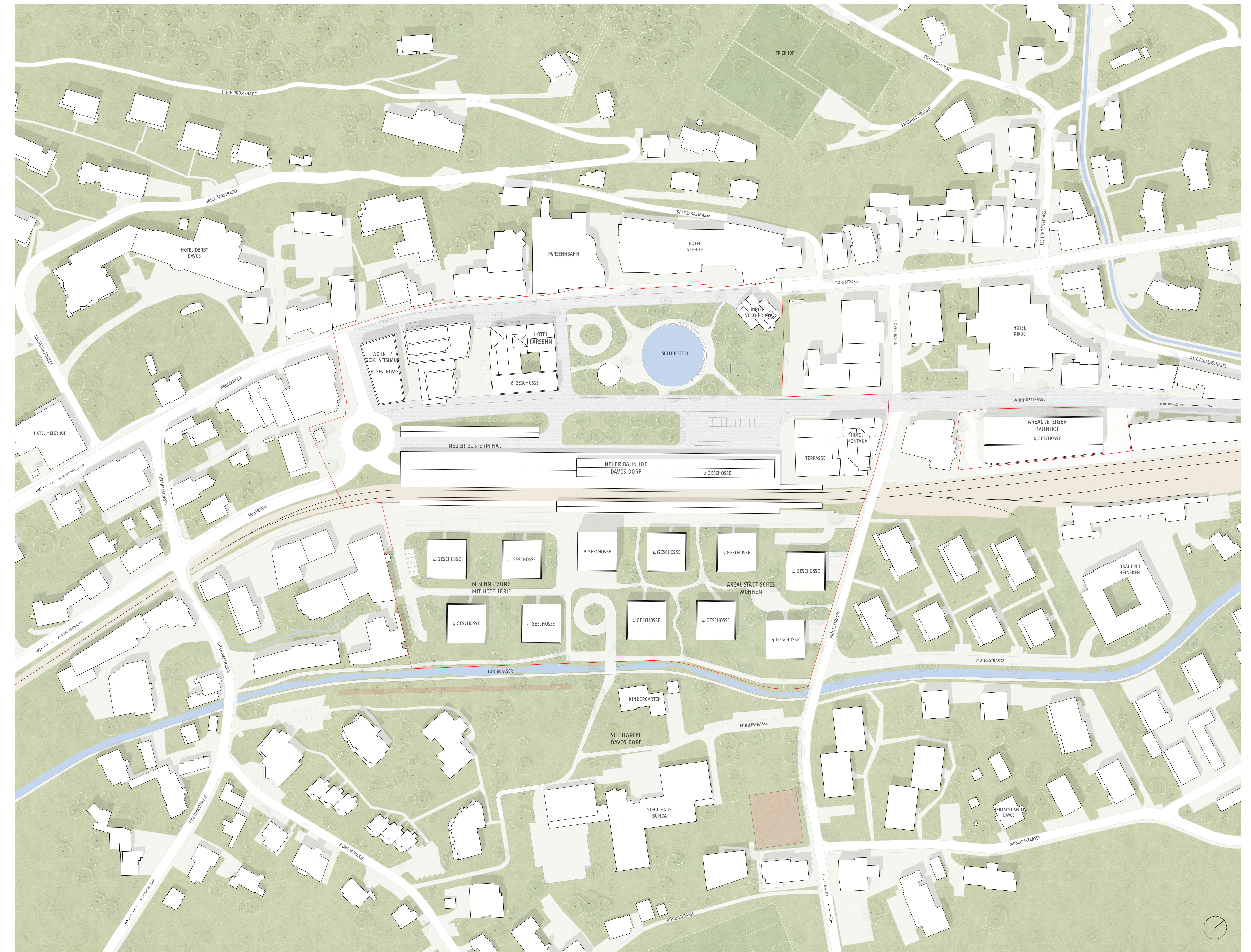


SCHWARZPLAN 1:2000

50 150



ÜBERSICHTSPLAN 1:1000

30 70

DAVOSER SCHLITTEN

Ortsbauliches – Geschichtliches

Was einmal grossartiger Kurpark des Hotels Seehof war, zeigt sich heute nur mehr in kümmerlichen Überresten ohne Zusammenhang, geblieben ist einzig noch der Name Seehof-Seeli für eine wassergefüllte Betonwanne. Trotzdem lieben die Davoser ihr Seehof-Seeli, vielleicht genau darum, weil es noch Erinnerungen trägt an Zeiten des Aufbruchs in damals Neue Zeiten zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Aus dem Dorf Davos und der Ortschaft Davos-Platz ist die langgezogene Alpenstadt Davos hervorgegangen. Der Seehof-Kurpark wurde im Zug des aufkommenden, automobilen Verkehrs den komplexen Strassenführungen geopfert. So «landet» man heute unversehens auf der Promenade, ohne dass man sich klar geworden wäre, dass und wie man die Stadt «betreten» hätte.

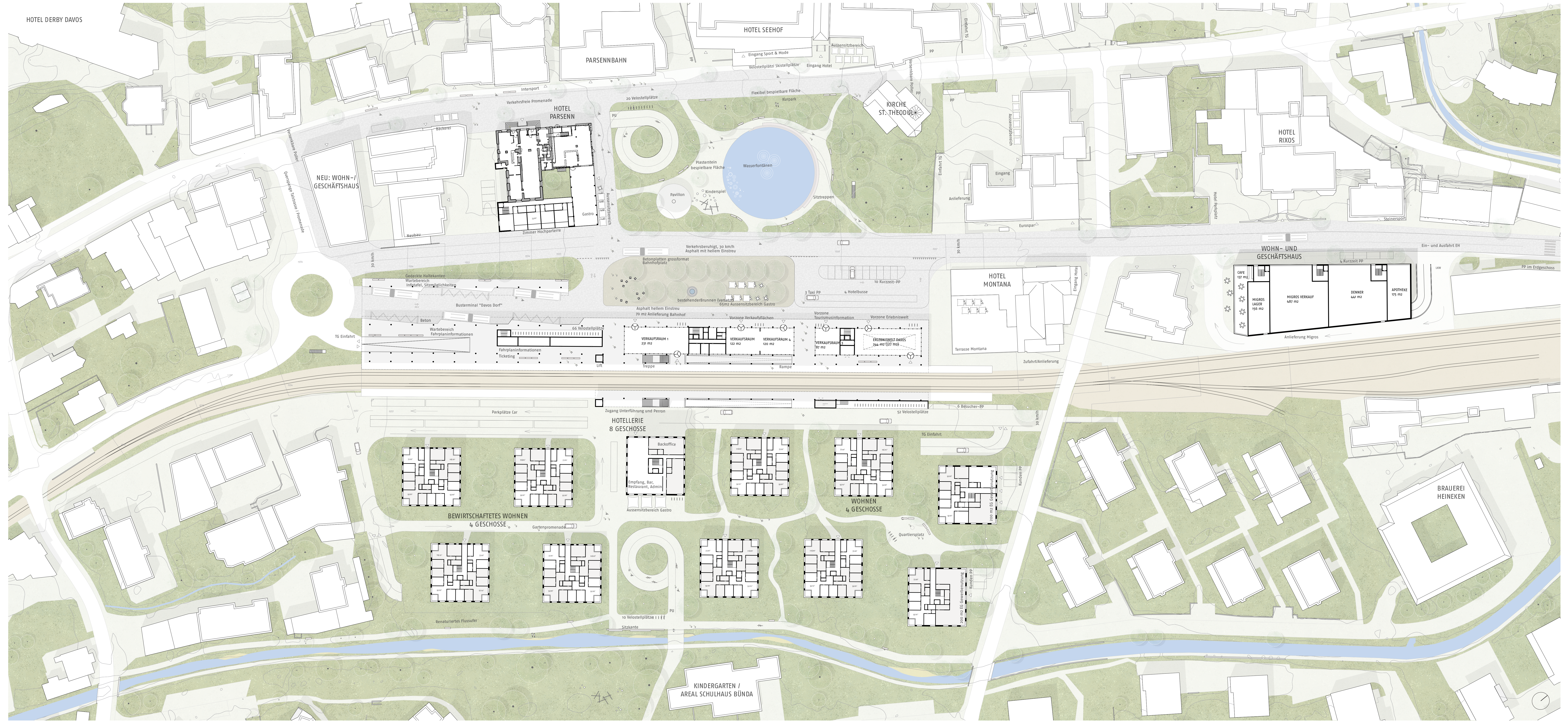
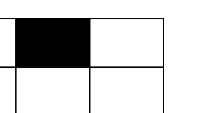
Die Verlegung des Bahnhofs und die Verlängerung der Bahnhofstrasse eröffnen jetzt, Anfangs des 21. Jahrhunderts, fundamentale Möglichkeiten, die geschilderten Defizite zu beheben und die Eingangssituation von Davos für die nächsten 100 Jahre wieder fit zu machen.

Fazit: Gemeinsam mit dem kleinen Kurpark bildet der Bahnhofplatz im Resultat einen zusammenhängenden, städtischen Raum der Begegnung als «Empfangsraum» im Auftakt und «Zentrum» von Davos-Dorf. Dieser Raum wird an seiner Peripherie zusammengefasst und geprägt durch ein paar markante Bauten, dem Hotel Seehof im Norden, dem Hotel Parsenn im Westen, dem Hotel Montana im Osten, und dem neuen, nachgestreckten Bahnhofsgebäude im Süden. Dahin öffnet sich der Raum mit unverstelltem Blick in die nahe Landschaft, und die Sonne kann ihn erwärmen. Das achtgeschossige Hotel von gegenüber den Gleisen winkt zu ihm zurück.

Ein knappe Abfolge der Massnahmen:

1. die Bahnhofstrasse wird verlängert und verkehrsberuhigt auf 30 km/h, sie mündet am westlichen Rand des Planungspolitons in einen Kreis, wie von der anderen Seite kommt die Talstrasse. Mit einer Querspange findet der Anschluss an die Promenade statt, indem der bestehende Migros abgebrochen und am Standort des alten RHB-Bahnhofs wieder aufgebaut wird.
2. Südlich und entlang der Bahnhofstrasse liegt der gesamte Bereich des neuen Bahnhofs der RHB (inkl. Tourismus- und Konsumangeboten) mit den notwendigen Vorzonen und Freiflächen, und in Verlängerung nach Westen der neue Busterminal. Dieser ist ebenfalls am Verkehrskreisels angeschlossen.
3. im Norden der Bahnhofstrasse liegt ein kleiner Kurpark mit dem neuen Seehof-Seeli. Er bildet den Auftakt der Ortschaft Davos und den Eingang zur Promenade. Die St.Theodul-Kapelle mit dem schönen Baumbestand ist in den kleinen Kurpark integriert, genauso wie die Fussgänger- und Veloverbindung zum Wohnquartier jenseits der RHB-Geleise.
4. eine gedeckte, unterirdische Passage, nach Fussgängern und Velofahrern getrennt, verbindet die Promenade mit dem südlichen Wohnquartier und dem Schulhaus Binda jenseits der Geleise. Sie dient auch der Erschliessung des Bahnhofs, der Perrons und der Carparkplätze inklusive des Hotels südlich davon.
5. Schlussendlich erfolgt am Verkehrskreisels die Erschliessung der grossflächigen Tiefgarage «Seehof-Promenade» mit Ein- und Ausfahrt. Wer hier landet, begibt sich zu Fuss auf die Promenade, direkt zur Parsennbahn oder in die anliegenden Hotels, oder zum Busterminal, um der Promenade entlang Richtung Davos-Platz zu fahren.
6. ein erster, kurzer Abschnitt der Promenade ist hiermit vom Durchgangsverkehr befreit. Durch den Ausbau der Talstrasse auf Gegenverkehr könnte die Promenade in Zukunft auf längerer Strecke oder gar insgesamt verkehrsfrei werden, indem spätere Querspangen aktiviert oder der kurze Engpass der Talstrasse in Davos-Platz behoben würde.





GRUNDRISS ERDGESCHOSS 1:500

UMGEBUNG UND LANDSCHAFT

Durch die Verlegung des Bahnhofes kann das Ortszentrum von Davos Dorf neu gedacht werden. Der Zerfall durch Bahngleise, den Fluss Landwasser und die vielbefahrenen Straßen kann durch die neue unterirdische Wegachse für den Langsamverkehr entgegenwirkt werden. Fußgänger:innen und Velofahrer:innen haben nun eine direkte und sichere Verbindung von der Parsennbahn zum Bahnhof bis ins neue Mischgebiet. Der spiralförmige Abgang zur Personenunterführung lässt Licht in das Untergeschoss und ermöglicht so einen Sichtbezug und Austausch zwischen diesen zwei Welten (Untergeschoss und Platzniveau). Die Kreisform der Spirale wird durch Elemente wie Wasserfläche und Pavillon im Kurpark zu einem Ensemble weitergespielt.

