

SITUATION M 1/500



ORTSBAULICHE UND ARCHITEKTONISCHE IDEE

Mit einer unterirdischen Parkierungsanlage wird der Herausforderung der ständig zunehmenden Verkehrsbelastung des Dorfes, insbesondere während der Hochsaison, begegnet. Deren Kapazität, zentrale Lage in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof und zur Talstation der Gotschnabahn bietet ideale Voraussetzungen für den Erfolg der bedeutenden ortsbaulichen Investition. Um die geforderte Anzahl Parkplätze (380 PP Casanna und 96 PP „Post“) zu erreichen, erstreckt sich das Parking über die gesamte Parzellenfläche, und in der Vertikalen über vier, der Topografie folgend zurückgestaffelte Untergeschosse.

Der städtebauliche Fokus der Planungsaufgabe liegt auf der optimalen Wahl der Anzahl und Lage der Fußgängerzugänge und deren Einbettung in die örtlichen Wegnetze und in die städtebauliche Struktur. Die Hauptverbindungen zum und aus dem Parking werden mit den Hauptverkehrsachsen und dem lokalen Wegnetz verknüpft, südwestseitig mit dem Bahnhofsvorplatz, nordostseitig mit der Landstrasse in unmittelbarer Nähe zum Gemeindehaus und zur alten Schule.

Mit direktem Anschluss an die Platzsituation, den Bahnhof und die Unterführung zur Talstation der Gotschnabahn kommt der untere Fußgängerzugang zwischen Gebäuden A und dem gemäss Projekt „Post“ zu verschiebenden Treppenabgang der Wanderwegverbindung an der südwestlichen Parzellengrenze zu liegen. Die gewählte Position des Zugangs an der Landstrasse ist gut sichtbar und begünstigt bei der geplanten Überbauung der vorgegebenen Baufelder die visuelle und begehbare Durchlässigkeit.

Die konisch geformten Dachaufbauten der Hauptzugänge mit gut lesbarer Beschriftung erleichtern die Auffindbarkeit des unterirdischen Parkings im öffentlichen Raum und setzen markante Erkennungsmerkmale. Dank ortsbäulichen Baumaterialien (Holz, Naturstein) fügen sich die Aufbauten des Parkings harmonisch in die umliegende Dorflandschaft ein.

Im Hinblick auf die öffentliche Funktion des Parkings und dessen unterirdische Lage wird eine einfache verständliche und übersichtliche Verkehrsführung für den motorisierten Verkehr und die Fußgänger im Äusseren und im Inneren entwickelt. Durch das übersichtliche und transparente Innenraumgefüge werden die Orientierungsfähigkeit und das Wohlbefinden der Kundschaft gefördert. Diverse Durch- und Einblicke unterstützen die Innenräumliche Lesbarkeit und kreieren spannungsvolle und überraschende architektonische Momente.

FREIRAUMPLANUNG

Städtebau und Landschaft sind trennbar miteinander verbunden, und ihr Dialog ist von entscheidender Bedeutung für die Lebensqualität. Die offene und flexible Gestaltung des Areals trägt dazu bei, eine lebendige und vielseitige Umgebung zu schaffen, die allen Nutzern zugutekommt, sei es den Anwohnern, die hier ihren Lebensraum finden, oder den Touristen, die das Gebiet erkunden. Die Freiraumgestaltung zieht sich, analog zum Parkhaus, von der Bahnhofstrasse bis zum Gemeindehaus. Durch markante Baumstrukturen wird der Grünraum angekündigt, was der Besucherlenkung dient und gleichzeitig

ein visuellen Akzent setzt.

Die aktuelle Ungewissheit zu zukünftigen Bebauungen kann als Vorteil genutzt werden. Sie lässt temporäre Nutzungen in unterschiedlichsten Formen zu. Ob einfache Spielfläche, provisorische Sportfelder oder Flächen für Outdoor-Veranstaltungen, der Raum wird aktiviert und der Gemeinschaft zugänglich gemacht und zu einem sozialen Treffpunkt werden. Durch die Integration von Grünflächen, Spielbereichen und temporären Aktivitäten wird ein dynamisches Umfeld geschaffen, das die Lebensqualität der Bewohner verbessert und die Attraktivität der Gemeinde als Ganzes steigert.

Erschliessung

Die komplette Entflechtung von Fußgängerwegen mit der neuen Garagenzufahrt ist zwingend notwendig, um Konflikte zu vermeiden. Die Platzierung der Wege außerhalb der Baufelder ermöglicht eine möglichst einfache Bebauung und bietet die Flexibilität, das Wegnetz nach Abschluss der Bauarbeiten wiederherzustellen.

Nutzung

Das Angebot an sportlichen und ruhigen Erholungsmöglichkeiten ist wichtig für die Lebensqualität einer Gemeinde. Durch provisorische Spiel- und Sportbereiche in den Baufeldern können ohne grosse bauliche Massnahmen vielfältige Freizeitmöglichkeiten geschaffen werden. Diese temporären Bereiche ermöglichen es den Bewohnern, aktiv zu sein und sich zu entspannen, während die Flexibilität für zukünftige Entwicklungen gewahrt bleibt.

Begrünung

Die Bepflanzung geniesst einen hohen Stellenwert, indem ausschliesslich heimische Arten verwendet werden, die mit der natürlichen Sukzession vor Ort harmonieren. Ahorne, Erlen, Föhren und Blumenwiesen fügen sich nahtlos in die vorhandene Umgebung ein und schaffen ein ausgewogenes Gesamtbild. Dabei entsteht eine ansprechende Struktur, die mit minimalem Pflegeaufwand wächst und gedeiht.

BAURECHTLICHE EINORDNUNG

Die Grenzabstände werden sowohl unterirdisch als auch oberirdisch überall eingehalten. Die Unterquerung der Strasse und die unterirdische Anbindung der nachbarlichen Tiefgaragen stellen bewilligbare Ausnahmefälle dar. Der Terrainverlauf wird leicht nivelliert, sodass die Entwässerung der Hoffläche über eine leichte Hangneigung (mind. 2%) sichergestellt ist.

SCHNITTSTELLEN ZU BAUFELDERN UND ZU HAUS MONTANA

Der Terrainverlauf erlaubt es, Zwischengeschosse (Kellergeschosse) über der Parkhausdecke anzurorden, welche im abfallenden Gelände mehrheitlich unter Terrain zu liegen kommen (siehe Querschnitte A und B). Unter den vordefinierten Baufeldern werden im Parkhaus geeignete Bereiche für vertikale Verbindungen in Parkfeldbereichen vorgehalten und vorbereitet,

welche nachträglich erstellt werden können (siehe rot schraffierte Bereiche). Aus den Bestandsplänen des Hauses Montana lässt sich eine Sohle von 1'194.25 m ü.M. eruieren, welche unterbaut werden muss (siehe Querschnitt B).

