

Bebauungsplan Rothenburg Station Ost

Leitbild: Architektur / Freiraum mit Pflanzliste

Vorlage für die kantonale Vorprüfung und das Mitwirkungsverfahren

Vom Gemeinderat verabschiedet am 23. Oktober 2014

Anhang 2 SBV



Öffentliche Auflage vom xx.xx.xx bis xx.xx.xx

- Teil 1** Leitbild Architektur
- Teil 2** Leitbild Freiraum mit Pflanzliste

Teil 1: Inhaltsverzeichnis

1	Städtebauliches Konzept	4
1.1	Herleitung und übergeordnete Idee	4
1.2	Städtebauliche Strategie	6
1.3	Nutzungsverteilung	9
1.4	Freiräume	10
2	Bebauungsplan	12
3	Architektonische Prinzipien	12
3.1	Farbigkeit, Erscheinung und Wirkung	12
3.2	Hochhaus	12
3.3	Die Innenhöfe	13
3.4	Die Sockelgeschosse	13
4	Katalog der Baubereiche	14
4.1	Baubereich A	14
4.2	Baubereich B	16
4.3	Baubereich C und D	18

1 Städtebauliches Konzept

1.1 Herleitung und übergeordnete Idee

1.1.1 Bisherige Entwicklung

Das Arbeitsgebiet im Bereich von Rothenburg Station hat sich gesamthaft mit Ausnahme des Bahnhofareals im Laufe der letzten 40 Jahre stark entwickelt. Die Ansiedlung grosser Tanklager im Bereich des Hasenmooses und grösserer Produktions-, Logistik und Dienstleistungsunternehmen im Bereich Waligen – Rothenburg Station haben den bis anhin ländlich geprägten Ort verändert. Der ländlich geprägte Charakter hat sich in ein Gewerbe- und Industriekonglomerat durch den Bau unterschiedlichster nutzerdominierter Bebauungsmuster verwandelt, in dem bis heute ein übergeordnetes städtebauliches Regelwerk fehlte. Die Spuren der frühen Geschichte sind heute noch in Form des alten Bahnhofgebäudes und des benachbarten Bauernbetriebes „Gibel“ sichtbar. Mit der Eröffnung des neuen Anschlusses an die Autobahn A2 im Jahre 2011 hat das Gebiet auch für den Kanton ein strategisches Gewicht erhalten und ist im Rahmen der kantonalen Richtplanung zum Entwicklungsschwerpunkt (ESP) erklärt worden.



Abb. Altes Bahnhofgebäude



Abb. Aussicht, im Vordergrund Bauernbetrieb „Gibel“

1.1.2 Transformationsprozess zu einer neuen Identität

Die beabsichtigte Ansiedlung neuer Firmen im Rahmen des ESP des Kantons auf der Ostseite der Bahngelise bietet für die Gemeinde und den Ort die grosse Chance, den Transformationsprozess aktiv zu gestalten und für Rothenburg Station ein neues Selbstverständnis und eine neue Identität zu entwickeln. Die punkto Visibilität ausgesprochen gute Lage bietet das einmalige Potential, zwischen den beiden Nord-Süd-Achsen der Autobahn und der Bahnlinie, neue Gebäudestrukturen und Freiräume zu realisieren, welche einen hohen Wiedererkennungswert erlangen und in hohem Masse identitätsbildend sind. Bei übergeordneter Betrachtung kann das Gebiet von Rothenburg Station zum neuen nördlichsten Stadttor des übergeordneten städtischen Wahrnehmungsraums von Luzern werden.



Abb. Schwarzplan Bestand heute



Abb. Schwarzplan Projekt

1.1.3 Der neue Bahnhof – als nördlichstes Stadttor

Die Transformation des Ortes führt zwangsläufig auch zu einer neuen Definition des Bahnhofs mit seinen wichtigen Funktions- und Bewegungsräumen. Busbahnhöfe auf beiden Seiten der Bahnlinie vervollständigen die wachsende Bedeutung des Verkehrsknotenpunktes. Das Hauptmerkmal des neuen Bahnhofs bildet das Hochhaus.



Abb. Modellfoto des gesamten Areals Rothenburg Station

1.2 Städtebauliche Strategie

1.2.1 Bahnhof in seiner Bedeutung stärken

Der heutige Bahnhof ist weit auseinandergezogen, unübersichtlich und umständlich organisiert. Eine neue Geleise-Unterführung für Fussgänger soll den Ost- und den Westteil des neuen Bahnhofplatzes verbinden und aufwerten. Durch die neuen flankierenden Gebäude auf der Ost- und Westseite entsteht ein Wahrnehmungsraum, der alle Funktionalitäten und Wegeverbindungen eines Bahnhofes auf einen vernünftigen Raum zusammenfasst und konzentriert. Die erhaltenswerten ehemaligen Bahnhofgebäude werden als Zeugen einer vergangenen Zeit in die Neugestaltung mit einbezogen. Erdgeschossnutzungen, welche auf die alltäglichen Bedürfnisse der Passanten ausgerichtet sind, sollen die Attraktivität des Bahnhofs steigern. Das Hochhaus steht als selbstbewusstes Symbol für die neue Identität. Mit seinen rund 54 m bildet es den eigentlichen Mittelpunkt des neuen Bahnhofareals von Rothenburg Station.

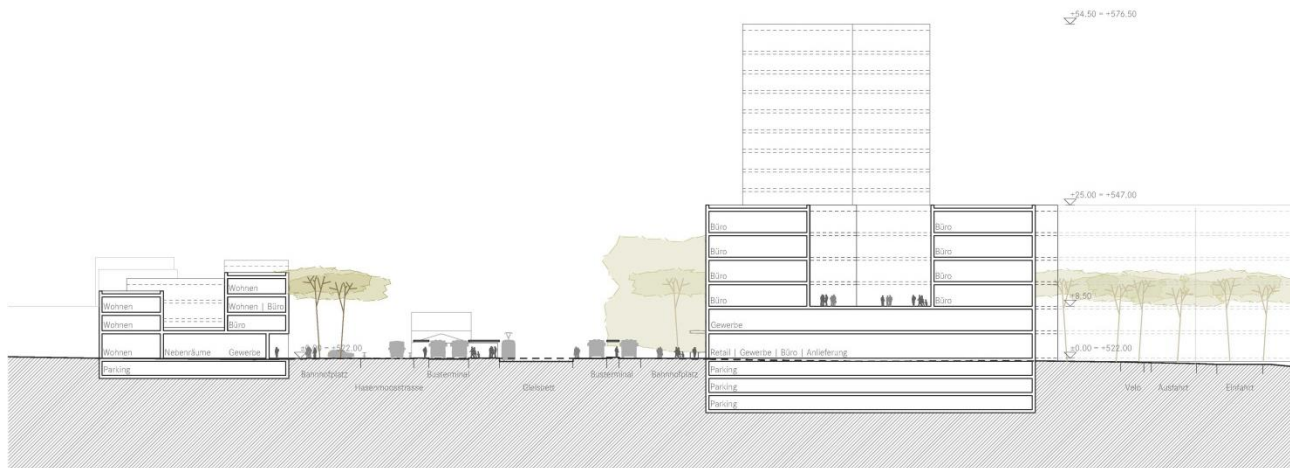


Abb. Schnitt durch die den Bahnhof begrenzenden Gebäude

1.2.2 Dichte und ordnende Struktur

Die Baukörper, in vier Baubereiche aufgeteilt, reagieren mit ihren Volumen und Freiräumen auf die beiden prägenden Verkehrsachsen – die Bahnlinie und die Wahligenstrasse. Zu beiden Seiten hin ist dadurch eine Adressbildung möglich. Dazu wird ein entsprechender Freiraum zur Wahligenstrasse, der auch als Abstellplatz für Autos genutzt werden kann, aufgespannt. Der Platz versteht sich als Pendant zum neuen Bahnhofplatz. Alle Gebäude mit Ausnahme des Hochhauses sollen die laut Gesetz maximal mögliche Gebäudehöhe von 25m möglichst ausschöpfen, um eine angemessene Dichte des Areals zu erreichen.

