

Generalplaner/ Architekt
maurusfrei partner ag
dipl. Architekten ETH/FH/SIA
Rätusstrasse 23
7000 Chur

T 081 252 15 06
F 081 252 15 91
info@maurusfrei.ch



R11

BAHNHOFGEBIET CHUR

GESAMTÜBERBAUUNGSPLAN - TEILPLAN HW-AREAL

7. ÄNDERUNG (AREAL D)

TEILPLAN HW-AREAL

PLANUNGSBERICHT

Dat: 21.07.05

7. Quartierplan - Änderung auf Antrag der beteiligten Grundeigentümerschaft, SBB AG
und Stadt Chur am 10. Nov. 2005 vom Gemeinderat der Stadt Chur genehmigt

Inhaltsverzeichnis

1 Ausgangslage

<i>1.1 Lage</i>	2
<i>1.2 Erschliessungsgrad</i>	2
<i>1.3 Bestehender Rechtsrahmen und Integration darin</i>	3
<i>1.4 Perimeter</i>	3
<i>1.5 Zweck</i>	3

2 Richtprojekt

<i>2.1 Vorgeschichte Richtprojekt</i>	4
<i>2.2 Darstellung Richtprojekt</i>	4
<i>2.3 Merkmale von Struktur, Bauvolumen und Freiraum</i>	6
<i>2.4 Terrain und Dachlandschaft</i>	6
<i>2.5 Nutzungsanordnung</i>	6
<i>2.6 Materialisierung der Gebäude und der Aussenflächen</i>	7
<i>2.7 Erschliesseung</i>	7

3 Begründung der Massnahmen

<i>3.1 Anpassung bestehender Artikel</i>	8
<i>3.2 Gestaltungsplan V3</i>	8
<i>3.2 Erschliessungsplan Oberirdisch V5</i>	9
<i>3.3 Erschliessungsplan Unterirdisch V6</i>	10

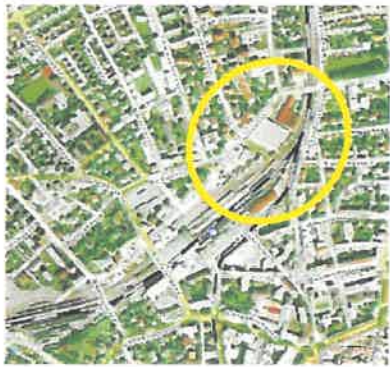
Anhang 1: Aktennotizauszug aus Architektursitzung vom 06.06.05

Anhang 2: Fahrtennachweis Areal D und E

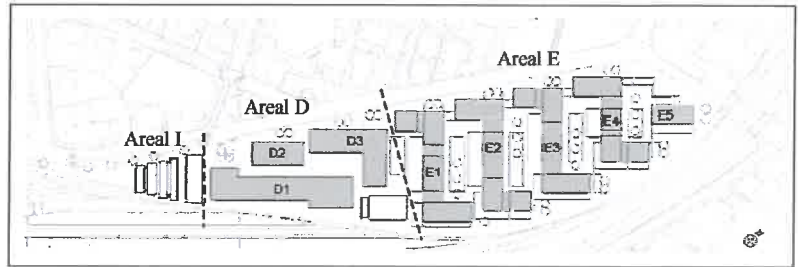
1. Ausgangslage

1.1 Lage

Das Planungsareal liegt auf der Nordseite des Bahnhofes Chur auf dem Areal der früheren Hauptwerkstätte der SBB AG. Das Areal grenzt im Südosten an das Gleisfeld des Bahnhofes Chur, im Südwesten an den Aufgang der neuen Personenunterführung und im übrigen an die Gürtelstrasse, mit einem dahinterliegenden Wohnquartier.



Lage Areal Hauptwerkstätte SBB AG, Chur



Areal Hauptwerkstätte SBB AG, Chur mit Richtprojekt 7. Änderung

1.2 Erschliessung

Verkehrsanlagen

Die Gürtelstrasse soll schrittweise saniert werden. In der ersten Phase hat das Team eine Strasse mit Kernfahrbahn vorgeschlagen. Aus den weiteren Verhandlungen mit den Behörden der Stadt Chur hat sich ein asymmetrischer Querschnitt mit einer Breite von 7.00m ergeben. In östlicher Richtung werden die Radfahrer im Mischverkehr auf der Fahrspur von 3.20m Breite integriert, während die ansteigende, Richtung Westen verlaufende Fahrspur auf 3.80m verbreitert ist. Das nördliche Trottoir wird im heutigen Rahmen beibehalten. Entlang der Bebauung wird ein 2.50m breites Trottoir vorgesehen, das gestalterisch in den Vorbereich der Bauten integriert wird. Das südliche Trottoir folgt im östlichen Teil des Areals dem Aussenraumniveau der Bebauung. Eine Rampe von ca. 12% Neigung verbindet dieses mit dem Kreuzungsbereich Gürtelstrasse/ Wiesentalstrasse.

