

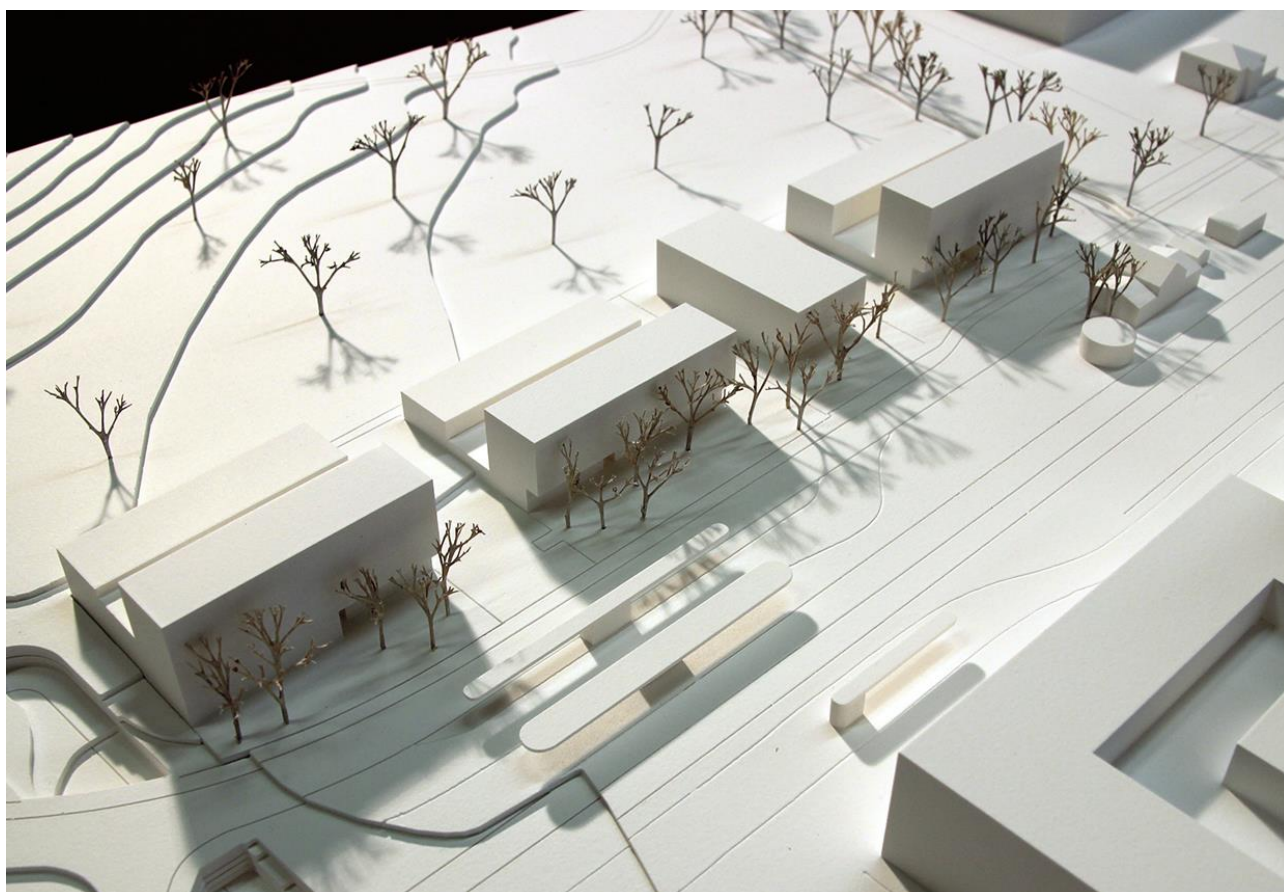
Bebauungsplan Rothenburg Station West

**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

<b>1</b>	<b>Städtebauliches Konzept</b>	<b>4</b>
1.1	Herleitung und übergeordnete Idee	4
1.2	Städtebauliche Strategie	6
1.3	Nutzungsverteilung	9
1.4	Freiräume	10
<b>2</b>	<b>Bebauungsplan</b>	<b>11</b>
<b>3</b>	<b>Architektonische Prinzipien</b>	<b>11</b>
3.1	Farbigkeit, Erscheinung und Wirkung	12
3.2	Vielfalt und unterschiedliche Höhen	12
3.3	Arkade und Sockelgeschoss	12
<b>4</b>	<b>Katalog der Baubereiche</b>	<b>14</b>
4.1	Baubereich A	14
4.2	Baubereich B	17
4.3	Baubereich C und D	19

## 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 Bahngleise 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

Der heutige Bahnhofsbereich West ist unübersichtlich organisiert und die Fläche dient mehrheitlich als Parkplatz. Der Ort wird durch die hoch frequentierte Hasenmoostrasse stark beeinträchtigt. Der zunehmende LKW-Verkehr belastet den Ort. 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 auf der Ostseite.





Abb. Vogelperspektive auf das Bahnhofgebiet West

## 1.2 Städtebauliche Strategie

### 1.2.1 Bahnhof in seiner Bedeutung stärken

Eine neue Geleise-Unterführung für Fussgänger soll den West- und den Ostteil des neuen Bahnhofbereichs verbinden und aufwerten. Durch die neuen raumflankierenden Gebäude auf der West- und Ostseite entsteht ein Wahrnehmungsraum, der alle Funktionalitäten und Wegeverbindungen eines Bahnhofes auf einen vernünftigen Raum zusammenfasst und konzentriert. Die erhaltenswerten ehemaligen Bahnhofgebäude werden als Zeuge einer vergangenen Zeit in die Neugestaltung mit einbezogen. Erdgeschossnutzungen sollen die Attraktivität des Bahnhofs steigern. Mit einer Neuorganisation der Bushaltestellen erhält der Platz seine funktionale Gliederung und Ordnung.

