

Neugestaltung Ortszentrum Davos Dorf
Programm städtebaulicher Ideen- und Projektwettbewerb

sp, gb | 10. Februar 2022



Übersicht

Gegenstand des Wettbewerbs

Die Gemeinde Davos schreibt einen einstufigen, anonymen städtebaulichen Ideen- und Projektwettbewerb Neugestaltung Ortszentrum Davos Dorf im offenen Verfahren aus. Der Wettbewerb wird in folgende zwei Aufgabenfelder gegliedert, für welche die beste Idee und der beste Projektvorschlag gesucht wird:

- Städtebaulicher Entwurf «Ortszentrum Davos Dorf»
- Projektteil «Neubau Bahnhof Davos Dorf»

Teilnahmeberechtigt sind interdisziplinäre Teams mit Fachleuten aus den Bereichen Architektur/Städtebau, Landschaftsarchitektur und Verkehrsplanung.

Das Verfahren wird nach den Grundsätzen der vergaberechtlichen Gesetzgebung des Kantons Graubünden durchgeführt. Die Ordnung SIA 142 (2009) ist subsidiär anwendbar.

Ziel des Verfahrens

Übergeordnetes Ziel des Verfahrens ist die Entwicklung eines städtebaulichen Entwurfes für das Ortszentrum Davos Dorf welcher als Basis für die weitere Entwicklung eines Masterplanes zur umfassenden Aufwertung des Zentrums von Davos Dorf dienen soll. Zudem soll mit dem Verfahren, das am besten geeignete Projekt- und Planerteam zur architektonischen Gestaltung des Bahnhofs Davos Dorf und zur Freiraumgestaltung Seehofseeli evaluiert werden.

Gesamtpreisumme

Die Gesamtpreisumme beträgt CHF 180'000 (exkl. MWST). Es sind 4-6 Preise vorgesehen. Ankäufe sind möglich.

Adressen

Sämtliche Dokumente können über die nachstehende Internetadresse bezogen werden. Zum gegebenen Termin können dort auch die Fragen online gestellt und heruntergeladen werden.
<https://simap.ch>.

Für sämtliche Belange des Wettbewerbs gilt, wo nicht anders vermerkt, die Verfahrensadresse in Kapitel 2.1.

Termine

11.02.2022	Bezug der Unterlagen
03.03.2022	Anmeldefrist für Teilnahme
23.02.2022	Ortsbegehung
17.06.2022	Abgabetermin Pläne/Unterlagen
01.07.2022	Abgabetermin Modell
Sept. 2022	Jurierung

Inhalt

Übersicht	2
1 Ausgangslage	5
1.1 Einleitung	5
1.2 Aufgabenfelder	5
1.3 Ziel des Wettbewerbs	6
1.4 Vorgehen nach dem Wettbewerb	7
2 Allgemeine Bestimmungen.....	9
2.1 Auftraggeber:in und Verfahrensbegleitung	9
2.2 Verfahren	9
2.3 Teilnahmeberechtigung	10
2.4 Vertrauenserklärung	10
2.5 Befangenheit.....	10
2.6 Preise und Ankäufe	11
2.7 Verbindlichkeitserklärung / Rechtsschutz.....	11
2.8 Optionale Bereinigungsstufe	11
2.9 Absichtserklärung / Vorbehalt.....	11
2.10 Honorarkonditionen	12
2.11 Preisgericht	13
3 Termine und Verfahren.....	15
3.1 Terminübersicht	15
3.2 Anmeldung und Bezug der Unterlagen.....	15
3.3 Wettbewerbsunterlagen.....	16
3.4 Modell.....	17
3.5 Ortsbegehung	17
3.6 Fragenstellung, Fragenbeantwortung	17
3.7 Einzureichende Unterlagen	18
3.8 Darstellung	20
3.9 Beschriftung	20
3.10 Abgabetermin / Abgabeort.....	20
3.11 Beurteilungskriterien	21

4	Rahmenbedingungen und Planungsvorgaben	22
4.1	Einleitung	22
4.2	Aktionsplan «Green Deal Graubünden - Klimaschutz als Chance nutzen»	24
4.3	Vorstudie	24
4.4	ISOS und GGP	24
4.5	Zonen- und Gestaltungsplan	24
4.6	Planungssperimeter Neugestaltung «Ortszentrum Davos Dorf»	25
4.7	Planungssperimeter jetziger Bahnhof Davos Dorf.....	27
4.8	Dienstbarkeiten	27
4.9	Gewässerraum	28
4.10	Altlasten/ Schadstoffe	28
4.11	Rechtsvorschriften und gesetzliche Grundlagen	28
4.12	Leitbild Davos	29
4.13	Energie/Ökologie/Nachhaltigkeit	29
4.14	Mobilität und Verkehr	30
5	Anforderungen und Zielsetzungen der Beteiligten	32
5.1	Öffentlicher Freiraum – Seehofseeli und verkehrsfreie Promenade.....	33
5.2	Neuer Bahnhof Davos Dorf (Rhätische Bahn AG).....	34
5.3	Neuer Busterminal.....	34
5.4	Mischnutzung mit Hotellerie (Davos Klosters Bergbahnen AG).....	35
5.5	Arealentwicklung Zone städtisches Wohnen (Immobilien Genossenschaft Konsum)	36
5.6	Erweiterung Hotel Parsenn	36
5.7	Arrondierung Hotel Montana (Davos Klosters Bergbahnen AG)	36
5.8	Ersatzneubau Migros (Genossenschaft Migros Ostschweiz)	36
5.9	Parkierung / Einstellhalle «Seehofseeli», «Bergbahnen» und «Konsum».....	36
5.10	Fussgängerzone Promenade.....	38
5.11	Quartierverbindung / Personenunterführung.....	38
5.12	Anschluss bestehendes Strassennetz	39
5.13	Querspange Talstrasse – Promenade	39
5.14	Öffentliche Nutzung.....	39
5.15	Areal des jetzigen Bahnhof Dorf (RhB Immobilien AG)	39
6	Schlussbestimmungen.....	40
6.1	Urheberrecht	40
6.2	Streitfälle	40
6.3	Genehmigung.....	41

1 Ausgangslage

1.1 Einleitung

Das Areal Bahnhof Dorf – Seehofseeli befindet sich in zentraler Lage des Davoser Ortsteils Dorf. Durch die geplante Verlegung des Bahnhofs um ca. 250 m in Richtung heutiges Seehofseeli ergibt sich die einmalige Chance, ein lebendiges neues Zentrum und eine funktionsfähige und zeitgemässe Drehscheibe zwischen öffentlichem Verkehr, Langsamverkehr, Individualverkehr und Bergbahnen zu gestalten. Die bestehenden touristischen und urbanen Infrastrukturen und die umliegenden Hotelnutzungen werden durch eine neue, vom Verkehrsfluss entflochtene Begegnungszone sowie durch einen verkehrsfreien Abschnitt auf der Promenade aufgewertet.

Das schweizerische Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) fordert die hindernisfreie Gestaltung aller Bahnhöfe. Dies macht einen umfassenden Umbau des bestehenden Bahnhofs Davos Dorf notwendig. Zudem sind die aktuellen Platzverhältnisse für die Abwicklung des öffentlichen Busverkehrs beim bestehenden Bahnhof sehr beschränkt. Die Umsteigeverhältnisse und Fusswege zwischen dem Bahnhof Dorf und der Talstation der Parsennbahn, welche ca. 350 m auseinanderliegen, sind nicht attraktiv. In der Wintersaison führt das hohe Personenaufkommen zu einer Überlastung des öffentlichen Verkehrs sowie zu lang andauernden und über mehrere Kilometer reichende Rückstau des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Die Erschliessung für den Langsamverkehr ist unbefriedigend und der Raum für Begegnung und Flanieren eingeengt.

Diese Punkte sind ausschlaggebend für eine städtebauliche Klärung und attraktive Neugestaltung des Zentrums von Davos Dorf. Die Gemeinde Davos hat sich mit der Rhätischen Bahn, den Davos Klosters Bergbahnen (DKBAG) und der Immobiliengesellschaft Konsum Davos zusammengefunden um gemeinsam ein integrales Lösungskonzept für das Vorhaben «Neugestaltung Ortszentrum Davos Dorf» zu entwickeln. Die generellen sowie die individuellen Bedürfnisse der vier Partner wurden in einem «Letter of Intent (LOI)» zusammengetragen und erste Studien und vertiefte Abklärungen zu verkehrstechnischen, städtebaulichen und freiraumplanerischen Aspekten erarbeitet. In Workshops wurden unterschiedliche Vertreter:innen aus der Bevölkerung und Jugendliche dazu eingeladen, ihre Vorstellungen und Erwartungen an das Projekt einzubringen.

1.2 Aufgabenfelder

Im Rahmen des Wettbewerbes sind folgende Aufgabenfelder durch die Teilnehmer:innen zu bearbeiten:

Städtebaulicher Entwurf «Ortszentrum Davos Dorf»

Im Zentrum des ersten Aufgabenfeldes steht die Erarbeitung eines städtebaulichen, landschaftsarchitektonischen und verkehrsplanerischen Konzeptes zur Entwicklung des Areals, um den neuen Standort Bahnhof Dorf – Seehofseeli, welches in der Tiefe eines Ideenwettbewerbes auszuarbeiten ist. Es soll die bestmögliche ortsbauliche und architektonische Qualität für das betroffene Gebiet erreicht und volumetrisch dargestellt werden. Der Freiraum um das heutige Seehofseeli erfährt mit der Verlegung des Bahnhofs eine Aufwertung als neues Zentrum des Ortsteils Davos Dorf und soll

im Zusammenhang mit der Untergroundparkierung detaillierter betrachtet und ausgearbeitet werden. Zur baulichen Verdichtung entsteht südlich der RhB-Linie ein neues Quartier mit einem Mix aus Wohnen und Beherbergung, welches zeitgemäss und dennoch ortstypisch zu planen ist und auf die gebaute Umgebung angemessen Rücksicht nimmt. Es werden Lösungsvorschläge für die wesentlichen Gestaltungselemente eines lebendigen Zentrums mit hoher Aufenthaltsqualität erwartet. Die technischen Vorgaben für funktionsfähige Mobilitätslösungen sind im städtebaulichen Entwurf ebenfalls zu berücksichtigen. Die Entwicklung des Areals des heutigen Bahnhofs Davos Dorf ist im Rahmen des Betrachtungsperimeters in die städtebaulichen Überlegungen miteinzubeziehen.

Projektteil «Neubau Bahnhof Davos Dorf»

Für den Projektteil «Neubau Bahnhof Davos Dorf» wird die Entwicklung eines architektonischen Entwurfes im Sinne eines Projektwettbewerbs erwartet. Bestandteil des Projektteils ist der neue Bahnhof Davos Dorf, welcher den geltenden Normen des BehiG entsprechen muss. Neben dem Bahnhofsgebäude umfasst dies die Perronanlagen und -dächer, Kurzzeit PP, Technikgebäude und -räumlichkeiten sowie die Unterführung mit Treppen und Rampen, optionaler Liftanlage und der Anschluss an die unmittelbare Umgebung.

1.3 Ziel des Wettbewerbs

Mit dem städtebaulichen Ideen- und Projektwettbewerb werden folgende Ziele als Grundlage für die weiteren Planungsschritte verfolgt:

Städtebau	Schaffung eines Zentrums um den neuen Bahnhof mit kurzen attraktiven Wegverbindungen zwischen dem Bahnhof und der Bergbahn sowie einer verkehrsfreien Promenade. Als Ankunftsort in der Alpenstadt Davos sollten der Bahnhof und seine Umgebung eine Empfangsatmosphäre vermitteln. Für die angrenzenden Baufelder wird eine hohe bauliche Dichte in Verbindung mit einer hohen siedlungsbaulichen Qualität angestrebt.
Architektur	Entwicklung eines gestalterischen Entwurfes, welcher die einzelnen Bauten miteinander verbindet, gestalterische Leitlinien vorgibt aber ausreichend Freiraum für die individuelle Entwicklung der einzelnen Parzellen und Integration der Bestandbauten zulässt. Architektonischer Entwurf des neuen Bahnhofsgebäudes Davos Dorf.
Landschaftsarchitektur	Schaffung eines städtischen Freiraums, der vielfältig genutzt und bespielt werden kann, aber auch ausreichend Qualität für Erholung und Begegnung bietet.

Mobilitätsplanung	Klare Organisation der verschiedenen Verkehrsmittel und attraktive Verknüpfung der öffentlichen Verkehrsmittel untereinander sowie mit den Bergbahnen. Durchgehende und sichere Erschliessung mit dem Langsamverkehr. Möglichst umfassende Entflechtung des MIV vom Langsamverkehr und vom neuen Freiraum. Attraktive Gestaltung der neu verkehrsfreien Promenade und funktionsfähige Lösung der überwiegend unterirdischen Parkierung (nur Kurzzeitparkplätze oberirdisch).
Wirtschaftlichkeit	Effiziente Lösungen, insbesondere der Parkierung und der Verkehrssituation. Aufzeigen von Potentialen in der wirtschaftlichen Entwicklung.
Nachhaltigkeit / Klimaschutz	Integrale Beachtung der drei Säulen der Nachhaltigkeit (Ökologie, Ökonomie und Soziales).

1.4 Vorgehen nach dem Wettbewerb

Der vorliegende städtebauliche Ideen- und Projektwettbewerb wurde ausgelobt, um das beste Konzept für das neue Ortszentrum Davos Dorf zu evaluieren, welches zu einem Masterplan unter Mitwirkung der Öffentlichkeit weiterentwickelt werden soll. Dieser soll die Grundlage für eine Zonenplanrevision sowie für den Generellen Gestaltungsplan «Bahnhof Dorf – Seehofseeli» und den Generellen Erschliessungsplan bilden.