Für die Baufelder D1 bis E2 kann sowohl die Zufahrt zu den einzelnen Parkieranlagen, wie auch zu den oberirdischen Parkplätzen direkt ab der Gürtelstrasse erfolgen. Im östlichen Teil der Gürtelstrasse beschränkt sich die Anbindung des Areals auf die unterirdische Einstellhallenzufahrt zwischen der Einmündung der Wiesentalstrasse und der Eisenbahnunterführung.

Veloabstellanlage Gürtelstrasse

Im Bereich westlich der Personenunterführung ist eine überdachte Veloabstellanlage auf Strassenniveau vorgesehen.

Abwasseranlagen

Die bestehende Kanalisation, in der Gürtelstrasse angeordnet, erschliesst nur den Randbereich des HW-Areals. Die Feinerschliessung erfolgt im Rahmen des Bauprojektes. Der das Areal querende Mühlbach wird saniert und verlegt.

Versorgungsanlagen

Auf Wunsch der SBB wurde 1996 durch die Industriellen Betriebe der Stadt Chur (IBC) eine bestehende Trafostation ersetzt und verlegt. Die neuwertige oberirdische Station, welche die Hauptwerkstätte SBB und das angrenzende Quartier versorgt, wird anlässlich der Wiedernutzung des HW-Areals erneut ersetzt. Sie wird an der Nord/Westecke des Gebäudes D3 unterirdisch neu errichtet.

Zudem durchquert im Bereich der SBB-Schiebebühne ein 10kV-Kabel der IBC das Areal. Dieses Mittelspannungskabel kann verlegt werden.

1.3 Bestehender Rechtsrahmen und Integration darin

Nach der Betriebseinstellung der Hauptwerkstätte SBB AG Chur, wurde das HW-Areal im Rahmen einer Nutzungsplanrevision 2000 der Bauzone zugewiesen. Das südliche Areal D wurde der Bahnhofzone und das nördliche Areal E der gemischten Zone G4 zugeordnet. Im Rahmen der 4. Änderung Gesamtüberbauungsplan Bahnhofgebiet Chur (GÜP) ist das HW-Areal in den GÜP-Perimeter integriert worden. Mit der 6. GÜP-Änderung sind, basierend auf den Ergebnissen eines Studienauftrages, die detaillierten Bestimmungen für die Areale D und E erlassen worden. Die 7. GÜP-Änderung betrifft verschiedene bauprojektspezifische Änderungen auf Areal D (Situierung der Bauten und Volumen Baute D1). Für Areal E gelten unverändert die Bestimmungen der 6.Änderungnderung.

1.4 Perimeter

Die 7. GÜP-Änderung betrifft die Parzelle: 9771

1.5 Zweck

Ziel der 7. Änderung ist, das veränderte Richtprojekt auf Areal D bau- und planungsrechtlich zu ermöglichen. Gegenüber der 6. Änderung gibt es ansonsten keine Zweckänderungen. Ziel ist weiterhin:

- Fixieren der städtebaulich-strukturellen und architektonisch-typologischen Grundkonzeption.
- Im Vergleich zum Richtprojekt Variationen von Bebauung und Aussenraumgestaltung ermöglichen.
- Kontingentierung der Fahrten zur Einhaltung der übergeordneten Umweltvorgaben.
- Aufgrund der zu erwartenden Lärmimmissionen (Gürtelstrasse) geeignete Massnahmen zur Einhaltung der Empfindlichkeitsstufen gemäss LSV treffen.
- Landsicherung für die Erneuerung der Gürtelstrasse und für einen öffentlichen Gehweg auf der Ostseite der Gürtelstrasse.
- Lage der Trafostation, Verlauf des Mittelspannungskabel und des unterirdisch verlaufenden Mühlbaches auf das Richtprojekt abstimmen (als hinweisende Inhalte).

