

SBB Immobilien Bahnhof Süd Rotkreuz

Städtebaulicher Studienauftrag im Einladungsverfahren



Quelle: Flying Camera Baar

Schlussbericht

01.02.2018

Auftraggeberin

SBB AG
Immobilien Development

Projektsupport

EBP Schweiz AG
Mühlebachstrasse 11
8032 Zürich
Schweiz

Telefon +41 44 395 16 16
info@ebp.ch
www.ebp.ch

Corinne Aebischer
Mirjam Minder
Robert Salkeld

Druck: 2. Februar 2018

180201_Schlussbericht_Studienverfahren_Rotkreuz.docx

1	Einleitung.....	4
1.1	Ausgangslage	4
1.2	Zielsetzung	5
1.3	Entwicklungsziele	5
1.4	Aufgabenstellung und Nutzungsvorgaben	7
1.5	Planungsverfahren	7
2	Organisation und Ablauf	8
2.1	Auftraggeberin	8
2.2	Begleitgremium.....	8
2.3	Experten und Vertreter öffentliche Hand	8
2.4	Projektteams.....	9
2.5	Ablauf des Studienauftrags	9
2.6	Inputs aus der Befragung zum «Dorfmattplatz».....	9
3	Würdigung der Projektbeiträge	11
3.1	Helsinki Zurich Office, Vogt Landschaftsarchitekten, Poliplan	12
3.2	Oester Pfenninger Architekten AG, Zwahlen + Zwahlen Landschaftsarchitektur, Enz + Partner GmbH Verkehrsplanung	16
3.3	BS+EMI Architekten, S2L Landschaftsarchitekten, IBV Hüsler Verkehrsplaner.....	21
3.4	:mlzd, Schneider Landschaftsarchitekten, WAM Ingenieure AG	25
4	Empfehlungen	29
5	Genehmigung.....	34

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Das Areal «Bahnhof Süd» in Rotkreuz wird durch die SBB und die Gemeinde Risch als Gebiet mit hohem Entwicklungspotential eingestuft. Mit dem Bahnhof SBB, dem Bushof und dem «Dorfmattplatz» sowie dem angrenzenden Gemeindezentrum stellt das Entwicklungsgebiet einen zentralen Ort für die Gemeinde und ihre Bewohner dar. Dabei wird das Entwicklungsgebiet in seiner heutigen Form und Qualität dieser Rolle als «Zentrum» von Rotkreuz nicht gerecht. Die SBB und die Gemeinde Risch haben daher gemeinsamen einen Planungsprozess initiiert, um das Areal «Bahnhof Süd Rotkreuz» aufzuwerten und das vorhandene Entwicklungspotenzial in Wert zu setzen. Es ist das explizite Ziel hier einen Ort mit hoher und sinnlicher Aufenthaltsqualität zu schaffen, der es vermag, die Identität eines Zentrums zu übernehmen.

Planungsgebiet

Rotkreuz hatte nie ein historisches Zentrum. Die eigentliche Entwicklung des Ortes Rotkreuz geht auf den Bau des Bahnhofs in der ursprünglich sehr ländlich geprägten Gemeinde Risch zurück. Die Bahn fungierte jedoch nicht nur als Entwicklungstreiber, sondern schnitt und schneidet die Ortsteile nördlich und südlich der Geleise auseinander, die heute einzig durch eine Personenunterführung beim Bahnhof verbunden sind.

Der südlich gelegene Ortsteil war ursprünglich das Zentrum des Wachstums. In den letzten 20 Jahren fanden die massgebenden Bautätigkeiten aber vor allem auf der Nordseite der Gleise statt. Insbesondere die Ansiedlung von Pharmaunternehmen (Roche Diagnostics und Novartis) und die Entwicklung des Suurstoffi-Areals haben den nördlichen Ortsteil deutlich aufgewertet.

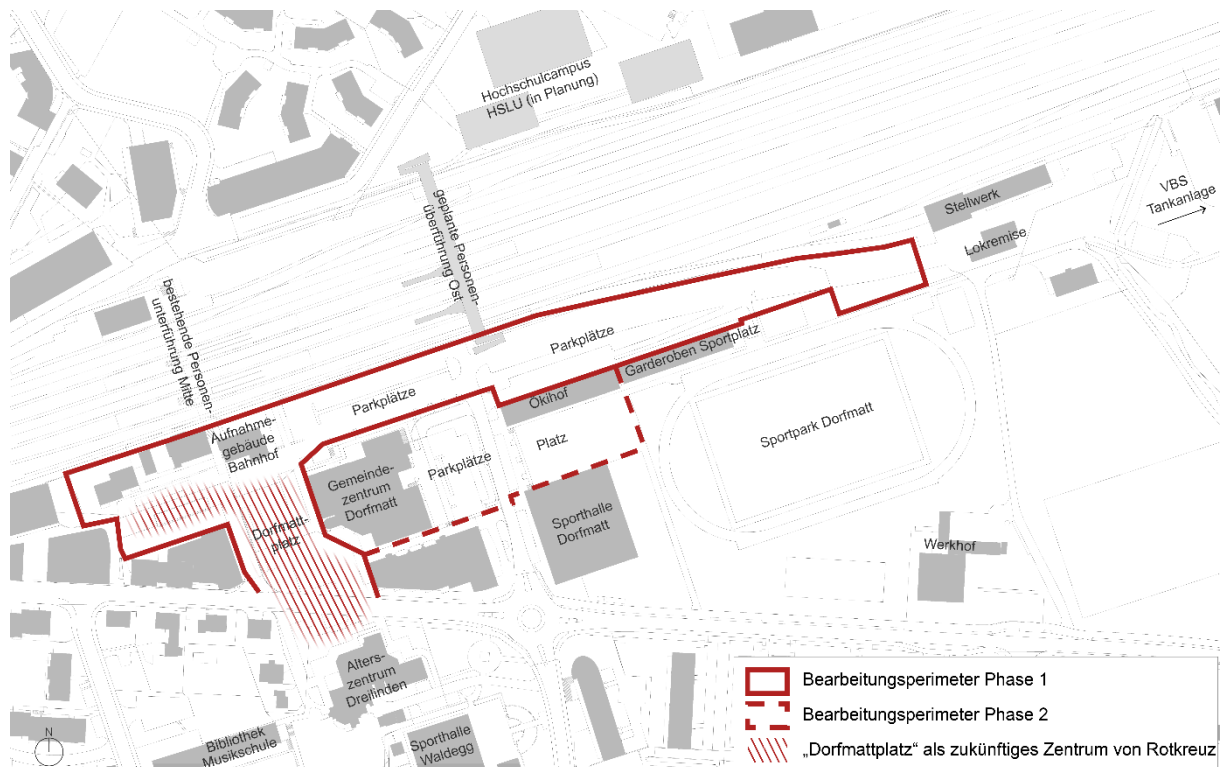


Abbildung 1: Bearbeitungsperimeter Phase 1 und 2, Quelle: EBP

Infolge dieser Zerschneidung durch die Geleise, ist aus der Bevölkerung heraus das Bedürfnis an die Gemeinde getragen worden, die beiden Ortsteile besser zu verbinden und den in den letzten Jahren etwas vernachlässigten südlichen Ortsteil aufzuwerten. Hieraus folgen die in Planung befindliche Personenüberführung und die Entwicklungsabsicht auf dem im Rahmen des Studienauftrags bearbeiteten Perimeters.

Die integrale Entwicklung des Areals «Bahnhof Süd Rotkreuz» soll zu einer Identitätsbildung des gesamten Ortes Rotkreuz beitragen. Dabei soll der «Dorfmattpplatz» als städtischer Platz bzw. als «Bahnhofsplatz» die Funktion eines neuen Zentrums und Treffpunktes übernehmen.

Die Entwicklung auf dem Areal wird in zwei Phasen betrachtet: einer mittelfristigen Phase 1 (10 bis 15 Jahre) und einer längerfristigen Phase 2 (nach 10 – 15 Jahren).

Der bebaubare Teil des Bearbeitungsperimeters Phase 1 umfasst rund 12'635 m² mit Grundstücken im Eigentum der SBB. Er beinhaltet zurzeit Bahn- und bahnnahe Nutzungen wie ein Bahnhofsgebäude (Aufnahmegebäude) mit Kommerzflächen (Kiosk), ein Wohngebäude, eine Personenunterführung, einen Busterminal, eine Park+Rail-Anlage, sowie weitere Verkehrsflächen.

In der Phase 2 wird der Bearbeitungsperimeter um folgende Flächen erweitert: das Gemeindezentrum, die dahinterliegenden Parkplätze, den Ökihof und den Platz südlich des Ökihofs. Diese Flächen sollen für eine langfristige Entwicklung in die Planung miteinbezogen werden.

1.2 Zielsetzung

Risch ist eine Gemeinde mit exzellenten Standortqualitäten. Gemäss kantonalem Richtplan ist das Areal «Bahnhof Süd» im Ortsteil Rotkreuz der Gemeinde Risch prädestiniert für eine städtebauliche Verdichtung und die Errichtung von Hochhäusern. Zudem besteht der Wunsch in der Gemeinde Risch, den «Dorfmattpplatz» aufzuwerten und einen zentralen öffentlichen Raum mit hoher Aufenthaltsqualität zu schaffen.

Da die heutigen planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Entwicklung nicht gegeben sind, ist für das Areal «Bahnhof Süd Rotkreuz» eine Umzonung mit parallellaufender Sondernutzungsplanung (Bebauungsplan) notwendig. Das Ziel des Studienauftrags war es aufzuzeigen, wie das Areal städtebaulich gestaltet werden könnte.

Die Ergebnisse des städtebaulichen Studienauftrages bilden die Basis für die Erarbeitung des Bebauungsplans des Areals «Bahnhof Süd Rotkreuz» und die notwendigen Zonenplanänderungen.

1.3 Entwicklungsziele

Die Bedeutung des Bahnhofes Rotkreuz hat sich in den letzten Jahren durch die grosse Bautätigkeit in Rotkreuz stark verändert. Die Zunahme der Einwohnerzahl der Gemeinde Risch sowie die Ansiedlung von Firmen und der Hochschule Luzern (HSLU) erhöhen die Personenfrequenz am Bahnhof. Das Areal «Bahnhof Süd Rotkreuz» genügt heute nicht mehr den Ansprüchen als «Ankunftsort» in der Gemeinde Risch, die Eingliederung in das Siedlungsbild von Rotkreuz und die Aufenthaltsqualität sind mangelhaft, das Areal «Bahnhof Süd Rotkreuz» und seine unmittelbare Umgebung wirken als ein Produkt von zufälliger Planung.

- 1) Mit der Entwicklung des Areals «Bahnhof Süd Rotkreuz» soll ein hochwertiges, neues und gestärktes Zentrum auf der Südseite der Gleise beim Bahnhof Rotkreuz entstehen. Die Entwicklung soll auch bahnseitig zur Adressbildung von Rotkreuz beitragen.**

Auf dem «Dorfmattpplatz» vor dem Bahnhof findet ein Wochenmarkt statt und der Platz wird für verschiedene kulturelle Anlässe genutzt. Trotzdem ist der Platz heute wenig belebt – nicht zuletzt aufgrund der ungenügenden attraktiven Nutzungen und der Gestaltung des öffentlichen Raums. Zudem dient der

Platz der Erschliessung für den motorisierten Individualverkehr und für den Bushof, welcher unmittelbar vor dem Bahnhofsgebäude liegt.

- 2) **Mit der Entwicklung des «Areal Bahnhof Süd» soll der «Dorfmattpplatz» in seiner Aufenthaltsqualität aufgewertet werden und zur Identität von Rotkreuz beitragen. Dabei soll der Platz über die Buonaserstrasse hinweg bis und mit dem Vorplatz des Alterszentrums Dreilinden geplant werden. Der Gestaltung des Platzes als Zentrum von Rotkreuz ist hohe Priorität zu geben.**

Das Areal «Bahnhof Süd» in Rotkreuz ist gemäss kantonalem Richtplan Teil des Zentrumsgebiets und liegt im Gebiet für Verdichtung I. Für das Areal ist somit eine hohe ortsbauliche Qualität mit belebten Freiräumen und einer hohen Nutzungsdichte anzustreben. Gemäss kantonalem Richtplan und dem Hochhauskonzept der Gemeinde Risch sind auf dem Areal Hochhäuser möglich. Aufgrund der ausgezeichneten Erschliessung wird eine Entwicklung mit «autoarmem Wohnen» angestrebt.

- 3) **Mit der Entwicklung des Areals «Bahnhof Süd Rotkreuz» sollen attraktive Nutzungen an zentraler und gut erschlossener Lage entstehen. Dabei wird eine hohe Dichte (bis Ausnützungsziffer 2) angestrebt.**

Der Bushof liegt heute vor dem Bahnhofsgebäude und ist zu klein dimensioniert. Der Bahnhof Rotkreuz soll in seiner Funktion als Mobilitätshub, das heisst als Verkehrsknoten, Destinationen und Dienstleistungszentrum gestärkt und ausgebaut werden.

