



**BURKHALTER
DERUNGS AG**

RAUMENTWICKLUNG LANDSCHAFTSPLANUNG

TESTPLANUNG GENERATIONENPROJEKT

ANALYSE UND HERLEITUNG

B U C H R A I N



25. März 2020

ABKÜRZUNGEN

AZ	Ausnützungsziffer
BZR	Bau- und Zonenreglement
GP	Gestaltungsplan
LV	Langsamverkehr (Fuss- und Radverkehr)
MFH	Mehrfamilienhaus
MIV	Motorisierter Individualverkehr
OPR	Ortsplanungsrevision
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PBG	Planungs- und Baugesetz
PBV	Planungs- und Bauverordnung
PP	Parkplätze
TG	Tiefgarage

IMPRESSUM

PROJEKTORGANISATION

Eberli Sarnen AG
Feldstrasse 2
6060 Sarnen
info@eberli-sarnen.ch
041 666 38 48

Gemeinde Buchrain
Hauptstrasse 18
6033 Buchrain
info@buchrain.ch
041 444 20 20

BEARBEITUNG

Burkhalter Derungs AG
Baselstrasse 21
6003 Luzern
www.bdplan.ch
041 267 00 67

INFORMATION

Projektnummer: 91915

INHALTSVERZEICHNIS

1.	AUSGANGSLAGE	4
1.1.	Grundlagen	4
1.2.	Testplanung	4
1.3.	Vorgehen	5
2.	ANALYSE UND HERLEITUNG	6
2.1.	Einbettung Planungsperimeter	6
2.2.	Historische Entwicklung	7
2.3.	Topographie	7
2.4.	Siedlungsstruktur und Charakter	8
2.5.	Freiraumstruktur	9
2.6.	Nutzungsverteilung	10
2.7.	Mobilität und Verkehr	11
2.7.1.	Fuss- und Radverkehr	11
2.7.2.	Optionen Fuss- und Radverkehr	12
2.7.3.	Optionen öffentlicher und motorisierter Verkehr	13
2.7.4.	Bestehende Parkierung	14
2.8.	Synthese	15
3.	THESEN	16
3.1.	Buchrain ist ein Dorf	16
3.2.	Strassenräume verbinden das Dorf	16
3.3.	Plätze brauchen Nutzungen	17
3.4.	Bestehendes wird verknüpft	17
4.	SZENARIENSTUDIE	18
4.1.	Konzeptionelle Szenarien	18
4.2.	Ortsbauliche Szenarien	19
5.	MACHBARKEITSSTUDIEN	22
5.1.	Übergeordnete Erschliessung	22
5.1.1.	Machbarkeit Tunnel Unterdorfstrasse/Tschann	22
5.1.2.	Umlegung Unterdorfstrasse ohne Tunnel	23
5.1.3.	Umlegung Unterdorfstrasse mit Tunnel	23
5.2.	Arealerschliessung	24
5.3.	Einstellhallen	26
5.3.1.	Einstellhallen auf Höhe des Pausenplatzes (450.0 m ü. M.)	26
5.3.2.	Einstellhallen unter dem Pausenplatz	27
5.4.	Zusatzabklärungen Einstellhallen-Zufahrten	28
5.4.1.	Verbindung Tiefgarage Tschannhof - Adlermatte	28
5.4.2.	Alternative Ausfahrt Tschannhof	30
5.5.	Fuss- und Radverkehr	32
5.6.	Bus-Haltestellen	33
6.	VARIANTENSTUDIEN	34
7.	FAZIT	40

1. AUSGANGSLAGE

Mit dem "Generationenprojekt Buchrain Dorf" will die Gemeinde das Dorfzentrum aufwerten und beleben. Dazu soll ein zusammenhängender Zentrumsraum geschaffen werden, welcher die bestehenden Zentrumsnutzungen und Identifikationsorte miteinander verbindet und mit qualitätsvollen Neubauten ergänzt.

1.1. Grundlagen

Anforderungen

In einer ersten Phase wurden gemeinsam mit der Begleitkommission die Rahmenbedingungen und Anforderungen an das Projekt definiert. Diese Grundlagen wurden in zwei Dokumenten festgehalten:

- Rahmenbedingungen / Anforderungen zur Testplanung vom 04.07.2019
- Aufgabenstellung Testplanung vom 04.07.2019

Perimeter

In den Grundlegendendokumenten wurde für die Planung folgender Perimeter festgelegt:

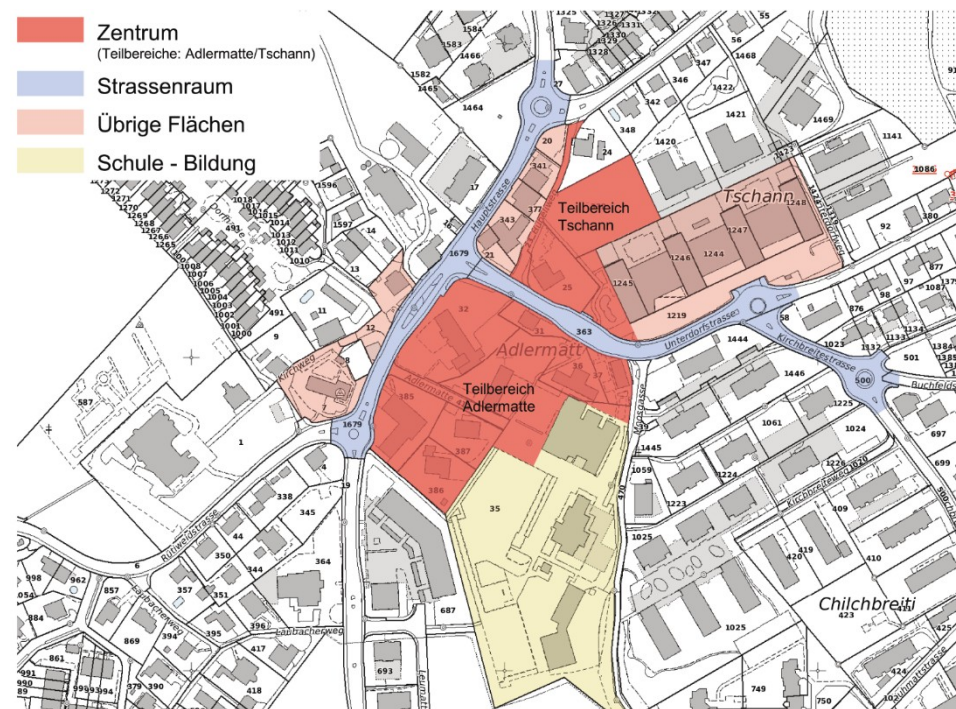


Abb. 1: Planungsperimeter des Generationenprojektes mit den Teilbereichen

1.2. Testplanung

Zweck

Auf Basis der genannten Grundlagen soll die Testplanung mögliche Entwicklungspotenziale und -grenzen aufzeigen und zu konkreten Fragestellungen grundsätzliche Machbarkeitsnachweise liefern. Hierfür muss sie zu den wichtigen Themen wie Nutzungsverteilung, Verkehr, Städtebau und Freiraum Varianten und Lösungsansätze aufzeigen, um daraus die Rahmenbedingungen für die weitere Planung abzuleiten.

Basis für Studienauftrag

Im Rahmen der Testplanung sind möglichst alle wichtigen übergeordneten Fragestellungen, Schnittstellen sowie die öffentlichen Interessen zu klären. Damit wird eine solide Basis geschaffen, um anschliessend ein konkretes Projekt über einen klar definierten Perimeter zu erarbeiten. Dies soll mit einem

qualitätssichernden Konkurrenzverfahren, konkret über einen Studienauftrag mit mehreren Teams erfolgen.

Im Speziellen sind folgende Resultate zu liefern:

Spezielle Aufgaben

- Erarbeitung einer konkreten Entwicklungsvorstellung für das Dorfzentrum
- Festlegung des Perimeters sowie der Vorgaben für das nachfolgende Konkurrenzverfahren (Studienauftrag)
- Umgang mit dem übergeordneten Strassennetz
- Anbindung und Eingliederung der angrenzenden Räume

1.3. Vorgehen

Die Arbeiten der Testplanung starteten im Sommer 2019 und wurden durch einen Projektausschuss bestehend aus Mitgliedern des Gemeinderates sowie Vertretern von Eberli Sarnen begleitet. Die Erarbeitung erfolgte in folgenden Phasen:

Erarbeitung
Testplanung

- | | |
|--|--------------|
| 1. Analyse und Szenarien | Aug./Sept. |
| 2. Varianten erarbeiten, technische Nachweise | Okt. |
| 3. Bestvariante ausarbeiten und vertiefen, Nachweise | Nov./Dez. |
| 4. Ergänzungen nach Beratung Begleitkommission | Jan./Feb. 20 |

Am 10. Dezember 2019 wurden die Ergebnisse der Testplanung den Mitgliedern der Wettbewerbsjury präsentiert und diskutiert.

Wettbewerbsjury

Die Ergebnisse wurden mit der Begleitkommission am Workshop vom 22. Januar 2020 beraten.

Begleitkommission

Die Erkenntnisse aus der Analysephase wurden an der Gemeinde-Orientierungsversammlung vom 7. November 2019 präsentiert.

Öffentlichkeit

2. ANALYSE UND HERLEITUNG

2.1. Einbettung Planungsperimeter

LEGENDE

- Wald
- Grünfläche
- Arbeitsgebiete
- Wohnen
- Bildung
- Einkauf

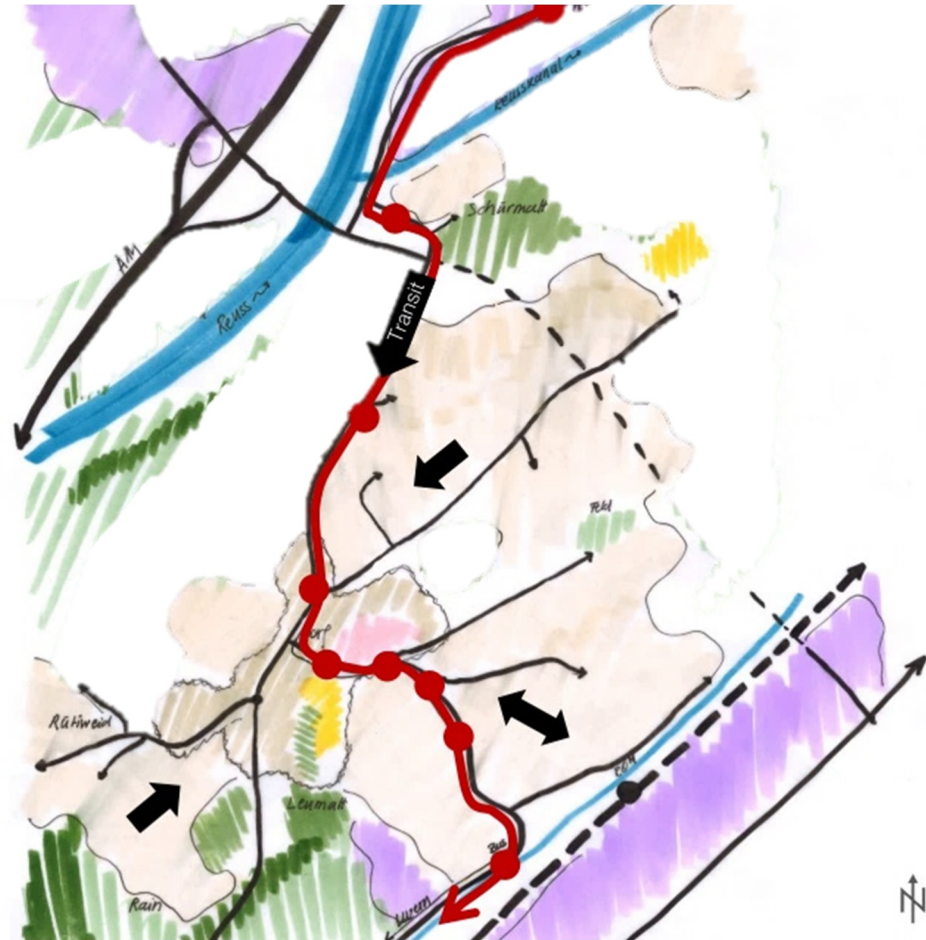


Abb. 2: Analyse Einbettung Planungsperimeter

- Lage** Das Dorf liegt auf dem Molassehügel zwischen Rontal im Süden und Reuss im Norden. Am südlichen Hangfuss halten nur der schmale Gewässerraum der Ron sowie die Eisenbahnlinie die Siedlungsräume von Buchrain und Ebikon auseinander. Nicht nur optisch sondern auch funktional erfolgt hier ein starker Bezug zur Siedlungsentwicklung in der Talebene, welche in einem starken Urbanisierungsprozess ist. Die S-Bahnhaltestelle sowie die Mall sind wichtige Anziehungspunkte, welche in Konkurrenz zum Dorfkern auf dem Hügel stehen.
- Hauptstrasse** Das Zentrum von Buchrain liegt an der Hauptstrasse, welche bis zur Erstellung des Autobahnanschlusses Buchrain und des Rontalzubringers als Kantonsstrasse klassiert war und den Durchgangsverkehr zwischen Inwil und Ebikon zu tragen hatte. Seither muss sie keine Transitfunktion mehr erfüllen und wurde 2013 als Tempo-30-Zone signalisiert und stellenweise umgestaltet. Aufgrund ihrer Breite und Gestaltung ist sie immer noch ortsbaulich dominierend und hat eine rel. starke Trennwirkung.
- Unterdorfstrasse** Bzgl. Erschliessungsfunktion und Verkehrsaufkommen ist die Unterdorfstrasse mind. gleichbedeutend. Sie erschliesst ab der Hauptstrasse die östlich gelegenen Wohngebiete und das Bahnhofsgebiet. Über die Unterdorfstrasse verläuft auch der öffentliche Verkehr (Buslinie 22 Ebikon – Perlen).

2.2. Historische Entwicklung

Die nachfolgenden Abbildungen zeigen die historische Entwicklung des Dorfes seit 1880. Die Siedlung beschränkte sich damals weitgehend auf den heute noch gut erkennbaren historischen Dorfkern entlang der Hauptstrasse. Die Struktur des heutigen Strassennetzes, inkl. Unterdorfstrasse war bereits damals angelegt. Die Entwicklung vom kleinen Bauerndorf zur Wohngemeinde setzte in der zweiten Hälfte 20. Jh. ein.

Siedlungsentwicklung seit 1880

LK 1880:

LK 1930:

LK 1970:

LK 2017:

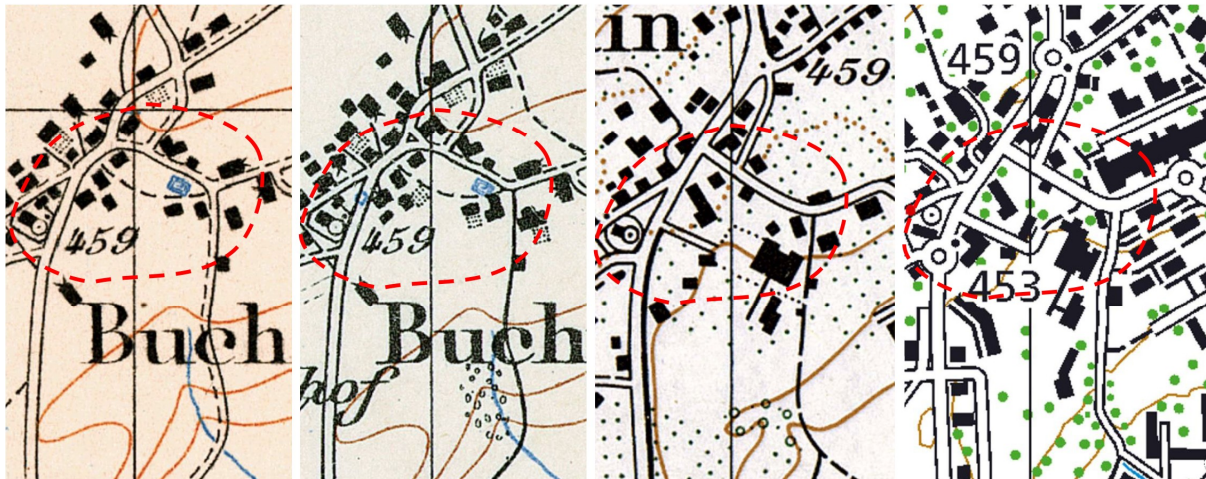


Abb. 3: Ausschnitte Landeskarte Buchrain seit 1880 (Quelle: www.geo.lu.ch), rot umrandet ist der Planungsperimeter

Im Dorfkern begann die Entwicklung in Richtung Osten und entlang der Unterdorfstrasse mit dem Bau der heutigen Schulanlagen Dorf 1965 - 1969. Mit der Eröffnung des Dorfzentrums Tschannhof im Jahr 1996 fand mind. eine teilweise Verlagerung der Dorfkernfunktionen statt.

Erweiterung
Dorfkern

2.3. Topographie

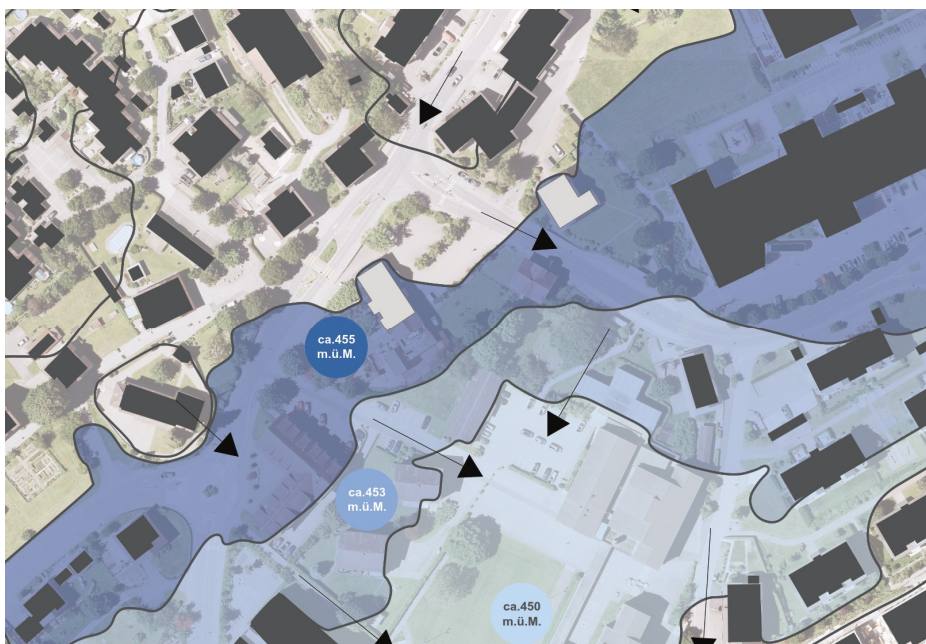


Abb. 4: Analyse Topografie

Topographie

Das Zentrum Buchrain hat eine topographisch anspruchsvolle Lage. Der Höhenunterschied zwischen dem niedrigsten Punkt (Schulareal, Pausenplatz) und dem höchsten Punkt (Einmündung Unterdorfstrasse in die Hauptstrasse) beträgt 6 Meter. Die Höhenlinien verlaufen in etwa parallel zur Hauptstrasse. Grössere Freiflächen wie der Pausenplatz und die Umgebung um das Restaurant Adler sind auf einer Ebene angeordnet und bilden Ansätze einer Terrassierung.