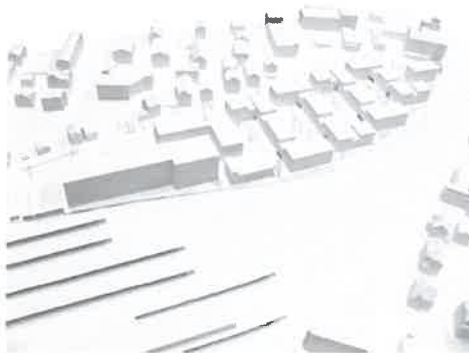
2. Richtprojekt

2.1 Vorgeschichte

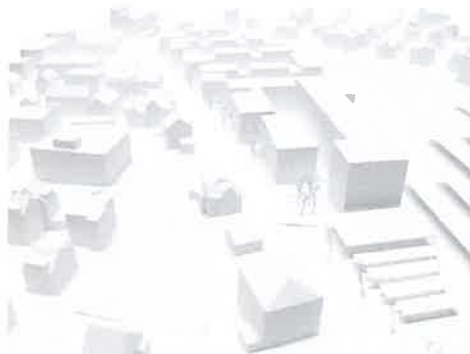
Die Integration des HW-Areals in den GÜP-Perimeter war mit der Auflage verbunden, für das Areal einen Wettbewerb oder einen Studienauftrag durchzuführen. Dies erfolgte im Zeitraum Herbst 2002 bis Frühling 2003 in Form eines Studienauftrags mit Einladungsverfahren (7 Mitwirkende Teams). Veranstalterin war die Schweizerische Bundesbahnen SBB AG. Für die Weiterbearbeitung wurde der Projektvorschlag des Teams Atelier Wehrlin, Büro B, und B+S AG, alle Bern, ausgewählt. Dieses Richtprojekt bildete die Grundlage zur Ausarbeitung der 6. GÜP-Änderung (vgl. Kap. 1.3).

Gemäss der Kritik der Jury des Studienauftrages und nach den Anliegen der Bauherrschaft erstellte das Büro B, Bern ein Vorprojekt für das Areal D. Mit der Weiterbearbeitung des Vorprojektes wurde von der Bauherrschaft das Büro maurusfrei partner ag, chur beauftragt. Das Vorprojekt wurde nach den Anliegen der Bauherrschaft und der zwischenzeitlich feststehenden Mieterschaft überarbeitet, und von Fachjuroren des Studienauftrags erneut bewertet (Anhang). Das überarbeitete Vorprojekt bildet die Grundlage für das abgeänderte Richtprojekt bzw. die 7. Änderung.

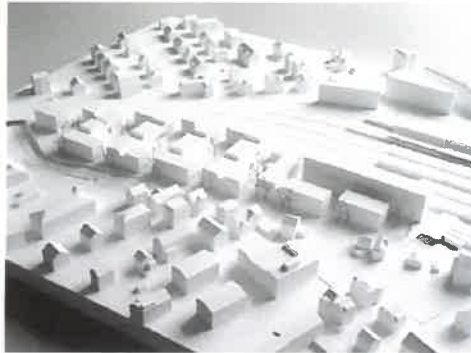
2.2 Darstellung Richtprojekt



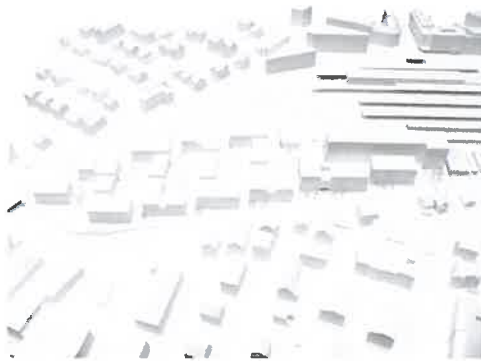
Modellansicht aus Richtung Ost



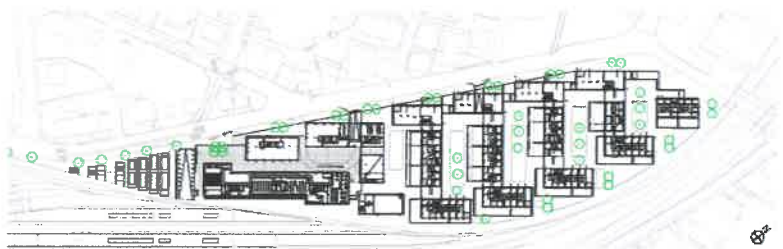
Modellansicht aus Richtung Südwest



Modellansicht Areal D bisher (6. Änderung)



Modellansicht Areal D überarbeitet (7. Änderung)



Erdgeschoss Richtprojekt 7. Änderung



2.3 Merkmale von Struktur, Bauvolumen und Freiraum

Das neue Gesicht des Bahnhofes auf der Nordseite richtet sich auf die Geometrie von Bahnhof und Bahnhofquartier aus: Erstens übernimmt das neue Stück Stadt die Struktur des Bahnhofgebäudes und zweitens liegt die Flucht des markanten Kopfgebäudes auf der Verlängerung der östlichen Häuserfront entlang der Bahnhofstrasse.

Die Volumen auf dem an die Personenunterführung angrenzenden Baufeldes D verweisen auf die Geschäftshäuser auf der anderen Seite des Gleisfeldes, die übrige Bebauung nimmt den Massstab des Quartiers auf.