- 4) **Mit der Entwicklung des Areals «Bahnhof Süd Rotkreuz» soll beim Bahnhof ein multimodaler Mobilitätshub entstehen mit optimaler Anbindung des neuen Bushofs auf der Südseite des Bahnhofs. Dabei wird die bestmögliche Lösung angestrebt – unter Berücksichtigung der öffentlichen Interessen und Einhaltung der Normen sowie mit maximal optimiertem Platzbedarf.**

Die Planungsteams sind aufgefordert, die Ziele durch innovative Lösungsvorschläge zu erfüllen. Dabei sind insbesondere folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- **Städtebauliche Setzung**
Eine der zentralen Lage und dem Entwicklungspotenzial entsprechende städtebauliche Setzung mit geeigneten Nutzungen und hochwertigen öffentlichen Räumen
- **Funktionalität**
Funktionalität des öffentlichen Raums mit Bahnzugang, Bahnunter- und -überquerung;
Funktionalität der Erschliessung der Gebäude, des Bushofs und der P+R-Anlage;
Funktionalität der Nutzungsverteilung in Bezug auf die Zentrumsfunktion des Ortes und auf eine Belegung des öffentlichen Raumes
- **Wirtschaftlichkeit**
Optimierung der Ausnutzung im Rahmen eines städtebaulich verträglichen Masses
- **Freiräume**
Qualität der öffentlichen Räume und der angrenzenden Nutzungen, um der Zentrumsfunktion des «Areal Bahnhof Süd» gerecht zu werden. Es ist der explizite Wunsch der Auftraggeber-schaft, einen attraktiven Ort zu schaffen, an welchem die Menschen verweilen und sich wohl fühlen. Hierfür sind die Freiräume entscheidend. Funktionalität, Kommunikation, Austausch und Aufenthaltsqualität sind zentrale Elemente, um einen attraktiven Ort zu schaffen. Die Teams sind eingeladen, dazu spannende Lösungsansätze vorzubringen.
- **Flexibilität**
Definition einer klaren städtebaulichen Haltung, die das Areal sinnvoll ordnet und in den räumlichen Kontext einbindet, gleichzeitig aber ausreichend Flexibilität lässt, um die spätere Realisierung verschiedener Nutzungskonzepte innerhalb dieses Rahmenkonzeptes zu ermöglichen

- **Nachhaltigkeit**
Nachhaltige Entwicklung des Areals und der Gebäude

1.4 Aufgabenstellung und Nutzungsvorgaben

Die Entwicklung Areal «Bahnhof Süd Rotkreuz» beinhaltet:

- die Etablierung eines **sinnvollen, aber dichten Nutzungsmasses**, das der zentralen Lage Rechnung trägt
- neue **Wohn- und Dienstleistungsgebäude**
- Die Wohnnutzung (mit Anteilen Dienstleistungsnutzung in den unteren Geschossen) ist nach Möglichkeit in einem eigenen Gebäude vorzusehen, welches idealerweise als Wohnturm wahrgenommen wird
- die Gewährleistung von **Schnittstellen zu den umliegenden Nutzungen**
- eine **Vision des Dorfmattplatzes als Zentrum** auf der südlichen Gleisseite, mit sinnvollen Anordnungen der Nutzungen im Zusammenspiel mit dem öffentlichen Raum
- die **Aufwertung der Aufenthaltsqualität des «Dorfmattplatzes»** vor dem heutigen Bahnhofsgebäude sowie die Gestaltung der übrigen Freiräume im Bearbeitungsperimeter
- den **Bahnzugang** mit der entsprechenden Infrastruktur (Zugang zum Bahnperon 1, Personenunter- und -überführung, Ticketautomaten, Fahrplaninformation) und den entsprechenden Nebennutzungen (Kiosk, Retail, Gastronomie, Dienstleistungsflächen)
- einen neuen **Bushof** mit vier Halteketten
- eine neue **Park+Rail-Anlage** mit rund 290 Parkplätzen in einem Parkhaus
- die **Erschliessung des ganzen Areals** unter Berücksichtigung der Personenströme und der notwendigen Zufahrten für den öffentlichen und privaten Verkehr sowie für Anlieferungen

1.5 Planungsverfahren

Um städtebauliche Lösungsansätze für die Umsetzung der Ansprüche der Grundeigentümerschaft und der Gemeinde an die Entwicklung des «Areals Bahnhof Süd» in Rotkreuz zu finden, wurde als Planungsverfahren ein städtebaulicher Studienauftrag gewählt. Der Studienauftrag ist als ein offenes und diskursives Verfahren angelegt. Zur Teilnahme am Studienauftrag wurden vier Teams eingeladen.

2 Organisation und Ablauf

2.1 Auftraggeberin

Auftraggeberin des Studienauftrags war die SBB AG, vertreten durch die Division SBB Immobilien, Development.

SBB AG
Immobilien Development
Hilfikerstrasse 1
3000 Bern 65

Aktiengesellschaft mit Sonderrecht und Sitz in Bern, nachfolgend als SBB bezeichnet.

Mit der externen Verfahrensbegleitung wurde das Planungsbüro EBP Schweiz AG beauftragt.

2.2 Begleitgremium

Zur Beurteilung der eingereichten Arbeiten setzte die Auftraggeberin folgendes Beurteilungsgremium ein (stimmberechtigt):

Fachgremium

- Johannes Käferstein, Prof. Dipl. Architekt ETH BSA SIA
Fachexperte Architektur, Vorsitz
- Markus Schaefer, MSc, MArch, SIA/Reg. A
Fachexperte Städtebau
- Stefan Rotzler, Landschaftsarchitekt BSLA
Fachexperte Landschaftsarchitektur
- Oscar Merlo, dipl. Bauingenieur ETH / SVI / REG A, Verkehrsingenieur
Fachexperte Verkehrsplanung

Sachgremium

- Susanne Zenker¹, SBB AG, Leiterin Entwicklung Anlageobjekte
- Peter Wicki, SBB AG, Leiter Portfoliomanagement
- Christian Blum, Eckhaus AG, Vertretung Gemeinde Risch
- Siglinde Pechlaner (Ersatz)

2.3 Experten und Vertreter öffentliche Hand

Die Experten haben das Beurteilungsgremium in fachlicher und technischer Hinsicht beraten. Folgende Personen haben als Experten mitgewirkt (nicht stimmberechtigt):

- Dieter Breer² / Vera Künzli, Denkgebäude AG
Experte Nachhaltigkeit
- Barbara Emmenegger, Hochschule Luzern
Expertin Sozialraum
- Judith Hauenstein, Akustikerin EBP
Expertin Lärm

1 Am Schlussworkshop abwesend und durch Siglinde Pechlaner vertreten

2 Am Schlussworkshop abwesend und durch Vera Künzli vertreten

- Werner Furrer³, Büro für Bauökonomie
Experte Wirtschaftlichkeit

Zur Wahrung der öffentlichen Interessen und zur Vorbereitung für weitere Planungsschritte (wie z. B. Bebauungsplan) haben von Seiten öffentlicher Hand folgende Personen ohne Stimmrecht an der Zwischen- und Schlusspräsentation teilgenommen:

- René Hutter, Kantonsplaner/Amtsleiter, Amt für Raumplanung, Kanton Zug (Ersatz: Susanne Etter)
- Hans-Kaspar Weber, Leiter Amt für öffentlichen Verkehr, Kanton Zug
- Ruedi Knüsel, Gemeinderat Risch, Abteilung Planung/Bau/Sicherheit
- Peter Hausherr, Gemeindepräsident Risch

2.4 Projektteams

Folgende vier Planungsbüros wurden für die Teilnahme am Studienauftrag Areal «Bahnhof Süd Rotkreuz» beauftragt:

- Helsinki Zurich Office, Vogt Landschaftsarchitekten, Poliplan
- Oester Pfenninger Architekten AG, Zwahlen + Zwahlen Landschaftsarchitektur, Enz + Partner GmbH Verkehrsplanung
- BS+EMI Architekten, S2L Landschaftsarchitekten, IBV Hüsler Verkehrsplaner
- :mlzd Architekten, Schneider Landschaftsarchitekten, WAM Ingenieure AG

Für die Bearbeitung des Studienauftrags wurden die ausgewählten Planungsbüros aufgefordert, unter ihrer Federführung ein Team zusammenzustellen, welches mindestens die Fachbereiche Städtebau/Raumplanung, Architektur, Landschaftsarchitektur und Verkehr abdeckt. Weitere Spezialisten konnten nach Bedarf zusätzlich beigezogen werden.

2.5 Ablauf des Studienauftrags

In der Startveranstaltung vom 11. Juli 2017 wurden der Projektperimeter besichtigt sowie das Verfahren und die Aufgabenstellung erläutert. Weiter wurden allfällige erste Fragen bzgl. Aufgabenstellung, Rahmenbedingungen und Grundlagen beantwortet.

Nach Abschluss der ersten Bearbeitungsphase präsentierten die Teams dem Beurteilungsgremium am 2. Oktober 2017 im Rahmen des Zwischenworkshops ihre Entwicklungskonzepte zum Areal.

Am 11. Dezember fand eine Schlusspräsentation statt, an der die Teams ihre überarbeiteten Projektvorschläge dem Beurteilungsgremium vorstellten. Die anschliessende Beurteilung und Würdigung der einzelnen Eingaben fand unter Ausschluss der Teams innerhalb des Beurteilungsgremiums statt.

Der vorliegende Schlussbericht mit den Ergebnissen der Diskussion, den Entscheiden und Empfehlungen des Beurteilungsgremiums wurde am 01.02.2018 durch das Beurteilungsgremium genehmigt.

2.6 Inputs aus der Befragung zum «Dorfmattplatz»

Im Mai 2017 befragten Mitarbeitende des Bereichs Generationen und Gesellschaft, Abteilung Soziales/Gesundheit, der Gemeinde Risch Passantinnen und Passanten wie sie sich den Dorfmattplatz idealerweise wünschen.

Am bestehenden Platz wird geschätzt, dass ein Grossteil davon verkehrsfrei ist und dass der Platz für unterschiedliche Anlässe veränderbar ist. Es besteht der Wunsch nach mehr Grün, nach Bäumen, nach einem Spielplatz und nach einem (Trink-)Brunnen. Es besteht die Vorstellung eines gemütlichen, belebten, freundlichen Platzes, welcher zum Verweilen und zum Kaffeetrinken einlädt.

Die Beziehung vom Dorfmattpplatz über die Buonaserstrasse zum Platz vor dem Alterszentrum Dreilinden ist zu klären.



Abbildung 2: Bevölkerungsbefragung Dorfmattpfatz, *Quelle EBP*

Die Vorstellungen und Wünsche wurden schriftlich und zeichnerisch dokumentiert und den Planungsteams als Input abgegeben.

3 Würdigung der Projektbeiträge

Das Beurteilungsgremium, die Auftraggeberin und die Gemeinde Risch dankt den vier Projektteams für die fundierten Arbeiten und das grosse Engagement. Alle Teams haben durch Ihre Projektbeiträge mit einer sehr breiten Sicht auf das Areal und einer grossen Bearbeitungstiefe überzeugt. Es konnten wertvolle Erkenntnisse und Ideen für die Weiterentwicklung des Zentrums von Rotkreuz gewonnen werden.

Auf den folgenden Seiten werden die vier Projektbeiträge bezüglich Städtebau, Freiraum, Verkehr, Sozialraum/Nutzung, Nachhaltigkeit, Lärm und Wirtschaftlichkeit durch die Fachexperten gewürdigt.



