

vom 27. April 2023

STUDIENAUFTRAG SCHÜTZENMATT

SCHLUSSBERICHT





IMPRESSUM

Auftrag:	Studienauftrag Schützenmatt Emmenbrücke
Auftraggeberin:	Brun AG Emmenweidstrasse 58 A 6021 Emmenbrücke
Auftragnehmerin:	ZEITRAUM Planungen AG Hirschmattstrasse 25 6003 Luzern 041 329 05 05 info@zeitraumplanungen.ch
Bearbeitungsteam:	Daniel Stalder (Projektleitung) Vinh Ly
Dateiname	emm_Schuetzenmatt_Schlussbericht_230427.docx



INHALTSVERZEICHNIS

1.	EINLEITUNG	6
1.1	Ausgangslage.....	6
1.2	Absichten und Ziele der Arealentwicklung.....	7
1.3	Übergeordnete Raumentwicklung.....	8
1.4	Planungsschritte.....	10
2.	AUFGABE UND RAHMENBEDINGUNGEN.....	12
2.1	Projektziele	12
2.2	Projektperimeter und Ideenperimeter	12
2.3	Nutzflächen und Volumen.....	14
2.4	Nutzungen und Nutzungsverteilung	14
2.5	Erschliessung, Parkierung, Versorgung.....	16
2.6	Freiräume	19
2.7	Strassenräume	20
2.8	Etap pierung und Transformationsprozess.....	21
2.9	Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit.....	21
2.10	Weitere planerische Randbedingungen.....	22
3.	VERFAHREN	24
3.1	Auftraggeberin.....	24
3.2	Verfahrensbegleitung.....	24
3.3	Verfahrensart.....	24
3.4	Teilnehmende.....	24
3.5	Verbindlichkeit und Rechtsschutz	25
3.6	Auftrag und Weiterbearbeitung	25
3.7	Veröffentlichung.....	26
3.8	Beurteilungsgremium.....	26
3.9	Ablauf und Termine	27
4.	BEURTEILUNG	28
4.1	Ergebnisse der Vorprüfung	28
4.2	Beurteilungskriterien	28
4.3	Allgemeine Erkenntnisse der Beurteilung	29
4.4	Schlussbeurteilung und Empfehlung.....	31
4.5	Empfehlung zur Weiterbearbeitung	31
4.1	Abschliessender Dank	33
5.	GENEHMIGUNG	34



6.	PROJEKTDOKUMENTATION	35
	Fischer Architekten / BÖE Studio.....	36
	Lussi + Partner Architekten / vetschpartner Landschaftsarchitekten	42
	Enzmann Fischer Architekten / KöpflPartner Landschaftsarchitekten	48
	Graber & Steiger Architekten / mavo Landschaften.....	54



PRÄAMBEL

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und divers verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermassen für alle Geschlechter. Die verkürzte Sprachform hat nur redaktionelle Gründe und beinhaltet keine Wertung.



1. EINLEITUNG

1.1 AUSGANGSLAGE

Makrolage

Das Areal Schützenmatt liegt in der Gemeinde Emmen. Die Gemeinde Emmen ist Teil der Grossagglomeration Luzern und grenzt an die Stadt Luzern. Hier leben mehr als 30'000 Bewohner, in einer Gemeinde, die erst im 20. Jahrhundert dank industrieller Expansion zur zweitgrössten Gemeinde der Zentralschweiz heranwuchs. Mit einer Geschichte als Industriestandort und entsprechenden städtebaulichen und sozialräumlichen Typologien ist Emmen heute eine «klassische» Agglomerationsgemeinde und entwickelte sich in den letzten 30 Jahren von einem Dorf zu einer urbanen Gesellschaft.

Die Gemeinde ist zudem eine wichtige Verkehrsdrehscheibe in der Agglomeration Luzern (Autobahnkreuz Rotsee, Bahn- und Bushub der Region Luzern-Nord). Ausserdem befindet sich der Militärflugplatz Emmen im Osten der Gemeinde.

Die Reuss und die Emme sind die beiden grösseren Gewässer in der Gemeinde, welche vor allem auch zur Naherholung dienen.

Mikrolage

Das Areal Schützenmatt befindet sich zentral in der Gemeinde Emmen, unmittelbar am Bahnhof Emmenbrücke. Das Umfeld des Bahnhofs Emmenbrücke ist wegen der zentralen Lage und der guten Erschliessung mit einem eigenen RE-Bahnhof und als Teil des Entwicklungsschwerpunkts Luzern-Nord bedeutend für die Entwicklung des neuen Hauptortzentrums der Gemeinde Emmen. Unter den Regionalbahnhöfen im Kanton Luzern weist der Bahnhof Emmenbrücke bereits heute die meisten Ein- und Aussteigefrequenzen auf. Es finden planerische und bauliche Entwicklungen statt, welche den Zugang zum Bahnhof Emmenbrücke verbessern. Im Weiteren sollen zwischen 2030 und 2040 im Zusammenhang mit dem Durchgangsbahnhof Luzern die Perrons verlängert werden.

Die Seetalstrasse im Osten des Areals als Hauptverkehrsverbindung zwischen dem Knotenpunkt Seetalplatz und Emmen Dorf dient als Hauptzubringerin für das Schützenmatt-Areal. Über die Hochdorferstrasse und die Schützenmattstrasse wird das Areal für den MIV erschlossen und an das Strassennetz der Gemeinde angebunden.

Schlüsselgebiet für Emmen

Die «Schützenmatt» in Emmenbrücke wird durch die Gemeinde Emmen als Schlüsselgebiet bezeichnet, welches eine besondere Betrachtung verlangt und qualitativ hochwertig entwickelt werden soll. Das Gebiet ist für eine quantitative und qualitative Entwicklung prädestiniert. Der bauliche Zustand vieler Liegenschaften auf dem Areal ist erneuerungsbedürftig und es ist eine Unternutzung an dieser zentralen Lage festzustellen. Aufgrund der unterschiedlichen Einflussgrössen ist für die Arealentwicklung eine enge Zusammenarbeit zwischen der Gemeinde Emmen, den involvierten Grundeigentümerschaften sowie weiteren Stakeholdern notwendig.



Abb. Luftbild 2020 mit Planungsgebiet und Umfeld (Quelle: Geoportal Kanton Luzern)

Die Brun Real Estate AG und die Pensionskasse Brun verfügen im Gebiet Schützenmatt über mehrere zusammenhängende Grundstücke. Die Brun AG als deren Vertreterin möchte die Weiterentwicklung des Areals Schützenmatt zu einem nachhaltigen und hochwertigen Stadtteil an zentraler Lage in Emmenbrücke unterstützen und in Zusammenarbeit mit der Gemeinde die dazu notwendigen planerischen Voraussetzungen schaffen.

Die heutigen planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine bauliche Entwicklung des Gebiets sind heute nicht gegeben. Die Gemeinde sieht für die «Schützenmatt» den Erlass einer Bebauungsplanung mit entsprechender Umzonung vor. Grundlage dafür ist ein Bebauungskonzept, welches aus einem qualitativen Konkurrenzverfahren hervorgehen hat.

1.2 ABSICHTEN UND ZIELE DER AREALENTWICKLUNG

Auf dem Areal soll in einer langfristigen Entwicklung in mehreren Etappen ein attraktives, modernes und lebenswertes Quartier entstehen. Es bietet kluge Architektur, einen guten Nutzungsmix mit zeitgemässen und bezahlbaren Wohnungen, schöne Freiräume und gute, sichere Wegverbindungen für Velofahrer und Fussgänger. Die Menschen sollen im Quartier gerne leben und sich dort aufhalten. Die Entwicklung des Areals soll die Lebensqualität im Quartier steigern und die Ausnützung optimieren. Sie berücksichtigt die Klimaveränderung mit geeigneten Massnahmen und legt einen hohen Stellenwert auf ökologische Aspekte.

Bei der Arealentwicklung Schützenmatt sollen die Interessen der Gemeinde Emmen als auch der Grundeigentümerschaften berücksichtigt und mögliche Synergien ausgeschöpft werden, um einen Mehrwert für alle zu schaffen.

Übergeordnetes Ziel des Studienauftragsverfahrens ist die Entwicklung eines städtebaulichen Entwurfs für das Schützenmatt-Areal. Im Weiteren sollen mit dem Verfahren die am besten geeigneten Projekte und Planerteams zur architektonischen Gestaltung der konkreten Bauvorhaben und von attraktiven Freiräumen evaluiert werden.

1.3 ÜBERGEORDNETE RAUMENTWICKLUNG

Smart City LuzernNord



Abb. Aufnahme Planungsgebiet mit Entwicklungsgebiet um den Seetalplatz (Quelle: Thomas Erni Media)

In LuzernNord leben und arbeiten die Menschen dereinst in einem modernen, ökologischen und lebhaften Zentrum am Fluss. Um dieses Zielbild zu erreichen, soll sich LuzernNord als Smart City entwickeln, im Sinne eines konkreten Praxisbeispiels in der Region Luzern. Zusammen mit den gleichzeitigen Entwicklungen der Stadt Luzern zu einer Smart City wie auch möglichen Kooperationen auf dem Weg zu einer Smart Region Luzern ergibt sich erstmals ein vernetzter Ansatz in der Zentralschweiz, der von allen Beteiligten gestützt und über einen längeren Zeitraum angewendet wird.

Die Smart City nützt Technologien, Innovationen und Daten, um die Lebensqualität der Menschen sowie die Standortattraktivität für Unternehmen zu erhöhen und dabei die Infrastruktur effizienter zu nutzen und die Ressourcen zu schonen. Bei allen Überlegungen stehen Einwohner, Arbeitnehmende und Besucher im Zentrum und gestalten die Transformation mit. Smart City besteht aus verschiedenen vernetzten Dimensionen.

Im näheren Umfeld des Planungsperimeters der Schützenmatt sind grössere Entwicklungen im Gang. Diese sind auf der Homepage der Gemeinde einsehbar.

Insgesamt entsteht in LuzernNord ein neuer Ortsteil mit rund 1'500 Wohnungen, 3'300 Bewohnern, 4'000 zusätzlichen Arbeitsplätzen mit einer Gesamtfläche von 600'000 m², wovon 150'000 m² für Wohnnutzungen und 200'000 m² für Arbeitsflächen vorgesehen sind.



Abb. Übersichtsplan der Entwicklungen um den Seetalplatz (Quelle: luzernnord.ch)

Schnittstelle zu Bahnhof Emmenbrücke / Interessenslinie

Nebst der aktuell laufenden Planung für den Durchgangsbahnhof Luzern werden auch begleitende Massnahmen projektiert. Die konkreten Massnahmen erarbeitet die SBB im Auftrag des Bundes in Abhängigkeit von der Projektentwicklung des Durchgangsbahnhofs.

Der Planungsprozess für den Ausbau der Bahninfrastruktur erfolgt aktuell in verschiedenen Planungen auf unterschiedlichen Ebenen (insb. SBB Infrastruktur, BAV, Kanton, Gemeinde) und es werden unterschiedliche Projektszenarien geprüft. Unter anderem gehört dazu auch ein Bahnhofsausbau in Emmenbrücke mit möglichem Geleisausbau und Verlängerung der Bahnsteige oder neuen Passagierzugängen. Ziel seitens der Gemeinde und des Kantons ist eine bessere Verknüpfung der zukünftigen Bahnanlagen mit dem Bushof am Seetalplatz. Die Ausbauten der SBB in Emmenbrücke sind abhängig von einem Parlamentsbeschluss, welcher 2026 erwartet wird. Die Entwicklung in der Schützenmatt soll daher auch auf das heutigen Bahnhofsumfeld abgestimmt sein.

Im von der SBB geführten Entwicklungszielplan (EZP) für den Bahnhof Emmenbrücke wurden diverse Nutzungen rund um den Bahnhof angeordnet. Die erste Version des EZP wurde im 2. Quartal 2022 abgeschlossen.

Der zukünftige Ausbau des Bahnhofs Emmenbrücke ist abhängig vom Ausbau beziehungsweise der Angebotsplanung für den Bahnhof Luzern. Die bestehende und gültige SBB-Interessenslinie reserviert den Platzbedarf nach aktuell vorliegendem Projektstand.

Für die Bebauung entlang der Bahn gilt die SBB-Interessenslinie mit Reverspflicht. Grundsätzlich kann die heute festgelegte Interessenslinie bei der Arealentwicklung gut berücksichtigt werden. Der kritischste Punkt befindet sich beim Anschluss der gleisparallelen Verbindungen an die Hochdorferstrasse. Sinnvolle, langfristig orientierte Investitionen in die gleisparallelen Verbindungen tangieren das Grundstück 289 («Seetäli»).

1.4 PLANUNGSSCHRITTE

Die Arealentwicklung erfolgt in mehreren Schritten. Diese Schritte sind im Folgenden grob beschrieben:

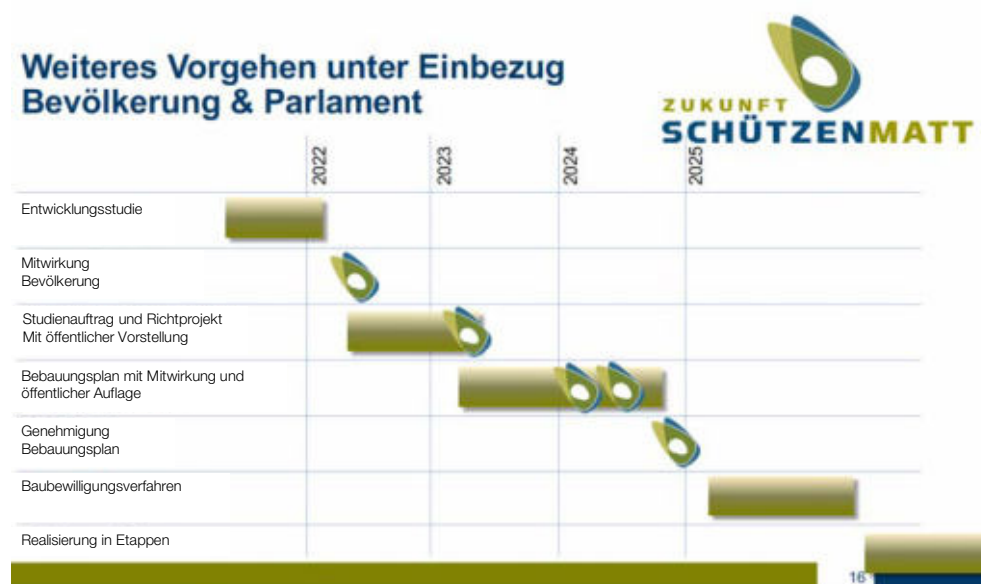


Abb. Grobterminplan bis Realisierung (Quelle: Deicher | Kopp, Luzern)

Der Weg zum neuen Schützenmattquartier wird sehr sorgfältig begangen. Externe Experten und die Fachleute der Gemeinde begleiten den Prozess eng. Zentral sind auch der Einbezug und die regelmässige Information von Nachbarschaft, Bevölkerung und Politik. Dies erfolgt bei den relevanten Projektschritten, insbesondere nach der Entwicklungsstudie, nach der Beurteilung des Studienauftrags und beim Vorliegen des Bebauungsplans.

Entwicklungsstudie 2021 bis 2022

Das begleitete Studienverfahren «Entwicklungsstudie Schützenmatt Emmenbrücke» hatte einerseits zum Ziel, die für das Areal angemessene Bebauungsdichte festzustellen und andererseits städtebauliche Prinzipien zu identifizieren. Im Rahmen eines Workshop- und Syntheseverfahrens diskutierte das Begleitgremium die vom Planungsteam Brühlmann Loetscher Architektur Städtebau Zürich sowie Lorenz Eugster Landschaftsarchitektur und Städtebau Zürich erarbeiteten Analysen, Bebauungsvarianten und Prinzipien zwischen Herbst 2021 und März 2022.

Als Ergebnis der Entwicklungsstudie wurden die wichtigsten Erkenntnisse zu den Themen Freiraum und Erschliessung, Bebauung und Nutzung sowie Etappierung und Transformationsprozess vorgelegt. Der Schlussbericht «Schützenmatt Emmenbrücke – Erkenntnisse Entwicklungsstudie» vom 22.04.2022 lag als Arbeitsgrundlage dem vorliegenden Projekt- und Ideenstudienverfahren bei.