VERKEHRSPLANERISCHE ASPEKTE

Die in der Vorstudie vorgeschlagene Position der Zu- und Wegfahrt des Parkings erfüllt die Anforderungen auf funktionale Weise unter Einbezug ortsbäulicher Gegebenheiten und übergeordneter Verkehrskonzepte. Sie wird folglich im Projektvorschlag übernommen. Dank dem neuen Parkhaus mit Zufahrt über die Landstrasse wird die Bahnhofstrasse vom motorisierten Verkehr entlastet. Die Verkehrsführung innerhalb des Parkhauses wurde auf Basis der VSS-Norm 40291 (2021) analysiert und bestätigt. Die Verkehrsführung wurde optimal auf die komplexe Parzellegeometrie und die Platzverhältnisse abgestimmt und hält die baulichen und gestalterischen Vorgaben ein. Der Ausfahrtsbereich der Geschossrampen wird über Pnorsierungen (nicht vorritätsberechtigten Markierungen) und optimale Verkehrsübersicht geregelt. Mit Hilfe eines Parklettsystems kann die Verkehrsführung bzw. der Verkehrsfluss im Parkhaus zusätzlich optimiert werden.

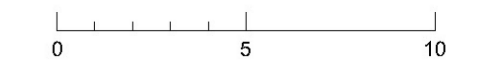
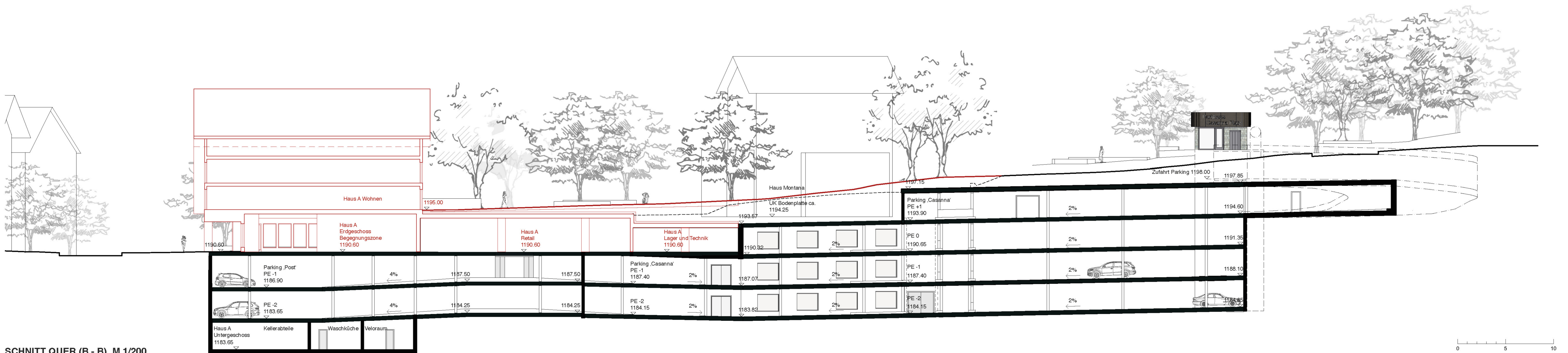
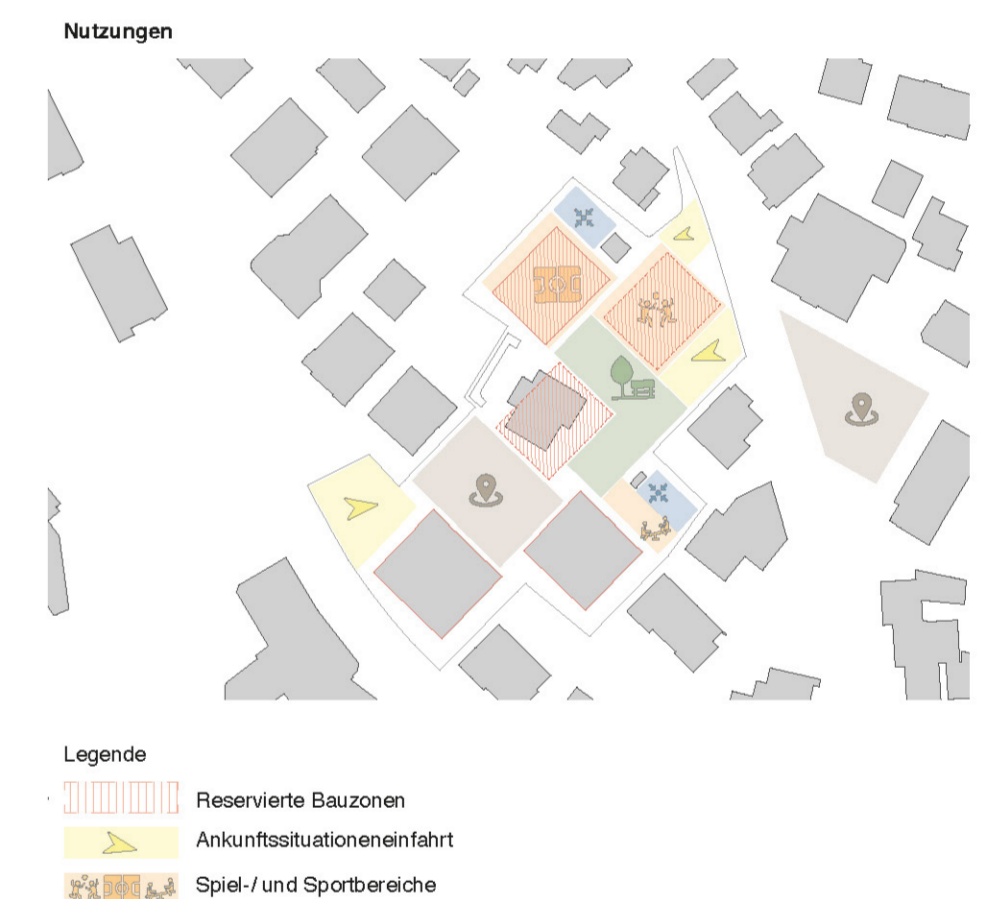
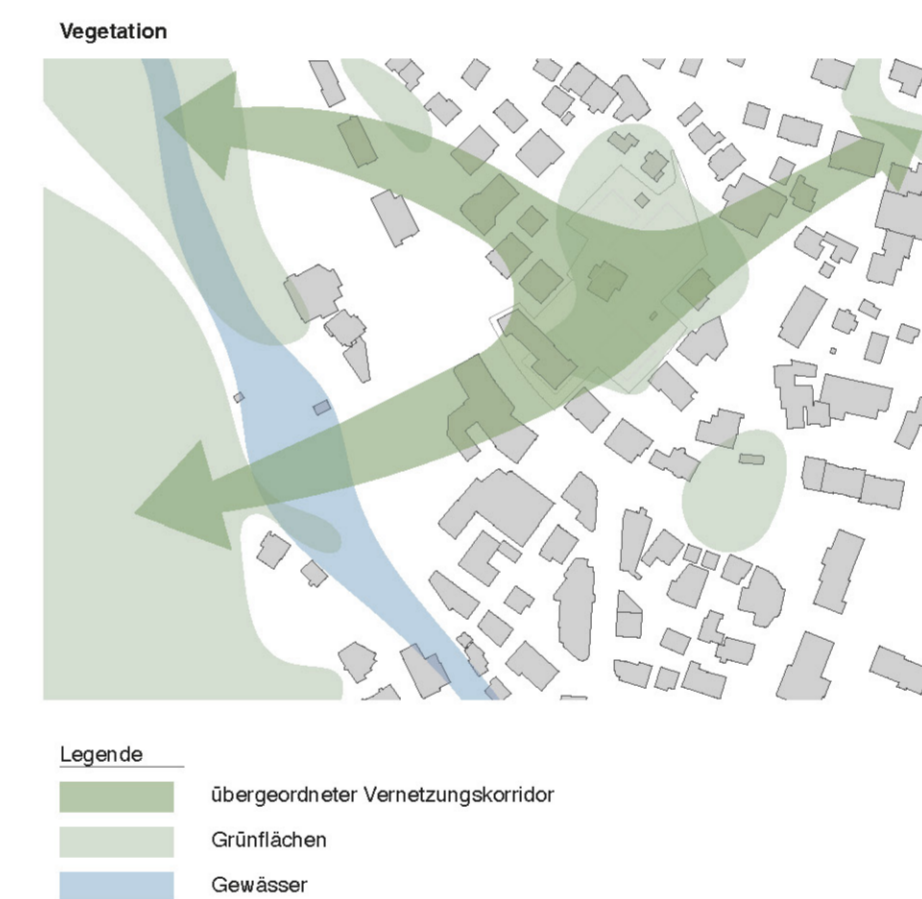
Erschliessungskonzept Fahrzeugverkehr