Abbildung 3: Schlussworkshop vom 11.12.17

3.1 Helsinki Zurich Office, Vogt Landschaftsarchitekten, Poliplan

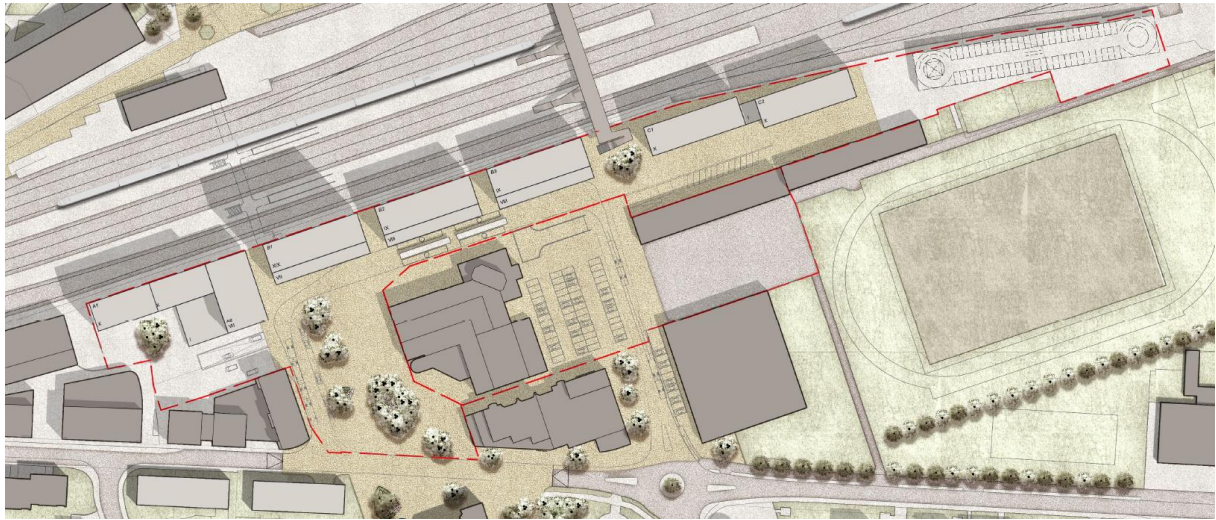


Abbildung 4: Situationsplan

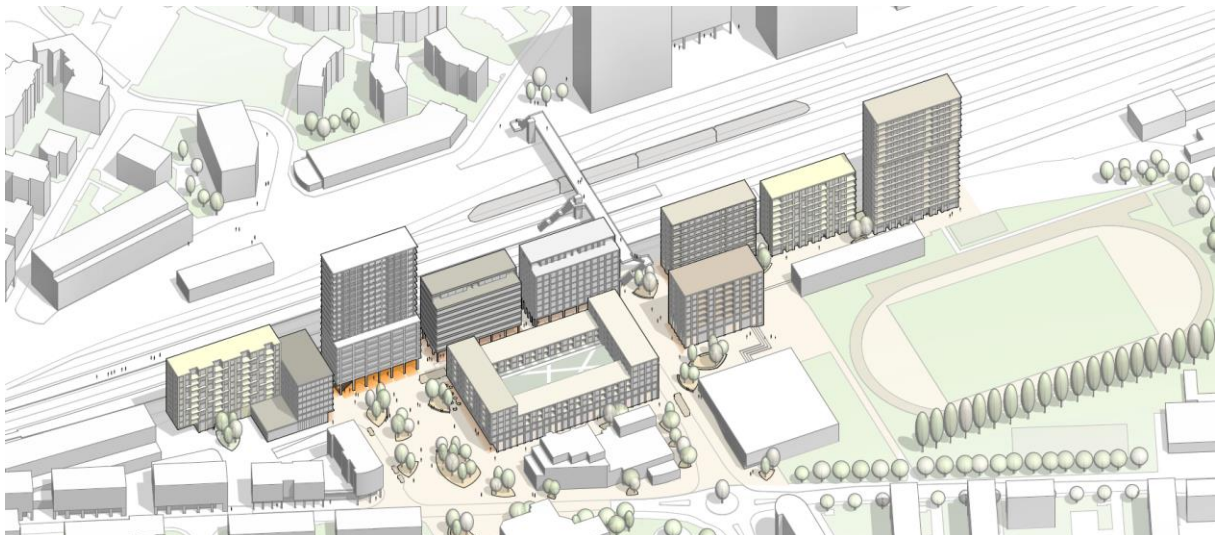


Abbildung 5: Axonometrie

Städtebau

Der interessante Beitrag hat trotz einiger städtebaulich überzeugender und nachvollziehbarer Entscheide nicht die Kraft entwickeln können, die bei der Zwischenpräsentation in ihm angelegt schien.

Die typologische Annäherung an das Suurstoffi- Areal wird als ein wichtiger Ansatz gewürdigt, um die durch die Gleisanlage gesplante Gemeinde zusammenzuführen, und dem gesamten Ortsbild eine stadtbauliche Identität zu vermitteln. Die den Gleisen entlang aufgespannte Gebäudekette der ersten Entwicklungsphase wird über die Volumentiefe in drei Typologien unterteilt – Hochhaus, Bürogebäude und Wohnhaus. In dieser Kategorisierung sind hybride Typen ansatzweise angedacht. Hierbei befinden sich die Dienstleistungs- und Bürobauten im westlichen Teil der Parzelle und die Wohnnutzungen vorwiegend im Osten. Die Gebäude beschränken sich auf zwei Höhen und ähnliche Breiten. Das hierdurch entstehende Ensemble wirkt ruhiger als beim Zwischenstand, jedoch auch hermetischer, anonym und weniger differenziert.

Das Hochhaus am Dorfmatplatz stellt Dienstleistungsflächen im Sockelbereich zur Verfügung. In den oberen zweidritteln soll gewohnt werden. Das Höhenverhältnis des Sockels zum Platz scheint nicht

ausgewogen und kann noch keine zufriedenstellende Aufenthaltsqualität auf dem Dorfmattplatz vermitteln.

Das zweite Hochhaus, welches den Abschluss der Reihe nach Osten bildet, ist städtebaulich nicht nachvollziehbar, da es zur Identitätsstiftung nur wenig beizutragen vermag. Als Auftakt des Areals ist es zu wenig präzise gesetzt. Auch ist das am Sportplatz angelegte Wohnensemble in seiner volumetrischen Ausformulierung nicht schlüssig genug.

In der zweiten Etappierungsphase wird das Gemeindehaus durch einen in Körnung und Massstäblichkeit zu grossen Ersatzneubau substituiert. Das vorgeschlagene Gebäude misst sich nicht am heterogenen und kleinmassstäblicheren Kontext der gewachsenen Ortssubstanz und wirkt in seiner volumetrischen Ausformulierung unsensibel. Auch sind die über dem neuen Gemeindesaal hoch angelegten „Reihenhäuser“ mit gemeinsamem Innenhof, im aus der ersten Realisierungsphase vorgegebenen Kontext typologisch unschlüssig. Die hier suggerierten Familienwohnungen sind nach Ansicht des Beurteilungsgremiums falsch platziert.

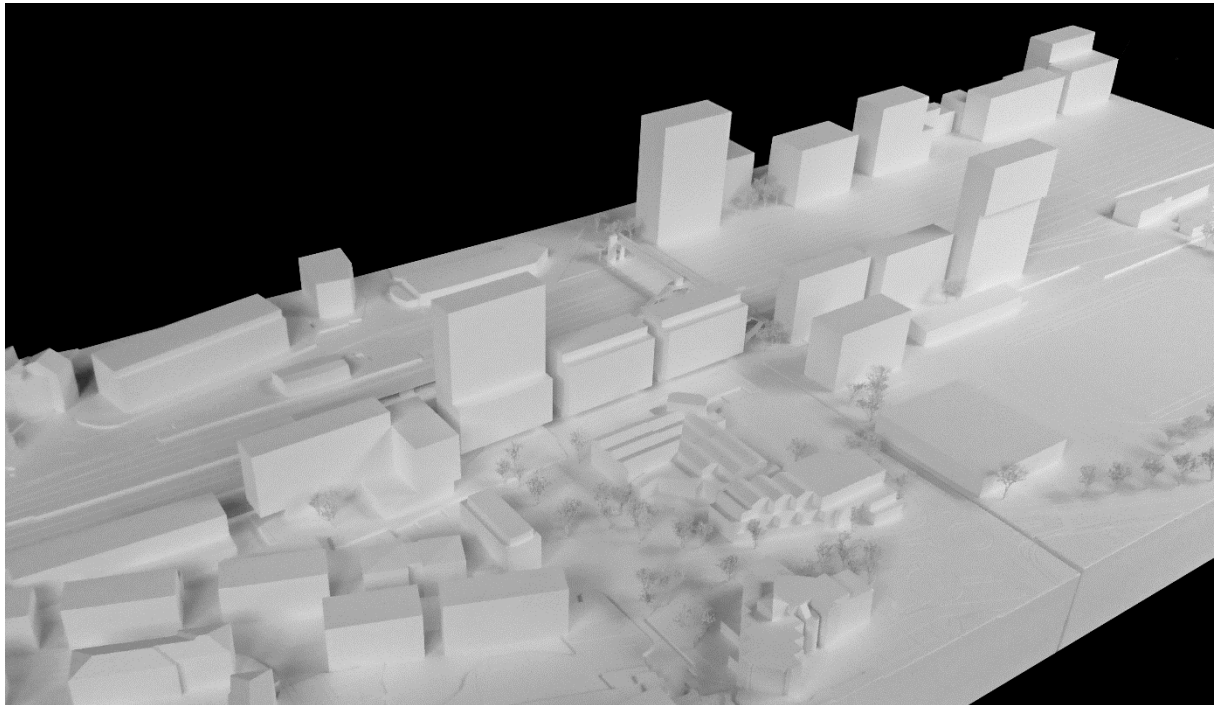


Abbildung 6: Modellfoto

Freiraum

Ein grosses, weites Platzkontinuum bildet die neue Mitte und das Zentrum von Rotkreuz. Es soll zum Bindeglied zwischen der „Stadtpromenade“ (Buonaserstrasse) und der nördlich der Bahn verlaufenden „Landschaftspromenade“ werden. Ob die angestrebte Vernetzung tatsächlich funktioniert und auch erlebt werden kann, wird eher bezweifelt. In veredeltem Asphalt ausgebildet soll der neue Platz die Buonaserstrasse überspannen und sich ohne klare Kontur weit in alle Richtungen ausdehnen. Bauminiseln punktieren den Platz und verleihen ihm eine räumliche Tiefe. Sie können unterschiedlich programmiert und genutzt werden. Zwischen den grünen Inseln gibt es viel (zu viel?) Platz für Märkte, Festaktivitäten, etc.

Das Beurteilungsgremium würdigt den Charakter des Freiraumkonzeptes, bezweifelt aber, ob sein fließender Charakter wirklich zu einem Mehrwert für Rotkreuz führt.

Erschliessung

Gut erreichbar zwischen den beiden Gleisquerungen wird der neue Bushof angeordnet. Um eine möglichst hohe Flexibilität der Bedienung zu gewähren, werden jeweils zwei Haltestelle hintereinander an zwei 22cm hohe Perrons angeordnet.

Die Lage des Park+Rail-Parkhauses am östlichen Perimeterrand ist für das Umsteigen auf die Bahn sehr unattraktiv, auch wenn es als Provisorium betrieben wird. Es entstehen lange Wege.

Neben der neuen Rampe zur Personenunterführung sind an attraktiver Lage die Bike+Ride-Abstellplätze angeordnet.

Sozialraum/Nutzung

Das Konzept besticht durch die Verbindung verschiedener Bereiche, resp. Orte und setzt diese auch in einen erweiterten historisch gewachsenen und räumlichen Kontext. Der Dorfmattpplatz weitet sich Richtung Sportanlagen aus und stellt so ein kommunikatives Kontinuum dar, wo sich Menschen begegnen, über den Weg laufen und austauschen können. Unklar bleibt jedoch, wie Vielfalt von Nutzungen und Menschen entstehen soll. Die einzelnen Orte und öffentlichen Räume sind im Konzept wohl vorhanden, jedoch wenig ausdifferenziert und erlauben kaum Aussagen zu Vielfalt, Nutzungsmischung oder Nutzungsdichte.

Der hohe Wohnanteil und die Möglichkeit unterschiedlicher Wohnungstypen spricht eine Vielfalt von Menschen mit verschiedenen Lebensstilen an. Gebäudetypologie und direktes Wohnumfeld sind jedoch diesbezüglich wenig ausdifferenziert, wirken eher homogen und unterstützen den Wunsch nach dieser Vielfalt nicht direkt.

Das Konzept orientiert sich an der Verbindung von Ost nach West über die öffentlichen Räume. Unklar bleibt jedoch das Potential dieser fließenden Räume, wie sie tatsächlich angeeignet werden können, welchen Charakter sie haben und welche Atmosphären sie ausstrahlen, um das Konzept von Vielfalt zu unterstützen.

Nachhaltigkeit

Grundsätzlich ein sehr ausgewogener Wettbewerbsbeitrag in Bezug auf Nachhaltigkeit. Die unterschiedlichen Gebäudetiefen entsprechend den vorgesehenen Nutzungen und die Flexibilität bezüglich geändertem Bedarf ist überzeugend.

Es sind klare Ansätze für den gebäudebezogenen Aussenraum mittels Loggien und Balkonen geschaffen. Allerdings ist die einheitliche Versiegelung des gesamten städtischen Raums nicht optimal und führt zu einem hohen Grad an Versiegelung. Durch eine Vergrößerung oder Erhöhung der Anzahl von beispielsweise Bauminselfen oder Grünflächen könnte die Situation hinsichtlich Versiegelung verbessert werden.

Im Vergleich zu den anderen Wettbewerbsbeiträgen weist dieses Projekt einen grossen Anteil an zwei Untergeschossen auf, was aber eine durchgängige Erschliessung bietet. Es ist tendenziell eine hohe Anzahl an Parkplätzen und Veloplätzen ausgewiesen.

Lärm

Mit der Anordnung der Wohnnutzungen in schmalen Gebäuderiegeln entlang der Gleise sowie in der abgeschirmten zweiten Bautiefe reagiert das Konzept gut auf die sehr hohe Belastung durch Eisenbahnlärm. Auch auf den Dienstleistungsgebäuden mit etwas grösserer Gebäudetiefe sind leicht schmalere Geschosse mit Wohnnutzungen vorgesehen. Die Wohnungen sind überall durchgesteckt, sodass alle lärmempfindlichen Räume über eine Lüftungsmöglichkeit zur ruhigeren, bahnabgewandten Seite verfügen.

Mit der Schaffung von neuen Wohnnutzungen in der zweiten Bautiefe werden diese jedoch in unmittelbarer Nähe des künftigen Bushofs teilweise direkt dazu orientiert. Insbesondere nachts können diese unterschiedlichen Nutzungen und Ansprüche zu Lärmkonflikten führen.

Wirtschaftlichkeit

Der Projektvorschlag weist viele Einzelgebäude auf, erreicht aber trotzdem eine hohe Dichte. Für die unterirdische Parkierung mit 392 Parkplätzen (ohne Park+Rail) ist ein zweites Untergeschoss erforderlich.

Die Abwicklung der Gebäudehülle ist relativ gross, was zu höheren Erstellungskosten führt. Das Verhältnis GF/aGF scheint nicht optimal und kann im Sinne der Wirtschaftlichkeit noch verbessert werden.

