



Übersichtsplan 1:1000



Berglandschaft Siedlungsraum Stadtkörper Parnsplatz als Epizentrum Schwarzplan 1:5000

**ENDSTATION SEHNSUCHT**  
 Was ist es, das die Städter aus dem Unterland immer wieder ins Gebirge zieht? Sie suchen Ruhe, Weite und die Nähe zur Natur. Es sind die Bilder von klaren Bergseen, unberührten Schneehängen und gelben Lärchenwäldern, die sich in unsere Tagträume an grauen Bürotagen einschleichen. Wie schön ist dann der Moment, in dem wir aus dem Zug aussteigen und uns mitten in unseren Träumen wiederfinden. Längst vorbei sind die Zeiten, in denen die Reise in die Berge mit körperlichen Strapazen oder Lebensgefahr verbunden sind. Die Qualität einer gemütlichen Anfahrt im Zugpolster, mit viel Beinfreiheit und Gepäckstauraum, oder ein gut ausgebautes Strassennetz wird vorausgesetzt. Das Umsteigen muss reibungslos klappen, eine Infrastruktur für jegliche Eventualitäten wird erwartet und zudem soll alles schön sauber und



Inspiration Bergsee

bequem sein. Die Annehmlichkeiten eines modernen Lebensstils stehen unweigerlich in Konkurrenz mit der pittoresken Idylle.



Grundlegende Konzeptskizze

**DAS BILD DER STADT**  
 Wer nach Davos kommt, findet die Zutaten beider Welten: Ein einwandfrei funktionierendes, übersichtliches Verkehrssystem und alle möglichen Dienstleistungen in kurzer Distanz eingebettet in eine Platzgestaltung mit Espen und Lärchen. Eine glitzernde Wasserscheibe spiegelt die umliegenden Berggipfel und die hölzernen Dächer, die auf schlanken Stützen schweben. Busse und Autos teilen sich den Platz zwischen chaussierten Flächen mit Fussgängern und Velos. Die südliche Platzecke führt auf einer sanften Geländeneigung in die Bahnunterführung für den Langsamverkehr. Unterhalb der Platzzebene, und somit die freie Durchsicht nicht behindern, bedient der grosse Bahnhofshop die Passanten. So drückt sich nur das

Bahnhofscafé mit zwei weiteren Verkaufsräumen unter dem Dach zwischen Perron und Buskanten. Inmitten der Verkehrsinfrastruktur ist dies zwar ein sehr belebter, aber keineswegs hektischer Ort. Die einer Gebirglandschaft nachempfundene Vegetation verbreitet Gelassenheit und macht die Wartezeit zu einem erfreulichen Erlebnis.

**EIN PLATZ FÜR ALLE**  
 Der neuartige Freiraum, aufgespannt zwischen Bahnhof und Parnsplatz, zwischen Migros und der Kirche St. Theodul, bietet sowohl eine Bühne des Ankommens für Besuchende aus nah und fern, als auch täglicher Lebensraum für die ständigen Bewohner von Davos. Es ist ein poröser Gemeinschaftsplatz für eine Stadt mit unterschiedlichen Nutzungsintensitäten und Tempowechseln.



Manifest

Das abstrahierte, in den städtischen Kontext übersetzte Bild des Bergsees, zugleich Gesicht und Visitenkarte des Ortes, wird gerahmt von zwei zentralen Achsen des städtischen Lebens in Davos. Die Promenade kann nach ihrer Befreiung vom motorisierten Verkehr durch die anliegenden Publikumsnutzungen bespielt und ihrem Namen endlich gerecht werden. Quer dazu bekommt die neue Unterführung eine grosse Bedeutung nicht nur als wichtige Erschliessungsschse, sondern auch als Ort zum Verweilen. In der Erweiterung des Hotel Parnsenn könnte eine Hotelbar am Platz eingerichtet werden, welche Passanten zu einer Pause einlädt. Daneben soll sich das Erdgeschoss im neuen Migros-Gebäude auf alle Seiten öffnen und mit einem kombinierten Angebot von Detailhandel, Gastronomie und Kultur gleichermaßen Einheimische wie Gäste anziehen. Der neue Parnsplatz wird damit zu einem wichtigen Schnittpunkt und frei benutzbaren Aufenthaltsort für alle Menschen. Hier trinken morgens Rentner mit Pendlerm Kaffee, treffen Bäckerinnen beim Mittagessen auf Bikerinnen, beaufsichtigen Eltern gemeinsam die Kinder beim Plantschen im See und stossen Feierabendbiere mit Après-Ski-Drinks an. Für grosse Veranstaltungen lässt sich der künstliche See entleeren, so dass eine einzige zusammenhängende Fläche zwischen der Promenade und der Bahnhofstrasse, zwischen der Kirche und dem Migros-Gebäude zur Verfügung steht. Im Winter verwandelt sich die ganze Scheibe in ein riesiges Eislauffeld.

