

Schlussbericht

Testplanung Bahnhofsgelände Thusis

R+K

Die Raumplaner.

**R+K
Raumplanung AG**

Poststrasse 4
8808 Pfäffikon SZ
T 055 415 00 15

Im Aueli 3
7304 Maienfeld GR
T 081 302 75 80

Oberalpstrasse 81
6490 Andermatt UR
T 041 887 00 27

info@rkplaner.ch
www.rkplaner.ch

483-06
28. April 2025



Impressum

Auftrag	Thuisis, Entwicklung Bahnhofsgelände		
Auftraggeber	Gemeinde Thuisis Untere Gasse 1 7430 Thuisis	Rhätische Bahn AG Bahnhofstrasse 25 7001 Chur	RhB Immobilien AG Bahnhofstrasse 25 7001 Chur
Auftragnehmer	R+K Raumplanung AG Poststrasse 4 8808 Pfäffikon SZ T 055 415 00 15	R+K Raumplanung AG Im Aueli 3 7304 Maienfeld GR T 081 302 75 80	R+K Raumplanung AG Oberalpstrasse 81 6490 Andermatt UR T 041 887 00 27
Bearbeitung	Mario Roth, Simon Zaugg		
Titelbild	Visualisierungen Bahnhofplatz (oben: Team Miller & Maranta, unten: Team Atelier Corso GmbH)		
Qualitätsmanagement	SQS ISO 9001		

1. Inhaltsverzeichnis

Präambel	4
1. Einordnung und Form des Studienauftrags	5
2. Organisation Verfahren	6
2.1 Beteiligte	6
2.2 Terminübersicht und Ablauf der Testplanung	8
3. Ausgangslage und Aufgabenstellung	9
3.1 Ausgangslage	9
3.2 Aufgabenstellung der Testplanung (Zusammenfassung)	10
4. Zusammenfassung Rahmenbedingungen	13
4.1 Ansprüche und Rahmenbedingungen im Bearbeitungsperimeter	13
4.2 Baurechtliche Rahmenbedingungen	19
5. Beitrag Miller & Maranta	21
5.1 Würdigung Beurteilungsgremium	22
6. Beitrag Atelier Corso GmbH	32
6.1 Würdigung Beurteilungsgremium	33
7. Beurteilung der Ergebnisse	43
7.1 Beurteilungskriterien	43
7.2 Empfehlung des Beurteilungsgremium	43
7.3 Rückmeldung der weiteren Grundeigentümerschaft	44
7.4 Ausblick Richtprojekt und Arealplan	47
8. Genehmigung Schlussbericht	49

Präambel

Thusis ist ein wichtiges Zentrum für die ganze Region Viamala und für die angrenzende Region Albula. Zudem ist es Teil des Handlungsraums Nordbünden mit Chur als Hauptstadt. Zu den Zentrumsfunktionen gehören das Wohnen, Arbeiten und die Versorgung der Region. Der Verkehrsknoten Thusis erhält damit eine sehr hohe Bedeutung. Diverse Postautolinien und die Rhätische Bahn verkehren ab oder via Thusis.

Der Bahnhof Thusis hat heute nicht die Ausprägung, welche sich die unterschiedlichen Benutzergruppen von so einem wichtigen Ort wünschen würden. Wegverbindungen sowie Aufenthaltsbereiche für die Einheimischen wie auch für Touristen sind nicht attraktiv. Das UNESCO-Welterbe „RhB Albula-Bernina“ startet beziehungsweise endet in Thusis und der Bahnhof schafft nicht den erwünschten Akzent. Der Bushof entspricht ausserdem nicht den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes.

Die Lenkung der verschiedenen Verkehrsteilnehmer und das Parkplatzangebot haben ihre Defizite. Das Bahnhofsgelände wirkt als Trenngürtel. Die unterschiedliche Höhenlage zwischen dem Dorfkern, dem Bahnhofsgelände und dem Gebiet Compogna verstärkt die Trennwirkung zusätzlich.

Aus ideeller Sicht wird angestrebt, dass der Bahnhof ein Bindeglied zwischen den Ortsteilen wird. Als Mobilitätsdrehscheibe und als Aufenthaltsort soll der Bahnhof einen Qualitätssprung erfahren. Schliesslich ist der Bahnhof die Visitenkarte und ein Impulsgeber für Thusis, die ganze Region und darüber hinaus.



Abb. 1: Bahnhof Thusis von Norden (R+K)

1. Einordnung und Form des Studienauftrags

Studienauftrag
(Testplanung)

Damit die komplexe Situation rund um den Bahnhof verbessert werden kann, ist ein schrittweises Vorgehen erforderlich. Es geht darum, die Bedürfnisse zu konkretisieren und die Entwicklungen zu lenken. Der Studienauftrag in Form einer Testplanung ist dabei der wegweisende Entwicklungsschritt, mit welchem die Grundlage für wichtige ortsbauliche Leitlinien geschaffen werden kann. Das Ergebnis beziehungsweise die wesentlichen Qualitätsmerkmale sollen anschliessend in einer Folgeplanung (Arealplan) festgehalten werden.

Die Testplanung wird in Anlehnung an die Wegleitung zur Ordnung SIA 143 (sia, 142i-604d) durchgeführt.

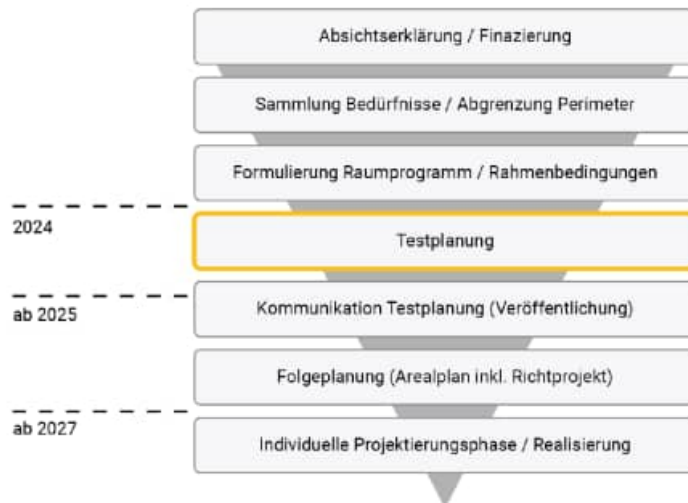


Abb. 2: Übersicht Prozess Entwicklung Bahnhofsbereich

Folgeplanung

Die Weiterbearbeitung beinhaltet eine Vertiefung des ortsbaulichen Entwurfs. Dies hat in einem Austauschprozess mit der Baubehörde, mit den Grundeigentümern und dem Planungsbüro für den Arealplan zu erfolgen. Das Ergebnis wird sodann zum richtungsweisenden Bestandteil des Arealplans. Die Arealplanung stützt sich auf Art. 46 des Raumplanungsgesetzes für den Kanton Graubünden (KRG).

Individuelle
Projektierungsphase

Die Ausführung eines Bauprojekts ist nach Genehmigung des Arealplans Sache der Grundeigentümerschaft.

2. Organisation Verfahren

2.1 Beteiligte

Auftraggebende

Auftraggebende Die Auftraggebenden sind:

- Gemeinde Thusis, vertreten durch den Gemeinderat
- Rhätische Bahn AG
- RhB Immobilien AG

Gemeinsame Absichten, Konditionen und das weitere Vorgehen sind in einer Planungsvereinbarung geregelt.

Verfahrensbegleitung,
Sekretariat Das Raumplanungsbüro R+K organisiert und begleitet die Testplanung im Auftrag.

Beurteilungsgremium

Das Beurteilungsgremium setzt sich aus folgenden Personen zusammen:

- | | |
|-------------------------------------|--|
| Qualifizierte Fachleute | <ul style="list-style-type: none">■ Silvan Fischer, Fachperson Bereich Landschaftsarchitektur, fischer landschaftsarchitekten bs la■ Janine Vogelsang, Fachperson Bereich Architektur/Städtebau, 720° Architekten AG■ Jan Wenzel, Fachperson Bereich Verkehrsplanung, asa Arbeitsgruppe für Siedlungsplanung und Architektur AG■ Christian Zimmermann, Fachperson Bereich Architektur/Städtebau, Institut für Architektur Hochschule Luzern |
| Sachverständige der Auftraggebenden | <ul style="list-style-type: none">■ Ivo Rohrer, Gemeindeammann (bis 2025 Curdin Capaul)■ Werner Elmer, Gemeinderätin / Gemeinderat Departement Umweltschutz und Raumordnung, Vorsitz Planungskommission Ortsplanung (bis 2025 Marlene Hürlimann)■ Renato Fasciati, Direktor Rhätische Bahn AG■ Jasmin Kägi, Geschäftsführerin Rhätische Bahn Immobilien AG (bis Juli 2024 Silvio Briccola) |

Experten

Folgende Experten haben in beratender Funktion an der Testplanung teilgenommen:

- Johannes Florin, Vertreter Fachausschuss Welterbe RhB
(1. Zwischenbesprechung)
- Thomas Gasner Rhätische Bahn AG, Leiter Bahndienst Süd
- Tobias Hess, RhB Immobilien AG, Leiter Immobilien
- Veselin Stjepanovic, Gemeinderat Thusis, Departement Verkehr
- Markus Bühler, Gemeinde Thusis, Leiter Bauamt
- Robert Albertin, Gestaltungsberater Gemeinde Thusis
- Stefan Cadosch, beauftragte Fachperson Bauökonomie
(1. Zwischenbesprechung / Expertenbericht zur Bauökonomie)

Bearbeitungsteams

Folgende Büros wurden für die Testplanung beauftragt. Die massgebenden Fachgebiete (Architektur/Städtebau, Landschaftsarchitektur/Freiraumplanung und Verkehrsplanung), welche für die Testplanung erforderlich sind, wurden durch qualifizierte Fachleute abgedeckt.

- **Miller & Maranta**, dipl. Architekten ETH BSA SIA
Schützenmattstrasse 31, 4051 Basel (federführendes Büro)
 - Jean-Luc von Aarburg, Fachperson Bereich Architektur/Städtebau, Miller & Maranta AG
 - Maurus Schifferli, Fachperson Bereich Landschaftsarchitektur, Maurus Schifferli Landschaftsarchitekten AG
 - Niccolo Hartmann, Fachperson Bereich Verkehrsplanung, Hartmann & Monsch AG
- **Atelier Corso GmbH (bis 2025 Van de Wetering)**
Birmensdorferstrasse 55, 8004 Zürich (federführendes Büro)
 - Roman Hanimann, Fachperson Bereich Architektur/Städtebau, Atelier Corso GmbH
 - Nina Rhode, Fachperson Bereich Landschaftsarchitektur, Uniola AG Landschaftsarchitektur Stadtplanung
 - Christoph Sutter, Bereich Verkehrsplanung, B+S AG

Grundeigentümer und Grundeigentümerinnen

Die weiteren Grundeigentümer im Bearbeitungsperimeter nebst den Auftraggebenden sind:

- Stockwerkeigentümergeinschaft Viamala-Zentrum
- Christoffel Immobilien AG
- Marco Leuzinger
- Francesco Santalucia / Pizzeria Bernina AG
- Immobilien Pool AG

Sie wurden im Anschluss an die Schlussbesprechung über das Ergebnis orientiert.

2.2 Terminübersicht und Ablauf der Testplanung

Start Testplanung und Begehung	6. Juni 2024
Fragenbeantwortung	17. Juni 2024
1. Zwischenbesprechung	23. September 2024
1. Zwischenbeurteilung	4. Oktober 2024
2. Zwischenbesprechung	28. November 2024
2. Zwischenbeurteilung	17. Dezember 2024
Schlussabgabe	17. Februar 2025
Schlussbesprechung und Schlussbeurteilung	6. März 2025
Einbindung Grundeigentümerschaft	7. März 2025

Technische Vorprüfung

Im Rahmen der technischen Vorprüfung wurden die Arbeiten durch das Büro R+K hinsichtlich der Einhaltung formeller Kriterien und der Einhaltung baurechtlicher Anforderungen und weiterer Rahmenbedingungen kontrolliert. Massgebend waren dabei das Programm zum Studienauftrag, sowie die beiden Zwischenbesprechungen. Die Ergebnisse wurden dem Beurteilungsgremium zur Verfügung gestellt. Beide Teams reichten die Studien rechtzeitig und vollständig ein. Die Rahmenbedingungen wurden erfüllt.