2.4. Siedlungsstruktur und Charakter

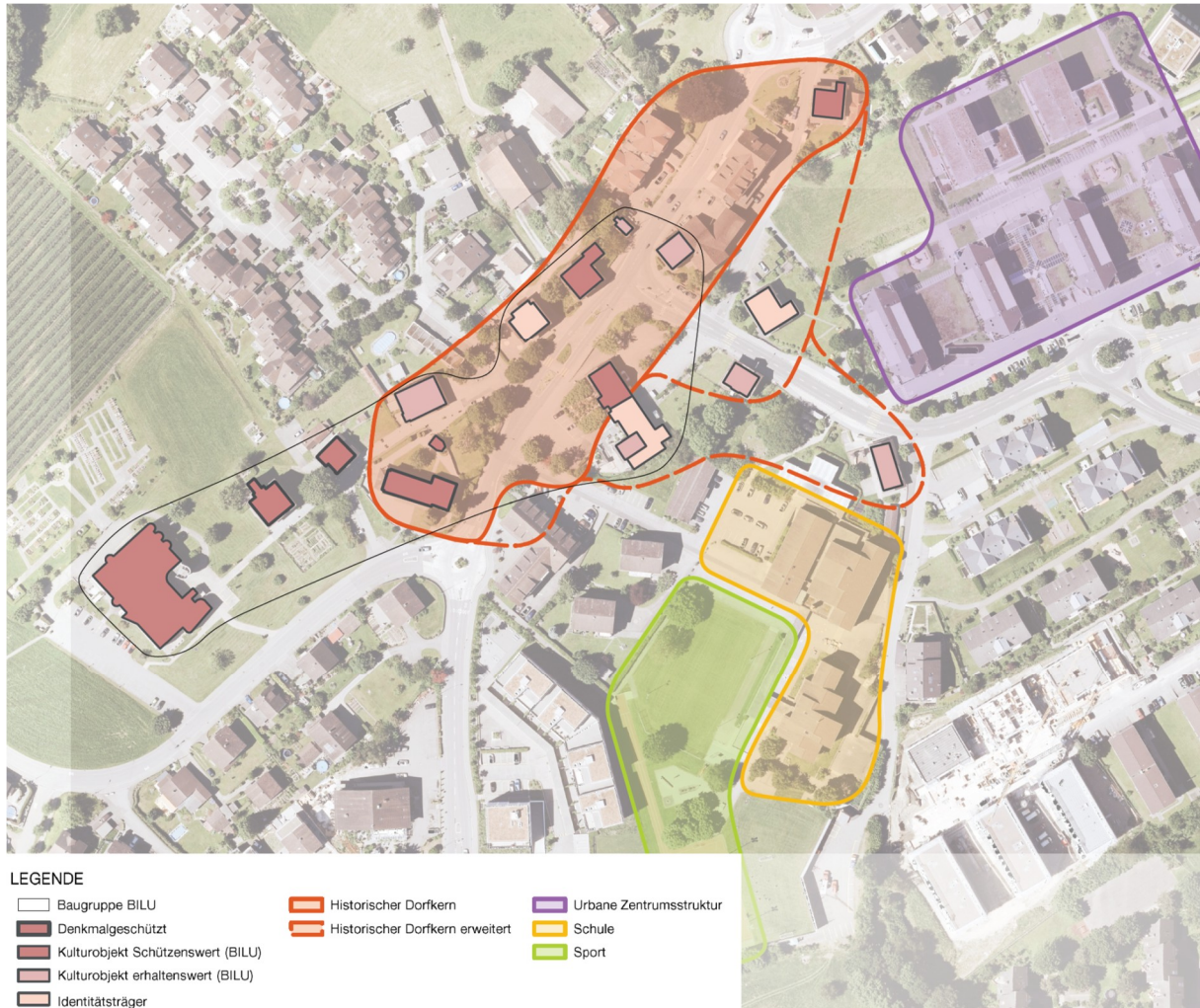


Abb. 5 : Analyse Siedlungsstruktur

Siedlungsstruktur

Die bestehende Siedlung im Zentrum von Buchrain lässt sich grob in drei Haupträume gliedern. Auf der Hügelkuppe liegt der historische Dorfkern entlang der Hauptstrasse als klar erkennbare Baugruppe. Darunter sind mehrere Bauten im kant. Bauinventar als erhaltens- oder schützenswert klassiert. Von besonderem Wert für das Dorfbild und die Identitätsstiftung sind der Raum Kirchweg sowie der Gasthof Adler. Je nach Verständnis kann der historische Teil bis zum Kindergarten im Osten gefasst werden. Daran angrenzend liegt das "moderne" Zentrum mit den Grossstrukturen der Überbauung Tschann. Diese besteht aus fünfgeschossigen MFH-Bauten über einem markanten Sockelbau mit Einkaufsnutzungen. Südwestlich davon liegt die Schulanlage Dorf mit Schulareal und Sport- und Freizeitfläche.

2.5. Freiraumstruktur

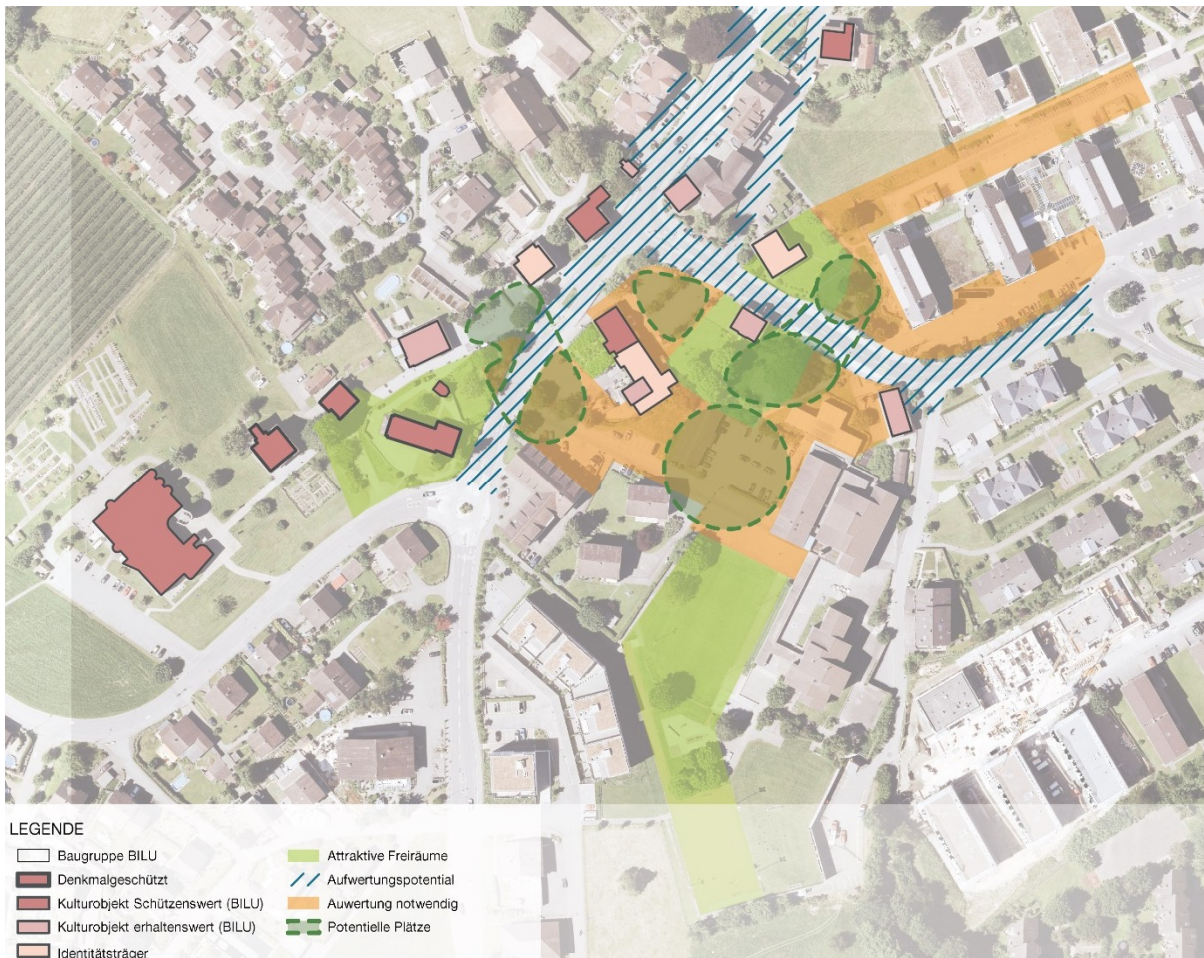


Abb. 6: Analyse Freiraumstruktur

Die Freiräume sind stark durch den Verkehr dominiert. Prägend sind die Strassenräume und Erschliessungsachsen. Vielfach sind die Freiräume Teile der Erschliessung und werden vom MIV und den Fussgängern geteilt. Wenige Wege sind nur den Fussgängern vorbehalten.

Verkehrsorientierte Freiräume

Eigentliche Aufenthaltsbereiche oder Plätze sind mit Ausnahme des Pausenplatzes der Schule nicht vorhanden. Attraktive Freiräume finden sich im Bereich Kirchweg sowie auf den Flächen mit hohem Grünanteil. Von besonderer Bedeutung ist die Gartenwirtschaft des Adlers.

Aufenthaltsbereiche

Durch die räumliche Struktur und die erhaltenswerten bzw. geschützten Bauten ergeben sich bereits im Bestand potenzielle Platzsituationen.

Platzsituationen

Im IST-Zustand haben grosse Flächen hohes Aufwertungspotenzial.

2.6. Nutzungsverteilung



Abb. 7 : Nutzungsverteilung im Zentrum von Buchrain

Nutzungs-
schwerpunkte

Die Nutzungsschwerpunkte sind heute räumlich rel. klar verteilt:

- Nord: Verwaltung, Kirche, Gastronomie, Wohnen
- Ost: publikumsorientierte Nutzungen, Einkaufen, Wohnen
- Süd: Bildung, Werkhof/Feuerwehr, Sport und Spiel/Grünraum

Nutzungs-
schnittstellen

Zwischen diesen Nutzungsräumen sind zwei Schnittstellen auszumachen, welche einerseits bei der Bushaltestelle an der Unterdorfstrasse sowie bei der Adlermatte beim Zugang Schulhof liegen. Diese wichtigen Orte wirken heute eher trennend als verbindend. Sie haben ein grosses Aufwertungspotenzial.

2.7. Mobilität und Verkehr

2.7.1. Fuss- und Radverkehr



Abb. 8 : Analyse Fussverkehr

Der Perimeter ist für Fussgänger grundsätzlich gut zugänglich und durchlässig. Einige wichtige Fusswegverbindungen sind jedoch unattraktiv, weil sie direkt an vielbefahrenen Strassen entlangführen oder zu klein dimensioniert sind. Auf wichtigen Teilstücken bewegen sich die Fussgänger direkt auf dem Fahrweg, den sie sich mit dem MIV teilen. Dies ist einerseits unattraktiv und birgt andererseits ein Gefahrenrisiko.

Im Perimeter ist die Fusswegqualität heute ungenügend. Die Durchgängigkeit für Radfahrer ist nicht gegeben.

2.7.2. Optionen Fuss- und Radverkehr



Abb. 9: Zugangsachsen Fussverkehr

Das Fusswegnetz im Zentrum sollte möglichst engmaschig, durchlässig und attraktiv ausgebaut sein. Alle wichtigen Zugangspunkte sollten für Fussgänger, und nach Möglichkeit auch für Radfahrer, möglichst direkt miteinander verbunden sein. Alle Wege im Zentrum sollen öffentlich sein. Im Zentrum muss der Langsamverkehr Priorität haben, so dass starke Anreize entstehen, um zu Fuss oder per Rad unterwegs zu sein.

Auf den Wegen mit hoher Fussgängerpriorität sollten die MIV-Frequenzen nicht spürbar erhöht werden.

2.7.3. Optionen öffentlicher und motorisierter Verkehr

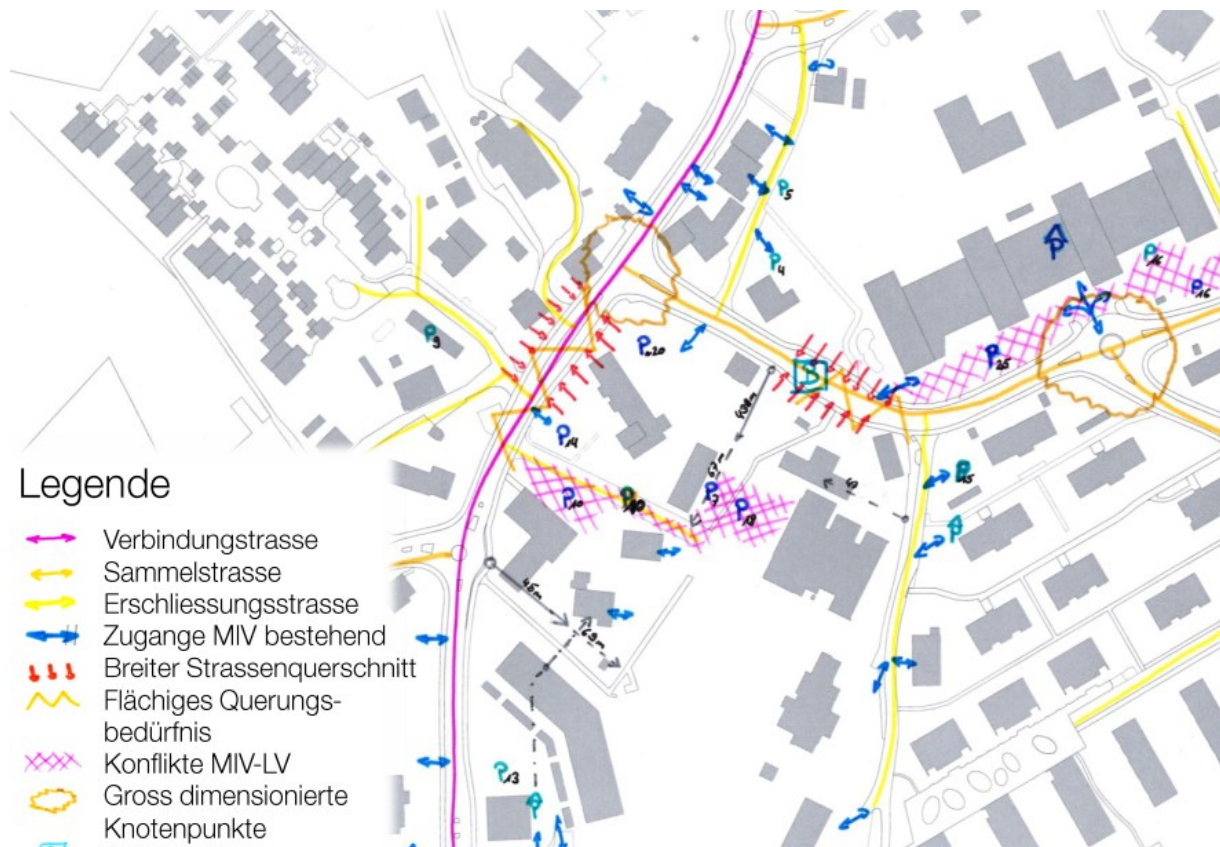


Abb. 10: Analyse MIV und ÖV

Der motorisierte Verkehr erreicht das Gebiet über die Hauptstrasse und die Unterdorfstrasse. Zum Abstellen der Fahrzeuge besteht heute ein breites Angebot an öffentlichen, oberirdischen Parkplätzen. Die Erschliessung der Schulanlage erfolgt von Westen über die rel. steile Zufahrtsstrasse Adlermatte. Sowohl hier wie auch vor dem Tschannhof besteht ein Konflikt zwischen MIV und Fussgängern, welche sich die Fahrbahn teilen.

Erschliessung MIV

An den beiden Strassenzügen (Haupt- und Unterdorfstrasse) bestehen an zwei Orten aufgrund der Bebauung und der Nutzung flächige Querungsbedürfnisse des Langsamverkehrs. An beiden Orten ist die Fahrbahn, im Vergleich zum Normalquerschnitt, überbreit. Gründe sind die Gestaltung mit einer Mittelinsel beim Adler sowie die Busbuchten bei den Haltestellen.

Strassenraum

Die Bus-Haltestellen sind heute an zentraler Lage gut angeordnet. Allerdings ist die Fussweganbindung von Norden und von Süden heute mangelhaft. Die Haltestellen müssen in Zukunft behindertengerecht gestaltet und damit umgebaut werden. Aufgrund des dafür notwendigen, hohen Bordes und des Anfahrweges müssen die Haltebuchten aufgehoben und durch Fahrbahn-Haltestellen ersetzt werden.