**SIEBEN AUF EINEN STREICH**  
 Die neue Unterführung löst mehrere Schwierigkeiten auf einmal. Der Langsamverkehr erhält eine Nord-Süd-Achse, die sich mit der Promenade und dem Weg entlang des Landwassers verknüpft. So können die verschiedenen Verkehrsströme weitgehend entflochten werden. Auch die Erschliessung des Bahnhofes und die Übergänge der Rampen zu den Perrons funktionieren optimal und separat von der Fahrradstrecke. Ausserdem befindet sich einer der Hauptzugänge der Tiefgarage in der Unterführung. Die grosszügige Breite und die sanfte Verschmelzung mit dem Terrain an den Ausgängen lassen die Gebiete südlich und nördlich der Bahnlinie stärker zusammenrücken. Die trennende Wirkung des Gleisfeldes wie auch die negative Wahrnehmung eines unterirdischen Tunnels verblasen. Zusätzliche Anziehungskraft gewinnt



Hohe Nutzungsdichte auf dem Parnsplatz



die Traverse durch die Verlegung des Bahnhofshops in den Untergrund. Dieser Kniff schafft sowohl eine angenehme Atmosphäre mit transparenten Wänden im Durchgang als auch eine weitgehend unverstellte Sicht bei der Ankunft auf dem Bahnhofplatz.

#### URBANES ZENTRUM

An seiner südwestlichen Kante wird der Parsennplatz durch ein ebenfalls neu gestaltetes Areal definiert. Dieses soll mit kompakten fünf- bis sechsgeschossigen Gebäuden eine grosse Dichte mit urbaner Ausstrahlung erhalten. Die Erdgeschosse sind von öffentlichen Angeboten belegt, die sich um einen innenliegenden, hofartigen Platz gruppieren. Eine breite Auskrägung auf alle Seiten macht das Migros-

Gebäude zu einem sich auf alle Seiten orientierenden Zentrum. Mehrere Eingänge führen in die heterogenen Nutzungen, zu denen eine grosse kulturelle Institution im Obergeschoss gehört. Ein Café soll den rückwärtigen Raum bespielen und zusammen mit der Restaurant-Terrasse des Hotel Parsenn einen introvertierten städtischen, eher ruhigeren Ort schaffen.

#### HOTELQUARTIER

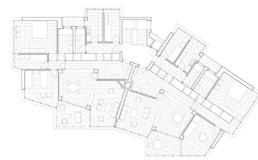
Ennet der Bahnlinie erhebt sich eine grosse neue Überbauung, wo bisher zwar keine Hochbauten die Sicht störten, aber auch eine riesige untergenutzte Fläche an bester Lage ein städtisches Gefühl verhindert. Ein mäandrierender öffentlicher Raum knüpft direkt an die Unterführung an und führt die Besu-

cher zu den Gewerbe- und Gastronomienutzungen im Erdgeschoss der zu einem Cluster zusammengeführten Punktbauten. Diese sind so gesetzt, dass alle möglichst günstig zur Sonne stehen und Durchblicke in verschiedene Richtungen gewährleistet sind. Die Gebäudefluchten zwischen Promenade und Bahntrasse erhalten eine visuelle Weiterführung. Unterschiedliche Gebäudehöhen unterstützen den Eindruck einer lockeren Siedlung. Die zentrale Terrasse steht als weiterer flexibel nutzbare städtische Raum für alle möglichen Anlässe zur Verfügung.