Es ist beabsichtigt, das Siegerteam im Anschluss an den Wettbewerb mit der weiteren Projektierung für den Neubau des Bahnhofsgebäudes sowie der Perrondächer zu beauftragen. Die Beauftragung erfolgt unter der Auftraggeberschaft der Rhätischen Bahn.

Sobald die Nutzungsplanung abgeschlossen und die Zustimmung der stimmberechtigten Bevölkerung erfolgt ist (geplant November 2023), werden für die übrigen Baufelder von ihren jeweiligen Eigentümer:innen Projektwettbewerbe lanciert. Dies betrifft auch die Areale «Konsum» sowie «Bergbahn», für die, gemäss dem Entwurf für den neuen Zonen- und Gestaltungsplan (siehe Kapitel 4.5), städtisches Wohnen definiert ist. Die Gemeinde Davos nimmt eine koordinierende Rolle ein.

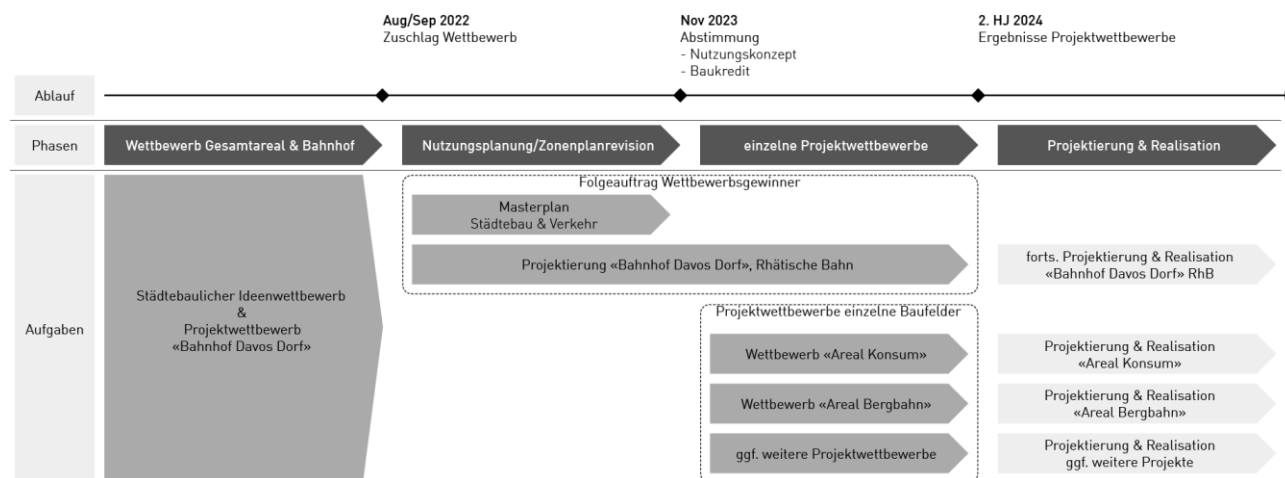


Abbildung 1: Ablauf Wettbewerb und nachfolgende Phasen

2 Allgemeine Bestimmungen

2.1 Auftraggeber:in und Verfahrensbegleitung

Auftraggeber:in	Gemeinde Davos (Lead) Berglistutz 1, Postfach 7270 Davos Platz 1
	Rhätische Bahn AG RhB Immobilien AG Bahnhofstrasse 25 7001 Chur
	Davos Klosters Bergbahnen AG Brämabüelstrasse 11 7270 Davos Platz
	Immobilien-genossenschaft Konsum Davos Talstrasse 21 7270 Davos Platz
Verfahrensbegleitung / Wettbewerbssekretariat	Fanzun AG Architekten · Ingenieure · Berater Salvatorenenstrasse 66 7000 Chur
	Ansprechpartner Günther Bischof guenther.bischof@fanzun.swiss

2.2 Verfahren

Es handelt sich um einen einstufigen und anonymen städtebaulichen Ideen- und Projektwettbewerb im offenen Verfahren.

Grundlage sind die Interkantonale Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen (IVöB; BR 803.510), das Submissionsgesetz des Kantons Graubünden (SubG; BR 803.300) sowie die dazugehörige Submissionsverordnung (SubV; BR 803.310). Zudem untersteht vorliegender städtebaulicher Ideen- und Projektwettbewerb dem GATT/WTO-Übereinkommen über das öffentliche Beschaffungswesen (GPA, SR 0.632.231.422).

Die Ordnung für Architektur- und Ingenieurwettbewerbe SIA 142 (2009) wird subsidiär zu den gesetzlichen Bestimmungen und den Anordnungen in diesem Programm angewendet.

Die Anonymität der Wettbewerbsbeiträge ist durch sämtliche Beteiligten strikt zu wahren. Die Sprache des Wettbewerbs und einer allfälligen späteren Projektbearbeitung ist Deutsch.

2.3 Teilnahmeberechtigung

Teilnahmeberechtigt sind qualifizierte Fachleute mit Wohn- und Geschäftssitz in der Schweiz oder einem Vertragsstaat des GATT/WTO-Übereinkommens über das öffentliche Beschaffungswesen, soweit dieser Staat Gegenrecht gewährt (der Stichtag für den Nachweis der Teilnahmeberechtigung ist der Abgabetermin der Wettbewerbsunterlagen).

Die Planungsaufgabe richtet sich an ein Planungsteam, bestehend aus folgenden Disziplinen:

- Städtebau / Architektur
- Landschaftsarchitektur (dringend empfohlen, aber Beizug nicht zwingend)
- Verkehrsplanung (darf bei mehreren Teams beteiligt sein)

Weitere Fachplaner:innen / Spezialist:innen können durch die Teilnehmer:innen fakultativ beigezogen werden. Stellt das Preisgericht einen Beitrag von herausragender Qualität eines freiwillig beigezogenen Fachplaner:in/ Spezialist:in fest, würdigt es dies im Bericht entsprechend. In diesem Fall ist es auch möglich, dass die Fachplaner:innen des Gewinnerteams direkt beauftragt werden können, ohne dass aber ein Anspruch darauf besteht.

2.4 Vertrauenserklärung

Das Preisgericht und die Bewerber:innen verpflichten sich, alle erhaltenen Informationen und Unterlagen vertraulich zu behandeln und weder unbeteiligten Drittpersonen zugänglich zu machen, noch ohne vorherige Zustimmung seitens der Auftraggeber:in darüber zu berichten.

2.5 Befangenheit

Ausgeschlossen von der Teilnahme sind Fachleute, die mit einem Mitglied des Preisgerichts, Expert:innen oder der Wettbewerbsbegleitung nahe verwandt sind oder in einem beruflichen Abhängigkeits- bzw. Zusammengehörigkeitsverhältnis stehen.

Die schriftliche Unbefangenheitserklärung (Formular F03) gilt als zwingende Voraussetzung für die Teilnahmeberechtigung am Wettbewerb.

Die Planungsbüros Metron AG, das eine Vorstudie erarbeitet hat, sowie Stauffer & Studach AG, das die Teilrevision «Generationenprojekt Bahnhof Dorf – Seehofseeli» erarbeitet hat, sind zum Verfahren zugelassen. Ebenso das Büro Bearth & Deplazes Architekten AG, welches im Hinblick auf die Erarbeitung des Kommunal räumlichen Leitbildes der Gemeinde Davos Vorstudien für den Wettbewerbsperimeter bearbeitet hat und das Büro Giubbini Architekten ETH/SIA AG, welches eine Machbarkeitsstudie für die Überbauung des bestehenden Bahnhofsareals ausgearbeitet hat. Da die Ergebnisse allen Teilnehmer:innen zur Verfügung gestellt werden, erwächst daraus kein unlauterer Vorteil.

2.6 Preise und Ankäufe

Für den städtebaulichen Ideen- und Projektwettbewerb steht dem Preisgericht eine Gesamtpreissumme von CHF 180'000 (exkl. MWST) zur Verfügung. Die Summe wird vollumfänglich ausgerichtet für 4-6 Preise sowie für allfällige Ankäufe. Für Ankäufe darf maximal 40% der Gesamtpreissumme vergeben werden. Die endgültige Aufteilung und Anzahl der Preise werden durch das Preisgericht bestimmt. Der Preis wird jeweils dem federführenden Büro ausgezahlt.

2.7 Verbindlichkeitserklärung / Rechtsschutz

Das Programm und die Fragebeantwortung sind für die Auftraggeber:in, die Teilnehmer:innen und das Preisgericht verbindlich. Durch die Abgabe eines Projektes anerkennen alle Beteiligten die im Programm festgelegten Bedingungen, Abläufe und Verfahren, Änderungen und Ergänzungen aufgrund der Fragebeantwortung sowie den Entscheid des Preisgerichts in Ermessensfragen.

Gegen den Zuschlagsentscheid kann innert 10 Tagen ab dessen Zustellung, an das Verwaltungsgericht des Kantons Graubünden Beschwerde geführt werden. Die Beschwerde muss einen Antrag und eine Begründung enthalten.

2.8 Optionale Bereinigungsstufe

Ist im Rahmen des Wettbewerbsverfahrens keine Bestimmung eines Gewinnerteams möglich, kann das Preisgericht mit Projekten aus der engeren Wahl (mindestens 2) den Wettbewerb mit einer optionalen Bereinigungsstufe verlängern. Die Rangierung findet erst nach der optionalen Bereinigungsstufe statt. Die Überarbeitung wird zusätzlich entschädigt.

2.9 Absichtserklärung / Vorbehalt

Der abschliessende Entscheid über die Auftragserteilung zur Weiterbearbeitung der Aufgabe liegt bei der Auftraggeberin. Die Auftraggeberin beabsichtigt, die Verfasserschaft des im ersten Rang platzierten Projekts entsprechend der Empfehlung des Preisgerichtes im Rahmen eines KBOB-Vertrags mit der Ausarbeitung eines Masterplanes, welcher die städtebauliche-, landschaftsarchitektonische- und verkehrstechnischen Strategie behandelt, sowie mit der Planung des Projektteils «Neubau Bahnhof Davos Dorf» und möglicherweise des Busterminals zu beauftragen.

Die Auftraggeberin beabsichtigt zudem, das Siegerteam mit der Projektierung des öffentlichen Freiraums und der übergeordneten Qualitätssicherung (gestalterische Gesamtleitung) aller Teilprojekte zu beauftragen, ohne dass aber darauf ein Anspruch besteht.

Sie behält sich vor, sollte das siegreiche Planerteam nicht über die nötige Eignung und Kapazität zur Erfüllung des Auftrages verfügen, dieses zum Beizug von entsprechenden Subplaner:innen zu verpflichten.

Vorbehalten bleiben die für die Realisierung des Vorhabens nötigen Bewilligungen durch die zuständigen Ämter/Organe und die Bereitstellung der erforderlichen Kredite.

2.10 Honorarkonditionen

Generelle Bedingungen

- Grundleistungen gemäss Ordnung SIA 102 (2014), 105 (2014).
- Besonders zu vereinbarende Leistungen werden nach effektivem Zeitaufwand und mit dem mittleren Stundenansatz von CHF 135.00 (exkl. MWST) vergütet.
- Die Beauftragung erfolgt teilphasenweise schriftlich durch die jeweils zuständige Bauherrschaft.
- Die Auftraggeberin behält sich vor, die Konditionen für Plots und Kopien zu verhandeln, insbesondere auch, wenn eine externe Reproanstalt im Rahmen des Projektes beauftragt wird.

Architekt:in (Projektteil «Neubau Bahnhof Davos Dorf»)

Die aufwandsbestimmenden Baukosten gelten wie folgt:

- BKP 1 Vorbereitungsarbeiten zu 100%
ausser BKP 112 Abbrüche sowie BKP 17 Spezielle Foundationen
Baugrubensicherung zu 50%
- BKP 2 Gebäude zu 100%
- BKP 3 Betriebseinrichtungen zu 50%
- BKP 4 Umgebung zu 50%
- BKP 9 Mobiliar zu 0%

Für die Honorarberechnung nach Baukosten gelten folgende Faktoren:

- Stundenansatz von CHF 135.00 (exkl. MWST)
- Koeffizient $Z1 = 0.062$ / $Z2 = 10.58$ (SIA-Werte für das Jahr 2017)
- Schwierigkeitsgrad $n = 1.1$, Kategorie V (Bahnhöfe)
- Anpassungsfaktor $r = 1.0$
- Teamfaktor $i = 1.0$
- Faktor für Sonderleistungen $s = 1.0$
- Leistungsanteil $q = 58.5\%$ Architekt / optional 41.5% Kostenplanung und Bauleitung

Die gleichen Honorarkonditionen gelten für Landschaftsarchitekt:in sowie für Verkehrsplaner:in

2.11 Preisgericht

Sachpreisrichter:innen (stimmberechtigt)

Philipp Wilhelm (Vorsitz)	Landammann, Davos
Cornelia Deragisch	Gemeindearchitektin, Davos
Christian Florin	Rhätische Bahn AG, Chur
Vidal Schertenleib	Davos Klosters Bergbahnen AG, Davos
Frank Kaufmann	Immobilien Genossenschaft Konsum, Davos

Fachpreisrichter:innen (stimmberechtigt)

Emanuel Christ	Architekt, Basel
Thomas Hasler	Architekt, Frauenfeld
Stefan Kurath	Architekt / Urbanist, Zürich
Rahel Marti	Raumplanerin, Redaktorin, Zürich
Elli Mosayebi	Architektin, Zürich
Lukas Schweingruber	Landschaftsarchitekt, Zürich

Expert:innen und Berater:innen (nicht stimmberechtigt)

Paul Schöb	Verkehrsplaner, Enz + Partner GmbH, Zürich
Andrea Fanzun	Projektleiter Bauherr, Gemeinde Davos
Marcel Liesch	Ersatzpreisrichter, Bauberater der Gemeinde
Baulink AG Davos	Bauökonomie
Fanzun AG Chur	Bauökonomie
Dr. Hans Näf	GSP, Zürich, Bauökonomie
Silvio Briccola	Rhätische Bahn, Leiter Finanzen
Ralph Rechsteiner	Rhätische Bahn, Leiter Projektabwicklung
Tobias Hess	Rhätische Bahn, Leiter Immobilien
André Fehr	Leiter Tiefbauamt Gemeinde Davos

Conradin Menn	Rechtskonsulent Gemeinde Davos
Men Dellagiovanna	Leiter Fachstelle Umwelt Gemeinde Davos
Yasmine Bastug	Leiterin Fachstelle für Stadt- & Landschaftsplanung Gemeinde Davos

Das Preisgericht behält sich vor, bei Bedarf weitere Expert:innen oder Berater:innen beizuziehen.