Bus-Haltestellen

2.7.4. Bestehende Parkierung



Abb. 11 : Parkierung

<p>Im Zentrum von Buchrain sind die bestehenden Parkplätze grösstenteils privat.</p>	
<p>Öffentliche PP Tschann</p>	<p>In der Tiefgarage des Tschannhof Center bestehen rund 54 Parkplätze für Kunden. Daneben sind rund 45 Parkplätze vor dem Center für Kunden verfügbar. Davon ist 1 Parkplatz für Carsharing (Mobility) vorgesehen. Die Tiefgarage könnte im Falle einer Bebauung des Grundstücks Tschann erweitert werden, wobei die bestehende Einfahrt genutzt werden kann.</p>
<p>Öffentliche PP Adlermatte</p>	<p>Weitere öffentliche oder halböffentliche Parkplätze bestehen beim Restaurant Adler (37), Gemeindehaus (10) und Schulhaus (25).</p>
<p>Velo-PP</p>	<p>Für Velofahrende gibt es Abstellplätze beim Schulhaus (ca. 40), bei der Bushaltestelle Buchrain, Dorf (ca. 20) und beim Tschannhof Center (ca. 30).</p>

2.8. Synthese

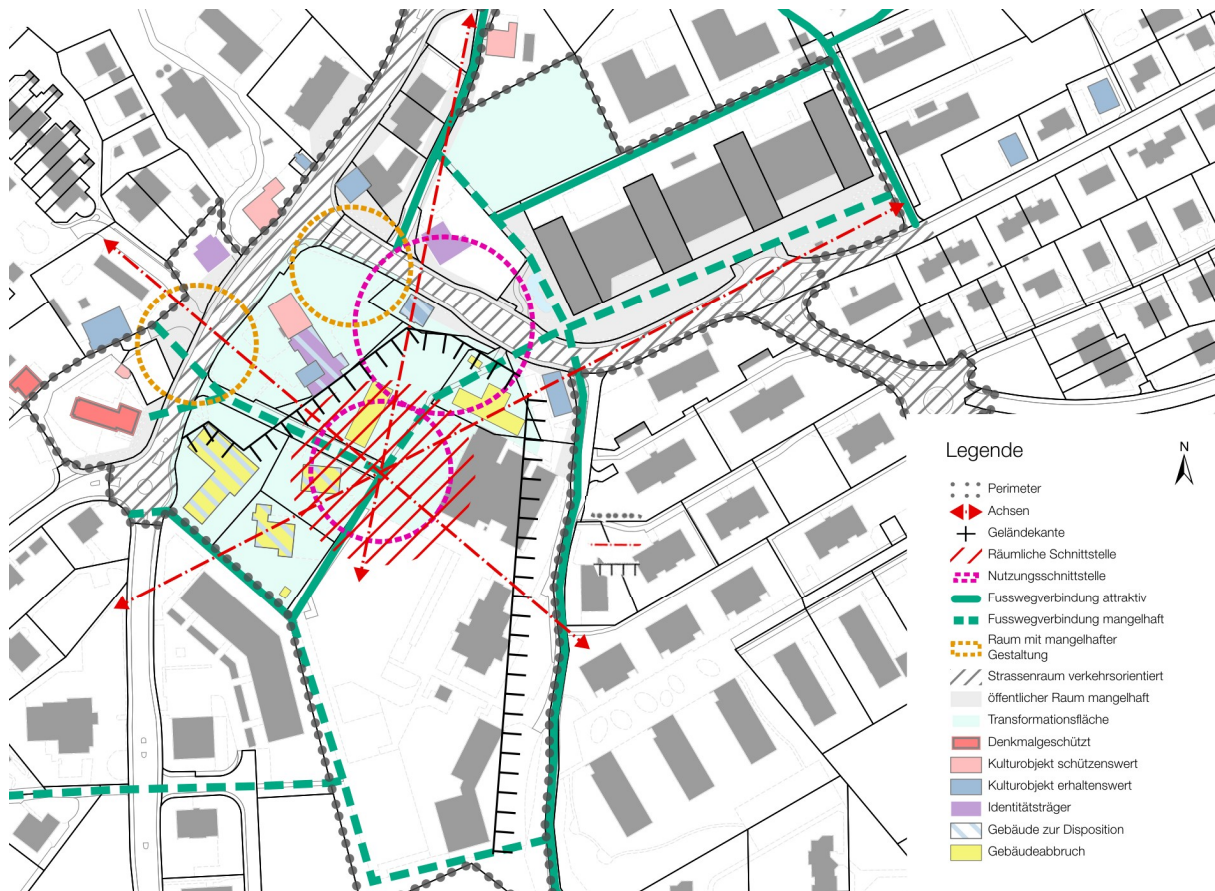


Abb. 12 : Analyse Fazit

Die obige Abbildung zeigt eine kurze Synthese aus der Analyse.

Für die Zentrumsentwicklung ist die räumliche und funktionale Verknüpfung der bestehenden Zentrumsräume und -nutzungen essenziell. Diese sind durch den Perimeter hindurch über eine oder mehrere, direkte und attraktive Verbindungsachsen für den Langsamverkehr zu verbinden. Dabei soll das Potenzial für die Erstellung eines öffentlichen Platzes mit hoher Anziehungskraft genutzt werden.

Achsen und Plätze

Das Gebiet Adlermatte ist heute stark unternutzt und hat grosses Aufwertungspotenzial. Können die Flächen der zur Disposition stehenden Gebäude in die Entwicklung einbezogen werden, ergibt sich ein grosses Potenzial für die Zentrumsentwicklung.

Potenziale nutzen

Der historische Dorfkern beschränkt sich mehr oder weniger auf eine Bautiefe beidseitig der Hauptstrasse. Eine klare Abgrenzung zwischen historischem und neuem / modernem Zentrumsraum mit jeweils spezifischen Entwicklungsvorgaben ist damit gut möglich.

Historischer Kern

Die Topographie ist Herausforderung und Chance zugleich. Die Zentrumsentwicklung gibt die Chance, die Geländekanten neu anzuordnen und dadurch grossflächige Freiräume auf einer Ebene bzw. mit geringen Höhenunterschieden zu schaffen.

Terrassierung

3. THESEN

3.1. Buchrain ist ein Dorf

These 1

Buchrain ist in den vergangenen rund 60 Jahren von einem bäuerlich geprägten Dorf mit rund 1'000 Einwohnern zu einer Agglomerationsgemeinde mit über 6'000 Einwohnern angewachsen. Diese Entwicklung teilt es mit vielen anderen Gemeinden in der Schweiz, sie ist eine Herausforderung für die Frage nach der Identität. Fühlen sich die Einwohner von Buchrain heute mit ihrer Wohngemeinde verbunden? Leben sie im Dorf Buchrain oder irgendwo in der Agglomeration Luzern?

In den vergangenen sechs Jahrzehnten ist Buchrain schrittweise in einzelnen Überbauungen gewachsen. Diese weisen ihre eigenen Muster auf, der Zweckmässigkeit und dem jeweiligen Zeitgeist folgend.

Der Dorfkern wurde vergleichsweise wenig verändert, aber durch Neubauten mit Zentrumsnutzungen ergänzt, namentlich für das Einkaufen, die Schule und die Gemeindeverwaltung. Im Zentrum besteht somit heute viel Raum für eine Entwicklung nach Innen und zur Ergänzung der Zentrumsnutzungen. Dies ist eine grosse Chance für die Entwicklung und Belebung von Buchrain.

Wir gehen davon aus, dass sich diese Entwicklung am Bild eines Dorfs orientiert. Das Dorf wird in seinem Kern weitergebaut und gestärkt. Es geht darum, Bestehendes und Neues zu einer übergeordneten Struktur zusammenzufügen. Die Bewohner sollen sich am Ortskern orientieren können, dieser soll zur Identität der Bewohner mit dem Dorf Buchrain beitragen.

Anforderungen an die Planung

Das Dorf lebt von einer differenzierten Gestaltung und Nutzung der einzelnen Bauten, von einer Vielfalt an Bauvolumen, von unterschiedlichen Gebäudehöhen. Repetitive Bebauungsmuster sind zu vermeiden, eine Realisierung in Etappen durch unterschiedliche Planer kann zu dieser Vielfalt beitragen. Die vorliegende Planung hat ein übergeordnetes Konzept zu liefern und ein besonderes Augenmerk auf den öffentlichen Raum und dessen angrenzende Bebauung zu richten.

3.2. Strassenräume verbinden das Dorf

These 2

Traditionell haben sich die Gebäude im Ortskern zu den Strassen hingewandt. Sie richten ihre Stirn giebelständig zur Strasse und begleiten diese als eine Abfolge von «Bildern» oder «Gesichtern». Mit zunehmendem Lärm durch die Verkehrsentwicklung erfolgte eine Abwendung von der Strasse, die Gebäude richteten sich mit dem Rücken gegen sie. Die Strassen wurden vermehrt zum trennenden Element, mit deren Ausbau verstärkte sich die Trennwirkung zusätzlich.

Mit der Eröffnung der Tunnelumfahrung von Buchrain wurde der Dorfkern weitgehend vom Durchgangsverkehr (und insbesondere vom Schwerverkehr) entlastet. Die Chancen, welche sich mit der Befreiung vom Durchgangsverkehr ergeben, können wesentlich besser als heute genutzt werden. Die Strassenräume sollen vermehrt zur Verbindung der verschiedenen Ortsteile genutzt werden.

Anforderungen an die Planung

Die Strassenräume im Dorfkern sind so zu gestalten, dass sich die angrenzenden Nutzungen miteinander verbinden. Sie sollen für Fussgänger und Radfahrer

attraktiv und sicher sein. Bauten, die mit dem Rücken zur Strasse stehen, sind zu vermeiden. Mit der Planung der angrenzenden Bauten sind die jeweiligen Strassenräume mitzudenken. Entsprechende Erdgeschossnutzungen tragen zur Belebung dieser Räume bei.

3.3. Plätze brauchen Nutzungen

Im Ortskern von Buchrain bestehen heute einige öffentlich zugängliche Aussenräume, namentlich beim Zentrum Tschann, beim Schulhaus, beim Gemeindehaus, beim Gasthof Adler oder den beiden Kirchen. Diese Freiräume weisen unterschiedliche Aufenthaltsqualitäten auf, sie werden mehr oder weniger genutzt. Ein klar definierter Dorfplatz besteht nicht. Sollen Plätze belebt sein, sind sie durch entsprechende Erdgeschossnutzungen einzufassen, am richtigen Ort im Dorf zu realisieren und für den Aufenthalt angenehm zu gestalten.

These 3

Das Generationenprojekt beinhaltet die Chance, für Buchrain einen zentralen Ort, einen Dorfplatz zu schaffen. Die vorgesehenen neuen Nutzungen mit öffentlicher Ausstrahlung sollen zur Belebung dieses Dorfplatzes und des öffentlichen Raums insgesamt eingesetzt werden. Dies ist insbesondere bei der Erschliessung dieser Nutzungen durch den Langsamverkehr und bei der Aussenraumgestaltung zu berücksichtigen.

Anforderungen an die Planung

3.4. Bestehendes wird verknüpft

Das Zentrum von Buchrain besteht bereits. Insbesondere die Schulanlage, die Gemeindeverwaltung und das Einkaufszentrum Tschann sowie das Restaurant Adler stützen heute die Funktion des Dorfkerns als Zentrum. Die ortsbauliche und verkehrsmässige Verknüpfung dieser Funktionen ist jedoch verbesserungswürdig. Herausforderungen bilden die bestehende Topografie und die heutige Struktur und Gestaltung des Strassenraums.

These 4

Mit dem Generationenprojekt besteht die Chance, bestehende und neue Nutzungen zu verbinden. Diese Verbindung erfolgt einerseits durch eine ortsbauliche Verknüpfung von Nutzungen, andererseits durch entsprechende Aussenräume, welche für den Langsamverkehr attraktiv sind. Mit dem Generationenprojekt ist insbesondere sicherzustellen, dass die Zentrumsnutzungen in kurzer Gehdistanz hindernisfrei miteinander und mit den umliegenden Quartieren verbunden sind.

Anforderungen an die Planung

4. SZENARIENSTUDIE

In der Szenarien-Phase wurde eine breite Palette von möglichen Entwicklungsrichtungen skizziert und im Steuerungsausschuss diskutiert. Die Szenarien-Diskussion diente der Schärfung und Eingrenzung der Entwicklungsrichtung.

4.1. Konzeptionelle Szenarien



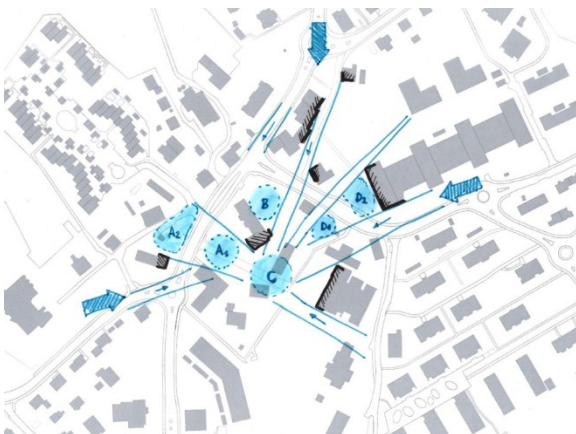
Nutzungsschnittstellen

Die Schnittstellen zwischen den heute vorhandenen Nutzungen werden räumlich entwickelt und belebt. Die Schnittpunkte oder gleich die gesamte Achse dazwischen werden als eigentlicher Kern der neuen Zentrumsentwicklung gestaltet und etabliert.



Bestehende Platzsituationen

Die vorhandene Siedlungsstruktur lässt verschiedene Räume frei, welche zu zentralen, öffentlichen Plätzen aufgewertet werden können. Dabei wird an den bestehenden Strukturen und Nutzungen (Bushaltestelle, Schulareal, Gartenwirtschaft) angeknüpft. Diese werden aufgewertet und ergänzt.

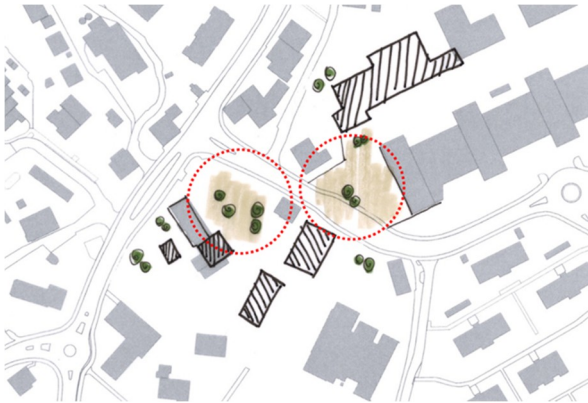


Achsen und Verbindungen

Die Kombination der massgebenden Einfallsachsen und Zugänge zum Perimeter und der gewünschten direkten Wege durch diesen hindurch ergibt ein Netz von Achsen und Verbindungen.

Eine oder mehrere dieser Achsen werden als zentrale Achse entwickelt. Die Weiterführung der Achsengestaltung über den Perimeter hinaus verhilft zu einer guten Einbindung in die bestehende Siedlung. An den Schnittstellen bietet sich die Erstellung eines neuen, zentralen Platzes an.

4.2. Ortsbauliche Szenarien



«Dorfzentrum Studie 2014»

Charakteristik:

- 2 Plätze an der Unterdorfstrasse
- Hauptplatz Adler Nord
- Grobkörnige Ergänzung Tschann
- Kleinstrukturierte Ergänzung historischer Kern

Beurteilung:

- Adler Nord als Platz bzgl. Lage und Ausrichtung mässig attraktiv; Abkehr von bestehender Gartenwirtschaft
- Geringe bauliche Dichte im Zentrum, Adlermatte räumlich wenig geklärt
- Eingliederung Neubau Tschann schwierig



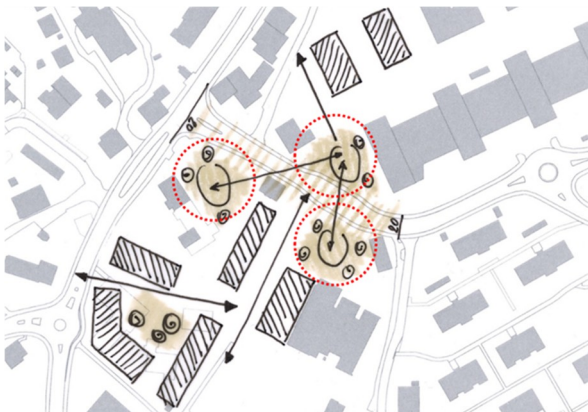
«Begegnungsraum Unterdorfstrasse»

Charakteristik:

- Unterdorfstrasse wird zum öff. Begegnungsplatz
- Ergänzung Tschann massstabsgetreu
- Kleinkörnige Bebauungsstruktur Adlermatte

Beurteilung:

- Aufenthaltsqualität + Platzpotenzial an Unterdorfstrasse mässig (Hangneigung, Verkehr)
- Tschannhof-Achse wird fortgesetzt, aufgewertet
- Kleinkörnige Struktur orientiert sich am hist. Bestand, ist aber für Zentrumsbildung und Belebung nur mässig geeignet; mässige Dichte



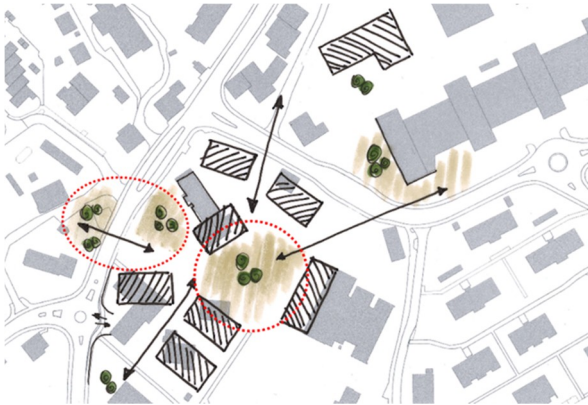
«Plätze Unterdorfstrasse, Adlermatte modern»

Charakteristik:

- Platzbildungen entlang der Unterdorfstrasse
- Direkte Verbindung Bushaltestelle - Pausenplatz
- Öff. Nutzungen im Norden, Wohnen im Süden
- Adlermatte als moderne Zentrumsbebauung

Beurteilung:

- Platzpotenzial gem. obigen Beurteilungen
- Tschannhof-Achse wird fortgesetzt, aufgewertet
- Hist. Kern/Kirchweg wenig eingebunden
- Öff. Raum wird auf Schulhof gelenkt => eher nicht zielführend
- Adlermatte in zeitgemässer Zentrumsdichte



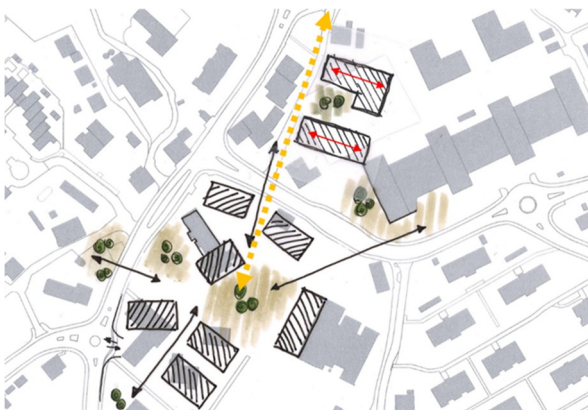
«Zentraler und historischer Platz»

Charakteristik:

- zentraler öffentlicher Platz auf Ebene Pausenplatz als Nutzungs- und Achsenschnittstelle
- Stärkung historischer Kern über Hauptstrasse
- Verbindung der beiden Plätze
- Mittelkörnige Bebauungsstruktur

Beurteilung:

- Direkte Durchwegung durch Perimeter hindurch, aber: grosse Höhendifferenz ungünstig
- Hauptplatz als Achsen-Schnittstelle aus allen Richtungen
- Anbindung Kirchweg, Aufwertung Adler-Garten
- Neuer Hauptplatz mit starkem Bezug zum Pausenplatz wird kritisch gesehen; Platz für Alltagsgebrauch zu gross



«Stärkung Hübeliweg»

Charakteristik:

- Analog obigem Szenario
- Bildung einer Achse Leisibachstrasse - Dorfplatz
- Tschann: Ausrichtung der Neubauten auf Hübeliweg

Beurteilung:

- Ausrichtung auf Hübeliweg geht auf Kosten der rückwärtigen Achse Tschannhof => wird kritisch gesehen
- Hübeliweg eher als Achse zweiter Prio. geeignet.