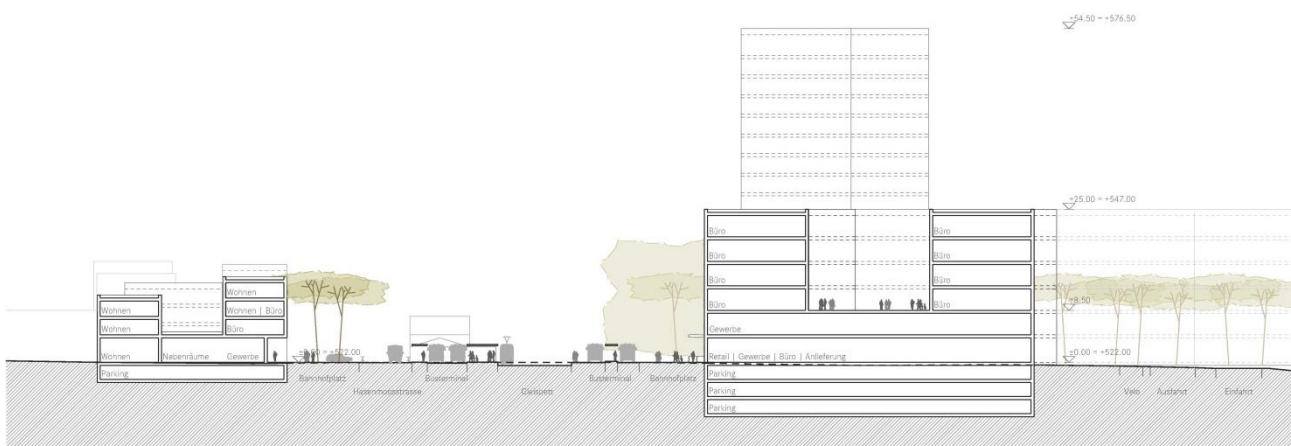


Abb. Schnitt durch die den Bahnhof begrenzenden Gebäude

### 1.2.2 Dichte und ordnende Struktur

Die Neubauten reagieren mit ihren Volumen und Freiräumen auf die nördlich gelegenen prägenden Verkehrsachsen – die Hasenmoosstrasse und die Bahnlinie und die gegenüber geplanten grossen Volumen im Bebauungsplan Rothenburg Station Ost. Die vier Baubereiche orientieren sich in ihrer Ausdehnung an den bestehenden Grenzen und Eigentumsverhältnissen der Grundeigentümer. Die Bauten werden präzise zum Bahnhofplatz hin auf eine Gebäudeflucht gesetzt (Baulinie 1) und entfalten so einerseits ein entsprechendes städtebauliches Gegengewicht zum Bereich Ost und andererseits definieren sie den eigentlichen Raum des Bahnhofs mit all seinen funktionalen Eigenschaften als Knoten des öffentlichen Verkehrs. Die bestehenden und erhaltenswerten Bahnhofsbauten unterstützen die Raumwirkung und bilden einen integralen Bestandteil der neuen Ordnung.

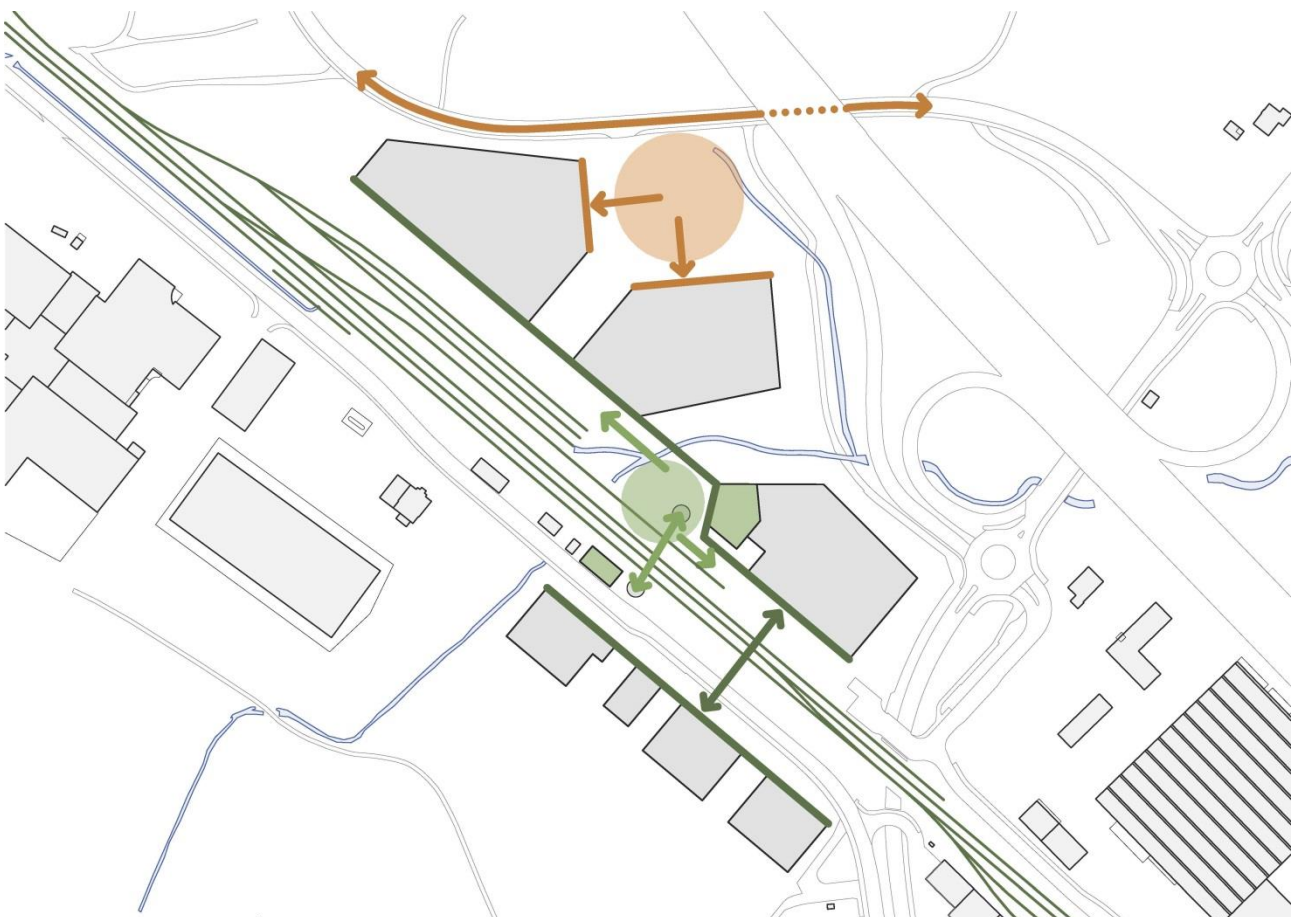


Abb. Städtebauliches Konzept

### 1.2.3 Baubereiche mit hoher innerer Flexibilität und vielschichtigen Nutzungsmöglichkeit

Auf den Baubereichen sollen Gebäude realisiert werden können, 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. Alle Gebäude werden von der Hasenmoosstrasse aus erschlossen. Zwischen Strasse und Gebäudeflucht spannt sich ein Freiraum auf – visuelle „Filterschicht“ mit Bäumen – in dem parkiert und angeliefert werden kann.

