

Rolltreppe zum See

Autor(en): **Engler, Daniel**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **131 (2005)**

Heft 12: **Parkhäuser**

PDF erstellt am: **20.09.2024**

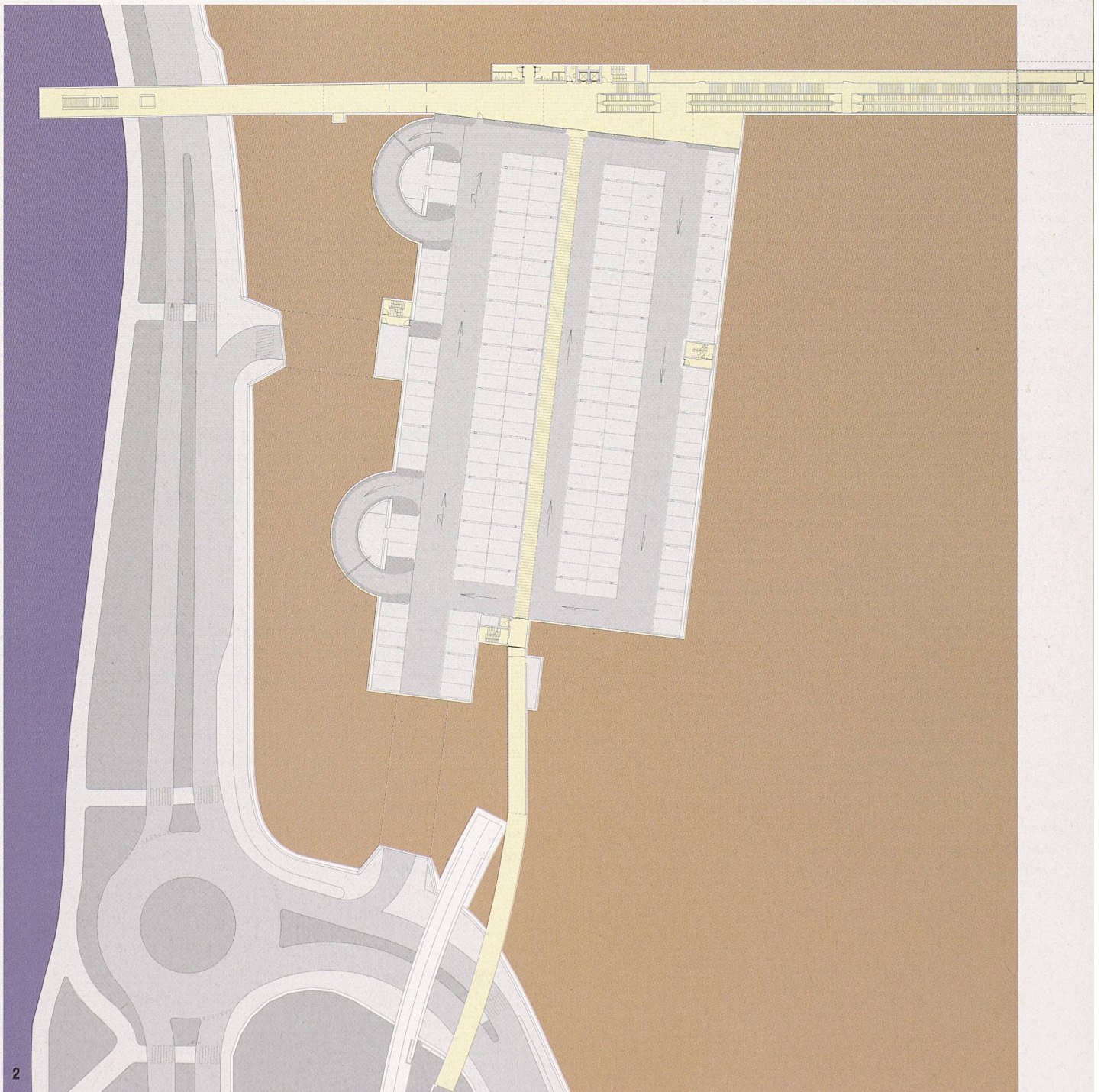
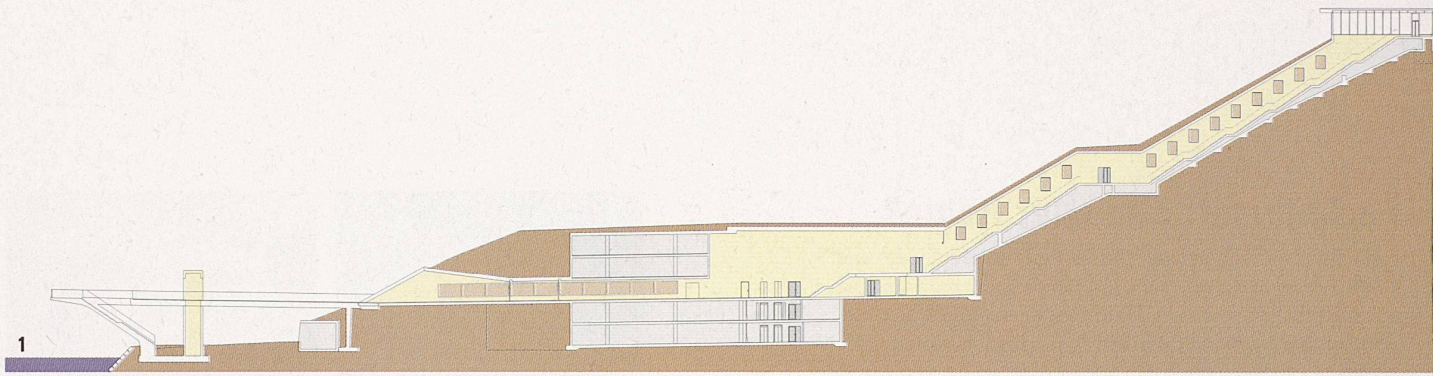
Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-108551>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Rolltreppe zum See

