

Gemeinde Rothenburg

Studienauftrag Rothenburg Station

Schlussbericht des Beurteilungsgremiums vom 4. Februar 2014



Auftrag	Studienauftrag Rothenburg Station
Auftraggeber/in	Gemeinde Rothenburg
Auftragnehmer/in	Planteam S AG, Inseliquai 10, Postfach 3620, 6002 Luzern 041 469 44 44, luzern@planteam.ch
Projektleiter/in	Hansueli Remund, 041 469 44 50, hre@hansueliremund.ch
Mitarbeit	Christine Bopp, 041 469 44 68, christine.bopp@planteam.ch
Qualitätssicherung	SQS-Zertifikat ISO 9001:2000 seit 11. Juli 1999
Dateiname	rot_station_schlussbericht_durch bg verabschiedet am 140221_def
Sprachform	Wo die Unterlagen in männlicher Sprachform abgefasst sind, gelten diese sinngemäss auch für die weibliche Form.

Inhaltsverzeichnis

1.	Übersicht über das Verfahren	4
1.1	Verfahren	4
1.2	Verbindlichkeit	4
1.3	Eingeladene Büros	4
1.4	Begleitgremium	4
2.	Zwischenbesprechung	6
2.1	Sitzung des Begleitgremiums	6
2.2	Präsentation und Beratung der Entwürfe	6
2.3	Bericht zur Zwischenpräsentation	6
3.	Schlussbeurteilung der Konzepte	7
3.1	Abgabe der Konzeptentwürfe	7
3.2	Vorprüfung	7
3.3	Tagungen des Beurteilungsgremiums	7
3.4	Präsentation der Entwürfe	7
3.5	Beurteilungsrundgang	7
3.6	Allgemeines zur Wirtschaftlichkeit	7
3.7	Engere Wahl	8
3.8	Beratungen des Gremiums am zweiten Tag	8
3.9	Kantonale Dienststellen	8
4.	Beschlüsse und Anträge des Begleitgremiums	9
4.1	Beschlüsse und Anträge	9
4.2	Empfehlungen für die Weiterbearbeitung	9
4.3	Verdankung	11
4.4	Unterschriften der Mitglieder des Beurteilungsgremiums	12
5.	Projektdokumentationen	13
5.1	Team 1: GKS	14
5.2	Team 2: Mozzatti Schlumpf	22
5.3	Team 3: Boyer+Camenzind	29

1. Übersicht über das Verfahren

1.1 Verfahren

Der Studienauftrag wird als offenes Verfahren mit Zwischenbesprechung durchgeführt. Es wurden drei Büros eingeladen.

Die Architekten präsentieren ihre Vorschläge sowohl an der Zwischenbesprechung, wie auch bei der Schlussbeurteilung. Das Begleitgremium erstellt einen Bericht zur Zwischenbesprechung und zur Schlussbeurteilung.

Aufgrund neuer Erkenntnisse aus der Zwischenbesprechung kann das Programm ergänzt oder präzisiert werden.

1.2 Verbindlichkeit

Massgebend für die Durchführung des Verfahrens sind:

- das Programm zum Studienauftrag, vom Gemeinderat genehmigt am 4. Juli 2013, einschliesslich der Beilagen,
- der Bericht zur Zwischenbesprechung vom 20. November 2013, mit Fragenbeantwortung.

1.3 Eingeladene Büros

- Boyer+Camenzind AG, Steinhofstr. 44, 6005 Luzern
- Mozzatti Schlumpf Architekten AG, Oberneuhofstrasse 8, 6340 Baar
- GKS Architekten+Partner AG, Winkelriedstrasse 56, 6003 Luzern

1.4 Begleitgremium

Die Beurteilung der Konzepte erfolgt durch das nachstehende Gremium:

Moderation (mit Ersatz-Stimmrecht bei Ausfall eines unabhängigen Fachexperten)

- a) Remund Hansueli c/o Planteam S AG, Inseliquai 10, Postfach 3620, 6002 Luzern

1.4.1 Mitglieder mit Stimmrecht

Vertreter der Gemeinde

- b) Sigg Arthur, Gemeinderat, 6023 Rothenburg (Vorsitz)
- c) Kreienbühl Valentin, Ressortleiter öffentliche Infrastruktur, 6023 Rothenburg
- d) Rösli Thomas, Vertreter Kommission für Wirtschaft, Industrie und Gewerbe (WIG), Fläckeypark 9, 6023 Rothenburg
- e) Wicki Armin, Vertreter Kommission Umwelt und Raumordnung (U+R), Fläckehof 18, 6023 Rothenburg

Unabhängige Fachexperten

- f) Rigert Andreas c/o Rigert + Bisang Architekten AG, Sälistr. 23a, 6005 Luzern
- g) Zwahlen Erich c/o Appert + Zwahlen GmbH, Zugerstr. 4, 6330 Cham
- h) Häfliger Ruedi c/o Metron AG, Stahlrain 2, Postfach, 5200 Brugg
- i) Patrick Ambauen, c/o Rogger Ambauen AG, Emmenweidstr. 58, 6020 Emmenbrücke (ersetzt Ernst Widmer ab 01.11.2013)

Vertreter der Grundeigentümer*

- j) Enzmann Jörg, Leiter Portfoliomanagement, Dienststelle Immobilien des Kantons Luzern, Stadthofstr.4, Postfach 3768, 6002 Luzern
- k) Marco Tondel, Mobimo Management AG, Seestrasse 59, 8700 Küsnacht (Fachberater: Balz Leuthard, Real Estate Management, Postfach 222, 6052 Hergiswil a. See)
- l) Renggli Pius, Giebel 1, 6023 Rothenburg
- m) Suter Pirmin, Restaurant Bahnhof, Hasenmoosstr. 5, 6023 Rothenburg
- n) Alois Käppeli, ZS Lagerhäuser AG, Hasenmoosstr. 13, 6023 Rothenburg

* Die Vertreter der Grundeigentümer haben je eine Stimme. Sie können einen eigenen Fachberater (ohne Stimmrecht) zur Beurteilung der Projekte an die Sitzungen mitnehmen.

1.4.2 Weitere Experten ohne Stimmrecht

- o) Hoin Reto c/o Planteam GHS AG, Bahnhofstr. 19a, 6203 Sempach-Station
- p) Cüneyd Inan c/o kant. Dienststelle rawi, Murbacherstrasse 21, 6002 Luzern (Koordinationsstelle der kant. Dienststellen)
- q) Schmid Ernst, c/o kant. Dienststelle vif, Gesamtverkehrskoordination, Arsenalstr. 43, 6010 Kriens
- r) Burkart Daniela c/o kant. Dienststelle uwe, Störfallvorsorge, Libellenrain 15, Postfach 3439, 6002 Luzern
- s) Dillier Albert c/o kant. Dienststelle vif, Projektleiter Naturgefahren, Arsenalstr. 43, 6010 Kriens
- t) Koller Peter c/o kant. Dienststelle uwe, Abteilungsleiter Ereignisse und Lärm, Libellenrain 15, Postfach 3439, 6002 Luzern
- u) Meier Roland c/o kant. Dienststelle vif, Planung Strassen, Arsenalstr. 43, 6010 Kriens
- v) Bärtsch Korintha c/o kant. Dienststelle uwe, Lärm, Libellenrain 15, Postfach 3439, 6002 Luzern
- w) Steffen Roman c/o Verkehrsverbund Luzern, Projektleiter Verkehrsplanung, ÖV-Strategie, Seidenhofstrasse 2, Postfach 4306, 6002 Luzern.

2. Zwischenbesprechung

2.1 Sitzung des Begleitgremiums

Das Begleitgremium tagte am 13. und 20. November 2013. Das Begleitgremium war an beiden Tagen beschlussfähig.

2.2 Präsentation und Beratung der Entwürfe

Die drei eingeladenen Büros trugen dem Begleitgremium ihre Entwürfe an der Zwischenbesprechung vor.

Nach der Präsentation hat das Begleitgremium die Entwürfe beraten.

Die Zwischenkritiken zu den Konzepten wurden nach dem ersten Tag von den Fachexperten entworfen. Die kant. Dienststellen nahmen schriftlich Stellung.

Am zweiten Tag behandelte das Gremium die Zwischenkritiken und Stellungnahmen der kant. Dienststellen.

2.3 Bericht zur Zwischenpräsentation

Die Ergebnisse zur Zwischenbesprechung sind im "Bericht zur Zwischenpräsentation" festgehalten, der am 28. November 2013 vom Begleitgremium genehmigt wurde.

Dieser Bericht wurde den teilnehmenden Architekturbüros zugestellt.

3. Schlussbeurteilung der Konzepte

3.1 Abgabe der Konzeptentwürfe

Alle drei Planungsteams lieferten ihre Arbeiten fristgerecht ab.

3.2 Vorprüfung

Die Arbeiten wurden vom Planteam S AG bezüglich Vollständigkeit und Übereinstimmung mit den Programmanforderungen vorgeprüft.

Die Ergebnisse der Vorprüfung sind in einem separaten Bericht zusammengefasst. Die Aspekte Verkehr, Gewässerraumsicherung, Lärm und Störfallvorsorge wurden durch die zuständigen kant. Dienststellen resp. Fachpersonen geprüft. Die Ergebnisse dieser Prüfungen liegen in separaten Berichten vor.

Die Ergebnisse dieser Vorprüfungen sind in die Beurteilungen und in die Projektbeschreibungen eingeflossen.

3.3 Tagungen des Beurteilungsgremiums

Das Beurteilungsgremium tagte am 28. Januar 2014 ganztags und am 4. Februar 2014 vormittags.

3.4 Präsentation der Entwürfe

Zu Beginn der Schlussbeurteilung am ersten Tag wurden die überarbeiteten Konzepte durch die Planungsteams einzeln vorgestellt und erläutert. Die Mitglieder des Beurteilungsgremiums konnten Fragen stellen.

Aufgrund des Vorprüfungsberichts stellte das Beurteilungsgremium fest, dass keine gravierenden Abweichungen zum Programm vorliegen, so dass alle Entwürfe zur Beurteilung zugelassen werden können.

3.5 Beurteilungsrundgang

Anschliessend wurden die drei Entwürfe im Beurteilungsgremium eingehend und detailliert beraten. Im Vordergrund standen zunächst die städtebauliche Idee, die Tauglichkeit des Gesamtkonzepts bezüglich den verschiedenen Nutzungsansprüchen und der Flexibilität bei einer etappenweisen Umsetzung, die Arbeitsplatzqualitäten und die Gestaltung und Nutzung der Umgebungs- und Freiflächen, sowie Erschliessung und Parkierung.

Die Vor- und Nachteile der drei Entwürfe wurden gegeneinander abgewogen. Dabei wurden der Ost- und der Westteil des Planungsgebiets separat beurteilt, jedoch unter Beachtung der Gesamterscheinung des Entwicklungskonzepts.

