

Kanton Graubünden Gemeinde Klosters



Projektwettbewerb Parkhaus Casanna / Platz

Bericht des Preisgerichts



Impressum

Projekt:
Projektwettbewerb Parkhaus Casanna / Platz, Klosters
Projektnummer:
S2022-604

Dokument:
Bericht des Preisgerichts

Auftraggeber:
Gemeinde Klosters

Stand:
Jurierung

Bearbeitungsdatum
im Juni 2024

Titelbild:
Wettbewerbsbeitrag «STAR GATE»
Bänziger Partner AG und Ritter Schumacher AG

Bearbeitung:
Fanzun AG, Chur
Dario Geisseler
Claudio Scandella

STW AG für Raumplanung, Chur
Benjamin Aebli

Projektbeschriebe:
Fachpreisgericht
Andrea Fanzun, Bauingenieur, Chur
Martin Valier, Bauingenieur, Zürich
Albert Knaus, Architekt, Chur

z:\4_klosters\s2022-604_parkhaus_casanna\01_rap\05_jurierung\01_bericht_preisgericht\20240627_klosters_pw_parkhaus_bericht_preisgericht.docx



STW

AG für Raumplanung

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	5
2.	Wettbewerbsaufgabe	6
2.1	Aufgabenstellung	6
2.2	Übergeordnete Stossrichtungen	6
2.3	Anzahl geforderter Parkplätze	7
2.4	Zielgruppen / Nutzergruppen	7
3.	Wettbewerbsorganisation	8
3.1	Auftraggeberin / Ausloberin	8
3.2	Preisgericht	8
3.3	Organisation / Wettbewerbssekretariat / Vorprüfung	8
4.	Präqualifikation	9
4.1	Bewerbungen	9
4.2	Qualifizierung Teilnehmende	9
4.3	Genehmigung	10
4.4	Rekursfrist	10
4.5	Debriefing	11
5.	Projektwettbewerb	11
5.1	Teilnahmeberechtigung	11
5.2	Begehung	11
5.3	Fragestellung / Fragenbeantwortung	11
5.4	Einreichung der Wettbewerbsbeiträge	11
5.5	Vorprüfung	11
5.6	Vorbemerkungen Jurierung	11
5.7	Feststellung der Beschlussfähigkeit / Vorprüfung	12
5.8	Beurteilungskriterien	12
5.9	Sichtung und Vorstellung in Gruppen	13
5.10	Ergebnisse Kostenschätzung	13
5.11	Jurierung – 1. Beurteilungsrundgang	13
5.12	Jurierung – 2. Beurteilungsrundgang	13
5.13	Jurierung – Kontrollrundgang	14
5.14	Rangfolge und Preisfestsetzung	14
6.	Würdigung / Dank	15
7.	Empfehlungen	16
8.	Genehmigung	17

9.	Projektverfassende	18
10.	Projektbeschriebe	19
10.1	STAR GATE	19
10.2	RAUF UND RUNTER	24
10.3	PULPO	27
10.4	SALAMANDER	30
10.5	BALMÄ	32

1. Einleitung

Die Gemeinde Klosters plant die Erstellung eines unterirdischen Parkhauses im Zentrum der Gemeinde Klosters im Gebiet «Platz», im Gebiet des bisher bestehenden oberirdischen Parkplatzes «Casanna» sowie des angrenzenden Parks. Die Gemeinde Klosters tritt als Bauherrschaft auf und ist an die Vorgaben über das öffentliche Beschaffungswesen gebunden.

Für das geplante Parkhaus wird ein anonymer Wettbewerb nach SIA-Ordnung 142 für Architektur- und Ingenieurwettbewerbe mit Präqualifikation (Selektion) durchgeführt. Die Präqualifikation wurde am Mittwoch, 20. Dezember 2023 durchgeführt.

Der Wettbewerbsperimeter umfasst die Parzellen Nr. 645, 309, 214 (teilweise), 207 (teilweise, Trottoir), 330 (teilweise, Trottoir) und 287 (teilweise, Strasse) in Klosters. Die Parzellen Nr. 645 und 214 sowie die Trottoir-Parzellen (Nr. 207, 330) befinden sich im Grundeigentum der politischen Gemeinde Klosters. Die Strassen-Parzelle Nr. 287 befindet sich im Grundeigentum des Kantons Graubünden. Die Parzelle Nr. 309 befindet sich in privatem Grundeigentum.



Abbildung 1: Wettbewerbsperimeter (Quelle: GeoGR)

Weitere Informationen zur Ausgangslage und zur historischen Entwicklung von Klosters Platz sind dem Wettbewerbsprogramm zu entnehmen.

2. Wettbewerbsaufgabe

2.1 Aufgabenstellung

Gesucht wird ein attraktives und effizientes unterirdisches Parkhaus in der Grössenordnung der geforderten Anzahl an Parkplätzen. Das Parkhaus soll übersichtlich und einfach verständlich gegliedert werden. Dabei sind die bestehenden bzw. geplanten unterirdischen Parkieranlagen des Vorhabens «Post», der Parzelle Nr. 298 «Jori» und der Parzelle Nr. 292 an das geplante Parkhaus anzuschliessen.

Das Layout und die Dimensionierung des geplanten unterirdischen Parkhauses sollen gemäss aktuellen VSS-Normen, insbesondere VSS 40 291, Ausgabe 2021-12, geplant werden. Eine Unterschreitung der darin angegebenen Mindestmasse, wie sie bspw. im Falle beengter Platzverhältnisse zulässig wäre, ist nicht gestattet. Die lichte Höhe der einzelnen Geschosse des zu planenden Parkhauses soll mindestens 2.40m betragen.

Weiter ist das unterirdische Parkhaus mittels einer attraktiven, grosszügigen und einladenden Anbindung für den Langsamverkehr (ohne Velos und E-Bikes) an die Bahnhofstrasse zu planen. Das Wohlbefinden und das Sicherheitsgefühl der Nutzenden / Gäste in der geplanten Garage hat höchste Priorität. Es sind möglichst kurze, direkte, übersichtliche und logische Wege an die Oberfläche herzustellen.

Die Schnittstellen für die vertikale Erschliessung von allfälligen künftig geplanten oberirdischen Hochbauten soll stufengerecht berücksichtigt und vorgeschlagen werden.

Die bestehenden, oberirdischen Parkplätze im Wettbewerbsperimeter werden aufgehoben. Weil die oberirdische Nutzung und Überbauung des Areals und der zeitliche Aspekt noch ungewiss sind, muss eine Umgebungsgestaltung vorgeschlagen werden.

2.2 Übergeordnete Stossrichtungen

Für das Wettbewerbsverfahren sind folgende übergeordnete Stossrichtungen zu berücksichtigen und zu verfolgen:

1. Die Besuchenden / Gäste von Klosters sollen möglichst frühzeitig geleitet und vom geplanten Parkhaus «abgefangen» werden.
2. Der grösste Anteil des motorisierten Individualverkehrs erfolgt heute über Klosters Dorf (von Westen). Mit der anstehenden Einführung einer Tempo-30-Zone auf der Landstrasse (Kantonsstrasse), welche sich zwischen Klosters Dorf, Klosters Platz und Klosters Selfranga erstrecken wird, könnte sich das Verhalten der Besuchenden / Gäste insofern verändern, dass diese künftig bis zur Ausfahrt «Vereina» in Selfranga auf der Nationalstrasse N28 (Prättigauerstrasse) bleiben und anschliessend von Süden nach Klosters ins Zentrum fahren.
3. Die Bahnhofstrasse soll vom motorisierten Verkehr «verkehrsentslastet» werden.

2.3 Anzahl geforderter Parkplätze

Die folgende Aufstellung fasst den Bedarf an Parkplätzen zusammen. Die Angaben erfolgen aufgrund von unterschiedlichen, teilweise laufenden Projekten und bestehenden Vereinbarungen:

Tabelle 1: Zusammenstellung der bestehenden und benötigten Parkplätze

Anzahl Parkplätze	Zweck	Realisierungsstand	Bemerkungen
380	öffentliche Nutzung	geplant	Wettbewerbsaufgabe
davon 180			Ersatzbeitrag Erstellung Gotschnabahn
davon 90			Mögliche zukünftige Nutzung
davon 50			Ersatz aufgehobene Parkplätze Umgestaltung Bahnhofplatz und Bahnhofsgebäude
davon 30			Auflösung Parkplatz Projektentwicklung RhB-Areal bei Turnhalle
davon 30			Projektentwicklung RhB Gotschna und Bahnhof (Anfrage Miete/Kauf)
60	öffentliche Nutzung	bestehend	Diese aktuell oberirdischen Parkplätze («Casanna-Parkplatz») werden aufgehoben. Die Wettbewerbsteilnehmenden haben aufzuzeigen, wo die zusätzlichen 60 Parkplätze künftig als <u>optionale Erweiterung</u> realisiert werden könnten.

Tabelle 2: Parkplätze von Dritten, welche mit der geplanten Tiefgarage verbunden / erschlossen werden

96	private Nutzung	geplant «Vorhaben Post» (Parz. Nr. 309 & 645)	Sind an das geplante Parkhaus anzubinden / Erschliessung über Parkhaus
51	private Nutzung	bestehend (Haus Jori) Bahnhofstrasse 5 & 7, (Parz. Nr. 298)	Sind an das geplante Parkhaus anzubinden / Erschliessung über Parkhaus
40	private Nutzung	bestehend, Kirchgasse 4 & 6 (Parz. Nr. 292)	Sind an das geplante Parkhaus anzubinden / Erschliessung über Parkhaus

2.4 Zielgruppen / Nutzergruppen

Die Parkplätze in der geplanten Garage sind grundsätzlich öffentlich und dienen vorwiegend dem Freizeitverkehr. Der Freizeitverkehr in Klosters setzt sich im Sommer mehrheitlich aus Wandernden und Bikenden und im Winter durch Wintersportbetreibende (alpin und nordisch) zusammen.

