

Pulpo



Erläuterungsbericht

Seit Jahrzehnten sind Projektierungen auf dem Areal Montana im Gange. Eine politisch/ wirtschaftlich/ raumplanerisch tragfähige Lösung zur Mobilisierung von diesem Bauland konnte bisher nicht gefunden werden.

Das unumstrittene Bedürfnis nach einer zentralen öffentlichen Parkierungsanlage hat an Dringlichkeit zugenommen. Der Standort Montanaareal hat sich für das Gebiet "Platz" als am besten geeignet gezeigt.

Mit dem Verfahren wird versucht, aus einer Auswahl mit dem am besten geeigneten Vorschlag zur vorgezogenen Realisierung eines Unterverkehrshauses eine politische Mehrheit zu gewinnen.

Durch die Erkenntnisse der diversen Planungen und Abklärungen aus dem Vorfeld ist der gestalterische Freiheitsgrad eingeschränkt. Neben den Bedürfnissen Projekt Post, Anbindung Parkierungsanlagen Gästehaus Alpina und Wohnhäuser Parzelle 487 gilt es den Weiterbau von drei Wohn- oder Hotelbauten im Bereich von vorgegebenen Setzungsregeln auf dem Parkdeck zu ermöglichen. Der Umgang mit dem Chalet Montana ist nicht abschliessend geregelt worden.

Das Raumkonzept sieht vor, dass Grundstück auf seiner gesamten Fläche zu unterbauen. Vorteile sind, dass die Bodenplatten über dem Grundwasserspiegel liegen, die Anschlüsse an die benachbarten Einstellhallen näher liegen und Zugänge und Einrichtungen ausserhalb der Setzungsregelflächen liegen. Die Unterteilung folgt einem robusten Raster.

Die halbgeschossig versetzte Abfolge von jeweils drei übereinander liegenden Geschossen folgt auf logische Art dem gewachsenem Hangprofil und verbindet auf selbstverständliche Weise das erste und zweite Untergeschoss vom Projekt Post. Ermöglicht durch eine subtile Edition vom Postprojekt (geradliniger Übergang im Norden).

Eine durchgehende Achse zwischen Bahnhofstrasse und Einfahrt dient als Anlieferung und Notzufahrt. Durch die Verlegung der Anbindung der Einstellhalle vom Gästehaus Alpina ins zweite Untergeschoss (Gästehausinterne Rampe ins 1.UG) wird der Weg frei für eine direkte Anbindung vom 1.UG an die Personenunterführung der RHB und zur Gortschnabahn. Lediglich 15-20m der PU müsste verlängert werden.

Das Herzstück der Anlage bildet der Sammelkorridor. Dieser verbindet verschiedenen Levels mit Rampen und Stiegen und führt die Besuchenden auf übersichtliche und verständliche Weise. Es entsteht eine attraktive, grosszügige und einladende Anbindung vom Fussgängerverkehr an die Bahnhofstrasse. 73 Parkplätze sind schwellen- und gefälllos mit den Ausgängen im EG und 1.UG verbunden. Davon sechs Behinderten-Parkplätze auf dem Niveau EG.

Das Dach vom Sammelkorridor öffnet sich nach Süden. Tageslicht dringt tief ins Innere vom Parkhaus hinein. Wohlbefinden und Sicherheitsgefühl werden dadurch gesteigert. Gleichsam bilden die Sheds einen Sichtschutz zu den Wohnbauten. Für die Ladenflächen im Projekt Post sind Fenster gegen den Sammelkorridor denkbar. Die Sheddach Abfolge endet beim Bahnhofplatz mit einem einladenden Vordach. Der Zugang in die grosse öffentliche Einstellhalle erhält eine Adresse und Prägnanz auf dem Bahnhofplatz. Eine angemessene Geste im Hinblick auf das Ansinnen einer gesamtartigen, einheitlichen Strassenraumgestaltung im Bereich Bahnhofplatz.

Ebenfalls in Zugangsnähe befindet sich die der Ticketautomat und die WC-Anlage.