Die Gebäudeerschliessung ist effizient gelöst, der Projektvorschlag kommt mit lediglich einem Erschliessungskern pro Gebäude aus und erschliesst über 9'000 m² GF pro Erschliessungskern.

Fazit

Schlussendlich kommt das Beurteilungsgremium zur Auffassung, dass der städtebaulich ambitionierte und in vielen Ebenen gut ausgearbeitete Projektvorschlag nicht die DNA enthält, Rotkreuz die gesuchte moderne, identitätsstiftende Ausstrahlung zu geben.

3.2 Oester Pfenninger Architekten AG, Zwahlen + Zwahlen Landschaftsarchitektur, Enz + Partner GmbH Verkehrsplanung



Abbildung 7: Axonometrie

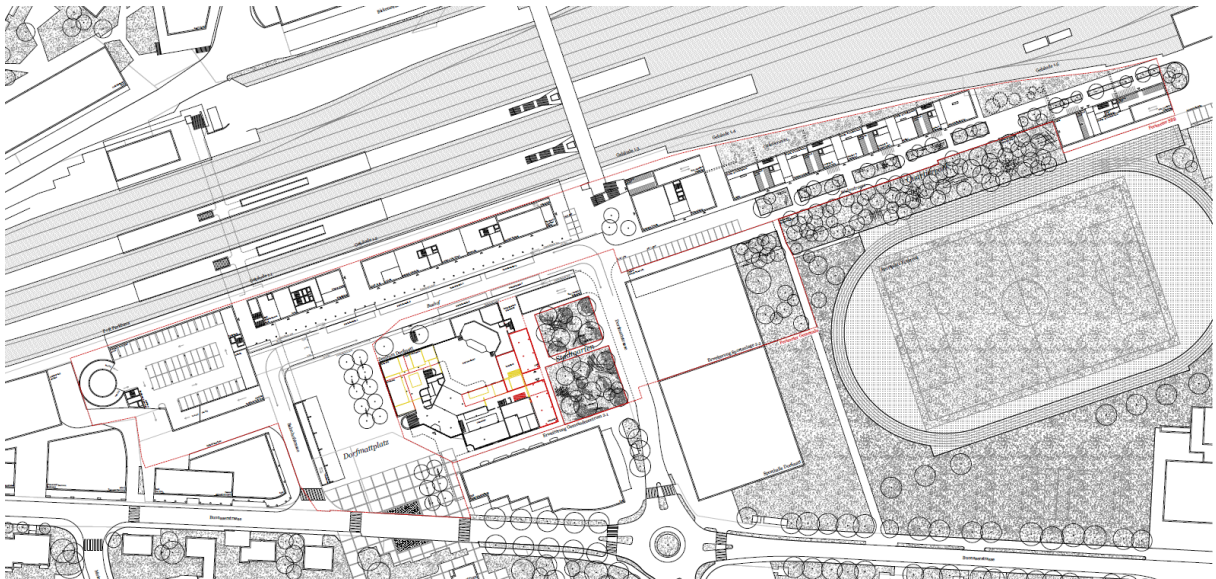


Abbildung 8: Situationsplan

Städtebau

Das Areal «Bahnhof Süd Rotkreuz» wird mit einer Gruppe von sechs parallel zu den Gleisen stehenden Gebäuden geplant, deren differenzierte Typologien die Nutzungsanforderungen nuanciert befriedigen, das Zentrum um den Dorfmattpplatz stärken, sowie die Gemeinde Risch-Rotkreuz auf deren Südseite in ihrer Adressbildung gekonnt aufwertet. Über die gesamte Länge des Areals bauen die Verfasser einen städtebaulichen Spannungsbogen auf, welcher in seiner aussenräumlichen Rhythmisierung das heterogene Gemeindegebiet zusammenfasst und dessen bisher unentdecktes Potential aufdeckt und ausschöpft. Gelingen tut diese Leistung durch eine Reihe aufmerksamer Beobachtungen und präziser Eingriffe im Untersuchungsperimeter.

Es ist kühn das Park+Rail-Parkhaus in der ersten Etappe nicht ans „Ende“ der Parzelle im Osten zu setzen – dort wo das Gemeindegebiet zu zerfransen droht – sondern in ein städtebaulich dichteres und komplexes Gefüge im Westen einzufügen, welches es sogleich als fehlender Baustein zu ordnen vermag. Das Gebäude soll so erstellt werden, dass es bei einer Auflösung der Parkanlage einfach und wirtschaftlich umgebaut oder abgerissen werden kann. Retail- und Dienstleistungsnutzungen flankieren bereits bei der Erstellung des Baus in den unteren Geschossen den Platzraum und unterstützen dessen Belebung. Eben dieser Entscheid der Setzung des Park+Rail-Parkhauses neben dem Bahnhofseingang und der Personenunterführung zum nördlichen Gemeindegebiet ermöglicht die entspannte Aufreihung von wohlproportionierten Bauten mit präziser stadträumlicher Adressierung.

- Ein Wohnhochhaus mit Bahnhofszugang im Sockelgeschoss, welches den Dorfmattpplatz und die umliegenden Gebäude neu ordnet und aufwertet.
- Ein Dienstleistungsgebäude mit vorgelagertem Bushof und gedecktem Arkadengang, welcher zur neuen Personenüberführung und zum ebenfalls neuen, dem Gemeindehaus rückseitigen, Stadtgarten geleitet.
- Ein dem gegenüberliegenden Sauerstoff Areal in Höhe und Länge massstäblich angepasster Dienstleistungsbau mit städtebaulich akkurater Scharnierfunktion.
- Ein elegantes Apartmenthaus mit vorgelagertem Quartiergarten und offener Südlage mit Blick auf den Sportplatz.
- Ein weiteres, wenig kleineres Wohnhaus, welches die Serie durch ein leichtes Vortreten räumlich präzise abschliesst und das östliche Gemeindegebiet erheblich aufwertet. Die schöne Wohnlage ist ebenfalls nach Süden offen und wird durch den überraschenden nahen Bezug zum Sportfeld aufgewertet.
- Die unterschiedliche Ausformulierung der Wohngebäude in Bezug auf deren Ausmasse und Positionierung lassen eine gute soziale Durchmischung erwarten.

Im weiterem sticht der Beitrag durch seinen umsichtigen Umgang mit dem zeittypischen Gemeindehaus heraus. Nach Ansicht der Verfasser sollte das Gemeindehaus als der Gemeinde identitätsstiftendes Gebäude erhalten bleiben und in einer zweiten Etappierung zum rückwärtigen Stadtgarten erweitert werden. Ein kompletter Ersatz des Hauses muss mit dieser Haltung jedoch nicht ausgeschlossen werden.

Auch wird in der zweiten Etappe die Turnhalle Dorfmatte erweitert. Aussenräumlich klärt sie den Übergang vom Stadtgarten zum Sportfeld.

Im Endausbau dieser städtebaulichen Konzeption muss für den Ökihof und die Garderoben des Sportplatzes eine neue Lösung gefunden werden. Nach Auffassung des Beurteilungsgremiums sind die Möglichkeiten bereits im Projekt angelegt.

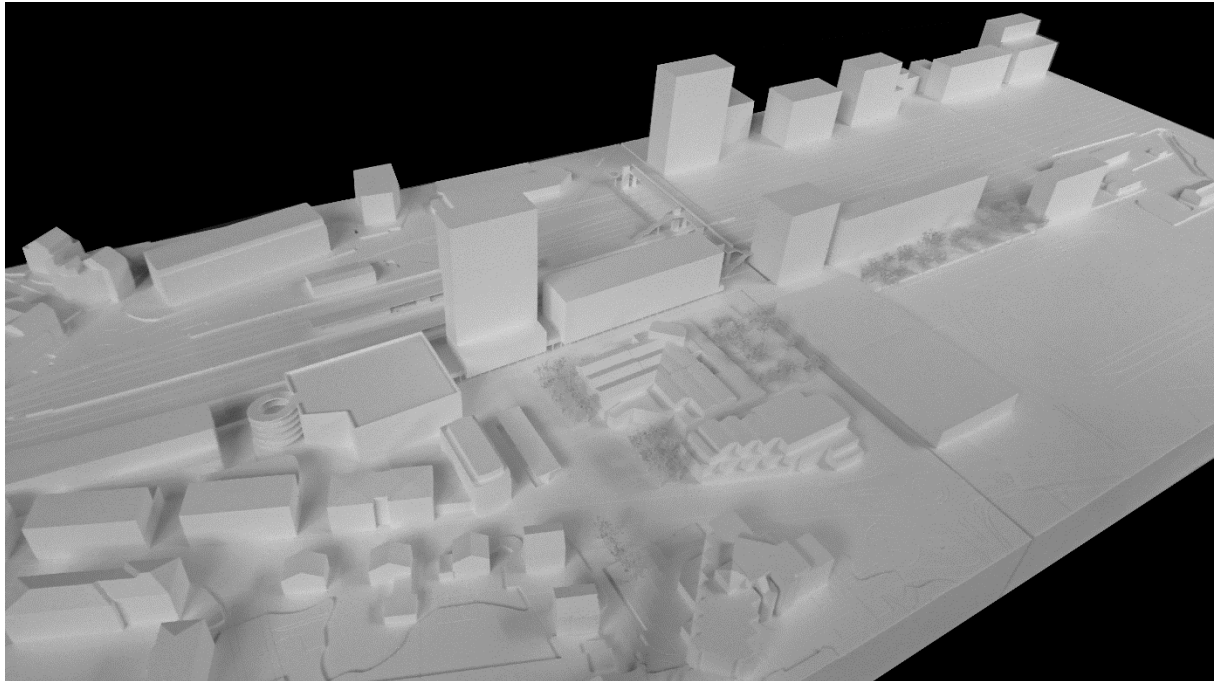


Abbildung 9: Modellfoto

Freiraum

Das Freiraumkonzept schlägt eine Trilogie von drei klar identifizierbaren, deutlich unterschiedlichen Freiräumen vor:

- Der Dorfmattpplatz behält sein vertrautes Erscheinungsbild, wird in seinen Randbereichen durch präzise Akupunkturen akzentuiert und durch publikumsorientierte Gebäudenutzungen belebt.
- Der Stadtgarten macht aus der heutigen Hinterseite des Gemeindehauses einen attraktiven Ort mit vorwiegend quartierorientierten Freiraumnutzungen. Bedingung für seine gute Akzeptanz ist die (ebenfalls vom Team vorgeschlagene) bauliche Ergänzung des Gemeindehauses.
- Drittes neues Freiraumelement ist der langgestreckte Quartiergarten am Sportplatz. Die Nähe zum Sport und die offene Südlage könnten auf überraschende Weise zu einer neuen Freiraumqualität führen.

Das Beurteilungsgremium anerkennt die hohe Qualität des Freiraumkonzeptes und die Vielgestaltigkeit der drei präzis gestalteten Freiräume.

Erschliessung

Wie heute erfolgen die Hauptzufahrten für den motorisierten Individualverkehr über die Bahnhofstrasse und Dorfmattpstrasse. Sie werden nur für den öffentlichen Verkehr verbunden. Damit wird der motorisierte Individualverkehr peripher gehalten und ermöglicht einen zentralen Bushof zwischen den beiden Gleisquerungen. Durch die vorgesehene Lage des Parkhauses wird jedoch erheblicher Mehrverkehr des MIV im Bereich der Bahnhofstrasse generiert.

Der Bushof wird durch eine parallel zu den Gleisen angeordnete, durchgehende Anlegekante von 22cm Höhe gebildet. Dieses Konzept ermöglicht keine individuelle Bedienung der vier Haltestellen. Die Busse fahren über die Dorfmattpstrasse zu und via Bahnhofstrasse weg und somit neu über den Dorfmattpplatz. Auf der Seite Dorfmattpzentrum besteht die Option für weitere zwei Haltestellen.

Die Park+Rail-Parkplätze liegen zentral und unmittelbar bei der Personenunterführung zu den Gleisen in einem neuen Parkhaus am Standort des heutigen Bushofs. Die Erschliessung der privaten Parkierungsanlagen erfolgt über die Dorfmattpstrasse und ist getrennt vom Park+Rail-Verkehr.

Geschickt ist die Anordnung der Bike-Ride-Abstellplätze im Untergeschoss unmittelbar bei der Personenunterführung. Sie werden über die Fussgänger- und Velorampe auf dem Dorfmattpplatz erschlossen.

Sozialraum/Nutzung

Das Konzept setzt darauf, Bestehendes zu gewichten und wo sinnvoll zu bewahren, um über die eingeschriebenen Geschichten von Gemeindehaus und Dorfmattpplatz Identität zu unterstreichen. Die Möglichkeit der Orientierung an bestehenden Strukturen und Geschichten erlaubt eine einfachere Aneignung des neuen Quartiers durch die Bewohner/innen und Nutzer/innen und erleichtert damit die Identifikation mit Wohn- und Arbeitsplatzumfeld und damit auch «Community Building».