Die gewählte Struktur führt zu einer, im Bezug zur Umgebung, leichten Abwinklung der Bauten. Diese Abwinklung ermöglicht die Bildung von kleinen, platzartigen, mit Baumgruppen akzentuierten Ausweitungen des Strassenraumes. Dadurch ist jedes Gebäude vom Strassenraum aus identifizierbar und hat eine eigene Identität und Adresse. Innerhalb der Siedlung besteht ein vielfältiges Aussenraumangebot, welches durch eine differenzierte Abfolge von halböffentlichen Höfen, Grünbereichen und Durchgängen, welche die Plätze einerseits untereinander und andererseits mit dem Strassenraum verbinden.

Die Breite der Höfe und die Höhe der Gebäude sind so gewählt, das die Erdgeschosswohnungen und die Höfe genügend Sonnenlicht erhalten.

2.4 Terrain und Dachlandschaft

Eine durchgehende, horizontale Ebene bildet die 'Bühne' für die Bauvolumen. Dort wo der Strassenraum im Bezug zu dieser Bühne tiefer liegt, begrenzt eine Stützmauer die 'Bühne'.

Das Niveau der Erdgeschosse liegt 60 cm über den Höfen. Dies ermöglicht eine natürliche Belichtung der Untergeschosse und vermindert den Blickkontakt von den Höfen in die Wohnung. Die Erdgeschossräume entlang der Gürtelstrasse weisen die selbe Kote auf, wie die Bühne. Es entstehen überhöhte Räume für Arbeiten und Einkauf. Die Überbauung weist eine einheitliche Dachkote mit Geschosshohen Einschnitten für privat genutzte Dachterrassen auf. Einzige Ausnahme ist [das Gebäude D1](#), welches mit seinen 6 Geschossen einen städtebaulichen Akzent setzt.

2.5 Nutzungsanordnung

[Das Areal D ist Teil des Bahnhofplatzes Nord und soll zur Bildung eines öffentlichen Platzes beitragen. Vorgesehen sind Schulen. Im Untergeschoss und allenfalls im Erdgeschoss wird eine Fläche für kommerzielle Nutzungen zur Verfügung gestellt. Diese publikumsorientierten Nutzungen haben einen direkten Bezug zum Passantenstrom der neuen Personenunterführung.](#)

Das nördlichere Areal E dient hauptsächlich dem Wohnen. Im der Gürtelstrasse zugewandten Parterre der Wohnhäuser sollen Ateliers, Büros oder kleine Läden eingerichtet werden können.

Die Wohnungen haben private, zugeordnete Gärten, ein grünes Zim-

mer oder Terrassen. Der erwünschte hohe Grad an Privatheit wird erreicht, indem die Gärten mit Mauern umgeben sind, das grüne Zimmer in die Volumen eingeschnitten ist und indem die Terrassen nur einer Wohnung zugeordnet sind oder weil sie durch einen Sichtschutz voneinander abgetrennt sind.

2.6 Materialisierung der Gebäude und der Aussenflächen

Prägend sind die klar geschnittenen, mural formulierten Volumen ohne vorspringende Bauteile. Die in einem klar erkennbaren Raster angeordneten, grosszügigen Fensterflächen einheitlicher Grösse, führen zu einem ruhigen Fassadenbild. *Die architektonische Sprache ist aus einem Guss und verbindet die beiden Areale D und E zu einer Einheit. Die Bauten auf Areal D werden zuerst realisiert werden. Ihre definitive Ausgestaltung ist richtungsweisend bei der Realisierung der Bauten auf Areal E im Sinne der obig erwähnten gestalterischen Einheit.*

Die platzartigen Bereiche zwischen Gürtelstrasse und Bebauung wird als Ausweitung des Strassenraumes verstanden und darum asphaltiert. Eine Baumgruppe je Ausweitung betont zusätzlich die Staffelung der Fassaden. Niedrige Hecken strukturieren die Flächen weisen Bereiche unterschiedlichen Nutzungen zu (Besucherparking, Zugang). Die Wohnhöfe sind hauptsächlich mit wasserdurchlässigen Materialien gestaltet. Private und teilöffentliche Bereiche sind differenziert materialisiert. Die Trennung der Zugangsbereiche von den privaten Aussenräumen erfolgt mit Mauern, Pflanzungen und Nebenbauten. Das Blattwerk der Bäume im Hof verhindert wie ein feiner Vorhang die Sicht von Wohnung zu Wohnung.

2.7 Erschliessung

Der Zugang zu den Wohnung ist eine Abfolge von Flächen mit unterschiedlichen Öffentlichkeitsgraden: öffentliche Strasse, halböffentlicher Wohnhof, Treppenhaus. Parallel zur Strasse ermöglichen Durchlässe eine siedlungsinterne Verbindung von Hof zu Hof und zur Personenunterführung.

