

Projektwettbewerb Bahnhof Ilanz



Projektwettbewerb im Einladungsverfahren

Bericht des Preisgerichts



Impressum

Projekt
Projektwettbewerb im Einladungsverfahren
Projektnummer:
28087

Dokument
Bericht des Preisgerichts

Auftraggeberin / Ausloberin
Rhätische Bahn AG

Bearbeitungsstand
Stand:
Schlussfassung
Bearbeitungsdatum:
11. Dezember 2020

Bearbeitung
STW AG für Raumplanung, Chur
Organisation, Aufbau Bericht: Benjamin Aebli
Projektbeschriebe: Janine Vogelsang (Jury Vorsitz), Andreas Hagmann, Pablo Horvath, Stefan Rotzler
Grundrisse, Ansichten, Schnitte, Visualisierungen der Wettbewerbsbeiträge: Wettbewerbsteilnehmer

Fotos Modelle Wettbewerbsbeiträge: STW AG für Raumplanung, Chur
Titelbild: Visualisierung Wettbewerbsbeitrag «Gleis 1», Giubbini Architekten, Chur

z:\gemeinde\ilanz\28087_projektwettbewerb_bahnhof_ilanz\01_rap\02_resultate\03_jurierung\03_jurierung\01_jurybericht\20201125_pw_bahnhof_ilanz_bericht_preisgericht.docx

Inhaltsverzeichnis

1.	Informationen zum Vorhaben	5
1.1	Ausgangslage	5
1.2	Aufgabenstellung	5
1.4	Standort und Perimeter	6
2.	Informationen zum Wettbewerb	7
2.1	Wettbewerbsart	7
2.2	Teilnahmeberechtigung	7
2.3	Preisgericht	8
2.3.1	Fachpreisgericht (mit Stimmrecht)	8
2.3.2	Sachpreisgericht (mit Stimmrecht)	8
2.3.3	Berater / Experten / externe Vorprüfung (ohne Stimmrecht)	8
2.3.4	Wettbewerbsleitung, Organisation, Vorprüfung	8
2.4	Preise und Entschädigung	8
2.6	Termine	9
3.	Jurierung Projektwettbewerb	9
3.1	Beurteilungskriterien	9
3.3	Vorprüfungsbericht	10
3.4	Freie Besichtigung und Informationsrundgang	10
3.5	Beurteilung	10
3.7	Rangfolge und Preisfestsetzung	11
4.	Schlussfolgerungen	11
4.1	Architektonisch/städtebauliche Würdigung	11
4.3	Erschliessung	12
4.4	Freiraumplanung	12
4.5	Baukosten und Baunebenkosten	12
4.6	Betriebs-/Unterhaltskosten (Wirtschaftlichkeit)	12
4.7	Dank	12
5.	Empfehlungen	13
7.	Genehmigung	14
9.	Projektverfassende	15
11.	Projektdokumentation	16
11.1	Gleis 1	16
11.2	Locomotiva	19
11.4	Retica	23

11.5	Viadi	27
11.7	MANTUN DA LENN	31
11.9	PORTA SURSILVANA	35

1. Informationen zum Vorhaben

1.1 Ausgangslage

Die Stadt Ilanz ist das Regionalzentrum der Surselva. Das Bahnhofsgelände Ilanz bildet den wichtigsten Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs für die Gemeinde aber auch für die Region Surselva. Dieser wichtige Umsteigepunkt des öffentlichen Verkehrs (Rhätische Bahn und Postauto) gewinnt, sowohl für den täglichen Pendlerumstieg als auch für das touristische Gästeaufkommen, stetig an Bedeutung. Aktuell erfüllt die vorhandene Infrastruktur beim Bahnhof Ilanz nicht alle Anforderungen, die man sich für diesen Ort mit dieser zentralörtlichen Bedeutung wünschen würde.

Die technische Bahnhofsinfrastruktur wurde inzwischen modernisiert und insbesondere an die Bedürfnisse des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) angepasst. Im Zuge der weiteren Aufwertung des Bahnhofsgeländes werden auch das Park + Ride-Angebot sowie das Postautoterminale neu organisiert und an die heutigen Bedürfnisse angepasst. Dies führt zu Verlegungen und Neuordnungen von Nutzungen für eine weitere Attraktivitätssteigerung.

Nebst den verkehrstechnischen Optimierungen soll das Bahnhofsgelände bezüglich seiner Nutzungsvielfalt, der Gestaltungsqualität und der Aufenthaltsqualität weiter verbessert und zukunftsweisend entwickelt werden. Dabei sind die vorhandenen standortgegebenen, räumlichen und wirtschaftlichen Potentiale besser zu nutzen.

Die Rhätische Bahn (RhB) sieht vor, ihr Grundeigentum am Bahnhof zeitgemäss zu entwickeln, zu überbauen und somit in Wert zu setzen. Dafür hat die RhB anfangs Mai 2020 einen Projektwettbewerb über ihr Areal gestartet. Die Gemeinde beteiligt sich an diesem Prozess, denn im gesamträumlichen Kontext verbinden sich viele Interessen der Gemeinde mit Interessen der RhB. Diese Zentrumsanlage soll durch die städtebauliche Setzung von Einzelbauten und die Bezüge mit den aussenräumlichen Platzräumen, sowie allen verkehrlichen Infrastrukturen schrittweise zu einem Begegnungs- und Aufenthaltsort von hoher Qualität gedeihen.

1.2 Aufgabenstellung

Gesucht wurde eine integrale Überprüfung und eine begründete, zielführende Neukonzeption des Bahnhofareals von Ilanz mit dem Schwerpunkt der Bahnhofüberbauung innerhalb des Bauungssperimeters. Die Schnittstellen zu den unmittelbar angrenzenden Gebieten «Postautoplatz», «Bahnhofstrasse» sowie «Pendas» waren aufzuzeigen.

Die RhB als Auftraggeberin des Projektwettbewerbs (Ausloberin) und die Gemeinde Ilanz/Glion erwarteten eine städtebaulich gut ins Ortsbild passende Bahnhofüberbauung, welche gestützt auf die Vorgaben der Ausloberin und auf das Raumprogramm nutzungsmässig stimmig sowie funktional überzeugend und nachhaltig (wirtschaftlich, sozial, ökologisch) ist; dies sowohl im Bau als auch im Betrieb und im Unterhalt. Beim Bahnhofsgelände mussten die Flächen- und Gebäudeeffizienz gemäss Raumprogramm und Nutzungsvorgaben sowie die Flexibilität von Räumen für mögliche Umnutzungen überzeugen.

1.4 Standort und Perimeter

Der Perimeter des Projektwettbewerbs gliederte sich in einen Betrachtungs- und einen Bebauungsperimeter. Die Kernaufgabe – die Projektierung der neuen Bahnhofüberbauung – war innerhalb des Bebauungsperimeters aufzuzeigen.

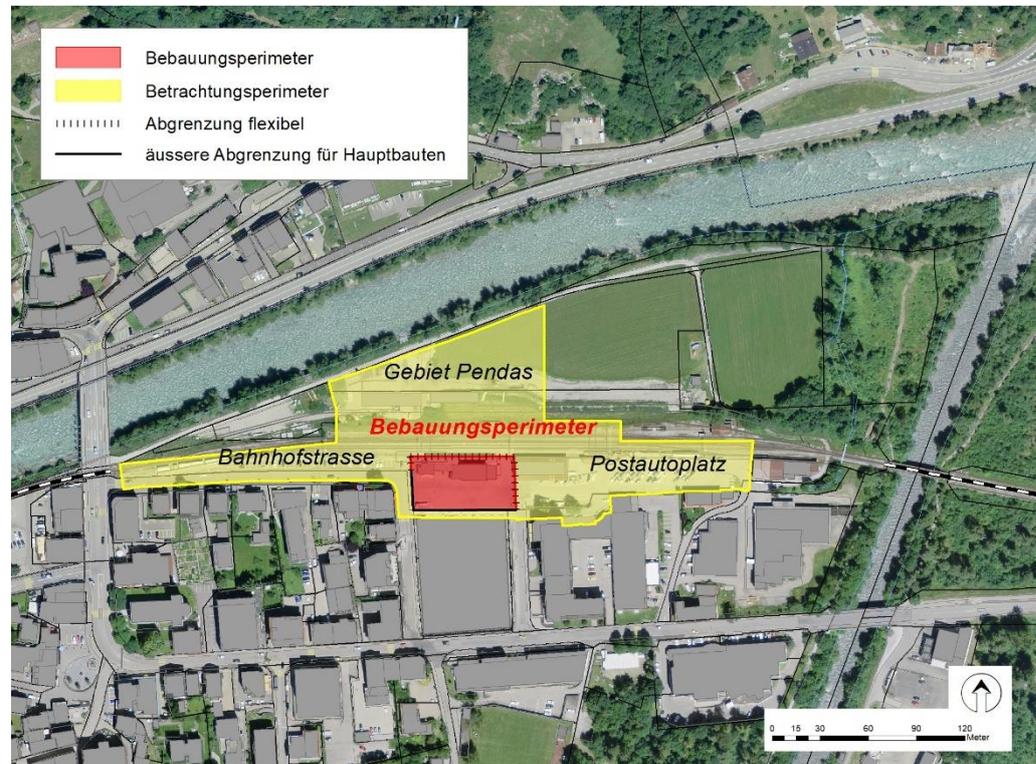


Abb. 1 Standort und Perimeter (nicht massstäblich)

Bebauungsperimeter

Der Bebauungsperimeter umfasste das heutige Bahnhofgebäude mit Kiosk sowie den heutigen Postautoplatz. Der Bebauungsperimeter gab das Baufeld für die im Projektwettbewerb verlangte Bahnhofüberbauung vor. Hauptbauten hatten die äussere Abgrenzung des Bebauungsperimeters zu respektieren. Im Sinne einer gut in die Umgebung eingebetteten, mit den Aussenraumnutzungen optimal verknüpften Gesamtüberbauung durfte im Bereich der im Plan gestrichelten Linie vom Bebauungsperimeter abgewichen werden. Richtung Norden waren die Gleisanlagen, Richtung Osten der Postautoplatz zu berücksichtigen

Betrachtungsperimeter

Aufgrund von weiteren bereits vorhandenen, teils ansässigen oder künftig interessierten Nutzern und Dienstleistern im Umfeld des Bahnhofs wie bspw. Post, Postauto, Ladengeschäfte, KMU oder Anwohnern, ergeben sich räumliche und verkehrsmässige Ansprüche zum Langsamverkehr und öffentlichen Verkehr, welche durch das neue geplante Bahnhofsgebäude aufzunehmen, und miteinander in eine gute Beziehung zu setzen waren. Die Bedürfnisse der RhB konzentrierten sich primär auf das Bahnhofsgebäude und das unmittelbare Umfeld. Dasjenige der Gemeinde auf ein weiteres Umfeld und die gute Verzahnung und gute Aussenraumbeziehungen sowie attraktive Freiräume. Der Betrachtungsperimeter umfasste diese aus Sicht der Gemeinde gedanklich einzubeziehenden Gebiete in unmittelbarer Nähe des Bahnhofareals. Der Betrachtungsperimeter umfasste im Wesentlichen das Grundeigentum der Gemeinde Ilanz/Glion und in einzelnen Bereichen nicht den gesamten Strassenraum. In die Betrachtung durften angrenzende Restflächen von Dritteigentümern gedanklich miteinbezogen werden.

2. Informationen zum Wettbewerb

2.1 Wettbewerbsart

Die RhB führte einen Projektwettbewerb im Einladungsverfahren durch. Die RhB wird das Vorhaben beim Bahnhof von Ilanz in ihrem nicht subventionsberechtigten, eigenwirtschaftlichen Nebengeschäft beziehungsweise in der RhB Immobilien AG planen, ausführen und betreiben und ist somit auch gemäss Abklärungen beim Departement für Infrastruktur, Energie und Mobilität (DIEM) nicht dem Submissionsgesetz unterstellt.

2.2 Teilnahmeberechtigung

Teilnahmeberechtigt waren die im Rahmen der Vorbereitungen eingeladenen Architekturbüros durch die Ausloberin. Der Beizug von weiteren Fachplanern wurde dem federführenden Architekturbüro im Grundsatz empfohlen, die Auswahl der Fachplaner war allerdings freigestellt.