Die aufgrund von Höhe, Lage und Wohnumfeld sich unterscheidenden Wohngebäude erlauben eine Ausdifferenzierung von Wohnungstypologien und ermöglichen, vielfältige Wohnformen und Bewohner/innen-Milieus anzusprechen. Diese Ausdifferenzierung von Raum zeigt sich auch bei der Wohnumfeld- und Freiraumgestaltung. Der aktive lebendige Dorfmattpplatz, angeregt als Durchgangszone aber auch durch publikumsorientierte Funktionen in den umliegenden Gebäuden wird durch den wohl nicht weniger genutzten aber von der Atmosphäre langsamer und ruhiger gestaltete Stadtgarten ergänzt. Die Wohnstrasse verbindet schliesslich den Quartiergarten und damit auch den Sportplatz mit seinen Nutzungen mit dem Dorfmattpplatz. Diese Vielfalt von öffentlichen Räumen mit ihren unterschiedlichen Tempi und Belebtheiten bietet auch eine Vielfalt von Aneignungsmöglichkeiten und von Orten der Begegnung und Kommunikation.

Das Konzept orientiert sich trotz hohen infrastrukturellen Anforderungen des Areals an den nutzenden Menschen und legt Leitlinien, um gesellschaftlichen Herausforderungen durch Wandel von Demografie und Lebensstilen begegnen zu können.

Nachhaltigkeit

Ein sehr guter Wettbewerbsbeitrag bezüglich Nachhaltigkeit, vor allem sind die soziokulturellen und ökologischen Anforderungen gut umgesetzt. Die Nutzungsverteilung über das Areal entspricht der gewollten Zonierung. Die Flexibilität der Gebäude in Bezug auf geplante Nutzungen und zukünftigen geänderten Bedarf ist sehr überzeugend.

Die Anordnung der Grundrisse, geringe Gebäudetiefen sowie die hochwertigen Aussenräume bieten eine hohe Tageslichtverfügbarkeit und schaffen einen guten Aussenraumbezug. Besonders der in Phase 2 entstehende illustrierte Wohnraum erfüllt diese Anforderungen sehr gut. Der Aussenraum weist einen geringen Anteil an nicht versiegelter Fläche auf.

Die Untergeschosse beschränken sich auf den Fussabdruck der Überbauung und sind teilweise miteinander verbunden. Gemäss Angaben des Schnitts sind zwei Untergeschosse im Hochhausbereich vorgesehen. Allgemein wird eine tendenziell tiefe Anzahl an Parkplätzen ausgewiesen und viele Veloplätze im Bereich der Zugänge zu den Gleisen.

Lärm

Das Konzept reagiert gut auf die sehr hohe Belastung durch Eisenbahnlärm. Die Wohnnutzungen sind in schmalen Gebäuderiegeln angeordnet, so dass alle lärmempfindlichen Räume eine Lüftungsmöglichkeit zur ruhigen, von der Bahn abgewandten Seite, aufweisen. Der Wohnturm kragt in den obersten sieben Geschossen leicht in Richtung der Gleise aus, wodurch sich etwas tiefere Wohnungsgrundrisse ergeben. Hier verlangt der Lärmschutz keine durchgesteckten Wohnungsgrundrisse, da in dieser Höhe mit Lärmschutzloggien auch an den seitlichen Fassaden Wohnnutzungen mit Lärmbelastungen unter den Immissionsgrenzwerten ermöglicht werden.

Das östlichste Wohngebäude wurde von der Bahnlinie etwas zurückversetzt. Dadurch gelangt es in unmittelbare Nähe zur Sportanlage. Je nach Art und Dauer der Nutzungen auf der Sportanlage kann es hier zu Lärmkonflikten kommen.

Wirtschaftlichkeit

Der Projektvorschlag weist eine gute Dichte aus. Der Standort des Park+Rail-Parkhauses wäre auch für andere, höherwertige Nutzungen attraktiv.

Durch getrennte Gebäude für Gewerbe und Wohnen mit unterschiedlichen Gebäudetiefen kann eine gute Flächeneffizienz erreicht werden. Die Raumtiefen für Büronutzungen erscheinen jedoch relativ gross.

Das Park+Rail-Parkhaus benötigt einen grossen Anteil an Verkehrs- und Erschliessungsflächen und ist somit nicht effizient.

Die Erschliessungseffizienz kann noch verbessert werden, das Projekt erschliesst mit 12 Erschliessungskernen durchschnittlich nur ungefähr 6'000 m² GF.

Fazit

Der Beitrag wird aus städtebaulicher Sicht als ausgesprochen intelligent, angemessen und robust beurteilt. Viel mehr kann man von einem städtebaulichen Studienauftrag nicht erwarten.

3.3 BS+EMI Architekten, S2L Landschaftsarchitekten, IBV Hüsler Verkehrsplaner

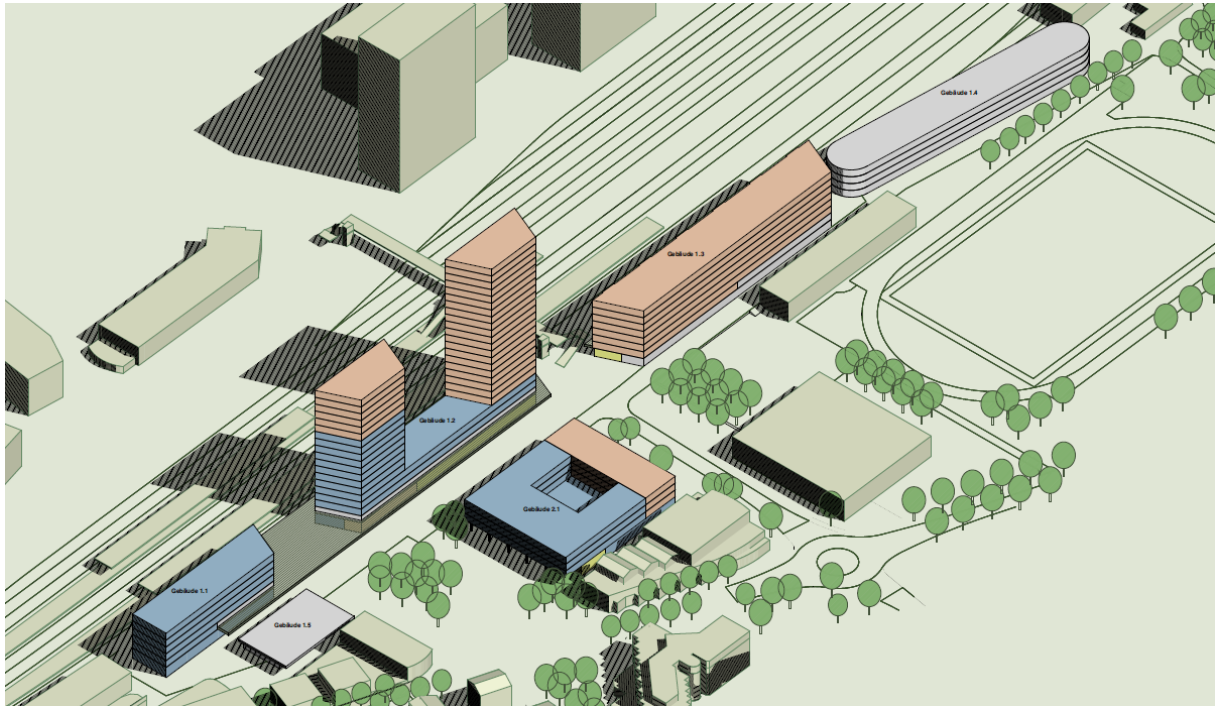


Abbildung 10: Axonometrie

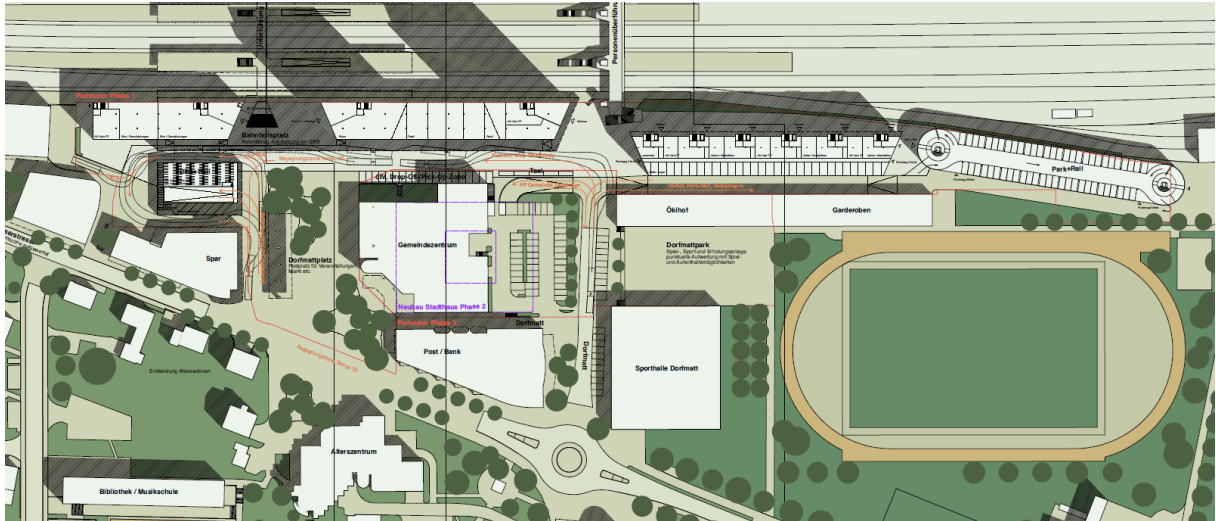


Abbildung 11: Situationsplan

Städtebau

Das städtebauliche Konzept leitet sich aus einer Lesung des Ortes im regionalen und im lokalen Massstab ab. Damit soll dem historisch gewachsenen Ungleichgewicht zwischen Bahninfrastruktur und öffentlichem (Strassen)raum entgegengewirkt werden, welches durch die Verdichtung der letzten Jahre noch verschärft wurde. Bereits historisch zweigeteilt konnte der vergleichsweise junge Siedlungskörper von Rotkreuz in der weiteren Transformation und Verdichtung kein zusammenhängendes Zentrum entwickeln. Das Projekt schlägt folgerichtig eine Klärung der Freiräume und eine regionale Adressierung des Ortes vor.

Dazu wird gegenüber dem Gleisfeld des Knotenbahnhofs Rotkreuz mit Hochhäusern und Hochpunkten eine identitätsstiftende Raumkante gebildet, die als bahnseitige Adresse des südlichen Zentrums von Rotkreuz wirkt. Lokal spannt sich der Bahnhofsvorplatz mit Bushof in Ost-West-Richtung zwischen Unter- und Überführung auf und verbindet sich mit der Begegnungszone bestehend aus Buonaser- und Luzernerstrasse, sowie dem Dorfmattpplatz zu einer klar hergeleiteten Freiraumfigur. Dieses Dispositiv überzeugt genauso wie der Einbezug der Sportanlage in einen identitätsstiftenden Dorfmattpark und dessen direkte Anbindung an den Bahnhof. Der regionale und lokale Massstab werden durch zwei Öffnungen zwischen den Gebäudevolumen verbunden, die den Zugang zu den Gleisen artikulieren, Blickbeziehungen auf die gegenüberliegende Seite des Gleisfelds ermöglichen und so die beiden Stadtteile näher zusammenbringen. Die beiden Hochhäuser sind dazu jeweils von der Freiraumachse weggerückt. Es ergibt sich ein gut organisiertes städtebauliches Gerüst, das das südliche Zentrum von Rotkreuz auf eine glaubhafte Art neugestaltet und die notwendigerweise unterschiedlichen Massstäbe einer Bahnhofsentwicklung in Einklang bringt.

Im Einzelnen überzeugt das Projekt aber weniger: Die bauliche Raumkante entlang der Gleise wird ermöglicht, indem die Park+Rail-Anlage ganz an das östliche Ende des Areals geschoben wird, wo sie weder für PKWs noch für Fussgänger gut erreichbar ist. Der Bahnhofsvorplatz wird auf der östlichen Seite durch das eingerückte Gebäude 1.3 abgeschlossen, das mit bahnseitigen Wohnungseingängen und in unmittelbarer Nähe zum Ökihof und dessen Anlieferung nur schlecht funktionieren kann. Die Abschrägung der Seitenfassaden ist als gestalterisches und lärmschutztechnisches Element zwar verständlich, aber technisch und plantypologisch noch nicht gelöst und in seiner Wiederholung unabhängig von der dahinterliegenden Nutzung auch noch nicht glaubwürdig. Der Hof hinter dem Spar wird durch den Bike+Rail-Pavillon weder klar abgeschlossen noch aufgewertet. Dadurch scheinen die Zugänge und das Erdgeschoss des Gebäudes 1.1 wenig attraktiv. Das klare Freiraumdiagramm wirkt in seiner baulichen und verkehrlichen Ausformulierung weniger erfolgreich. Es ergibt sich ein Nebeneinander von Räumen, zumeist mit Verkehr belegt, die wenig identitätsstiftende Wirkung entfalten.