Die Höfe sind Grundsätzlich verkehrsfrei. Notzufahrten sind möglich. Die Zufahrt zu der unterirdischen Parkierung erfolgt mit Rampen direkt ab der Gürtelstrasse. Die Untergeschosse sind in einzelne Einheiten gegliedert. Diese Gliederung erlaubt die Bepflanzung der Wohnhöfe mit Bäumen.

Besucher- und Kurzzeitparking sind dort auf den platzartigen Strassenausweitungen angeordnet, wo dieses Flächen Niveau-gleich mit der Gürtelstrasse sind.

3 Begründung der besonderen Vorschriften

3.1 Anpassen bestehender Artikel

I. Präambel

Erwähnung der 7. Änderung des Gesamtüberbauungsplanes.

Art. 1 Allgemeines

Erwähnung der 7. Änderung des Gesamtüberbauungsplanes.

Art. 4 Bestandteile

Die Aufzählung der nicht verbindlichen Inhalte wird ergänzt mit den Dokumenten des überarbeiteten Richtprojektes HW-Areal 4. Untergeschoss.

Art. 14^{bis} Besondere Vorschriften zum Gestaltungsplan V3

Ausführungen der projektspezifisch bedingten Änderungen betreffend Areal D.

3.2 Gestaltungsplan V3

Grenz- und Gebäudeabstände Die Baulinien definieren die maximale Dimension der Gebäude und damit auch die Abstände der Gebäude zueinander. Im Bereich der Zugänge zu den Höfen werden die vom Baugesetz vorgesehenen Abstände unterschritten. Dies mit dem Ziel, räumlich klar gefasste und vom öffentlichen Strassenraum abgegrenzte Wohnhöfe zu erhalten. Die Analyse der Besonnung hat aufgezeigt, dass die gewählte Anordnung für alle Wohnungen eine ausreichende Besonnung gewährleistet.

Gliederung Baufeld D1 Das Areal D wird durch ein sechsgeschossiger und ein viergeschossiger Gebäudeteil besetzt. Die Teile sollen von Aussen und von Innen ablesbar sein und das Gesamtvolumen gliedern.
Die vorgesehenen Bestimmungen reduzieren sich auf einen angemessenen Projektierungsspielraum. Auf Hofbaulinien wird zu Gunsten von mehr Spielraum verzichtet.

Dachform Einheitlichkeit der Dachlandschaft und ruhige, klar geschnittene Volumen sind die Stichworte zur Erklärung dieser Vorschrift. Bei der gewählten Z-Form der Gebäude würden Sattel-, Pult- und andere Dachformen zu einem, vor allem bei den Gebäudeecken, unruhigen Dachbild führen. Aus diesem Grund wird ein Flachdach vorgeschrieben. Allfällige, untergeordnete Glasdächer auf Areal D sind von dieser Einschränkung ausgenommen.
Das Baugesetz erlaubt Attikageschoss oberhalb der Gebäudehöhe. Im konkreten Fall würde diese Bestimmung die Absicht nach klaren Baukörpern unterlaufen. Wird die zulässige Bruttogeschossfläche innerhalb der Baufelder 'abgefüllt', ergibt sich die erwünschte Z-Form mit seinen gefassten, ruhigen Höfen. Wäre ein Attikageschoss möglich, könnte die charakteristische Form verloren gehen.

Architektonische Gestaltung Die Einschnitte erfüllen den Zweck, privat nutzbare Dachterrassen anbieten zu können, die Baukörper zu gliedern (darum mind. 3 Einschnitte je Baufeld) und die Besonnung der Wohnhöfe zu verbessern (darum Einschnitte bis Fassade und die Höhe von einem Geschoss). Untersuchungen am Richtprojekt haben gezeigt, dass die geforderte Fläche von 16% der Gesamtgrundfläche zu angemessen grossen Dachterrassen führt.

Damit die private Ambiance der Terrassen und ein notwendiger Sonnenschutz gewährleistet werden kann, sind Überdachungen teilweise und Trennwände mit Auflagen möglich.

Hintergrund dieser Bestimmung ist die Absicht, die im Richtprojekt postulierte Einheitlichkeit der Überbauung zu sichern, ohne den Projektierungsspielraum einzuschränken. Darum wird auf das Richtprojekt verwiesen. Eine Differenzierung des architektonischen Ausdrucks von Areal D (Schulen) und Areal E (Wohnen) wird ermöglicht.