3.6 Allgemeines zur Wirtschaftlichkeit

Von allen Projektverfassern wurden verschiedene flexible Bebauungs- und Nutzungsvarianten ausgearbeitet. Diese unterscheiden sich stark bezüglich Gebäude-

form, -höhe und -volumetrie und somit auch in Dichte bzw. Ausnützung pro Grundstück. Für die Wirtschaftlichkeit sind Nutzung und Dichte zentrale Punkte. Bei der vorliegenden Bearbeitungstiefe lassen sich diese Aspekte jedoch noch nicht eindeutig beurteilen. Zudem sind bei einer Weiterbearbeitung der Entwürfe bei allen Projekten noch Veränderungen in der Baudichte zu berücksichtigen. Aufgrund der vorliegenden Nutzungs- und Ausnützungszahlen lassen sich bei allen drei Entwürfen gute bis sehr gute Baudichten ableiten. Darum wurde auf eine weitergehende detaillierte Wirtschaftlichkeits-Prüfung pro Grundstück verzichtet.

3.7 Engere Wahl

Aufgrund der eingehenden Beratungen stellte das Beurteilungsgremium vor dem Abschluss des ersten Tages folgendes fest:

Alle drei Konzepte weisen einen hohen Bearbeitungsgrad auf, sind sorgfältig bearbeitet und unterscheiden sich stark in ihren konzeptionellen Aussagen. Dem Beurteilungsgremium liegen somit drei ziemlich unterschiedliche Entwürfe zur Beurteilung vor.

Nach Abschluss des ersten Tages beschloss das Gremium, die folgenden zwei Entwürfe in die engere Wahl zu nehmen:

- Konzeptentwurf der GKS Architekten
- Konzeptentwurf boyer camenzind.

Beim Entwurf der Mozzatti Schlumpf Architekten werden nachteilig beurteilt:

- Die grosse Zahl der Baubereiche, die - trotz der möglichen baulichen Verbindungen - eher zufällig wirken.
- Mängel bei der Parkierung (zu unflexible Einheiten).
- Mängel bei der Gestaltung der Umgebung (wenig Umgebungsqualitäten).

Bei diesem Stand der Beratungen vertagte sich das Gremium.

3.8 Beratungen des Gremiums am zweiten Tag

Am zweiten Tag der Beratungen wurden zuerst die Konzeptbeschreibungen der Fachexperten vorgetragen und gemeinsam bereinigt und verabschiedet.

Dann wurden die Entscheidungen vom ersten Tag nochmals überprüft und bestätigt. Die beiden in der engeren Wahl verbliebenen Konzepte wurden nochmals eingehend beraten und verglichen.

3.9 Kantonale Dienststellen

Im Anschluss des ersten Tages haben Projektleitung und Gemeinde den betroffenen kantonalen Dienststellen die drei Konzepte vorgestellt, mit dem Hinweis, dass die beiden Vorschläge der Teams GKS und Boyer+Camenzind in der engeren Wahl stehen. Der Kanton hat einen Vorprüfungsbericht in Aussicht gestellt, welcher bei der Weiterbearbeitung des Konzepts und bei der Festlegung der Sondernutzungsplanung zu berücksichtigen ist.

4. Beschlüsse und Anträge des Begleitremiums

4.1 Beschlüsse und Anträge

Das Beurteilungsremium fasste einstimmig zum Abschluss seiner Beratungen die folgenden Beschlüsse und Anträge:

- Dem Gemeinderat und den Grundeigentümern wird empfohlen, das Planungsteam der GKS Architekten - in den Gebieten Ost und West - mit der Weiterbearbeitung ihres Konzeptentwurfs zu beauftragen.
- Dieses Entwicklungskonzept überzeugt im Ostteil durch seinen städtebaulichen Ansatz (Baukörper berücksichtigen die komplexen Parzellenstrukturen und lassen Raum für gut dimensionierte und gestaltete Aussenräume), durch die Möglichkeit, empfindliche Arbeitsplätze auf ruhige Innenhöfe ausrichten zu können und durch flexible, geschossweise differenziert ausgestaltbare Raumstrukturen. Im Westteil werden den unterschiedlichen Erwartungen der Eigentümer entsprechende flexible, gut etappierbare Nutzungsbereiche geschaffen. Die maximalen Gebäudehöhen sind im Ost- wie im Westteil noch abschliessend klar zu definieren.

4.2 Empfehlungen für die Weiterbearbeitung

Ostseite

- Bei den Parz. 118/1737 (Ost) ist die Blockrand-Variante (Variante 2: ohne Verpflichtung zur Teilung der Baufelder) weiter zu entwickeln inkl. der Möglichkeit von 1- bis 3-geschossigen vollflächigen Basisgeschossen. Auf eine Wohnnutzung ist grundsätzlich zu verzichten (mit Ausnahme betriebsbedingter Wohnungen). Die Blockrandzeilen haben sich bezüglich Gebäudetiefen auf eine Büronutzung auszurichten.
- Die Baufelder der Parz. 118/1737 können zulasten der Freiräume noch leicht vergrössert werden. Dies unter Berücksichtigung der aufgezeigten Freiraumqualitäten.
- Die Gesamthöhe der Gebäude (ausgenommen Hochhaus) soll ca. 23 m betragen und damit verschiedene Nutzungsstrukturen zulassen, wie z.B: (1 x 5.00m und 5 x 3.50m) oder (3 x 5.00m und 2 x 3.50m).
- Die Höhe des vorgesehenen Hochhauses auf Parzelle 624 ist im Rahmen der Weiterbearbeitung definitiv festzulegen.
- Für die Bauarena auf der Parzelle Nr. 624 ist bei der Weiterentwicklung ein vollflächiger Gebäudetypus zu entwickeln.
- Die Umgebung leistet einen grossen Beitrag zur Arbeitsplatzqualität dieses neu gestalteten Ortes. Lage und Menge der dargestellten Hochstamm-Bäume machen aber einen wenig strukturierten und etwas konzeptlosen Eindruck.
- Die offenen Parkplätze liegen vollständig auf der Parz. 118. Im Rahmen des Sondernutzungsplans ist sicherzustellen, dass diese Parkplätze auf beide angrenzende Baubereiche aufgeteilt und entsprechend finanziert werden.
- Die Zahl der Zufahrten zu den Parkplätzen soll noch offen bleiben (Stauraum/Wartezeiten klären).

- Im Rahmen der Sondernutzungsplanung sind an geeigneten Orten ausreichende Veloabstellflächen zu sichern.

Bahnhofplatz

- Die räumliche Begrenzung des Bahnhofplatzes ist nachvollziehbar. Die Gestaltung und die räumliche Fassung des Platzes sind aber gemäss der Projektbeschreibung noch zu vertiefen.
- Zur Sicherstellung von möglichst kurzern und attraktiven Umsteigerbeziehungen ist die Lage und Ausbildung der Unterführung und/oder die Lage der Busperrons zu überprüfen.

Westseite

- Die Raumwirkung der Bauten entlang der Hasenmoosstrasse ("Bahnhof-Fassaden") sind zu stärken. Die unterschiedlichen Gebäudehöhen sind gemäss Konzeptvorschlag aber beizubehalten.
- Es ist zu klären, ob die aufgezeigten Gebäudestrukturen wirtschaftlich tragfähig sind und wie eine angemessene Flexibilität bei der Festsetzung der verbindlichen Baubereiche gegenüber den dargestellten Strukturen erhalten werden kann.
- Die verschiedenen Ansprüche an den Verkehrsraum erfordern ein Strassenprojekt, das die erforderlichen Flächen und Dimensionen für die einzelnen Verkehrsträger verbindlich aufzeigt (wie Fahrbahnbreiten, Rad- und Fussgängerbereiche, Vorplätze, Busbahnhof, Buswendeplatz, Parkplatzzu- und weg-fahrten).

Freiraum

- Die Freiräume sind weiter zu differenzieren und zu präzisieren.
- Der Bachraum als Kleintier-Korridor soll entsprechend den kantonalen Vorschriften weiter bearbeitet werden.
- Das südseitige Vorgelände der Bauarena muss erschliessungstechnisch und freiraumgestalterisch geklärt und vertieft werden.
- Innerhalb des Erschliessungskonzeptes sind auch Fussgänger und Velos in einem eigenen Langsam-Verkehrskonzept zu betrachten.

Umwelt- und Verkehrsbelange

- Im Rahmen der Weiterbearbeitung kann das Siegerprojekt die kantonalen Vorgaben berücksichtigen und einarbeiten. Die in einem separaten Bericht zusammengestellten Anforderungen des Kantons an das Konzept bezüglich Lärmschutz, Störfallvorsorge, Gewässerraumfreihaltung und Verkehrsaufkommen/ Parkierung werden in den folgenden Planungsarbeiten und bei der Festlegung der Sondernutzungsplanung umgesetzt.
- Aufgrund der mutmasslichen Zahl der Parkplätze ist auf der Ostseite eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich.
- Die Erschliessung der Parzelle 624 konzentriert sich auf ein Nadelöhr in der südlichen Parzellenecke (Ein-/Ausfahrt Einstellhalle, Zu-/Wegfahrt Anlieferung), welches im Konflikt mit dem Busverkehr und den frequentierenden schwächeren Verkehrsteilnehmern (Fussgänger, 2-Radverkehr) steht. Die ausschliessliche Erschliessung der Parzelle 624 über das Nadelöhr der südlichen

Parzellenecke soll – unter Berücksichtigung des Hochhauses – nochmals überprüft werden.

- Im Rahmen der Sondernutzungsplanung sind an geeigneten Orten ausreichende Abstellflächen für Velos, Roller, Motorfahräder, Motorräder zu sichern.

4.3 Verdankung

Das Begleitgremium dankt allen Teilnehmenden für die geleistete Arbeit und die wertvollen Beiträge.

4.4 Unterschriften der Mitglieder des Beurteilungsgremiums

Rothenburg, den 04. Februar 2014

Sigg Arthur

Kreienbühl Valentin

Röösli Thomas

Wicki Armin

Rigert Andreas

Zwahlen Erich

Häfliger Ruedi

Patrick Ambauen

Enzmann Jörg

Tondel Marco

Renggli Pius

Suter Pirmin

Käppeli Alois

The image shows a vertical list of handwritten signatures in blue ink on lined paper. The signatures are written over horizontal dotted lines. The names of the signatories are listed to the left of the signatures. The signatures are: Arthur Sigg, Valentin Kreienbühl, Thomas Röösli, Armin Wicki, Andreas Rigert, Erich Zwahlen, Ruedi Häfliger, Patrick Ambauen, Jörg Enzmann, Marco Tondel, Pius Renggli, Pirmin Suter, and Alois Käppeli.