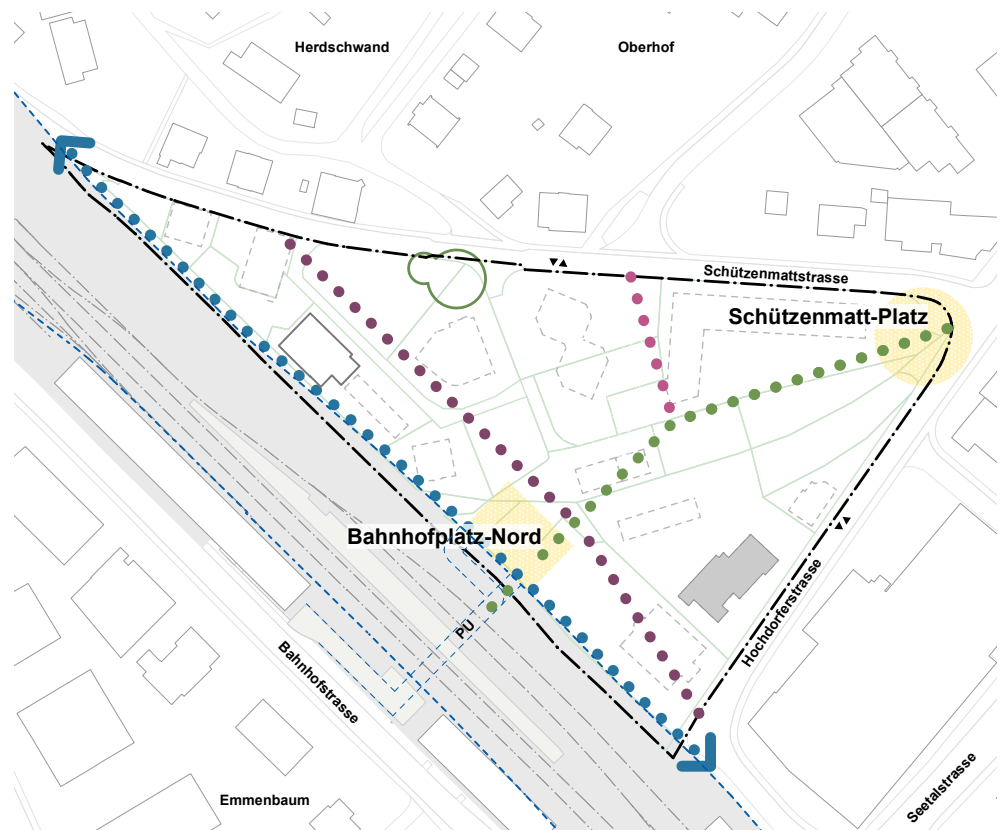


Abb. Orientierender Schemaplan mit den wichtigsten Erkenntnissen aus der Entwicklungsstudie (Quelle: Brühlmann Lötscher Architektur & Stadtplanung Zürich und Lorenz Eugster Landschaftsarchitektur Städtebau Zürich)

2. AUFGABE UND RAHMENBEDINGUNGEN

2.1 PROJEKTZIELE

Die Grundeigentümerschaften möchten in der Schützenmatt ein «besonderes» Quartier realisieren, welches sich von einer austauschbaren «Siedlungs- und Architekturproduktion» klar abgrenzt. Ziel ist eine Arealentwicklung, welche einen qualitätsvollen, identitätsstarken «Stadtteil» wachsen lässt, eine langfristige Entwicklung in Etappen unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Absichten der Grundeigentümer ermöglicht und den Einbezug von Bestandesbauten prüft.

Das Quartier soll eine stimmungsvolle Atmosphäre aufweisen und mit differenzierten Freiräumen, Durchwegungen, Begegnungsorten und einer Vielfalt an Nutzungen in unterschiedlich geprägten Bauten einen klar erkennbaren Ort schaffen.

Die Architektur reagiert raffiniert auf bestehende Quartiersstrukturen, bewältigt die unterschiedlichen Übergänge nach aussen, erreicht die erwünscht hohe Dichte und schafft es dabei, hohe Qualitäten im Aussenraum, in den Wohnungen und als Arbeitsplätze zu schaffen.

2.2 PROJEKTPERIMETER UND IDEENPERIMETER

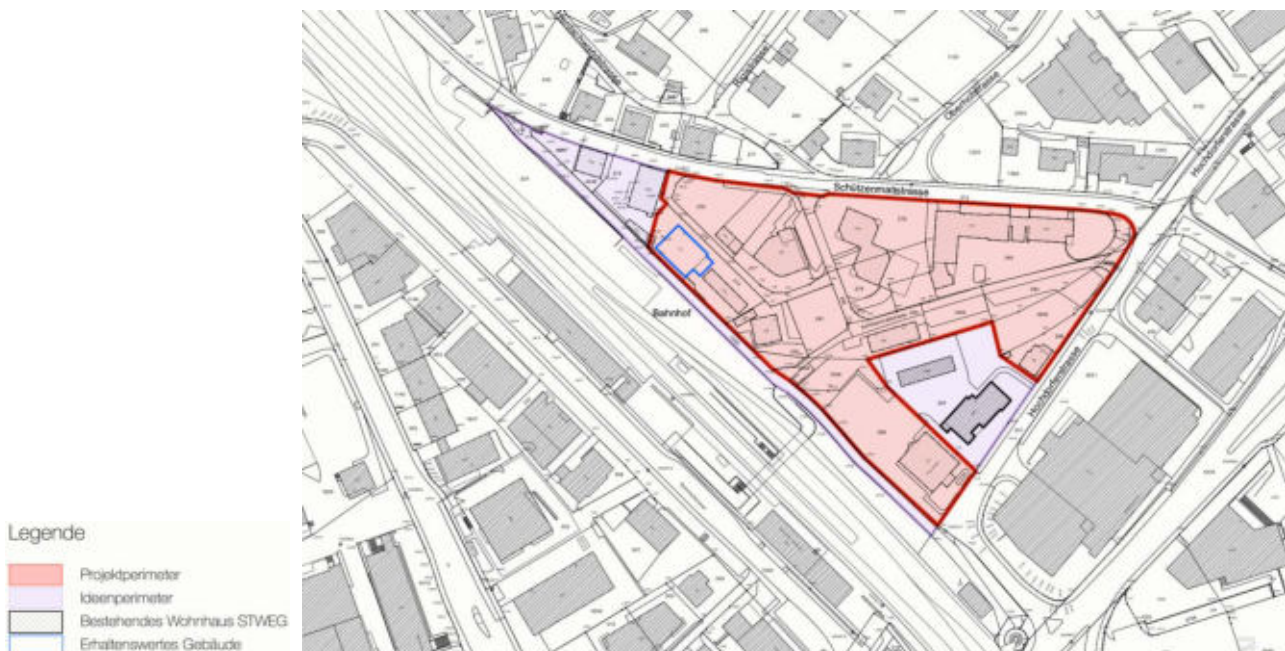


Abb. Planungsgebiet mit Projektpерimeter (rot) und Ideenperimeter (violett)

Der Perimeter für den Studienauftrag umfasst die Liegenschaften innerhalb des Areal-Dreiecks Schützenmattstrasse, Hochdorferstrasse und dem Bahngleis resp. dem parallel verlaufenden Veloweg. Der Perimeter wird unterteilt in einen **Projektperimeter mit Weiterbearbeitung** und in einen **Ideenperimeter**.

Für den Projektperimeter waren vertiefte städtebauliche und architektonische Lösungsvorschläge zu erarbeiten; für den Ideenperimeter städtebauliche Lösungsvorschläge zur Erschliessung, baulichen Dichte, Nutzungen und Nutzungstypologien sowie Freiraumkonzeption und -qualitäten in Abstimmung mit einer Entwicklung auf dem Projektperimeter.

Die Aufgabenstellung konnte sich aufgrund der städtebaulichen Dimension und der ortsbaulichen Bedeutung nicht auf das eigentliche Planungsgebiet beschränken, die städtebaulich-räumliche Betrachtung ist in der Bearbeitung auch ein grösseres Gebiet in die Überlegungen einbeziehen: Insbesondere die Fragen zur städtebaulichen Einordnung und Einbettung und die Übergänge zu den umliegenden Siedlungsräumen generell (z.B. zum Herdswandquartier), die Gestaltung der Strassenräume der Schützenmatt- und Hochdorferstrasse, Verkehrsanbindungen, die Veloschnellroute und Langsamverkehrsverbindungen sowie die Schnittstellen zum SBB-Bahnareal (Niveausprung zur Gleisanlage, Fussgängerunterführung) sind in der Planung zu berücksichtigen.

Ebenfalls war zu prüfen, ob und wie das als erhaltenswert eingestufte frühere Kauf- und Warenhaus in eine neue Bebauung integriert werden soll, u.a. im Zusammenhang einer Sicherstellung der Wegführung entlang der Bahnlinie (Velo-Schnellroute, Fusswegverbindungen). Als eines der ältesten erhaltenen Warenhäuser im Kanton Luzern ist es im kantonalen Denkmalverzeichnis als erhaltenswert eingestuft. Das Haus wurde in den letzten Jahren umgebaut, ist bewohnt und wurde mit einem Werkstattgebäude (z. Z. Autowerkstatt) ergänzt.



Abb. Drohnenaufnahme Planungsgebiet von Westen (Quelle: Thomas Erni Media)



2.3 NUTZFLÄCHEN UND VOLUMEN

Aufgrund der Erkenntnisse aus der Entwicklungsstudie wurde für die konkrete Planung im Rahmen des Studienauftrags über das Areal Schützenmatt eine bauliche Dichte von rund 35'000 m² für den Planungssperimeter als angemessene Zielsetzung richtungsweisend vorgegeben (oberirdische Geschossfläche inkl. Aussengeschossfläche). Im Rahmen des Studienauftrags war dieser Richtwert mit einem Spielraum von +/- 15 % als Nutzungsmassvorgabe einzuhalten. Diese Bebauungsdichte diente unter Vorbehalt einer guten städtebaulichen Gesamtlösung und angemessen dimensionierten Freiräumen von hoher Aufenthaltsqualität als zu überprüfende Vorgabe. Die erstrebenswerte bauliche Dichte sowie die Ausdehnung und die Qualität der Aussenräume mussten dabei in ein ausgewogenes Verhältnis gesetzt werden.

2.4 NUTZUNGEN UND NUTZUNGSVERTEILUNG

Generell

Im Vordergrund für eine zukünftige Nutzung des Areals Schützenmatt stehen attraktive Wohnnutzungen und Gewerbeflächen. Für die Durchmischung und Belebung des Bahnhofareals war ein Anteil an Nicht-Wohnnutzungen zu prüfen.

Entlang der Bahngeleise sind zukünftig Wohnungen ab dem 2. Obergeschoss denkbar; für letztere ist dort eine hohe Wohnqualität und die Einhaltung von umweltrechtlichen Vorgaben (Lärm) zu gewährleisten.

Als Nutzungsoption war vorstellbar, einen Wohnbau als gemeinnützige und generationenübergreifende Wohnform vorzuschlagen oder einen Anteil der Wohnungen als altersgerechte Senioren-Wohnungen vorzusehen. Ein Anteil der Wohnungen konnte zudem für Studierende und Dozenten der nahen Hochschule als möblierte Kurzzeit-Appartements konzipiert werden.

Erdgeschossnutzungen

In den Erdgeschossen am «Bahnhofplatz-Nord» und am «Schützenmatt-Platz» können zukünftig publikumsorientierte Verkaufs-, Dienstleistungs- und Gastgewerbenutzungen vorgesehen werden. Am «Schützenmatt-Platz» können dies auch niederschwelligere, gemeinschaftliche Nutzungen sein (z.B. Co-Working, Gemeinschaftsraum, etc.).

Für die Erdgeschossnutzungen der neuen Bauten sind in der Projektentwicklung kreative Ideen zu entwickeln, welche dazu beitragen, das Zusammenleben verschiedener Generationen zu ermöglichen, das Quartier zu beleben und Raum für Begegnungen zu schaffen: In



Erdgeschossen sind z.B. gemeinschaftliche Räume, Begegnungszonen mit direktem Anschluss an Freiräume und dgl. vorstellbar.

Grundsätzlich ist planerisch für Wohnen im Erdgeschoss von Hochparterre-Lösungen auszugehen, insbesondere gegen Innenhöfe, Fuss- und Velowege und gegen Strassenräume. Wohnnutzungen im Erdgeschoss müssen attraktiven Aussenräumen vorweisen und die nötige Privacy gewährleisten. Entlang der Schützenmatt- und Hochdorferstrasse wird Wohnen nur im Hochparterre möglich sein; Ausnahmen sind bei guter Wohnqualität und der nötigen Privacy möglich.

Für Erdgeschosse an Lagen, wo auch gewerbliche Nutzungen möglich sein sollen, ist in der Planung eine ausreichende Geschosshöhe von mind. 3.50 m bis 4.00 m vorzusehen. Gewerbenutzungen sollen ebenerdig zugänglich sein.

Wohnsegmente

Wohnungen sollen einen hohen Nutzwert für die Bewohnerinnen und die Bewohner bei einem angemessenen Flächenverbrauch haben. Die Wohnräume sollen hohen Anforderungen an Besonnung bzw. Beschattung, Orientierung sowie Belüftung genügen und müssen die Lärmschutzanforderungen erfüllen.

Im Erdgeschoss kann sich die Bauherrschaft attraktive Familienwohnungen mit einem stimmungsvollen Aussenraum oder Vorgarten vorstellen. Diese sind zeitgemäss als moderne Mietwohnungen konzipiert. Weitere Wohnungen sollen für jüngere und mittlere Paare (35 bis 55 Jahre) oder für Einpersonenhaushalte im mittleren Alter geplant werden.

Jede Wohnung soll über einen Eingangsbereich mit einer Garderobe, einer angemessenen Anzahl an Wandschränken und einen Putzschrank verfügen. Zusätzlich ist ein Réduit (Nebennutzfläche NNF) vorzusehen, dessen Grösse richtet sich nach der Grundrissgestaltung, Wohnungsmix und Wohnungsgrössen.

Generell haben die Wohn- und Gewerbenutzungen die Vorgaben der Gemeinde Emmen hinsichtlich der notwendigen und geforderten Nebennutzflächen aufzuweisen.

Aussenflächen, Nebenräume und Gemeinschaftsflächen

Dem notwendigen Bedarf an Nebennutzflächen sowie der Qualität der privaten Aussenräume ist in der Planung hohe Beachtung zu schenken. Für die Wohnnutzung gelten folgende Flächenvorgaben für Balkone und Nebenräume:

- Balkon / Loggia min. 8 m² pro Wohnung

Die Flächen für Nebenräume (Keller, Estriche, Réduits) werden bemessen mit:

- mindestens 10 m² Fläche pro Wohnung für Wohnungen mit weniger als drei Zimmern respektive bis und mit 80 m² HNF



- mindestens 12 m² Fläche pro Wohnung für Wohnungen mit drei bis vier Zimmern respektive grösser 80 m² bis und mit 120 m² HNF
- mindestens 14 m² Fläche pro Wohnung für Wohnungen mit mehr als 4 Zimmern zu erstellen respektive grösser 120 m² HNF.

Für das Areal Schützenmatt sind planerisch pro Wohnung respektive pro 100 m² HNF SIA 416 mind. 1 m² Fläche für Gemeinschaftsräume vorzusehen.

Arbeitsnutzungen

Büroflächen sind an geeigneter Lage geplant. Insbesondere die Lage an den Gleisen eignet sich als Standort für zentral gelegene Arbeitsplätze. Im ganzen Bebauungsplanperimeter sind Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen möglich. Stark störende Betriebe werden nicht zulässig sein. An gut frequentierten und publikumsorientierten Orten auf Fussgänger-ebene sind Nutzungen für Gastrobetriebe, eine Bäckerei, Läden des täglichen Bedarfs vorstellbar.

2.5 ERSCHLIESSUNG, PARKIERUNG, VERSORGUNG

Mobilität generell

Das Areal eignet sich aufgrund seiner ausgezeichneten ÖV-Erschliessungsqualität grundsätzlich für autoarme oder autoreduzierte Wohn- und Arbeitsformen.

Erschliessung MIV

Die Erschliessung der Neubauten (Zu- und Wegfahrten Einstellhallen, Besucherparkplätze, etc.) soll von der Schützenmatt- bzw. Hochdorferstrasse erfolgen, nach Möglichkeit sind Zu- und Wegfahrten zusammenzufassen. Eine Zufahrt von der Bahnhofseite her ist nicht möglich. Für Anlieferungen, Servicefahrten, etc. soll auch die innere gleisparallele Verbindung zur Verfügung stehen, fahrbar von beiden Seiten bis zum Bahnhofplatz Nord. Eine Durchfahrt für den motorisierten Verkehr über diese innere Quartierachse ist aber nicht zulässig.

Parkierung MIV

Abstellplätze für Bewohner und Beschäftigte sind generell in Bauten respektive unterirdisch in Einstellhallen anzubieten. Besucherparkplätze für Wohnnutzungen sind in der Einstellhalle zu erstellen. Aufgrund der zentralen Lage sind gegenüber dem Normbedarf Parkplatz-Reduktionen vorzusehen, gemäss den durch die Gemeinde definierten Rahmenbedingungen



(Reduktionsfaktoren). Kundenparkplätze dürfen als Kurzzeitparkplätze (Kiss & Ride) oder zum Warenumsschlag (Mixed Zone) oberirdisch angeordnet werden und sind zu begrünen.