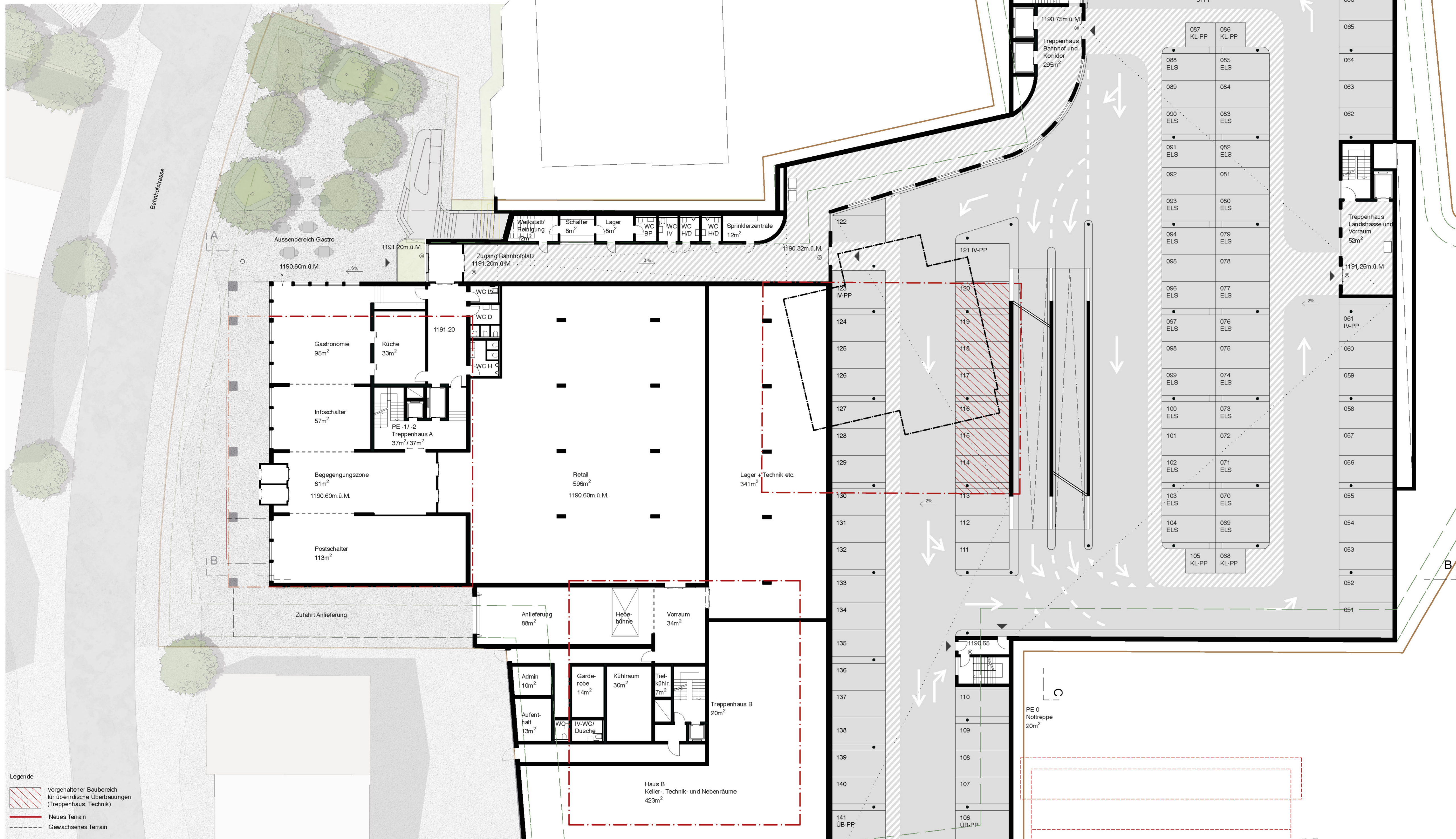
Über den doppelspurigen Ein- und Ausfahrtstunnel lässt sich die verkehrliche Auswirkung auf das umliegende Strassennetz auch bei maximaler Auslastung während der saisonalen Spitzenzeiten (Tagestourismus morgens und abends) auffangen. Die doppelspurige Einfahrt vergrössert den Stauraum und vermeidet unerwünschten Rückstau auf der Landstrasse. Die Erfahrung zeigt, dass der Fahrstreifenabbau (Reifverschlussystem) bei Parkhauseinfahrten einwandfrei funktioniert. Die ausfahrenden Fahrschienen werden nach Klosters Dorf (in Fahrtrichtung rechts) und auf die Nationalstrasse N28 (in Fahrtrichtung links) ausgeschildert. Im Inneren wird der Verkehr über einen fließenden Rundkurs im Einbahnverkehr und vermeidet unerwünschten Rückstau auf der Landstrasse. Die Erfahrung zeigt, dass der Fahrstreifenabbau (Reifverschlussystem) bei Parkhauseinfahrten einwandfrei funktioniert.

Die ausfahrenden Fahrschienen werden nach Klosters Dorf (in Fahrtrichtung rechts) und auf die Nationalstrasse N28 (in Fahrtrichtung links) ausgeschildert. Im Inneren wird der Verkehr über einen fließenden Rundkurs im Einbahnverkehr und vermeidet unerwünschten Rückstau auf der Landstrasse. Die Erfahrung zeigt, dass der Fahrstreifenabbau (Reifverschlussystem) bei Parkhauseinfahrten einwandfrei funktioniert.