3. Ausgangslage und Aufgabenstellung

3.1 Ausgangslage

Auslöser der Entwicklung Der bestehende Bushof der Gemeinde Thusis wird den heutigen Ansprüchen des Fahrgasts nicht mehr gerecht. Insbesondere sind die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes zu erfüllen. Dies bedeutet einen grösseren Umbau der bestehenden Anlage. Erste Abklärungen haben ergeben, dass mit dem heutigen Stützenraster unter Berücksichtigung der technischen Anforderungen keine zufriedenstellende Lösung erreicht werden kann.



Abb. 3: Ansicht Bahnhofsvorbereich, Bushof, Viamala-Zentrum, im Hintergrund Beginn der Viamalaschlucht (R+K)

Visitenkarte für ALLE Der erforderliche Umbau des Bushofes wurde zum Anlass genommen, die verkehrliche und die bauliche Situation rund um den Bahnhof zu hinterfragen. Zusammen mit verschiedenen Akteuren im Gebiet: der Rhätischen Bahn als Planungspartnerin, der Post, der Region Viamala, verschiedenen kantonalen Ämtern sowie mit weiteren Eigentümern, möchte die Gemeinde die Weichen für einen, an die unterschiedlichen Ansprüchen würdigen, Bahnhofsbereich stellen. Das heisst, anstatt nur die notwendigen Anpassungen der Postautohaltestellen an die Behindertengleichstellung vorzunehmen, wird der sogenannte Lösungsansatz «Visitenkarte für ALLE» weiterverfolgt. Dabei sollen Möglichkeiten entwickelt werden, welche die ortsbauliche Situation verbessern und die Bedeutung des Ortes berücksichtigen. Schlussendlich soll für «alle» ein Mehrwert geschaffen werden und der Standort Thusis sowie die Region sollen insgesamt gestärkt werden.

Geländeabstufung Der Bahnhof liegt zwischen den Ortsteilen «Dorfkern» und «Compogna». Die Besonderheit und gleichzeitig eine grosse ortsbauliche Herausforderung ist die Höhenabstufung zwischen den Gebieten. Die Neudorfstrasse im Dorfkern liegt auf rund 715 m ü. M., der Bahnhofplatz auf rund 698 m ü. M. und das Gebiet Compogna auf rund 693 m ü. M.. Insgesamt ist damit eine Höhendifferenz von rund 22 m vorhanden.



Abb. 4: Situation 3D (Bild-Grundlage: 3D Modell Swisstopo, Ergänzungen: R+K)

Nutzungen Auf beiden Seiten des Bahnhofs befinden sich Arbeits- und Wohnnutzungen sowie öffentliche Nutzungen. Die Verbindung der Gebiete ist von hoher Bedeutung.

3.2 Aufgabenstellung der Testplanung (Zusammenfassung)



Abb. 5: Perimeterplan (R+K)

Bearbeitungssperimeter

Gefordert war ein ortsbauliches Gestaltungs- und Nutzungskonzept, welches im Bahnhofsgelände Bauten, Anlagen und Nutzungen organisiert, diese gestalterisch sehr gut einpasst und funktional überzeugend abstimmt. Dazu gehören vorderhand die Konzeption und Gestaltung des öffentlichen Raums als multimodale Verkehrs-Drehscheibe, als Aufenthaltsort sowie als Bindeglied zwischen den Ortsteilen Dorfkern und Compogna. Hinzu kommen bauliche Nutzungspotenziale, die zu verorten sind, unter Wahrung der Nachhaltigkeits-Interessen.

Folgende Fragen sollten die Aufgabe verdeutlichen:

- Wie kann der Raum in Bezug zur Landschaft, unter Berücksichtigung der Höhenabstufungen und hinsichtlich verschiedener Nutzungen geordnet und gegliedert werden?
- Wie kann sich das Bahnhofsgelände als Bindeglied im Siedlungsgefüge positionieren?
- Was braucht es zur Adressbildung des Bahnhofs als Zugangsstation zum UNESCO-Welterbe?
- Wie soll die Multimodale Verkehrs-Drehscheibe am Bahnhof Thuisis funktionieren, auch im Hinblick auf zukünftige Ansprüche (Stichworte: E-Bikes, On-Demand-ÖV)?
- Wie kann das ganze Bahnhofsgelände besser aufgewertet und in Schritten entwickelt werden (unter Berücksichtigung der Prioritäten, z.B. neue BehiG-taugliche Postautostation und Abbruch Güterschuppen innert 5 Jahren; möglicher Ersatz ganzes Bahnhofgebäude in 10-15 Jahren)?
- Wie und wo sollen neue Volumen sowie publikumswirksame und private Nutzungen (Wohnen, Gewerbe, Dienstleistungen) auf dem Bahnhofsgelände angeordnet werden?
- Was ergibt eine hohe Qualität für Nutzende, für Besuchende und für Betrachtende und wie orientieren und bewegen sich dabei die verschiedenen Nutzergruppen?
- Und, was braucht es für ortsbauliche Akzente, um der Bedeutung der Verkehrs-Drehscheibe am Ausgangspunkt der UNESCO-Bahnlinie und der San Bernardino Alpenquerung gerecht zu werden?

Folgende Planungsziele sind zu verfolgen:

- Schaffung und Sicherung einer hohen ortsbaulichen Qualität hinsichtlich Gestaltung, Erschliessung und Durchlässigkeit.
- Kurze und komfortable Umsteigewege Bahn/Bus.
- Störungsfreie Bus Zu- und Wegfahrt ohne gegenseitige Behinderung Bus/Bus bzw. Bus/MIV.

- Hohe Aufenthaltsqualität sowie behindertengerechte Ausstattung und Gestaltung des öffentlichen Raums; Der Nutzer soll sich am Bahnhof wohlfühlen und dort gerne verweilen.
- Sichere und übersichtliche Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr in den Bereichen Alltag und Freizeit inkl. einfache und zielgruppenorientierte Linienführung.
- Berücksichtigung von Multimodalität (Veloparkierung, P&R, Kiss&R, Taxi, On-Demand-Mobilität etc.).
- Hohe Wertschöpfung durch eine Attraktivierung des Bahnhofsumfeldes als Wohn- und Arbeitsort.
- Klärung des mittelfristigen Umgangs mit dem Bahnhofsgebäudes und gegebenenfalls Ersatz, Umgestaltung, Neuordnung oder Umnutzung des Bahnhofgebäudes.
- Schaffung von neuen Baufeldern für attraktiven Wohn- und Gewerberaum unmittelbar am Bahnhof, unter Berücksichtigung einer neuen Bus-/Postautostation und einer (Teil-)Umnutzung des heutigen Bahnhofgebäudes.
- Hohe Planungssicherheit für die Umsetzung von Projekten unter Berücksichtigung einer Etappierbarkeit nach Grundeigentümern.

Schnittstellenperimeter

Im Schnittstellenperimeter geht es um ein gestalterisches Mitdenken der Rückseite des Bahnhofs auf hoher Flughöhe. Es stellen sich folgende Fragen:

- Welche Parameter sind wichtig, damit sich die bauliche Entwicklung optimal zwischen der Vorderseite des Bahnhofs und dem Compogna-Quartier einliedert (einfache Volumenstudie)?
- Wie kann die Verbindung Bahnhof – Compogna attraktiv gestaltet werden? Wo sind dazu öffentliche Räume und publikumsorientierte Nutzungen in Compogna zu sichern?

Mit dem Einbezug des Schnittstellenperimeters sollen aus der Perspektive des Bahnhofgebiets wichtige gestalterische Rahmenbedingungen für die künftige Entwicklung erkannt werden. Diese sollen in ein späteres qualitätssicherndes Verfahren einfließen, welches den Raum rund um die Compognastrasse einspannt.

4. Rahmenbedingungen (Zusammenfassung)

Eine detaillierte Abhandlung zu den Rahmenbedingungen ist im Programm zum Studienauftrag verfasst. Nachfolgend ist ein Auszug daraus wiedergegeben.

4.1 Ansprüche und Rahmenbedingungen im Bearbeitungsperimeter

Die Gemeinde, die Auftraggebenden sowie die beteiligten Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer unterstützen den Grundsatz, das Bahnhofsgelände gesamthaft zu überdenken, zu erneuern und als «neue Visitenkarte» für die Gemeinde und die Region zu gestalten. Nachfolgend sind die Nutzungsansprüche und die Gestaltungsspielräume dargelegt.

4.1.1 Etappierung und unabhängige Entwicklungsmöglichkeiten

Für die Gemeinde und die einzelnen Grundeigentümer sind unabhängige Entwicklungsmöglichkeiten wichtig. Grenzbereinigungen, die Verlegung oder Konzentration von Nutzungspotenzialen, beispielsweise für zweckmässige Erschliessungsanlagen, könnten vorgeschlagen werden.

4.1.2 Gemeinwesen

Multimodale Drehscheibe
öffentlicher Verkehr

Mit der Einführung des ½ - Stunden-Takts der RhB nach Chur inkl. Anschluss an die Intercityzüge, ist Thusis näher an Chur und an das Mittelland gerückt. Im Nachgang ist mit einer Erhöhung des Angebots der weiteren Verkehrsmittel zu rechnen und die Attraktivität des Standorts Thusis als Wohn- und Arbeitsort steigt.

Bahnhofsvorplatz

Der Bahnhofsvorplatz soll je nach Nutzungsanordnung die entsprechenden funktionalen Abläufe gewährleisten und gleichzeitig ein ansprechender Ort werden. Die bestehende Überdachung zwischen dem Bahnhofsgelände und dem Eingang zur Lift-Passage im Viamala-Zentrum sowie das Viamala-Zentrum steht zur Disposition.

Lift-Passage
Viamala -Zentrum

Die öffentlich zugänglichen Lifte im Viamala-Zentrum verbinden die Bahnhofsebene und die Neudorfstrasse, sowie die Parkhausgeschosse. Die Lift-Passage wirkt sich aufgrund ihrer Ausprägung mit engen Gängen nachteilig auf die Sauberkeit und das Sicherheitsgefühl aus.

Mit der Testplanung ist aufzuzeigen, wie die Liftpassage attraktiv gestaltet werden kann und somit die Verbindung Bahnhof-Neudorfstrasse verbessert werden

kann. Alternativ kann die Verbindung zwischen Bahnhof und Neudorfstrasse auch ausserhalb des Viamala-Zentrums erfolgen. Die Standortwahl dazu im Bearbeitungsperimeter ist frei. Es sind sowohl eine Fussgänger Verbindung als auch eine behindertengerechte Lösung zu kreieren.

Parkhaus
Viamala-Zentrum

Das Parkhaus des Viamala-Zentrums ist über die Neudorfstrasse erschlossen und verbindet die Parkebenen über eine halboffene Spirale. Es gibt zudem eine Ausfahrt ab der untersten Parkebene (4. UG) auf die Äussere Bahnhofstrasse. Gemäss dem Strategieplan Thusis 2040 strebt die Gemeinde eine verkehrliche Entlastung der Neudorfstrasse sowie eine gestalterische Aufwertung des Dorfkerns an. Einen Teil der verkehrlichen Belastung erzeugt das Parkhaus.

In der Testplanung sollte geprüft werden, ob eine Erschliessung des Parkhauses rein über die Äussere Bahnhofstrasse möglich wäre. Dazu konnten auch die Parzelle Nr. 246 (Eigentum Leuzinger) unter Beachtung der eigentümerspezifischen Ansprüche, und die Parzelle Nr. 917 (Eigentum Gemeinde), miteinbezogen werden.

Fahrrad- und Motorradabstellplätze

Auf der Westseite des Bahnhofs gibt es einen kleinen Fahrradabstellplatz. Fahrrad- und Motorradabstellplätze sind ein Manko und in der Testplanung sollte deshalb eine Verbesserung der Situation eingeplant werden.

4.1.3 Rhätische Bahn AG und RhB Immobilien AG

Parzelle Nr. 705

Die Rhätische Bahn AG beabsichtigt in Absprache mit der RhB Immobilien AG die Realisierung eines Bahndienststützpunktes auf der Parzelle Nr. 705. Dabei sollen auch die Bahninfrastrukturen neu organisiert und soweit möglich auf der Ostseite der Gleisanlagen konzentriert werden. Damit werden die bestehenden bahnbetrieblichen Nutzungen auf der Westseite der Gleise aufgehoben. Die RhB Immobilien AG möchte das Potential der Parzelle Nr. 705 für eine Immobilienentwicklung auf die Westseite der Gleisanlagen umsetzen.



Abb. 6: Übersicht Ist-Situation (RhB)

Das Bahnhofgebäude zeichnet sich durch eine sehr tiefe Flächeneffizienz aus, ist suboptimal genutzt und weist immer wieder hohe Leerstände aus.