5. Projektdokumentationen

5.1 Team 1: GKS

Team:

- GKS Architekten+Partner AG, Winkelriedstrasse 56, 6003 Luzern
- Landschaft: Fahrni Landschaftsarchitekten GmbH, Luzern
- Immobilien: acasa Immobilien-Marketing GmbH, Glattpark (Opfikon)
- Verkehr: TEAMverkehr.zug AG, Cham



Beschreibung

Basierend auf der Zwischenkritik hat sich die Studie konzeptionell stark verändert und ist wesentlich gereift.

Ausgehend von einer nachvollziehbaren Analyse des Ortes und unter pragmatischer Einhaltung der Programm-Vorgaben entwickelt das Planungsteam seine eigene Sichtweise, welche verschiedene einengende Bedingungen des Programms und den knappen Handlungsspielraum in einen eigenständigen Lösungsansatz mit starkem Ortsbezug transformiert.

Ostseite

Der städtebauliche Schwerpunkt liegt in Form von drei grossformatigen polygonalen Siedlungsstrukturen auf der Ostseite. Die bestehenden Grundstücksgrenzen werden berücksichtigt. Die auf den ersten Blick inselartigen, solitären und introvertiert in sich verschlungenen Grundstrukturen stellen auf subtile Weise geometrische und ideelle Bezüge zueinander und zu den ortsprägenden landschaftlichen und gebauten Strukturen her.

Die einseitige Bezugnahme des Vorgänger-Konzepts (Frontseite zur Bahnachse, Rückseite zur Autobahn) ist einer deutlich feinfühligere Betrachtungsweise gewichen. Die Projektverfasser haben im überarbeiteten Entwurf überzeugende städtebauliche Antworten auf die wesentlichen Gegebenheiten des Ortes gefunden. Trotz hoher Dichte generiert die Komposition mit 3 Baufeldern nach aussen und innen gut strukturierte und grosszügige Freiräume.

Im ausgearbeiteten Projektvorschlag werden für die 3 Baufelder identische Gebäudetypologien mit 2-3 vollflächigen Basisgeschossen und je zwei U-förmig ineinander verschlungene 2-3-geschossige Büroaufbauten vorgeschlagen. Diese Komposition erzeugt dynamische Freiräume in den Obergeschossen des jeweiligen Baufeldes, bewirkt aber auch zum Teil bedrängende Nachbarschaften mit gegenseitigen Einblicken.

Für die Bauarena auf der Parzelle 624 ist dieser Gebäudetypus grundsätzlich ungeeignet. Hier werden für die Ausstellungsräume ausschliesslich vollflächige Nutzgeschosse benötigt.

Von den angebotenen Nutzungsvarianten überzeugen das Beurteilungsgremium deshalb vor allem die Blockrand-Typen, wobei diese auf den Parzellen 118 und 1737 nicht zwingend zweiteilig sein müssen (Nutzungsvariante Gewerbe und Büro in Module unterteilt). Der Blockrandtypus generiert ein gleichartiges äusseres Erscheinungsbild, unabhängig davon, wie viele Geschosse vollflächig genutzt werden, bzw. ob im Inneren ein Hof der Belichtung und Belüftung von Büros dient oder nicht. Ob innerhalb dieses Konzeptes auch Wohnnutzungen Platz haben, bzw. sinnvoll sind, erscheint aus der umfassenden Betrachtung der Lage und der fehlenden Infrastruktur (z.B. Schulen) eher unwahrscheinlich.

Im Grundriss ist die unregelmässige Geometrie der polygonalen Baufelder vor allem in den Ecken nicht unproblematisch. Sie hat auch eher unwirtschaftliche Parkgeschosse zur Folge.

Der neue Vorschlag mit der Anbindung eines „Brand“-bildenden, vertikalen Akzentes (Hochhaus) an das liegende Volumen der Bauarena, ist attraktiv.

Bahnhofplatz

Offensichtlich erscheint den Projektverfassern der städtebauliche Brückenschlag am Bahnhofplatz von Osten nach Westen, über das Bahnareal hinweg, nur bedingt als zielführend, bzw. nicht erstrebenswert. Denn das westlich gelegene Areal wird, wie schon früher (Zwischenkritik), in der vergleichsweise kleinmassstäblichen Körnung der bestehenden Grundstücke und Zonenvorschriften abgehandelt.

Es wird also bewusst darauf verzichtet, auf der Ost- und Westseite eine Dualität von Baustrukturen mit vergleichbarer Raumbildung aufzubauen. Das Programm des Studienauftrages geht in diesem Punkt zwar von einer anderen Intention aus. Zweifel daran, dass ein sinnlich wahrnehmbarer und funktionierender Bahn-Hof über das trennende Element des Bahnkörpers hinweg zum Tragen kommen kann, sind aber durchaus nachvollziehbar. Insofern ist der Vorschlag einer Verschiebung des Schwerpunktes, mit einem kleineren Bahnhofplatz am Fusse des identitätsbildenden Akzent-Hochhauses, vernünftig und wahrscheinlich auch realistischer.

Abgesehen von einer Differenzierung der Belagsoberfläche ist die räumliche Definition des Bahnhofplatzes allerdings schwach und bleibt irgendwie virtuell.

Die Busperrons und die Bahnanbindung werden programmgemäss und funktionstüchtig am vorgesehenen Ort angeboten. Mit Blick auf die unnötig langen Gehwege ist es aber fraglich, ob in der vorgesehenen Konstellation die Unterführung am richtigen Ort ist.

Westseite

Städtebaulich und räumlich wurde der Vorschlag bereits unter „Bahnhofplatz“ beschrieben. Wie bereits im Osten, werden auch hier die Grundstücksgrenzen

respektiert, so dass voraussichtlich keine Umlegungen und Grenzverschiebungen notwendig sind. Die Studie berücksichtigt damit die individuellen Bedürfnisse der Grundeigentümer, wie beispielsweise eine etappierte Realisierung.

Durch die geringere Fassadenhöhe und die Gebäudeabstände ist die vorgesehene Dichte mit ca. 1.0 nur halb so hoch wie auf der Ostseite. Die vorgeschlagenen dreischichtigen Gebäudetypen tragen den Lage-Kriterien wie z.B. Lärm, Besonnung, Ausblick, öffentliche/private Nutzungen, usw. Rechnung; sind mit ihrer geringen Gebäudetiefe und dem schlechten Volumen-Oberflächen-Verhältnis aber in Erstellung und Betrieb vermutlich wirtschaftlich nicht optimal. Die Abstufung im Gebäudeschnitt bewirkt einen sanften Übergang zum westlich angrenzenden offenen Landschaftsraum. Zum Bahnhof hin wird ein angemessener Vorplatzbereich vorgeschlagen.

Freiraum

Die der „Verinselung“ entgegenwirkende Vernetzung und die zusammenhängende Betrachtung und Gestaltung der verschiedenen Resträume werden begrüsst, ebenso der in einen Naherholungspark transformierte Buzibachbereich als wichtiger Kleintierkorridor mit vernetzten Biotopen. Positiv ist dabei auch zu werten, dass die beiden zusammenfliessenden Bachläufe und der Anschluss bei der Autobahn-Unterquerung respektiert werden und eine Bachumlegung im überarbeiteten Konzept nicht mehr notwendig ist.

Das Beurteilungsgremium bezweifelt, ob die fast schon waldartig anmutende, im Modell an den Wahlingenwald anknüpfende Hochstamm-Baumvegetation über das ganze Areal in Menge und Dichte sinnvoll und auch für die Geländenutzung realistisch ist.

Unter diesem Baumdach liegen verschiedene Erschliessungswege und eine ansehnliche Anzahl von Aussenparkplätzen. Letztere sollen auf das notwendige Mass reduziert werden. Der grosse Parkplatz an der Wahlingenstrasse liegt vollumfänglich auf dem Grundstück 118 (Kanton Luzern), dient aber auch dem angrenzenden Grundstück 1737 (AXA). Eine wertmässige Beteiligung an der Boden-, bzw. Parkplatznutzung muss zwischen den beiden Grundeigentümern bei der weiteren Planung noch vereinbart werden.

Erschliessung

Die Zufahrten zu den Parkhäusern sind gut platziert. Die Vorfahrten und Kurzzeitparkplätze, insbesondere auf der Westseite sind funktional in die Gebäudevorzonen integriert.

Mit dem neuen Fuss- und Radweg östlich des Gleisfeldes wird ein attraktiver Zugang zur Bahn geschaffen. Die Abgänge zur Personenunterführung sind behindertengerecht zu gestalten - die Form der Rampen ist zu überprüfen. Die Anlieferung der Bauarena erfolgt ohne Beeinträchtigung des Busverkehrs und der Zufahrt zum Parking. Die entsprechenden geometrischen Nachweise sind in der nächsten Phase zu erbringen.

Wirtschaftlichkeit

Das vorgeschlagene Konzept im Westen, mit der parzellengetreuen Struktur, ist sehr gut etappierbar. Die vorgeschlagene Dichte liegt mit einer AZ von 1.00 bis

1.17 AZ, im Vergleich der drei Projekte, am unteren Ende der Skala und beeinflusst die Wirtschaftlichkeit negativ.

Die Flexibilität im Osten ist im gesamten Gebiet sowie auf den einzelnen Parzellen gewährleistet und nachgewiesen. Die einzelnen Grundstücke im Osten sind unabhängig voneinander bebaubar, wobei hierzu die gute Feinerschliessung sowie die peripher angeordneten Aussenparkplätze wichtige Beiträge zu leisten vermögen. Die über die gesamten Baufelder reichenden Einstellhallen schränken die Etaprierbarkeit in den einzelnen Baufeldern etwas ein. Die Dichte (AZ) liegt je nach Varianten der Bürotiefen (14m oder 18m) im Mittelfeld, und lässt eine gute Wirtschaftlichkeit erwarten.

Fazit

Die gestellte Aufgabe ist sehr komplex. Einerseits ist das Rothenburg-Station-Areal mit praktisch allen Transportmitteln extrem gut erschlossen. Die unmittelbare Nähe der übergeordneten Verkehrsinfrastrukturen prägt und determiniert allerdings auch das Gelände mit unverrückbaren Fakten und wesentlichen Immissionen. Zudem mussten die unterschiedlichen Bedürfnisse der verschiedenen Grundeigentümer und die ortsplanerischen Ansprüche der Gemeinde berücksichtigt werden. In der überarbeiteten Studie haben es die Verfasser ausserordentlich gut verstanden, eine klare Ordnung in dieses komplexe System zu bringen und die divergierenden Faktoren zu einer starken Lösung zusammen zu führen.





5.2 Team 2: Mozzatti Schlumpf

Team:

- Mozzatti Schlumpf Architekten AG, Baar
- Landschaft: Erich Andermatt Objekt- und Landschaftsplanung, Zug
- Verkehr: Gruner AG, Basel
- Immobilien: smeyers AG, Luzern



Beschreibung

Basierend auf der Zwischenkritik hat das Team den Vorschlag weiterbearbeitet und in Teilen neu konzipiert. Geblieben sind die pragmatische Herangehensweise, sowie das konsequente Einhalten aller im Programm formulierten Rahmenbedingungen. Der Vorschlag fokussiert stark auf die Themen Flexibilität und Dichte, vernachlässigt dabei jedoch Überlegungen zum Charakter und zur Atmosphäre des Konzepts.