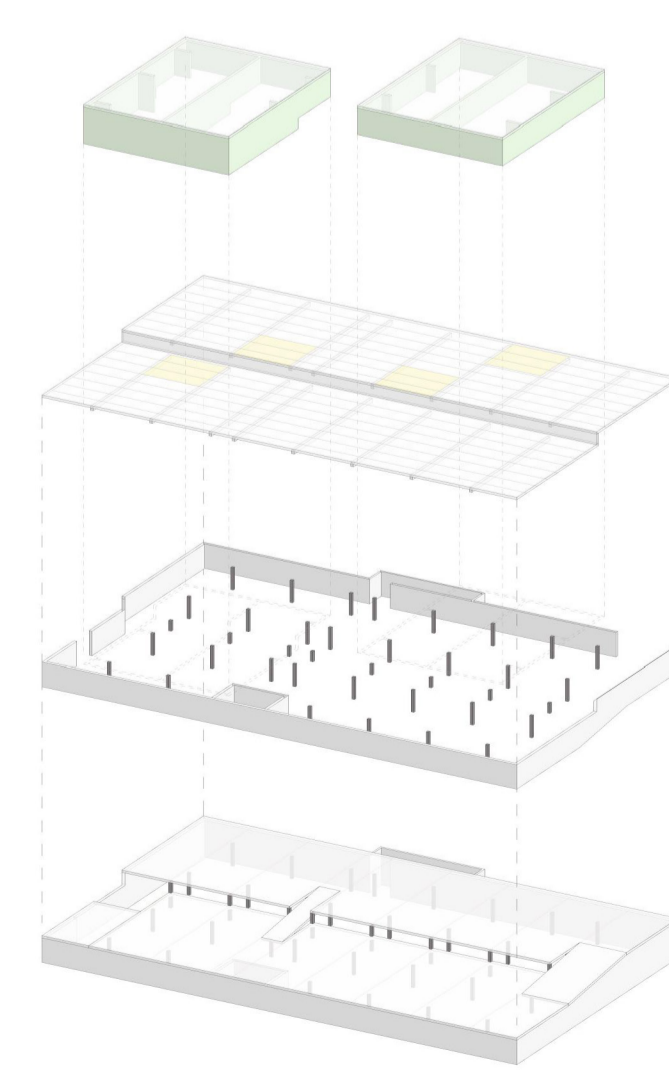
Der Sammelkorridor endet hinter dem Chalet Montana. Das dahinterliegende Parkhaus hat eine Mitzenzentrierte Achse für den Langsamverkehr. Nördlich angebaut ist Ausgang mit Treppen- und Liftanlage zu Rathaus, Haus der Kultur und Kirche. Überdies und losgelöst der Setzungsflächen empfängt der eingeschossige Parkhauszugang samt einladendem Vordach die Parkhausnutzer auf angemessene Weise.

Der Wettbewerbsbeitrag zeigt eine optimierte Belichtung des Sammelkorridors bis zum nördlichen Einbau. Eine Einkürzung des Sheddaches gegen Süden wäre möglich, sollte das Chalet Montana an Ort und Stelle bleiben. Ansonsten wird das Chalet Montana von der Parkhausvolumetrie nicht tangiert.

Ergänzend zum klaren Raumkonzept und der logischen Wege ist ein inneres und Äusseres Signaleitkonzept angedacht. Innen erhält jedes Level seine Farbe und eindeutige Nummer erkennbar im Sammelkorridor. Das Parkleitsystem verhindert Suchfahrten. Ausser gibt es ergänzend zu den Zugängen und Zufahrtsgebäude angemessene Beschriftung/Beschilderung um für «Abzufangen».

Dank den Deckenelementen auf dem obersten Deck sind spätere Eingriffe in Zusammenhang mit dem Weiterbau minimalinvasiv.

