

SBB Immobilien Areal Bahnhof Süd, Rotkreuz

Städtebaulicher Studienauftrag im Einladungsverfahren



Quelle: Flying Camera Baar

Pflichtenheft

07. Juli 2017

1	Einleitung	3
2	Verfahren und allgemeine Bestimmungen	6
2.1	Auftraggeberin	6
2.2	Verfahren	6
2.3	Rechtsgrundlagen	6
2.4	Teilnahmebedingungen	7
2.5	Beurteilungsgremium	8
2.6	Betreuung Verfahren (Projektsupport)	9
2.7	Entschädigungen	9
2.8	Weiterbearbeitung	9
2.9	Vorbefassung	9
2.10	Immaterialgüterrechte und lauterkeitsrechtliche Ansprüche	9
2.11	Publikation und Ausstellung	10
3	Bestimmungen für den städtebaulichen Studienauftrag	11
3.1	Termine Studienauftrag	11
3.2	Teilnahmebestätigung und Teamzusammensetzung	11
3.3	Startveranstaltung mit Planungsteams [11. Juli 2017]	11
3.4	Fragen und Fragenbeantwortung [18. Juli 2017]	12
3.5	Vorprüfung und Abgabetermine	12
3.6	Zwischenpräsentation [2. Oktober 2017]	13
3.7	Schlusspräsentation [11. Dezember 2017]	14
4	Aufgabenstellung und Rahmenbedingungen	16
4.1	Entwicklungsziele	16
4.2	Übersicht Aufgabenstellung	17
4.3	Nutzungsmass und Höhenentwicklung	18
4.4	Wohn- und Dienstleistungsgebäude	18
4.5	Schnittstellen zu den umliegenden Nutzungen	19
4.6	Freiräume und Dorfmattpplatz	21
4.7	Bushof	23
4.8	P+Rail-Parkhaus	24
4.9	Mobilität	25
4.10	Vorschläge zur zeitlich gestaffelten Entwicklung in Phase 1 und 2	29
4.11	Nachhaltigkeit	29
4.12	Bau- und planungsrechtliche Rahmenbedingungen	30
4.13	Umweltrechtliche Rahmenbedingungen	32
5	Beurteilungskriterien	35
6	Unterlagen	36
6.1	Abgegebene Unterlagen Studienauftrag	36
6.2	Bezug des Modells	37
7	Genehmigung	38

1 Einleitung

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 «Dorfmatplatz» 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 gemeinsam einen Planungsprozess initiiert, um das «Areal Bahnhof Süd» 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 Surostoffi-Areals haben den nördlichen Ortsteil deutlich aufgewertet.

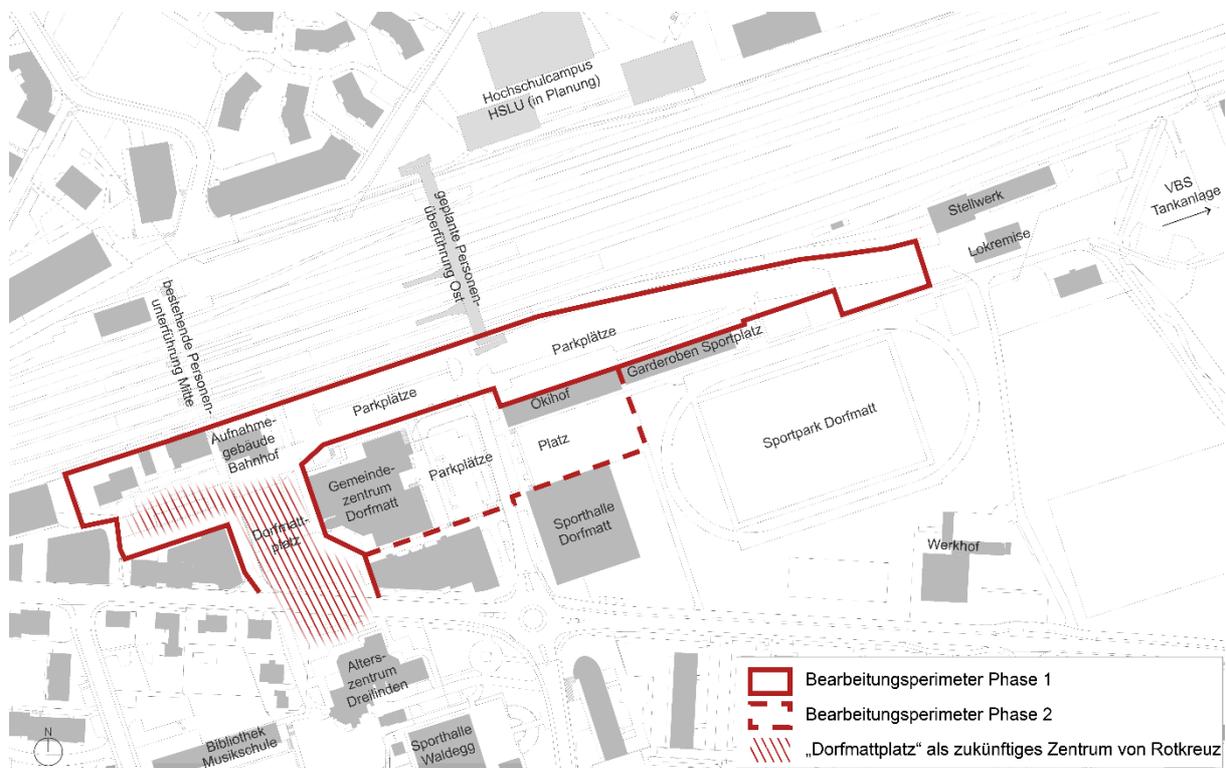


Abbildung 1: Bearbeitungsperimeter Phase 1 und 2, Quelle: EBP

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 (vgl. Kap. 4.5) und die Entwicklungsabsicht auf dem hier zu bearbeitenden Perimeter.

Die integrale Entwicklung des «Areal Bahnhof Süd» soll zu einer Identitätsbildung des gesamten Ortes Rotkreuz beitragen. Dabei soll der «Dorfmattplatz» 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, vgl. Kap. 4.1).

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

Grundeigentümergeverhältnisse

Die Grundstücke innerhalb des Bearbeitungsperimeters sind gemäss folgender Abbildung verteilt:

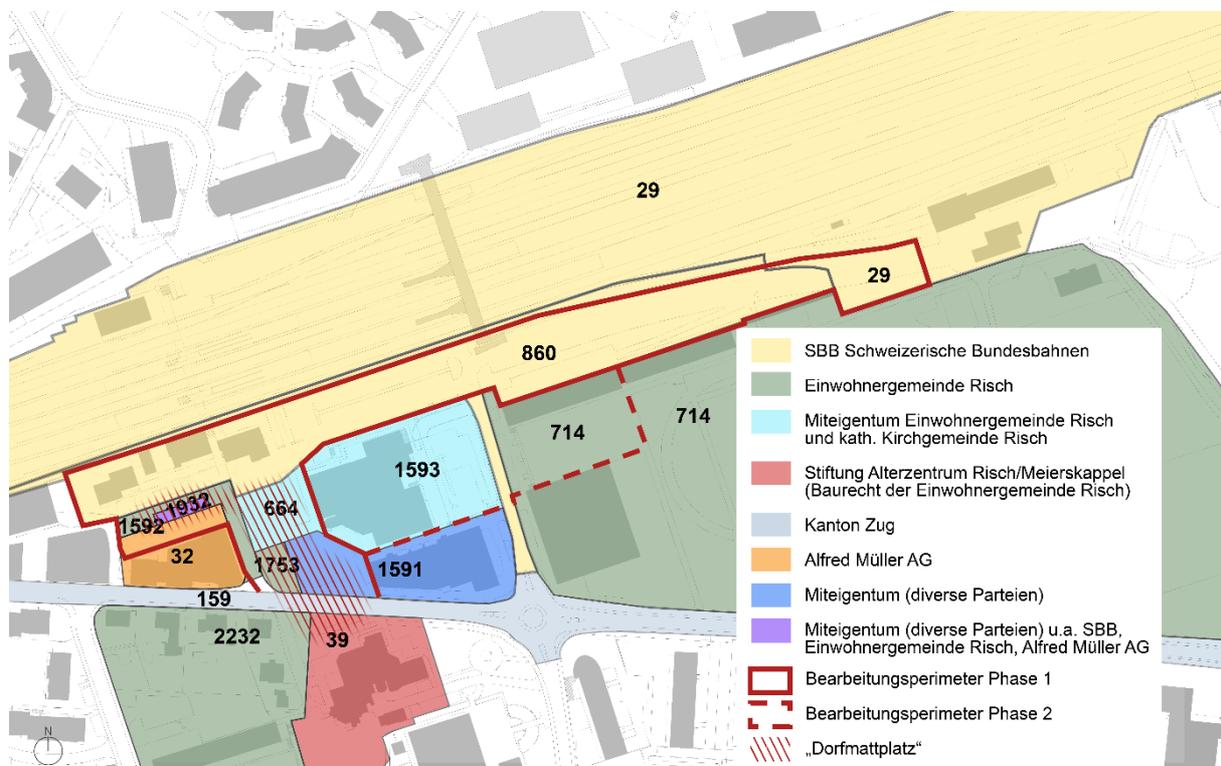


Abbildung 2: Grundeigentümergeverhältnisse, *Quelle EBP*

Zielsetzung und Fragestellung

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 (vgl. Kap.4.12.2) für die Entwicklung nicht gegeben sind, ist für das «Areal Bahnhof Süd» eine Umzonung mit parallellaufender Sondernutzungsplanung (Bebauungsplan) notwendig. Das Ziel des Studienauftrags ist es, aufzuzeigen, wie das Areal städtebaulich gestaltet werden könnte.

Der Studienauftrag ist Voraussetzung für die Lancierung der planungsrechtlichen Schritte (vgl. Gesamtterminplan in Abbildung 3). Im Studienauftrag soll das bauliche Entwicklungspotenzial aufgezeigt werden. Zudem müssen die Gestaltung des «Dorfmattpplatzes», der neu zu realisierende Bushof, die Erschliessung des gesamten Areals, die zukünftige Entwicklung des Bahnhofs hin zu einem Mobilitätshub, die Anbindung der sich in Planung befindenden neuen Personenüberführung und die Anzahl der zur Verfügung zu stellenden Parkplätze (auch mit Bezug zu P+Rail) detailliert untersucht und aufeinander abgestimmt werden. Dabei ist auf eine nachhaltige Entwicklung des gesamten Areals zu achten (vgl. Kap. 4.1).

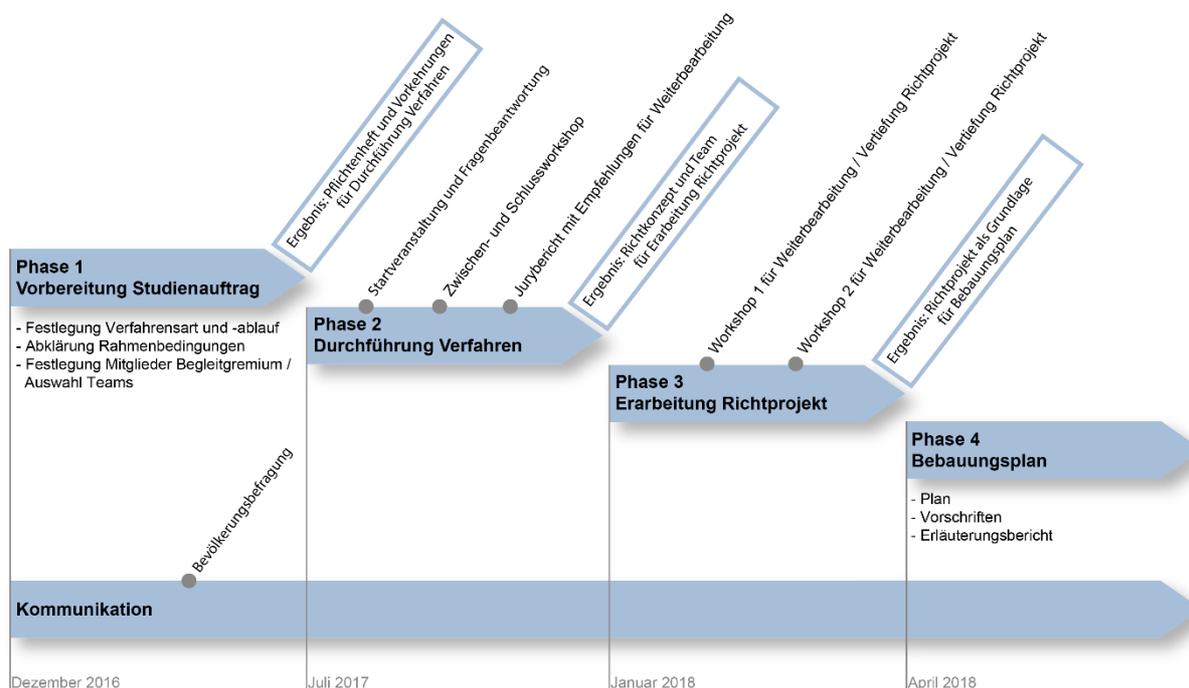


Abbildung 3: Gesamtterminplan, Quelle EBP

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

Es wird angestrebt, mit dem überzeugendsten Projektvorschlag anschliessend eine Vertiefungsphase zur Erarbeitung eines Richtprojekts durchzuführen.