Die Testplanung soll aufzeigen, wie das bauliche Nutzungspotenzial auf der Westseite der Gleisanlagen aussieht, einerseits unter Berücksichtigung des Fortbestands des Bahnhofgebäudes und ohne Bahnhofgebäude. Die Sichtbarkeit und Erkennbarkeit des Bahnhofs sollen dabei thematisiert werden.

Aufgrund laufender Abschreibungen auf dem Gebäude und den technischen Anlagen und der Investitionsplanung für den neuen Bahndienststützpunkt auf Parzelle Nr. 705 wird mittelfristig (mindestens 10-15 Jahre) das heutige Bahnhofsgebäude bestehen bleiben.

4.1.4 Postbereiche

Buslinien Der bestehende Bushof wird zurzeit von elf Postautolinien angefahren. Zudem gibt es private Carunternehmen, die Fahrten via Thusis anbieten. Diese sind aber nicht zwingend auf den Standort Bahnhof angewiesen.

Ein wesentlicher Teil der multimodalen Drehscheibe ist die Neuorganisation des Bushofs. Der Bushof ist am derzeitigen Standort nicht zwingend.

Im Vorfeld der Testplanung wurden alternative Linienführungen und Standortvarianten mit folgendem Resultat geprüft.

- Eine Verlegung des Bushofs auf die Rückseite des Bahnhofs ist nicht machbar.
- Eine Anpassung der Linienführung, sodass der Bahnhof nur einseitig angefahren wird, kann in Erwägung gezogen werden.

Die bestehenden Büros der Postautohaltestelle im Viamala-Zentrum zwischen den Liften und dem bestehenden Bushof stehen je nach Nutzungsanordnung zur Disposition.

Postautodepot Das Postautodepot im Viamala-Zentrum ist nicht zwingend standortgebunden. Es wird aber davon ausgegangen, dass eine andere wirtschaftliche Nutzung schwer zu finden ist. Zudem sind eine Tankstelle, eine kleine Werkstatt eine Waschanlage und weitere Räume in Zwischengeschossen vorhanden, die ebenfalls nicht zwingend standortgebunden sind. Dementsprechend ist das bestehende Postautodepot tendenziell zu erhalten. Eine Durchfahrt und Nutzung als Wendeschleife kann geprüft werden.

Postzustellung / Postfiliale

Für die Räumlichkeiten der Postzustellung/Boten wird nach einem Ersatzstandort ausserhalb des Bahnhofbereichs gesucht. Dementsprechend waren diese Flächen im Rahmen der Testplanung disponibel.



Abb. 7: Flächenverfügbarkeit Viamala-Zentrum 5.UG (Christoffel Immobilien AG, R+K)

Postfiliale

Eine Verschiebung der Postfiliale im Erdgeschoss des Viamala-Zentrums (Ebene Neudorfstrasse) innerhalb des Areals ist nicht ausgeschlossen.

4.1.5 Ansprüche der weiteren Beteiligten

Nachfolgend sind die Ansprüche und Gestaltungsspielräume der Beteiligten Grundeigentümer und Gundigentümerinnen beschrieben.

STWEG Viamala-Zentrum
(Parzelle Nr. 260)

Die Christoffel Immobilien AG ist Haupteigentümerin in der Stockwerkeigentümergeinschaft (STWEG) des Viamala-Zentrums. Sie verwaltet und bewirtschaftet die Liegenschaft. Zudem ist sie Alleineigentümerin der Parzelle Nr. 1226 im Vorbereich des Bahnhofs. Die Post Immobilien AG ist im Zusammenhang mit der Entwicklung des Bahnhofgebiets eine wichtige Eigentümerin der STWEG Viamala-Zentrum.

Grundsätzlich wird ein Erhalt des Gebäudekomplexes angestrebt.

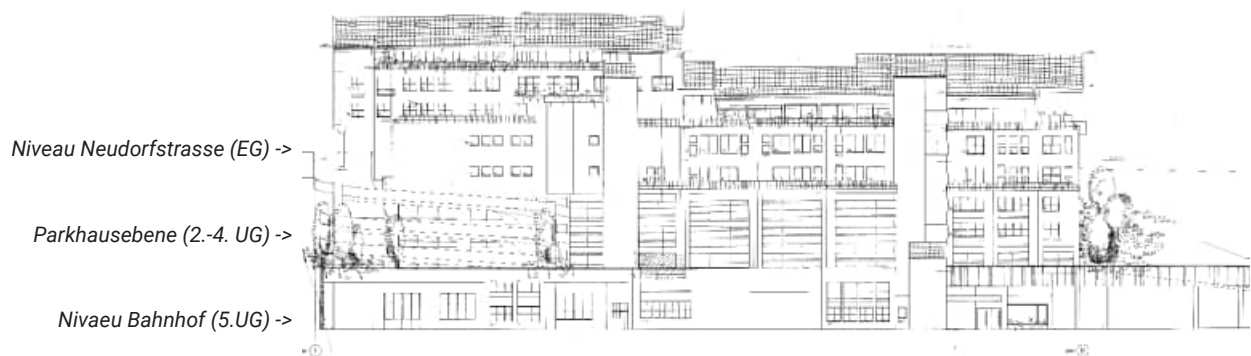


Abb. 8: Ostfassade Viamala-Zentrum (Christoffel Immobilien AG)

Im Erdgeschoss (Niveau Neudorfstrasse) befindet sich ein Coop-Einkaufszentrum. Die Anlieferung für den Coop (Verladerampe und Warenlifte im 5. UG) muss sichergestellt sein.

In den folgenden Bereichen war die STWEG an einer Verbesserung interessiert:

- Sanierung Gebäudehülle und evtl. Ausbau der bahnhofseitigen Fassaden.
- Neuorganisation der Erschliessung der Tiefgarage, wobei eine private Finanzierung nicht in Aussicht gestellt wird.
- Aufwertung der Liftpassage. Es können auch Anpassungen in der Wegführung ohne Berücksichtigung der baulichen Situation vorgeschlagen werden. Mindestens einen Lift braucht es für den Zugang zu den Wohnungen und zu den Parkhausebenen.

Christoffel Immobilien AG
(Parzellen Nr. 1226)

Die Christoffel Immobilien AG ist Eigentümerin der Parzelle Nr. 1226 zwischen dem Viamala-Zentrum und dem Bahnhof. Sie ist lösungsoffen für die Entwicklung und Aufwertung des Gebiets. Der ortsbauliche Entwurf soll zur Klärung der Eigentumsabgrenzung beitragen. Die Zugänge zum Viamala-Zentrum müssen nach wie vor einwandfrei funktionieren.

Leuzinger
(Parzellen Nr. 246)

Herr Marco Leuzinger, Eigentümer der Parzelle Nr. 246, ist an einer Entwicklung seiner Parzelle mit Einbezug in die Testplanung interessiert. Für ihn im Vordergrund steht der Wohnungsbau, wobei auf Bahnhofsniveau auch eine gewerbliche Nutzung denkbar ist.

Santalucia, Pizzeria
Bernina AG
(Parzellen Nr. 261, 262, 263)

Herr Francesco Santalucia ist Eigentümer der Parzellen Nr. 261 sowie 262 und 263 (Pizzeria Bernina AG). Er ist interessiert an gewerblichen Nutzungen auf seinen Parzellen und damit auch an einer Aufwertung der Aufenthaltsqualität auf Niveau Bahnhof sowie auf Niveau Neudorfstrasse. Einer neuen Verbindung zwischen Bahnhof und Neudorfstrasse steht er offen gegenüber.

Erste Entwicklungsabsichten bestehen für die Parzelle Nr. 261. Seine Ideen sind die Ausbildung einer «Piazza» zum Bahnhof hin kombiniert mit einer gewerblichen Nutzung mit Restaurant, Café, Laden, und Touristenzimmern sowie mit Wohnungen. Die Entwicklung der Parzelle Nr. 262 mit der bestehenden Pizzeria steht nicht im Vordergrund. Er ist aber offen für gute Ideen. Wichtig wäre ihm dabei, dass ein Restaurant mit grosser Terrasse wieder möglich ist. Weitere Anliegen sind genügend Parkplätze (Tiefgarage mit Einfahrt ab der äusseren Bahnhofstrasse) und schattenspendende Bäume.

Pool Immobilien AG
(Parzelle Nr. 264)

Die Pool Immobilien AG ist Eigentümerin der Parzelle Nr. 264. Sie beabsichtigt den Verkauf der Parzelle.

4.2 Baurechtliche Rahmenbedingungen

Nachfolgend sind die wesentlichen baurechtlichen Bestimmungen bzw. Rahmenbedingungen erläutert.

4.2.1 Revision der Grundordnung

Ausgangslage Im Rahmen der Ortsplanungsrevision werden die grundeigentümerverbindlichen Planungsinstrumente, d. h. der Zonenplan, der generelle Gestaltungsplan, der generelle Erschliessungsplan und das Baugesetz überarbeitet. Dieser Prozess läuft parallel zur Testplanung und befindet sich in der Genehmigung.

Für das Bahnhofsgelände wurde im Hinblick auf die Testplanung ein hoher Freiheitsgrad gewählt, der aber anschliessend zumindest in der Kernzone Bahnhof mit der Pflicht zur Arealplanung zu konkretisieren ist.



Abb. 9: Ausschnitt Entwurf Zonenplan und Genereller Gestaltungsplan, Stand Mitwirkung

Grundordnung im Bearbeitungsperimeter

Für den Bereich westlich der Bahngleise wird neu die Kernzone Bahnhof festgelegt. Hier sollen Wohnnutzungen, Dienstleistungs- und Produktionsbetriebe zulässig sein. Für die Kernzone Bahnhof gilt zudem eine Arealplanpflicht mit den folgenden wesentlichen Richtlinien:

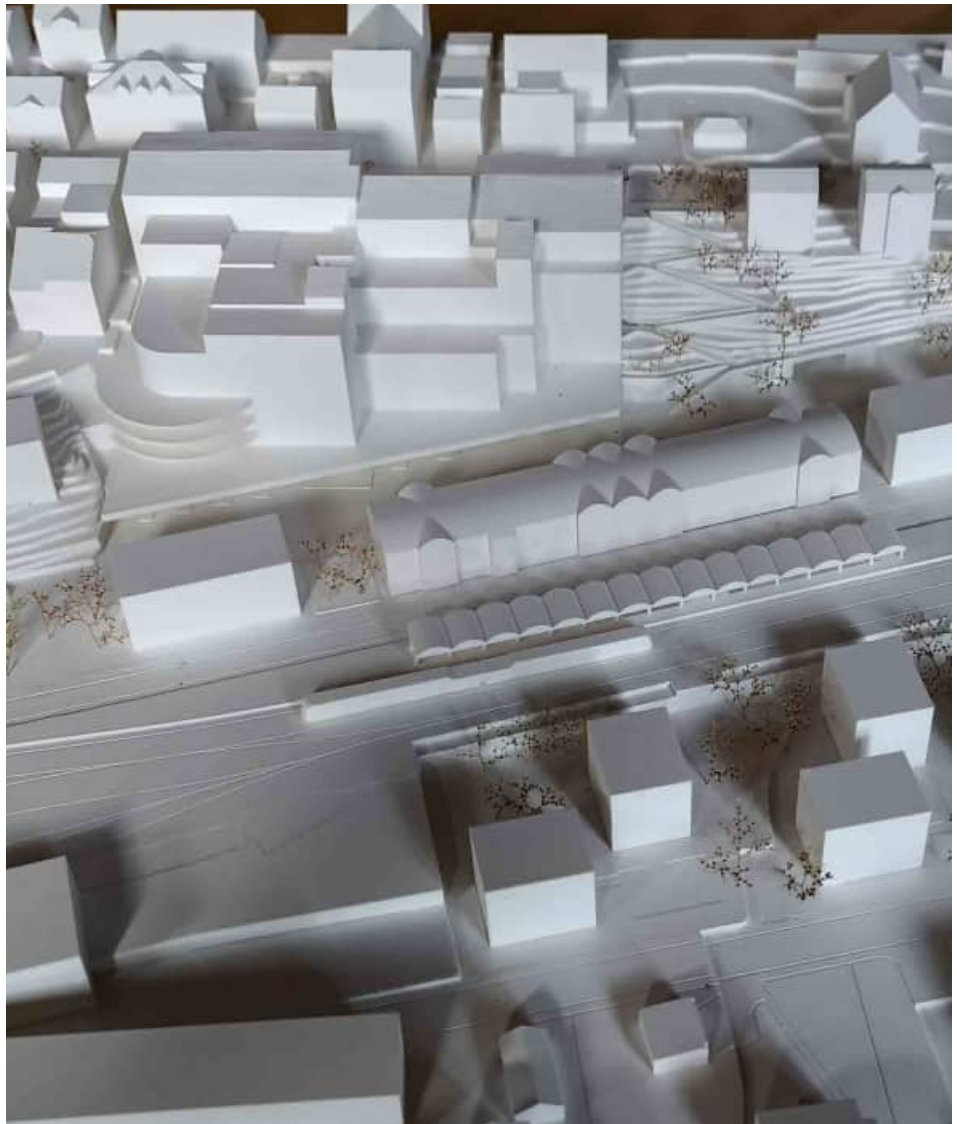
- Es ist eine qualitativ hochstehende Entwicklung in Bezug auf Siedlungsstruktur, Architektur, Einfügung in das Ortsbild und Erschliessung anzustreben.
- Grundlage für die Arealplanung ist ein qualifiziertes Verfahren (Testplanung, Studienauftrag oder Ähnliches).