Es ist davon auszugehen, dass das geplante Parkhaus mehrheitlich von Tagestouristen in Anspruch genommen werden wird, welche sich anschliessend zu Fuss in Richtung Bahnhof und Gotschnabahn bewegen werden. Auf diese Verbindung ist besonderen Wert zu legen. Allerdings sind möglichst übersichtliche direkte Verbindungen an die Oberfläche und in alle weiteren Richtungen ebenfalls anzubieten.

Weitere Nutzende des geplanten Parkhauses sind Gäste der Dienstleistungsbetriebe, der Gastronomiebetriebe und der Hotels in unmittelbarer Umgebung, sowie Besuchende oder Bewohnende von allfälligen geplanten Hochbauten.

3. Wettbewerbsorganisation

3.1 Auftraggeberin / Ausloberin

Gemeinde Klosters
 Rathausgasse 2
 7250 Klosters
 Tel.: +41 81 423 36 00 / E-Mail: info@gemeindeklosters.ch

3.2 Preisgericht

Fachjury (stimmberechtigt):

– Andrea Fanzun	Bauingenieur	Chur
– Martin Valier	Bauingenieur	Zürich
– Albert Knaus	Architekt	Chur
– Andreas Bernet	PL Bau und Planung	Klosters (Ersatz)

Sachjury (stimmberechtigt):

– Hansueli Roth	Gemeindepräsident	Klosters
– Florian Thöny	Departement Tiefbau	Klosters
– Vinci Carrillo	Departement Hochbau	Klosters (Ersatz)

Beratende (nicht stimmberechtigt):

– Ueli Marugg	Architekt	Klosters (Projekt Post)
– Vinci Carrillo	Departement Hochbau	Klosters
– Benno Künzle	Leiter Tiefbau und Infra.	Klosters
– Andreas Bernet	PL Bau und Planung	Klosters

Experten Fachbereiche (nicht stimmberechtigt):

– Röne Gebhard	Kostenplanung	Luzern	Beratung
– Dario Geisseler	Bauingenieur	Chur	Vorprüfung/Moderation
– Claudio Scandella	Bauingenieur	Chur	Vorprüfung/Moderation
– Benjamin Aebli	Raumplaner	Chur	Begleitung/Beratung

3.3 Organisation / Wettbewerbssekretariat / Vorprüfung

Wettbewerbssekretariat (Einreichung der Unterlagen), Organisation, Unterstützung Vorprüfung:

STW AG für Raumplanung (Wettbewerbssekretariat)
 Gäugelistrasse 7
 7000 Chur
 vertreten durch Benjamin Aebli, casanna@stw.swiss, Tel. +41 81 254 38 24

Organisation und Vorprüfung:

Fanzun AG
 Salvatorenstrasse 66
 7000 Chur
 vertreten durch Dario Geisseler und Claudio Scandella

4. Präqualifikation

4.1 Bewerbungen

Insgesamt wurden neun Bewerbungen fristgerecht bis Mittwoch, 13. Dezember 2023 beim Wettbewerbssekretariat digital und analog eingereicht. Es wurde ein Eingangsprotokoll erstellt.

4.2 Qualifizierung Teilnehmende

Am Mittwoch, 20. Dezember 2023 wurde die Präqualifikation in der Arena in Klosters durchgeführt.

Das beschlussfähige Preisgericht hat die eingegangenen Bewerbungen in mehreren Durchgängen nach den Kriterien im Wettbewerbsprogramm beurteilt. Die Bewerbenden wurden mit dem Ziel ausgewählt, dass diese die vorliegende Aufgabe möglichst gut lösen können und der Projektwettbewerb ein genügend breites Spektrum von Lösungsmöglichkeiten hervorbringt.

Wie im Wettbewerbsprogramm festgehalten, wurden insgesamt fünf Bewerbungen für die nächste Phase «Projektwettbewerb» zugelassen. Eine weitere Bewerbung wurde darüber hinaus als Ersatzteam bestimmt, welches bei einem allfälligen Rückzug eines ausgewählten Teams nachgerückt wäre.



Abbildung 2: Präqualifikation vom 20. Dezember 2023

Es wurden die folgenden fünf Teams zur Teilnahme am Projektwettbewerb qualifiziert (Reihenfolge nach Eingang der Bewerbungen):

Tabelle 3: Qualifizierte Teams nach Präqualifikation

Ingenieurbüro (Federführung)	Architekturbüro	Landschaftsplanungs- büro	weitere Fachplanungs- büro
Egeter & Partner AG Lienz	Itten+Brechbühl AG, St. Gallen	parbat Landschaftsarch. GmbH St. Gallen	-
Bänziger Partner AG, Chur	Ritter Schumacher AG, Chur	Ritter Schumacher AG, Chur	Balzer Ingenieure AG, Chur (Brandschutzplaner, HLKS und Sprinkler) Disch Elektroplanung, Chur
tbf-marti ag, Schwan- den	Schäublin Architekten AG, Zürich	Fischer Landschaftsarchi- tekten GmbH, Rich- terswil	R+B engineering AG Zürich (Elektroingenieur) Haerter & Partner AG, Zürich (HLKS) tribus verkehrsplanung ag, Dübendorf
Schnetzer Puskas Ingenieure AG, Basel	maurusfrei Architekten AG, Chur	planikum AG, Zürich	Hartmann & Monsch AG, Chur (Verkehrsplanung) brandsicher ag Chur (Brandschutz) Kuster + Partner AG Chur (Bauphysik)
Ferrari Gartmann AG, Chur	Büro Krucker Architekten AG ETH BSA, Zürich	-	Ing. Büro für Verkehrsplanung W. Hüsler AG, Zürich

Die nachfolgende Bewerbung wurde als Ersatzteam ausgewählt:

Tabelle 4: Ausgewähltes Ersatzteam

Ingenieurbüro (Federführung)	Architekturbüro	Landschaftsplanungs- büro	weitere Fachplanungs- büro
Caprez Ingenieure AG, Saas im Prättigau	Studio O, Chur	Planungsbüro Wegmüller AG, Klosters	Hartmann & Sauter, Trimmis (Verkehrsplanung) Amstein + Walther AG, Chur (HLKS)

4.3 Genehmigung

In der Folge hat das Preisgericht allen Bewerbenden seinen Dank für deren Bereitschaft zur Teilnahme am Projektwettbewerb sowie das, dadurch bezeugte Interesse an der Aufgabenstellung ausgesprochen. Mit der Unterzeichnung des definitiven Wettbewerbsprogramms wurde die Phase «Präqualifikation» als abgeschlossen erklärt.

4.4 Rekursfrist

Die Ergebnisse aus der Präqualifikation wurden den bewerbenden Teams mit einem anfechtbaren Entscheid mitgeteilt. Die anschliessende Rekursfrist von 20 Tagen verstrich ungenutzt.

4.5 Debriefing

Das als Ersatz definierte Team hat nach Erhalt der Verfügung die Gemeinde Klosters zu einem Debriefing gemäss Art. 51 IVöB und Art. 14 RVzEGzIVöB gebeten. Die Ausloberin kam dem Antrag nach und hat am Donnerstag, 11. Januar 2024 das Debriefing durchgeführt. Im Debriefing wurden insbesondere die wesentlichen Gründe für die Nichtberücksichtigung des Angebots / der Bewerbung bekannt gegeben.

5. Projektwettbewerb

5.1 Teilnahmeberechtigung

Die im Rahmen der Präqualifikation selektionierten Teams waren für die zweite Phase «Projektwettbewerb» teilnahmeberechtigt (vgl. Kap. 4.2).

5.2 Begehung

Das Wettbewerbsgelände konnte von den Teilnahmeberechtigten frei begangen werden. Es fand keine geführte Begehung statt.

5.3 Fragestellung / Fragenbeantwortung

Nach Ablauf der Rekursfrist hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, bis zum 26. Januar 2024, Fragen beim Wettbewerbssekretariat einzureichen. Die Fragenbeantwortung erfolgte wie geplant am 09. Februar 2024.

5.4 Einreichung der Wettbewerbsbeiträge

Sämtliche fünf Wettbewerbsbeiträge wurden bis zum 17. Mai 2024 fristgerecht und anonym beim Wettbewerbssekretariat eingereicht.

5.5 Vorprüfung

Zwischen dem 17. Mai und 14. Juni 2024 hat die Vorprüfung der eingereichten Wettbewerbsbeiträge wie vorgesehen stattgefunden.

Die Vorprüfung wurde in einen formellen sowie in einen materiellen Teil unterteilt. Die Wettbewerbsbeiträge wurden zudem dem Tiefbauamt des Kantons Graubünden zugestellt, sodass dieses allfällige Herausforderungen im Zusammenhang mit der Kantonsstrasse ermitteln und Konkretisierungsmassnahmen zu den einzelnen Beiträgen mitteilen konnte. Des Weiteren wurden die Kosten eines jeden eingereichten Projekts durch eine unabhängige Stelle geschätzt. Die Resultate wurden in einem Vorprüfungsbericht festgehalten.

5.6 Vorbemerkungen Jurierung

An der Jurierung vom 18. Juni 2024 wurde daran erinnert, dass die Anonymität des Verfahrens unbedingt zu respektieren ist und dass aufgrund der gebotenen Vertraulichkeit eine Schweigepflicht besteht. Selbst Einzelheiten der Beurteilung durften, bis zur offiziellen Bekanntgabe der Resultate durch die Ausloberin, Dritten nicht zugänglich gemacht werden. Zudem wurden alle Mitglieder des Preisgerichts in Bezug auf eine mögliche Befangenheit sensibilisiert. Abhängigkeits- oder Zusammengehörigkeitsverhältnisse gemäss Ordnung SIA Art.12.2 lit. b wurden keine festgestellt. Nach erfolgter Erörterung des Ablaufs des Verfahrens wurden dem Preisgericht die Ergebnisse aus der Vorprüfung unterbreitet.