In St. Moritz wurde kürzlich ein 600-plätziges Parkhaus an strategisch günstiger Lage an der Umfahrungsstrasse direkt neben dem Bahnhof eröffnet. Unbestritten war, dass die Anbindung an das höher gelegene Dorfzentrum für seine Attraktivität entscheidend sein würde. Die längste Rolltreppe der Schweiz erschliesst nun nicht nur das Parkhaus, sondern auch gleich noch den Bahnhof und die Seepromenade.

St. Moritz leidet wie die meisten erfolgreichen Kurorte unter dem Autoverkehr. Bevor jedoch im Dorfkern von St. Moritz Dorf wirkungsvolle Entlastungsmassnahmen vorgenommen werden können, war es notwendig den Quell- und Zielverkehr irgendwo aufzufangen. Jahrelang plante man an verschiedenen Parkhäusern und kam doch nicht recht weiter.

Der Verkauf eines grossen, der Swisscom gehörenden Grundstücks öffnete vor einigen Jahren den Weg zur jetzt realisierten Lösung. Der (private) Käufer begann auf dem zwischen Bahnhof, dem Postgebäude und dem Hotel «Palace» liegenden Gebiet eine Wohnüberbauung zu planen. Verschiedene Projektstudien und die schon Jahre andauernden Diskussionen über das Parkierungsproblem im Dorf veranlassten ihn schliesslich zu folgender Offerte an die Gemeinde: Er würde unter einem Wohngebäude ein Parkhaus mit 600 Plätzen erstellen und diese zu einem festgesetzten Preis an die Gemeinde verkaufen. Zweieinhalb Jahre nach der positiv verlaufenen Volksabstimmung konnte das Parkhaus im letzten Dezember eröffnet werden.

Verkehrskonzept

Klar war, dass die Parkplätze direkt an die Umfahrungsstrasse unten am See angeschlossen werden sollten. Noch offen war anfangs hingegen die Frage der Fussgängererschliessung und der Überwindung des Höhenunterschiedes ins Dorf hinauf. Sie wurde schliesslich mit einer Rolltreppe beantwortet. Dies wiederum richtete das Interesse der Behörden auf die schon länger gewünschte bessere Anbindung der Seepromenade. So wurde das Parkhaus schliesslich zu einer veritablen Drehscheibe verschiedener Verkehrsströme. Für die Fussgänger ist der zentrale Ort die Halle im 3. Geschoss (Bild 6). Hier treffen sich der Weg

zum See, derjenige zum Bahnhof und die Rolltreppe ins Dorf hinauf.