2 Verfahren und allgemeine Bestimmungen

2.1 Auftraggeberin

Auftraggeberin des Studienauftrags ist 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.

2.2 Verfahren

Um städtebauliche Lösungsansätze für die Umsetzung der Ansprüche der Grundeigentümerschaft und der Gemeinde an die Entwicklung des «Areal Bahnhof Süd» in Rotkreuz zu finden, wurde als Planungsverfahren ein städtebaulicher Studienauftrag gewählt. Der Studienauftrag ist als ein offenes und diskursives Verfahren angelegt (vgl. Kap. 2.3.2).

Zur Teilnahme am Studienauftrag werden vier Teams eingeladen. Die Bearbeitung der Aufgabenstellung durch die Planungsteams erfolgt in zwei Bearbeitungsphasen mit einer Zwischen- und einer Schlusspräsentation. An den Präsentationen stellen die Teams ihre vorgängig zur Vorprüfung eingereichten Ergebnisse vor und diskutieren sie mit dem Beurteilungsgremium und den Fachexperten. An der Zwischenpräsentation werden den Teams inhaltliche und prozessuale Anstösse für die nächste Bearbeitungsphase mitgegeben.

2.3 Rechtsgrundlagen

Das Verfahren erfolgt in Anwendung der Norm SIA 143, Ausgabe 2009, Ordnung für Architektur- und Ingenieurstudienaufträge, sofern sich nichts Abweichendes aus dem vorliegenden Programm ergibt.

2.3.1 Verbindlichkeit

Die Bestimmungen dieses Programms, die Fragenbeantwortung und die Rückmeldungen aus der Zwischenpräsentation sind für die Auftraggeberin, das Beurteilungsgremium sowie für die Teilnehmerinnen und Teilnehmer verbindlich. Mit der Abgabe einer Studienarbeit anerkennen die Teilnehmenden die Bedingungen des Verfahrens. Weiterhin anerkennen sie damit den Entscheid des Beurteilungsgremiums in Ermessensfragen und über die Zulassung von Studienbeiträgen zur Beurteilung.

2.3.2 Dialog und Konkretisierung

Die Durchführung des Studienauftrags erfolgt nicht anonym. Ein Dialog zwischen der Auftraggeberin, der öffentlichen Verwaltung und den teilnehmenden Projektteams wird als notwendig erachtet. Mit dem Dialog wird das Ziel eines qualitativ hochwertigen Studienauftrags verfolgt, welcher einerseits die Möglichkeit bietet, Fragen während des Studienauftrags zu klären, die komplexe Aufgabenstellung zu präzisieren und die Empfehlung in einem breiten Gremium abzustützen. Es besteht die Möglichkeit, dass Vorgaben aus dem Pflichtenheft aufgrund der Erkenntnisse aus der Fragenbeantwortung und den Workshops Änderungen oder Ergänzungen erfahren werden.

2.3.3 Vertraulichkeit und Kommunikation

Sämtliche Grundlagen inkl. des vorliegenden Programms, Projektstudien und Ergebnisse des Studienauftrags sind bis zum Zeitpunkt der schriftlichen Freigabe durch die Auftraggeberin vertraulich zu behandeln. Bis zu diesem Zeitpunkt sind die Teams aufgefordert, mit der Veröffentlichung ihrer eigenen Projekte zu warten.

Die Kommunikation mit der Öffentlichkeit erfolgt durch die SBB in Absprache mit der Gemeinde Risch.

2.3.4 Verfahrenssprache

Das Verfahren wird in deutscher Sprache durchgeführt. Es werden nur Unterlagen in deutscher Sprache zum Studienauftrag zugelassen.

2.3.5 Gerichtsstand

Gerichtsstand ist Bern.

2.4 Teilnahmebedingungen

2.4.1 Teilnahmeberechtigte Teams

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

- helsinkizurich, Zürich
- Oester Pfenninger Architekten, Zürich
- EMI Edelaar Mosayebi Inderbitzin, Zürich
- :mlzd, Biel

Für die Bearbeitung des Studienauftrags sind die ausgewählten Planungsbüros aufgefordert, unter ihrer Federführung ein Team zusammenzustellen, welches mindestens die Fachbereiche Städtebau/Raumplanung, Architektur, Landschaftsarchitektur und Verkehr abdeckt. Weitere Spezialisten können nach Bedarf zusätzlich beigezogen werden (vgl. Kap. 3.2).

Doppelteilnahmen von einzelnen Teammitgliedern sind nicht zulässig. Teammitglieder können innerhalb eines Teams mehrere Fachgebiete abdecken.

2.4.2 Verfahrensausschluss

Von der Teilnahme am Verfahren ausgeschlossen sind Fachleute die gemäss Ordnung SIA 143, Artikel 12.2 eine nicht zulässige Verbindung zu einem Mitglied des Beurteilungsgremiums haben.

Nicht zugelassen sind insbesondere Fachplaner/-innen, die bei der Auftraggeberin oder einem Mitglied des Beurteilungsgremiums (inkl. Sachverständige und Verfahrensbegleitung) angestellt sind, sowie Fachplaner/-innen, die mit einem Mitglied des Beurteilungsgremiums nahe verwandt sind oder in einem engen beruflichen Zusammengehörigkeitsverhältnis stehen.

2.5 Beurteilungsgremium

2.5.1 Mitglieder

Zur Beurteilung der eingereichten Arbeiten setzt die Auftraggeberin folgendes Beurteilungsgremium ein:

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

2.5.2 Experten und Vertreter öffentliche Hand

Die Experten beraten das Beurteilungsgremium in fachlicher und technischer Hinsicht. Sie besitzen kein Stimmrecht. Folgende Personen wirken als Experten mit:

- Dieter Breer, Denkgebäude AG
Experte Nachhaltigkeit
- Barbara Emmenegger, Hochschule Luzern
Expertin Sozialraum

Die Auftraggeberin kann bei Bedarf weitere Experten zur Begutachtung von Spezialfragen beiziehen.

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

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

2.5.3 Gäste/Zuhörer

Die Auftraggeberin hat die Möglichkeit, bei Bedarf Gäste als Zuhörer (ohne Stimmrecht) für die Beratungen einzuladen.

2.6 Betreuung Verfahren (Projektsupport)

Bei der Vorbereitung und Begleitung sowie bei der Vorprüfung der Projekteingaben des Studienauftrags wird die Auftraggeberin unterstützt durch:

EBP Schweiz AG
Mühlebachstrasse 11
8032 Zürich

Kontaktperson: Mirjam Minder

Mailadresse bei technischen Fragen:
rotkreuz@ebp.ch

2.7 Entschädigungen

Jedes Team, das termingerecht eine vollständige und den Bestimmungen entsprechende Studienarbeit einreicht, erhält gegen Rechnungsstellung an die Auftraggeberin eine pauschale Entschädigung von CHF 70'000 (inkl. MwSt. und Nebenkosten). Eine faire Verteilung der Honorare innerhalb der Teams an die am Projekt Beteiligten wird erwartet. Weitere Kosten für Fachingenieure, Spezialisten, Modelle, Plankopien usw. werden nicht separat vergütet.

Mit der Bezahlung der obengenannten Entschädigung gilt der Auftrag als abgeschlossen. Allfällige Vertiefungsarbeiten im Anschluss an den Studienauftrag werden separat vergütet.

2.8 Weiterbearbeitung

Das Beurteilungsgremium gibt gegenüber der Auftraggeberin eine Empfehlung ab, welche(s) Projekt(e) für die Weiterbearbeitung auszuwählen ist und welche Aspekte bei der Weiterbearbeitung zu berücksichtigen sind. Vorbehaltlich der internen Genehmigung durch die SBB wird das empfohlene Projekt als Basis für das Bebauungsplanverfahren verwendet.

Es wird kein substanzieller Folgeauftrag in Aussicht gestellt. Die Auftraggeberin behält sich vor, Studienergebnisse mit einem oder mehreren Teams und/oder mit Dritten weiterzubearbeiten.

2.9 Vorbefassung

Für ein diesem Studienauftrag nachfolgendes Konkurrenzverfahren gilt die Teilnahme am Studienauftrag nicht als Ausschlusskriterium im Sinne der Vorbefassung. Es steht den eingeladenen Teams somit frei, sich im Rahmen von Präqualifikationen für allfällige, nachfolgende Konkurrenzverfahren zu bewerben.

2.10 Immaterialgüterrechte und lauterkeitsrechtliche Ansprüche

Die Planungsbüros verpflichten sich, zum Zeitpunkt der Abgabe der Arbeitsergebnisse bzw. bei der Abgabe ihrer Werke über sämtliche Immaterialgüterrechte an sämtlichen, vertraglich geschuldeten Werken zu verfügen. Sie sichern zu, dass keine Rechte Dritter, insbesondere Immaterialgüterrechte und lauterkeitsrechtliche Ansprüche Dritter, verletzt werden. Wird die SBB nach Abgabe des Werkes von Dritten insbesondere wegen Verletzung von immaterialgüterrechtlichen Ansprüchen belangt, so verpflichten sich die Planungsbüros, die SBB von hiermit verbundenen Kosten zu befreien und die SBB vollumfänglich schadlos zu halten.

Bei den eingereichten Arbeiten verbleibt das Urheberpersönlichkeitsrecht in jedem Fall bei den Verfasserinnen. Die Inhalte und Resultate der einzelnen Planungsteams dürfen von der Auftraggeberin als Grundlage für die Weiterbearbeitung sowie als Grundlage für Wettbewerbsverfahren weiterverwendet und veröffentlicht werden. Die SBB ist berechtigt, die Projekte selber, oder unter Beizug Dritter, weiterzubearbeiten und abzuändern. Die eingereichten Unterlagen gehen ins Eigentum der Auftraggeberin über.

Weitere Ansprüche aus SIA 143 Art. 27 werden wegbedungen.

Durch die Abgabe einer Studienarbeit anerkennen die Planungsteams diese Regeln.

2.11 Publikation und Ausstellung

Über den Studienauftrag wird in Abstimmung mit dem Beurteilungsgremium ein Schlussbericht erstellt, welcher nach Abschluss des Studienauftrags allen Beteiligten zugestellt wird. Der Schlussbericht enthält neben den Würdigungen der Projektbeiträge durch das Fachgremium und entsprechenden Schlussfolgerungen auch Empfehlungen zum weiteren Vorgehen. Nach Abschluss des Verfahrens steht es den Teams frei, ihr Projekt als Referenz zu verwenden.

Die SBB behält sich das Recht vor, nach Abschluss des Studienauftrags alle eingereichten Projekte unter Nennung der Verfasser öffentlich zugänglich auszustellen. Ausserdem kann das Resultat des Studienauftrags in firmeninternen Publikationen veröffentlicht sowie der Fach- und Tagespresse zur Verfügung gestellt werden.