Ostseite

Getrennt durch den Buzibach wird die Ostseite in zwei Teile gegliedert. Im Norden, auf den Parzellen 118 und 1737, wird das in der Zwischenpräsentation gezeigte Schachtelwerk auf fünf Baukörper reduziert und damit wesentlich vereinfacht. Es sind zwei Gebäudetypen mit einer maximalen Höhe von 25 Meter vorgeschlagen. Der Gewerbebau Typ A ist quadratisch im Grundriss mit einem eher zu knapp dimensionierten Innenhof. Der Typ B besitzt längliche Abmessungen und eine Tiefe, die zwar eine grosse Nutzungsflexibilität verspricht, jedoch hinsichtlich Lärmschutz eher ungünstige Verhältnisse schafft. Ergänzt wird das Ensemble von Gewerbebauten mit einem eingeschossigen, öffentlich genutzten Gebäude am Buzibach. Um eine maximale Flexibilität zu erhalten wird angeboten, die einzelnen Volumen in ihrer Höhe zu reduzieren und/oder mit anderen Körpern zusammenzufassen. Die dargestellten Szenarien werden jedoch bezüglich Gesamterscheinung kritisch beurteilt. Leider sind keine prägenden, städtebaulichen Eckwerte definiert. Die sehr hohe Dichte und der unsensible Umgang mit den Aussenräu-

men erlaubt es auch nicht, die Qualitäten der Gesamtanlage über eine entsprechende Freiraumstruktur zu erkennen.

Auf dem Grundstück 624 sind zwei Körper konzipiert. Für die Bauarena ist ein 29 Meter hohes, äusserst massiges Volumen vorgeschlagen. Zwischen Bauarena und Buzibach steht ein Hochhaus zur vertikalen Akzentuierung. Auch hier wird als Option vorgeschlagen, die beiden Bauten miteinander zu verbinden. Sowohl die Proportionen als auch die Nähe der beiden Bauten zueinander wird kritisch beurteilt.

Westseite

Die Westseite des Bahnhofplatzes wird mit einer Serie gestaffelter Volumen räumlich gefasst, die jedoch nicht ein adäquates Gegenüber zur Bauarena bilden. Die Staffelung erfolgt unter Berücksichtigung der Grundstücksgrenzen und erlaubt eine individuelle Realisierung. Die Erdgeschosse sind gewerblich genutzt, in den oberen Geschossen sind Wohnnutzungen vorgesehen. Unterschiedliche Gebäudetiefen schaffen einen angemessenen Übergang zu Landschaft.

Bahnhofplatz

Der Bahnhofplatz wird als Herzstück verstanden und besonders ausgezeichnet. Der Bodenbelag wird in Zonen aus unterschiedlichen Materialien ausgebildet. Die Materialwahl erinnert in ihrem Charakter eher an eine Altstadt und scheint für die vorliegende Situation wenig angemessen. Die Platzgestaltung vermag die räumlichen Defizite der städtebaulichen Lösung weder zu kompensieren, noch sie neu zu interpretieren. Unverständlich sind die übermässige Zonierung entlang der Westseite sowie der Umgang mit der Vegetation. Als expressive Platzmöbel werden die beiden Bushaltdächer gestaltet. Weitere Nebenbauten werden pragmatisch auf dem Platz verteilt.

Freiraum

Nebst dem oben beschriebenen Bahnhofplatz fokussiert die Freiraumgestaltung primär auf die Erhaltung und Aufwertung des Buzibachs. Die Linienführung des Gewässers bleibt bestehen. Anpassungen werden in den Böschungen und bei der Bestockung vorgeschlagen, mit dem Ziel, ein ökologisch wertvolles und partiell zur Naherholung nutzbares Gewässer zu entwickeln. Das restliche Begrünungskonzept beschränkt sich auf laterale, nicht mehr bebaubare Restflächen und vermag zur Arealgestaltung keinen adäquaten Beitrag zu leisten. Auch innerhalb der Baubereiche werden die landschaftsarchitektonischen Interventionen auf die Erschliessung und das Anordnen möglichst vieler PW-Parkplätze reduziert. Einzig zum Gleiskörper hin wird eine Gabionenmauer vorgeschlagen, dessen räumliche und gestalterische Absicht jedoch nicht nachvollziehbar ist.

Erschliessung

Für die Erschliessung sind sehr viele Parkplätze direkt vor den Gebäuden platziert. Daraus resultieren grosse Verkehrsflächen, die sich negativ auf den Fussverkehr und den Freiraum auswirken.

Zahlreiche Rampen führen in die Parkgaragen. Dadurch gewinnt das Konzept eine hohe Flexibilität auf der Ostseite. Auf der Westseite sind Rampen bezüglich Fahrgeometrie zu überprüfen.

Der Kreisel auf der Hasenmoosstrasse hat eine bremsende Wirkung und dient dem Bus als Wendeplatz. An dieser Stelle wirkt das Kreisregime nicht angebracht, ist doch kein wesentlicher Verkehr aus dem Seitenast zu erwarten. Die Anlieferung der Bauarena erfolgt mit einem Rückwärtsfahrmanöver an einer konfliktreichen Stelle. Diese Verkehrsführung ist nicht verträglich.

Die Anordnung neuer Veloabstellmöglichkeiten in der Nähe der Personenunterführungen wird sehr begrüsst.

Wirtschaftlichkeit

Die oberirdische Bebauungsstruktur im Westen ist gut etappierbar. Die zusammenhängende unterirdische Parkierung kann diesem Anspruch aber nicht genügen.

Die verschiedenen in der Grösse differenzierten Bebauungsgebiete im Osten, sowie die grosszügigen Erschliessungs-, Rangier-, und Parkierflächen lassen eine gute Etappierbarkeit erwarten. Die Flexibilität wird mit verschiedenen Bebauungsbeispielen aufgezeigt.

Fazit

Gerade ein Konzept, dass in seinen städtebaulichen und volumetrischen Aussagen solch grossen Spielraum offen lässt wie das hier beschriebene, würde eine ausdrucksstarke und Struktur bildende Freiraumgestaltung benötigen. Leider ist das mit diesem Vorschlag nicht gelungen.



Analyse:

Asas umum
Sikap-sikap

Die örtliche Entwicklung zeigt, dass der Bahnhof eine der ersten Installationen war. Wir gehen davon aus, dass abgesehen von der Umrüstung auf die A-Bahn die Absicht einer örtlichen Gewerbaufbauentwicklung eine Rolle gespielt haben kann, welche sich hier dann auch aufbaute.

Gestaltungsphilosophie:

Bachtrikume:

Die linearen bestockten Bachläufe, insbesondere der Buzbach, bieten grüne Achen der Quartiers und über den Siedlungsraum hinaus die Landschaft, ineinander verteilend. Im Gestaltungsvorwärt und stellt die ökologische Aufwertung mit Vernetzung. Lokal wird das Gewässer mit einfachen Wehrbauweisen (Stützfür in Naturstein, chausseierte Wege und Plätze) zugänglich, damit erdbar gestaltet. Bestockungsaumungen gegen die Belohnungen gehen fñlich in gestalterisch geprägte Sumptgrasflächen über. Der Seich wird von einer Holzbrücke überspannt, welche das Gewerbe mit dem Bahnhofslatz verbindet.

Bahnhofstation Kernbereich

Der Bahnhof war und primär eine Begegnungszone für den öffentlichen Personennahverkehr. Die Station und die unmittelbare Umgebung hat sich zu einer zentralen Zone des Publikumsverkehrs entwickelt. Unser Projekt präzisiert den Raum als Platzgestaltung - der Bahnhofplatz. Die Gestaltung des Bahnhofplatzes gründet sich auf dem Erscheinungsbild des Bahntrasses. Das „sozialnahebelegte“ Schotterfeld wird über die Platzfläche durchgehend erlebt. Die begrenzte Fläche ist gestrichlich wahrnehmbar, ausgehend von der Bahntrasseführung, in Bänder strukturiert und organisiert.

Die den Bauten vorgegebenen Putzflächen sind als grobschraffierter, repräsentativer „Naturstein-Wülfstüßung“ ausgeführt. Nachvollziehbar Belagsverläufe und die Sanderfugung bieten eine zeitgemäße Nutzung und Verankerung. Die grauen Quarzsandsteine sind mit leicht brauner Patina überzogen. Der zentrale Perronbereich mit Buchstabenstellen und Busstop etc. wird in eingefärbtem Beton, der Fahrbereich der Hauptstrasse wird in eingefärbtem Asphalt ausgeführt. Die Wahl der Zuschlagstoffe und die entsprechende Oberflächenbehandlung präsentiert das Schillerbild Gels, Fahrzeugen und Abfallflächen sind durch lineare Grünstrukturen, Mauer- und Installationsänder

Erneuerung und Baumgruppen (schmalblättrige Eschen mit purpurner Herbstfärbung) vor den Gebäuden sowie als Platzbegrenzendes Element. Im Schatten der Bäume und Eschen (Kirschweiden) platziert. Unterbrechung mit gewellten, transparenten „Regen“-Dachflächen bei den zentralen Bushaltestellen bilden den Platz eine spezielle Note und Identität. Neben- und Infrastrukturgebäude bieten Witterungsschutz und Raum für die notwendigen Infrastrukturen, Unterführungen, Vespargänge etc. Mit dem vorgelagerten Kessel wird der Strassenverkehr über den Platz beruhigt.

Rückgang der Mehrfamilienhausszeile sind sichertätige Platz- und Außenaktivitäten in individueller

Gewerbequartier:
Das Gewerbequartier wird mit peripher angelegten Grünflächen gefasst. Diese werden, wo es die Topografie und Niveauverhältnisse erlauben als Retentions-Verweilräume ausgebildet und nehmen das zugeführte Oberflächenwasser auf.
Differenzierte Beflächungen organisieren den stehenden und fließenden Verkehr.

Ein strukturierter Raumgitterkonstrukt (Steinschöter-Gabionen) grenzt den Bahnbereich ab und bietet gleichzeitig Lärmschutz. Die Korbseile sind in der vertikalen Flächenebene springend aufgebaut. Eine differenzierte Füllungsstruktur der einzeln abgesetzten Flächen bietet das Zeichnungsfeld zusätzlich.



