, sofern der Wettbewerbsbeitrag zur Jurierung zugelassen wurde. Für Preise und Ankäufe standen CHF 100'000 zur Verfügung. Es war vorgesehen, drei bis fünf Preise zu vergeben. Die Festlegung der Preissummen erfolgte im Rahmen der Beurteilung. Die Gesamtpreissumme wurde voll ausgerichtet, wobei höchstens 10 % davon für allfällige Ankäufe verwendet werden durften.

Die RhB und die Stadt Chur beabsichtigen, entsprechend dem Resultat der Beurteilung und den Empfehlungen des Preisgerichts, die Verfasser des zur Weiterbearbeitung empfohlenen Projekts mit dessen Bearbeitung im freihändigen Verfahren zu beauftragen. Die Weiterbearbeitung und die Auftragserteilung können aber durchaus in verschiedenen Phasen erfolgen.

Der Auftrag umfasst die Projektierung und die technische Bauleitung der Unterführung Raschärenstrasse. Die RhB-Station Chur West, die im erweiterten Projektperimeter vorgesehenen Unterführungen und der bahntechnische Teil (Gleisbau, Schotterung, Fahrleitungen, Verkabelung) sind nicht Bestandteil der Vergabe. Voraussetzung für den Auftrag bildet der Nachweis des Teilnehmers, alle geforderten Leistungen einzubringen, dabei sämtliche Projektparameter zu berücksichtigen und über die entsprechenden fachlichen und personellen Kapazitäten zu verfügen.

Federführend im Team ist der Bauingenieur, und Anspruch auf eine Beauftragung haben nur er und die zusätzlichen Verfasser im engeren Sinne (zugelassene Teilnehmer – Bauingenieur / Architekt / Landschaftsarchitekt). Weitere im Projektwettbewerb beigezogene Fachplaner haben keinen direkten Anspruch auf eine weitere Auftragserteilung. Bei einem erheblichen Beitrag zur Lösung der Aufgabe kann der beigezogene Spezialist / Fachplaner aber ebenfalls im freihändigen Verfahren beauftragt werden.

Nach Abschluss des Wettbewerbsverfahrens ist es möglich, Arbeitsgemeinschaften zu bilden. Dies allerdings nur im Einvernehmen mit dem Auftraggeber und dessen schriftlicher Zustimmung zu den gewählten Partnern. Falls das beauftragte Büro ungenügende Kapazitäten hat, um eine erfolgreiche Planung und Ausführung zu gewährleisten, kann der Veranstalter Leistungsanteile anderweitig vergeben oder verlangen, dass Arbeitsgemeinschaften gebildet werden. Vorbehalten bleiben in allen Fällen die Projektgenehmigung sowie die Bereitstellung und Freigabe der erforderlichen Kredite durch die zuständigen Instanzen. Des Weiteren sind notwendige Anpassungen vor, während oder nach der Realisierung in gegenseitigem Einvernehmen zwischen Projektverfassenden und Bauherrschaft möglich. Auch ist eine Begleitung der Weiterbearbeitung durch eine Delegation des Preisgerichts möglich.

Die Passerelle City West war nicht Bestandteil des Bearbeitungsperimeters. Die Bauherrschaft behält sich jedoch das Recht vor, das siegreiche Planerteam im freihändigen Verfahren mit der Projektierung der Passerelle zu beauftragen.

Termine

Die Wettbewerbsunterlagen wurden den Teilnehmern im August 2020 zur Verfügung gestellt. Der Eingabetermin für die Wettbewerbsbeiträge war der 11. Dezember 2020, für die Modelle war es der 29. Januar 2021. Die Jurierung erfolgte am 4. und 11. Februar 2021.

Es ist vorgesehen, die Projektierung mit dem Plangenehmigungsverfahren bis Mai 2022 durchzuführen und mit der Bauausführung im Sommer 2023 (Bauausführung Brückenbau: 2024) zu beginnen.

Wettbewerbsunterlagen

Das Wettbewerbsdossier umfasste neben dem Wettbewerbsprogramm folgende Beilagen:

- (1) die Nutzungsvereinbarung
- (2) einen Situationsplan im Massstab 1:500
- (3) Pläne des Längensprofils und der Querprofile des Perrons im Massstab 1:500 bzw. 1:100
- (4) ein Geländemodell des Bestands

Zudem wurden folgende übergeordnete Dokumente abgegeben:

- (5) ein geologischer Bericht
- (6) Fotos des Perimeters
- (7) ein gesamtes Dossier des «Vorprojekts Bahnhof Chur West, Ausbau BehiG»
- (8) ein Pflichtenheft der Anforderungen der Stadt Chur
- (9) ein Bericht zum Bauablauf
- (10) Pläne des ausgeführten Werks «Unterführung Raschärenstrasse»
- (11) die Modelldaten
- (12) das Offertformular für die Ingenieure

Den Teilnehmern wurde darüber hinaus ein Gipsmodell des Geländes abgegeben, in das sie ihr Projekt integrieren konnten.

Bis zum 25. September 2020 hätten Fragen gestellt werden können. Es sind jedoch weder vor noch nach diesem Datum Fragen eingegangen.

Projekteingabe

Das einzureichende Projekt entsprach einem Vorprojekt.

Der Wettbewerbsbeitrag umfasst:

- Projektplan 1 mit Kennwort (Format: B = 147 cm x H = 90 cm), mit:
 - . Übersicht 1:500
 - . Grundriss der unteren Ebene (Querung) 1:200
 - . Weiteren projektspezifischen Plänen in frei wählbarem Massstab

- Projektplan 2 mit Kennwort (Format B = 147 cm x H = 90 cm), mit:
 - . Schnitten 1:200
 - . wichtigen Details in frei wählbarem Massstab
 - . Renderings oder Skizzen der Unterführung in frei wählbarem Massstab

- Erläuterungsbericht mit Kennwort, mit:
 - . Gedanken zum Projekt inkl. Begründung der architektonischen und der ingenieurspezifischen Ausgestaltung
 - . städtebaulichen Zielen und Massnahmen
 - . unterschiedlichen Situationen Tag / Nacht
 - . Art der Wegführung vom Perron in die Gebiete Nord / Süd bzw. in Richtung Sinergia
 - . Begründung der Materialwahl
 - . Bauvorgang (inkl. Darstellung einer schematischen Abfolge der Bauvorgänge mit Angabe der Gleise in Betrieb sowie des Nachweises, dass der Bahnhofbetrieb Chur West aufrechterhalten werden kann; entweder am bestehenden Standort oder über ein Provisorium)
 - . wichtigsten statischen Nachweisen in konzentrierter Form

Beurteilungskriterien

Das Brückentragwerk sollte im Sinne der Zielsetzung des Wettbewerbs eine umfassend überzeugende Lösung der Aufgabe darstellen. Darin einfließen sollten in durchdacht ausgewogener Gewichtung technische, wirtschaftliche und architektonische Überlegungen. Entsprechend diesem Grundsatz bewertete das Preisgericht das Projekt auf der Basis der nachstehenden Beurteilungskriterien, wobei die Reihenfolge weder einer Hierarchie noch einer Gewichtung in der Bewertung entsprechen:

Beurteilungskriterien:

- Gestaltung, architektonische Qualität
- Beitrag zur städtebaulichen Entwicklung und Einbettung der Haltestelle, sowie dem Übergang in die benachbarten Gebietsteile
- Attraktivität, Flexibilität und Qualität des Nutzungskonzepts Unterführung
- Baukosten, Wirtschaftlichkeit, Unterhalt
- Robustheit, Dauerhaftigkeit, Gebrauchstauglichkeit und Nachhaltigkeit
- Realisierbarkeit, Bauverfahren, Bauzeit
- Statisch-konstruktive Konzeption

Das Preisgericht fasste die Beurteilung der eingegangenen Wettbewerbsprojekte als Prozess auf. Die eingereichten Beiträge wurden im Gesamtkontext diskutiert und gegeneinander abgewogen. Die Beurteilungskriterien wurden nicht zahlenmässig quantifiziert.

Aufgrund der Gesamtbewertung rangierte das Preisgericht die Projekte, setzte die Preise fest und sprach eine Empfehlung zuhanden der Auftraggeber aus.



Der Ablauf der Jurierung

Am 4. Februar 2021 traf sich das Preisgericht zum ersten Mal für die Jurierung des Wettbewerbs «Neue Bahnstation Chur West, Querung Raschärenstrasse». Die Wettbewerbsbeiträge wurden allen Mitgliedern des Preisgerichts vorab für ein detailliertes Studium zur Verfügung gestellt. Nach einer freien Besichtigung der in zufälliger Reihenfolge aufgestellten Wettbewerbsbeiträge inklusive Modelle, begrüßte Christian Florin die Mitglieder des Preisgerichts, den Aktuar und den Vorprüfer.

Die im Wettbewerbsprogramm formulierten Bewertungskriterien wurden wiederholt, wobei die Reihenfolge der Kriterien keiner Gewichtung entspricht:

- Gestaltung, architektonische Qualität
- Beitrag zur städtebaulichen Entwicklung und Einbettung der Haltestelle, sowie dem Übergang in die benachbarten Gebietsteile
- Attraktivität, Flexibilität und Qualität des Nutzungskonzepts Unterführung
- Baukosten, Wirtschaftlichkeit, Unterhalt
- Robustheit, Dauerhaftigkeit, Gebrauchstauglichkeit und Nachhaltigkeit
- Realisierbarkeit, Bauverfahren, Bauzeit
- Statisch-konstruktive Konzeption

Es waren fünf Projekte eingereicht und in zufälliger Reihenfolge aufgestellt worden.

Diese waren:

- «FREIFELD»
- «WWW»
- «DOPPELSPUR»
- «VILICHT»
- «TOR WEST»

Das Protokoll wurde vom Aktuar, Claudio Scandella, Fanzun AG Chur, geschrieben. Befangenheiten lagen keine vor.

Erster Jurierungstag / Vorprüfung

Die wertungsfreie Vorprüfung der Wettbewerbsbeiträge erfolgte durch die Bernhard Schlegel AG, Chur. Die Fanzun AG, Chur, führte die zusätzliche Vorprüfung der Bahnanlagen durch. Die entsprechenden zwei Vorprüfungsberichte wurden dem Preisgericht vorab zugestellt. Bernhard Schlegel (Bernhard Schlegel AG) und Claudio Scandella (Fanzun AG) stellten die Vorprüfungsergebnisse zu Beginn der Jurierung vor.

Erster Jurierungstag / Formeller Beschluss über Ausschlüsse

Alle Beiträge wurden fristgerecht eingereicht. Die Anonymität war bei allen Beiträgen gewährleistet. Allerdings nahmen «WWW» und «DOPPELSPUR» den im Wettbewerbsprogramm geäußerten Wunsch einer totalen Querungsbreite von etwa 65 m nicht auf. Entsprechend war ein Beschluss über eventuelle Ausschlüsse zu treffen:

- «WWW» Querungsbreite ca. 86 m
- «DOPPELSPUR» Querungsbreite ca. 30 m

Nach einer kurzen Diskussion entschied das Preisgericht sowohl «WWW» (einstimmig) als auch «DOPPELSPUR» (grossmehrheitlich) zur Beurteilung zuzulassen. Es wurde insbesondere argumentiert, dass beide Beiträge eine interessante und angeregte Diskussion ermöglichen könnten, da «WWW» die angestrebte Querungsbreite über- und «DOPPELSPUR» die angestrebte Querungsbreite unterschreitet. Die Diskussion könnte ermöglichen, die angestrebte Querungsbreite an konkreten Projekten zu analysieren und schliesslich die Chance bieten, das Mass von etwa 65 m zu reflektieren und auf seine Angemessenheit zu beurteilen. Alle fünf Beiträge wurden somit zur Beurteilung zugelassen.

Erster Jurierungstag / Erste Beurteilungsrunde

In der ersten Runde wurde jeder Wettbewerbsbeitrag einzeln, detailliert und vertieft diskutiert, analysiert und beurteilt. Das Preisgericht prüfte nach dieser ausführlichen wertenden Beurteilung, welche Beiträge weiter besprochen und welche punktuell als Vergleich und Argumentarium in die Diskussion miteinbezogen werden. Die Beurteilungen und Gedanken des Preisgerichts zu den einzelnen Beiträgen können in den nachfolgenden Kapiteln des vorliegenden Berichts nachgelesen werden. Nachfolgende Beiträge schieden nach der ersten Beurteilungsrunde aus:

- «DOPPELSPUR»
- «TOR WEST»

Erster Jurierungstag / Zweite Beurteilungsrunde

In der zweiten Beurteilungsrunde wurden die drei übriggebliebenen Projekte «FREIFELD», «WWW» und «VILICHT» nochmals detailliert und eingehend – und durchaus kontrovers – diskutiert. Das Projekt «VILICHT» vermochte dabei das Preisgericht vorerst am besten zu überzeugen. Zwischen den Projekten «FREIFELD» und «WWW» liess sich, auch nach der zweiten Beurteilungsrunde des ersten Jurierungstages, noch keine Präferenz ausmachen.