Die Erstellung der Einstellhalle muss aufgrund unterschiedlicher Realisierungshorizonten der Grundeigentümerschaften in Etappen erfolgen können.

Der Betrieb der Einstellhalle muss in jedem Etappierungsschritt für den gesamten Perimeter sichergestellt sein. Es sind möglichst wenige Zufahrten in Einstellhallen zu planen.

Velostellplätze

Der Bedarf an Veloabstellplätze wird nutzungsspezifisch wie folgt berechnet:

- Bewohner: 1 Abstellplatz pro Zimmer
- Dienstleistungsbetriebe: 1 Abstellplatz pro 100 m² HNF für Beschäftigte, 1.5 Abstellplätze pro 100 m² HNF für Kunden
- Verkaufsgeschäfte: 1 Abstellplatz pro 100 m² HNF für Beschäftigte, 3 Abstellplätze pro 100 m² HNF für Kunden
- Für alle Geschosse werden die Anzahl Abstellplätze für Beschäftigte und Kunden um den Faktor 1.2 erhöht.

Ca. 15 % der Abstellplätze sind als Kurzzeitabstellplätze zu erstellen. Die Kurzzeitabstellplätze sind ebenerdig in der Nähe des Gebäudeeinganges zu erstellen. Sie dürfen nicht in einem abschliessbaren Raum angeordnet werden.

Ca. 85 % der Abstellplätze sind als Langzeitabstellplätze zu erstellen. Davon sind 50 % der Langzeitabstellplätze in einem abschliessbaren, ebenerdig zugänglichen Raum zu erstellen. Die restlichen Abstellplätze können bei guter Anbindung über eine befahrbare Rampe oder durch einen genügend grossen Lift in den Untergeschossen angeordnet werden.

Für die Geometrien der Velo-Parkplätze gilt die VSS-Norm 640 066. Für Velorampen sind die maximalen Gefälle gemäss VSS-Norm 640 238 zu berücksichtigen.

Kinderwagen und fahrzeugähnliche Geräte (FäG)

Die Projektentwicklung hat genügend grosse Gemeinschaftsräume für Kinderwagen, Spielgeräte, fahrzeugähnliche Geräte (FäG) und dergleichen bereitzustellen. Diese sind in der Nähe der Hauszugänge anzuordnen. Pro 100 m² HNF ist 1 m² Nutzfläche vorzusehen.

Veloroute und Velostation

Zwischen den Geleisen und dem neuen Schützenmattquartier muss die Veloroute mitgeplant werden. In der Planung ist diesem Raum zwischen Bahndamm und Schützenmatt aus gestalterischer Sicht besondere Beachtung zu schenken.



Die Verlegung der Veloroute (heute auf Parzelle 3998, Kt. LU) durch das Schützenmattareal ist unter Annahme eines Ausbaus des Bahnhofs Emmenbrücke in die Planung aufzunehmen. Die neue Veloroute 67 (Transit-Velo-Route) wird als Velo-Schnellroute vorgesehen und zwischen den Bahngleisen (Bahndamm) und dem Quartier Schützenmatt ausserhalb der Interessenslinie der SBB zu liegen kommen. Sie muss eine lichte Breite von mind. 3.50 m aufweisen, Kreuzungspunkte mit Fussgängern sind möglichst zu verhindern.

Mittelfristig wird die heutige Bahnhof-Personenunterführung für Velofahrer aufgehoben und durch eine neue Querungsmöglichkeit im Bereich Strassenunterführung Seetalstrasse ersetzt. Die Unterführung bleibt für Personen erhalten.

Im Bereich der Personenunterführung ist eine öffentliche Velostation vorgesehen. Aufgrund erarbeiteter und laufender Planungen (SBB, Gemeinde) und in Abstimmung mit der anstehenden Siedlungsentwicklung wird der zukünftige Bedarf an Veloabstellplätzen im gesamten Gebiet Bahnhof Emmenbrücke ermittelt werden. Im Rahmen des vorliegenden Studienauftrags ist als kommunale Vorgabe ein Bedarf von mindestens 400 Veloabstellplätzen in einer Velostation auf Seite Schützenmattareal (Planungsperimeter) auszuweisen. Die Velostation muss möglichst in der Nähe der bestehenden Personenunterführung erstellt werden.

Inneres Wegnetz

Sämtliche arealinternen Verbindungen sollen möglichst dem Fuss- und Veloverkehr vorbehalten bleiben. Ausnahme bilden insbesondere der Anlieferungsverkehr und die Zufahrt für Rettungsfahrzeuge. Es sind öffentliche Fusswegverbindungen durch das Areal als feinmaschiges und durchlässiges inneres Wegnetz einzuplanen.

Das Oberhofquartier ist mit einer Fusswegverbindung direkt an das Wegsystem im Innern des Planungsgebiets anzubinden. Der Wanderweg ist unter Beachtung der Anschlusspunkte ausserhalb des Perimeters in der Arealplanung zu berücksichtigen.

Ver und Entsorgung

In der Planung des Schützenmattareal ist Platz für folgende Anlagen auszuweisen und es sind die entsprechenden Manövrierräume aufzuzeigen:

- Kehricht: 1 Pressmulde oder 9x UFC
- Karton: 1 Pressmulde
- Grün: 2 Normcontainer mit Unterflurliftsystem
- Papier: Normcontainer mit Unterflurliftsystem



2.6 FREIRÄUME

Generelle Freiraumqualitäten, Stadtklima und Ökologie

Die Aussenräume sind auf die verschiedenen Nutzungsbedürfnisse und auf sozialräumliche Qualitäten auszurichten. Es sollen unterschiedlichen Typologien von Grünräumen und Durchgrünungen gesucht werden, immer unter dem Aspekt einer Vielfalt von Aufenthalts- und Begegnungsräumen mit einem hohen Wiedererkennungswert und mit dem Ziel ökologisch und mikroklimatisch optimale Bedingungen zu schaffen. Die Arealentwicklung soll zu den Themen Schwammstadtprinzip, Durchlüftung, Entsiegelung als Massnahme gegen Erhitzung, Verschattung von Oberflächen, Begrünung von Dächern und Fassaden sowie der Biodiversität Lösungsansätze aufzuzeigen.

Bahnhofplatz Nord»

Der «Bahnhofplatz-Nord» (Arbeitstitel) soll als angemessenes Gegenüber zur Raumabfolge Bahnhof – Bahnhofstrasse – Bahnhofplatz-Süd – Seetalplatz konzipiert werden; es ist davon auszugehen, dass der «wichtigere» Bahnhofplatz auch in Zukunft auf der Südseite beim Bahnhofsgebäude liegen wird. Dennoch besteht am «Bahnhofplatz-Nord» ein grosses Potenzial, einen attraktiven öffentlichen Raum und Treffpunkt mit bahnaffinen, kundenorientierten Verkaufs-, Dienstleistungs- und Gastgewerbenutzungen zu entwickeln.

Der Ankunftsplatz «Bahnhofplatz-Nord» wird die grösste Personenfrequenz im Areal aufweisen, von hier verlaufen bereits heute die Personenströme in alle Richtungen insbesondere in nordöstliche Richtung zum «Emmen-Center» und in die Wohnquartiere Meierhöfli, Oberhof und Herdschwand beziehungsweise via Personenunterführung in Richtung Bahnhofstrasse – Bahnhofplatz – Süd – Seetalplatz.

Der zukünftige Platz soll auf die heutige Lage der Personenunterführung ausgerichtet werden. Der Höhenunterschied zwischen Areal (ca. 435.0 m ü. M.) und Anschlusspunkt Personenunterführung (ca. 433.8 m ü. M.) ist in der Platzgestaltung zu beachten und der behindertengerechte Zugang zum Bahnhof sowie die normkonforme Gestaltung des Platzes sind zu gewährleisten. Der «Bahnhofplatz Nord» ist mit einer attraktiven Freiraumverbindung an den «Schützenmattplatz» anzubinden.

«Schützenmattplatz»

Der «Schützenmatt-Platz» bezeichnet den Übergang zur Schützenmatt- und Hochdorferstrasse und soll als kleiner Quartierplatz den Auftakt des Areals von Nord-Osten her bilden. Grösse und Gestaltung sind projektspezifisch festzulegen, in Abstimmung mit den platzbildenden Fassaden der Neubauten und den vorgesehenen EG-Nutzungen. Der «Schützenmattplatz» ist mit einer attraktiven Freiraumverbindung an den «Bahnhofplatz Nord» anzubinden.



Öffentliche Grünfläche

Innerhalb des Planungsperimeters ist zukünftig eine zusammenhängende, öffentlich nutzbare Grünfläche von ca. 1'000 m² Grösse geplant. Ein grösserer, öffentlicher Park ist jedoch nicht vorgesehen.

Blutbuche

Auf der Liegenschaft Schützenmattstrasse 10 in Emmenbrücke steht eine ca. 50-jährige Blutbuche (*Fagus sylvatica* Atropurpurea). An ihrem Standort ist sie ein prägendes Element und wichtiger Schattenbaum. Sie befindet sich in einer bepflanzten Rabatte, die auf der einen Seite von der Strasse begrenzt wird und auf der Gegenseite in eine Wiese übergeht. Die Blutbuche ist zu erhalten und deren Umfeld soll zukünftig als Begegnungsort aufgewertet werden. Der bestehende Wurzelraum ist in der Arealentwicklung zwingend zu erhalten und nicht zu unterbauen.

Freiräume Bewohnerinnen und Bewohner

Die Planung hat differenzierte öffentliche und halböffentliche Freiräume vorzusehen. Im Erdgeschoss sind in verkehrsabgewandten Bereichen auch private Vorgärten denkbar. Eine Begrünung der peripheren Strassenzüge (Hochdorferstrasse und Schützenmattstrasse) ist kommunale Vorgabe.

Die Spiel- und Freizeitflächen sind grundsätzlich für jede Parzelle resp. Baubereich / Baufeld zu berücksichtigen. Es besteht auch die Möglichkeit, gemeinsame, mehreren Liegenschaften dienende Spiel- und Freizeitanlagen zu erstellen.

Für Wohngebäude sind in gesetzlichem Umfang qualitativ hochstehende, der Wohn- und Aufenthaltsqualität dienende Aussengeschos- und Umgebungsflächen zu erstellen. Es sind Spielangebote und Möblierungen für unterschiedliche Altersgruppen anzubieten. Diese können gemischt oder nach Spielbereichen getrennt voneinander angeboten werden. In Ergänzung zum PBG fordert die Gemeinde Emmen pro Wohnung zusätzliche Flächen für Spielplätze und Freizeitanlagen, abhängig von der Wohnungsgrösse.

2.7 STRASSENÄUMLICHKEIT

Schützenmattstrasse

Die Schützenmattstrasse soll als grüne, ruhige Quartierstrasse konzipiert werden. Der grüne Charakter soll mit locker und in unregelmässigem Abstand gepflanzten Einzelbäumen sowie grünen Gebäude-Vorzonen unterstützt werden und einen sanften Übergang zum Oberhof- und dem Herdschwand-Quartier ermöglichen.



Hochdorferstrasse

Bei der Hochdorferstrasse steht die quartierübergreifende Verbindungsfunktion stärker im Vordergrund, dieser Strassenraum muss zudem den Übergang zur grossmassstäblicheren Bebauung entlang der Seetalstrasse gewährleisten. Eine Baumreihe oder eine einfache Baumallee könnte als Filter zu den benachbarten Nutzungen dienen.

2.8 ETAPPIERUNG UND TRANSFORMATIONSPROZESS

Die etappierte Entwicklung und der Umgang mit bestehenden Bauten und Freiräumen ist eine zentrale Herausforderung, besitzt aber auch ein grosses Potenzial für ein attraktives Quartier Schützenmatt.

Erhaltenswerte und weitere qualitätsvolle Bauten, Freiräume und Freiraumobjekte können in Abhängigkeit von Bebauungsvorschlägen und dem Realisierungsfortschritt lange erhalten bleiben und teilweise auch im Endzustand noch bestehen bleiben. Sie tragen zu einer schrittweisen Entwicklung der neuen Arealidentität bei.

Für erste Bauetappen haben sich die Parzellen im östlichen Abschnitt der Schützenmattstrasse als geeignet herauskristallisiert, sowie die Parzellen im nördlichen Bereich der Hochdorferstrasse. Erste Verdichtungsschritte sind so möglich, ohne die bestehenden Strukturen stark zu tangieren und ohne die mit mehr Planungsunsicherheit behafteten Bereiche an den Geleisen früh herauszufordern. Ebenso kann der bestehende Wohnbau auf der Parzelle der Stockwerkeigentümer über längere Zeit integral bestehen bleiben.

Die Lage und Umsetzung der Veloroute während des Entwicklungs- und Transformationsprozesses ist etappenweise zu klären. In den ersten Etappen, vor dem Ausbau des Bahnhofs Emmenbrücke, dürfte die heutige Linienführung entlang des Gleisfelds auf dem unteren Niveau bestehen bleiben können.

2.9 WIRTSCHAFTLICHKEIT UND NACHHALTIGKEIT

Bereits bei der Konzeption (Volumina, Erschliessungssystem, Statik, Anordnung der Steigzonen, Konstruktion und Gestaltung, Flexibilität, etc.) liegt ein bedeutendes Potential an Sparmöglichkeiten.

Für die Attraktivität des Projekts wirken räumlich-architektonische Qualitäten, eine gute Möblierbarkeit, eine gute Belichtung und Besonnung, Ruhe, Aussicht und Durchsicht, eine differenzierte, wohlgestaltete Umgebung und selbst schwierig fassbare Grössen wie die Atmosphäre in einer Überbauung entscheidend mit. Die Aufgabe, dieses Potential an «Wertvermehrung» auszuschöpfen, gehört zur Herausforderung der laufenden Arealplanung und der weiteren Projektentwicklung.



2.10 WEITERE PLANERISCHE RANDBEDINGUNGEN

Hindernisfreihaltebereich Flugverkehr

Aufgrund der Nähe zum Flugplatz Emmen sind Hochbauten in ihrer Gesamthöhe beschränkt. Gestützt auf das Hochhauskonzept Region Luzern (überarbeitet 2018), worin das Gebiet Schützenmatt im «Ausschlussgebiet Hochhäuser» liegt, sieht auch das städtebauliche Gesamtkonzept aus dem Jahr 2019 für das Gebiet Schützenmatt kein Standort für Hochhäuser vor.

Lärm

Die Grundlagen für den Lärmschutz sind in einem Gutachten erfasst (Grolimund + Partner AG). Massgebende Lärmquelle ist der Eisenbahnlärm. Der Strassenlärm der Schützenmattstrasse und der Hochdorferstrasse ist vernachlässigbar. Die Lärmemissionen der Seetalstrasse liegen unterhalb des Niveaus des Planungssperimeters und sind zusätzlich durch Bestandesbauten abgeschirmt. Die Anforderungen an den Lärmschutz richten sich nach 31 Lärmschutz-Verordnung (Baubewilligungen in lärmbelasteten Gebieten) sowie des USG. Entsprechend sind die Immissionsgrenzwerte massgebend.

Gemäss rechtsgültigem Zonenplan der Gemeinde Emmen befindet sich das Planungsgebiet «Schützenmatt» in der Empfindlichkeitsstufe ES III (Mischzone). Im Sinne von Art. 3 RPG sind Wohngebiete durch einen besseren Lärmschutz zu sichern (Vorsorgeprinzip).

Gemäss der erfolgten Lärmermittlung werden die massgebenden Grenzwerte der ES III für alle Geschosse im gesamten Planungssperimeter eingehalten. Auch die strengeren IGW von ES II (dito Planungswert ES III) sind im gesamten Gebiet eingehalten.

Die Situation bietet aufgrund der Exposition lärmtechnisch grosses Potential: Die Bahnlinie befindet sich im Südwesten und ist tagsüber eine wenig störende Lärmquelle. Wird gewissen Optimierungen bei den Bauten direkt entlang der Bahn Rechnung getragen (mind. 1 von der Bahnlinie abgewandtes Schlafzimmer, da bei Zugdurchfahrten hohe Pegelspitzen entstehen, die zu Aufwachreaktionen führen können; akustisch optimierte Aussenräume) kann ein sehr hoher Wohnkomfort erzielt werden. Da Lärm auch unterhalb der Grenzwerte als störend empfunden wird, empfiehlt es sich, dies guten Voraussetzungen zu nutzen.

Störfall

Das Gebiet «Schützenmatt» ist von einem möglichen Störfall auf den Kantonsstrassen Gerliswilstrasse und Seetalstrasse peripher betroffen (Konsultationsbereich siehe «Technische Gefahren» des Kantons, geoportal.lu.ch). Das Hauptgefahrenbild ist grundsätzlich der Benzinlachenbrand. Nebst den Gemeindestrassen (Schützenmattstrasse und Hochdorferstrasse) ist auch die Bahnlinie nicht-störfallrelevant.