Zur Bahnseite werden die Gebäude auf eine parallel zu den Schienen laufende Baulinie gesetzt, welche sich im Bereich des Bahnhofplatzes verengt und so eine räumliche Dramaturgie – eine Torsituation – erzeugt. Das hohe Bürogebäude am Bahnhofplatz verstärkt die Bedeutung des neuen Ortes zeichenhaft, jedoch in ausbalanciertem Mass. Der Bahnhofplatz spannt sich von der Ostseite des Bahnkörpers zur Westseite auf. Auf dem neuen Bahnhofplatz erhält das alte Bahnhofgebäude eine neue Präsenz als Reminiszenz an vergangene Zeiten.

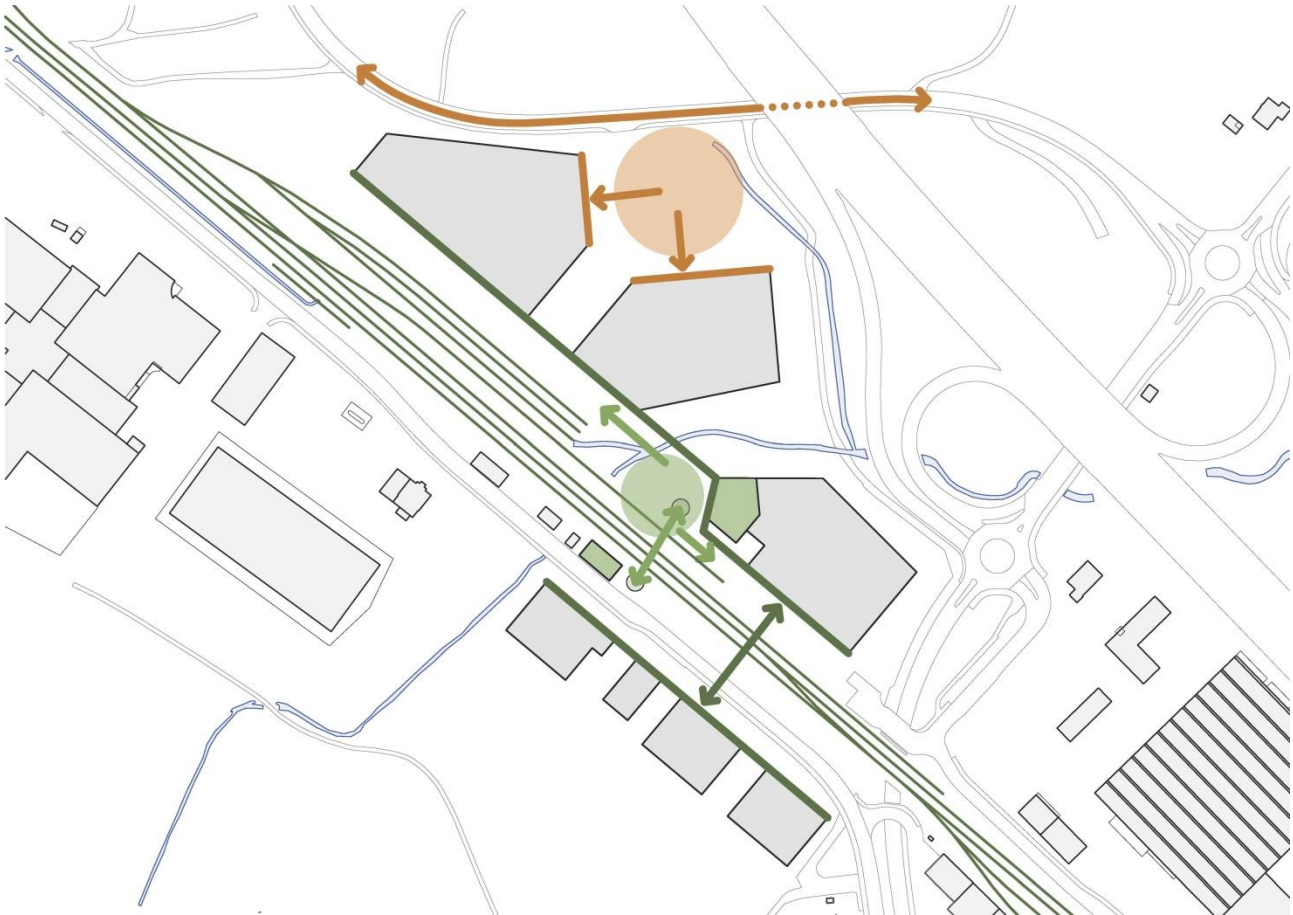


Abb. Städtebauliches Konzept

1.2.3 Baubereiche mit hoher innerer Flexibilität und vielschichtigen Nutzungsmöglichkeit

Auf den Baubereichen sollen Gebäude realisiert werden, welche auf die vielschichtigen Bedürfnisse künftiger Nutzer eingehen. Die Bauträger sind angehalten, entsprechend flexible Strukturen zu schaffen, welche auf die sich verändernden Märkte auch in Zukunft reagieren können. Jeder Baubereich wird im Erdgeschoss von einem Erschliessungsring umgeben, damit auch aus logistischer und erschliessungstechnischer Sicht die grösstmögliche Flexibilität sichergestellt ist.

1.2.4 Etappierung

Bei den relativ grossen Flächen, welche in den jeweiligen Baubereichen realisiert werden können, ist von einem möglicherweise längeren Entwicklungshorizont auszugehen. Um jedoch die gewünschte städtebauliche Wirkung der Gebäude möglichst früh zu ermöglichen, ist bei einer Realisierung der Volumen in Etappen darauf zu achten, dass die Gebäudeteile, wenn immer möglich, in der maximal möglichen Gebäudehöhe realisiert

werden. Aus übergeordneter Sicht wäre es wünschenswert, wenn Gebäude zuerst entlang der städtebaulich wichtigen Kanten (Baulinie 1 gem. Bebauungsplan) realisiert würden.