5.7 Feststellung der Beschlussfähigkeit / Vorprüfung

Im Rahmen der Jurierung wurde die Vollständigkeit des Preisgerichts gemäss Kap. 3 festgestellt. Entsprechend war das Preisgericht beurteilungs- und beschlussfähig.

Anschliessend wurden die Ergebnisse der Vorprüfung – mit Ausnahme der Resultate der Kostenschätzung – den Mitgliedern des Preisgerichts durch Benjamin Aebli und Dario Geisseler vorgestellt.

5.8 Beurteilungskriterien

Für die Beurteilung der Wettbewerbsbeiträge kamen die untenstehenden Beurteilungskriterien gemäss Wettbewerbsprogramm zur Anwendung. Von den eingereichten Projektentwürfen sollte derjenige Wettbewerbsbeitrag den Zuschlag erhalten, welcher die Kriterien gesamthaft am besten erfüllt (Reihenfolge der Aufzählung ohne Gewichtung).

Funktionalität

- Flexibilität der Raumstruktur
- Funktionalität des Raumkonzeptes und der Abläufe
- Qualität, Klarheit und Übersichtlichkeit der Erschliessungen (Adressfindung / Verkehrsführung)

Architektur, Statik, Baubetrieb

- Bauweise
- Bauablauf (Bauzeit, Störung des Ferienbetriebes)
- Abtrag / Aufnahme der Lasten zukünftiger Gebäude

Erschliessung und Freiraum

- Gesamtidee zur Erschliessung und Organisation eventueller künftiger Bebauungen
- Gestalterische Qualität der Zu- und Ausgänge
- Aufenthalts- und Freiraumqualität (Wahrnehmung)

Nutzerfreundlichkeit

- Belichtung, Signalisation, Adressfindung
- Sicherheitsgefühl / Wohlbefinden in der Garage, den Toiletten sowie den Zu- und Ausgängen
- Brandschutzkonzept

Nachhaltigkeit

- Materialisierung
- Robustheit, Dauerhaftigkeit, Gebrauchstauglichkeit
- Ökologische Aspekte

Wirtschaftlichkeit, Bauökonomie und Nachhaltigkeit

- Wirtschaftlichkeit und Flexibilität der Gebäudestruktur, Flächeneffizienz
- Erstellungs- und Betriebskosten
- Betriebs- und Unterhaltskosten (Materialisierung)

5.9 Sichtung und Vorstellung in Gruppen

Um einen ersten Überblick zu gewinnen, fand nach der individuellen, freien Besichtigung der Wettbewerbsbeiträge eine wertungsfreie Sichtung der Wettbewerbsbeiträge in Gruppen statt. Dabei hatten die Mitglieder des Preisgerichts die Möglichkeit, sich in die Projekte einzulesen. Die Wettbewerbsbeiträge wurden in den Gruppen besprochen.

Anschliessend wurden die Wettbewerbsbeiträge durch die Gruppen im Plenum vorgestellt. Eine erste Grobeinschätzung wurde vorgenommen.

5.10 Ergebnisse Kostenschätzung

Nach dem Vorstellungsrundgang der Wettbewerbsbeiträge wurden die Ergebnisse aus der Kostenschätzung durch Röne Gebhard vorgestellt.

Die zuvor gemachten Annahmen der Preisgerichtsmitglieder in Bezug auf die Kosten der Wettbewerbsbeiträge wurden dadurch mehrheitlich bestätigt.

5.11 Jurierung – 1. Beurteilungsrundgang

Nach dem Vorstellungsrundgang und der Präsentation der Resultate der Kostenschätzung wurde eine erste Grobeinstufung der Wettbewerbsbeiträge vorgenommen. Dabei schieden die nachfolgenden Wettbewerbsbeiträge aus dem Verfahren aus:

Wettbewerbsbeitrag Nr. 01 BALMÄ

Wettbewerbsbeitrag Nr. 04 SALAMANDER

5.12 Jurierung – 2. Beurteilungsrundgang

Im Rahmen eines zweiten Rundgangs wurden die übriggebliebenen drei Wettbewerbsbeiträge nochmals detailliert unter Berücksichtigung der Beurteilungskriterien besprochen und vertieft miteinander verglichen.

Nach dem zweiten Beurteilungsrundgang schieden folgende Wettbewerbsbeiträge aus:

Wettbewerbsbeitrag Nr. 02 PULPO

Wettbewerbsbeitrag Nr. 03 RAUF UND RUNTER



Abbildung 3: Jurierung vom 18. Juni 2024

5.13 Jurierung – Kontrollrundgang

In einem abschliessenden Kontrollrundgang wurden sämtliche Wettbewerbsbeiträge nochmals überprüft und zusammengefasst, die Rangfolge der Wettbewerbsbeiträge definitiv festgelegt und nachfolgend genannter Wettbewerbsbeitrag zum Siegerprojekt erkoren. Die zuvor gemachten Aussagen und Entscheide wurden bestätigt.

Der Wettbewerbsbeitrag Nr. 05 STAR GATE wurde als Siegerprojekt ausgewählt.

5.14 Rangfolge und Preisfestsetzung

Einstimmig legte das Preisgericht die Rangfolge fest. Für Entschädigungen und standen dem Preisgericht CHF 140'000.- (exkl. MwSt.) zur Verfügung.

Nach Abzug des gemäss Wettbewerbsprogramm zugesicherten Sockelbeitrags von CHF 8'000.- je Wettbewerbsbeitrag verblieb eine Preissumme in Höhe von CHF 100'000.-. Diese wurde wie folgt zugewiesen:

Tabelle 5: Preissumme und Rangfolge

Rangfolge	Beitrag Nr. / Kennwort	Preisgeld (CHF 100'000.- exkl. MwSt.)
1. Rang / 1. Preis	05 STAR GATE	CHF 50'000.-
2. Rang / 2. Preis	03 RAUF UND RUNTER	CHF 30'000.-
3. Rang / 3. Preis	02 PULPO	CHF 20'000.-
nicht rangiert	04 SALAMANDER	-
nicht rangiert	01 BALMÄ	-

6. Würdigung / Dank

Das Preisgericht war sich bewusst, dass die gestellte Aufgabe sehr komplex und herausfordernd sein würde und vermutete, dass im Rahmen des Wettbewerbsverfahrens wohl nicht alle geforderten Punkte zur vollsten Zufriedenheit der Ausloberin erfüllt werden können. Allerdings zeugen die eingereichten Wettbewerbsbeiträge von einer sehr hohen Qualität. Das Preisgericht hat sich darauf konzentriert, die Grundhaltung der Projektvorschläge in funktionaler / betrieblicher Hinsicht zu würdigen sowie die Attraktivität der Gesamtanlage für die Nutzenden herauszuschälen. Schwachpunkte in den funktionalen Abläufen oder in Bezug zum erwarteten Aufwand für die Realisierung wurden dahingehend überprüft, ob sie im Rahmen des nachgelagerten Bauprojekts behoben werden können. Bei gewissen Wettbewerbsbeiträgen wurden gewisse Nachteile – wie bspw. die Reduktion der Anzahl geforderter Parkplätze – durch die Projektverfasser bewusst in Kauf genommen, um dafür mit anderen Qualitäten überzeugen zu können.

Das Preisgericht bedankt sich bei den Teilnehmerinnen und Teilnehmern für die geleistete Arbeit und die eingereichten Projekte.

7. Empfehlungen

Das Preisgericht empfiehlt der Ausloberin einstimmig das Projekt Nr. 05 STAR GATE zur Weiterbearbeitung und Ausführung. Die nachfolgenden Empfehlungen sollten dabei berücksichtigt werden:

1. Es sind konkrete Überlegungen zur möglichen, zukünftigen, oberirdischen Bebauung zu machen. Allfällige gewonnene Erkenntnisse sind in die weitere Projektierung einfließen zu lassen.
2. Die 61 optionalen Parkplätze sind im Sinne einer Vorinvestition zu realisieren. Es gilt zudem zu überprüfen, ob aufgrund eines geänderten Layouts nicht noch zusätzliche Parkplätze im untersten Geschoss Platz haben könnten. Gemäss Überprüfung der Fachjury sollte im untersten optionalen Geschoss die Erstellung von ca. 90 Parkplätzen möglich sein. Zudem ist die Erschliessung des optionalen Geschosses aufzuzeigen (Nadelöhr beim Eingang in die Tiefgarage).
3. Synergien im Bereich des Vorhabens «Post» sind zu prüfen und zu nutzen (Durchgänge).
4. Die auf Level -1 und 0 als Sackgasse ausgebildeten, östlichen Parkfelder, bilden aus verkehrstechnischer Sicht einen Schwachpunkt des Projektes und sollten optimiert werden.
5. Der Anschluss an die Parzelle Nr. 297 ist zu gewährleisten und aufzuzeigen. Details sind gemeinsam mit den Grundeigentümern, dem beauftragten Büro und der Bauherrschaft zu besprechen. Dazu gehört bspw. auch die finanzielle Schnittstelle.
6. Der Anschluss an die Parzelle Nr. 292 ist gemeinsam mit den Grundeigentümern, dem beauftragten Planer und der Bauherrschaft zu prüfen. Dazu gehört bspw. auch die finanzielle Schnittstelle. Gegebenenfalls kann der Anschluss im Verkehrsfluss und ohne grossen Kostenfolgen optimiert werden.
7. Die Technik, insbesondere die Lüftung und die daraus entstehenden Folgen auf die Umgebung gilt es zu überprüfen.
8. Die Breiten der Einfahrt und Ausfahrten sind zu vergrössern.
9. Die Rückmeldungen des Tiefbauamts Graubünden gilt es zu berücksichtigen und im Verlauf der weiteren Planung umzusetzen.
10. Kosteneinsparungen sind zusammen mit der Ausloberin zu überprüfen.
 - Flächenoptimierungen: Es könnten allenfalls noch zusätzliche Parkplätze - eher für Kleinwagen- möglich sein.
 - Gegebenenfalls ist zu prüfen, ob es sinnvoll sein könnte, die zwei Aufzüge nebeneinander anzuordnen oder diese auf einen, dafür aber etwas grösseren, Aufzug zu reduzieren.
 - Die runde Verglasung zur Lobby hin ist sowohl in ihrer Abwicklung als auch Form zu prüfen. Hinweis: Verglasungen sind auch im Unterhalt teuer, zudem sind Brüche durch Wintersportgeräte wie Ski und Snowboard etc. nicht immer vermeidbar.
 - Das verglaste Geländer (vgl. Visualisierung) beim Treppenhaus ist auch in einer günstigeren Variante möglich.
 - Die vorgesehene Beleuchtung mit den runden Kurven ist auch kostengünstiger möglich.
 - Das aufgezeigte Oblicht kann durch ein standardisiertes Oblicht ersetzt werden.