Tragwerk



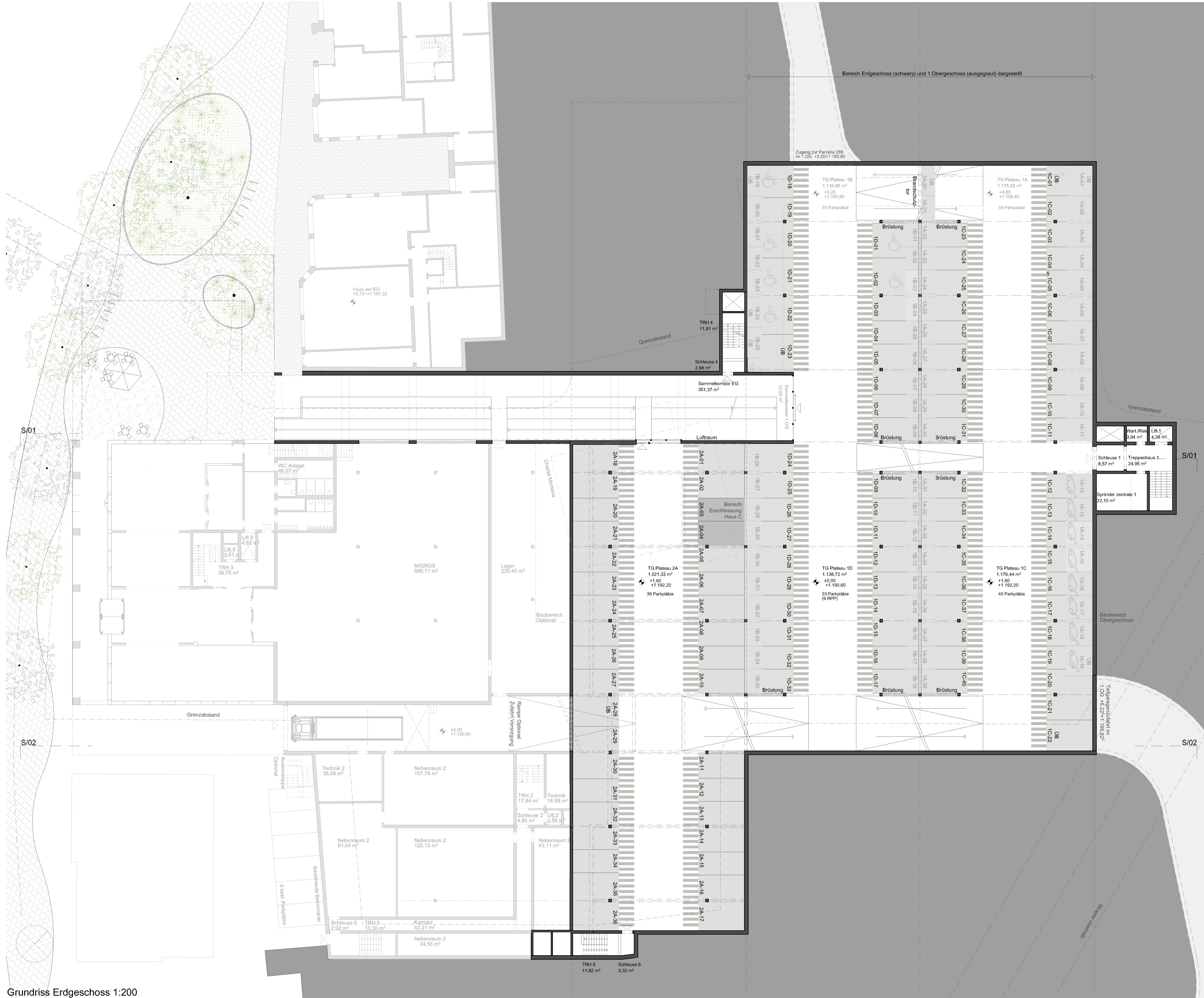
Konstruktionsprinzip

1) Für die spätere Überbauung werden Zwischengeschosse vorgesehen. Diese dienen als Abfanggeschosse zur Weiterleitung der Lasten aus der Überbauung auf das bestehende Stützenraster. Die Lastweiterleitung in den Zwischengeschossen erfolgt mittels Wand- und Kippischieben.

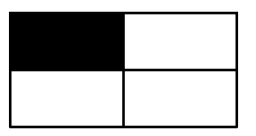
2) Die Dachdecke wird als Unterzugdecke mit vorfabrizierten Unterzügen (bh = 30/40 cm) erstellt. Diese haben eine maximale Spannweite von 10,5 m und dienen als Auflager für die Halbfertigteile der Ortbetondecke