3 Termine und Verfahren

3.1 Terminübersicht

Nr.	Bezeichnung	Datum
01	Ausschreibung auf simap.ch	11.02.2022
02	Anmeldefrist zur Teilnahme	bis 03.03.2022
03	Bezug Unterlagen	ab 11.02.2022
04	Bezug Modell	tbd
05	Ortsbegehung mit Briefing	23.02.22
06	Fristende Fragestellung	14.03.2022
07	Fragebeantwortung	28.03.2022
08	Abgabetermin Unterlagen	17.06.2022
09	Abgabetermin Modell	01.07.2022
10	Beurteilung durch das Preisgericht	Sep. 2022
11	Veröffentlichung Bericht des Preisgerichts	tbd
12	Vernissage Ausstellung	tbd

3.2 Anmeldung und Bezug der Unterlagen

Aus organisatorischen Gründen ist eine Anmeldung der teilnehmenden Teams auf simap.ch bis zum genannten Termin erforderlich. Mit der Anmeldung ist zudem eine Depotzahlung von CHF 300 auf das untenstehende Konto zu entrichten. Der Betrag wird nach dem fristgerechten Eingang der vollständigen Wettbewerbsarbeiten zurückerstattet.

Empfängerin	Gemeinde Davos
Bank	Graubündner Kantonalbank
IBAN	CH67 0077 4330 1956 6390 0
BIC	GRKBCH2270A
Verwendungszweck	Depot Wettbewerb Neugestaltung Ortszentrum Davos Dorf

3.3 Wettbewerbsunterlagen

Die Wettbewerbsunterlagen (exkl. Modell) können auf www.simap.ch heruntergeladen werden.

Allgemeine Unterlagen

Nr.	Bezeichnung	Format
A01	Wettbewerbsprogramm	PDF
A02	Raumprogramm Bahnhof Davos Dorf	PDF
A03	Raumprogramm Teilprojekt Detailhandel	PDF
A04	Schwarzplan	DWG/DXF
A05	3D-Stadtmodell	DWG/DXF
A06	Situationsplan mit Höhenlinien/-koten, Wettbewerbsperimeter	DWG/DXF
A07	Leitungskataster	DWG/DXF/PDF
A08	Luftbilder	JPEG
A09	Überbauungsbeschränkung Parzelle 838 Seehofseeli	PDF
A10	Gewässerraumzone «Landwasser»	PDF

Beilagen

Nr.	Bezeichnung	Format
B01	Vorstudie Metron AG	PDF
B02	Zonen- und Gestaltungsplan (in Vorprüfung), Stauffer & Studach AG	PDF
B03	Planungs- und Mitwirkungsbericht zum Zonen- und Gestaltungsplan, Stauffer & Studach AG	PDF
B04	Auszug Vorstudie für das kommunal räumliche Leitbild Davos, Bearth & Deplazes Architekten AG	PDF
B05	Umweltverträglichkeitsbericht, Tensor, Geotest	
B06	Pläne Talstation Parsennbahn	PDF/DWG
B07	Technische Zeichnungen RhB (Lichtraumprofil, Schema Perrondach, Gleiskorridor)	PDF
B08	Pläne Hotel Parsenn	PDF
B09	Pläne Hotel Montana	PDF
B10	Machbarkeitsstudie Areal jetziger Bahnhof Davos Dorf, Giubbini Architekten	PDF
B11	Lärmschutznachweis	PDF

Modellgrundlage

Nr.	Bezeichnung	Format
M01	Modellgrundlage 1:500 (zweiteilig, ca. 70 cm × 94 cm und 70 cm × 48 cm)	Gips

Formulare

Nr.	Bezeichnung	Format
F01	Verfasserschaft nach SIA 142	PDF
F02	Formular Teilnahmebestätigung, Unbefangenheitserklärung und Selbstdeklaration	PDF

(bis zum 03.03.2022 ausgefüllt im Wettbewerbssekretariat einzureichen!)

Falls Unterlagen fehlen sollten, kann dies im Rahmen der Fragestellung angemeldet werden.

3.4 Modell

Die Modellgrundlage kann gegen Vorzeigen des Zahlungsbelegs für das Depot und vorheriger telefonischer Anmeldung beim Modellbauer abgeholt werden.

Modellbauer Modellbau Morf
 Seidengut 2
 7000 Chur

 Tel: +41 81 252 40 44

Hinweis: Die Abmessungen und das Gewicht der Modelle sind bei der Abholung zu berücksichtigen.

3.5 Ortsbegehung

Die Ortbegehung findet an dem unter Kapitel 3.1 genannten Termin statt. Die Uhrzeit und der Treffpunkt werden noch auf simap.ch bekanntgegeben.

3.6 Fragenstellung, Fragenbeantwortung

Über die Ausschreibung werden keine mündlichen Auskünfte erteilt. Zur Beantwortung von Fragen wird eine schriftliche Fragenbeantwortung durchgeführt. Die Fragen sind schriftlich und anonym bis spätestens zum genannten Termin auf dem Fragenforum www.simap.ch einzureichen. Fragen, die nach diesem Termin eintreffen, werden nicht mehr beantwortet. Die Fragenbeantwortung wird den Teilnehmer:innen per Weblink zum Herunterladen zur Verfügung gestellt. Die Angaben aus der Fragenbeantwortung sind verbindlich und ergänzen das vorliegende Programm.

3.7 Einzureichende Unterlagen

Die Teilnehmer:innen dürfen lediglich einen einzigen Wettbewerbsbeitrag einreichen. Varianten sind nicht zulässig. Die folgenden Unterlagen sind dazu unter Wahrung der Anonymität einzureichen.

Projektteil: Städtebaulicher Entwurf «Ortszentrum Davos Dorf»

Städtebauliche Idee/Leitbild	Mit Aussagen zu: ▪ Nutzungskonzepten für die neue Begegnungszone und die neu verkehrsfreie Promenade, Atmosphäre (Tag/ Nacht, Sommer/ Winter) ▪ Verkehrskonzept (ÖV Zug/Bus, Fahrrad, Fussgänger:innen, Taxi, Hotelbusse, motorisierter Individualverkehr, Anlieferung/Entsorgung/Vorfahrt, Parkierung/Einstellhalle, Rettung) ▪ Freiraumgestaltung ▪ Nachhaltigkeit und Klimaschutz Die Art der Darstellung ist frei wählbar.
Pläne und Skizzen	▪ Schwarzplan mit landschaftlicher Einbindung im Massstab 1:2000, Nord ausgerichtet ▪ Übersichtsplan Betrachtungssperimeter M 1:1000 ▪ Situation im Massstab 1:500 (gedreht gem. Modellvorlage mit Nordpfeil; Darstellung der Dachaufsichten und Kennzeichnung der Eingänge; Landschaftsarchitektonische Darstellung des öffentlichen Freiraums beim heutigen Seehofseeli und der neu verkehrsfreien Promenade) ▪ Grundriss Einstellhalle M 1:500 mit allen Zufahrten, Ein- und Ausgängen ▪ Schnitte im Massstab 1:500 (durch Stadtkörper, Promenade, Begegnungszone, Bahnhof, Busbahnhof, Einstellhalle, Quartierverbindung) ▪ Areal jetziger Bahnhof Davos Dorf im Massstab 1:500, schematische Grundrisse des EG, Regelgeschoss und UG sowie ein Schnitt
Visualisierungen	▪ Den Teilnehmer:innen freigestellt

Projektteil: «Neubau Bahnhof Davos Dorf»

Pläne und Skizzen

- Grundrisse mit Darstellung der dazugehörenden Umgebung (Gleisanschluss, Perrondächer, Unterführung usw.), im Massstab 1:200 mit Angaben der wichtigsten Höhenkoten und Nordpfeil. Die Grundrisse sind mit den Raumbezeichnungen gem. Raumprogramm und den projektierten Raumflächen zu beschriften.
- Schnitte, Ansichten im Massstab 1:200, wo zum Verständnis notwendig. Das gewachsene sowie das gestaltete Terrain sind darzustellen.
- Aussagen zu Konstruktion und Materialisierung in geeigneter Form, z.B. Konstruktionsschnitt, Skizze, etc.
- Erläuterungen auf Plänen mit Angaben zu städtebaulichem, architektonischem und freiräumlichem Konzept; Konstruktion / Materialisierung / Nachhaltigkeit / Energie / Ökologie; Organisatorisches und betriebliches Konzept.

Visualisierungen

- Den Teilnehmer:innen freigestellt

Weitere Unterlagen

Erläuterungen A4

- Beschrieb der Gesamtidee
- Beschrieb des Verkehrskonzepts
- Beschrieb des Freiraumkonzepts

Formulare A4

- Formular Flächen, Kubaturen und Parkplätze

Modell

- Zweiteiliges Gipsmodell im Massstab 1:500, in weisser, einfacher kubischer Darstellung und Perrondächern, mit Kennwort beschriftet.

Verfassercouvert

- Ausgefülltes Formular «Verfasserschaft SIA» sowie Einzahlungsschein für Depotrückzahlung in verschlossenem Verfassercouvert in neutralem Umschlag mit Kennwort beschriftet.

Datenträger

- Separates Couvert nur mit Kennwort beschriftet mit USB-Speicherstick mit allen Unterlagen als PDF (Pläne auch als DWG/DXF für die Vorprüfung Verkehr) in der für den Druck nötigen Qualität. Alle Dateinamen beginnen mit Kennwort. Alle Daten sind anonymisiert.

3.8 Darstellung

Die eingereichten Wettbewerbsunterlagen müssen es dem Preisgericht ermöglichen, die jeweiligen Wettbewerbsbeiträge hinsichtlich ihrer qualitativen und quantitativen Inhalte zu beurteilen. Dazu gelten folgende Darstellungsrichtlinien.

Jedem teilnehmenden Team stehen 4-6 Blätter im Format A0 quer zur Verfügung. Die Reihenfolge ist auf den jeweiligen Plänen mittels einer Markierung zu kennzeichnen. Alle massstäblichen Pläne sind rechts unten mit einem grafischen Massstab zu versehen, damit bei Planverkleinerungen die Dokumente aussagekräftig bleiben. Alle Pläne sind mit einem Nordpfeil zu versehen.

Es sind zwei Plansätze abzugeben, wovon der eine (ungefaltet einzureichen) für die Jurierung und die Wettbewerbsausstellung dient und der zweite (gefaltet einzureichen) für die Vorprüfung verwendet und nicht retourniert wird.

3.9 Beschriftung

Das Verfahren wird anonym durchgeführt. Sämtliche Unterlagen sind mit dem Vermerk «Neugestaltung Ortszentrum Davos Dorf» und einem vom Team frei zu wählenden Projektnamen (Kennwort) zu beschriften. Die Wettbewerbsarbeiten sind in geeigneter Verpackung einzureichen.

3.10 Abgabetermin / Abgabeort

Sämtliche Unterlagen sowie das Modell sind spätestens bis zu den genannten Terminen am Abgabeort unter Wahrung der Anonymität einzureichen. Es gilt der Zeitpunkt des Eintreffens an der Verfahrensadresse, der Poststempel ist nicht massgeblich. Unvollständige und/oder zu spät abgegebene Beiträge können von der Beurteilung ausgeschlossen werden und haben keinen Anspruch auf eine Entschädigung. Die Teilnehmer:innen haften vollumfänglich für die Unversehrtheit des Modells während des Versands.

Abgabetermin Unterlagen Freitag, 17.06.2022, 16.00 Uhr*

Abgabeort Unterlagen Gemeinde Davos
Departement Hochbau, Umweltschutz und Energie
Berglistutz 1, Postfach
7270 Davos Platz 1

Abgabetermin Modell Freitag, 01.07.2022, 16.00 Uhr*

Abgabeort Modell Gemeinde Davos
Departement Hochbau, Umweltschutz und Energie
Berglistutz 1, Postfach
7270 Davos Platz 1

* Aktuelle Öffnungszeiten siehe <https://www.gemeindedavos.ch/>; (Freitag von 8.30 Uhr bis 16.00 Uhr).