#### GENOSSENSCHAFTSSIEDLUNG

Auch diese Überbauung entsteht nach dem Prinzip der wie zufällig in die Landschaft gestreuten Bauten, deren Positionen aber sehr überlegt sind, da sie sich am Sonneneinfall und den Sichtachsen orientieren. Die Abstände zwischen den Wohngebäuden sind grösser als zwischen den Hotelbauten und die Zwischenräume sind bis auf die Erschliessungsweg begründet. Für das Parking ist ein minimaler Aushub notwendig, da es in der höchsten Geländecke eingegraben wird. Die Einfahrt verschwindet unweit von der Strasse entfernt im Gebäude. Die notwendigen Dienstleistungsbetriebe befinden sich im Erdgeschoss entlang der Quartierverbindung. So bleibt die Siedlung trotz ihrer Lage direkt am Bahnhof zurückgezogen und ruhig. Jeweils in den nördlichen Gebäudeecken, in den «Gelenken», sitzen die Erschliessungskerne. Auf jedem

Geschoss erschliessen sie zwei bis drei Wohnungen, je eine Familienwohnung im kleineren Gebäudelflügel und daneben zwei kleine Wohnungen, welche sich bei Bedarf in einer grossen Wohnung zusammenfassen lassen. Grosse Wohnräume besetzen die Südseiten jeder Wohnung, während die kleineren Nebenräume im Norden angeordnet sind. Auf dieser Grundlage kann ein breiter Wohnungsspiegel mit ausschliesslich mehrseitig ausgerichteten Wohnungen mit hoher Lebensqualität entwickelt werden.



Referenz Wohngebäude (Angelo Mangiarotti/ Bruno Zevi, Milano 1960-62)

#### AREAL ALTER BAHNHOF

Wo jetzt noch der Bahnhof Davos Dorf steht, sollen in Zukunft drei Punktbauten ins gewachsene Stadtegefüge integriert werden. Durch ihre Unterteilung und die Höhenabstufung belassen auch sie möglichst viele Durchblicke und Aussicht auf die Berggipfel. Beidseitig folgen ihre Kanten den vorhandenen Stras-

senfluchten. Das südlichste Gebäude übernimmt von seinem Nachbarn auch das Thema des hervortretenden Erdgeschosses mit öffentlichen Nutzungen. Auf dieser Basis erhebt sich ein dreigeschossiger Wohnbau. Das mittlere Gebäude zählt sechs Geschosse mit einem Verkaufsraum im Erdgeschoss. Der fünfgeschossige Bau im Norden folgt dem Beispiel des benachbarten Neubaus und zieht sich etwas von der Strasse zurück, so dass ein kleiner Vorplatz entstehen kann. Hier könnte sich im Erdgeschoss ein Dienstleistungsbetrieb einmieten, der auch den städtischen Aussenraum zu bespielen vermag. Auf der strassenabgewandten Seite steht ein länglicher Hof den Bewohnern der oberen Geschosse zur Verfügung. Die Eingänge zu den Wohnungen befinden sich in allen drei Häusern auf dieser Hofseite in einem eingezogenen, überdeckten Vorbereich.

#### EINSTELLHALLEN

Die Einfahrten in die Parkhäuser «Seehofseeli» und «Bergbahnen» liegen unmittelbar nebeneinander hinter dem Migros-Gebäude, abseits der wichtigen Fussgängererschliessungen. Dank dem Niveauunterschied braucht es keine langen Rampen und die Stauräume sind gänzlich eingehaust, so dass die Umgebung möglichst geringfügig durch die Motorfahrzeugemissionen gestört wird. Der unterirdische Bahnhofshoop mit seinen allseitig verglasten Wänden bringt Licht, eine verbesserte Orientierung und ein Gefühl der Sicherheit auch für die





Tiefgarage. Mit seinen langen Öffnungszeiten ist der Laden zu den meisten Tageszeiten bedient und bietet so dem Parking eine gewisse Überwachung. Die beiden wichtigsten Ausgänge bringen die Gäste in die Unterführung oder direkt in das Bahnhofsgelände. Ein weiterer öffentlicher Ausgang befindet sich neben dem See. Die Hotels Montana, Seehof und Parsenn, wie auch die Pansenbahn und die Migros verfügen über direkte Aufgänge in ihre Gebäude.

**VERKEHRSKONZEPT**

Der Fokus lag auf einem konfliktfreien Verkehrsnetz mit möglichst kurzen Wegen für alle Verkehrsteilnehmenden. Für den Langsamverkehr – Velos, Fussgänger und fahrzeugähnliche Gefährte – wurde ein

durchgängiges, attraktives und feinmaschiges Wegenetz nördlich und südlich der Bahnlinie mit Anschluss an das Landwasser angelegt. Die Unterführung unter der Bahnlinie als Brennpunkt sowohl für Fussgänger als auch Velofahrer ist grosszügig und freundlich gestaltet. Dort befindet sich auch die Veloparkierung mit direktem Zugang zu den Perrons und dem Migros-Gebäude. Die Promenade steht nur noch für den Langsamverkehr und Zubringer offen.