### 1.2.4 Etappierung

Jeder Baubereich kann eigenständig und unabhängig von seinem Nachbarn realisiert werden. Von der Baubereitschaft der Grundeigentümer unabhängig wird als erstes der Ausbau der Hasenmoosstrasse vorangetrieben. Bei jeder Realisierung eines Baubereichs wird dieser Ausbau auf dem entsprechenden Abschnitt dann vervollständigt. Die Funktionalität der bestehenden Gebäude auf den Baubereichen B und D wird dadurch nicht beeinträchtigt. Die Baubereiche C und D liegen teils auf einer gemeinsamen Parzelle. Hier wurde der Baubereich C so entwickelt, dass der bestehende Restaurationsbetrieb durch einen Neubau auf Baubereich C nicht beeinträchtigt wird.

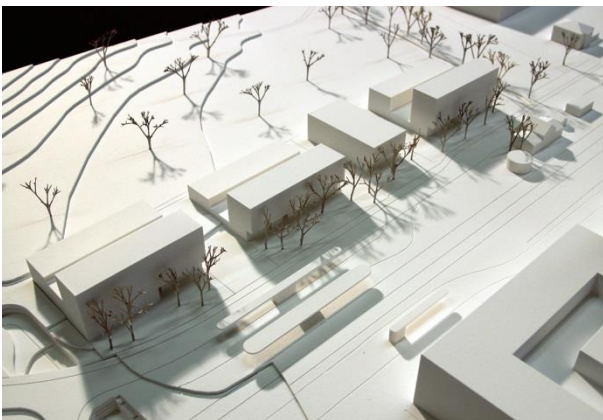


Abb. Modellfoto Ausbau Endzustand (Stand Studienauftrag)

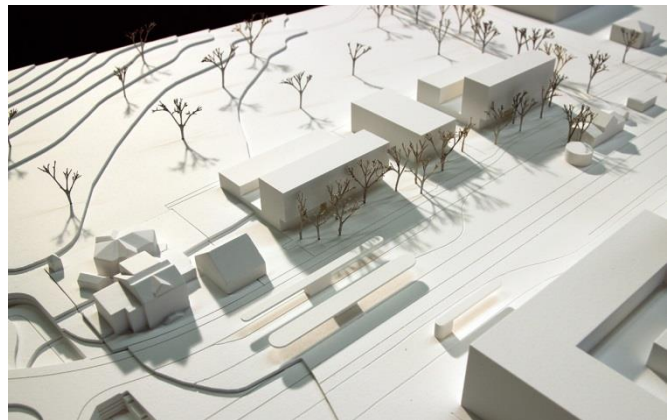


Abb. Modellfoto Ausbau bei Etappierung (Stand Studienauftrag)



### 1.3 Nutzungsverteilung

#### 1.3.1 Baubereiche A



Abb. Schemaschnitt Baubereich A mit Nutzungen

Ausgehend von der Zonenplanung von Rothenburg ist auf dem Baubereich A eine Wohn- und Arbeitszone vorgesehen. Die Nutzungsverteilung innerhalb des Baubereichs enthält gewisse Konstanten, aber auch viel flexiblen Nutzungsraum: in den obersten Geschossen, sowie im ersten Obergeschoss und im Teil des Erdgeschosses, der zur Strasse hin gerichtet ist, sind die Nutzungen fixiert. In den Geschossen dazwischen kann die Nutzung zwischen Wohnen und Dienstleistung variabel und flexibel gewählt werden.

Der Baubereich wird parallel zur Strasse in drei Zeilen (Bebauungstiefen) gegliedert. Die Zeile entlang der Hasenmoosstrasse eignet sich hauptsächlich für Gewerbe, Dienstleistungen und Büronutzungen. Ab dem 2. Obergeschoss sind Wohnungen möglich und im obersten Geschoss Pflicht. In der mittleren Zeile sind Gewerbe, Dienstleistung und Büronutzungen vorgesehen. In der Zeile die an die Landwirtschaftszone grenzt sind grundsätzlich Wohnungen angedacht, im Erdgeschoss aber auch Gewerbe möglich.

#### 1.3.2 Baubereich B



Abb. Schemaschnitt Baubereich B mit Nutzungen

Ausgehend von der Zonenplanung von Rothenburg ist auf dem Baubereich B eine Wohn- und Arbeitszone vorgesehen. Das ganze Gebäude kann als Büro- und Gewerbehaus genutzt werden. Auf Grund der Lärmsituation sind jedoch ab dem 1. Obergeschoss hinter der Dienstleistungs-Raumschicht Wohnungen möglich. Diese ori-

entieren sich zur die Landwirtschaftszone und profitieren von der lärmabgewandten guten Besonnungs- und Aussichtsqualität des Grundstücks.

### 1.3.3 Baubereiche C und D



Abb. Schemaschnitt Baubereich C und D mit Nutzungen

Ausgehend von der Zonenplanung von Rothenburg ist auf dem Baubereich C und D eine Wohn- und Arbeitszone vorgesehen. Die Nutzungsverteilung innerhalb der Baubereiche enthält gewisse Konstanten, aber auch viel flexiblen Nutzungsraum: in den obersten Geschossen, sowie im ersten Obergeschoss und im Teil des Erdgeschosses, der zur Strasse hin gerichtet ist, sind die Nutzungen fixiert. In den Geschossen dazwischen ist die Nutzung flexibel wählbar.

Der Baubereich wird parallel zur Strasse in drei Zeilen (Bebauungstiefen) gegliedert. Die Zeile entlang der Hasenmoosstrasse eignet sich hauptsächlich für Gewerbe, Dienstleistungen und Büronutzungen. Ab dem 2. Obergeschoss sind Wohnungen möglich und im obersten Geschoss Pflicht. In der mittleren Zeile sind Gewerbe, Dienstleistung und Büronutzungen vorgesehen. In der Zeile die an die Landwirtschaftszone grenzt sind grundsätzlich Wohnungen angedacht, im Erdgeschoss aber auch Gewerbe möglich.

### 1.4 Freiräume

Die Baubereiche A bis D sind durch zwei weiträumige Freiräume umgeben. Der eine ist ein sehr dynamischer Freiraum und umfasst den Bahnhofsbereich mit der Hasenmoosstrasse, dem Bussterminal und dem Gleiskörper. Er wird von den zwei parallellaufenden Häuserfronten auf der West- und Ostseite des Bahnhofs begrenzt. Der andere Freiraum erstreckt sich Richtung Süden vor den Gebäuden. Diese grenzt an eine unbebaute Landwirtschaftszone und gewährt den freien Ausblick bis zum Pilatus. An der westlichen Seite begrenzt der Buzibach das Planungsgebiet. Sein Verlauf und die Ufergestaltung stellt eine aussenräumlich spürbare Verbindung zwischen dem Ost- und Westteil des Bahnhofs Rothenburg Station her.