Für die Autofahrer hingegen erschliesst sich das Parkhaus vom untersten Geschoss. Die Zufahrt erfolgt über eine separate Rechtsabbiegespur (Stauspur) von der Umfahrungsstrasse. Nach der Einfahrt erreicht man auf der linken Seite die aufwärts drehende Wendelrampe. Ihr abwärts drehendes Pendant liegt auf der anderen Seite und mündet wiederum im untersten Geschoss direkt auf die beiden Ausfahrspuren. Mit zusätzlicher Hilfe eines Parkleitsystems kann so jedes Geschoss direkt angefahren werden. Die Einfahrt ins Parkhaus ist unmittelbar nach, die Ausfahrt direkt vor dem zwischen Parkhaus und Bahnhof liegenden Kreisell angeordnet. Damit können alle Richtungen optimal bedient werden, ohne dass sich Verkehrsströme kreuzen.

Die Kapazität bei Ein- und Ausfahrt beträgt rund 800 Fahrzeuge in der Stunde. Die Wendelrampen sind angenehm breit (4.50 m) und flach (8%). Die Geschosshöhen (2.70 m) wie auch die Parkfelder (2.50 m × 5.50 m) sind entsprechend den zu erwartenden Fahrzeugen ebenfalls grosszügiger als üblich.



1

Schnitt. In der Mitte die dreistöckige «Empfangshalle», links der Ausgang zur Seepromenade mit der Passerelle zum See, rechts Rolltreppe, Treppe und Schräglift ins Dorf. Mst. 1:1000 (Pläne Bearth & Deplazes Architekten)

2

Grundriss 3. Geschoss. Oben die Erschliessung, unten die Passerelle zum Bahnhof, links diejenige zur Seepromenade. Im untersten Geschoss liegt links (gestrichelt) die Einfahrt, unten die Ausfahrt. Beide sind direkt mit dem Verkehrskreisell verbunden.

3

Blick von der Halle in das Parkdeck im 3. Geschoss. Der Fussweg ist speziell ausgeleuchtet. Er führt draussen weiter und über eine Passerelle ebenerdig zum Bahnhof (Bild: Günther Lazzina)

PROJEKTDATEN

BAUHERRSCHAFT

Chris Silber AG
Gemeinde St. Moritz

PROJEKTLEITUNG

Walter Dietsche Baumanagement AG, Chur / St. Moritz

VERKEHRSPLANER

Enz & Partner GmbH, Zürich

INGENIEURE

Baugrube: Hans Rigendinger, Chur, und Walter Stamm, Samedan
Statik: Bänziger + Partner AG, Chur, und Edy Toscano AG, Pontresina
Haustechnik: ITW Ingenieurunternehmung AG, Balzers

ARCHITEKTEN

Bearth & Deplazes Architekten AG, Chur (Parkhaus, Aufgang Dorf)
Küchel Architects, St. Moritz (Fussgängerpasserelle)

LANDSCHAFTSPLANUNG

Stöckli, Kienast & Köppel, Wettingen

BELEUCHTUNGSPLANUNG

Reflexion AG, Zürich

BAUMEISTERARBEITEN

ARGE Costa AG, Bettaglia + Co., Christoffel AG, Harmann AG,
St. Moritz

BAUKOSTEN

Parkhaus: 33.5 Mio. Fr.
Verbindung zum Dorf: 3.6 Mio. Fr.
Passerelle zum See: 0.5 Mio. Fr

4

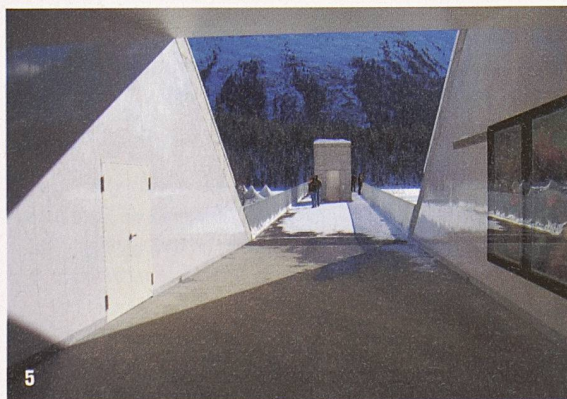
Fussgängerpasserelle vom Parkhaus über die Umfahrungsstrasse. Die Plattform kragt über den (jetzt schneebedeckten) See (Bilder: Jacqueline Häusler)

5

Ausgang Richtung See. Weiss glänzend gestrichene Wände rahmen den Ausblick mit Liftturm und Bergpanorama

6

Empfangshalle mit Plakat «St. Moritz». Grossformatige, glänzende Keramikplatten, schwarzer Marmor und eine differenzierte Beleuchtung prägen die Stimmung. Hinter der Glasfront links parken die Autos



Bau

Da im Engadin alle äusseren Bauarbeiten jeweils zwischen dem 15. Dezember und dem 1. April verboten sind, wurde der Dezember 2004 als Eröffnungstermin festgelegt. Auf dem Baugrundstück stand früher das «Grand-Hotel», das 1944 niederbrannte. Dies war für den Bau des Parkhauses insofern von Bedeutung, als von diesem Brand eine 6–8 m dicke Schicht Bauschutt zurückblieb. Für den Aushub selbst war das kein Problem, es erschwerte aber die Verankerung der bis zu 26 m hohen Bauwände beträchtlich. Die Anker mussten über 30 m tief gebohrt werden, um bis zum Fels zu gelangen.

