

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) Höin 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 Gebäudevorzögen 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.





Studienauftrag Rothenburg Station

Stratification

Analysis

Reithofen Station liegt an der Entwicklungslinie des Agglomerationspotenzials Luzern Plus, welches dem Gebiet die Funktion eines strategischen Arbeitsgebietes, also den Schwerpunkt der Arbeitserstellung zuweist. Zudem bildet die Umlandterminal für den Güterverkehr der Bahn. Insbeson-

Auf den Anzeten rund um das Bahnhofs von Reithenberg Station befinden sich zwei geschworene, auf den jeweiligen Nutzer zugeschnittene unterschiedliche Informationsstrukturen, so wie sie für Gewerbetreibende typisch sind: grobe verlegte Flächen für den Verkäufer und für den Betriebsverkauf vorstellbar aufgestellte Halten und Verkaufsangebote. Es fehlt in der direkten Umgebung des S-Bahn-Bahnhofs ein Gegenüber der Gestaltung und Gesamtkonzept, die als Leitbild die Entwicklung von Reithenberg Station leiten können und so der wachsenden Bedeutung des Ortes gerecht werden.

seine veränderten Wohnraum schafft. Letztlich soll eine vielfältige und bunte Durchmischung der beiden, das Rathenower Stadtzentrum zu einem attraktiven und lebendigen Arbeitsort mit hoher Lebensqualität wird. Die geplante öffentliche, verkehrliche und arbeitsergänzende Nutzung drückt an der Südhälfte, wie Büros, Dienstleistungen, Dienstleistungen, Handel, Restaurant, Fachmärkte und Wohnen wird konsequent umgesetzt. Durch eine dem Ort entsprechende hohe Dichte und der selbstbewussten, anordnenden Setzung der Volumen erhält der Ort sein Gesicht und seine Identität.

Der Rotherberg Station weist unverkennbare Potenziale auf, die zukünftig verstärkt werden sollten. Das Bahnhofsbauwerk von Rotherberg Station verfügt über eine ausserordentlich gute Anbindung an die überregionalen Verkehrsnetze. Dadurch erhält der Ort ein sehr gutes Potenzial einer hohen Präsenz und guten Sichtbarkeit von Bauten und Anlagen, welche daraus folgend einen hohen Wiedererkennungswert aufweisen können. Diese Kombination kann in hohem Masse zu einer neuen Identität führen. Darüber hinaus erreichen wir die Grenzen zur ausserhalbigen des Baugebietes als grosses Potenzial.

Appendix 1

Unter dieser Prämisse stellt dann hinab, die gute Standortfrage zu raten und eine auf die Bedürfnisse abgestimmte vielschichtige und flexible Baustruktur anzubieten, welche auf der Grundlage des flächenspezifischen Informations-KOM's optimal funktioniert und auf der Wunschvorstellung des Wählers schafft. Letztendlich soll eine verlässliche und bunte Durchmischung der Bebauung, das Halberstadt Station zu einem attraktiven und lebendigen Arbeitsstandort mit hoher Lebensqualität wird. Die gewünschte differenzierte, wirtschaftliche und arbeitserneuernde Nutzung drückt an der S-Bahn Station, wie Bären, Giersewiese, Dienstleistungen, Retail, Restaurant, Fachmarkt und Wohnen wird konsequent umgesetzt. Durch eine dem Ort entsprechende hohe Dichte und der selbstbewussten, wirksamen Setzung der Volumen erhält der Ort sein Gesicht und seine



Erchliessungsplan M 1_1000

Parkierungsplan M 1_1000

Belastungsstruktur

See 1.2.2.1.1

[illegible]

1992

Alle Gebirgs- die entlang von Verkehrsachsen stehen sind, mit Ausnahme des Hochtaubes und zwei Backsteine auf der Westseite des Bahnhofs, fast Ganzsteine hoch. So entsteht ein „Glossier-Effekt“ zwischen den einzelnen Steinen, der Tausend von Verkehrsachsen in die Hauptausrichtung west nach östlich übersteuert. Das Hochtaube ist mit einem Karyen 55 m die höchste Gebirgs- und ist selbstständig einen Beitrag zur neuen Identität von Rottburg station stiftet.

Danke

Die Backsteine sind in ihrer Größe und maximalen Geschwindigkeit gesteuert, dass jeder Steiner der Baugruppe nahezu dieselbe Ausrichtung aufweist. Das bedeutet, dass der Gebirgsausdruck auf der Ostseite bei jeder gleichzeitigen Ausrichtung eine Reihe von ca. 100 m die Ostseite übersteuert. Die Längen der Ausrichtung auf der Westseite sind mit einer Ausrichtung gleich. Mit der im Projekt vorgeschlagenen Höhenführung ergibt sich eine Ausrichtung von ca. 1,0 pro Steiner.



Schema_Bebauungsstruktur

Landschaftsarchitektur

Die Analyse zeigt sich als sehr heterogen. Agglomerationsnachteile mit Industrie, Gewerbe und Dienstleistungen. Die Landschaft wird von Autobahn und Bahnlängen geschnitten. Dies führt zu einer Verarmung der Landschaft und es entstehen unüberwindliche Hindernisse für Tiere.

Die Absicht ist es, einen Ballustradenpark an unterschiedlicher Stelle, einen spartenen Bereich mit einem Ballustradenpark zu errichten. Dieser soll die Verknüpfung zwischen dem Ballustradenpark und dem Ort sein. Die Freizeit, Mit der Verortung von Ballustraden wird die Verarmung der Landschaft entgegen gewirkt. Hierfür sind Landschaftsstrukturen wie Bäume, Büsche, Hecken, Felder, Wälder, Wiesen und Bach und Weiden genutzt worden und ergänzt. Der wichtigste Kern der Tiere entlang des Ballustraden wird aufgewertet. Wichtig sind die gemeinsame Ballustraden und eine Ballustradenpark.

Die Umsetzung soll einen attraktiven Ort sein, einen Kernballustradenpark, Ballustradenplatz. Sie spenden sich als Raum über die Lebenszone. In der Zukunft soll es eine Ballustradenpark sein, die mit einem Entlangkommen nach Süden und Öffentlichen Einrichtungen. Zu Füssen den Ballustraden ist ein besonderer Ort.

Die Menschen in beiden alle Wege zuzunehmen, und im Endguthen befindet sich am Westrand der alte Platz wieder. Der urbane Platz ist aus einem kleinen Münsterplatz gewachsen. Der Perimeter und die Unterführungspassage sind in der Mitte des Platzes. Der Platz ist aus einem kleinen Münsterplatz gewachsen. Der Perimeter und die Unterführungspassage sind in der Mitte des Platzes. Der Platz ist aus einem kleinen Münsterplatz gewachsen. Der Perimeter und die Unterführungspassage sind in der Mitte des Platzes.


Verke

reflexology, Parkinson's

[illegible][illegible][illegible]

	4GF
Präsenz	624
1733	1733
118	118
74	74
1000	1000

	BCF1	BCF2	BCF3
1830	21'321.05m ²	22'572.00m ²	23'880.00m ²
	24'049.25m ²	24'765.00m ²	27'333.00m ²
	1'205.52m ²	1'119.20m ²	1'068.00m ²
	2'908.34m ²	3'252.01m ²	3'540.00m ²
	5'610.62m ²	5'910.65m ²	6'210.00m ²



Parz. 118

Parz. 24

Gründstück	KZ
9990cm ²	2,19
11051m ³	2,18
3592m ²	2,00
9992m ²	3,08
1036m ²	0,99
290m ²	1,17

Part. 1737

Part. 73

Part. 1041/1030

Per. 626

[illegible]

Höhe

Alle Gebäude der ersten vier Verkehrsknotenpunkte stiegen und, mit Ausnahme des Hochhauses und eines Backsteinspinn in der Westseite des Bahnhofs, fast gleichmäßig hoch. Sie enthielten ein Gleichgewicht zwischen den einzelnen Etagen, der Fassung von Verkehrsknotenpunkten in die Hochhausform war nicht überschritten. Das Hochhaus mit nur einem einzigen 5. Stockwerk war die Ausnahme. Die Höhe der Gebäude war nicht einseitig betont, nur neuzeitliche Wirkung von Reihung, Stufen, Stützen betrug.

Dicke

Die Backsteinspinn in ihrer Grundfläche und maximalen Geschosshöhe so gestaltet, dass deren Stützen für Räume nahezu derselben Höhe als die Gebäude und so funktionale Gebäudedimensionen auf der Ostseite bei Einfacheren Ausbauten einer Dicke von ca. 2,5 pro Parade stiegen. Die Längen der Volumen auf der Westseite sind mit einer Ausnahme gleich groß. Wie ein Projekt vorgeschrieben Höhenabstufung ergibt sich eine Ausrichtung von ca. 1,0 pro Stöckigkeit.