Erschliessungskonzept Fussgängerverkehr

Vom Bahnhofplatz her wird der Kunde über den Verbindungskorridor, vorbei an der Betriebszentrale und den Kunden-WCs, zum zentral angeordneten Haupterschliessungskern geführt. Im hinteren Parkhausbereich verknüpft eine weitere vertikale Erschliessung das Parking mit dem oberen Dorfbereich. Die Fussgängerführung erfolgt über auffällig markierte, kurze Gehwege. Die Fussgängerführung auf den Parkerebenen erfolgt mit kurzen, übersichtlichen und direkten Wegen über auffällig markierte Flächen. Dies trägt massgeblich zur Erhöhung von Komfort und Sicherheit bei.





BETRIEBSKONZEPT
Die Betriebszentrale dient als Informations- und Überwachungszentrum und temporärer Arbeitsbereich für das Betriebspersonal sowie als Kundenkontaktstelle (Ruf- und Alarmtaster). Die einsehbare Bildschirmüberwachung vermittelt auch bei unbesetzter Zentrale ein Sicherheitsgefühl. Daran angegliedert liegt der Reinigungs- und Werkstattraum für kleinere Wartungsarbeiten. Die Räume unter den Erschliessungsrampen in PE-2 werden als Unterstellplatz des Reinigungsfahrzeugs und als Lager verwendet.

Parkingsystem, Flexibilität, Schranken
Für den Betrieb des Parkings wird ein Einzelplatzbewirtschaftungssystem vorgeschlagen. Die Anlage bietet diverse Vorteile für einen effizienten und kundenfreundlichen Betrieb:
 • Digitale Bewirtschaftung (Datenerhebung, Statistik, Steuerung)
 • Übersichtliche Statusanzeige pro Parkplatz (grün/rot)
 • Anzeigeelemente für flexibel nutz- und schaltbare Parkplätze
 • Temporäre Absperrungen von Zonen (z.B. für Unterhaltsarbeiten)
 • Einbettung in übergeordnete Parkleitsysteme

Für das Bezahlssystem wird eine Nummernschilderkennung per Kamera bei der Einfahrt mit Bezahlmöglichkeit per App/Kreditkarte sowie ein Kassensystem für Treppenhaus vorgeschlagen. Durch die ticket- und bargeldlose Bezahlmöglichkeit werden Wartezeiten an der Parkhauseinfahrt vermieden, was den Verkehrsfluss verbessert und lange Warteschlangen an den Kassensystemen verhindert. Für die privaten Parkplätze können die Fahrzeughalter bzw. die Kennzeichen hinterlegt werden (Einfahrtszeiten). Als Option wird aus verkehrlichen Gründen die Installation von Einfahrtsschranken im 1. OG vorgeschlagen. Diese werden nicht für das klassische Bezahlssystem verwendet, sondern zur Steuerung des Zuflusses der Einfahrten während der Spitzenzeiten, um eine Überlastung der Einfahrt zu vermeiden. Dieses System hat den Vorteil, dass es bei Bedarf zeitgesteuert ein- und ausgeschaltet werden kann und jederzeit angepasst werden kann. Im Normalbetrieb bleiben die Schranken durchgehend geöffnet. Ausserdem können mit der Schranke die Öffnungszeiten für die öffentlichen Parkplätze geregelt werden.

Anschluss private Tiefgarage auf Parzelle 292
In der obersten Parkebene +1 führt ein unterirdischer Verbindungstunnel zum oberen Geschoss der Tiefgarage. Der Anschluss erfolgt an der räumlichen Schnittstelle zur heutigen Zufahrt. Über eine Lichtsignalanlage wird die gegenseitige Befahrung des einspurigen Tunnels geregelt. Eine Wartezone bei der Zufahrt verhindert Rückstauabildung im öffentlichen Parking.

Anschluss private Tiefgarage auf Parzelle 298
Die Tiefgarage wird über das Parking „Post“ auf der Parkebene -1 erschlossen und mit einem automatisierten Schiebtor abgetrennt. Um die relativ hochliegende Anschlusskote (1187.60 m.ü.M.) zu erreichen, werden in diesem Bereich die Anschlusswege angerampelt und Deckeninstallationen im Fahrbahnbereich vermieden.

BRANDSCHUTZ
Die Parkieranlage wird als Gebäude mittlerer Höhe eingestuft. Gemäss Tabelle 3.4.1 (C/S3 für Bauten und Anlagen mit besonderen Brandsrisiken) wird das Bauobjekt voraussichtlich in C/S3 eingeteilt. Die mit dem Parkhaus verbundenen privaten Tiefgaragen (Parzellen 292, 298 und Parking „Post“) werden als eigene Brandabschnitte ausgebildet und mit Brandschutzschiebetoren abgetrennt.

Löschanlage
Aufgrund der Grösse der Anlage ist eine Sprinkleranlage mit Brandmeldezentrale erforderlich. Die Sprinkleranlage bietet bei Brandfällen maximalen Schutz für Personen und hat zudem den Vorteil, dass allfällige Brandherde rasch detektiert und eingedämmt werden. Damit fällt ein allfälliges Schadensausmass gering aus, und ein Betriebsunterbruch für allfällige Reparaturarbeiten von kurzer Dauer und lokal eingrenzbar. Eine Brandmeldeanlage (BMA) ist voraussichtlich nicht notwendig.

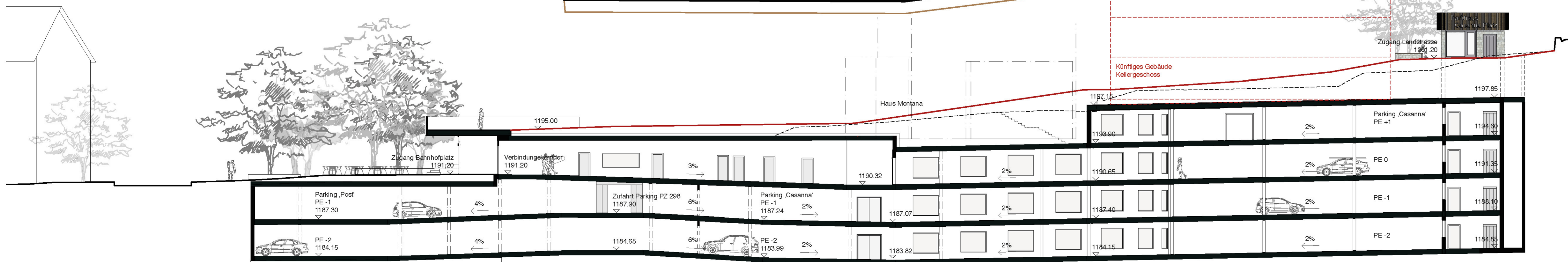
Entrauchung
Für die Entrauchung der Parkebenen ist eine mechanische Rauchabzugsanlage (MRWA) notwendig (Grenzwert 3'000m² überschritten). Hingegen kann dank der RWA auf teure Brandabschnittsausbildungen (Deckenrolltore El60) zwischen den Parkebenen verzichtet werden. Die Treppenhäuser sind mit einer Spülöffnung zu entrauchen.