3 Bestimmungen für den städtebaulichen Studienauftrag

3.1 Termine Studienauftrag

Versand Pflichtenheft und Beilagen	7. Juli 2017
Startveranstaltung mit Begehung und Modellbezug	11. Juli 2017
Einreichfrist Fragen	18. Juli 2017
Abgabe der Unterlagen für Zwischenpräsentation	20. September 2017
Zwischenpräsentation (ganzer Tag)	2. Oktober 2017
Abgabe der Unterlagen für Schlusspräsentation	4. Dezember 2017
Schlusspräsentation (ganzer Tag)	11. Dezember 2017
Publikation und Ausstellung	wird zu einem späteren Zeitpunkt bekanntgegeben

3.2 Teilnahmebestätigung und Teamzusammensetzung

Das federführende Planungsbüro hat eine Schlüsselperson in der Teilnahmebestätigung (Beilage P) zu benennen. Die Schlüsselperson muss an der Startveranstaltung, der Zwischenpräsentation und der Schlusspräsentation anwesend sein.

Die Teamzusammenstellung inkl. Schlüsselpersonen ist spätestens an der Startveranstaltung dem Projektsupport (EBP) mitzuteilen. Die Auftraggeberin behält sich vor, den Austausch einzelner Teilnehmenden zu verlangen.

3.3 Startveranstaltung mit Planungsteams [11. Juli 2017]

An der Startveranstaltung werden der Studienauftrag und die Aufgabenstellung erläutert und der Projektperimeter besichtigt. Zudem werden die Modelle abgegeben. Die Teilnahme der Planungsteams an der Startveranstaltung ist obligatorisch.

Folgende Inhalte sind Bestandteile dieser Veranstaltung:

- Orientierung der Teams über die Zielsetzung, die Aufgabenstellung und den Ablauf des Studienauftrags
- Beantwortung von ersten Fragen zur Aufgabenstellung, den Rahmenbedingungen und den Grundlagen
- Begehung des Areals
- Modellbezug (vgl. Kap. 6.2)

Die Teilnehmer werden gebeten, pro Team max. 4 Vertreter zu senden.

3.4 Fragen und Fragenbeantwortung [18. Juli 2017]

Fragen zum Pflichtenheft und zur Aufgabenstellung müssen bis spätestens 18.07.2017 digital unter folgender Adresse eingegeben werden:

rotkreuz@epb.ch

Die Verantwortung für die termingerechte Einreichung der Fragestellung liegt bei den federführenden Planungsbüros. Die eingegangenen Fragen werden gesammelt und die Antworten ohne Nennung des Fragestellers anschliessend sämtlichen teilnehmenden Teams per Email zugestellt. Es wird angestrebt, die eingegangenen Fragen innerhalb von zwei Wochen nach Ablauf der Eingabefrist zu beantworten. Die beantworteten Fragen sind eine verbindliche Ergänzung zum Programm des Studienauftrags.

3.5 Vorprüfung und Abgabetermine

Die Projekte werden vor der Zwischen- und Schlusspräsentation hinsichtlich der Einhaltung der Vorgaben und zwecks einer gezielten Diskussion durch die Verfahrensbegleitung geprüft. Bei Bedarf werden Experten zur Vorprüfung beigezogen. Die Lärmthematik wird bereits bei der Zwischenpräsentation vorgeprüft.

Die Abgabe ist in physischer und digitaler Form beim Projektsupport an folgender Adresse abzugeben:

EBP Schweiz AG
Projekt Bahnhof Süd Rotkreuz
Mühlebachstrasse 11
8032 Zürich
rotkreuz@ebp.ch

Abgabetermine Vorprüfung

- Für die Zwischenpräsentation: 20. September 2017, 16.00 Uhr
- Für die Schlusspräsentation: 4. Dezember 2017, 16.00 Uhr

Form der Abgabe

Zur Vorprüfung einzureichen sind die geforderten Unterlagen in folgender Form:

- Planunterlagen
 - Papierform, A0, gerollt
 - Digital als Pdf (A0 und A3 (reduzierte Grösse)) sowie als vwx oder dwg/dxf
- Flächenkennwerte
 - Digital als Exceldatei und als Pdf
- Kurzbeschreibung des Konzepts (nur Schlussabgabe)
 - Digital als Pdf

Die Modelle sind von den Teams, ggf. zusammen mit der Beamer-Präsentation (Situationsanalyse), an die Präsentationen mitzubringen.

3.6 Zwischenpräsentation [2. Oktober 2017]

An der Zwischenpräsentation stellen die teilnehmenden Planungsteams ihren Projektstand dem Beurteilungsgremium vor. In einem interaktiven Teil erhält das Gremium Gelegenheit Fragen zu stellen, Unklarheiten zu bereinigen und Optimierungspotentiale mit den Teams zu diskutieren. Die Rückmeldung an die Teams findet im Anschluss an die Zwischenpräsentation in Form eines Zwischenberichts statt.

Die Zwischenpräsentation findet am **2. Oktober 2017** statt. Eine detaillierte Einladung mit Ortsangabe und Uhrzeit erfolgt separat.

3.6.1 Ablauf Zwischenpräsentation

An der Zwischenpräsentation stellen die Teams ihren Projektvorschlag vor. Die Präsentation erfolgt anhand von Plänen und Modell, die Situationsanalyse kann optional anhand einer Beamerpräsentation erfolgen. Die Dauer der Präsentation beträgt max. 25 Minuten pro Team mit anschließender Zeit für Fragen und Diskussion von 30 Minuten.

Die wesentlichen Inhalte der einzelnen Diskussionen werden in einem Protokoll festgehalten und allen Teams zur Verfügung gestellt. Das Protokoll enthält die Erkenntnisse und die Empfehlungen für die weitere Bearbeitung und ist für die betroffenen Teilnehmenden verbindlich.

Nach der Zwischenpräsentation besteht die Möglichkeit mit dem Verkehrsexperten ein Beratungsgespräch zu den Verkehrsthemen zu führen.

3.6.2 Einzureichende Unterlagen Zwischenpräsentation

Für die Zwischenpräsentation werden von den Teams eine Situationsanalyse und ein Entwurf des Gesamtkonzepts erwartet.

Diese sollen Aussagen zu folgenden Schwerpunkten enthalten:

- Charakter und Bedeutung des Areals im Kontext zu Rotkreuz und Einbettung ins Quartier
- Angebrachte Dichte um ein Optimum an städtebaulicher Qualität sowie an wertvollen Nutzungsflächen zu realisieren
- Städtebauliche Setzungen (Volumenverteilung / Akzente / Höhen / Zwischenräume), konzeptionelle Überlegungen zu Freiräumen und Freiraumverbindungen
- Mobilitätshub und Bushof
- Konzeptionelle Überlegungen zur Feinerschliessung, Anbindung, Parkierung und Anlieferung
- Vorstellungen zur Nutzungsverteilung und erste Abschätzungen zu Flächen
- Erste Überlegungen zu quantitativer und qualitativer Flächen- und Nutzungsverteilung

Die Darstellung der Grundideen des Entwicklungskonzepts können anhand von Skizzen und Stimmungsbildern/Referenzbildern erfolgen.

Die Inhalte sind in folgenden Unterlagen darzustellen:

- Pläne in Papierform (Abgabeform ist frei, max. 4 Stellwände einseitig stehen pro Team zur Verfügung) mit folgendem oder ähnlichem Inhalt:
 - Städtebaulicher Plan, Massstab 1:1000 zur Überprüfung der Einordnung in den übergeordneten räumlichen Kontext
 - Arealplan Freiraum, Massstab 1:1000 (Bebauungsmuster, Freiräume)
 - Arealplan Erschliessung, Massstab 1:1000 (Bebauungsmuster, Erschliessung und Anbindung)
 - Darstellung Bushof und dessen Erschliessung/Einbindung (Anordnung Haltekanten, Schleppkurven, Personenströme)
 - Schematische Darstellung der Nutzungsverteilung und Angabe von Gebäudehöhen (Gebäudebezeichnung abgestimmt mit Tabelle Flächenkennwerte)

- Schematische Darstellung Schnitte
- Konzeptskizzen ohne Massstab
 - städtebauliche Konzeptidee
 - städtebauliche Analyse des Ortes
 - städtebaulicher Vorschlag für den Bearbeitungsperimeter der Phase 2
 - Verkehrssituation und Erschliessung (Verkehr, Personen, Anlieferung, Bushof etc.)
 - Städtebauliche Anordnung der Freiräume
 - Freiraumfunktion/ Gestaltungsgrundsätze für Freiräume
 - Idee/Vision, die aufzeigt, was die zukünftige, sinnliche und hohe Qualität des Ortes ausmacht: was ist der Mehrwert für die Menschen?
- Isometrie der Bebauung mit Aufzeigen der Nutzungen:
 - rot: Wohnen
 - blau: Arbeiten
 - orange: Retail, Gastro, Dienstleistungen, Kultur, etc
- Nachweis Flächenkennwerte (Excel-Tabelle, vgl. Beilage Q) abgestimmt mit der Darstellung im Plan
- Arbeitsmodell 1:500 des Projektvorschlags (Farbe weiss)
- Idee / Vision, wie der Ort zukünftig von den Menschen wahrgenommen wird: Warum halten sich hier Menschen gerne auf? Was sind Identität stiftende Elemente? Was sind die Mehrwerte für die Menschen?

Skizzenhafte Darstellungen sind für die Zwischenpräsentation zulässig.

3.7 Schlusspräsentation [11. Dezember 2017]

Für die Schlusspräsentation sind grundsätzlich die für die Zwischenpräsentation erarbeiteten Aussagen zu den Schwerpunkten zu vervollständigen und zu schärfen sowie die Rückmeldungen aus der Zwischenpräsentation umzusetzen. Insbesondere ist dem Charakter und der Bedeutung des Areals im Kontext zu Rotkreuz und der Einbettung ins Quartier vertieft Rechnung zu tragen. Eine Vision, die aufzeigt wie die integrale Entwicklung des «Areal Bahnhof Süd» zur Identitätsbildung von Rotkreuz beiträgt, ist zu entwickeln. Ebenso ist der Mehrwert der Entwicklung des «Areal Bahnhof Süd» für die Bewohner und Besucher von Rotkreuz darzulegen.

Die Schlusspräsentation findet am **11. Dezember 2017** statt. Eine detaillierte Einladung mit Ortsangabe und Uhrzeit erfolgt separat.

3.7.1 Ablauf Schlusspräsentation

An der Schlusspräsentation stellen die Teams ihren überarbeiteten Projektvorschlag vor. Die Präsentation erfolgt anhand von Plänen und Modell. Die Dauer der Präsentation beträgt max. 20 Minuten pro Team mit anschliessender Zeit für Fragen und Diskussion von 40 Minuten.

Im Anschluss an die Schlussbeurteilung wird ein vom Beurteilungsgremium genehmigter Bericht erstellt, welcher die Würdigungen der Projektbeiträge und entsprechende Schlussfolgerungen enthält.

3.7.2 Einzureichende Unterlagen Schlusspräsentation

Für die Schlusspräsentation sind grundsätzlich die bereits erarbeiteten Themen zu vervollständigen und zu schärfen sowie die Rückmeldungen aus der Zwischenpräsentation umzusetzen.