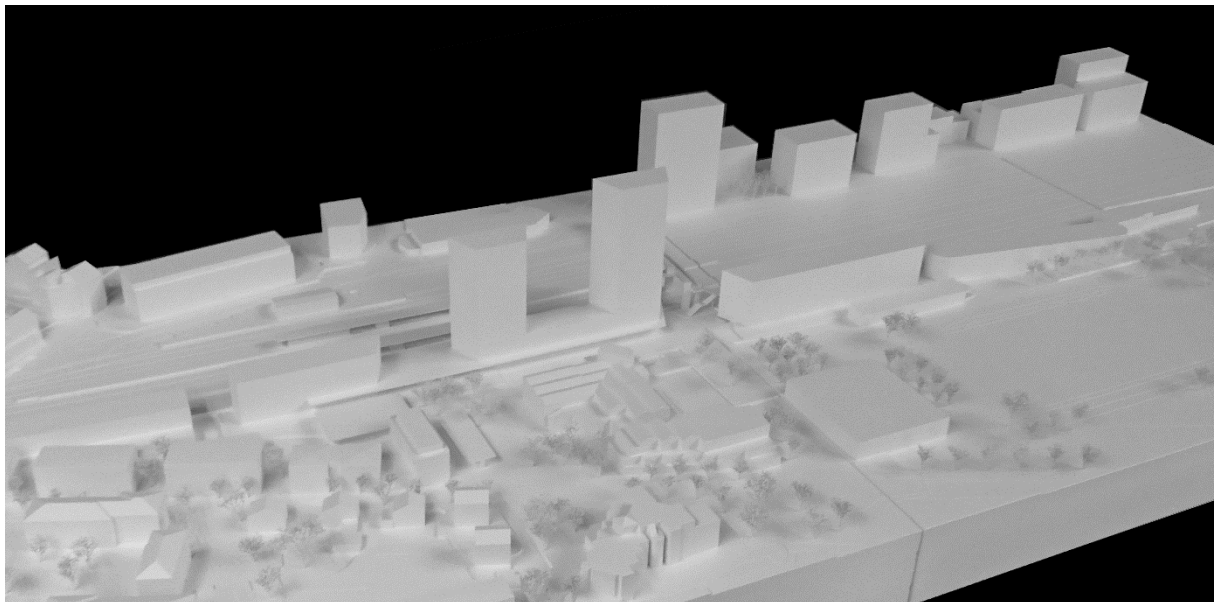


Abbildung 12: Modellfoto

Freiraum

Die Verfasser verstehen die Buonaserstrasse und angrenzende Plätze als zentrumsbildende Siedlungsachse mit dem Schwerpunkt Bahnhof. Dieses Dispositiv überzeugt genauso wie der Einbezug der Sportanlage in einen identitätsstiftenden Dorfmattpark und dessen direkte Anbindung an den Bahnhof. Die Platzgestaltung des Dorfmattpplatzes ist gegenüber der Zwischenpräsentation offener und kontextueller geworden und springt über die Strasse hinweg: Kräftige Baumgruppen akzentuieren und beleben

den Platz und ermöglichen eine gute Aneignbarkeit. Überraschend ist die optische Durchlässigkeit des Platzes zur Bahn hin: Sie macht das „Nordufer“ des Bahnareals erlebbar.

Das Beurteilungsgremium würdigt das Freiraumkonzept in seiner Gesamtheit und in seinen Teilen als guten Beitrag zum Studienauftrag.

Erschliessung

Um eine individuelle Bedienung und die geforderte Anlegekantenhöhe von 22cm der Bushaltestellen zu ermöglichen, können nur drei Kanten zwischen den beiden Gleisquerungen in Sägezahnform und die vierte westlich der zentralen Personenunterführung angeordnet werden. Ob mit einer Sägezahnlösung die geforderte Anlegekantenhöhe von 22cm möglich ist, muss kritisch hinterfragt werden.

Mit der vorgeschlagenen Erschliessungslösung für den motorisierten Individualverkehr und öffentlichen Verkehr entsteht ein grosser Anteil an Fahrflächen.

Die Erschliessung des peripher gelegenen Park+Rail-Parkhauses entlang des Ökihofs kann nicht nachvollzogen werden.

Sozialraum/Nutzung

Das Konzept setzt auf einen starken Dorfmattpplatz als Begegnungsort und muss als Teil einer grösseren Zentrumszone interpretiert werden, durch welchen Nutzungsvielfalt und Nutzungsdichte unterstützt werden. Als Nutzungsergänzung werden dem Dorfmattpplatz die Sportanlagen des Dorfmattparks hinzugesetzt. Der Platz wird so in einen grösseren Nutzungskontext gestellt. Die Verbindung dieser Nutzungen und Atmosphären und damit auch die Aneignung unterschiedlicher Räume durch die bewohnende und arbeitende Bevölkerung ist jedoch aus dem Konzept nicht genau ersichtlich. Das Wohngebäude im niedrigen Langhaus könnte von der Aussenraumqualität des Dorfmattparkes profitieren. Eingangssituation und Adresse wenden sich jedoch von dieser Seite ab und liegen, zumindest in einer ersten Phase, bahnseitig, also auch abgewandt von Dorf und den übrigen Nutzungen. Die bahnseitige Adresse isoliert das Gebäude und seine Bewohner/innen. Unklar bleibt, wo bei diesem Wohngebäude Begegnungsorte, Treffpunkte und Orte der Identifikation liegen.

Das Konzept orientiert sich eher an einer bahnseitigen Identität. Es lässt Themen, die eine Vielfalt unterschiedlicher Menschen und Nutzungen unterstützen könnten, wie auch die Frage nach der Identifikation mit dem Wohn- und Arbeitsplatzumfeld offen.

Nachhaltigkeit

Gesamthaft ein gutes Projekt in Bezug auf Nachhaltigkeit. Die geforderte Flexibilität der Grundrisse ist durch die nutzungsneutrale Baustruktur überzeugend und lässt zukünftigen geänderten Bedarf zu.

Die Grundrisse überzeugen und weisen durch Loggien und Balkone klare Ansätze für die gebäudebezogene Aussenraumqualität auf. Der Aussenraum zeigt einen durchschnittlichen Anteil an versiegelter Fläche und nicht versiegelter Fläche auf, was ein Potenzial für eine Erhöhung der nicht versiegelten Fläche bietet.

Das Projekt präsentiert eine geringe Anzahl an Parkplätzen, die in einem zusammenhängenden Untergeschoss und einem Parkhaus zusammengefasst sind. Die vielen Veloparkplätze werden zentral an einem Bike + Rail in der Nähe der Bahnunterführung platziert.

Lärm

Die lärmempfindlichen Wohnnutzungen sind sowohl entlang der Gleise in einem langen Gebäuderiegel sowie in zwei Türmen über einem Dienstleistungssockel als auch in der zweiten Gebäudetiefe vorgesehen. Da die bahnseitigen Gebäude zu tief für durchgehende Wohnungsgrundrisse sind, sieht das innovative Lärmschutzkonzept andere Massnahmen vor. Die abgewinkelten seitlichen Fassaden der Wohnhochhäuser werden mit Lärmschutzloggien kombiniert, so dass hier jeder lärmempfindliche Raum entweder zur ruhigen Seite oder über die Loggia belüftet werden kann. Beim langen Gebäuderiegel sind die Wohnungsgrundrisse so optimiert, dass für max. einen Drittel der Wohnräume pro Wohneinheit

Ausnahmebewilligungen beansprucht würden, womit diese gemäss der gängigen kantonalen Praxis in Aussicht gestellt würden.

Die Einfahrt zum neuen Park+Rail-Parkhaus im Osten des Perimeters befindet sich im Nahbereich von künftigen Wohnnutzungen und kann hier zu Lärmkonflikten führen.

Wirtschaftlichkeit

Das Projekt weist die tiefste aGF aus und hat damit die niedrigste Dichte aller Projekte. Durch die Höhenreduktion des mittleren Gebäudes wird viel Nutzfläche verschenkt.

Die Flächeneffizienz liegt in einem akzeptablen Verhältnis. Die Gebäudetiefe vom 15 m ermöglicht verschiedene Nutzungsvarianten, ist jedoch anspruchsvoll für einseitig orientierte Wohnungen (Lärm).

Der Anteil von Dachfläche und Gebäudehülle ist durch die langen niedrigen Gebäude relativ hoch. Die Erschliessungseffizienz ist verbesserungswürdig, mit einem Erschliessungskern werden lediglich ca. 4'500 m² GF erschlossen.

Fazit

Insgesamt ist der Vorschlag aber ein guter Beitrag zur Problemstellung. Vor allem sind die Lesung des Ortes und der Versuch die erkannten Defizite nachhaltig zu lösen, ausdrücklich als positiv zu bewerten.

3.4 :mlzd, Schneider Landschaftsarchitekten, WAM Ingenieure AG

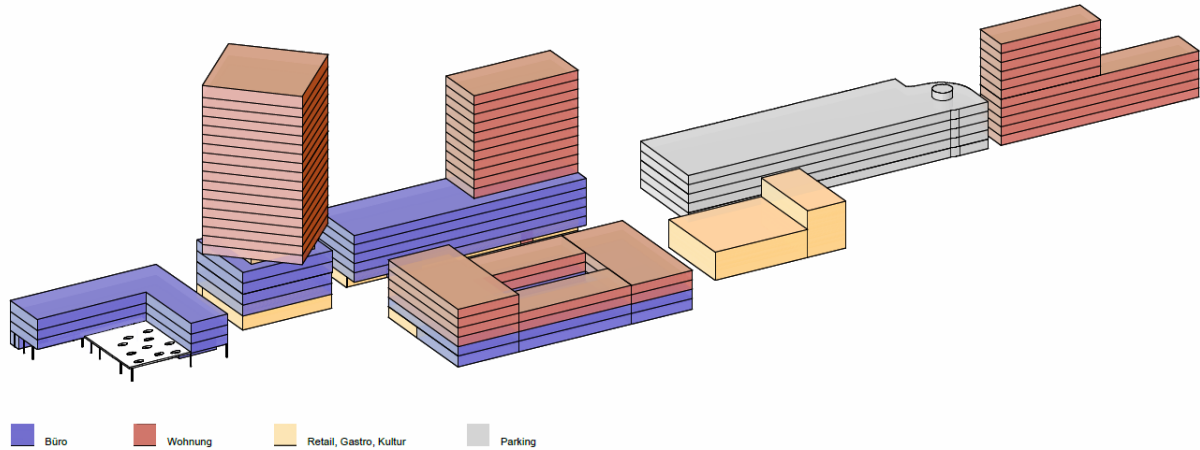


Abbildung 13: Axonometrie

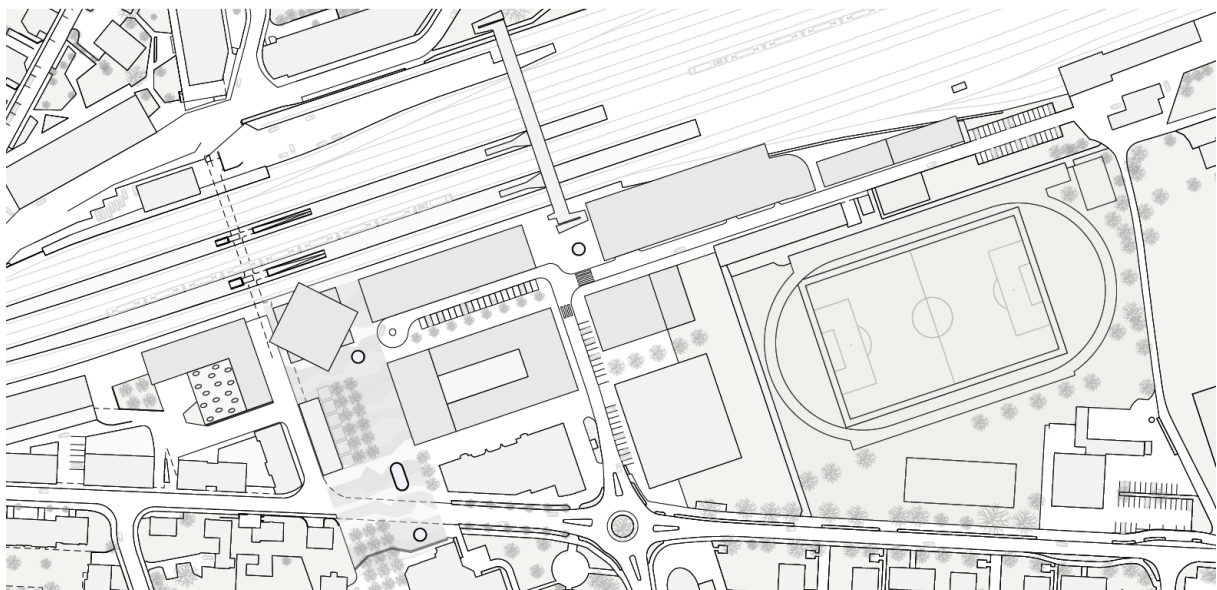


Abbildung 14: Situationsplan

Städtebau

Das städtebauliche Konzept überzeugt in seinem klaren Fokus auf den Dorfmattpplatz als dem neuen urbanen Zentrum von Rotkreuz. Durch die Schliessung des Blockrandes auf der westlichen und der Setzung der neuen Gemeindeverwaltung auf der östlichen Seite des Platzes, wird dieser gefasst, gestärkt und über die Buonaserstrasse nach Süden weitergeführt. Durch die Verortung des Bushofs im Osten des Platzes, kann der Dorfmattpplatz frei von querendem Durchgangsverkehr ausgebildet werden. Verkehrsplanerisch ergibt sich eine logische Figur mit dem Bushof an der Unter-, sowie dem Parkhaus im Westen an der Überführung.