NIS-Strahlen

Die Auswirkungen von nicht-ionisierender Strahlung aufgrund der SBB-Infrastrukturen auf die Bebauung und die Arealnutzung sind phasengerecht zu beachten. Angaben zu möglichen Strahlenwerten werden im Zuge des Ausbaus des Bahnhofs Emmenbrücke zu berücksichtigen sein. Die SBB erstellen als Planungsgrundlagen und Vorgabe für die Arealentwicklung Schützenmatt eine projektspezifische NIS-Ermittlung, dies im Zuge eines Ausbaus des (zukünftig möglichen) Bahnhofs Emmenbrücke. Im weiteren Planungsprozess für die Arealentwicklung sind die Anforderungen gemäss NIS-Verordnung (NISV) bzw. Gutachten zu berücksichtigen.

Grundwasser

Im Planungssperimeter gibt es Grundwasservorkommen mit unterschiedlicher Mächtigkeit. Das Gebiet ist dem Grundwasserschutzbereich A_u zugewiesen. Aufgrund der zu erwartenden Geologie des Baugrunds kann die Erstellung eines zweiten Untergeschosses hinsichtlich dem zulässigen Widerstand der Grundwasserströme in unterschiedlichem Ausmass als problematisch erachtet werden.

Energie

Das Areal «Schützenmatt» liegt bereits im Versorgungsgebiet des «Fernwärmenetz Emmen-Luzern» und weist peripher entlang der Hochdorfstrasse und dem heutigen Veloweg verlegte Fernwärmeleitungen auf. Zudem befindet sich das Gebiet im Eignungsgebiet «Erdwärme».



3. VERFAHREN

3.1 AUFTRAGGEBERIN

Brun AG
Emmenweidstrasse 58 A
6021 Emmenbrücke
vertreten durch Reto Brun, Adrian Brun

3.2 VERFAHRENSBEGLEITUNG

ZEITRAUM Planungen AG
Hirschmattstrasse 25
6003 Luzern
vertreten durch: Daniel Stalder (PL), Vinh Ly

3.3 VERFAHRENSART

Das Verfahren untersteht nicht dem öffentlichen Beschaffungswesen. Zur Evaluation eines idealen Entwicklungsvorschlags wurde ein **einstufiger Studienauftrag auf Einladung mit einer Zwischenpräsentation und einer Schlusspräsentation** durchgeführt.

Massgebend für die Durchführung des Verfahrens sind die Ordnung SIA 143 für Architektur- und Ingenieurstudienaufträge (Ausgabe 2009), das Programm zum Studienauftrag, die Fragenbeantwortung, das Protokoll zur Zwischenbesprechung sowie der Schlussbericht. Das Verfahren weicht mit dem Ausschluss von Entschädigungsansprüchen gemäss Art. 27 der Ordnung SIA 143 (Ausgabe 2009) von der Ordnung SIA 143 (Ausgabe 2009) ab.

Das Urheberrecht verbleibt in Übereinstimmung mit Art. 26 der Ordnung SIA 143 (Ausgabe 2009) bei den Projektverfassenden.

3.4 TEILNEHMENDE

Für den Studienauftrag wurden fünf Planungsteams aus den Fachdisziplinen Architektur und Städtebau unter Beizug eines Landschaftsarchitekten beauftragt.



Folgende Teams hatten für eine Teilnahme am Verfahren zugesagt (in alphabetischer Reihenfolge):

1. Enzmann Fischer Architekten ETH SIA BSA, Zürich
Köpfler Partner Landschaftsarchitekten BSLA, Luzern
2. Fischer Architekten, Zürich
Johannes Heine, Landschaftsarchitekt FH BSLA Zürich
3. Graber und Steiger Architekten, Luzern
mavo Landschaften, Zürich
4. Lussi + Partner Architekten, Luzern
Vetschpartner Landschaftsarchitekten, Zürich
5. Lütolf und Scheuner Architekten, Luzern
Maurus Schifferli Landschaftsarchitekt, Bern

3.5 VERBINDLICHKEIT UND RECHTSSCHUTZ

Mit der Teilnahme am Studienauftrag und der Einreichung der Studienbeiträge anerkannten die Teilnehmenden ausdrücklich die im Programm festgehaltenen Bedingungen, die Abläufe und das Verfahren sowie den Entscheid des Beurteilungsgremiums in Ermessensfragen. Es ist ausschliesslich Schweizerisches Recht anwendbar. Zuständig sind die ordentlichen Gerichte. Gerichtsstand ist Emmen.

3.6 AUFTRAG UND WEITERBEARBEITUNG

Richtprojekt zum Bebauungsplan

Nach Abschluss des Studienauftragsverfahrens ist die Projektstudie durch die Architekten und die Landschaftsarchitekten zu präzisieren und zu einem Richtprojekt über den gesamten Planungsperimeter (Projekt- und Ideenperimeter) auszuarbeiten. Das Richtprojekt dient als Grundlage für den Bebauungsplan.

Projektierung und Realisierung

Die Auftraggeberin prüft nach Abschluss des Studienauftrags und nach der Genehmigung des Bebauungsplans verschiedene Realisierungsmodelle. Das Verfahren sieht die Möglichkeit vor, die Weiterbearbeitung und Realisierung auch in mehreren baulichen Losen zu



vergeben. Die Beauftragung richtet sich an die zur Weiterbearbeitung empfohlenen Architekturbüros und das Büro für Landschaftsarchitektur.

Für weitere von den Architekten beigezogene Fachplaner (Bau- und Fachingenieure) und Spezialisten gilt kein Beauftragungsanspruch. Diese werden im Anschluss an den Studienauftrag in Absprache zwischen Architekten und Bauherrschaften vereinbart oder in einem separaten Ausschreibungsverfahren evaluiert.

3.7 VERÖFFENTLICHUNG

Die Veröffentlichung und eine öffentliche Vorstellung der Arbeiten ist nach Abschluss der Richtprojektierung geplant.

Vorgängig werden alle Teams zu einer Präsentation der Arbeiten unter Anwesenheit von Vertretern der Fachgremien und der Auftraggeberschaften eingeladen.

3.8 BEURTEILUNGSGREMIUM

Das für die Beurteilung der eingereichten Projektstudien eingesetzte Beurteilungsgremium setzte sich aus den folgenden Mitgliedern zusammen:

Fachgremium (mit Stimmrecht):

- Christian Hönger, Architekt ETH SIA BSA (Vorsitz)
- Elisabeth Blum, Dr. sc. dipl. Architektin ETH
- Sabrina Contratto, Architektin ETH SIA, Zürich
- Pierre Feddersen, Städteplaner / Architekt ETH SIA FSU, Zürich
- Monika Schenk, Landschaftsarchitektin MLA BSLA
- Dominik Bueckers, Architekt / Urban Design SIA (Ersatz-Stimmrecht)

Sachgremium (mit Stimmrecht):

- Reto Brun, Brun AG / Grundeigentümerschaft
- Franz Dahinden, Grundeigentümerschaft Pensionskasse Brun
- Enzo Gemperli, Gemeinde / Stadtbildkommission Emmen
- Lirim Kadriu, Grundeigentümer
- Adrian Brun, Brun AG / Grundeigentümerschaft (Ersatz-Stimmrecht)
- Christine Bopp, Leiterin Bereich Planung Gemeinde Emmen (Ersatz-Stimmrecht)

**Experten** (ohne Stimmrecht):

- David Wyss, Raumplaner Gemeinde Emmen
- Bernhard Kuhn, Tiefbau und Werke Emmen
- Han van de Wetering, Dipl. Ing. TU Städtebau, Zürich
- Robert Schuler, Vertretung SBB Infrastruktur
- Stephanie Conrad, Lärmschutzexpertin Grolimund Partner Aarau
- Christoph Zurflüh, Gebietsmanager LuzernNord

Verfahrensbegleitung:

- Daniel Stalder, ZEITRAUM Planungen AG
- Vinh Ly, ZEITRAUM Planungen AG

3.9 ABLAUF UND TERMINE

An der Startveranstaltung vom 7. Juli 2022 in Emmenbrücke erläuterten einzelne Vertreter des Beurteilungsgremiums und der Auftraggeberin den Planungsteams die Aufgabenstellung, Zielsetzung und Rahmenbedingungen zum Studienauftrag. Die Veranstaltung wurde durch eine gemeinsame Begehung des Planungsgebiets abgeschlossen. Es wurde eine Fragerunde durchgeführt. Die eingegangenen Fragen der ersten Runde wurden am 19. August 2022 schriftlich beantwortet.

Die Teams präsentierten dem Beurteilungsgremium ihre Analysen und Konzeptansätze in der Zwischenbesprechung vom 7. November 2022. Die einzelnen Beiträge wurden dem Beurteilungsgremium in Abwesenheit der weiteren Teilnehmenden präsentiert. Die Empfehlungen zur Weiterarbeit wurden protokollarisch festgehalten und unterschieden in allgemeine Erkenntnisse und projektspezifische Hinweise pro Team.

Die Abgabe der Projektstudien erfolgte bis am 24. Februar 2023 für die Planunterlagen bzw. am 10. März 2023 für die Modelle. Das zum Studienauftrag eingeladene Team Lütolf und Scheuner, Luzern mit Maurus Schifferli Landschaftsarchitekt, Bern, hatte sich nach der Zwischenbesprechung vom Verfahren zurückgezogen und für die Schlussabgabe keinen Beitrag mehr eingereicht. Die eingereichten Studienbeiträge wurden vorgeprüft. Die Ergebnisse lagen dem Beurteilungsgremium für die Schlusspräsentation und die Schlussbeurteilung vor. Diese fanden am 14. und 22. März 2023 in Emmenbrücke statt. Die Teams hatten Gelegenheit, ihre Projekte in einer Präsentation mündlich vorzustellen. Im Anschluss bestand die Möglichkeit für Fragen des Beurteilungsgremiums und eine wertungsfreie Diskussion. Die Präsentationen erfolgten in dieser Reihenfolge:

1. Lussi + Partner Architekten, Luzern / Vetschpartner Landschaftsarchitekten, Zürich
2. Enzmann Fischer Architekten, Zürich / Köpfl Partner Landschaftsarchitekten, Luzern
3. Graber und Steiger Architekten, Luzern / mavo Landschaften, Zürich
4. Fischer Architekten, Zürich / BÖE studie, Zürich



4. BEURTEILUNG

4.1 ERGEBNISSE DER VORPRÜFUNG

Die eingereichten Projektstudien wurden durch die Verfahrensleitung, beigezogene Experten sowie die Abteilung Hochbau der Gemeinde Emmen in einer formellen und inhaltlichen Vorprüfung auf die Einhaltung der Termine und auf ihre Vollständigkeit sowie die Einhaltung der Vorgaben gemäss Programm, der Fragerunde sowie der Protokolle der Zwischenbesprechung hin geprüft. Weiter wurden die Planungs- und Projektkennwerte gegenübergestellt.

Die Ergebnisse der Vorprüfung wurden in einem schriftlichen und wertungsfreien Bericht dokumentiert. Vor der Beurteilung der Studienbeiträge wurde dem Beurteilungsgremium das Ergebnis der Vorprüfung vorgestellt. Das Beurteilungsgremium nahm von den Vorprüfungsergebnissen Kenntnis und beurteilte anschliessend alle eingereichten Studienbeiträge gemäss den Beurteilungskriterien.

4.2 BEURTEILUNGSKRITERIEN

Das Beurteilungsgremium beurteilte die Studienbeiträge im Hinblick auf die Erfüllung der Zielsetzungen bzw. bezüglich der folgenden Beurteilungskriterien. Die Reihenfolge enthält keine Wertung, die Beurteilungskriterien wurden vom Beurteilungsgremium in einer Gesamtwertung angewendet:

Städtebau, Architektur und Freiraum, Gesellschaft

- Städtebauliches Konzept mit Einordnung in die Umgebung, Quartierverträglichkeit und Massstäblichkeit der Gesamtlösung
- Erfüllung der städtebaulichen Grundprinzipien aus der Entwicklungsstudie
- Übergänge und Vernetzung zwischen Umfeld (Strassen- und Quartierräume, Bahnhof / SBB, Freiraum und Innenraum), effiziente Erschliessungslösungen
- Architektur, Identität und Ausstrahlung und formale Qualität der Bauten und Anlagen, Raumstruktur und räumliche Wirkung der Nutzungseinheiten
- Qualitätsvolle Erdgeschossnutzungen und hochwertige Aussenräume
- Qualität und Nutzbarkeit der öffentlichen und privaten Aussenräume
- Nutzungsvielfalt, Alltagstauglichkeit, Begegnungs- und Aufenthaltsqualität sowie Atmosphäre der Freiräume
- Effektive Lösungen für die Anforderungen an Stadtklima, Mikroklima, Ökologie, Lärmschutz und dgl.



- Schlüssiges Transformationskonzept und Qualität der Schnittstellen und Etappierungsschritte

Funktionalität und Marktfähigkeit der Wohnungen und Gewerbenutzungen

- Innovative Wohnungen mit hoher Wohnqualität, die den spezifischen Wohnbedürfnissen der Bewohnenden gerecht werden
- Grundrissqualität und Gebrauchswert der Wohnungen und Gewerbenutzungen
- Erfüllung Zielwerte von Wohnungsmix und Wohnungsgrössen (Raumprogramm)
- Qualität und Nutzbarkeit der privaten und öffentlichen Aussenräume
- Raumklima und thermisches Wohlbefinden, Qualitäten bezüglich Lärm, Luft und Belichtung

Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit

- Aspekte der Nachhaltigkeit wie effiziente Flächennutzung und räumliche Nutzungsflexibilität und -qualität, Ökobilanz von Rohstoffen, Einsatz regional verfügbarer Rohstoffe, erneuerbare Energieträger und Ressourceneffizienz
- Effizientes Tragwerk-Schachtkonzept
- Wirtschaftliche Baurealisation und Baukosten

4.3 ALLGEMEINE ERKENNTNISSE DER BEURTEILUNG

Der Studienauftrag hat zu einer wertvollen und vertieften Auseinandersetzung mit dem Areal Schützenmatt geführt.

Die Erkenntnisse aus der Zwischenbesprechung und der Schlussbesprechung haben einen anregenden Diskurs ermöglicht und ein differenziertes Bild erlaubt, wie an dieser zentralen Lage der Gemeinde Emmen mit hoher städtebaulicher Qualität weitergebaut werden kann. Über die einzelnen Beiträge hinweg können zusammenfassend nachfolgende konzeptionelle Charakteristiken festgehalten werden:

Auf den ersten Blick unterlegen einzelne Planungen den Bauten eine durchgängig grüne parkartige Unterlage (Lussi + Partner / Vetschpartner, Graber Steiger / Mavo). Entweder entzieht sich deren Bebauungsstruktur bewusst dem umgebenden Kontext (Graber & Steiger / Mavo) und bilden sozusagen eine Insel am Gleis oder die Struktur bezieht sich explizit auf die Viscosistadt ennet den Gleisen (Lussi + Partner / Vetschpartner). Bei dieser Konzeption erfolgt die Zonierung über freiräumliche Massnahmen (Beläge, Bepflanzungen etc.). Im Grundriss schlagen sie alle orthogonale Baukörper vor, die entlang der Ränder tanzen (Graber Steiger / Mavo) oder ausgehend vom Geleisefeld sich in eine orthogonale Bebauungsstruktur einbinden (Lussi + Partner / Vetschpartner). Sozusagen in den mehr oder weniger breiten Fugen zwischen den Baukörpern gelangt man in eine zentrale vegetative Mitte.

Zwei Projekte folgen, mit Abweichungen, der Entwicklungsstudie und bilden mehrkammerige Freiräume (Enzmann Fischer / Köpfl, Fischer / BÖE), welche über mehr oder weniger polygonale Baukörper (geknickte Zeilen, Fünfecke etc.) definiert werden. Ihre Positionierungen bilden zugängliche Lücken oder Torsituationen bei der Unterführung oder am Schützenmattplatz.

Bei der Veloschnellroute folgen die Studien der Entflechtung vom Ausgang der Unterführung und der Veloschnellroute in unterschiedlichen Varianten. Es wird die Variante der Erweiterung Bahndamm (Fischer / BÖE, Graber & Steiger / Mavo) oder ein separater Steg auf der Höhe des Bahndamms (Enzmann & Fischer / Köpfl) vorgeschlagen. Andererseits schlägt ein Team (Lussi + Partner / Vetschpartner) eine Koexistenz auf Niveau des Areal vor.