Die Inhalte sind in folgenden Unterlagen darzustellen:

- Pläne in Papierform (max. 6 Pläne, A0 Querformat, gerollt) mit folgendem oder ähnlichem Inhalt:
 - Städtebaulicher Plan, Massstab 1:1000 zur Überprüfung der Einordnung in den übergeordneten räumlichen Kontext
 - Arealplan Freiraum, Massstab 1:500 (Bebauungsmuster, Freiräume, UG-Perimeter)
 - Arealplan Erschliessung, Massstab 1:500 (Bebauungsmuster, Erschliessung und Anbindung, inkl. Konzept Bushof mit Haltekanten und Verortung Abstellplätze (K+R, Taxi, Veloabstellplätze, etc.))
 - Darstellung Grundrisse EG + Regelgeschosse 1:500
 - Darstellung UG 1:500 mit Erschliessung, Personenunterführung etc. (Nutzungen der UGs sind nicht darstellen)
 - Darstellung Bushof und dessen Erschliessung/Einbindung (Anordnung Haltekanten, Schleppkurven, Personenströme)
 - Schematische Darstellung der Nutzungsverteilung und Angabe von Gebäudehöhen (Gebäudebezeichnung abgestimmt mit Tabelle Flächenkennwerte)
 - Schematische Darstellung Schnitte 1:500
 - eine Visualisierung
 - Konzeptskizzen ohne Massstab
 - städtebauliche Konzeptidee
 - städtebauliche Analyse des Ortes
 - städtebaulicher Vorschlag für den Bearbeitungsperimeter der Phase 2
 - Verkehrssituation und Erschliessung (Verkehr, Personen, Anlieferung, Bushof etc.)
 - Städtebauliche Anordnung der Freiräume
 - Freiraumfunktion/ Gestaltungsgrundsätze für Freiräume
 - Isometrie der Bebauung mit Aufzeigen der Nutzungen:
 - rot: Wohnen
 - blau: Arbeiten
 - orange: Retail, Gastro, Dienstleistungen, Kultur, etc
- Nachweis Flächenkennwerte (Excel-Tabelle, vgl. Beilage Q) abgestimmt mit der Darstellung im Plan
- Abgabemodell 1:500 des Projektvorschlags (Farbe weiss)
- Kurzbeschreibung des Konzepts (separat, max. 4 Seiten A4, einseitig)

4 Aufgabenstellung und Rahmenbedingungen

4.1 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» 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» und seine unmittelbare Umgebung wirken als ein Produkt von zufälliger Planung.

- 1) Mit der Entwicklung des «Areal Bahnhof Süd» 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 Alterszentrum 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 «Areal Bahnhof Süd» 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 «Areal Bahnhof Süd» soll beim Bahnhof Rotkreuz 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 Belebung 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 räum-lichen Kontext einbindet, gleichzeitig aber ausreichend Flexibilität lässt, um die spätere Reali-sierung verschiedener Nutzungskonzepte innerhalb dieses Rahmenkonzeptes zu ermöglichen
- **Nachhaltigkeit**
Nachhaltige Entwicklung des Areals und der Gebäude

4.2 Übersicht Aufgabenstellung

Die Entwicklung «Areal Bahnhof Süd» in Rotkreuz beinhaltet:

- die Etablierung eines **sinnvollen, aber dichten Nutzungsmasses**, das der zentralen Lage Rechnung trägt (vgl. Kap. 4.3)
- neue **Wohn- und Dienstleistungsgebäude**(vgl. Kap. 4.4).
- Die Wohnnutzung (mit Anteilen Dienstleistungsnutzung in den unteren Geschossen) ist nach Möglichkeit in einem eigenen Gebäude vorzusehen, welches idealerweise als Wohnturm wahrgenommen wird (vgl. Kap. 4.4)
- die Gewährleistung von **Schnittstellen zu den umliegenden Nutzungen** (vgl. Kap. 4.5)
- 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 Bahn-hofsgebäude sowie die Gestaltung der übrigen Freiräume im Bearbeitungsperimeter (vgl. Kap. 4.6)
- den **Bahnzugang** mit der entsprechenden Infrastruktur (Zugang zum Bahnperon 1, Perso-nenunter- und -überführung, Ticketautomaten, Fahrplaninformation) und den entsprechenden Nebennutzungen (Kiosk, Retail, Gastronomie, Dienstleistungsflächen) (vgl. Kap. 4.9.2)
- einen neuen **Bushof** mit vier Haltekanten (vgl. Kap. 4.7)
- eine neue **P+Rail-Anlage** mit rund 290 Parkplätzen in einem Parkhaus (vgl. Kap. 4.8)
- die **Erschliessung des ganzen Areals** unter Berücksichtigung der Personenströme und der notwendigen Zufahrten für den öffentlichen und privaten Verkehr sowie für Anlieferungen (vgl. Kap. 4.9.3)

Im Rahmen des Studienauftrags ist aufzuzeigen, wie das Areal städtebaulich gestaltet sowie **sinnvoll in den Phasen 1 und 2 entwickelt** werden kann (vgl. Kap. 4.1). Ebenfalls ist aufzuzeigen wie konkrete Nutzungsmöglichkeiten auf eine **nachhaltige Weise** (vgl. Kap. 4.11) umgesetzt werden können. Die Ergebnisse des Studienauftrags müssen aufzeigen, wie die Entwicklungsziele erfüllt werden und sind in folgende Teilergebnisse zu gliedern:

1. Städtebauliches Konzept
2. Mobilitätskonzept für das Areal
3. Vorschläge zur zeitlich gestaffelten Entwicklung in Phase 1 und 2
4. Aufzeigen von Vorschlägen für eine sinnvolle Nutzungsverteilung – nach Möglichkeit sind die unterschiedlichen Nutzungen zu bündeln

4.3 Nutzungsmass und Höhenentwicklung

Es ist ein sinnvolles Nutzungsmass zu definieren, das der zentralen Lage Rechnung trägt, den städtischen Charakter des Gebiets unterstreicht und ein Netz von unterschiedlichen Freiräumen mit hoher Qualität schafft. Die Option der Realisierung von Hochhäusern innerhalb des Areals ist explizit zu prüfen.

Gemäss kantonalem Richtplan liegt das «Areal Bahnhof Süd» im Gebiet für Verdichtung I, in der als Richtwert eine Dichte mit Ausnützungsziffer 2 vorgesehen ist. Eine Abweichung von der im kantonalen Richtplan vorgesehenen Ausnützungsziffer ist möglich, eine hohe städtebauliche Qualität und Verträglichkeit vorausgesetzt, was im Verfahren angestrebt wird.

Eine frühere Analyse des Standortes hat ein Projekt mit einer anrechenbaren Geschossfläche von rund 38'000m² auf der Parzelle 860 der SBB hervorgebracht (Phase I, ohne Parkhaus). Im Rahmen des Studienverfahrens gilt es diese Geschossfläche zu prüfen und eine städtebaulich verträgliche Bebauungsdichte auszuloten.

Die Gemeinde Risch verfügt über ein Hochhauskonzept (vgl. Beilage C). Gemäss diesem Konzept eignen sich die Bereiche entlang den Gleisen als mögliche Standorte für Hochhäuser, da sich diese Flächen durch eine hohe Erschliessungsgunst und Zentralität auszeichnen. Das Hochhauskonzept sieht vor, dass auf der Südseite eines oder mehrere Hochhäuser bis max. 75 m erstellt werden können. Dies gilt es zu prüfen und in den städtebaulichen Kontext zu setzen. Auf der Nordseite der Gleise ist auf dem westlichen Teil des Areals Suurstoffi ebenfalls ein Hochhaus in Planung. Das Hochhauskonzept empfiehlt, auf eine 'Torwirkung' der Hochhäuser auf der Nord- und Südseite der Gleise auf jeden Fall zu verzichten und die Hochhäuser versetzt zu erstellen. Im Rahmen des Studienauftrags ist ein Hochhaus (idealerweise mit Wohnnutzung) zu prüfen.

4.4 Wohn- und Dienstleistungsgebäude

Im bebaubaren Bereich des Bearbeitungsperimeters Phase 1 sollen Gebäude für Wohn- und Dienstleistungsnutzungen entstehen. Dabei soll der Anteil an Dienstleistungsnutzungen (inkl. EG-Nutzungen) 50 % der Gesamtfläche betragen. Im Bereich der Personenunterführung sind bahnahe Nebennutzungen (Kiosk, Retail, Gastro) vorzusehen. Bei der Anordnung der verschiedenen Nutzungen in den Geschossen ist darauf zu achten, dass der Grad der Öffentlichkeit der Nutzungen nach oben hin abnimmt. Im EG sind öffentliche Nutzungen sinnvoll platziert, im ersten Obergeschoss ausserdem Dienstleistungen denkbar. In den weiteren oberen Geschossen sind Nutzungen im Bereich Wohnen möglich. Die Wohnnutzung ist nach Möglichkeit in einem Gebäude zu bündeln. Eine Entflechtung der Kunden- und Wohnerschliessung ist dabei zwingend notwendig. Die EG-Nutzungen zum Dorfmattpplatz sollen die Identität des Platzes stärken und zur Aufenthaltsqualität beitragen.

4.5 Schnittstellen zu den umliegenden Nutzungen

Geplante Personenüberführung Ost (Beilage G) und Verbindung zum HSLU Campus Rotkreuz

In Ergänzung zur bestehenden Personenunterführung Mitte ist eine Personenüberführung Ost geplant. Der Wettbewerb wurde Ende 2016 entschieden, zurzeit ist die Erarbeitung des Vorprojekts im Gange. Die Fertigstellung der Brücke wird voraussichtlich 2019 erfolgen. Die Lage des südlichen Treppenaufgangs ist für die Entwicklung des «Areal Bahnhof Süd» zu übernehmen und die Führung der Personenströme entsprechend zu ausarbeiten.



Abbildung 4: Personenüberführung Ost, Gewinnerprojekt des Wettbewerbs

Über diese neue Überführung erfolgt eine direkte Anbindung des «Areal Bahnhof Süd» an den neuen HSLU-Campus auf dem westlichen Teil des Suurstoffi-Areal nördlich des Gleisfelds. Der Campus wird voraussichtlich 2019 in Betrieb genommen. Die Gebäudehöhen des geplanten Projekts sind in der städtebaulichen Analyse miteinzubeziehen. Eine Torwirkung mit einem Hochhaus auf der Südseite der Gleise ist zu verhindern, indem ein Hochhaus auf der Südseite versetzt zu liegen kommen würde.



Abbildung 5: Campus der Hochschule Luzern, Gewinnerprojekt des Wettbewerbs

Gleisfeld, Stellwerk und Lokremise

Im Anschluss an den Bearbeitungsperimeter befinden sich östlich ein Stellwerk und eine Lokremise der SBB Infrastruktur. Zur Sicherung der benötigten Infrastrukturflächen wurde von der SBB eine Interessenslinie festgelegt, welche den bebaubaren Bereich der SBB Grundstücke von den nicht bebaubaren abgrenzt. Der Bearbeitungsperimeter verläuft entlang dieser Interessenslinie. Im Rahmen der Erschließungsplanung sind die notwendigen Zufahrten sicherzustellen (vgl. Kap. 4.9.3)

Auskragung über das Gleis

Gebäudeauskragungen über das Gleis sind grundsätzlich möglich. Genauere Angaben dazu befinden sich in der Beilage N.

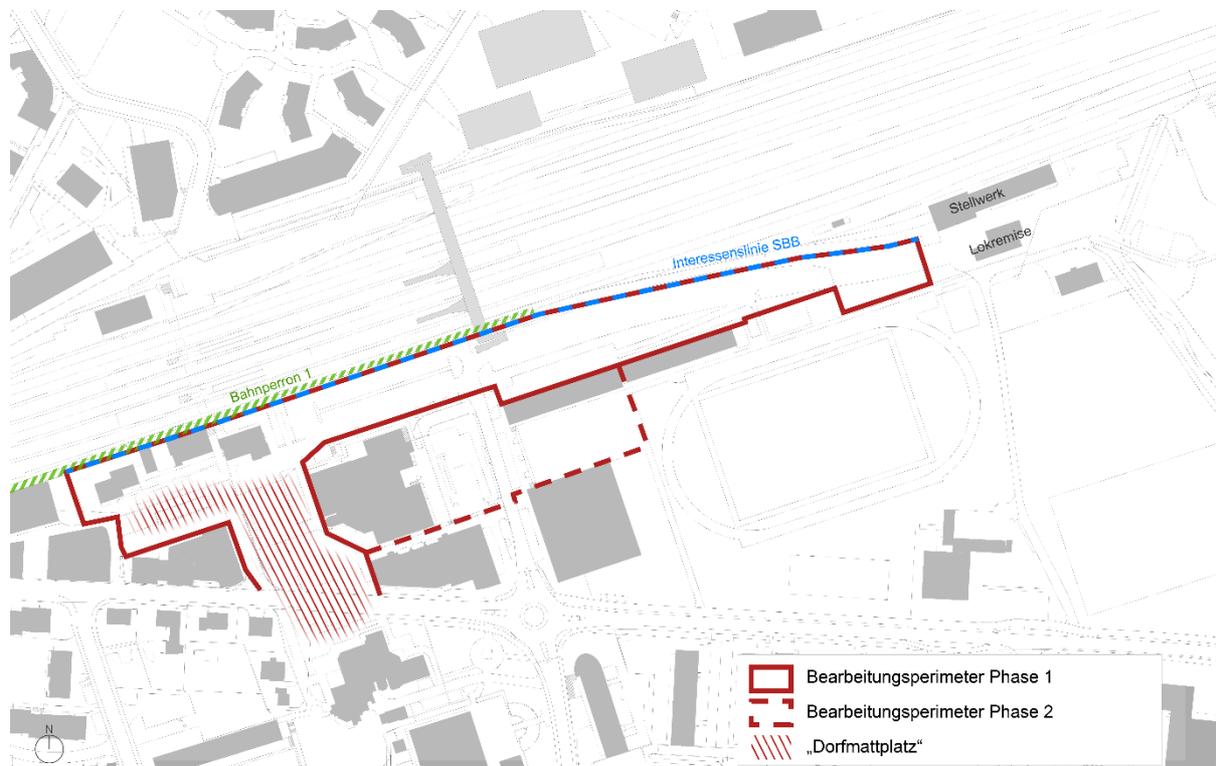


Abbildung 6: Interessenslinie SBB, Bahnperron 1, Stellwerk, Lokremise, Quelle EBP

Sportplatz und Garderoben

Die heute an den Ökihof angebauten Garderoben werden zusammen mit den Sportnutzungen langfristig erhalten.