- Gebäude entlang der Neudorfstrasse haben gemessen ab dem Niveau der Neudorfstrasse eine maximale Gesamthöhe von 13 m einzuhalten.

Nebst der Höhenlimite für Gebäude entlang der Neudorfstrasse von 13 m, können die Ausnützung, die Grenzabstände und die Gebäudehöhen im Rahmen der Testplanung hergeleitet und mittels der Arealplanung definiert werden. Eine Ausnahme bilden An- und Kleinbauten. Diese unterliegen einer maximal zulässigen Gesamthöhe von 3.5 m und einer maximal anrechenbaren Gebäudefläche von 25 m².

Entlang der Neudorfstrasse ist zudem die Baulinie zu beachten. Sie bestimmt die Grenze, bis zu der ober- und unterirdisch gebaut werden darf. Vorspringende Gebäudeteile wie Dachvorsprünge, Vordächer, Vortreppen, Erker, offene Balkone und dergleichen dürfen bis 1.5 m über die Baulinie hinausragen, bei Baulinien entlang von Verkehrsanlagen nur, sofern sie mindestens 3.0 m über dem Trottoir- und 4.5 m über dem Strassenniveau liegen (vgl. Art. 55 KRG).

5. Beitrag Miller & Maranta



ARCHITEKTUR

MILLER & MARANTA

QUINTUS MILLER, PAOLA MARANTA,
JEAN-LUC VON AARBURG,
NILS-HOLGER HAURY, FLAVIO HIGELIN,
PHILIPPINE DE VARINE-BOHAN
KIRILL BEREZHOV

LANDSCHAFTARCHITEKTUR

MAURUS SCHIFFERLI

MAURUS SCHIFFERLI
VICTORIA CONEJERO ESPASA
PASCAL MÜNCH

VERKEHRSPANUNG

HARTMANN & MONSCH

NICCOLO HARTMANN
JOLANDA MEMBRINI
FABIO SPADIN

5.1 Würdigung Beurteilungsgremium

Das Team hat aus der präzisen historischen Ortsanalyse die Adressbildung als zentrale Strategie für die Aufwertung des Bahnhofareals Thusis erkannt. Mit gezielten Massnahmen werden die Verbindungen zum Neudorf und Unterdorf gestärkt, die Verkehrssituation entflochten und die Identität des Bahnhofplatzes gesteigert. Im Bestand und ohne zusätzlichen Neubau wird der Bushof im bestehenden Viamala Zentrum umorganisiert und mittels einer einfachen Entwurfsidee eines durchgängigen Vordaches in einen städtebaulichen Rahmen gesetzt – eine elegante und gegenüber dem bestehenden RhB Bahnhofgebäude sensible Lösung, die den Ankunftsort inszeniert und Orientierung gibt. Die sorgfältig aus dem Ort entwickelte Strategie und gekonnte Umsetzung in eine solide funktionale und räumlich flexible Struktur weiss die Jury zu schätzen und zu würdigen.

Grossräumliche Situation

Der Betrachtungsperimeter befindet sich in einer landschaftlich prägnanten Region, die durch die beiden Plateaus gebildet wird und von einer begrünten Hangkante geprägt ist. Diese Begrünung unterhalb des Plateaus stellt ein wesentliches, sanft trennendes Element dar, das weiterhin sichtbar bleiben soll und in die Planung integriert wird. Sie prägt das Dorfbild und dient als natürliche Grenze zwischen den verschiedenen Bereichen, die sich historisch unterschiedlich entwickelt haben. Eine dezente Gliederung des Dorfes wird angestrebt und trotzdem werden die unterschiedlichen Zonen funktional und visuell verbunden. Die historisch unterschiedlich gewachsenen Gebiete werden dadurch in deren spezifischen örtlichen Identitäten gestärkt.

Verkehr

Das bestehende Busdepot ist gemäss Programm nicht standortgebunden. Dieser Projektbeitrag nutzt diesen Freiheitsgrad und ersetzt das heutige Busdepot durch einen neuen Bushof. Aus diesem Grundsatzentscheid resultiert eine logische, einfache Nutzungs- und Betriebskonzeption. Mit dieser Massnahme wird ein bereits gebauter Raum, für den wenig attraktive Alternativnutzungen existieren, schlüssig umgewidmet. Parallel dazu kann die Entwicklungsflexibilität auf der Parzelle der Rhätischen Bahn AG auch mit einer allfälligen Unterschutzstellung des Aufnahmegebäudes und des Güterschuppens gewährleistet werden.

Unmittelbar vor dem Aufnahmegebäude werden die hindernisfreien Haltekanten für die beiden Doppelstockbusse des Bernardino-Expresses und die sechs Standardbusse «präsentiert» und stellen lokal eine optimale Kundenführung sicher. Die erforderliche Reservekante wird als Doppelkante organisiert. Aufgrund des Taktnotens der Rhätischen Bahn beim Bahnhof Thusis ist dieser Lösungsansatz praktikabel. Als Ersatz für das Busdepot werden im westlichen Bereich des

neuen Bushofs die erforderlichen Standplätze für zwei Standardbusse und einen Anhänger ausgewiesen.

Die Zufahrt zum Bushof ist aufgrund der gewählten Fahrzeugaufstellung sowohl von Süden als auch von Norden her möglich und stützt das kommunale Verkehrskonzept bezüglich der angezielten Verkehrsentslastung auf der Neudorfstrasse. Der Personenausstieg aus dem jeweiligen Bus ist, analog heute, erst nach einem 180°-Wendemanöver möglich. Die nördliche Schlaufenfahrt bzw. Depotzufahrt überschneidet sich mit der bedeutenden Hauptachse des Fuss- und Veloverkehrs «Compogna - Neudorfstrasse». In der gewählten Organisation wird dahingehend ein Optimierungspotenzial geortet. Diese Zufahrt zum Bushof könnte auch südlich der neuen Infohalle organisiert werden und würde die kritische Überlagerung entschärfen.

Bezüglich einer künftigen Elektrifizierung des Busbetriebs können die Vorgaben aus dem Programm aufgrund der lichten Höhe von ca. sechs Metern zwischen den Querträgern berücksichtigt werden. Ein Energiebezug am jeweiligen Standplatz ist grundsätzlich möglich.

Die Kundenführung zwischen der zentralen Personenunterführung beim Bahnhof und dem neuen Bushof ist intuitiv, die Umsteigebeziehungen sind direkt und kurz. Eine zusätzliche Rampenanlage für den Fussverkehr überwindet die Höhendifferenz zwischen dem Bahnhofplatz und der Neudorfstrasse von rund zehn Metern. Diese neue Anlage ermöglicht situativ eingepasst eine fahrbare Verbindung im öffentlichen Freiraum für Kickboards, Kinderwagen und elektrifizierte Rollstühle. Aufgrund des Gefälles von zwölf Prozent kann die normgerechte Hindernisfreiheit nicht gewährleistet werden. Am Rampenfuss überlagern sich unterschiedliche Zufahrten und Zugänge auf begrenztem Raum: Einfahrt Busdepot, Ein-/Ausfahrt Parkhaus, Positionierung K&R-Parkplätze. Für den Fuss- und Veloverkehr auf der nördlichen Arealquerung ist diese Tatsache anspruchsvoll.

Südlich des bestehenden Güterschuppens ist die vorgeschlagene Veloparkierung nutzerfreundlich positioniert. Aufgrund der Funktion als Langzeitparkplatz ist eine Anlage mit einem Witterungsschutz und einem diebstahlsicheren Parkierungssystem bereitzustellen.

Die 32 Park&Ride-Parkplätze im Süden sind gut organisiert und gestaltet. Durch die seitliche Kammerung behindern die Parkmanöver die Busvorfahrt nicht. Sicherheitskritische Retourmanöver direkt auf die Fahrbahn der Äusseren Bahnhofstrasse – im Speziellen für den Veloverkehr – sind durch die gewählte

Organisation inexistent. Für das Viamala-Parkhaus werden keine Modifikationen vorgeschlagen.

Die bestehende Coop-Anlieferung ist im neuen Bushof eingebettet und effizient organisiert. Der Warenumschlag kann in einem geschlossenen Raum erfolgen und minimiert die Geruchs- und Geräuschemissionen.

Neudorfstrasse,
Viamala-Zentrum

Die Neudorfstrasse soll als lebendiger, attraktiver Strassenraum entwickelt werden. Kleinkronige Bäume werden vorgeschlagen, um den Raum als Lebensraum zu stärken und die Aufenthaltsqualität als ‚Marktgasse‘ zu verbessern. Die vertikalen Verbindungen zwischen dem Oberdorf und dem Bahnhofbereich durch das Viamala Zentrum bleiben erhalten und werden zusätzlich durch eine Aussenrampensituation am richtigen Ort im Abschluss zum Neudorf mit Ankunft vor dem Bahnhofgebäude Thusis ergänzt. Bewusst wird auf eine zusätzliche bauliche Verbindung vom Neudorf zum Bahnhof an dieser Stelle zugunsten des Freiraums verzichtet und das Viamala Zentrum letztlich unverändert als Abschluss des Neudorfs anerkannt. Was die Transformation des Viamala Zentrums anbelangt, hält sich die Projektverfasserin zurück und verzichtet damit auch auf das Potential einer erwünschten besseren Anbindung. Die Option der Verlagerung der Post auf die Ebene des Bahnhofs in Tandem mit der Aufwertung der Vertikalerschliessung durch das Viamala Zentrum wird begrüsst. Eine direktere Anbindung der Rampe an die Compogna-Unterführung wäre wünschenswert und würde die Nutzung erheblich verbessern. Mit der Rampe kann auch die wohltuende Begrünung der Hangkante ergänzt werden. Der kausale Zusammenhang zwischen den vorgeschlagenen Begrünungstypologien an der Neudorfstrasse, der Hangkante und dem Bahnhofplatz wird in der Diskussion nicht als zwingend erforderlich angesehen und kann auch separat betrachtet werden.

Bahnhofbereich und Ver-
bindung der Dorfteile

Der Bahnhofplatz wird als großzügiger, klar definierter Raum konzipiert. Das den Entwurf besonders auszeichnende langgezogene Vordach vor dem Viamala-Zentrum schafft es, die Höhe des massiven Baus optisch vom Bahnhofplatz aus gesehen zu brechen und aus der ‚Rückseite‘ des Gebäudes eine funktional und städtebaulich überzeugende öffentliche Adresse zu schaffen. Ein grünes Band entlang der Geleise wird als gestalterisches Element vorgeschlagen, welches den Platzbereich zusätzlich fasst, in Einklang mit der Bahnhofshalle Raumsequenzen schafft und eine flexible Parkierung integrieren lässt. Der Platz wird ausschließlich als Verkehrsknoten und Umsteigehub definiert, ohne dass dieser durch qualitätssteigernde Elemente ergänzt wird. Dies scheint in der Diskussion der richtige Ansatz zu sein, da der Bahnhofplatz dadurch den Stellenwert der Neudorfstrasse nicht konkurrenziert. Die Aufgabe, die verschiedenen Dorfteile über den Verkehrsplatz zu verbinden, ist zentral für das Projekt.