Folgende Erkenntnisse haben sich aufgrund der Schlussbeurteilung ergeben:

- Trotz der zentralen Lage liegt das Gebiet Schützenmatt «ennet den Gleisen». Das Potential zur Vermietung von durchgängigen Gewerbe- und Verkaufsräumen im Erdgeschoss ist beschränkt. Aus Gründen der Vermarktung ist deren Fläche zu limitieren und es sind vorwiegend Wohnnutzungen anzubieten, oder es ist zumindest die zukünftige Nutzungseinnistung flexibel zu halten. Wie in anderen sich entwickelnden Arealen werden sich die Nutzungen langfristig sinnstiftend einnisten und können nicht heute alle determiniert werden.
- Vor allem aus dem oben genannten Grund, dass nur geringe Flächen an Gewerbe- und Verkaufsräume nachgefragt sind, und damit die Erdgeschosse nicht genügend belebt werden können, zeigt es sich, dass die Entwicklungsstudie als Diagramm der Verbindungsachsen nachvollziehbar bleibt, als Bebauungsstruktur aber nicht per se überzeugen kann. Dazu stellt sich die Frage, ob innerhalb des begrenzten Perimeters überhaupt räumlich definierte städtische Strassenräume, wie die Velo- und Fussgänger Verbindung parallel zu den Gleisen oder zwischen Bahnhofunterführung und Schützenmattplatz, formuliert werden können oder ob sie sofern vorgeschlagen von Strassenzügen zu länglichen Freiräumen umgedeutet werden müssen.
- Zusätzlich stellt sich die Frage, ob angesichts des periurbanen Kontextes überhaupt ein Platz (Bahnhofplatz), zusätzlich sogar noch als städtebauliche Torsituation, formuliert werden kann.
- Im Programm wurde darauf hingewiesen, dass die Auftragsvergabe in mehreren Losen erfolgen kann, was schon die Aufteilung in einen Projekt- und einen Ideenperimeter impliziert. Zusammen mit den noch nicht absehbaren Etappierungsschritten handelt es sich beim beabsichtigten Bebauungsplan um eine «Planung» und nicht um ein «Projekt». Es ist somit mehr eine robuste Strategie mit hoher Nutzungsflexibilität und möglichen verschiedenen Autorenschaften als eine homogene Architektur von einer einzigen Verfasserschaft nachgefragt, was im Kontext des architektonisch heterogenen Bestandes mit verschiedensten Architekturen zusätzlich Sinn macht. Sämtliche Verfasser haben den Sachverhalt der offenen Verfasserschaft mündlich zwar bestätigt, aber in den Visualisierungen nicht oder eher ansatzweise (Lussi + Partner / Vetschpartner) thematisiert.



- Es stellt sich die Frage, was den zukünftigen Charakter des Areals Schützenmatt ausmacht: Wird der bestehende Charakter weitergeführt oder weist ein neuer Geist in eine andere Richtung? Wie kann das bestehende Areal sich über Jahre hinweg allmählich selbstverständlich transformieren? Die Gesamtjury sieht eine grosse Chance im Bekenntnis zu einer nachhaltigen Mobilität, atmosphärischer Dichte im Freiraum, Flexibilität und Vielfältigkeit in der Bebauung und Nutzung, nachhaltiger Erstellung und ökonomischem Betrieb: Schützenmatt als Aufbruch eines lustvollen Wohnens und Arbeitens und als beheimatenden Aufenthaltsort für ganz Emmen am Gleis.

4.4 SCHLUSSBEURTEILUNG UND EMPFEHLUNG

Aufgrund der gewonnenen allgemeinen Erkenntnisse und der Diskussion auf der Grundlage der festgelegten Beurteilungskriterien wurden die einzelnen Studienbeiträge bewertet. In mehreren Beurteilungsrundgängen wurden die Beiträge diskutiert und erörtert. Im Rahmen der Lesungen der Projektbeschreibungen wurde die Beurteilung der Beiträge verifiziert. Das Beurteilungsgremium konnte sich damit intensiv mit den vier Beiträgen auseinandersetzen und eine breite Diskussion über die ortsbaulichen Ansätze führen.

Das Beurteilungsgremium empfiehlt aufgrund der Gesamtbewertung der definierten Beurteilungskriterien die Projektstudie (Nr. 4) von **Fischer Architekten, BÖE Studio und alb-projekte, Zürich** mehrheitlich zur Weiterbearbeitung.

Die vorgeschlagene Lösung definiert mit seinem naheliegenden städtebaulichen Konzept das Gebiet Schützenmatt überzeugend, ordnet es gekonnt und bindet es in den Kontext ein. Das Projekt erarbeitet Rahmenbedingungen, welche städtebaulich und architektonisch sowie wirtschaftlich, ökologisch und gesellschaftlich nachhaltig einen grossen Mehrwert für den Ort zu leisten vermag. Gleichzeitig lässt es auch ausreichend Flexibilität zu, um innerhalb eines Gesamtkonzepts einer zeitlich gestaffelten Planung und Realisierung Rechnung tragen zu können.

4.5 EMPFEHLUNG ZUR WEITERBEARBEITUNG

Die zur Weiterbearbeitung empfohlene Studie soll als Grundlage für den Bebauungsplan zum Richtprojekt weiterentwickelt werden. Das Beurteilungsgremium stellte fest, dass die zur Weiterbearbeitung empfohlene Projektstudie in verschiedenen Aspekten überarbeitet werden muss:

1. Die Etappierungsschritte sind zu präzisieren. Jede gebaute Etappe muss in sich funktionieren, alle planungs- und baurechtlichen Anforderungen sind dabei zu erfüllen, und die jeweiligen Lösungsvorschläge müssen für jede einzelne Etappe atmosphärisch

stimmig sein. Es ist aufzuzeigen, wie eine hohe Flexibilität aller Entwicklungsschritte erreicht wird. Die für erste Etappe vorgeschlagene Parkierung im 2. Untergeschoss ist zu überprüfen.

2. Die vorgeschlagene bauliche Volumetrie und Körnung entlang der Bahn ist unter Beachtung des angrenzenden Freiraums (Korso) und der Veloroute zu überarbeiten. Es ist zu prüfen, wie die Verwebung mit dem Schützenmatt-Quartier gestärkt werden kann.
3. Die Nachfrage an gewerblichen Flächen ist schwierig zu prognostizieren. Entlang des Korso sind in den unteren Geschossen gewerbliche Nutzungen vorgesehen, diese Grundidee des mit Gewerbe belebten Korso ist kritisch zu überprüfen.
4. Es ist aufzuzeigen, wie die Baubereiche für die gewählte polygonale und artikulierte Architektursprache bezüglich ihrer Beständigkeit über den langen Entwicklungsprozess langfristig die nötige Flexibilität sicherstellen können. Im Sinne einer Strategie sind Prinzipien der Raumbildung oder Gestaltungsrichtlinien aufzuzeigen.
5. Wohn-Nutzungen in den untersten Geschossen wie gegenüber der Schützenmattstrasse und der Hochdorferstrasse sind hinsichtlich der Einsehbarkeit in diese Wohnungen zu überprüfen, die Privatheit ist für Bewohnende in jedem Fall zu gewährleisten. Wechselwirkungen zwischen Nutzung, Grundrissanordnung und angrenzendem Freiraum sind zu berücksichtigen.
6. Der Freiraum des begrünten Hofes ist bezüglich seiner Zonierung, seiner Atmosphäre und Charakteristik sowie im Bereich der Übergänge/Konfliktzonen zwischen privaten und öffentlichen Bereichen zu präzisieren.
7. Der Bahnhofplatz ist in seinem dargestellten Charakter stark versiegelt und lässt insbesondere mit Blick auf das Stadtklima und die Aufenthaltsqualität Qualitäten vermissen. In der Überarbeitung sollten diese Qualitäten des Platzraums definiert werden. Dem versprochenen Prinzip der Schwammstadt ist in der weiteren Bearbeitung noch stärker Rechnung zu tragen.
8. Die Durchwegung für Fussgänger und Velofahrer ist zu schärfen, die Erschliessung des Velokellers mit den öffentlichen Veloabstellplätzen ist zu überarbeiten.

Das Beurteilungsgremium stellt fest, dass die oben genannten Punkte bearbeitet werden können und mit der Überarbeitung eine gute Projektstudie als Grundlage für den vorgesehenen Bebauungsplan vorliegen wird.



4.1 ABSCHLIESSENDER DANK

Die Brun AG als Veranstalterin sowie alle involvierten Grundeigentümerschaften, das Beurteilungsgremium, die Experten und die Verfahrensleitung bedanken sich bei den Teilnehmenden für die eingereichten Studienbeiträge und die detaillierte Bearbeitung der Aufgabe. Die Projektstudien zeigen eine grosse Vielfalt an Lösungsvorschlägen auf. Dank den unterschiedlichen Beiträgen konnte im Beurteilungsprozess eine für die Grundeigentümerschaften und für die Gemeinde Emmen nachhaltige Strategie für die Entwicklung des Areals Schützenmatt evaluiert werden.



5. GENEHMIGUNG

Vom Beurteilungsgremium genehmigt
27. April 2023

Christian Hönger

Elisabeth Blum

Sabrina Contratto

Pierre Feddersen

Monika Schenk

Dominik Bueckers

Reto Brun

Franz Dahinden

Enzo Gemperli

Lirim Kadriu

Adrian Brun

Christine Bopp



6. PROJEKTDOKUMENTATION

FISCHER ARCHITEKTEN / BÖE STUDIO

Empfehlung zur Weiterbearbeitung

Fischer Architekten AG, Zürich

BÖE GmbH, Zürich

albprojekte GmbH, Zürich

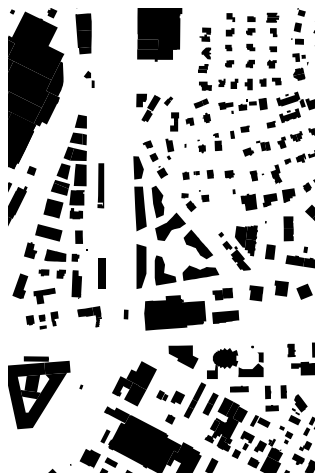


Das Gleichgewichtsprinzip von Figur und Grund wird nicht formal, aber thematisch – im Schwarzplan und in Skizzen erkennbar – in Anlehnung an die Entwicklungsstudie schlüssig aus der Zwischenbesprechung weiterverfolgt. Die pulsierenden Freiräume - mit Platz, Hauptachse, Stadtgarten und Ankunftsorten - und die Bauten werden hierarchisiert, stärker differenziert, stimmig proportioniert und charakterisiert und in deren Anzahl reduziert. Die Kanten des Perimeters sind aussen grenzgenau geschnitten, im Inneren weisen sie eine leicht geknickte (Korso) oder fraktale Oberfläche (Stadtgarten) auf.

Die Vermittlung der soziologischen Aspekte und menschlichen Perspektive wirkt bereichernd und lebendig. Die Etappierung mit der Etappe 1 mit der Tiefgarage an der Ostecke (Schützenmattplatz) und die nachfolgenden Etappen sind einleuchtend und zweckmässig. Die ortsbelebende Buvette ist faszinierend, sie könnte gerne möglichst früh gestellt werden.

Der Vorschlag zeigt eine städtebauliche Konzeption, bei der die Verbindung Richtung Emmen Center zu einer Art grünen Quartierverbindung wird, während eine städtisch belebte Achse in zweiter Reihe parallel zu den Geleisen, der sogenannte Korso, verläuft. Die Veloroute wird direkt vor der Südwest-Fassade der gleisseitigen Bebauung durchgeführt. Damit wird sie zwar vom Fussverkehr entflechtet, erscheint aber räumlich beengt und im Sommer sehr der Hitze ausgesetzt. Hier würde man sich auch einen aktiveren Dialog mit den Gebäudefassaden wünschen.

Ein sehr städtisch anmutender Bahnhofplatz bildet den Auftakt auf der nördlichen Bahnhofseite. Der Bahndamm bildet die eine Platzfassade, in welche der Zugang zur



Personenunterführung direkt einmündet. Um nicht als Schlund zu wirken, müsste dieser sicher besonders sorgfältig in die Topografie eingebettet und mit einer architektonischen Präsenz gestaltet werden. Der Platz wird entgegen dem Prinzip «Schwammstadt» als grosse, versiegelte Fläche gezeichnet und sollte, insbesondere da nicht unterbaut, viel grüner und mit Bäumen bepflanzt ausgebildet werden. Rund um den Platz sind belebende Erdgeschossnutzungen vorgesehen, was an diesem prominent positionierten Ort angemessen ist. Die Idee, bereits in einer frühen Phase beispielsweise mit einer Buvette, eventuell kombiniert mit anderen Angeboten, einen öffentlichen Charakter einzuspielen und die Nutzungen mindestens über die ersten Phasen aktiv zu kuratieren, überzeugt.

Der Korso wirkt sehr hart, er könnte gerade an diesem Ort verfremdet werden, weniger städtisch, dafür üppig grün. Östlich der relativ hohen Bauten an den Geleisen gelegen, liegt die Gasse allerdings häufig im Schatten. Dies dürfte die Attraktivität in diesem doch recht engen Stadtraum schmälern.

Bewegt man sich weiter ins Quartier, werden wohnaffine Nutzungen wie eine Kindertagesstätte und Wohnungen im Erdgeschoss oder Hochparterre vorgeschlagen. Zwei kleinere Plätze an der Schützenmattstrasse beziehungsweise an der Ecke Schützenmatt- und Hochdorferstrasse markieren die öffentlichen Durchwegungen und bieten kleinere Aufenthaltsnischen oder Vorzonen für mögliche öffentliche Erdgeschossnutzungen. Entlang der beiden Strassenräume sorgen Vorgärten und Baumreihen mit einigen Längsparkfeldern für die nötige Distanz zur Strasse, so dass hier auch Wohnen denkbar ist.

Die Nutzungsbelegung ist mit der Kindertagesstätte, Alterswohnen, Mehrgenerationenwohnen stimulierend formuliert, umgekehrt aber schon recht determiniert. Die Ansiedelung von Gewerbe und Büros am Korso ist naheliegend, als «Strassenraum» aber kaum anders beispielbar bei Nichtvermietbarkeit. Die Wohntypologien ermöglichen mittels Volumeneinschnürungen das Durchwohnen, die orthogonalen Nacht- und polygonalen Tagesbereichen sind gut entwickelt.

Die kaskadenförmige Höhenstaffelung vom Gleis zur Kreuzung Schützenmattstrasse und zur Hochdorferstrasse ohne zusätzlichen dortigen Höhenakzent hinunter wirkt selbstverständlich und natürlich. Die Staffelung der Gebäude bricht die Massstäblichkeit der Volumen wohlthuend. Die gleiche Massnahme zur Nordwestecke wäre wohlthuend, um die Länge der Gleisfeldfassade abzustufen und sich in die dortigen kleinmasstäblichen Häuser einzubinden.

Die Bauten werden im Grundriss vom Bahnhof weg verständlich weniger städtisch und polygonaler. Der Anschlag am Bahndamm erzeugt eine lange geschlossene Gleisfeldwand mit durchgängig geschnittener Gleisfeldfassade, einzig unterbrochen mit dem Tor des Platzes. Mit nahezu symmetrischen, beidseitigen Erhöhungen und zusätzlichen Auskragungen ergibt sich ein irritierendes torartiges Schnittprofil, das wirkt zu grossstädtisch.



Der innere Grünraum entlang der öffentlichen Wegverbindung Richtung Emmen Center wird als baumbestandener, parkartiger Hof ausgestaltet. Die Bepflanzung soll im Stil eines Plenterwaldes unterschiedliche Alters- und Höhenstufen von Gehölzen mit Krautschicht und unregelmässigen Mulden zugunsten der Retentions- und Versickerungsfähigkeit umfassen. So stimmungsvoll dieses Bild ist, scheint der Platz dafür zu beschränkt, dazu wird die Nutzbarkeit eingeschränkt. Trotzdem kann man sich den Raum atmosphärisch ansprechend vorstellen. Insgesamt erscheint der Grünraum aber als halbprivater Ort für die angrenzenden Wohnungen. Die Nähe von öffentlicher Nutzbarkeit und Durchgängigkeit mit den angrenzenden Wohnungen im Erdgeschoss wird so nicht ganz konfliktfrei sein, insbesondere, da der öffentliche Charakter mit der längerfristigen Entwicklung des Stadtteils zunehmen wird. Hier muss in der Weiterbearbeitung mit einer geeigneten räumlichen Gliederung im Zusammenspiel mit den Erdgeschossen die verlangte öffentliche Nutzbarkeit der Grünfläche sichergestellt werden.

Die vorgeschlagene Architektursprache mit massiver Sockelausbildung und verputzten Obergeschossen bindet das Areal selbstverständlich in den mehrheitlich mineralischen Kontext des Herdswandquartiers ein. Bei den Begrenzungsfassaden des Stadtgartens und bei der Fassadenfront an den Geleisen stellt sich die Frage, ob die vorgetragene, weit ausformulierte Architektursprache für die Raumbildung nicht zwingend ist und wie verschiedene Autorenschaften letztere nicht gefährden.