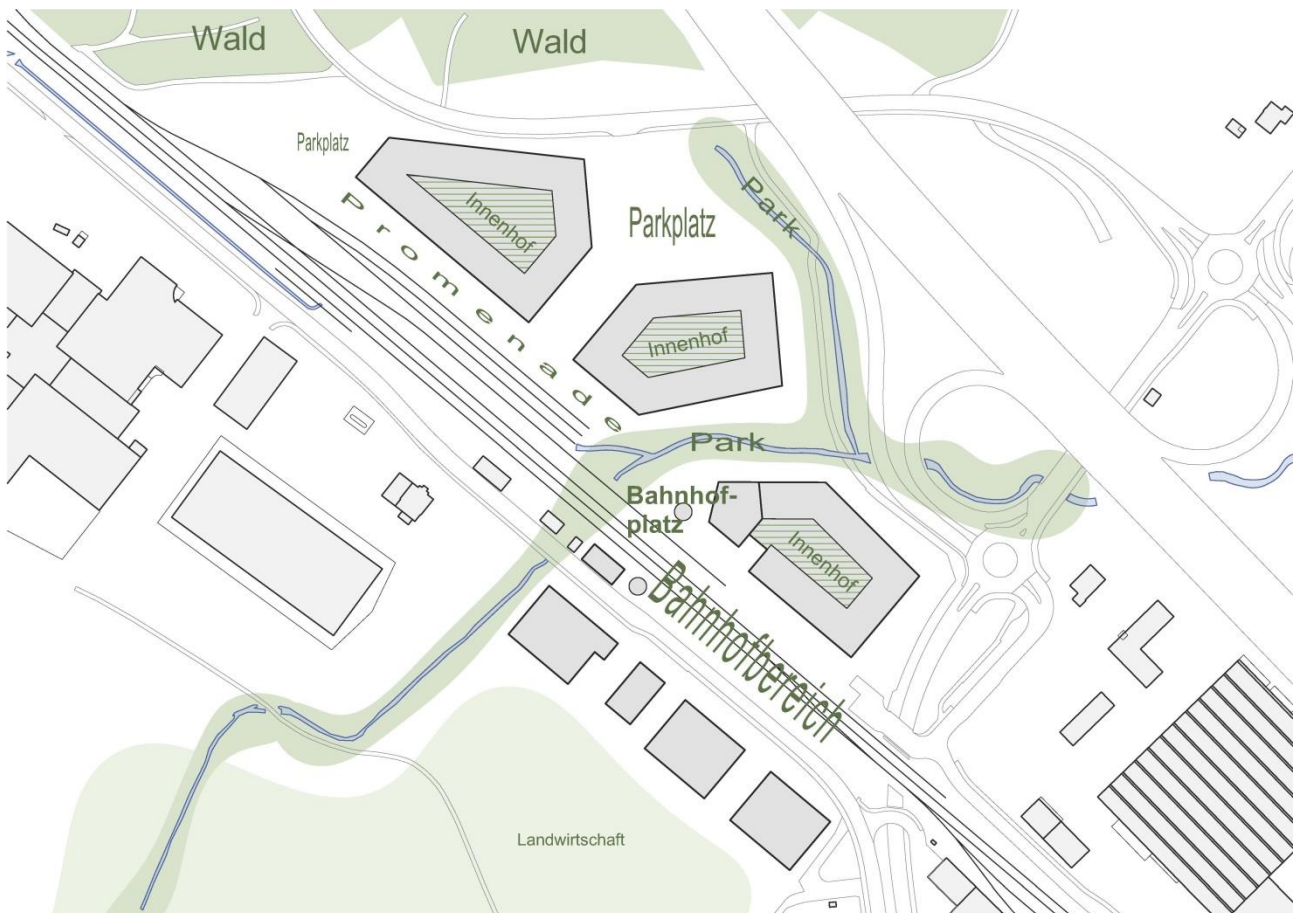


Abb. Freiräume

## 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 West“ und präzisiert das städtebauliche Konzept in den Bereichen Volumetrie, Gliederung, Massstäblichkeit, Einordnung und Materialisierung.

### 3.1 Farbigkeit, Erscheinung und Wirkung

Die ganze Strassenzeile soll eine übergeordnete atmosphärische Qualität erhalten. Dabei soll auf eine stimmige Gesamtwirkung des Ensembles geachtet werden. Kein Gebäude soll übermässig in den Vordergrund treten. Bei der Entwicklung der Farbigkeit und des damit verbundenen Ausdrucks der Gebäude sollen Themen des Ortes und der damit verbundenen Farben berücksichtigt werden. Damit sind Themen wie zum Beispiel der Bahndamm mit allen Elementen der Gleisanlagen, oder die umgebende Natur mit ihren erdigen Farbtönen gemeint. Die Fassaden sollen gemäss der dahinter liegenden Nutzung wohl proportionierte und aufeinander abgestimmte Öffnungen haben. Neben Putz, sind auch Beton oder Backstein mögliche Materialien, um den gewünschten Ausdruck der Volumen zu erzielen. Bei der Gliederung der Fassade ist darauf zu achten, dass die Öffnungen (Fenster) ansprechend gross dimensioniert werden und zum Bahnhofareal so ausgestaltete werden, dass nicht der Eindruck einer Rückfassade entsteht. Das Öffnungsverhalten soll die Interaktion von Passanten und Bewohnern ermöglichen und bei Dunkelheit den Bahnhofsbereich durch das durchschimmernde Innenraumlicht möglichst stimmungsvoll beleben.

### 3.2 Vielfalt und unterschiedliche Höhen

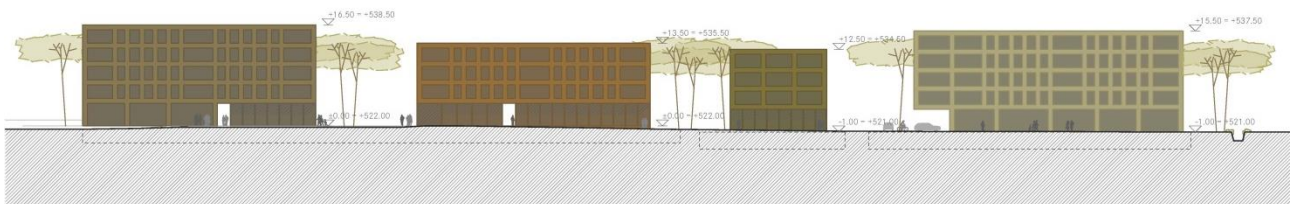


Abb. Ansicht Baubereiche A bis D

Die Höhenstaffelung der Baubereiche A bis D bewirkt die klare Definition eines Anfang und Endes der Häuserzeile entlang des Bahnhofs. Deshalb sind die Baubereiche A und D mit je 5 Geschossen die zwei höchsten Gebäude.