mit einer Gesamtstärke von 30 cm. Diese Konstruktion ermöglicht eine erhöhte Auflast aus dem Landschaftsbau, sowie eine schnelle Montage und einfache Demontage für spätere Treppenlöcher.

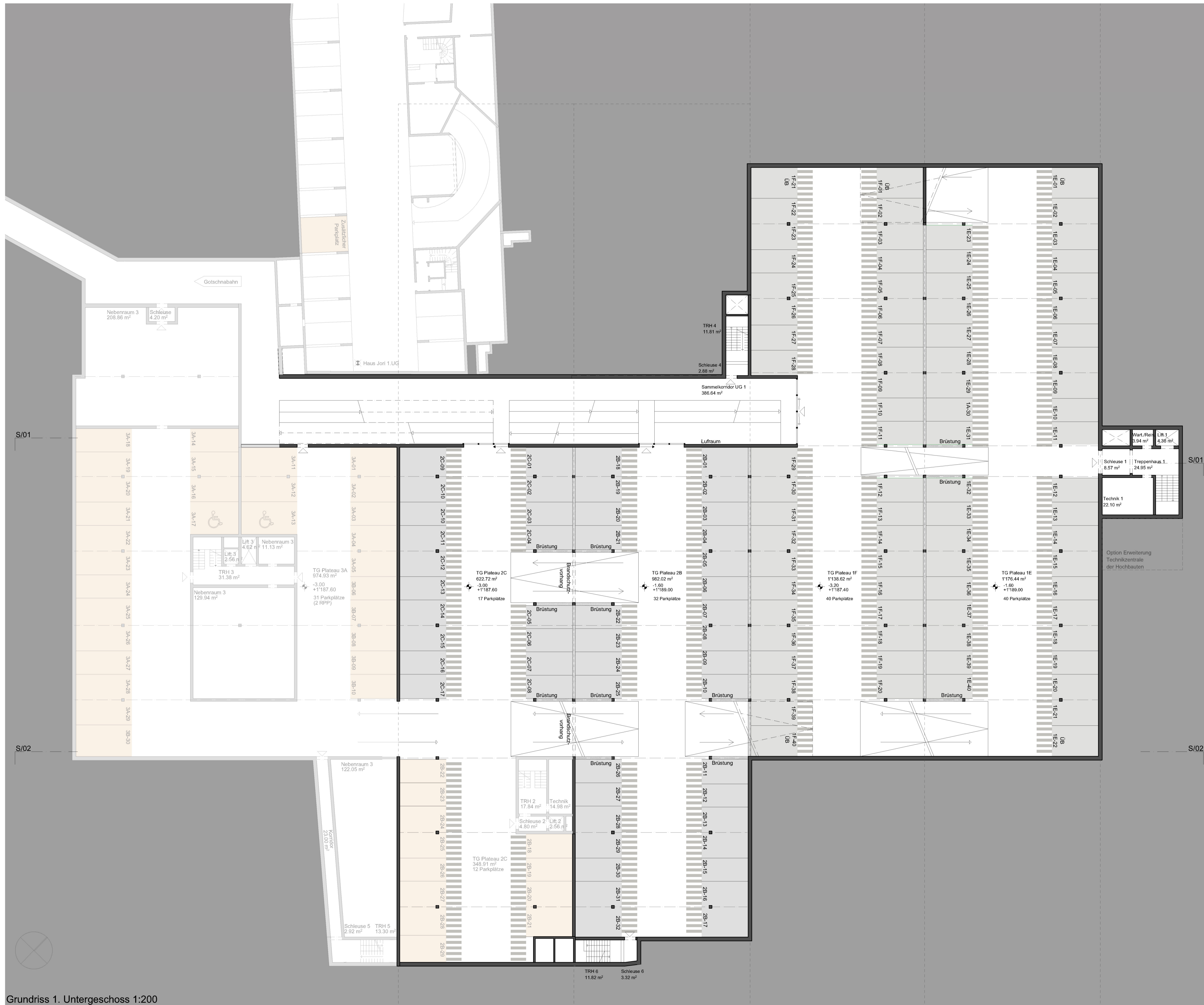
3) Die hochfesten Stahlbetonstützen werden als vorfabrizierte Elemente mit einem Querschnitt von 30 x 30 cm konzipiert. Aufgrund der hohen Festigkeit können somit auch in Bereichen der späteren Überbauungen schlankere Stützengometrien von 35 x 35 cm realisiert werden. Das Stützenraster beträgt in den Innenfeldern ca. 10,5 x 8 m und in den Randbereichen ca. 4,2 x 8 m.