Gegen Ende des ersten Jurierungstages beschlossen die Mitglieder des Preisgerichts einstimmig, dass alle die verschiedenen Diskussionen und Eindrücke der ersten beiden Beurteilungsrunden in Ruhe bis zum nächsten Jurierungstag auf sich einwirken lassen sollen. Im Rahmen des zweiten Jurierungstages werde dann eruiert, wie die fünf eingereichten Wettbewerbsbeiträge abschliessend rangiert werden sollen.

Die Wettbewerbsteilnehmer mussten keine Kostenschätzung abgeben. Um die Wirtschaftlichkeit aller fünf Projekte dennoch abschätzen zu können, wurde einstimmig entschieden, eine Kostengrobschätzung vorzunehmen. Die Kostengrobschätzung des Tragwerks erstellte Karl Baumann, jene der Platzeindeckung die Fanzun AG, unter Mithilfe von Stefan Rotzler. Die beiden Berichte mussten dem Preisgericht vor dem zweiten Jurierungstag zur Verfügung gestellt werden.

Weiter wurde einstimmig entschieden, dass sich die Fachpreisrichter nochmals vertieft Gedanken zu den statischen und konstruktiven sowie städtebaulichen und landschaftsarchitektonischen Aspekten aller fünf Projekte machen, diese schriftlich festhalten und im Rahmen des zweiten Jurierungstages darauf eingehen.

Zweiter Jurierungstag / Kostengrobschätzungen und erneute Diskussion

Zu Beginn des zweiten Jurierungstages, vom 11. Februar 2021, stellten Karl Baumann und Dario Geissler eine Zusammenstellung der Kostengrobschätzungen vor. Die Bestimmung der gesamten Platzfläche, die für die Kosten der Platzeindeckung herangezogen wurde, gestaltete sich teilweise schwierig, weil bei gewissen Projekten keine klar ersichtliche Abgrenzung vorhanden ist. Der Vergleich der verschiedenen Projekte hinsichtlich der Kosten für den gesamten Platz war deshalb mit Vorsicht zu geniessen. Die groben Kosten für den Platz unmittelbar unter der Brücke konnten zwischen den verschiedenen Projekten hingegen gut miteinander verglichen werden.

Grobe Kostenschätzung des Tragwerks:

| | |
|----------------|---------------|
| - «FREIFELD» | 5.90 Mio. CHF |
| - «WWW» | 7.50 Mio. CHF |
| - «DOPPELSPUR» | 6.20 Mio. CHF |
| - «VILICHT» | 5.70 Mio. CHF |
| - «TOR WEST» | 5.60 Mio. CHF |

Grobe Kostenschätzung der Platzeindeckung, unmittelbar unter der Brücke:

| | |
|----------------|---------------|
| - «FREIFELD» | 0.49 Mio. CHF |
| - «WWW» | 1.07 Mio. CHF |
| - «DOPPELSPUR» | 0.14 Mio. CHF |
| - «VILICHT» | 0.36 Mio. CHF |
| - «TOR WEST» | 0.36 Mio. CHF |

Grobe Kostenschätzung der Platzeindeckung, gesamter vorgesehener Platz:

| | |
|----------------|---------------|
| - «FREIFELD» | 1.60 Mio. CHF |
| - «WWW» | 8.49 Mio. CHF |
| - «DOPPELSPUR» | 1.92 Mio. CHF |
| - «VILICHT» | 0.62 Mio. CHF |
| - «TOR WEST» | 0.94 Mio. CHF |

Im Rahmen des zweiten Jurierungstages – eine Woche nach dem ersten – wurden nochmals alle Projekte, einzeln und der Reihe nach, detailliert diskutiert. Das Vorgehen war dabei für alle fünf Projekte dasselbe: Zuerst wurden die schriftlich verfassten Gedanken der Fachpreisrichter vorgelesen. Anschliessend wurde die Diskussion eröffnet, wobei das Gesamtgremium ergänzende Überlegungen einbrachte. Aus diesen Besprechungen ergab sich innerhalb des Gremiums ein Rückkommensantrag. Dieser sah vor, das Projekt «DOPPELSPUR» wieder zur detaillierteren Beurteilung und zu einer eventuellen Rangierung aufzunehmen. Das vorgestellte Bauwerk mit einer Querungsbreite von nur etwa 30 m entspricht nach Ansicht des Preisgerichts nicht dem Ziel eines grosszügigen Stadtraums. Doch das Projekt sei in sich als konsequent und überzeugend zu bewerten. Nach kurzer Diskussion wurde dem Rückkommensantrag grossmehrheitlich zugestimmt.



Zweiter Jurierungstag / Schlussbeurteilung und Rangierung

Zunächst folgte nochmals eine eingehende Prüfung des während des ersten Jurierungsdurchgangs ausgeschiedenen Beitrags «TOR WEST». Die Bewertung wurde bestätigt. Das Projekt «TOR WEST» wurde, nach einstimmiger Entscheidung, im folgenden Prozess nicht weiter diskutiert und damit final nicht rangiert.

Auf Grundlage der in der dritten Beurteilungsrunde geführten Diskussionen kürte das Preisgericht «VILICHT» einstimmig zum Siegerprojekt. Die Beurteilung, wie sie bereits nach dem ersten Jurierungstag bzw. nach den ersten zwei Beurteilungsrunden absehbar war, wurde während des zweiten Jurierungstages klar bestätigt. Weiter kürte das Preisgericht «WWW» einstimmig zum zweitrangierten Projekt.

«FREIFELD» und «DOPPELSPUR» wurden anschliessend nochmals diskutiert und miteinander verglichen. Das Preisgericht argumentierte, dass «DOPPELSPUR» die geforderte Verbreiterung nicht umsetzt. Es wurde aber dennoch als ein konsequent durchdachtes und an sich gutes Projekt begutachtet. «FREIFELD» vermochte das Preisgericht hingegen nicht gleichermassen zu überzeugen. So reduziert beispielsweise der mittig auf der Platzebene angeordnete Kiosk, trotz der Glaswände, die angestrebte Platzwirkung. Das führt dazu, dass die Querung als zwei nebeneinander angeordnete Unterführungen wahrgenommen wird – der angestrebte grosszügige Raum kann kaum optisch umgesetzt werden. Zudem ist das Tragwerk der Brücke mit dem parabolischen Verlauf der äusseren Überzüge zwischen den beiden Widerlagern nach Ansicht des Preisgerichts weder statisch effizient noch ästhetisch überzeugend. Auf Grundlage dieses direkten Vergleichs und der damit einhergehenden Diskussion kürte das Preisgericht «DOPPELSPUR» grossmehrheitlich zum drittrangierten Projekt. «FREIFELD» kam auf den vierten Rang

Unterführung Raschärenstrasse der RhB-Gleise

Empfehlung des Preisgerichts

Das Preisgericht legte folgende Rangierung fest:

1. «VILICHT»
2. «WWW»
3. «DOPPELSPUR»
4. «FREIFELD»

Der Entscheid für die Ränge 1 und 2 erfolgte je einstimmig, derjenige für die Ränge 3 und 4 je grossmehrheitlich.

Die Entschädigungen und Preise werden wie folgt zugeteilt:

Als Festentschädigung werden CHF 125'000 (exkl. MWST) unter allen fünf Teilnehmer gleichmässig verteilt.

Das Preisgeld von CHF 100'000 (exkl. MWST) wird den rangierten Projekten wie folgt zugewiesen:

1. Rang: CHF 60'000
2. Rang: CHF 30'000
3. Rang: CHF 6'000
4. Rang: CHF 4'000

Diese Entscheidung erfolgte einstimmig.

Im Anschluss an die Beurteilung und Prämierung der Beiträge öffnete das Preisgericht die Verfassercouverts und stellte die Namen der Projektverfasser fest:

«VILICHT»

INGE Chur West: Casutt Wyrsch Zwicky AG, 7000 Chur / Chitvanni + Wille GmbH, 7000 Chur
Gredig Walser Architekten, 7000 Chur
Kohler Landschaftsarchitektur GmbH, 7310 Bad Ragaz

«WWW»

Bänziger Partner AG, 7000 Chur
maurusfrei Architekten AG, 7000 Chur

«DOPPELSPUR»

Ferrari Gartmann AG, 7000 Chur / FHP Bauingenieure AG, 7000 Chur
Architekturbüro Rainer Weitschies, 7000 Chur
Müller Illien Landschaftsarchitekten GmbH, 8004 Zürich

«FREIFELD»

Pini Swiss Engineers SA, 8050 Zürich
Itten + Brechbühl AG, 4002 Basel
Hager Partner AG, 8032 Zürich

Ein weiterer Teilnehmer war:

«TOR WEST»

Equi Bridges AG, 7000 Chur
flender generalplaner, D-79761 Waldshut Tiengen
Westpol Landschafts Architektur GmbH, 4057 Basel

Christian Florin bedankte sich beim Preisgericht und schloss die Jurierungssitzung.

Die Verfasser des Siegerprojekts wurden noch am 11. Februar telefonisch von der RhB informiert. Die RhB informierte im Anschluss alle Wettbewerbsteilnehmer mit einem Schreiben, das am 15. Februar 2021 per Post versandt wurde. Alle Beteiligten erhalten ausserdem den Bericht des Preisgerichts. Aufgrund der Einschränkungen in Bezug auf die Covid-19 Pandemie kann im Moment kein Termin für die Vernissage und die Wettbewerbsausstellung mitgeteilt werden. Alle Beteiligten werden jedoch zu gegebenem Zeitpunkt über Ort und Zeit der Ausstellung informiert.

Die prämierten Wettbewerbsbeiträge gehen in das Eigentum der Auftraggeber über. Das Urheberrecht verbleibt bei den Teilnehmern. Die Projektierung bis zum Plangenehmigungsprojekt erfolgt bis Mai 2022, die Realisierung ab dem Sommer 2023 (Brückenbau ab 2024).

Zusammenfassende Gedanken des Preisgerichts

Das Preisgericht würdigt die durchwegs intensive Auseinandersetzung der Wettbewerbsteilnehmer mit der Aufgabenstellung. Es sieht sich in seiner Grundhaltung bestätigt, dass Aufgabenstellungen wie die Vorliegende für relevante und ortsprägende Räume wie den zu Bearbeitenden nur in intensiver Zusammenarbeit verschiedener Fachleute und durch eine fundierte Auseinandersetzung mit dem Ort und der Aufgabenstellung erfolgreich gemeistert werden können. Auf diese Weise ist es möglich, ein ausgewogenes Bauwerk zu entwickeln, welches konstruktiv, statisch, gestalterisch und bezüglich Einbettung in den Kontext zu überzeugen vermag.

Eingereicht wurden lediglich fünf Projekte. Das sind deutlich weniger, als das Preisgericht aufgrund der spannenden Aufgabe erwartet hatte. Das Preisgericht vermutet, dass andere, nahezu zeitgleich ausgelobte prestigeträchtige und reizvolle Wettbewerbe mit ein Grund für die wenigen Eingaben sind. Trotzdem ist das Preisgericht mit den eingereichten Projekten zufrieden, denn die Qualität war hoch. Alle Projektteams haben sich fundiert mit der Aufgabenstellung auseinandergesetzt und eine individuelle Antwort auf die Aufgabenstellung und eine spezifische Ausarbeitung für die gegebenen Rahmenbedingungen hervorgebracht.

Vertiefte Beurteilung aller Wettbewerbseingaben

Die eingehende Auseinandersetzung des Preisgerichts mit allen einzelnen Beiträgen beruhte insbesondere auf sechs Beurteilungspunkten. Diese haben durchwegs einen Bezug zu den im Kapitel «Das Verfahren» formulierten Beurteilungskriterien und werden in der Folge erläutert.

Repräsentatives Gesamtkunstwerk mit «Torwirkung»

Das Preisgericht analysierte, ob dem Anspruch der Stadt Chur, die Querung Raschärenstrasse als einladendes, offenes Tor zum neuen Stadtteil Chur West zu gestalten, in optimaler Weise nachgekommen wurde. Die neue Unterführung, die eben mehr als bloss Unterführung sein sollte, muss sowohl Flexibilität in der Nutzung ermöglichen, einladend und städtebaulich attraktiv sein sowie als eine Art repräsentatives Tor den nördlichen mit dem südlichen Bereich des Gebiets Chur West verbinden. Während dieser repräsentative, offene und einladende Charakter in den beiden Projekten «VILICHT» und «WWW» deutlich erkannt werden kann, ist er in den restlichen Projekten zu wenig stark ausgeprägt.