Die Bodenplatte, die Zwischendecken und die Aussenwände bestehen aus 30 cm starkem Beton. Als einzige Bauteile sind die Betonstützen vorfabriziert. Über dem letzten Geschoss liegt eine bis zu 60 cm dicke Abfangdecke. Sie ermöglicht die Transformation des Stützenrasters auf dasjenige des darüber noch zu erstellenden Wohnhauses. Das fünfte und oberste Parkdeck ist diesen (teuren) Wohnungen zugeordnet und musste konsequent vom öffentlichen Bereich getrennt werden, so dass es sogar über eine eigene Zufahrt verfügt.

Das Bauwerk konnte grösstenteils im Fels fundiert werden. Wo dies nicht möglich war, wurden Kleinbohrpfähle bis in den Fels vorgetrieben. Damit ist eine sichere und setzungsarme Lastübertragung gewährleistet. Das fertige Parkhaus verschwindet bis auf die Zufahrten und Zugänge vollständig in der wieder aufgeschütteten Böschung. Diese, mit einer Neigung von bis zu etwas mehr als 1:1, wurde mit technischen Massnahmen stabilisiert und wird im kommenden Frühling noch mit einheimischen Gehölzen wie Weiden, Erlen, Vogelbeeren, Sanddorn, Felsenbirnen und Hagrosen bepflanzt.

Die Parkhauslüftung funktioniert nach dem Verdrängungsprinzip: auf der Längsseite wird Aussenluft eingeblasen. Diese verdrängt die verbrauchte Luft über Abluftgitter auf der anderen Seite. Die Steuerung erfolgt geschossweise über den CO-Gehalt. Im Brandfall kann der Rauch mit besonderen Ventilatoren abgesaugt werden. Diese gehen, zusammen mit der Sprinkleranlage, automatisch in Betrieb. Die Fussgängerhalle und der Aufgang ins Dorf werden separat belüftet. Ein geringer Überdruck gegenüber den Parkebenen verhindert das Eindringen von Abgasen.

Halle

Die Ankunftshalle – Architekt Valentin Bearth bezeichnet sie als «Hotelloobby von St. Moritz» – ist den Park Ebenen seitlich angegliedert und hat gar nichts Parkhaushaftes mehr an sich. Graue Bodenplatten, grosse, hochformatige weisse Keramikplatten in Kombination mit schwarzglänzendem Marmor bewirken eine dem Selbstverständnis von St. Moritz angepasste, überaus edle Stimmung.

In der Garage selber wird es um das richtige Mass profaner. Die Lochbleche der Lüftung entlang der bergseitigen Rückwand, die grosszügige Raumhöhe oder die Beleuchtung lassen immer noch viel Sorgfalt erkennen. Insbesondere Letztere verdient ein Lob. Zusammen mit



dem weissen Glanzanstrich der Betondecke verbreiten bereits die regelmässig verteilten Fluoreszenzröhren ein angenehm helles Licht. Durch eine zusätzliche und spezielle Beleuchtung hervorgehoben sind die Fussverbindung zum Bahnhof im 3. Geschoss sowie die Ein- und die Ausfahrt. Diese, mit leicht nach aussen geneigten Betonwänden und einer indirekten und sehr hellen, aber warmen Beleuchtung wirken durchaus einladend.

Die grosse Halle wiederum ist mit verschiedenen Mitteln beleuchtet, am auffälligsten die Deckenfluter, die im oberen Teil aus der schwarzen Wand ragen und nach oben strahlen (Bild 6). Die Poster entlang der Treppe sind als Leuchtkasten ausgebildet, ebenso wie der mittlere Handlauf der Rolltreppen. Die Toiletten wiederum sind so dezent in blauem Licht gehalten, das durch eine Milchglasscheibe auch noch nach aussen schimmert, dass man erst im zweiten Moment die Anti-Drogen-Beleuchtung erkennt.

