

«Das ist eine Jahrhundertchance»

Eine Verschiebung der Abstimmung zum Davoser Generationenprojekt ist nicht ausgeschlossen, sagt Gesamtprojektleiter Andrea Fanzun.

mit Andrea Fanzun sprach Béla Zier

Andrea Fanzun ist Partner und CEO der Churer Fanzun AG Architekten. Der 58-Jährige hat auf Auftragsbasis die Aufgabe des Gesamtprojektleiters für die Neugestaltung des Ortszentrums von Davos Dorf übernommen. Daran als Partner beteiligt sind die Rhätische Bahn (RhB), die Davos Klosters Bergbahnen AG (DKB), die Davoser Konsum-Immobilien Genossenschaft und die Gemeinde Davos. Im Zentrum des Projekts steht die Verschiebung des Bahnhofs von Davos Dorf (Ausgabe vom 25. November 2022).

Andrea Fanzun, was ist Ihr Eindruck vom heutigen Ortseingang in Davos Dorf?

Es gibt nur eine Chance für den ersten Eindruck. Und dieser erste Eindruck ist natürlich nicht eine Pracht, wenn man nach Davos reinfährt. Da besteht eindeutig ein Potenzial, das man hoffentlich mit so einem Projekt rauskitzeln kann. Davos hat eine grosse Chance.

Im vergangenen Jahr wurde der Beitrag «Davoser Schlitten» zum Sieger des städtebaulichen Ideen- und Projektwettbewerbs gekürt. Was ist aktuell der Stand der Arbeiten am Gesamtprojekt?

Die Wettbewerbsjury hat einige Punkte festgehalten, bei denen man Optimierungen vornehmen könnte. In der Phase, in der wir uns jetzt befinden, treiben wir die erkannten Verbesserungsmöglichkeiten voran und bringen alle Resultate in einem Masterplan zusammen. Dieser bildet dann die Grundlage für die Zonenplanänderung, die dem Davoser Stimmvolk vorgelegt wird.

Können Sie Details zu diesen Projektarbeiten nennen?

Einer der wesentlichen Punkte, an denen gearbeitet wird, ist das Steuern der Verkehrsflüsse. Hier bestehen ganz viele Interessen, die man gegeneinander abwägen muss. Ein anderer Punkt, der viel Zeit und Ressourcen braucht, ist die Optimierung des Bahnhofgebäudes. Man prüft, was in diesem alles untergebracht werden soll. Der «Davoser Schlitten» bietet sehr viel Platz. Die RhB hat ein Raumprogramm, und die Gemeinde verfolgt für den öffentli-

«Der Gast ist heute einfach so verwöhnt, dass er erwartet, mit dem Auto direkt zu seiner Zieldestination fahren zu können.»

chen Raum auch gewisse Bedürfnisse. Die Architekten arbeiten jetzt daran, das Bahnhofgebäude flächenmässig zu optimieren. Eine andere Optimierung findet im Untergrund statt. Das Parkhaus wurde im Wettbewerbsprojekt eingeschossig, aber auf einer grossen Fläche geplant. Jetzt versuchen wir es, in zwei Geschossen kompakter anzuordnen. So müssen wir weniger Boden versiegeln und im neuen Park können mehr grosse Bäume wachsen. Dennoch muss das Parkhaus sehr gut erschlossen sein, damit es keine Rückstaus auf der Kantonsstrasse verursacht.



Hat noch sehr viel Arbeit vor sich: Andrea Fanzun treibt die Neugestaltung des Zentrums von Davos Dorf voran.

Bild: Livia Mauerhofer

Dem neuen Bahnhof soll eine zukunftsgerichtete Funktion als Verkehrsdrehscheibe zukommen, gleichzeitig sind im Zentrum von Davos Dorf 600 unterirdische Parkplätze geplant. Ist es noch zeitgemäss, dass man den Privatverkehr weiterhin in den Ort reinfahren lässt?