Zum Projektwettbewerb wurden die nachfolgend aufgeführten Architekturbüros eingeladen, welche sich zusammen mit den beigezogenen Fachbüros zu Teilnehmerteams formiert hatten:

– **Bearth & Deplazes Architekten AG, Chur**

Landschaftsarchitektur:	Ryffel + Ryffel AG, Uster
Bauingenieur:	Ferrari Gartmann AG, Chur
Elektroingenieur:	Elkom Partner AG, Chur / Landquart
Bauökonomie:	Archobau AG, Chur
Verkehrsplanung:	Donatsch + Partner, Landquart
Haustechnik:	Balzer Ingenieure, Chur

– **Capaul & Blumenthal Architekten, Ilanz**

Bauingenieur:	Biro d'inschignier Blumenthal, Ilanz
---------------	--------------------------------------

– **Giubbini Architekten, Chur**

Landschaftsarchitektur:	Hager Partner AG, Zürich
Verkehrsplanung:	Hartmann & Sauter, Trimmis

– **Miller & Maranta Architekten, Basel**

Bauingenieur:	Conzett Bronzini Partner AG, Chur
Landschaftsarchitektur:	raderschallpartner AG, Meilen
Verkehrsplanung:	Enz & Partner, Zürich

– **Ritter & Schumacher Architekten, Chur**

Bauingenieur:	Bänziger Partner AG, Chur
Verkehrsplanung:	Bänziger Partner AG, Chur
Haustechnik:	Giovanoli Gebäudetechnik GmbH, Landquart

– **Stauer & Hasler Architekten, Frauenfeld**

Landschaftsarchitektur:	Martin Klauser, Rorschach
Bauingenieur:	AFRY Schweiz AG, Zürich
Verkehrsplanung:	bhateam Ingenieure AG, Frauenfeld
Haustechnik:	Hochstrasser Glaus & Partner, Zürich

2.3 Preisgericht

2.3.1 Fachpreisgericht (mit Stimmrecht)

- Janine Vogelsang, Architektin, Pfäffikon SZ
- Andreas Hagmann, Architekt, Chur
- Pablo Horváth, Architekt, Chur
- Stefan Rotzler, Landschaftsarchitekt, Gockhausen
- Rosmarie Müller-Hotz, Architektin, Baar (Ersatzpreisrichterin)

2.3.2 Sachpreisgericht (mit Stimmrecht)

- Renato Fasciati, Direktor RhB, Chur
- Carmelia Maissen, Gemeindepräsidentin Ilanz/Glion
- Silvio Briccola, Leiter Finanzen RhB, Chur

2.3.3 Berater / Experten / externe Vorprüfung (ohne Stimmrecht)

- Bernhard Rüst, Dipl. Arch. ETH, Bauökonom, Schleitheim
- Tobias Hess, Leiter Immobilien RhB, Chur
- Niculin Vital, Leiter Hochbau RhB, Chur
- Hans Naef, GSP, Wirtschaftlichkeitsprüfung RhB, Chur
- Enrico Feurer, Energieeffizienz, Fläsch
- Ernst Sax, Vorsitzender Regionalausschuss Region Surselva
- Andreas Pfister, Bauamt, Gemeinde Ilanz/Glion
- Daniel Monsch, Verkehrsplanung, Parpan
- Markus Streckeisen, VR RhB Immobilien AG

2.3.4 Wettbewerbsleitung, Organisation, Vorprüfung

- Jonas Grubenmann, Ortsplaner Gemeinde Ilanz/ Glion, STW AG für Raumplanung, Chur
- Benjamin Aebli, Raumplaner, STW AG für Raumplanung, Chur
- Bernhard Rüst, Dipl. Arch. ETH, Bauökonom, Schleitheim – Vorprüfung
- Hans Naef, GSP, Wirtschaftlichkeitsprüfung RhB, Chur – Vorprüfung

2.4 Preise und Entschädigung

Für Entschädigungen und Preise im Rahmen des Projektwettbewerbs standen dem Preisgericht CHF 180'000.- (exkl. MwSt.) zur Verfügung.

Für die Wettbewerbsteilnehmer wurde bei vollständiger Einreichung der Unterlagen zum Projektwettbewerb eine fixe Entschädigung (Sockelbetrag) in der Höhe von CHF 15'000.- (exkl. MwSt.) in Aussicht gestellt.

2.6 Termine

Bezug Modell	Anfang Mai 2020
Fragenstellung bis	24. Mai 2020
Fragenbeantwortung bis	05. Juni 2020
Abgabe Teilnehmerinformationen bis	26. Juni 2020
Abgabe Wettbewerbsbeitrag bis	09. Oktober 2020
Abgabe Modell bis	23. Oktober 2020
Jurierung	12. November 2020
Mitteilung	Dezember 2020
Ausstellung	Dezember 2020 / Januar 2021

3. Jurierung Projektwettbewerb

3.1 Beurteilungskriterien

Von den eingereichten und zur Beurteilung zugelassenen Wettbewerbsbeiträgen hat dasjenige Projekt den Zuschlag erhalten, welches die folgenden Kriterien gesamthaft am besten erfüllt hatte (Reihenfolge der Aufzählung ohne Gewichtung).

Ortsbild und Freiraum

- Gesamtidee
- Städtebauliche Integration
- Situation und Freiraumqualitäten

Architektur

- Architektonische Qualität hinsichtlich Gestaltung, Ausdruck
- Raumwirkung, Materialisierung und Konstruktion

Funktionalität

- Flexibilität der Raumstruktur
- Funktionalität des Raumkonzeptes und der Betriebsabläufe
- Qualität, Klarheit und Übersichtlichkeit der Erschliessung

Wirtschaftlichkeit, Bauökonomie und Nachhaltigkeit

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

3.3 Vorprüfungsbericht

Die Ergebnisse aus der formellen, materiellen, bauwirtschaftlichen und betriebswirtschaftlichen Vorprüfung wurden in einem Bericht und in Tabellen festgehalten. Zusammenfassend ergeben sich folgende Hinweise aus der Vorprüfung:

- Die Unterlagen und Modelle wurden unter Wahrung der Anonymität fristgerecht beim Wettbewerbssekretariat eingereicht.
- Die Unterlagen sämtlicher Wettbewerbsbeiträge waren im Grundsatz vollständig und überprüfbar.
- Mit Ausnahme der Wettbewerbsbeiträge Nr. 3 und Nr. 4 fehlten Schemata zur Nutzungsanordnung.
- Einige Wettbewerbsteilnehmende bekundeten Mühe, das Raumprogramm im Erdgeschoss und im Untergeschoss / in den Untergeschossen in den geforderten Dimensionen zu erfüllen.
- Einige Wettbewerbsteilnehmende haben teilweise grössere Unterschreitungen der geforderten Nutzflächen in Kauf genommen.
- Mit Ausnahme einzelner, kleinerer Abweichungen gegenüber den Anforderungen gemäss Wettbewerbsprogramm, wurden die formellen Anforderungen weitgehend eingehalten.

Die Wettbewerbsbeiträge wurden ausführlich auf ihre Bau- und Nebenkosten sowie auf ihre Wirtschaftlichkeit beleuchtet. Gestützt auf die Ergebnisse aus der Überprüfung der Bau- & Baubekosten, wurde der Landwert für die einzelnen Vorschläge abgeleitet. Dabei waren teilweise grössere Unterschiede unter den Wettbewerbsbeiträgen festzustellen.

3.4 Freie Besichtigung und Informationsrundgang

Um einen ersten Überblick zu gewinnen, wurde zunächst eine individuelle Besichtigung der Wettbewerbsbeiträge durchgeführt. Anschliessend erfolgte anlässlich des Informationsrundgangs eine wertungsfreie Erläuterung sowie eine auf der Basis von Verständnisfragen vertiefte Analyse der eingereichten Wettbewerbsbeiträge durch das Fachpreisgericht. Die generelle Sorgfalt, mit welcher die Projekte ausgearbeitet worden sind und die überraschende Variation derselben werden mit grosser Genugtuung zur Kenntnis genommen.

3.5 Beurteilung

Nach dem Informationsrundgang und der Vorstellung der Wettbewerbsbeiträge durch das Fachpreisgericht, wurden die Wettbewerbsbeiträge eingehend diskutiert und einander gegenübergestellt. Es wurde festgestellt, dass die Wettbewerbsbeiträge Nr. 1, Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 6 wichtige städtebauliche, gestalterische, freiraumplanerische und verkehrstechnische Hinweise lieferten. Leider vermochten die Wettbewerbsbeiträge Nr. 2 und Nr. 3 aus städtebaulichen und funktionalen Aspekten weniger überzeugen.

In einem weiteren Rundgang wurden die verbleibenden Wettbewerbsbeiträge erneut in Bezug auf die Beurteilungskriterien überprüft und eingehend beraten. Es wurde festgestellt, dass die Wettbewerbsbeiträge Nr. 4 und Nr. 5 gegenüber den Wettbewerbsbeiträgen Nr. 1 und Nr. 6 mehr zu überzeugen vermochten. In der Folge wurden die Vor- und Nachteile der Wettbewerbsbeiträge Nr. 4 und Nr. 5 untereinander abgewogen. Im Endeffekt überwiegen die Vorteile des Wettbewerbsbeitrags Nr. 4 aus unterschiedlichen Gründen und das Fachpreisgericht fasste den Beschluss, den Wettbewerbsbeitrag Nr. 4 als Siegerprojekt zu beantragen.

Nach einem Kontrollrundgang wurden die Entscheide der Fach- und SachpreisrichterInnen einstimmig bestätigt.

3.7 Rangfolge und Preisfestsetzung

Einstimmig hat das Preisgericht die Rangfolge festgelegt. In Anbetracht dessen, dass alle Wettbewerbsteilnehmenden die äusserst komplexe Aufgabe mit grosser Seriosität bearbeiteten und die geforderten Unterlagen vollständig eingereicht haben, konnte der Sockelbeitrag in Höhe von CHF 15'000.- allen Wettbewerbsteilnehmenden in Aussicht gestellt werden. Das verbleibende Preisgeld in der Höhe von CHF 90'000.- wurde wie nachfolgend aufgeführt, zugeteilt.

Rangfolge	Wettbewerbsbeitrag	Sockelbeitrag	Preisgeld	Gesamtpreisgeld
1. Rang / 1. Preis	04 GLEIS 1	CHF 15'000.-	CHF 40'000.-	CHF 55'000.-
2. Rang / 2. Preis	05 Locomotiva	CHF 15'000.-	CHF 30'000.-	CHF 45'000.-
3. Rang / 3. Preis	01 Retica	CHF 15'000.-	CHF 10'000.-	CHF 25'000.-
3. Rang / 3. Preis	06 viadi	CHF 15'000.-	CHF 10'000.-	CHF 25'000.-
nicht rangiert	02 MANTUN DA LENN	CHF 15'000.-	-	CHF 15'000.-
nicht rangiert	03 PORTA SURSILVANA	CHF 15'000.-	-	CHF 15'000.-
		CHF 90'000.-	CHF 90'000.-	CHF 180'000.-

4. Schlussfolgerungen

4.1 Architektonisch/städtebauliche Würdigung

Die eingereichten Wettbewerbsbeiträge verdeutlichen, dass die neue Bahnhofsüberbauung nicht nur Bezüge zur bebauten Umgebung (Center Marcau oder zum Hotel Eden), sondern auch zu den weiteren Nutzungen wie bspw. dem Platzbereich, dem Postautoplatz, den Gleisen aber auch zum westlichen Ankunfts- und Erschliessungsgebiet, zum östlichen Entwicklungsgebiet (Areal Maisen) und dem Gebiet Pandas im Norden erlangen sollte. Die Wahl der unterschiedlichen Volumina der Überbauungsvorschläge und deren Auswirkungen auf die Qualität des öffentlichen Platzes oder des Postautoplatzes war für das Preisgericht sehr aufschlussreich. Die horizontale und vertikale Ausdehnung der Überbauungsvorschläge tragen zum Verständnis der Nutzungsanordnung und zur Adressbildung bei. Sie bieten unterschiedliche Voraussetzungen für die Funktionalität, die räumliche Qualität und schliesslich auch für Flächeneffizienz und Wirtschaftlichkeit.