Alterszentrum Dreilinden

Südlich der Buonaserstrasse wird für das Alterszentrum Dreilinden eine neue Überbauung geplant. Ein Projekt liegt aufgrund des Planungsstands noch nicht vor. Bei der Neugestaltung des Dorfmattplatzes soll diesem Umstand jedoch Rechnung getragen werden (vgl. Kap. 4.6)

Ein Übersichtsplan und zusätzliche Entwicklungsplanungen im weiteren Umfeld des Bearbeitungsperimeters sind in den Beilagen H, I, J, K aufgeführt.

4.6 Freiräume und Dorfmattplatz

Für das «Areal Bahnhof Süd» (inkl. des nicht bebaubaren Bereichs) ist ein Netz aus Freiräumen und Verkehrsverbindungen vorzusehen, welches in seiner Ausprägung der Zentrums- lage des Areals gerecht wird. Die Erschliessung und die Freiräume des Areals sollten übersichtlich, einsehbar und mit Sichtbeziehungen gestaltet werden.

Der «Dorfmattplatz» soll als zentraler Platz zu einer Stärkung der Identität von Rotkreuz beitragen. Angestrebt ist ein Freiraum, welcher eine hohe Aufenthaltsqualität aufweist und durch unterschiedliche Nutzungen (Markt, Chilbi, Dorffest etc.) bespielt werden kann. Dafür steht grundsätzlich der ganze Bereich vor dem Bahnhof, über die Buonaserstrasse hinweg bis und mit dem Vorplatz vom Alterszentrum Dreilinden zur Verfügung. Die Buonaserstrasse wird in Zukunft weiterhin für den Durchgangsverkehr befahrbar bleiben, kann jedoch bei Bedarf verkehrsberuhigt respektive siedlungsorientiert gestaltet werden.

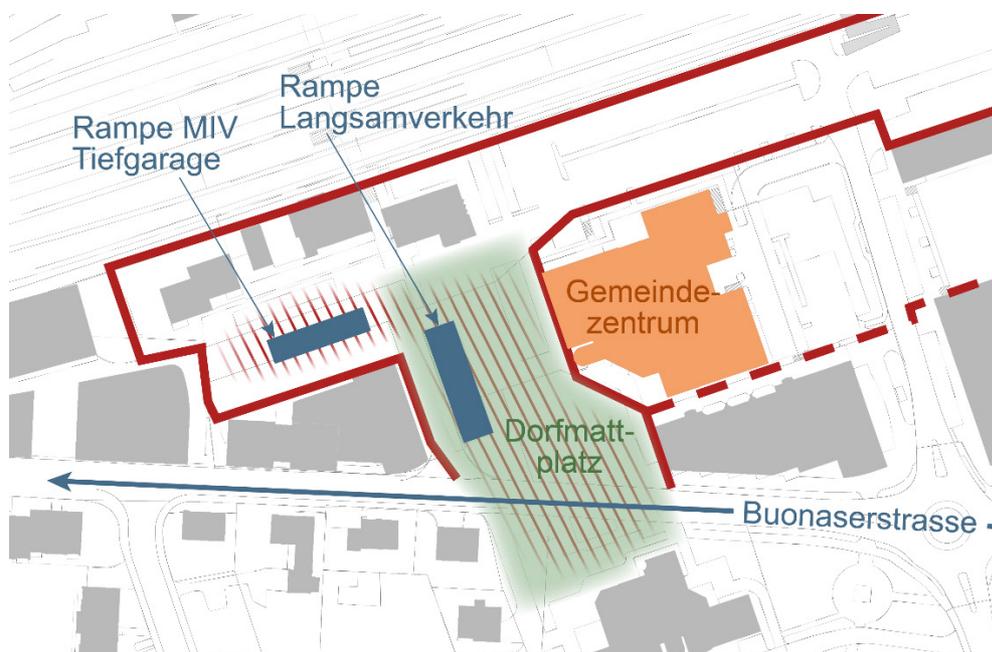


Abbildung 7: Freiräume und Dorfmattplatz, Quelle EBP

Bei der Planung der Freiräume ist auf folgendes zu achten:

- Die Rampe zur Personenunterführung steht zur Disposition, der barrierefreie Zugang zur Personenunterführung muss jedoch gewährleistet bleiben
- Mittel- bis langfristig ist eine Verbreiterung der heutigen Personenunterführung denkbar. Das Projekt darf eine solche Entwicklung nicht verhindern.
- Die Erschliessung der unterirdischen Parkplätze muss sichergestellt sein.
- Mittel- bis langfristig darf mit einem Ersatz des Gemeindezentrums gerechnet werden. Konzeptionelle Überlegungen zur zukünftigen Entwicklung des Gemeindezentrums im Zusammenhang mit dem «Dorfmattplatz» sind erwünscht.
- Bei der Erschliessung des Bushofs über den «Dorfmattplatz» ist den dabei auftretenden potenziellen Nutzungskonflikten Rechnung zu tragen.

Inputs aus der Bevölkerungsbefragung zum «Dorfmattpplatz»

Einwohnende der Gemeinde Risch wurden im Mai 2017 gefragt, was ein attraktiver Dorfmattpplatz für sie ausmacht. Mitarbeitende der Jugendförderung und Gemeinwesenarbeit Risch befragten Bewohnerinnen und Bewohner wie sie sich den Dorfmattpplatz idealerweise wünschen. Die Vorstellungen und Wünsche sind in die Planung des «Areal Bahnhof Süd» aufzunehmen (vgl. Beilage G).

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 8: Bevölkerungsbefragung Dorfmattpplatz, Quelle EBP

4.7 Bushof

Am Bushof «Bahnhof Süd Rotkreuz» halten zwei regionale Buslinien und zwei Linien der PostAuto AG. Der Bushof weist heute 3 Haltekanten auf. Diese sind für das Verkehrsangebot nicht mehr ausreichend. Mit der Entwicklung «Areal Bahnhof Süd» entsteht die Möglichkeit den Bushof zu optimieren und auf eine angebrachte Grösse zu erweitern. Dabei ist ein minimaler Flächenverbrauch anzustreben – unter Berücksichtigung der öffentlichen Interessen und Einhaltung der Normen sowie mit möglichst minimalem Platzbedarf. Auch ist der Bushof und dessen Lage und Erschliessung in Bezug auf die Aufenthaltsqualität auf dem «Dorfmattplatz» zu optimieren.

Gemäss ersten Überlegungen der Gemeinde und des Kantons soll der Bushof im Bereich hinter dem Gemeindezentrum zu liegen kommen (vgl. Abbildung 9). Im Rahmen des städtebaulichen Studienauftrags ist diese Lage und die Anordnung der Anlegekanten zu prüfen.

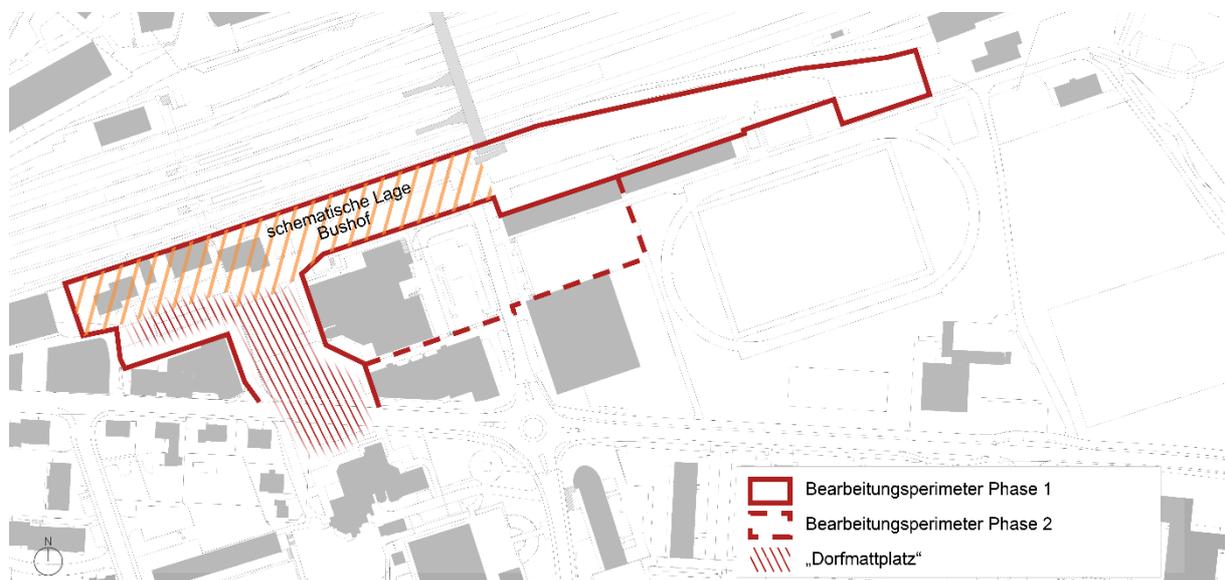


Abbildung 9: schematische Lage Bushof, *Quelle EBP*

Es ist eine Lösung unter folgenden Anforderungen auszuarbeiten:

- Möglichst kurze Wege für Umsteigebeziehungen Bus – Zug und Bus – Bus (Bhf. Nord)
- Der Umstieg von Bus, Auto und Velo auf die Bahn ist für Kunden möglichst komfortabel zu gestalten
- Erreichbarkeit der Personenunterführung und der neuen Personenüberführung, wobei erstere Priorität hat
- Behindertentauglichkeit
- Attraktive Lösung aus verkehrlicher und aus städtebaulicher Sicht:
 - Minimierung der Konflikte zwischen dem Busverkehr und den Personenströmen
 - Potenzielle Zielkonflikte mit der Aufwertung des «Dorfmattplatzes»
- Minimierung des Platzbedarfs für den Bushof, wirtschaftlich tragbare Lösung
- Optimierte reduzierter Flächenverbrauch
- Höhe der Haltekanten mindestens teilweise 22 cm

Der neue Bushof soll überdacht sein und Raum für Sitzmöglichkeiten, Billettautomaten sowie Fahrgastinformation aufweisen.

Die Ausgestaltung des Bushofs und insbesondere dessen Erschliessung kann über die beiden Phasen hinweg geplant werden. In der ersten Phase kann ein Bushof mit drei Haltekanten für Gelenkbusse geplant werden und die vierte Kante provisorisch an einer periphereren Lage liegen. In der zweiten Phase ist ein Bushof mit vier Haltekanten zu planen.

4.8 P+Rail-Parkhaus

Im Bearbeitungsperimeter Phase 1 ist im gekennzeichneten Bereich gemäss Abbildung 10 ein oberirdisches P+Rail-Parkhaus mit 290 Parkplätzen vorzusehen.