1.3 Nutzungsverteilung

1.3.1 Baubereiche A und B

Ausgehend vom kantonalen Richtplan sollen in den Gebäuden auf den Baubereichen A und B hauptsächlich industrielle Betriebe, gewerblich tätige Unternehmen, Dienstleistungsunternehmen und Büronutzungen angesiedelt werden. Der gemeinsame und publikumswirksame Empfangsplatz an der gut frequentierten Wahligenstrasse bildet die Voraussetzungen dafür, dass hier auch beschränkt Hotel-, oder Gastronutzungen möglich sein könnten. Die an diesem repräsentativen Platz angesiedelten Nutzungen sollen den Platz aktivieren und beleben.

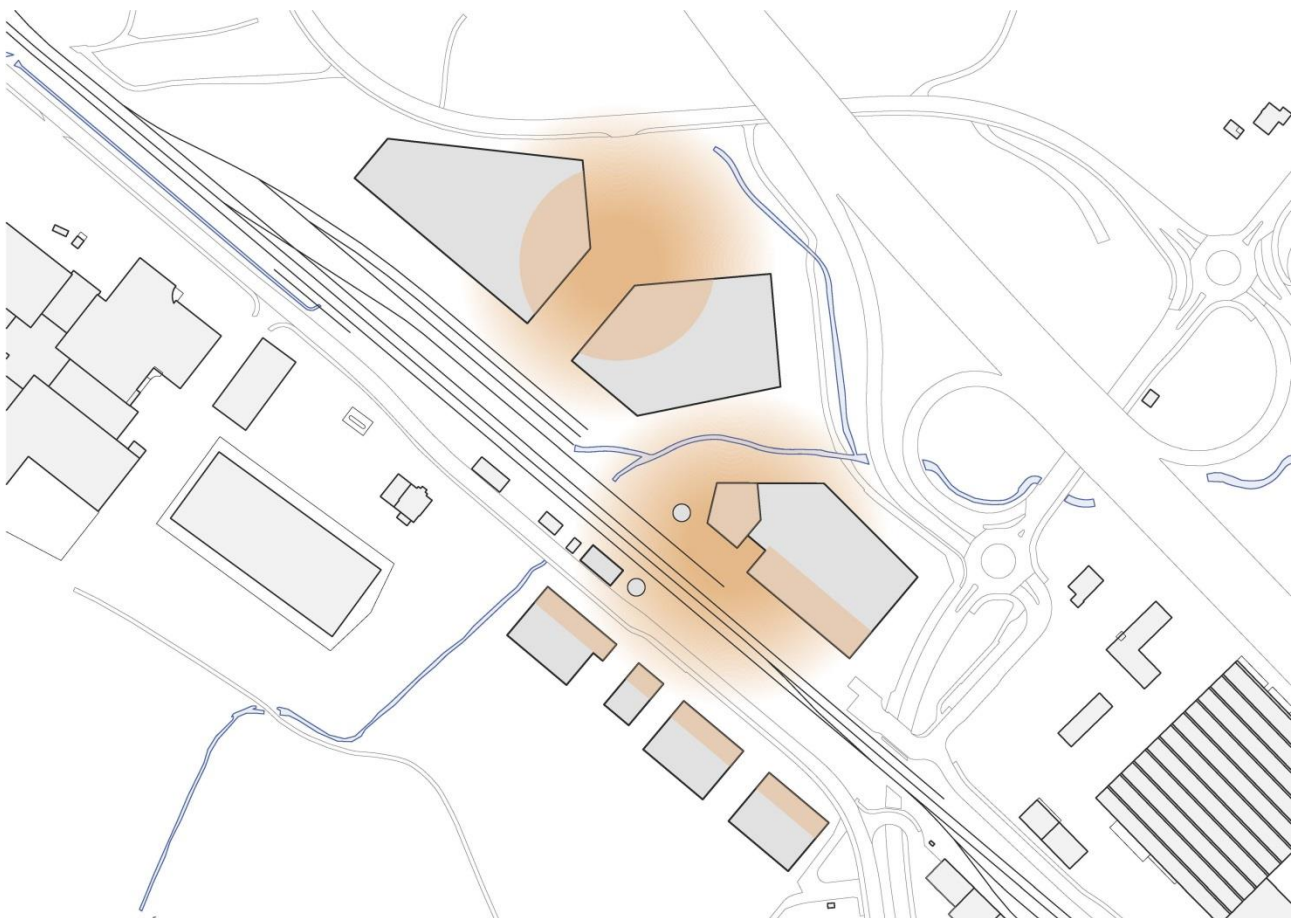


Abb. Nutzungsverteilung: EG mit Öffentlichkeit wirksamen Nutzungen, OGs flexibel nutzbar

1.3.2 Baubereich C – Hochhaus

Das Erdgeschoss des Hochhauses soll öffentlich zugänglich sein und die Nutzung des vorgelagerten Bahnhofes mit einbeziehen und beleben. Hier einen Detaillisten oder ein Café zu etablieren wäre erstrebenswert und würde die Aufenthaltsqualität des Bahnhofplatzes bereichern. In den Obergeschossen sind Dienstleistungsflächen und Büronutzungen vorgesehen, welche das Haus nach aussen repräsentieren. Eine flexible Konzeption der Struktur des Hauses und der haustechnischen Komponenten wäre wünschenswert. Damit wäre die Grundlage geschaffen, dass das Gebäude auf verändernde Markt- und Nutzungsbedürfnisse reagieren kann. Auf Grund der repräsentativen Lage des Hochhauses und der Visibilität auch bei Nacht, ist der Beleuchtung des Gebäudes und der dabei entstehenden Nahwirkung auf das Areal aber auch der Fernwirkung besondere Beachtung zu schenken.

1.3.3 Baubereiche D

Der Baubereich D kann mit dem Hochhaus zusammen eine Nutzungseinheit bilden. Im Erdgeschoss sollen wenn möglich Nutzungen angesiedelt werden, welche den Bahnhofplatz beleben und darüber hinaus entlang der Bahngleise den Freiraum aktivieren. Dabei sollen auch kleinere Nutzungseinheiten berücksichtigt werden.

1.4 Freiräume

Die Themen des Freiraums stehen im Spannungsfeld der naturbelassenen Landschaft, der hoch funktional geprägten Gestaltung des Dienstleistungs- und Gewerbeareals und der überregionalen Verkehrsachsen. Übergeordnet verbinden und vernetzen die beiden Freiraumbereiche entlang der beiden Bachläufe das Areal mit dem Umland. Das Nebeneinander dieser stark unterschiedlichen Freiraumausprägungen beinhaltet ein besonderes Potential, welches es auszuschöpfen und zu entwickeln gilt. Ergänzend dazu sollen auf den Baubereichen grosse zusammenhängende Innenhöfe von hoher räumlicher Qualität entstehen