Eindruck aus Sicht der Benutzenden

Der durch das neue Bauwerk entstehende Eindruck auf die Benutzer war ein weiterer Aspekt, der in den Diskussionen des Preisgerichts von Bedeutung war. Eine angemessene und ansprechende architektonische und gestalterische Qualität des Bauwerks, das künftig einen zentralen Bestandteil des Entwicklungsgebiets Chur West darstellt, war dem Preisgericht wichtig. Die dabei zu projektierenden Baukörper sollten mit aufeinander abgestimmten Formen ausgebildet sein, einheitlich wirken und sich nicht widersprechen oder gar konkurrenzieren. Zudem prüfte man, ob die angestrebte Atmosphäre bzw. Ambiance während des Wartens von Benutzern als gut eingestuft werden kann. Mit einer guten und angenehmen Beleuchtung bei Tag und bei

Nacht, sollte die neue Querung für Besucher möglichst attraktiv und einladend gestaltet werden. Wie sich im Laufe der Jurierungen gezeigt hat, stachen diesbezüglich vor allem jene Bauwerke hervor, bei denen die Brücke aus zwei klar abgegrenzten Brückensträngen besteht, welche im mittleren Zwischenraum Platz für eine optimale Lichtdurchlässigkeit ermöglichen. Ein solches Konzept zeigte sich in den Projekten «VILICHT», «WWW» und «DOPPELSPUR».

Multimodale Verkehrsdrehscheibe

Die neu erstellte Querung an der Raschärenstrasse sollte als vorbildliche multimodale öV-Drehscheibe genutzt werden können. Sie soll eine offene und übersichtliche Anbindung des nördlichen und südlichen Teils von Chur West ermöglichen und auf der Platzebene eine grosszügige Fussgängerfläche rund um den Umsteigepunkt des Churer Stadtbusses sein. Die verschiedenen öffentlichen Verkehrsmittel wie Bus und Bahn sowie die Fussgänger und Velos sollten an der neuen Querung Raschärenstrasse einfach miteinander verflochten werden können. Zu diesem Zweck war einerseits die Planung einer Velostation gefordert, und andererseits, zur Anbindung an den Veloverkehr, ein Fahrradsteg auf der nördlichen Seite der Brücke zu planen. Die Velostation sollte deutlich sichtbar sein und ganz bewusst gezeigt werden. Dies ist in «WWW» vorbildlich gelöst. Eine unterirdische Velostation, wie sie in «FREIFELD» angedacht ist, wurde vom Preisgericht hingegen insbesondere hinsichtlich des Sicherheitsempfindens der Benutzer und der sozialräumlichen Überwachung als kritisch bzw. als nicht machbar begutachtet. «VILICHT» wiederum kam der Bedingung eines integrierten Fahrradstegs am besten nach. Der Radweg ist hier gleich materialisiert und gestaltet wie der restliche Teil der Brücke. Er bildet somit einen integralen Bestandteil des Bauwerks, der nicht lediglich als Anhängsel verstanden wird.

Funktionalität

Hinsichtlich der Funktionalität beurteilte das Preisgericht, wie viele Zugänge zum obenliegenden Mittelperron projektiert wurden, wie diese angeordnet und ob die Aufgänge einfach auffindbar sind. Mit Ausnahme von «FREIFELD», bei dem der Treppenaufgang analog zum Vorprojekt der ewp AG westlich der Raschärenstrasse angeordnet ist, wurden die Treppenaufgänge auf die östliche Seite der Raschärenstrasse verschoben. Das Preisgericht würdigt diese Verschiebung, da sich dadurch die Personenströme über eine grössere Länge des Mittelperrons verteilen.

Die Eingaben sollten möglichst direkte, hindernisfreie und weitestgehend gedeckte Fussgängerführungen aufweisen. Der Ansatz mit seitlichen, im ungedeckten Bereich der Brücke liegenden Zugängen zu Nutzräumen wie in «DOPPELSPUR» vermochte das Preisgericht nicht zu überzeugen.

Unterführung Raschärenstrasse der RhB-Gleise mit
Blickrichtung gegen Westen



Tragkonzept

Beim Tragwerk legte das Preisgericht grossen Wert auf die Robustheit, die Dauerhaftigkeit und das statische Konzept. Die Abmessungen der verschiedenen Bauteile, wie sie mithilfe genereller Entwurfsgrundsätze bestimmt werden können, wurden überprüft. Mit wenigen Ausnahmen stellte das Preisgericht dabei fest, dass sie zweckmässig dimensioniert wurden. Alle eingereichten Projekte tragen die Lasten aus dem Brückentragwerk mittels Flachfundationen in den Baugrund ab. Dieses Fundationskonzept beurteilt das Preisgericht als geeignet und zweckmässig. Es sollten ausserdem und insbesondere auch ein effizienter Kräftefluss gewährleistet sein und das ganze Bauwerk eine Einheit bilden. Ein Tragwerk, dem eine separate Tragkonstruktion angehängt wurde – wie in «DOPPELSPUR», wo der eigentlichen Brückenkonstruktion ein zusätzliches Tragwerk mit überdeckten Nutzflächen angehängt wird –, beurteilte das Preisgericht als nicht optimal. Ebenso bemängelte es Projekte, deren Tragelemente exzentrisch gelagert sind – wie in «FREIFELD» oder «TOR WEST».

Bauablauf

Wie im Wettbewerbsprogramm klar gefordert, mussten die Baustellenlogistik und die Bautechnik in das Projektkonzept einfließen. Dies insbesondere so, dass der Bahnbetrieb während sämtlicher Bauarbeiten ohne wesentliche Einschränkungen gewährleistet werden kann. Vier von fünf Wettbewerbsteilnehmer übernehmen im Grundsatz den im Wettbewerbsprogramm vorgeschlagenen Bauablauf. Einzig «WWW» basiert auf einem alternativen Bauablauf, der vorsieht, zeitweise beide Gleise über einen einzelnen Brückenstrang zu führen. Das Preisgericht begrüsst und würdigt den Mut der Verfasser, sich mit einem alternativen Bauprogramm herauszuheben. Nach intensiver, kritischer und prüfender Diskussion kommt es jedoch zum Schluss, dass der vorgeschlagene Bauablauf nicht gänzlich überzeugt und Risiken birgt.

Zusammenfassung

Die Einbettung und Einordnung eines neuen grossen Bauwerks in seine Umgebung, insbesondere in einem so exponierten Gebiet wie dem westlichen Eingangstor zur Stadt Chur, ist eine diffizile Aufgabe. Sie ist nur in einem breit aufgestellten und gut funktionierendem Planerteam optimal zu meistern. Das Preisgericht war denn auch erfreut über die eingereichten Projekte, die sorgfältig ausgearbeitet, ausführlich beschrieben und pointiert begründet wurden – und vor allem aber auch in Teams mit allen relevanten und entscheidenden Fachdisziplinen wie Bauingenieurwesen, Architektur und Landschaftsarchitektur entwickelt wurden.

Eine Jurierung hat selbstredend immer zum Ziel, das beste Projekt zu finden und es zu küren. Dieses Ziel als selbstverständlich erreichbar zu erachten, ist allerdings zu unkritisch und blauäugig gedacht. Doch auch dieser Wettbewerb war zielführend. Alle Projekte weisen interessante, spannende, bereichernde und inspirierende Ansätze und Lösungen auf. Erneut eine Bestätigung dafür, dass Wettbewerbe eine wertvolle und qualitätsvolle Bandbreite an Lösungen hervorbringen können.

Basierend auf den gegebenen Rahmenbedingungen haben die Planerteams unterschiedliche Bauwerke entworfen, die mit typologisch spezifisch ausgeprägten Konstruktionen sowie mit charakteristischer und begründeter Formgebung gestaltet sind. Dabei sind die Beiträge verschieden. Sie unterscheiden sich in der Ausarbeitung des Tragkonzepts, der Gestaltung der ergänzenden Bauten oder in den Wegführungen. Vor allem aber unterscheiden sie sich auch in der Gestaltung und Nutzung des Platzes unter der Brücke. Der öffentliche Platz weist Dimensionen von etwa 2'000 m² («VILICHT») bis zu sehr grosszügigen 11'000 m² («WWW») auf. Während die Platzdimensionen in «VILICHT» durchaus noch grösser ausgebildet werden könnten, wirkt der Platz in «WWW» für diesen Standort Chur West gar etwas übertrieben.

Der neu zu erstellende Platz wurde in allen Wettbewerbsbeiträgen mit Brücken in Stahl- bzw. Spannbeton überspannt. Dabei variiert die gesamte Bauwerkslänge sehr und bewegt sich bei den fünf Eingaben zwischen 30 m bis 80 m. Mit Ausnahme von «WWW», bei dem eine ästhetisch interessante Zwillings-Tragkonstruktion mit asymmetrischen Vollquerschnitten (Torsionsträger) vorgeschlagen wird, besteht der Brücken-Querschnitt in allen Projekten aus einem Trogquerschnitt. Bezüglich der Gestaltung dieser Trogquerschnitte überzeugt «VILICHT» das Preisgericht am meisten. Die Trogplatten zwischen den seitlichen Überzügen sind bewusst angehoben, wodurch sich das Tragkonzept der Brücke klar und unmissverständlich zeigt. Dies bewirkt einen ästhetisch ansprechenden Anblick und ist vorteilhaft bezüglich der Dauerhaftigkeit des Tragwerks.

Zwei Teams hatten die Breite der Querung, die gemäss Vorprojekt und Wettbewerbsprogramm auf etwa 65 m definiert war, bewusst verändert. Während in «WWW» die Querungsbreite auf 86 m vergrössert wurde, blieb sie in «DOPPELSPUR» auf 30 m reduziert. Diese Veränderungen mit den mit sich ziehenden Auswirkungen auf raumplanerische, kontextuelle und statische Aspekte diskutierte das Gremium intensiv und ausführlich. Diese gedankliche Auseinandersetzung und der direkte Vergleich der möglichen Umsetzungen – auch sichtbar im Modell – trugen massgeblich zur Lösungs- bzw. Entscheidungsfindung bei. Letztlich ergaben die wohlüberlegten Abwägungen, dass eine 86 m breite Querung für den Standort in Chur West überdimensioniert wäre und dass eine Querungsbreite von lediglich 30 m die bisherige Situation der bestehenden Unterführung in einem zu geringen Masse positiv zu verändern vermag.

Aufgrund der geführten Diskussionen, den vertieften Auseinandersetzungen mit den Projekten und dem präzisen Eruiieren der erläuterten Beurteilungskriterien – allesamt abgestimmt auf die Kriterien im Wettbewerbsprogramm (Gestaltung / architektonische Qualität, Beitrag zur städte-

baulichen Entwicklung / Einbettung der Haltestelle / Übergang in benachbarte Gebietsteile, Attraktivität / Flexibilität / Qualität des Nutzungskonzepts der Unterführung, Baukosten / Wirtschaftlichkeit / Unterhalt, Robustheit / Dauerhaftigkeit / Gebrauchstauglichkeit / Nachhaltigkeit, Realisierbarkeit / Bauverfahren / Bauzeit, statisch-konstruktive Konzeption) – besticht in der Gesamtsicht das Projekt «VILICHT». Es ist deshalb folgerichtig, dass «VILICHT» einstimmig zum Siegerprojekt gekürt wurde.

Das Preisgericht schätzt die Bemühungen und den Effort aller Teilnehmer und begrüsst, nebst der voraussetzenden guten technischen Ausarbeitung, vor allem auch die planerische Auseinandersetzung auf der ebenso wichtigen gestalterischen Ebene. Entsprechend lobt und würdigt das Preisgericht dieses Engagement bei allen Teilnehmern. Trotz der überschaubaren Anzahl an Eingaben hat sich mit den fünf Projekten eine Vielfalt ergeben, die es innerhalb des Preisgerichts intensiv zu diskutieren, verstehen, vergleichen und beurteilen galt.



Das Siegerprojekt «ViLICHT»

1. Preis: «ViLICHT»



Projektbeschreibung

In «ViLICHT» bestimmen eine lange Rampe auf der Westseite, ein kaskadenartiger Treppenaufgang auf der gegenüberliegenden Seite und fünf V-Stützen in der Mitte der Brückenspannweite zusammen mit der gerippten Brückenuntersicht die Raumstruktur des neu entwickelten Platzes. Eine umlaufende Sitzbank aus Beton rahmt den gut proportionierten und zusammengehörenden Platz ein und schafft trotz der noch undefinierten Umgebung eine Platznische – einen Raum, der sich mit der Um-

gebung weiterentwickeln kann. Die gezeigte Begrenzung scheint flexibel bezüglich des genauen Verlaufs, ohne die Nutzungsqualitäten zu verlieren. Dabei wertet der neue, öffentliche und einheitlich in Gussasphalt mit hellen, gebrochenen Zuschlagstoffen materialisierte Platz den Strassenraum und den Fussgängerbereich auf. Beides ist einzig durch einen kleinen Höhenversatz voneinander getrennt. Der Platz ist mit einzelnen Pflanzen begrünt, und auf der Ostseite wird eine durchlaufende Baumreihe vorgeschlagen.

