



Zwischen Seehofseeli und Parsennparkplatz soll der neue Bahnhof entstehen. Foto: Gemeinde Davos

## Cars unlimited

**Davos verschiebt den Bahnhof <Dorf>. Es ist ein Jahrhundertprojekt. Nachhaltigkeit war im Programm grossgeschrieben, trotzdem will man unter das neue Zentrum eine Tiefgarage mit 750 Plätzen bauen.**

*Ein Kommentar von Evelyn Steiner*

«So hässlich ist Davos», titelte kürzlich eine deutsche Tageszeitung. Die weltberühmte Gipfelstadt, ein «Gewusel aus Gründerzeitpalästen, Flachdachkisten und fussballfeld-grossen Parkplätzen»? Nicht ganz: Davos hat unlängst öffentliche Bauten wie die Eishalle oder das Kongresszentrum überzeugend saniert und erweitert. Besonders gelungen: die Arkaden, die Transformation eines Parkplatzes in einen Kulturplatz.

**Bahnhof verschieben** Ein neues Stück gute Stadt soll nun auch in Davos Dorf entstehen. Der anstehende hindernisfreie Umbau des Bahnhofs und die beengten Platzverhältnisse riefen nach einem neuen städtebaulichen Plan: Die Verlegung des Bahnhofs um rund 250 Meter zwischen das heutige Seehofseeli und den Parsennparkplatz soll das Areal aufwerten und in ein lebendiges Zentrum und eine Verkehrsdrehscheibe verwandeln. Gleichzeitig planen die vier Projektpartner – die Gemeinde, die Bahn, die Bergbahnen und eine Immobiliengenossenschaft – eine unterirdische Parkgarage sowie bewirtschaftete Wohnungen und Mehrfamilienhäuser.

**Verkehrsmaschine** Die Anforderungen erwiesen sich als komplex: Das Programm sah vor, den Busbahnhof, die Hauptstrasse, einen Teil der Parkierung und den Park auf dem stadtseitigen Areal zu kombinieren. Gleichzeitig war die Anbindung des neuen Zentrums an die geplanten Areale im Süden und an das Bündaquartier zu gewährleisten. Aus den 15 Vorschlägen ging das Projekt <Davoser Schlitten> von Bearth & Deplazes und Marques siegreich hervor. Sie schlagen einen Bahnhof aus Holz vor, der mit seiner markanten Dachform ein überzeugendes Zeichen setzt. Ein grosszügiger

## NEUGESTALTUNG ORTSZENTRUM, DAVOS DORF

**Aufgabe** Städtebaulicher Entwurf für das neue Ortszentrum mit einem Projektteil Neubau Bahnhof in Davos Dorf

**Veranstalterinnen** Gemeinde Davos, Rhätische Bahn, Davos Klosters Bergbahnen und Immobiliengenossenschaft Konsum Davos

**Verfahren** städtebaulicher Ideen- und Projektwettbewerb im offenen Verfahren für Planungsteams (Städtebau / Architektur, Landschaftsarchitektur, Verkehrsplanung)

**Teilnehmer** 15

**Absichtserklärung** Auftrag an das Siegerteam zur Ausarbeitung des Masterplans und zur Planung des Neubaus Bahnhof Davos Dorf mit Freiraum, Vorbehalt: Beizug von Subplanern

**Wettbewerbsbegleitung** Günther Bischof, Fañzun, Chur

**Jurierung** August und September 2022

**1. Rang** 1. Preis, einstimmige Empfehlung zur Weiterbearbeitung, CHF 80 000.–  
Bearth & Deplazes Architekten, Chur, und Marques Architekten, Luzern

**2. Rang** 2. Preis, CHF 50 000.–  
Berrel Kräutler Architekten, Zürich

**3. Rang** 3. Preis, CHF 30 000.–  
XM Architekten, Basel

**4. Rang** 4. Preis, CHF 10 000.–  
Hauenstein La Roche Schedler, Zürich

**5. Rang** 5. Preis, CHF 10 000.–  
Patrick Meng und Moritz Holenstein Architekten, Zürich

**Ausschluss** zuerst 4. Rang, dann Ausschluss wegen der Verbindung einer Verfasserin zu einem Preisrichter  
Helsinki Zürich Office, Herzog Architekten und LYRA / Lara Yves Reinacher Architekten Zürich