Studienauftrag Rothenburg Station

Parzellen West

Die vier Gebäude auf der Westseite des Bahnhofs sind auf dem ersten vorderen Grundstücksteil aufgeführt. Im Grundriss befindet sich ein Teil der vier Gebäude zusammen, die einen Gebäudeblock bilden. Der Platz befindet sich zwischen dem ersten und dem zweiten Grundstücksteil. Die vier Gebäude sind in der ersten Variante dargestellt, es sind die Bauteile der ersten Variante dargestellt.



Obergeschoss M 1_500



Erstgeschoss M 1_500

Regelgrundriss M 1_200



Regelgrundriss Variante Maisonette M 1_200



Erstgeschoss M 1_500



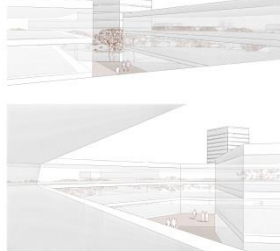
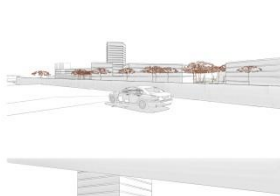
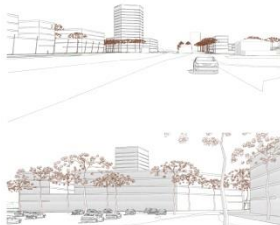
Wirtschaftlichkeit

Das Projekt geht auf die ersten Vorgaben des Programms zu. Die ersten Vorgaben sind, dass die ersten Gebäude in der ersten Variante dargestellt werden. Die ersten Gebäude sind in der ersten Variante dargestellt. Die ersten Gebäude sind in der ersten Variante dargestellt. Die ersten Gebäude sind in der ersten Variante dargestellt.

Die ersten Gebäude sind in der ersten Variante dargestellt. Die ersten Gebäude sind in der ersten Variante dargestellt. Die ersten Gebäude sind in der ersten Variante dargestellt. Die ersten Gebäude sind in der ersten Variante dargestellt. Die ersten Gebäude sind in der ersten Variante dargestellt.

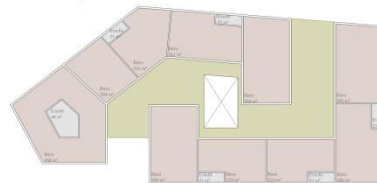
Lärmschutz

Die ersten Gebäude sind in der ersten Variante dargestellt. Die ersten Gebäude sind in der ersten Variante dargestellt. Die ersten Gebäude sind in der ersten Variante dargestellt. Die ersten Gebäude sind in der ersten Variante dargestellt. Die ersten Gebäude sind in der ersten Variante dargestellt.



Geplante Bauteile

Auf den vierseitigen Parzellen steht ein Gebäude. Die ersten Gebäude sind in der ersten Variante dargestellt. Die ersten Gebäude sind in der ersten Variante dargestellt. Die ersten Gebäude sind in der ersten Variante dargestellt. Die ersten Gebäude sind in der ersten Variante dargestellt.



3.-4. Obergeschoss M 1_500



1.-2. Obergeschoss M 1_500



Gestaltung Bahnhof

Die ersten Gebäude sind in der ersten Variante dargestellt. Die ersten Gebäude sind in der ersten Variante dargestellt. Die ersten Gebäude sind in der ersten Variante dargestellt. Die ersten Gebäude sind in der ersten Variante dargestellt. Die ersten Gebäude sind in der ersten Variante dargestellt.

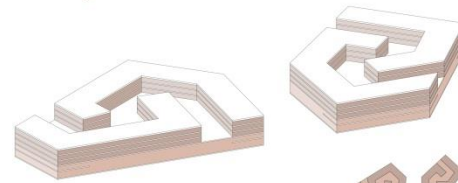
Nutzungsentscheidungen und Änderung

Die ersten Gebäude sind in der ersten Variante dargestellt. Die ersten Gebäude sind in der ersten Variante dargestellt. Die ersten Gebäude sind in der ersten Variante dargestellt. Die ersten Gebäude sind in der ersten Variante dargestellt. Die ersten Gebäude sind in der ersten Variante dargestellt.

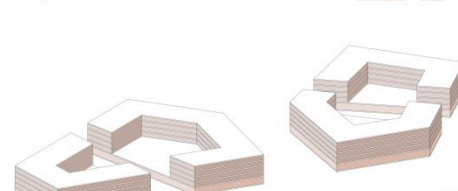
Die ersten Gebäude sind in der ersten Variante dargestellt. Die ersten Gebäude sind in der ersten Variante dargestellt. Die ersten Gebäude sind in der ersten Variante dargestellt. Die ersten Gebäude sind in der ersten Variante dargestellt. Die ersten Gebäude sind in der ersten Variante dargestellt.

Parzellen Ost

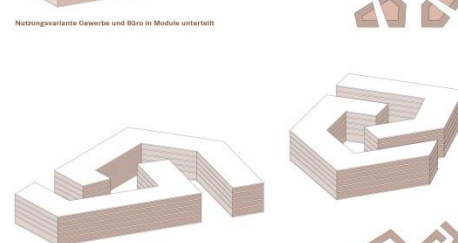
Die ersten Gebäude sind in der ersten Variante dargestellt. Die ersten Gebäude sind in der ersten Variante dargestellt. Die ersten Gebäude sind in der ersten Variante dargestellt. Die ersten Gebäude sind in der ersten Variante dargestellt. Die ersten Gebäude sind in der ersten Variante dargestellt.



Nutzungsvariante Gewerbe und Büro



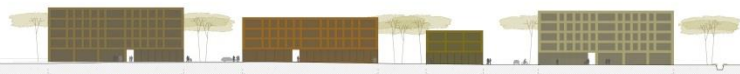
Nutzungsvariante Gewerbe und Büro mit Module unterteilt



Nutzungsvariante Büro



Analogie zu Dachgartenanwendung



Nordansicht der Parzellen West M 1_500



Schnitt durch Bahnhofplatz M 1_500

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.



Gestaltungsbeirat Umgebung

Analyse:

Als unserer analytischen Auseinandersetzung mit der Örtlichkeit verfügten wir u.A. gestalterisch folgende Ansätze:

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

Bestockte Bachläufe bilden grüne Achsen. Der gestalterische Spielraum im Umfeld der Geleisanlagen wird von den Richtlinien der SBB stark beeinflusst.

Gestaltungsphilosophie:

Sachkunde:

Die Innere bestockt die Bufo, insbesondere der Buchbo, bildet grüne Achen der Quarters und über den Gestaltungsräum hinaus die Landschaft, einander verbinden. Im Gestaltungsvorgrund steht die ökologische Aufwertung mit Verwertung. Lokal wird das Gewässer mit einfließen Wegbeweisen (Stützen) in Naturstein, chaotische Wege und Plätze) zugänglich, damit erdbar gestaltet. Bestockungsmaßnahmen gegen die Bewässerung gehen ähnlich in gestalterisch geprägte Baumgruppen über. Der Bach wird von einer Holzbrücke überspannt, welche das Gewässer mit dem Bahnhofplatz verbindet.

Bahnhofstation Kernbereich

Der Bahnhof war und ist primär eine Begegnungszone für den öffentlichen Personennverkehr. 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 Bahnhofs. Das „sozialräumliche“ Schotterbild wird über die Platzfläche durchgezogen erstellt. Die begrenzte Fläche ist gestalterisch wahrnehmbar, ausgehend von der Bahntrasseführung, in Bänder strukturiert und organisiert.

Die den Bauten vorgegebenen Platzflächen sind großteils oberirdischer, repräsentativer „Naturstein-Waldpflasterung“ ausgetüschelt. Nachbetonbelte Belagsoberflächen und die Sandverfürgung bieten eine zeitgemäße Nutzung und Verankerung. Die grauen Quarzsteinsteine sind mit leicht brauner Patina überzogen. Der zentrale Perimeterbereich mit Buchsteinbelag und Bausperre etc. wird in eingefärbtem Beton, der Fahrbereich der Hauptklasse wird in eingefärbtem Asphalt ausgetüschelt. Die Wahl der Zuschlagstoffe und die entsprechende Oberflächenbehandlung präsentieren das Schieferbelag. Geh-, Fahrzeugen und Abfallflächen sind durch lineare Grünstrukturen, Mauer- und Installationsänderer

Einkäufe und Baumgängen (einstufige Flächen mit purer Herfindlungs) vor den Gebäuden sind die Platzbestimmenden. In Schulen der Baureihe und Eckschulen/Schulen platziert. Unter dem gewöhnlichen, transparenten, fliegenden Dach des zentralen Bushaltes unter dem Platz eine spezielle Note und Identität. Neben- und Infrastrukturgebäude bieten Witterungsschutz und Raum für die notwendigen Infrastrukturen, Umkleekabinen, Vespelung etc.. Mit dem vorgelagerten Kessel wird der Straßenverkehr über den Platz bewegt.