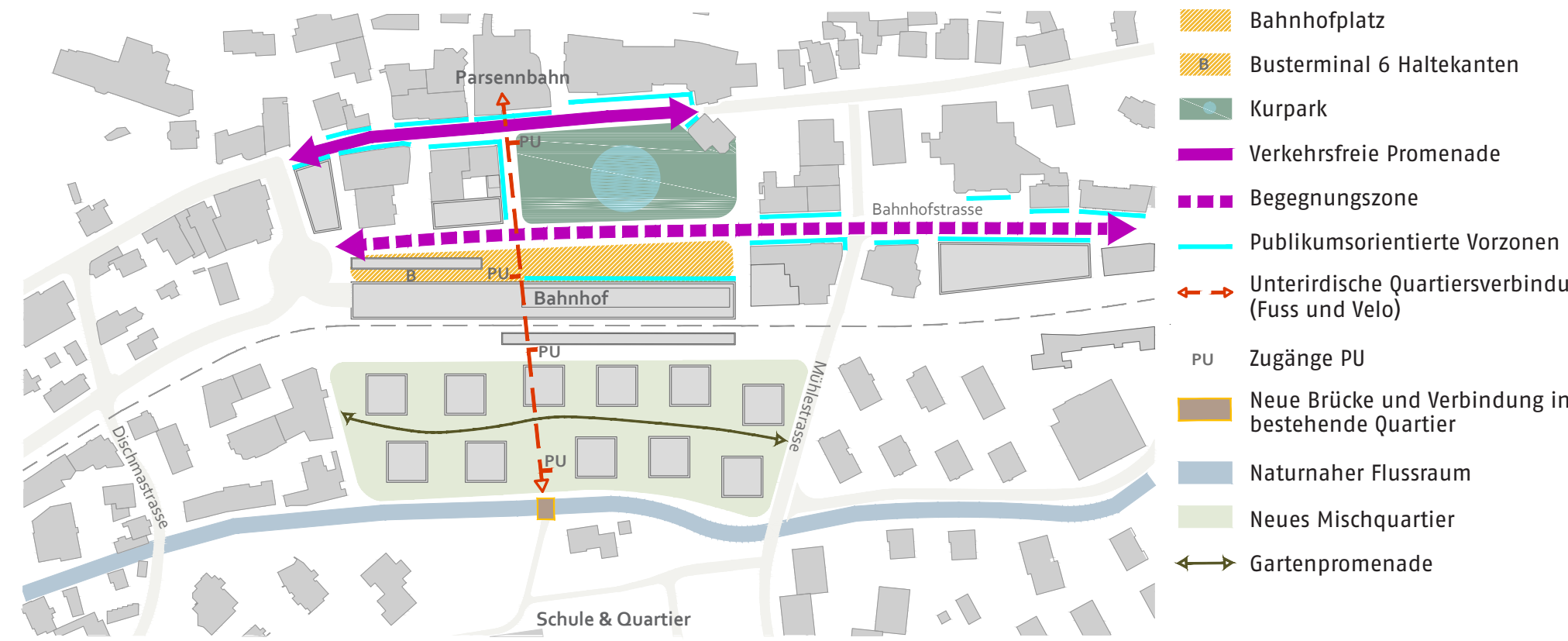
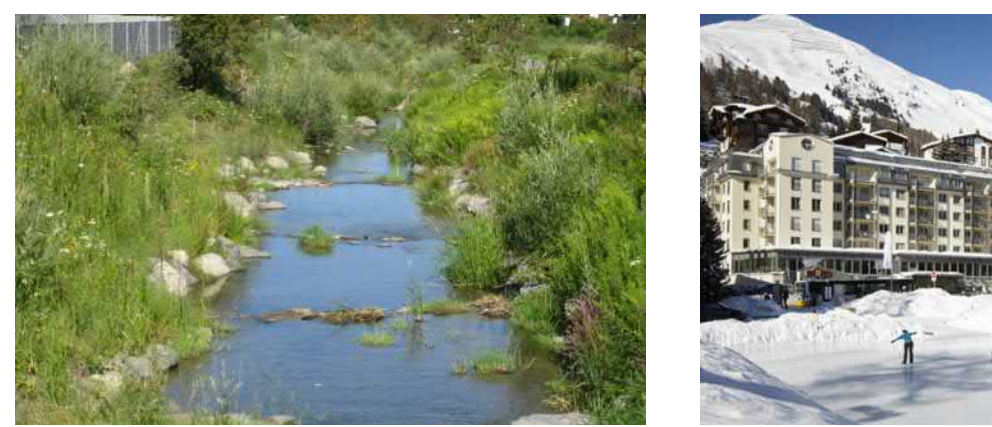
Auch oberirdisch werden qualitätsvolle Freiräume geschaffen. Durch die neue Verkehrsspanne zwischen Promenade und Talstrasse und dem Kreisverkehr mit separaten Ästen für die Busse sowie Ein- und Ausfahrt in die Tiefgarage Seehof-Promenade, kann ein Teil der Promenade komplett vom Durchgangsverkehr befreit werden. Die Bahnhofstrasse wird auf diese Weise zu einer Begegnungszone. Durch das neue Verkehrsregime erhält der neue Bahnhof einen grosszügigen Vorplatz, welcher sich in drei Teilbereiche einteilen lässt. Zum einen in den frequenzbringenden Busbahnhof mit sechs Haltekanten, zum anderen in einen Platzbereich mit Baumdach und einer Zone für Anlieferung und Stellplätze für Kurzzeitparker, Taxis und Hotelshuttles. Vom zentralen Anknüpfungsort am Bahnhof werden die Fussgänger:innen sicher über die Mischverkehrsfläche geführt. Vorbei am Anbau des Hotels Parsenn gelangt man auf direktem Weg zur neuen Promenade. Zwischen dem verkehrsfreien und verkehrsberuhigten Strassenfreiräumen spannt sich das eigentliche Zentrum von Davos Dorf auf. Das Hotel Seehof, eröffnet 1869 als Hotel und Kurpension, erhält nach langer Zeit wieder einen prächtigen Kurpark. Geschwungene Wege, eindrücklicher Baumbestand und das Seehofsee mit repräsentativen Wasserfontänen geben dem historischen Gebäude wieder ein gebührendes Gegenüber. Hier lässt es sich im Sommer im Schatten der Bäume oder am Wasser zur Ruhe kommen. Die Wegführung im Park ermöglicht einerseits durch die geschwungene Formgebung eine einfache Durchquerung des Parks, lenkt aber auch auf die Wasserfläche im Zentrum, die im Sommer zum Abkühlen einlädt oder im Winter als Eislaufplatz genutzt werden kann. Neben den ruhigen Erholungsorten findet sich im Kurpark auch ein Kinderspielplatz mit angrenzenden Wasserspielen, einem gedeckten Treffpunkt- und Aufenthaltsbereich. Die Platzweiterungen rund um den See ermöglichen eine temporäre Aneignung durch Veranstaltungen wie Märkte oder Konzerte.

hochwertigen und belebten Freiraum. Die Promenade wird durch das Fahrverbot für den MV (für Anlieferung und Notfallfahrzeuge ist die Zufahrt gestattet) zu einer einladenden Flaniermeile mit grosszügigen Vorzonen der publikumsorientierten Erdgeschosse. Die freigespielten Flächen können zu allen Jahreszeiten bespielt werden (Markt-Punschstände, Foodtrucks, Iglubar etc.).

Das Zentrum von Davos Dorf soll mit einem guten Beispiel vorangehen und den Zielen einer klimaangepassten Stadt- und Siedlungsentwicklung gerecht werden. Daher werden eine Vielzahl an Massnahmen im Planungsgebiet verwirklicht. Genügend Aufbau über den Tiefgaragen ermöglicht nachhaltige Pflanzstandorte für grosskronige Baumpflanzungen. Bei der Pflanzenwahl wird auf die Verwendung von standortgerechten und klimaangepassten Sorten geachtet. Diese tragen durch die Transpiration zur Kühlung der Luft bei und somit auch zur Verbesserung des Mikroklimas. Auch die zahlreichen Bäume entlang der Promenade, dem Bahnhofplatz und der Begegnungszone sorgen für die Filterung von Luft- und Lärmmissionen und der Kühlung der Umgebungstemperatur. Wasserflächen (See oder Fliessgewässer) und die Retentionsflächen leisten weitere Beiträge zur Kühlung an heissen Sommertagen. Mit den Renaturierungsmassnahmen am Ufer des Landwassers entsteht ein attraktives Wohn-Mischgebiet mit hohem ökologischem Mehrwert.

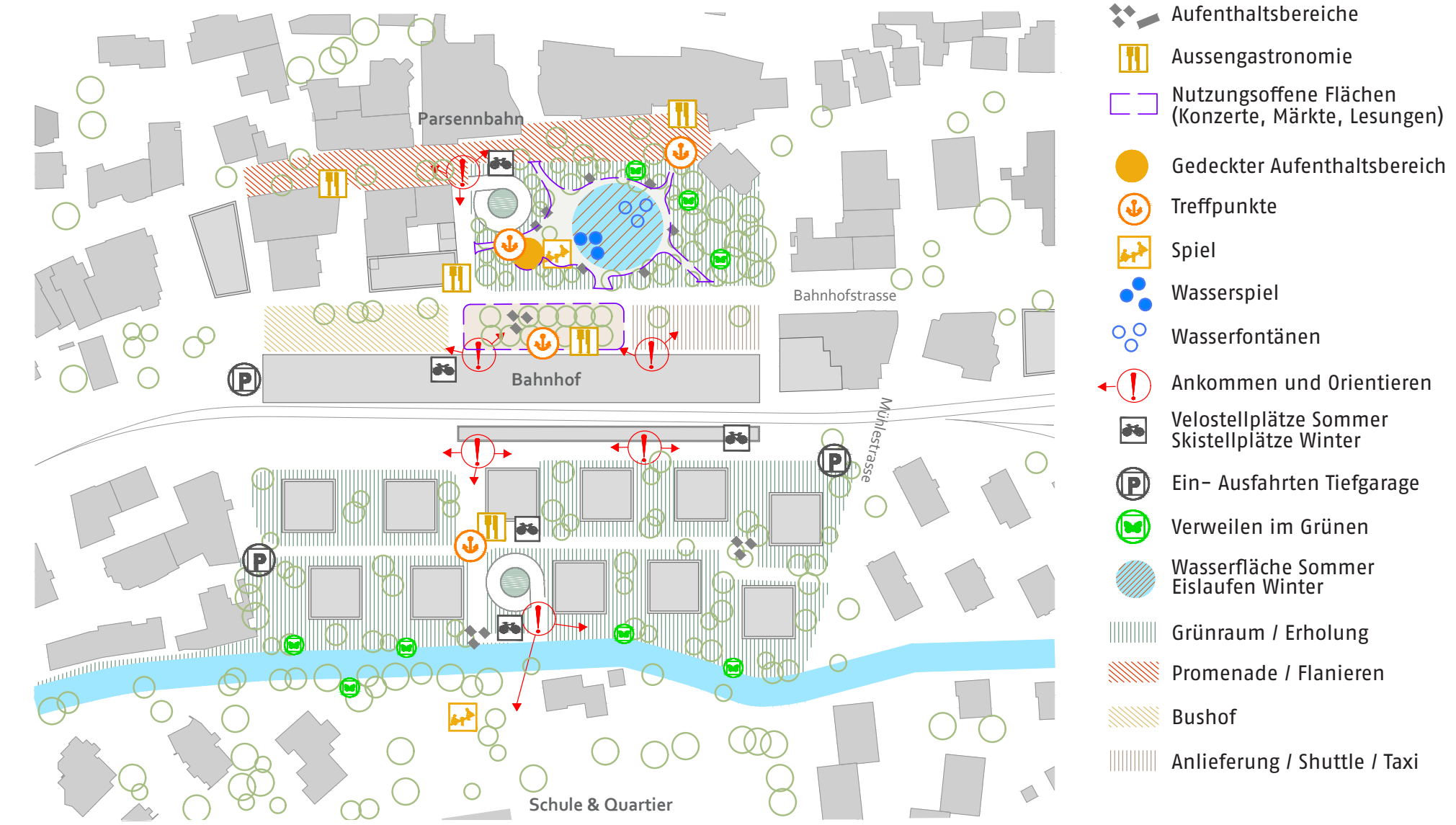
Das Areal, geprägt durch viergeschossige Wohnbauten, eröffnet durch die sanfte Durchwegung eine an die historisch gewachsenen Wohnquartiere erinnernde städtebauliche Struktur. Das im östlichen Teil des Areals liegende Wohnquartier wird in der Mitte durch den achtgeschossigen, unter der hochhausgenzene liegenden Hotelkomplex von der Parahotellerie getrennt. Dieses höhere Haus ist der räumliche und visuelle Bezugspunkt des Quartiers und bildet den Auftakt des neuen Areals. Die Orientierung der Gebäude garantieren eine optimale Besonnung der Wohnungen und sehen sich als moderne, zeitgenössische Weiterentwicklung der typischen, südorientierten Zweigesämnern von Davos. Durch die Schaffung neuer Habitate wird eine Förderung von Fauna & Flora angestrebt. Auf Bänken entlang des Uferweges und auf den Sitzkanten in der Nähe der neuen Brücken werden die Besucher:innen zum Verweilen und Beobachten der Natur eingeladen.