Drei Zugänge

Der seeseitige Hallenausgang führt unmittelbar ins Freie und auf eine Fussgängerpasserelle. Dieses in einem separaten Wettbewerb ausgelobte Bauwerk überspannt die Umfahrungsstrasse und ist mittels eines Lif-

tes und einer Treppe mit der Seepromenade verbunden (Bilder 4 und 5). Der massige, grob geschaltete Liftturm versperrt einen Moment noch die Sicht auf das Bergpanorama und lässt auch den Fussgängern seitlich nur zwei schmale Durchgänge. Weiter aussen aber steht man dann, bereits über dem Wasser, auf einer Art Kanzel mit der Aussicht auf den See und die Berge. Dreht man sich um, führt eine Treppe nach unten und trifft sich dort mit dem Liftausgang.

Mittels einer weiteren Fussgängerpasserelle über die Via Serlas wird der Bahnhof etwa niveaugleich an das Parkhaus und an die neue Fussgänger Verbindung ins Dorf hinauf angebunden. Hier ist man aber, bislang zumindest, auf halber Strecke stehen geblieben. Dieser Zugang wird, vor allem im Vergleich zu den anderen, eher stiefmütterlich behandelt. Der Weg führt vom Bahnhofgebäude wenig einladend über den Bushof und an einem Güterschuppen vorbei zur Fussgängerpasserelle und durch einen Gang ins Parkhaus. Der durch die gesamte Länge des Parkdecks führende Abschnitt (Bild 3) ist aber erstaunlicherweise recht angenehm zu begehen – wiederum ein wesentliches Verdienst der gekonnt eingesetzten Beleuchtung. Am oberen Ende der gedeckten Rolltreppe ins Dorf hinauf liegt schliesslich der dritte und wichtigste Zugang.



Pavillon

Diese Erschliessung leidet unter den engen Platzverhältnissen, die eine ihrer Bedeutung angemessene Geste offenbar nicht zulassen. Der Pavillon (Bilder 7 und 8) ist eingeklemmt in die Lücke zwischen dem Hotel «Palace» und dem Postgebäude und findet auch zur Strasse hin kaum Platz zum Atmen. Aus der Türe tritt man nach der Ankunft mit Treppe, Rolltreppe oder Schräglift direkt auf den Gehsteig hinaus.

Konzeption und Materialisierung des Pavillons sind nach den in Parkhaus, Halle und Aufgang geweckten Erwartungen ebenfalls etwas enttäuschend. Der rundum verglaste Bau besitzt ein nach allen Seiten auskragendes, ziemlich dickes Dach, das vom See her gesehen an eine Mütze erinnert. Während der ganzen Fahrt auf der Rolltreppe blickt man nach oben an die weisse Decke. Erst kurz vorher wird klar, dass sich dort wirklich das Ziel der Reise befindet – und man bemerkt beim Näherkommen auch die uninspirierte Materialwahl: Die Deckenunterseite besteht aus einem der üblichen, in Bürogebäuden verbreiteten Lochbleche, ergänzt durch Metallfenster in der Farbe Warmgrau.

Dass allerdings solche Dinge überhaupt störend wirken zeigt, mit welchen für ein Parkhaus höchst unüblichen Ansprüchen man sich angesichts eines so gelungenen Projektes wie hier in St. Moritz überhaupt auseinander zu setzen beginnt.

7 + 8

Der Pavillon am Kopfende der Rolltreppe leidet unter engen Platzverhältnissen und einer etwas uninspirierten Materialisierung (Bilder: Jacqueline Häusler)

9

Das Parkhaus im Bau. Im Vordergrund die beiden Wendelrampen, die heute vollständig von der wiederhergestellten Böschung bedeckt sind (Bild: Gemeinde St. Moritz)

engler@tec21.ch



Parkhäuser: Silo oder Höhle?

Parkhäuser sind schon lange Bestandteile unserer Städte und werden es auch künftig sein. Ans Herz gewachsen sind sie uns allerdings nicht. Wir fahren nicht ins Parkhaus, weil dort auszusteigen schöner wäre als auf der Strasse. Wir benutzen es, wo es keine Alternative gibt. Lieber stellen wir das Auto am Strassenrand irgendwo in der Nähe ab – ausser vielleicht, wenn es in Strömen regnet.

Wir kennen zwei Sorten von Parkhäusern: das Silo und die Höhle. Es gibt banale Silos und von Architekten entworfene Silos, russgeschwärzte Höhlen und nach einem künstlerischen Farbkonzept ausgemalte Höhlen. Aber etwas anderes als Silos und Höhlen gibt es nicht.