Entfluchtung
Die Entfluchtung erfolgt über drei Treppenhäuser über Dach ins Freie und über den Korridor in Ebene 0 in Richtung Bahnhofplatz. Die maximalen Fluchweglängen werden überall eingehalten (max. 35m). Sämtliche Treppenhäuser werden mit Schleusen ausgebildet (Grenzwert 1'200m² überschritten).

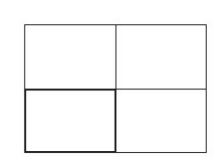
KONSTRUKTION/ STATIK
Die Tragstruktur des Parkings ist eine klassische Skelettkonstruktion mit Decken aus schiff bewehrtem Stahlbeton, die über vorfabrizierte Verbundstützen die Schwerlasten ins Erdreich abtragen. Die Parkhausdecke (Dachfläche) wird als Abfangdecke ausgebildet, um die Schwerlasten aus dem Erdreich oder den künftigen Überbautungen aufnehmen zu können. Aufgrund der zahlreichen umliegenden Gebäude mit nur einem Untergeschoss sind Verankerungen von Baugrubenabschlüssen erst in grösserer Tiefe möglich. Die Deformationen im Erdreich müssen stark begrenzt werden, um Schäden in den angrenzenden Strukturen zu vermeiden. Als Lösung wird eine steife Bohrpflahlwand mit Verankerung im rückwärtigen Baugrund vorgeschlagen. Im Bereich von nahen Gebäuden verdichtet sich diese zu einer überschrittenen Bohrpflahlwand. Wo möglich, wird der Pfahlabstand vergrössert und eine Ausfachung (wie bei einer Rühlwand) realisiert. Sind Verankerungen im rückwärtigen Baugrund nicht möglich, steht eine Deckelbauweise mit grosszügigen inneren Öffnungen in der Deckenplatte als Alternative zur Verfügung.

MASSNAHMEN ZUR GEWÄHRLEISTUNG DER DAUERHAFTIGKEIT, DICHTIGKEIT, ENTWÄSSERUNG
Die Parkhausdecken liegen jeweils im Gefälle (mind. 2%), damit durch Fahrzeuge eingeschlepptes Wasser abfliessen und in Bodeninnen gesammelt werden kann. Überschrittene Bohrpflahlwände sind nicht absolut wasserdicht. Eine umlaufende Rinne mit Gefällausbildung entlang der Aussenwände führt allfällig durch die Aussenwände eindringendes Leckwasser ab. Für die oberflächliche Abdichtung der Parkdecks wird ein widerstandsfähiges Oberflächensystem (OS 8) vorgeschlagen, damit das Befahren mit Schneeketten möglich ist. Als Konsequenz davon, dass harte Oberflächen systembedingt geringere Rissüberbrückungseigenschaften besitzen, wird die statisch relevante obere Bewehrung im Durchstanzbereich (Stützenbereich) aus beständigem Bewehrungsstahl Top 12 ausgeführt. Die Einfahrtsrampe mit der höchsten Tausalbelastung wird, entkoppelt vom Lastabtrag des Gebäudes, als schwimmende, auf dem Erdreich liegende Betonplatte mit Hartbetonüberzug ausgebildet. Dadurch weist sie die erforderliche mechanische Widerstandsfähigkeit auf. Die inneren Verkehrsrampen werden als Betonrampen mit Abdichtungsebene und darüberliegender Druckverteilerplatte ausgebildet, um den Tausalzentrug in die tragende Konstruktion auch trotz der hohen mechanischen Beanspruchung und den nicht zu vermeidenden Abnutzungserscheinungen zu verhindern.

PARKEBENE 0 M 1/200



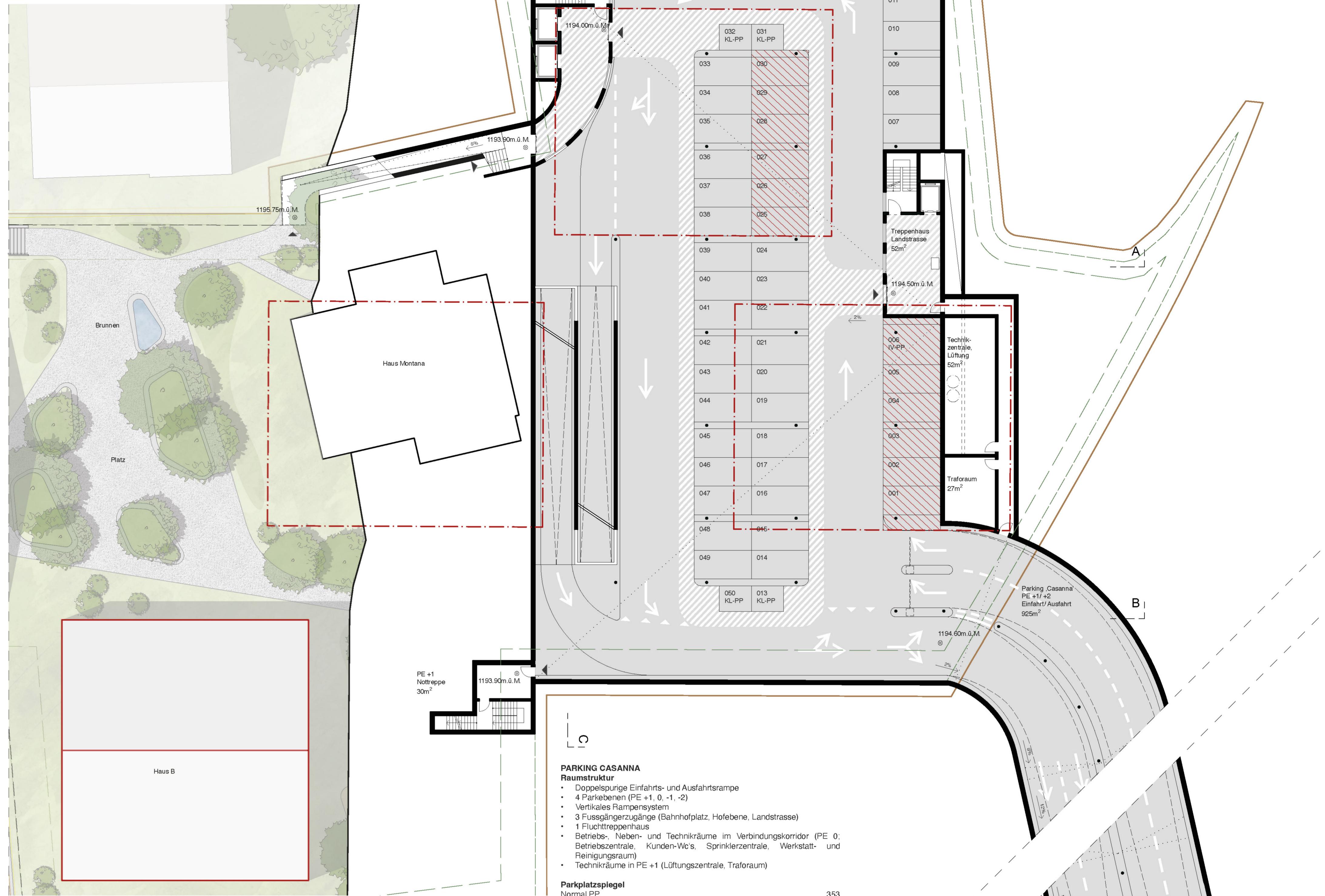
SCHNITT QUER (A - A) M 1/200



Legende

 Vorgehaltener Baubereich für überirdische Überbautungen (Treppenhaus, Technik)
 Neues Terrain
 Gewachsenes Terrain