«Zentraler Platz Gross»

Charakteristik:

- Grosser, zentraler Platz zwischen Adler und erhöht über Schulareal
- Gemischte, mittelkörnige Bebauungsstruktur

Beurteilung:

- Grosser öffentlicher Freiraum auf Kosten der baulichen Dichte
- Platz zu gross: Belebung schwierig, kaum "Alltagstauglich"; Er muss multifunktional sein und zwingend von einer Nutzung bespielt werden
- Die Ausrichtung des Adlers passt wenig zu dieser Platzsituation => Einbindung schwierig
- Keine Klare Achse von Norden her, fehlende Anbindung an Bestand



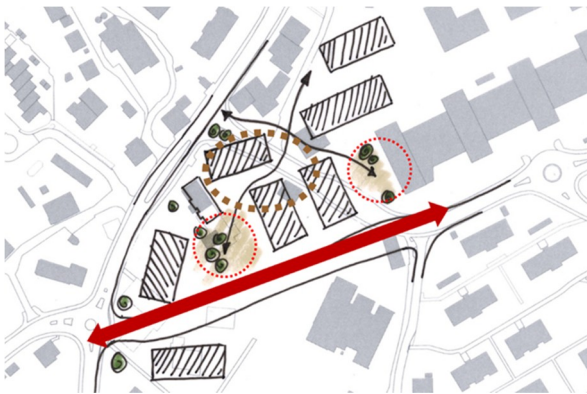
«Direkte Verbindung Kirche - Tschann»

Charakteristik:

- Direkte Verbindung historisches- und Geschäftszentrum
- Trennung Schulplatz und öffentlicher Platz
- Halbprivate Plätze zwischen Überbauung
- Klein- bis mittelkörnige Bebauungsstruktur

Beurteilung:

- Direkte Verbindung der wichtigen Räume +/- auf der Höhenlinie bzw. mit wenig Gefälle => attraktiv für Langsamverkehr
- Schulhof wird separat erschlossen, ist etwas abgehängt
- Kleinkörnige Bebauung im nördl. Teil geht auf Kosten der Dichte



«Strassenumlegung»

Charakteristik:

- Umlegung Unterdorfstrasse + Anbindung an Kreisel Rütiweid
- Verkehrsfreier Dorfkern Adlermatte - Tschann
- Räumliche Trennung Dorfkern - Schulareal
- 2 öffentliche Plätze, alternativ Gross-Platz nord-östlich vom Restaurant Adler
- Grobkörnige Bebauungsstruktur

Beurteilung:

- Eine Verlegung der Strasse ergibt neue, zusammenhängende Räume, was zu einer stärkeren Konzentration führt
- Tschannhof wird direkt angebunden
- Schulareal wird abgehängt
- Umweg für MIV => Mehrverkehr im Dorfkern
- Unterirdische Strassenführung nicht möglich (vgl. Kap. 5)

5. MACHBARKEITSSTUDIEN

5.1. Übergeordnete Erschliessung

Um die Situation für den Fussverkehr zu verbessern, zusätzliche Flächen zu schaffen und den Einfluss der Strassen (Lärm, Trennwirkung) zu reduzieren, wurden folgende Massnahmen überprüft:

- Tunnel Unterdorfstrasse/Tschann
- Umlegung Unterdorfstrasse (Verbindung Tschann-Kreisel Hauptstrasse; ohne und mit Tunnel)

5.1.1. Machbarkeit Tunnel Unterdorfstrasse/Tschann

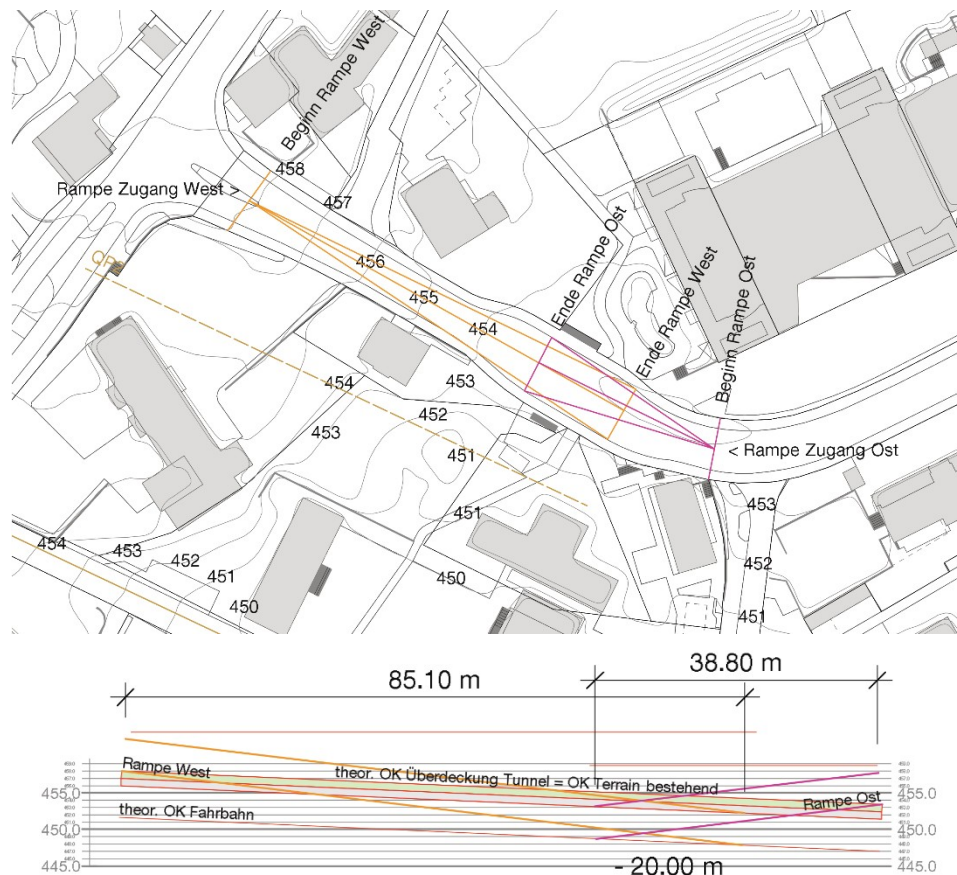


Abb. 13 : Situation und Längsschnitt eines möglichen Tunnels der Unterdorfstrasse im Bereich Tschann

Machbarkeit: Nicht machbar

Bewertung: Aufgrund der Topografie nicht umsetzbar

Fazit: Aufgrund der Anforderungen an die maximalen Steigungen der Rampen, wird die notwendige Tiefe nicht erreicht, um eine Strecke unter dem bestehenden Terrain zu erstellen. Da die Strasse bereits im Gefälle liegt, ist insbesondere für die Rampe West (Beginn bei der Kreuzung Hauptstrasse/Unterdorfstrasse) eine sehr lange Rampe notwendig. Die beiden Startpunkte der Rampen müssten mehr als 20 Meter weiter auseinander liegen, um sich überhaupt so weit unter dem gewachsenen Terrain zu treffen, als dass ein Tunnel erstellt werden könnte (vgl. Schnitt oben). Die Endpunkte können aber aufgrund bestehender Einmündungen nicht weiter auseinandergelegt werden.

5.1.2. Umlegung Unterdorfstrasse ohne Tunnel



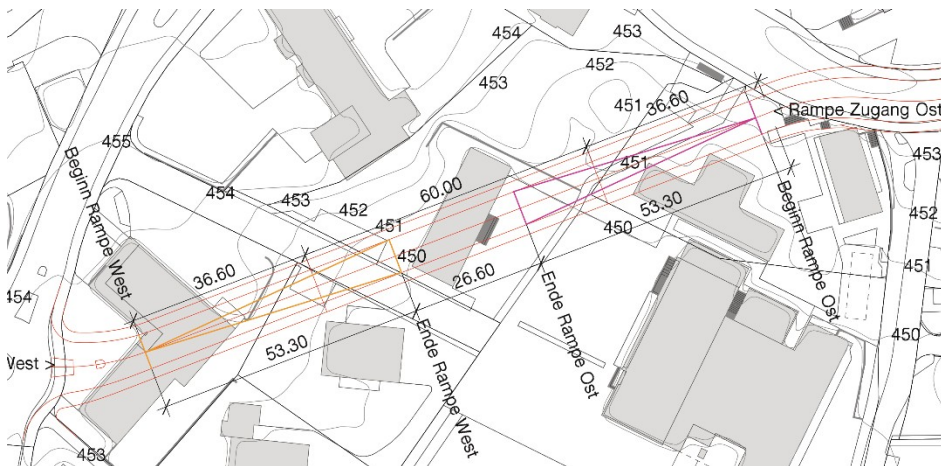
Abb. 14: Abbildung der Variante Umlegung Unterdorfstrasse ohne Tunnel

Machbarkeit: Technisch machbar

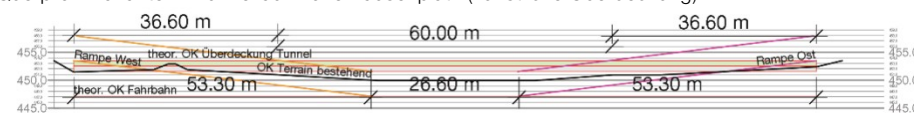
- Bewertung:**
- + Verbindet zwei verkehrsorientierte Kreuzungen (Kreisel)
 - Vergrösserte Verkehrsfläche (längere Strecke im Vergleich zur nicht mehr benötigten Verbindung zur Kreuzung an der Hauptstrasse)
 - Zerschneidet Siedlungsgebiet
 - Verläuft direkt an der Schule (Reduktion Verkehrssicherheit für schulpflichtige Kinder)

Fazit: Die Negativpunkte überwiegen. Es besteht keine Notwendigkeit zur Umlegung.

5.1.3. Umlegung Unterdorfstrasse mit Tunnel



Querprofil Variante 1: Tunnel auf Höhe Pausenplatz (künstliche Überdeckung):



Querprofil Variante 2: Tunnel unter Pausenplatz:

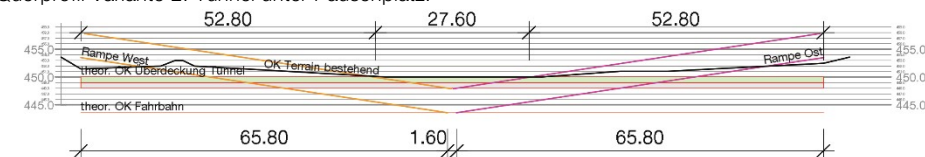


Abb. 15: Variante 1 mit Tunnel auf Niveau Pausenplatz ; Tunneldecke 453.5 m ü. M.
 Variante 2 mit Tunnel unter dem Niveau Pausenplatz ; Tunneldecke 450.0 m ü. M.

Machbarkeit:	Technisch machbar
Bewertung:	+ Verbindet zwei verkehrsorientierte Kreuzungen (Kreisel) + Schafft je nach Höhenlage des Tunnels mehr Freifläche - offene Strassenfläche in etwa gleich lang wie nicht mehr benötigter Abschnitt der Unterdorfstrasse - wirkt weiterhin zerschneidend auf die Siedlungsstruktur (lange Rampen) - sehr schlechtes Verhältnis zwischen Rampenlängen und gewonnener Oberfläche
Fazit:	In der Variante mit Höhenlage auf Niveau Pausenplatz kommt die Strasse nicht unter dem gewachsenen Terrain zu liegen, sondern bildet eine künstliche Fläche. Diese hat eine theoretische Breite von 60m, welche eine Platzfläche bilden könnte. Zum Pausenplatz verbleibt ein Höhenunterschied von rund 3.5m. In der Variante mit der Höhenlage unter dem Niveau des Pausenplatzes kommt die Strasse nur für rund 30m unter dem gewachsenen Terrain zu liegen, davon liegt jedoch nur rund 1.6 m effektiv vollständig unter dem Pausenplatz; diese Distanz wird sich bei der Ausarbeitung aufgrund der benötigten Ausrundungsradien noch verkleinern).

5.2. Arealerschliessung

Für die Arealerschliessung Schulhaus/Adlermatte (ober- und unterirdisch) wurden folgende Varianten überprüft:



LEGENDE

- | | |
|---|--|
| — Verbindungsstrasse | → Zugangspunkt |
| — Sammelstrasse | → Zugangspunkt untergeordnet |
| — Erschliessungsstrasse | Potentielle Fläche für Parkierung unterirdisch |
| | Potentielle Erweiterungsfläche für Parkierung unterirdisch |

Abb. 16 : Mögliche Zugangspunkte für die Arealerschliessung Gebiet Schulhaus/Adlermatte

Die Erschliessung des Areals soll möglichst abseits der Fussgängerströme erfolgen, um Konflikte zwischen MIV und Fussgänger zu vermeiden und die Sicherheit zu erhöhen. Es bietet sich an, das Gebiet ab dem Kreisel Rütiweid zu erschliessen. Da dieser Anschlusspunkt jedoch höher liegt als der Pausenplatz, sind längere Zufahrten oder Rampen für die Überwindung des Höhenunterschiedes notwendig. Alternative Anschlusspunkte liegen bei der Bushaltestelle oder der Moosgasse (Schulhaus).

Die Erschliessungsvarianten im Detail:

Variante	Bewertung
Ausbau IST-Zustand (Adlermatte)	Heutige Haupterschliessung für den Zugang zum Gemeindehaus, mehreren Wohnhäusern und dem Schulareal. Probleme: steil, Mischverkehr, zerschneidet Perimeter. Sollte zukünftig primär auf Langsamverkehr beschränkt bleiben. - Eignung für oberirdische Erschliessung: + - Eignung für Erschliessung Tiefgarage: -
Zugang West, ab Kreisell Rütliweid	Der bestehende Kreisell ist eine stark verkehrsorientierte Anlage mit hoher Leistungsfähigkeit. Ein zusätzlicher Anschluss ist problemlos möglich. Der Verkehr bleibt auf dem übergeordneten Strassennetz und wird von dort direkt in eine Einstellhalle geführt. Aufgrund der Höhenlage werden Zufahrt und Rampe rel. lang. - Eignung für oberirdische Erschliessung: ++ - Eignung für Erschliessung Tiefgarage: +++
Zugang Süd, über TG Leumatt	Die Erschliessung über eine bestehende Tiefgarage wäre verlockend. Aufgrund der bestehenden einspurigen Ein- und Ausfahrt der Tiefgarage dürfte die Leistungsfähigkeit der Tiefgarage erreicht sein. D.h. es wäre ein Ausbau notwendig. Die notwendigen baulichen Eingriffe sowie der Mehrverkehr in einem bestehenden Wohngebiet sind heikel. - Eignung für oberirdische Erschliessung: --- - Eignung für Erschliessung Tiefgarage: +/-
Zugang Nord, ab Unterdorfstrasse	Heutiger Fussweg zur Bushaltestelle. Die Lage bietet sich für eine Zufahrt in eine Einstellhalle auf Höhe Pausenplatz an. Um einen Konflikt mit der Bushaltestelle zu vermeiden und die Höhenlage zu nutzen, sollte die Zufahrt möglichst weit unten, d.h. im Osten erfolgen. Konflikte mit dem Schulweg sind zu vermeiden. Eignung für oberirdische Erschliessung: ++ Eignung für Erschliessung Tiefgarage: ++ (indirekte Erschliessung)
Zugang Ost, ab Moosgasse	Die Moosgasse ist von der Topographie her und aufgrund des bestehenden Knotens gut als Anschlusspunkt geeignet. Die grundsätzliche Leistungsfähigkeit für eine Erschliessung ist gegeben. Allerdings ist das Konfliktpotenzial mit der Schule gross. Es wird Mehrverkehr auf einen wichtigen Schulhof-Zugang gebracht. Die Trottoirs wären zweimal zu queren. Auf eine weitere Belastung durch den MIV sollte daher eher verzichtet werden. Voraussetzung für eine Erschliessung über die Moosgasse wäre eine Neukonzeption der Schulwegführung mit deutlicher Trennung von Fuss-/Schulweg und MIV-Erschliessung. - Eignung für oberirdische Erschliessung: ++ (wenn kein Schulweg betroffen) - Eignung für Erschliessung Tiefgarage: ++ (wenn kein Schulweg betroffen)

Perimeter Tschann:



LEGENDE

- Verbindungsstrasse
- Sammelstrasse
- Erschliessungsstrasse
- ➔ Zugangspunkt
- ➔ Zugangspunkt untergeordnet
- Potentielle Fläche für Parkierung unterirdisch
- Potentielle Erweiterungsfläche für Parkierung unterirdisch

Abb. 17 : Mögliche Zugangspunkte für die Arealerschliessung

Variante	Bewertung
Zugang West, ab Hübeliweg	Der Hübeliweg ist gleichzeitig Erschliessungsstrasse und Langsamverkehrsachse. Die Kapazität für eine Erschliessung Tschann ist gegeben. Allerdings ist der Zugang für eine Tiefgarage aufgrund der Höhenlage nicht ideal. Deutlicher Mehrverkehr ist aufgrund der Bedeutung für den Langsamverkehr nicht erwünscht. - Eignung für oberirdische Erschliessung: ++ - Eignung für Erschliessung Tiefgarage: +
Zugang Süd, ab Unterdorfstrasse	Ab der Unterdorfstrasse bestehen heute nur Fusswege. Dies soll im weiteren Verlauf auch beibehalten werden. Eine Erschliessung direkt ab der Unterdorfstrasse ist aufgrund der Lage der Bushaltestelle sowie der Nähe zu weiteren Zufahrten (Einmündung Hübeliweg, Anlieferung Tschann) wenig geeignet und würde die Freiraumgestaltung an diesem zentralen Ort stark beeinträchtigen. - Eignung für oberirdische Erschliessung: --- - Eignung für Erschliessung Tiefgarage: ---
Zugang Ost, über TG Tschannhof	Die bestehende Tiefgarage des Einkaufszentrums Tschannhof verfügt über eine Fahrspur pro Richtung und schliesst direkt an den Kreisel Tschannhof an. Aufgrund der bestehenden Infrastruktur sowie der guten Leistungsfähigkeit des Knotens bietet sich eine Erweiterung der Tiefgarage an. - Eignung für oberirdische Erschliessung: --- - Eignung für Erschliessung Tiefgarage: +++

5.3. Einstellhallen

Die möglichen Tiefgaragenzufahrten aus Kap. 5.2 wurden in jeweils zwei verschiedenen Höhenlagen vertieft geprüft:

- Lage auf Höhe des Pausenplatzes (Tiefgarage und Pausenplatz sind ebenerdig erreichbar, Tiefgaragenboden auf 450 m.ü.M.)
- Lage unter dem Pausenplatz (Tiefgarage und Ebene Pausenplatz sind über Rampen oder ähnliches verbunden, Tiefgaragenboden auf 446.4 m.ü.M.)