Das bestehende Bahnhofgebäude wird mit linearen 3-geschossigen Volumen beidseitig unter Berücksichtigung dessen Fassadenfluchten ergänzt. Der Neubau West ersetzt das Bahnhofdepot und hält gebührend Abstand mit einem begrünten Zwischenraum. Die zwei Neubauten Ost stehen dicht am Bahnhofsgebäude. Deren Fussabdruck und die Zwischenräume erscheinen zu schwächlich. In der Höhe orientieren sich die Ergänzungen am bestehenden Bahnhofsgebäude. Insgesamt wirkt die Komposition zu wenig präsent und das Bahnhofgebäude erfährt zu wenig Aufwertung. Für das Szenario Ersatzneubau des Bahnhofgebäudes sind die vorgeschlagenen Volumen wenig höher doch ähnlich proportioniert. Im Kontext des präsenten Hangs am Neudorf und des massiven Viamala Zentrums sowie der Entwicklung von Compogna ist die Jury der Meinung, dass sich die gesamte Immobilienentwicklung im Bahnhofareal in der Ausdehnung kompakt, in der Höhenentwicklung jedoch prägnanter und schliesslich dichter, ökonomischer und marktgerechter präsentieren sollte, was in einem weiteren Planungsschritt auszututieren wäre.

Unterdorf, Compogna

Das Unterdorf wird landschaftlich geprägt gestaltet, was aus der ortstypischen Nutzung abgeleitet wird. Die Obstwiesen-Struktur, die aus dem Bestand hergeleitet wird, sowie die typischen Sockelmauern ergänzen das Bild. Ein probates Mittel einer guten Integration in die Vorgartensituation. Diese Ergänzungen basieren auf einem klaren landschaftlichen Konzept, das die Identität und den Charakter des Gebiets bewahrt, obschon die konkrete Nutzung der Freiflächen zurzeit noch nicht zugeordnet werden kann. Dasselbe gilt für die gewählte Bebauungsstruktur, die mit der Parzellenstruktur fein abgestimmt ist und im schachspielähnlichen Muster weder die konkrete Nutzung noch die effektive Dichte vorweg nimmt und weiteres Entwicklungspotential zulässt.

Fazit und Zusammenfassung

Das Projekt verfolgt die klare Zielsetzung, die verschiedenen Bereiche des Dorfes funktional miteinander zu verbinden, deren Ortsbauliche Eigenheiten zu fördern und gleichzeitig die landschaftlichen Elemente zu stärken. Die Gestaltung des Bahnhofbereichs zwischen dem bestehenden Bahnhofgebäude und dem Viamala Zentrum nimmt dabei eine zentrale Rolle ein. Es geht um mehr als eine gut funktionierende Verkehrsplattform. Im Zusammenspiel des zu würdigenden Bahnhofgebäudes mit dem neu gestalteten Gegenüber des Bus-hofs wird der Bahnhofplatz zu einer Adresse mit hoher räumlicher Qualität und Identität. Ein Ort, der mit dem Bahnhof Thuisis ein starkes städtebauliches Bild verbindet und mit einer Selbstverständlichkeit besteht. Der Bahnhofplatz überzeugt durch seine Klarheit, seine Funktionalität und den schlichten Ansatz. Die landschaftliche Einbettung im Unterdorf wird mit dem Fokus auf die Bewahrung und Weiterführung der bestehenden Strukturen gelungen umgesetzt. Im Übergang zum Neudorf und zum Unterdorf wird mit dem Bahnhofareal ein stimmiges Gesamtbild geschaffen, das in städtebaulicher Hinsicht überzeugend und

flexibel umsetzbar ist, und einmal mehr die einzigartige Landschaft zur Geltung bringt. In funktionaler und ökonomischer Sicht ist das Konzept stufengerecht für eine Testplanung, und es bleibt Potential für Optimierungen in einer nächsten Planungsphase vorhanden. Für den wertvollen soliden Beitrag und die daraus gewonnen Erkenntnisse bedankt sich die Jury auch im Namen der Auftraggeberschaften.

5.2 Dokumentation

Grundlagen





Neudorf

[illegible]

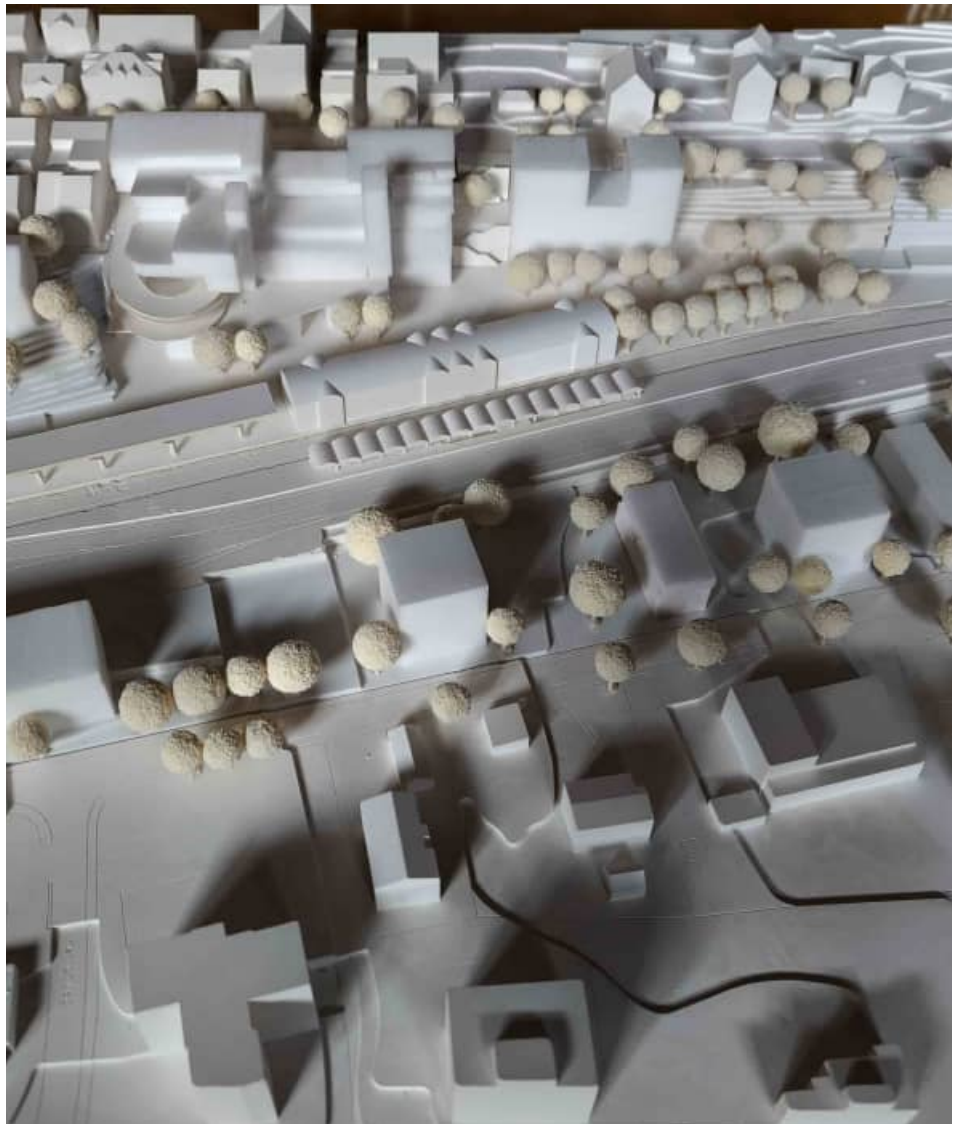
Bushof und Bahnhof



This aerial photograph shows the proposed development site in the center of the map. The site is a long, narrow strip of land, bordered by existing residential areas on the left and right. The proposed development consists of a long, rectangular building complex with a central corridor and several smaller buildings. The site is surrounded by a network of roads and parking areas. The surrounding area includes existing residential buildings, green spaces, and a large parking lot on the right side of the map.



6. Beitrag Atelier Corso GmbH



ARCHITEKTUR

ATELIER CORSO GMBH

ROMAN HANIMANN

CLARA COPIGLIA

BASTIAAN WOUTENBERG

LANDSCHAFTARCHITEKTUR

UNIOLA AG

MONIKA SCHENK

NINA ROHDE

VERKEHRSPANUNG

B+S AG

TOBIAS ETTER

CHRISTOPH SUTTER

6.1 Würdigung Beurteilungsgremium

Aus ihrer breiten Analyse - sowohl historische wie auch zeitgemässe gesellschaftliche und auch kulturelle Aspekte werden mit einbezogen - fokussierte sich der Arbeitsprozess auf die Schaffung einer attraktiven Adressierung der Verkehrsdrehscheibe („Umsteigen von Rot auf Gelb“) für unterschiedlichste NutzerInnen und die einladende Verbindung der Siedlungsgebiete Neudorf und Compogna vom Bahnhof aus. Diese Konzeption ist nachvollziehbar und verständlich, wobei in der Diskussion des Beurteilungsgremiums die daraus abgeleiteten Projektvorschläge unterschiedlich beurteilt werden.

Grossräumliche Situation

Das Projektgebiet befindet sich in einer landschaftlich prägnanten Region, die durch die beiden Plateaus gebildet und einer begrünten Hangkante geprägt ist. Die sanfte, begrünte Trennung zwischen den Dorfteilen wird bewusst erhalten und sinnvoll ergänzt und gliedert die bebauten Strukturen dezent. Sie prägt das Dorfbild und dient als natürliche Grenze zwischen dem Neudorf und dem Bahnhofareal.

Die Terrassen als landschaftliche Elemente bieten eine attraktive Aussicht über das Unterdorf und stellen eine wohltuende, visuelle Verbindung zum Tal her. Das Projekt verstärkt dieses Potential durch den Vorschlag von attraktiven, zur Landschaft offenen Terrassen. Die gebotene Übersichtlichkeit wird geschickt genutzt für die Neuorganisation der Vertikalverbindungen Neudorf zum Bahnhof.

Verkehr

Die Verkehrskonzeption wird von einem Bushofneubau südlich des Aufnahmegebäudes geprägt. Mit einer 20°-Schräganordnung sind die acht Stellplätze für die Busse gemäss Programm hindernisfrei organisiert. Eine 125 m lange Überdachung gewährleistet den witterungsgeschützten Kundenumschlag. Aus der Schrägstellung der Anlegekanten resultiert eine zwingende Buszufahrt aus Richtung Süden und bedingt eine Anpassung des aktuellen Betriebskonzepts. Im Vergleich zu heute können die Buskanten beim Bahnhof direkt angefahren werden. Die Orientierung für die Kundschaft ist anspruchsvoller, kann jedoch mittels Signaletik geklärt werden. Die Umsteigebeziehungen zwischen Bus und Bahn werden länger. In der Wegfahrt sind die Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs grundsätzlich flexibel – der Projektbeitrag orientiert sich an einem 180°-Wendemanöver durch das Busdepot, welches an der heutigen Lage und in seiner Organisation erhalten bleibt. Eine Reservekante ist peripher zum Bushof, nördlich des Aufnahmegebäudes, angeordnet und schränkt lagebedingt die Zu-/Wegfahrt ein. Der Bushofneubau limitiert die Entwicklung auf der Parzelle der Rhätischen Bahn AG und setzt den Abbruch des Güterschuppens als zwingende Massnahme für eine Arealentwicklung voraus.

Damit der Raum für einen neuen Bushof geschaffen werden kann, muss die Stützmauer im Bereich der Zusammenführung der Inneren und Äusseren Bahnhofstrasse um circa fünf Meter nach Westen verschoben werden. Trotz der topografischen Intervention kumulieren sich auf der neuen, sechs Meter breiten Bahnhofsvorfahrt im Süden die Wegbeziehungen des gedrängten, fussläufigen Umsteigeverkehrs, die neue südliche Zufahrt zum Viamala-Parkhaus, das Wendemanöver der Buslinien und die schleifende Einmündung der Inneren Bahnhofstrasse. Diese Konzentration der unterschiedlichen Verkehrsträger auf dem limitierten Verkehrsraum wird kritisch beurteilt.

Die Vorgaben bezüglich einer künftigen Elektrifizierung des Busbetriebs können mit der lichten Höhe des Perrondachs von sechs Metern grundsätzlich berücksichtigt werden. In der vorliegenden Konzeption ist sowohl eine Depotladung als auch eine Batterieladung an den fix zugewiesenen Standplätzen möglich.

Die planerische Prämisse «Go Vertical» für den Fussverkehr begründet sich mit einer neuen Freitreppe, einer ergänzenden Liftanlage und dem Freispielen der bestehenden Steigzone im Viamala-Zentrum. Mit der neuen Parkhauszufahrt ab der nördlichen Äusseren Bahnhofstrasse wird ein verkehrsfreier Raum für die bedeutende nördliche Fuss- und Veloverkehrsquerung «Compogna - Neudorfstrasse» geschaffen. Die Aussagen im Projektbeitrag zur Anordnung und Qualität der Veloparkierung sind teilweise diffus. Thematische Aussagen im Konzept können plangrafisch nicht verortet werden.