UNTERGESCHOSS HAUS A (-3) M 1/200



PARKEBENE +1 M 1/200



PARKING CASANNA
Raumstruktur

- Doppelspurige Einfahrts- und Ausfahrtsrampe
- 4 Parkebenen (PE +1, 0, -1, -2)
- Vertikales Rampensystem
- 3 Fußgängerzugänge (Bahnhofplatz, Hofebene, Landstrasse)
- 1 Fluchttreppenhaus
- Betriebs-, Neben- und Technikräume im Verbindungskorridor (PE 0; Betriebszentrale, Kunden-Wc's, Sprinklerzentrale, Werkstatt- und Reinigungsraum)
- Technikräume in PE +1 (Lüftungszentrale, Traforaum)

Parkplatzspeigel

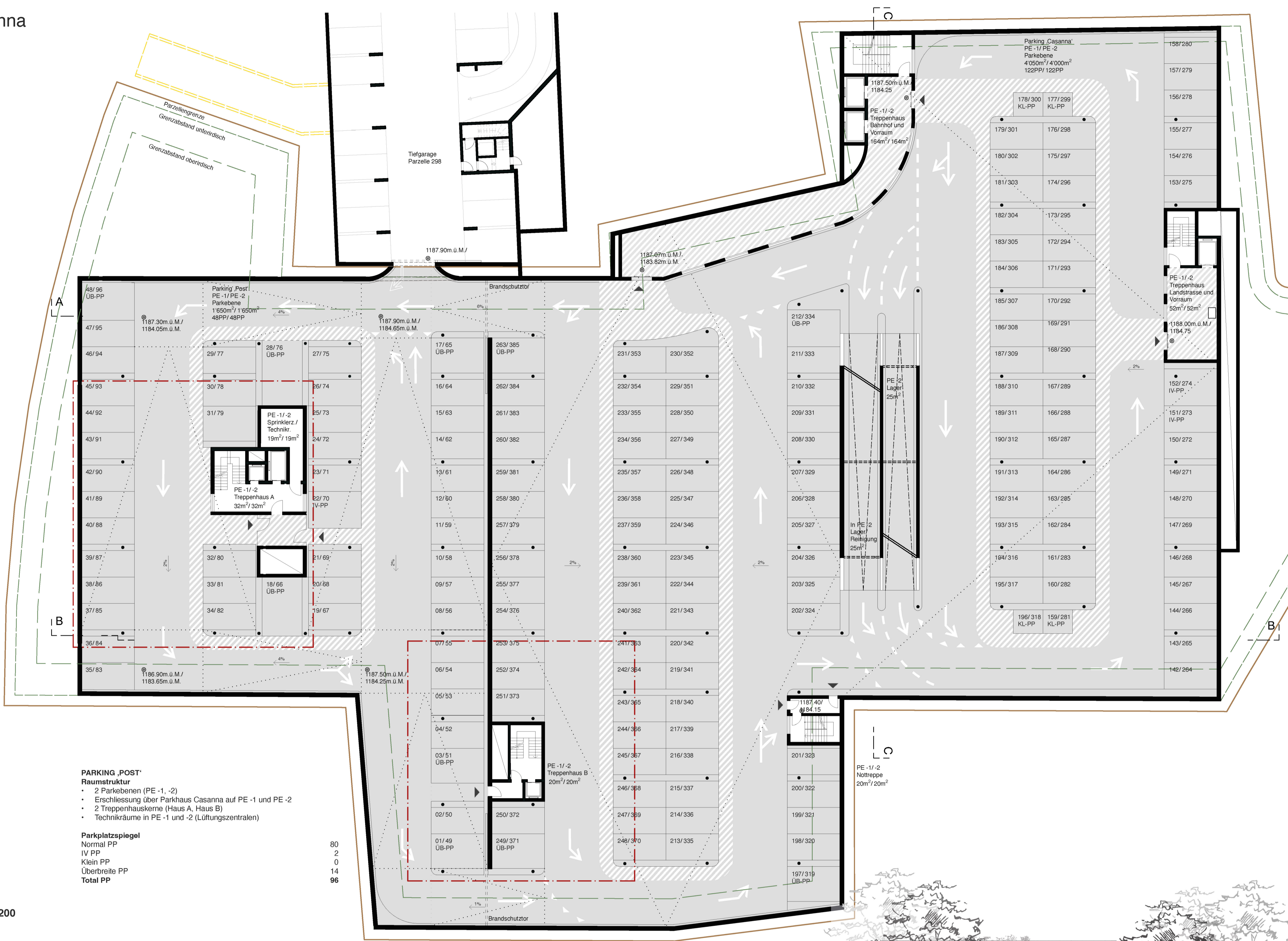
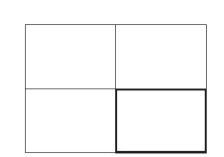
Normal PP	353
Überbreite PP	10
Klein PP	16
IV PP	6
Total PP	385

ARCHITEKTONISCHE UND VISUELLE GESTALTUNG AUSSEN
Zugänge zum Parkhaus
 Mit der Gestaltung der Haupteingänge werden zwei Hauptziele verfolgt, welche es zu erfüllen gilt. Einerseits sollen die Zugänge für eine gute Auffindbarkeit augenfällig sein, andererseits sollen sie sich harmonisch in die urbane Landschaft einfügen.
 Die Einbettung der Ausgänge im urbanen Umfeld wird über die Verwendung von ortstypischen Materialien unterstützt (vertikal gerillte Holzoberflächen an den Dachstirnen, Natursteinfronten im Sockelbereich), auch in Anlehnung an die Materialität der Fassadengestaltung des Projektes „Post“.
 Über die eigenständige Formensprache der Dachelemente, die als Trägerelemente der Gebäudebeschriftung dienen, verweisen die Zugänge subtil und zielführend auf das unterirdische, öffentliche Gebäude und dessen Funktion.

Ein- und Ausfahrt
 Für die Zufahrt zum Parkhaus wird der bestehende Unterstand vor dem Gemeindehaus umfunktioniert und entsprechend angepasst. Dies hat neben der idealen Zufahrtssituation und der baurechtlichen Akzeptanz den Vorteil, dass keine zusätzlichen architektonischen Objekte in die gewachsene und gewohnte urbane Anordnung eingefügt werden müssen. Die Betonkonstruktion wird aussen mit Natursteinplatten verkleidet in Übereinstimmung mit der Gestaltung der Fußgängerzugänge. Die Dachpartie wird ebenfalls mit der gleichen Holzkonstruktion ausgewiesen und beschriftet.