Trotz dichter Bebauung und den komplexen Anforderungen an die Verkehrsflächen wird darauf geachtet, dass versickerungsfähige Flächen am Bahnhofplatz, im Kurpark, im Neubaugebiet und in der Begegnungszone das anfallende Regenwasser aufnehmen und ableiten. Mit diesen Massnahmen entsteht ein Freiraumkonzept mit hohem ökologischem Wert, welches nicht nur den Tieren- und Pflanzen zugutekommt, sondern auch für das klimatische, akustische und optischen Wohlbefinden der Bevölkerung von Davos und den Besucher:innen einen Beitrag leistet.



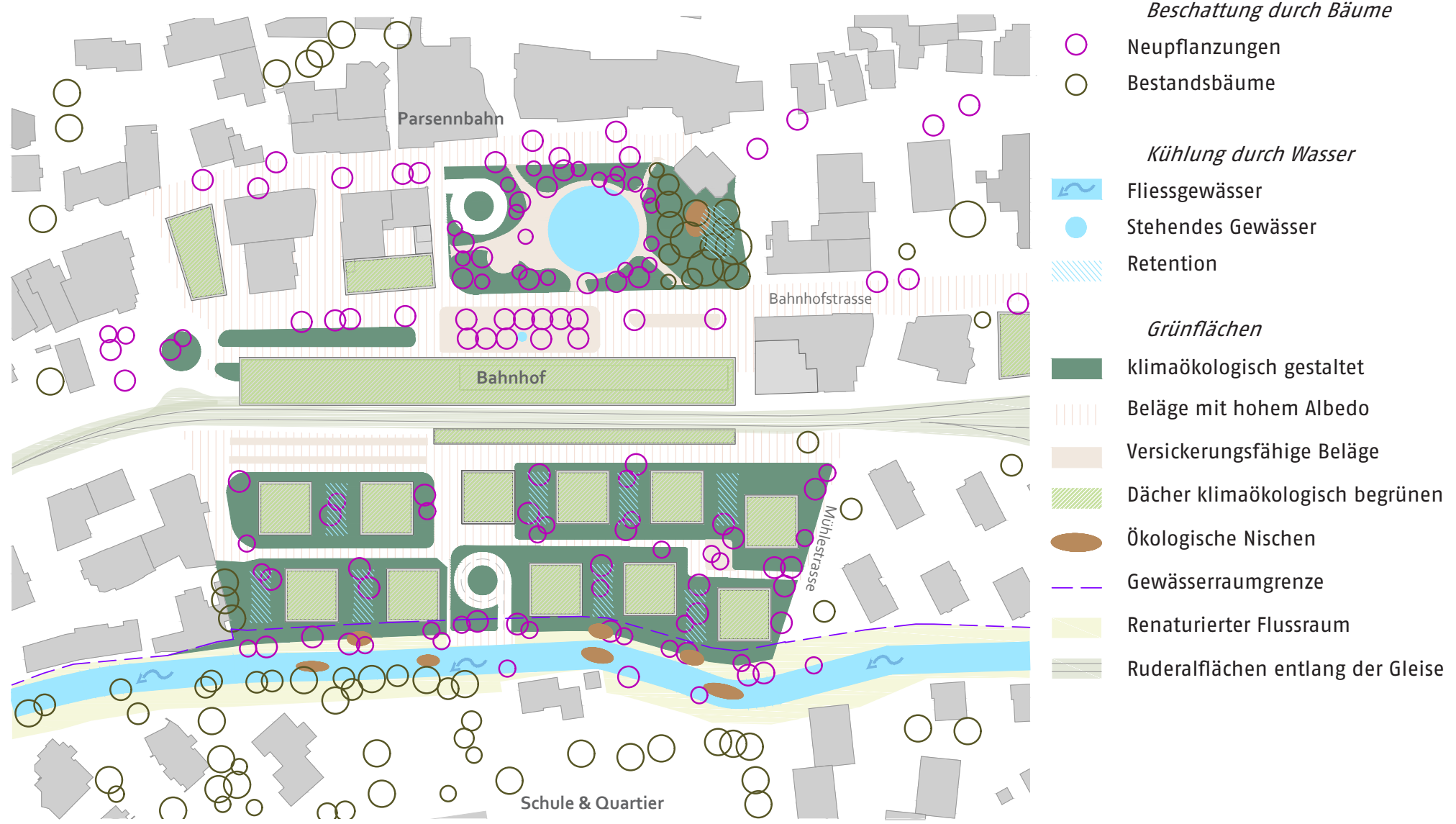
KONZEPT UND FREIRAUMTYPEN

- Bahnhofplatz
- Bustraminal 6 Haltekanten
- Kurpark
- Verkehrsreihe Promenade
- Begegnungszone
- Publikumsorientierte Vorzonen
- Unterirdische Quartiersverbindung (Fuss und Velo)
- PU Zugänge PU
- Neue Brücke und Verbindung ins bestehende Quartier
- Naturnaher Flussraum
- Neues Mischquartier
- Gartenpromenade



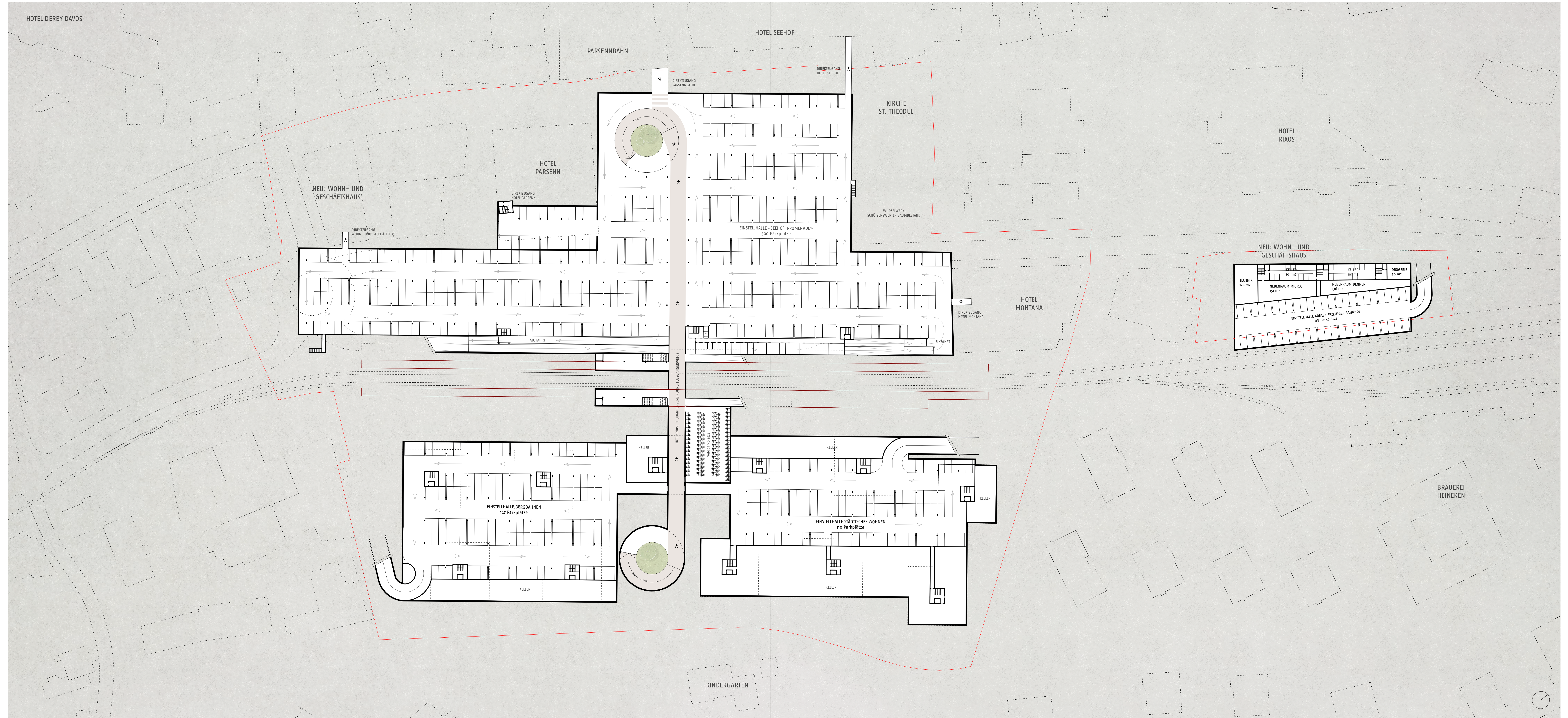
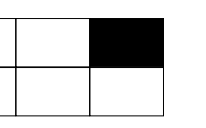
NUTZUNGEN

- Aufenthaltsbereiche
- Aussengastronomie
- Bustraminal 6 Haltekanten
- Gedeckter Aufenthaltsbereich
- Treffpunkte
- Spiel
- Wasserspiel
- Wasserkantente
- Ankommen und Orientieren
- Velostellplätze Sommer Skistelplätze Winter
- Ein- Ausfahrten Tiefgarage
- Verweilen im Grünen
- Wasserfläche Sommer Eislaufen Winter
- Grünraum / Erholung
- Promenade / Flanieren
- Bushof
- Anlieferung / Shuttle / Taxi

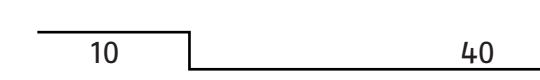


HITZMINDERUNG, ÖKOLOGIE UND BIODIVERSITÄT

- Beschattung durch Bäume
- Neupflanzungen
- Bestandsbäume
- Kühlung durch Wasser
- Fliessgewässer
- Stehendes Gewässer
- Retention
- Grünflächen
- klimaökologisch gestaltet
- Beläge mit hohem Albedo
- Versickerungsfähige Beläge
- Dächer klimaökologisch begrünen
- Ökologische Nischen
- Gewässerumgrenze
- Renaturierter Flussraum
- Ruderalflächen entlang der Gleise



GRUNDRISS UNTERGESCHOSS 1:500



Davos (VD) sowie die Parsennbahn als Zubringer zum gleichnamigen Skigebiet ideal miteinander verknüpft werden. Möglichst kurze Umstiege (Busbahnhof gleich neben Perron 1, oberirdische Wegverbindung sowie Personenunterführung zwischen dem Bahnhof und der Parsennbahn) erhöhen die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs, auch beispielsweise mit mehr Gepäck (z.B. Wintersportausrüstung).

Die neue, helle und einladend gestaltete Personenunterführung ermöglicht zu Fuss Gehenden und Velofahrenden einen attraktiven Bahnzugang sowie eine attraktive Querung des Bahnhofs hin zum Entwicklungsgebiet südlich des Bahnhofes. Attraktiv gelegene Veloabstellplätze gewährleisten einen optimalen Zugang zu den öffentlichen Verkehrsmitteln.

Angrenzend an die Personenunterführung, jedoch baulich von dieser abgetrennt, beherbergt das 'Parking Seehof - Promenade' Parkplätze für 500 Fahrzeuge. Die Lage erlaubt einen direkten Zugang zum RHB-Bahnhof, dem Skigebiet Parsenn sowie der Hotels Parsenn, Seehof und Montana. Der Anschluss an das übergeordnete Verkehrsnetz erfolgt konzentriert an einem Ort, südwestlich des Bahnhofes an den Kreis der Querspanne Talstrasse-Promenade. Südlich des Bahnhofes befinden sich die Parkings Bergbahnen und Konsum mit zusammen 257 Parkplätzen, welche der Gastronomie, dem Gewerbe und den Anwohnenden zur Verfügung stehen. Die Zufahrten dieser beiden Parkings liegen im Entwicklungsgebiet südlich des Bahnhofes und werden via Mühlestrasse erschlossen.