3.11 Beurteilungskriterien

Für die eingereichten Wettbewerbsarbeiten gelten die folgenden Beurteilungskriterien:

Gesellschaft	▪ Städtebau: Vision, Gesamtkonzept, soziale, räumliche und gestalterische Qualitäten ▪ Architektur: Formale Qualität der Bauten, Anlagen und Aussenräume (Plätze), Einpassung in den baulichen Kontext und die lokale Baukultur, optimale Situierung und Orientierung ▪ Freiraum: Genius Loci, Aufenthaltsqualität, Ökologie, Klima, Nutzungsmöglichkeiten, Dauerhaftigkeit, gestalterische Qualitäten ▪ Mobilität: Verkehrskonzept, Organisation des fließenden und ruhenden Verkehrs, Organisation und Ausbildung der Haltepunkte, Anbindung verschiedener Verkehrsmittel, Einbindung der Einstellhalle, Konzept für ein durchgängiges und sicheres Fuss- und Velonetz, inklusive aufzeigen der Entflechtung des MIV und Langsamverkehr bzw. Begegnungszone ▪ Wohnen: Typologie, Orientierung, Wohnidee, Nutzungsflexibilität ▪ Sozialer Raum: Aufenthaltsqualität, Nachbarschaften, angemessene Nutzungsvielfalt (Sommer und Winter), Attraktivität der Erdgeschossstrukturen, Sicherheit im öffentlichen Raum
Wirtschaft	▪ Flexibilität ▪ Funktionalität ▪ Ausnützung ▪ Nutzung Erdgeschosszonen ▪ Etappierung und Weiterentwicklungspotenziale
Umwelt	▪ Potenziale für hohe Energieeffizienz ▪ Beitrag zur Erreichung der Klimaziele ▪ Fussabdruck
Ergänzende Kriterien zum Projektwettbewerb Bahnhof Dorf	▪ Materialisierung ▪ Konstruktion ▪ Funktionalität, Behindertengerechtigkeit ▪ Nachhaltigkeit ▪ Wirtschaftlichkeit (Investitions-, Betriebs- und Lebenszykluskosten) ▪ Alltagstauglichkeit

Die Reihenfolge der Kriterien entspricht keiner Gewichtung. Das Preisgericht nimmt aufgrund der aufgeführten Beurteilungskriterien eine Gesamtbewertung vor.

4 Rahmenbedingungen und Planungsvorgaben

Die Gemeinde Davos befindet sich seit Anfang Jahr 2021 an der Erarbeitung eines kommunal räumlichen Leitbildes (KRL) als Grundlage für die Gesamtrevision der Ortsplanung. Die Arbeiten an den Grundlagen und der Gesamtrevision der Ortsplanung werden mehrere Jahre in Anspruch nehmen. Der Fahrplan für die Neugestaltung Ortszentrum Davos Dorf hingegen wird von den gesetzlichen Fristen des BehiG für den Umbau des Bahnhofs bestimmt. Zudem ist das Projekt sehr komplex, erfordert ein Verfahren mit Umweltverträglichkeitsprüfung und betrifft verschiedene wichtige Akteur:innen in hohem Masse, weshalb der Koordinationsbedarf hoch ist und auch zeitlich eine straffe Projektführung erforderlich ist.

4.1 Einleitung

Der Bahnhof Davos Dorf der Rhätischen Bahn ist neben dem Bahnhof Davos Platz die wichtigste Haltestelle im Ort (1'097 Ein-/Aussteiger:innen pro Tag im Jahr 2018). Der Bahnhof liegt am nördlichen Ortsrand und stellt heute einen wichtigen Ein-, Ausstiegs- und Umsteigepunkt hauptsächlich für den Freizeit- und Tourismusverkehr, aber auch für Pendler:innen für Personen in der Ausbildung oder mit Arbeitsplätzen im Grossraum Chur dar. Im näheren Umkreis sind die Talstation der Parsennbahn sowie weitere touristische und öffentliche Infrastrukturen (u.a. Skilift Bünda, Langlaufloipe, Seehofseeli, Davosersee, SLF, div. Hotels) zu erreichen. Der Bahnhof bildet auch einen wichtigen Verknüpfungspunkt für die regionalen und Ortsbuslinien.

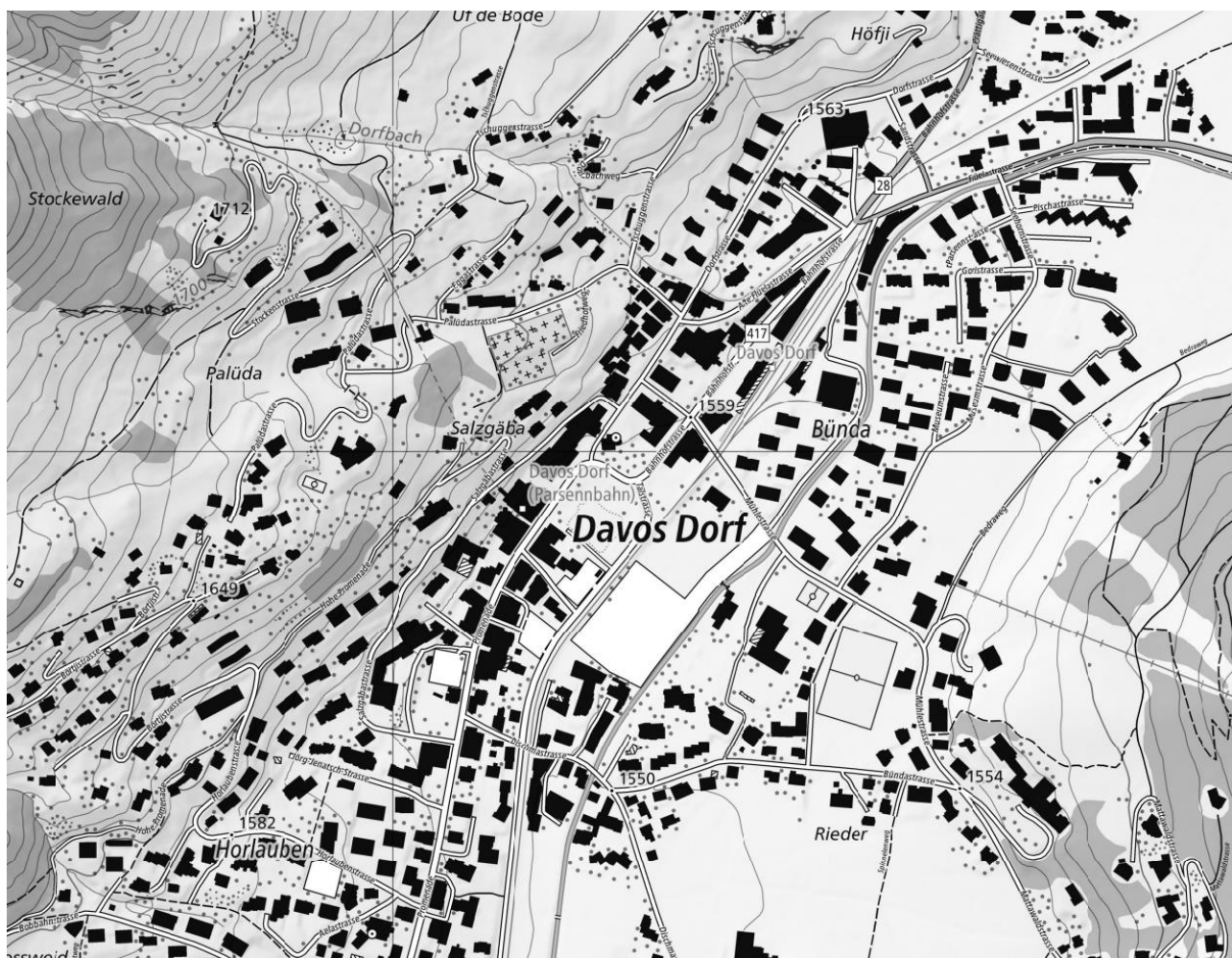


Abbildung 2: Situation

Aufgrund der gesetzlichen Auflagen zum Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) ist bis Ende 2023 ein umfassender Umbau des Bahnhofs notwendig (neue Personenunterführungen und Perronzugänge). Ebenso sind Anpassungen aufgrund des Angebotskonzepts, der Sicherheit und für den Substanzerhalt nötig. Der heutige Bahnhofstandort weist Defizite bei der verkehrlichen Anbindung auf. Der Platz für Bushaltestellen auf dem Vorplatz ist beschränkt. Zudem führt die sehr hohe Nachfrage zur Parsennbahn in der Wintersaison zeitweise zu einer Überlastung des Busnetzes zwischen Bahnhof und Talstation und zu Konflikten zwischen Fussgänger:innen und dem motorisierten Verkehr (MIV und Bus).

Veranlasst durch die Rhätische Bahn wurden im Rahmen einer bahntechnischen Vorstudie verschiedene Umbauvarianten sowie deren technische Machbarkeit und Kosten sowohl am heutigen Standort als auch an einem neuen Bahnhofstandort geprüft. Aufgrund dieser bahntechnischen Vorstudie und der unbefriedigenden verkehrlichen Ausgangslage entstand die Idee einer Verlegung des Bahnhofs Dorf um etwa 250 m an eine neue Lage auf der Höhe der Talstation der Parsennbahn.

Durch den neuen Standort ergeben sich Potenziale für eine umfassende Zentrums- und Arealentwicklung sowie verkehrliche Vorteile in Form einer kürzeren Anbindung an die Parsennbahn und mehr Platz für den Bus.

Entwicklungspotenziale bergen zudem die Parzellen in dem sogenannten «Bauperimeter Bergbahnperimeter BPB» (neue Zone für städtisches Wohnen) im direkten Umfeld des neuen Standorts, welche teilweise im Besitz der Bergbahnen, teilweise im Besitz einer Immobiliengenossenschaft sind. Durch die Festlegung von hohen Dichten soll die Lagegunst (Nähe zu Schulen, Versorgungseinrichtungen und Transportanlagen) gebührend genutzt werden.

4.2 Aktionsplan «Green Deal Graubünden - Klimaschutz als Chance nutzen»

Der Aktionsplan «Green Deal Graubünden» des Kantons fokussiert auf die Ziele des Klimaübereinkommens von Paris sowie auf die Schweizer Energiestrategie, indem einerseits zur Stabilisierung des globalen Temperaturanstiegs deutlich unter 2°C ein vorgegebenes CO₂-Budget nicht überschritten und andererseits ab 2050 netto kein zusätzliches CO₂ mehr emittiert werden darf. Die Gemeinde Davos, die als erste Gemeinde Graubündens mit dem Label «Energistadt» ausgezeichnet wurde, unterstützt die Zielsetzungen und innovative Ansätze, um dies zu erreichen.

4.3 Vorstudie

Die Gemeinde Davos beauftragte in Abstimmung mit den LOI-Partnern die Metron AG, um Potentiale und Auswirkungen der Standortverlegung des Bahnhof Davos Dorf in Richtung Parsennbahn im Rahmen einer räumlichen und funktionalen Vorstudie zu ermitteln sowie im Vergleich mit weiteren Standortvarianten zu prüfen. Die RhB Immobilien AG beauftragte das Architekturbüro Giubbini eine Machbarkeitsstudie für eine Überbauung des jetzigen Areals Bahnhof Davos Dorf auszuarbeiten. Darüber hinaus hat die Vorstudie für den Wettbewerb keine Bedeutung und einen rein informativen Charakter. Die Vorstudien werden allen Teilnehmer:innen des Wettbewerbs zur Verfügung gestellt.

4.4 ISOS und GGP

Gemäss ISOS und GGP sind insbesondere der Freiraum Seehofseeli sowie die zwei historischen Gebäude Hotel Seehof und reformierte Kirche mit Park dem hohen Erhaltungsziel A bzw. einer Schutzkategorie zugewiesen. (Siehe auch Beilage B03 – Planungs- und Mitwirkungsbericht)

4.5 Zonen- und Gestaltungsplan

Für die erforderliche baurechtliche Basis zur weiteren Planung und Umsetzung der Neugestaltung Ortszentrum Davos Dorf wurde das Büro Stauffer & Studach beauftragt die Teilrevision des Zonen- und Gestaltungsplan auszuarbeiten. Die Vorprüfung der Teilrevision ist abgeschlossen und wurde im weiteren Verfahren gestoppt, um mögliche Erkenntnisse aus dem vorliegenden städtebaulichen Ideen- und Projektwettbewerb einfließen lassen zu können.

Der Zonen- und Generelle Gestaltungsplan «Bahnhof Dorf – Seehofseeli» 1:1'000, sowie der Planungs- und Mitwirkungsbericht, Stauffer & Studach Raumentwicklung liegt diesem Programm bei.

4.6 Planungsperimeter Neugestaltung «Ortszentrum Davos Dorf»

Der Perimeter umfasst die folgenden Parzellen:

Nr.	Eigentümer	Bemerkung	Fläche
678	Kanton Graubünden	Promenade	4'771 m ²
866	Kanton Graubünden	Bahnhofsstrasse	17'004 m ²
734	Gemeinde Davos	Talstrasse	7'544 m ²
837	Gemeinde Davos		2'447 m ²
838	Gemeinde Davos	Standort Seehofseeli	7'527 m ²
840	Davos Destinations-Organisation (Genossenschaft)	zu Gemeinde Davos	895 m ²
926	Gemeinde Davos	Strasse/Trottoir	8027 m ²
1434	Gemeinde Davos	Promenade (Trottoir)	1'282 m ²
1436	Gemeinde Davos	Promenade (Trottoir)	666 m ²
4706	Gemeinde Davos	Ein (Teil-) Abtausch mit Parzelle 4706 kann erwogen werden	899 m ²
832	EWD Elektrizitätswerke Davos AG	Trafostation (benötigt neuen Standort)	91 m ²
735	Rhätische Bahn AG	Gleisanlage	16'628 m ²
821	Immobilien Genossenschaft Kon- sum Davos		5'851 m ²
822	Immobilien Genossenschaft Kon- sum Davos		5'837 m ²
843	Davos Klosters Bergbahnen AG	Standort Hotel Montana	2'810 m ²
1172	Davos Klosters Bergbahnen AG	Parsenn Talstation (nicht Bestandteil des Wettbewerbsperimeters)	2'313 m ²
5495	Davos Klosters Bergbahnen AG	Parsennparkplatz	10'994 m ²
833	Privatbesitz	Ein (Teil-) Abtausch mit Parzelle 4706 kann erwogen werden	899 m ²
834	Genossenschaft Migros Ost- schweiz	Abkauf gegen neuen Standort Migros	1'307 m ²
835	Immoweb AG	Bäckerei Weber; Gebäude sind zu er- halten	893 m ²
836	STWEG Sunnablick	Gebäude sind zu erhalten	723 m ²
1143	Hotel Parsenn AG	Hotel Parsenn; Gebäude sind zu erhal- ten	1'577 m ²
841	Kirche St. Theodul	Kirchgebäude ist zu erhalten und in Ge- samtgestaltung einzubinden	819 m ²

Parzelle 832 ist im Besitz der EWD Elektrizitätswerke Davos AG und gegenwärtig Standort einer Trafostation. Die Trafostation wird versetzt und ist nicht Gegenstand der Wettbewerbsaufgabe.