Das Parkhaus erfüllt ein Bedürfnis, das unter anderem die Gäste haben, die nach Davos kommen. Der Gast ist heute einfach so verwöhnt, dass er erwartet, mit dem Auto direkt zu seiner Zieldestination fahren zu können. Also zum Bahnhof, zur Promenade oder zur Parsennbahn. Nun prüfen wir, welche Grösse das Parkhaus braucht. Zur Verkehrsdrehscheibe gehört aber auch der neue Bahnhof, der näher an die Promenade und zur Parsennbahn rückt. Das bringt hoffentlich mehr Gäste dazu, mit dem Zug anzureisen, und nicht wie heute mit dem Auto. Vielleicht sind es aber in der Summe überhaupt mehr Gäste, und die kommen trotzdem mit den Autos. Das Parkhaus wird so geplant, dass künftig der Parkplatzsuchverkehr vermieden werden kann.

Öffentlich wurde bislang nicht viel Kritik am Gesamtprojekt geäussert. Die Davoser «Wildmannli»-Denkfabrik monierte, dass das Projekt ohne Einbindung in ein zukunftsweisendes Gesamtverkehrskonzept zu einer Insellösung und reiner Baulandoptimierung verkomme.

Diesen Eindruck habe ich nicht. Die Gemeinde setzt sich intensiv mit einem Gesamtverkehrskonzept auseinander und berücksichtigt dort auch die Planung in Davos Dorf. In diesem Prozess wird auch das über zehnjährige Parkierungskonzept aktualisiert. Die Gemeinde hat sehr wohl erkannt, dass es nicht nur ein isoliertes Projekt ist, sondern alles in ein Gesamtsystem eingebunden ist. Trotzdem werden mit der Neugestaltung des Ortszentrums von Davos Dorf nicht sämtliche Verkehrsprobleme gelöst.

Es laufen sehr viele Planungen ineinander über, haben Sie noch den Überblick?

Projekte, bei denen so viele Bedürfnisse und Erwartungen reinspielen, stellen für alle Beteiligten eine Herausforderung dar. Das Wichtigste ist, dass man zwischendurch auch mit einer gewissen Distanz auf das Projekt schauen kann und dann erkennt, wo brennt es jetzt am meisten, wo besteht der grösste Handlungsbedarf. Dies mit dem Ziel, dass man am Schluss alles auf dem Tisch hat und sagen kann; das ist jetzt ein gutes Projekt.

Sie haben noch den Überblick?

Ja.

In welchem Stadium befinden sich die Arbeiten für die geplanten Überbauungen auf den Parzellen der Konsum-Immobilien Genossenschaft und der Davos Klosters Bergbahnen in Davos Dorf?

Auf beiden Parzellen soll Wohnraum entstehen. Die Konsum-Immobilien Genossenschaft baut Wohnraum für Einheimische und die Bergbahnen solchen für Feriengäste. Für die Überbauung ihrer Parzellen wird je ein separater Wettbewerb durchgeführt, um die Qualität dieser Projekte sicherstellen zu können. Bis jetzt wurde ja nur aufgezeigt, dass diese Parzellen auch wirklich in der entsprechenden Dichte überbaut werden können. Die architektonische Lösung ist das noch nicht. Im Moment werden die Randbedingungen festgelegt, welche die beiden Arealinhaber berücksichtigen müssen, wenn sie den Projektwettbewerb durchführen. Dieser findet nach der Volksabstimmung statt.

Es ist die letzte unbebaute Fläche in Davos Dorf. Kritik wurde laut, dass dort keine städtische Grosswohnsiedlung mit der Tendenz zur Gettoisierung entstehen dürfe. Wie gross ist die Gefahr einer seelenlosen Überbauung?

Die zwei Eigentümer sind stark mit Davos verbunden, sie wissen, was Davos braucht. Die Genossenschaft will Wohnungen für Einheimische bauen, welche zu fairen Konditionen vermietet werden sollen. Die Bergbahnen möchten etwas für Feriengäste reali-

«Es soll nicht der Zeitdruck sein, der das vorgibt, sondern die Qualität der Planung und der Kostenberechnungen.»

sieren, die mehr als nur ein paar Tage in Davos verbringen, denn städtische Hotels gibt es ja schon einige. Davos ist sich das Nebeneinander von Tourismus und einheimischem Leben gewohnt, es wäre überraschend, wenn es dort nicht funktionieren würde.

Aktuell ist total von einer Investition von 250 Millionen Franken die Rede. Die Gemeinde Davos soll rund 88 Millionen Franken tragen. Liegt die Kostenverteilung zwischen den Projektpartnern vor?