Gleichzeitig ergeben sich aus dieser Disposition auch Widersprüche: Der Bushof liegt unter dem Blockrand, was zu einem wenig attraktiven öffentlichen Raum führt, in dem die wartenden Busse immer von hinten auf langen und schmalen Perrons angegangen werden müssen. Auch die Oberlichter mit hängenden Schlingpflanzen können den Raum nicht glaubhaft aufwerten. Das darüberliegende Gebäude

wird zum Spezialbau mit Einschränkungen bezüglich Statik, Nutzung, Zugänglichkeit und Adressierung. Dem neuen Gemeindehaus fehlt ein Gemeindesaal und generell eine Idee zu seiner öffentlichen Wirkung und Adressierung. Es ist nicht klar, wie es den rundum geschaffenen städtischen Raum bespielen soll. Das letzte Wohnhaus muss ganz nach Osten geschoben werden, wo es nur schlecht erreichbar ist und die Abwertung des östlichen Bereichs eher noch verstärkt.

Nicht verständlich ist die Weiterentwicklung des Hochhauses, das in der Zwischenpräsentation zwar lärmtechnisch und volumetrisch noch nicht gelöst, so doch in seiner Setzung überzeugend war. Über einem fünfgeschossigen Sockel und einem Zwischengeschoss mit Bar und Aussenterrasse (Frequenzierung?), sitzt ein um 45 Grad abgedrehter, 18-geschossiger Turm, der auf zehn Geschossen nach Norden immer eine Büroeinheit haben muss, damit die Vorschriften der Lärmschutzverordnung eingehalten werden können.

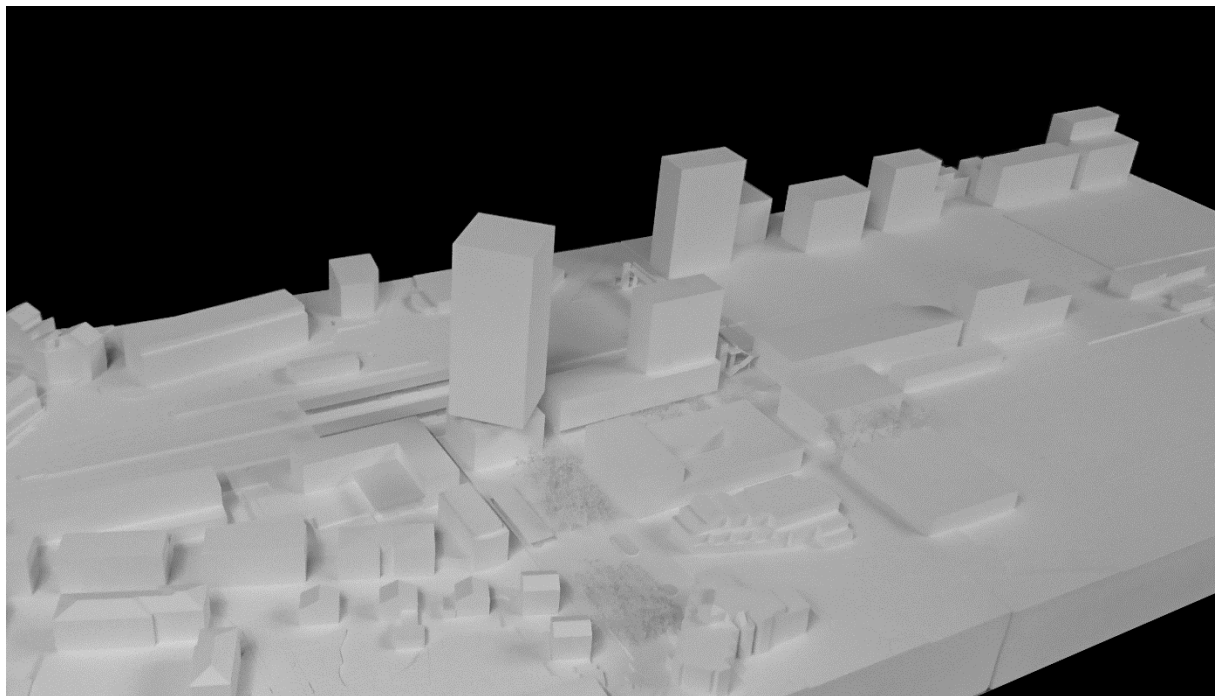


Abbildung 15: Modellfoto

Freiraum

Der neugestaltete Dorfmattpplatz bildet die Mitte von Rotkreuz. Er wird auf seiner Stirnseite vom abgedrehten Hochhaus dominiert. Dieses „spaltet“ den Platz optisch und kanalisiert ihn auf zwei seitlich durchschliessende Gassen. Das Raumerlebnis dürfte eher unangenehm sein.

Nach Süden hin springt der Platz über die Buonaserstrasse und hat mit seinem breitstreifigen Belagsmuster aus Asphaltbändern, den beiden orthogonalen Baumdächern und der Sequenz von drei Brunnenanlagen eine klar städtische Atmosphäre. Frei von querendem Durchgangsverkehr ist er als Begegnungszone und als Markt-, Fest- und Begegnungsplatz ausgebildet.

Der seitliche Bushof liegt unter einem Dach mit hängenden Schlingpflanzen. Die Attraktivität dieses Bereiches wird vom Beurteilungsgremium angezweifelt. Auch sonst belässt das Projekt im Stadtkörper von Rotkreuz verschiedene, eher anonyme Unorte.

Erschliessung

Der heutige Bushof wird weiterentwickelt, um vier individuelle Haltestelle mit 22cm Anlegekante zu ermöglichen. Der Bushof liegt an zentraler attraktiver Lage und bietet beste Umsteigeverhältnisse. In Untergeschoss über die Fussgänger- und Velorampe auf dem Dorfmattpplatz sind ebenfalls in unmittelbarer Nähe zur Personenunterführung die Bike-Ride-Abstellplätze angeordnet.

Mit der Schaffung des neuen, zentralen Dorfmattpplatzes wird ein vom Verkehr befreiter Raum zwischen dem Bushof und der neuen Drop-off und Pick-up Zone zwischen dem Zentrum Dorfmattp und dem lang gezogenen Sockelbau ermöglicht.

Sozialraum/Nutzung

Das Konzept setzt auf eine starke Mitte beim Dorfmattpplatz und eine Konzentration der Bewegungen und Nutzungen über den Dorfplatz, was an und für sich die Identitätsbildung und Orientierung unterstützt. Dominiert wird der Platz durch das abgedrehte Hochhaus, welches über den Sockelbau hinausragt. Es ist jedoch zu hinterfragen, inwieweit die starke Präsenz des Hochhauses die Nutzung und Aneignung des Dorfmattpplatzes beeinträchtigt. Weitere Orte, die sich durch Begegnung oder als Treffpunkt auszeichnen, werden aus dem Konzept nicht ersichtlich, unklar bleibt in diesem Zusammenhang auch die Idee des jeweiligen direkten Wohnumfelds der Wohngebäude. Dass der Bushof als Halle einen Unort bilden könnte wurde erkannt. Inwieweit die begrünten Dach-Durchschüsse dieses Manko auffangen und die Aufenthaltsqualität des Raumes aufwerten können, ist zu hinterfragen.

Das Konzept orientiert sich stark an den infrastrukturellen Herausforderungen. Fragen, welche sich den Möglichkeiten des guten Zusammenlebens, der Nutzung und Aneignung von Räumen durch eine Vielfalt von Menschen widmen, geraten etwas in den Hintergrund.

Nachhaltigkeit

Der Wettbewerbsbeitrag ist aus Nachhaltigkeitssicht weniger überzeugend. Vor allem die schwierigen Gebäudetiefen/Kubaturen mit den entsprechenden vorgesehenen Nutzungen und die Organisation der Grundrisse und Anordnung der Kerne vom Hochhausturm sind suboptimal, generell werden die Gebäude als weniger wirtschaftlich und flexibel bezüglich Nutzungsänderungen eingeschätzt.

Für den gebäudebezogenen Aussenraum werden mittels Loggien und Balkonen klare Ansätze geschaffen. Der Aussenraum weist einen durchschnittlichen Anteil an versiegelter Fläche auf, was ein Potenzial für eine Erhöhung der nicht versiegelten Fläche bietet.

Das vorgesehene Parkhaus kann anstatt des zweiten Untergeschosses leicht aufgestockt werden, sodass weiterhin der vorgesehene städtebauliche und räumliche Bezug bestehen bleibt. Das Projekt weist eine hohe Anzahl an Parkplätzen und Veloplätzen aus.

Lärm

Das Konzept sieht lärmempfindliche Wohnnutzungen sowohl entlang der Gleise als auch im «Lärm-schatten» in der zweiten Bautiefe vor. In den schmalen Gebäuderiegeln entlang der Gleise funktioniert das Lärmkonzept: In den durchgesteckten Wohnungen können alle lärmempfindlichen Räume zur ruhigeren, von der Bahn abgewandten Seite belüftet werden. Im Wohnturm wird mit einer Abdrehung um 45° versucht, Wohnnutzungen auf alle vier Richtungen zu orientieren. Bahnseitiges Wohnen ist hier jedoch erst ab einer Höhe von über 50 m und nur mit einer Lüftungsmöglichkeit über eine Lärmschutz-loggia möglich. Bei den über den Spitz zweiseitig zur Bahnseite orientierten Wohneinheiten verfügen jedoch nicht alle lärmempfindlichen Räume über eine Lüftungsmöglichkeit über eine Loggia. Auch mit grosszügig ausgelegten Ausnahmeregelungen könnten hier die gesetzlichen Bestimmungen des Lärmschutzes nicht überall eingehalten werden.

Wirtschaftlichkeit

Der Projektvorschlag weist eine gute Dichte auf.

Die relativ grossen Raamtiefen für die Büros ermöglichen jedoch nur wenige Nutzungsvarianten. Die Wohnungsgrundrisse im "gedrehten Turm" erscheinen schwierig, und einige Wohnungen sind nur nach Nordosten oder Nordwesten orientiert.

Durch die grossen Gebäudetiefen ist der Fassadenanteil relativ gering, was sich positiv auf die Erstellungskosten auswirkt.

Mit zehn Erschliessungskernen werden durchschnittlich ungefähr 7'000 m² GF erschlossen, zur Verbesserung der Erschliessungseffizienz ist aber noch Potential vorhanden.

Fazit

Insgesamt kann das vor allem in der Zwischenpräsentation gut angelegte Projekt nicht überzeugen und hat in der Überarbeitung eher an Stimmigkeit verloren.

4 Empfehlungen

Das Beurteilungsgremium schlägt das Projekt des Teams Oester Pfenninger Architekten AG, Zwahlen + Zwahlen Landschaftsarchitektur, Enz + Partner GmbH Verkehrsplanung für die Weiterbearbeitung vor.

Das Projekt überzeugt durch seine volumetrische Ausgewogenheit und ein tragfähiges Freiraumkonzept. Die Setzung des Hochhauses mit Sockelbau zum Platz wird als städtebauliche Qualität erachtet. Die Rhythmisierung und Differenzierung der Aussenräume sowie der vorgeschlagene massvolle und sorgfältige Umgang mit dem Gemeindezentrum weisen das Potenzial für die gewünschte Identitätsbildung auf.

Mit der Setzung des Park+Rail-Parkhauses und der Bike+Rail-Anlage in unmittelbarer Nähe der Personenunterführung und der Platzierung des Bushofs zwischen den beiden Perron-Zugängen werden die Ansprüchen des «Mobilitäts-Hubs» ausgezeichnet umgesetzt.

Der vorgeschlagene Rückbau des Ökihofs und der Sportparkgebäude erscheint als harter Eingriff, welcher in der Umsetzung noch einige Fragen aufwerfen wird. Er eröffnet jedoch grosse Potenziale für eine ganzheitliche Entwicklung des östlichen Planungssperimeters und schafft dadurch Mehrwerte sowohl für die zukünftigen Bewohner als auch für die breite Öffentlichkeit.

Im Rahmen der weiteren Projektierung sollen insbesondere die nachfolgenden Punkte geklärt und weiterentwickelt werden:

Gemeindezentrum: Neben der vorgeschlagenen Sanierung und Erweiterung des Gemeindezentrums ist eine Alternative mit einem Neubau auf diesem Baufeld aufzuzeigen.

Bushof: Das Projekt ist bezüglich der Ausgestaltung des Bushofs zu überprüfen und weiter zu entwickeln, um die heutige Situation zu verbessern.

- Der Bushof soll gemäss Behindertengleichstellungsgesetz erstellt werden, welches mit der Einhaltung einer Haltekantenhöhe von 22 cm erfüllt wird.
- Es muss eine grössere Unabhängigkeit der Weg- und Zufahrt einzelner Buslinien gewährleistet werden.
- Eine Bündelung aller Buslinien auf der Südseite des Bahnhofs ist nicht weiter zu verfolgen.
- Es sind möglichst attraktive Umsteigewege Bus/Bahn und Bus/Bus zu ermöglichen.
- Betreffend der Wegfahrt über den Dorfmattplatz sind die sicherheitsrelevanten Aspekte sorgfältig zu untersuchen und Massnahmen aufzuzeigen.

Parkhaus: Es ist fraglich, ob die Lage des Parkhauses politisch umsetzbar ist und die umliegenden bestehenden Wohnbauten nicht zu stark beeinträchtigt werden. Die Gemeinde hat diesbezüglich Vorbehalte.