## Jury / Fachpreisrichterinnen und Fachpreisrichter

– Emanuel Christ, Architekt, Basel  
– Thomas Hasler, Architekt, Frauenfeld  
– Stefan Kurath, Architekt / Urbanist, Zürich  
Rahel Marti, Raumplanerin / Redaktorin, Zürich  
– Elli Mosayebi, Architektin, Zürich  
– Lukas Schweingruber, Landschaftsarchitekt, Zürich

## Jury / Sachpreisrichterinnen und Sachpreisrichter


– Philipp Wilhelm, Landammann, Davos (Vorsitz)  
– Cornelia Deragisch, Gemeindecarchitektin, Davos  
– Christian Florin, Rhätische Bahn, Chur  
– Vidal Schertenleib, Davos Klosters Bergbahnen, Davos  
– Frank Kaufmann, Immobiliengenossenschaft Konsum Davos, Davos

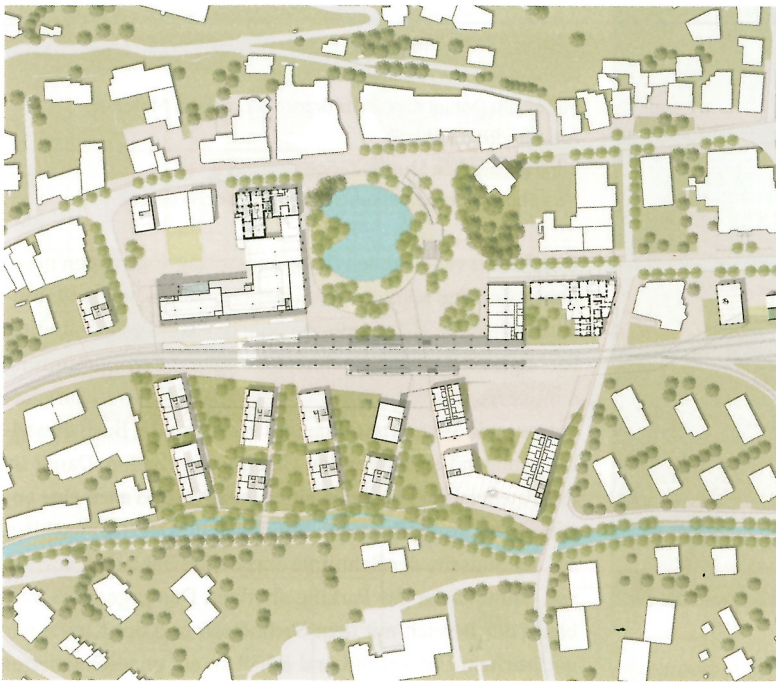
Bahnhofplatz und ein breiter Park mit dem Seehofseeli und der Kirche St.Theodul ergänzen die Anlage. Städtebaulich sei das Siegerprojekt intuitiv und logisch gesetzt, lobt die Jury. Die Klarheit des Entwurfs zeigt sich vor allem in der Anordnung der Bahnhofstrasse als städtebauliches Rückgrat, das neu als lineare Achse durch das Gebiet führt. Auffallend ist, dass die Verfasser die Achse nicht kaschieren, sondern als das behandeln, was sie ist: eine befahrene Durchfahrtsstrasse.

**Nachhaltigkeit beginnt im Untergrund (und im Unterland)** Doch hier zeigt sich auch das Problem des Wettbewerbs: Aus dem Programm und den lokalen Bedingungen resultierte eine hocheffiziente Verkehrsmaschine, von der vor allem Tagestouristen profitieren. Die nachhaltigen Auswirkungen auf Davos und die Anbindung an die umliegenden Quartiere werden dem möglichst reibungslosen Verkehrsfluss geopfert. Das zeigt sich vor allem im Untergrund des Siegerprojekts: Die unterirdische Verbindung unter der Bahnlinie führt allzu pragmatisch durch die Tiefgarage. Was die Verknüpfung mit dem südlichen Areal betrifft, bieten die weiteren rangierten Projekte interessantere Vorschläge: Das zweitplatzierte Projekt von Berrel Kräutler beispielsweise punktet mit einer attraktiven Unterführung, die vom Bahnhofshop belebt wird. Die drittplatzierten XM Architekten heben die Bahn sogar auf eine höhere Ebene und schaffen darunter eine ebenerdige Verbindung, was sich leider als zu kostspielig erweist. Hauenstein La Roche Schedler integrieren in ihrem viertplatzierten Projekt das Seehofseeli kurzerhand in die Quartierverbindung.