3.2 Erschliessungsplan Oberirdisch V5

Umgebungsgestaltung Die Gestaltung der Wohnhöfe hängt stark von der Aufteilung Privat – Halböffentlich und damit von der konkreten Benutzung ab Diese kann aber erst auf Stufe Bauprojekt ausgewiesen werden. Darum wird nur ein hoher Qualitätsmassstab definiert, welcher Gestaltungs- und Verhandlungsspielraum offen lässt.

Wohnhöfe Die Wohnhöfe sollen ausschliesslich dem Wohnen dienen. Einerseits als privater Aussenraum aber auch als Kontaktzone und als Gemeinschaftsfläche für Spiel und Aufenthalt. Aus diesem Grund sind die Höfe verkehrsfrei und dürfen auch nicht als Abstellfläche für Fahrzeuge dienen.

Für die wesensgerechte Nutzung der Aussenräume sind Kleinbauten zulässig. Die festgelegte Prozentzahl sichert, dass die Höfe nicht mit Gebäuden überstellt werden können. 50% der Fläche kann privat genutzt werden.

Wohnhof 1 Das bestehende Stellwerk benötigt eine Anlieferungsmöglichkeit sowie Parkplätze für Notfälle. Dafür ist die Zufahrt über den ersten Wohnhof notwendig.

Durchgänge Eine Qualität des Richtprojektes ist die Durchlässigkeit in Längsrichtung, welches ein feinmaschiges Wegnetz als Verbindung der Höfe untereinander und den direkten Zugang zum Bahnhof ermöglicht. Dazu sind die grosszügigen Durchgänge bei den Gebäuden notwendig. Das Festlegen der offenen Querschnittfläche von 15 m² ermöglicht Flexibilität in der Anwendung und eine Differenzierung aufgrund der konkreten Situation. Eingeschossige Durchgänge werden etwa 5.0 m, zweigeschossige 2.5 m breit

Zugang Die Bestimmung gewährleistet die Durchlässigkeit Strassenraum – Hof. Damit ist die Notzufahrt und die Erschliessung der Höfe für den Langsamverkehr gesichert.

Platz Der Platz auf dem Baufeld 1 dient als Hauptzugangsbereich.

Zufahrtsbereiche/ Die Lage der Zufahrt in die unterirdischen Einstellhallen wurde im
Parkierung Plan festgelegt. Entlang der Gürtelstrasse sind 14 oberirdische Parkplätze für Besucher vorgesehen. Im Areal I sind 10 öffentliche Kurzzeitparkplätze geplant. Entlang der Gürtelstrasse (Areale D und I) sind ferner 5 Halteplätze ('kiss and ride') angedacht.

Baumstandorte Die Staffelung des Strassenraumes durch die Gebäudestellung soll gemäss Richtprojekt durch Bäume akzentuiert werden. Gleichzeitig trägt diese Pflanzung zu einer Begrünung der platzartigen Ausweitungen bei. *Der präzise Standort, sowie die Baumart sind abhängig vom konkreten Projekt (Zugänge und Fenster Gebäude sowie Anordnung Parkierung) und wird darum nicht genauer festgelegt.*

3.3 Erschliessungsplan unterirdisch

Anschluss Untergeschoss an Personenunterführung Allfällige Verkaufsflächen im Untergeschoss sollen den Passantenstrom der Unterführung nutzen können. Gleichzeitig kann diese Massnahme zur Aufwertung und Belebung der Unterführung beitragen. Um eine direkte Verbindung von den Häusern und der Garage zum Bahnhof anbieten zu können, sind Zugänge zu Haus und Einstellhallen ab der Personenunterführung möglich.

HW AREAL CHUR, AREAL D-SCHULEN**Aktennotizauszug aus Architektursitzung vom 06.06.05**

4. Erläuterung Vorprojekt (Architekt)

Maurus Frei erklärt, dass beim Studium des bestehenden Projektes neben strukturellen auch städtebauliche Aspekte in Frage gestellt wurden.

Er führt aus, dass es sich bei dieser Anlage um die ersten grossen Gebäude handelt, welche auf der Nordseite des Bahnhofes zu stehen kommen.

Da sich das Stadtzentrum zum ersten Mal in der Geschichte von Chur nun nach Norden ausbreitet, ist es umso wichtiger, dass das Projekt die nötige Kraft hat um diesen Sprung des Stadtzentrums über die Geleise zu unterstützen. Durch diese Entwicklung ist der Bahnhof nicht mehr am Rand des Stadtzentrums, sondern rückt in das Stadtzentrum hinein, was in der städtebaulichen Entwicklung von Chur einen weiteren Meilenstein darstellt.

Aufgrund dieser Erkenntnisse wurde das Projekt wie folgt weiterentwickelt:

Über die gesamte Anlage wird ein einheitlicher Raster gelegt

Die Anlage wird bildlich als Hand mit Handballen (Garage Turnhalle, Technikräume) und drei Finger (zwei Schulen und ein Ärztehaus) gelesen, wobei der Handballe zum grossen Teil vergraben wird.