Oberirdisch vor dem Bahnhofgebäude befinden sich gut erkennbare Stellplätze für Taxis sowie Hotelbusse, so dass diese auch für ortsunkundige Touristen mühelos auffindbar sind. An derselben Stelle befinden sich auch 12 Kurzzeitparkplätze («Kiss and Ride»).

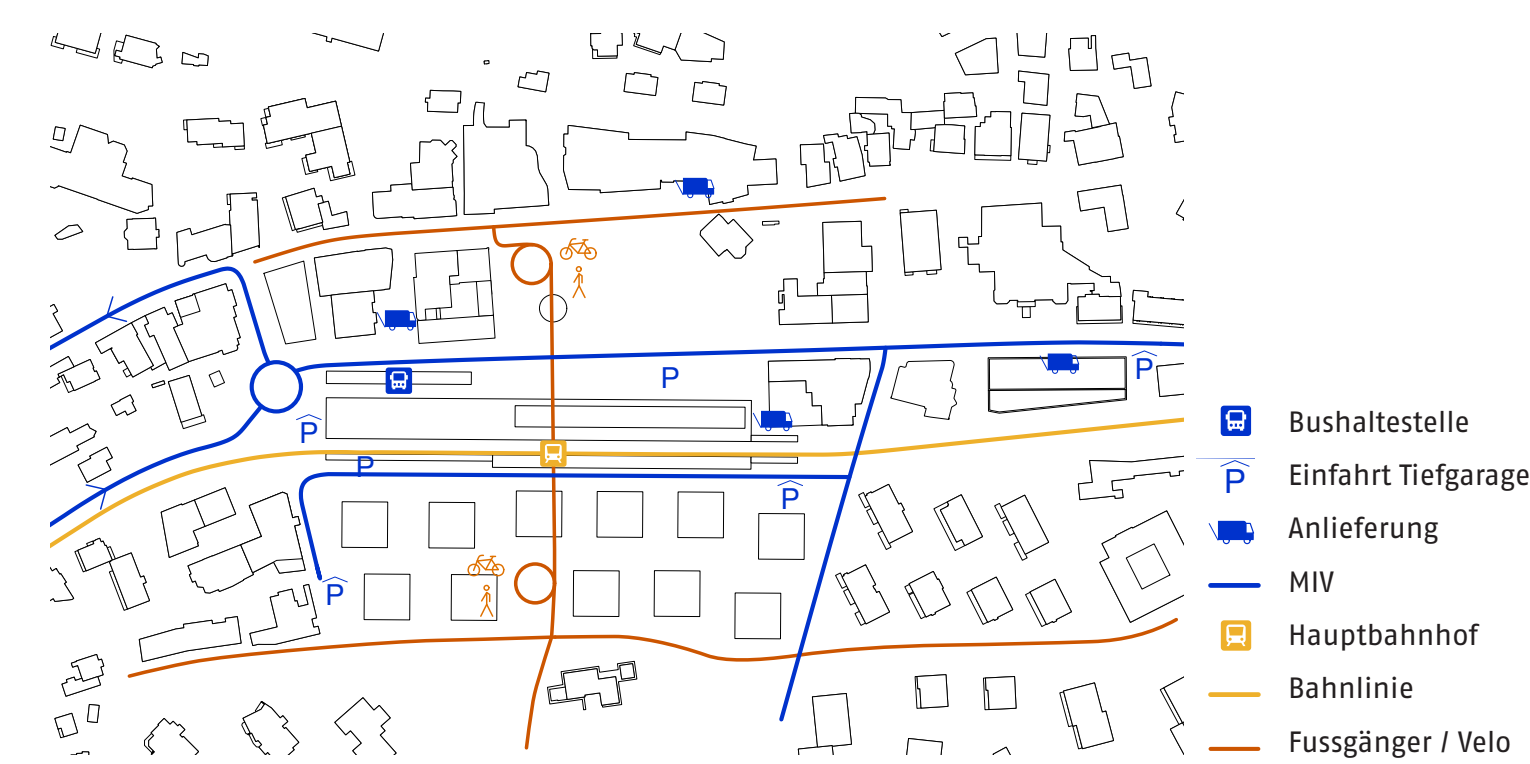
Die Anlieferung des Bahnhofes sowie der Hotels Montana erfolgt zwischen diesen beiden Gebäuden von der Bahnhofstrasse aus, die der Hotels Parsenn und Seehof via Promenade. Am Standort des alten Bahnhofes Davos Dorf entsteht der Ersatzneubau für die Migros, welche direkt von der Bahnhofstrasse angefahren werden kann.

Südlich des Bahnhofes, im Bereich der Überbauung Bergbahnen (bewirtschaftetes Wohnen), befinden sich 8 Stellplätze für Reiseautos, welche bspw. Touristengruppen nach Davos Dorf bringen können. Die direkte Lage an der Personenunterführung ermöglicht einen raschen Zugang zum Bahnhof, zur Parsennbahn und dem zugehörigen Skigebiet, aber auch zum Bahnhofplatz und der Promenade im Zentrum von Davos Dorf. Eine Wendemöglichkeit für die Reiseautos wird mittels einer Schlaufenfahrt um einzelne Wohnbauten gewährleistet.

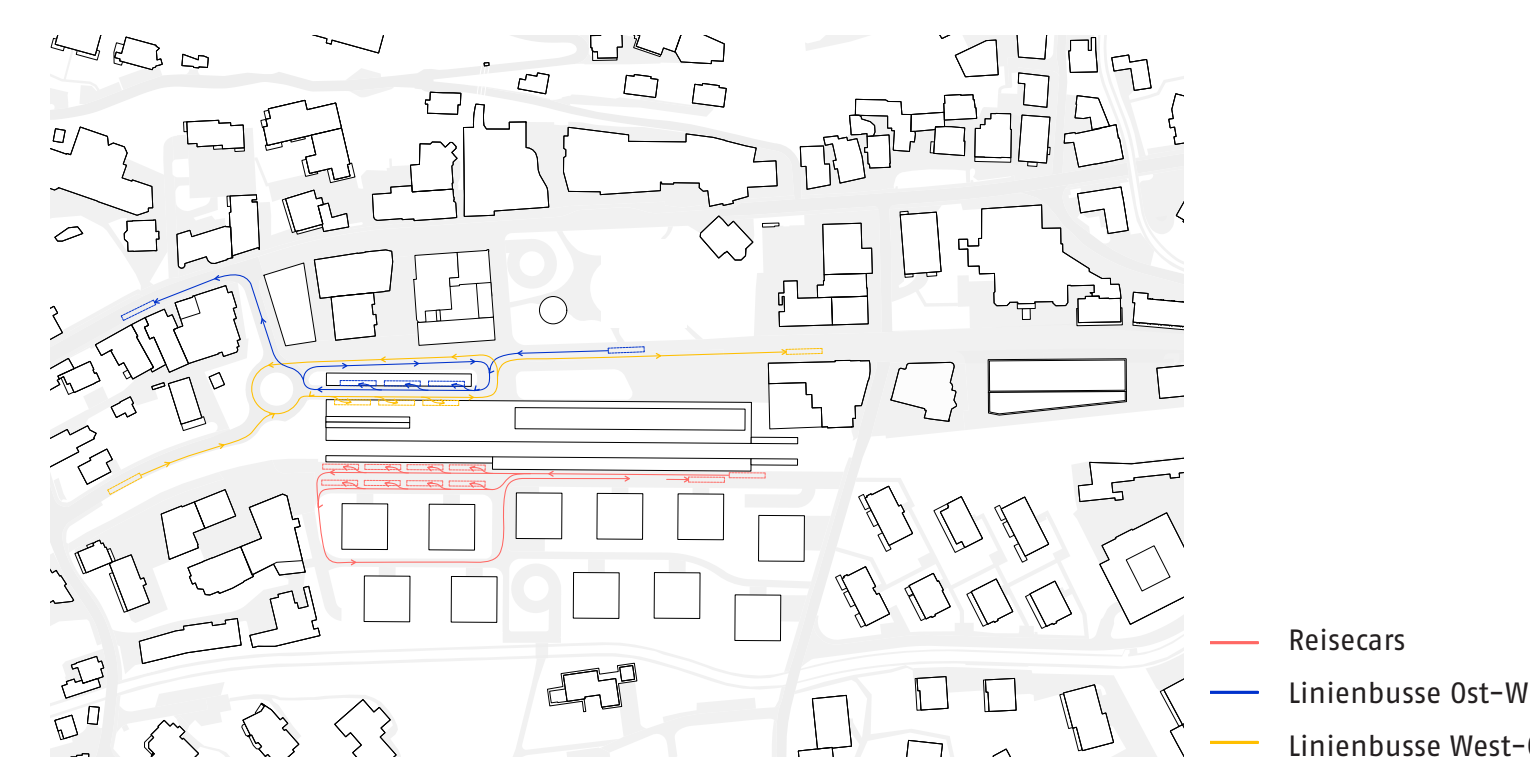
VERKEHRSKONZEPT

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) wird verkehrsberuhigt mit Tempo 30 über den neugestalteten Platz vor dem Bahnhof Davos Dorf geführt. Neu konzentriert sich die Strassenverkehrsachse nur noch auf die Talstrasse entlang dem Bahnhofgebäude. Die Promenade am gegenüberliegenden Platzende wird im Perimeter nur noch von zu Fuss Gehenden, von Velofahrenden sowie für die Anlieferung der verschiedenen Hotels etc. benutzt.

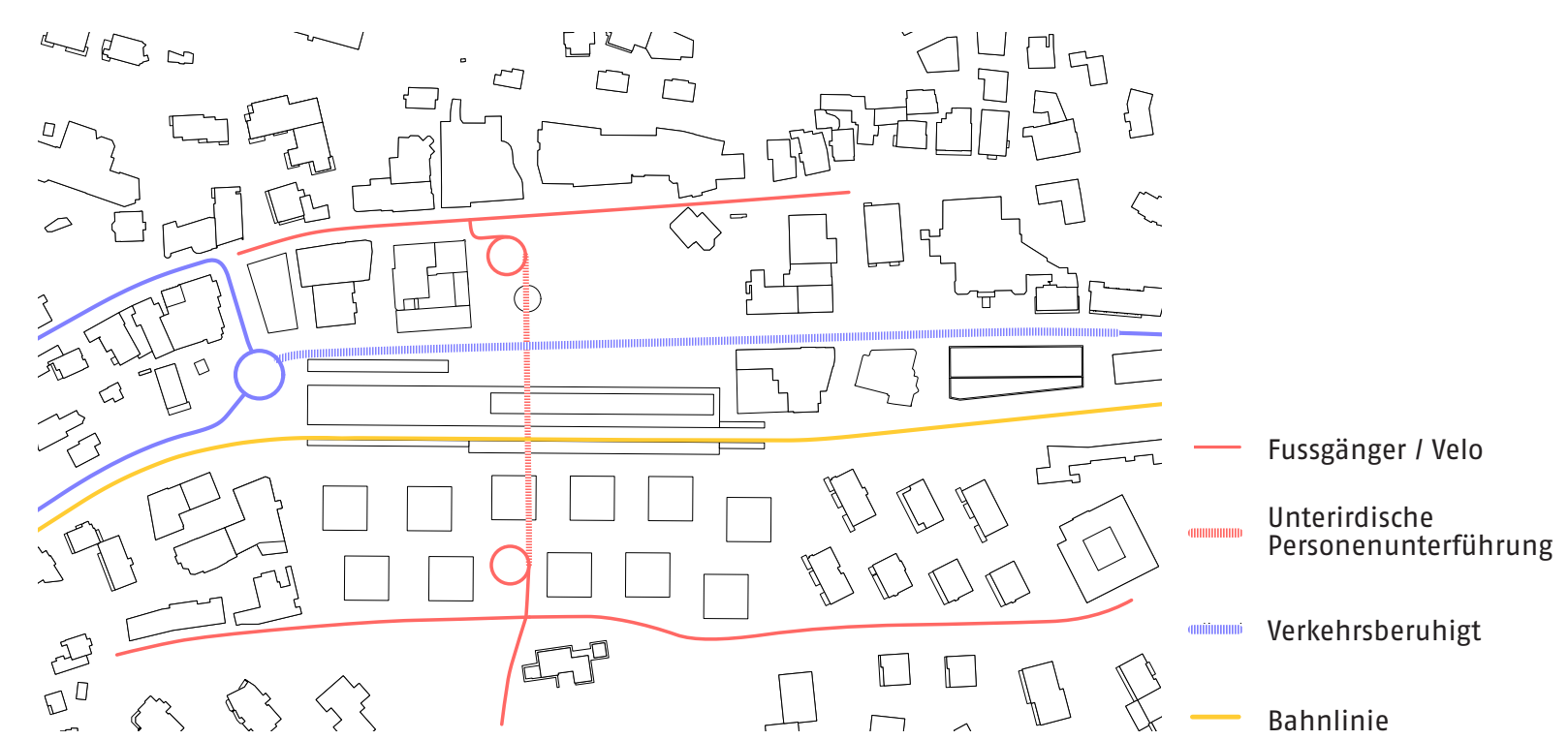
Die Konzentration der Einrichtungen für den öffentlichen Verkehr bringt den Vorteil kurzer und leicht verständlicher Umstiegebeziehungen. So können am neuen Standort die Rätische Bahn (RHB), die Ortsbusse des Verkehrsbetriebs der Landschaft