Zur Erreichung der gewünschten Flexibilität der Raumstruktur wurden nicht nur unterschiedliche Raumraster, sondern auch statische Systeme entwickelt, welche mehr Freiheit in der Grundrissgestaltung versprechen sollten.

Schliesslich würdigte das Preisgericht die individuellen Lösungsansätze in der architektonischen Gestaltung, die den einzelnen Wettbewerbsbeiträgen eine eigene Handschrift und Note verleiht.

4.3 Erschliessung

Es hat sich bewahrheitet, dass die vorgegebene Erschliessung für den motorisierten Verkehr von Westen sowie die Erschliessung zum Postautoplatz von Osten richtig gewählt und den Wettbewerbsteilnehmern vorgegeben wurde. Wettbewerbsbeiträge, welche davon abwichen bekundeten Mühe die unterschiedlichen Nutzerströme konfliktfrei zu organisieren. Die Wettbewerbsbeiträge erfüllen eine gute Durchlässigkeit für den Langsamverkehr im Bereich des Bebauungsperimeters. Die weiteren Vorgaben zur Erschliessung wurden weitestgehend eingehalten.

Es zeigte sich der Wunsch, die Rampen der Tiefgarageneinfahrten aus gestalterischen und klimatischen Gründen zu überdecken und der ortsbaulichen Integration mehr Beachtung zu schenken. Die Fussgängerverbindung von den Perrons zum südlichen Bahnhofplatz entlang der Westseite sollte möglich sein.

4.4 Freiraumplanung

Die Wettbewerbsbeiträge zeigen grössere Unterschiede bezüglich die Aufenthaltsqualität auf dem neu geplanten, öffentlichen Platz. Im Umgang mit dem Freiraum wurde mit unterschiedlichen Verhältnissen von Verkehrsflächen zur Platzgestaltung gearbeitet und die Zuordnung der Freiräume zu den Erdgeschossnutzungen verschiedenartig gelöst. Das Gleichgewicht zwischen den Funktionen der Erschliessung und der öffentlichen Aufenthaltsräume unter Berücksichtigung der Fussgängerverbindungen, Anlieferungen, etc. galt es auszutarieren. Es zeigte sich, dass unter Miteinbezug des weiteren Betrachtungsperimeters die Beziehungen zum Kontext, insbesondere nach Osten, Vorteile für die Gesamtlösung bieten. Insbesondere auch im Bereich des Postautoplatzes können unterschiedliche Freiraumqualitäten geschaffen oder teilweise auch im Hinblick einer künftigen Weiterentwicklung in angrenzende Gebiete akzentuiert werden. Auch im Gebiet «Pendas» sind unterschiedliche Herangehensweisen unter den Wettbewerbsteilnehmenden festzustellen. Eine gewählte Platzierung der bahnhofsnahe Nutzungen wie bspw. die Parkplätze (Park & Ride) ist für die künftige Entwicklung des Gebiets «Pendas» wegweisend. Dabei ist es wichtig, dass zum heutigen Zeitpunkt, wo die künftige Entwicklung des Gebiets «Pendas» noch unklar ist, keine falschen Signale gesetzt werden und die Eingriffe in das noch unbebaute Gebiet möglichst gering gehalten werden.

4.5 Baukosten und Baunebenkosten

Die Bau- und Nebenkosten der Wettbewerbsbeiträge wurden von einer unabhängigen Kostenüberprüfung, welche von Seiten der Ausloberin hinzugezogen wurde, ermittelt. Die zu errechneten Bau- und Nebenkosten der Wettbewerbsbeiträge befinden sich im erwarteten Bereich. Dennoch zeigt sich eine sehr grosse Bandbreite unter den Wettbewerbsbeiträgen.

4.6 Betriebs-/Unterhaltskosten (Wirtschaftlichkeit)

Die Überprüfung der Betriebs-/Unterhaltskosten hatte das Ziel, das mögliche wirtschaftliche Ergebnis einer Realisierung des Vorhabens als messbare Grösse darzustellen. Zu diesem Zweck wird für jeden Vorschlag der aktivierbare Landwert und die nutzbare Fläche ermittelt und bewertet. Der aktivierbare Landwert ergibt sich als Differenz zwischen dem erreichbaren Ertragswert und den Bau- & Baunebenkosten.

Die Überprüfung des Ertragspotentials zeigt eine gewisse Streuung. Dies war insofern zu erwarten, als die Vorgaben hinsichtlich der Geschossflächen bzw. des Anteils einzelner Nutzungsmodule unterschiedlich gut eingehalten wurden.

4.7 Dank

Das Preisgericht bedankt sich bei den Teilnehmenden für die geleistete Arbeit und die wertvollen Wettbewerbsbeiträge.

5. Empfehlungen

Das Preisgericht empfiehlt der Bauherrschaft einstimmig das Projekt Nr. 4 «Gleis 1» unter Berücksichtigung der Hinweise im Projektbeschrieb und der nachfolgenden Empfehlungen zur Weiterbearbeitung und Ausführung.

Für die Weiterbearbeitung sind folgende Punkte zu berücksichtigen:

- Der architektonische Ausdruck des Gebäudes muss überarbeitet werden, die Bauberatung von Ilanz soll möglichst frühzeitig in den Prozess eingebunden werden.
- Das Gebäudevolumen soll in der Weiterbearbeitung auf Optimierungspotential bezüglich der Reduktion der Geschosshöhen - ohne räumliche und technische Qualitätsminderung - geprüft werden.
- Der schräge Versatz an der westlichen Fassade ist in Bezug auf das Thema der Gesamtvolumetrie zu überdenken.
- Die Garageneinfahrt und die Veloabstellplätze sind mit einer Leichtkonstruktion zu überdachen. Der Ein- und Ausfahrtsbereich der Tiefgaragenrampe muss noch mit einem geeigneten Verkehrsregime abgestimmt werden.
- Die Situierung der Anlieferung ist zu überprüfen.
- Die Veloabstellplätze sind zusätzlich dezentral zu konzipieren.
- Der Fussgängerkorridor im Schalthallenbereich der RhB ist eher knapp bemessen. Generell sind die Passantenströme im Erdgeschoss mit der RhB abzusprechen.
- Am Ausmass des Baumkörpers im äusseren Bereich des Postautoplatzes ist in der Planung und Etappierung als ein wichtiges städtebauliches Element festzuhalten. Dabei soll dieser nicht mit Kurzzeitparkplätzen beeinträchtigt werden. Die Befahrbarkeit des chaussierten Randbereichs durch die Postautos muss jedoch beachtet werden.
- Mit Rücksicht auf die zu erwartende bauliche Entwicklung in Richtung Areal Maissen ist eine Etappierung des Baumdaches vorzusehen.
- Die Fahrgasse im Untergeschoss ist nach Möglichkeit komfortabler zu dimensionieren.
- Die Konzeption der Brunnenanlage ist zu schärfen. Nach Ansicht des Beurteilungsgremiums ist eine Ausformulierung der Brunnenanlage als räumlich wirksames städtebauliches Element einer Option mit Wasserdüsen aus dem Boden vorzuziehen.

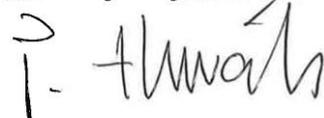
7. Genehmigung

Das Preisgericht hat den vorliegenden Bericht des Preisgerichts genehmigt.

Ilanz: 12. November 2020



Janine Vogelsang, Architektin, Pfäffikon SZ



Pablo Horváth, Architekt, Chur



A. Hagmann, Architekt, Chur



Stefan Rotzler, Landschaftsarchitekt, Gockhausen



Renato Fasciati, Direktor RhB, Chur



Carmelia Maissen, Gemeindepräsidentin Ilanz/Glion



Silvio Briccola, Leiter Finanzen RhB, Chur

9. Projektverfassende

Nach der Formulierung seiner Empfehlung an die Ausloberin sowie der Unterzeichnung des Berichts des Preisgerichts hebt das Preisgericht die Anonymität der sechs Wettbewerbsteilnehmenden mit folgendem Ergebnis auf:

Rangfolge	Wettbewerbsbeitrag	Architekt
1. Rang / 1. Preis	04 GLEIS 1	Giubbini Architekten, Chur
2. Rang / 2. Preis	05 Locomotiva	Miller & Maranta Architekten, Basel
3. Rang / 3. Preis	01 Retica	Bearth & Deplazes Architekten AG, Chur
3. Rang / 3. Preis	06 viadi	Capaul & Blumenthal Architekten, Ilanz
nicht rangiert	02 MANTUN DA LENN	Ritter & Schumacher Architekten, Chur
nicht rangiert	03 PORTA SURSILVANA	Staufer & Hasler Architekten, Frauenfeld

11. Projektdokumentation

11.1 Gleis 1

Projekt Nr.	04.
Rangierung	1. Rang / 1. Preis
Architektur	Giubbini Architekten, Chur
Landschaftsarchitektur	Hager Partner AG, Zürich
Verkehrsplanung	Hartmann & Sauter, Trimmis



Abb. 2 Situationsplan «Gleis 1» (nicht massstäblich)



Abb. 3 Visualisierung «Gleis 1»

Den Projektverfassern gelingt es auf überzeugende Art, durch die differenzierte Gliederung des Volumens den Neubau in den örtlichen Kontext einzubinden. Der leicht versetzte und in der Höhe gestaffelte Kubus nimmt Bezug zum Hochhaus Eden und zum Center Marcau. Er fungiert als zentrales Bindeglied des neuen, stimmigen Ensembles am Bahnhofplatz.

Durch die plastische Ausbildung des Gebäudevolumens in einen Kopf- und einen Längsbau wird auf die unterschiedliche aussenräumliche Situation reagiert und der Bahnhofplatz gegliedert.

Die Nutzungsverteilung in den beiden Gebäudevolumen ist plausibel. Durch die gewählte Grundrissstypologie und die daraus folgende Tragwerksstruktur von Mittelkern und tragenden Aussenmauern wird eine hohe Nutzungsflexibilität erreicht. Die Überlagerung des Aufenthaltsbereichs der Schulnutzung mit der Verkehrsfläche ist raffiniert, setzt aber voraus, dass die Brandschutzanforderungen erfüllt werden.

Der konzeptionelle Ansatz der Fassadengestaltung und die Gliederung mittels Raster, Pilaster, Fries etc. ist tragfähig, die architektonische Umsetzung aber noch zu wenig überzeugend, weil der Glasanteil tendenziell zu hoch ist. Auf die kontextuellen Gegebenheiten von Ilanz ist diesbezüglich einzugehen.

Generell bietet die vorgeschlagene Grundrissstruktur ein hohes Mass an Flexibilität für Raumeinteilungen und Betriebsabläufe. Auf der Qualität der Wohnungsgrundrisse kann aufgebaut werden. Das Projekt überzeugt durch Wirtschaftlichkeit, Flächeneffizienz, Erstellungskosten und Ertragspotential.

Die Setzung der Baukörper erzeugt auf überraschende und überzeugende Weise zwei Platzbereiche: Den vergleichsweise kleinen, wohlproportionierten Bahnhofplatz, und den langen - mehr der Verkehrsfunktionalität gewidmeten - Platz für die Postautos. Bedingt durch die bauliche Einschnürung orientiert sich der Bahnhofplatz Richtung Westen. In seinen Ausmassen trägt er dem Umfeld sehr gut Rechnung und fügt sich ganz selbstverständlich in den eher kleinräumigen, ortsbaulichen Bestand ein. Der Pausenplatz der Schule sorgt für eine zusätzliche Platzbelebung. Als Materialisierung wird eine quer zum Raum verlaufende Lineatur aus Natursteinbändern vorgeschlagen. Axial auf das Bahnhofgebäude bezogen soll eine Brunnenanlage entstehen. Bezüglich ihrer Machart und Ausprägung sind noch Widersprüche erkennbar; Der Brunnen hat noch nicht entschieden, ob er Düsenfeld (à la Bundesplatz) oder kristallin geformte Brunnenskulptur werden will.