Auch die Bahnhofstrasse wird entlang dem Bahnhofplatz entschleunigt. Auf der Begegnungszone mit Tempo 20 sollen die Fussgänger zwischen Bahnhof und Promenade Vortritt bekommen. Damit kann der Verkehr – unabhängig von seiner Dichte – kontinuierlich fliessen. Ein Busterminal für vier Busse liegt un-

mittelbar vor dem Bahnhofgebäude. Es funktioniert nach dem «First-in-first-out» Prinzip und bietet die Möglichkeit zum Wenden. Zwei weitere Halteketten finden sich an der Talstrasse. Kurze Umsteigebeziehungen zwischen Bus-Bahn, Bahn-Bus und Bus-Bus vereinfachen den Transit für die Benutzer der öffentlichen Verkehrsmittel. Am Bahnhof befinden sich die Kurzzeit-, Taxi- und Hotelbusparkplätze direkt angrenzend am nördlichen Perron. Sowohl der Bahnhof selber als auch das Hotel Montana können über das Busterminal beliefert werden. Dies hat keinen Einfluss auf den öffentlichen Verkehr, da zwischen den Bussen hindurch gefahren werden kann.

Die Tiefgaragen «Seehofseele» und «Bergbahnen» sind ab der beidseitig befahrenen Talstrasse erschlossen, womit keine Umwegfahrten notwendig sind. Die beiden Einfahrten befinden sich auf der Westseite des Migros-Gebäudes, gleich neben der Anlieferung für den Migros-Sattelschlepper. Die Tiefgarage «Konsum» wird von der Mühlestrasse erreicht und ist unabhängig von den beiden anderen Tiefgaragen.

**FREIRAUMGESTALTUNG**

Das Erscheinungsbild des Pansenplatzes repräsentiert die Stadt in den Alpen und ist das Resultat der sich verschmelzenden Gegensätze. Einerseits ist der Platz eine Ikone für den Tourismus, andererseits Alltagsraum für die Einheimischen. Er soll den Nutzenden in den kurzen Wintertagen möglichst viel Sonnenschein gönnen, muss aber auch den Folgen der

Stadterhitzung Rechnung tragen. Er ist manchmal Stadtplatz und dann wieder Volkspark. Begrünt mit Alpenrose, Schneehelde, Silberwurz, Leimkraut, Alpen-Thymian und Kuhschelle zeugt die Pflanzenwahl sowohl von Zukunftsfähigkeit als auch von Folklore. Die Oberflächen sollen versiegelt sein für den rollenden Verkehr, während rastende Passanten poröse Flächen bevorzugen.

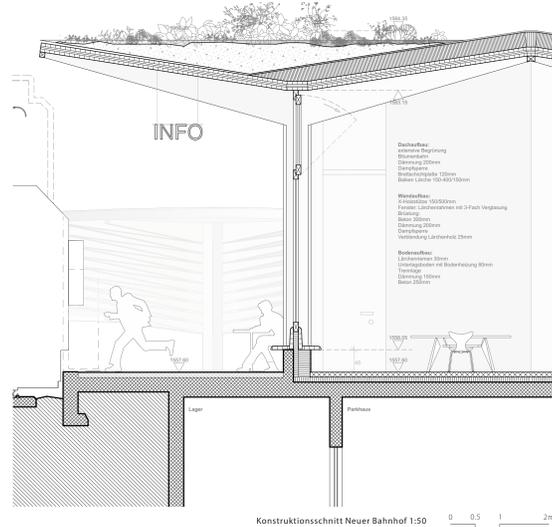
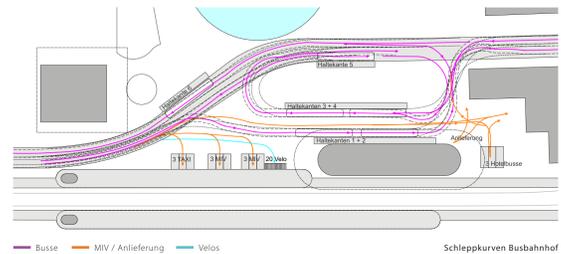
**NEUES BAHNHOFSGEBÄUDE**