Der gedeckte Platz unter der neuen Brücke ist neben öV-Drehscheibe auch ein verbindendes Element der beiden Gebiete nördlich und südlich des Bahndamms. Die Bahnstation und die Rampe werden von einem Staketengeländer gefasst. Die Velostation und der Kiosk sind als einfache Möbel aus Streckmetall vorgeschlagen und können auf dem gedeckten «Bahnhofplatz» frei aufgestellt werden. Der Kiosk ist für alle, auf allen Wegen leicht erreichbar und wettergeschützt unter der Brücke verortet. Ausserdem wird die Velostation durch die geschickte

Projektverfasser

INGE Chur West: Casutt Wyrsch Zwicky AG, 7000 Chur / Chitvanni + Wille GmbH, 7000 Chur

Gredig Walser Architekten, 7000 Chur

Kohler Landschaftsarchitektur GmbH, 7310 Bad Ragaz

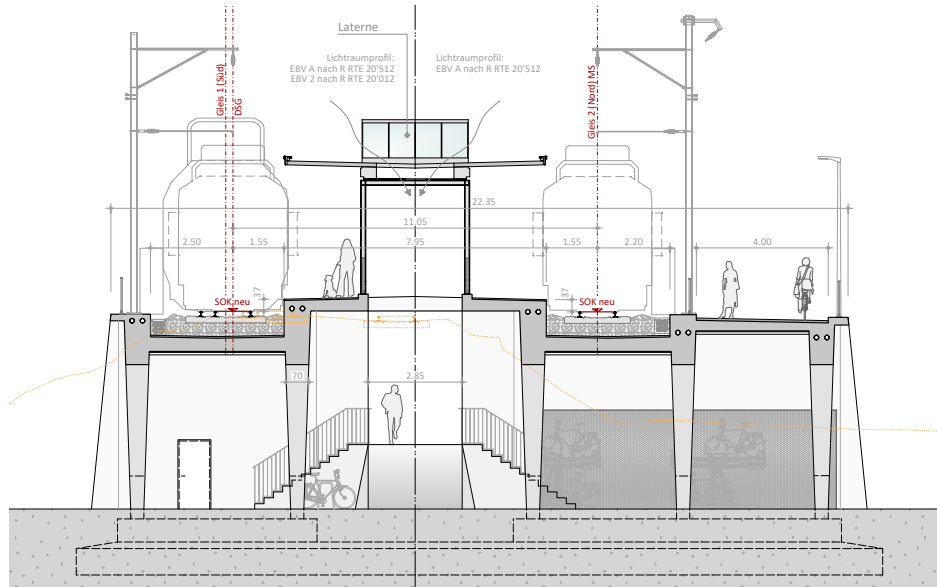


Der Brückenunterbau ist Trag- und Raumstruktur zugleich. Die fünf parallelen, V-förmig ausgebildeten Doppelstützen sind identitätsstiftend und parallel zur Brückenlängsrichtung angeordnet. Auf ihnen lagert der Brückenüberbau, der in zwei, etwa identische Spannweiten aufgeteilt ist. Der Überbau besteht aus zwei parallelen Zweifeldrahmen in Spannbeton. Jeder Rahmen ist aus einem Rippentrogquerschnitt mit vorgespannten Überzügen ausgeführt. Die Länge der beiden Rahmen beträgt 56.05 m bzw. 64.35 m. Die Gesamtbreite des Überbaus, der Platz für beide Gleise, den Mittelperron und den in das Gesamttragwerk integrierten Radweg bietet, beträgt 22.35 m. Zwi-

schen den beiden Haupttragelementen sind drei Lufträume und die dazwischenliegenden Lichtbänder aus Glasbausteinen angeordnet. Sie schaffen Sichtbezüge zwischen Perron und Platz und lassen Tages- bzw. Kunstlicht aus den Oblichtern auf die Platzebene fallen – die «Deckelwirkung» wird aufgebrochen.

Die Widerlagerwände sind leicht nach aussen geneigt. Die ostseitige Wand ist schief zur Brückenlängsrichtung angeordnet, die westseitige rechtwinklig dazu. Sowohl die Stützen als auch die Widerlagerwände sind flach fundiert. Der im Wettbewerbsprogramm vorgeschlagene Bauablauf wird im Grundsatz übernommen.





Würdigung

«ViLICHT» ist auf architektonischer, räumlicher und tragwerkspezifischer Ebene stringent und überzeugend. Brücke und Platz bedingen sich und erfüllen jede für sich ihre Funktion, stützen die weiträumige Einbettung in den gegebenen und sich künftig stark verändernden Kontext. Den Projektverfassern gelingt es, mit dem Bauwerk einen gut proportionierten und zusammengehörenden, öffentlichen Platz zu schaffen. Das Projekt schafft – trotz der noch undefinierten Umgebung – einen Raum, der sich mit der Umgebung weiterentwickeln kann. So zeigen nur schon die mit einer fast freien Geometrie gesetzten Sitzmauern zwischen Platz und übriger Umgebung, wie unabhängig der in «ViLICHT» geplante Aussenraum von den künftigen Bebauungsplänen ist. Die Grundrissgeometrie dieser Sitzmauern liesse sich noch zugunsten einer grosszügigeren Form des Plat-

zes anpassen. Es lässt sich – auch ohne mit der Dimension der Fläche zu übertreiben – eine grosszügige öV-Drehscheibe erkennen, die einladend und ästhetisch interessant wirkt.

Zur gekonnten Verflechtung von architektonischen, städtebaulichen und tragwerkspezifischen Aspekten trägt das entwickelte Brückentragwerk wesentlich bei. Das Tragkonzept ist einheitlich und effizient – und damit auch wirtschaftlich. Im Gegensatz zu allen anderen eingereichten Projekten wurde die Unterkante der Troglplatten höher angesetzt als die Unterkante der seitlichen Überzüge. Einerseits strukturiert dies die Untersicht der Brücke und gibt dem Raum eine positive Dynamik. Andererseits wird dadurch auch der Lastabtrag bzw. das zugrundeliegende Tragkonzept klar ersichtlich – der Kräftefluss wird lesbar und damit das Tragwerk optisch fassbar. Darüber hinaus ist der

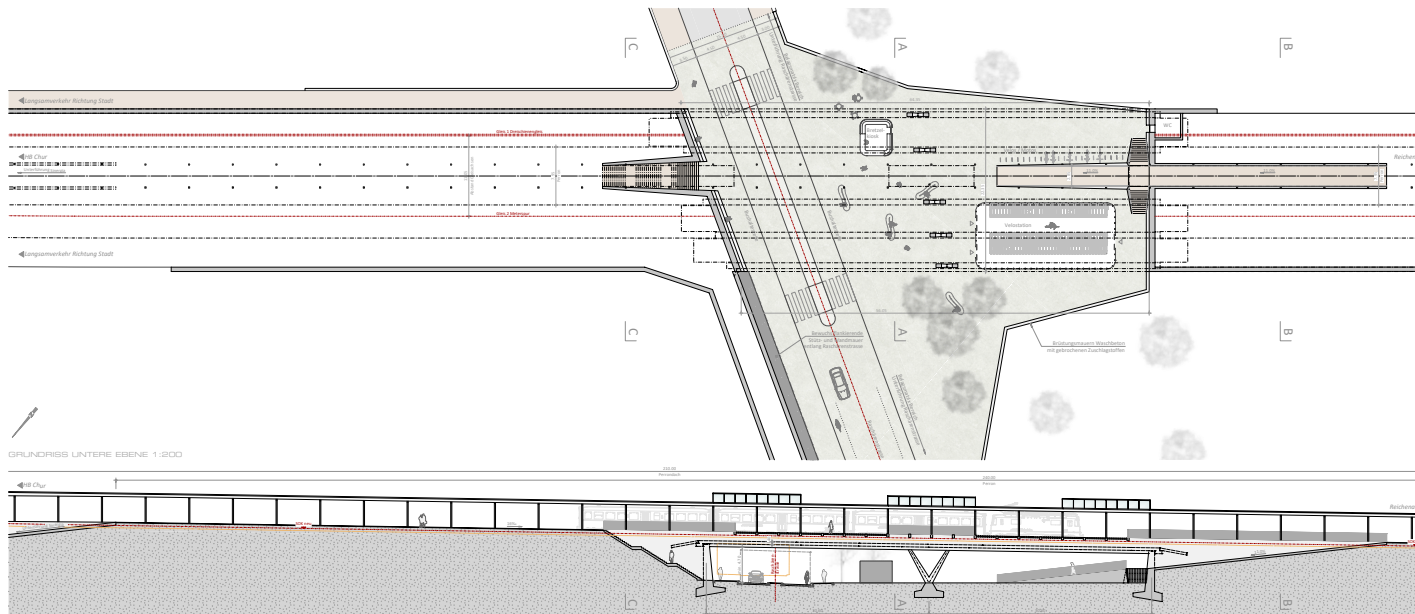
gewählte Querschnitt bezüglich Dauerhaftigkeit und Gebrauchstauglichkeit vorteilhaft, da Wasser nicht zur Untersicht der Troglplatten gelangen kann. Das Tragwerk wirkt zwar filigran und schlank, vermittelt aber trotzdem Robustheit und Sicherheit. Die Verkleidung der Untersicht der Troglplatten zwischen den quer verlaufenden Rippen der Längsträger überzeugt das Preisgericht jedoch nicht ganz und könnte überarbeitet werden.

Die Abmessungen der verschiedenen Bauteile stimmen mit generellen Entwurfsgrundsätzen überein und wurden zweckmässig gewählt. Obwohl keine vertiefte Untersuchung bzw. keine Dimensionierung der Flachfundationen vorliegt, sind diese als geeignet zu werten. Die nach aussen geneigten Widerlagerwände überzeugen. Ebenso ihre Materialisierung und ihr Rauheitsgrad: Sie sind teilweise begrünt und

integrieren sich deshalb gut ins Gelände. Die Begrünung trägt dazu bei, Sprayereien zu verhindern. Konzeptkonform integriert sich auch der nördliche Radweg ins Tragwerk. Er wird deshalb nicht lediglich nur als Anhängsel verstanden. Trotz des zusätzlichen Elements, behält das Tragwerk seine Einheitlichkeit.

Die angeordneten V-Stützen verkleinern die Spannweiten. Sie sind somit nicht nur ästhetisch begründet, sondern auch statisch sinnvoll. Allerdings können sie in dieser Form wegen des BehiG nicht ohne zusätzliche Massnahmen ausgeführt werden. Die Position der Stützen müsste den sehbehinderten Passanten mindestens mittels einfach zu erstellender Erhebungen um die Stützenfüsse herum signalisiert werden.

Die von den Projektverfassern gewählten zwei Brückenstränge vermögen den Raum optisch



zu strukturieren und schaffen auf der unteren Ebene gute Lichtverhältnisse. Durch die offene Perronmitte und den dazwischenliegenden Lichtbändern aus Glasbausteinen kann das Tageslicht bis auf die untere Ebene vordringen. Dies erhellt den Platz optimal. Nachts wird die gesamte Situation mit gezielten Lichtmomenten stimmungsvoll inszeniert. Diese Überlegungen zur Lichtführung schätzt und begrüßt das Preisgericht sehr. Allerdings diskutiert es die Position und Anzahl der Lichtkuppeln über dem neuen Perrondach kontrovers: Die Lichtkuppeln tragen zu einer formidablen Fernwirkung und willkommenen Wiedererkennung der neuen Bahnstation bei. Die Positionierung und ihr Rhythmus könnte aber präzisiert werden.

Beide vertikalen Erschliessungen zum Bahn-perron werden zurückhaltend in den Randbereich des Platzes gesetzt. Die genaue Lage

der zusätzlichen Treppen, welche die westliche Rampe auf der mittleren Höhe seitlich erschliessen, decken allerdings verkehrsspezifische Mängel auf: Sie sollten aus Sicherheitsgründen im Blickwinkel der Rampe stehen. Auch das Streckmetall, mit dem der Kiosk und die Velostation eingehaust sind, hinterfragt das Preisgericht. Das Modell deckt auf, dass dadurch die Transparenz des Raums beeinträchtigt wird. Vorteilhaft wäre, die Velostation «offener» auszuführen. Sogar eine beidseitige Aufteilung der Velostation links und rechts der Rampe wäre denkbar, um die Offenheit des Raums beibehalten zu können.

Letzlich würdigt das Preisgericht aber gesamthaft das effiziente, klar ersichtliche Tragwerk in «VILICHT», die gute und gekonnte topographische Einpassung und die massvolle Dimensionierung des Platzes, seine robuste Materia-

lisierung sowie die Flexibilität bezüglich einer baulichen Weiterentwicklung und Verdichtung im Gebiet Chur West. «VILICHT» ist ein würdiges Siegerprojekt.

Überarbeitungsvorschläge

- Die Velostation und der geplante Kiosk schränken die Platzwirkung unnötig ein. Die exakte Lage und die Materialisierung sind nochmals zu prüfen.
- Die Deckenuntersichten mit den quer verlaufenden Metallrippen wirken fremd und sollten überarbeitet werden.
- Der Verlauf der Sitzmauern bzw. die Begrenzung des Platzes soll in Absprache mit der Bauherrschaft gegebenenfalls optimiert werden.
- Die an der Wand geführten seitlichen Treppen zur Rampe West sollten optisch nicht an der Wand «kleben» und so überarbeitet werden, dass die Kollisionsgefahr mit den nach unten

laufenden Fussgängern minimiert wird (Einsehbarkeit schaffen).