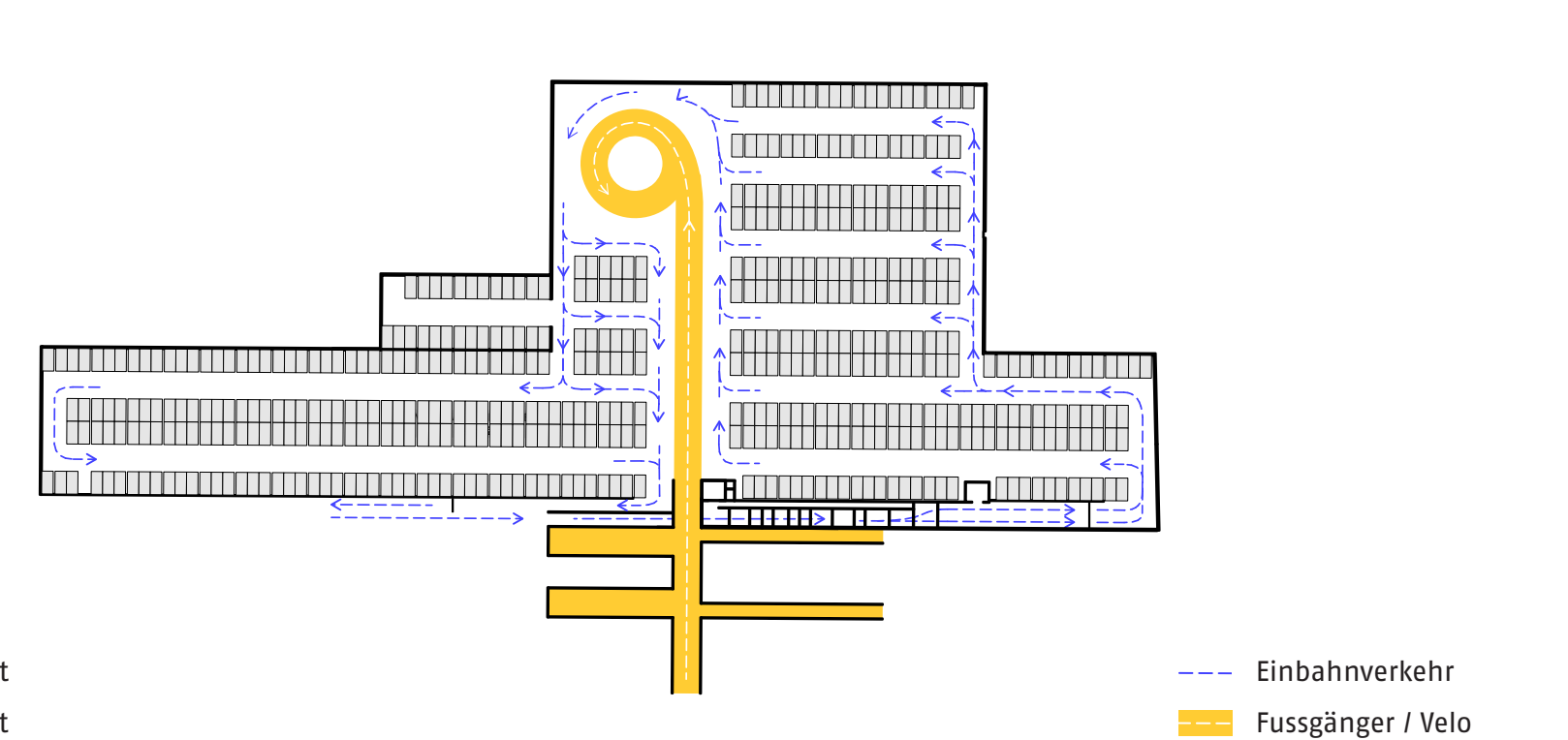
ÜBERSICHTSPLAN



BUSVERKEHR

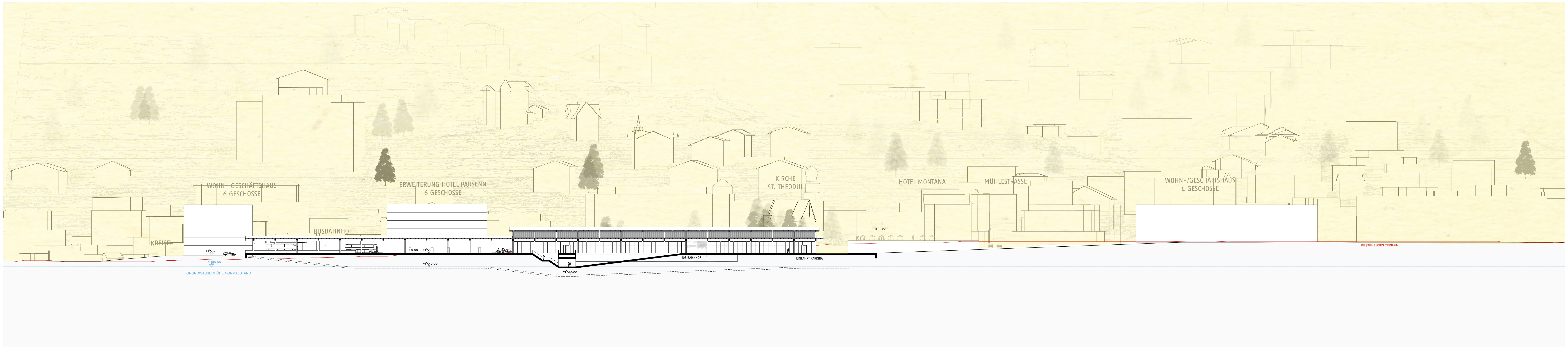
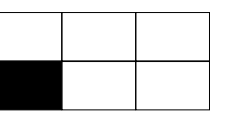


ENTFLECHUNG VERKEHRSTRÖME

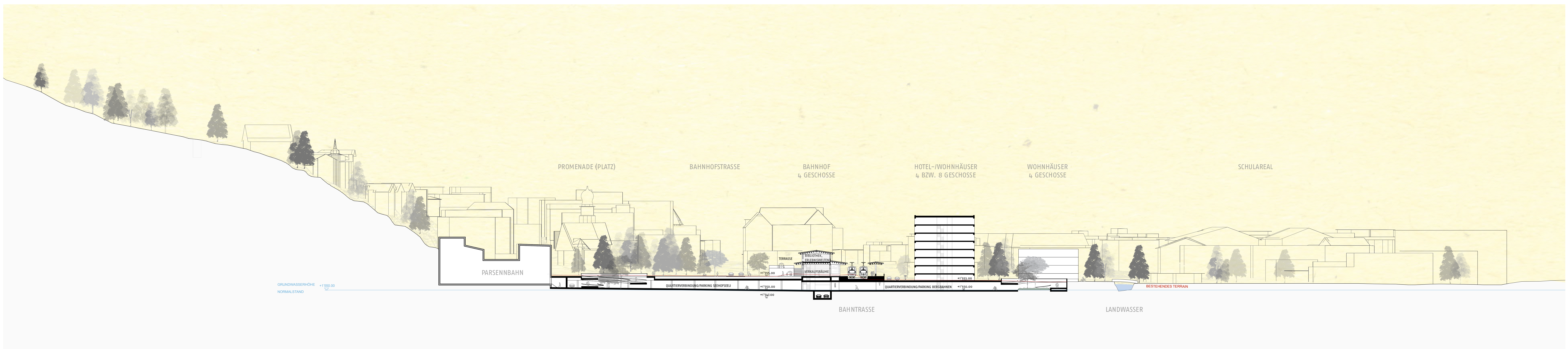
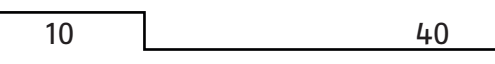