Die Genossenschaft Migros Ostschweiz (GMOS) ist Besitzerin der Parzelle 834. Es ist ein Ersatzneubau (Volumen) im Wettbewerbsperimeter vorzusehen.

Die Parzellen 835 und 836 befinden sich in Privatbesitz, die darauf stehenden Gebäude sind zu erhalten, sollen jedoch in die stadträumlichen Überlegungen miteinbezogen werden.

Die Gebäude auf den Parzellen 1143 (Hotel Parsenn) und 843 (Hotel Montana) sind ebenfalls zu erhalten.

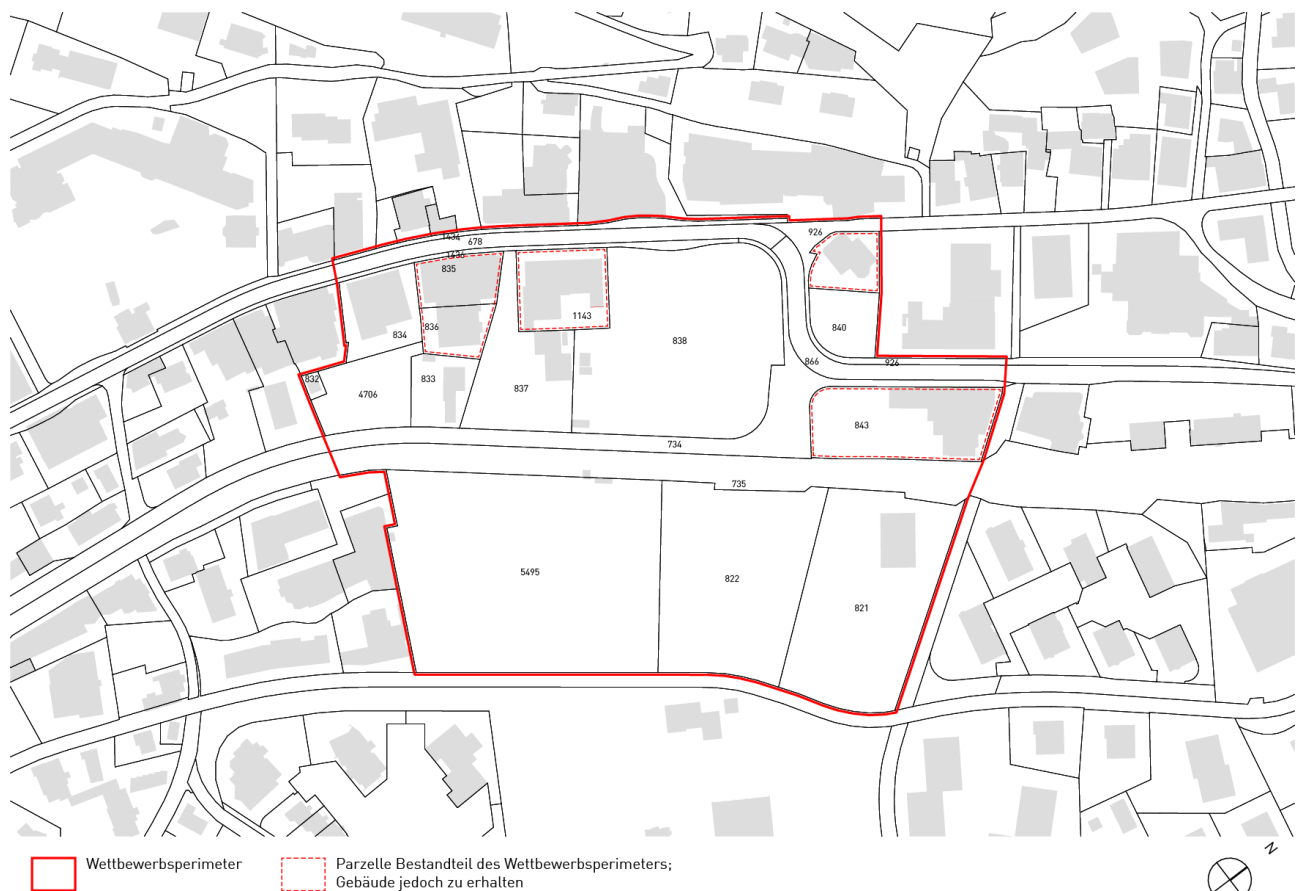


Abbildung 3: Katasterplan mit Planungsperimeter Neugestaltung «Ortszentrum Davos Dorf» und die «zu erhaltenden» Gebäude

4.7 Planungssperimeter jetziger Bahnhof Davos Dorf

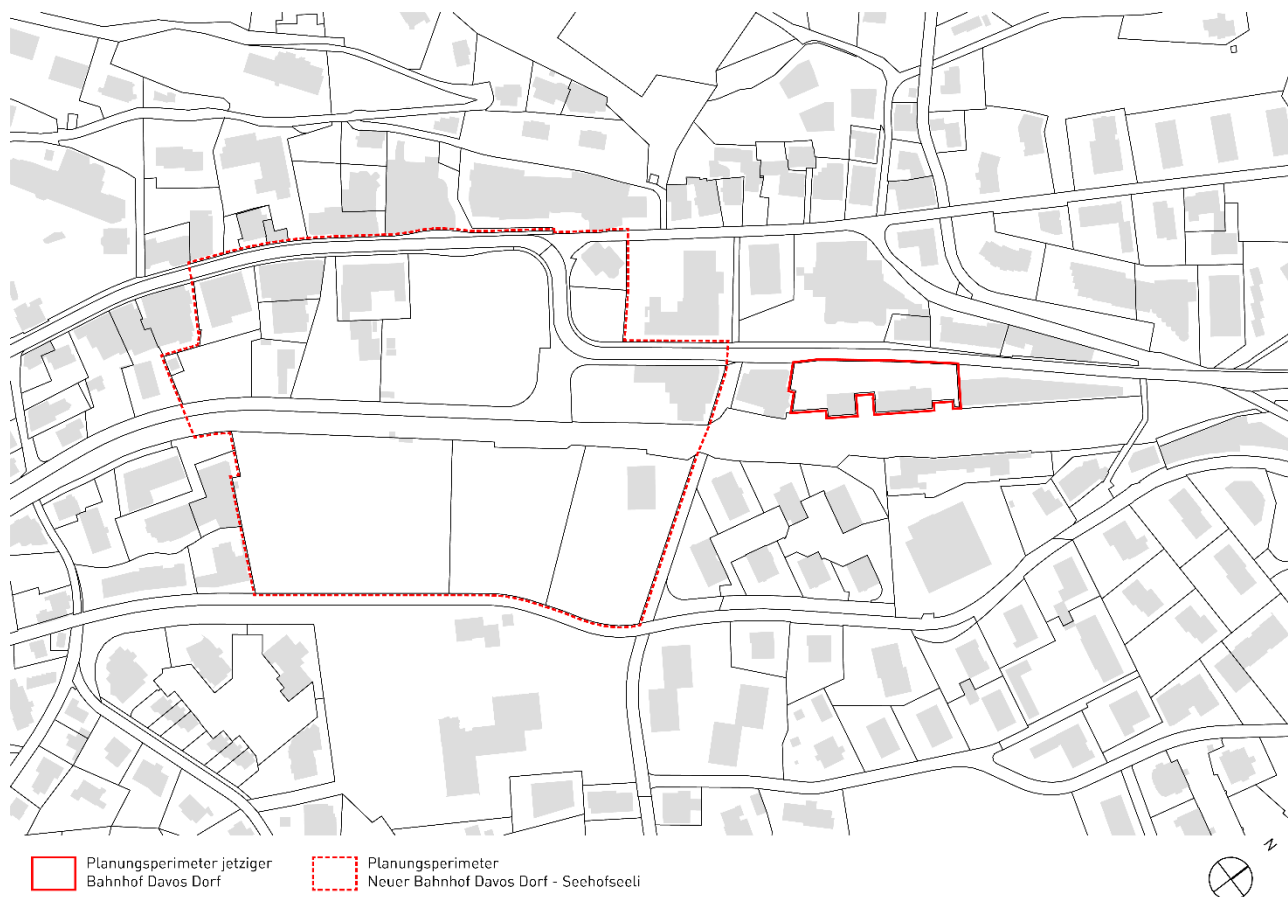


Abbildung 4: Planungssperimeter jetziger Bahnhof Davos Dorf

Der Planungssperimeter umfasst das Gelände des heutigen Bahnhof Davos Dorf, dieser wird mit der Verlegung des Bahnhofsgebäudes aufgehoben. Es werden Lösungen gesucht, wie das Areal neu entwickelt werden könnte. Aussagen und Ideen im Massstab M 1:500 sind erwünscht.

4.8 Dienstbarkeiten

Zu Lasten der Parzelle Nr. 838 («Seehofseeli») gilt eine Überbauungsbeschränkung. Auf dem im Vertragsplan rot umrandeten Boden der Parzelle 838 dürfen keinerlei oberirdische Bauten erstellt werden. Von diesem Bauverbot ausgenommen ist ein eingeschossiger Nutzbau, welcher den Funktionen der Freifläche dient. (siehe Beilage A09)

Des Weiteren gelten zahlreiche Fuss- und Wegrechte, Durchgangs- und Durchfahrtsrechte, Durchleitungsrechte, Gewerbebeschränkungen und Näherbaurechte zu Gunsten oder zu Lasten der sich im Wettbewerbsperimeter befindenden Parzellen, welche zu einem späteren Zeitpunkt bereinigt werden.

4.9 Gewässerraum

Am 1. Juni 2011 ist die revidierte Gewässerschutzverordnung (GSchV) in Kraft getreten, welche gestützt auf das Gewässerschutzgesetz minimale Gewässerraumbreiten für Fliessgewässer und stehende Gewässer definiert. Der südöstliche Randbereich des Projektperimeters (Parzellen 821, 822 und 5495) tangiert den Gewässerraum sowie in unwesentlichem Ausmass auch den Gewässerschutzbereich Ao der Landwasser. Die Gewässerraumlinie ist verbindlich und darf nicht überbaut werden (weder Hoch- noch Tiefbauten).

Die Erstellung einer Quartierverbindung (z.B. neue Brücke) im Gewässerraum ist unter der Berücksichtigung entsprechender Schutzvorkehrungen gestattet. Die Neugestaltung des Uferbereichs im Sinne einer ökologischen Aufwertung (Aufhebung versiegelter Flächen, Anlegen von Grünflächen und Einzelbäumen) wird begrüsst.

4.10 Altlasten/ Schadstoffe

Ein Grossteil des Projektperimeters südöstlich der RhB-Linie, wo sich momentan der Parkplatz Parsennbahn befindet, ist im Kataster der belasteten Standorte Kt GR enthalten (KbS-Nr. 3851-0139, Parzellen 821, 822 & 5495). Aufgrund der historischen und technischen Untersuchung des Standortes (Baugeologie, 2016/2017/3) ist seine horizontale und vertikale Ausdehnung bekannt (Fläche rund 20'000 m², Mächtigkeit ca. 1.5 - 3 m). Das abgelagerte Material besteht hauptsächlich aus unverschmutztem Aushub und Bauschutt und ist schwach belastet.

Die Parzelle 4706 ist mit der KbS-Nr. 3851-0138 ebenfalls im KbS eingetragen. Es liegt noch keine Altlastenuntersuchung vor. Der Ablagerungsstandort gilt gemäss Katastereintrag als untersuchungsbedürftig. Es handelt sich dabei um eine ehemalige Bauschuttdeponie. (siehe Beilage B05)

4.11 Rechtsvorschriften und gesetzliche Grundlagen

Für die Bearbeitung der gestellten Aufgabe sind neben den «anerkannten Regeln der Baukunst und Technik» folgende rechtliche Rahmenbedingungen zu beachten. Die Aufzählung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

- ENTWURF Zonenplan und Genereller Gestaltungsplan «Bahnhof Dorf – Seehofseeli», siehe abgegebene Unterlagen
- Baugesetz der Gemeinde Davos
https://www.gemeindedavos.ch/de/politikverwaltung/politik/davoserrechtsbuch/gesamtes-rechtsbuch/?gesetz_id=241295&action=gesetz
- Raumplanungsgesetz für den Kanton Graubünden (KRG), 801.100
https://www.gr-lex.gr.ch/frontend/versions/pdf_file_with_annex/3045?locale=de
- Raumplanungsverordnung für den Kanton Graubünden (KRVO), 801.110
https://www.gr-lex.gr.ch/frontend/versions/pdf_file_with_annex/2980?locale=de
- Richtlinien für die Gefahrenzonenplanung, 801.500
https://www.gr-lex.gr.ch/frontend/versions/pdf_file_with_annex/2417?locale=de

- Kantonales Waldgesetz (KWaG), 920.100
https://www.gr-lex.gr.ch/frontend/versions/pdf_file_with_annex/3117?locale=de
- Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG), SR 700
<https://www.lexfind.ch/tolv/139355/de>

4.12 Leitbild Davos

So wünschen sich Bevölkerung, Behörden und Gäste ihr Davos der Zukunft: Eine weltoffene Alpenmetropole mit einmaligem Charakter. Ein nachhaltig* gestalteter Lebens- und Wirtschaftsraum. Die Zahl der Menschen, die hier wohnen, nimmt stets leicht zu.