Der ostwärts orientierte Platzbereich wird durch ein langes Baumdach gefasst und unter diesem ein chaussiertes Feld mit vielfältiger Ausstattung vorgeschlagen. Hier unter Bäumen können die Umsteigezeiten auf Postautos gut überbrückt werden. Darüber hinaus eröffnet der Platz die Möglichkeit, auch künftigen Überbauungen eine Adressierung am Bahnhof zu ermöglichen.

Das Projekt «Gleis 1» stellt insgesamt eine tragfähige Basis für die Weiterentwicklung des Bahnhofareals Ilanz dar.



Abb. 4 Modell «Gleis 1»

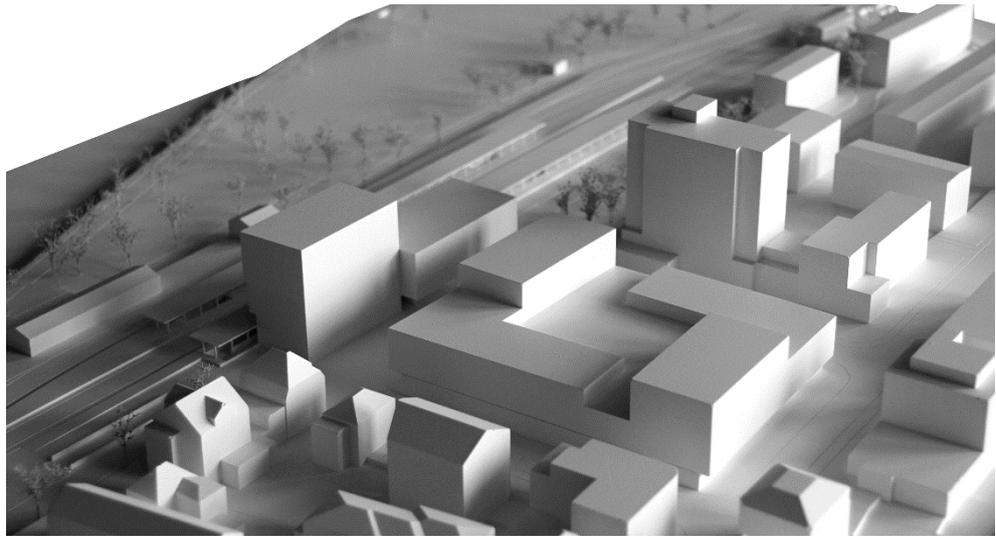


Abb. 5 Modell «Gleis 1»

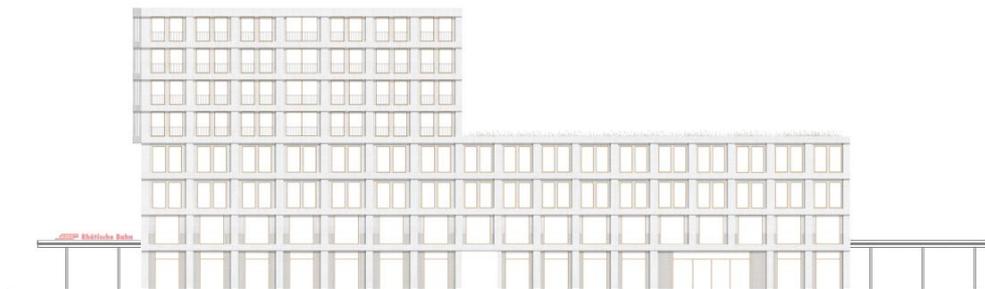


Abb. 6 Südansicht «Gleis 1» (nicht massstäblich)



Abb. 7 Grundriss 1. Obergeschoss «Gleis 1»

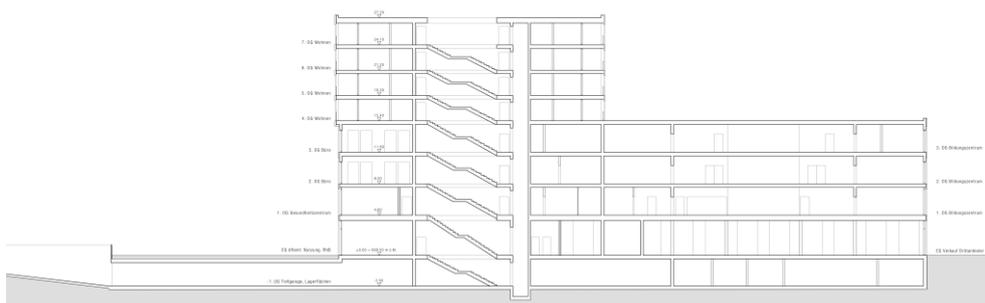


Abb. 8 Längsschnitt «Gleis 1»

11.2 Locomotiva

Projekt Nr.	05
Rangierung	2. Rang / 2. Preis
Architektur	Miller & Maranta Architekten, Basel
Bauingenieur	Conzett Bronzini Partner AG, Chur
Landschaftsarchitektur:	raderschallpartner AG, Meilen
Verkehrsplanung:	Enz & Partner, Zürich

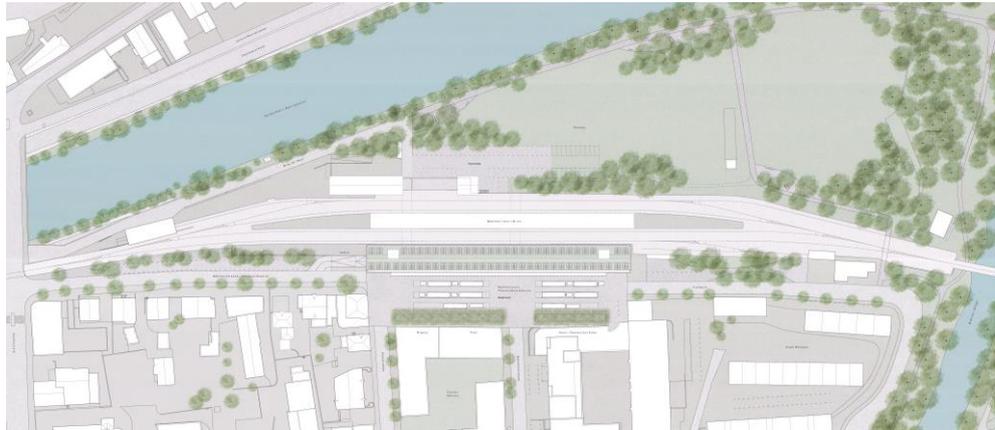


Abb. 9 Situationsplan «Locomotiva» (nicht massstäblich)



Abb. 10 Visualisierungen «Locomotiva»

Die Planverfasser schlagen über das gesamte Areal, einschliesslich des Busbahnhofes und des P+R «Pendas» eine einzige, grosszügige und in seiner Gesamtschau überzeugende Projektidee vor.

Ein langer, mit vier Geschossen eher niedriger Gebäudekörper, wird über die gesamte Länge der Perrons aufgespannt, was zusätzlich eine durchaus erwünschte städtebauliche Entwicklung in Richtung Osten provoziert. Der Busbahnhof wird in direkter Beziehung unmittelbar vor das Bahnhofgebäude gesetzt und selbst in der abgedrehten Lage der Treppen direkt und übersichtlich mit den beiden Perrons und den Personenunterführungen verknüpft. Ebenso konsequent wird, der Konzeptidee entsprechend, die östliche Unterführung in die Achse der Bahnhofstrasse gesetzt.

Für das Gebiet «Pendas» wird mit einer klugen Disposition des P+R eine räumlich attraktive Parkanlage mit einem schönen Bezug zum Rhein vorgeschlagen. Dergestalt zeigt die städtebauliche Situation äusserst hohe konzeptionelle und gestalterische Qualitäten.

Mit dieser unzweifelhaft hohen siedlungsbaulichen und funktional beeindruckenden Vision sind auch einige Nachteile verbunden. Die zwingend hoch gelegten Perronkanten des Busbahnhofes und die Option der Stadt auf eine Überdeckung stehen im Widerspruch zur beabsichtigten Platzbildung. Aus Gründen der gesetzlichen Vorgaben wegen der Verkehrssicherheit auf den Bahnperrons kann die östliche Personenunterführung nicht weiter nach Westen verschoben werden. Es ist zu befürchten, dass die Bahnhofstrasse im Zusammenhang mit dem abgeschnittenen MIV als Geschäftsstrasse in der kleinstädtischen Situation an Bedeutung verlieren wird.

Kontrovers wurde die Längenausdehnung des Bahnhofgebäudes diskutiert. Einerseits bricht die Länge des Baukörpers mit der eher kleinmassstäblichen Siedlungsstruktur - insbesondere auch aus Sicht der höher gelegenen Siedlungsgebiete. Andererseits bleibt die Längenausdehnung gerade im Zusammenhang mit der Lage am Rhein und den Geleisanlagen aber gut nachvollziehbar. In Bezug auf die Adressbildung der verschiedenen Nutzungen wird die strukturelle Gleichförmigkeit im langen Baukörper hingegen bedauert.

Das lange Bahnhofgebäude findet seine Entsprechung im linearen Baumkörper vor dem Center Marcau und dem Hotel Eden. Der Platz ist offen und schafft klare Umsteigebeziehungen zwischen Bahn und Postauto. Allerdings ist die Topografie der Haltekanten in ihrer räumlichen Wirkung auf den Platz nicht zu unterschätzen! Als Material für den Platz ist ein Ortsbetonbelag mit rauem Kieselbesatz vorgesehen.

Besonders angesprochen fühlt sich das Beurteilungsgremium vom Versprechen der Verfasser, im Betrachtungsperimeter mit wenigen, klugen Interventionen an wunderbarer Stelle einen extensiven Landschaftspark zum Rhein hin zu schaffen.

Die Baustruktur und das räumliche Erscheinungsbild des Bahnhofgebäudes werden durch das eindrucksvolle Tragwerk bestimmt. Die Erschliessungskerne werden als mächtige Pfeiler ausgebildet und mit einem Bügel in der Form eines Hohlkastens überspannt, an dem an querlaufenden Trägern die einzelnen Geschosse aufgehängt sind. Diese Konstruktion erscheint zwar ambitioniert, ist aber mit einem angemessenen Aufwand realisierbar, insbesondere wenn auch die erhöhte Nutzungsflexibilität der daraus resultierenden stützenfreien Konstruktion miteinbezogen wird, was vor allem auch im transparent gehaltenen Erdgeschoss sinnvoll und attraktiv erscheint.

Das Bahnhofsgebäude zeichnet sich in der Raumstruktur durch eine sehr hohe Flexibilität sowohl in der vertikalen als auch der horizontalen Nutzung aus. Es können somit qualitativ hochwertige Grundrisse für Wohnen, Büro, Bildung und Gesundheit angeboten werden, welche zudem im Mengengerüst untereinander austauschbar sind. Dies ist verbunden mit einem geschickt angelegten Erschliessungssystem, in dem verschiedenen Nutzungen durchmischte sind, was aus Sicht der Vermietung bedauert wird.

Der architektonische Ausdruck beeindruckt in der Sorgfalt und Feinheit der gestalterischen Durchbildung.

Bezüglich der Wirtschaftlichkeit zeigt sich das Projekt im Quervergleich wegen den verhältnismässig hohen Investitionskosten und dem tiefen Anteil an Hauptnutzflächen beschränkt. Dabei sind die Investitionskosten nicht der zugbelasteten Konstruktion, sondern wegen der grossen Ausdehnung dem entsprechend ungünstigen Verhältnis von Geschossflächen zum kostenintensiven und grossen Flächenanteil der Gebäudehülle geschuldet.

Die Jury schätzt «Locomotiva» ausdrücklich als einen sehr durchdachten und äusserst sorgfältig durchgearbeiteten, wertvollen Wettbewerbsbeitrag von hoher architektonischer Qualität, der im Verfahren sehr eingehend diskutiert und abgewogen wurde. Insbesondere würdigt sie die klare und konsequente Setzung des Baukörpers und die stringente Organisation des Platzes. Es stellt

sich aber die Frage, ob die ausgedehnte Länge des Baukörpers nicht zu stark mit der eher kleinteiligen Siedlungsstruktur von Ilanz bricht.

Das überlegte, konsequente Gesamtkonzept zeigt zusätzlich im Gebiet «Pendas» für die Stadt Ilanz eine attraktive Vision eines möglichen Naherholungsraumes auf. Der Vorschlag im erweiterten Perimeter sollte die Gemeinde anregen, mit dem wertvollen Areal besonders sorgfältig umzugehen.