Nebst der Erweiterung des Viamala-Parkhauses um ca. sechzig Parkplätze werden auch ergänzende Zufahrten für den motorisierten Individualverkehr geschaffen. Die Parkhauserweiterung deckt auch den Parkplatzbedarf ab, welcher durch die vorgeschlagenen Neunutzungen entlang der nördlichen Neudorfstrasse generiert wird. Mit dieser Massnahme lässt sich die Idee des verkehrsfreien Bahnhofplatzes konsequent umsetzen. Ein zusätzliches autonomes Parkhaus mit 27 Parkplätzen auf Niveau Bahnhof ergänzt das Abstellplatzangebot für Personenwagen.

Aus dem Bahnbetrieb resultiert der Bedarf an Kiss&Ride-Parkplätzen. Dieser wird nördlich und südlich des Aufnahmegebäudes/Bushof jeweils mit zehn Parkplätzen abgedeckt. Die südliche Senkrechtparkierung unmittelbar am Fahrbahnrand funktioniert aufgrund der Raumtiefe nur bedingt und kann die konzentrierte Buszufahrt behindern. Gleichzeitig gefährden die Rückwärtsmanöver direkt auf die Fahrbahn der Äusseren Bahnhofstrasse den Veloverkehr.

Die Coop-Anlieferung via dem bestehenden Warenlift ist innerhalb des heutigen Busdepots gewährleistet. Auch für die ergänzend vorgeschlagene Dienstleistungs- und Gewerbenutzung ist eine Anlieferungsmöglichkeit aufgezeigt.

Neudorfstrasse,
Viamala-Zentrum

Die Neudorfstrasse soll mit Bepflanzungen aufgewertet und dadurch mit höherer Aufenthaltsqualität versehen werden. Die aussenräumliche Typologie der schmalen Landschaftsblicke zwischen den Häusern soll für das Viamala Zentrum aufgenommen werden durch die Öffnung des bestehenden Zugangsbereiches zum neuen „Neudorfplatz“. Die reizvolle Kulisse der freigelegten Terrassen ermöglicht eine eindruckliche Aussicht auf das Domleschg. Durch diese interessante und positiv beurteilte Intervention findet das Zentrum Dorfstrasse einen selbstverständlichen nördlichen Abschluss bei gleichzeitiger Attraktivierung der Vertikalverbindung zum Bahnhofplatz. Weniger verständlich erscheint die nördliche ortsbauliche Ergänzung mit der als zu wuchtig empfundenen „Casa Domleschg“, zumal dadurch der Dorfabschluss verunklärt wird und die nun eingebaute Freitreppe viel zu städtisch wirkt.

Bahnhofbereich und Verbindung der Dorfteile

Das Bahnhofsgebäude soll als identitätsstiftender Bau und wesentliches Element des Verkehrskonzepts integral erhalten werden und für die Adressierung des Ankunftsortes Thusis als funktionierendes Regionalzentrum gestärkt werden. Der Bahnhof wird als zentrales Element des Verkehrskonzepts erhalten und spielt eine wesentliche Rolle in der Entwicklung eines funktionalen Regionalzentrums. Diese Konzeption wirkt in der Wahrnehmung des Beurteilungsgremiums inkonsequent und problematisch, weil der durch die Anordnung des südlichen Bushofes notwendige Abbruch des Lagerschuppens das als schützenswert skizzierte Bestandsensemble zerstört und weil durch die gewählte Disposition auf jegliches Erweiterungspotential für die RhB verzichtet werden muss und insgesamt eine zu geringe Bau- und Nutzungsdichte generiert wird.

Die unattraktive Rückseite des Viamala Zentrums wird auf der Sockelebene mit publikumsrelevanten Nutzungen ergänzt und soll als Vis-à-vis des Bahnhofs einen neuen, belebten Bahnhofplatz generieren. Der Platz wird weitgehend verkehrsfrei gestaltet und soll eine zentrale Rolle in der Freiraumstruktur übernehmen. Die Aufwertung des Platzes mit qualitätssteigernden Elementen und kommerziellen Nutzungen bis zum Sockel der „Casa Domleschg“ wird aber als problematisch beurteilt, da diese zu städtische Konzeption das Zentrum Neudorf sowohl bezüglich der Freiraumnutzung wie auch für die Belebung durch öffentliche und kommerzielle Nutzungen konkurriert. Der Bahnhofplatz, als klar verkehrsorientierter Ort, scheint in der vergleichenden Diskussion der vielversprechendere Ansatz zu sein.

- Unterdorf, Compogna Im Bereich Compogna wird ein landschaftsbezogener Ansatz verfolgt. Diese natürliche Prägung steht im Mittelpunkt der Gestaltung der Freiräume. Die Abfolge der Freiräume ist grundsätzlich nachvollziehbar, jedoch ist die konkrete Nutzung dieser Flächen bislang nicht definiert und es fehlt dem Bebauungsmuster der Bezug zur bestehenden Parezzierung.
- Fazit Das Projekt fokussiert stark die Attraktivierung der Adressierung des Umsteigehub Thusis und der Verbindung des Zentrums Neudorf mit dem Entwicklungsgebiet Compogna über die Drehscheibe Bahnhofplatz.

In der seit der letzten Zwischenbesprechung erfolgten Vertiefungen haben sich deutliche Probleme im Betrieb der Verkehrsdrehscheibe gezeigt. In der vergleichenden Diskussion wurde auch offensichtlich, dass Thusis kein weiteres kommerzielles Zentrum wie den vorgeschlagenen Bahnhofplatz benötigt als das Neudorf, für welches verschiedene Massnahmen und Projekte zur Attraktivitätssteigerung aufgelegt sind.

Als besonders wertvoll wird die intensive Auseinandersetzung mit Lösungsmöglichkeiten für die Attraktivierung der Vertikalverbindung zum Neudorf gewürdigt. Der vorgeschlagene Eingriff im Zentrum Viamala ist wohlüberlegt, ergibt mit minimalen Eingriffen ein grosses Potential zur Belebung und die landschaftsräumliche Verbindung der verschiedenen Dorfteile soll für die Weiterentwicklung aufgenommen und weiter geprüft werden.

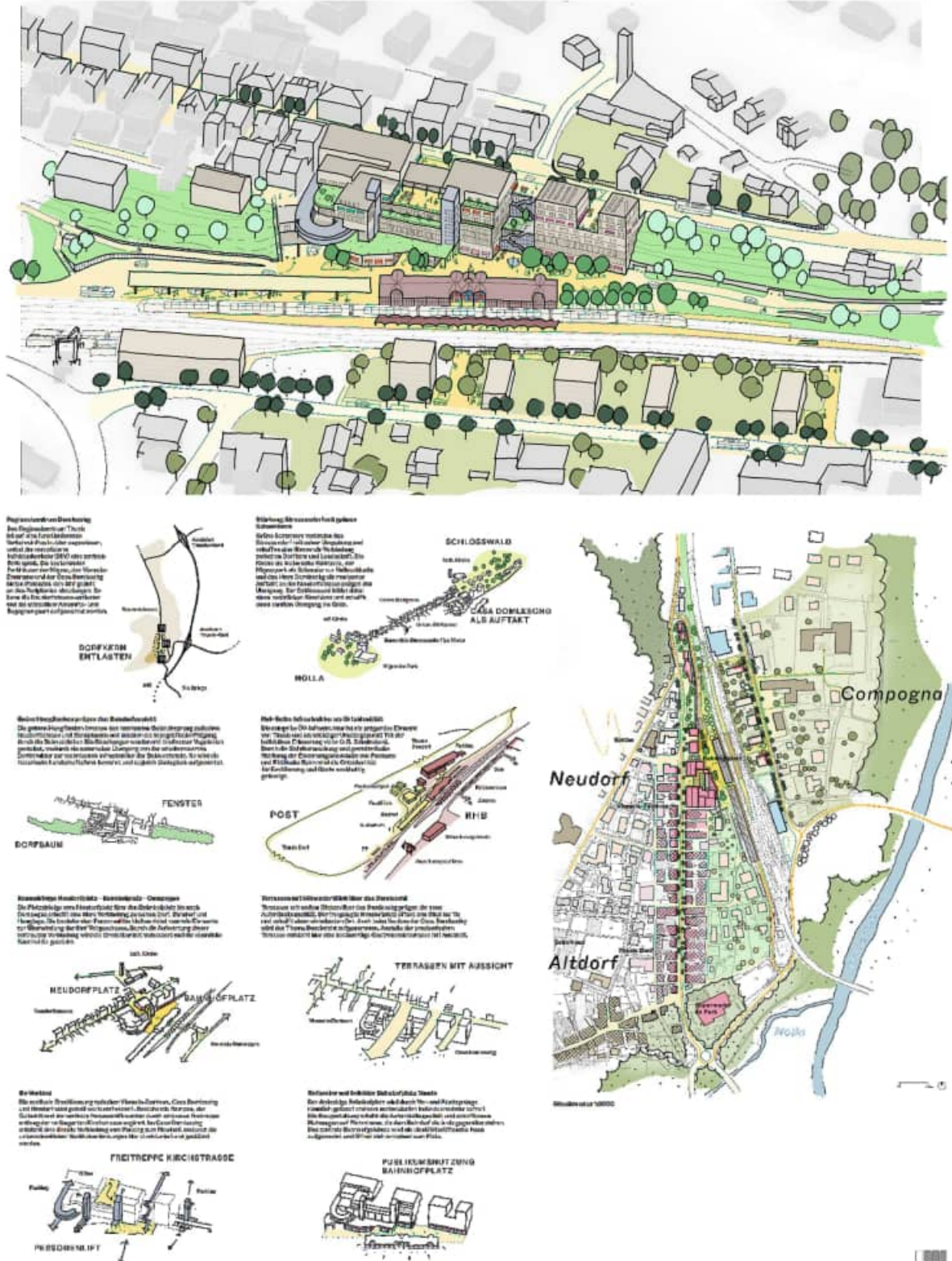
Das Projekt und insbesondere die gezeigten Entwicklungsschritte während der Bearbeitungsphase waren für die Diskussionen, Entscheidungsfindungen und Empfehlungen des Beurteilungsgremiums wichtig und wertvoll. Das Beurteilungsgremium und die Auftraggeberschaft bedanken sich für die umfassende und engagierte Mitarbeit.

6.2 Dokumentation

COORD
Scale 1:500
Date 2018

17. November 2018
Thuis

Leitideen, Stimmungsbild und Einbettung in den Kontext



Available: 1,500

© Arnold 1994

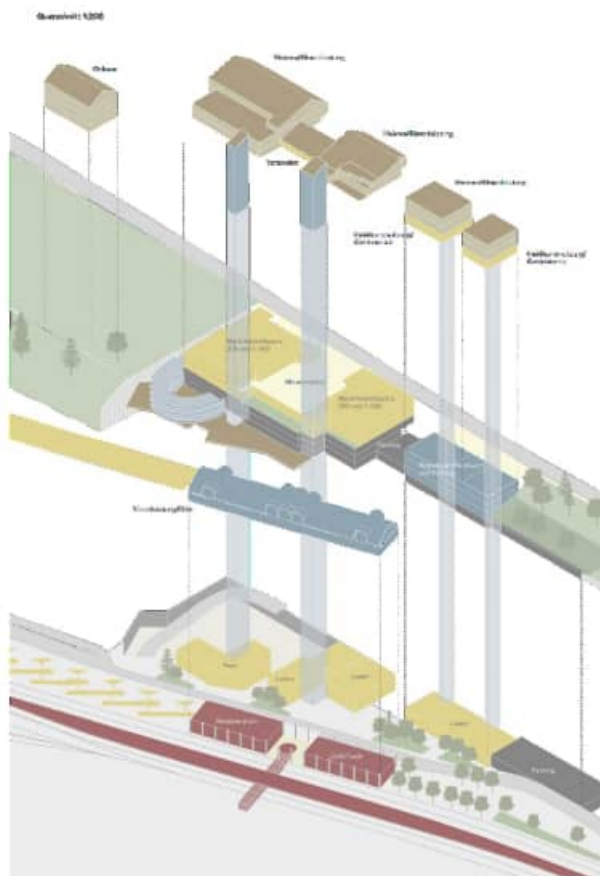
This architectural section drawing illustrates a building complex. The central feature is a multi-story structure with a prominent tower section. The tower has a flat roof and is labeled with 'Bicycle' and 'Bicycle' on its upper levels. Below the tower, there is a section labeled 'Lobby for Bikes & a person' and 'Lobby for Bikes & a person'. The lower wing of the building is labeled 'Public space for Bikes & a person'. The building is surrounded by landscaping, including trees and a parking area. The drawing is a cross-section, showing the internal structure and the relationship between the building and its environment.