Die Turnhalle war ursprünglich bei der Garageneinfahrt. Sie wird neu angrenzend zur Personenunterführung erstellt.

Beim Gebäude D1 werden an den Gebäuden den durch Verbreiterungen zwei Kopfsituationen geschaffen. Durch diese Kopfsituationen wird das Gebäude zweigeteilt gelesen. Es bildet sich ein städtischer Platz bei der Personenunterführung und ein patioartiger Hof als Pausenplatz für die Schulen. Über diese Plätze gelangt man in den öffentlichen (Hörsaal) resp. internen (Aufenthalt) Bereich des Schulgebäudes.

Dadurch dass sich der öffentliche Bereich des Schulhauses D1 neu zur Personenunterführung hin orientiert, bekommt dieser Zugang auf die Schulanlage entsprechende Wichtigkeit. An dieser Stelle entsteht die Kopfsituation für die Gesamtanlage (inkl. Areal E).

Die Gebäude werden über Doppeltreppentürme organisiert. Die Treppentürme und der Lüftungsschacht übernehmen die Erdbebensicherheit des Gebäudes. Die Flexibilität der Nutzungsflächen wird somit durch keine Erdbebenaussteifungen eingeschränkt. Die Nutzflächen können frei unterteilt werden.

Die Doppeltreppentürme können auf beide Seiten verlassen werden. Es kann somit frei gewählt werden, ob die Erschliessung der Geschosse entlang der Fassade (Schulnutzung) oder zentral (Büronutzung) geführt werden soll.

Der Erschliessungsbereich windet sich je nach Bedarf durch das Gebäude und gibt unterschiedliche Aussichten (Geleisfeld und Stadt) frei. Der Erschliessungsbereich wird als städtebauliche Erlebniszone stark aufgewertet.

Stimmungsmässig besteht die Absicht eines Edelrohbaus. Dies auch in Anlehnung an die bestehenden SBB-Werkstätten. Die Gebäude sollen zum Ausdruck bringen, dass an diesem Ort produziert und nicht nur repräsentiert wird.

Dem massiven Tragwerk, dessen Stützenraster seinen Ursprung in der Einstellhalle hat, werden eingefärbte Betonelemente mit integrierten Fenster vorgehängt. Die Vorgehängten Elemente sind alle einen halben Stützenraster gross. Die Ausnahme bilden Elemente im öffentlichen Bereich, welche einen ganzen Stützenraster gross sind und somit diese besonderen Orte im Erdgeschoss kennzeichnen.

Die hochformatigen Fensterproportionen sollen an die Proportionen der Fenster der umliegenden Gebäude erinnern und somit die Akzeptanz des Volumens im Quartier unterstützen.

Die Lüftung, die Akustikelemente und die Beleuchtung werden in Deckenelemente integriert. Die Deckenelemente werden voraussichtlich in Lochblech ausgeführt. Diese Lochbleche haben den Vorteile, dass sowohl Akustik wie auch die Zuluft mit dem selben Material ausgeführt werden kann, welches die Idee des Rohbaus unterstützt.

Die Bodenbeläge sind als durchgehende Flächen gedacht welche die Grosszügigkeit und die Zweiseitigkeit (Geleisfelder und Stadt) des Gebäudes unterstreichen sollen.

Die Einstellhalle kann durch den neuen Raster benutzbarer und effizienter genutzt werden. Sie zeichnet sich durch zwei horizontale und drei geneigte Parkebenen aus. Es ist ein Gegenverkehrssystem vorgesehen.

Die Einstellhalle wird von den Gebäuden über die Treppentürme erschlossen. Von Aussen gelangt man über das Trottoir und die Einfahrt oder über die Kaskadentreppe bei der Personenunterführung direkt in die Einstellhalle.

5. Diskussionspunkte

Städtebau

Die Jury zeigt sich erfreut über die Entwicklung des Projektes. Sie bestätigt, dass das Projekt durch die Ausformulierung eines Kopfes beim D1 viel stärker geworden ist und dass das Haus eine würdige Eingangssituation erhalten hat. Durch den Kopfbau und die damit verbundene Anbindung an die Personenunterführung ist die Anlage viel städtischer geworden und hat das Potential, einen städtebaulichen Entwicklungsschub auszulösen.

Der Übergang von den Neubauten zu den bestehenden Gebäuden im Quartieren erfolgt gemäss dem ursprünglichen Projekt, wonach das D1 6-Geschossig, das D2 und D3 entsprechend den Gebäuden entlang der Gürtelstrasse 4-Geschossig sind.