Die Diskussion über die Kostenaufteilung ist aktuell im Gang. Jeder der vier Partner wird das, was er will, auch selber bezahlen. Alle Partner sind sehr langfristig mit Davos verbunden und haben sich verpflichtet, gemeinsam einen Beitrag zu leisten, dass solch ein übergeordnetes Projekt für den Ort überhaupt ermöglicht wird. Im Gespräch und in der Zusammenarbeit mit den Partnern spüre ich, dass dieser Wille ungebrochen ist. Würden alle nur auf ihr eigenes Käseli schauen, wäre das Projekt wohl zum Scheitern verurteilt.

Lässt sich so ein Grossprojekt in einem realistischen Zeitplan umsetzen, oder steht Davos Dorf eine zehnjährige Bauerei bevor?

Nein, und das ist eine der nächsten Besonderheiten des Projekts. Weil der Bahnhof an einem Ort zu stehen kommt, wo heute noch nichts steht, kann er in einer kurzen Zeit realisiert werden. Auch die Parkierung und Verlegung der Strasse wird in vergleichsweise kurzer Zeit umgesetzt. Das ist

eine Jahrhundertchance, auf einem so zentralen Areal einen grossen Wurm machen zu können. Wie schnell die Überbauungen südlich der Geleise kommen, hängt von der Finanzierung und Nutzung ab.

Ist Ihnen bekannt, was die Sanierung des Bahnhofs am alten Ort zur Erfüllung der Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes und der neue Bahnhof kostenwürden?

Verbindliche Zahlen dazu kenne ich noch nicht. Aber das Bundesamt für Verkehr verlangt, dass der neue Bahnhof nicht teurer werden darf als die Sanierung des alten Bahnhofs. Allfällige Mehrkosten müsste man etwa durch Effizienzgewinne kompensieren. Diese können entstehen, wenn der Bahnhof an einem besseren Ort gebaut werden kann.

Wovon müssen Sie die vier Partner noch überzeugen?

In den nächsten Monaten geht es darum, die Projekte mit ihren Eckdaten zu konkretisieren und die Kosten aufzuteilen. Ich bin sehr zuversichtlich, dass alle vier Partner im Boot weite in dieselbe Richtung rudern. Nu dann kann das Projekt überhaupt zum Fliegen kommen.

Wird mehr über die Schönheit und den Nutzen des Projekts diskutiert oder über die Kosten?

Wir haben viel mehr über den Nutzen, die Abläufe und Attraktivität gesprochen als über die Kosten. Ich hab noch kein gutes Projekt gesehen, bei dem nur über die Kosten gesprochen wurde. Über die Gestaltung werden wir sicher noch viel reden, wenn die Detailprojekte vorliegen.

Das Projekt muss zunächst vom Davoser Ortsparlament genehmigt werden, Ende Jahr soll eine Volksabstimmung stattfinden. Offenbar wird über eine Verschiebung dieses Volksentscheids diskutiert. Trifft das zu?

Diese Vorlage beinhaltet zwei Teile: eine Zonenplanänderung und ein Projekt mit einem Baukredit. Beide bilden zusammen ein Paket. Wenn da eine parat ist und das andere noch nicht, kann man keine Abstimmung durchführen. Die Zonenplanänderung hat zeitlich einen grossen Vorlauf. Falls wir den sportlichen Fahrplan nicht einhalten könnten, müsste eine Verschiebung der gesamten Abstimmung in Betracht gezogen werden. Unter den Partnern haben wir einen Termin festgelegt, an dem wir entscheiden, ob es realistisch ist, das alle Teilaufgaben fristgerecht fertig werden oder ob es richtig ist, eine Verschiebung der Volksabstimmung zu prüfen.

Haben Sie schon einen Vorschlag zur Verschiebung der Abstimmung unterbreitet?

Ich bin davon überzeugt, dass alle Projektpartner gewillt sind, erst dann in eine Parlaments- oder Volksabstimmung zu gehen, wenn das Projekt eine Qualität hat, die es zulässt, dass man darüber abstimmen kann. Es soll nicht der Zeitdruck sein, der das vorgibt, sondern die Qualität der Planung und der Kostenberechnungen.

Kann man diese Qualität des Projekts im laufenden Jahr noch erreichen?

Der Fahrplan ist sportlich. Wenn wir ihn einhalten, wäre ich extrem froh. Und wenn wir das nicht erreichen, dann machen wir zur Sicherung der Qualität einen späteren Termin. Dann ist es mir auch recht.