Quantitative PCR

CURBO
31. Juli 2016
8:19 AM

TP-Bahnhofgebiet Thuis
17.02.2019

Transformation Viamala-Zentrum



Visuelle Zusammenfassung der Stadt - Bahnhofsbereich des Dorfes
In diesem Bereich wird die Stadt als ein zusammenhängendes Ganzes dargestellt. Die Stadt ist als ein zusammenhängendes Ganzes dargestellt, das aus verschiedenen Teilen besteht. Die Stadt ist als ein zusammenhängendes Ganzes dargestellt, das aus verschiedenen Teilen besteht.

Die Stadt ist als ein zusammenhängendes Ganzes dargestellt, das aus verschiedenen Teilen besteht. Die Stadt ist als ein zusammenhängendes Ganzes dargestellt, das aus verschiedenen Teilen besteht.

Die Stadt ist als ein zusammenhängendes Ganzes dargestellt, das aus verschiedenen Teilen besteht. Die Stadt ist als ein zusammenhängendes Ganzes dargestellt, das aus verschiedenen Teilen besteht.

Die Stadt ist als ein zusammenhängendes Ganzes dargestellt, das aus verschiedenen Teilen besteht. Die Stadt ist als ein zusammenhängendes Ganzes dargestellt, das aus verschiedenen Teilen besteht.

Visualisierung der Stadt - Bahnhofsbereich des Dorfes
Die Stadt ist als ein zusammenhängendes Ganzes dargestellt, das aus verschiedenen Teilen besteht. Die Stadt ist als ein zusammenhängendes Ganzes dargestellt, das aus verschiedenen Teilen besteht.

Die Stadt ist als ein zusammenhängendes Ganzes dargestellt, das aus verschiedenen Teilen besteht. Die Stadt ist als ein zusammenhängendes Ganzes dargestellt, das aus verschiedenen Teilen besteht.

Die Stadt ist als ein zusammenhängendes Ganzes dargestellt, das aus verschiedenen Teilen besteht. Die Stadt ist als ein zusammenhängendes Ganzes dargestellt, das aus verschiedenen Teilen besteht.

Die Stadt ist als ein zusammenhängendes Ganzes dargestellt, das aus verschiedenen Teilen besteht. Die Stadt ist als ein zusammenhängendes Ganzes dargestellt, das aus verschiedenen Teilen besteht.



Curbo 31. Juli 2016

CURBO
31.05.2019
8:19:18

TP-Bahnhofgebiet Thusis
17.03.2019

Bahnhofebene Viamala-Zentrum, Bahnhofplatz und Bahnhofgebäude



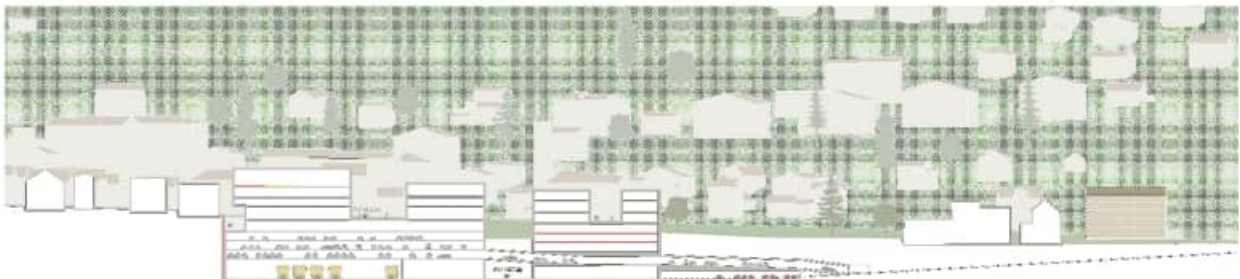
Aerial view of the station area, including the railway tracks and surrounding urban environment.



Architectural drawing of the station area, showing the layout of the platform and surrounding buildings.

Architectural drawing of the station area, showing the layout of the platform and surrounding buildings.

Längsschnitt durch Viamala-Zentrum und Neubau Casa Domleschg

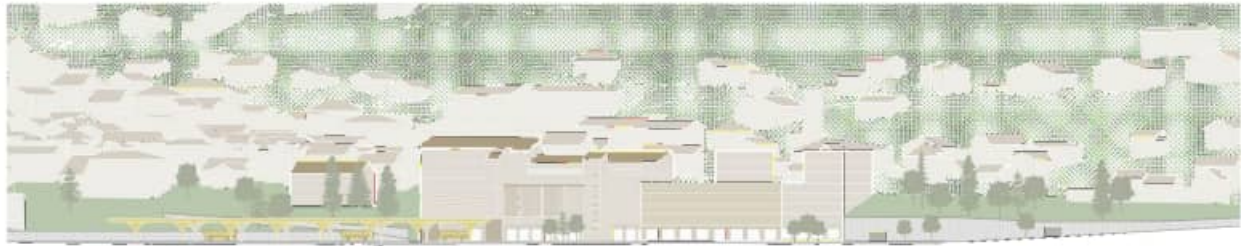


Architectural drawing of the station area, showing the layout of the platform and surrounding buildings.

CURBO
31. Juli 16
8:10 AM

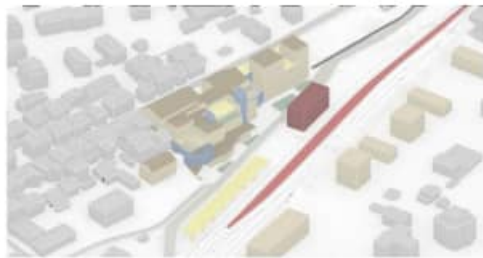
TP-Bahnhofgebiet Thesis
17.02.2019

Etapplierung und Variante Abbruch / Neubau Bahnhofgebäude

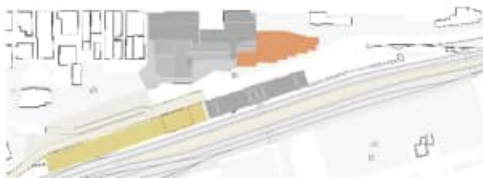


Anlage Bahnhof und Bahnhofsgebäude 1890

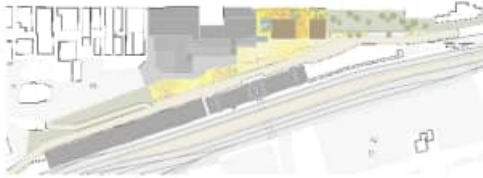
Optimierung PPN/Struktur/Abbruch / Neubau Bahnhofgebäude: 2. geschossige, Einbaufassade mit Giebel und Brunnenzone



Etappe 1: Abriss (Strukturplan, Neubau Produktionsbauwerk Zufahrtsebene, Postamt (alt, S. Prangmatt)



Etappe 2: Abriss (Strukturplan, Neubau Produktionsbauwerk Zufahrtsebene, Postamt (alt, S. Prangmatt)



Etappe 3: Abriss (Strukturplan, Neubau Produktionsbauwerk Zufahrtsebene, Postamt (alt, S. Prangmatt)



Etappe 4: Abriss (Strukturplan, Neubau Produktionsbauwerk Zufahrtsebene, Postamt (alt, S. Prangmatt)



Optimierung PPN/Struktur/Abbruch / Neubau Bahnhofgebäude: 2. geschossige, Einbaufassade mit Giebel und Brunnenzone



Strukturplan/Strukturplan 1890

7. Beurteilung

7.1 Beurteilungskriterien

Die eingereichten Arbeiten wurden nach den folgenden Kriterien beurteilt:

- Einhaltung der inhaltlichen und baurechtlichen Vorgaben
- Positionierung des Bahnhofgebiets im ortsbaulichen Gefüge
- Raumwahrnehmung im Bahnhofsbereich / Potential «Visitenkarte für ALLE»
- Funktionalität und Gestaltung Multimodale Verkehrsdrehscheibe
- Funktionalität und Gestaltung Erschliessung / Durchwegung (ohne Bus)
- Gestaltung Umgebung, Aufenthaltsbereiche und Begegnungsbereiche
- Nutzung und Gestaltung des Viamala Zentrums
- Formulierung des Potenzials für die Immobilienentwicklung der RhB
- Ausbildung des Potenzials für die Immobilienentwicklung der weiteren beteiligten Eigentümer
- Wirtschaftlichkeit und Etappierbarkeit der Studienergebnisse

7.2 Empfehlung des Beurteilungsgremium

Zwei unterschiedliche
Beiträge

Die Studien „Corso“ und „Miller & Maranta“ bieten beide vielversprechende Ansätze zur Weiterentwicklung der Verkehrsdrehscheibe und der Ausgestaltung des Bahnhofgebiets. Beide Beiträge zeichnen sich durch die Berücksichtigung funktionaler, städtebaulicher und landschaftlicher Aspekte aus, weisen jedoch unterschiedliche Stärken und Herausforderungen auf.

Studie „Corso“

Die Studie von „Corso“ hebt sich durch ihre ausführliche Herangehensweise an die Vertikalverbindung zwischen Neudorf, Bahnhof und Compognaquartier hervor. Besonders wertvoll sind die Erkenntnisse zu einem verkehrsfreien Bahnhofplatz. Es zeigen sich deutliche Probleme im Betrieb der Verkehrsdrehscheibe sowie eine Konkurrenzsituation zur Neudorfstrasse durch das geplante kommerzielle Zentrum am Bahnhofplatz. Dies kann nicht in Einklang mit den Bedürfnissen von Thisis gebracht werden.

Studie „Miller & Maranta“

Die Studie von „Miller & Maranta“ überzeugt durch ihre Klarheit, Funktionalität und die strukturierte Gestaltung des Bahnhofplatzes, der eine Adresse mit Qualität schafft. Die landschaftliche Einbettung und das ortsbauliche Konzept berücksichtigen die Begebenheiten von Thisis in hohem Mass. Sie bieten zudem ein stimmiges Gesamtbild, das sehr flexibel umsetzbar ist und Potenzial für Optimierungen in einer nächsten Planungsphase aufweist.

Empfehlung
Beurteilungsgremium

Das Beurteilungsgremium empfiehlt als Grundlage für die weitere Bearbeitung sich auf die Konzeption von Miller & Maranta zu stützen.

Der Beitrag zeichnet sich insbesondere durch seine flexibleren und besser etappierbaren Einzelaspekte aus. Er überzeugt zudem durch seine Robustheit und die Möglichkeit auf sich ändernde Bedürfnisse reagieren zu können.

Das Potenzial für Vertiefungen und für Optimierungen ist gemäss der Würdigung in der nächsten Planungsphase aufzugreifen. Die Klarheit und die Schlichkeit des Ansatzes sind beizubehalten, um die hohe räumliche Qualität zu bewahren.

Weiterführende Untersuchungen und Präzisierungen sind insbesondere bei den folgenden Themen vorzunehmen:

- Verbindung Neudorfstrasse - Liftanlage Viamala Zentrum; Gestaltung unter Beizug des Beitrags „Corso“ optimieren.
- Verbindung Bahnhof – Liftanlage Viamala Zentrum; Länge des Vordachs über dem Bushof und Dachverbindung prüfen.
- Immobilienentwicklung Bahnhofareal; Volumen hinsichtlich Länge und Höhe unter Beachtung wirtschaftlicher Geschossigkeiten prüfen und präzisieren (in Varianten mit und ohne Erhalt des bestehenden Bahnhofgebäudes) sowie die Erschliessung für den MIV präzisieren.
- Park & Ride Bahnhof; Bedarf klären, evtl. in Kombination mit dem Viamala Zentrum.
- Veloabstellplätze; Witterungsschutz aufnehmen.
- Wegverbindung Neudorf – Bahnhofplatz – nordseitige Unterführung (Velounterführung); Wegführung und Gestaltung optimieren (Überschneidung Einfahrt Busdepot, Ein-/Ausfahrt Parkhaus, Positionierung K&R-Parkplätze).
- Bushof; Es ist zu prüfen, ob die Zufahrt zum Bushof südlich der neuen Infohalle organisiert werden kann, damit auch die kritische Überlagerung (siehe Punkt vorher) entschärft werden kann (Buserschliessung muss in Abhängigkeit zum Gesamtverkehrskonzept Thusis gebracht werden).
- Etappierung Bushoferschliessung und offene Fusswegverbindung Neudorf – Bahnhofplatz; Unabhängige Realisierbarkeit prüfen.
- Immobilienentwicklung Neudorfstrasse; Anzahl und Abmessung der Baukörper präzisieren (Zwischenräume müssen vorhanden sein, keine kommerzielle Ausrichtung an den Bahnhofplatz, grüne Hangkante beibehalten).
- Erschliessung Immobilienentwicklung Neudorfstrasse; Sockel bzw. UG mit Parkplätzen prüfen (unter Beizug der Studie „Corso“).
- Gemeindeparkplatz «Lunapark» (Parz. Nr. 265); Klärung der Nutzung erforderlich.