- Die Anzahl, die Dimension und die Positionierung der Lichtkuppeln könnten optimiert werden.
- Die V-förmigen Stützen müssen behindertengerecht ausgeführt werden (bspw. durch ein entsprechendes Boden-Detail).

Zweitrangiert: <<WWW>>

2. Preis: «WWW»



Projektverfasser

Bänziger Partner AG, 7000 Chur

maurusfrei Architekten AG, 7000 Chur

Projektbeschreibung

«WWW» ist ein von Grosszügigkeit und Offenheit geprägtes Projekt. Ein über 11'000 m² grosser Platz erschliesst den neuen Bahnhof Chur West und dient gleichzeitig als multimodale öV-Drehscheibe mit Velostation, Kiosk und optionalem Lift zum Perron. Er erstreckt sich gegen Norden und gegen Süden bis zu den beiden Verkehrskreiseln. Eingedeckt ist er mit Naturstein und begrünt mit einzelnen Pflanzengruppen.

Eine neue, vierfeldrige Rahmenbrücke mit einer Länge von insgesamt 86 m bildet den gedeckten Erschliessungsbereich des Bahnhofs. Dieser Erschliessungsbereich ist Teil des Aussenraums. Beide gehen fließend ineinander über. Der Aussenraum unter der Brücke wird durch leicht schief gestellte V-Stützen in vier Bereiche aufgeteilt. Die Ostseite wird über die Raschärenstrasse erschlossen, bildet die Bushaltestelle und hat eine direkte Verbindung über eine Kaskadentreppe zur RhB-Station. Ebenfalls befinden sich auf dieser Seite die Taxi- und Kurz-

zeitparkplätze. Die zwei Bereiche unter den mittleren Brückenfeldern sind flexibel bespielbar, ebenfalls grosszügig und wiederum gedeckt, und auf der Westseite befinden sich die Erschliessungsrampe zum Bahnhof und die Velostation. Der ganze gedeckte Platzbereich wird mit Zenitallicht von der oberen Ebene des Bahnhofs belichtet.

Der 86 m lange Überbau ist als Vierfeldrahmen in Spannbeton projektiert, wobei alle vier Felder identische Spannweiten von je 21.5 m auf-

weisen. Die Gesamtbreite des Überbaus mit den zwei Gleisen, dem Mittelperron und dem mittels einer angehängten Stahlkonstruktion gebildeten Radweg beträgt 21.3 m. Beim Überbau handelt es sich um eine Zwillings-Tragkonstruktion mit asymmetrischen Vollquerschnitten (Torsionsträger). Die beiden Zwillingsbrücken sind in einem Raster von 10.75 m über Quertträger miteinander verbunden. Das Perrondach bildet einen integralen Bestandteil der Tragkonstruktion und ist in Stahlbeton ausgeführt. Dabei steht es ebenfalls auf schräg gestellten

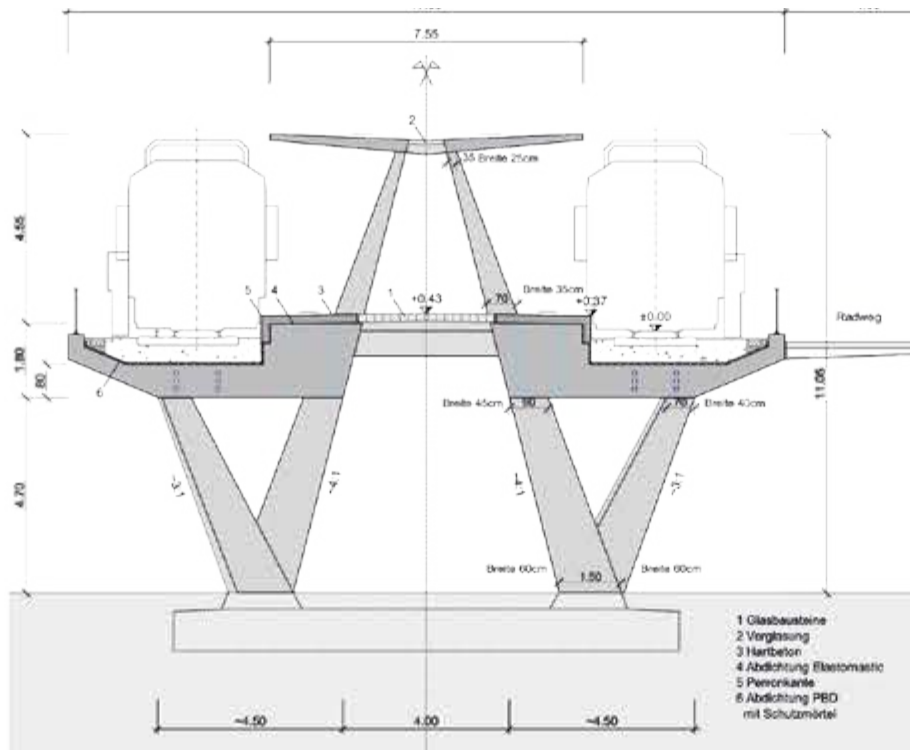


Stützen. Diese sind die verlängerten Stiele der beiden schiefen inneren Stützen der jeweils hintereinander und parallel zur Raschärenstrasse gestellten zwei V-Stützenpaare.

Die schräg zur Brückenlängsrichtung angeordneten Stützen bilden zusammen den Unterbau des gesamten Brückentragwerks inklusive Perrondach. Sie sind flach fundiert und bilden im Brückenquerschnitt jeweils ein projektprägendes und projektnamengebendes W – insgesamt drei, daher «WWW». Darüber hinaus sind als

weitere Brückenlager senkrechte, schief angeordnete Widerlagerwände projektiert. Auch sie sind flach fundiert.

Die Brücke sowie das Perrondach sind in Beton materialisiert, der Velosteg und die Velostation in Stahl bzw. Metall.



Würdigung

«WWW» ist ein offen und leicht gestaltetes Projekt. Das Schnittkonzept mit den drei W-Stützen ist ein Alleinstellungsmerkmal, das dem Projekt zusammen mit seiner Grosszügigkeit und Offenheit seinen spezifischen Charakter gibt. Das Projekt verspricht durch die vom Wettbewerbsprogramm abweichende Erweiterung der Unterführung gegen Westen um ein zusätzliches viertes Brückenfeld einen sehr grossen, vielfältig nutzbaren Platz, der die geforderte Weite und Übersichtlichkeit einlöst. Eine evtl. später nötige Wartebucht für Busse kann problemlos untergebracht werden. Sitzelemente aus Massivholz, leichte Baumpflanzungen, Steinsetzungen und Wasserspiele bereichern

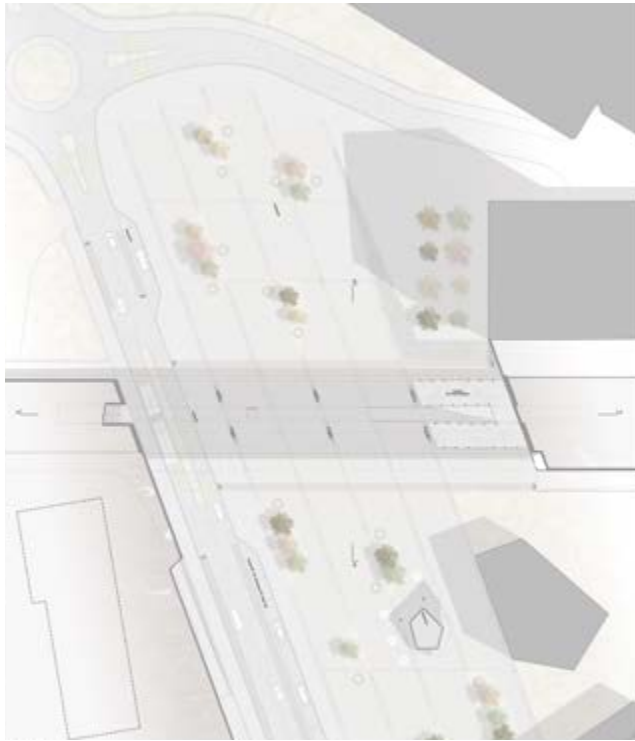
diesen Aussenraum und machen seine Besonderheit aus. Von Kreisel zu Kreisel aufgespannt entsteht allerdings ein so grosser Raum, dass für diesen Ort sogar eher zu viel Weite und damit kein Halt geschaffen wird. Die angedachten Nutzungen und Möblierungen auf dem Platzraum wirken verloren. Die zusätzliche Weite des grossstädtisch dimensionierten Platzes wird deshalb eher nicht als sozialräumlicher Gewinn eingestuft. Auch die Strukturierung durch die eleganten Stützenreihen mit mitkonzipiertem Perrondach und die sehr einladend gestaltete Velostation unter der Brücke, der Kiosk sowie die Bauminseln und Sitzgelegenheiten können die Leere des Platzes während den publikumsarmen Zeiten kaum füllen

und beleben. So werden einzelne Wege durch die grosse Breite des Platzes lang und der im Norden platzierte, nicht witterungsgeschützte Kiosk ist weit weg von den Passantenströmen. Ausserdem sind die Kosten wegen dieser grosszügigen Lösung entsprechend hoch.

Die Platzgestaltung ist in ihrer Gesamtheit und im Zusammenspiel mit der leichten Brücken- bzw. Perrondachkonstruktion zwar beeindruckend, nach Ansicht des Preisgerichts jedoch hier am eher peripheren Ort in Chur unangemessen. Eine weniger edle und dafür kostengünstigere Materialisierung der Platzoberfläche (beispielsweise in Asphalt) wäre zwar denkbar, würde den Platz aber banalisieren und ten-

denziell zu einem unwirtschaftlichen Ort machen. Gegenüber dieser Grosszügigkeit auf der Platzebene stehen die eher beengten Platzverhältnisse auf dem Mittelperron – ein Widerspruch auf konzeptioneller Ebene. Die Position der Perrondachstützen verursacht einen reduzierten Aufenthaltsbereich; die aus Sicherheitsgründen geforderte Breite von mindestens 1.50 m wird im Bereich der Stützen unterschritten. Zwar könnten Ausnahmeregelungen geltend gemacht werden. Bei einem Neubau sollte davon aber abgesehen werden.

Die konzeptionelle Trennung der beiden Brückenträger voneinander und die Überlegungen zur Lichtführung bewirken einen bei Tag und



bei Nacht stimmungsvollen öffentlichen Raum. Die offene Perronmitte und die dazwischenliegenden Lichtbänder aus Glasbausteinen ermöglichen es, die untere Ebene bei Tag mit Licht zu durchfluten. Nachts ist der Bereich unter der Brücke mit künstlichem Licht beleuchtet.

Die Abmessungen der verschiedenen Bauteile stimmen generell mit Entwurfsgrundsätzen überein und sind demnach zweckmässig. Die geplanten Flachfundationen sind geeignet, wurden jedoch nicht näher untersucht bzw. dimensioniert. Die Platten der beiden Schottertröge sind mit eher knapper Stärke bzw. sehr schlank ausgeführt. Ausserdem sind einige Spannkabel neben den Stützenköpfen ange-

ordnet, was eine indirekte Lagerung erforderlich macht. Aus Sicht des Preisgerichts ist fraglich, ob die Einleitung des Torsionsmoments aus den Torsionsträgern in die Stützenköpfe problemlos gewährleistet werden kann. Das vorgeschlagene Tragkonzept der Brückenträger wird wegen des asymmetrischen, statisch ungünstigen Querschnitts als weniger effizient angesehen. Ausserdem konkurrenziert der lediglich angehängte und mit Stahl anders materialisierte Radweg die Ästhetik des restlichen Brückenkonzepts.

Das grösste Fragezeichen setzt das Preisgericht jedoch hinter den ausgearbeiteten bzw. ange-dachten Bauablauf. Weil während des Bauzu-

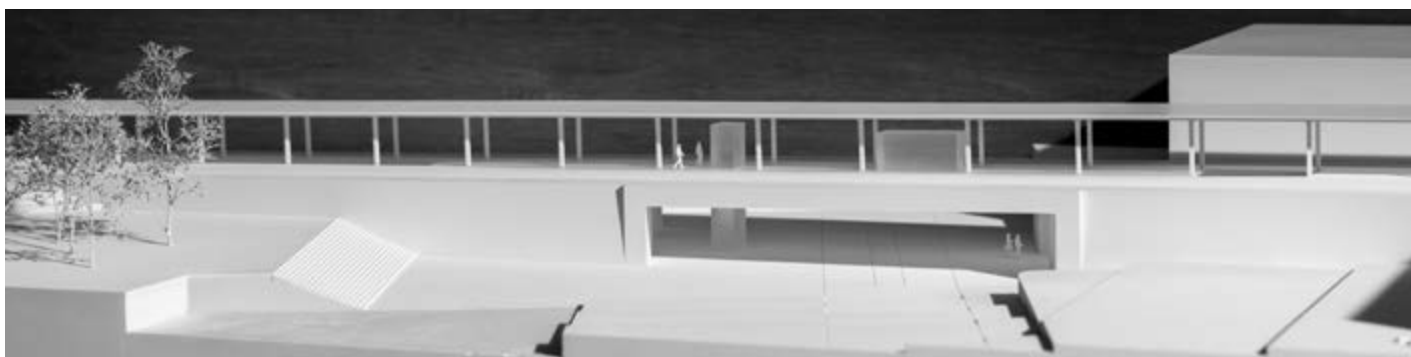
stands zeitweise beide Gleise sehr nah aneinander über nur die nördliche Zwillingsbrücke geführt werden, wirken während dieser Bauphase deutlich höhere Lasten als im Endzustand. Der entsprechende Brückenträger wird dann zwar in den Feldmitten temporär abgestützt. Ein solcher Eingriff in die Lagerungsbedingungen des Brückenträgers ist jedoch nicht mit der vorgesehenen Spannkabelführung des Endzustands kompatibel. Der Vorteil des Wegfalls der Inselbaustelle und die Einsparung von vertikalen Baugrubenabschlüssen wiegen die Nachteile nicht auf.