Stadt und Landschaft in einem, das ist das Einzigartige an Davos: Klar begrenzt auf Dorf und Platz die Stadt mit der verkehrsfreien Promenade und den zahlreichen Grünflächen. Gleich daneben der malerische Davosersee. Und ringsum die sorgfältig bewirtschaftete Kulturlandschaft – Zeugin der Walserstreusiedlung – mitten in der zauberhaften Bergwelt.

Die Einheimischen finden in Davos alles, was sie zur Gestaltung des Lebens brauchen. Vor allem auch günstigen Wohnraum und passende Arbeit. Nicht allein der Tourismus, auch Kongresse, Bildung, Forschung, Medizin, Landwirtschaft und Gewerbe bringen ihnen Verdienst. Alle fühlen sich zugehörig zum «Unternehmen Davos» und setzen sich ein, dass auch die Gäste sich hier willkommen fühlen.

Und die Gäste schätzen dies. Aus aller Welt zu jeder Jahreszeit kommen sie hierher für Sport, Erholung, Kultur und Begegnung. Vielen ist Davos zur zweiten Heimat geworden. Die Zweit- und Ferienwohnungen sind durchschnittlich während mehr als sechs Monaten im Jahr belegt. Die Wertschöpfung daraus lässt sich sehen.

Und was ist das Erfolgsrezept, das Davos soweit bringt? Auf Qualität von A bis Z zu setzen, auch auf Lebensqualität. Immer wieder die Verbindung von Altem mit Neuem zu wagen. Und stets auf allen Ebenen zusammenzuarbeiten, über alle Grenzen hinweg.

** Nachhaltig ist für uns nicht einfach ein Schlagwort. Nachhaltige Entwicklung verstehen wir im Sinne des Gipfels von Rio. Sie strebt eine solidarische, gut gebildete und gesunde Gesellschaft, eine leistungsfähige Wirtschaft und eine intakte Umwelt an, die auch nächsten Generationen ermöglicht, ihre Bedürfnisse zu befriedigen.*

4.13 Energie/Ökologie/Nachhaltigkeit

Der neue Stadtteil soll im grösseren Zusammenhang einer umfassenden Nachhaltigkeit gesehen werden. Die Tourismusdestination hat sich in Zusammenarbeit mit verschiedenen Leistungsträgern das ambitionierte Ziel gesetzt, bis 2030 CO₂-neutrale Ferien in Davos zu ermöglichen. Der Standard bezweckt eine umfassende Nachhaltigkeitsbeurteilung und integriert die drei Dimensionen des nachhaltigen Bauens – Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt – gleichermassen und umfassend. Ökologische Aspekte in der Freiraumgestaltung sind explizit zu berücksichtigen. Die Auftraggeberin und das Preisgericht sind sich bewusst, dass die im Programm definierten Anforderungen/ Bedürfnisse nicht ganz widerspruchsfrei zu den formulierten Zielen sind.

4.14 Mobilität und Verkehr

Der Start des heutigen einbahnigen, im Gegenuhrzeigersinn verlaufenden Verkehrsregime auf den beiden Strassenabschnitten Promenade und Talstrasse, soll um rund 200 Meter nach Südwesten verschoben werden. Womit die Promenade im Bereich der Parsennbahn und des Hotels Seehof verkehrsfrei werden kann (Ausnahme Zulieferdienste). Die Fahrbahnbreiten, Kurvenradien, Neigungen sowie erforderlichen Sichtweiten haben den kantonalen Vorgaben zu entsprechen. In Kurven (Einmündung) auf der Promenade ist der Begegnungsfall von Lastwagen und Bus und in Kurven (Einmündung) auf die Talstrasse ist der Begegnungsfall von Lastwagen und Lastwagen zu gewährleisten, denn die Busse des öffentlichen Verkehrs verkehren auf diesen beiden einbahnigen Strassen in beiden Fahrrichtungen.

Öffentlicher Verkehr

Im Bereich der verlängerten Bahnhofstrasse, vis à vis dem Seehofseeli, soll künftig der verschobene Bahnhof «Davos Dorf» samt Busterminal situiert sein. Die Busse des öffentlichen Verkehrs werden sehr wahrscheinlich auch künftig auf den beiden "einbahnigen" Strassenabschnitten Promenade und Talstrasse in beiden Richtungen verkehren.

Fussgänger:innen

Die vier Destinationen Bahnhof und Busterminal «Davos Dorf», die unterirdische Parkierungsanlage «Parsenn», die neuen südöstlichen Wohngebiete und die Parsennbahn sollen optimal und möglichst kreuzungsfrei für Fussgänger:innen miteinander verbunden werden. Es ist eine sichere, durchgängige und attraktive Gestaltung des Fussgänger:innennetzes aufzuzeigen.

Veloverkehr

Davos ist eine renommierte Bike-Destination. Dazu benutzen immer mehr Einheimische das Fahrrad für den Weg zur Arbeit, zur Schule oder für die Freizeitmobilität. Einem sicheren und attraktiven Veloverkehr ist daher ein besonderes Augenmerk zu schenken. Auf den beiden Einbahnstrassen ist der Veloverkehr seit einigen Jahren in beide Richtungen erlaubt. Die Planung des neuen Zentrums Dorf soll sicherstellen, dass Velofahrer:innen ein durchgängig sicheres Wegenetz vorfinden und von den umliegenden Quartieren den Bahnhof erreichen und genügend Abstellplätze auffinden.

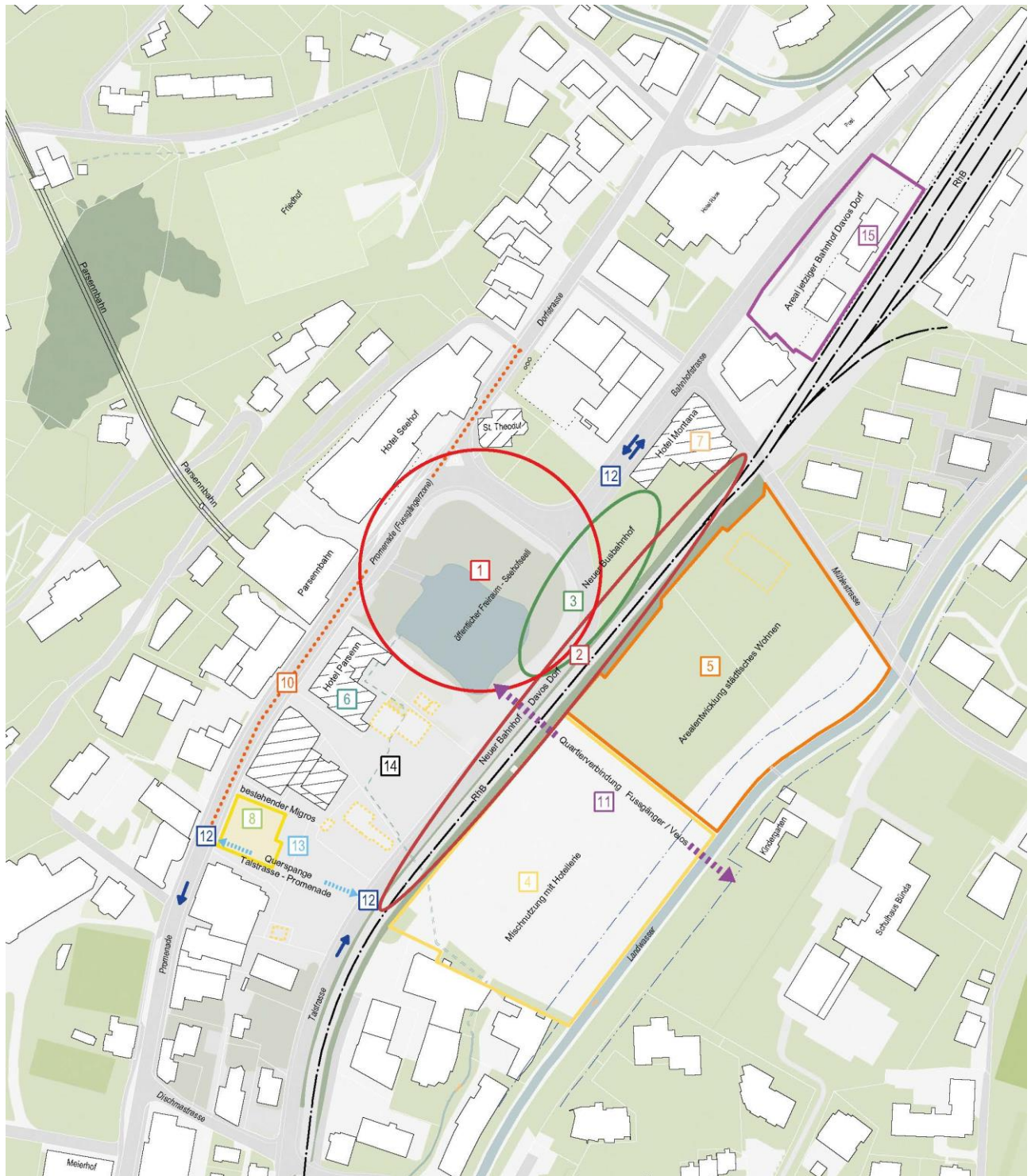
Anlieferung / Entsorgung / Vorfahrt

Für sämtliche, sich im Perimeter befindlichen Bauten, wie dem Nahversorger Migros, die Hotels entlang der verkehrsarmen Promenade, der Parsennbahn und dem am Bahnhofplatz angrenzenden Hotel, sind die Zu- und Wegfahrten mit Anliefer- und Entsorgungsfahrzeugen, samt den dazugehörigen Umschlagsplätzen, sicher zu stellen. Für die Anlieferung sowie für die Entsorgung sind von maximal 10 Meter langen Lastwagen (ausser Anlieferung Migros, siehe A03) auszugehen.

Für sämtliche, sich im Perimeter befindlichen Hotels, bei welchen eine Hotelvorfahrt nicht in der Parkierungsanlage «Seehofseeli» organisiert werden kann, ist eine separate Vorfahrt vorzusehen

Rettungsfahrzeuge

Es ist sicherzustellen, dass die einzelnen Liegenschaften durch die Blaulicht Organisationen (Polizei, Sanität und Feuerwehr) angefahren und verlassen werden können. Hierfür sind insbesondere die Vorgaben aus den «Richtlinien für Feuerwehruzufahrten, Bewegungs- und Stellflächen» der FKS einzuhalten. Bei dem verkehrsarmen Abschnitt der Promenade sollen versenkbare Poller dies zum einen sicherstellen und zum andern die Durchfahrt für unberechtigte verhindern.



(Wichtig: genaue Lage der jeweiligen Elemente innerhalb des Wettbewerbsperimeter ist Projektabhängig)

- | | |
|---|---|
| 1. öffentlicher Freiraum - Seehofseeli | 9. Parkierung / Einstellhalle «Seehofseeli (siehe Abb. 6) |
| 2. Neuer Bahnhof Davos Dorf (RhB) | 10. Fussgängerzone Promenade |
| 3. Neuer Busterminal | 11. Quartierverbindung / Personenunterführung |
| 4. Mischnutzung mit Hotellerie (DKBAG) | 12. Anschluss bestehendes Strassennetz |
| 5. Arealentwicklung städtisches Wohnen (Konsum) | 13. Querspange Talstrasse - Promenade |
| 6. Erweiterung Hotel Parsenn | 14. Öffentliche Nutzung |
| 7. Arrondierung Hotel Montana | 15. Areal des jetzigen Bahnhof Davos Dorf (RhB) |
| 8. bestehender Migros | |

5.1 Öffentlicher Freiraum – Seehofseeli und verkehrsfreie Promenade

Der Gestaltung des zentralen Freiraums und ihr Anknüpfungspunkt zur verkehrsfreien Promenade ist grosse Beachtung zu schenken. Es ist dieser neue öffentliche Raum, der den Mehrwert der Umgestaltung im Wesentlichen definieren wird – für Einheimische wie für Gäste. Neben Gesprächen mit Anstösser:innen haben zur Definition der Anforderungen an diesen erneuerten öffentlichen Raum zwei partizipative Veranstaltungen mit Vertretenden aus der Davoser Bevölkerung stattgefunden.

Am neuen Zentrum in Davos Dorf soll eine öffentliche, flexibel beispielbare Fläche entstehen, auf der neben Konzerten, Märkten, Festanlässen auch gastronomische Verpflegungsmöglichkeiten stattfinden können. Der neue Freiraum soll generationengerecht gestaltet sein und sowohl für Familien, Jugendliche wie auch für Betagte Verweilmöglichkeiten bieten. In die Freiraumkonzeption ist zwingend auch der neue verkehrsfreie Abschnitt der Promenade miteinzubeziehen. Auch sie gilt es zu gestalten und sofern es sinnvoll erscheint, in die Nutzungskonzeption von Märkten und Veranstaltungen einzubeziehen.