5.3.1. Einstellhallen auf Höhe des Pausenplatzes (450.0 m ü. M.)

Zugang Nord, über Unterdorfstrasse

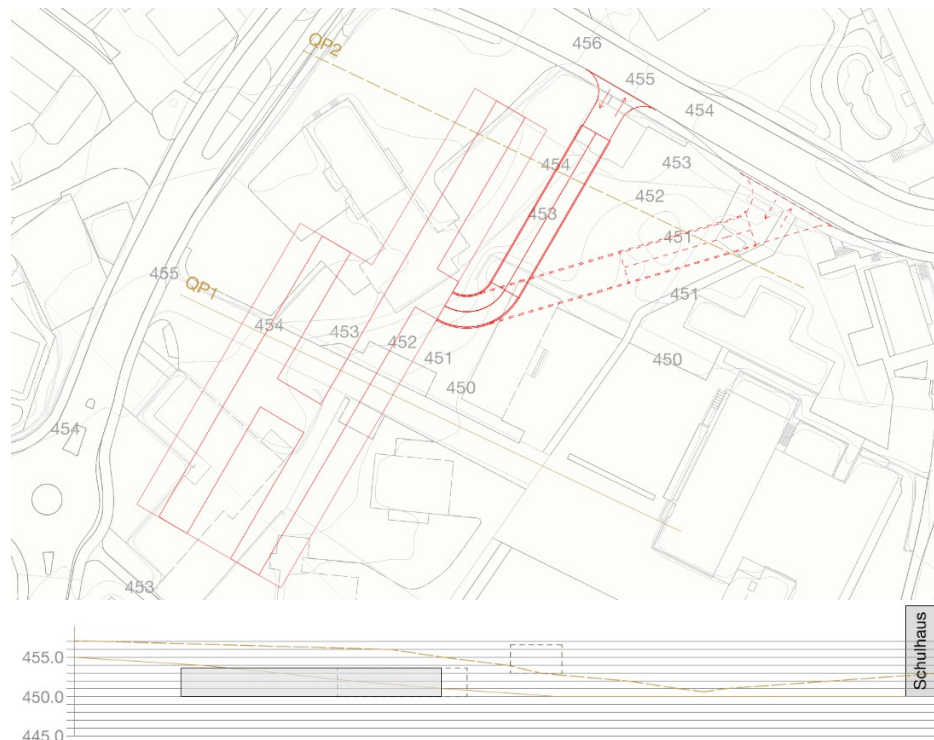
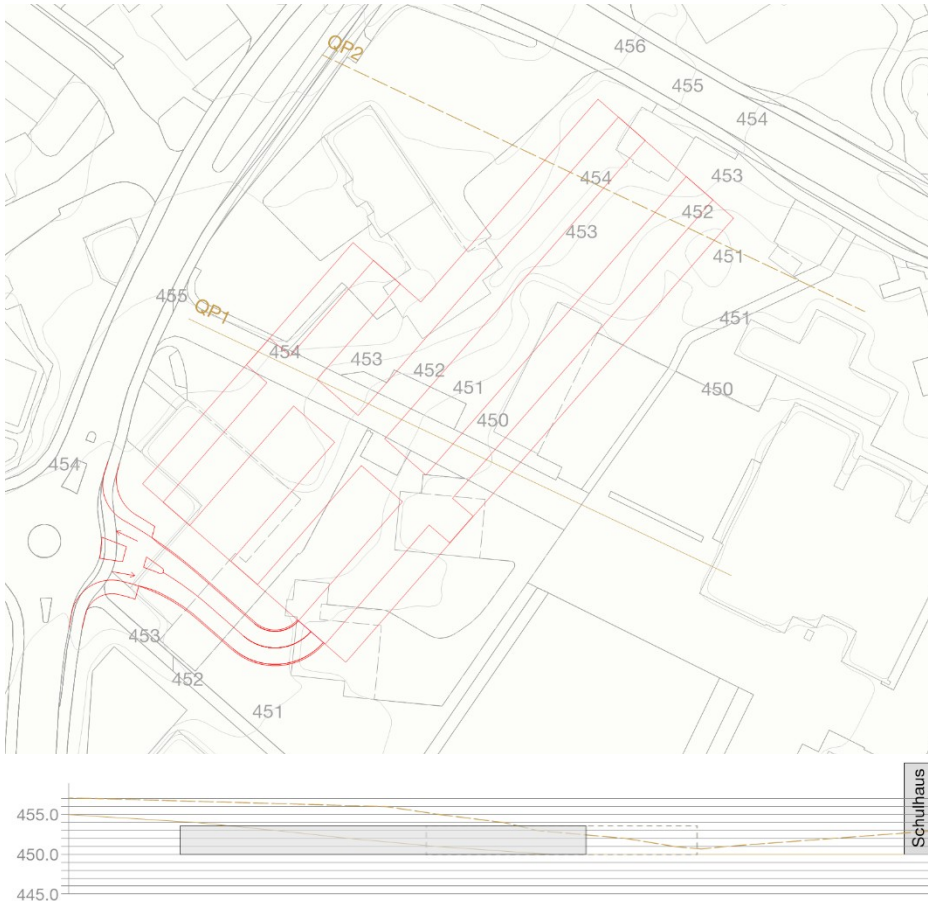


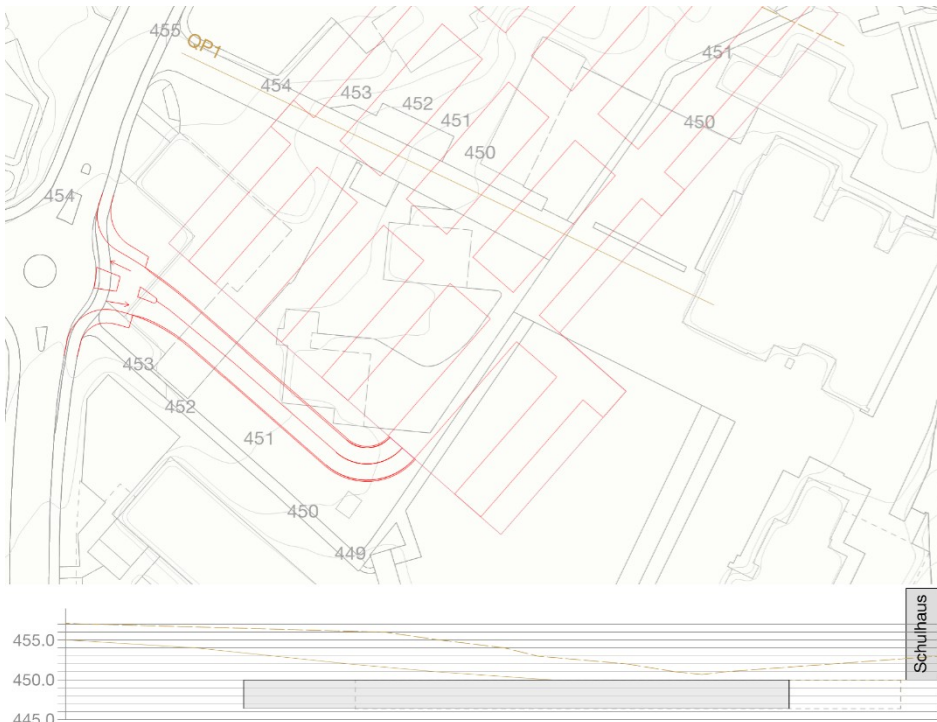
Abb. 18 : Situation und Querschnitt der TG mit Zufahrt ab der Unterdorfstrasse, Niveau Pausenplatz



Zugang West, ab
Kreisel Rütliweid

Abb. 19 : Situation TG Zugang ab Kreisel Rütliweid, Niveau Pausenplatz

5.3.2. Einstellhallen unter dem Pausenplatz



Zugang West, ab
Kreisel Rütliweid

Abb. 20 : Situation TG Zugang ab Kreisel Rütliweid, Niveau unter Pausenplatz

Zugang Ost, ab
Moosgasse

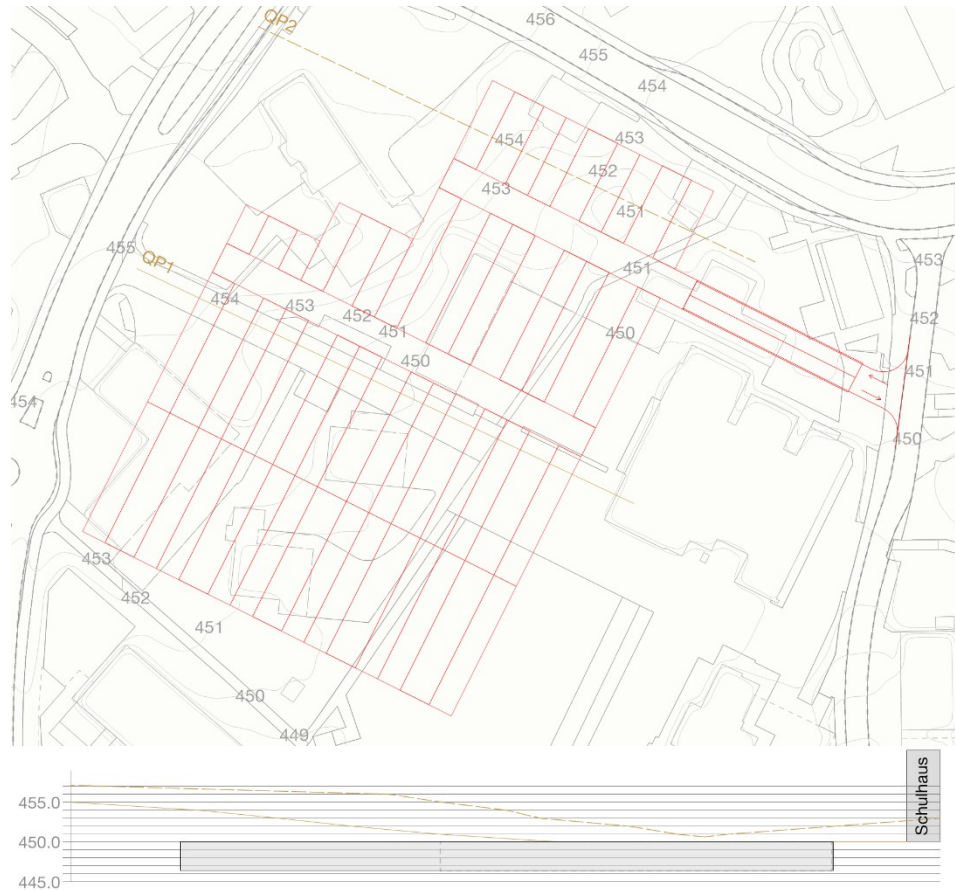


Abb. 21 : Situation und Querschnitt der TG mit Erschliessung ab Moosgasse, Niveau Pausenplatz

5.4. Zusatzabklärungen Einstellhallen-Zufahrten

Aufgrund der Rückmeldungen aus der Zentrumskommission wurden zwei weitere Zufahrtmöglichkeiten in die Tiefgaragen Tschann und Adlermatte geprüft.

5.4.1. Verbindung Tiefgarage Tschannhof - Adlermatte

Beschrieb

Prüfung einer Verbindung unter der Unterdorfstrasse hindurch, um die bestehende Tiefgarage Tschannhof mit dem Generationenprojekt zu verbinden. Damit könnte z.B. ein Einbahn-Regime mit Zufahrt beim Tschannhof und Ausfahrt beim Kreisel Rütweiid installiert werden.



Abb. 22 : Theoretisch günstige Lage des Verbindungstunnels über Auszug Leitungskataster

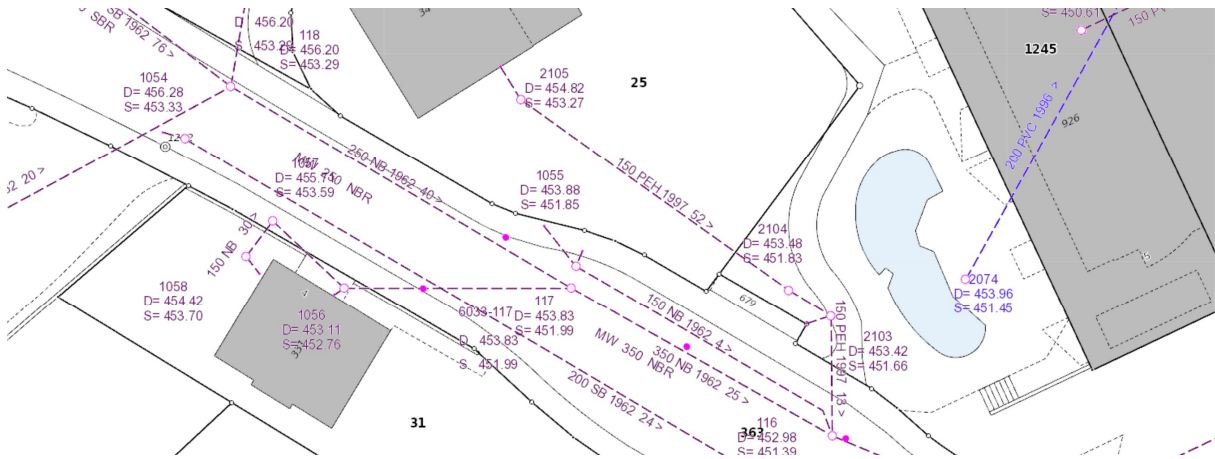


Abb. 23 : Auszug Leitungskataster: Abwasserleitungen

Im Bereich der Unterdorfstrasse befinden sich viele Werkleitungen und Schächte, welche bis 2.0 m unter der Oberfläche liegen (Abb. 22, 23). Diese müssen mit einem Verbindungstunnel unterquert werden, welcher im Querungsbereich deutlich tiefer liegen muss, als die Einstellhallen. Die Unterführungsrampen dürfen jedoch nicht zu steil ausfallen. Aus diesem Grund ist die Linienführung des Tunnels möglichst gegen den Hang zu drücken, um auf die erforderliche Höhenlage hinunterzukommen. Eine Linienführung gem. Abb. 22 ist daher nicht möglich. Sie muss gem. Abb. 24 erfolgen.

Situation

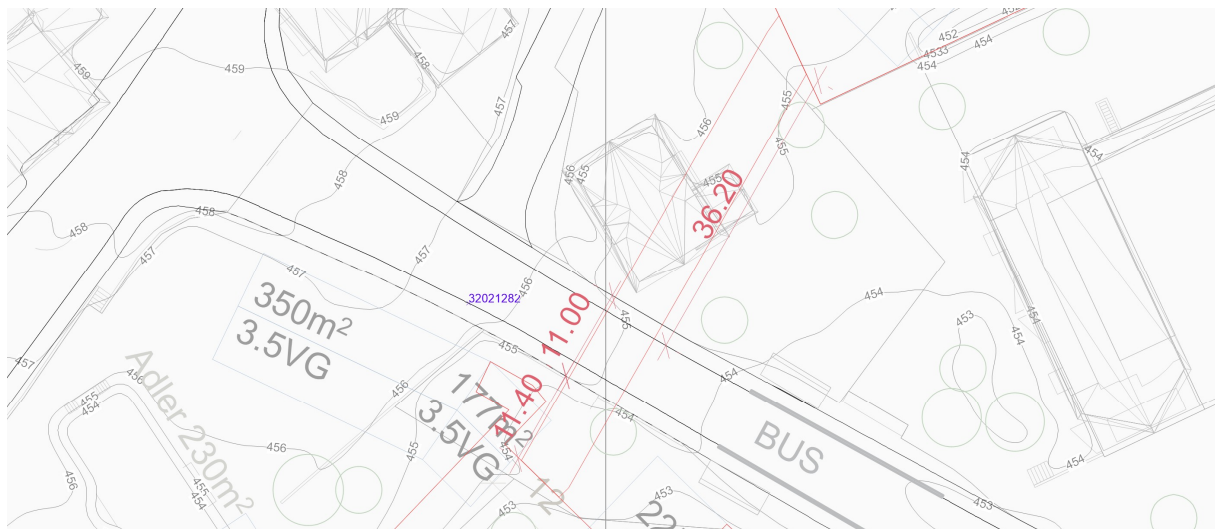


Abb. 24 : Situation Verbindungstunnel Tiefgarage Tschann mit Tiefgarage des Generationenprojektes

Die Überprüfung erfolgte mit der Linienführung gem. Abb. 24 und folgenden Kennwerten:

Kennwerte

- Höhenlage Strasse: 454.0 m.ü.M.
- Aufbau Strasse: 0.50 m
- Freibereich unter Strasse für Leitungen: 1.50 m
- Mächtigkeit Decke Tunnel: 0.25 m
- Lichte Höhe Tunnel: 2.50 m
- OK Fahrbahn Tunnel: 449.25 m.ü.M.
- OK Fahrbahn TG Tschann: 451.5 m.ü.M.
- OK Fahrbahn TG Generationenprojekt: 450.5 m.ü.M.
- Länge: 58.60 m

Beurteilung

Bei der Prüfung wurde der Zwischenraum zwischen Strassenoberfläche und Tunneldecke sehr knapp gewählt. Damit wäre eine Untertunnelung grundsätzlich machbar, bedingt jedoch den Abbruch des Egli-Hauses. Zusätzlich wären aufwändige Massnahmen bei den Werkleitungen notwendig, damit der Tunnel mit dieser knappen Überdeckung erstellt werden kann und die Rampen nicht zu steil werden. Die Abb. 25 zeigt einen Querschnitt mit den minimal notwendigen Rampen-Neigungen, wobei noch keine Ausrundungen berücksichtigt sind (was die Neigung erhöht).