EINFAHRT (+2)





BAUABLAUF
Für die Realisierung des Bauvorhabens müssen grosse Mengen an Aushub abtransportiert und an Beton und Stahl geliefert werden. Rein geometrisch (von unten nach oben) würde sich eine Erschliessung über die Bahnstrasse anbieten. Da dies nicht gewünscht ist, muss die Ausführung etappiert erfolgen, um alle Materialtransporte über die Landstrasse abwickeln zu können. Für die nachfolgenden Überlegungen wird angenommen, dass das Bauvorhaben ‚Post‘ gleichzeitig mit der Parkieranlage realisiert wird.

Bauphase 1
Die Bauphase 1 dient der Vorbereitung der eigentlichen Ausführung. Im Perimeter der Landstrasse werden Werkleitungen so verlegt, dass anschliessend die Rampe realisiert werden kann. Die Villa Montana wird, falls sie am Standort bleibt, abgefangen und mit Hilfe von Mikropfählen gesichert. Das bestehende Postgebäude wird zurückgebaut. (siehe technischer Bericht, Kap. 11.1, Abb. 12)

Bauphase 2
In der Bauphase 2 wird der überwiegende Teil der neuen Tiefgarage und die Einfahrtsrampe erstellt. Um den Aushub aus der tiefen Baugrube abzuführen und Installationsfläche zu schaffen, wird der nordöstliche Teil des Parkings im Bau zurückgestellt. Dies erfordert zusätzliche vertikale Baugrubenabschlüsse. (siehe technischer Bericht, Kap. 11.2, Abb. 13)

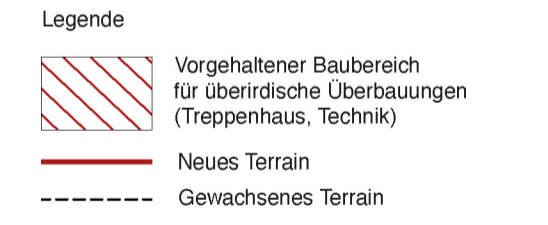
Bauphase 3
In der Bauphase 3 kann das Parking über die neue Einfahrtsrampe und provisorische Fahrwege für den Innenausbau bereits benutzt werden. Der Seilbagger für den Aushub des noch nicht erstellten Parkings steht auf der bereits erstellten Abfangdecke. Für die Rohbau dient die Decke als Installationsfläche. (siehe technischer Bericht Kap. 11.3, Abb. 14).

BAUÖKONOMISCHE ASPEKTE
Aus ökonomischer Sicht bestimmend für die Ausführung eines Parkhauses ist der Platz- und Raumbedarf für die Rampen und Verkehrswege. Mit der Beschränkung auf eine zentrale Rampenanlage, wurde im Wettbewerbsbeitrag eine ausserst platzschonende Variante erarbeitet. Die gewählte Parkierungsanordnung (beidseitige 90°-Parkierung) weist gemäss VSS Norm 40291 das wirtschaftlichste Verhältnis von Parkplatz- zu Geschossfläche auf. Durch die Verwendung der ohnehin notwendigen Baugrubenabschlüsse als tragende Aussenwände kann auf provisorische, nicht mehr genutzte Baukörper im Untergrund weitgehend verzichtet werden und wird Baumaterial nachhaltig und damit auch ökonomisch eingesetzt. Für die klassische Tragstruktur in Stahlbetonbauweise existiert in der Schweiz ein grosser Markt an Anbietern, was wirtschaftliche günstige Angebote erwarten lässt. In Anbetracht des grossen Bauvolumens ist sicher in einer weiteren Projektphase zu prüfen, ob es wirtschaftlicher ist, die Decken im Feld weiter zu verjüngen und lediglich im Einflussbereich der Stützen stärker auszubilden.

PARKING ‚POST‘
Grundrissorganisation
Aus Gründen der Effizienz, der Übersichtlichkeit und der Flexibilität werden die zwei Parkgeschosse des Projektes ‚Post‘ alternativ organisiert und mit der Geometrie und dem Befahrungssystem des Parkhauses Casanna in den zwei unteren Parketagen (-1 und -2) Casanna abgestimmt. Unmittelbar an die zwei unteren Parketagen (-1 und -2) schliessen die Parketagen des Projektes ‚Post‘ an. Die Parketagen lassen sich bei Bedarf jederzeit in eine öffentliche (PE -1) und eine private Ebene (PE -2) aufgliedern. Lage und Organisation der Erschliessungskerne werden aus dem Vorprojekt ‚Post‘ übernommen, wobei der Erschliessungskern von Haus B geringfügig in Richtung Gebäudemitte in die Parkfeldzone geschoben wird. Die Neben- und Kellerräume von Haus A werden in einem zusätzlichen Kellergeschoss (-3) konzentriert und von der Parkierung räumlich entflochten. Ausgehend wird die geplante räumliche Auskrägung unter dem Bahnhofplatz vermieden (vgl. Vorprojekt ‚Post, UG -1).

OPTION ERWEITERUNG DES PARKINGS
Das Parkhaus lässt sich sehr einfach über weitere Geschosse in die Tiefe erweitern. Sowohl das Konzept der Erschliessung, der Struktur wie auch dasjenige der Baugrubenabschlüsse muss dazu angepasst werden. Denkbar sind ein partielles Untergeschoss in der Ebene -03 mit zusätzlichen 55 Parkplätzen oder ein Vollgeschoss mit zusätzlichen 127 Parkplätzen. (siehe technischer Bericht, Kap. 16, Abb. 18 + 19)

ALTERNATIVER AUSGANG BAHNHOFSEITE
Im Fall des Verbleibs des Postgebäudes könnte der Verbindungskorridor Richtung Bahnhofplatz auch auf die südöstliche Grundstücksseite umgelegt werden. In diesem Fall würde die heutige Aussenrampe des Wanderwegs trotzdem angepasst, damit der Ausgang in der Gasse zu liegen kommt. Der Nachteil dieser Lösung liegt darin, dass die freie Bebaubarkeit der Parzelle für künftige Projekte im Bereich des Erdgeschosses eingeschränkt (durchtrennt) wird. Aus diesem Grund wird empfohlen, auch bei Nicht-Realisierung des Projektes ‚Post‘, den Ausgang am nordwestlichen Rand der Parzelle anzuordnen. (siehe technischer Bericht, Kap. 17, Abb. 20)