EINSTELLHALLE

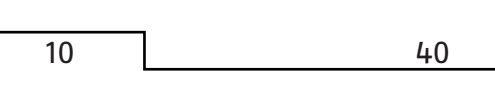




LÄNGSSCHNITT PERIMETER 1:500



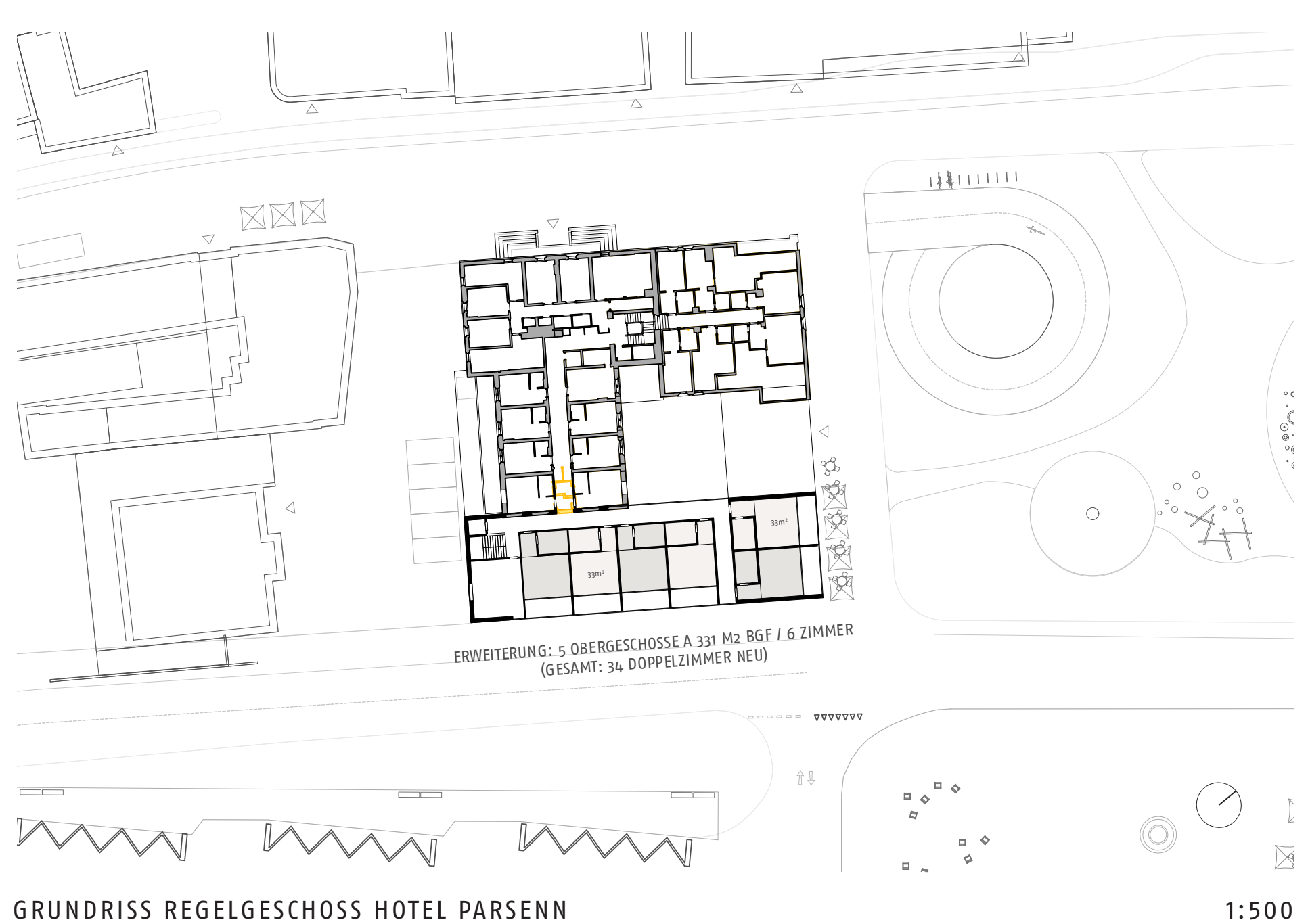
QUERSCHNITT PERIMETER 1:500



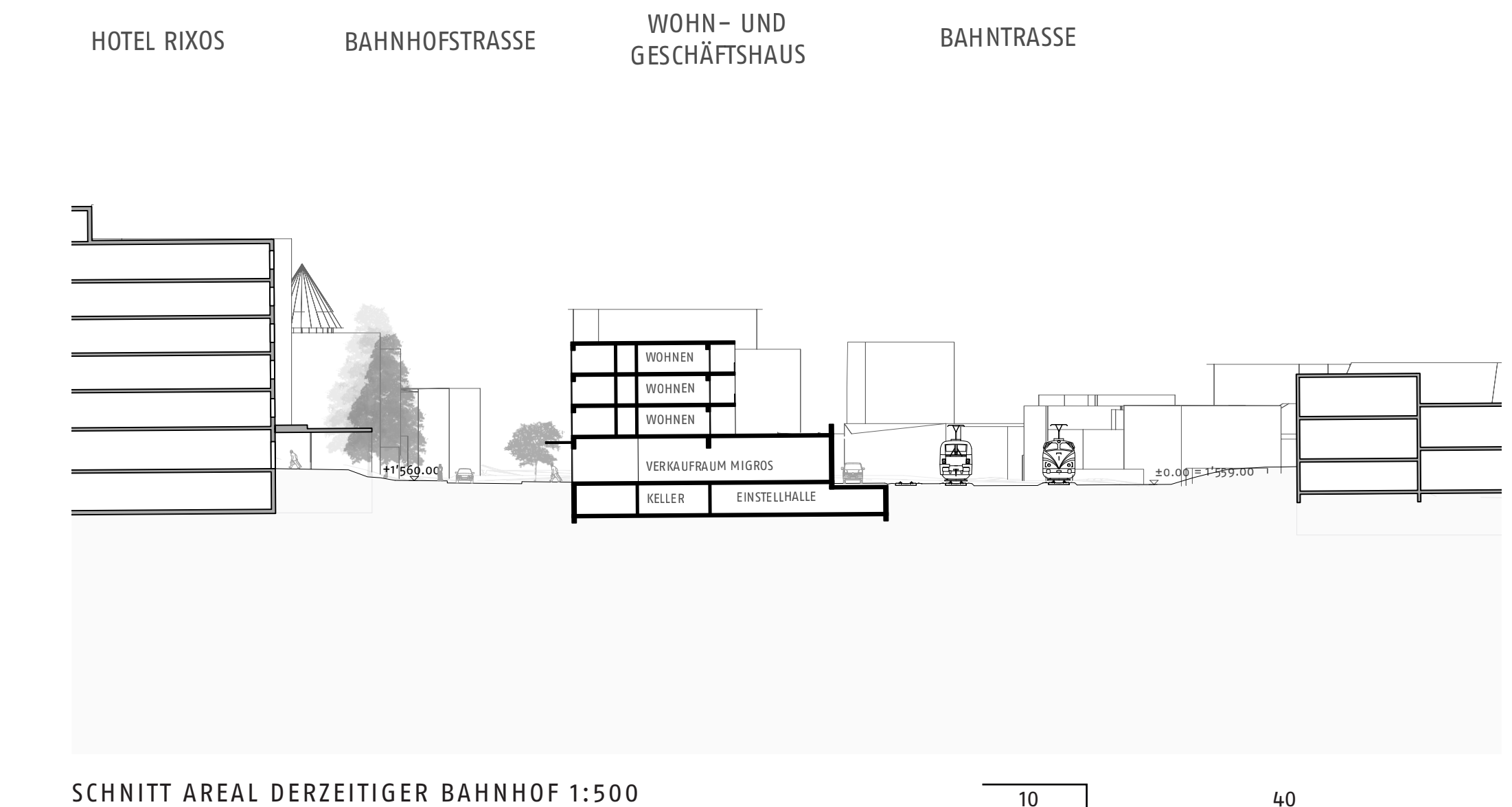
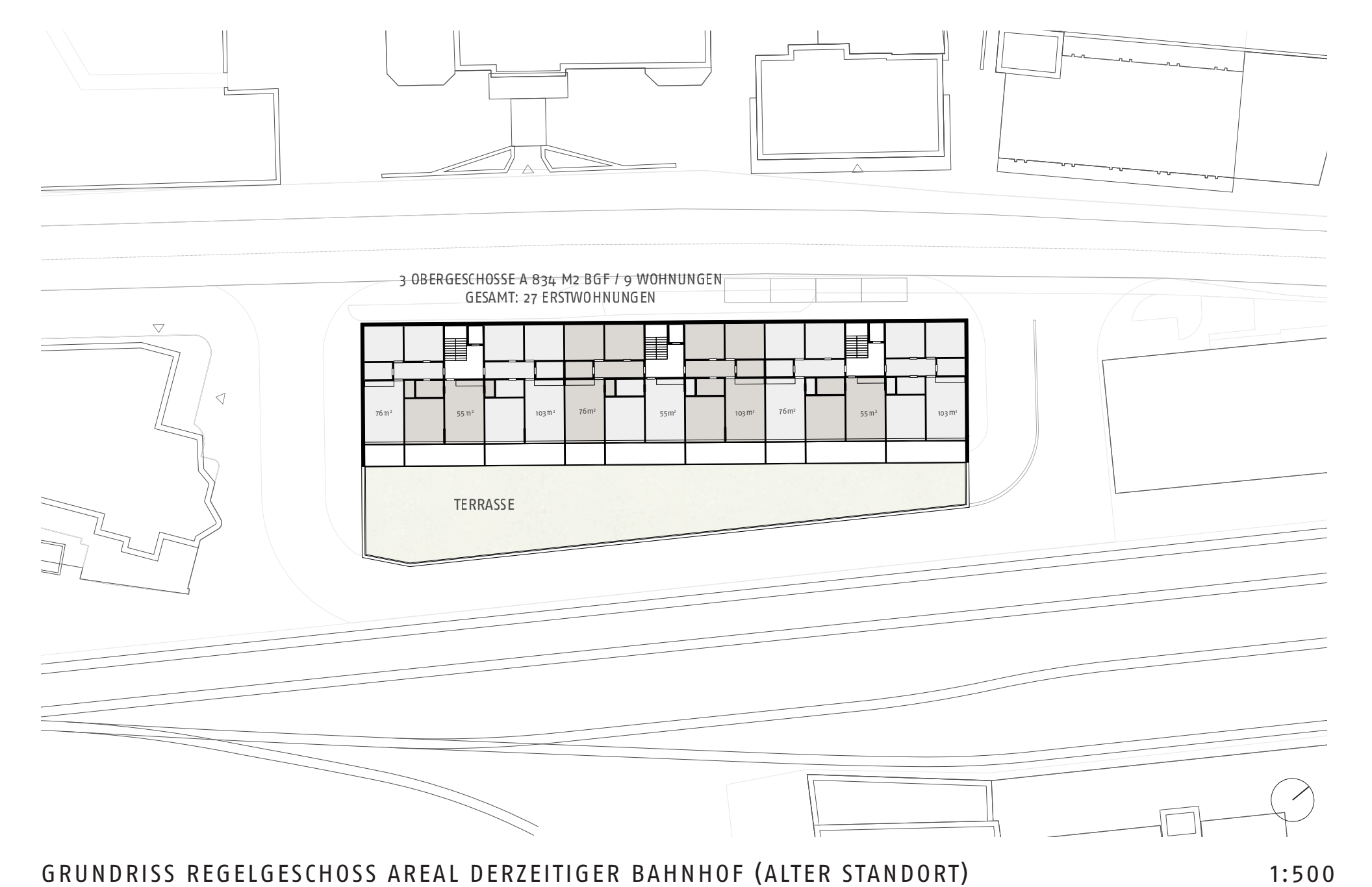
ERWEITERUNG HOTEL PARSENN (6 GESCHOSSE)	2122 m2 BGF
Erdgeschoss	467 m2 BGF
5 Obergeschosse a 331 m2 BGF	1655 m2 BGF

AREAL STÄDTISCHES WOHNEN	20792 m2 BGF (AZ 0.92)
Areal Bergbahnen	9920 m2 BGF (AZ 0.9)
Areal Konsum	10872 m2 BGF (AZ 0.93)

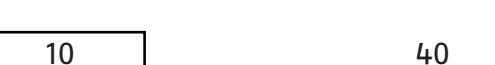
WOHN- UND GESCHÄFTSHAUS (4 GESCHOSSE)	4032 m2 BGF (AZ 1.6)
Erdgeschoss	1530 m2 BGF
3 Obergeschosse a 834 m2 BGF	1530 m2 BGF

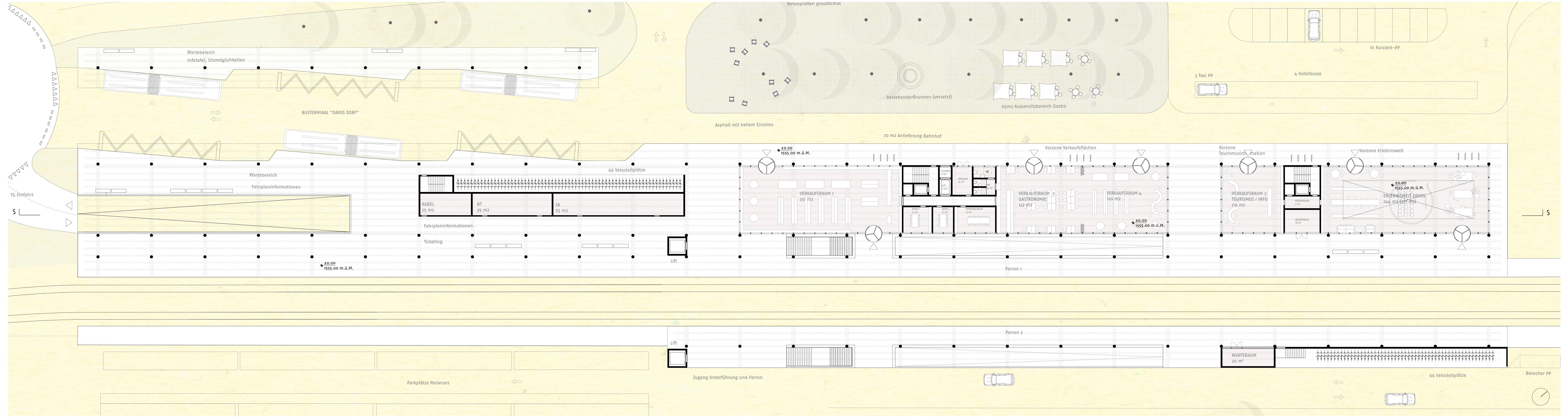
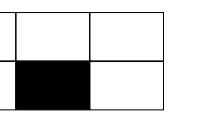


HOTELLERIE (1 GEBÄUDE A 8 GESCHOSSE)	
8 GESCHOSSE A 454 M2 BGF	3632 M2 BGF
GRUNDRISS REGELGESCHOSS HOTELLERIE	1:500
WOHNEN / BEWIRTSCHAFTETES WOHNEN (10 GEBÄUDE A 4 GESCHOSSE)	
4 GESCHOSSE A 429 M2 BGF	1716 M2 BGF
GRUNDRISS REGELGESCHOSS STÄDTISCHES WOHNEN	1:500