Rückzug der Mehrfamilienhäuser und sicheres Platz- und Außenbereichsflächen in individueller Nutzung. Unter anderem:

Gewerbegebiet:
Das Gewerbegebiet wird mit peripher angelegten Grünbändern gefasst. Diese werden, wo es die Topografie und Niveauverhältnisse erlauben als Retentions-/Versickerungsbänke ausgebildet und nehmen das zugeführte Oberflächenwasser auf.
Definierte Betagelände organisieren den stehenden und fließenden Verkehr.
Radwegenetze und Fußflächen werden an innerer mitold in sicherstellendem Maße ausgebaut. Das

Eine strukturierte Raumgliederung (Steinschotter-Gabionen) grenzt den Bahntrassebereich ab und bietet gleichzeitig Lärmschutz. Die Korbelemente sind in der vertikalen Flächenabdeckung springend aufgebaut. Eine differenzierte Füllungsstruktur der einzeln abgetrennten Flächen bietet das Zeichnungsfeld zusätzlich.



Naturstein-Wandabstärkung

Gestaltungsschema 'Bahnhofplatz'

100 Vloer / Infrastructuur
Landelijk

10pp

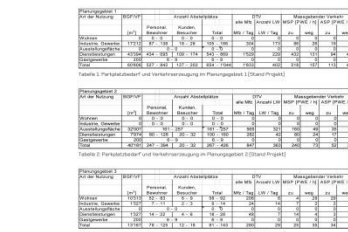
GS 1830

Situation Variante Restaurant Bahnhof 1:500

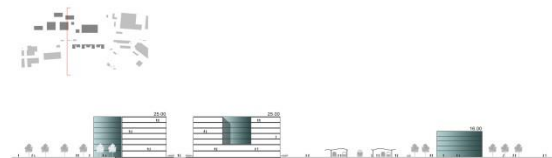




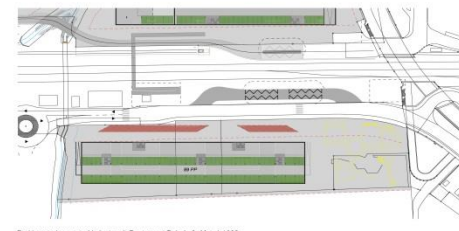
Parkierungskonzept Mst. 1:1000



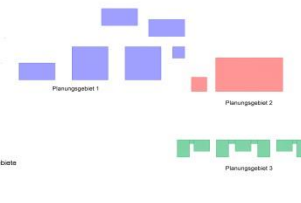
Verkehrskonzept / Erschliessung (Untergeschoss) Mst. 1:1000



Schnitt 1 Met. 1:1000



Parkierungskonzept - Variante mit Restaurant Bahnhof Mst. 1:100



Zonierung Planungsgebiete

Planungsgruppe 1 Art der Nutzung	BSP (m²)	Anzahl Arbeitsplätze			m² pro Arbeitsplatz	Anzahl von MSP (m²) / m² ASP (m²)	Mehrfachnutzung (MSP m²) / MSP (m²) / ASP (m²)		
		Personal, Büro	Kunden, Rezeption	Total			SP	MP	ASP
Werkstatt	100	0	0	0	0	0	0	0	0
Werkstatt, Gewerke	1713	87	138	18	135	100	80	30	70
Werkstatt, Gewerke, Lager	100	0	0	0	0	0	0	0	0
Dienstleistungsbereich	47056	424	225	138	174	543	407	136	34
Gewerkeräume	250	0	0	0	0	0	0	0	0
Gesamt	58395	511	363	156	344	643	510	153	104

Tabelle 2: Parkplatzbedarf und Verkehrsverpöugung im Planungsgebiet 1 (Stand Projekt)