Die Entflechtung der Schnellveloroute vom Langsamverkehr mit ihrer Lage auf Bahndammhöhe funktioniert. Die effiziente Velostation liegt sehr zentral und zweigt von der Unterführung und von der Südecke ab, wo eine Rampe fehlt. Es stellen sich Fragen nach der wirklichen Benutzung und nach dem Sicherheitsgefühl. Die Lage der Tiefgarage in der ersten Etappe liegt gut. Deren Bodenplatte liegt vermutlich im Grundwasser und muss bezüglich Bewilligungsfähigkeit überprüft werden.

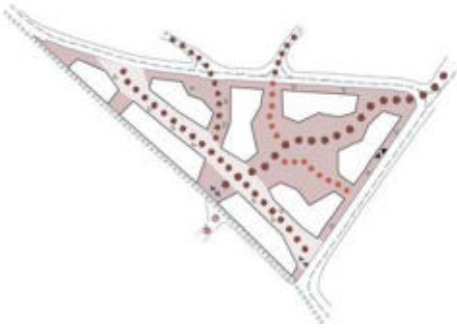
Die vorgeschlagenen Massnahmen zur Nachhaltigkeit wie die soziale Kuratierung, das Prinzip der Schwammstadt, die Stromerzeugung über PV auf den höheren Dachflächen und an den Fassaden des Gleisfeldes und die Energieversorgung mit erneuerbaren Energien zusammen mit dem Zertifizierungsziel SNBS Gold sind aktuell angemessen und versprechen günstige Betriebskosten. Die Vorschläge der homogenen Aussenwände und der Holzverbunddecken sind inspirierend, wirken selbstverständlich und widersetzen sich im Ausdruck dem Zeitgeist.

Der Beitrag liegt mit seiner Geschossfläche von ungefähr 36'000 Quadratmetern im Mittelfeld, bei den Wohnungen im oberen Bereich der Beiträge. Die kompakte und einfache Bauweise der Gebäude verspricht wirtschaftliche Erstellungskosten.

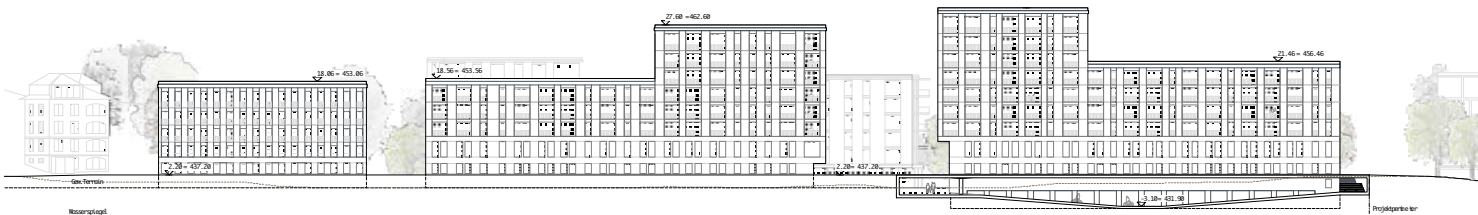
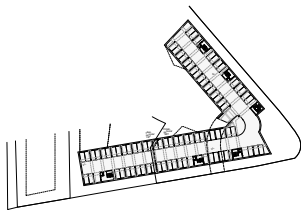
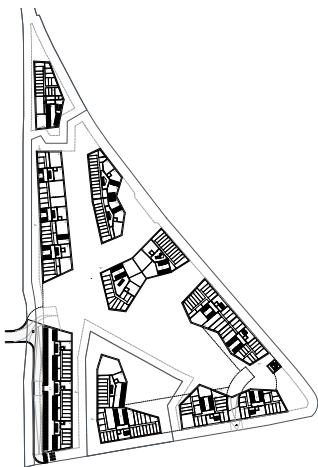
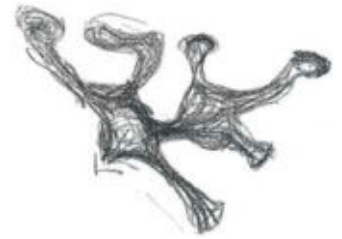
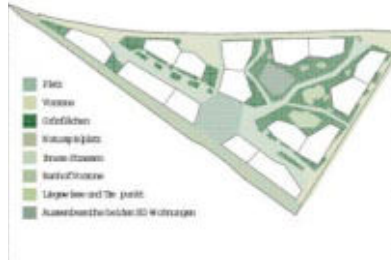
Die vorgeschlagene Lösung stellt mit seiner naheliegenden Interpretation der Entwicklungsstudie, mit den Figur-Grund-Qualitäten und der verdichteten Weiterführung des dahinterliegenden Wohngebietes bis an die Bahn einen vielversprechenden Beitrag zur weiteren Entwicklung der Schützenmatt dar.

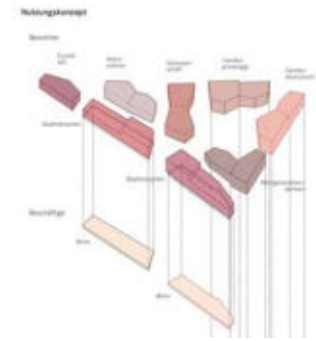
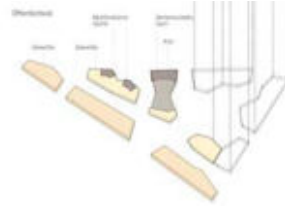
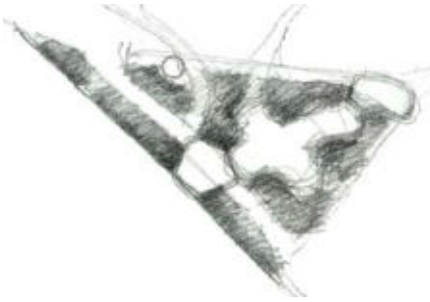


Grundriss - Entwurfsphase



Grundriss - Entwurfsphase





LUSSI + PARTNER ARCHITEKTEN / VETSCHPARTNER LANDSCHAFTSARCHITEKTEN

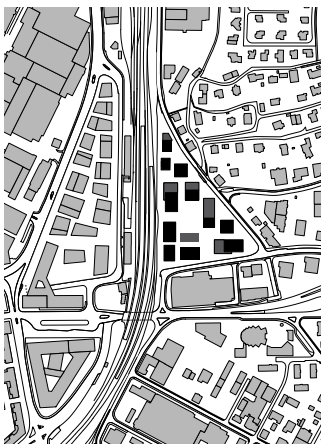
Lussi+Partner Architekten, Luzern

vetschpartner, Zürich



Das städtebauliche und freiräumliche Konzept baut auf ein orthogonales Raster auf, dessen Ausrichtung durch die Bahnlinie bestimmt wird. Die Bezugnahme zur Historie des Industriortes, der augenscheinlich südlich des Bahnhofs liegt, vermag aufgrund der Lage und der Massstäblichkeit der gewählten Volumina nur teilweise zu überzeugen. Gleichzeitig erlaubt diese Matrix aber eine langfristig flexible Planung.

Elf Gebäude insgesamt besetzen, unterschiedlich rhythmisiert und zueinander versetzt, das gesamte Areal. Der gesamte Freiraum wird als durchgängiger Stadtboden gedacht, die Hierarchisierung erfolgt durch die Dichte der Bepflanzung, welche je nach Erdgeschossnutzung variiert werden kann. Es entstehen unterschiedlich proportionierte, vielseitig bespielbare Freiräume.



Im Kern des Areals wird zugunsten eines Quartierparks auf ein weiteres Gebäude verzichtet, was eine wichtige freiräumliche Mitte und Orientierung schafft. Die geforderte Permeabilität des gesamten Areals vermittelt Offenheit, lässt aber gleichzeitig eine gewisse gezielte Hierarchisierung der Wegführung vermissen. Es wäre nachzuweisen, wie Anlieferung und Feuerwehrezufahrten funktionieren. Entlang der schräg verlaufenden Schützenmattstrasse ergeben sich dreieckige, begrünte Freiräume, die einen angenehmen Abstand und fließenden Übergang zum grünen, feinkörnigen Herdswandquartier schaffen. Auch die Anbindung an das angrenzende Weg- und Strassennetz ist subtil gelöst.

Der angrenzende Bahnhofplatz Nord wird über einen geschwungenen Weg mit dem Schützenmattplatz verbunden, beides wichtige Ankunftsorte für das Areal. Während der Bahnhofplatz mit einer Treppen- und Rampenanlage übersichtlich und klar gefasst ist, zeigt sich

im Nordosten die Anfälligkeit des strikten Rasters. Das Gebäude flankiert den Platz, vermittelt jedoch keine klare Überführung zum teilweise stark frequentierten Verbindungsweg.

Die Höhenabstufungen wurden sehr präzise auf die lokale Begebenheit abgestimmt, insbesondere die beiden höchsten Gebäude im Bereich der erwähnten Plätze. Die ursprünglich sehr elaborierte Dachlandschaft mit unterschiedlichen Dachtypologien wurde in der Überarbeitung leider stark homogenisiert. Hingegen werden zahlreiche unterschiedlich nutzbare Dachterrassen angeboten.

Vom Bahnhof herkommend, wird man über den kleinen Bahnhofplatz, der im Wesentlichen aus einer dem Ort angemessenen Aufweitung der gleisbegleitenden Zeile besteht, ins Innere des Areals mit dem Quartierplatz geleitet. Dieser ist als multifunktionale Wiesen- oder Kiesrasenfläche mit Bäumen konzipiert, und wird von einem befestigten Band entlang der hier mit gemeinschaftlichen oder öffentlich genutzten Erdgeschossen umrahmt. Damit verspricht dieser Ort zum geselligen Quartierszentrum zu werden.

Die unterschiedlichen Raumfolgen werden mittels charakteristischer Baumgruppen, die sich in Farbspiel, Form und Grösse unterscheiden, akzentuiert. Rinnenschalen führen das Oberflächenwasser in die Grünflächen und gelegentlichen Retentionsmulden. Der vorgeschlagene weitgehende Verzicht auf Unterbauungen und die begrünten Dachflächen unterstützen das Schwammstadtprinzip und tragen zur Stadtökologie und Hitzeminderung bei. Entlang der Geleise verläuft die Gleispromenade, welche die Veloroute miteinschliesst. Sie soll durch feine Vegetations- und Mobiliarstrukturen in Vorzonen, einen Velo- und einen Fussgängerbereich zonierte werden.

Die Adressierung der einzelnen Gebäude ist nicht selbsterklärend und stellt für diese Art von städtebaulicher Konzeption eine grosse Herausforderung dar. Die vorgesehenen gewerblichen Nutzungen in den Erdgeschossen sind markttechnisch nicht umsetzbar. Der Nachweis für Wohnnutzungen in dieser durchlässigen Freiraumstruktur wäre zu erbringen.

Das parallele Führen der Veloroute und des Fussgängerbereichs entlang der Geleise ist denkbar, hegt dennoch hohes Konfliktpotenzial im Bereich des Bahnhofplatzes, dessen Aufgang in dieser Form nicht funktioniert. Der Erhalt des Kaufhauses, als identitätsstiftendes Element wird geschätzt, bringt aber gleichzeitig gewisse Einschränkungen mit sich. Die Etappierung funktioniert gut, lässt jedoch eine etappenweise, überzeugende, atmosphärische Stimmung erst erahnen.

Die Projektverfasser bilden die massgebende Prinzipien für Fassadentypologie ab, wie beispielsweise hinterlüftete Fassadenbekleidungen in Holz oder Metall, bestückt mit PV-Modulen. Der dargestellte gestalterische Ausdruck wird kontrovers diskutiert.

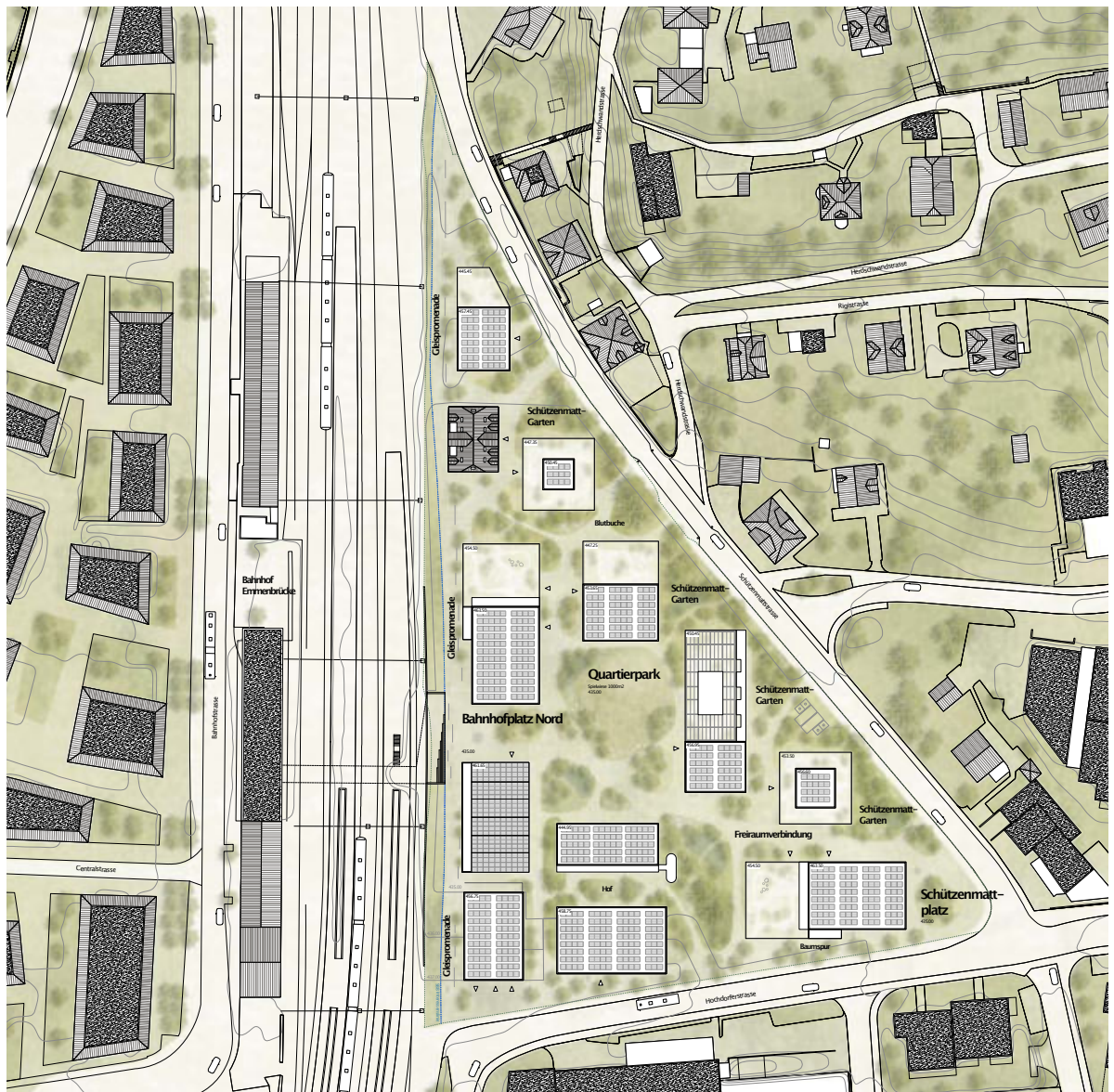
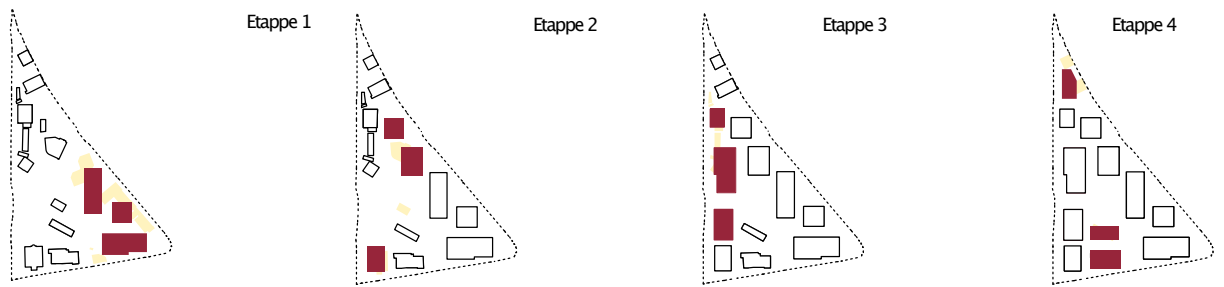
Die Grundrisstypologien sind solide und sehr gut zonierte, das Angebot zeigt Wohnungen übereck oder durchgesteckt und die Erschliessung sieht, nebst dem Laubengangtyp Varianten von 2- bis 4-Spännern vor.