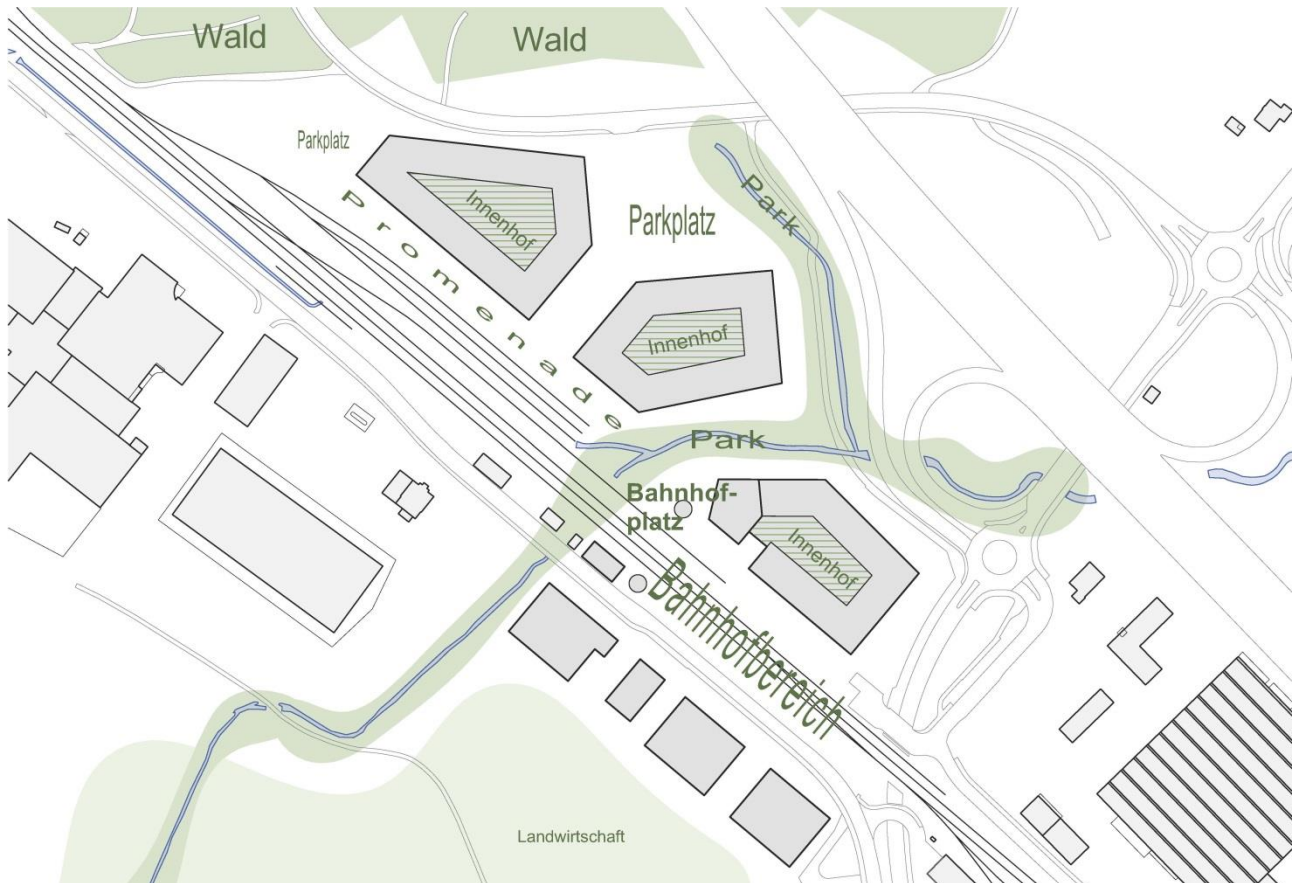


Abb. Freiräume

1.4.1 Der Bahnhofplatz

Die Baubereiche C und D definieren den Bahnhofsbereich auf der östlichen Seite. Das Erdgeschoss des hohen Gebäudes soll öffentlich zugänglich sein. Der Bahnhofplatz erstreckt sich von der neuen Brücke über den Buzibach bis zur südöstlich gelegenen Bahnbrücke welche die Stationsstrasse überquert. Der wahrgenommene Mittelpunkt des östlichen Bahnhofplatzes befindet sich im Bereich des Hochhauses. Hier kulminiert eine Vielzahl von Funktionen: Ein- und Austritt der Fussgängerunterführung, erweiterter Nutzungsraum der öffentlichen Erdgeschossnutzung des Hochhauses, Anfangs- und Endpunkt der Fussgängererschliessungsachse für die Baubereiche A und B sowie der Zugang zum gestalteten Freiraum entlang des Buzibachs. Der Bahnhofplatz soll entsprechend seiner Bedeutung in einer hohen räumlichen und gestalterischen Qualität ausgestaltet sein. Die Elemente der gedeckten Fussgängerunterführung sollen aus einer Hand entwickelt werden. Die sichtbaren Elemente dieser Unterführung bilden das „Schmuckstück“ des Platzes und sind entsprechend zu detaillieren und zu materialisieren. Die Konzeption und Ausgestaltung der südöstlich davon gelegenen Busstationen soll in ihrem Ausdruck im Vergleich zur Unterführung wesensähnliche Charaktereigenschaften aufweisen. Der repräsentative Stellenwert des Bahnhofplatzes soll mit einer angemessenen Beleuchtung auch in der Nacht sichergestellt sein.

2 Bebauungsplan

Der vorliegende Bebauungsplan sichert und definiert die übergeordnete Freiraumfigur, die Gesamt- und Feinerschliessung und die Bebaubarkeit der einzelnen Baubereiche. Die Bebauungsregeln sind für die verschiedenen Baubereiche jeweils spezifisch ausformuliert und weisen je nach Lage einen grösseren oder kleineren Grad an Flexibilität in Bezug auf die Regeldichte auf.

3 Architektonische Prinzipien

Das architektonische Leitbild basiert auf dem Bebauungsplan „Rothenburg Station Ost“ und präzisiert das städtebauliche Konzept in den Bereichen Volumetrie, Gliederung, Massstäblichkeit, Einordnung und Materialisierung.

3.1 Farbigkeit, Erscheinung und Wirkung

Das gesamte Areal soll eine übergeordnete atmosphärische Qualität erhalten. Dabei soll auf eine stimmige Gesamtwirkung des gesamten Ensembles geachtet werden. Kein Gebäude soll übermässig in den Vordergrund treten. Bei der Entwicklung der Farbigkeit und des damit verbundenen Ausdrucks der Gebäudekomplexe sollen Themen des Ortes und der damit verbundenen Farben berücksichtigt werden. Damit sind Themen wie zum Beispiel der Bahndamm mit allen Elementen der Geleisanlagen, oder die umgebende Natur mit ihren erdigen Farbtönen gemeint. Die Fassaden sollen gegliedert und die Öffnungen wohl proportioniert sein. Stahl, Beton, Glas oder Stein sind die folgerichtigen Materialien, um den gewünschten Ausdruck der Volumen zu erzielen. Ergänzend dazu können auch Putzflächen eingesetzt werden. Diese sind jedoch nur als Intarsien erlaubt und in grossflächiger Anwendung unerwünscht.



Abb. Ansicht Baubereiche A bis D

3.2 Hochhaus

Das Hochhaus bildet den neuen Landmark an der stark frequentierten Nord-Süd Achse der Bahn und Autobahn. Als Merkpunkt und Bedeutungsträger ist das Haus der wichtigste Repräsentant des Ortes und entspre-

chend in einer hohen architektonischen Qualität zu konzipieren und zu realisieren. Auf eine rhythmische Gliederung der Fassade wird grossen Wert gelegt. Das Haus soll grundsätzlich einen hohen Glasanteil erhalten. Der Ausgestaltung des obersten Abschlussgeschosses ist besonderes Augenmerk zu schenken.