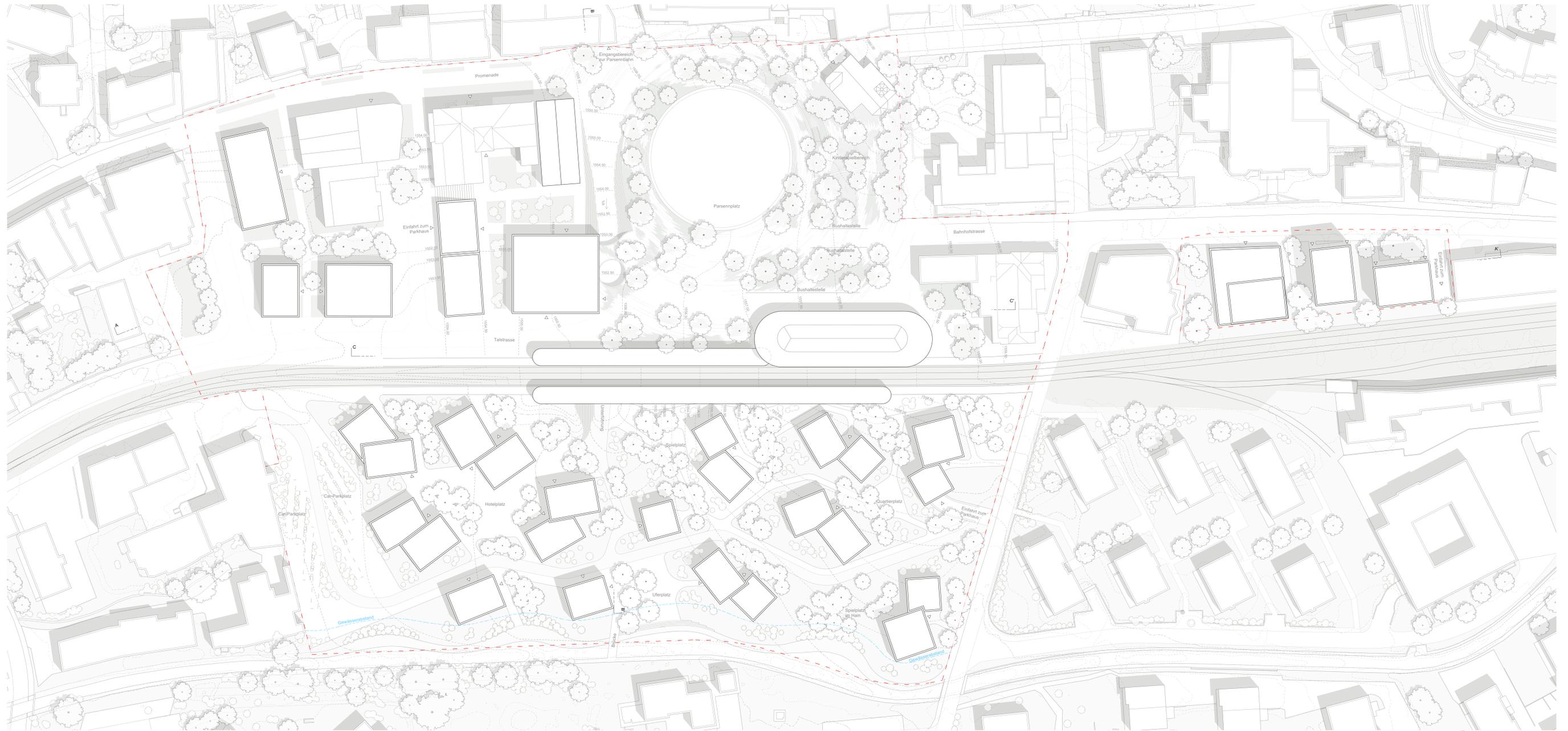
Mit spielerischer Eleganz schafft der neue Bahnhof Davos Dorf den Spagat zwischen den widersprüchlichsten Ansprüchen. Dem Wunsch nach möglichst freier Durchsicht quer durch das Tal entspricht der pavillonartige Bau durch seine gläserne Transparenz und schlanke Bauweise und natürlich mit der Reduktion auf das Minimum dank der Verlegung des grössten Verkaufsraums, wie auch aller Nebenräume, in das Untergeschoss. Trotzdem behauptet sich das geschwungene Volumen mit seiner graziosen Holzstruktur und seinem weiten Dach als stolzer Mittelpunkt des neuen Stadtzentrums. Es repräsentiert gleichermaßen die Tradition des geschichtsträchtigen Bergortes wie auch die Grandezza der global vernetzten Stadt unterwegs in eine nachhaltigere Zukunft. So nimmt das Tragwerk die Materialität und Formensprache des bestehenden Bahnhof Davos Platz auf und bezieht sich auf alpine Bautraditionen, wird aber mit modernster Technik unter Verwendung der umweltfreundlichsten Bauteile erstellt.