Für eine ausreichende Überdeckung müsste der Tunnel noch tiefer verlegt werden, was steilere Rampen erfordert. Die maximal zulässige Steigung beträgt 15 %. Aufgrund des Gefälles könnten auch keine Parkplätze im Tunnel angeordnet werden. Es werden hohe Erstleistungs- und Betriebskosten erwartet.



Abb. 25 : Schnitt Verbindungstunnel zwischen TG Generationenprojekt (links) und TG Tschann; Lage gem. Abb. 24

Fazit

Die Realisierbarkeit ist nur bedingt gegeben. Die Umsetzung wäre in jedem Fall sehr aufwändig und in einem schlechten Verhältnis zum Nutzen. Eine Weiterbearbeitung wird nicht empfohlen.

5.4.2. Alternative Ausfahrt Tschannhof

Als Alternative zur Verbindung zur Tiefgarage des Generationenprojektes soll eine Ausfahrt auf den Hübeliweg bzw. die Unterdorfstrasse geprüft werden. Damit die Zufahrtsrampe nicht zu steil wird, muss die Linienführung schräg zum Hang gelegt werden, womit die Zufahrt nahe an die Unterdorfstrasse und in den Bereich des Egli-Hauses zu liegen kommt (s. Abb. 26).

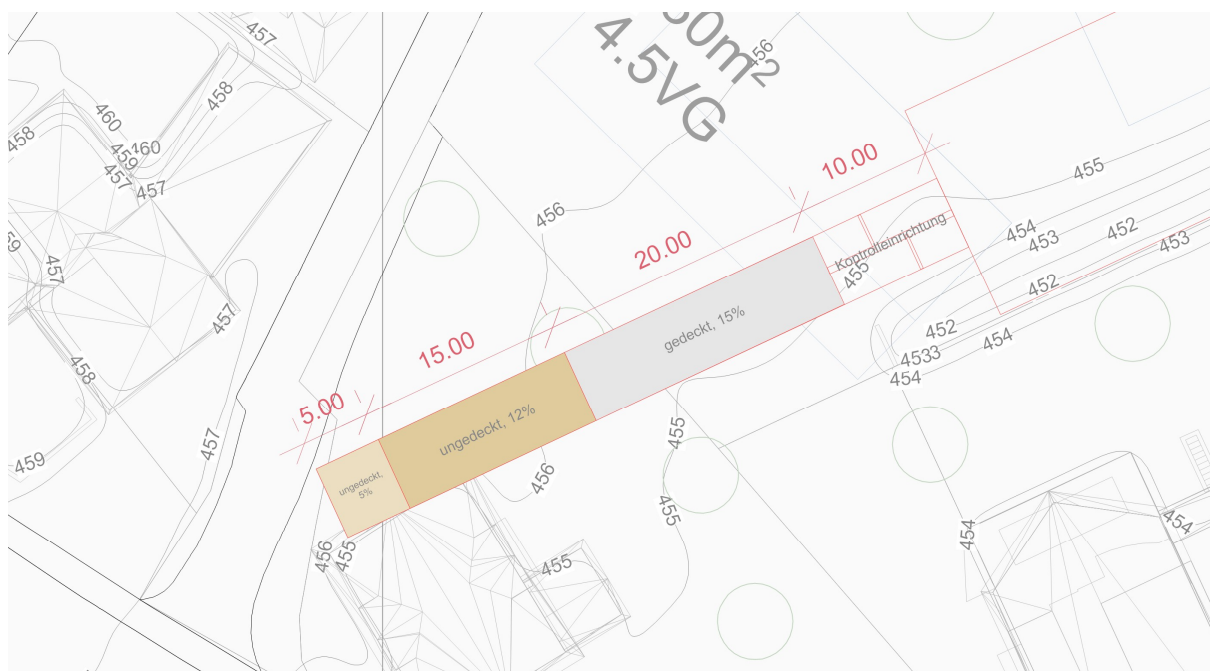


Abb. 26 : Situation Rampe auf Hübeliweg (Anschlusspunkt 456.5, Rampenlänge: 40 m +10 m Länge für Kontrolleinrichtungen)

Die Überprüfung erfolgte mit den folgenden Kennwerten:

Kennwerte

- Höhenlage Anschluss Hübeliweg: 456.5 m.ü.M.
- Höhe Fahrbahn TG Tschann: 451.50 m.ü.M.
- Höhendifferenz: 5 Meter
- Fahrbahnbreite: 5.5 m (Zweirichtungsverkehr)
- Gedeckter Rampenteil: 15% über eine Strecke von 20 m
- Ungedeckter Rampenteil: 12 % über eine Strecke von 15 m
- Anschulsteil Hübeliweg: 5 % über eine Strecke von 5 m
- Total Rampenlänge: 40 m
- Mehrlänge für Kontrolleinrichtungen: 10 m bei max. 3 % Gefälle
(z.B. Barrieren, Schranken)

Die Zufahrt ist technisch machbar, hat jedoch starke Auswirkungen auf die Freiraumqualität sowie die bestehende und zukünftige Bebauung. Die Zufahrt erfordert einen markanten Einschnitt in den Hang und unterbricht den Grünraum zwischen Egli-Haus und Bebauung Tschann. Die Zufahrt käme im Bereich des Egli-Hauses zu liegen und ist mit dessen Weiterbestand kaum vereinbar. Wird der Anschlusspunkt entlang des Hübeliweges in Richtung Norden verschoben, nimmt die zu überwindende Höhendifferenz zu. Dadurch muss die Rampe verlängert werden, was auf Kosten der Anzahl Parkplätze geht. Die Anzahl Parkplätze für den Neubau Tschann würde sich aber auch mit der geprüften Variante reduzieren (um ca. 15 Stück).

Beurteilung

Der notwendige Eingriff wäre zu massiv. Die negativen Punkte überwiegen (Abriss Egli-Haus, Einschnitt in Topografie, Unterbruch Hübeliweg, Verkleinerung TG Tschann). Eine Weiterbearbeitung wird nicht empfohlen.

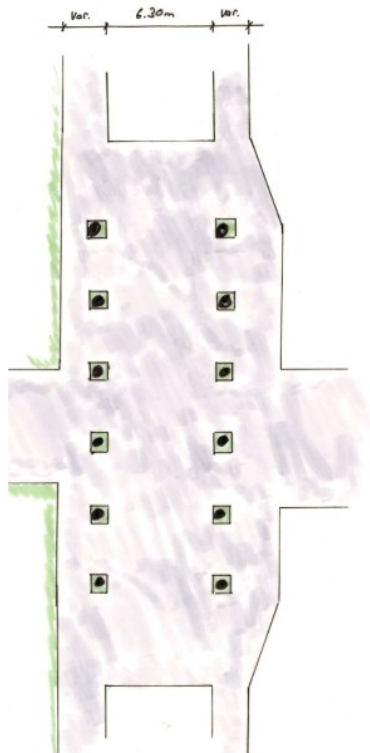
Empfehlung

5.5. Fuss- und Radverkehr

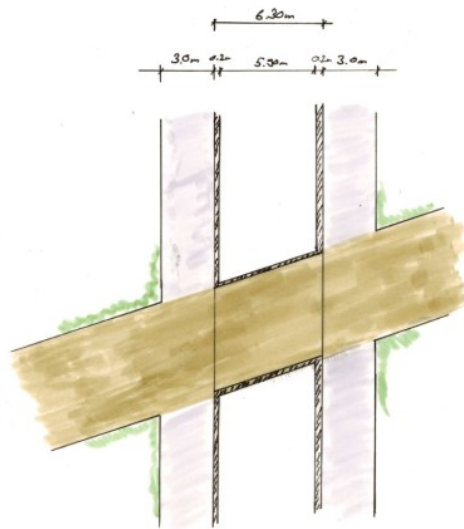
Der übergeordnete Strassenraum ist heute verkehrsorientiert gestaltet. Für eine siedlungsorientierte Umgestaltung kommen verschiedene Varianten in Frage. Nachfolgend sind ein paar Möglichkeiten aufskizziert.

Strassenquerung im Platzbereich:

Verbreiterung im Querungsbereich,
«Strassenrand auflösen»,
Abgrenzung mit Pollern/»Möblierung»:



Platz-Belag über Strasse führen;
Fahrbahn-Einengung mit Farbbändern
oder Rinne:



IST:

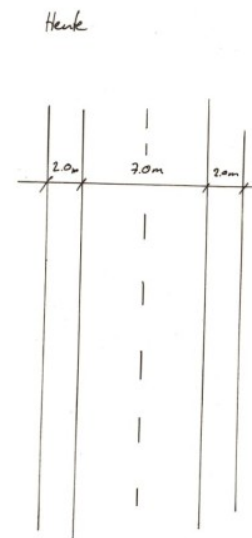


Abb. 27 : Gestaltungsmöglichkeiten der Strassenquerung im Platzbereich

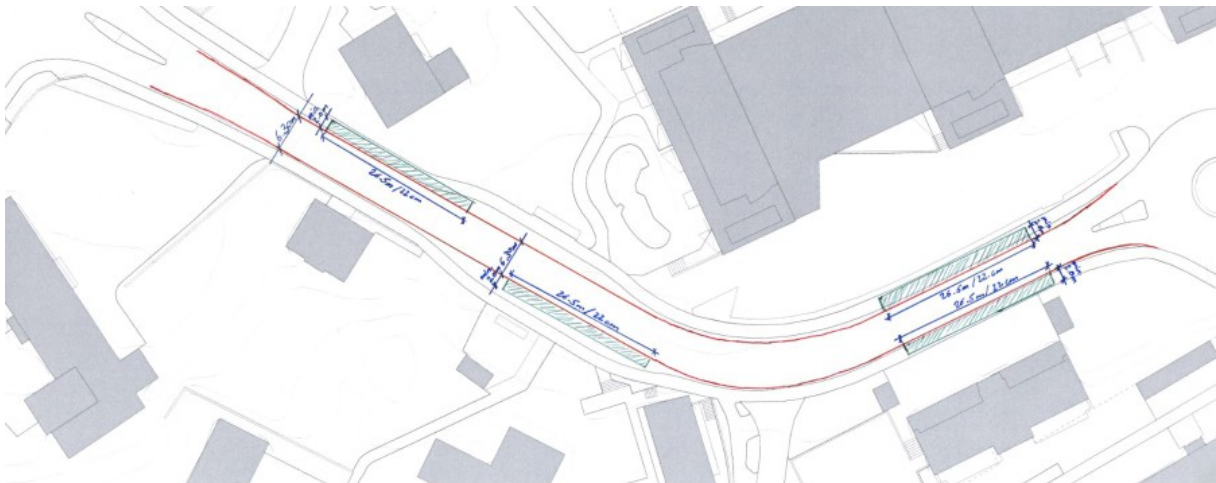


Abb. 28 : Gestaltungsvariante für die Querung der Unterdorfstrasse wie sie im Themen-Szenario «Stärkung Hübeliweg» aussehen könnte



Abb. 29 : Gestaltungsvariante für die Querung der Unterdorfstrasse wie sie im Themen-Szenario «Direkte Verbindung Kirche - Tschann» aussehen könnte

5.6. Bus-Haltestellen



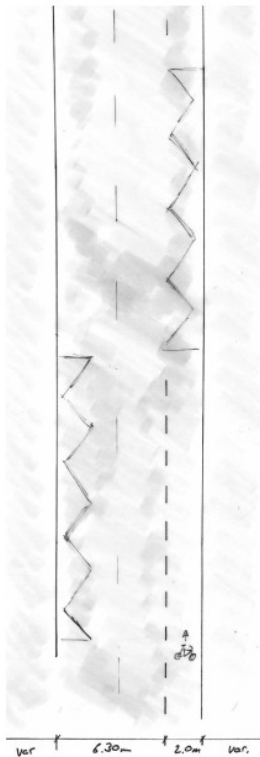
Kennwerte Beispiel:

- Standardtyp gem. vif für Gelenkbusse
- Haltekantenlänge: 21.0 m (gegenüber 19.0 m in Studie EBWSB, 2017), Betonplatte 26.5 m
- Haltekantenhöhe: 22 cm
- Wartebereich für Fahrgäste (grün): 26.5 m x 2.0 m

Abb. 30 : Überprüfung möglicher Haltestellenlagen für die aktuell verkehrenden Bustypen

Die notwendige behindertengerechte Umgestaltung der Bushaltestellen gibt die Dimensionen vor. Aufgrund dieser Vorgaben können die Haltestellen nicht beliebig verschoben werden. Die Abklärungen zeigen, dass die heutige Lage auch zukünftig ideal ist und eine allfällige Verschiebung höchstens sehr kleinräumig erfolgen sollte.

Option Radweg bergwärts:



Option schmaler Querschnitt, ohne Markierung:

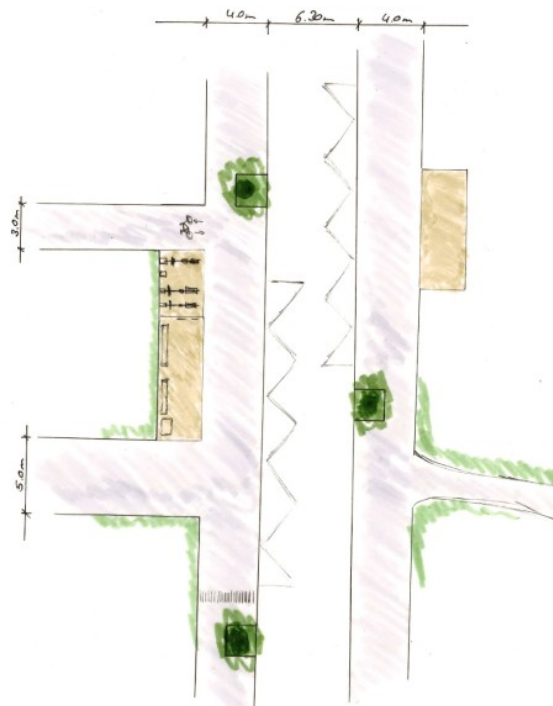


Abb. 31 : Entwurf möglicher Strassenräume im Bereich der Bushaltestelle (bei Szenarien ohne Platzsituation bei der Bushaltestelle)

6. VARIANTENSTUDIEN

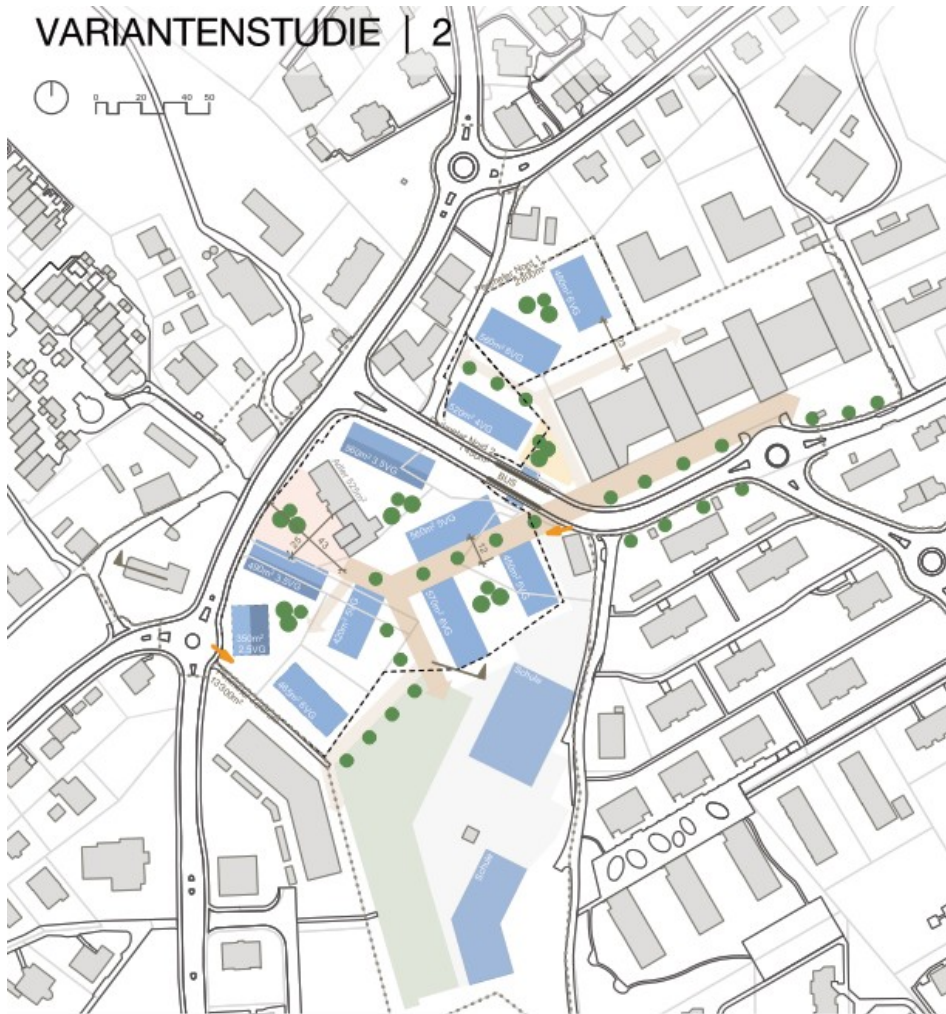
Auf Basis der Szenarien-Diskussionen, der Machbarkeitsabklärungen sowie den Anforderungen aus der Aufgabenstellung wurden verschiedene Varianten ausgearbeitet.