3.3 Die Innenhöfe

Die Innenhöfe, spannen im Innern der Baubereiche oasenartige Inseln und begehbare Grünbereiche mit Aufenthaltsqualitäten von hoher Qualität auf. Sie sollen grosszügig dimensioniert und zugänglich sein. Ihre Geometrie kann jedoch verändert werden, solange die Gesamtfläche dieses Freiraums gewahrt bleibt. Der Innenhof kann den Nutzungsring durchstossen, sich bis an die äussere Fassade ausdehnen und die Fassade dabei sequentiell öffnen. So werden spannungsvolle Ausblicke und Querbezüge über den Innenhof in die Landschaft ermöglicht. Die Innenhöfe sind auch aus lärm-, und belichtungstechnischer Sicht wichtige Funktionalräume. So darf der Hof bei einer Etappierung mit einem möglichst transparenten Zwischenelement abgeschlossen werden. Die Zwischenelemente können auf alle Geschosse angewendet werden, raumhaltig sein und zum Beispiel als Zusatzererschliessung (Gangway) genutzt werden. Sie dürfen aber nicht breiter als 6 m (Aussenmass) ausgeführt werden. Wird bei der Bebauung der Baubereiche darauf verzichtet, die ersten beiden Geschosse über den gesamten Baubereich zu bebauen, so soll der Innenhof auf Erdgeschossniveau ausgebildet werden.



Abb. Analogiebilder Gewerbehaus Noerd, Zürich-Oerlikon

3.4 Die Sockelgeschosse

Die Sockelgeschosse entlang der Baulinie 1 sollen einen hohen repräsentativen Charakter erhalten. Die Gestaltung und Materialisierung soll dabei eine Interaktion zwischen Menschen im Inneren des Gebäudes und Passanten ausserhalb des Gebäudes ermöglichen. Eine hohe Transparenz ist erwünscht. Im Falle einer Büronutzung bis ins Erdgeschoss, sind freie Erdgeschosse möglich.

4 Katalog der Baubereiche

Alle auf den Folgeseiten dargestellten Zeichnungen sind nicht massstäblich und haben orientierenden Charakter.

4.1 Baubereich A

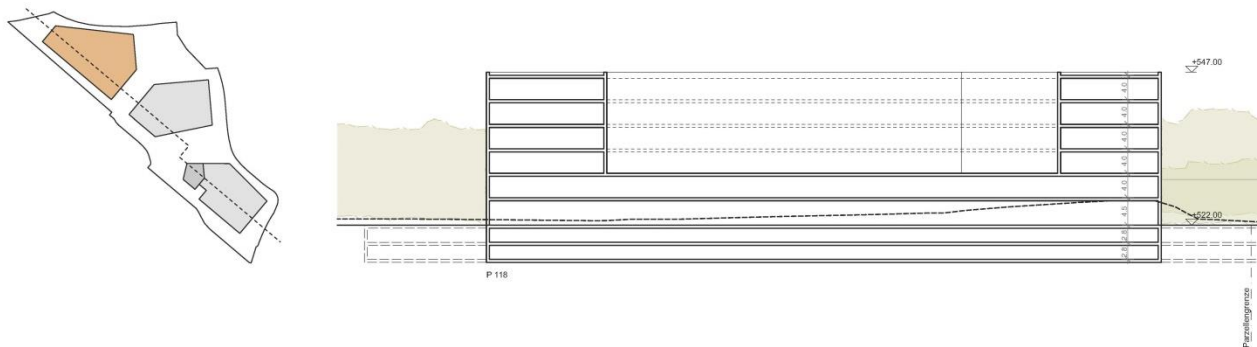


Abb. Baubereich A, Schnitt mit Mischnutzung

4.1.1 Grundidee/ Lage

Das Gebäude im Baubereich A besetzt den nördlichsten Raum des Planungsbereichs zwischen Bahngleisen und Wahligenstrasse. Es bildet durch seine Lage direkt neben dem Wald – in Abhängigkeit der Bewegungsrichtung – den Auftakt oder Endpunkt der neuen Bebauung um den Bahnhof Rothenburg Station Ost. Neben den beiden Frontfassaden im Norden und Südwesten entlang der Verkehrsachsen, besitzt das Gebäude eine weitere wichtige Fassade, welche als Ostfassade orthogonal zur Nordfassade des Baubereichs B steht. Gemeinsam bilden diese beiden wichtigen Fassaden den aussenräumlichen Empfangsbereich (Parkplatz an der Wahligenstrasse) der Baubereiche A und B als Pendant zum Bahnhofplatz.

4.1.2 Nutzung

Der Standort eignet sich gut für Gewerbe, Dienstleistungen und Büronutzungen. Das Erdgeschoss soll möglichst öffentliche Nutzungen beinhalten – dies vor allem im Bereich, welcher sich zum Empfangsraum (Parkplatz) hin ausrichtet. Aufgrund der lärmexponierten Lage zwischen Autobahn und Bahnlinie sind in diesem Bereich nur betriebsbedingte Wohnungen möglich.

4.1.3 Baukörper

Die Grösse des Baubereichs ermöglicht eine Vielzahl an Nutzungsvarianten, die wiederum eine Vielzahl von Erscheinungsformen hervorruft. Fixiert sind die äusseren Baulinien. Die innere Gliederung und die Struktur des Gebäudes werden durch die zukünftige Nutzung bestimmen.