### 3.3 Arkade und Sockelgeschoss

Eine Arkade, welche sich über alle Baubereiche erstreckt, bildet den Abschluss des Bahnhofplatzes. Als überdachte Vorzone schafft sie einen Raum, welcher als Übergang vom Haus zum Platz vielseitig genutzt werden kann. Das Sockelgeschoss entlang der Hasenmoosstrasse soll einen hohen repräsentativen Charakter erhalten. Die Gestaltung und Materialisierung soll dabei eine Interaktion zwischen Menschen im Innern des Gebäudes und Passanten ausserhalb des Gebäudes ermöglichen. Eine hohe Transparenz ist erwünscht.

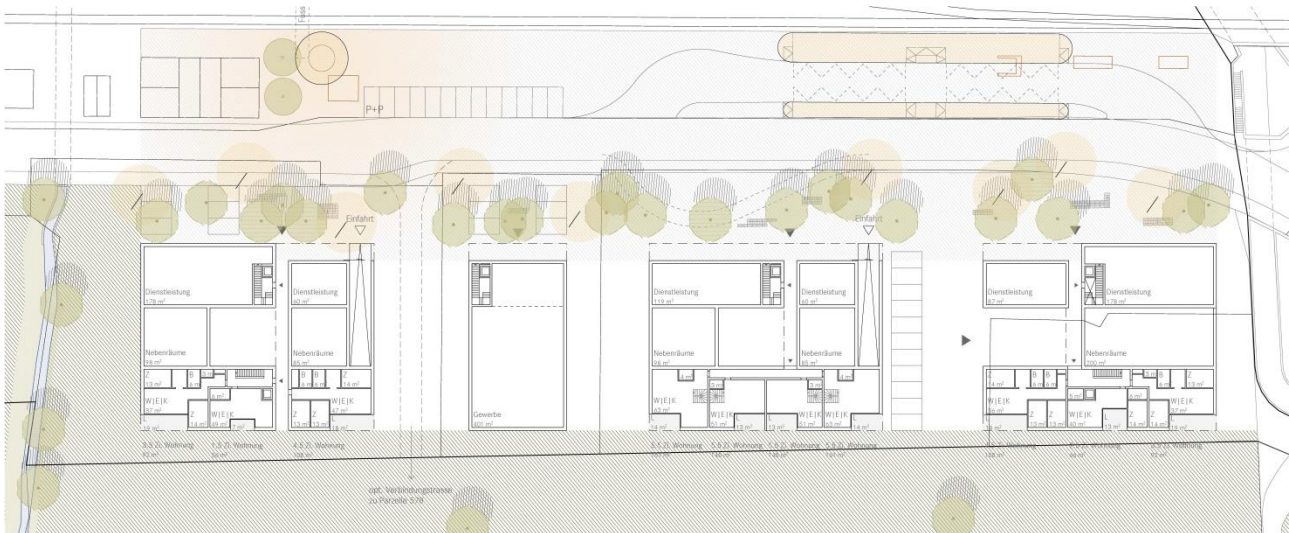


Abb. Gestaltung Erdgeschoss mit dem Bahnhofsbereich davor (Stand Studienauftrag)



## 4 Katalog der Baubereiche

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

### 4.1 Baubereich A

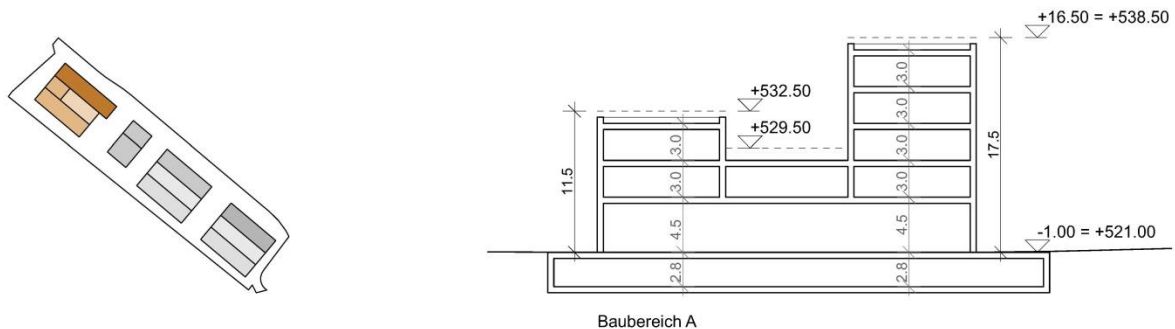


Abb. Baubereich A mit Schnitt

#### 4.1.1 Grundidee/ Lage

Das Gebäude im Baubereich A bildet den Abschluss oder den Auftakt der Häuserzeile entlang der westseitigen Bebauung des Bahnhof Rothenburg Station. Im Südosten des Baubereichs A wird eine Freihaltefläche definiert, welche die Verbindung von der Hasenmoosstrasse zur Parzelle 578 (heute Landwirtschaftszone) sicherstellt.

#### 4.1.2 Nutzung

Der Standort eignet sich sowohl für Gewerbe, Dienstleistungen und Büronutzungen als auch Wohnnutzungen. Aufgrund der lärmexponierten Lage Richtung Hasenmoosstrasse sind die Wohnungen tendenziell im Teil zur Landwirtschaftszone angeordnet.

#### 4.1.3 Baukörper

Wie im Bebauungsplan und Schnitt ersichtlich wird der Baukörper auf dem Baubereich in drei Zeilen gegliedert. Die Zeile entlang der Hasenmoosstrasse begrenzt mit ihrer Höhe das Bahnhofgebiet und bildet im Sockel mit Vor- und Rücksprüngen (Arkade) eine öffentliche Zone aus. Die mittlere Zeile dient als Zwischenzone für eine flexible Nutzung. Die Zeile, die sich zur Landwirtschaft erstreckt, ist niedriger als die Strassenzeile, so dass eine Staffelung zum freien Raum erfolgt und die Aussicht für möglichst viele Geschosse gewährt wird.