4) Sonstige Decken werden mit einer Stärke von 32 cm ausgebildet und mit Flachkabeln vorgespannt. Dadurch ist eine wirtschaftliche Ausführung als Flachdecke möglich. Zur Reduktion des Eigengewichts und des Betonvolumens sind in den Feldmitten zudem Cobiax-Hohlkörper vorgesehen. Die Ausseiwände werden als wasserdichte Betonkonstruktion (Dichtigkeitsklasse 2) einhäufig gegen die Baugrubensicherung betoniert und weisen eine Stärke von 30 cm auf.



Grundriss Erdgeschoss 1:200

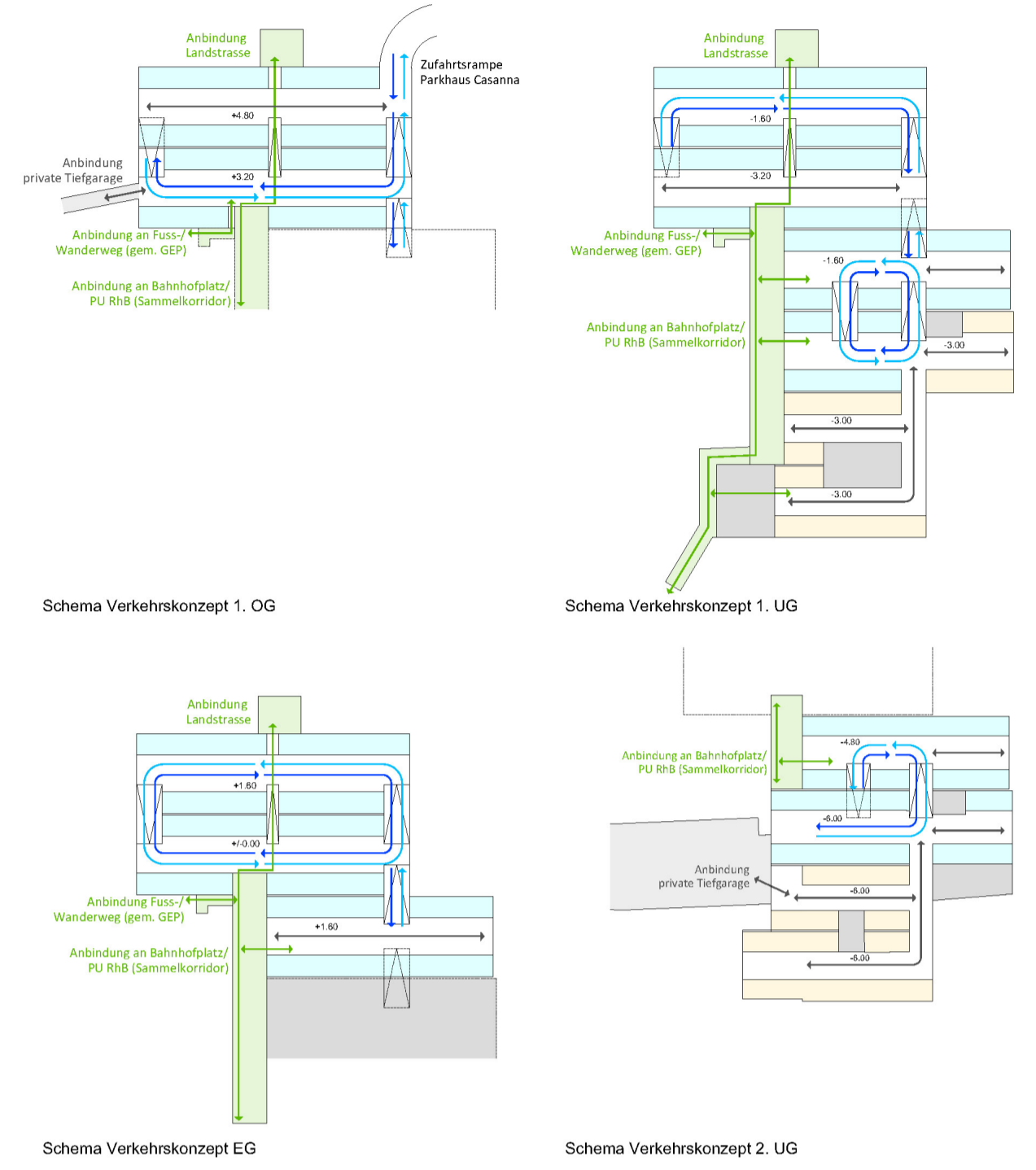




Grundriss 1. Untergeschoss 1:200

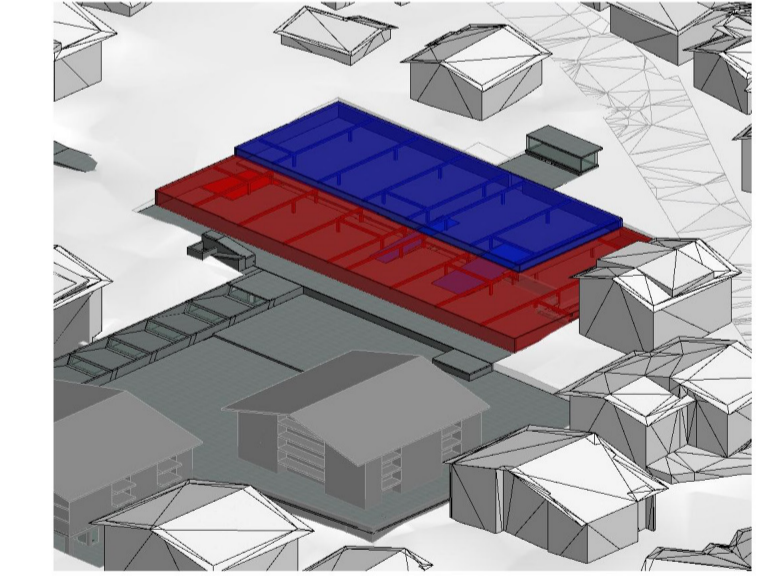
Verkehrsplanung

Damit das Parkhaus Casanna effizient auf das gewachsene Terrain ausgerichtet werden kann, wird das Parkhaus jeweils mit Halbstockwerken abgeteilt. Das innere Erschliessungsprinzip für den motorisierten Verkehr ist so aufgebaut, dass das Parkhaus in zwei Bereiche, einen nördlichen und einen südlichen Bereich, unterteilt wird. Im nördlichen Bereich des Parkhauses ist es mit separaten Erschliessungsrampen möglich, vom 1.OG bis ins Untergeschoss zu fahren. Der südliche Bereich wird über den nördlichen Bereich des Parkhauses mit jeweils einer Rampe je Stockwerk angebunden (EG und 1.UG). Der südliche Bereich weist jedoch auch separate Erschliessungsrampen auf, um die Erschliessung des 2.UG zu gewährleisten. Die Rampen werden im Gegenverkehr betrieben. Im Uhrzeigersinn gelangt man vom 1.OG ins UG und im Gegenverkehrssinn vom UG zur Ausfahrt des Parkhauses im 1.OG. Im 1.OG sowie in den beiden Untergeschossen werden neben den öffentlichen Parkplätzen auch private Parkplätze erschlossen (siehe gelbe Parkfelder).



- Legende
- Erschliessung MIV (Zirkulation im Parkhaus)
 - Erschliessung Fussverkehr
 - Sammelkorridor/Treppenhaus (öffentlich)
 - Öffentliche Parkplätze
 - Private Parkplätze
 - Zufahrt/Treppenhaus/Neberräume (privat)

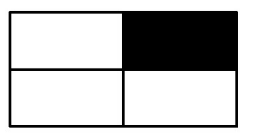
Vorschlag Option 60 Zusatzparkplätze



Vorschlag Option 60 Zusatz-PP
Beim hintersten Parkhaus werden die beiden Plateaus zu Teilen um ein Geschoss erhöht. Aufgrund der Hanglage wäre der hintere Teil vom Zusatzgeschoss immer noch unter dem gewachsenen Terrain. Im Bereich der Hauptzufahrt würde die Decke um ein halbes Geschoss erhöht. Die Abschlusswände beachten die Setzungsregeln.