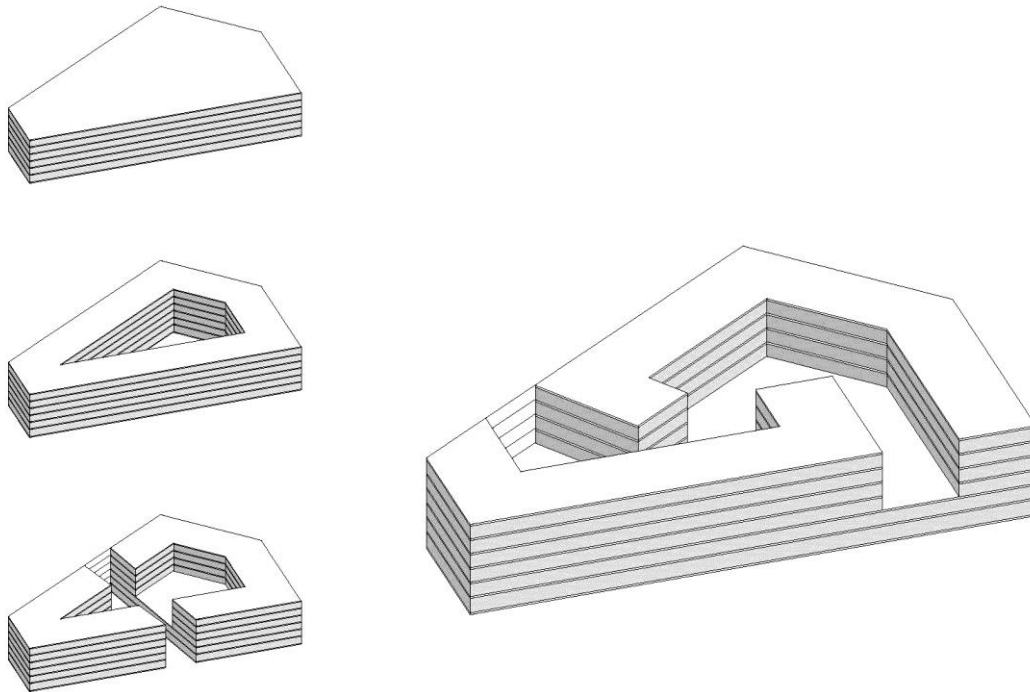


Abb. Nutzungsvarianten

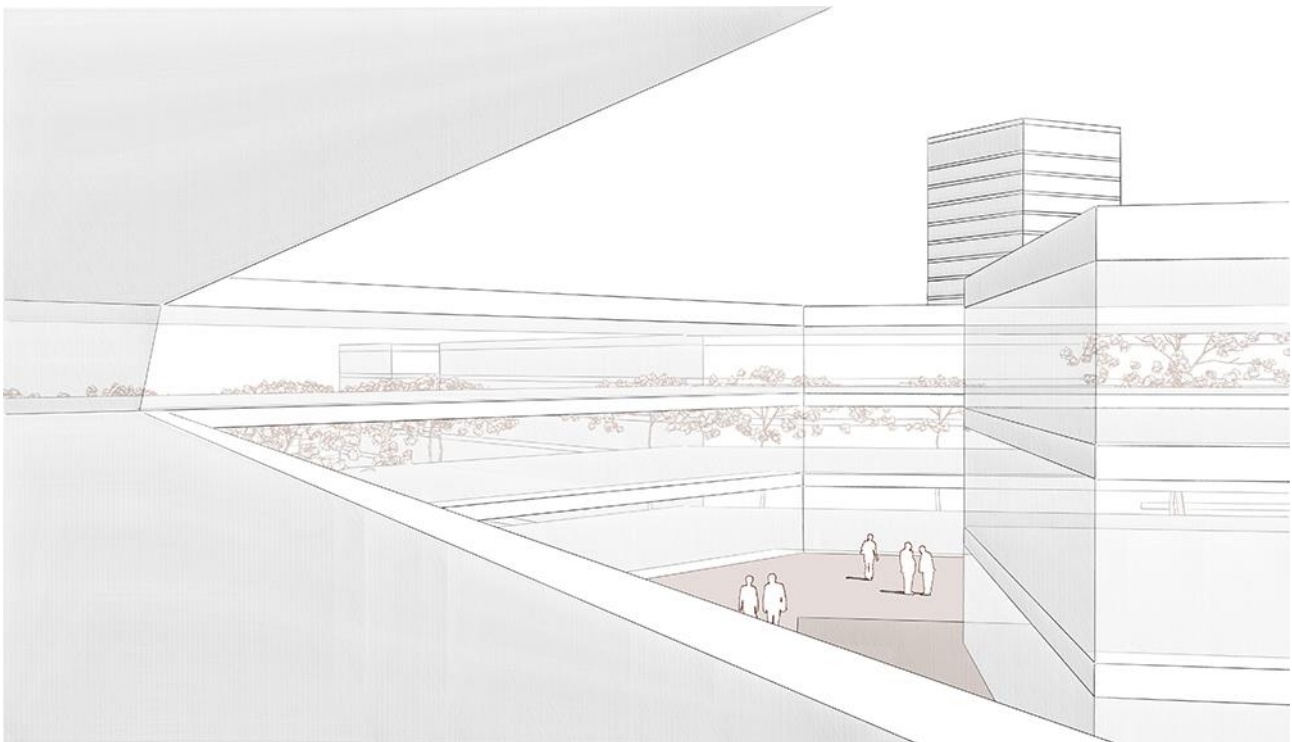


Abb. Visualisierung mit Sicht auf Innenhof (Stand Studienauftrag)

4.2 Baubereich B

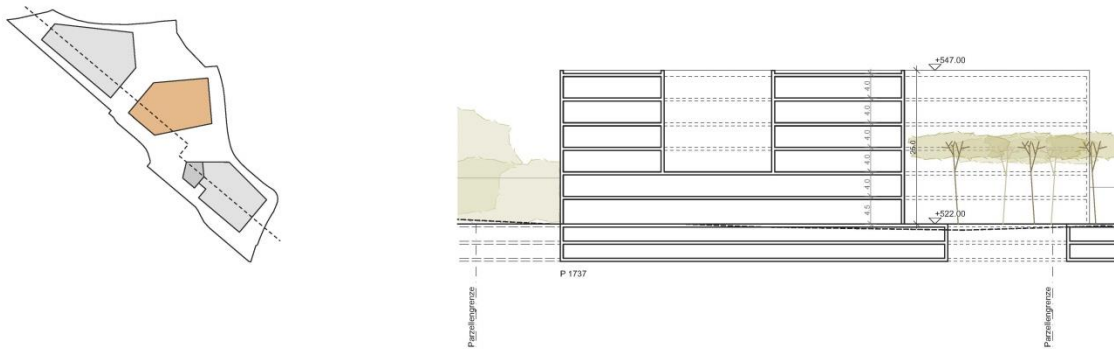


Abb. Baubereich B, Schnitt mit Mischnutzung

4.2.1 Grundidee/ Lage

Der Baubereich B liegt zwischen den Baubereichen A und C. Die polygonale Form leitet sich aus den äusseren grenzbestimmenden Einflussfaktoren ab und schafft dabei die bestmöglichen Bedingungen punkto Lärm, dessen Hauptquelle die Autobahn darstellt. Dabei entsteht eine spannungsvolle Gesamtform mit unterschiedlichen Fassadenlängen. Die kürzeste Fassadenfront verläuft parallel zu den Geleisen. Im Zusammenwirken mit dem Baubereich A formt die Nordfassade den aussenräumlichen Empfangsbereich mit Parkfeldern an der Wahligenstrasse. Zwei Seiten des Gebäudes grenzen direkt an den attraktiven Freiraum, welcher den Buzibach begleitet.

4.2.2 Nutzung

Der Standort eignet sich gut für Gewerbe, Dienstleistungen und Büronutzungen. Im Erdgeschoss sollen möglichst öffentlichen Nutzungen Einzug finden. Dies gilt insbesondere für den Teil des Gebäudes, welcher an den nördlichen Aussenraum - Empfangsraum mit Parkplatz - angrenzt. Aufgrund der lärmexponierten Lage zwischen Autobahn und Bahnlinie sind in diesem Bereich nur betriebsbedingte Wohnungen möglich.

4.2.3 Baukörper

Die Grösse des Baubereichs ermöglicht eine Vielzahl an Nutzungsvarianten, die wiederum eine Vielzahl von Erscheinungsformen nach sich zieht. Festgesetzt sind die äusseren Baulinien. In welcher Form das Gebäude im Inneren strukturiert und gegliedert ist, wird weitestgehend von der zukünftigen Nutzung und den begleitenden Nachhaltigkeitsgedanken bestimmt. Die nachfolgenden Skizzen und Darstellungen geben dazu ein paar Leitideen.