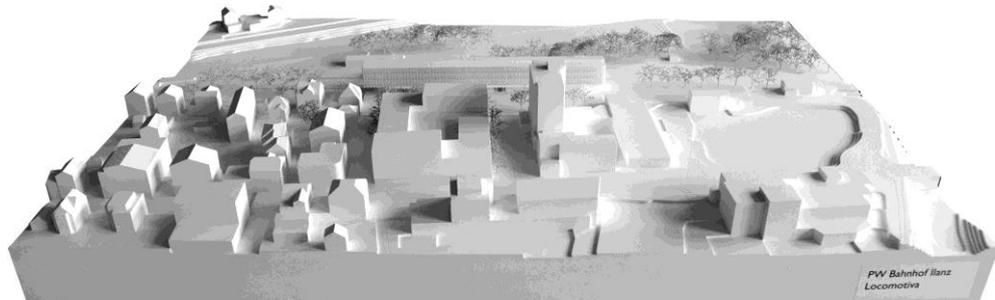


Abb. 11 Modell «Locomotiva»

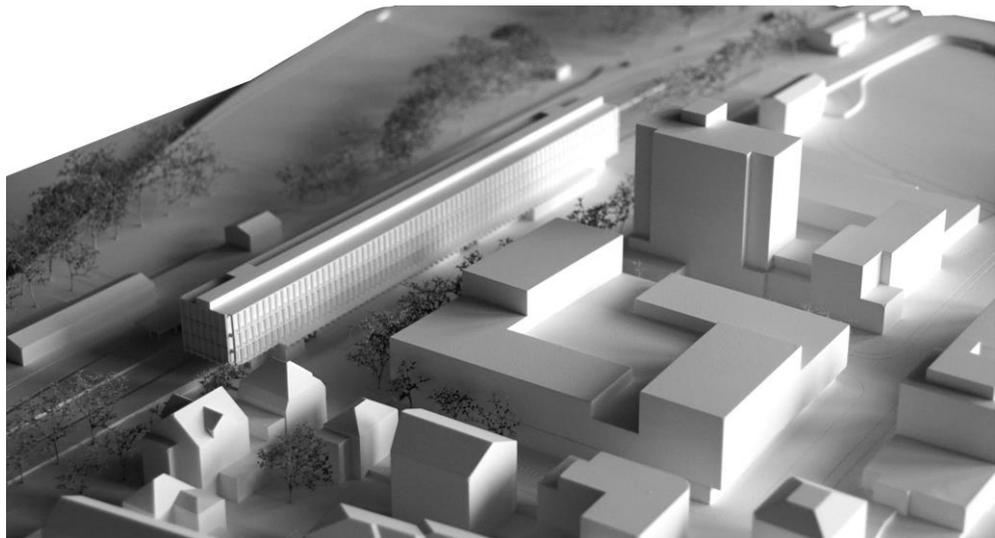


Abb. 12 Modell «Locomotiva»



Abb. 13 Südansicht «Locomotiva» (nicht massstäblich)

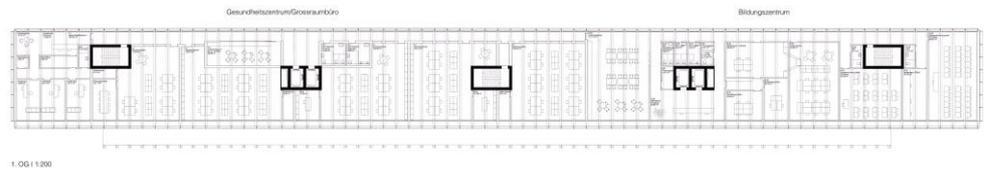


Abb. 14 Grundriss 1. Obergeschoss «Locomotiva»

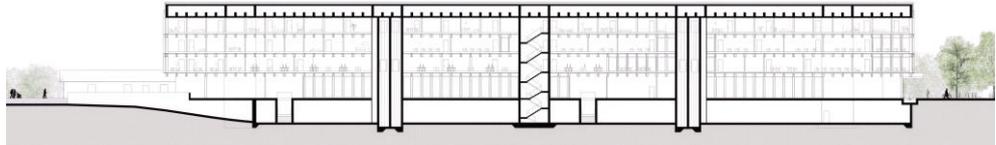


Abb. 15 Längsschnitt «Locomotiva»

11.4 Retica

Projekt Nr.	01
Rangierung	3. Rang / 3. Preis
Architektur	Bearth & Deplazes Architekten AG, Chur
Landschaftsarchitektur	Ryffel + Ryffel AG, Uster
Verkehrsplanung	Donatsch + Partner, Landquart
Bauingenieur	Ferrari Gartmann AG, Chur
Haustechnik	Balzer Ingenieure, Chur
Elektroingenieur	Elkom Partner AG, Chur / Landquart
Bauökonomie	Archobau AG, Chur

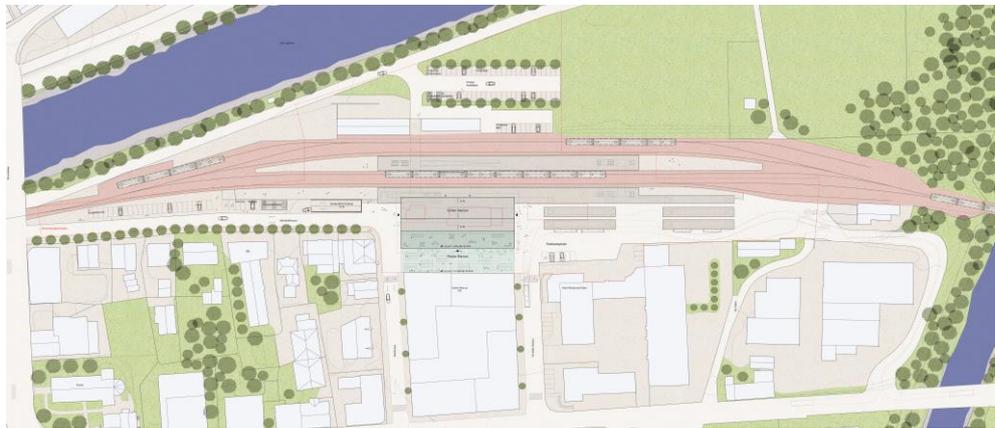


Abb. 16 Situationsplan «Retica» (nicht massstäblich)



Abb. 17 Visualisierung «Retica»

Die Projektverfassenden präsentieren einen achtgeschossigen parallel zu den Perrons verlaufenden Längsbau, der sich bahenseits in frontaler Höhe präsentiert und stadtseits in abgestufter Form mit dem gegenüberliegenden Center Marcau einen öffentlichen Raum - die «Piazza Marcau» - aufspannt. Von drei Seiten - diesem Marktplatz, der westlichen Bahnhofstrasse mit Parking und dem östlichen Postautoplatz - führen die Wege von der Stadt in das Erdgeschoss an den Ladenpassagen vorbei direkt ins Herz der Anlage, von wo aus die Schalterhalle, die Perrons und

die Vertikalerschliessung im Rückgrat des Bahnhofgebäudes zugänglich sind. Über dem Erdgeschoss liegt das zweigeschossige Bildungszentrum, zurückversetzt, um zum Platz eine Terrasse zu bilden. Schliesslich verjüngt sich das Bauvolumen zu einem schmalen, langgezogenen Turm, in welchem das Gesundheitszentrum, die Büronutzung und drei Wohngeschosse gestapelt sind. Eine eingeschossige Tiefgarage mit Zufahrt über die Rampe im Westen und ein in der Fläche reduziertes zweites Untergeschoss für Keller ergänzen die Nutzungen.

Die städtebauliche Einordnung des abgestuften Längsbaus ist präzise auf den Stadtblock des Center Marcau bezogen. Die Vernetzung mit der Stadt und mit den zudienenden Funktionen des Bahnhofgebäude sind mit einem Wegkreuz klar und prägnant gelöst. Die strenge symmetrische Anordnung erinnert an den Typus des klassischen Bahnhofgebäudes, welches als Eingangstor zur Stadt axial über die Bahnhofstrasse mit der Stadtstruktur verbunden ist und damit eine repräsentative Funktion und Architektur begründet. Der vorliegende Entwurf zeigt im Grundriss den Anspruch, funktional, wohl orientiert und auch formal zu sein. In den Fassaden provoziert er eine neue Monumentalität, die im Kontext des Center Marcau als direktes Gegenüber und für das Stadtgefüge schwierig nachvollziehbar ist. Zu schmal fällt die Piazza Marcau aus, um der sich aufbauenden Gebäudefront stadtseitig adäquat Raum zu geben. Ganz anders wirkt das Gebäude auf den Geleiseraum zu. Hier ist die Frontalität des Baukörpers markant. Der hohe Bau passt zur Massstäblichkeit der Bahn und des Geleiseraumes und setzt ein Zeichen für den Bahnhof der Rhätischen Bahn an diesem Verkehrsknotenpunkt. Der Versuch scheint hier zu gelingen, die regionale Bedeutung der RhB mit einem selbstbewussten Auftritt zu manifestieren. Dennoch bleiben zwei Gesichter des Entwurfs zurück – rheinseitig und stadtseitig. Sie sorgen für eine gewisse räumliche und visuelle Spannung zwischen Bahnhof und Stadtraum, lassen aber schliesslich bezweifeln, dass dies der erwünschten Identität des Gebäudes entspricht. In den Fassaden ist diese Dualität betont – die Klammer zum Geleiseraum präsentiert sich in roten Bändern, während die abgestufte Fassade zur Stadt in neutralem Grau verharrt und jeglichem Ausdruck frönt. Die Bänderung der Fassaden mit den hoch reflektierenden Bandfenstern geben dem Gebäude eine ephemere Wirkung und machen es schwer erfassbar.

Das hochaufgetürmte Bahnhofgebäude überspannt mit seiner Sockelzone Teile des potenziellen Bahnhofplatzes und macht ihn zu einem Innenraum. Der verbleibende Raum wird durch den räumlichen Kraftakt auf einen Strassenraum reduziert. Der östliche Teil des Platzes wird mit paarweise angeordneten Dächern über den Haltestellen der Postautos überspannt. Eine weitergehende, qualitative Aufwertung dieses vorwiegend verkehrsfunktionalen Bereiches ist nicht erkennbar. Die von den Verfassern vorgeschlagene Leseart und Gestaltung des Raumes wird vom Beurteilungsgremium in ihrer Andersartigkeit zwar gewürdigt, letztlich aber sehr kritisch beurteilt.

Organisatorisch verhilft das Auftürmen der verschiedenen Nutzungskategorien von öffentlich (Marktplatz, Bahnhof) über halböffentlich (Bildung, Gesundheit) zu privat (Büros, Wohnen, flexible Nutzung) zu einer klaren einfachen Struktur, die mit zunehmender Gebäudehöhe privater wird. Dass dabei die Grundrissflächen kleiner werden und weniger Flächen von der steigenden Attraktivität, Besonnung und Aussicht Nutzen ziehen, wird bedauert und stellt die Gebäudeform in der Schnittidee im Grundsatz in Frage.