7.3 Rückmeldung der weiteren Grundeigentümerschaft

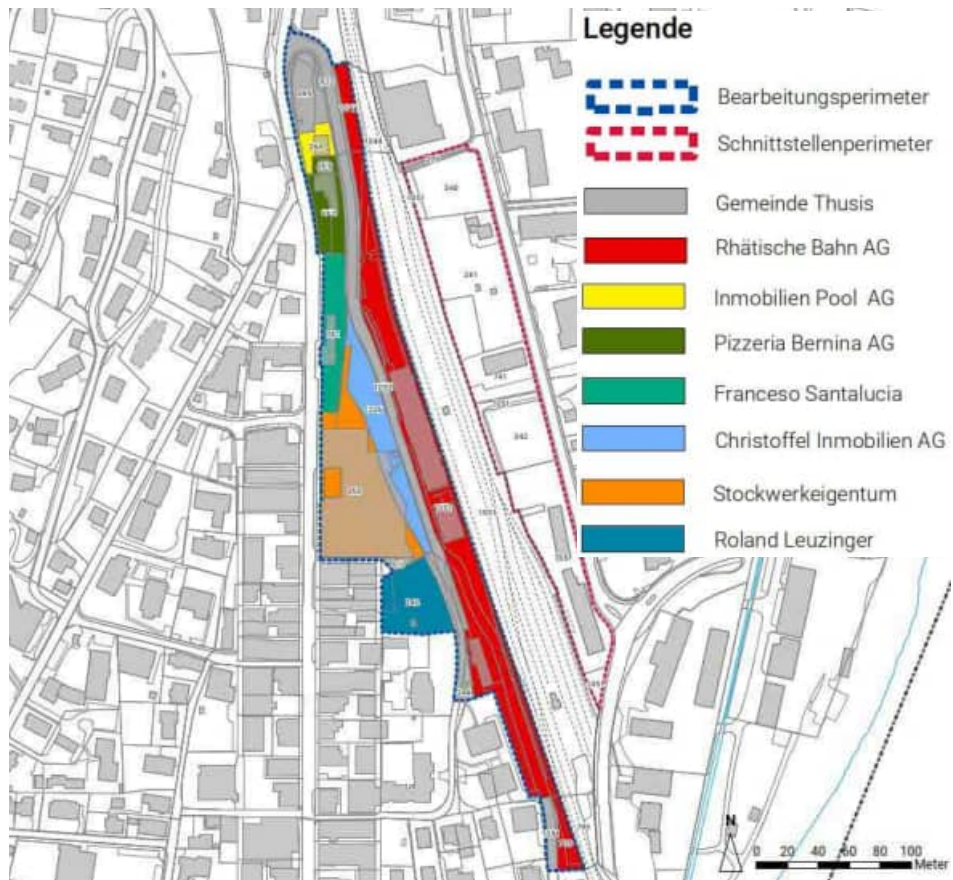


Abb. 10: Perimeter- und Eigentümerplan (GeoGr, Ergänzungen R+K)

7.3.1 Parzelle 260, Stockwerkeigentum Viamala Zentrum, Parzelle 1226, Christoffel Immobilien AG

Bushof Die beiden Vorschläge unterscheiden sich grundlegend darin, wie der Bushof angeordnet wird. Das Team Corso hat den Ansatz verfolgt, den Bahnhofplatz verkehrsfrei zu machen. Dazu haben sie die Bushaltestellen südlich vom Bahnhof platziert. Die Busse müssen so «nur» im 5. UG des Viamala-Zentrums eine Schlaufe fahren.

Das Team Miller & Maranta nutzt das 5. UG des Viamala-Zentrums als eigentliche Bushaltestelle. Dabei müssen die Busse voraussichtlich alle vor dem Bahnhof durchfahren, um die Schlaufe zu machen. Diese Lösung ermöglicht eine flexiblere Organisation der Buslinien, indem auch eine Durchfahrt in beiden Richtungen möglich ist. Ein neues Vordach am Viamala Zentrum dient der Gestaltung des Bahnhofplatzes und als Wetterschutz.

Das Beurteilungsgremium ist zur Erkenntnis gelangt, dass die Variante mit der Integration des Bushofs ins 5. UG des Viamala-Zentrums am meisten Flexibili-

tät für die Entwicklung des Bahnhofgebiets bringt und dadurch hinsichtlich der Umsetzung Vorteile hat.

Lift Bahnhof - Neudorfstrasse, Verlegung Post	Die direkteste Verbindung vom Bahnhof zur Neudorfstrasse geht über die bestehende Liftanlage im Viamala-Zentrum. An dieser soll festgehalten werden. Beide Teams schlagen eine Aufwertung der Verbindung vor. Auf Ebene Bahnhofplatz sowie Neudorfstrasse sollen die Zugänge zu den Liften verbessert werden. Zudem könnte die Post auf die Bahnhofsebene verlegt werden. Auf Niveau Neudorfstrasse schlägt das Team Corso eine Öffnung als Marktplatz vor, indem die Post und die Galerie ersetzt bzw. angepasst werden. Als Vorteile sind dabei die Erkennbarkeit der Liftpassage (intuitive Führung Fussgänger) und eine Aufwertung des Viamala Zentrums, indem der Coop und das Café durch die Freispielung mehr Qualität erhalten.
Erschliessung Parkhaus	Beide Teams sehen eine neue zweispurige Parkhauszufahrt von Norden her vor. Das Team Miller & Maranta als einfache Zufahrt im Bereich des heutigen Bushofes und das Team Corso als Hangverbauung mit einer zusätzlichen Parkhausbene. Das Team Corso hat des Weiteren eine neue Süderschliessung vorgeschlagen. Diese wird vom Beurteilungsgremium als nicht praktikabel angesehen.
Fusswegverbindung Bahnhof - Neudorfstrasse	Nordseitig vom Viamala Zentrum schlägt das Team Miller & Maranta vor, dass im Bereich des heutigen Bushofs, der Hang neu erstellt und darauf ein Weg geführt wird. Der neue Hang überdeckt die Einfahrt zum neuen Bushof und die Einfahrt zum Parkhaus. Dadurch wird die Nordfassade des Viamala Zentrum teilweise abgedeckt.
Beurteilung seitens Christoffel Immobilien AG	Der Christoffel Immobilien AG gefällt der Vorschlag des Teams Miller & Maranta am besten. Jedoch muss beachtet werden, dass im 2. und 3. UG im Nordteil des Gebäudes Wohnungen sind und im 5.UG der Zugang zur Zivilschutzanlage (6.UG) ist. Zu beachten ist, dass die Veränderungen im 5. UG des Viamala Zentrums inkl. des bestehenden Bushofs eine Wertquoten-Änderung der Stockwerkeigentümergeinschaft erfordert. Einer solchen Änderung muss einstimmig zugestimmt werden.
Beruteilung seitens Post	Die Post hat die Projekte intern geprüft und anerkennt die Projekte als sehr gelungen. Grundsätzlich wird nur die Variante des Teams Miller & Maranta bezüg-

lich Haltestelle/Garagierung im 5. UG des Viamala Zentrums als praktikable Lösung angesehen.

Die Verlegung der Postfiliale gemäss dem Vorschlag des Teams Corso ist denkbar. Die Ersatzfläche muss den Bedürfnissen der Post entsprechen. Ein allfälliger Eigentumsverlust der EG-Fläche müsste entschädigt werden.

Für die weitere Bearbeitung hat die Post ihre Anforderungen auf betrieblicher Ebene präzisiert und wünscht bei der Haltestellenplanung weiter involviert zu werden, damit die Detailfragen frühzeitig geklärt werden können.

7.3.2 Parzellen 261, 262 und 263, Santalucia, Pizzeria Bernina AG

Bebauung Das Team Corso schlägt einen grossen Baukörper als Ersatz des Hotel Albula vor. Dahinter in Richtung der Pizzeria ist ein Grünstreifen vorgesehen. Der Baukörper geht von der Neudorfstrasse bis hinunter auf den Bahnhofplatz. Das Beurteilungsgremium lehnt die Ausrichtung auf den Bahnhofplatz ab.

Das Team Miller & Maranta orientiert die Bauten an die Neudorfstrasse. Dieser Ansatz soll aus Sicht des Beurteilungsgremiums weiterverfolgt werden. Dabei sind die Wirtschaftlichkeit der Neubauten (dichtere Bebauung) sowie die Erschliessung und Parkierung unter Berücksichtigung der Hangsicherung noch genauer zu betrachten.

Fusswegverbindung Bahnhof - Neudorfstrasse Nordseitig vom Viamala Zentrum schlägt das Team Miller & Maranta vor, dass im Bereich des heutigen Bushofs, der Hang neu erstellt und darauf ein Weg geführt wird. Der neue Hang überdeckt die Einfahrt zum neuen Bushof und die Einfahrt zum Parkhaus.

Beurteilung der Eigentümerschaft Das Projekt des Teams Corso wird bezüglich der Parzellen 261, 262 und 263, bevorzugt. Es entspricht eher den eigenen Bedürfnissen und Vorstellungen, z.B. hinsichtlich Tiefgarage/Parkplätze und/oder der Realisierung einer Piazza. Eine Ausrichtung an die Neudorfstrasse könnte akzeptiert werden. Im weiteren Planungsverlauf sind Konkretisierungen erforderlich mit Angaben z.B. zur Grösse der Parzelle, Kosten usw.

Der Fokus der Eigentümerschaft ist, ein gemeinschaftliches wirtschaftliches und gesellschaftliches Projekt zu realisieren. Dafür wird dem Projekt des Teams Corso mehr Potenzial beigemessen.

7.3.3 Parzelle 246, Leuzinger

Unabhängige Entwicklung Die Parzelle Leuzinger wurde in den Bearbeitungsperimeter der Testplanung aufgenommen, um allfällige Schnittstellen oder Synergien im Grenzbereich zum Bahnhof und zum Viamala Zentrum einzubeziehen. Die Testplanung hat im Ergebnis aufgezeigt, dass eine unabhängige Entwicklung der Parzelle 246 weiterverfolgt werden kann.

Im Vorschlag des Teams Corso braucht es eine Anpassung der Inneren Bahnhofstrasse.

Beurteilung der Eigentümerschaft Das Ergebnis der Testplanung wird zur Kenntnis genommen. Die Erschliessung der Parzelle 246 soll im weiteren Verlauf der Planung nicht negativ tangiert werden.

7.4 Ausblick Richtprojekt und Arealplan

Im weiteren Vorgehen sind nachfolgende Planungsschritte vorgesehen:

- Vorarbeiten: Rollenklärung, Kostenteiler, Planungsvereinbarung
- Arealplanung:
 - Richtprojekt, Präzisierung des Studienergebnisses unter Berücksichtigung der Empfehlung des Beurteilungsgremiums und der Rückmeldungen der weiteren Eigentümerschaft
 - Arealplanentwurf
 - Behandlung im Gemeinderat, Vorprüfung durch den Kanton
 - Behandlung im Gemeinderat, Mitwirkungsaufgabe
 - Bearbeitung der Mitwirkungsaufgaben
 - Erlass des Arealplans durch den Gemeinderat
 - Beschwerdeaufgabe (30 Tage)
 - Genehmigung durch den Kanton, eventuell Behandlung von Beschwerden

8. Genehmigung Schlussbericht

Das Beurteilungsgremium dankt den Projektverfassenden für ihre wertvollen Beiträge, die eine solide Grundlage für die weitere Planung und Entwicklung darstellen.

Die Mitglieder des Beurteilungsgremiums Genehmigen mit ihrer Unterschrift den vorliegenden Schlussbericht.

Beurteilungsgremium - Sachverständige der Auftraggebenden

Ivo Rohrer



Werner Elmer



Renato Fasciati

21. Apr. 2025



Einfache elektronische Signatur
Signiert auf Skribble.com

Jasmin Kägi



RhB Immobilien AG
14. Apr. 2025



Einfache elektronische Signatur
Signiert auf Skribble.com

Beurteilungsgremium- Qualifizierte Fachleute

Silvan Fischer



Janine Vogelsang



Jan Wenzel



Christian Zimmermann