Trotz der infrage gestellten Grosszügigkeit – beziehungsweise wegen der diesbezüglich ent-

standenen ausgiebigen Diskussion – würdigt das Preisgericht das ausgearbeitete Projekt. Denn «WWW» birgt ein grosses Potenzial. Ein interessanter Ansatz hätte darin bestehen können, die Brücke lediglich als dreifeldriges Tragwerk auszubilden. In der vorgeschlagenen, vierfeldrigen Variante erachtet das Preisgericht das Bauwerk – zumindest für den Standort Chur West – zusammenfassend als zu gross und demnach als nicht verhältnismässig.

Drittrangiert: «DOPPELSPUR»

3. Preis: «DOPPELSPUR»



Projektbesrieb

«DOPPELSPUR» betont den Kreuzungspunkt der Raschärenstrasse mit dem Bahndamm. Die Projektverfasser schlagen eine Bebauung vor, die den Strassenraum definiert und beidseits von einer Baumallee gestärkt wird. Das Perron wird dabei direkt aus der Unterführung beidseits der Strasse erschlossen: In östlicher Richtung mit einer Treppe, in westlicher Richtung mit einer Rampe und dazwischen – im Feld der Brücken- bzw. der Unterführungs-spannweite – mit dem Lift. Zusammen mit der

Bushaltestelle, die sich direkt unter der Querung befindet, entsteht ein städtischer Transfer- und Umsteigeraum als Teil des öffentlichen Strassenraums. Die Bahnstation wird zum Knotenpunkt im städtischen und noch weiter zu entwickelnden Gefüge an diesem Ort.

Anstelle eines offenen städtischen Aussenraums, werden rechts und links an den bestehenden Bahndamm anschliessend zwei grosse, geschlossene Bauvolumen gezeigt. Sie erscheinen als «Sockelelemente» des Bahn-

damms. Während im ostseitigen Sockel die Velostation untergebracht ist, wird der Sockel auf der Westseite für verschiedene Dienstleistungen wie Kiosk, Lebensmittelladen oder öffentliche Toiletten genutzt. Diese sind seitlich von aussen, vom ungedeckten Platzbereich her erschlossen. Diese Sockelbereiche funktionieren gleichzeitig auch als Widerlager der Brücke, sind also Brückenunterbau und bestehen aus senkrechten, schief zur Brückenlängsrichtung angeordneten Widerlagerwänden, die flach fundiert sind.

Der Brückenüberbau ist unterschiedlich konstruiert. In der Hauptspannweite besteht er aus zwei in Spannbeton ausgeführten Zwillingsbrücken. Es sind Trogquerschnitte mit vorgespannten Überzügen, die mit den Widerlagern zusammen je einen 30 m weit spannenden Einfeldrahmen bilden. Der Freiraum zwischen den beiden Brücken wird für die vertikale Erschliessung über eine Rampe, eine Treppe und einen Lift genutzt. Der restliche Zwischenraum ist mit Glasbausteinen geschlossen und bildet eine lichtdurchlässige, begehbare Perronfläche.

Projektverfasser

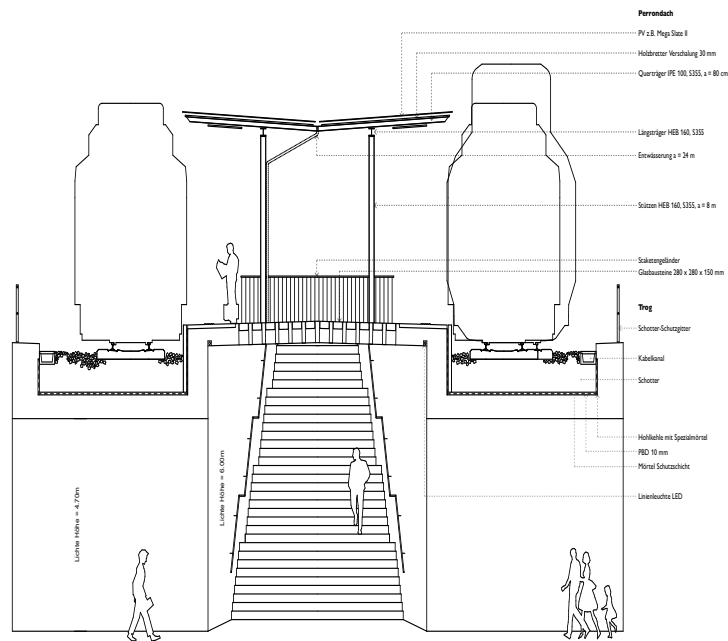
Ferrari Gartmann AG, 7000 Chur / FHP Bauingenieure AG, 7000 Chur

Architekturbüro Rainer Weitschies, 7000 Chur

Müller Illien Landschaftsarchitekten GmbH, 8004 Zürich



An diese Zwillingsbrücken – über den Sockeln bzw. über den geschlossenen Nutzräumen spannend – schliessen Stahlbeton-Plattenbrücken an. Die Gesamtbreite des Überbaus mit den zwei Gleisen und dem Mittelperron beträgt 18.1 m. Die Rahmenbrücken und die angrenzenden Stützmauern sind in Stahlbeton materialisiert. Das Perrondach besteht aus einer Stahlkonstruktion, die auf der Unterseite mit einer Holzschalung verkleidet ist. Die Dachoberfläche wird mit einer PV Anlage eingedeckt. Der Radweg wird vorerst noch nicht realisiert.



Würdigung

Auf die Aufweitung der Unterführung haben die Verfasser bewusst verzichtet. Weil der Querschnitt der heranführenden Strasse mitsamt der schrägen Ausrichtung übernommen wird und durch die massive pfeilerartige Ausbildung der Brückenköpfe entsteht jedoch die Wirkung einer Unterführung statt des geforderten Platzraums. Die Anordnung der zweireihigen Baumallee unterstreicht diese Raumwirkung noch extra, indem sie den Strassenraum zusätzlich kanalisiert und damit die Nadelöhrwirkung der Unterführung verstärkt.

Die Nutzflächen wie Velostation und Kiosk werden hinter geschlossenen Betonwänden

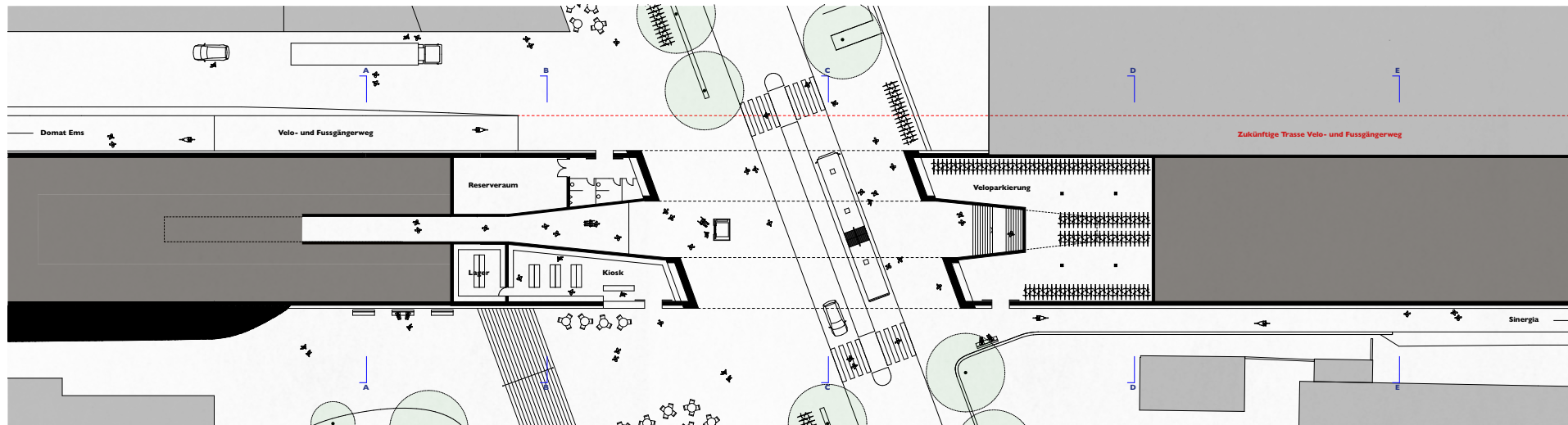
versteckt, was einer vorteilhaften und gewünschten Flexibilität in der künftigen Anordnung in grossem Masse abträglich ist. Die Eingänge zu diesen Nutzflächen auf den Aussenseiten der Brücke sind zudem nicht leicht auffindbar, da den Passanten keine Sichtverbindung zu ihnen gewährt ist. Der Weg von der Velostation zu den Aufgängen ist unnötig weit und führt durch einen ungedeckten Bereich, was insbesondere bei Regen nicht benutzerfreundlich ist. Ausserdem fehlt der im Wettbewerbsprogramm geforderte nördliche Radweg auf der Brückenebene; er wird nicht angeboten und ist optional für später geplant. Die Wege für den Langsamverkehr werden hingegen gelungen über Rampen auf einem halb-

hohen Damm von Ost und West direkt auf die Platzebene geführt. Das erspart Umwege und wird geschätzt.

Das Tragsystem mit den zwei vorgespannten Rahmentragwerken und den daran anschliessenden Plattenbrücken ist zwar nachvollziehbar, aber nicht einheitlich und vermag das Preisgericht nicht vollends zu überzeugen. Während das Rahmentragwerk mit hohen inneren und weniger hohen äusseren Überzügen grundsätzlich statisch richtig und robust ist, beurteilt das Preisgericht das Tragwerk im Bereich der gedeckten Nutzungsräume hinsichtlich der Inspektionen als kritisch. Die Breiten der Überzüge sind eher knapp dimensioniert.

Die Flachfundationen sind hingegen geeignet und sind zweckmässig dimensioniert. Der im Wettbewerbsprogramm vorgeschlagene Bauablauf wird übernommen. Die Brücke ist aufgrund der kurzen Spannweite wirtschaftlich, die Vorbereiche erhöhen aber die Kosten und erschweren den Bauablauf.

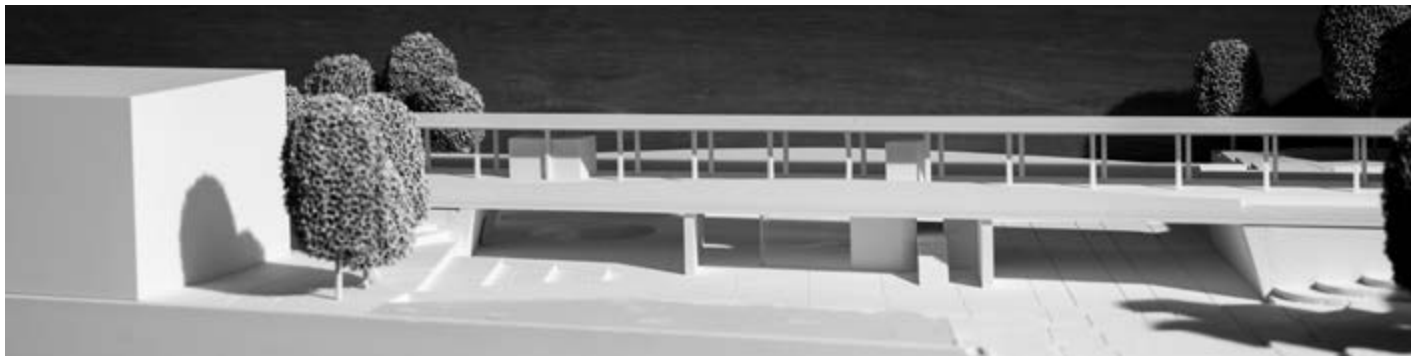
Obwohl der Raum grosszügig mit Tageslicht durchflutet wird, gestaltet sich die sozialräumliche Überwachung der neu erstellten Unterführung eher schwierig. Zudem fehlt der Charakter einer öffentlichen, offen und einladend wirkenden Aufenthalts- und Begegnungsstätte. Der Ort verkümmert zu einem grosszügigen Umsteigplatz. Dem im Wettbewerbsprogramm



geäusserten Wunsch nach einer Öffnung in westliche Richtung, um damit einen grosszügigen und offenen Platz zu generieren, wurde in «DOPPELSPUR» zusammenfassend am wenigsten nachgekommen. Das Beurteilungsgremium würdigt das Projekt dennoch in seiner konsequenten Haltung und Ausarbeitung als einen wertvollen Beitrag. Die Reduktion war Basis für anregende Diskussionen und hat wesentlich zur Lösungsfindung beigetragen.