Neben der Unterführung überzeugt auch die Parkierung des Siegers noch nicht: Aufgrund der insgesamt fast 800 geforderten Parkplätze untergräbt der «Davoser Schlitten» das neue Zentrum komplett. Die geplanten grosskronigen Bäume, die dem neuen Kurpark dereinst Schatten spenden sollen, wirken dadurch wenig glaubwürdig. Wie man im Untergrund sieht, stehen die Wettbewerbsanforderungen im Widerspruch zu den im Programm prominenten Zielen der Nachhaltigkeit. Denn damit Davos zu besseren Schlagzeilen kommt, bräuchte es zum Beispiel weniger Parkplätze oder weniger Autoverkehr. Dafür könnten auch die Unterländer einen Beitrag leisten: Wenn der Bahnhof und die Parsennbahnen schon so zusammenrücken, sollten auch sie bereit sein, für den Skitag auf die Bahn umzusteigen. ◇



Bebauungsvorschlag des Siegerprojekts   
Schwarzplan: Bearth & Deplazes Architekten  
und Marques Architekten



Situation mit Erdgeschoss

#### 4. Rang «CHARNIÈRE»

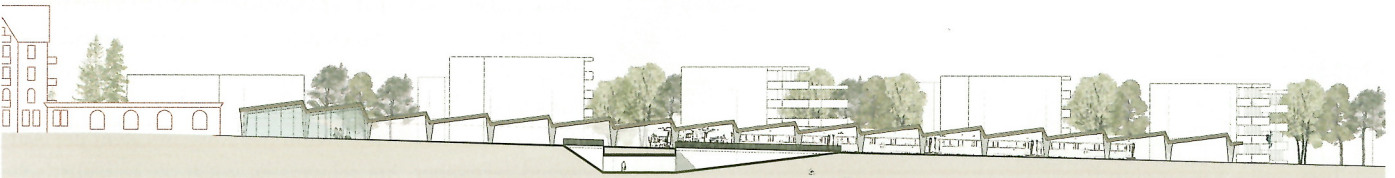
Architektur: Hauenstein La Roche Schedler Architekten, Zürich  
 Mitarbeit: Andreas La Roche, Lucia Sanchez, Santiago Vinan,  
 Friederike Wisler