Maßnahmenkategorie Art der Maßnahme	BSP/GP	Anzahl Absolventen			OTV abw. Mitt.		Management-Verfahren	
		Personal Semester	Kunden Semester	Total	Mitt. / Tag	Lsg. / Tag	MSP / Tag	N / Tag
Auswahl:	0	0-0	0-0	0-0	0	0	0	0
Einweisung, Umschulung	0	0-0	0-0	0-0	0	0	0	0
Einweisung, Umschulung	32000	80	160	240	360	360	1000	400
Einweisung, Umschulung	72000	180	360	540	810	810	2000	800
Einweisung, Umschulung	144000	360	720	1080	1620	1620	4000	1600
Einweisung, Umschulung	288000	720	1440	2160	3240	3240	8000	3200
Einweisung, Umschulung	576000	1440	2880	4320	6480	6480	16000	6400
Einweisung, Umschulung	1152000	2880	5760	8640	12960	12960	32000	12800
Einweisung, Umschulung	2304000	5760	11520	17280	25920	25920	64000	25600
Einweisung, Umschulung	4608000	11520	23040	34560	51840	51840	128000	51200
Einweisung, Umschulung	9216000	23040	46080	69120	103680	103680	256000	102400
Einweisung, Umschulung	18432000	46080	92160	138240	207360	207360	512000	204800
Einweisung, Umschulung	36864000	92160	184320	276480	414720	414720	1024000	409600
Einweisung, Umschulung	73728000	184320	368640	552960	829440	829440	2048000	819200
Einweisung, Umschulung	147456000	368640	737280	1105920	1658880	1658880	4096000	1638400
Einweisung, Umschulung	294912000	737280	1474560	2211840	3317760	3317760	8192000	3276800
Einweisung, Umschulung	589824000	1474560	2949120	4423680	6635520	6635520	16384000	6553600
Einweisung, Umschulung	1179648000	2949120	5898240	8847360	13271040	13271040	32768000	13107200
Einweisung, Umschulung	2359296000	5898240	11796480	17694720	26542080	26542080	65536000	26214400
Einweisung, Umschulung	4718592000	11796480	23592960	35389440	53084160	53084160	131072000	52428800
Einweisung, Umschulung	9437184000	23592960	47185920	70778880	106168320	106168320	262144000	104857600
Einweisung, Umschulung	18874368000	47185920	94371840	141557760	212336640	212336640	524288000	209715200
Einweisung, Umschulung	37748736000	94371840	188743680	283115520	424673280	424673280	1048576000	419430400
Einweisung, Umschulung	75497472000	188743680	377487360	566231040	849346560	849346560	2097152000	838860800
Einweisung, Umschulung	150994944000	377487360	754974720	1131462720	1698693120	1698693120	4194304000	1677721600
Einweisung, Umschulung	301989888000	754974720	1509949440	2262925440	3397386240	3397386240	8388608000	3355443200
Einweisung, Umschulung	603979776000	1509949440	3019898880	4525850880	6794772480	6794772480	16777216000	6710886400
Einweisung, Umschulung	1207959552000	3019898880	6039797760	9051701760	13589544960	13589544960	33554432000	13421772800
Einweisung, Umschulung	2415919104000	6039797760	12079595520	18103403520	27179089920	27179089920	67108864000	26843545600
Einweisung, Umschulung	4831838208000	12079595520	24159191040	36206807040	54358179840	54358179840	134217728000	53687091200
Einweisung, Umschulung	9663676416000	24159191040	48318382080	72413614080	108716359680	108716359680	268435456000	107374182400
Einweisung, Umschulung	19327352832000	48318382080	96636764160	144827228160	217432719360	217432719360	536870912000	214748364800
Einweisung, Umschulung	38654705664000	96636764160	193273528320	289654456320	434865438720	434865438720	1073741824000	429496729600
Einweisung, Umschulung	77309411328000	193273528320	386547056640	579308912640	869730877440	869730877440	2147483648000	858993459200
Einweisung, Umschulung	154618822656000	386547056640	773094113280	1158617825280	1739461754880	1739461754880	4294967296000	1717986918400
Einweisung, Umschulung	309237645312000	773094113280	1546188226560	2317235650560	3478923509760	3478923509760	8589934592000	3435973836800
Einweisung, Umschulung	618475290624000	1546188226560	3092376453120	4634471301120	6957847019520	6957847019520	17179869184000	6871947673600
Einweisung, Umschulung	1236950581248000	3092376453120	6184752906240	9268942602240	13915694039040	13915694039040	34359738368000	13743895347200
Einweisung, Umschulung	2473901162496000	6184752906240	12369505812480	18537885204480	27831388078080	27831388078080	68719476736000	27487790694400
Einweisung, Umschulung	4947802324992000	12369505812480	24739011624960	37075770408960	55662776156160	55662776156160	137438953472000	54975581388800
Einweisung, Umschulung	9895604649984000	24739011624960	49478023249920	74151540817920	111325552312320	111325552312320	274877906944000	109951162777600
Einweisung, Umschulung	19791209299968000	49478023249920	98956046499840	148303081635840	222651104624640	222651104624640	549755813888000	219902325555200
Einweisung, Umschulung	39582418599936000	98956046499840	197912092999680	296606163271680	445302209249280	445302209249280	1099511627776000	439804651110400
Einweisung, Umschulung	79164837199872000	197912092999680	395824185999360	593212326543360	890604418498560	890604418498560	2199023255552000	879609302220800
Einweisung, Umschulung	158329674399744000	395824185999360	791648371998720	1186424653086720	1781208836997120	1781208836997120	4398046511104000	1759218604441600
Einweisung, Umschulung	316659348799488000	791648371998720	1583296743997440	2372849306173440	3562417673994240	3562417673994240	8796093022208000	3518437208883200
Einweisung, Umschulung	633318697598976000	1583296743997440	3166593487994880	4745698612346880	7124835347988480	7124835347988480	17592186044416000	7036874417766400
Einweisung, Umschulung	1266637395197952000	3166593487994880	6333186975989760	9491397224693760	14249670695976960	14249670695976960	35184372088832000	14073748835532800
Einweisung, Umschulung	2533274790395904000	6333186975989760	12666373951979520	18982794449387520	28499341391953920	28499341391953920	70368744177664000	28147497671065600
Einweisung, Umschulung	5066549580791808000	12666373951979520	25332747903959040	37965588898775040	56998682783907840	56998682783907840	140737488355328000	56294995342131200
Einweisung, Umschulung	10133099161583616000	25332747903959040	50665495807918080	75931177797550080	113997365567815680	113997365567815680	281474976710656000	112589990684262400
Einweisung, Umschulung	20266198323167232000	50665495807918080	101330991615836160	151862355595100160	227994731135631360	227994731135631360	562949953421312000	225179981368524800
Einweisung, Umschulung	40532396646334464000	101330991615836160	202661983231672320	303724711190200320	455989462271262720	455989462271262720	1125899906842624000	450359962737049600
Einweisung, Umschulung	81064793292668928000	202661983231672320	405323966463344640	607449422380400640	911978924542525440	911978924542525440	2251799813685248000	900719925474099200
Einweisung, Umschulung	162129586585337856000	405323966463344640	810647932926689280	1214898844760801280	1823957849085050880	1823957849085050880	4503599627370496000	1801439850948198400
Einweisung, Umschulung	324259173170675712000	810647932926689280	1621295865853378560	2429797689521602560	3647915698170101760	3647915698170101760	9007199254740992000	3602879701896396800
Einweisung, Umschulung	648518346341351424000	1621295865853378560	3242591731706757120	4859595379043205120	7295831396340203520	7295831396340203520	18028797018963968000	7205759403792793600
Einweisung, Umschulung	1297036692682702848000	3242591731706757120	6485183463413514240	9719190758086410240	14591662792680407040	14591662792680407040	36057594037927936000	14411518807585587200
Einweisung, Umschulung	2594073385365405696000	6485183463413514240	12970366926827028480	19438381516172820480	29183325585360814080	29183325585360814080	72115188075855872000	28823037615171174400
Einweisung, Umschulung	5188146770730811392000	12970366926827028480	25940733853654056960	38876763032345640960	58366651170721628160	58366651170721628160	144230376151711744000	57646075230342348800
Einweisung, Umschulung	10376293541461622784000	25940733853654056960	51881467707308113920	77753526064691281920	116733302341443256320	116733302341443256320	288460752303423488000	115292150460684697600
Einweisung, Umschulung	20752587082923245568000	51881467707308113920	103762935414616227840	155507052129382563840	233466604682886512640	233466604682886512640	576921504606846976000	230584300921369395200
Einweisung, Umschulung	41505174165846491136000	103762935414616227840	207525870829232455680	311014104258765127680	466933209365773025280	466933209365773025280	1153843009213693952000	461168601842738790400
Einweisung, Umschulung	83010348331692982272000	207525870829232455680	415051741658464911360	622028208517530255360	933866418731546050560	933866418731546050560	2307686018427387904000	922337203685477580800
Einweisung, Umschulung	166020696663385964544000	415051741658464911360	830103483316929822720	1244056417035060510720	1867732837463092101120	1867732837463092101120	4615372036854775808000	1844674407370955161600
Einweisung, Umschulung	332041393326771929088000	830103483316929822720	1660206966633859645440	2488112834070121021440	3735465674926184202240	3735465674926184202240	9230744073709551616000	3689348814741910323200
Einweisung, Umschulung	664082786653543858176000	1660206966633859645440	3320413933267719290880	4976225668140242042880	7470931349852368404480	7470931349852368404480	18461488147419103232000	7378697629483820646400
Einweisung, Umschulung	1328165573307087716352000	3320413933267719290880	6640827866535438581760	9952451336280484085760	14941862699704736808960	14941862699704736808960	36922976294838206464000	14757395258967641292800
Einweisung, Umschulung	2656331146614175432704000	6640827866535438581760	13281655733070877163520	19904902672560968171520	29883725399409473617920	29883725399409473617920	73845952589676412928000	29514790517935282585600
Einweisung, Umschulung	5312662293228350865408000	13281655733070877163520	26563311466141754327040	39809805345121936343040	59767450798818947235840	59767450798818947235840	147691905179352825856000	59029581035870565171200
Einweisung, Umschulung	10625324586456701730816000	26563311466141754327040	53126622932283508654080	79619610690243872686080	119534901597637894471680	119534901597637894471680	295383810358705651712000	118059162071741130342400
Einweisung, Umschulung	21250649172913403461632000	53126622932283508654080	106253245864567017308160	159239221380487745372160	239069803195275788943360	239069803195275788943360	590767620717411303424000	236118324143482260684800
Einweisung, Umschulung	42501298345826806923264000	106253245864567017308160	212506491729134034616320	318478442760975490744320	478139606390551577886720	478139606390551577886720	1181535241434822606848000	472236648286964521369600
Einweisung, Umschulung	85002596691653613846528000	212506491729134034616320	425012983458268069232640	636956885521950981488640	956279212781103155773440	956279212781103155773440	2363070482869645213696000	944473296573929042739200
Einweisung, Umschul								

Tabelle 2: Parkplatzbedarf und Verkehrserzeugung im Planungsgebiet 2 (Stand Projekt)

[illegible]

Tabelle 2: Parkplatzbedarf und Verkehrserzeugung im Planungsgebiet 3 (Stand Projekt)

Platzbedarf und Verkehrserzeugung

[illegible]

Summe	72.549	838 + 10.021	154 + 245	742 + 12.240	2.724	440
-------	--------	--------------	-----------	--------------	-------	-----

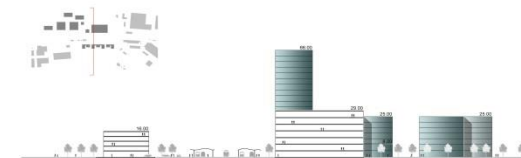
Tabelle 4: Parkplatzbedarf und Verkehrsmittelwahl im Planungsgebiet I (Maximalauslastung)

Kategorie		Anzahl Anstellplätze			Anzahl LB			Mittelwert (Verhältnis)		
Auf der Nutzung	BSP/20	Personal, Bewerber	Kunden, Bewerber		alle MTG	1. MTG	2. MTG	BSP (P/20)	N	ASP (P/20)
			Personale	Kunden						
Arbeitskreis		0 - 3	0 - 3	0 - 3	0	0	0	0	0	0
Arbeitskreis, Einzel LB		0 - 3	0 - 3	0 - 3	0	0	0	0	0	0
Arbeitskreis, Arbeits LB	30/10	181 - 233	181	233	643	207	130	44	10	34
Arbeitskreis, Arbeits LB	P/20	88 - 137	88	137	344	115	69	24	5	19
Arbeitskreis, Arbeits LB	P/20	185 - 232	185	232	645	215	130	44	10	34

Tabelle 5: Parkplatzbedarf und Verkehrserzeugung in Planungsgebiet 2 (Maximalwert)

[illegible]

Tabelle 5: Parkplatzbedarf und Verkehrserzeugung in Flächengebieten 2 (Maximalwert)



Schnitt 3, Maß 1:1000

Verkehrsplanung:

1 Verkehrssysteme:
Das Erbschaftsrecht

Das Erreichbarkeitsmaß der Haltestelle lässt sich vereinfachend mit dem für die Erreichbarkeit des Bahnhofs berechneten Maß korrigieren. Es verfügt über einen S-Bahnhof und kann über mehrere Buslinien erreicht werden. Zudem grenzt es an einen Autobahnanschluss. Aufgrund seiner Lage spielt der Langsamverkehr also eher untergeordnete Rolle. Hauptächlich tritt er für die Feinverteilung ab den ÖV-Haltestellen, also für die "letzte Meile" der ÖV-Nutzer, und für den Pendlerverkehr in Erscheinung.