Viertrangiert: «FREIFELD»

4. Preis: «FREIFELD»



Projektbeschreibung

«Freifeld» nimmt die durch die Kreuzung der Bahn- und Strassenlinie entstehende rhombusförmige Geometrie auf und richtet die gesamte Grundrissstruktur auf der Ebene Raschärenstrasse danach aus. Der Projektentwurf definiert einen grosszügigen Platz mit rundem Brunnen.

Vier Stahlbetonwandscheiben teilen den Aussenraum unter der Stahlbetonbrücke in drei Zonen auf. Die Raschärenstrasse mit Bushalte-

stelle im Osten, die Erschliessung der unterirdischen Velostation und eine Rampe zum Bahnsteig im Westen und dazwischenliegend ein Aufenthaltsbereich mit Kiosk, Sitzmöglichkeiten sowie Treppe und Lift zum Perron. Die vier paarweise angeordneten, 5.0 m breiten und 0.7 m starken Scheiben bilden die Auflager der dreifeldrigen Brücke. Alle vier Scheibenstützen sind parallel zur Brückenlängsrichtung angeordnet und stehen zentrisch unter den neuen Gleisen. Die Widerlager sind gegen innen geneigt und schief – also parallel zur Raschä-

renstrasse – angeordnet. Sowohl die Stützen als auch die Widerlagerwände werden flach fundiert.

Der 60 m lange Überbau wurde als Dreifeldrahmen in Spannbeton projektiert. Dabei sind die Randfelder mit 19.0 m etwas kürzer als das Mittelfeld mit 22.0 m. Die Gesamtbreite des Überbaus mit den zwei Gleisen, dem Mittelperron und dem im Gesamtquerschnitt integrierten Radweg in Stahlbeton beträgt 22.3 m. Der Brückenquerschnitt besteht aus einer Plat-

Projektverfasser

Pini Swiss Engineers SA, 8050 Zürich

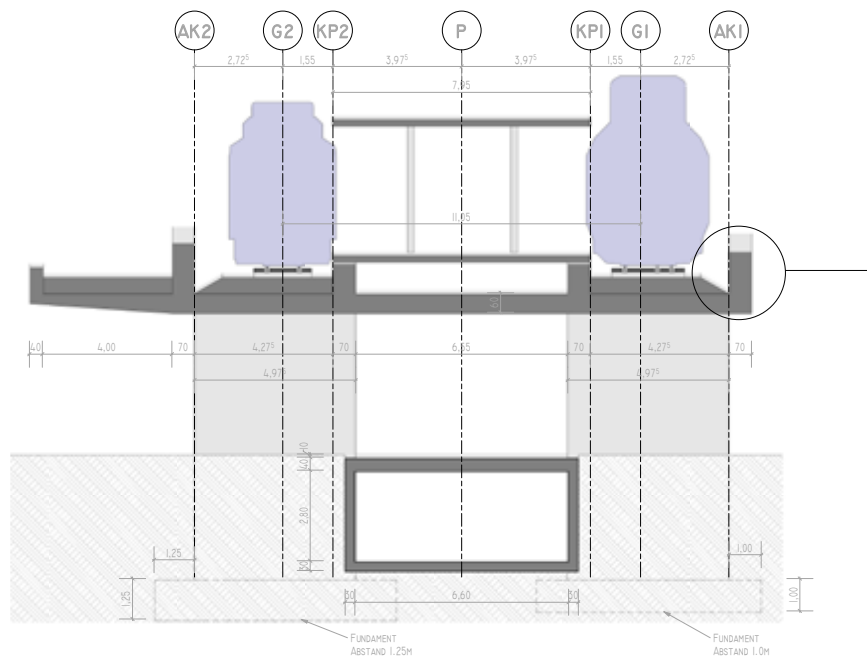
Itten + Brechbühl AG, 4002 Basel

Hager Partner AG, 8032 Zürich

tenkonstruktion mit Trogwänden als vorge-spannte Überzüge. Die inneren Überzüge der beiden Schottertröge sind konstant hoch, die äusseren variabel. Die Oberkanten beider äusseren Überzüge weisen auf der gesamten Länge zwischen den beiden Widerlagern einen parabolischen Verlauf auf.

Die Bahnstation wird von einem Staketengeländer gefasst und mit einem typischen Perrondach in Stahl und Holz gedeckt.





Würdigung

Die Verfasser stellen sich einen geometrisch streng gefassten Platz auf der Westseite der Raschärenstrasse vor. Die effektive Grösse des Platzes scheint angemessen. Die geforderte übersichtliche Weite sowohl nach aussen wie auch im Platzinneren wird jedoch vermisst. Während sich die beiden seitlichen Bereiche der Platzebene grosszügig präsentieren, wirkt die mittlere Zone eher dicht und unstrukturiert. Da treffen auf engem Raum viele Formen und Geometrien aufeinander – z.B. ein rhombusförmiger Kiosk, eine im Grundriss runde Wendeltreppe, ein rechteckiger Liftschacht. Der Raum unter der Brücke wirkt daher unruhig

und verspricht daher leider keine genügende und überzeugende Aufenthaltsqualität.

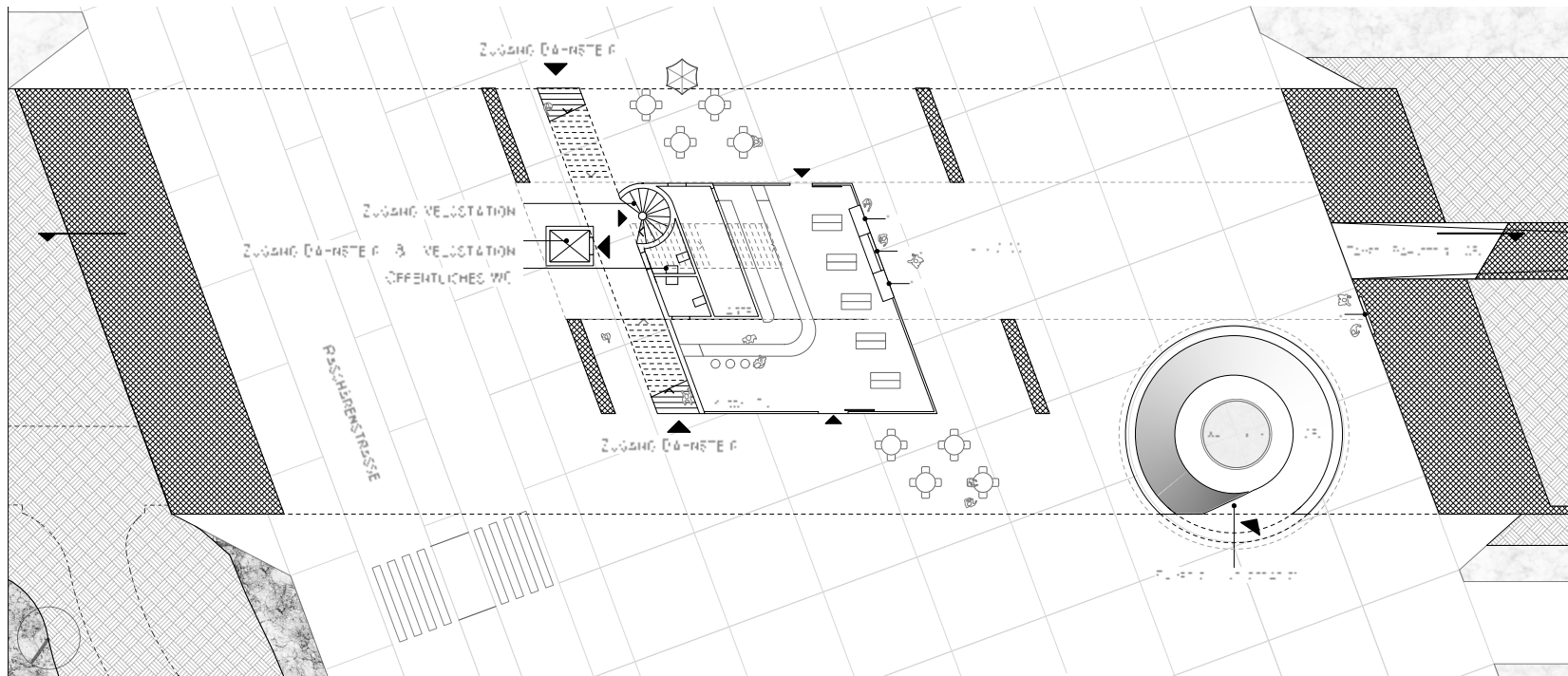
Die im mittleren Bereich der Querung angeordnete Treppe ist zielführend, da sie einen zusätzlichen, übersichtlichen Weg zum Perron anbietet. Ein Treppenaufgang Ost ist nicht geplant und mag sich aus dem Konzeptansatz des lateral liegenden Platzes begründen. Auf der Ostseite der Perronebene wäre ein solcher jedoch begrüssenswert.

Grundsätzlich interessant ist der Ansatz, einen Lift zu platzieren, der drei Geschosse erschliesst – die Ebene mit Kiosk, der Perronbereich und

die Velostation. Mit dieser Idee wird jedoch in Kauf genommen, dass die Velos ins Untergeschoss verschoben werden. Eine Velostation im Untergeschoss, das einzig über eine unübersichtliche Rampe erschlossen ist, scheint weder zeitgemäss noch attraktiv. Es wird bezweifelt, dass diese Anlage oft genutzt wird. Das Preisgericht erachtet das Verlegen der Velostation ins Untergeschoss generell als wenig zielführend, denn es besteht keine eine Notwendigkeit dafür. Auf der Platzebene wäre genügend Fläche vorhanden, und der Radverkehr findet nicht auf der Ebene des Untergeschosses statt, sondern auf der Platzebene und auf dem Radweg auf Perronhöhe. Der Umweg über das Unter-

geschoss, um umzusteigen, würde von den Radfahrern wohl vermutlich eher gemieden.

Das Brückenbauwerk ist mit seinem Dreifeldrahmen und den beiden paarweise angeordneten Wandscheiben durchgehend und im positiven Sinne «einfach» gestaltet. Der Statik bzw. der Bemessung und Dimensionierung dienlich waren die gegenüber dem Mittelfeld leicht verkürzten Spannweiten der Randfelder. Das Preisgericht bewertet die parabolischen Überzüge hingegen kritisch, weil die grösste Höhe in Brückenmitte geplant wurde, wo die Belastung nicht maximal ist. Eine Affinität von Einwirkungen und Widerständen bzw. eine



Relation zu den Schnittkraftlinien, wonach über den Scheibenbereichen das maximale Moment herrscht, ist dadurch nicht gegeben. Das kommt einem ineffizienten Tragwerk gleich. Das Preisgericht bemängelt zudem, dass die äusseren Überzüge indirekt gelagert sind und zudem höher projiziert sind als die inneren Überzüge. Dies lässt die Brücke unnötig schwer erscheinen.

Die Abmessungen der verschiedenen Bauteile werden generell als eher grosszügig eingestuft. Dies insbesondere bei der stark ausgebildeten Verbindungsplatte zwischen den beiden Trogbriücken unter der eigentlichen Perronplatte. Die Flachfundationen sind mit einer resultie-

renden Bodenpressung von etwa 500 kN/m² durchaus geeignet, allerdings eher unterdimensioniert. Der im Wettbewerbsprogramm vorgeschlagene Bauablauf wird im Grundsatz übernommen. Die Wirtschaftlichkeit des Tragwerks ist gegeben.