Besonders zu erwähnen ist der äusserst innovative und nachhaltige Mobilitätsturm, der funktional, formal und aus Sicht der Nachhaltigkeit sehr überzeugend ist. Allerdings ist

dessen Erstellung in einer späteren Etappe geplant und das dannzumalige Bedürfnis nach Parkplätzen bleibt offen.

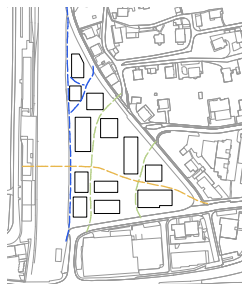
Das Projekt vereint offene Planungsstrategie mit intelligenter Stringenz und freier volumetrischer Komposition. Diese daraus resultierende starke räumliche Eigendynamik überrascht, lässt jedoch gleichzeitig eine gewisse spezifische Verortung vermissen. Das Konzept verspricht eine hohe Nutzungs- und Entwicklungsflexibilität für die Zukunft, vermittelt jedoch eine noch wenig fassbare Atmosphäre. Das Freiraumkonzept überzeugt durch seine Robustheit, welche eine zeitlich unabhängige und nutzungsspezifische Gestaltung zulässt.







Freiraumtypologien



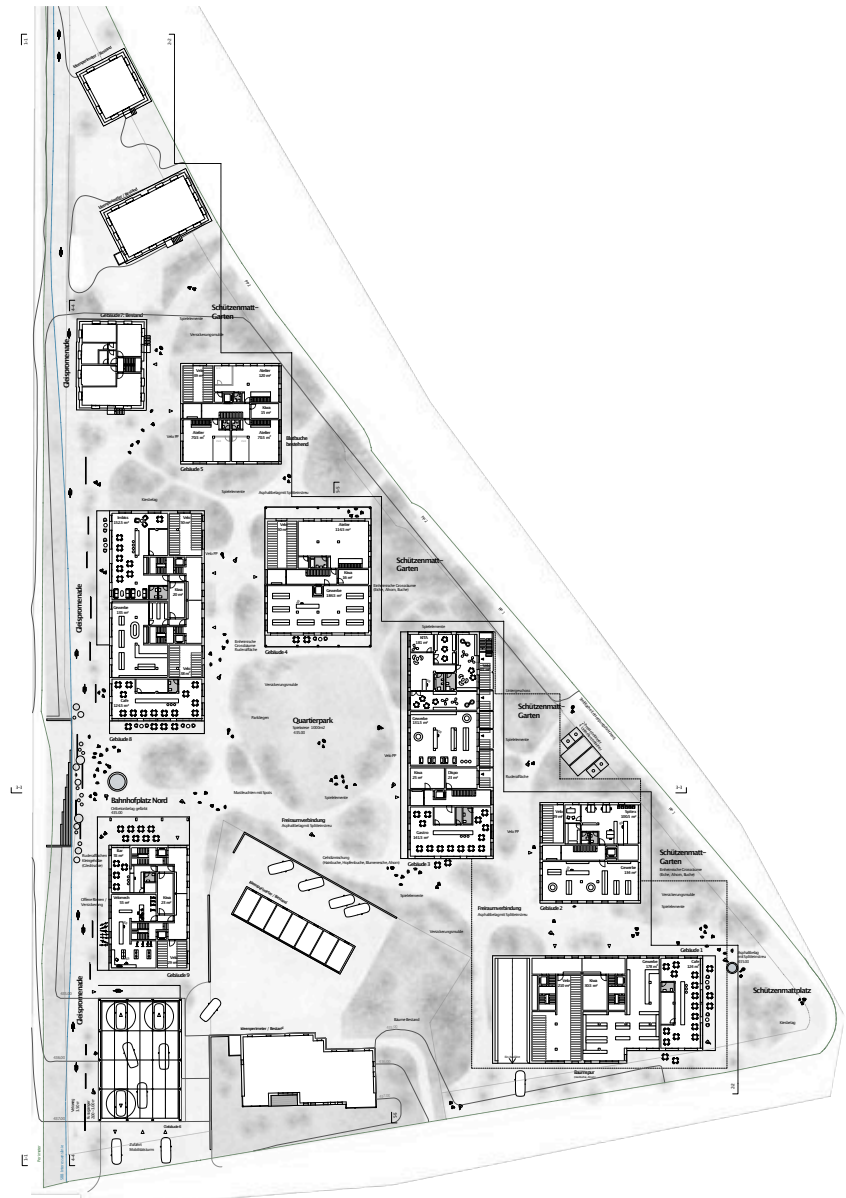
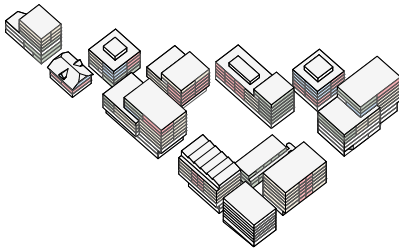
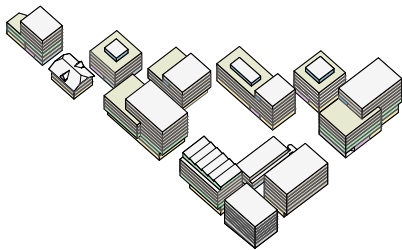
Verbindungen

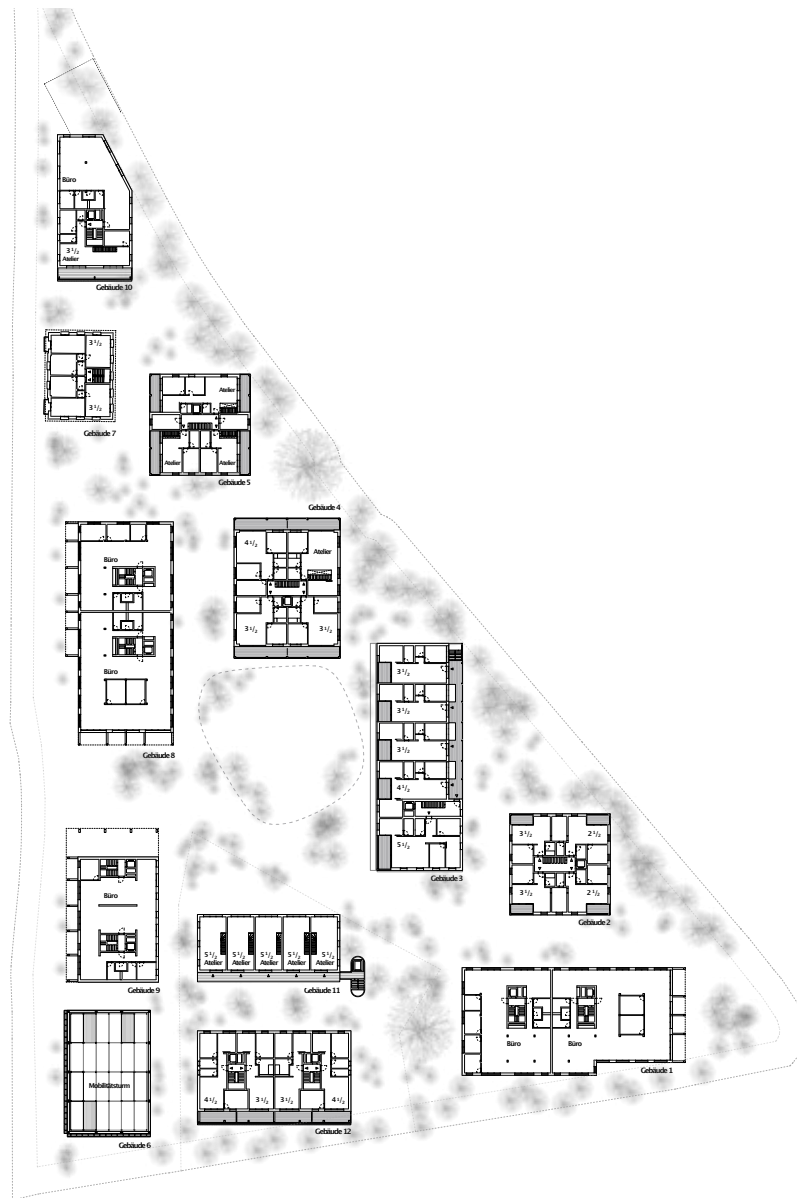
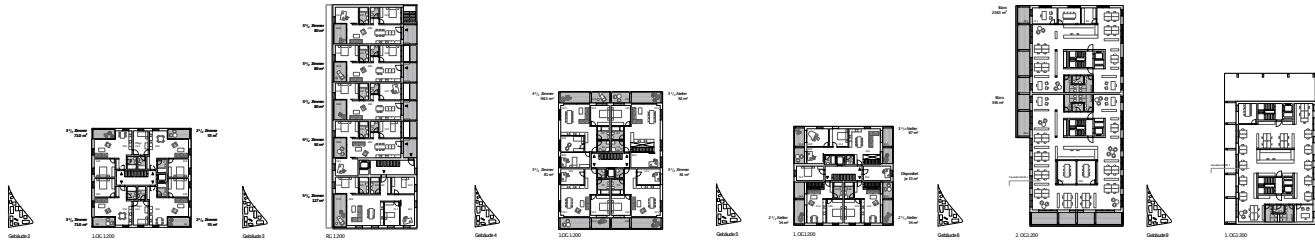


Baumstrukturen



Regenwasser





ENZMANN FISCHER ARCHITEKTEN / KÖPFLIPARTNER LANDSCHAFTSARCHITEKTEN

Enzmann + Fischer AG, Zürich

Koepfli Partner GmbH, Luzern



Unter dem Titel «eine geschlossene Bauweise öffnet sich der Umgebung» sieht das vorgeschlagene Konzept eine klare städtebauliche Fassung des Schützenmatt-Quartiers zur Nachbarschaft vor. Diese Fassung gliedert sich in eine längsgerichtete Riegelbebauung zur Bahnlinie im Süden und ebenfalls längsgerichtete Punktbauten zur Schützenmatt- sowie zur Hochdorferstrasse. Im Inneren dieser Fassung entsteht so ein grosser Hofraum der durch ein Quartiergässli, welches von Bahnhofplatz Nord zum Schützenmattplatz verbindet, gepaart mit einem neuen «Gemeinschaftshaus» und einem in Bestand erhaltenen Bestandsbau in einen nördlichen und südlichen Hofbereich strukturiert ist.

Das Quartiergässli trifft am Bahnhofplatz Nord auf die längs der Geleise in Hochlage verlaufende Veloroute. Unter der aufgeständerten Veloroute wird eine gebündelte Veloabstellanlage angeboten, dazu in eine Arkade unter dem westlichen Lärmriegel geschoben eine fussläufige öffentliche Promenade mit Gewerbeadresse.



Während in der Zwischenbesprechung die mit einer vielfältigen Bebauungsstruktur angereicherte Grundstruktur der Entwicklungsstudie ein hohes Potential aufzeigte, vermag das vorliegende Projekt nicht zu überzeugen.

Das Mass der baulichen Verdichtung an den Rändern zu den Gleisen sowie den Strassenräumen zur Nachbarschaft durch repetitiv erscheinende Baukörper negiert die im Konzept der Zwischenbesprechung aufgezeigte Vielfalt und mindert die stadträumlichen Qualitäten gegen Innen und Aussen.

Insbesondere die hohen Riegelbauten längs der Bahn wirken stark abweisend, die Staffelung der Bauten gegen Süden erschwert dazu die Belichtung der gemeinschaftlichen Innenhöfe. Auch zur Schützenmattstrasse wird eine Vermittlung zwischen den langen hohen Baufluchten des neuen Quartiers vermisst, die angebotene schmale Vorzone zur Strasse vermag nicht den Übergang zum von Gärten geprägten Quartier zu leisten. Trotz der hohen baulichen Dichte an den Rändern ist insbesondere der nördliche Abschluss lärmtechnisch schwierig.

Das zentrale Gemeinschaftshaus wird als Quartiersmitte und sozialer Treffpunkt begrüsst, als Stadtbaustein in gleicher Höhe mit der umrandenden Quartiersfassung erscheint er jedoch zu hoch und beengend für die Qualität, insbesondere des nördlichen Hofraums. Die Strategie der Etappierung von Ost nach West erscheint grundsätzlich richtig und machbar. Der Erhalt eines Bestandsbaus in der Quartiersmitte wird insgesamt begrüsst. Das vorliegende städtebauliche Konzept sieht für die südliche Parzelle durch den Bestandsbau sowie den Hofraum eine vergleichsweise geringe Dichte vor. Dies birgt das Risiko, dass bei einem höheren Nutzungsbedarf auf dieser Parzelle der Hofraum und einige der anvisierten Qualitäten nicht realisierbar sind.

Trichterförmig führt der Bahnhofplatz mit der bestehenden Linde, einem Brunnen und weiteren Grossbäumen in das «Quartiergässli» als wichtigste Fuss- und Veloverbindung und von dort über den Schützenmattplatz weiter in Richtung Emmencenter. Die angrenzenden Ateliers und Werkstätten sollen zur Belebung des Gässleins beitragen, das gleichsam zur Lebensader der Schützenmatt werden soll. Das zu erhaltende Bestandesgebäude könnte als Werks- oder Gemeinschaftshaus ein sympathischer Ausgangspunkt für gemeinschaftliche Aktivitäten werden und etwas an die Geschichte des Quartiers anknüpfen. Im Anschluss daran soll das «Grünhaus» - eine Art Pergola mit öffentlichen oder gemeinschaftlichen Nutzungen - ebenfalls zur Belebung dieses öffentlichen Verbindungsraums beitragen. Ob die beiden Elemente mit dem Gässlein gegenüber der umgebenden Bebauung genügend Kraft entwickeln können, erscheint fraglich. Beidseits der etwas zu eng anmutenden Gasse entstehen gerahmt von den Neubauten zwei grosse grüne Höfe, die mit lichtungsartigen Wiesenflächen multifunktional genutzt werden sollen. Umgeben von Wohnen bis ins Erdgeschoss wird die öffentliche Zugänglich- und Nutzbarkeit dieser trotz allem nicht sehr grossen Grünräume kaum realistisch sein.

Zur Schützenmattstrasse hin entsteht durch die langen Fassaden leider eine recht harte Kante zum grünen Herdschwandquartier. Entlang der Hochdorfer- und Schützenmattstrasse werden Baumreihen in zusammenhängenden, offenen Baumscheiben mit dazwischen angeordneten Längsparkplätzen vorgeschlagen. Entlang der Fassaden säumen sehr kleine Vorgärten das Trottoir, damit auch Wohnen im Erdgeschoss möglich wäre. Zu würdigen ist der Ansatz, viele der bestehenden Bäume zu erhalten und in das Konzept zu integrieren.

Mit der an sich interessanten Idee, die Veloroute entlang der Geleise als Steg zu führen, gelingt zwar die Entflechtung von Fuss- und Veloschnellverkehr. Andererseits entsteht nach Ansicht der Jury ein schwieriger, schmaler und langgezogener Raum zwischen den unter

dem Steg platzierten Veloabstellplätzen und den - nachts wohl kaum belebten - Gewerbeflächen.

Die Bündelung der Gewerbenutzungen längs der Westseite (Gleisseite) und die Integration von Wohnnutzungen im östlichen Bereich erscheint grundsätzlich richtig. Auch der Sondernutzungsbaustein des Gemeinschaftshauses im Zentrum ist gut platziert. Alle Nutzungen leiden jedoch unter der baulichen Dichte, welche die Nutzungsqualität insbesondere in den Erdgeschossen stark einschränkt.

Die Platzierung der Einstellhalle längs der östlichen Parzellengrenze ist strategisch im Sinne der Etappierung schlüssig. Der Übergang zur von Gärten geprägten Nachbarschaft wird jedoch durch die Unterbauung erschwert.