Die durchgehende Tragstruktur (Stützen-Platten-Konstruktion) ist pragmatisch und effizient. Dass das Stützenraster aus dem Parkgeschoss entwickelt wird führt zu Unwägbarkeiten im Erdgeschoss, wo Stützen mittig zu den Zugangsachsen West und Ost zu liegen kommen und ein Hindernis für den Fussgängerfluss bedeuten. Im Weiteren ist die Lage der zusätzlichen Erschliessung der Bildungsfächen vom Erdgeschoss in das 1. und 2. Obergeschoss über eine Wendeltreppe störend. Sie steht inmitten des Hauptzuges vom Marktplatz und versperrt die Zugänglichkeit zu den Perrons. Ansonsten sind die Grundrisse des Bildungszentrums mit dem Mittelkorridor gut gelöst. Auch die Grundrisse des Gesundheitszentrums und der Büronutzung in den schmalen 3. und 4. Obergeschossen sind mit dem Wechsel zum nordseitigen Erschliessungsgang denkbar. Die Wohnungen in den obersten drei Geschossen funktionieren einwandfrei über den nördlichen Laubengang und erlauben die Hauptausrichtung des Wohnens nach Süden mit entsprechenden privaten Aussenräumen. Das mit Photovoltaik bestückte Dach ist konstruktiv

als Kaltdach wie auch gestalterisch sorgfältig gelöst. Nicht erwünscht ist der Anblick von den Obergeschossen auf das mit Photovoltaik belegte Dach im 3. Obergeschoss, das optisch wie auch hinsichtlich der Reflektion stören würde. Die Terrasse über dem Erdgeschoss, welche dem Bildungszentrum als Aussenraum dient, ist attraktiv und es fragt sich, ob es nicht eher einer öffentlichen Nutzung bedarf um den öffentlichen Raum des Marktplatzes anstatt zu konkurrenzieren zu einer Sonnenterrasse zu erweitern. Die Überlagerung von Unterführung und zweitem Untergeschoss ist in Bezug auf Lastabtrag und Ausführung nicht sinnvoll. Die offene Tiefgaragenrampe wäre zu überdachen. Der Busbahnhof ist funktional organisiert. Einzig das Postauto kann nicht über den Marktplatz fahren.

Aus wirtschaftlicher Sicht ist die Konzentration der vier Nutzersegmente Bildung, Büro, Gesundheitszentrum und Wohnen in einem einzigen Treppenhauskern problematisch. Die Ertragsfähigkeit wird dadurch beeinträchtigt. Über das ganze Gebäude gerechnet liegt dennoch die Wirtschaftlichkeit im üblichen Bereich und die Investitionskosten und Kosten in Bezug auf die Hauptnutzfläche dank der günstigen Grundkonstruktion und kostengünstigen Fassade sogar im unteren Durchschnitt.

Der Entwurf «retica» wird als sehr eigen beurteilt und überzeugt die Jury mit dem «Janus-Gesicht» der unterschiedlichen Haltungen rheinseits wie stadtseits trotz intensiver Auseinandersetzung und Suche nach der Motivation zur vorgeschlagenen Formensprache nicht wirklich. Die eigenartige Schnittfigur des «Stiefels» ist zu platzinnehmend für den Ort und wird nicht so filigran wie beschrieben beurteilt. Die abstrakt-schematisch dargestellten Fassaden überspitzen die Situation, der vermeintliche Versuch das Bauvolumen aufzulösen versagt und löst eher ein provozierendes Bild aus, statt zu überzeugen. Das Projekt stellt einen gewagten Beitrag dar, der in der Jury intensiv wenn auch kontrovers diskutiert wurde.



Abb. 18 Modell «Retica»

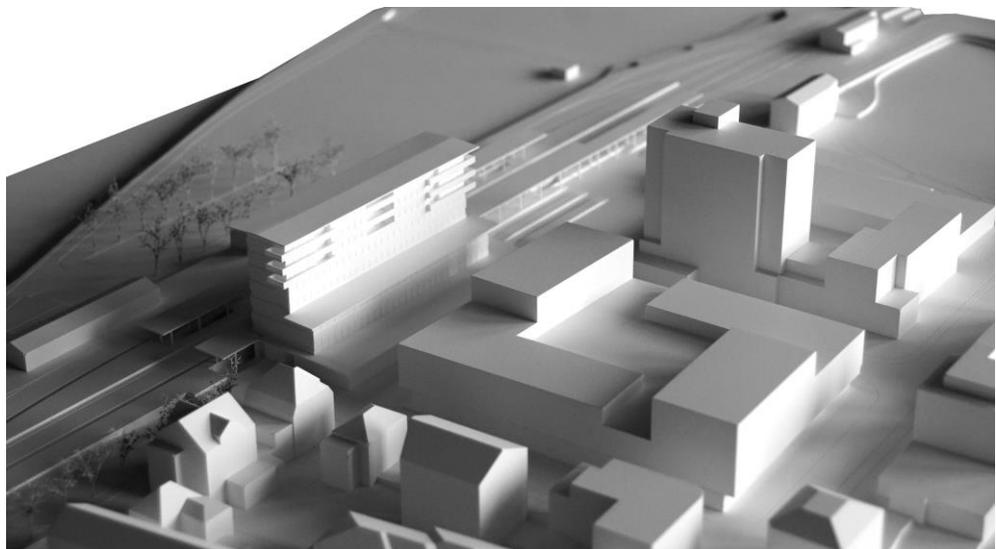


Abb. 19 Modell «Retica»



Abb. 20 Südansicht «Retica» (nicht massstäblich)

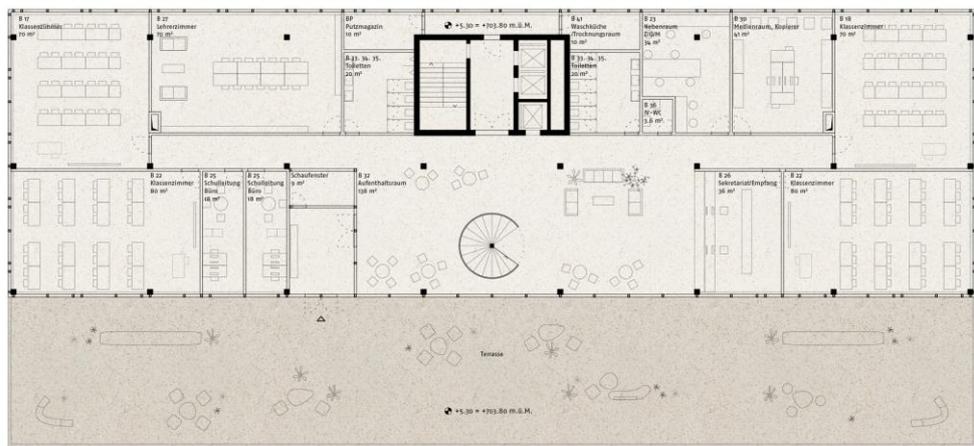


Abb. 21 Grundriss 1. Obergeschoss «Retica»

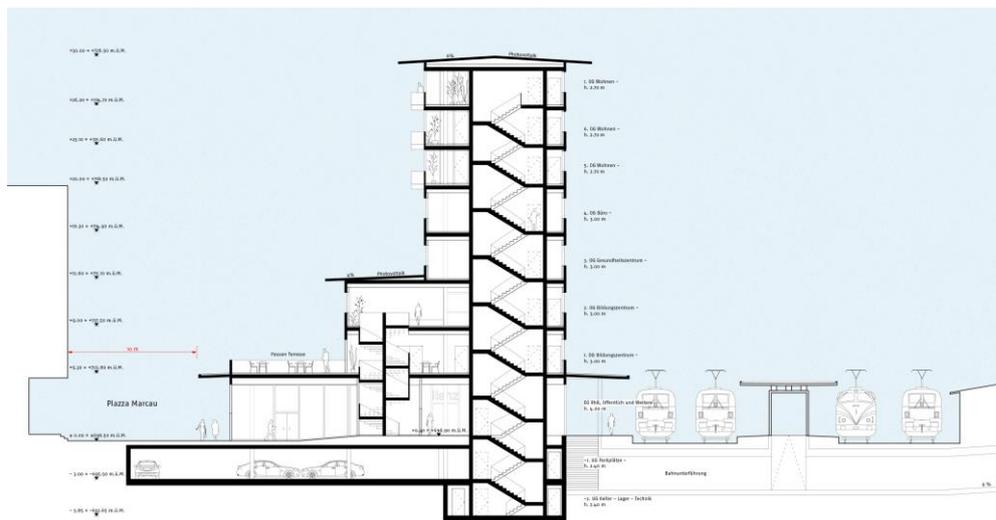


Abb. 22 Querschnitt «Retica»

11.5 Viadi

Projekt Nr.	06
Rangierung	3. Rang / 3. Preis
Architektur	Capaul & Blumenthal Architekten, Ilanz
Bauingenieur	Biro d'inschignier Blumenthal, Ilanz

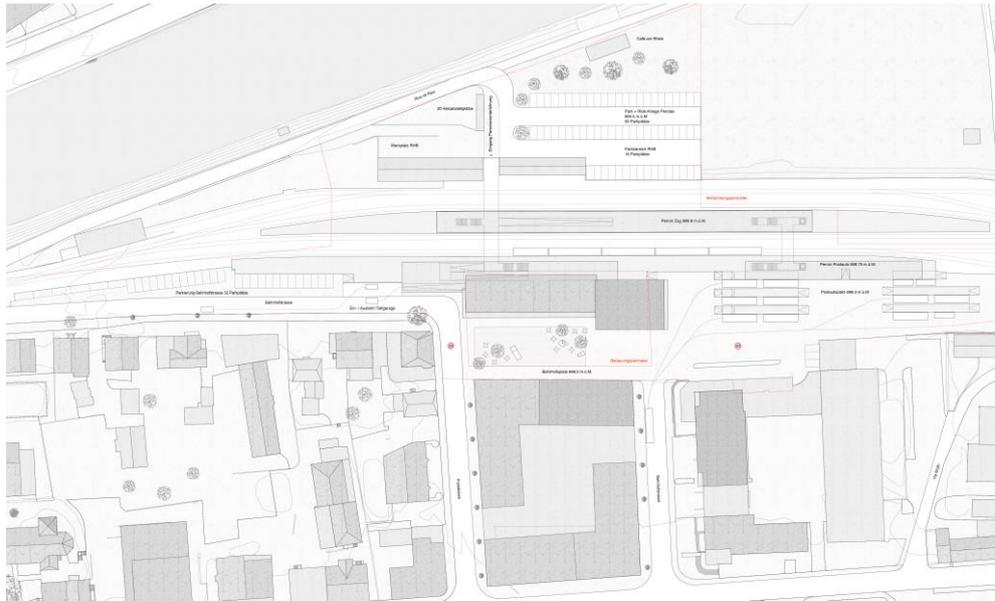


Abb. 23 Situationsplan «viadi» (nicht massstäblich)



Abb. 24 Visualisierung «viadi»

Die Projektverfassenden teilen das Raumprogramm zwei unterschiedlich proportionierten Gebäudevolumen zu, die situationsspezifisch den Bezug zum näheren Kontext suchen. Der hohe, breitere neugeschossige Gebäudeteil in Richtung Chur setzt einen vertikalen Akzent im Dialog mit dem markanten Hochhaus Hotel Eden, während der tiefere, schmalere viergeschossige Gebäudeteil sich nach der gewachsenen Stadtstruktur mit den kleinmassstäblichen Stadthäusern entlang der Bahnhofstrasse in Richtung Disentis orientiert. Im Erdgeschoss, entlang der Perrons, bilden die zwei Gebäudeteile eine Flucht, so dass der aus den unterschiedlichen Gebäudetiefen resultierende räumliche Versatz zu einem Winkel führt, von wo aus nach Süd-Westen die Platzbildung unter Miteinbezug des Center Marcou ermöglicht wird. Es ist ein Untergeschoss unter den Gebäuden und dem Bahnhofplatz vorhanden, welches sich auch noch unter den Busbahnhof erstreckt.

Der zweiteilige Baukörper fügt sich im Grundsatz sehr gut in die heterogene Bebauungsstruktur der Umgebung ein. Im übergeordneten Kontext schafft der höhere, breitere Gebäudeteil einen städtebaulichen Akzent, der den Dialog mit dem bestehenden Hochhaus Hotel Eden sowie mit der erhöhten Nordostecke des Center Marcou aufnimmt. In diesem Dreiecksverhältnis der vertikal akzentuierten verdichteten Baustrukturen wird ein räumliches Zentrum impliziert, welches in deren Mitte einen besonderen Ort erwarten lässt und folglich den westlich gelegenen Bahnhofplatz als angestrebte Mitte konkurrenziert. Der nach Süden vorgezogene hohe Gebäudeteil steht räumlich dem Fluss der Fussgängerverbindung zwischen Busbahnhof und Bahnhofplatz im Weg und trennt diesen ab. Das städtebauliche Konzept ist zu kleinräumig gedacht und der gewählte Standort für das «hohe Haus» als Adresse des neuen Bahnhofgebäudes nicht überzeugend.