Die heutigen Aussenparkplätze (P+Rail-Anlage) sollen in ein oberirdisches Parkhaus mit 290 P+Rail Parkplätzen verlagert werden. Da sich die Mobilitätsbedürfnisse im Allgemeinen und die Parkierung im Speziellen in den nächsten 20 Jahren massiv verändern werden, ist das Parkhaus in Leichtbauweise, flexibel und modular zu planen. Durch die Flexibilisierung lässt sich das Parkhaus bei sich verändernden Bedürfnissen schnell umnutzen. So lässt sich das Parkhaus mittelfristig in Etappen zurückbauen oder einer anderen Nutzung zuzuführen. Unter Umständen kann so im Bereich des Parkhauses mittelfristig ein zusätzliches Baufeld entstehen.

Bei der Konzipierung des Parkhauses ist schon im Rahmen des städtebaulichen Studienauftrags auf die Wirtschaftlichkeit des Betriebs des Parkhauses zu achten (d. h. eine Optimierung bei den Erstellungskosten).

Lösungen, die mögliche Synergien zwischen dem P+Rail-Parkhaus und den Parkplätzen für die weiteren Nutzungen der Entwicklung «Areal Bahnhof Süd» ermöglichen, werden begrüsst, analog der heutigen Synergien mit den Nutzungen rund um den Sportplatz und den dazugehörigen Garderoben.

Bei der Erschliessung des Parkhauses sind Konflikte mit der Erschliessung des Bushofs und der Erschliessung für den Langsamverkehr zu minimieren.

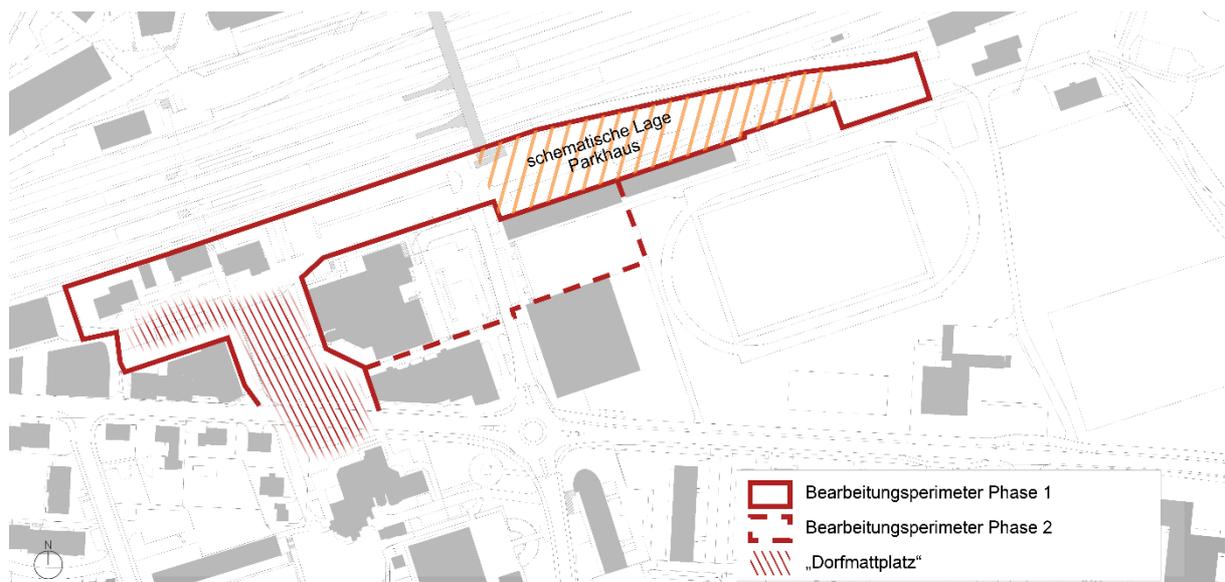


Abbildung 10: schematische Lage Parkhaus, Quelle: EBP

4.9 Mobilität

4.9.1 Mobilitätshub und Verkehrskonzept

Der Bahnhof Rotkreuz wird sich mittelfristig zum Mobilitätshub weiterentwickeln. Als solcher vernetzt er aus Kundensicht verschiedene Mobilitätsträger umfassend. Er bietet dem Kunden attraktive Umsteigebeziehungen für eine Reisekette von Tür zu Tür. An Mobilitätshubs werden die verschiedenen Mobilitätsträger als ein System von Mobilitätsservices wahrgenommen, die individuell, einfach und flexibel miteinander kombiniert werden können. Mobilitätshubs bieten zudem kommerzielle Angebote und haben Einfluss auf die städtebauliche Entwicklung. Viele der funktionalen Angebotselemente eines zukünftigen Mobilitätshubs Rotkreuz bestehen bereits heute: P+Rail, Bike+Rail, Kiss+Rail, etc. Einige werden in den nächsten Jahren erst entstehen: z. B. Dropoff-/Pickup-Zone für Selbstfahrende Fahrzeuge.

Für das «Areal Bahnhof Süd» ist ein Verkehrskonzept für den öffentlichen Verkehr, den Fuss- und Veloverkehr, den motorisierten Individualverkehr sowie für die Anlieferung aufzuzeigen. Dabei sind folgenden Aspekten besonders Rechnung zu tragen:

- Neuer Bushof
- Personenunterführung Mitte und neue Personenüberführung Ost
- autoarme Siedlung
- Kiss+Rail und Taxizufahrt
- P+Rail
- Parkierung
- Bike+Rail-Abstellplätze (Velos und motorisierte Zweiräder)
- Komfortabler Umstieg von Bus, Auto und Velo auf die Bahn
- Zugänglichkeit Ökihof und Stellwerk
- Anlieferung der Dienstleistungsflächen

In Ergänzung gilt es für den zukünftigen Mobilitätshub die nachfolgenden funktionalen Angebotselemente abzubilden:

Funktionales Angebotselement:	Ausprägung (Mengengerüst / Flächenbedarf)**:
Personal Mobility Devices*, Bikesharing	60 m2 (im Bereich der Zweiradabstellung)
Parkierung öIV (für Sharing, für klassische und autonome Fahrzeuge) inkl. E-Ladeinfrastruktur	300-350 m2 (12-15 PP)
Drop-Off-/Pick-Up-Zone (für klassische und autonome Fahrzeuge, für Taxi- und andere Fahrdienste)	300 m2 (in Kombination mit den bestehenden resp. geplanten Kiss+Rail- und Taxi-PP)

* Personal Mobility Devices = z.B. Kickboards, E-Trottinets, Scooter, Segways und weitere zukünftige Devices

**Ausgehend von den erwarteten Frequenzen 2030 und der Hochrechnung der Modalsplit-Zahlen aus der Simulation des Programmes selbstfahrende Fahrzeuge bei der SBB

4.9.2 Bahnzugang

Bei der Entwicklung des «Areal Bahnhof Süd» ist dem Bahnzugang (Erhalt und Zugang zu Bahnperon 1, Lifte, Treppen, Rampe zu den weiteren Perrons und entsprechende Zirkulationsfläche) in genügendem Masse Rechnung zu tragen. Die langfristige Funktionalität des Bahnzugangs ist sicherzustellen. Die Umsteigebeziehungen zum neuen Bushof Süd und zum Bushof nördlich der Gleise sind zu optimieren. Alle Zugänge und Wege sind behindertentauglich auszuführen.

4.9.3 Erschliessung und Anlieferung (vgl. Abb. 12)

Personenunterführung Mitte und neue Personenüberführung Ost

Für die bestehende Personenunterführung Mitte ist sicherzustellen, dass sie bzw. deren Aufgang zu einem späteren Zeitpunkt verbreitert werden kann und diese Verbreiterung nicht durch die neu entstehenden Bauten verhindert wird.

Für die neue Personenüberführung Ost liegt ein Projekt vor (vgl. Beilage I). Eine Anbindung der Entwicklung «Areal Bahnhof Süd» und des dahinterliegenden Quartiers an die neue Personenüberführung ist darzulegen. Das Projekt ist grundsätzlich in seiner Form und Lage festgelegt.

Zugänglichkeit Ökihof, Stellwerk und Tankanlagen

Es muss jederzeit eine ungehinderte Zufahrt zum Stellwerk gewährleistet sein (auch für LKWs). Zudem ist ein Feuerwehrezugang zu den Tankanlagen des VBS östlich des Perimeters sicherzustellen.

Anlieferung Dienstleistungsnutzungen und Migros / Spar

Für die Dienstleistungsnutzungen des neuen Gebäudes (u.a. Kiosk, Retail, Gastro) sind Anlieferungsmöglichkeiten sicherzustellen. Zudem ist die Anlieferung von Migros und Spar (vgl. Abbildung 11) weiterhin zu gewährleisten.



Abbildung 11: hellgrüne Flächen welche unter dem grünen Pfeil liegen sind für Anlieferung der Migros notwendig, Quelle EBP

4.9.4 Parkierung

Kiss+Rail und Taxi-Standplätze

Bei Kiss+Rail-Abstellplätzen handelt es sich nicht um Parkfelder im rechtlichen Sinne, sondern um Bereiche für kurzzeitiges Anhalten (max. 30 Minuten), um z. B. eine Person beim Bahnhof abzuholen oder zu bringen. Unterzubringen sind mindestens 5 Kiss+Rail-Abstellplätze nicht mehr als 50m von der Personenunterführung Mitte entfernt.

Der heute bestehende Taxi-Standplatz ist in das Freiraum- und Erschliessungskonzept zu integrieren. Die Anzahl Standplätze ist von aktuell einem Standplatz auf drei Standplätze zu erhöhen.

Parkierung MIV

Für das «Areal Bahnhof Süd» in Rotkreuz ist eine autoarme Überbauung vorgesehen. Die Anzahl Parkplätze (ohne P+Rail) richtet sich nach Bruttogeschossfläche und Nutzung. Dabei gelten folgende Richtwerte: Faktor 0.5 der erforderlichen Parkplätze gemäss «Bauordnung der Einwohnergemeinde Risch» ist zu erfüllen:

Tabelle 1: Parkplätze für Studienauftrag (Werte sind bereits mit dem Faktor 0.5 reduziert)

	Parkplätze für Bewohner 1 PP erforderlich pro	Parkplätze für Besucher, Kunden 1 PP erforderlich pro	Parkplatz für Beschäftigte 1 PP erforderlich pro
Wohnungen	200 m2 GF (min. 0.5 PP pro Wohnung)	1'000 m2 GF	
Büro, Labor, Praxen, Dienstleistungsbetriebe		600 m2 GF	100 m2 GF
Lagerräume, Archive			1'000 m2 GF
Läden für täglichen Bedarf		60 m2 GF	200 m2 GF
Fabrikation, Werkstätten		2'000 m2 GF	300 m2 GF

Aussenparkplätze

In unmittelbarer Nähe zum Stellwerk und zur Lokremise sind innerhalb des Bearbeitungsperimeters Aussenparkplätze zur Verfügung zu stellen. Auf Hochbauten ist in diesem Bereich zu verzichten.

Velo- und Motorradabstellplätze

Auf dem Areal sind ausreichend Flächen für Veloparkierung vorzusehen. Die Berechnung der benötigten Plätze erfolgt über die Kennwerttabelle (vgl. Beilage Q). Die Veloparkierung hat in Gebäudeeingangsnähe im Gebäude oder in geeigneten Abstellanlagen – wenn möglich überdacht – zu erfolgen.

Zusätzlich zu den durch die Nutzungen generierten Parkplätzen, sind öffentliche Parkierungsmöglichkeiten in Bahnhofsnähe zu schaffen. Heute stehen auf der Südseite der Gleise rund 85 Velo- und Motorradabstellplätze zu Verfügung, welche zu 90% ausgelastet sind.

Im Bereich der bestehenden Personenunterführung Mitte und der neuen Personenüberführung Ost sind rund 180-200 Velo- und Motorradabstellplätze vorzusehen (inkl. des bestehenden Mengengerüsts). Davon sollten nach Möglichkeit alle überdacht sein (minimale Anforderung: 80% überdacht). Von den 180-200 Abstellplätzen sind 15 % für motorisierte Zweiräder und somit ohne Befestigungssysteme vorzusehen.