Das Silo steht mutig zwischen anderen Gebäuden und versucht meist so zu tun, als ob es ein Stadthaus sei wie alle anderen. Die Höhle versteckt sich feige im Boden und tut, als ob sie die Autos verschwinden lassen könnte. Das Silo ist zugig, die Höhle stickig. Silo wie Höhle sind geprägt von Beton. In beiden kämpft mehr oder weniger geschickt inszeniertes künstliches Licht, unterstützt von Videokameras, gegen das Unwohlsein oder die Angst der Benutzer und Benutzerinnen.

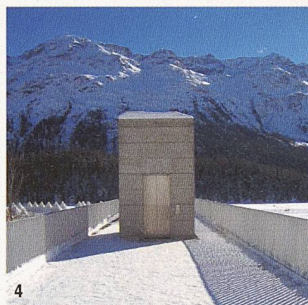
Investoren, Bauherren und Behörden wissen das. Sie engagieren deshalb Architekten für den Innenausbau, bestellen bei Künstlern ein Farbkonzept, bei Beleuchtern ein Lichtdesign und bei Grafikern ein Signaletikkonzept. So werden die Parkhäuser zwar freundlicher; trotzdem bleiben sie, was sie sind: Silo oder Höhle.

Zwei rare Ausnahmen von der Regel werden in diesem Heft vorgestellt. Es sind Parkhäuser, die mehr als nur Parkplätze bieten, die mehrere Funktionen erfüllen und vor allem städtebauliche Aufgaben übernehmen: Das neue Parkhaus in St. Moritz ist zwar vom Typ her auch eine Höhle. Allerdings eine überaus edle, und es schafft mit Hilfe der längsten Rolltreppe der Schweiz eine überraschend angenehme Fussgänger Verbindung zwischen Bahnhof und Dorf und zum ersten Mal eine zwischen Dorf und See.

Das Parkhaus von Sonvico enthält neben der Garage den Gemeindesaal, eine Bibliothek, eine Zivilschutzanlage und Lagerräume; sein Dach dient als Kirchenvorplatz, und es schafft gleich mehrere neue Fussgänger Verbindungen sowie vier öffentliche Aussichtsterrassen – fast zu viel für die kleine Gemeinde. Das Parkhaus ist zwar schon 12 Jahre alt, die Farbe des Betons nähert sich schon den Gneis-Mauern in der Umgebung an. Doch ist der Versuch, das Silo-oder-Höhle-Schema über Multifunktionalität und Einbindung ins städtische Wegnetz zu überwinden – und so vielleicht unsere Herzen zu erobern –, nach wie vor einen Besuch und Überlegungen zur Weiterentwicklung wert.

Ruedi Weidmann, weidmann@tec21.ch

Zum Thema Parkhaus siehe auch *Tracés* 04/2005: «Une structure gonflée»



4 Rolltreppe zum See

| Daniel Engler | Wenn St. Moritz baut, baut es edel. Das ist beim eben eröffneten Parkhaus Serletta nicht anders. Interessant ist aber in erster Linie die städtebauliche Rolle, die es spielt: Eine lange Rolltreppe verbindet nicht nur das Parkhaus, sondern auch den Bahnhof und die Seepromenade direkt und bequem mit dem höher gelegenen Dorfzentrum.

10 Das Mehrzweckparkhaus von Sonvico

| Ruedi Weidmann | Das Parkhaus ist ein Geheimtipp. Der hybride Bau von 1993 lohnt einen Abstecher, denn er bietet Anschauungsmaterial dazu, wie Parkhäuser besser integrierte und geschätzte Teile unserer Städte und Ortschaften werden können.

14 Wettbewerbe

| Neue Ausschreibungen und Preise | 249 Projekte in der ersten Phase, 9 in der zweiten: Den Wettbewerb für das neue Musée des Beaux-Arts in Lausanne hat ein junges Büro gewonnen |

18 Magazin

| Bei ungenügendem Baustandard billiger | Publikationen: Architektonische Kulturreisen | Auszeichnung für Zürcher Parkhaus | In Kürze |

22 Aus dem SIA

| Einladung zur Mitarbeit in Normenkommissionen | ZNO: Revisionen, abgeschlossene und neue Projekte |

26 Produkte

| Geotextilien schützen | Serienstar Design F | Elcotherm im Tunnel |

30 Veranstaltungen