Auch die flexible, innere Struktur verspricht Langlebigkeit: Alle drei Verkaufsräume lassen sich zu einem einzigen Raum zusammenfassen, die Einbauten für die Nebenräume können bei Bedarf entfernt werden. Um den ganzen Pavillon verläuft eine Bank und bietet unzählige Sitzplätze für die Wartenden und die Gäste des Cafés. Am nördlichen Ende werden die Waren für die Bahnhofsinfrastruktur angeliefert und direkt in den Untergrund befördert, wo die Lager- und Technikräume an die Einstellhalle angrenzen, durch welche auch der Bahnhofshop in der Unterführung erreicht werden kann.

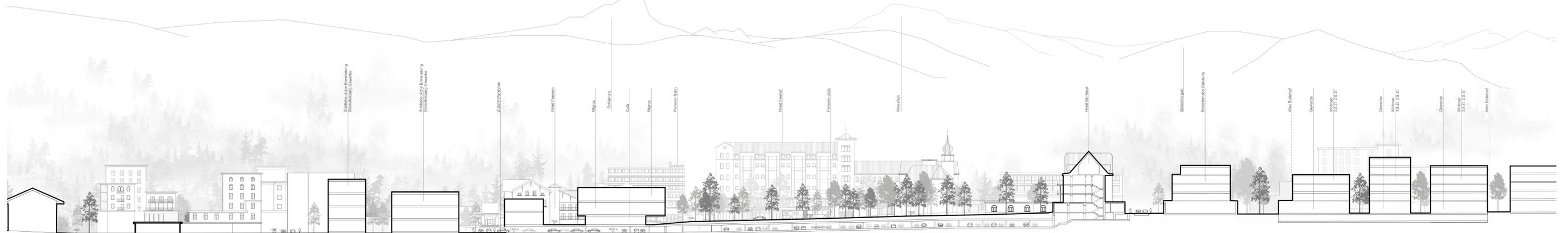
**TRAGSTRUKTUR**

Eine raffinierte, moderne Holzbaueise mit hohem Vorfertigungsgrad und einfachen Verbindungen erzeugt ein charakteristisches Raumgefüge. Erdberührte Bauteile und Sockelbauten in Massivbauweise bilden die Abstellbasis. Die darauf abgestellte Tragstruktur aus Holz wird drei Kriterien geprägt: Es ist ein System mit einfachen Verbindungen – traditionell und präzise durch neueste Technologie. Ein klares Raster definiert den Holzrahmenbau. Zudem bleibt die gesamte Konstruktion sichtbar, die authentische Struktur wird formbildend. Das Pavillondach mit den gestalterisch prägenden Vordachbereichen wird von konischen Brettsticht-holzträgern überspannt. Im Grundriss sind die Träger diagonal zueinander angeordnet und überkreuzen sich über den darunterliegenden Stützen.