Mit der Wahl eines einzigen, über die gesamte Breite dichten Brückenstrangs ohne sich öffnendem Zwischenbereich, wird auf den Wunsch nach einer gut belichteten Fläche unterhalb der Brücke ungenügend Wert gelegt. Irritierend sind auch die Pläne und die Visualisierung. Auf ihnen wirkt der Platz deutlich ebener als im Modell, das mehrere Höhenkurven zeigt. Das zwangsläufig horizontale Wasserbecken in der

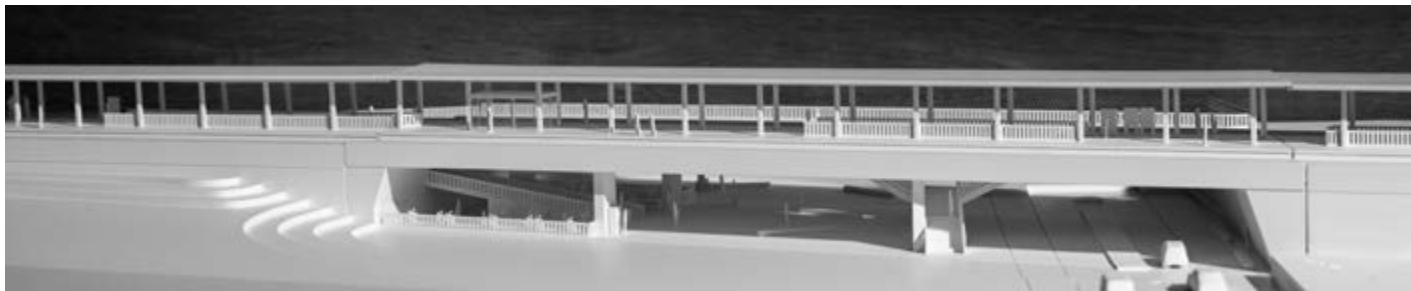
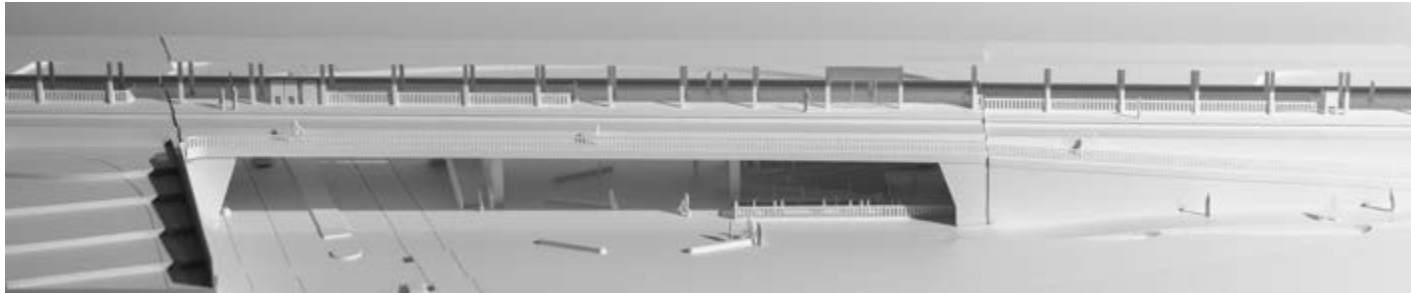
geeigneten Platzfläche verwirrt. Modell, Visualisierungen und Pläne stimmen nicht überein, was eine fundierte und interpretationslose Beurteilung unnötig erschwert.

Auch Erläuterungsbericht und Beschriebe divergieren von den Plänen und dem Abbildungsmaterial. Die im Bericht genannten Ziele werden im Projektvorschlag oft nicht eingelöst. So sprechen die Verfasser im Kapitel Ökologie wichtige und richtige Themen wie Biodiversität, Klimawandel, Versiegelungsgrad an und schlagen eine Differenzierung der Baumarten für den Nord- und Südbereich vor. In der Umsetzung sind diese Themen gestalterisch aber nicht oder wenig umgesetzt (z.B. Platzbelag aus

grossen Ortsbetonplatten ohne grüne Fugen). Die Entwurfsansätze der verschiedenen Fachgebiete Freiraum, Architektur und Ingenieurbau wirken letztlich unverbunden

Nicht rangiert: «TOR WEST»

Nicht rangiert: «TOR WEST»



Projektverfasser

Equi Bridges AG, 7000 Chur

flender generalplaner, D-79761 Waldshut Tien-
gen

Westpol Landschafts Architektur GmbH, 4057
Basel

Projektbeschreibung

«TOR WEST» widerspiegelt pragmatisch einen neu geschaffenen Platz, der funktioniert, überschaubar ist und die schlichte Geometrie des durchaus effizienten Brückentragwerks betont.

Der Aussenraum unter der Brücke ist durch die nach innen geneigten Widerlager geprägt und wird von den vier Stützen – zwei senkrecht zur Bahnlinie und zwei parallel zur Raschärenstrasse – in drei Zonen geteilt: Die Raschärenstrasse mit Bushaltestelle und Treppenaufgang im Osten, die Velostation und eine Rampe zum Bahnsteig im Westen und dazwischenliegend eine grosse, kreuzförmig angelegte Stahltrep-

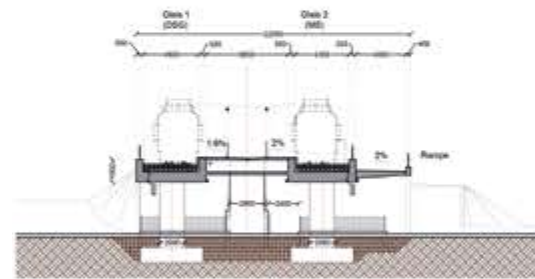
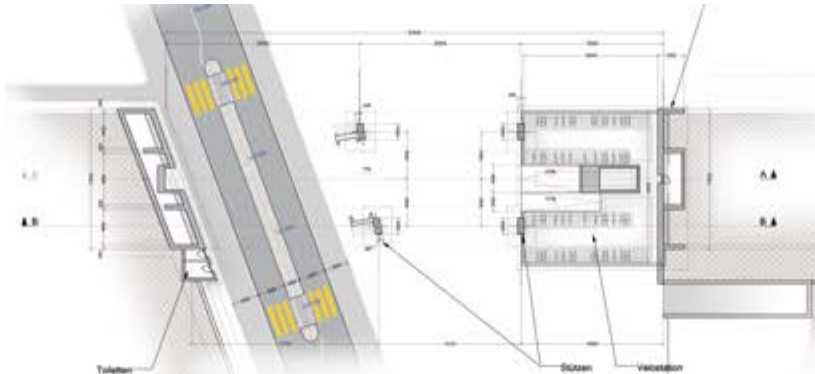
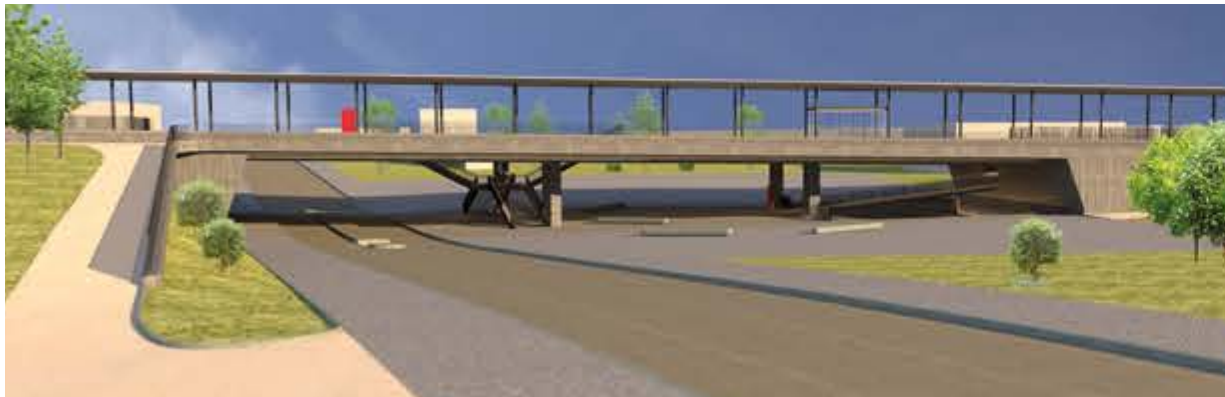
pe, die über vier Rampen zu den Perrons führt. Alle Nebenräume für Toiletten und Technik sind in den Widerlagern untergebracht.

Die Brücke mit den Widerlagern, die Treppe und die Rampe sind in Sichtbeton mit horizontalem Schalungsbild. Die Kaskadentreppe, die Velostation und die Staketengeländer sind aus Stahl. Ebenso das filigrane Perrondach, das analog dem Perrondachsystem der RhB geplant ist. Der Bodenbelag des Platzes besteht aus Gussasphalt und wird dreiseitig von einer Grünfläche gefasst.

Der Überbau des Brückentragwerks besteht aus einer in Spannbeton ausgeführten Zwillings-

Tragkonstruktion mit eingesattelten Perronplatten. Sie funktioniert als dreifedriger Rahmen. Die beiden Trogquerschnitte der Haupttragelemente führen die Spannkabel in den Überzügen. Während die 58.3 m lange nördliche Brücke Spannweiten von 22.8 m, 18.2 m und 17.3 m aufweist, spannt die 62.8 m lange südliche Brücke über 25.2 m, 20.3 m und 17.3 m. Die Gesamtbreite des Überbaus mit den zwei Gleisen, dem Mittelperron und dem im Gesamtquerschnitt integrierten Radweg in Stahlbeton beträgt 22.05 m. Die Stegkonstruktion für den zusätzlichen Radweg auf Gleisebene wird am nordseitigen Trogquerschnitt auskragend befestigt.

Der Unterbau besteht aus vier Stahlbetonstützen mit Abmessungen von je 2.00 m x 0.80 m und zwei nach innen geneigte Widerlagerwände. Die ostseitige Widerlagerwand ist schief zur Brückenlängsrichtung angeordnet, die westliche quer zur Brückenlängsrichtung. Sowohl die Stützen als auch die Widerlagerwände sind flach fundiert.



Würdigung

«TOR WEST» sieht einen quadratischen Platz vor, den die Raschärestrasse schräg durchstösst. Allerdings werden über den Platz – mit Ausnahme der Einbauten unter der Brücke – kaum Aussagen gemacht. Das Projekt zeigt eine hilflose Freiraumgestaltung. Es bietet sich keine angenehme Aufenthaltsqualität.

Als einziges Projekt sind hier aber drei Aufgänge zum Perron vorgesehen. Diese wären grundsätzlich interessant und nützlich, führen aber zu mehr Unübersichtlichkeit. Bereits die vierarmige Treppenkonstruktion auf Platzniveau versperrt einen grossen Teil des Raums unter der Brücke, statt ihn zu beleben. Diese stählerne Treppe im mittleren Bereich des Plat-

zes wirkt, im Vergleich zu den anderen, raumprägenden Elementen, unruhig. Er wird als Fremdkörper wahrgenommen und ist nach Ansicht des Preisgerichts nicht zu Ende gedacht.

Kritisiert wird auch die leicht abgesenkte Velostation. Sie mag abgestimmt auf die Rampenkoten geplant sein, räumlich führt die Lage aber zu grossem Unverständnis. Sie ist eher räumliches Hindernis als ein funktionaler Befreiungsschlag und könnte in der alltäglichen Nutzung zum Ärgernis werden. Der Weg von der Velostation zum Perron ist zu kompliziert und unattraktiv. Ferner ist der Platzbereich unter der Brücke wenig attraktiv belichtete. Trotz der drei Öffnungen für die Aufgänge zu den Perrons, bleibt der Raum unter der Brücke ungenügend

natürlich belichtet. Grund ist der über die gesamte Breite geschlossene Brückenstrang mit nur punktuell offenen Zwischenbereichen.

Das Tragkonzept wird grundsätzlich als einheitlich und effizient beurteilt. Die Abmessungen der verschiedenen Bauteile entsprechen grossmehrfach generellen Erfahrungswerten und sind plausibel. Die Breiten der Überzüge sind nach Ansicht des Preisgerichts jedoch eher knapp gehalten. Aus statischer Sicht wird bemängelt, dass die Längsträger nur indirekt auf den Stützen lagern. Sie liegen somit nicht auf den Stützen auf, was dazu führt, dass der Durchstanzwiderstand der Trogplatte die Kräfteinleitung limitiert. Die Flachfundationen sind zwar geeignet, sind mit einer resultierenden

Bodenpressung von etwa 500 kN/m² jedoch eher unterdimensioniert. Der im Wettbewerbsprogramm vorgeschlagene Bauablauf wird im Grundsatz übernommen, und die Wirtschaftlichkeit der Konstruktion wird als gut bewertet.

Die Plandarstellung bleibt in vielen Punkten, die nicht die Brücke betreffen, seltsam vage. Freiraum- und Platzgestaltung sind nur in groben Zügen erkennbar. Insgesamt erzeugen die Angaben zur Geländemodellierung, zur Platzkontur und zur Materialisierung der Beläge kein tragendes Bild für einen neuen Stadtplatz. Auch über die Sitzelemente würde man gerne Genaueres erfahren. Eine intensivere Beschäftigung mit solchen Punkten hätte dem Projektverständnis durchaus geholfen.



Schlussäusserung

Der einstufige, anonyme Projektwettbewerb hat ausgewählte Lösungsmöglichkeiten aufgezeigt, die zu aufschlussreichen Diskussionen führten. Die Rhätische Bahn AG, die Stadt Chur und das Preisgericht bedanken sich bei allen Teilnehmer für die wertvollen Beiträge und ihren grossen Einsatz.

| Name | Unterschrift |
|---|---|
| Christian Florin Leiter Infrastruktur RhB (Präsident) |  |
| Karl Baumann Leiter Kunstbauten RhB |  |
| Roland Arpagaus Leiter Tiefbaudienste Stadt Chur |  |
| Andreas Pöhl Leiter Stadtentwicklung Stadt Chur |  |
| Vincenzo Cangemi Architekt, Chur |  |
| Priska Ammann Architektin, Zürich |  |
| Clementine Hegner - van Rooden Bauingenieurin, Oberägeri |  |
| Stefan Rotzler Landschaftsarchitekt BSLA, Gockhausen |  |
| Dario Geisseler Bauingenieur, Chur (Moderator) |  |