Abb. Grundrissbeispiele: Regelgrundriss entlang Hasenmoosstrasse

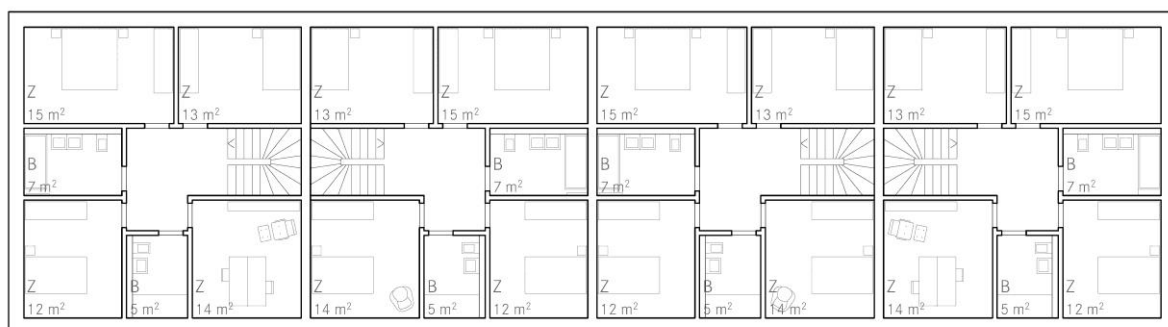
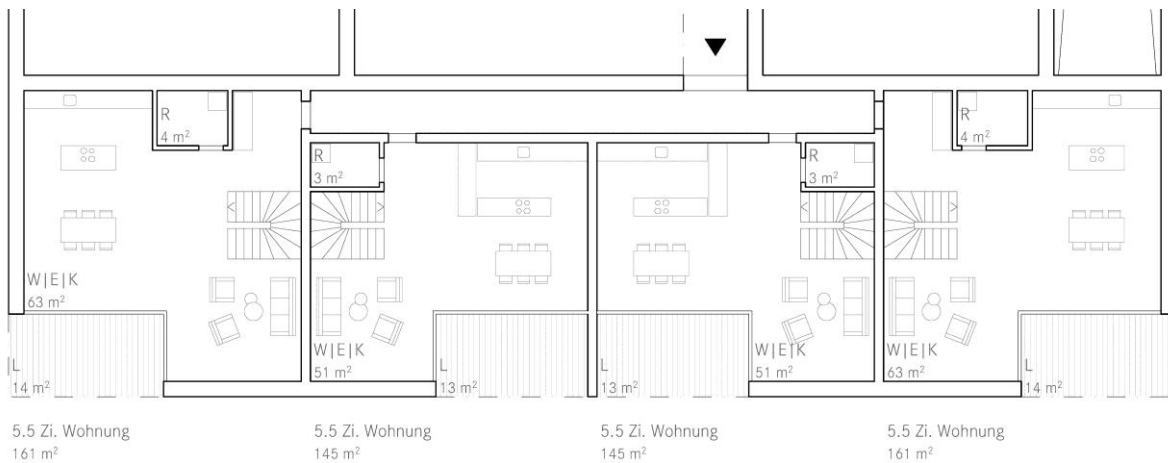


Abb. Grundrissbeispiele: Maisonettgrundriss entlang der Landwirtschaftszone

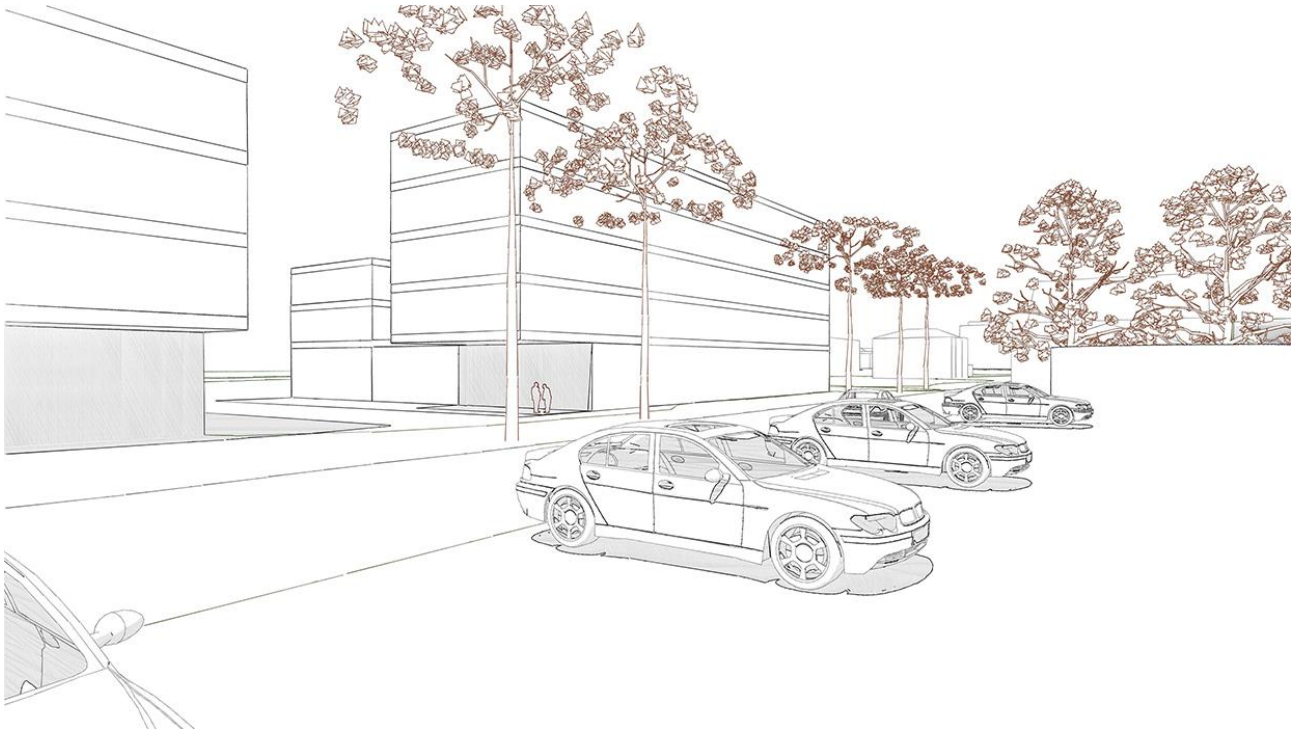


Abb. Visualisierung Baubereich A

### 4.2 Baubereich B

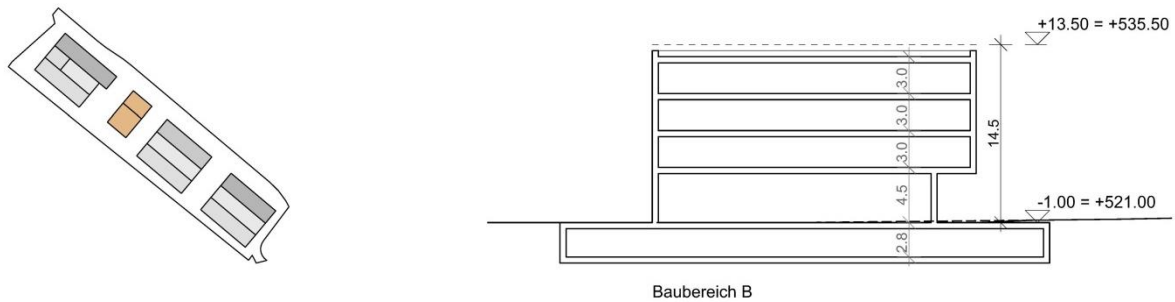


Abb. Baubereich B mit Schnitt

#### 4.2.1 Grundidee/ Lage

Der Baubereich B liegt zwischen den Baubereichen A und C und ist auf der Basis der Grundstückfläche in Bezug auf das Volumen deutlich kleiner als seine Nachbarn.