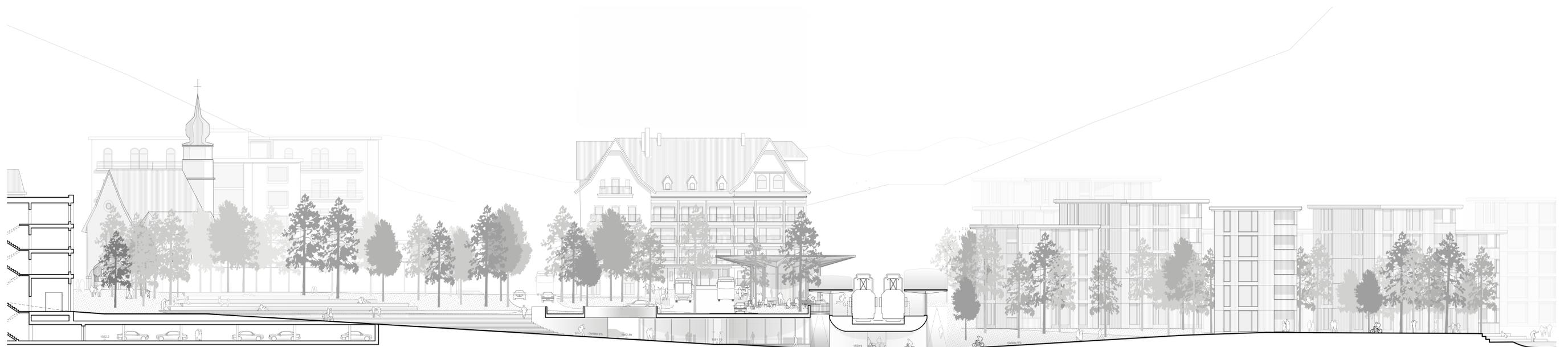
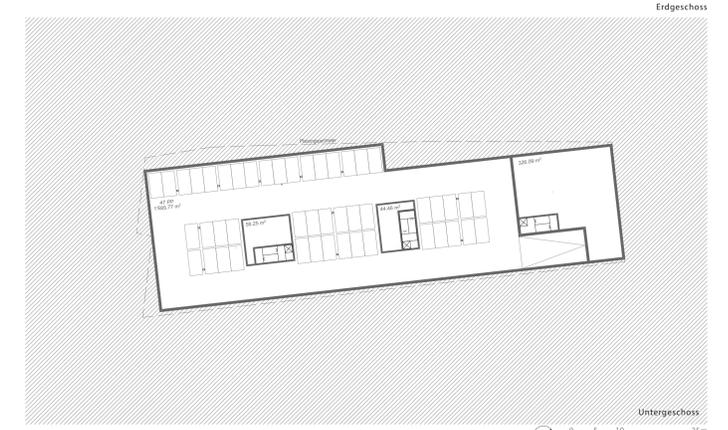
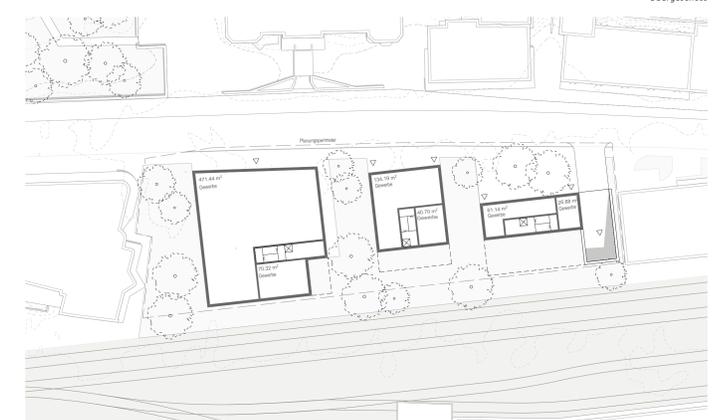
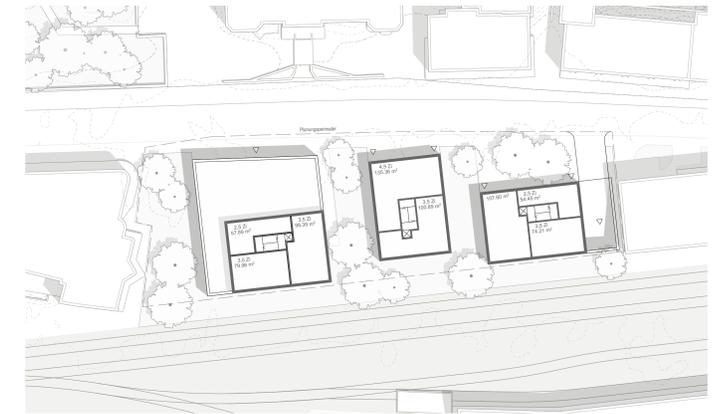