8. Genehmigung

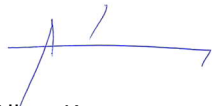
Das Preisgericht hat den vorliegenden Bericht genehmigt:



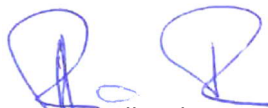
Andrea Fanzun



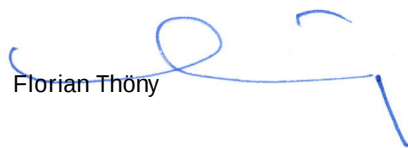
Martin Valier



Albert Knaus



Hansueli Roth



Florian Thöny

9. Projektverfassende

Nach der Formulierung seiner Empfehlung an die Ausloberin sowie der Unterzeichnung des Berichts des Preisgerichts hob das Preisgericht die Anonymität der fünf Wettbewerbsbeiträge mit folgendem Ergebnis auf:

Tabelle 6: Projektverfassende

Rangfolge	Beitrag Nr. / Kennwort	Projektverfassende
1. Rang / 1. Preis	05 STAR GATE	Bänziger Partner AG Ritter Schumacher AG Balzer Ingenieure AG Disch Elektroplanung GmbH
2. Rang / 2. Preis	03 RAUF UND RUNTER	Egeter & Partner AG Itten+Brechbühl AG parbat landschaftsarchitektur gmbh Vedeo AG
3. Rang / 3. Preis	02 PULPO	Schnetzer Puskas Ingenieure AG maurusfrei Architekten AG planikum AG Hartmann & Monsch AG brandsicher AG Kuster + Partner AG bt-consult AG
nicht rangiert	04 SALAMANDER	tbf-marti ag Schäublin Architekten AG Fischer Landschaftsarchitekten tribus Verkehrsplanung AG Haerter & Partner AG R+B engineering ag
nicht rangiert	01 BALMÄ	Ferrari Gartmann AG Büro Krucker Architekten AG Brandschutzwerkstatt GmbH IVB Hüsler AG

10. Projektbeschriebe

10.1 STAR GATE

Projekt Nr. 05
STAR GATE

1. Rang / 1. Preis
CHF 50'000.-

Ingenieur
Bänziger Partner
AG, Chur

Architektur
Ritter Schumacher
AG, Chur

weitere
Fachplaner
Balzer Ingenieure
AG, Chur
Disch Elektropla-
nung GmbH, Chur



Abbildung 4: Situationsplan STAR GATE (massstabslos)

Der Projektentwurf Star Gate sieht eine 3- bis 4-geschossige, unterirdische Tiefgarage vor, welche ein Fassungsvermögen von insgesamt 385 Personenwagen vorweist. Das Parkhaus soll schrankenlos und mit Einzelplatzüberwachung und Leitsystem ausgerüstet werden. Wegleitedisplays und Restplatzanzeigen ermöglichen einen effizienten Verkehrsfluss.

Die Parkhauseinfahrt erfolgt von der Landstrasse über eine gedeckte Einfahrtsrampe direkt in das unterste Parkdeck (Ebene -1). Über dieses wird ebenfalls das Parkhaus der Überbauung Post erschlossen. Durch die mit 2.7% leicht geneigten Parkebenen sowie den im Gegenuhrzeigersinn spiralförmig von unten nach oben verlaufenden Einbahnverkehr ist ein geordneter und übersichtlicher Verkehrsfluss auf den Parkdecks gewährleistet.



Abbildung 5: Schnitt STAR GATE (massstabslos)

Auf den Parkebenen 1 und 2 haben die Projektverfasser eine mögliche Anbindung der Tiefgaragen der Parzellen 297 und 292 vorgesehen. Die zwei gedeckten Ausfahrtsrampen (auf Ebene 0 und 2) ermöglichen den Automobilisten auf kurzen Wegen und auf selbsterklärende Weise das Parkhaus zu verlassen. Diese Ausfahrtsrampen erlauben ein effizientes «Entleeren»

des Parkhauses und wirken ausserdem bei starkem Verkehrsaufkommen als Pufferzone, welche einen Rückstau in die Parkebenen minimiert.

Auf den einzelnen Parkdecks zeigt der Projektentwurf eine klare optische Entflechtung der Fussgängerzonen zu den Fahrgassen auf, welche zweckmässig dimensioniert sind. Diese Massnahme trägt einerseits der Verkehrssicherheit sämtlicher Nutzer des Parkhauses und andererseits der Aufrechterhaltung eines möglichst effizienten Verkehrsflusses auf den Parkdecks Rechnung. Auf den Ebenen -1 und 0 vermag der leider als Sackgasse ausgebildete, östliche Parkdeckteil aus verkehrstechnischer Sicht nicht zu überzeugen.

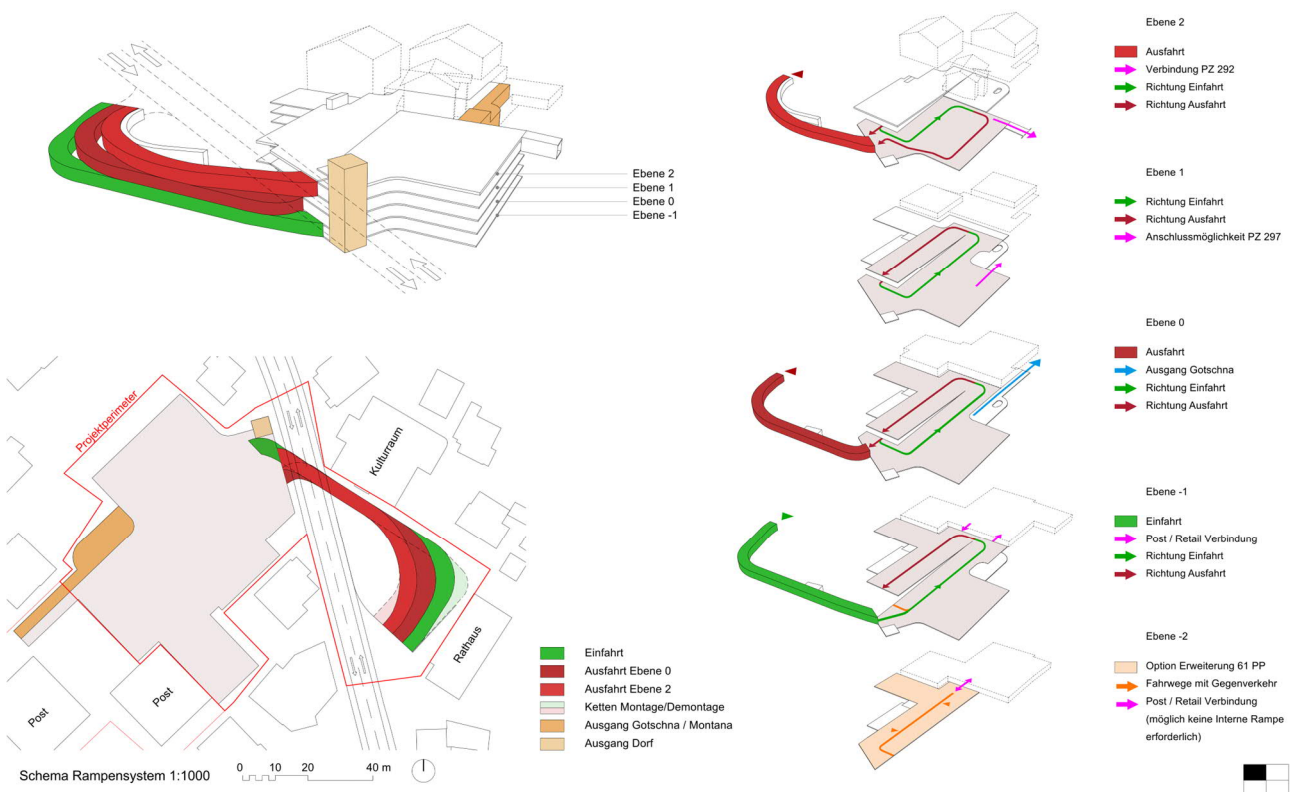


Abbildung 6: Schemata Rampensystem STAR GATE (massstabslos)

Personenausgänge sind geschickt angeordnet und für die Nutzer gut ersichtlich. Besonders herauszuheben ist diesbezüglich die auf den Hauptebenen des Parkhauses verglaste Lobby des Hauptausganges Montana/Gotschna, welche durch den grosszügigen Lichthof geschickt vertikal belichtet wird. Diese offene und transparente Gestaltung ermöglicht es dem Nutzer, sich mühelos auf den Parkdecks zu orientieren.