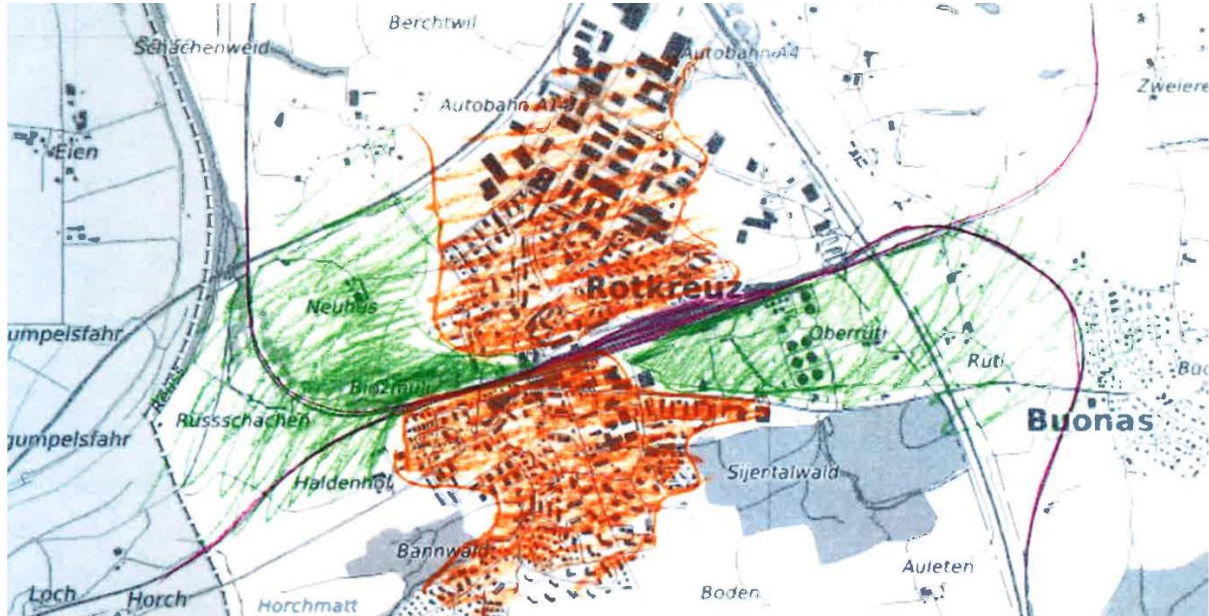
Es ist zu prüfen, ob Gewerbe- bzw. Dienstleistungsnutzungen entlang der Ost- und Südfassade auch in den oberen Etagen möglich sind. Zudem ist das vorgeschlagene Parkhaus in seiner Flächeneffizienz zu optimieren.

Eine mögliche alternative Nutzung für das Baufeld, auf welchem das Parkhaus vorgesehen ist, ist aufzuzeigen. Entweder als «Nachnutzung» bei einem Wegfall des Bedarfs für die dort untergebrachten Park+Rail-Parkplätze oder als Nutzung von Beginn weg mit einem alternativen Standort für die Park+Rail-Anlage. Die «Mobilitäts-Hub-Nutzungen» wie Bike+Rail, Kiss+Rail, Mobility-Standorte etc. sind weiterhin in der unmittelbaren Nähe des Bahnhofs zu platzieren.

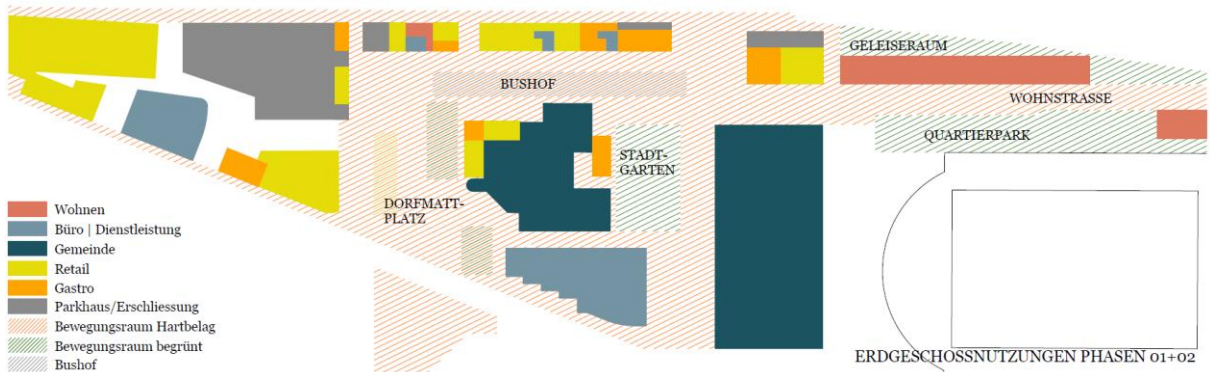
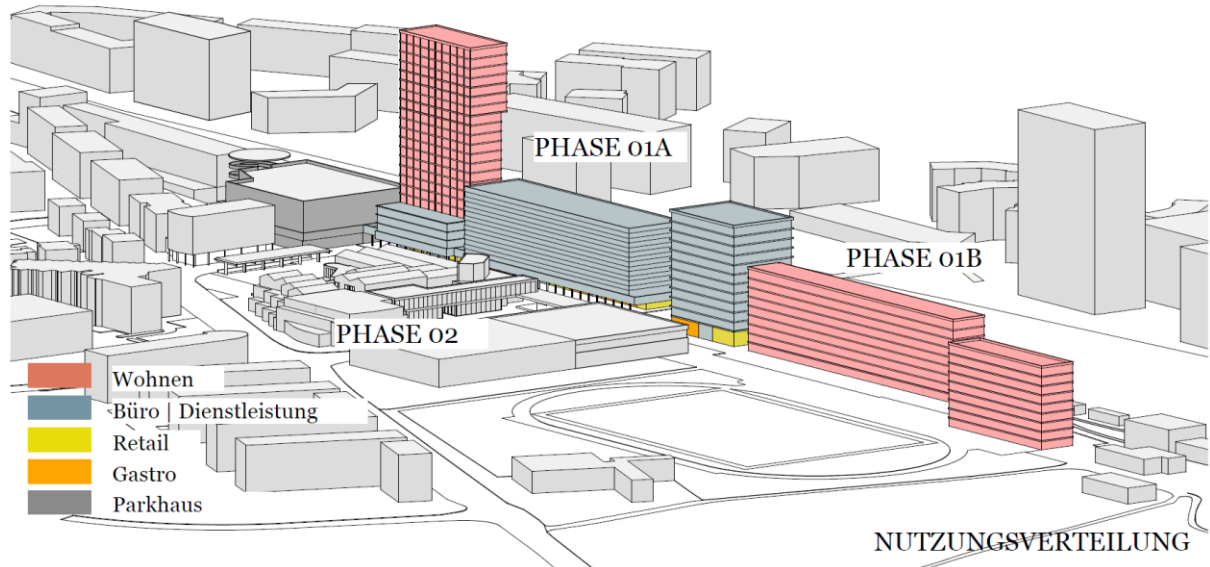
- Zugang Bahnhof: Das vorgesehene Hochhaus mit seinem Sockelbau schliesst den Dorfmattpplatz zu den Gleisen hin ab. Es ist aufzuzeigen, mit welchen Massnahmen trotz dieses Abschlusses der Zugang zu den Gleisen im Sinne eines Bahnhofs erkennbar wird.
- Stadtgarten: Der Mehrwert des Stadtgartens als zusätzliches Freiraumangebot zum vorhandenen Dorfmattpplatz ist darzulegen.
- Die Ausgestaltung des Stadtgartens ist unter Berücksichtigung der darunterliegenden Tiefgarage und dem Bedarf an einem oberirdischen Parkplatzangebot an dieser Stelle (5-10 PP) weiter zu entwickeln.
- Erweiterung Turnhalle: Für den vorgeschlagenen flachen Anbau an die bestehende Turnhalle sind Alternativen aufzuzeigen.
- Ökihof / Garderoben: Der Abbruch des Ökihofs und des Garderobengebäudes im Zuge der vorgeschlagenen Entwicklung des östlichen Teils der SBB-Parzelle beinhaltet zwar ein grosses städtebauliches Potenzial, wirft aber viele Fragen auf – insbesondere für die Gemeinde. Es ist aufzuzeigen, wie eine Entwicklung der SBB-Parzelle mit dem Erhalt des Ökihofs und der Garderoben möglich ist.
- Für den Fall eines Rückbaus des Ökihofs und der Garderoben sind innerhalb des Perimeters alternative Standorte für diese Nutzungen aufzuzeigen und der damit gewonnene Mehrwert für die Gemeinde darzulegen.
- Einbezug Bevölkerung: Die Bevölkerung von Risch-Rotkreuz soll in geeigneter Form in die weitere Planung einbezogen werden – idealerweise vor der Erarbeitung des Richtprojektes für den Bebauungsplan.

Auszüge Abgabe Team Oester Pfenninger Architekten

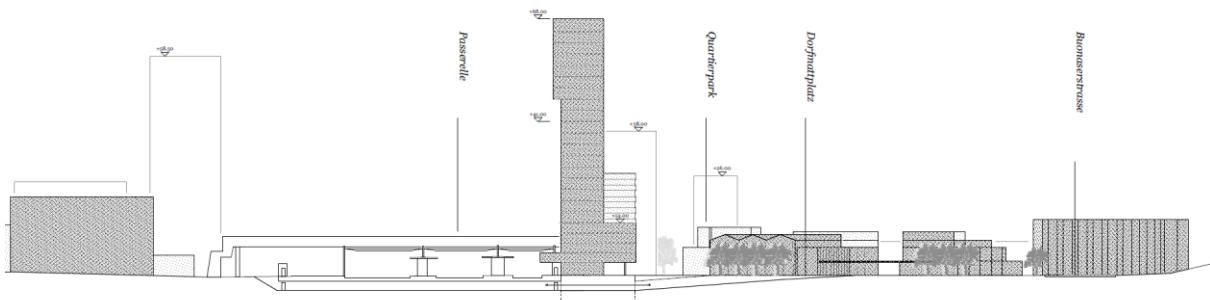
Freiraum



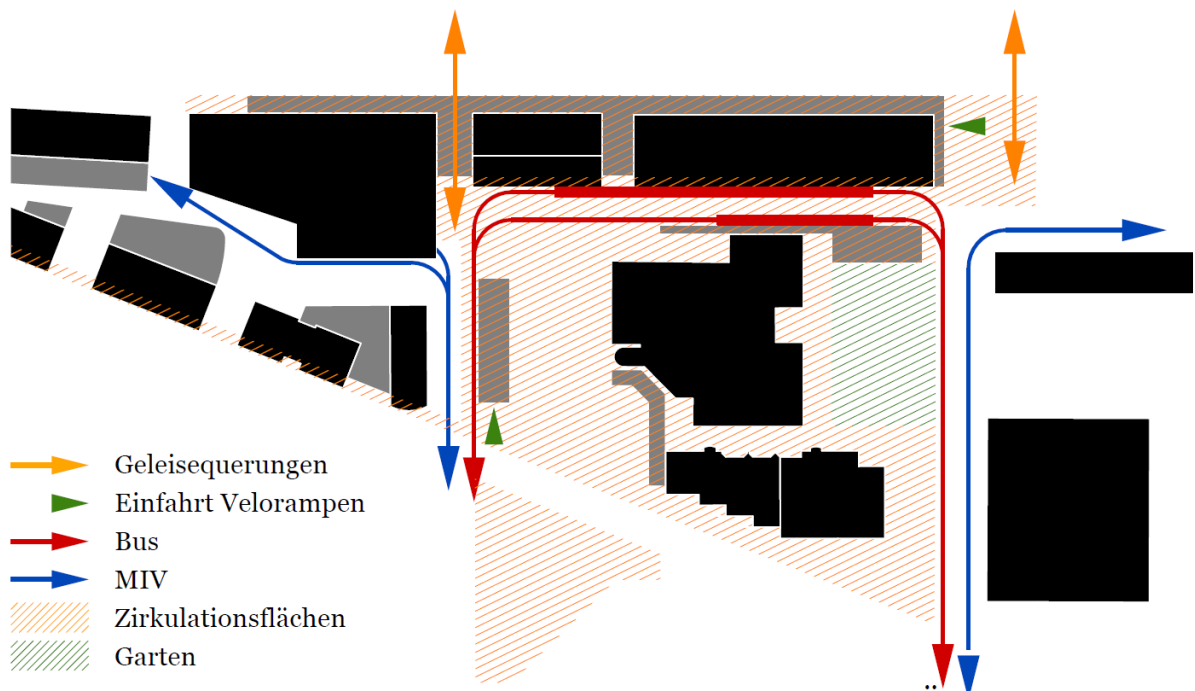
Nutzung



Schnitt



Erschliessung



5 Genehmigung

Der vorliegende Schlussbericht wurde vom Beurteilungsgremium am 01.02.2018 genehmigt.

Johannes Käferstein, Fachexperte Architektur, Vorsitz



Markus Schaefer, Fachexperte Städtebau



Stefan Rotzler, Fachexperte Landschaftsarchitektur



Oscar Merlo, Fachexperte Verkehrsplanung



Susanne Zenker, SBB Immobilien



Peter Wicki, SBB Immobilien



Christian Blum, Vertreter der Gemeinde