Landschaft: raderschallpartner, Meilen

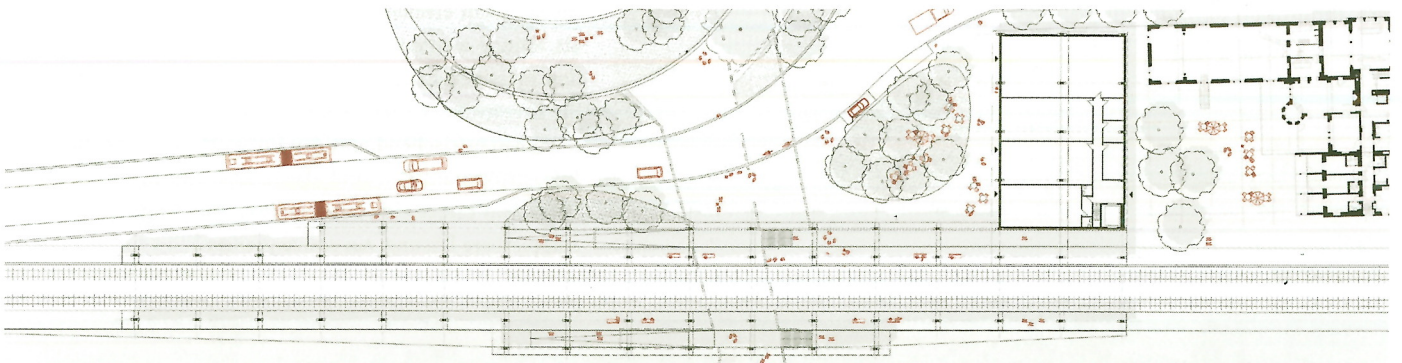
Verkehr: suisseplan Ingenieure, Zürich

Immobilienberatung: Arioli Real Estate Advice, Zürich

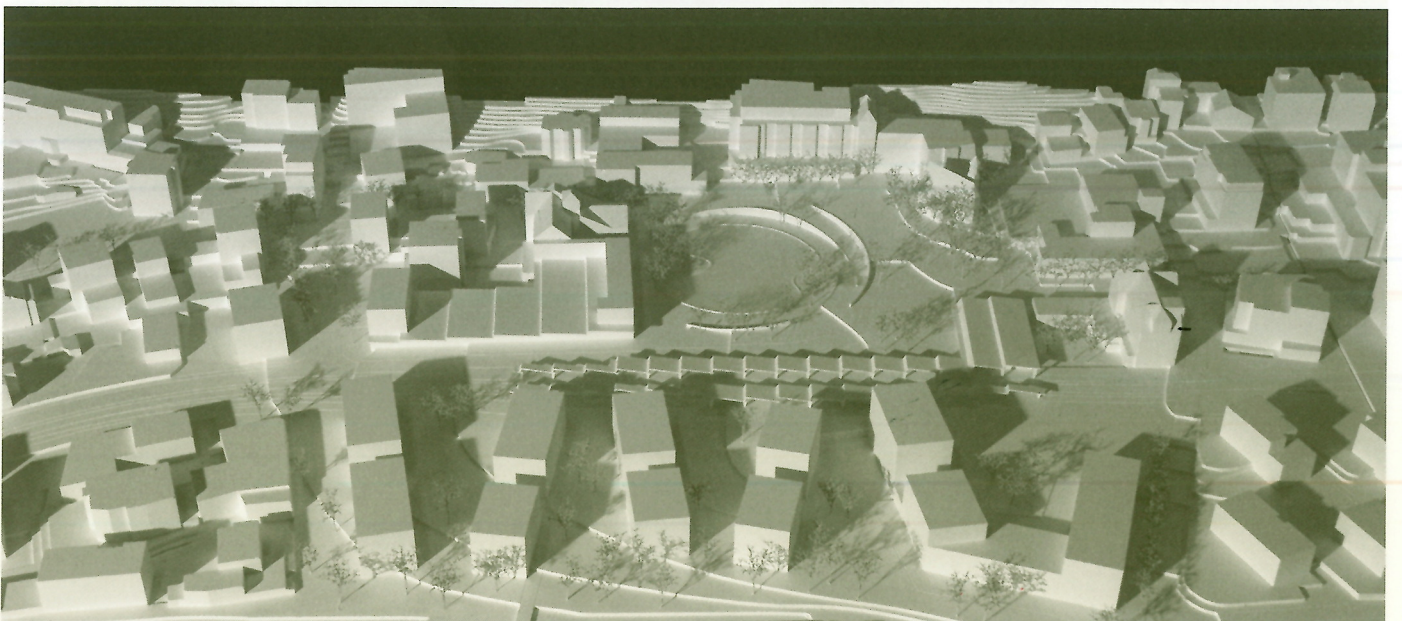
Die Verfasser wollen die Ortsteile von Davos Dorf besser verknüpfen, der neue Bahnhof ist das Scharnier dazu. Sie definieren einen Hauptplatz, der von den westlich gelegenen Hotelbauten und dem neuen Bahnhof im Osten gefasst wird. Mittelpunkt des neuen Zentrums wird das tiefergelegte Seehofseeli, das neue Adresse für Einheimische und Gäste werden soll. Der See ist auf der Höhe der Unterführung und ist Bestandteil der Quartierverbindung. Die Idee des Seehofseeli an diesem Ort ist leicht überinstrumentiert und unterstützt die Verbindungen auf Bahnhofsniveau zu wenig. Das Projekt hat verschiedene gute Ansätze, kann aber mit der Grundidee eines Ortszentrums mit abgesenktem See ortsbaulich nicht überzeugen. Aus dem Jurybericht



Westansicht Bahnhof



Erdgeschoss Bahnhof



Modell