Aufgrund der peripheren Lage der Personenausgänge wird die Gehdistanz aus allen Bereichen des Parkdecks kurzgehalten. Der übersichtliche und gut einsehbare Fussgänger-Hauptzugang sowie die WC-Anlagen sind auf dem Niveau des Bahnhofplatzes (Ebene 0) entlang des neuen Postgebäudes angeordnet. Die Parkhausnutzer werden durch den grosszügigen Erschliessungsbereich in die lichtdurchflutete und transparente Parkhauslobby geleitet.

Die optionale Erweiterung des Parkhauses wird auf pragmatische Weise als zusätzliches Parkniveau auf der Ebene -2 aufgezeigt. Die Erschliessung erfolgt über eine einspurige Rampe. Dieses zusätzliche, unter dem Parkhaus der Überbauung Post geplante Parkdeck bietet eine Kapazität von 61 zusätzlichen Parkplätzen.



Abbildung 7: Visualisierung STAR GATE von innen

Die Projektverfasser schlagen aufgrund der engen Platzverhältnisse sowie der Baugrubentiefe eine rückverankerte Mikrorühlwand (Ständerwand) vor, welche zudem eine Flexibilität bei der Grundrissgestaltung zulässt. Im Bereich der Unterquerung der Landstrasse ist das Verfahren der "Deckelbauweise" geplant, um die Einschränkungen auf der Landstrasse auf ein Minimum zu reduzieren.

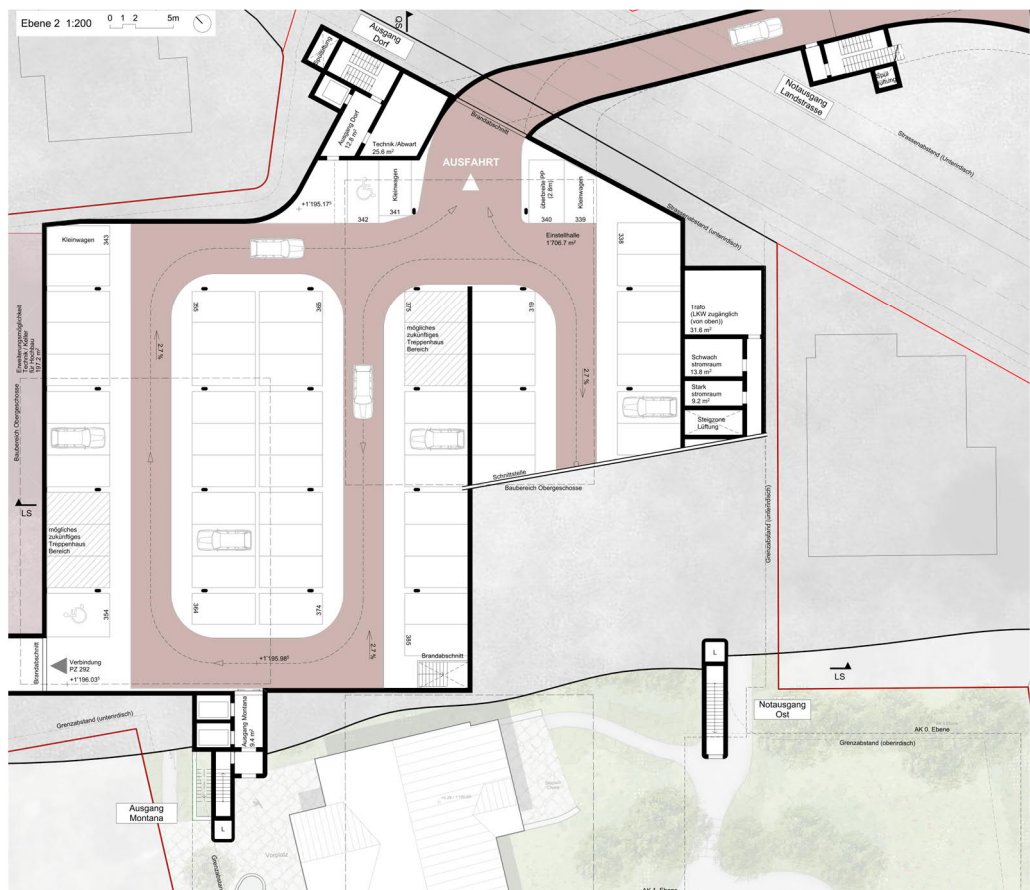


Abbildung 8: Geschossebene 2 STAR GATE (massstabslos)

Die Tragstruktur des Parkhauses ist in Massivbauweise mit Flachfundation, Flachdecken, tragenden Wänden in Ortbeton sowie vorgefabrizierten Stützen mit einem Raster von ca. 8.0/8.4 m geplant. Die oberste Decke ist als Abfangdecke mit einer Stärke von 60 cm ausgebildet. Für die Krafteinleitung sind bei den Stützen Betonpilze vorgesehen. Im Bereich der möglichen Hochbauten wird die Decke lokal nach oben verstärkt, einerseits als Niveausgleich und andererseits als statische Verstärkung. Das vorgeschlagene statische Konzept ist umsetzbar und wirtschaftlich.

Der Wettbewerbsbeitrag sieht vor, das Chalet Montana zu erhalten. Zu diesem Zweck wird das Gebäude während der Bauphase unterfangen.

Auf den Parkdecks wird ein gestrichener Gussasphalt vorgeschlagen. Die Projektverfasser weisen in ihrem Bericht darauf hin, dass bei einer generellen Zulassung von Spikes und insbesondere von Schneeketten in Parkhäusern von einer reduzierten Dauerhaftigkeit und höheren Unterhaltsarbeiten bei sämtlichen Deckbelägen ausgegangen werden muss. Es ist geplant, die Fahrgassen farblich von den übrigen Bodenflächen des Parkdecks abzuheben.

Aufgrund der offenen und übersichtlichen Grundrissgestaltung der Parkdecks sowie der gut einsehbaren Personenausgänge können sich die Benutzer des Parkhauses leicht orientieren.

Die mit Tageslicht belichtete, zu den Parkdecks grossflächig verglaste Eingangslobby mit offenem Lichthof und grosszügiger Treppenerschliessung, vermittelt eine offene und freundliche Atmosphäre. Dasselbe gilt für den Fussgänger-Hauptzugang Gotschna mit den WC-Anlagen auf dem Niveau des Bahnhofplatzes.

Das Projekt Star Gate vermittelt den Parkhausnutzern durch die Übersichtlichkeit der Gesamtanlage, das weitgehende Fehlen von nicht einsehbaren Nischen sowie die transparenten Bezüge zwischen Parkdecks und Personenausgängen ein subjektives Gefühl der Sicherheit.

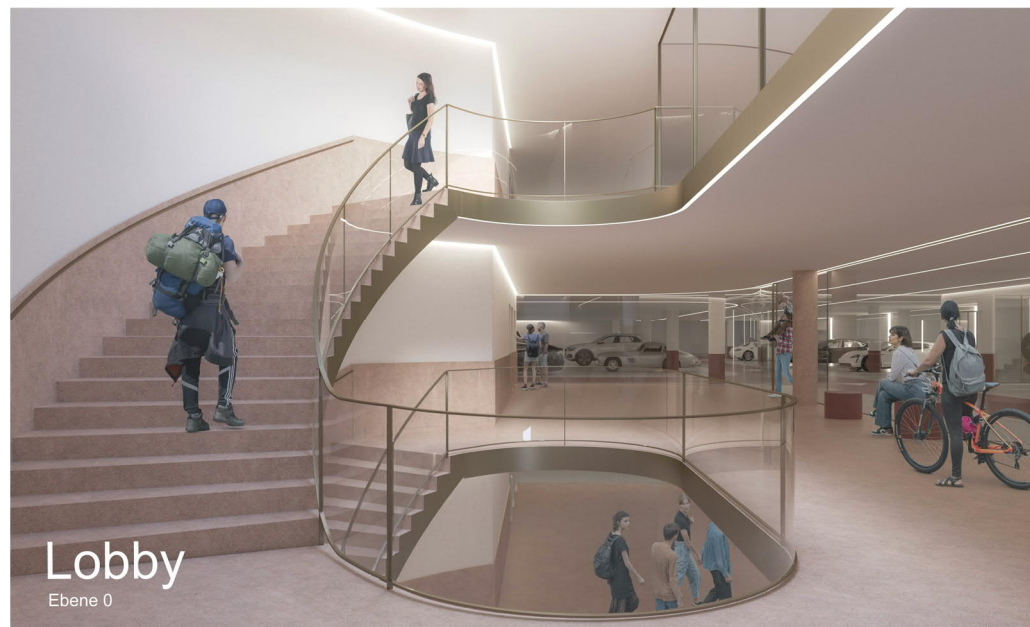


Abbildung 9: Visualisierung STAR GATE von innen

Durch die vertikal versetzte Geschosstaffelung der Parkgarage, wird die heute bestehende, terrassierte Topografie mit ihren linearen Bepflanzungsstrukturen in ähnlicher Ausprägung in der neuen, parkartigen Umgebungsgestaltung umgesetzt. Dabei werden die Baufenster für die künftigen Hochbauten freigehalten.

Der Vorschlag der Projektverfasser sieht ein für Fussgänger und Besucher attraktives Wegnetz von der Bahnhof- zur Landstrasse vor. Entlang dieses Wegenetzes befinden sich die

Tiefgaragenausgänge, die als Orientierungs- und Adressfindungselemente dienen. Im Bereich der Ein- und Ausfahrten zum Parkhaus ist ein multifunktionaler, von Pflanzen gesäumter Begegnungsplatz vor dem Rathaus geplant.