Achse Hapterschliessung



Brandschutzplanung

Die Parkflächen erhalten einen Vollschutz durch eine Sprinkleranlage, wodurch Brandabschnittsfächen bis zu 3600 m² ohne komplexe Entrauchung möglich sind. Aufgrund der offenen Brandabschnittsfächen im Neubau wird eine Brandmeldeanlage mit Vollüberwachung empfohlen. Es wird vorgeschlagen, bei der Gebäudeversicherung Graubünden nach möglichen Subventionen für die Brandmeldeanlage zu fragen, da diese nicht zwingend vorgeschrieben ist.

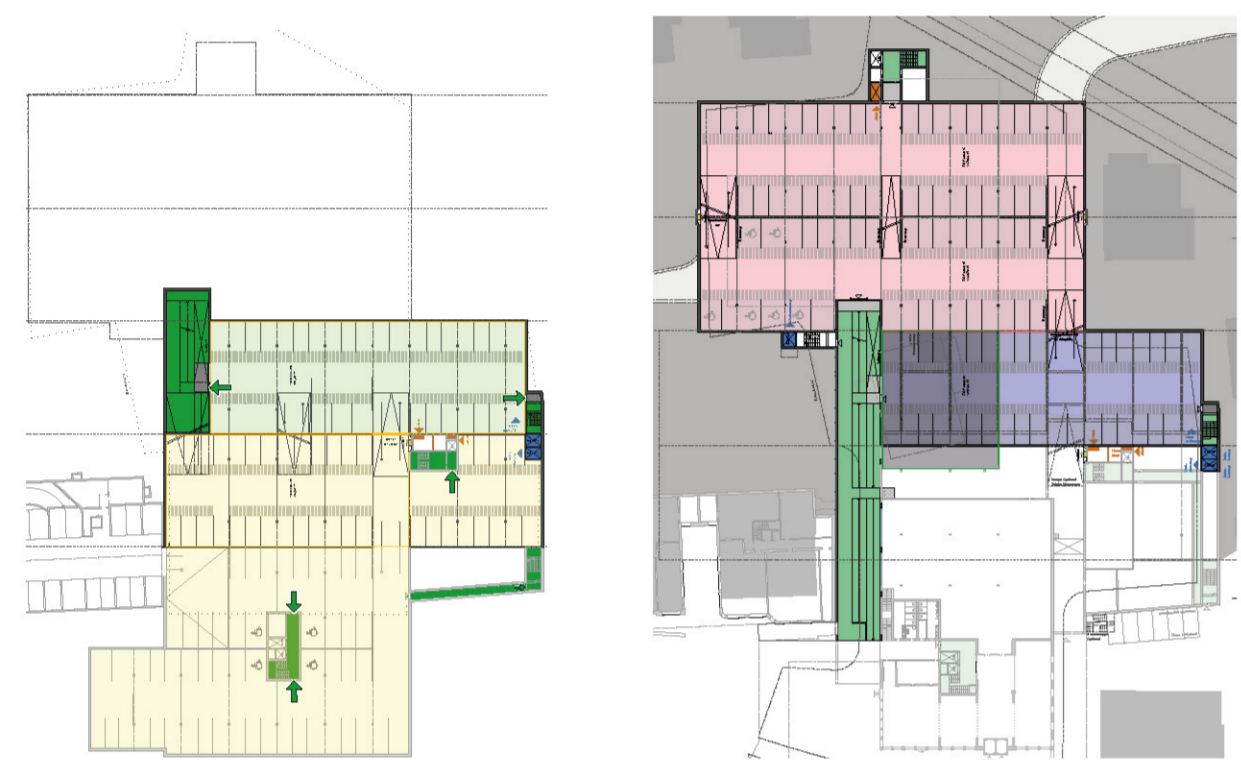
Baustoffe, Tragwerk und Brandschritte entsprechen den VKF-Vorgaben. Fluchtwegdistanzen und -konzeption werden gemäß VKF-Vorgaben umgesetzt. Vertikale Fluchtwege, die drei oder mehr Untergeschosse erschließen, erfordern stationäre Spülkulturen. Die Anzahl und Standorte dieser Spülkulturen sind in Absprache mit der Gebäudeversicherung Graubünden frühzeitig zu klären. Es wurden bereits Alternativkonzepte ohne kostenintensive Spülkulturen erfolgreich erarbeitet, was erhebliche Einsparungen bei Wartung und Unterhalt bedeutet.

Die lineare Erschließungszone für alle Parkgebäude wird als eigener Brandschnitt erstellt. In diesem Bereich kann aufgrund großzügiger Shed-Oberflächen eine Rauch- und Wärmeabzugsanlage geplant werden. Die in den Piktogrammen gezeigten eingefärbten Flächen zeigen die unterschiedlichen Brandschnitte.