PARKING ‚POST‘
Raumstruktur

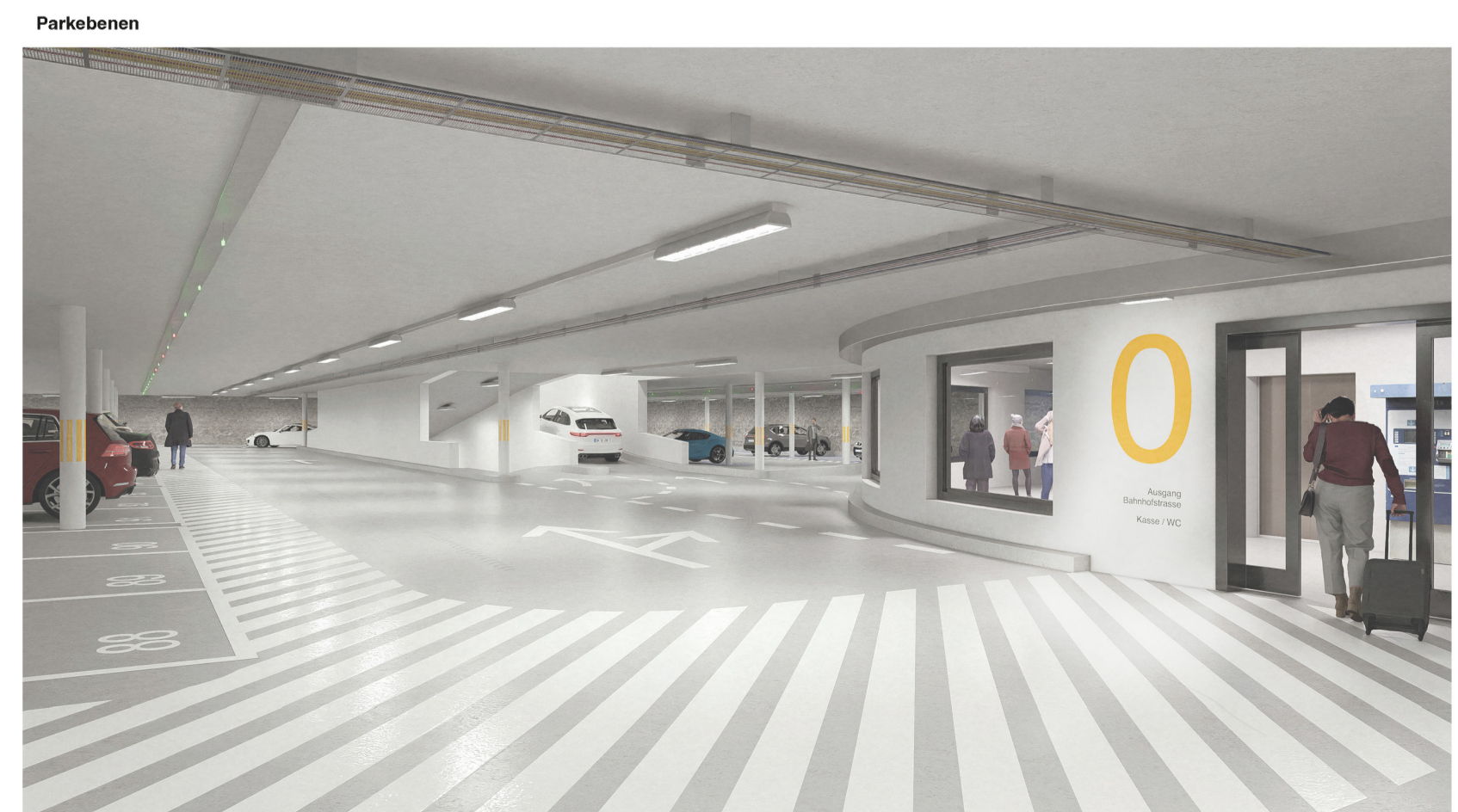
- 2 Parketagen (PE -1, -2)
- Erschliessung über Parkhaus Casanna auf PE -1 und PE -2
- 2 Treppenhauskerne (Haus A, Haus B)
- Technikräume in PE -1 und -2 (Lüftungszentralen)

Parkplatzspiegel

- Normal PP
- IV PP
- Klein PP
- Überbreite PP
- Total PP**

80
2
0
14
96

PARKEBENE -1 UND -2 M 1/200



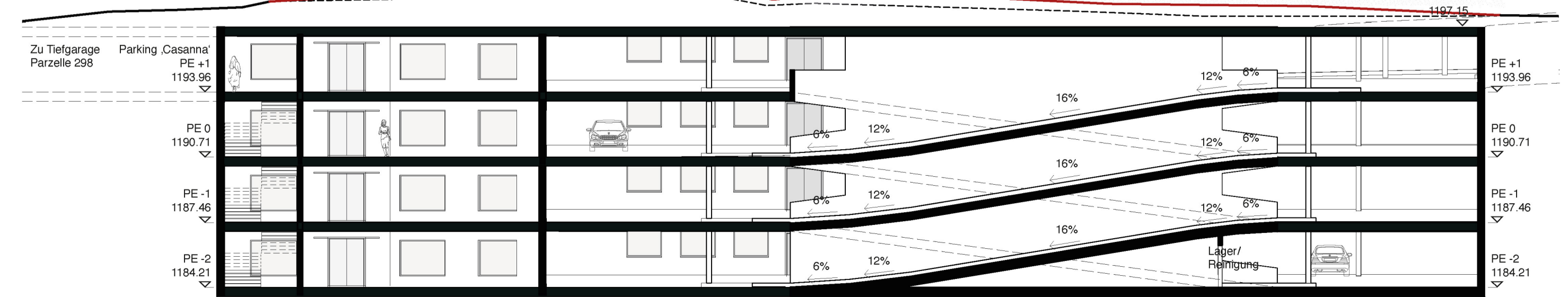
ARCHITEKTONISCHE UND VISUELLE GESTALTUNG IM INNEREN

Parkebenen
Die Parkebenen präsentieren sich übersichtlich und hell. Die Fahrbahnbeläge werden in einem hellwarmen Grauton angelegt, die Parkplatzflächen etwas dunkler abgesetzt. Die umfassenden Bohrpfahlwände werden in ihrer groben Oberflächenstruktur gezeigt und stehen in einem spannenden Kontrast zu den glatt geschalteten Innenwänden der Treppenkerne und Deckenuntersichten. Sie umspannen den unterirdischen Raum und zeigen seine Ausmasse.

Treppenhäuser und Korridor
Die Treppenhäuser werden hell und freundlich gestaltet. Grosszügige innere Fensteröffnungen und verglaste Türelemente dienen der Transparenz und dem räumlichen Überblick. Die schlicht gehaltenen Boden-, Wand- und Deckenflächen in hellen, warmen Weiss- und Grautönen dienen als neutrale Trägerflächen für die farbig gestalteten Informations- und Signaletikamente.

Signaletik
Die weiss markierten Gehbereiche der Fussgänger legen sich wie ein leichtes Band über die Fahrbahnen. Die Schraffur bezeichnet deren bedingte Überfahrbarkeit. Raumhohe, farbig angelegte Geschosshalten bei den Erschliessungszonen markieren die Position im Gebäude.

Beleuchtung
Die blendarme Beleuchtung inszeniert die Architektur und setzt Akzente für Zonen und architektonische Elemente (Fussgängerbereiche, Ausgänge, raumdefinierende Wände). Die Beleuchtung erfolgt über energiesparende LED-Lampen. Sensorgesteuert. Das Licht ist gedimmt und wird über Sensoren in den Zonen intensiviert, wo sich Personen oder Fahrzeuge aufhalten.



SCHNITT LÄNGS (C - C) M 1/200