1.15-Bahn

Am Bahnhof Rottenburg ist auf lange Sicht hin die Verlegung des Bahnperons in Richtung Ludwigsplatz vorgesehen. Die Verlegung des Perons liegt im Bereich der Gegenrichtung liegen. In diesem Zusammenhang möchte die SSB möglicherweise auch eine neue Fußgängerüberführung bauen. Diese wird im Projekt aufgrund des bestehenden Konflikts zur Busverbindung Richtung ICE/BS hinter diese Straße verlagert.

Für das Entwicklungsbereich Rottenburg Station bedeutet die Verlegung des Perons eine Aufwertung, da die Fußwege ins Gebiet dadurch deutlich verkürzt werden. Dennoch ist die Erhaltung der bestehenden Fußwege ein wichtiges Ziel der SSB. Deshalb ist die Erhaltung der bestehenden Fußwege ein wichtiges Ziel der SSB. Deshalb ist die Erhaltung der bestehenden Fußwege ein wichtiges Ziel der SSB.

1.284

stehende provisorische Haltestelle zwischen der Stationsstrasse und der Stationsstrasse-Ost ersetzen wird. Die Lage dieser Haltestelle und deren Bau mit Mittelplätzen, die sich in der Richtung der Strasse optimal an den dort bestehenden Fahrgastengängen gesellen.

Im Hinblick auf das Gezelebangebiet sind zwei zusätzliche Haltestellen vorgesehen. 3 vorgeschlagen. Diese hat einen Abstand von ungefähr 300 m von der Haltestelle Rotenburg Bahnhof, so dass sie nicht in Konkurrenz zu dieser steht.

Die Haltestellen sind als Bus- und Straßenbahnhaltestellen ausgebaut. Der Ausbau des Busangebots zu rechnen. Die Bushaltestelle soll zusätzlich zur Buslinie 60 auch der Buslinie 70 als Endhaltestelle dienen. Langfristig ist auch eine Busanbindung des Gebiets an die Haltestelle Rotenburg Bahnhof vorgesehen. Diese Anbindung ist vorgesehen, ist, ob dies durch eine Verlängerung der Buslinie 60 bzw. Buslinie 70 geschehen kann, ist noch zu prüfen.

Aus diesen Gründen muss die Bushaltestelle westlich der Eisenbahn verlagert werden. Für die Wendenstation des Busses ist vorgesehen, neben dem Bahnhofsgebäude, an der Ecke der Strasse, eine Haltestelle zu errichten, die sich an der Strasse bildet. Mit diesem wird eine Geschwindigkeitsreduktion auf dem Vorplatz erreicht. Dies ist auf der Grundlage der Abschätzung des Gebiets westlich der Strasse als Planungsbereich genutzt werden.

1.2 MI

Für den MIV ist insbesondere der benachbarte Autobahnschäussens dominiert. Zudem spielt der IEA Rothenburg mit einem starken Publikumsverkehr eine wichtige Rolle. Park- und Verkehrsplanung ist in diesem Bereich besonders wichtig, da die entstehenden Parkplätze auf dem Bahnhofsverpächter beispielsweise zwischen der Stations- und der Station-Ost ersetzt werden können. Die Erschließung der drei Teilgebiete erfolgt gemäß Studienauftrag (siehe Abbildung 1.1). Dabei wird das Gewerbegebiet über den Autobahnschäussens in Fahrtrichtung Borsse, die Bauern der Autobahnschäussens in Fahrtrichtung Lützen, und das Wohngebiet über die Einmündung der Heinenmoosstrasse in die Stationsstrasse erschlossen.

1.3.1

Der Parkplatzbedarf wurde anhand der SN 60213 "Parkieren - Einleitend zur Parkraumbewirtschaftung" (Stand 2005) für die verschiedenen Nutzungsarten des Gaststraßennetzes (z.B. B1, B2, B3, B4, B5, B6, B7, B8, B9, B10, B11, B12, B13, B14, B15, B16, B17, B18, B19, B20, B21, B22, B23, B24, B25, B26, B27, B28, B29, B30, B31, B32, B33, B34, B35, B36, B37, B38, B39, B40, B41, B42, B43, B44, B45, B46, B47, B48, B49, B50, B51, B52, B53, B54, B55, B56, B57, B58, B59, B60, B61, B62, B63, B64, B65, B66, B67, B68, B69, B70, B71, B72, B73, B74, B75, B76, B77, B78, B79, B80, B81, B82, B83, B84, B85, B86, B87, B88, B89, B90, B91, B92, B93, B94, B95, B96, B97, B98, B99, B100) ermittelt und je Sitzplatz 1,5 m² Gastraum benötigt. Das entspricht einem Platzbedarf von 3,75 m². Für die Ermittlung des Parkplatzbedarfes wurde die Kategorie "Ausstellungs- und Verkaufsfachbereich" verwendet, da die Schweizer Norm hierfür die gleiche Einstufung vorgibt. Zur Ermittlung des Parkplatzbedarfes wurde die Kategorie "Ausstellungs- und Verkaufsfachbereich" verwendet, da die Schweizer Norm hierfür die gleiche Einstufung vorgibt. Zur Ermittlung des Parkplatzbedarfes wurde die Kategorie "Ausstellungs- und Verkaufsfachbereich" verwendet, da die Schweizer Norm hierfür die gleiche Einstufung vorgibt.

Die er-
man. i

diane verwendet, da keine kundenintensiven Nutzungen vorgesehen werden und die Maximalwerte zu einer massiven Überschätzung des Verkehrsaufkommens führen würden. Zusätzlich zum Projekt wurden der Parkplatzbedarf und das Verkehrsaufkommen im Falle des maximal vorgesehenen Ausbaus ermittelt.

1.4Vc

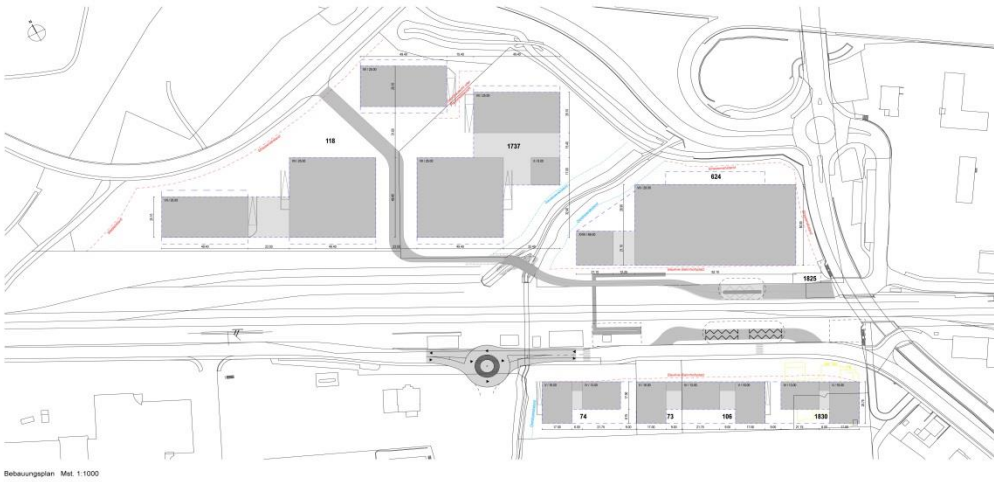
Der Veloverkehr spielt, wie eingangs erwähnt, nur eine untergeordnete Rolle zur Feinverteilung von Pendlern. Die Parkierung wird lediglich im Bereich des Bahnhofs zentral organisiert. Hierfür sollen zwei Abstellmöglichkeiten mit jeweils 30 Stellplätzen westlich und östlich der Eisenbahnstrecke realisiert werden. Diese werden in die neuen Infrastrukturbauten integriert, welche sich neben den Abgängen der bestehenden Fußgängerunterführung befinden.

For de
stehen
und

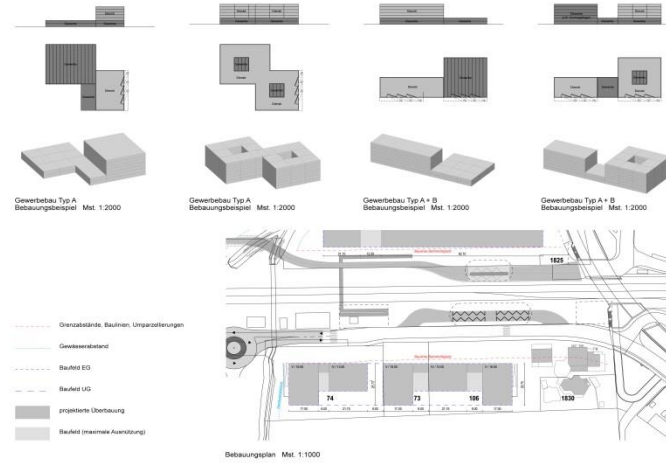
parkierten Fahrräder möglichst gering zu halten. Im Gewerbegebiet werden keine Zentralen Veloabstellplätze benötigt. Diese sollen nach Bedarf dezentral durch die Eigentümer bereitgestellt werden.