Der eigentliche Bahnhofplatz ist nach Westen orientiert und als Teppich aus Naturstein materialisiert. Einige Bäume und ein Brunnen erzeugen mit kleinem Aufwand einen zugleich bescheidenen, aber stimmungsvollen Platzraum. Auf den Bahnhofplatz richten sich im Erdgeschoss der Eingang zum Bildungszentrum, die Schalterhalle der Rhätischen Bahn mit der Tourismusinformatio, ein Gastronomiebetrieb sowie der Eingang zu den Nutzungen in den Obergeschossen. Die Verschiebung des Postplatzes bis 11.50m in Richtung Osten stellt eine betriebliche Herausforderung dar. Der öffentliche Durchgang zu den Perrons wirkt untergeordnet was durch die Stützen inmitten des Raumes ungünstig beeinflusst wird. Die Zufahrt zur Tiefgarage von Westen her liegt etwas ungeschickt im Raum und kappt verschiedene Wegbeziehungen. Die Organisation der Garage ist mit einer Fahrgasse von nur fünf Metern Breite zu eng und auch wegen ihrer einspurigen Befahrbarkeit problematisch.

Die Grundrisse des 1. bis 3. Obergeschosses sind mit der horizontalen Haupterschliessung nach Norden und Ausrichtung der Räume nach Süden funktional strukturiert. Die Laubengangidee ist interessant aus dem Aspekt des (halb-)öffentlichen Raumes, der sich von der Horizontalen in die Vertikale entwickelt und tatsächlich zur Belebung des Platzes beitragen kann. Die Aussenräume sind schön nach Süden zum Bahnhofplatz ausgerichtet. Nicht überzeugen kann der Umnutzungsvorschlag in Maisonette-Wohnungen. Die Erschliessung über einen Laubengang im Süden wird als unattraktiv beurteilt. Die Wohnungen sind schmal und lang und die Flächen ineffizient genutzt. Die Wohngeschosse vom 5.-8. Obergeschoss zeigen mit der überdeck Grundrisslösung einen guten Ansatz auf, doch gehen die Wohnungen in ihrer Ausrichtung zu wenig auf die Umgebung bezüglich Aussicht, Besonnung und Lärmschutz ein. Der Erschliessungskern konsumiert in den Wohngeschossen nicht nur unnötig viel Fläche und Bauvolumen, auch befindet er sich an der schönsten Lage und potenziellen Wohnfläche mit Abendsonne. Die Balkonflächen sind zu klein und so exponiert zu Wind und Wetter, dass der Mehrwert für die Wohnungen fehlt. Zudem stören sie das Fassadenbild und schwächen die Klarheit des Baukörpers ab.

Die Ausbildung der Gebäudestruktur mit dem Holzskelettbau mit Massivholzdecken, kombiniert mit den Erschliessungskernen in Massivbauweise ist effizient und bietet gute Voraussetzungen für eine hohe Nutzungsflexibilität. Die Wahl der Projektverfassenden, die Funktionalität des Holzelementbaus morphologisch zu nutzen und auf die äussere Fassadengestaltung zu übertragen führt zu einer Gesamtwirkung des neuen Bahnhofgebäudes, welche nicht ganz befriedigt. Der sehr geringe Glasanteil im Verhältnis zu der geschlossenen Holzfassade und die kleinteilige,

sozusagen roh belassene wenig gestaltete Fassadenstruktur ruft Bilder von sehr einfachen Architekturen wie auch Provisorien oder Behelfsbauten hervor. Trotzdem wird der Versuch an die regionale Holzbautradition anzuknüpfen begrüsst. Auch im Erdgeschoss fehlt den publikumswirksamen Flächen die offene, grosszügige und auch repräsentative Wirkung, welche einem Bahnhof gegebener Grösse gebührt.

Das Projekt weist tiefe Investitionskosten und gute Kennziffern der Kosten in Bezug auf die Hauptnutzflächen aus, nicht zuletzt dank der Gebäudeerschliessung mit zwei Treppen- und Liftkernen, die zugunsten einer hohen Flächeneffizienz dennoch auf ein Minimum reduziert sind. Hingegen liegt das Verhältnis von Geschossfläche zu Nutzfläche unter dem vertretbaren üblichen Wert, was sich nachteilig auf die Wirtschaftlichkeit auswirkt.

Der Projektvorschlag wurde intensiv diskutiert, doch schaffte die Position des städtebaulichen Akzentes und auch der Gesamteindruck nicht zu überzeugen. Gelobt wurde der Grundentscheid der Gliederung in zwei Baukörper und auch die Qualität der räumlichen Fassung des Bahnhofplatzes wurde gewürdigt. Insgesamt ist «viadi» ein Projekt, das sorgfältig mit dem Aussenraum und der städtebaulichen Einbindung umgeht, architektonisch eine gewisse Bescheidenheit ausstrahlt, jedoch nicht die treffende Wahl für das Bahnhofgebäude der RhB ist.

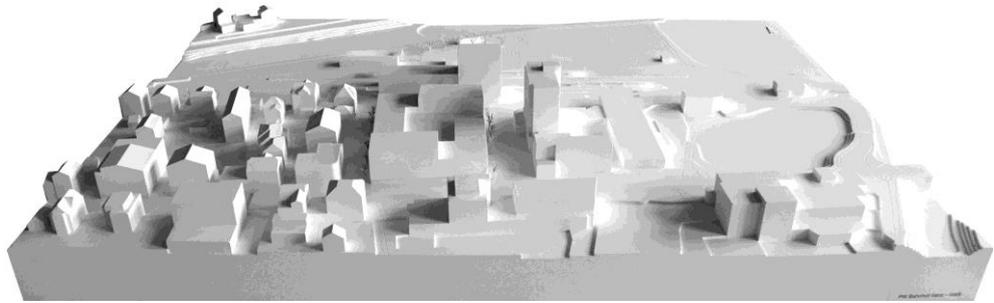


Abb. 25 Modell «viadi»

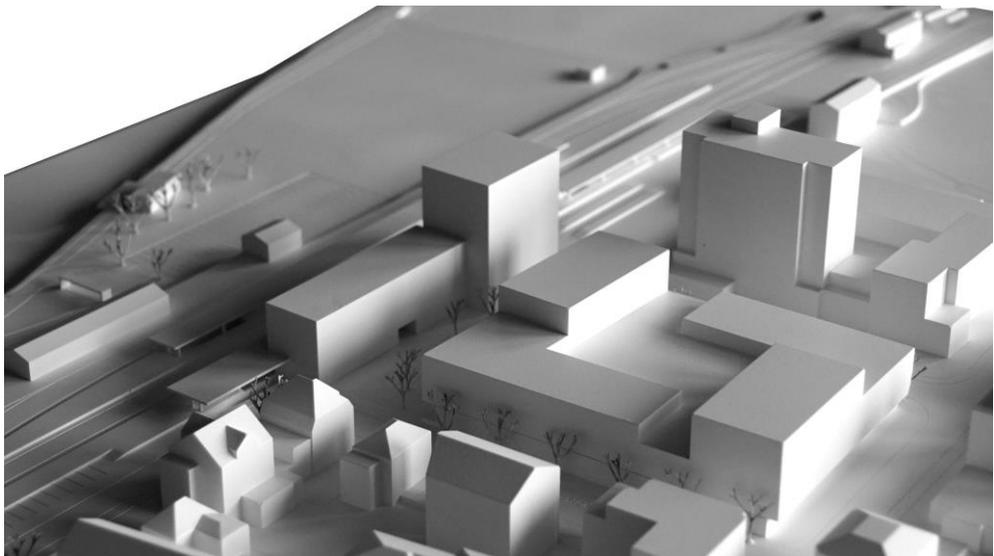


Abb. 26 Modell «viadi»



Abb. 27 Südansicht «viadi» (nicht massstäblich)

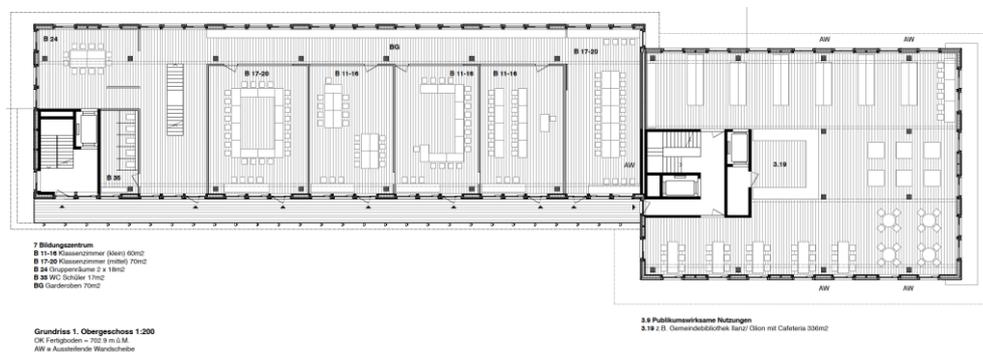


Abb. 28 Grundriss 1. Obergeschoss «viadi»



Abb. 29 Längsschnitt «viadi»

11.7 MANTUN DA LENN

Projekt Nr.	02
Rangierung	nicht rangiert
Architektur	Ritter & Schumacher Architekten, Chur
Bauingenieur	Bänziger Partner AG, Chur
Verkehrsplanung	Bänziger Partner AG, Chur
Haustechnik	Giovanoli Gebäudetechnik GmbH, Landquart



Abb. 30 Situationsplan «MANTUN DA LENN» (nicht massstäblich)



Abb. 31 Visualisierung «MANTUN DA LENN» (nicht massstäblich)

Die Projektverfasser setzen gegenüber dem Center Macau und entlang dem Perron einen einfachen, volumetrisch klaren Baukörper mit sechs Geschossen. Dazwischen wird der vom motorisierten Verkehr befreite und mit einer Baumgruppe bestockte, ebenfalls längsorientierte Bahnhofplatz aufgespannt. Unter diesem Platz ist in einem Untergeschoss die Tiefgarage angelegt, welche von Osten her erschlossen wird, wo auch der Busbahnhof liegt.

Diese städtebauliche Disposition ist grundsätzlich möglich, wirkt gegenüber der stärker gegliederten Volumetrie des Center Macau in der Baumasse jedoch etwas zu hoch. Die Freiraumqualitäten bleiben auf den verkehrsbefreiten Bereich im Westen beschränkt. Die Ostseite bleibt ausschliesslich dem Verkehr vorbehalten und birgt funktional und konzeptionell hohes Konfliktpotential:

Die Personenunterführungen enden unmotiviert am Körper des Bahnhofgebäudes und sind in Bezug auf den Bahnhofplatz ungünstig angeschlossen. Die westliche Umgehung des Gebäudes wird durch die Anlieferung verstellt, ein direkter öffentlicher Durchgang zum Bahnhofplatz wäre somit erwünscht. Im Osten schränkt eine zusätzliche Rampenanlage den Zugang zum Busperron ein. Die diagonale Aufstellung der Busse unter dem gedeckten Perron ist gut nachvollziehbar. Äusserst schwierig erscheint allerdings die gewählte Lage der Tiefgaragenzufahrt, welche überdies nur einspurig angelegt ist. Der enge Verbund von privatem Motorfahrzeugverkehr, «Kiss and Ride», Taxis und den Postautos ist unbefriedigend und führt zu starken gegenseitigen Behinderungen.

Die Nachteile der vorgeschlagenen Situation überwiegen gegenüber der Programmvorgabe nach sorgfältiger Überprüfung eindeutig.

Das Beurteilungsgremium stellt auch die Auskrugung des Bahnhofgebäudes nach Osten infrage: der östliche Gebäudekopf ist als Hauptdrehscheibe des Verkehrs räumlich zu wenig ausgeprägt und funktional überfordert.

Der Bahnhofplatz wird mit einer Doppelreihe aus schmalblättrigen Eschen akzentuiert. Als Platzbelag sind Natursteinplatten vorgesehen.

Die Verfasser schlagen für den Baukörper eine Holzkonstruktion mit Holz-Betonverbunddecken und einer Fassade mit einer stockwerkweisen Gliederung mit durchlaufenden Fensterbändern vor. Diese starke horizontale Schichtung erscheint in Bezug auf die ortsbaulichen Gegebenheiten schematisch, insbesondere im Zusammenhang mit der Adressbildung der Wohngeschosse und städtebaulich an den beiden Gebäudeköpfen, wo der Schnitt in der Fassade zu direkt abgebildet wird. Die beiden Treppenhauskerne bedienen gemeinsam sämtliche Nutzungen, was zu Nutzungskonflikten führen kann.