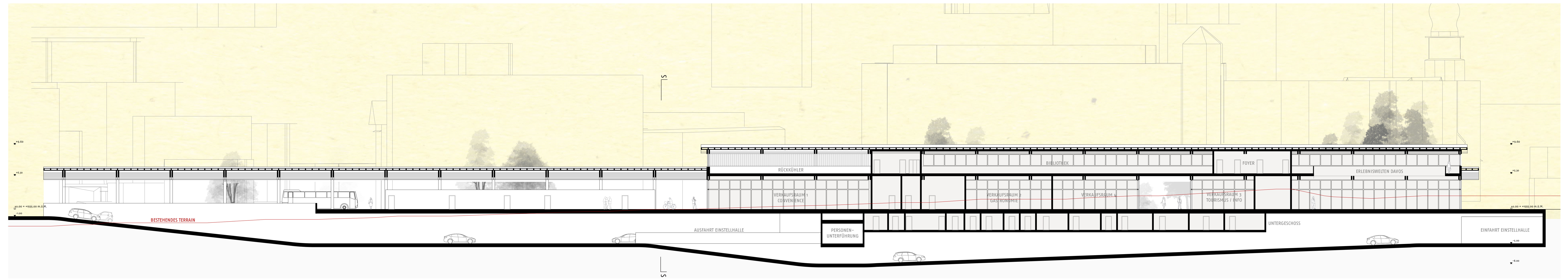


SCHNITT AREAL DERZEITIGER BAHNHOF 1:500





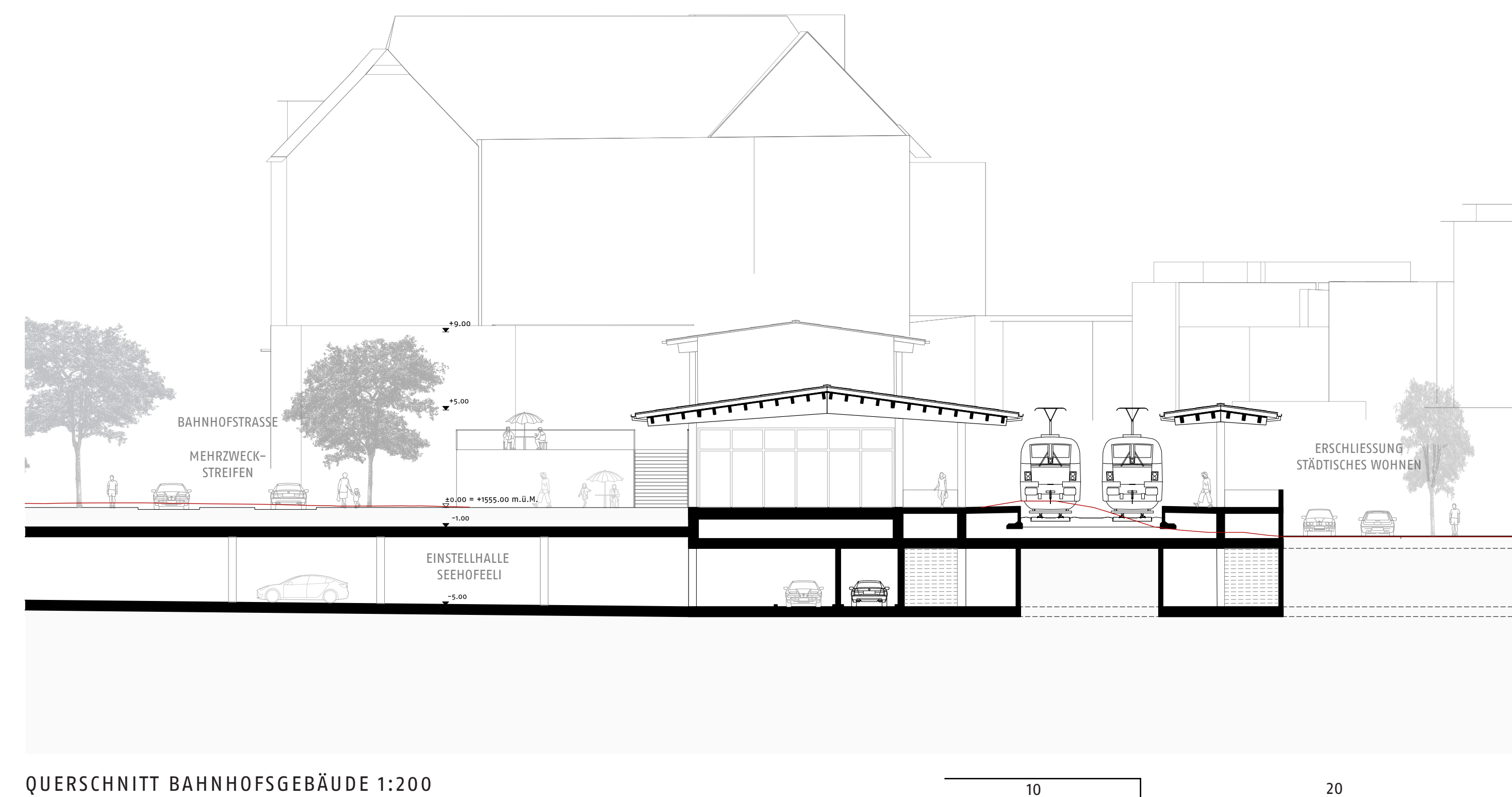
GRUNDRISS ERDGESCHOSS BAHNHOFSGEBÄUDE 1:200



LÄNGSSCHNITT BAHNHOFSGEBÄUDE / RAMPEN TIEFGARAGE 1:200

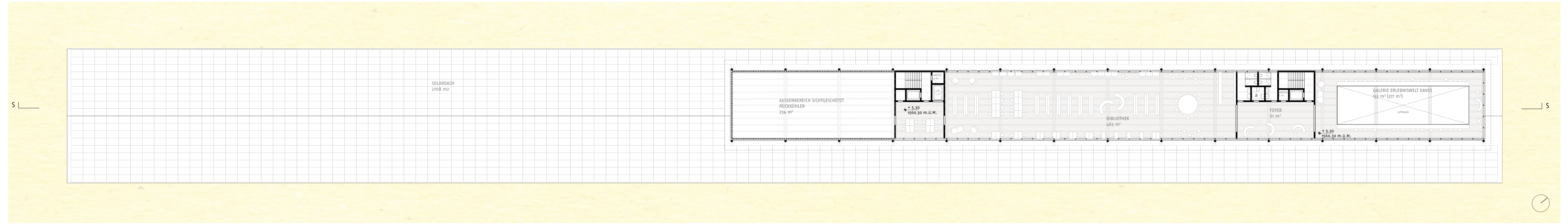
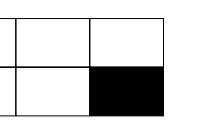
DAS BAHNHOFSGEBÄUDE

Das neue Bahnhofsgelände wird als flachgestrecktes Bauwerk angelegt und bildet den würdigen Auftakt des neuen Seehofseeli-Areals. Der langgestreckte Bau schliesst den Raum zum Landwasser hin ab und bildet so ein Vis-a-vis zur Promenade mit den markanten Gebäuden des Hotels Seehof und der Parsennbahn. Das im Geiste der «Suffizienz» konstruierte und komplett in Holz erbaute Gebäude bietet genügend Raum für die gewünschten Nutzungen und Perrons. Die im Erdgeschoss angeordneten Verkaufsräume, die Erlebniswelt Davos und die im «Dachtreter-Geschoss» angeordnete Bibliothek bilden ein neues Zentrum nicht nur für den Tourismus, sondern auch für die Bevölkerung von Davos. Der lange «Schlitten» des Hauptdaches wird zusätzlich mit zwei Perondächern ergänzt. Der im Westen der Anlage gelegene, gedeckte Busterminal verbindet optimal den Bahnhof der Rhätischen Bahn direkt mit den Perrons und ermöglicht so einen gedeckten, direkten Zugang zu den Haltekanten der Busse. Daneben befindet sich die wettergeschützte Abfahrtsrampe der Tiefgarage. Durch die Fussgängerampeln und Treppenanlagen werden Bahnhof und Tiefgarage direkt miteinander erschlossen, sodass die Verbindung zwischen öffentlichem und Individualverkehr optimal gewährleistet ist. Die Autoeinstellhalle bildet das Gelenk, das unterirdisch alle relevanten Nutzungsgruppen verbindet. Sei dies der direkte Zugang zu den Bahnen oder zu den umliegenden Hotels. So wird das neue Bahnhofsgelände zum ersten, nachhaltigen Baustein für die zukünftige, nachhaltige und innovative Stadtentwicklung in Davos.