1.5 Fussgänger

Mit Fussgängern – fast ausschliesslich vom Bahnhof und den Bushaltestellen als Strassenverkehr zu rechnen. Die bestehende Fussgängerunterführung soll mit Liften behindertengerecht ausgestellt werden. Zudem werden die Auf- und Abgänge durch die angrenzenden Infrastrukturanbauten überdacht, was den Komfort erhöht.



Bebauungsplan Maß 1:1000

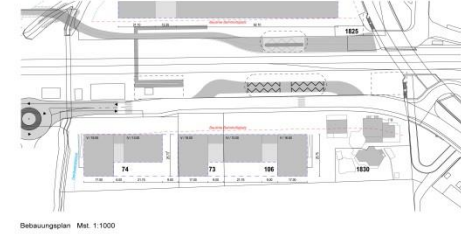


Gewerbebau Typ A
Bebauungsbeispiel Maß 1:2000

Gewerbebau Typ A
Bebauungsbeispiel Maß 1:2000

Gewerbebau Typ A + B
Bebauungsbeispiel Maß 1:2000

Gewerbebau Typ A + B
Bebauungsbeispiel Maß 1:2000



Bebauungsplan Maß 1:1000

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 zu ihren Produktionsräumen, regionale Gewerbebetriebe und Zulieferer werden hier ihren Hauptsitz finden, aber auch Aussteller und Besucher finden sich im ausgereiften Maß des neuen Quartiers gut eingestellt.

Opportunität Nutzen

Rothenburg Station hat die Chance, zum begehrten Anstellungsplatz für Gewerbebetriebe und beliebten Standort für die Wirtschaft der Region zu werden.
• attraktive Anbindung an den Autobahnanschluss Rothenburg und die Bahn
• attraktive Gewerbestand mit Synergie-Potenzial

KMU Gewerbe

Aktuell bietet das Umfeld von Lüben 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 attraktiv, zudem gut erreichbar und für einzelne Betriebe identitätsstiftend. Die bunte Durchmischung mit der Möglichkeit der Platzierung jedes einzelnen Betriebes, machen es als sehr attraktiv. Das Projekt „Bauarena“ würde dieses Konzept ideal ergänzen. Der angrenzende Turm bietet sich als „Landmark“ an.

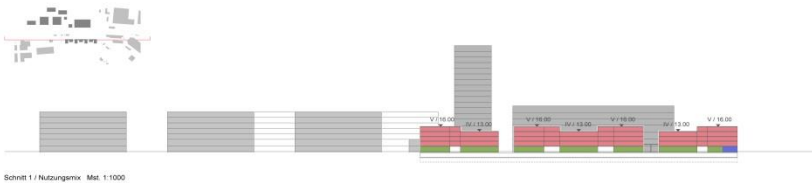
Arbeitswelt

Mit dem Konzept gehen auch ein Familienrestaurant und weitere Verpflegungsmöglichkeiten einher, die besonders die Besucher der Bauarena und anderen der Arbeitswelt bedienen. Der Bereich Familienrestaurant soll als Quartierselementpunkt für Besucher und Bauförderung dienen. Das ergibt auch die Attraktivität der Bauarena als attraktive Arbeitswelt. Um den Besucherstrom, der Auswertung wird in den oberen Stockwerken zu positionieren und das Dach der Bauarena durch Gartenanlage und Gastronomie als Außenbereich attraktiv.

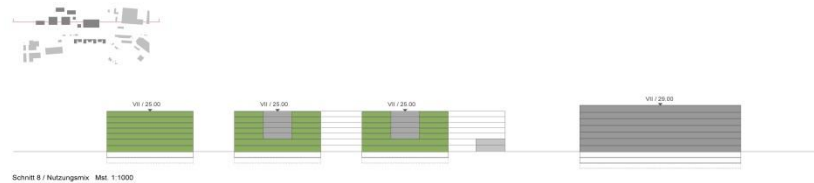
Fazit

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

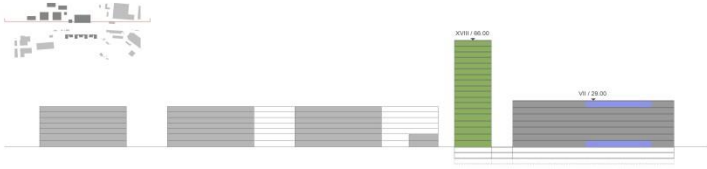
Das Konzept lehnt sich am bestehenden Gewerbegebiet in der direkten Nachbarschaft an. Es kann ein Anziehungspunkt für mittelständische Unternehmen aus dem ganzen Karlsruher Gebiet werden.



Schnitt 1 / Nutzungsmix Maß 1:1000



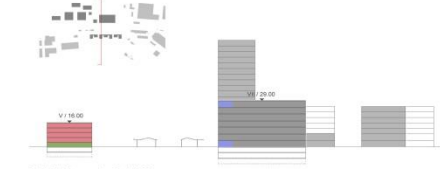
Schnitt 8 / Nutzungsmix Maß 1:1000



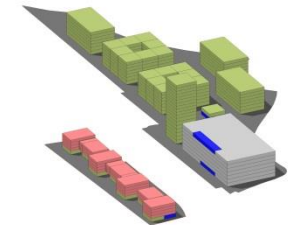
Schnitt 7 / Nutzungsmix Maß 1:1000



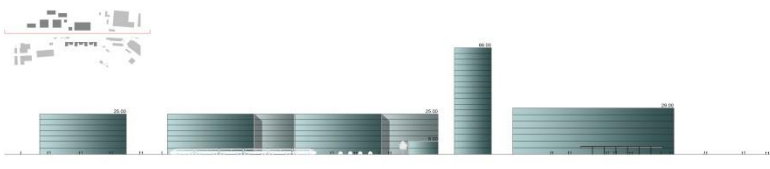
Schnitt 2 / Nutzungsmix Maß 1:1000



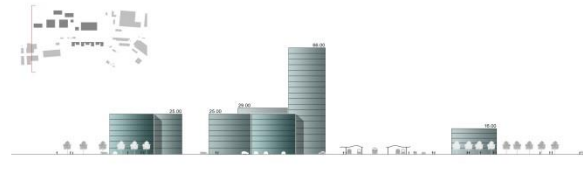
Schnitt 3 / Nutzungsmix Maß 1:1000



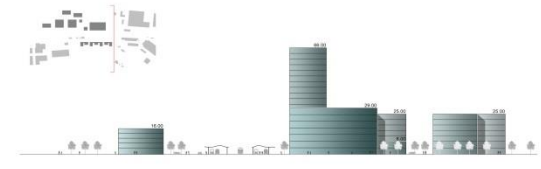
- Bauarena (Dachter / Dienst)
- Gewerbe / Dienstleistungen
- Restaurant
- Wohnen



Schnitt 4 Maß 1:1000



Schnitt 5 Maß 1:1000



Schnitt 6 Maß 1:1000



Gewerbebau Typ A (R&M Kubus Wetzikon / Mozzatti Schlumpf Architekten)



Gewerbebau Typ B (Dienstleistungspark Prisma Steinhausen / Mozzatti Schlumpf Architekten)



Architektur / Städtebau:

Trotz der guten Verkehrsanbindung sowie einer stadttraumübergreifenden Vernetzung wurde der Bereich um Rothenburg Station bisher doch recht wenig bzw. nicht sinnvoll genutzt.

Wenige Betriebe reihen sich monoton aneinander und Synergien bleiben aus.

Das neu zu schaffende, in drei Teilbereiche gegliederte Gebiet rund um die SBB-Hallestelle „Rothenburg-Station“ soll dies ändern. Das bereits fragmentiert genutzte Gewerbegebiet in direkter Nähe zum Wohn- und Zentrumsbereich Rothenburgs bietet die ideale Gelegenheit Gewerbe- und Dienstleistungsbereiche abseits der Stadt anzusiedeln. Aufgrund der Zentrumsnähe sowie den guten Verkehrsverbindungen per Bus, Bahn und Autobahn dürften sich recht schnell Standortqualitäten für viele Betriebe bieten.

Die klare Ausrichtung an der Hauptverkehrsachse des Bahnverkehrs sowie die Reaktion darauf stellen gemeinsam mit der Modularität (mitunter aufgrund des durchgängigen 8,1-m-Rasters) ein zentrales Thema des Entwurfs dar. Die Einhaltung der Grenzen, die Befahrung der Bachläufe inklusive ihrer Gewässerabstände, sowie die Integration laufender Straßenbauprojekte runden diesen Ansatz ab.