Abbildung 10: Visualisierung STAR GATE aussen beim Kulturhausplatz

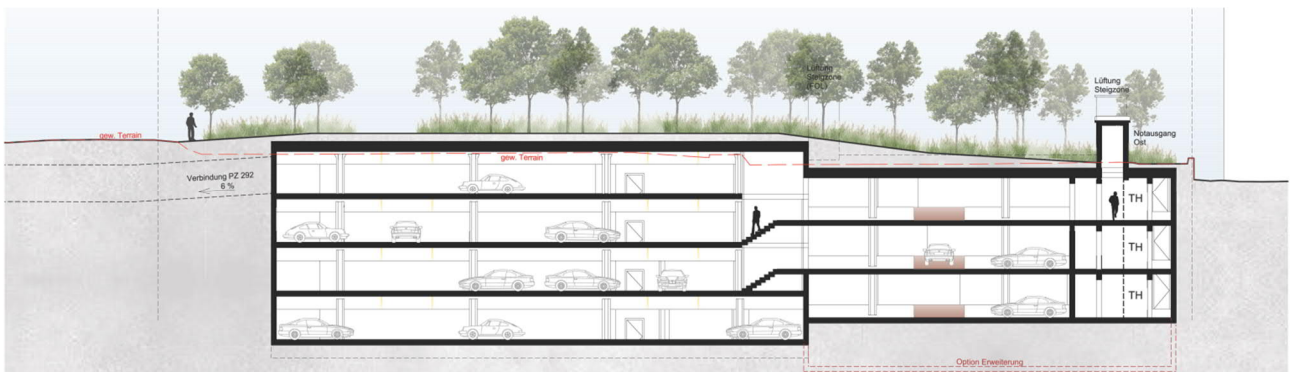


Abbildung 11: Längsschnitt STAR GATE (massstabslos)

10.2 RAUF UND RUNTER

Projekt Nr. 03
RAUF UND RUNTER

2. Rang / 2. Preis
CHF 30'000.-

Ingenieur
Egeter & Partner
AG, Lienz

Architektur
Itten+Brechtbühl AG,
St.Gallen

weitere
Fachplaner
parbat landschafts-
architektur gmbh,
St.Gallen
Vedea AG, St.Gallen



Abbildung 12: Situationsplan RAUF UND RUNTER (massstabslos)

Die Zufahrt und Ausfahrt erfolgt von Osten durch eine Unterführung der Landstrasse in das erste Untergeschoss. Von diesem Anknüpfungspunkt an führen parallele horizontale Verteilstrassen zu kaskadenartig schräggestellten Parkflächen bis ins fünfte Untergeschoss. Die Parkflächen haben ein starkes Quergefälle von 6%, was das Ein- und Aussteigen erschwert.

Die Verkehrsführung innerhalb der Parkgeschosse ist sinnvoll gelöst, sodass die Geschosse über je zwei Schrägrampen von und nach oben oder unten gewechselt werden können, was den inneren Verkehrsfluss zu Stoßzeiten nachhaltig entspannt. Die geplante Erweiterung kann im selben Kontext umgesetzt werden.



Abbildung 13: Visualisierung RAUF UND RUNTER von innen

Die horizontalen Verteilstraßen in den Parkgeschossen führen die Fußgänger dezentral auf kurzen Wegen zu den Aufzügen und von dort direkt zur Bahnhofs- oder Landstraße. Das sorgfältig gestaltete Zugangsportal „Landstraße“ sowie die Kelchstützen im überhohen ersten Untergeschoss verdeutlichen das Potenzial eines durchdacht gestalteten Betonbauwerks. Die Platzierung und Anordnung der Treppenhäuser und Lifte erwartet von den Nutzern ein selektives Betreten, denn nicht alle Verbindungen erschliessen direkt alle Geschosse.

Das statische Konzept ist klar und wirtschaftlich umsetzbar. Die Deckelbauweise birgt großes Potenzial, da sie die Wahrnehmung der Baustelle sowie die Immissionen und das Deformationsrisiko im Umfeld nachhaltig reduziert. Die Umsetzbarkeit der Schlitzwand im geologischen Umfeld wird in Frage gestellt, es stünden aber alternative Lösungen zur Verfügung.

Die Anbindung der Nachbargrundstücke im Untergeschoss ist gut gelöst.

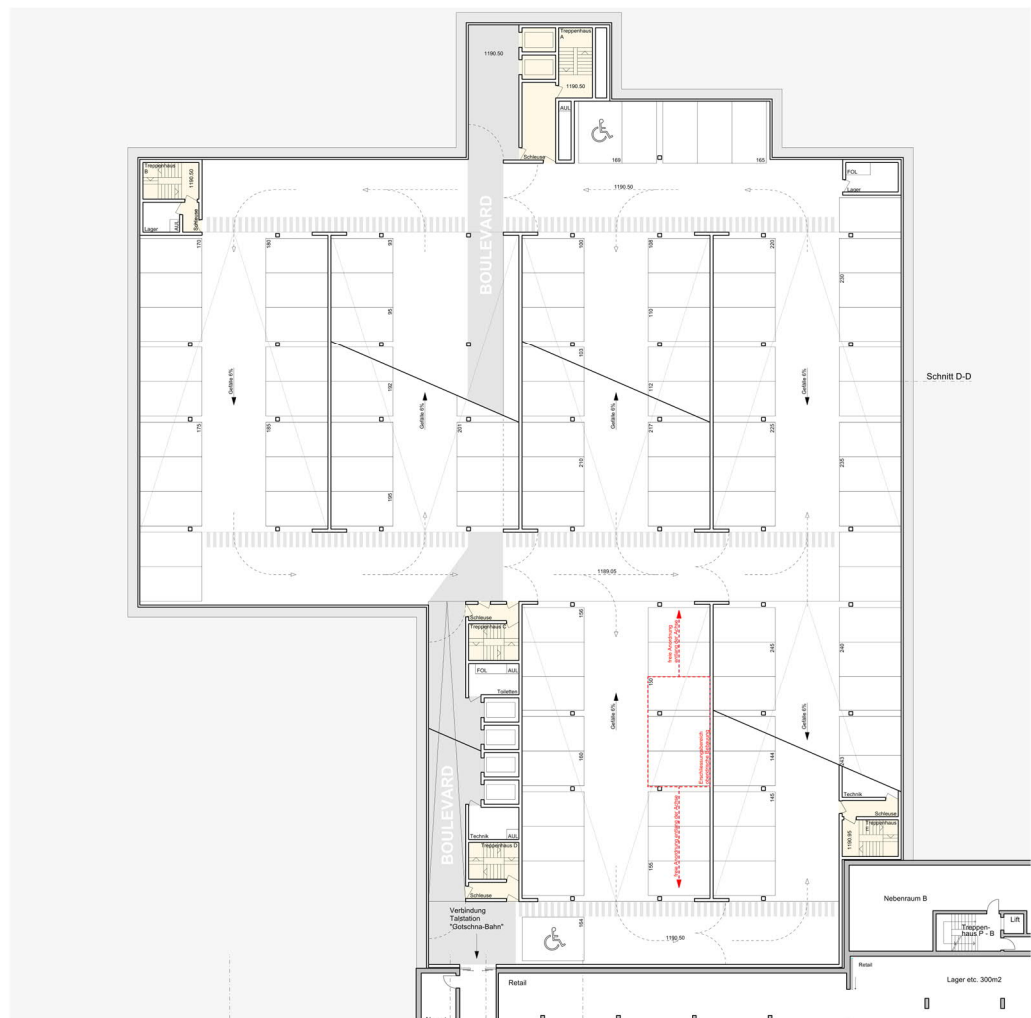


Abbildung 14: 3. Untergeschoss RAUF UND RUNTER (massstabslos)

Die drei inneren Wandscheiben schaffen boxenartige Zonen, die die großräumige Übersichtlichkeit und Wahrnehmung stark einschränken.

Mit fünf Treppenhäusern kann das Parkhaus in alle Richtungen verlassen werden, allerdings werden einige dieser Treppenhäuser nur schwach frequentiert werden, was zu einer reduzierten sozialen Kontrolle führt.

Im ersten Untergeschoss entsteht durch die lokale Überhöhe auf den Parkflächen eine interessante spannende und luftige Situation, der grosszügige und sichere innere Fußgängerboulevard zur Ost- Westverbindung ist nur im dritten und zweiten Untergeschoss verortet.

Das starke Quergefälle und die daraus resultierenden Höhenunterschiede schränken die verbindende Sichtbarkeit von den Parkflächen zu den abgelenkten Verbindungswegen ein. Zudem erhöht das starke Quergefälle die Sturzgefahr bei der Nutzung von Winterausrüstung und führt dazu, dass Koffer und Kinderwagen sich verselbstständigen können.

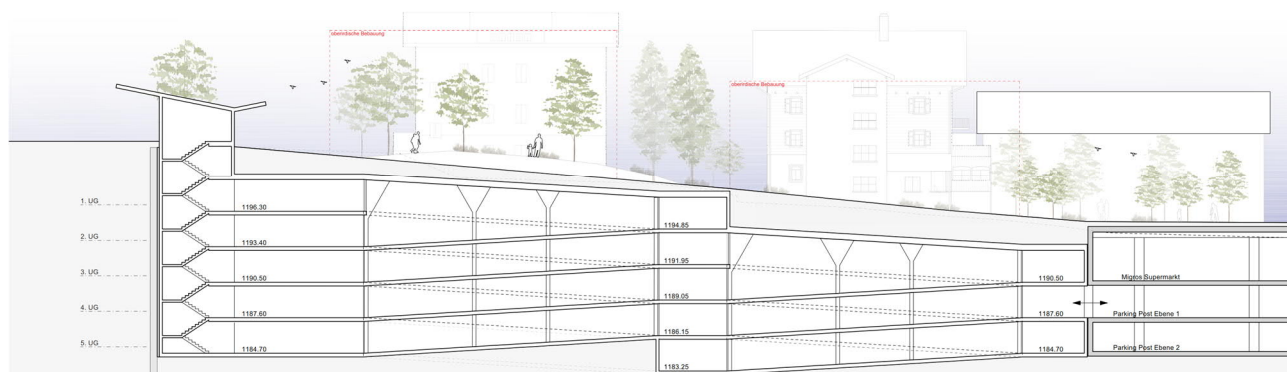


Abbildung 15: Längsschnitt RAUF UND RUNTER (massstabslos)

Die Parkanlage über der Tiefgarage präsentiert eine fein gestaltete Landschaft mit einer durchgehenden Fußgängerzone zwischen der Landstraße, den angrenzenden Grundstücken und dem Bahnhof. Die geplante Wege- und Platzgestaltung, in Kombination mit dem dichten Baumbestand, bietet eine hohe Aufenthaltsqualität. Der direkte westliche Anschluss zur Bahnhofstraße ist für Rollstuhlfahrer nicht befahrbar. Das freistehende Chalet Montana wird von zwei direkt angrenzenden Treppenaufgängen flankiert, was situativ und aufgrund der zu erwartenden Emissionen zu einer Abwertung dieses Gebäudeensembles führt.