Nachtrag: Witterungsanstrich

Ballast
Schotter
Gleis

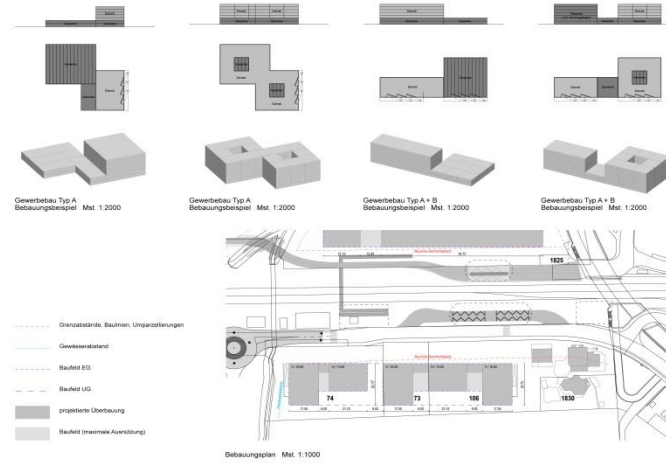
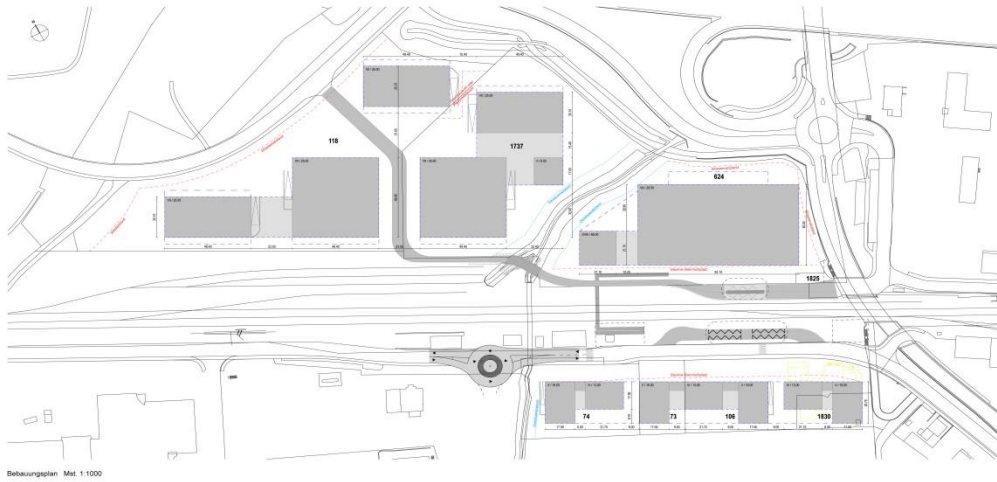
Altehrat. Kugelgestalt
Staubstein-Wachstumsform

Gestaltungsschema 'Bahnhofplatz'

17550
100 Volo / Infrastruktur
Unterstand

Situation Variante Restaurant Bahnhof	1.500
---------------------------------------	-------





Investitionswert

Ende die Fragen: Was will der Markt? Was bietet Rothenburg Station? Was ergibt sich daraus? Dank der Maß, das Erkennen konsequent umzusetzen. Schließlich das Projekt. Ein Ort für großes und kleines Gewerbebetriebe, Aussteller und Dienstleister kann als weitere, abschließende Maß im urbanen Produktionsprozess, regionale Gewerbebetriebe und Zulieferer werden hier ihren Hauptsitz finden, aber auch Aussteller und Besucher finden sich im ausgereiften Maß des neuen Quartiers gut eingestellt.

Opportunitäten Nutzen

Rothenburg Station hat die Chance, zum begehrten Anstellungsplatz für Gewerbebetriebe und beliebigen Standort für die Wirtschaft der Region zu werden.

- attraktive Anbindung an den Autobahnanschluss Rothenburg und die Bahn
- attraktive Gewerbebaustelle mit Synergie-Potenzial

KMU Gewerbe

Aktuell bietet das Umfeld von Luken immer weniger Flächen für Gewerbebetriebe. Zudem werden Betriebe aus der Region und anderen Lagen verdrängt, die neuen Wohnraum Platz zu machen. Mit diesem Konzept und der Bauförderung gut ausgestattet und für unternehmerischen Nachwuchs geeignet, nutzen gut erreichbar und für die einzelnen Betriebe identitätsstiftend. Die bunte Durchmischung mit der Möglichkeit der Platzierung jedes einzelnen Betriebes, machen es als sehr attraktiv. Das Projekt „Baurene“ würde dieses Konzept ideal ergänzen. Der angrenzende Turm bietet sich als „Landmark“ an.

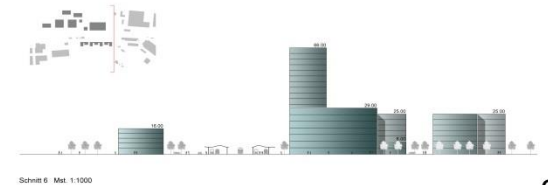
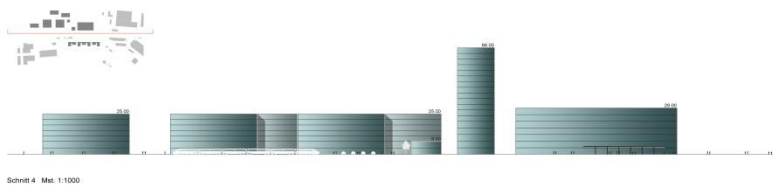
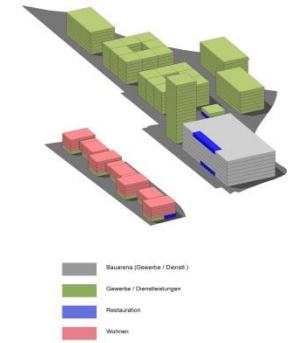
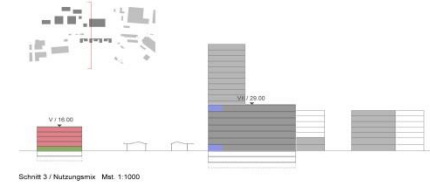
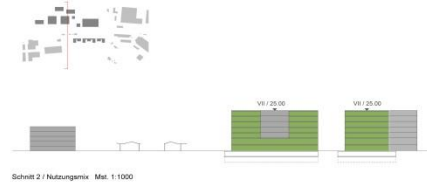
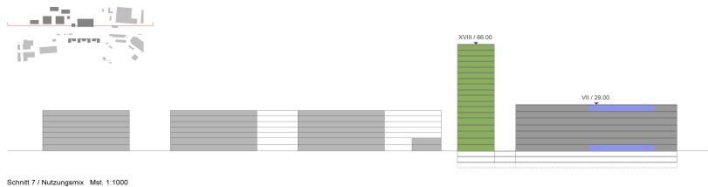
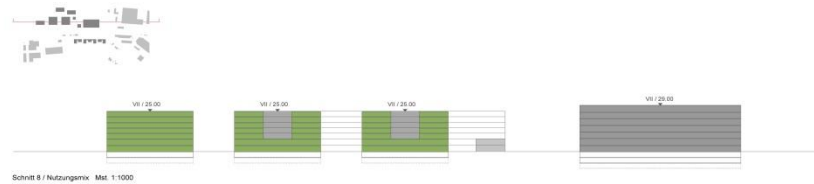
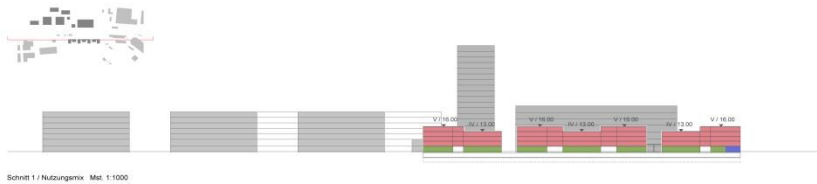
Arbeitswelt

Mit dem Konzept gehen auch ein Familienrestaurant und weitere Verpflegungsmöglichkeiten einher, die besonders die Besucher der Baurene und anderen der Arbeitswelt bedienen. Der Bereich Familienrestaurant soll als Quartierselement für Besucher und Baurene dienen. Das ergibt auch die Attraktivität der Baurene und erhöht die Aufenthaltsqualität. Um den Besucherfluss der Ausstellung auch in den oberen Stockwerken zu positionieren wird das Dach der Baurene durch Gartenanlage und Gastronomie als Außenbereich attraktiviert.

Fazit

Mit dem geplanten Konzept wird der Gewerbe- und Produktionspark lebendig. Die Nutzer finden einen einfachen Zugang zu ihren Gebäuden und pflegen nachbarschaftliche Beziehungen.

Das Konzept lehnt sich an bestehenden Gewerbegebiet in der direkten Nachbarschaft an. Es kann ein Anziehungspunkt für mittelständische Unternehmen aus dem ganzen Karlsruher Gebiet werden.





Die Gestaltung der neuen zukünftigen *Mater & Invenio* des Geländes nach 2012 ist im wesentlichen durch die Nutzung der vorhandenen Strukturen und der bereits locker belebte Erschließungs-/Parkierungsbereich beliebig ausreichte Rangierraum um auch durch Gattelschlepper bedient werden zu können. Die beiden für die Gewerbe-/Dienstleistungszone angedachten Grundrissstypologien bieten in Bezug auf die verschiedenen Kubaturmöglichkeiten und differenzierbare Höhenstufung zahlreiche Gestaltungsmöglichkeiten, die sich auch in der Planung der Flächen einordnen lassen.

Die gegenüber dem Zonenringrenn vier- bzw. fünfgeschossigen Baukörper entlang der Hasenmoosstrasse verziehen sich volumetrisch mit der angrenzenden Landwirtschaftszone und binden mit ihrer inneren Front den räumlichen Abschluss in westlicher Richtung. Die Gebäudestruktur können diese Wohn- & Gewerbeblöcke in mehrere Ebenen unterteilt werden. Gewünschte Durchgänge sowie eigenständige Bauten bieten dadurch gewährleistet.