[illegible][illegible]

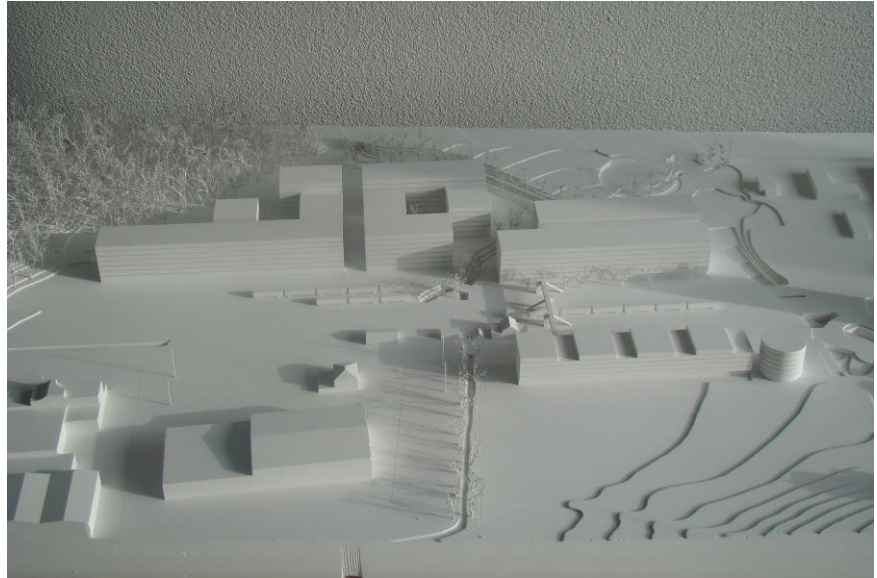
Bruttogeschossflächen / Ausnutzungsziffer



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 Realisierungsstadien 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.

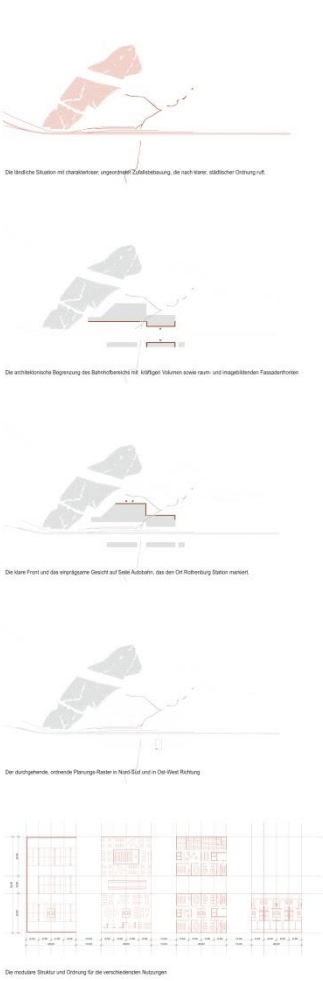
Gesamtbeurteilung

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.

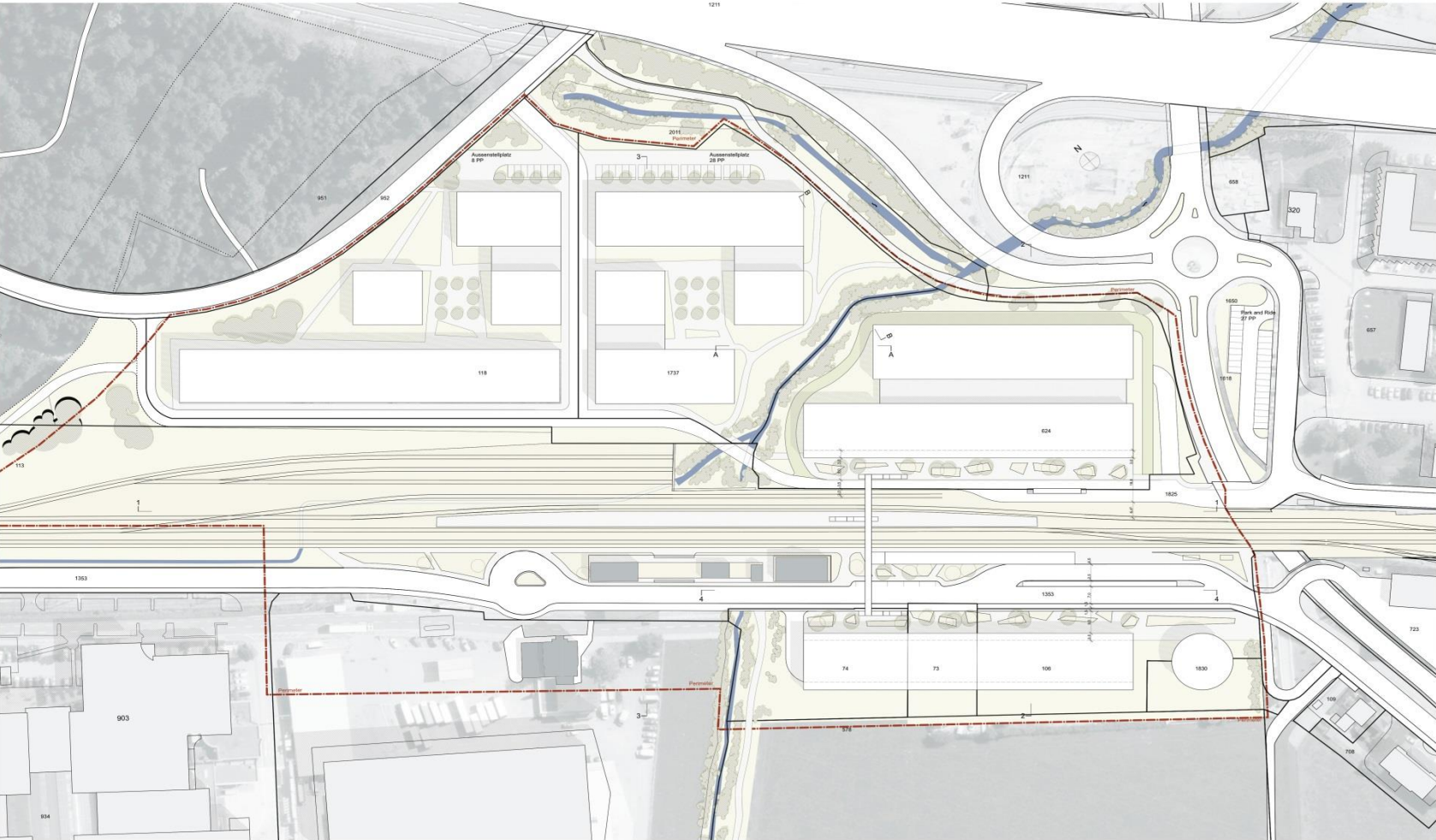
Aufgrund der maximalen Flexibilität, die den Arealen erhalten bleiben soll, wird die Chance für ein überzeugendes städtebauliches Gesamtkonzept aber verspielt.

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

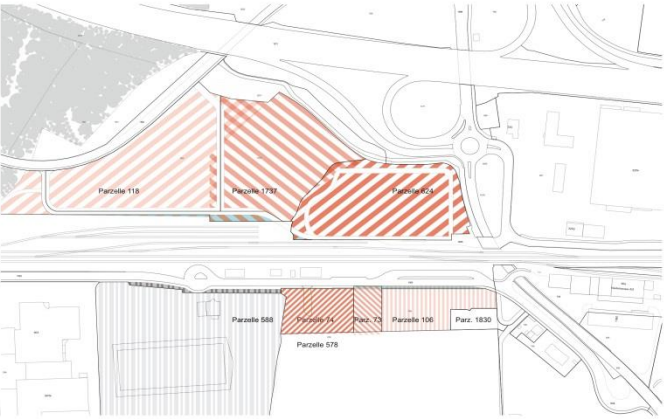


Situation Gesamtkonzept 1:500

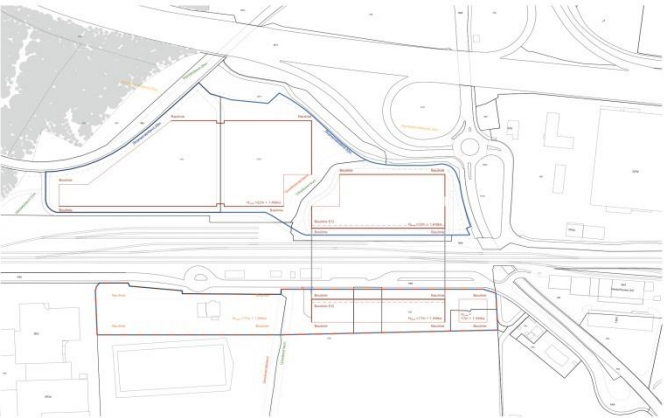


boyer camenzind

Flächennachweis 1 : 2000 / Bebauungsplan 1 : 2000



Flächen-Plan 1 : 2000



Bebauungsplan 1 : 2000

Osteile						
Grundstücksfächer	in ha	in %	in %	Differenz	Haft	in %
Parzelle 624	10751	20%	10745	20%	180	
Parzelle 1737	11463	20%	10700	20%	328	
Parzelle 118	19400	41%	14090	37%	1730	
Kulturlandschaft, OV-Straße	0	0%	2120	4%	1730	
Total Osteile	37614	100%	37614	100%	0	