4.10 Vorschläge zur zeitlich gestaffelten Entwicklung in Phase 1 und 2

Die Entwicklung des «Areal Bahnhof Süd» wird in zwei Phasen betrachtet. In der Phase 1 sollen im Bearbeitungsperimeter Phase 1 mittelfristig die Entwicklungsvorstellungen der SBB umgesetzt, die Anforderungen an die Erschliessung erfüllt und der öffentliche Raum aufgewertet werden. Dabei ist darauf zu achten, dass die vorgeschlagene Lösung aufwärtskompatibel mit einer längerfristigen Entwicklung auf dem Bearbeitungsperimeter Phase 2 ist.

Für die Phase 2 ist skizzenhaft aufzuzeigen, wie aus städtebaulicher Sicht auf dem Grundstück des Gemeindezentrums, den dahinterliegenden Parkplätzen und dem Ökihof sowie dem südlich gelegenen Platz reagiert werden kann. Die Gebäude müssen dabei nicht zwingend erhalten bleiben. Die heutigen Nutzungen sind jedoch in geeigneter Form und Lage zu integrieren. Die Entsorgungsabläufe beim Ökihof können in Zukunft mit einem neuen Parkhaus auch anders organisiert werden.

4.11 Nachhaltigkeit

SBB Immobilien entwickelt sämtliche Neubauten mit einem Investitionsvolumen grösser als CHF 5 Mio. nach dem SGNI Standard (Schweizer Gesellschaft für Nachhaltige Immobilienwirtschaft). Für die Entwicklung «Areal Bahnhof Süd» wird SGNI Silber angestrebt. Für den städtebaulichen Studienauftrag sind somit folgende Aspekte zu beachten:

- Optimierung des Flächenverbrauchs (Versiegelung)
- Nutzungsflexibilität / Umnutzungsfähigkeit der Gebäude
- Qualität des gebäudebezogenen Aussenraums
- Umgang mit Sicherheit und Störfallrisiken
- Flächeneffizienz

4.12 Bau- und planungsrechtliche Rahmenbedingungen

4.12.1 Richtplanvorgaben

Das «Areal Bahnhof Süd» ist gemäss kantonalem Richtplan Teil des Zentrumsgebiets von Rotkreuz. Für das Areal ist somit eine hohe ortsbauliche Qualität mit belebten Freiräumen, guter Wegführung für den Langsamverkehr sowie einer ansprechenden Gestaltung der Strassenräume anzustreben.

Zudem liegt das Areal im Verdichtungsgebiet I, in welchem als Richtwert eine Dichte mit Ausnutzungsziffer von 2 vorgesehen ist. Eine Abweichung von der im kantonalen Richtplan vorgesehenen Ausnutzungsziffer ist möglich, eine hohe städtebauliche Qualität und Verträglichkeit vorausgesetzt.



Abbildung 13: Richtplankarte Stand 10.11.2016, Quelle Geportal Kanton Zug, EBP

4.12.2 Zonenplanvorgaben

Das «Areal Bahnhof Süd» in Rotkreuz liegt teilweise in der Kernzone sowie in der Zone für öffentliches Interesse und Anlagen (OeIB). Das Bahnhofsgebäude (inkl. Nebennutzungen) liegt im Perimeter des Bebauungsplans Geschäftsdorfkern Rotkreuz Süd, Stand 30. Oktober 2014.

Da die heutigen planungsrechtlichen Voraussetzungen für die geplante Entwicklung nicht gegeben sind, ist für das «Areal Bahnhof Süd» eine Umzonung mit parallellaufender Sondernutzungsplanung (Bebauungsplan) notwendig. Die gegebene kommunale Zonierung und der Bebauungsplan Geschäftsdorfkern Rotkreuz Süd gelten daher nicht als Vorgabe für das Studienverfahren.

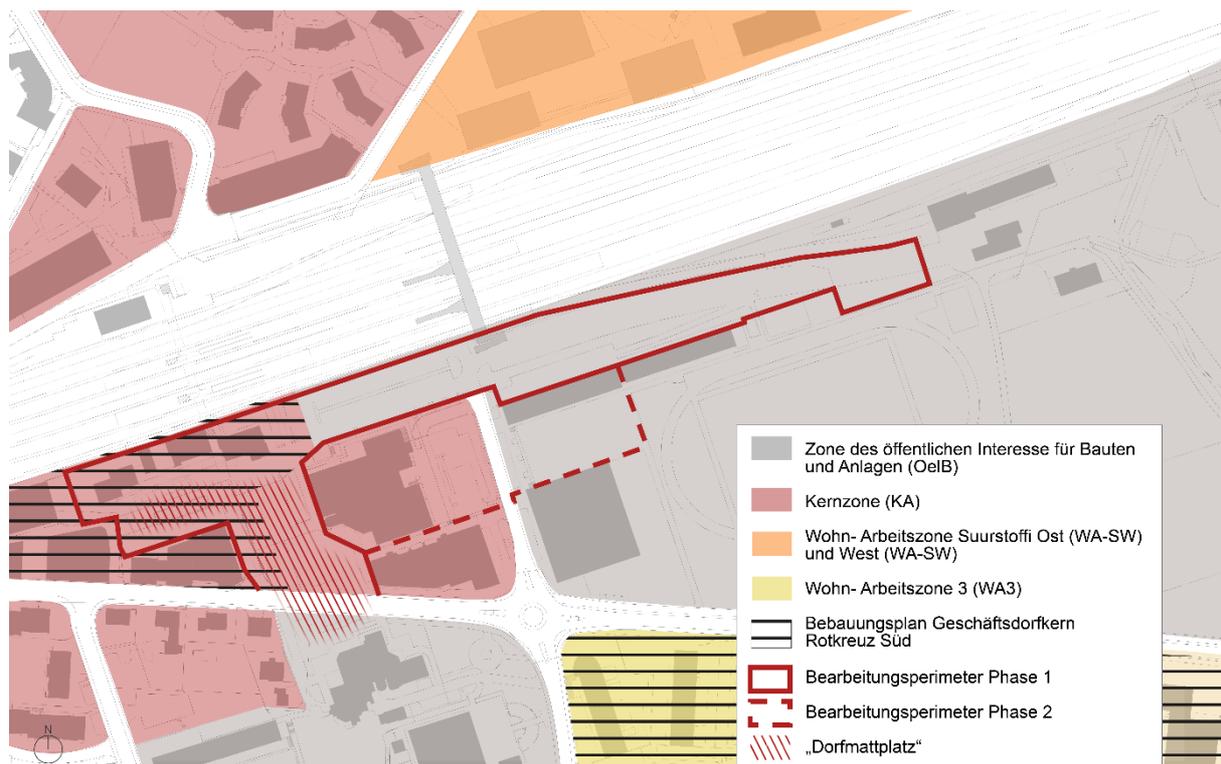


Abbildung 14: Bauzonen und Perimeter Bebauungsplan Geschäftsdorfkern Rotkreuz Süd, *Quelle Zonenplan Gemeinde Risch, EBP*

4.12.3 Denkmalschutz

Nach Analyse der verfügbaren Informationen und Rücksprache mit der SBB, Fachstelle Denkmalpflege und dem Amt für Denkmalpflege und Archäologie des Kantons Zug ist auf der Parzelle 860 weder ein Gebäude (inkl. das Aufnahmegebäude) denkmalgeschützt, noch ist es vorgesehen zukünftig ein Gebäude in der Inventarliste aufzunehmen.

4.12.4 Barrierefreies Bauen

Das Konzept des barrierefreien Bauens beinhaltet die Planung und das Bauen von Gebäuden und öffentlichen Bereichen, sodass diese von allen Menschen ohne fremde Hilfe und ohne jegliche Einschränkungen genutzt werden können. Hier sind nicht nur Menschen mit Rollstühlen oder Gehbehinderungen gemeint, sondern auch Kinder, ältere Menschen und Menschen mit Gepäckstücken oder Kinderwagen, die vor allem ausreichend Platz und ebene Bewegungsflächen benötigen, um effizient durch die bebaute Umgebung manövrieren zu können.

Die einschlägigen Richtlinien sind als Planungshilfe zu konsultieren.

4.13 Umweltrechtliche Rahmenbedingungen

4.13.1 Bodenbeschaffenheit Baugrund

Der Perimeter am Bahnhof Rotkreuz liegt auf einer bautechnisch ungünstigen Schicht. Im oberen Bereich, in dem mögliche Untergeschosse zu liegen kommen, ist mit sehr weichen, wassergesättigten und nicht belastbaren Sedimentschichten zu rechnen. Untergeschosse sind nur aufwendig herzustellen und vollständig gegen Wasser abzudichten. Das Moränenmaterial sowie der Molassefels befinden sich in rund 10 m Tiefe. Alle Gebäude müssen auf Pfählen oder einer vergleichbaren Gründung (Schlitzwand) mit Längen von ca. 15 – 20 m fundiert werden.

Der Perimeter liegt jedoch nicht in einem Gewässerschutzbereich und weist keinen eigentlichen Grundwasserleiter auf. Eine Tiefenbegrenzung für Untergeschosse ist aus Sicht des Grundwasserschutzes nicht gegeben (jedoch aufgrund der Bodenbeschaffenheit wie oben beschrieben). Der Grundwasserspiegel liegt ca. 3 m über der Fundationschicht.

Diese Ausgangslage ist im Studienauftrag zu berücksichtigen. Entsprechend sind Untergeschosse auch in Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit möglichst zu minimieren.

4.13.2 Altlasten

Der östliche Teil der Parzelle 860 ist als Ablagerungsfläche im kantonalen Altlastenkataster aufgeführt. Zu einem späteren Zeitpunkt sind Sondierungen durchzuführen, um sicherzustellen, dass der Boden nicht kontaminiert ist.

4.13.3 Lärm

Eisenbahnlärm

Das Areal Bahnhof Süd Rotkreuz liegt im Einflussbereich der Bahnlinie Lenzburg – Rotkreuz – Arth-Goldau sowie der Bahnlinie Zürich – Luzern. Durch die Lage des Areals in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs direkt am Gleisfeld wird die neu entwickelte Bebauung einer erhöhten Lärmemission ausgesetzt sein.

Die Belastung durch den Eisenbahnlärm wird entlang der Interessenlinie der SBB (6 m Abstand vom nächsten Gleis) nachts mit 64 dBA bis 66 dBA um ca. 9 dBA bis 11 dBA sehr deutlich überschritten. Die höchsten Immissionen werden ganz im Westen des Perimeters erreicht, wo auch die Emissionen am höchsten sind. Auch im Bereich des Stellwerks sind die Immissionen etwas höher als im restlichen Perimeter, da auf Grund der nördlich des Gleisfelds liegenden Bebauung Reflexionen zu erwarten sind.

Da der Immissionsgrenzwert am Tag um 10 dBA über demjenigen der Nacht liegt, wird der Grenzwert für Wohnnutzungen nur in wenigen Bereichen leicht überschritten (grösser 65 dBA), in weiten Bereichen aber gerade eingehalten.

Der Immissionsgrenzwert für betriebliche Nutzungen von 70 dBA tagsüber wird überall deutlich eingehalten.

Strassenlärm

Die Strassenlärmbelastung auf dem Areal beträgt tagsüber max. 57 dBA (im Bereich des Bahnhofgebäudes), womit der Immissionsgrenzwert der ES III für Strassenverkehrslärm von 65 dBA im gesamten Perimeter deutlich eingehalten wird. Nachts ist der Strassenlärm nicht relevant.

Der Immissionsgrenzwert für betriebliche Nutzungen von 70 dBA wird überall sehr deutlich eingehalten.