[illegible]

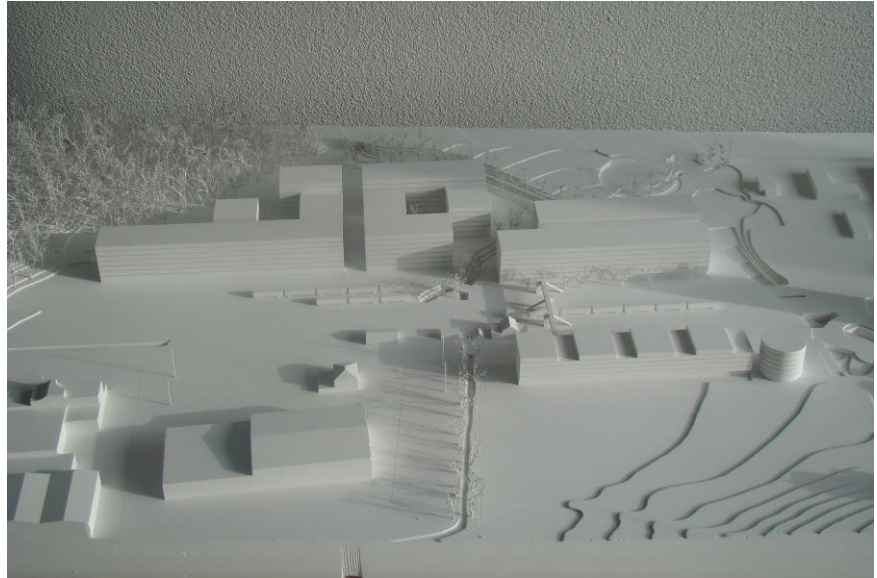
Bruttogeschossflächen / Ausnutzungsziffer



5.3 Team 3: Boyer+Camenzind

Team

- Architekten Boyer+Camenzind AG, Luzern
- Landschaft: Graber Allemann Landschaftsarchitektur GmbH, Pfäffikon
- Verkehr: Emch+Berger WSB AG, Luzern
- Immobilien: Redinvest Immobilien AG, Luzern



Beschreibung

Idee

Das Projekt zeigt einen pragmatischen und auf grosse Nutzerflexibilität ausgerichteten Entwicklungsansatz. Längsgerichtete Gebäudestrukturen lassen sich (fast) beliebig entwickeln, kombinieren, verbinden, verdichten.

Das städtebauliche Gesicht erlangt die Überbauung durch ihre Ausrichtung entlang der Gleisanlagen, durch einen vorbestimmten Konstruktionsraster und durch eine vorgegebene Auswahl an Fassadenmaterialien.

Für die Projektverfassenden hat die notwendige Flexibilität für eine noch grösstenteils unbekannte Nutzerschaft hohe Priorität.

Bahnhofplatz

Wichtigstes Raum bildendes Element ist der Bahnhofplatz, der zwischen den Fassaden im Osten (Bauarena) und im Westen (Gebäuderiegel) aufgespannt und gleichzeitig begrenzt wird.

Die von der Grundeigentümerschaft im Zwischenbericht geforderte Reduktion der Baudichte/Bauhöhe im Westteil wird nicht befolgt; die Verfassenden beurteilen einen geschlossenen Bahnhofplatz als wichtiger als ein baulich reduzierter Übergang zur Landschaft.

Der Bahnhofplatz weist beidseitig (Ost und West) eine vergleichbare Vorplatzgestaltung auf: grosszügiger 9 m tiefer, mit Grünelementen gestalteter Raum, begrenzt durch ein rückversetztes witterungsgeschütztes Erdgeschoss.

Diese einfache, klare Gestaltung überzeugt. Die Frage bleibt aber offen, ob die Dimensionen des Bahnhofplatzes den eher beschränkten Entwicklungsmöglichkeiten des Ortes gerecht werden.

Umgang mit Parzellengrenzen, Gewässern und Grünräumen

Der Bachlauf wird auf eine relativ kurze Distanz zugunsten der Parzelle der Bauarena verändert. Die Parzellengrenzen werden an die oben beschriebene Baustruktur angepasst, so dass eine optimale Nutzung des Planungsgebiets möglich wird.

Mit Ausnahme des Bachlaufs spielen Grünelemente eine untergeordnete Rolle; sie beschränken sich auf wenige "Restflächen" an den Rändern des Areals. Selbst die beiden in den Plänen aufgezeigten bepflanzten Innenhöfe im Ostteil haben lediglich orientierenden Charakter und können im konkreten Fall eliminiert resp. überbaut werden.

Ostteil (Grundstücke AXA und Kanton):

Die Gebäudehöhen liegen durchgehend bei 6 Geschossen.

Um die vorgeschlagene Struktur zu verstehen, müssen verschiedene Pläne zur Beurteilung beigezogen werden. Die in der Gesamtsituation dargestellte Überbauung entspricht einer möglichen Entwicklung mit vorwiegend Büronutzungen. Im Modell können zwei Überbaumuster eingesetzt werden: die im Situationsplan dargestellte Büronutzung, aber auch eine kompakte geschlossene Überbauung mit vorwiegend Produktions-, Gewerbe- und Hallencharakter.

Im Entwurf eines möglichen Bebauungsplans werden die verbindlichen Elemente des Konzepts dargestellt: sie beschränken sich auf die vordere und hintere Fassadenflucht und lassen einen grösstmöglichen Flexibilitätsrahmen im Innern der Areale offen.

Das Beurteilungsgremium wägt die städtebaulichen Erwartungen gegen den grossen Flexibilitätsanspruch ab. Die nach Aussen in Erscheinung tretenden Gestaltungsmaßnahmen an den Fassaden der Gebäude vermögen den städtebaulichen Anspruch durchaus zu erfüllen. Skepsis herrscht aber bezüglich der fast unbeschränkten Flexibilität bei der baulichen "Auffüllung" im Innern der Baustrukturen, die es anspruchsvolleren Nutzern schwer macht, diesen Standort zu wählen, bei dem überhaupt keine freiräumlichen Umgebungsqualitäten gesichert bleiben.

Die angestrebte hohe Qualität des Arbeitsplatzes Rothenburg-Station wird durch das vorgeschlagene bauliche Konzept nicht erreicht; die Struktur ist zu dicht und zu einseitig auf eine hohe Dichte und maximale Flexibilität ausgerichtet.

Offenbar (berechtigt oder nicht) fehlt der Glaube, dass an diesem Ort eine arbeitsplatzintensive Entwicklung mit einer hochwertigen Umfeldqualität erreichbar ist, bei der zum Vornherein Nutzungen ausgeschlossen werden müssten, die sich nicht in dieses Entwicklungsbild einordnen lassen.

Ostteil (Areal Bauarena/Bahnhofplatz Ost):

Die Bauarena wird als kompakter Baukörper dargestellt, der in den Fassaden die vorgegebene Baustruktur (zwei miteinander verbundene Längsbauten) in Erscheinung treten lässt.

Gegen den Bahnhofplatz hin wird das Erdgeschoss rückversetzt und leistet damit seinen Beitrag zur Aufenthaltsqualität des Platzes.

Die vorgeschlagene Bachverlegung wird grundsätzlich positiv beurteilt, müsste aber in Bezug auf Kosten und Nutzen noch überprüft werden.

West:

Die 6-geschossige Überbauung auf der Westseite entspricht der städtebaulichen Idee der Verfassenden; mit ihr wird der Bahnhofplatz räumlich geschlossen. Sie entspricht aber nicht den Vorstellungen der Eigentümer, die sich individuellere und zeitlich unterschiedliche Realisierungsstapen vorstellen.

Der Rundbau zur Markierung des Zugangs zum Bahnhofplatz West überzeugt das Beurteilungsgremium – trotz reduzierter Bauhöhe – immer noch nicht. Die Nutzbarkeit dieses Gebäudes wird in Frage gestellt.

Erschliessung:

Die Busspur an den Rand des Areals Ost zu verlegen, ist eine konsequente Folge der hohen Priorität, die der Flexibilität im Innern der Areale beigemessen wird.

Die Fusswegverbindungen müssen sich aufgrund der flexiblen Entwicklung ergeben und werden im Konzept nicht vorbestimmt. Dies gilt auch für die Erschliessung der einzelnen Areale.

Die Anlieferung des Bauarena-Areals als Rundlauf um das Gebäude herum ist denkbar, doch müssten die Auswirkungen auf die angrenzenden Grünräume und die Konflikte mit der Busführung (einspurige Strecke) noch näher überprüft werden.

Die Erschliessung West mit einer einzigen Zu-/Wegfahrt zur Parkierung entspricht nicht den Etappierungsvorstellungen der Eigentümer.

Die Hasenmoosstrasse wird begradigt und stark verkehrsorientiert ausgebaut, was sich erschwerend auf eine Bahnhofplatzgestaltung auswirkt, die den verschiedenen Verkehrs- und Aufenthaltsbedürfnissen genügen soll.

Die Busschleife ist ein interessanter Ansatz, führt aber zu keiner befriedigenden Lösung.

Wirtschaftlichkeit

Mit der vorgeschlagenen durchlaufenden Baubauungsstruktur im Westen wird die geforderte Etappierbarkeit und Flexibilität stark eingeschränkt. Der Parkplatz des Restaurants kann z.B. nur schwerlich in einer späteren Etappe überbaut werden.

Die Flexibilität wird im östlichen Gebiet mit mehreren Bebauungs- und Nutzungsvarianten nachgewiesen. Der einheitliche städtebauliche Planungsraster leistet hierzu einen wichtigen Beitrag. Die grossflächige und zusammenhängende Einstellhalle im Untergeschoss schränkt eine zweckmässige Etappierbarkeit jedoch stark ein. Die geplante Gewässerverschiebung zwischen den Parz. 624 und 1737 wirkt sich negativ auf die Wirtschaftlichkeit des gesamten östlichen Gebietes aus. Im Quervergleich weist das Projekt, je nach Bebauungs- und Nutzungsvariante, eine mittlere bis hohe Dichte aus und lässt somit eine gute Wirtschaftlichkeit erwarten.

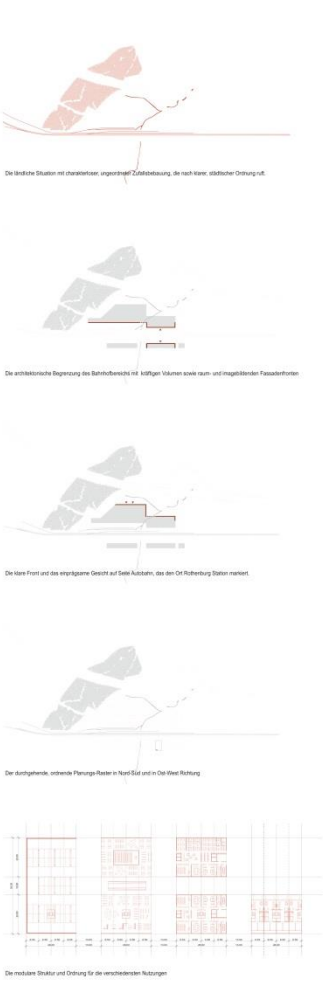
Gesamtbeurteilung

Der einleuchtende und interessante Ansatz, eine Baustruktur anhand eines Rasters aufzubauen und dadurch eine maximale Flexibilität für eine kontinuierliche Entwicklung in Etappen zu schaffen, wird grundsätzlich positiv beurteilt.