#### 4.2.2 Nutzung

Der Standort eignet sich sowohl für Gewerbe, Dienstleistungen und Büronutzungen als auch Wohnnutzungen. Aufgrund der lärmexponierten Lage Richtung Hasenmoosstrasse sind die Wohnungen tendenziell im Teil zur Landwirtschaftszone angeordnet.

#### 4.2.3 Baukörper

Der Baukörper ist entgegen seinen Nachbarn, aufgrund seiner Grösse nicht segmentiert. Die Gebäudehöhe ist auf dem gesamten Baubereich identisch. Der Sockel springt für die Gestaltung einer öffentlichen Zone im Erdgeschoss zurück.

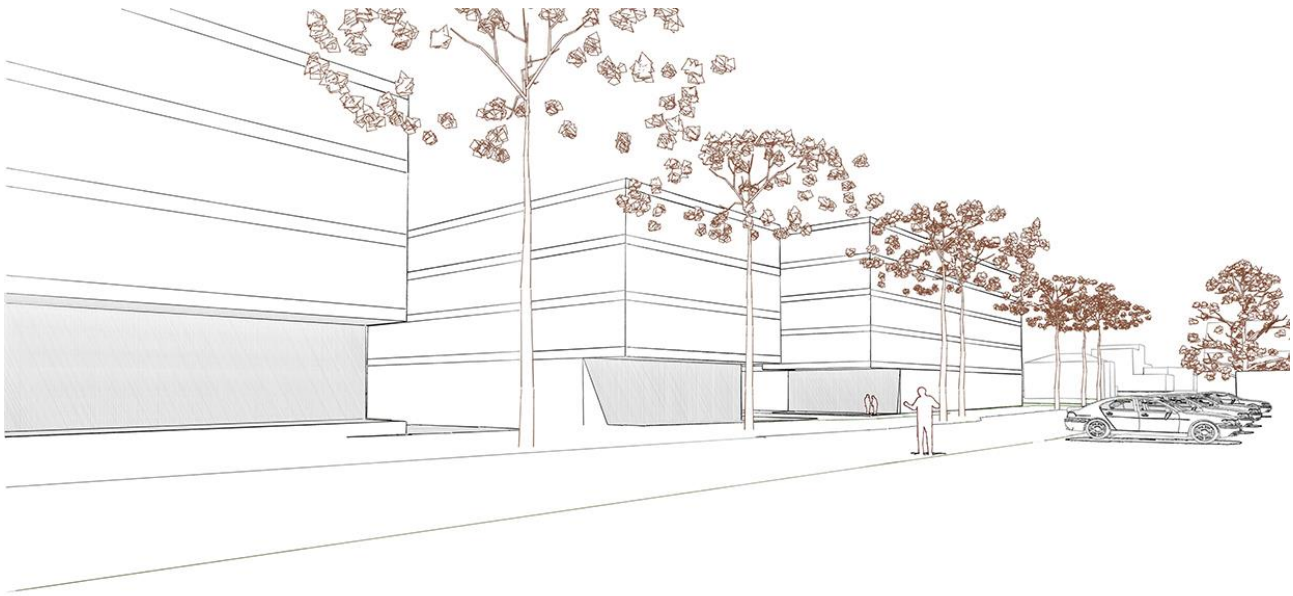


Abb. Visualisierung Baubereich B



### 4.3 Baubereich C und D

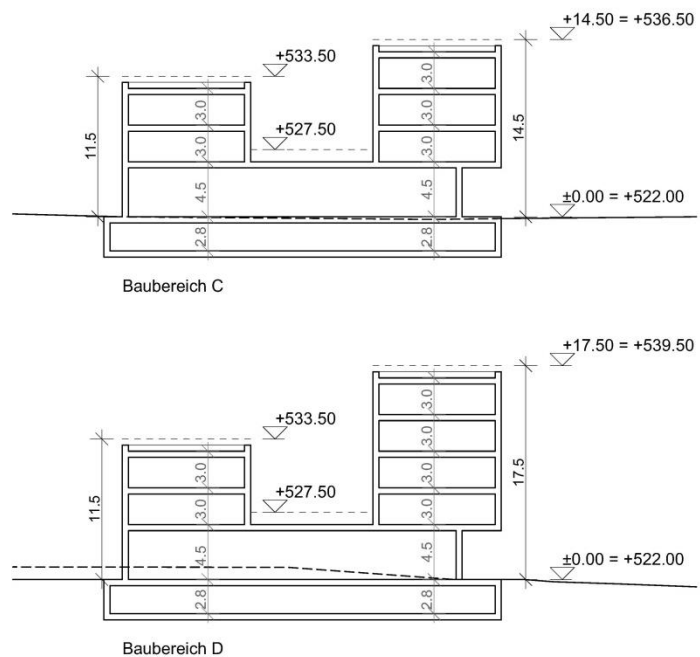
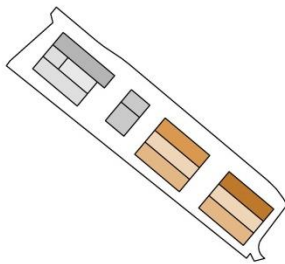


Abb. Baubereich C und D mit Schnitt

#### 4.3.1 Grundidee/ Lage

Mit der durchgehenden Baulinie zusammen mit den Baubereichen A und B, bilden die Baubereiche C und D eine klare Kante zum Bahnhofgebiet hin. Das Gebäude im Baubereich D bildet mit seiner Höhe den Abschluss oder Auftakt der Häuserzeile entlang des Bahnhofs Rothenburg Station.

#### 4.3.2 Nutzung

Der Standort eignet sich sowohl für Gewerbe, Dienstleistungen und Büronutzungen als auch Wohnnutzungen. Aufgrund der lärmexponierten Lage Richtung Hasenmoosstrasse sind die Wohnungen tendenziell im Teil zur Landwirtschaftszone angeordnet.

#### 4.3.3 Baukörper

Wie im Bebauungsplan und Schnitt ersichtlich wird der Baukörper auf dem Baubereich in drei Zeilen gegliedert. Die Zeile entlang der Hasenmoosstrasse begrenzt mit ihrer Höhe das Bahnhofgebiet und bildet im Sockel

mit Vor- und Rücksprüngen (Arkade) eine öffentliche Zone aus. Die mittlere Zeile dient als Zwischenzone für eine flexible Nutzung. Die Zeile, die sich zur Landwirtschaft erstreckt, ist niedriger als die Strassenzeile, so dass eine Staffelung zum freien Raum erfolgt und die Aussicht für möglichst viele Geschosse gewährt wird.