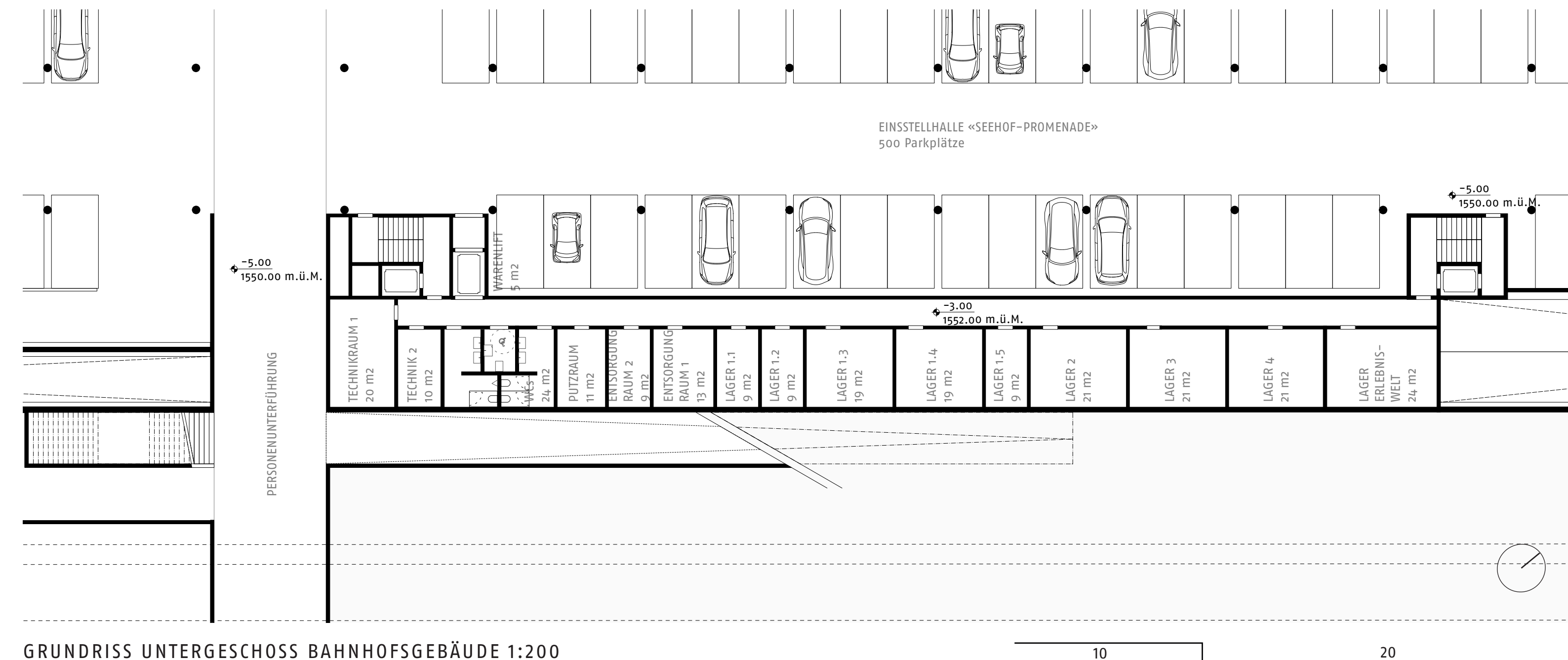


QUERSCHNITT BAHNHOFSGEBÄUDE 1:200

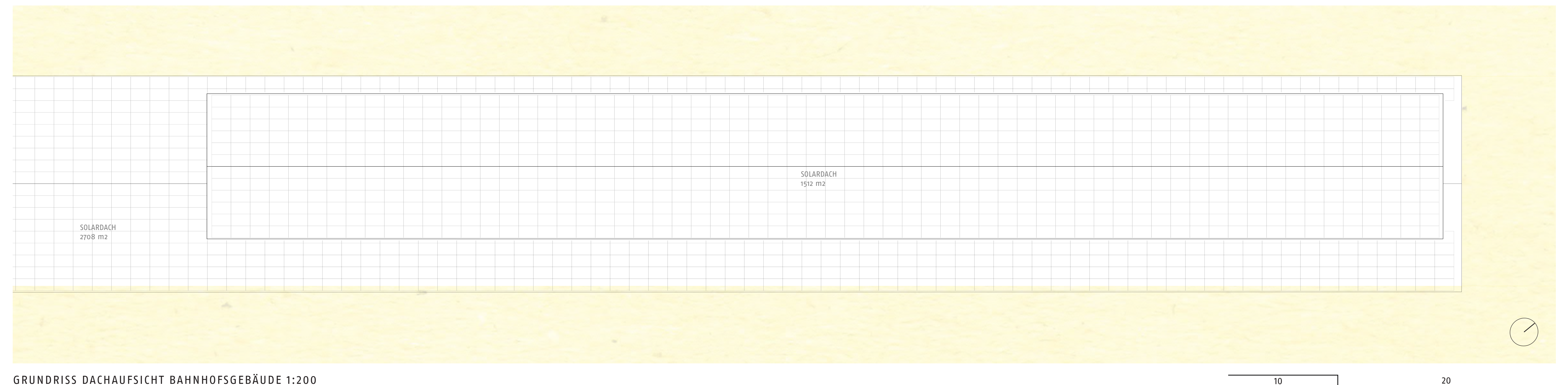




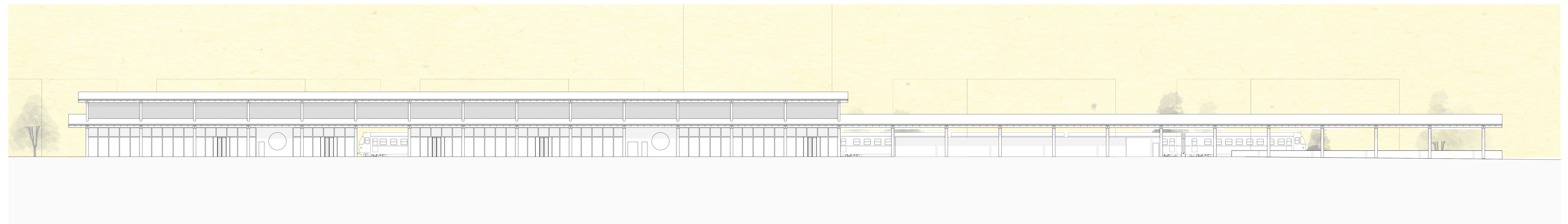
GRUNDRISS 1. OBERGESCHOSS BAHNHOFSGEBÄUDE 1:200



GRUNDRISS UNTERGESCHOSS BAHNHOFSGEBÄUDE 1:200



GRUNDRISS DACHAUFSICHT BAHNHOFSGEBÄUDE 1:200



ANSICHT BAHNHOFSGEBÄUDE 1:200

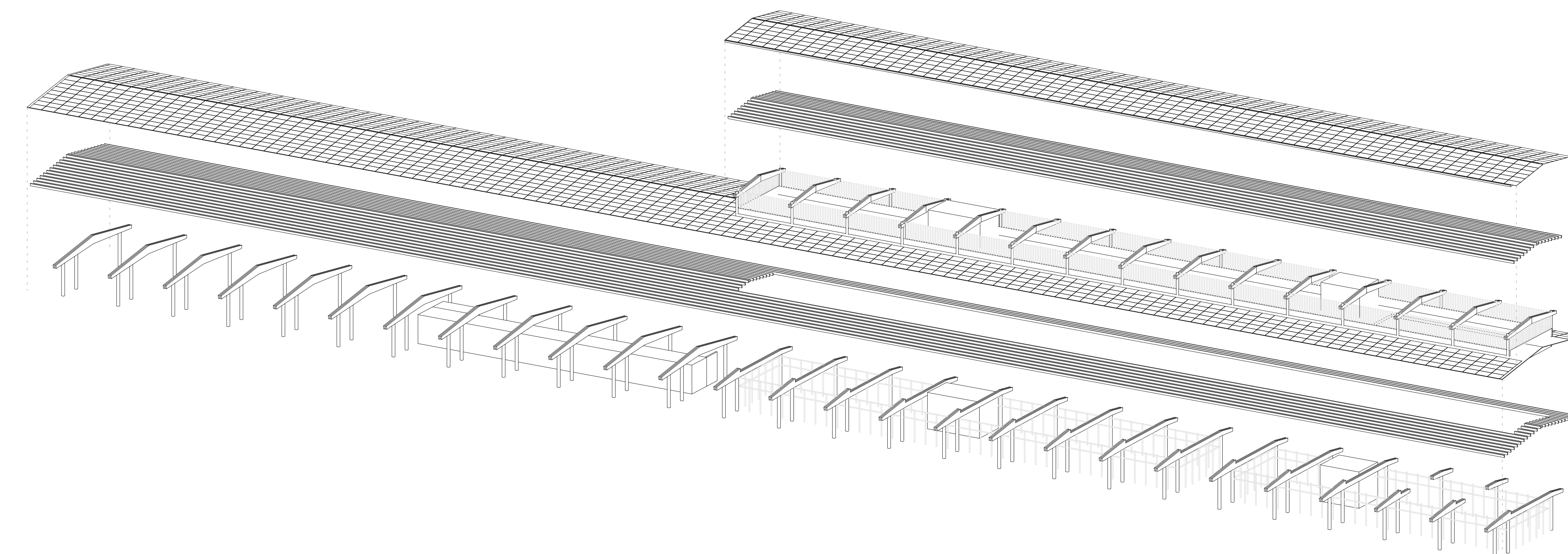
KONSTRUKTION

Konstruktiv kann das Bahnhofsgelände samt Dachstruktur als integraler Holzbau aus einheimischer Holzproduktion ausgeführt werden. Als Primärstruktur, in Querrichtung über 10 Meter spannend, werden im Bereich des Dachreiters-Geschosses horizontale Zwillingsbinder (BSH 2 x 960 x 240 mm) und im Bereich des Schutzdecks unterspannte Zwillingsbinder auf eingeschliffene Rundholzstützen (Durchmesser 400 mm) gesetzt und mit Passbolzen verbunden. Darauf folgt quer dazu als Sekundärstruktur, knapp 8 Meter spannend, die Verlegung vorgefertigter Rippenplatten, bestehend aus Rippen (BSH 200 x 400 mm, alle 1.55 m) und darüberliegender Mehrschichtplatte (Stärke 140 mm), die kraftschlüssig miteinander verbunden sind. Diese reine Holzkonstruktion als Trockenbau kann durch jede ortsansässige Zimmerei erstellt werden. Die hohen Stückzahlen gleicher Elemente, die vielen Wiederholungen und einfachen konstruktiven Details, grösstenteils vorfabriziert, senken die Baukosten und verkürzen die Bauzeit erheblich.

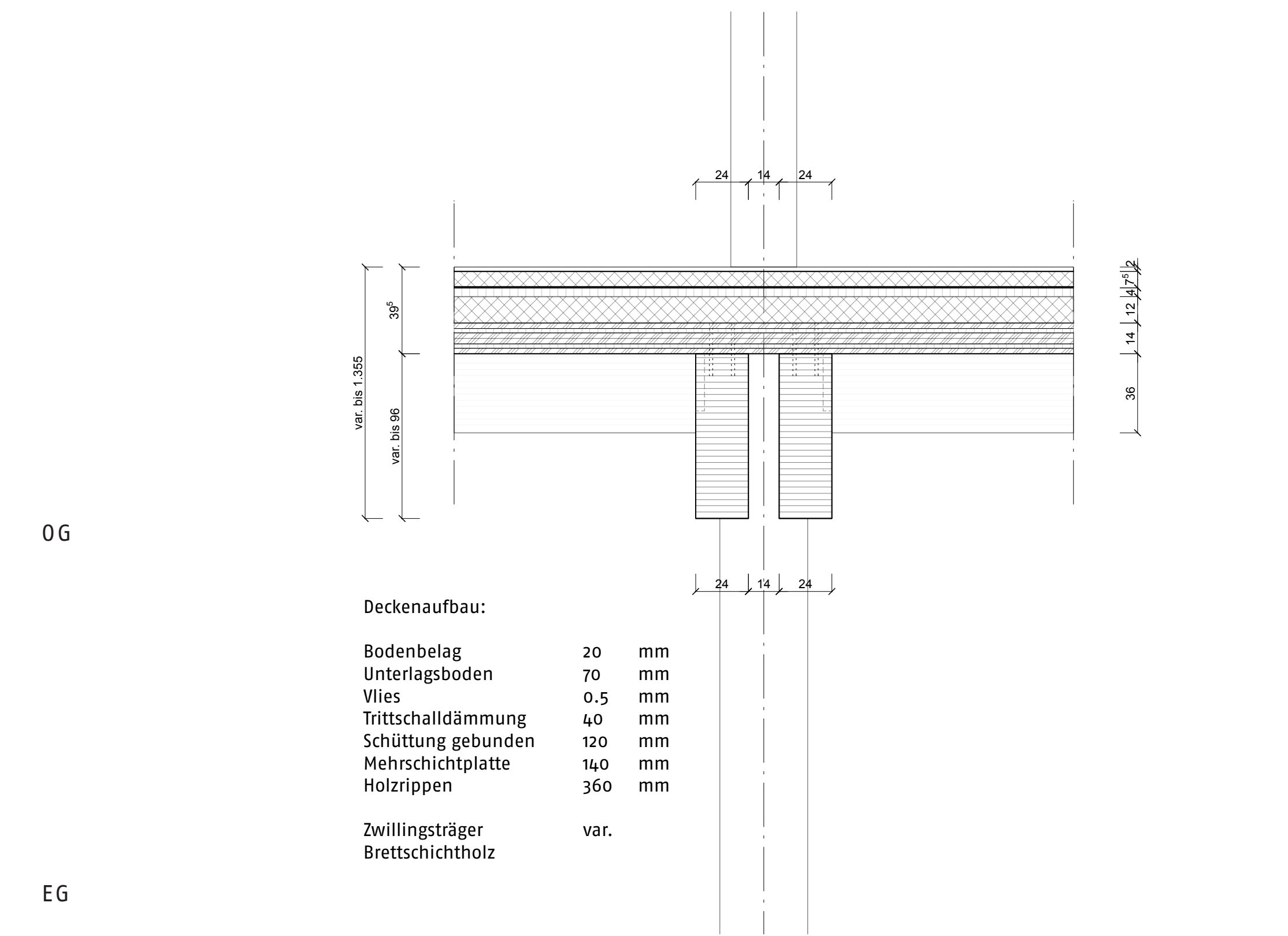
Die vorgeschlagene Konstruktion generiert einen riesigen, langen Raum, der beliebig nach den Bedürfnissen unterteilt werden kann. Ebenfalls können die verschiedenen Geschossebenen durch Weglassen von Rippenelementen vertikal miteinander verbunden werden. Die gesamte Konstruktion des Bahnhofsgeländes erfüllt die heutigen Anforderungen an die Kreislaufwirtschaft und die Einsparung von CO₂. Darauf kann dann der weitere Boden- oder Dachaufbau erfolgen, ebenso wie der Ausbau der Decken- oder Dachunterseite mit Akustikverkleidung (z.B. Knauf Organic Twin so). Die Fassaden samt integrierten Fenstern werden ebenfalls aus gut gedämmten Elementen in Ständerbauweise vorgefertigt. Ebenfalls präfabriziert werden vollflächige Verglasungen (Posten-Riegel-Systeme). Sämtliche Dachflächen werden vollflächig ausgebildet als Photovoltaik-Dach (z.B. das vollflächige PV-System Eternit)

Die Tiefgarage

Die Tiefgarage wird nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten mit einem optimalen Raster von 8.40m x 8.40m und entsprechend schlanken Decken und Bodenplatten geplant. Die Aussenwände sind 25cm stark und vorfabrizierte Schleuderbetonstützen (Parcova Sacac 27cm x 48cm) nehmen die verschiedenen Lasten aus Erdauflastung, Verkehr und Schnee auf. Die gut ins Gelände eingepasste Tiefgarage, mit einem Gefälle gegen den neuen Bahnhof hin, erschliesst schwellenlos den Passenbahnbereich mit dem Bahnhofsbereich. Durch diese Anpassungen an Gelände können die Auszubovolumen stark reduziert werden. Bis auf eine kleine Unterquerung der Fussgänger- und Veloverbindung liegt die Tiefgarage über der Grundwasserkote, so dass mit einer günstigen «weissen Wanne» die Abdichtung erfolgen kann.



EXPLOSIONSZEICHNUNG KONSTRUKTION



Deckenaufbau:	
Bodenbelag	20 mm
Unterlagsboden	70 mm
Vlies	0.5 mm
Trittschalldämmung	40 mm
Schüttung gebunden	120 mm
Mehrschichtplatte	140 mm
Holzrippen	360 mm
Zwillingsträger	var.
Brettschichtholz	

KONSTRUKTIONSDETAIL KNOTENPUNKT