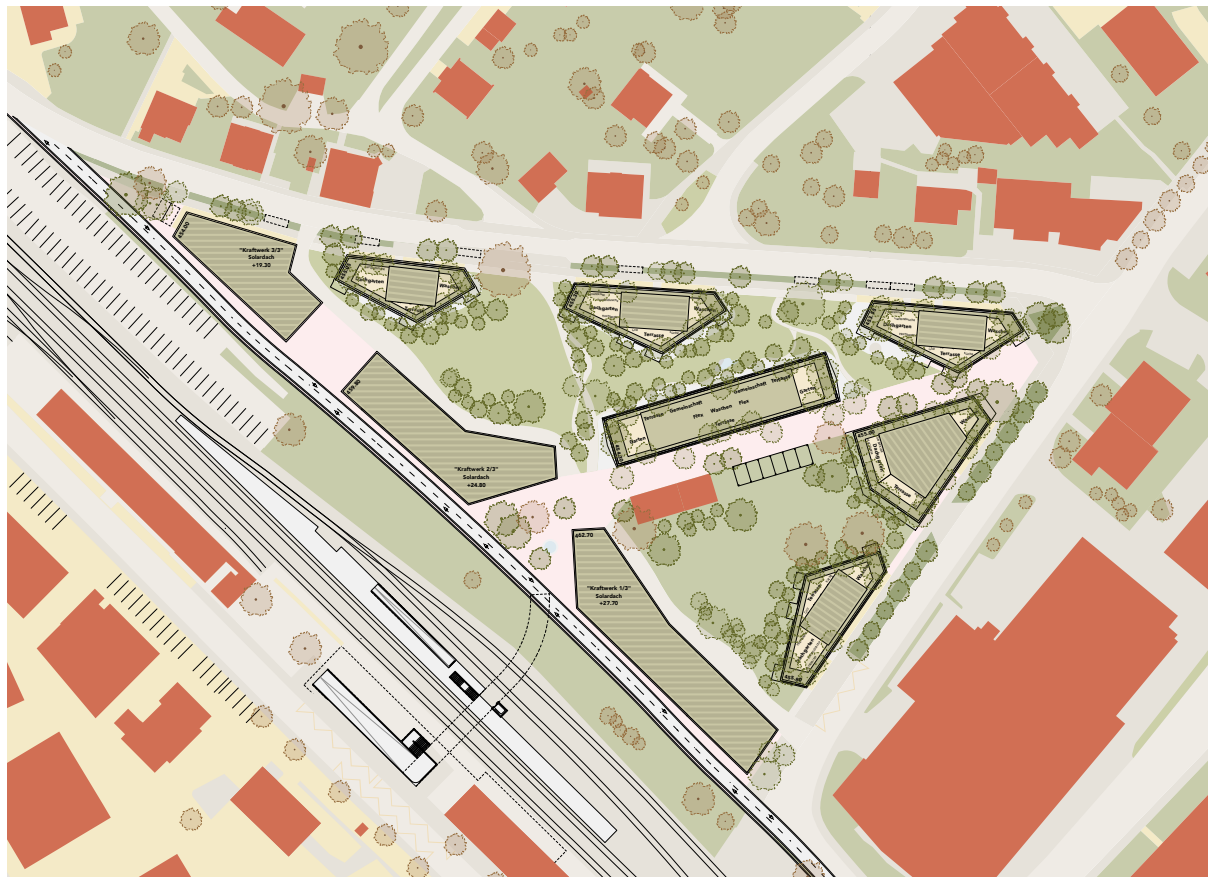
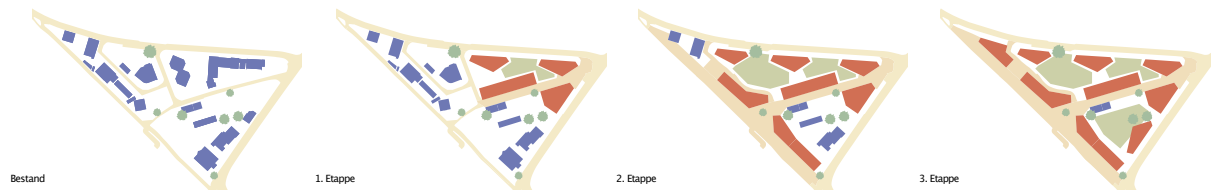
Die westliche Fussgängerpromenade mit der hochliegenden Veloroute wird kontrovers diskutiert. Während die Platzierung der Veloverbindung in Hochlage richtig erscheint, wird die räumliche Qualität des Promenadenraums für Fussgänger und die angrenzende Gewerbenutzung kritisch beurteilt. Auch hier hätte eine geringere bauliche und räumliche Nähe durch eine breitere zum Licht hin offene Promenade zu höheren Qualitäten geführt.

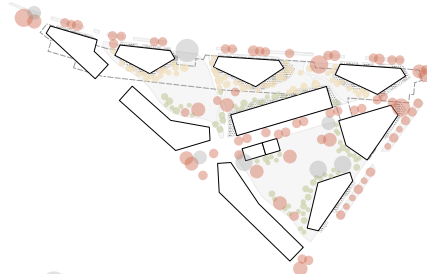
Durch die starke Bündelung der Baumasse in kompakten Baukörpern und das Freispielen grossflächiger Freiräume ist die städtebauliche Konzeption grundsätzlich nachhaltig. Die vorgeschlagene Strukturierung der Baukörper in einen Gebäudesockel aus Beton und Aufbauten in Holzkonstruktion tragen zusätzlich hierzu bei. Dies wirkt sich zusätzlich positiv auf das Erscheinungsbild der Baukörper im Quartier aus. Vermisst werden Aussagen über stadtklimatische Massnahmen wie zum Beispiel den Umgang mit Regenwasser etc..

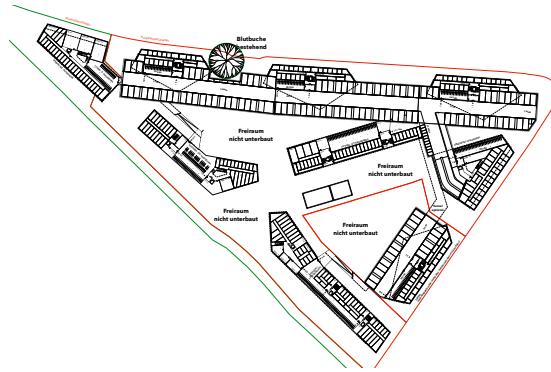
Die kompakte und sehr dichte Bauweise führt zu einer hohen Wirtschaftlichkeit des vorliegenden Projekts. Hier wirkt sich zudem der repetitive Ansatz in den Bauvolumen positiv aus. Ein Abgleich der Dichte zugunsten der Qualität der Stadträume sowie eine präzisere Gebäudeformulierung würden die Kenndaten des Projekts nochmals korrigieren.

Das Potential der in der Zwischenbesprechung aufgezeigten Strategie kann im ausformulierten Projektbeitrag nicht überzeugen. Die repetitiv eingesetzten Baukörper verstärken die Präsenz der baulichen Dichte und mindern die Qualitäten der quartiersinternen Freiräume sowie der Schnittstellen zur Nachbarschaft stark. Das Grundgerüst der zentralen Wegebeziehungen zur Anbindung des Bahnhofs Emmenbrücke stösst so als räumlich gebaute Struktur an seine Grenzen.









GRABER & STEIGER ARCHITEKTEN / MAVO LANDSCHAFTEN

Niklaus Graber & Christoph Steiger
Architekten ETH/BSA/SIA GmbH
Luzern

mavo GmbH, Zürich

TEAMverkehr.zug AG, Goldau

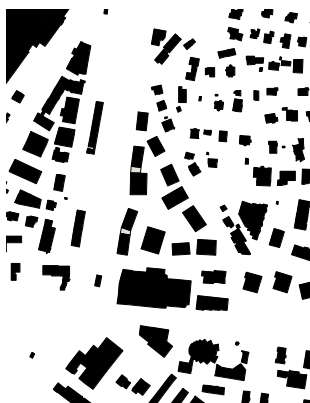


Das städtebauliche Grundkonzept der Verfassenden bleibt praktisch unverändert: Charakteristisch für ihren «Stadtbaustein» sind nach wie vor (1) die Implementierung des Aufforstungsprojekts, (2) die Umsetzung des Prinzips der «porösen Stadt» und (3) die Vernetzung des neuen Quartiers mit seinen städtebaulichen Nachbarschaften.

Im Zusammenspiel von Aufforstung, Freiräumen und dazwischen gestreuten Baukörpern soll diesen drei Anforderungen entsprochen werden. In diesem räumlich wie zeitlich, klimatisch und funktional porös gestalteten «Stadtwald», dessen Anordnung einer virtuellen geometrischen Matrix folgt, sollen die Bauvolumen so situiert werden, dass Sicht- und Bewegungsperspektiven räumliche Dialoge sowohl innerhalb des Quartiers wie über seine Grenzen hinaus zu kreieren vermögen.

Das Ziel Nummer 3, «kein selbstgezoogenes Quartier» sein zu wollen, zeigt jedoch Schwächen. Auf die Frage in der Zwischenkritik, ob der neue Quartierbaustein nicht doch selbstbezogener wirke als beabsichtigt, da Baukörper wie Zwischenräume sich nach den diversen Kontexten hin nicht signifikant anders verhalten, wurde lediglich mit der Massnahme einer jeweils zweigeschossigen Verbindung zwischen je zwei Quadern entlang der Bahnlinie reagiert, die zwar aus der Nahperspektive eine Linearität erzeugt, jedoch an der übergeordneten Wahrnehmung der Körnung von sich ähnelnden Einzelbaukörpern nicht rüttelt. So bleibt die beabsichtigte spezifische Gewichtung über die jeweiligen Quartiersgrenzen hinaus bescheiden artikuliert.

Ein weiterer Konflikt des Konzepts zeigt sich im Zusammenspiel der geforderten baulichen Dichte und der Idee des Waldes. Das Gleichgewicht zwischen den beiden Grundpfeilern des städtebaulichen Grundgerüsts gerät in eine gewisse Schieflage. In der räumlichen



Wahrnehmung drängt sich die umgekehrte Lesart auf: Viele grosse Gebäudevolumen lassen den Freiraum für Bäume übrig. Für eine dominierende Wirkung der geometrischen Grün-Matrix fehlt schlicht Raum. Die Projektverfassenden kommen indirekt selbst dort auf das Problem zu sprechen, wo sie von der Verdichtung des Freiraums reden, welche die «Masse» ausbalancieren soll. Der Wald scheint zu klein zu sein, um Baukörper zum Tanzen zu bringen. So bleibt die städtebauliche Absicht, die Baukörper entlang der Ränder so in Bewegung zu bringen, dass sie erkennbar spezifische räumliche Atmosphären schaffen, schwach ausformuliert.

Das Team propagiert Porosität als Leitidee und schlägt relativ frei gesetzte, ungerichtete Bauten entlang der Grundstücksgrenze vor, um im Inneren einen grosszügigen grünen Stadtraum freizuspielen. Zwar wird die Absicht, der dichten Bebauung ein dichtes Baumvolumen gegenüberzustellen, sehr begrüsst. Dies gelingt aber leider nicht wirklich. Die Gebäude ragen durch ihre freie Stellung und den etwas sperrigen Fussabdruck massgeblich in die Mitte, zudem sind zahlreiche weitere Anforderungen auf der Fläche unterzubringen. Gleichzeitig sind die zumeist dreieckigen Vorzonen entlang der Strassen zu klein, um zum Stadtwald gelesen zu werden. Aus der konzeptionellen Logik der freien Bauten in einer kräftigen Landschaft bildet ein über das ganze Grundstück gelegtes Baumraster die Basis für die Baumstellung. Mit einem frühzeitig angelegten Baumlager soll die «Aufforstung» über verschiedene Etappen sichergestellt werden. Bäume, Wiesen und Strauchflächen sollen das Siedlungsgebiet durchdringen und in einen bunten, porösen Garten verwandeln. Im Plan und auch in der Etappierung erscheint dieses Versprechen allerdings nicht wirklich einlösbar. Die Hauptverbindung Richtung Emmencenter bildet ein breiter Weg, der an der Schützenmattstrasse wiederum in eine kleine Platzsituation mündet. Allerdings sind die direkte Verbindung und die Sichtachse durch das am Platz stehende Gebäude versperrt. Entlang der Verbindungsachse soll ein öffentlicher Freiraum als Lichtung ausgebildet werden, während entlang der Gebäude die Bepflanzung sowie bewachsene Retentionsmulden für die nötige Privatheit sorgen. Sekundäre Wegverbindungen tragen zu einer guten Durchlässigkeit bei.

In der äusseren «Kruste» des Areals werden die Anforderungen an Erschliessung, Parkierung und Entsorgung untergebracht. Bäume und Vorgärten säumen die Strassenräume. Die Personenunterführung wird unter der gleisbegleitenden Promenade mit der Veloschnellroute hindurchgeführt und mit einer Treppe plus Lift auf den repräsentativen Bahnhofplatz geführt. Diese müsste allerdings noch mit einer Rampe ergänzt werden, welche die Platzfläche schmälert. Grosse Bäume sollen diesen Platz beschatten, der leider durch die Tiefgarage unterbaut ist. Gut gelöst scheint die Trennung der Veloroute vom Fussverkehr mit einem unterschiedlich breiten Gehölzband.

Der atmosphärisch und konzeptionell sehr ansprechende Ansatz zeigt leider in der Umsetzung Schwächen und vermag nicht richtig zu überzeugen.

Der jetzigen Visualisierung der Gebäudekörper ist eine gewisse gestalterische Rigorosität nicht abzusprechen. Auch wenn es sich nur um erste Impressionen handelt, zeigen sie doch ein weiteres Moment der Selbstbezogenheit: So bekräftigen sie als Antwort auf die Frage

der Zwischenkritik - Wie verhalten sich die Volumina nach ihren verschiedenen Seiten im neuen Stadtwald? - ihre Insel-Zugehörigkeit.

Die Gebäudetypologien ermöglichen die erwünschte Vielfalt von Wohnungsgrundrissen. In den Erdgeschossen kann situativ angepasst gewohnt werden oder es können Gemeinschaftseinrichtungen und Gewerbe platziert werden. Die Hauptadressierungen der Gebäude von den Rändern her («harte Krusten») ist klar, rational, gut nachvollziehbar. Die unmittelbar um die Gebäude angedeuteten Bereiche zonieren den Übergang vom Privaten zum Halböffentlichen. Die Gestaltung der Hauszugänge mit Anbindung auch zur Waldseite hin dient der erwünschten Porosität auch im EG.

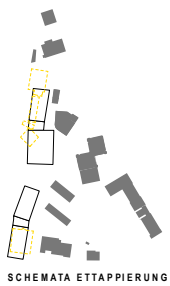
Das Parking ist in den Gebäudezeilen entlang der SBB-Geleise situiert, mit der Fussgängerunterführung verbunden, die Zufahrt liegt im Kopfgebäude Hochdorferstrasse zusammen mit der öffentlichen Velostation. Durch die Tieflegung der Verbindung Unterführung - Ankunftsplatz kann die Veloroute ungehindert befahren werden. Velo- und Autoparkplätze entsprechen den Soll-Vorgaben.

Die Nachhaltigkeit des Projekts zeigt sich primär beim Thema des Stadtwaldes: Weiche, durchlässige Oberflächen im Innern des Areals erlauben eine nachhaltige Speisung des Grundwassers, Retentions- und Sickermulden. Der hohe Anteil an unversiegelten Flächen (UGs existieren nur unter dem Fussabdruck der Gebäude) belässt den Stadtboden porös, reaktiv. Mit der Situierung der Baukörper wird auf die Durchlüftung des Quartiers Wert gelegt. Einfache Gebäudetypologien erlauben eine zeitliche Flexibilität für die Einfüllung gewünschter Nutzungen. Dachgärten gibt es keine, dies mit der etwas befremdlichen Begründung, dass man die Bewohnerschaft lieber auf dem Wald- resp.- Stadtboden haben möchte.

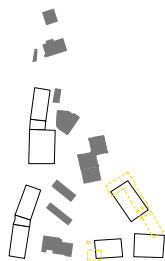
Der jetzige Etappierungsvorschlag ist ambivalent zu bewerten: Es fragt sich, ob die Realisierung der gesamten Parkierung gleich in der ersten Etappe (im überlangen ersten UG) angesichts der ungewissen Entwicklung im Bereich der Bahn ideal ist, auch in Bezug auf möglicherweise ganz andere erwünschte zukünftige Nutzungen. Wie in der Kritik notiert, wäre eine innovativere Lösung erwünscht.

Die nachgewiesenen Geschossflächen liegen unter dem angestrebten Durchschnitt. Das Verhältnis zwischen Wohn- (84%) und Gewerbeanteil (15%) entspricht den im Programm genannten Zielgrössen.

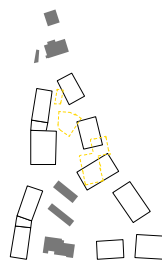
Der Vorschlag zeigt einen für diese urbane Zentrumslage überraschenden, städtebaulich spannenden Ansatz, der allerdings in den genannten Punkten seinen eigenen Zielformulierungen nicht umfänglich zu entsprechen vermag: Der genannte Konflikt zwischen Wald-Wirkung und geforderter Dichte (ein zu kleiner Wald, um darin die Körper tanzen zu lassen), der noch immer hohe Grad an Selbstbezogenheit, der dazu führt, dass die proklamierten situativ spezifischen räumlichen Atmosphären schwach ausformuliert sind.



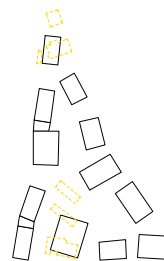
Ettappe A



Ettappe B



Ettappe C



Ettappe D (inkl. Ideenperimeter)