Abbildung 16: Visualisierung RAUF UND RUNTER von aussen

10.3 PULPO

Projekt Nr. 02
PULPO

3. Rang / 3. Preis
CHF 20'000.-

Ingenieur
Schnetzler Puskas
Ingenieure AG, Ba-
sel

Architektur
maurusfrei Archi-
tekten AG, Chur

weitere
Fachplaner
planikum AG, Zürich
Hartmann & Monsch
AG, Chur
brandsicher AG,
Chur
Kuster + Partner AG
bt-consult AG, Chur



Abbildung 17: Situationsplan PULPO (massstabslos)

Das Parkhaus wird im obersten der insgesamt drei Geschosse über eine zweispurige Zu- resp. Wegfahrt erschlossen. Die Parkgeschosse sind als Split-Level ausgebildet und verlaufen kaskadenförmig zur Bahnhofstrasse hin. Für die Geschosswechsel sind seitlich angeordnete Rampen vorgesehen. Die Fussgänger werden im Parkhaus mithilfe eines Sammelkorridors zwischen der Landstrasse und der Bahnhofstrasse geführt. Ein unterirdischer Zugang zur Gotschnabahn würde durch eine Verbindung mit der bestehenden RhB-Personenunterführung ermöglicht. Die Anbindung der Nachbargaragen ist sichergestellt, beim Projekt Post sind jedoch grössere Anpassungen notwendig.



Abbildung 18: Visualisierung PULPO von innen

Die übersichtliche architektonische Konzeption der Anlage vermag zu überzeugen. Das statische System ist dank regelmässiger Spannweiten effizient und durchdacht. Die Zwischendecken sind als teilweise vorgespannte Flachdecken ausgebildet, während für die oberste Decke zur Aufnahme erhöhter Auflasten eine Lösung mit vorfabrizierten Unterzügen vorgeschlagen wird. Die möglichen Hochbauten sollen auf später zu erstellende Abfangeschosse aufgebaut werden, wodurch Vorinvestitionen für die Lastabfangung minimiert werden.

Im Beitrag werden keine Angaben über Bodenaufbauten, Farb- und Materialisierungskonzept gemacht.

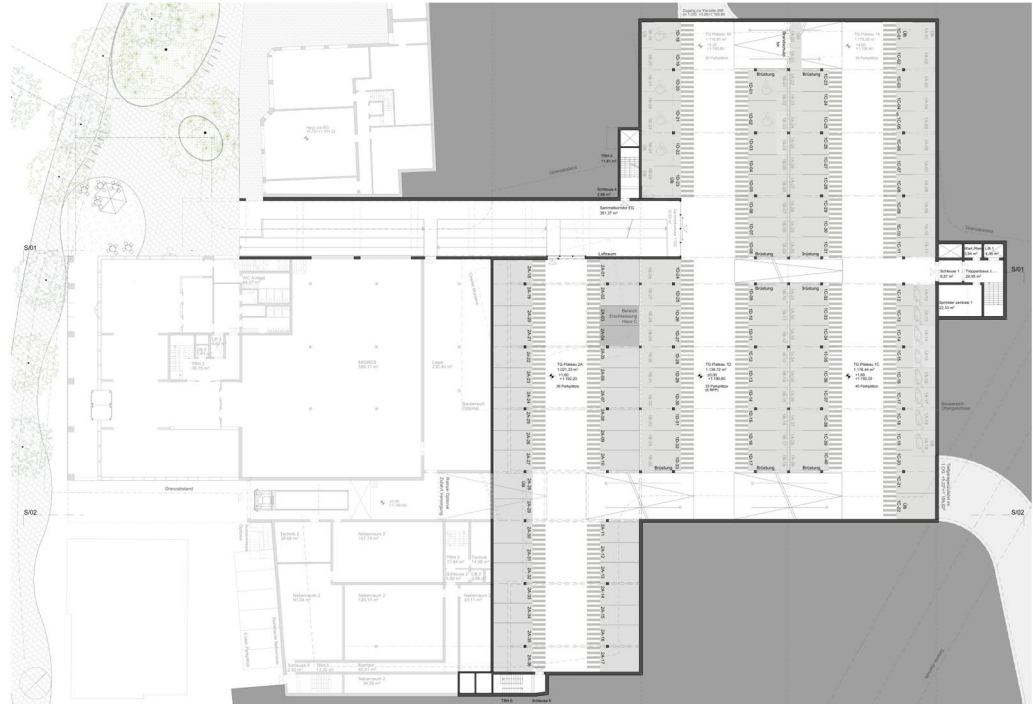


Abbildung 19: Erdgeschoss PULPO (massstabslos)

Für den Autofahrer zeigt sich die Anlage sehr gut lesbar. Die lineare Abfahrt mit der seitlichen Anordnung der diversen Levels und die gute Fahrgeometrie sagen dem Benutzer sicherlich zu. Die Erschliessung der unteren, nahe an der Bahnhofstrasse befindenden Geschosse erfordert vermutlich ein Parkleitsystem zur Erhöhung der Auffindbarkeit.

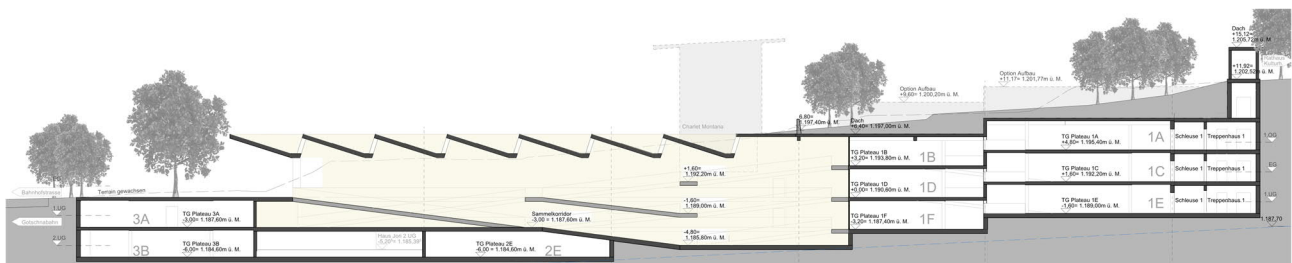


Abbildung 20: Schnitt PULPO (massstabslos)

Der Fussgänger wird in einem Sammelkorridor geführt, der dank eines Sheddachs mit Tageslicht durchflutet wird, was während der Wintermonate jedoch wohl weniger zutreffen mag. Der Zugang zum Korridor ist für direkt daran anschliessende Levels ideal gelöst. Für Benutzer der jeweils obersten Levels ist der Zugang jedoch nur über die steilen Rampen möglich, womit die Behindertengerechtigkeit nur bedingt gegeben ist.

Der Freiraum wird vom Sheddach über dem Sammelkorridor dominiert. Dimension und Lage des Sheddachs verhindern eine optimale oberirdische Durchwegung, sowie das Einhalten der Grenzabstände gegenüber der benachbarten Parzellen ausserhalb des Wettbewerbsperimeters. Die Hauptzugänge zum Parkhaus erfolgen mit je einem Zugang ab der Bahnhofstrasse sowie der Landstrasse, wobei die brandschutztechnisch notwendigen Fluchtwege als zweckmässige Nottreppenhäuser ohne Lift vorgesehen sind.



Abbildung 21: Visualisierung PULPO von aussen



Abbildung 22: Visualisierung PULPO Garage

10.4 SALAMANDER

Projekt Nr. 04
SALAMANDER

nicht rangiert

Ingenieur
tbf-marti ag,
Schwanden

Architektur
Schäublin Architek-
ten AG, Zürich

weitere
Fachplaner
Fischer Land-
schaftsarchitekten,
Richterswil
tribus Verkehrspla-
nung AG, Dübendorf
Haerter & Partner
AG, Zürich
R+B engineering ag,
Zürich



Abbildung 23: Situationsplan SALAMANDER (massstabslos)



Abbildung 24: Visualisierung SALAMANDER von innen

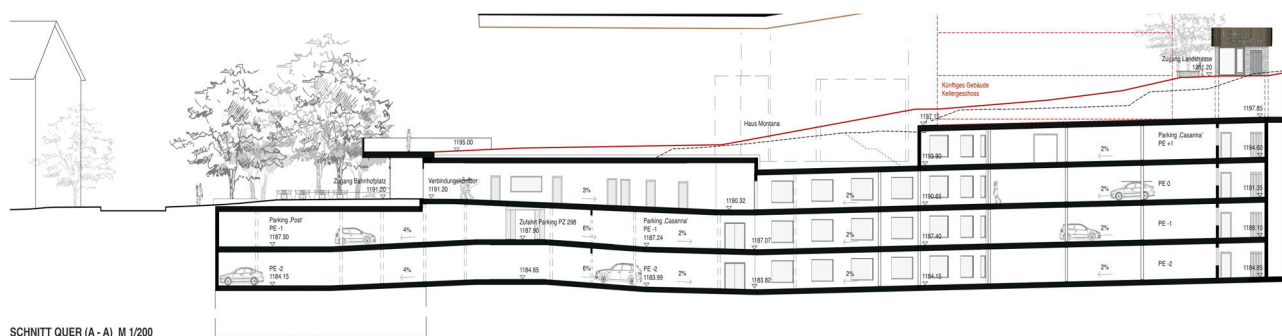


Abbildung 25: Schnitt SALAMANDER (massstabslos)