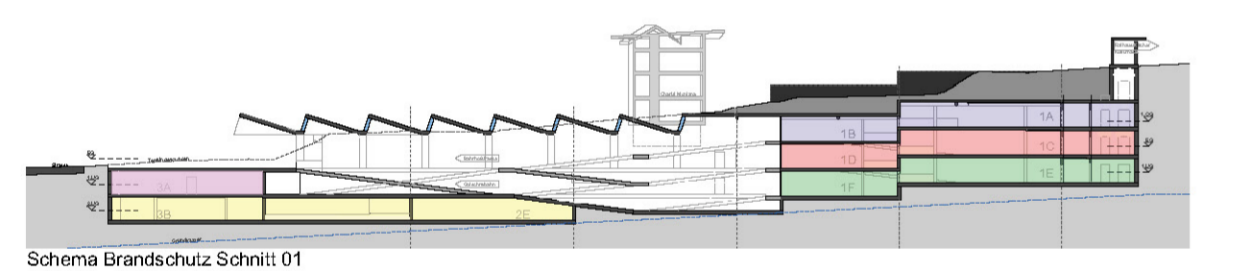
Schema Brandschutz 1. UG

Schema Brandschutz 1. OG

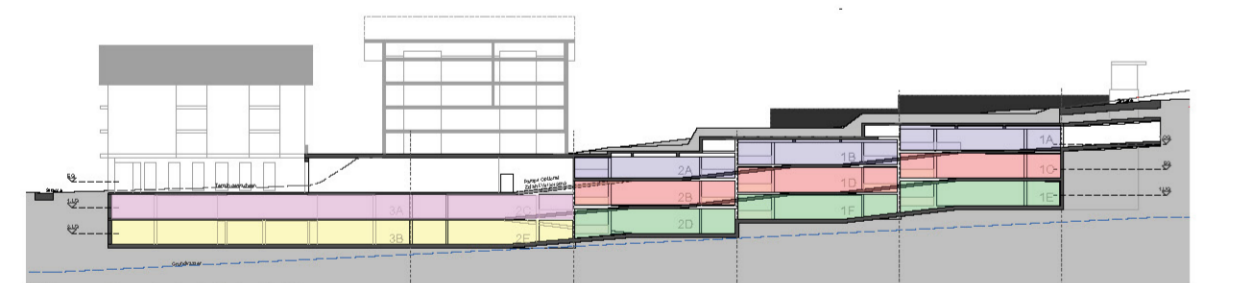


Schema Brandschutz 2. UG

Schema Brandschutz EG



Schema Brandschutz Schnitt 01



Schema Brandschutz Schnitt 02

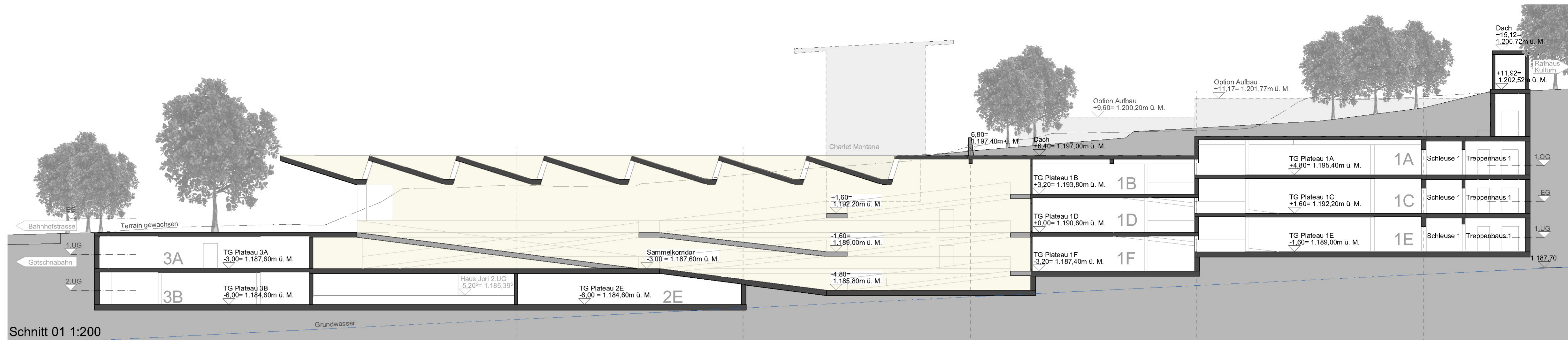
- Legende...
- Vertikale Fluchtwege
 - Zuluftschächle
 - Abluftschächle
 - Jalousien