Variante 1



Bewertung: + Die Hauptachse bindet die bestehende Achse Tschannhof ans Zentrum an. Rechtwinklig dazu wird eine Verbindungsachse Kirchweg – Schulhof erstellt. Der hist. Kern wird damit ebenfalls gut angebunden. Der Achsenschnittpunkt ergibt Potenzial für eine Platzsituation.
 + Sekundäre Achse Tschannhofeingang - Pausenplatz: Erschliessung Schulhof, TG
 + Erste Bautiefe entlang Hauptstrasse: Eingliederung in hist. Bestand; Zweite Reihe mit zeitgemässer Zentrumsdichte
 + Einbezug Aussenraum Restaurant Adler: Schaffung einer Platzsituation
 - Monotones Bebauungsmuster

Fazit: Empfehlung zur Weiterbearbeitung



LEGENDE

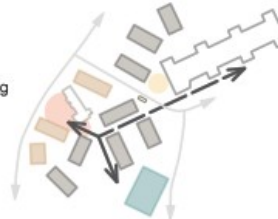
- Bearbeitungsprimeter
- AZ Perim. Zentrum 1.1 /13'500m²
- AZ Perim. N1: 1.5/2'800m² | N2: 1.1/1'450m²
- Bushaltestelle Anhaltelänge L:26m | H:22cm
- Hauptachsen
- Nebenachsen
- öff. Platz 1000m² (inkl. Terrasse Adler)
- Spielplatz
- mögliche Tiefgarageneinfahrt

KONZEPT

Hauptachse : Unterdorfstrasse - Historischer Kern

öff. Platz: Adler süd
Spielplatz Tschann

Bebauungsstruktur
1. Reihe Eingliederung
2. Reihe Urban
3. Neubau Schule



Bewertung:

- + Achse verbindet Haupteingang zum Tschannhof mit hist. Dorfkern beim Adler
- + Dorfartige Anordnung der Bauten; Weiterentwicklung der historischen Struktur
- + Einbezug Aussenraum Restaurant Adler
- + Hauptplatz bei Gartenwirtschaft Restaurants Adler
- + Bauten Tschann orientieren sich auf Hübeliweg. Dieser wird damit gestärkt.
- Hauptfussgängerachse in Konflikt mit Anlieferung Tschannhof. Achsengestaltung schwierig
- Starker Eingriff in Schulareal. Grössere Bauten südlich der Hauptachse bedingen einen Ersatz des heutigen Schulhauses. Erschliessung Pausenhof vorliegend nicht gegeben.
- Erschliessung TG praktisch nur ab Kreisler Rütowiweg möglich. Dies erschwert eine etappierte Entwicklung.
- Tschannhof ist abgeschnitten

Fazit: Keine Empfehlung zur Weiterbearbeitung



Bewertung:
(ggü. Var. 2)

- + Anbindung Tschannhof. Bauten Tschann beziehen sich sowohl auf Tschannhof wie auch Hübeliweg
- + Hauptplatz als grössere Fläche zwischen Hauptstrasse und Achse
- + Hauptachse mit deutlichem Ziel
- Hauptplatz ev. zu gross, zu wenig definiert
- Monotones Bebauungsmuster im Süden

Fazit: In Verbindung mit Elementen der Variantenstudie 3A Empfehlung zur Weiterbearbeitung



LEGENDE

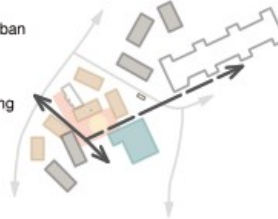
- Bearbeitungsprimeter
- AZ Perim. Zentrum 1.0 /10'500m²
- AZ Perim. N1: 1.6/2'800m² | N2: 1.1/1'450m²
- Bushaltestelle Anhaltelänge L:26m | H:22cm
- Hauptachsen
- Nebenachsen
- öff. Platz 2000m² (inkl. Terrasse Adler)
- Spielplatz
- ← mögliche Tiefgarageneinfahrt

KONZEPT

Hauptachse : Unterdorfstrasse - Zentraler Platz

öff. Platz:
Zentralerplatz neu Urban
Spielplatz integriert

Bebauungsstruktur
Achse N Eingliederung
Achse S Urban
Neubau Schule

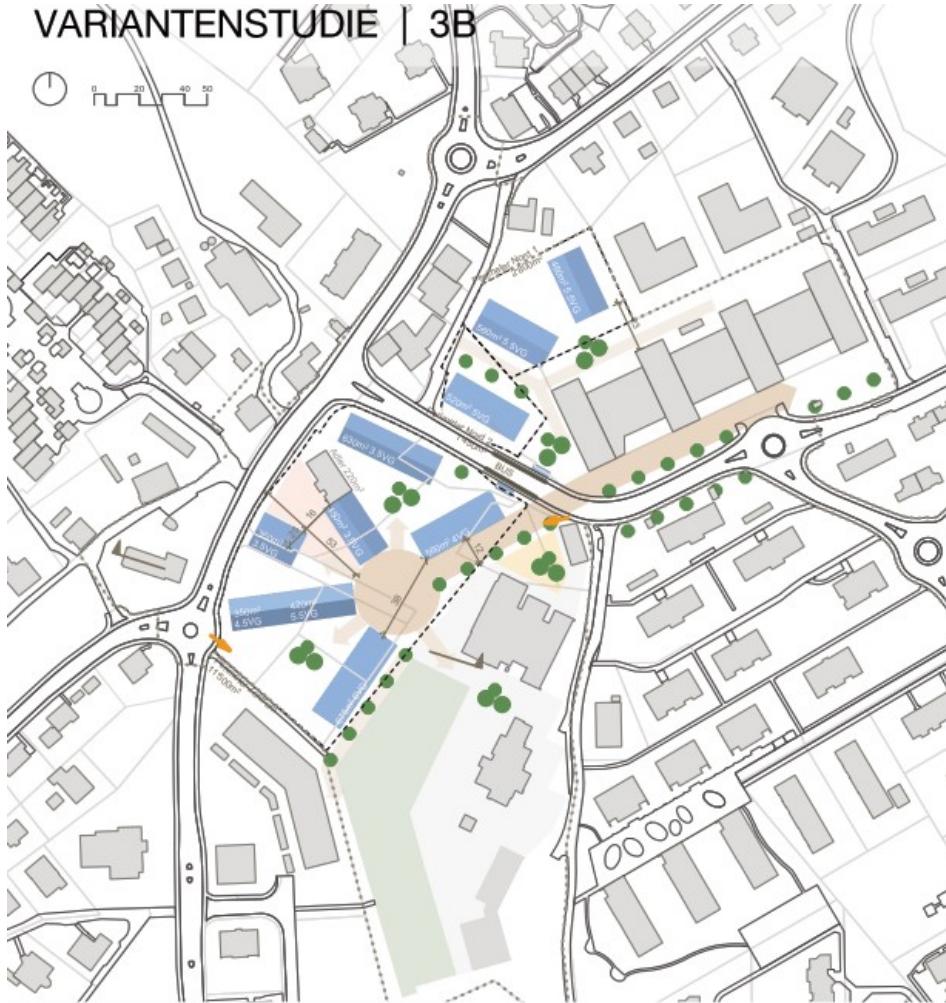


- Bewertung:
- + Dorfartige Anordnung der Bauten
 - + Grosser, neuer Hauptplatz im Zentrum als Schnittpunkt der Hauptachsen von NW + SE
 - + Hauptachse mit deutlichem Ziel
 - + Bauten Tschann orientieren sich auf Hübeliweg. Dieser wird damit gestärkt.
 - Platz sehr gross (zu gross für Alltagsgebrauch)
 - Anbau an Schule oder Ersatzbau notwendig
 - Verbindung Hauptplatz – Schulhof schwierig.
 - Erschliessung Schulhof nicht gelöst oder weiterhin von Norden => schlecht vereinbar mit notwendiger Terrassierung + Freiraumgestaltung
 - Hauptfussgängerachse in Konflikt mit Anlieferung Tschannhof
 - Tschannhof abgeschnitten

Fazit: Keine Empfehlung zur Weiterbearbeitung



Bewertung: (ggü. Var. 3)	+ Klare Raumentrennung zwischen Hauptplatz und Schulhof. Diese können aber zueinander in Bezug gesetzt werden. Die Terrassierung ist einfacher lösbar. - Platz bzgl. Aussicht, Besonnung weniger attraktiv
Fazit:	Empfehlung zur Weiterbearbeitung mit Vorbehalt



LEGENDE

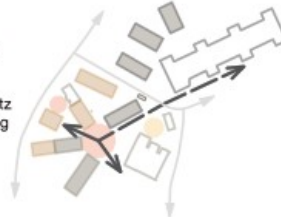
- Bearbeitungsprimeter
- AZ Perim. Zentrum 1.0 /11'500m²
- AZ Perim. N1: 1.5/2'800m² | N2: 1.3/1'450m²
- Bushaltestelle Anhaltekannte L:26m | H:22cm
- Hauptachsen
- Nebenachsen
- öff. Platz 1800m² (inkl. Terrasse Adler)
- Spielplatz
- mögliche Tiefgarageneinfahrt

KONZEPT

Hauptachse : Unterdorfstrasse - Zentraler Platz

- öff. Platz:
- Zentralerplatz
- Spielplatz bei Schule

Bebauungsstruktur
Orientierung zum Platz
Platz W Eingliederung
Platz N Urban



- Bewertung:
- + Dorfartige Anordnung der Bauten mit Ausrichtung auf einen grossen Zentrumsplatz.
 - + Platz als zentraler Knotenpunkt
 - Eingliederung des Hauptplatzes ins Gelände schwierig
 - Der grosszügige Freiraum geht auf Kosten der baulichen Dichte
 - Bezug Dorfplatz zu Pausenplatz unklar (ein Platz? Zwei Plätze?)
 - Strassenlärm dringt aufgrund der Stellung der Bauten weit in Bebauung ein
 - Hauptfussgängerachse in Konflikt mit Anlieferung Tschannhof

Fazit: Keine Empfehlung zur Weiterbearbeitung

7. FAZIT

Die für zweckmässig und gut befundenen Elemente und Charakteristiken der vorgestellten Varianten wurden zu einer Best-Variante ausgearbeitet. Diese soll als Grundlage für die weitere Bearbeitung und die Vorgaben für das Wettbewerbsprogramms dienen. Die Best-Variante wurde zu wichtigen Fragestellungen weiterbearbeitet und vertieft. Sie ist in einem separaten Dokument dokumentiert.

Bestvariante

Raumanordnung der Bestvariante:



Abb. 32 : Best-Variante (basierend auf Var. 1)

ANHANG: GRUNDLAGEN UND RAHMENBEDINGUNGEN

Kantonaler Richtplan

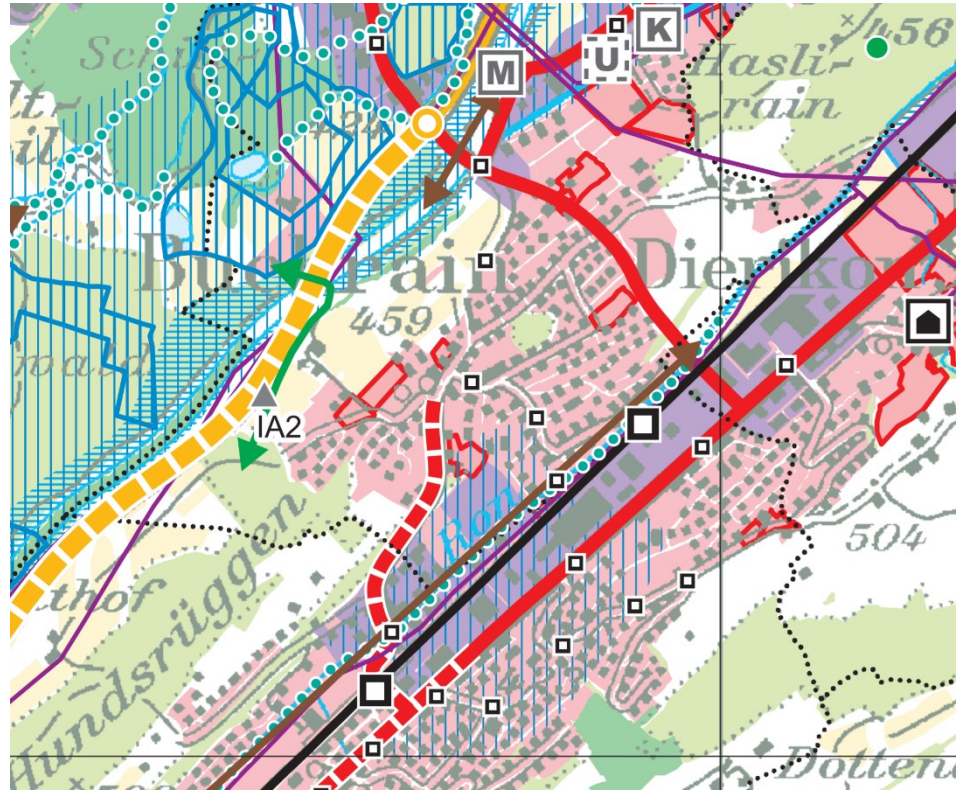


Abb. 34 : Auszug Kantonaler Richtplan Kanton Luzern

Regionaler Richtplan und Konzepte

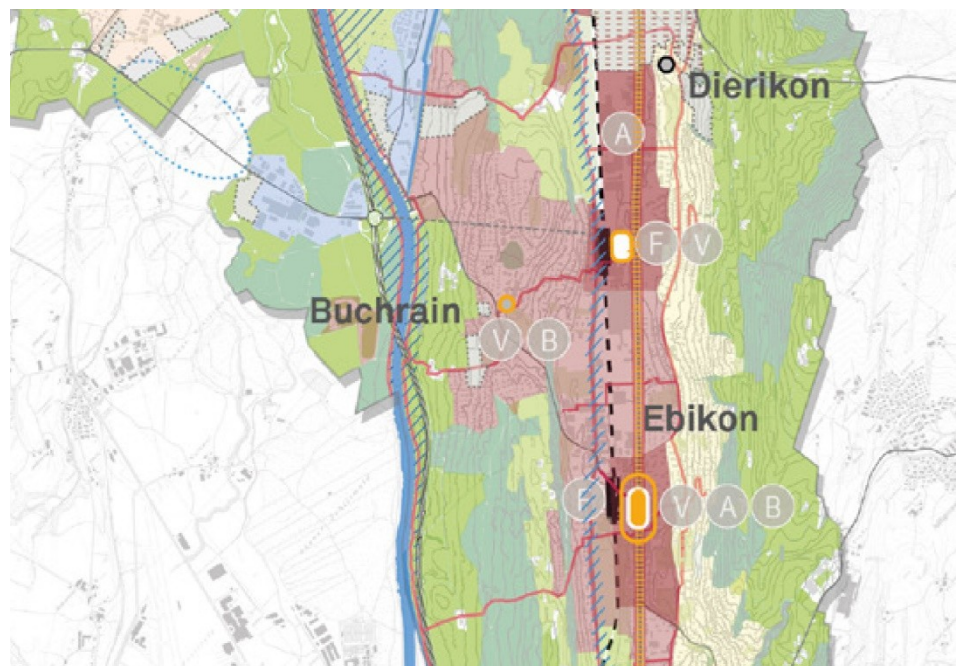


Abb. 35 : Auszug aus dem Leitbild LuzernOst, Abbildung Raumstruktur 2030

RAUMSTRUKTUR

- Entwicklungsschwerpunkte Siedlung (E/A): sehr dynamische Entwicklung mit hoher Dichte
- Urbane Gebiete (E/A): dynamische Entwicklung mit mittlerer bis hoher Dichte
- Wohnen am Hang: moderate Entwicklung mit mittlerer Dichte und erhöhten Anforderungen
- ländliche Gebiete (E/A): moderate Entwicklung mit mittlerer Dichte
- Industrie- und Gewerbegebiet: regionaler Schwerpunkt für Industrie und Gewerbe
- Industrie- und Gewerbegebiet: Kantonales strategisches Arbeitsgebiet (gemäss Teilrevision kant. Richtplan 2014; Stand 17.06.2014)
- Industrie und Gewerbegebiet: langfristige Erweiterungsmöglichkeit Industrie- und Gewerbe
- potenzielles Siedlungsgebiet (gemäss reg. Teilrichtplan Siedlunglenkung 2030; Stand gem. RRB 112, 23.1.2015)
- Koordinationsbedarf Siedlung / Landschaft
- Identitätsraum K17

ZENTRENSTRUKTUR

- Regionales Zentrum mit Ortsversorgungsfunktion
- Regionales Nebenzentrum mit Ortsversorgungsfunktion
- Ortszentrum mit Ortsversorgungsfunktion / Ortszentrum als Begegnungsort
- "Mall of Switzerland"

NUTZUNGSSCHWERPUNKTE (OHNE WOHNEN)

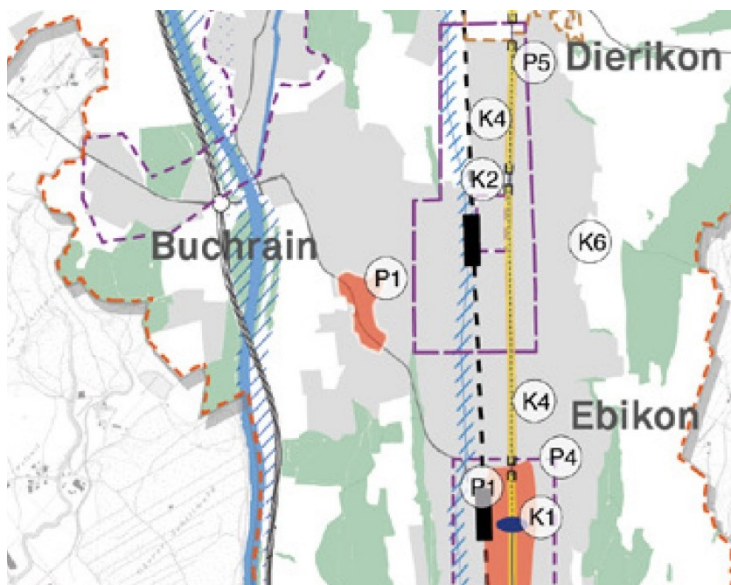
- V Versorgung
- F Freizeit
- B Bildung
- A Arbeiten
- L Logistik

LANDSCHAFT

- Landschaftsraum
- Landschaftsorientierter Freiraum
- Siedlungsorientierter Freiraum
- Langsamverkehrsverbinding (linearer Freiraum) best. / zu ergänzen

ORIENTIERENDER INHALT

- S-Bahn und Bahnhöfe
- Hochleistungsstrassen mit Anschlüssen
- Hauptverkehrsstrassen
- Wald
- Gewässer
- Auenlandschaft Reuss
- Auenlandschaft Ron



KOORDINATIONSAUFGABEN

- K1: Abstimmungen mit Planungen der Gemeinden/des Kantons
- K2: Koordination EbiSquare - Mall of Switzerland
- K3: Öffentlicher Verkehr
- K4: Identitätsraum Kantonsstrasse K17
- K5: Koordination Siedlung und Landschaft
- K6: Siedlungsränder

PROJEKTE LUZERNOST

- P1: Versorgungszentren
- P2: Verkehrskonzept LuzernOst
- P3: Integriertes Langsamverkehrsnetz
- P4: Schwerpunkt Zentrum Ebikon
- P5: Schwerpunkt Schindler - EbiSquare - Burenhof Dierikon
- P6: Regionales Arbeitsplatzgebiet

Abb. 36 : Auszug aus dem Leitbild LuzernOst, Abbildung Aufgabenfelder

Kommunale Entwicklungsvorgaben

Gemeindestrategie 2018 – 2030

- Sie treibt die Zentrumsentwicklung voran und schafft einen Treffpunkt für alle im Herzen der Gemeinde.
- Sie erhöht die Aufenthaltsqualität in den Grün- und Freiräumen, die zum Verweilen einladen.
- Sie bietet ein attraktives, durchgängiges Wegnetz, komfortable Infrastrukturen, zukunftsgerichtete Busverbindungen, so dass zu Fuss gehen, Velo- und Busfahren Spass machen und damit ÖV und Individualverkehr kombiniert nutzbar sind.
- Sie ist ein attraktiver Ort zum Leben in allen Lebensphasen; für Jung und Alt, Familien und Singles, Erwerbstätige und Ruhebedürftige. Sie verknüpft die Bedürfnisse aller Generationen vorbildlich.