Abb. Grundrissbeispiele: Regelgrundriss entlang Hasenmoosstrasse

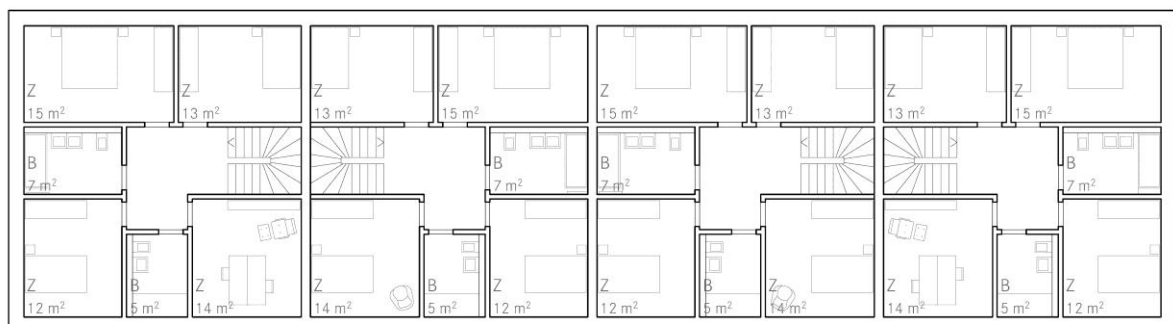
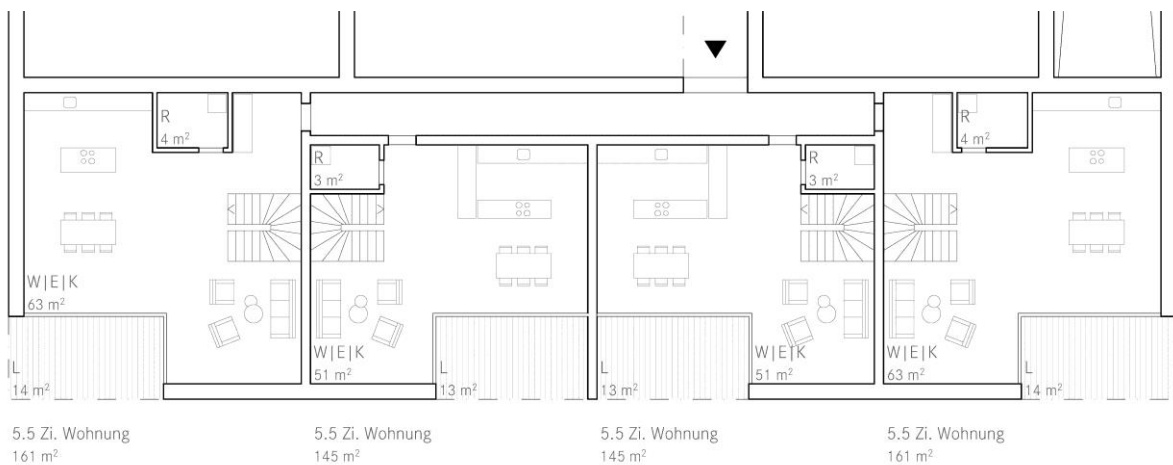


Abb. Grundrissbeispiele: Maisonettgrundriss entlang der Landwirtschaftzone

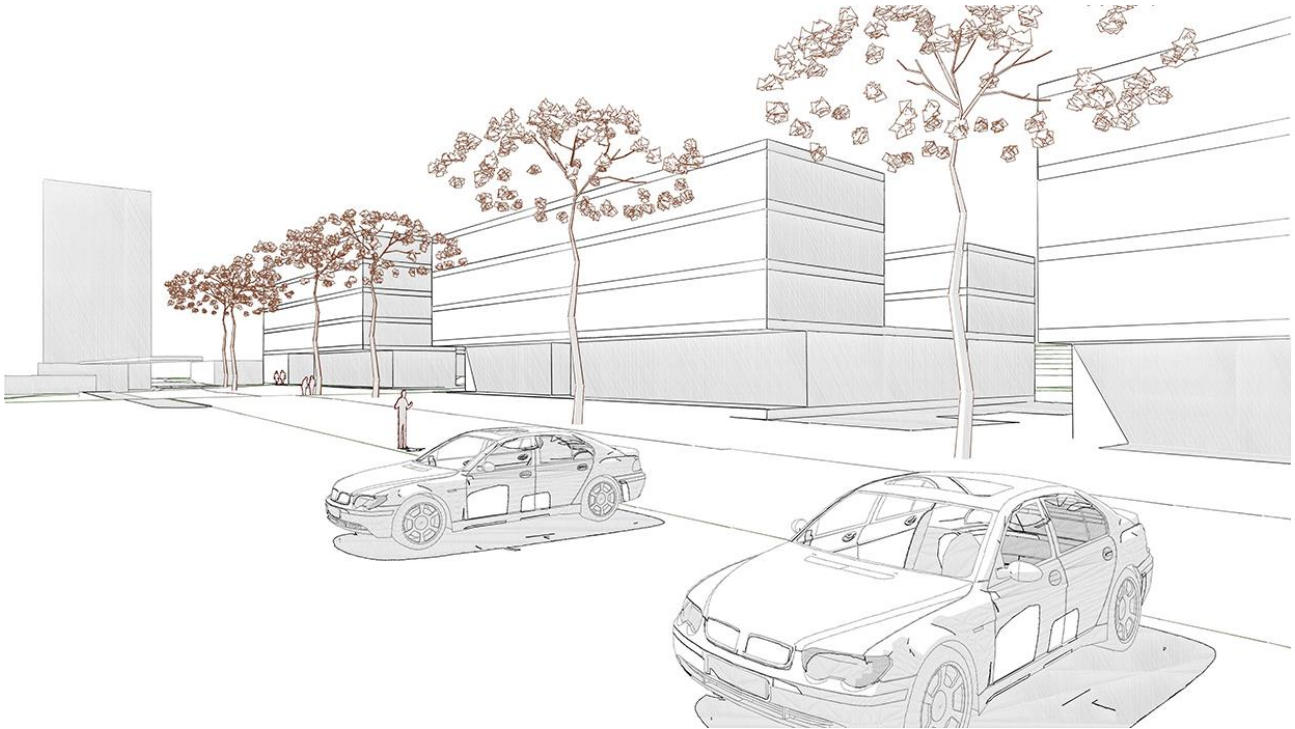


Abb. Visualisierung Baubereich C und D