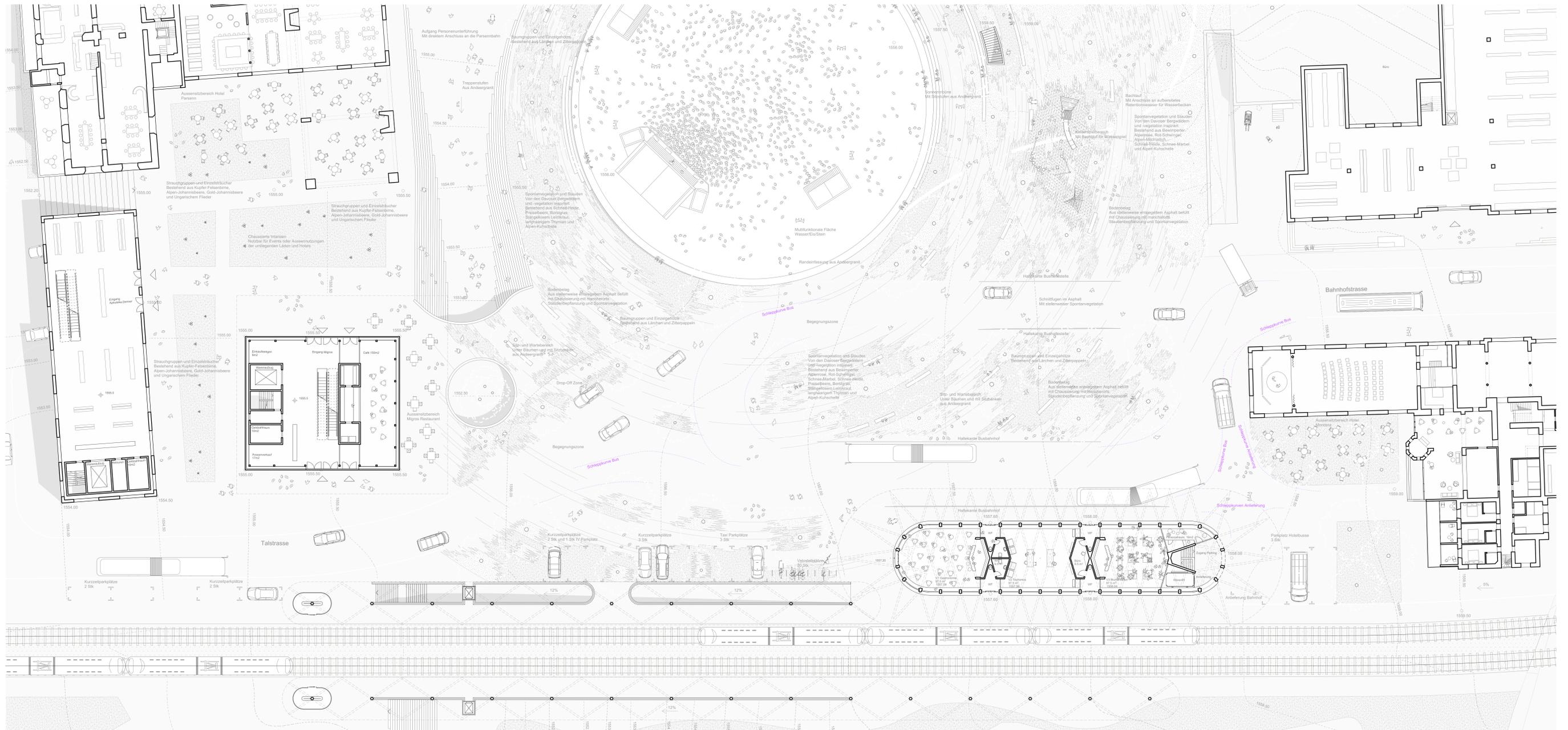


Situation 1:500 0 5 10 25m

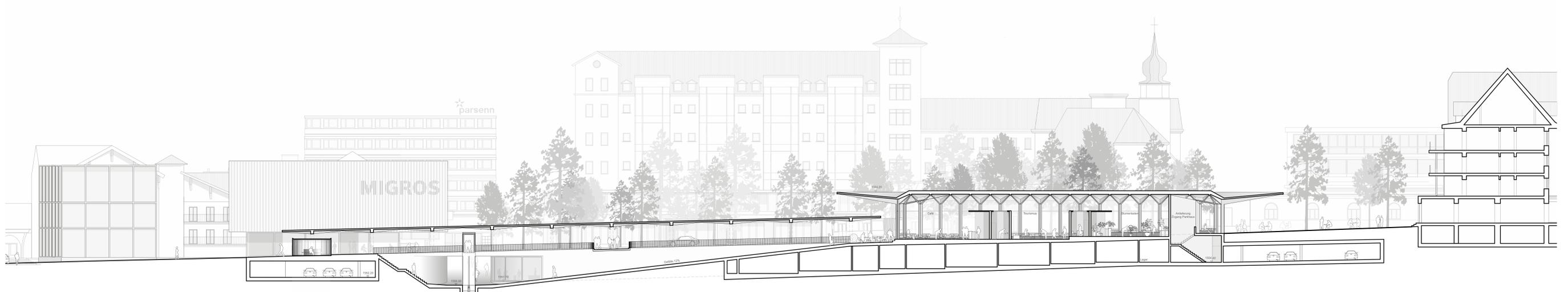


Längsschnitt Parsenplatz 1:500 0 5 10 25m





Edgeschoss Neuer Bahnhof 1:200



Längsschnitt Neuer Bahnhof 1:200