Die Baustruktur scheidet mit den Tragebenen auf allen Geschossen einen Mittelkorridor aus, was die Flexibilität und Funktionalität hinsichtlich der vorgeschlagenen Raumkonzepte vermindert.

Mit Ausnahme des obersten Geschosses sind die langen, wenig belichteten Mittelkorridore räumlich als Erschliessung zu wenig attraktiv. Die Unterrichtsräume sind im Grundriss schmal und lang geschnitten und es werden eine hohe Zahl rein nordorientierter Wohnungen generiert. Im Erdgeschoss wäre es wünschenswert, wenn die Verkaufs- und Dienstleistungsräume der RhB gut auffindbar an publikumswirksamer Lage, beispielsweise den am Gebäudekopf platziert würden.

In Bezug auf die Wirtschaftlichkeit weist der Vorschlag im Quervergleich trotz durchschnittlicher Baukosten nur ein niedriges Ertragspotential auf. Aufwendig erscheint zusätzlich die eingeschossige Tiefgarage, welche neben dem Gebäude angelegt ist und für die Baumbepflanzung des Platzes eine hohe Überdeckung aufweisen muss.

Insgesamt ist MANTUN DA LENN ein umfassend ausgearbeiteter Wettbewerbsbeitrag, der neben interessanten und bedenkenswerten Ansätzen auch markante Schwächen aufweist.



Abb. 32 Modell «MANTUN DA LENN»

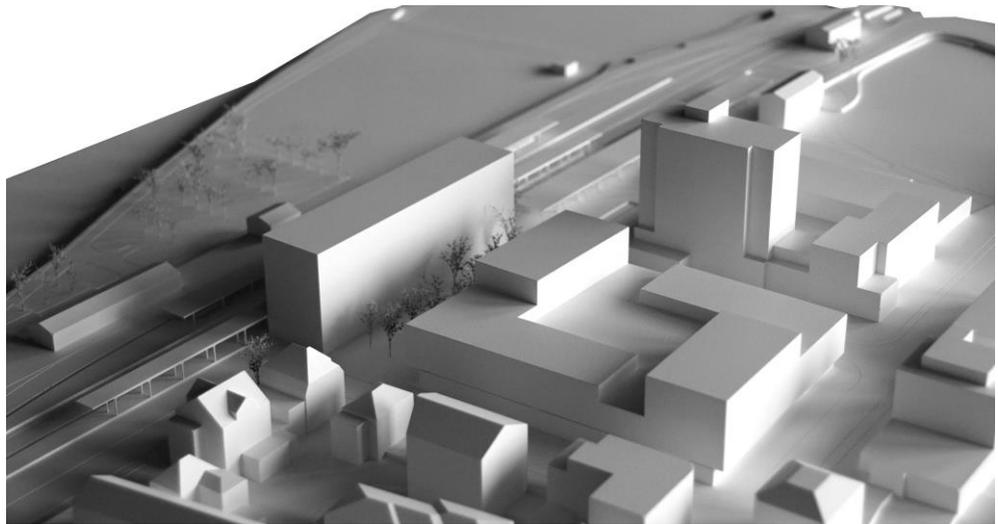


Abb. 33 Modell «MANTUN DA LENN»



Abb. 34 Südansicht «MANTUN DA LENN» (nicht massstäblich)

11.9 PORTA SURSILVANA

Projekt Nr.	03.
Rangierung	Nicht rangiert
Architektur	Stauer & Hasler Architekten, Frauenfeld
Landschaftsarchitektur	Martin Klauser, Rorschach
Bauingenieur	AFRY Schweiz AG, Zürich
Verkehrsplanung	bhateam Ingenieure AG, Frauenfeld
Haustechnik	Hochstrasser Glaus & Partner, Zürich



Abb. 37 Situationsplan «PORTA SURSILVANA» (nicht massstäblich)



Abb. 38 Visualisierung «PORTA SURSILVANA»

Der Vorschlag, das Bauvorhaben in einem scheibenartigen Volumen unterzubringen, vermag aus ortsbaulichen Überlegungen nicht zu überzeugen. Die aussenräumliche Einbindung in den näheren Kontext ist nicht befriedigend. Das Vokabular und der architektonische Ausdruck vermitteln eine urbane Identität, die in Ilanz nicht gesucht wird.

Die horizontale Gebäudegliederung und -Materialisierung ist denkbar, wirkt aber in der repetitiven Ausgestaltung über die gesamte Gebäudelänge uniform. Bemängelt wird die fehlende gestalterische Auseinandersetzung mit den Stirnfassaden. Die Anordnung der seitlichen Vordächer nimmt in ihrer symmetrischen Anordnung und Ausgestaltung keinen Bezug zum jeweiligen Aussenraum, ist zu undifferenziert.

Die vorgeschlagene Garageneinfahrt schafft mit den Publikumsströmen unerwünschte Konflikte. Die grosszügig angelegte Wegführung in das 1. Obergeschoss in Kombination mit der Garageneinfahrt wird in Frage gestellt.

Die vorgeschlagene Teil-Verkehrsfläche der Postautos durch den östlichen Gebäudeteil wirkt nicht räumlich motiviert, sondern scheint eher der Verkehrsgeometrie geschuldet.

Die funktionale und konstruktive Ausbildung des Gebäudes ist klar strukturiert, das Energiekonzept sorgfältig angedacht. Die Wohnungsgrundrisse sind differenziert und überzeugen. Im Erdgeschoss sind die Publikumsströme knapp bemessen und die Anlieferung ungünstig situiert. Das Projekt befindet sich betreffend Wirtschaftlichkeit, und Erstellungskosten im mittleren Bereich.

Der einfach geschnittene, lange Baukörper schliesst durch seine spezifische Lage die Bahnhofstrasse räumlich ab, öffnet aber durch die Aussparung im Sockelbereich ein Fenster zum Geschehen auf dem Bahnareal. Visuell ist dies nachvollziehbar, funktional entsteht ein schwieriger Vorbereich: Hier queren die Busse den Platz und «schrammen» unter der Auskragung hindurch. Der fussgängerorientierte, als Leerraum gedachte Platz ist in Valserquarzit materialisiert und wird mit zwei runden Brunnenelementen zentriert. Nach Osten hin bildet ein kompaktes Baumpaket vor dem Hotel Eden den räumlichen Abschluss des Bahnhofplatzes; nach Westen wird die Bahnhofstrasse von Bäumen beidseitig begleitet.

Das Projekt überzeugt in konzeptioneller und struktureller Hinsicht, scheitert aber an der schematischen Umsetzung und an der mangelnden Einbindung in den ortsbaulichen Kontext von Ilanz.

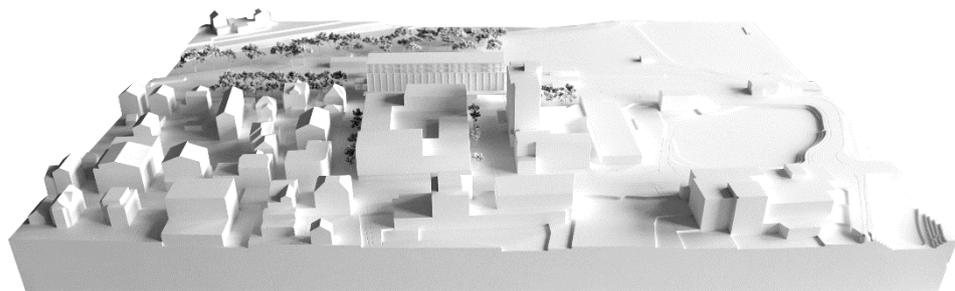


Abb. 39 Modell «PORTA SURSILVANA»

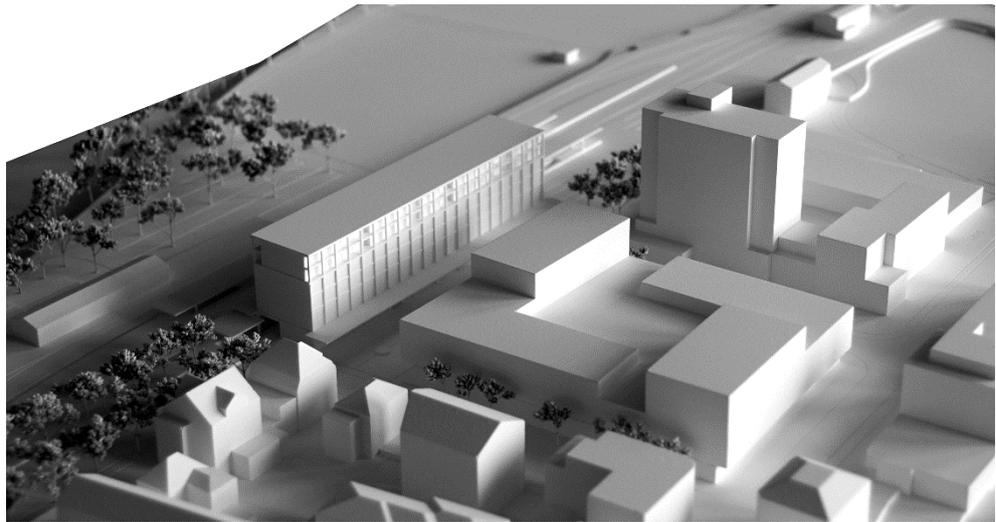


Abb. 40 Modell «PORTA SURSILVANA»

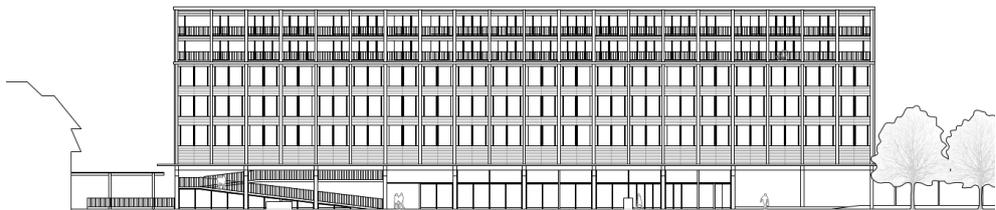


Abb. 41 Ansicht Südfassade «PORTA SURSILVANA»

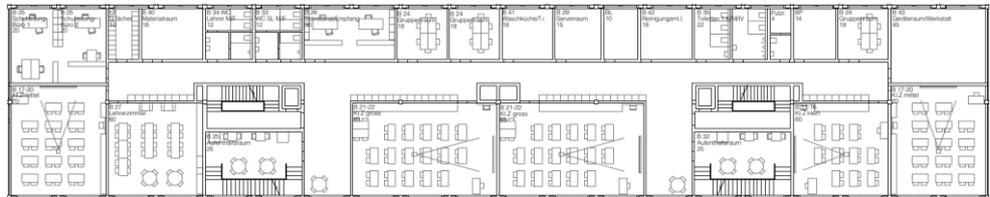


Abb. 42 Grundriss 2. Obergeschoss «PORTA SURSILVANA»

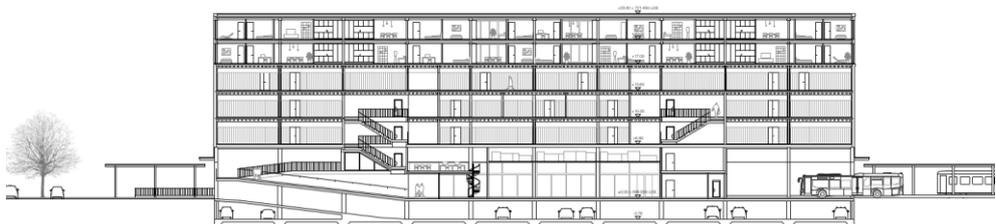


Abb. 43 Längsschnitt «PORTA SURSILVANA»

Chur, 11. Dezember 2020 / Benjamin Aebli, Projektbeschriebe: Janine Vogelsang (Jury Vorsitz), Andreas Hagmann, Pablo Horvath, Stefan Rotzler