Siedlungsleitbild März 2017

- | | |
|--------------------------------------|--|
| Vision | <ul style="list-style-type: none">- Die Gemeinde hat viele Gesichter – im Dorfkern ist der Charme der ländlichen Vergangenheit noch deutlich spürbar, am Südhang ist die Gemeinde dicht und urban. |
| Grundhaltungen | <ul style="list-style-type: none">- Buchrain setzt verstärkt auf mehrgeschossigen Wohnungsbau und verdichtet an gut öV-erschlossenen Lagen – mit einem Schwerpunkt im Dorfzentrum sowie am Südhang. Die Gemeinde setzt sich für ein vielfältiges Wohnraumangebot ein und fördert insbesondere Wohnungsbau mit hoher Wohn- und Außenraumqualität.- Die Gemeinde sichert bestehende Freiraumqualitäten und macht siedlungsnahen Freiräume zugänglich und erlebbar. Sie schützt die Landschaft.- Buchrain hält das Angebot für die Alltagsversorgung (Einkauf, Gastronomie) und Alltagsgestaltung (Gesundheit, Bildung, Freizeit) aufrecht- Siedlungsentwicklung: An Quartiercharakteristik angepasste Entwicklung. Das Dorfzentrum ist Identitätsträger und mentaler Bezugspunkt der Gemeinde. Es wird aktiv und sorgsam weiterentwickelt und in seiner sozialen Funktion aufgewertet.- Buchrain prüft unter Beachtung der Kulturobjekte die richtige Platzierung für Neubauten im Zentrum der Gemeinde und gestaltet den Dorfplatz als Einheit. Die Gemeinde nützt die innere Verdichtung im Zentrumsbereich um das Dorfzentrum besser als solches zu definieren.- Buchrain verdichtet massvoll und am richtigen Ort – die Gemeinde lenkt den Schwerpunkt der baulichen Entwicklung qualitativ auf den Südhang.- Massnahmen der Siedlungsökologie werden umgesetzt. |
| Mobilität
Fuss- und
Radverkehr | <ul style="list-style-type: none">- Im Dorfzentrum werden Fuss- und Radverkehr dem motorisierten Verkehr gleichgestellt. Fussgängerinnen und Fussgänger erhalten hohe Priorität und einen angemessenen Anteil an Flächen. Der motorisierte Individualverkehr wird verlangsamt. |
| Parkierung | <ul style="list-style-type: none">- Die Regelung zur Erstellung von Parkplätzen wird den aktuellen Anforderungen angepasst. Dabei wird insbesondere die Reduktion der Parkplatzanzahl an gut öV-erschlossenen Lagen geprüft. |

- Steigerung der Qualität von Freiräumen in der Siedlung durch gestalterische Aufwertung und Ergänzungen der Ausstattung (z.B. Bänke, Grillstellen, Spielgeräte, Brunnen) ... Freiraum und Landschaft
- Schaffung von neuen naturnahen Strukturen entlang von Wegen (Wiesensaum, Baumreihen).
- Sicherung einer ausreichenden Anzahl und guten Zugänglichkeit von Spielplätzen; ...
- Das Gebiet Alter Dorfkern – Tschannhof – Schule/Verwaltung bildet das „Herz“ der Gemeinde und ist identitätsbildend. Fokusgebiet Dorfzentrum
- Das Gebiet Alter Dorfkern – Tschannhof – Schule/Verwaltung bildet das „Herz“ der Gemeinde und ist identitätsbildend. Die Identität des Zentrums wird verbessert, indem das Zentrum durch Neu- und Ergänzungsbauten in den Bereichen Schule/Verwaltung, Tschannhof und Alter Dorfkern baulich weiterentwickelt bzw. verdichtet, die Verkehrsorganisation zugunsten des Fuss- und Radverkehrs aufgewertet und der öffentliche Raum neugestaltet werden. Dorfzentrum mit Identität
- Bei der Gestaltung der Gebäude und Aussenräume sowie beim Sichern von Sichtverbindungen im Zentrumsbereich wird darauf Wert gelegt, dass das Zentrum als Einheit erlebbar und das Dorfzentrum attraktiver Aufenthaltsort wird.
- Die Gemeinde fördert die Aufenthaltsfunktion im Zentrum durch die Umgestaltung eines Teilabschnitts der Unterdorfstrasse und die Gleichstellung von Fuss-, Rad- und motorisiertem Verkehr in diesem Bereich. Sie verlangsamt hierfür Belebung des Zentrums
- den motorisierten Verkehr und reduziert die Trennwirkung der Unterdorfstrasse.
- Bei der Aussenraumgestaltung achtet die Gemeinde im Zentrumsbereich darauf, dass die Freiraumgestaltung und Möblierung die Qualitäten des Dorfzentrums als Aufenthaltsraum stärken.
- Die Gemeinde schafft gute Rahmenbedingungen, sodass Nutzungen für die Öffentlichkeit verstärkt im Zentrum konzentriert werden.
- Die Gemeinde steuert die mittelfristige Entwicklung zwischen der Bibliothek/Ärztzentrum und dem Kreisel Leisibachstrasse („Kreisel Tschann“) dahingehend, dass dieser Strassenabschnitt stärker in das Dorfzentrum eingebunden wird.

Zonenplan (Stand kant. Vorprüfung)

Legende

Genehmigungsinhalt	
Bauzonen	
	Dorfkernzone Buchrain Dorf (DK-B), ES III
	Zentrumszone 1 (Ze1), ES III
	Zentrumszone 2 (Ze2), ES III
	Sonderbauzone Tschann (So), ES IV
	Zone für öffentliche Zwecke (OeZ), ES III
Weitere orientierende Planinhalte	
	bestehender Gestaltungsplan
	bestehender Bebauungsplan

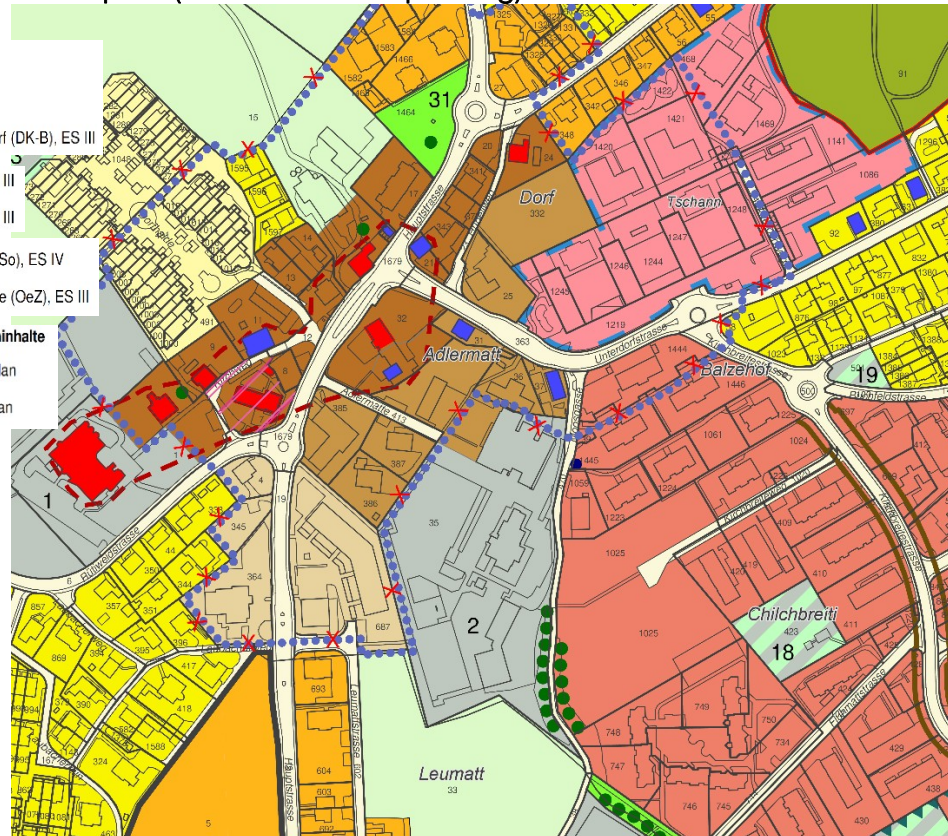


Abb. 37 Ausschnitt Zonenplan (Stand Revision noch nicht genehmigt)

Bau- und Zonenreglement (Stand kant. Vorprüfung)

Bauzonen Art. 15
Dorfkernzonen
Buchrain Dorf und
Haslirain (DK-B,
DK-H)

- 1) Die Dorfkernzone Buchrain Dorf (DK-B) dient der Erhaltung und behutsamen Weiterentwicklung des historischen Dorfkerns und der guten Eingliederung von Neu- und Umbauten ins Dorfbild.
- 2) [betrifft Dorfkernzone Haslirain]
- 3) Die Bauten in den Dorfkernzonen haben sich bezüglich kubischer Gestaltung, Dimensionen, äusserer Erscheinung, Fassaden- und Dachgestaltung, Materialien und Farbgebung sowie Gewährleistung von Durchsichten besonders gut ins Ortsbild einzuordnen.
- 4) Die Gemeinde kann bei guter Qualität in der Dorfkernzone Buchrain Dorf (DK-B) Mehrhöhen von bis zu 3.00 m bewilligen.
- 5) In den Dorfkernzonen sind auf Hauptbauten nur Schrägdächer zulässig. Die Gemeinde kann Ausnahmen bewilligen, wenn die Dachformen das Ortsbild nicht negativ beeinträchtigen.
- 6) Es gilt zusätzlich folgendes:

		Dorfkernzonen	
		Buchrain Dorf	Haslirain
a)	Gesamthöhe 1 + 2	13.50 m	Gemäss Abs. 2
b)	Grenzabstand 1 + 2	5.00 m	4.00 m
c)	Überbauungsziffer (ÜZ-1, ÜZ-2, ÜZ-3, ÜZ-4)	--	--
d)	Lärm-Empfindlichkeitsstufe	III	II

- 1) Die Zentrumszonen 1 und 2 dienen der Weiterentwicklung der bestehenden Bebauung an zentraler Lage mit Bezug zum Strassenraum.
- 2) In der Zentrumszone 1 ist über den vom Gemeinderat bestimmten Perimeter ein Konkurrenzverfahren gemäss Art. 5 BZR Pflicht. Neubauten und neubauähnliche Umbauten sind bestmöglich in die Umgebung einzupassen.
- 3) In der Zentrumszone 2 sind entlang der Hauptstrasse im Erdgeschoss in erster Bautiefe bei Neubauten und neubauähnlichen Umbauten keine auf die Hauptstrasse orientierten neuen Wohnungen gestattet. Die Hauptfassade und die Nutzung im Erdgeschoss müssen funktional und optisch auf den Strassenraum ausgerichtet sein.
- 4) Es gilt zusätzlich folgendes:

Art. 16 Zentrumszone 1 (Ze1), Zentrumszone 2 (Ze2)

		Zentrumszone 1	Zentrumszone 2
a)	Talseitige Fassadenhöhe 1	16.50 m	16.50 m
	Talseitige Fassadenhöhe 2	16.50 m	16.50 m
b)	Gesamthöhe 1	16.50 m	16.50 m
	Gesamthöhe 2	16.50 m	16.50 m
c)	Grenzabstand 1	6.50 m	6.50 m
	Grenzabstand 2	6.50 m	6.50 m
d)	Überbauungsziffer 1 (ÜZ-1)	--	0.26
	Überbauungsziffer 2 (ÜZ-2)	--	--
	Überbauungsziffer 3 (ÜZ-3)	--	0.28
	Überbauungsziffer 4 (ÜZ-4)	--	0.08
e)	Lärm-Empfindlichkeitsstufe	III	III

- 1) Die Sonderbauzone Tschann dient der Sicherung und Weiterentwicklung eines Gemeindezentrums nach einheitlichem Konzept.
- 2) Gestattet sind öffentliche Bauten und Anlagen, Dienstleistungs- und Gewerbebetriebe, Büros, Ladengeschäfte, Wohnbauten und Bauten für ein betreutes Wohnangebot für Betagte und Behinderte (z.B. Alterswohnungen und Pflegewohngruppen).
- 3) Massgebend für Art und Mass der Nutzung, Bebauung und Gestaltung ist der rechtsgültige Bebauungsplan.
- 4) Es gilt die Lärm-Empfindlichkeitsstufe III.

Art. 17 Sonderbauzone Tschann (So)

- 1) In der Zone für öffentliche Zwecke sind Bauten, Anlagen und Nutzungen zulässig, die überwiegend zur Erfüllung öffentlicher Aufgaben benötigt werden und dem in Anhang 1 beschriebenen Zonenzweck entsprechen.
- 2) Die Gemeinde legt Nutzung und Baumasse im Einzelfall unter Berücksichtigung öffentlicher und privater Interessen fest.
- 3) Es gilt die Lärm-Empfindlichkeitsstufe III.

Art. 22 Zone für öffentliche Zwecke (OeZ)

- 1) Der Kanton erfasst die Kulturdenkmäler in einem kantonalen Bauinventar. Er bezeichnet darin „schützenswerte“ und „erhaltenswerte“ Denkmäler sowie Baugruppen. Die Wirkungen der Aufnahme eines Kulturdenkmals im kantonalen Bauinventar richten sich nach den kantonalen Bestimmungen. Im Zonenplan sind die inventarisierten Kulturdenkmäler orientierend dargestellt.
- 2) Im kantonalen Denkmalverzeichnis aufgelistete Denkmäler unterstehen dem Gesetz über den Schutz der Kulturdenkmäler und sind im Zonenplan orientierend dargestellt. Bauliche Massnahmen an diesen Denkmälern oder in

Art. 35 Kulturdenkmäler

deren Umgebung bedürfen einer Bewilligung der zuständigen kantonalen Dienststelle.

- 3) Die Gemeinde legt bei als „erhaltenswert“ eingestuften Denkmälern Massnahmen des Objektschutzes, des Umgebungsschutzes und des Unterhaltes nach Anhörung der Grundeigentümerschaft fest. Auf begründeten Antrag der Grundeigentümerschaft kann die Gemeinde unter Abwägung aller Interessen ganz oder teilweise auf den Schutz verzichten.

Art. 39 Ergänzende Gestaltungsplanbestimmungen (vgl. Skizze im Anhang)

- 1) Für einen Gestaltungsplan, der die zonengemässen Vorschriften einhält, ist keine minimale Arealfläche vorgeschrieben.
Bei Gestaltungsplänen innerhalb von Gestaltungsplan-Pflichtgebieten gemäss Art. 38 und bei Gestaltungsplänen ausserhalb solcher Gebiete mit einer Fläche von mind. 4'000 m² in unbebautem Gebiet und von mind. 2'000 m² in bebautem Gebiet kann die Gemeinde Abweichungen von der Bau- und Zonenordnung oder einem Bebauungsplan zulassen.

Abweichung zur Überbauungsziffer (ÜZ), zur talseitigen Fassadenhöhe (Fh) und zur Gesamthöhe (Gh):

		ÜZ	Fh	Gh
ohne Konkurrenzverfahren gemäss Art. 5 BZR	GP ausserhalb Pflichtgebiet	Keine Abweichung	+ 5 %	+ 5 %
	GP innerhalb Pflichtgebiet	+ 10 %	+ 10 %	+ 10 %
	GP ausserhalb Pflichtgebiet	+ 10 %	+ 10 %	+ 10 %
mit Konkurrenzverfahren gemäss Art. 5 BZR	GP innerhalb Pflichtgebiet	+ 20 %	+ 3.00 m	+ 3.00 m

- 2) Als Gestaltungsplan-Pflichtgebiet gemäss Art. 38 gelten Gebiete, die im Zonenplan als solche eingetragen sind.
- 3) Die Gemeinde gewährt die Abweichungen in dem Mass wie die Qualitätsforderungen gemäss § 75 Abs. PBG erfüllt werden.
- 4) Die Gemeinde kann die Art der zu realisierenden Wohnungen (z.B. Anteil Eigentum, Miete; zielgruppenspezifisches Wohnen); Realisierungsetappen und Realisierungszeitpunkt festlegen.
- 5) Die Gemeinde kann erhöhte Energiestandards verlangen.