Die Freifläche und die verkehrsfreie Promenade sind so zu gestalten, dass sie sowohl den gewünschten Funktionalitäten gerecht werden, als auch in Zeiten, an welchen keine Veranstaltungen stattfinden, einen attraktiven städtischen Frei- und Erholungsraum bilden. Zudem gilt es zu beachten, dass sinnvolle Nutzungskonzeptionen sowohl im Sommer wie auch im Winter möglich sind. Die (Licht-) Stimmung sollte saison- und anlassgerecht ausgelegt sein sowie zu Davos passen.

Die neue Freifläche soll attraktiver und repräsentativer Ankunftsort von Davos werden, der durchaus auch Kunst beherbergen darf. Gesucht sind Lösungen, die einen möglichst durchgängigen Freiraum vom neuen Bahnhof bis zum verkehrsbefreiten Abschnitt der Promenade, der Talstation der Parsennbahn, dem Hotel Seehof und der Kirche St. Theodul bieten und die den neuen Freiraum möglichst stark vom motorisierten Individualverkehr entflechten bzw. entlasten.

Auf die Konzeption der Schnittstellen mit der Umgebung und einem engen Bezug zu den Nutzflächen der umliegenden Bauten ist grosser Wert zu legen. Die umliegenden bestehenden und neuen Nutzungen, sowie die Zu- und Ausgänge der Einstellhalle sollen helfen, den neuen Freiraum zu beleben und zu bespielen. Dazu zählen insbesondere die Hotels «Seehof», «Parsenn» und «Montana», die Talstation der Parsennbahn, der neue Bahnhof, die neuen Einkaufsmöglichkeiten und eine neue einzuplanende öffentlichen Nutzung gemäss Punkt 5.14.

In der Freiraumgestaltung ist, im Zusammenspiel mit der Überdeckung der Einstellhalle, auf ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Grünfläche und Hartfläche zu achten, artenreiche und standort-gerechte Begrünung und Bepflanzung und eine grüne Oase sind gewünscht. Wasser soll auch in der neuen Konzeption des Freiraumes ein wichtiges Element bilden, ein See ist jedoch nicht zwingend. Als zwingend hingegen wird die Schaffung einer Möglichkeit für das Eislaufen im Winter erachtet.

5.2 Neuer Bahnhof Davos Dorf (Rhätische Bahn AG)

Im neuen Bahnhofsgebäude sollen rund 500 m² ebenerdige publikumsorientierte Nutzungen (Verkaufsflächen) entstehen. Die räumlichen Anforderungen sind dem Programm, gemäss der der Beilage A02 – Raumprogramm Bahnhofsgebäude zu entnehmen. Die Anforderungen an die Taxi- und Kurzzeitparkplätze sind im Kapitel 5.3 enthalten.

Die technischen Anforderungen an die Perronanlagen und Perrondächer sind ebenso in der Beilage A02 angegeben. Es sind zwei seitliche Perrons mit den beiden mittigen Gleisen vorzusehen. In der Beilage B07 – Technische Zeichnungen Rhätische Bahn ist das anzuwendende Lichtraumprofil, sowie das Schema eines Perrondaches dargestellt. Der Gleiskorridor wird vorgegeben.

5.3 Neuer Busterminal

Grundsätzliche Überlegungen:

Durch verschiedene anstehende Projekte werden sich in Zukunft die Randbedingungen für den Busverkehr grundsätzlich ändern. Aus diesen Gründen könnte in Zukunft der Bahnhof Dorf und der zugehörige Busterminal ein zentraler öV-Hub werden. Somit müssen bei der Planung des Busterminals alle Linien (egal aus welcher Richtung ankommend) am Bahnhof Dorf oder in unmittelbarer Distanz dazu auch wenden können (Verkehrsbeziehungen so planen). Bei der Planung des öV-Hubs werden Lösungen klar bevorzugt, welchen es gelingt, dass vor dem neuen Bahnhof der Rhätischen Bahn eine möglichst grosse Transparenz zur neuen Freizone besteht und der neue Busbahnhof diese nicht verstellt.

Halteketten neuer Busterminal

Insgesamt müssen im Bereich des neuen Bahnhofs Davos Dorf 6 Halteketten für den öffentlichen Bus angeordnet werden. Von den 6 Halteketten müssen deren 4 Halteketten für Gelenkbusse unmittelbar beim Bahnhofsgebäude angeordnet werden. 2 weitere Halteketten (wenn möglich für Gelenkbusse, fall nicht möglich für Solobusse) können auch im Bereich des neuen Bahnhofs entlang der neuen Hauptverkehrsachse eingeplant werden (je Fahrtrichtung eine Haltekante).

Mit dieser Grundlage sind meist zieltreue Halteketten möglich, was die Orientierung und Lenkung der Fahrgäste wesentlich erleichtert. Zudem ist damit gewährleistet, dass die am neuen Terminal beginnenden Busse auch eine gewisse Aufenthaltszeit bzw. Pufferzeit aufweisen können.

Grundsätzlich gelten folgende Anforderungen:

- Die Halteketten müssen dem Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) entsprechen und hohe Halteketten von 22 cm aufweisen.

- Im Bereich des neuen Busterminals oder in unmittelbarer Nähe muss ein Wenden sowohl von/nach Süden (Davos Platz) als auch von/nach Norden (Davos Wolfgang) möglich sein.
- Die Bereiche Bushaltestellen, Parkplätze für den MIV, Halteplätze für Taxi und Hotelbusse müssen klar voneinander getrennt sein. Transparenz auf den öffentlichen Platz gewährleisten.
- Der Busterminal soll übersichtlich gestaltet sein.
- Geometrie / Abmessungen und Infrastruktur zu den Haltekannten
Die Breiten der Bus-Perrons sind entsprechend Ihrer Nutzung (ein- oder beidseitige Anlegekante), Ihrer Bestückung (Stützen, Sitzbänke, Infoterminals, usw.) und des BehiG genügend breit zu planen.
- Ein gedeckter Wartebereich ist vorzusehen. Die Haltekannten können, sofern sich dies städtebaulich gut integrieren lässt, überdacht sein. (projektabhängig)

Oberirdische Parkierung für Velo und MIV im Bereich Bahnhof / Busbahnhof

- 2-3 Taxiwartepplätze
- 3-4 Wartepplätze / Vorfahrt für Hotelbusse
- 10-12 Kurzzeitparkplätze für MIV
- 90 gedeckte Veloabstellplätze (mindestens 20 im Bereich Bahnhofgebäude, restliche im Bereich Bahnunterführung möglich)

Kurzzeit- und Taxiparkplätze in Bahnhofsnähe dürfen eine maximale Entfernung von 30m an den Mittelpunkt des Gebäudes aufweisen.

Anlieferung / Entsorgung: Die Nebennutzungen beim Bahnhofgebäude wie Kiosk, Take Away, usw. müssen mit mindestens 8.00 Meter langen Lastwagen angeliefert werden können, ohne dass der Warenumsatz den Busbetrieb oder die Vorfahrt und Parkierung behindert. Ebenfalls sind die entsprechenden Einrichtungen für die Entsorgung und eine ungehinderte Zugänglichkeit für Entsorgungsfahrzeuge vorzusehen, ohne dass der übrige Betrieb auf dem Busterminalplatz behindert wird. Für die Entsorgung sind von maximal 10 Meter langen Lastwagen auszugehen.

5.4 Mischnutzung mit Hotellerie (Davos Klosters Bergbahnen AG)

Auf dem Areal der Davos Klosters Bergbahnen AG ist ein Nutzungsmix von Wohnen (bewirtschaftetes Wohnen) und Gewerbe (Hotel, Personal, Läden und Gastronomie) geplant und es ist die maximal mögliche Ausnutzung nachzuweisen. Im Erdgeschoss ist eine gewerbliche Nutzung mit Verkaufs- und Gastroflächen oder auch touristische «Schlechtwetternutzungen» vorzusehen. Zudem ist auf dem Areal die Zufahrt und Parkierungsmöglichkeit von 8 Reiseautos, möglichst mit kurzer Fusswegverbindung zur Bahnunterführung, einzuplanen. Die Abstellplätze für die Reiseautos sind so zu dimensionieren, dass bis zu 15.00 m lange Reiseautos mit rund 3.00 m langen Anhängern (Gesamtfahrzeugkombinationslänge 18.75 m) abgestellt werden können, einschliesslich Wendemöglichkeit. Es ist sicherzustellen, dass die einzelnen Abstellplätze sicher angefahren und verlassen werden können (möglichst keine Rückwärtsfahrten). Eine Etappierung muss möglich sein.

5.5 Arealentwicklung Zone städtisches Wohnen (Immobilien Genossenschaft Konsum)

Auf dem Areal der Immobilien Genossenschaft Konsum ist eine Wohnnutzung für Einheimische mit flexiblem Wohnungsmix geplant und es ist mindestens 80% der möglichen Ausnutzung nachzuweisen. Den Aspekten der siedlungsbaulichen Qualität sowie der Wohnqualität soll besondere Beachtung geschenkt werden und die vorherrschende Bebauungsstruktur ist zu berücksichtigen.

Im Erdgeschoss sind ca. 400 m² für Dienstleistungsbetriebe/mässig störende gewerbliche Nutzung/Lager EG mit LKW-Zufahrt vorzusehen.

Die Gebäude müssen so konzipiert sein, dass eine Etappierung über mehrere Jahre möglich ist. Die Erhaltung einer gewissen Durchsicht in die Berge vom Freiraum «Seehofseeli» aus wird als wichtiger qualitativer Aspekt gewertet.

5.6 Erweiterung Hotel Parsenn

Das 3-Sterne Hotel Parsenn soll um 50 Betten (ca. 25 Zi. à 30 m²) erweitert werden. Ein entsprechender Erweiterungsbau (ca. 1'200 m² BGF) ist im städtebaulichen Konzept auszuweisen, dabei kann auch die Parzelle der Gemeinde beansprucht werden. In der neuen Parkgarage sind 30 neue PP mit direktem Zugang zum Hotel einzuplanen.

5.7 Arrondierung Hotel Montana (Davos Klosters Bergbahnen AG)

Das Gebäude des Hotel Montana ist zu erhalten. Im südlichen Aussenraum soll eine Terrasse auf dem Niveau des Bahnhofplatz entstehen. Die Hotelanlieferung erfolgt über den Bahnhofplatz.

5.8 Ersatzneubau Migros (Genossenschaft Migros Ostschweiz)

Das Gebäude der Migros ist durch einen Neubau im Wettbewerbsperimeter zu ersetzen. Das neue Gebäude ist im Volumen, dem abgegebenen Raumprogramm entsprechend, nachzuweisen. Die entsprechenden Nutzungen sind nach Möglichkeit auch kombinierbar mit öffentlichen Nutzungen nach Punkt 5.14.

5.9 Parkierung / Einstellhalle «Seehofseeli», «Bergbahnen» und «Konsum»

Die heutigen, offenen Parkplätze sollen weitgehend in den Untergrund verlegt werden, ausgenommen drei Flächen für Kurzzeitparking. Die Gesamtzahl der Parkplätze wird gegenüber heute reduziert. In der unterirdischen Parkieranlage, welche sich in einen nördlichen und südlichen Sektor unterteilen, sollen Parkplätze für Langzeit-Parker, wie Tagestouristen (Parsennbahn) und Hotelgäste, Kurzzeit-Parker, wie Besucher der Gewerbebetriebe und Einkaufsmöglichkeiten und für Private untergebracht werden. Die zu den einzelnen Nutzungen wie Hotels usw. zugeteilten Parkplatzeangebote sollen jeweils einen direkten Zugang zu den entsprechenden Nutzungen haben.