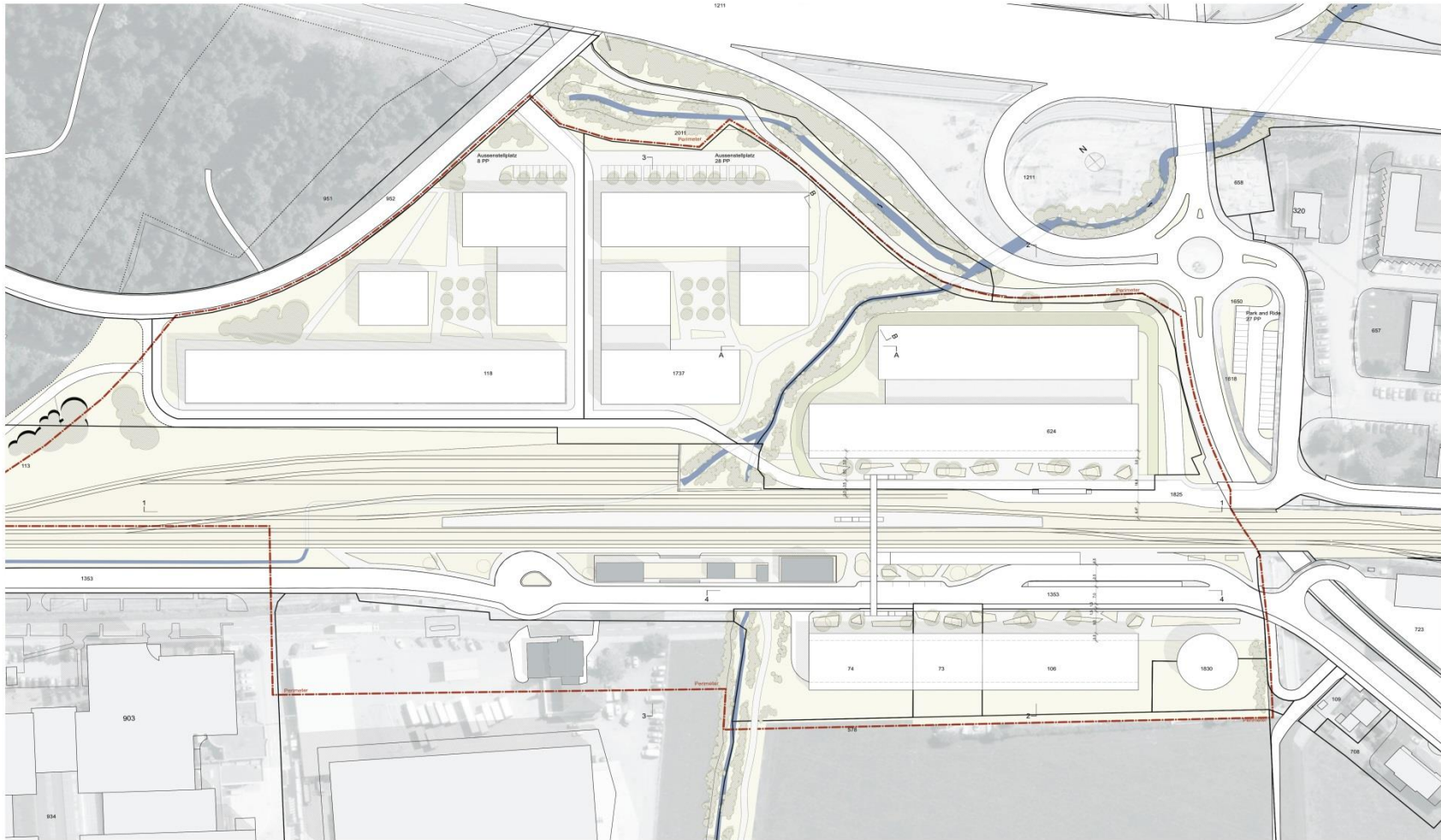
Aufgrund der maximalen Flexibilität, die den Arealen erhalten bleiben soll, wird die Chance für ein überzeugendes städtebauliches Gesamtkonzept aber verspielt.

Die Unbestimmtheit der Bebauung lässt es nicht zu, im Bebauungsplan auch Grundsätze und Ziele für eine hohe Entwicklungsqualität im Innern der Areale zu formulieren. Es fehlt eine klare qualitätssichernde Struktur im Innern der Baubereiche. Die Aussenräume spielen im vorliegenden Konzept leider nur eine sehr marginale Rolle. Das detailliert ausgearbeitete Materialkonzept ist interessant, doch kann es allein den städtebaulichen Qualitätsanspruch nicht erfüllen.

Konzept-Elemente

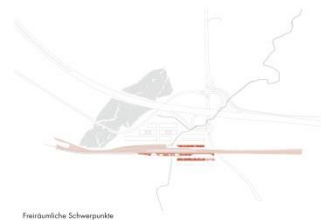


Situation Gesamtkonzept 1:500



boyer camenzind

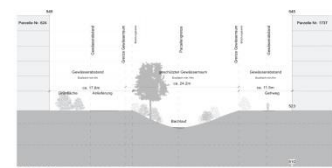
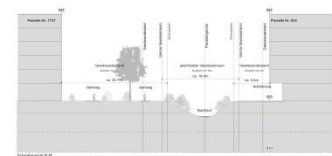
Landschaft



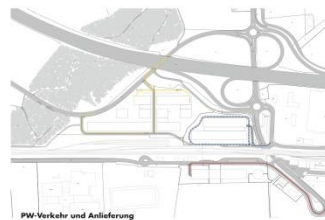
Mit verschiedenen Schuttsorten und Konglomeraten wurde die vorherrschende Sandsteinart aufgenommen und inszeniert.



Die niedrigen polygonalen Stahleinfassungen komplettieren die Abstraktion des Bahn-Themas an diesem Ort.



Verkehr



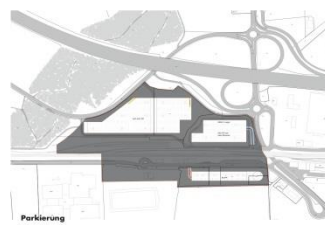
PW-Verkehr und Anlieferung



Langsam-Verkehr



ÖV / Bus-Verkehr



Parkierung

- Der Langsamverkehr von der Wahlgenstrasse zum Bahnhof Göt verläuft idyllisch entlang des freigelegten Bachlaufes.

T) Spezifisches Verkaufsverhalten (Shampoo-Polken pro Produkt und Tag)		
Schlüssel:	50 Gramm-Rolle	2 511
	100 Rolle	5 402
	200g-Wohnen	7 533
	Kollektionen zu 100	734

[illegible]

- Die gemäss Berechnung erforderliche und im Parkierungskonzept ausgewiesene Parkplatz-Anzahl entspricht einer Nutzungs gemäss Variante 1.
- Die erforderliche Anzahl bei einer Maximalbebauung [Nutzungs-Variante 3] wird mit dem ausgewiesenen Parkierungskonzept bewahrt leicht unterschritten.

Begründung: Je nach Nutzung, Ausstattungsstufe, Verkehrslage, Lageprofil) variieren die Geschosshöhe und deren Anzahl sowie die Personenzahl/Ei anseher unterschiedlich, doch gleichzeitig das maximale mögliche Bevölkerung und die maximal mögliche Anzahl Geschosse realisiert wird.

Bemerkung: Die Parkplatz-Anzahl kann jederzeit erhöht werden durch ein breiterer Zusatzen von Parkplätzen.

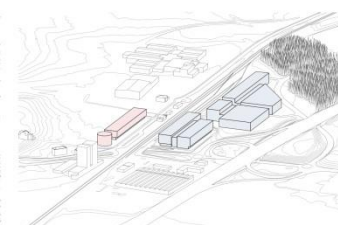
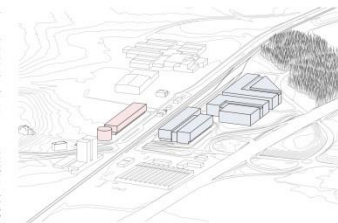
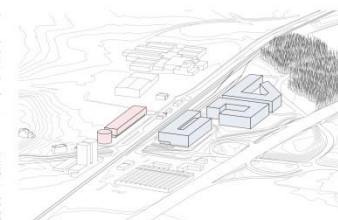
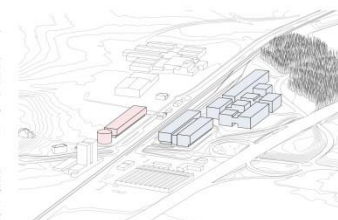
Nutzungs-Varianten

Nutzungs-Variante 1

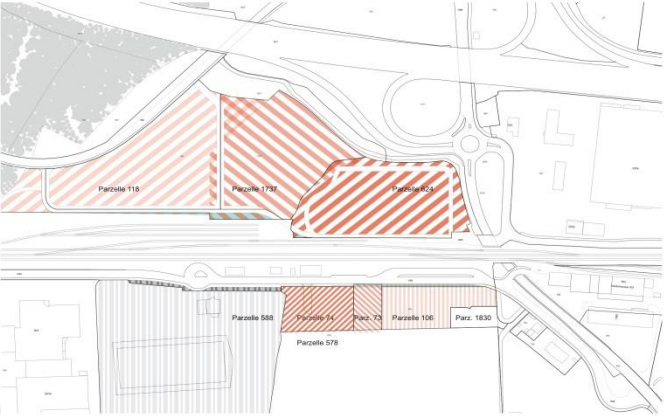
Nutzungs-Variante 2

Nutzungs-Variante 3

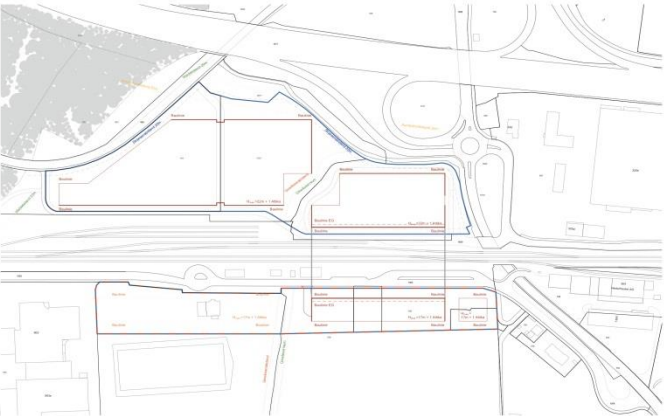
Nutzungs-Variante 4



Flächennachweis 1 : 2000 / Bebauungsplan 1 : 2000



Flächen-Plan 1 : 2000



Bebauungsplan 1 : 2000

Osteile					
Grundstücksfächer	in ha	in %	in %	Differenz	in ha
Parzelle 624	10751	20%	10745	20%	1081
Parzelle 1737	11463	20%	10700	20%	1028
Parzelle 118	19400	41%	14090	37%	17310
Kulturlandschaft, OV-Straße	0	0%	2120	4%	1710
Total Osteile	37614	100%	37614	100%	6

* Wird gemäss Entwurfplan für konkrete Bauvorhaben bestimmt
** Die AGS wurde mit 0 Vollgeschossen und einer AGS berechnet, die AGS wurde nicht einberechnet
*** Die AGS wurde mit 0 Vollgeschossen und einer AGS berechnet, die AGS wurde nicht einberechnet
**** Die AGS wurde mit 0 Vollgeschossen und einer AGS berechnet, die AGS wurde nicht einberechnet