Freiraumgestaltung

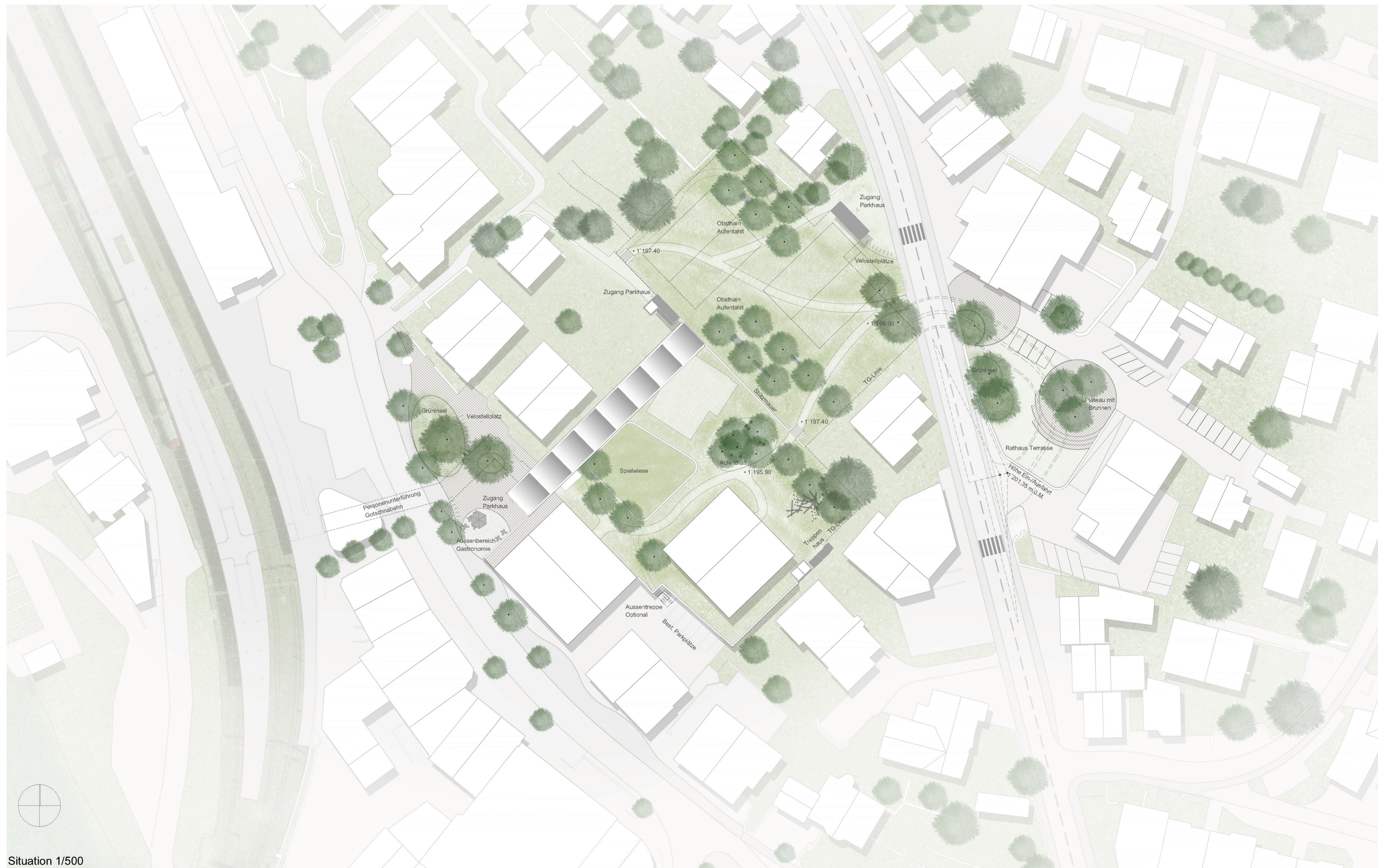
Ein von Obertwiesen durchzogenes, locker bebautes Dorf - dieses ursprüngliche Bild Klosters wird zum Hauptthema der Gestaltung. Der Freiraum ist geprägt von artenreichen Wiesenflächen mit eingestreuten Obstgehölzen und Wiesenpfaden, die als direkte Fussverbindungen dienen. Die Bäume werden bewusst ausserhalb der zukünftigen Baufelder platziert, so dass sich diese langfristig entwickeln können. Im nördlichen Bereich werden diese naturnahen Elemente durch eine repräsentative Staudenfläche und eine kleine platzartige Aufweitung des Fussweges mit dem öffentlichen Strassenraum abgeschlossen.

Im südlichen Bereich entsteht eine Spielwiese mit einer klaren Umgrenzung, die sich an die frühere Spielwiese des Chalet Montana und das Esspiefeld anlehnt. Die Neugestaltung wird das nutzungsflexible Zentrum der neuen Überbauung. Eine Stützmauer trennt die beiden Bereiche topografisch voneinander und übernimmt gleichzeitig durch die südexponierte Stützmauer wertvolle ökologische Funktionen.

Die Tiefgarage tritt an wenigen Punkten an die Oberfläche. Zum einen ist dies im Norden auf dem Rathausplatz, und zum anderen im Süden auf dem Bahnhofplatz. Die Zufahrt über den Rathausplatz in die Tiefgarage ist in die Gestaltung der aufgefächerten Rathaus-Terrasse integriert. Hier entsteht ein Freiraum mit viel Aufenthaltsqualität für das zukünftige Haus der Kulturen. Südlich tritt die Tiefgarage als Teil des neuen Postgebäudes in Form von Arkaden in Erscheinung und endet zentral auf dem Bahnhofplatz. Zwei repräsentative Pflanzflächen rügen sich in die wellenförmige Fussverbindung ein und strukturieren den Platz.



Schnitt 01 1:200



Situation 1/500