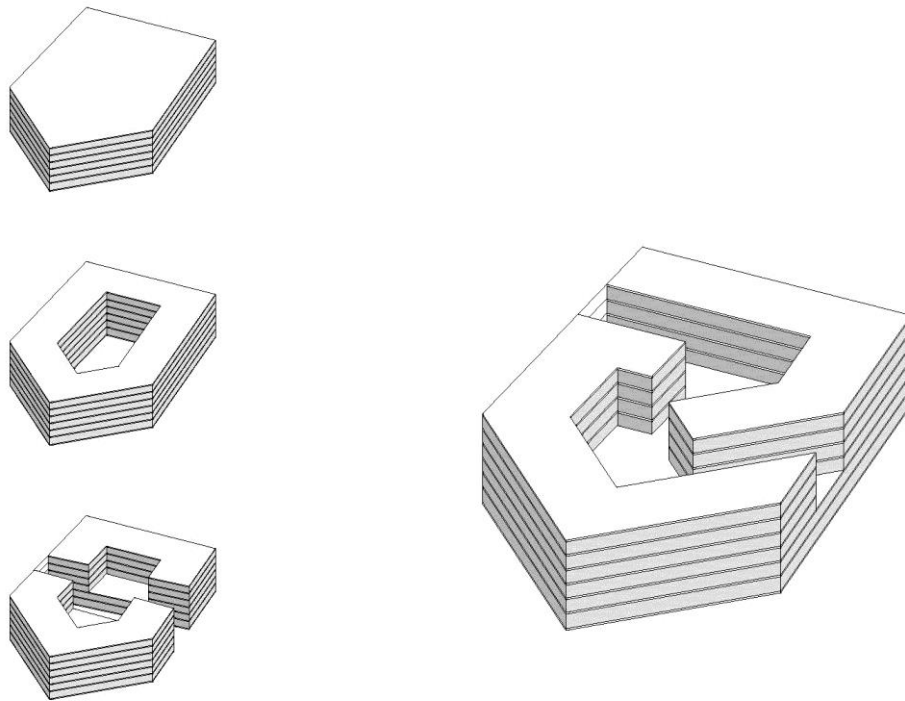


Abb. Nutzungsvarianten

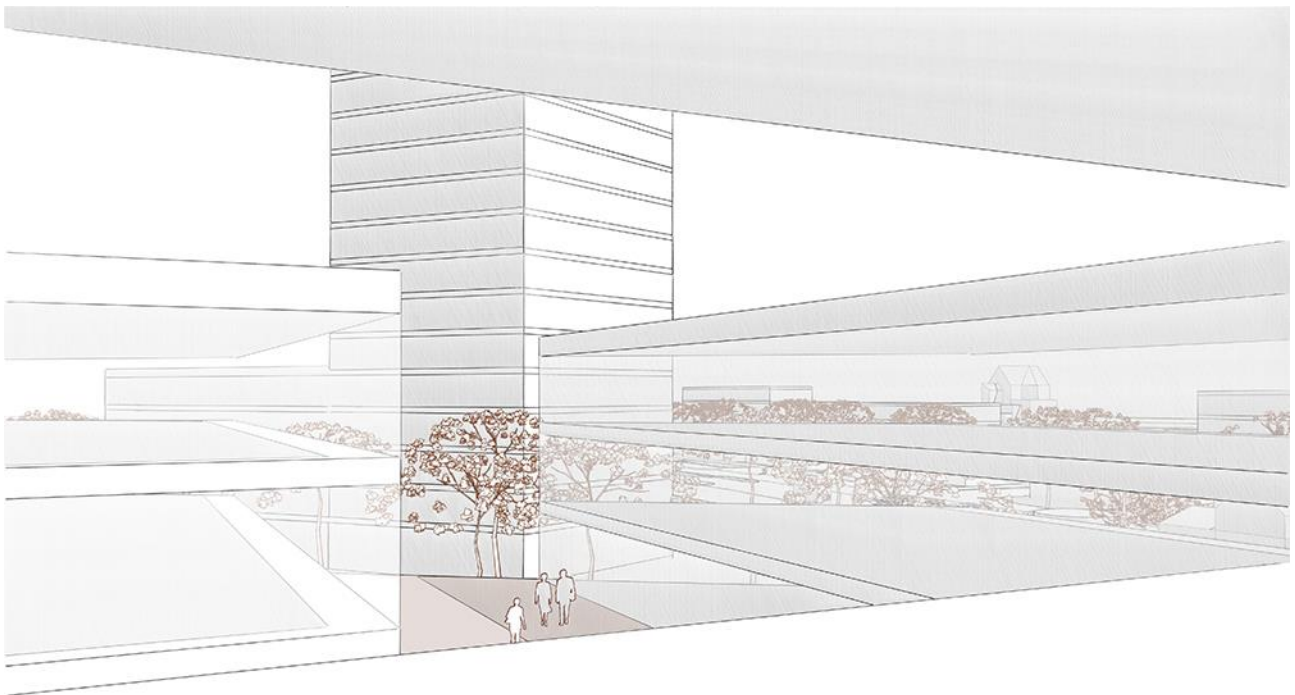


Abb. Visualisierung mit Sicht auf Innenhof (Stand Studienauftrag)

4.3 Baubereich C und D

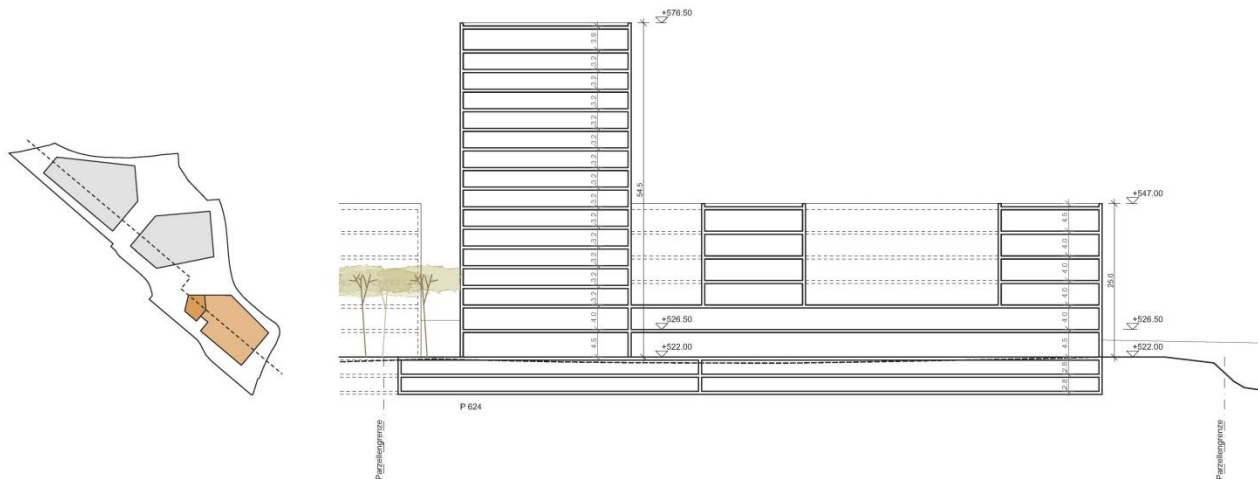


Abb. Baubereich C und D, Schnitt mit Mischnutzung

4.3.1 Grundidee/ Lage

Die Baubereiche C und D sind zusammen als Ensemble entwickelt worden. Sie liegen direkt am Bahnhof von Rothenburg Station. Das Hochhaus auf Baubereich C markiert mit seiner Höhe von 54.5m den Schwerpunkt des neu definierten Areals rund um den Bahnhof. Bahnhofplatz und Hochhaus – zwei sich ergänzende wichtige Elemente urbaner Ausdruckskraft – bilden den Dreh- und Angelpunkt für Besucher, Pendler, Bewohner und Arbeitende und sind gleichzeitig Identitätsmerkmale des kantonalen Entwicklungsschwerpunktes ESP.