Westseite					
Grundstücksfächer	in ha	in %	in %	Differenz	in ha
Parzelle 74	2750	22%	2750	22%	0
Parzelle 75	1192	12%	1192	12%	0
Parzelle 106	3930	42%	3930	42%	0
Parzelle 1830	651	6%	651	6%	0
Kulturlandschaft, OV-Straße	0	0%	492	4%	492
Total Westseite	8523	100%	8523	100%	492

Rechtsseite Flächen					
Parzelle 74	2750	22%	2750	22%	0
Parzelle 75	1192	12%	1192	12%	0
Parzelle 106	3930	42%	3930	42%	0
Parzelle 1830	651	6%	651	6%	0
Kulturlandschaft, OV-Straße	0	0%	492	4%	492
Total Rechtsseite	8523	100%	8523	100%	492

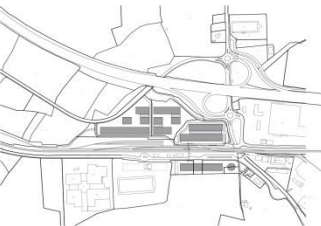
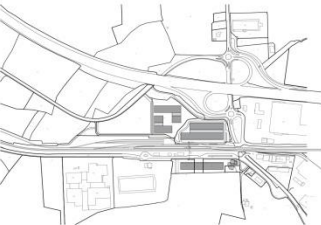
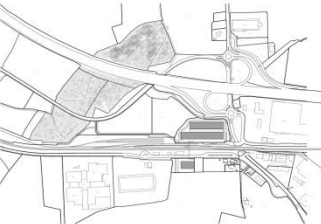
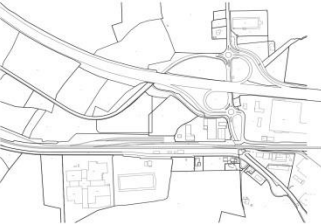
* Wird gemäss Entwurfplan für konkrete Bauvorhaben bestimmt
** Die AGS wurde mit 0 Vollgeschossen und einer AGS berechnet, die AGS wurde nicht einberechnet
*** Die AGS wurde mit 0 Vollgeschossen und einer AGS berechnet, die AGS wurde nicht einberechnet
**** Die AGS wurde mit 0 Vollgeschossen und einer AGS berechnet, die AGS wurde nicht einberechnet

Rechtsseite Flächen					
Parzelle	Fläche	in ha	in %	Differenz	in ha
Parzelle 118	19400	41%	14090	37%	17310
Parzelle 1737	11463	20%	10700	20%	1028
Parzelle 624	10751	20%	10745	20%	1081
Parzelle 588	19400	41%	14090	37%	17310
Parzelle 578	19400	41%	14090	37%	17310
Parzelle 106	3930	42%	3930	42%	0
Parzelle 1830	651	6%	651	6%	0
Kulturlandschaft, OV-Straße	0	0%	492	4%	492
Total Rechtsseite	8523	100%	8523	100%	492

Rechtsseite Flächen					
Parzelle	Fläche	in ha	in %	Differenz	in ha
Parzelle 118	19400	41%	14090	37%	17310
Parzelle 1737	11463	20%	10700	20%	1028
Parzelle 624	10751	20%	10745	20%	1081
Parzelle 588	19400	41%	14090	37%	17310
Parzelle 578	19400	41%	14090	37%	17310
Parzelle 106	3930	42%	3930	42%	0
Parzelle 1830	651	6%	651	6%	0
Kulturlandschaft, OV-Straße	0	0%	492	4%	492
Total Rechtsseite	8523	100%	8523	100%	492

Rechtsseite Flächen					
Parzelle	Fläche	in ha	in %	Differenz	in ha
Parzelle 118	19400	41%	14090	37%	17310
Parzelle 1737	11463	20%	10700	20%	1028
Parzelle 624	10751	20%	10745	20%	1081
Parzelle 588	19400	41%	14090	37%	17310
Parzelle 578	19400	41%	14090	37%	17310
Parzelle 106	3930	42%	3930	42%	0
Parzelle 1830	651	6%	651	6%	0
Kulturlandschaft, OV-Straße	0	0%	492	4%	492
Total Rechtsseite	8523	100%	8523	100%	492

Mögliche Etappierung



Wirtschaftlichkeit

Positive Faktoren für Wirtschaftlichkeit und Realisierbarkeit					
- Ausreichend klare und attraktive künftige Entwicklungsperspektive, welche Investoren anlockt.	- Grosse zusammenhängende Baufelder mit vielfältiger Bebauungs- und Nutzungsmöglichkeiten.	- Klare Anordnung der Bauzonen, die einfache und kostengünstige Bauformen ermöglichen.	- Grosse baufeldige Flexibilität und Flexibilität innerhalb der Baufelder, um klare städtebauliche Vorgaben und Richtlinien.	- Gute Erreichbarkeit der Baufelder durch das auf einem bestehenden Baufeld aufzuführende Bauprojekt.	- Interessantes Sanftprofil für die Realisierung, durch die in kürzigerer Zeit (Baufeldgröße) bereits größere Bauvorhaben.
- Sehr hohe Ausnutzung und Baufeldgröße, welche Investoren anlockt.					

Wirtschaftlichkeit					
- Ausreichend klare und attraktive künftige Entwicklungsperspektive, welche Investoren anlockt.	- Grosse zusammenhängende Baufelder mit vielfältiger Bebauungs- und Nutzungsmöglichkeiten.	- Klare Anordnung der Bauzonen, die einfache und kostengünstige Bauformen ermöglichen.	- Grosse baufeldige Flexibilität und Flexibilität innerhalb der Baufelder, um klare städtebauliche Vorgaben und Richtlinien.	- Gute Erreichbarkeit der Baufelder durch das auf einem bestehenden Baufeld aufzuführende Bauprojekt.	- Interessantes Sanftprofil für die Realisierung, durch die in kürzigerer Zeit (Baufeldgröße) bereits größere Bauvorhaben.
- Sehr hohe Ausnutzung und Baufeldgröße, welche Investoren anlockt.					

Wirtschaftlichkeit					
- Ausreichend klare und attraktive künftige Entwicklungsperspektive, welche Investoren anlockt.	- Grosse zusammenhängende Baufelder mit vielfältiger Bebauungs- und Nutzungsmöglichkeiten.	- Klare Anordnung der Bauzonen, die einfache und kostengünstige Bauformen ermöglichen.	- Grosse baufeldige Flexibilität und Flexibilität innerhalb der Baufelder, um klare städtebauliche Vorgaben und Richtlinien.	- Gute Erreichbarkeit der Baufelder durch das auf einem bestehenden Baufeld aufzuführende Bauprojekt.	- Interessantes Sanftprofil für die Realisierung, durch die in kürzigerer Zeit (Baufeldgröße) bereits größere Bauvorhaben.
- Sehr hohe Ausnutzung und Baufeldgröße, welche Investoren anlockt.					



Änderungen an öffentlicher Infrastruktur

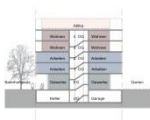
GEMEINDE ROTHENBURG : STUDIENAUFTRAG ENTWICKLUNGSKONZEPT ROTHENBURG STATION

Team: Boyer+Camenzind : **Architektur**: Boyer+Camenzind AG, dipl. Architekten ETH SIA USIC, Steinhofstrasse 44, 6005 Luzern / **Landschaftsplanung**: Graber Allemann, Landschaftsarchitektur GmbH, Talstrasse 31, 8808 Pfäfers / **Verkehrsplanung**: Emch+Berger WSB AG, dipl. Bauingenieure, Rüeggisingerstrasse 29, 6020 Emmenbrücke / **Immobilienberatung**: Redinvest Immobilien AG, Guggstrasse 7, 6005 Luzern

Schema-Grundrisse und -Schnitte 1:400 / Visualisierungen / Fassaden 1:1000



Kaffeehaus Süd: Wohn-Studios à 45 m² (Wohnen auf Zeit, 2000 m²)



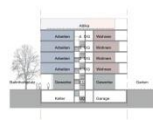
Schnell West Süd: 3000 m², durchgehende Wohnungen, unten Büro, oben Wohnen



Westbau: 3000 m², durchgehende Büros



Westbau: 3000 m², durchgehende Wohnungen



Schnell Westbau: 3000 m², Seite Bahnhof Büros, Seite Landschaft Wohnungen



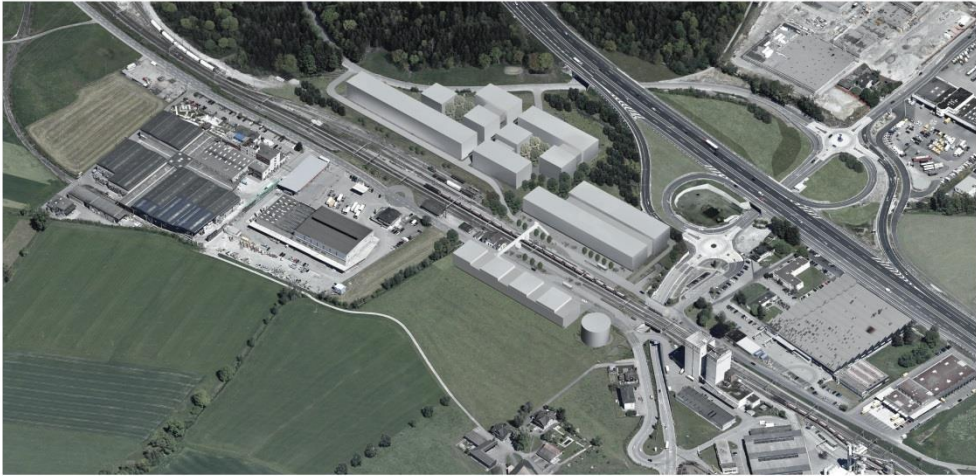
Westbau: 3000 m², Büro und Hausmeister



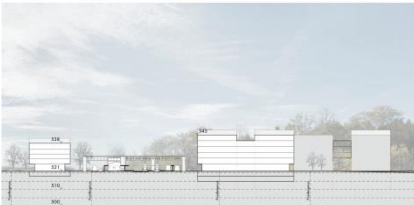
Westbau: 3000 m², Büro und 750-Z-Wohnungen



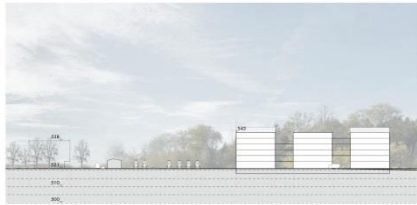
Westbau: 3000 m², Büro und 750-Z-Wohnungen



Ansicht 1, Westfassade Betonung Ost



Ansicht 2, Südseite



Ansicht 3, Südseite B (Panz. 118)



Ansicht 4, Ostfassade Betonung West