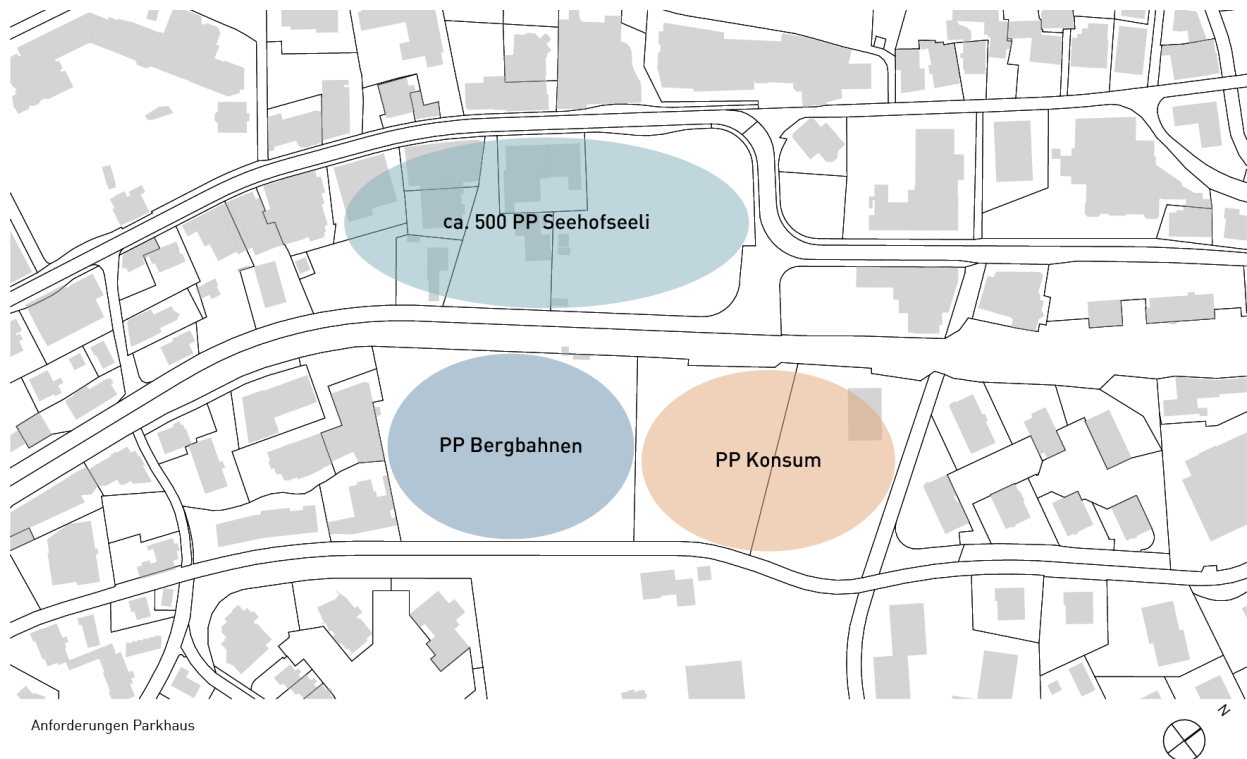


Abbildung 6: Schematische Übersicht Parkierung TG

Einstellhalle «Seehofseeli»

- ca. 500 öffentliche Parkfelder (bereits reduzierte Anzahl)
- direkter Anschluss zu den einzelnen Nutzungen wie Hotels, Parsennbahn, Bahnhof usw.
- Bereich Kurzzeitparkplätze (Gewerbe, Einkauf...)
- Bereich Ganztagesparkplätze (Bergbahn, Tourismus...)
- Privatparkplätze (Hotels)
- Ausgleich für entfallende Parkplätze

Einstellhalle «Bergbahnen»

- ca. 150 private Parkfelder (Hotel, Bewirtschaftetes Wohnen, Gastronomie und weitere gewerbliche Nutzungen)
- Erschliessung über Mühlestrasse möglich (wenn zusätzlich öffentliche PP für die Bergbahn notwendig sind, mit TG «Seehofseeli» verbinden)

Einstellhalle «Konsum»

- min. 100 private Parkplätze für die Wohnnutzung des Areals
- Erschliessung über Mühlestrasse für Privatparkplätze möglich.

Allgemeine Anforderungen Einstellhallen

- Die lichte Höhe der Parkieranlagen muss min 2.30 m betragen.
- Die Parkplätze sollen generell 2.60 m breit sein.
- Sämtliche Parkplätze in der Parkieranlage «Seehofseeli» werden über eine Schrankenkasenanlage mit zwei Schrankenanlagen bewirtschaftet. Auf eine komfortable Zu- und Wegfahrtsituation ist zu achten. Vor der Schrankenanlage (zwei Anlagen je Fahrtrichtung) muss ein Stauraum von rund 60 Metern (6.00 Meter je Fahrzeug) vorhanden sein.
- Die Erschliessung des Parkhauses erfolgt ab der Bahnhofstrasse. Da die Zu- und Wegfahrt aus und in allen Richtungen im freien Verkehrsablauf zu den Morgen- wie Abendspitzenstunden im Bereich von ausreichend bis überlastet sein wird, müssen diese sehr sorgfältig geplant werden, um grössere Rückstaus zu verhindern. Verschiedene Lösungsansätze wie z.B. eine Lichtsignalanlage, separate Linksabbiegespur oder auch kreuzungsfreie Anschlüsse sind zu überprüfen.
- Die Ein- und Ausfahrten in die Einstellhalle sind möglichst zurückhaltend, aber übersichtlich und gut befahrbar in die Situation zu integrieren.
- Sämtliche Parkieranlagen müssen sicher, einfach verständlich, übersichtlich, transparent und fahrfehlerverträglich gestaltet sein.
- Auf Grund der hydrologisch-geologischen Situation wird im Hinblick auf die Baukosten und den Umweltschutz empfohlen die unterirdischen Parkieranlagen eingeschossig zu halten. Insbesondere die Verankerungen gegen Auftrieb würden bei einer mehrgeschossigen Anlage die Baukosten unverhältnismässig steigern.
- Auf- und Abgänge, Rampen und Lüftungsanlagen sind in das Freiraumkonzept zu integrieren, sodass eine hochwertige Parkieran- wie Freiraumanlage entsteht, die sich im Idealfall gegenseitig befruchten.

5.10 Fussgängerzone Promenade

Das Trasse der Promenade im Bereich der Parsennbahn und des Hotel Seehof soll als verkehrsfreie Fussgängerzone gestaltet und in die Konzeption des gesamten Freiraumkonzepts einbezogen werden (siehe auch 5.1). Die Promenade muss dabei für die Zulieferung und Vorfahrt der Anstösser:innen sowie für Rettungsfahrzeuge befahrbar bleiben. Der Strassenraum soll für Nutzungen wie z.B. Events, Markt, Aussengastronomie, Musik etc. bespielt werden können und zu einem Teil des Freiraumes werden.

5.11 Quartierverbindung / Personenunterführung

Die Bahnunterführung soll eine attraktive, sichere und bequeme Verbindungen zwischen den südlich der Bahnhofstrasse liegenden Nutzungen wie neue Wohngebiete, dem Bahnhof, dem Busterminal und den nördlich der Bahnhofstrasse liegenden Zielen, wie die Parsennbahn, dem Grün- und Erholungsraum «Seehofseeli» usw. bilden.

Die Unterführung soll von Fussgänger:innen und Velofahrer:innen benützt werden. Daher soll die Unterführung in Ihren Abmessungen grosszügig ausgelegt werden (Breite 6.00 bis 8.00 m,

lichte Höhe min. 2.50 m) und die Neigungen der Rampen möglichst gering sein. Die Unterführung muss behindertengerecht ausgestaltet werden.

5.12 Anschluss bestehendes Strassennetz

Aufgrund der Verlegung des Bahnhofs sowie der Verkehrsbefreiung eines Teils der Promenade muss die Kantonsstrassenführung neu konzeptioniert werden. Der Start des heutigen einbahnigen, im Gegenverkehrsregime verlaufenden Verkehrsregime auf den beiden Strassenabschnitten Promenade und Talstrasse, soll um rund 200 Metern nach Südwesten verschoben werden. Die Änderung der Hauptstrassenachse (Verlängerung Bahnhofstrasse, Abschnitt der Talstrasse mit Gegenverkehr, Querspange) ist projektabhängig.

5.13 Querspange Talstrasse – Promenade

Für die Umlegung der Kantonsstrasse sind die Projektierungsgrundlagen des TBA Graubünden, insbesondere die Regelquerschnitte sowie die allgemein gültigen Projektierungsnormen, anzuwenden. Die Strassenführung ist auf ihre optimale Befahrbarkeit auszulegen, in besonderer Berücksichtigung auf die Sichtweiten, Fahrgeometrien (Schleppkurven) und das Höhenprofil. Eine allfällige Anpassung des Temporegimes ist zu begründen.

5.14 Öffentliche Nutzung

Im Wettbewerbsperimeter sollen zur Belebung des neuen Zentrums auch öffentliche Nutzungen vorgesehen werden. Damit kann etwa der Ersatzneubau der Migros zu einem neuen Gemeindezentrum kombiniert werden. Denkbar ist etwa die Einbindung der heute im Schweizerhaus situierten Davoser Bibliotheken (ca. 450m²) in einen Bau mit publikumsreichen Nutzungen wie Einkaufen oder Café (vgl. Punkt 5.8) oder auch eine neue anziehende Nutzung, die zum Beispiel den Forschungsplatz Davos im Sinne einer Erlebniswelt (in Anlehnung an Projekte wie dem Technorama) erfahrbar machen. Auch ein Informationsposten für die Tourismusorganisation wäre denkbar. Die entsprechenden Nutzungen sind auf die Gestaltung des Freiraums abzustimmen beziehungsweise sie darin einzubeziehen. Aussagen, Ideen und Konzepte zur Aneignbarkeit des öffentlichen Freiraums sind erwünscht.

5.15 Areal des jetzigen Bahnhof Dorf (RhB Immobilien AG)

Durch die Verlegung des Bahnhofs Dorf inklusive Busterminal entsteht im Bereich des jetzigen Bahnhofareals eine Veränderung der Standortqualität. Aus einem öffentlichen, frequentierten Standort wird ein peripherer. Die RhB Immobilien AG ist bestrebt, den Standort in der Zentrumszone so rasch wie möglich attraktiv neu zu überbauen, zu verdichten und städtebaulich optimal einzubinden. Im Rahmen des Projektperimeters ist daher ein Vorschlag im Umgang mit dem brachgelegten Areal des jetzigen Bahnhofs zu machen. Das Areal soll einer neuen Nutzung zugeführt werden und ist in die städtebaulichen Überlegungen miteinzubeziehen und im Gipsmodell Kubisch darzustellen. In Abstimmung mit der Gemeinde (Ausnützungstransfer) darf das Areal mit einer BGF von max. 4500 m² überbaut werden. Es sind max. 6 oberirdische Geschosse möglich. Die Erdgeschossfläche soll möglichst fei und flexibel nutzbar sein. Büros, nichtstörende Gewerbe und Dienstleistungen sind ebenso gut vorstellbar wie Detailhandel. Die Höhe des Erdgeschosses darf max. 4.5m betragen (nach Baugesetz). In den Obergeschossen ist ein Wohnungsmix von 30-35 Erstwohnungen vorgesehen. Die

Parkierung muss nach Baugesetz auf dem Areal gelöst werden und es sind 4 offene Kurzzeitparkplätze einzuplanen. Nach Möglichkeit sollte nur ein Untergeschoss geplant werden (Grundwasser) und es ist darauf zu achten, dass genügend Lagerfläche für die Erdgeschossnutzung vorhanden ist. Die Zufahrt / Erschliessung der Parzelle hat direkt ab Bahnhofstrasse gemeinsam mit der bestehenden Erschliessung des Nachbargebäudes zu erfolgen.

6 Schlussbestimmungen

6.1 Urheberrecht

Das Urheberrecht an den Wettbewerbsbeiträgen verbleibt bei den Teilnehmer:innen. Die eingereichten Unterlagen der mit Preisen und Ankäufen ausgezeichneten Wettbewerbsarbeiten gehen ins Eigentum der Auftraggeberin über.

Die Publikation der Projekte durch die Auftraggeberin erfolgt unter vollständiger Angabe der Autorenschaft, ein spezielles Einverständnis ist nicht erforderlich. Publikationen von Wettbewerbsbeiträgen durch ihre Verfasser:innen, im Nachgang der Veröffentlichung des Wettbewerbsresultats durch die Auftraggeberin, bedürfen keiner Genehmigung durch die Auftraggeberin.

6.2 Streitfälle

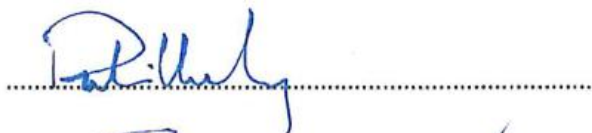
Es ist ausschliesslich schweizerisches Recht anwendbar. Zuständig sind die ordentlichen Gerichte. Gerichtsstand ist am Sitz der Auftraggeberin.

Mit der Teilnahme am Wettbewerbsverfahren anerkennen die Teilnehmer:innen die Vorgaben des Programms und die Entscheide des Preisgerichts in Ermessensfragen.

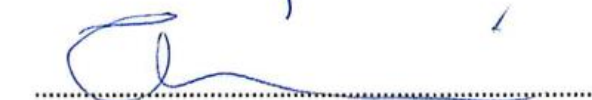
6.3 Genehmigung

Das vorliegende Programm wurde von der Auftraggeberin und dem Preisgericht genehmigt.

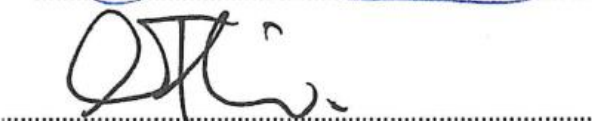
Philipp Wilhelm



Cornelia Deragisch



Christian Florin



Vidal Schertenleib



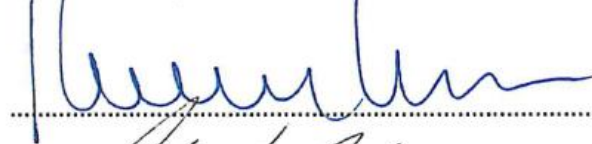
Frank Kaufmann



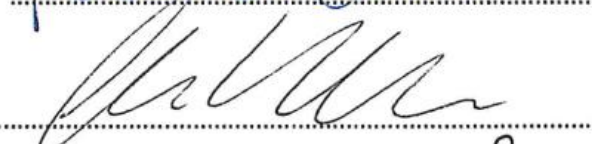
Emanuel Christ



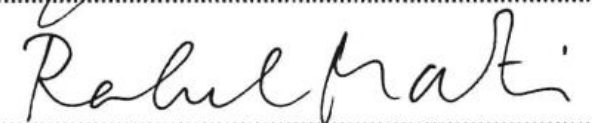
Thomas Hasler



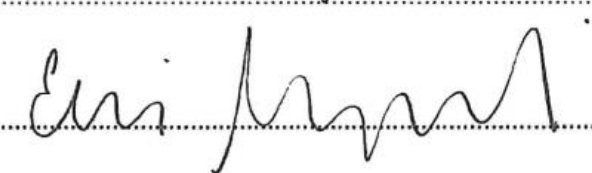
Stefan Kurath



Rahel Marti



Elli Mosayebi



Lukas Schweingruber