Mit den öffentlichen Bereichen bei der Personenunterführung und den schulischen Nutzungen auf den Schulhof orientiert ist die Nutzungsverteilung im D1 optimal gelöst und die neue Anlage funktional gut in die Umgebung eingefügt worden.

Durch die erwähnte Kopfsituation werden die Gebäude noch stärker gegliedert. Diese stärkere Gliederung führt dazu, dass dem 90m langen D1 die Wucht genommen wird und die gesamte Anlage selbstverständlich den Übergang zwischen grossem Gleisfeld und kleinteiligeren Wohnquartieren bildet.

Der Zugang zur Turnhalle sollte von der PU aus möglich sein. Der Lift in die PU ist ein wichtiger Bestandteil der Verbindung PU-Stadt.

Man muss sich Gedanken machen, wie Leuchtreklamen und Werbungen in die Fassade integriert werden können.

Die Anlieferung über den Hof erscheint Problemlos

Die ursprünglich vorgesehenen Baumgruppen entlang der Gürtelstrasse bleiben bestehen. Es ist aber wichtig, dass es Baumgruppen bleiben und keine Allee entsteht.

Architektur

Die Jury unterstützt die Neue Kopfsituation. Das Haus hat nun eine Identität und somit auch eine Adresse.

Die Interpretation mit dem Sockel welcher im Bereich der PU erkennbar ist, macht die gesamte Anlage kubisch und die immer wiederkehrenden Fenstergrössen bewirken mehr Autonomie. Wichtig erscheint der Jury, das der Raster innen und aussen ablesbar ist.

Es stellt sich die Frage, ob die Turnhalle für eine bessere Orientierung nicht mit Oblichter versehen werden sollte.

Wegen der vorliegenden Volumetrie bekommt der Aussenraum als Patio Entwicklungspotenzial.

Der Zugang aus der Tiefgarage zur PU wird als gut gewertet.

Die Jury kann die Idee des Edelrohbaus von der Struktur her gut nachvollziehen und unterstützt diese. Die leicht industrielle Stimmung soll zum Ausdruck bringen, dass in diesen Gebäuden nicht repräsentiert sondern produziert wird.

Die Betonelemente anstelle der Aussendämmung erscheint der Jury den Gebäuden entsprechend und wichtig. Sie erfreut sich über den städtischen Ausdruck, welcher durch die Betonelemente provoziert wird. Sie kann auch die Idee der Aussenraumgestaltung mit den am Boden liegenden Betonelementen nachvollziehen.

Die Jury ist sich nicht sicher, ob die Treppentürme mit Treppenbreiten von 1.40m breit genug sind. Der Architekt muss dies überprüfen.

Der Zugang zu den Treppentürmen sollte auf jeden Fall verbreitert werden. Es muss alles unternommen werden, dass die Treppentürme nicht als Schacht in Erscheinung treten.

Bahnhofgebiet Chur - Fahrtennachweis Areal D und E
Anzahl und Aufteilung Parkplätze und Fahrten - Übersicht

Areal D	Objektabhängig/-gebundene Parkplätze		
	Anzahl PP	Fahrten / PP	Fahrten total
Wohnen / Anwohner	24	2.5	60
Beschäftigte (Büros)	38	3.5	133
Beschäftigte / Lehrer / Schüler (Schulen)	58	3.5	203
Besucher / Kunden (Büros)	24	6.0	144
Besucher (Schulen, Wohnungen)	7	6.0	42
Besucher PP Gürtelstrasse	8	6.0	48
Park + Ride / Park + Rail	—	6.0	—
öffentlich zugängliche PP	—	10.0	—
	159		630
Total PP		169	
Total Fahrten		630	

Objektunabhängige Parkplätze				
Anzahl PP	fest vermietet		öffentlich zugänglich	
	Fahrten / PP	Fahrten total	Anzahl PP	Fahrten / PP
—	2.5	—	—	2.5
60	3.5	210	—	3.5
—	6.0	—	—	6.0
—	3.5	—	—	3.5
—	6.0	—	—	6.0
—	6.0	—	—	7.0
—	6.0	—	30	6.0
—	10.0	—	10	10.0
80		210	40	
		100		
		490		

Total Areal D	259	1120
---------------	-----	------

Areal E	Objektabhängig/-gebundene Parkplätze			
	Anzahl PP	Fahrten / PP	Fahrten total	Anzahl PP
Wohnen / Anwohner	130	2.5	325	—
Beschäftigte (Ateliers)	auf Areal D*	3.5	—	—
Besucher	—	6.0	—	6
	130		325	6
Total PP			136	
Total Fahrten			361	

Total Areal D und E	395	1481
---------------------	-----	------

* summiert unter Zeile Nr. 2 / objektunabhängige