Lärmschutzmassnahmen

Es sind grundsätzlich alle sinnvollen und zweckmässigen Massnahmen auszuschöpfen, so dass die Immissionsgrenzwerte (IGW) an jedem Fenster eingehalten werden und somit Wohnen möglich ist. Sofern mit Lüftungsfenstern an der lärmabgewandten Seite und weiteren Massnahmen ein angemessener Wohnkomfort sichergestellt wird, können für die Fenster zur Bahnlinie Ausnahmegewilligungen beantragt werden. Aufgrund der Beurteilung des Einbahn- und Strassenlärms ergeben sich folgende möglichen Massnahmen:

- **Lärmschutzriegel:** In einem Lärmschutzriegel entlang der Bahnlinie können betriebliche Nutzungen (z.B. Gewerbe, Büros) vorgesehen werden, um in dessen Lärmschatten Wohnnutzungen zu ermöglichen sowie ruhigen Aussenraum zu schaffen.
- **Grundrissgestaltung:** Lüftungsfenster für lärmempfindliche Wohnräume dürfen weder gegen die Bahnlinie noch rechtwinklig dazu (an den Seitenfassaden) angeordnet werden. Mit seitlich zur Quelle angeordneten Lüftungsfenstern könnte die Belastung lediglich um 3 dBA reduziert werden, was nicht ausreichend ist, um den Grenzwert einzuhalten.
- **Gestalterische Massnahmen am Gebäude:** Durch die Anordnung von Fenstern auf der Innenseite von Atrien (Innenhöfen) kann eine sehr gute Lärmabschirmung erreicht werden. Es gilt der Grundsatz, wonach die Grundfläche des Innenhofs umso grösser ausfallen muss, je mehr Stockwerke über das Atrium belüftet werden. Weitere gestalterische Massnahmen wie Erker oder Lärmschutzloggien sind nicht geeignet, da deren Lärmwirkung zu gering ausfallen würde.
- **Durchgehende Räume:** Durchgehende Räume sind eine Möglichkeit, lärmempfindliche Räume an der lärmexponierten Fassade anzuordnen und gleichzeitig den Lärmschutz zu gewährleisten. Für die lärmabgewandte Belüftung durchgehender Räume müssen jedoch relativ schmale Baukörper gewählt werden.
- Für die Anordnung von **Betriebsräumen** sind keine Lärmschutzmassnahmen erforderlich.

Der vollständige Bericht zu den Lärmabklärungen befindet sich in der Beilage L.

4.13.4 Störfallvorsorge

Güterverkehr

Der Güterverkehr auf der Schiene im Bereich des «Areal Bahnhof Süd» ist für das Thema Störfall relevant. Gemäss Risikobeurteilung mit einem vorläufig angenommenen Personenaufkommen liegt das Risiko in einem Übergangsbereich. Dies bedeutet, dass eine Interessensabwägung durch Behörden und damit die Erstellung eines Risikoberichts zu einem späteren Zeitpunkt notwendig sein wird.

Mit folgenden Schutzmassnahmen wird dem Vorsorgeprinzip gemäss Art. 3 StFV Rechnung getragen:

- bahnseitig kleine Fassadenöffnungen (Begrenzung Fenster, wenig Balkone)
- bahnseitige Beschränkung dauernd besetzter Räume (z.B. Treppenhaus bahnseitig)
- den Gleisen abgewandten Notausgänge und Fluchtwege
- sowie bahnabgewandte Einfahrt in die Tiefgarage usw. bahnseitig keine schwer zu evakuierenden Nutzungen (z.B. Altenheim, Spital, Schule)

Tankanlagen

Die Tankanlagen östlich des Sportplatzes stellen ein weiteres störfallrelevantes Thema dar. Einerseits liegt der Bearbeitungsperimeter bei einem Störfall teilweise im Bereich «verletzende Wirkung auf Personen» sowie teilweise im Bereich «Glasbruchwirkung» (vgl. Abbildung 15). Nutzungen mit einem hohen Personenaufkommen (z.B. Kinderhorte) sind nicht an Fassaden gegenüber den Tankanlagen zu planen.

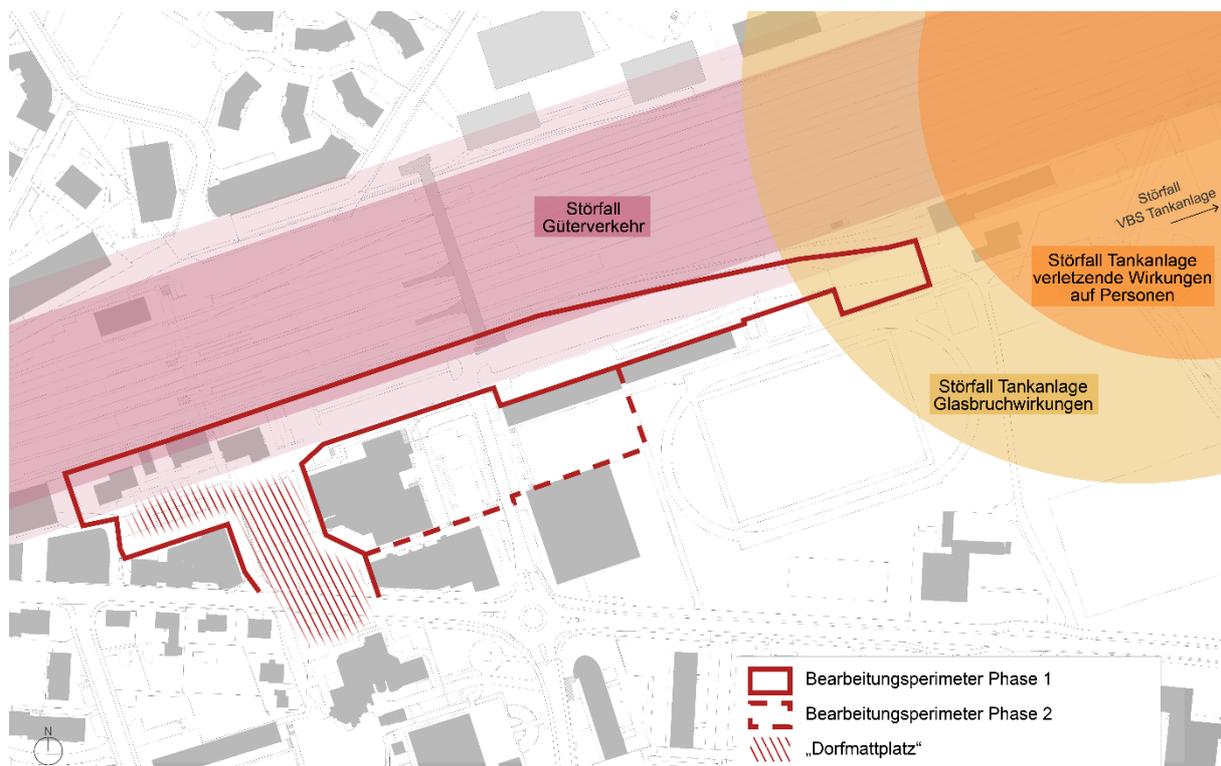


Abbildung 15: Störfall Güterverkehr und Tankanlagen, *Quelle EBP*

4.13.5 NIS

Auf dem Areal ist der nichtionisierenden Strahlung (NIS) Rechnung zu tragen. (vgl. Beilage M)

5 Beurteilungskriterien

Die abgegebenen Projektvorschläge werden durch das Beurteilungsgremium analysiert und hinsichtlich Erreichung der in der Aufgabenstellung formulierten Ziele diskutiert und beurteilt. Die Bewertung der Studienaufträge erfolgt anhand der unten erwähnten Beurteilungskriterien. Auf eine hierarchische Gliederung und Gewichtung der Beurteilungskriterien wurde verzichtet.

Städtebauliche Konzeption und Struktur

- Beitrag zur Identitätsbildung des gesamten Ortes Rotkreuz
- Städtebauliche Anordnung, optimales Zusammenspiel von Bahn, Bahnzugang, Dorf-mattplatz, Zentrum, Parkierung, Bushof
- Umsetzung der Entwicklungsziele
- Funktionalität des Konzeptes, Organisation und Zweckmässigkeit
- Qualität und Aneignbarkeit der Freiräume, Aufwertung Dorf-mattplatz, Interaktions-dichte
- Nachvollziehbare Einordnung in das räumliche Gefüge
- Einbezug Personenüber- und -unterführung
- Robustheit / Etappierbarkeit
- Einhaltung der planungsrechtlichen und umweltrechtlichen Vorgaben (Lärm, Störfall, NIS)

Nutzung

- Sinnvolle EG-Nutzungen, Zusammenspiel mit Dorf-mattplatz
- Erfüllung / Einhaltung der Nutzungsvorgaben für Wohnen, Dienstleistung, Bushof, P+Rail-Anlage

Erschliessung/Mobilitätshub

- Funktionalität Bushof in Verbindung mit Gesamtplanung, Umsteigebeziehungen
- Effiziente, effektive und ressourcenschonende Gesamtkonzeption (flächenarme Erschliessung, Entflechtungen Nutzungen)

Wirtschaftlichkeit

- Optimierung der Dichte bezüglich städtebaulicher Qualität und Nutzflächen
- Ressourcenschonende Gesamtkonzeption (flächenarme Erschliessung, Energie/Städtebau)

Nachhaltigkeit

- Erfüllung der Nachhaltigkeitsanforderungen

Mehrwert

- Für Bevölkerung im Sinne von Verweil- und Aussenraumqualität
- Für Bahnkunden

6 Unterlagen

6.1 Abgegebene Unterlagen Studienauftrag

Plangrundlagen

- (A) digitale Plangrundlagen 2D (DWG und PDF) inkl. der versch. Perimeter, Höhenlinien, SBB-Interessenslinie, geplanter Personenüberführung Ost und geplanter Hochschulcampus HSLU
- (B) Skizze der Gebäudehöhen (PDF): Aufnahmen des Modellbauers

Allgemeine Grundlagen zur Information

- (C) Gemeinde Risch – Hochhausstudie Rotkreuz, Vorgaben – Strategie – Konzeptszenarien – Anforderungen, Oktober 2013
- (D) Luftbildaufnahme Bahnhof
- (E) Gemeinde Risch: weiterführende Informationen
- (F) Studie zur sozioökonomischen Einordnung
- (G) Bevölkerungsbefragung Dorfmattpplatz
- (H) Übersichtsplan zu umliegenden Projekten
- (I) Personenüberführung Ost
- (J) HSLU Hochschul-Campus
- (K) Richtprojekt Chäsimmatt für Bebauungsplan
- (L) Lärmabklärungen
- (M) NIS-Abklärungen
- (N) Auskragungen über Gleise
- (O) Vertragsvorlage

Formulare

- (P) Teilnahmebestätigung
- (Q) Kennwerte, Flächen- und Volumennachweise

Gesetzliche Grundlagen

Zonenplan Gemeinde Risch:

[https://www.zg.ch/behoerden/gemeinden/risch-rotkreuz/politik/rechtssammlung/4-5-planung-bau-sicherheit/Zonenplan April 2017.pdf/view](https://www.zg.ch/behoerden/gemeinden/risch-rotkreuz/politik/rechtssammlung/4-5-planung-bau-sicherheit/Zonenplan%20April%202017.pdf/view)

Bauordnung (inkl. Parkierung) Gemeinde Risch:

<https://www.zg.ch/behoerden/gemeinden/risch-rotkreuz/politik/rechtssammlung/4-5-planung-bau-sicherheit/bauordnung.pdf/view>

Richtplan Kanton Zug:

<https://www.zg.ch/behoerden/audirektion/amt-fur-raumplanung/kantonalplanung-grundlagen/richtplanung>

Lärmschutzverordnung:

<https://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/19860372/index.html>

Die Dokumente werden zum Start des Projekts an die teilnehmenden Teams per Download-Link versandt.

6.2 Bezug des Modells

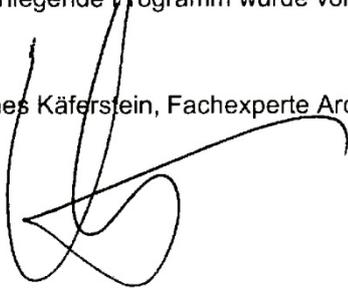
Jedem Team wird eine städtebauliche Modellgrundlage des Areals mit dem städtebaulichen Kontext im Masstab 1:500 zur Verfügung stehen.

Das Modell wird an der Startveranstaltung an die Teams abgegeben. Das Modell besteht aus zwei Elementen. Die Abmessungen der zwei Teile betragen je 85 x 65 cm.

7 Genehmigung

Das vorliegende Programm wurde vom Beurteilungsgremium am 05.07.2017 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