* 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	Haft	in %
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%	0	

Rechtsseite Flächen						
Grundstücksfächer	in ha	in %	in %	Differenz	Haft	in %
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%	0	

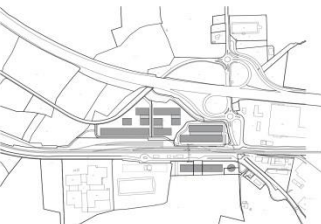
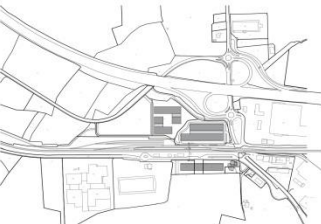
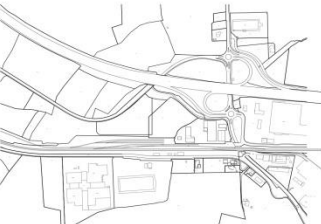
* Wird gemäss Entwurfplan für konkrete Bauvorhaben bestimmt
** Die AGS wurde mit 0 Vollgeschossen und einer AGS berechnet, die AGS wurde nicht einberechnet
*** Die AGS wurde mit 0 Vollgeschossen und einer AGS berechnet, die AGS wurde nicht einberechnet
**** Die AGS wurde mit 0 Vollgeschossen und einer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

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

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

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

Mögliche Etappierung



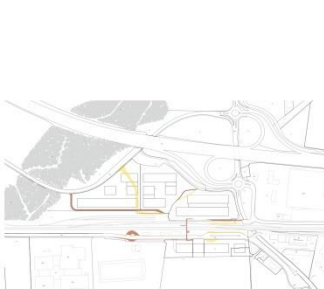
Wirtschaftlichkeit

- Positive Faktoren für Wirtschaftlichkeit und Realisierbarkeit**
- Ausreichend klare und attraktive künftige Entwicklungspotential, welches Investitionen anregt.
 - Grosse zusammenhängende Baufelder mit vielfältiger Bebauungs- und Nutzungsmöglichkeiten.
 - Klare Anordnung der Bauzonen, die einfache und kostengünstige Bauformen ermöglichen.
 - Grosse lokale Flexibilität und Flexibilität innerhalb der Baufelder, trotz klarer städtebaulicher Vorgaben und Richtlinien.
 - Gute Erreichbarkeitsbedingungen durch das auf einem zentralen Punkt modular aufbaubare Bebauungsstruktur.
 - Interessantes San-Pauli-Teil für die Realisierung, durch die in künftigen Baupunkt (Baupunkt) bereits geplanten Bauvorhaben.
 - Sehr hohe Ausnutzung und Baufelder, welche Investitionen anregen.

Wirtschaftliche Bewertung der Baufelder									
Baufeld	Fläche	Bebauungsfläche	Bebauungsfläche	Bebauungsfläche	Bebauungsfläche	Bebauungsfläche	Bebauungsfläche	Bebauungsfläche	Bebauungsfläche
1	10751	10745	10745	10745	10745	10745	10745	10745	10745
2	11463	10700	10700	10700	10700	10700	10700	10700	10700
3	19400	14090	14090	14090	14090	14090	14090	14090	14090
4	0	2120	2120	2120	2120	2120	2120	2120	2120
5	37614	37614	37614	37614	37614	37614	37614	37614	37614

Wirtschaftliche Bewertung der Baufelder									
Baufeld	Fläche	Bebauungsfläche	Bebauungsfläche	Bebauungsfläche	Bebauungsfläche	Bebauungsfläche	Bebauungsfläche	Bebauungsfläche	Bebauungsfläche
1	10751	10745	10745	10745	10745	10745	10745	10745	10745
2	11463	10700	10700	10700	10700	10700	10700	10700	10700
3	19400	14090	14090	14090	14090	14090	14090	14090	14090
4	0	2120	2120	2120	2120	2120	2120	2120	2120
5	37614	37614	37614	37614	37614	37614	37614	37614	37614

- Wirtschaftlichkeit**
- Die Wirtschaftlichkeitsbedingungen basieren auf aktuellen Annahmen bezüglich Kosten und Erlösen gehen von Renditekapital aus, kein Verlust von Stückzahlengewinnen.
 - Die Wirtschaftlichkeit ist gegeben, wenn Erlöse mit Entwicklungskosten (BSP: 1,5 Jahre Land von ca. CHF 1.800 / pro Gewerke) bis CHF 2.000 / (Mehrwert Gewerke, Währung pro m2 OF) realisiert werden können.
 - Gleichzeitigkeit der gesamten Baufelder (maximal 80% der OF) und nicht nur die OF, sondern die gesamte Baufelder.
 - Die Landwerte "Investor" sollen bei ca. CHF 600 / bis 700 / pro m2 Grundstücksfläche liegen.
 - Diese hohen Landwerte werden aufgrund der sehr hohen Ausnutzung erreicht, sofern es gelingt, entsprechende Nutzung, die solche Flächen belegen zu realisieren.
 - Bemerkung: Bei der Investitionsrechnung liegen die aktuellen Baufelder in der Arbeitszone (d. h. Vollgeschosse + AGS) mit beizugehenen Gestehungskosten bei ca. CHF 300 / bis 400 / pro m2 Grundstücksfläche.
 - Es stellt kein Grundst. Ein Grundstück ist immer so viel wert, wie daraus Nutzen und Erlöse erzielt werden können.
 - Je grösser die verbleibende Fläche im Verhältnis zum Grundstück, desto höher auch der Landwert.



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, Rüeggisigerstrasse 29, 6020 Emmenbrücke / Immobilienberatung : Redinvest Immobilien AG, Guggstrasse 7, 6005 Luzern

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



Kreisförm. Stat. (Innen-Diameter 45 m) (Station auf 24m, 20m HAHN)



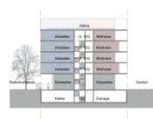
Schnitt West-Ost: (30000,0) Durchgehende Wohnungen, unten Böden, oben Wohnen



West-West: (30000,0) Durchgehende Böden



West-West: (30000,0) Durchgehende Wohnungen



Schnitt West-West: (30000,0) Seite Bahnhof Böden, Seite Landschaft Wohnungen



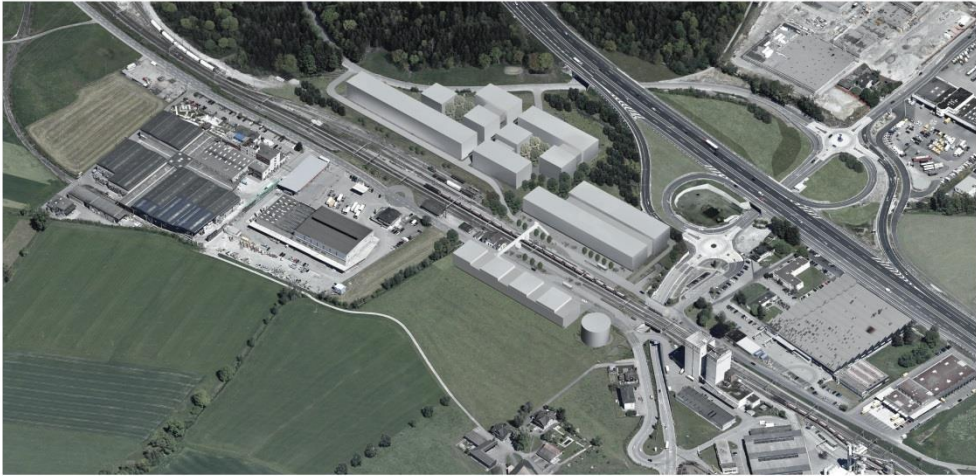
West-West: (30000,0) Rinn- und Hahnzimmer



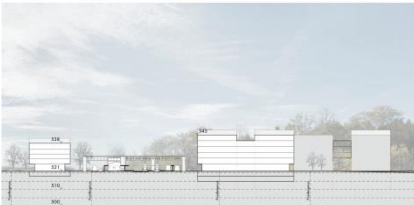
West-West: (30000,0) Rinn- und 21,2-Wohnungen



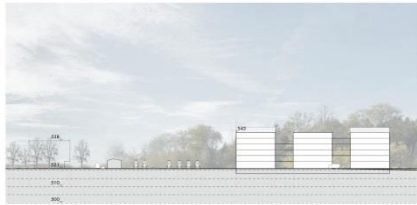
West-West: (30000,0) Böden und 21,2-Wohnungen



Ansicht 1, Westfassade Betätigung Ost



Ansicht 2, Südfassade



Ansicht 3, Südfassade B (Panz. 118)



Ansicht 4, Ostfassade Betätigung West