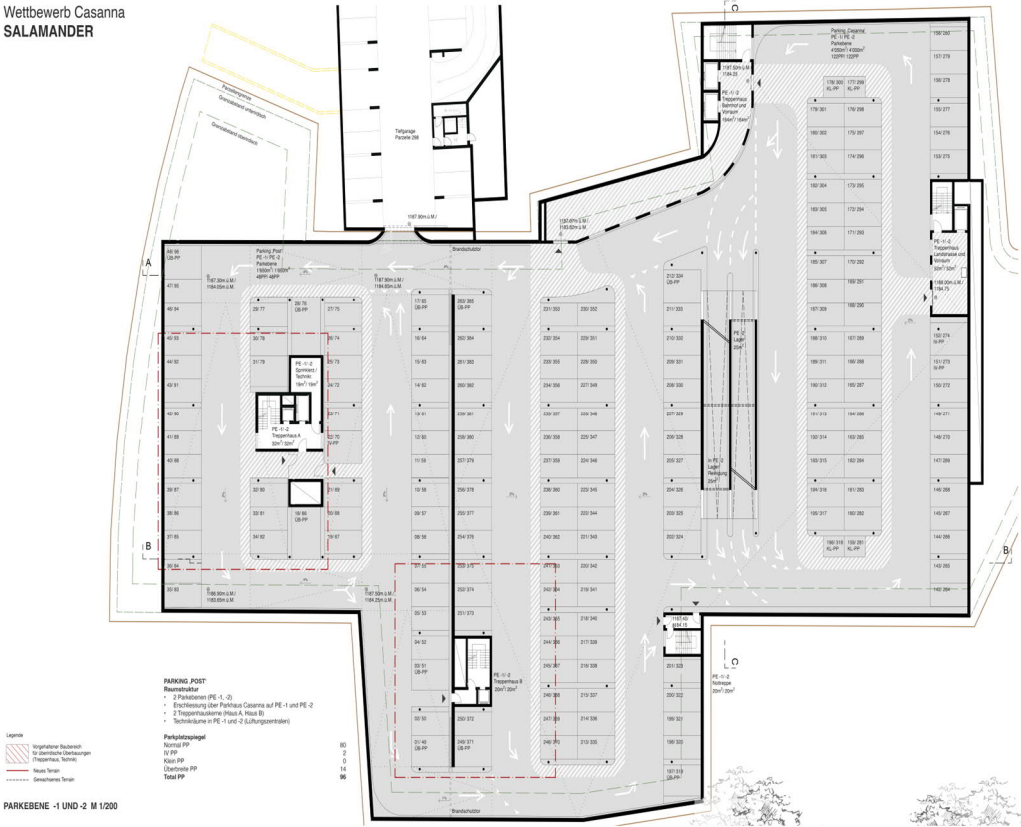


Abbildung 26: Parkebene -1, SALAMANDER (massstabslos)



Abbildung 27: Visualisierung SALAMANDER von aussen

10.5 BALMÄ

Projekt Nr. 01
BALMÄ

nicht rangiert

Ingenieur
Ferrari Gartmann
AG, Chur

Architektur
Büro Krucker Archi-
tekten AG, Zürich

weitere
Fachplaner
Brandschutzwerk-
statt GmbH, Ror-
schach
IVB Hüsler AG, Zü-
rich



Abbildung 28: Situationsplan BALMÄ (massstabslos)

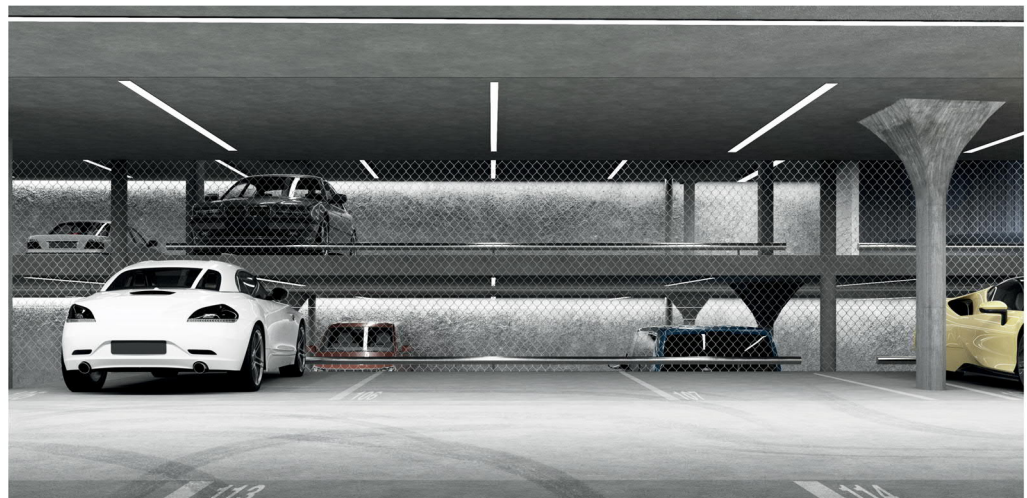


Abbildung 29: Visualisierung BALMÄ von innen

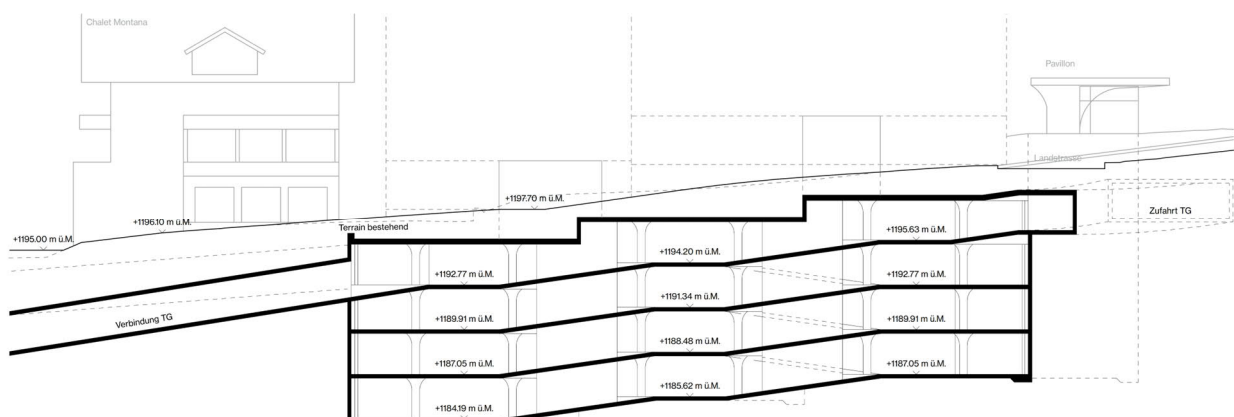


Abbildung 30: Schnitt BALMÄ (massstabslos)

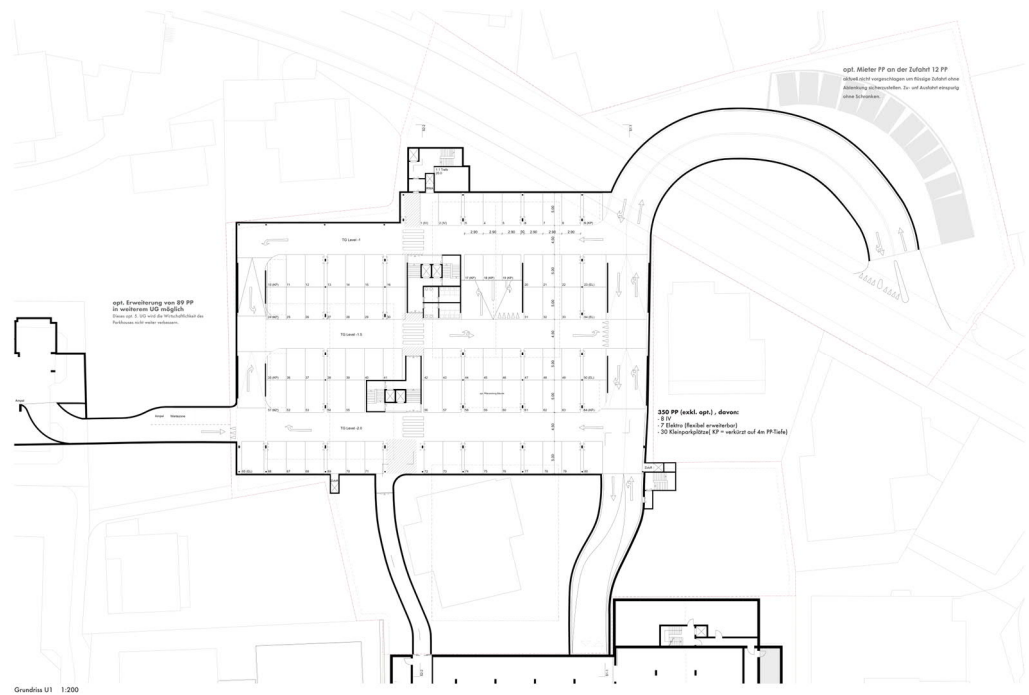


Abbildung 31: 1. Untergeschoss BALMÄ (massstabslos)



Abbildung 32: Visualisierung BALMÄ von aussen