4.3.2 Nutzung

Dieser Standort eignet sich hauptsächlich für nicht, oder nur mässig störende Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen. Gastrobetriebe, Hotels, Schulungszentren und medizinisch genutzte Einrichtungen sind denkbar. Das Erdgeschoss im Hochhaus ist für öffentliche Nutzungen reserviert. Das Erdgeschoss des Baubereichs D soll entlang der Bahngeleise und des Bahnhofplatzes wenn möglich mit Retailflächen bespielt werden, um damit die Attraktivität und Belebtheit des Bahnhofs Rothenburg Station zu fördern.

4.3.3 Baukörper

Die Form des Hochhauses ist weitestgehend vorgegeben, da sie in Verbindung mit der Ausformulierung des Baubereichs D steht. Die Grösse des Baubereichs D ermöglicht eine Vielzahl an Nutzungsvarianten, die wiederum eine Vielzahl von Erscheinungsformen hervorruft. Die äusseren Baulinien sind festgesetzt. Die innere Struktur und die innere Gliederung orientieren sich an den zukünftigen Nutzungsvorstellungen.

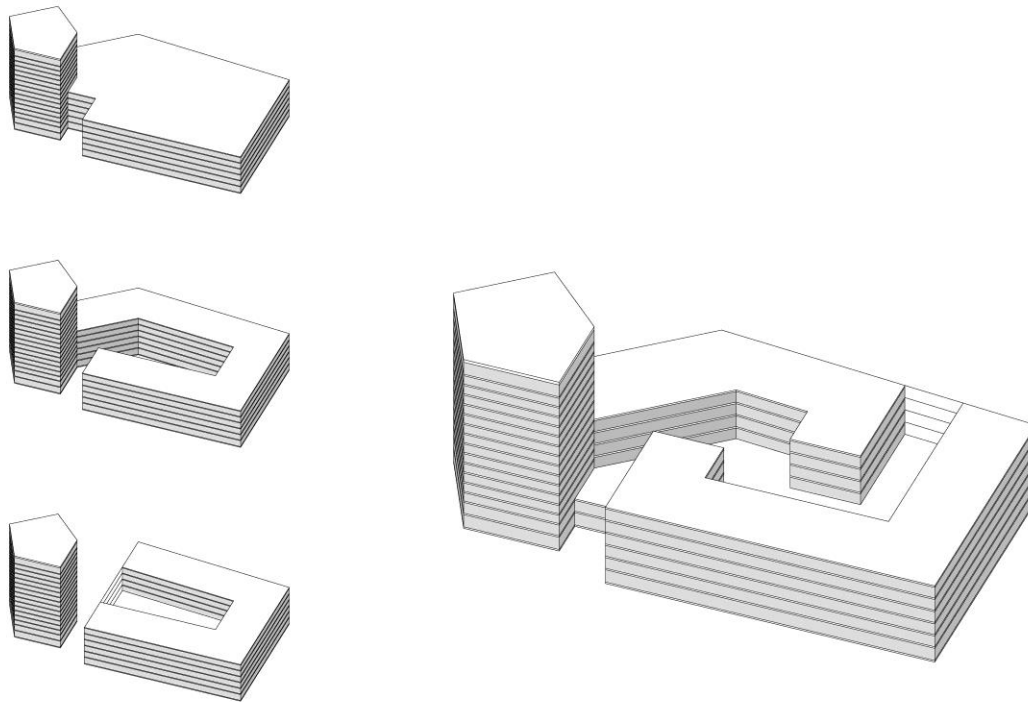


Abb. Nutzungsvarianten

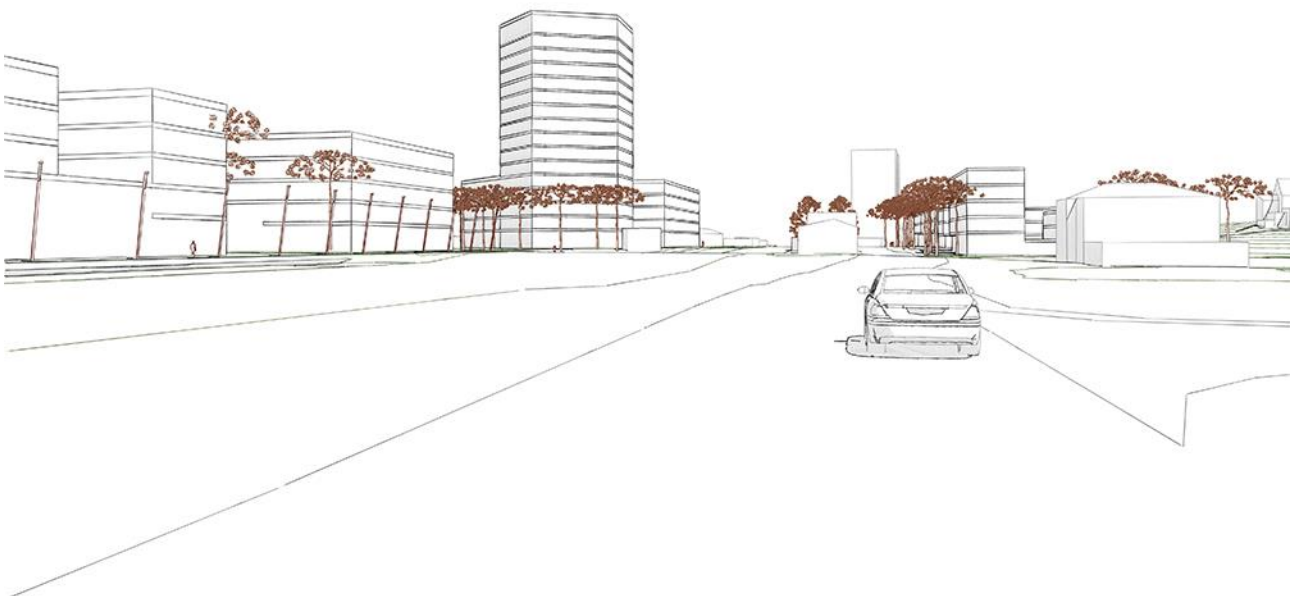


Abb. Visualisierung mit Sicht Richtung Bahnhof (Stand Studienauftrag)