

Schützenmatt Emmenbrücke – Erkenntnisse Entwicklungsstudie



V4 / 22.04.2022

Impressum

Auftraggeber

Brun AG

Emmenweidstrasse 58A / 6021 Emmenbrücke

Vertreten durch: Reto Brun, Adrian Brun

Verfahrensbegleitung

ZEITRAUM Planungen AG

Hirschmattstrasse 25 / 6003 Luzern

Vertreten durch: Daniel Stalder (PL), Vinh Ly

Auftragnehmer

Planergemeinschaft

Brühlmann Loetscher Architektur + Stadtplanung ETH SIA GmbH

Ausstellungsstrasse 21 / 8005 Zürich

Bearbeitung: Mathias Brühlmann, Christoph Loetscher, Maria G. Fermani

Lorenz Eugster

Landschaftsarchitektur und Städtebau GmbH

Hardstrasse 81 / 8004 Zürich

Bearbeitung: Alexander Schüch, Gina Studer

Begleitgremium (verantwortlich für Erkenntnisse)

Fachgremium

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

Sachgremium

- Enzo Gemperli, Gemeinde / Stadtbildkommission Emmen
- Reto Brun, Brun AG / Grundeigentümerschaft
- Franz Dahinden, Grundeigentümerschaft Pensionskasse Brun
- Adrian Brun, Brun AG / Grundeigentümerschaft

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	1
2. Freiraum und Erschliessung	2
2.1 Übergeordnete Platzräume	2
2.2 Freiraum-Verbindungen / Fuss- und Velo-Verbindungen	2
2.3 Grünfläche	5
2.4 Strassenräume	5
2.5 Erschliessung und Parkierung	5
3. Bebauung und Nutzung	6
3.1 Bebauungsdichte	6
3.2 Städtebauliche Akzente / Gebäudehöhen	6
3.3 Nutzungsverteilung	6
3.4 Erhaltenswerte Gebäude	7
4. Etappierung und Transformationsprozess	8
4.1 Transformationsprozess mit dem Bestand	8
4.2 Koordination Bahnhofausbau	9

1. // Einleitung

Die vorliegende Dokument «Erkenntnisse Entwicklungsstudie Schützenmatt Emmenbrücke» fasst die im Rahmen des gleichnamigen, zweiphasigen Studienverfahrens durch das Begleitgremium definierten Erkenntnisse zusammen; diese dienen als Grundlage für den nachfolgenden Planungsschritt mit Studienauftragsverfahren.

Das begleitete Studienverfahren «Entwicklungsstudie Schützenmatt Emmenbrücke» hatte zum Ziel, einerseits die für das Areal angemessene Bebauungsdichte festzustellen und andererseits städtebauliche Prinzipien zu identifizieren, die bei der nachfolgenden Projektentwicklung zu berücksichtigen sind.

Im Rahmen von zwei halbtägigen Workshops und einem Syntheseworkshop diskutierte das Begleitgremium die vom Planungsteam erarbeiteten Analysen, Bebauungsvarianten und Prinzipien. Die Überlegungen des Planungsteams sind in den Präsentationen zu den beiden Workshops umfangreich dokumentiert.

Als Ergebnis der Entwicklungsstudie liegen nun die wichtigsten durch das Begleitgremium definierten Erkenntnisse zu den Themen Freiraum und Erschliessung, Bebauung und Nutzung sowie Etappierung und Transformationsprozess vor.

2. /// Freiraum und Erschliessung

2.1 Übergeordnete Platzräume

«Bahnhofplatz-Nord»

Der als «Bahnhofplatz-Nord» bezeichnete Platz ist als angemessenes Gegenüber zur Raumabfolge Bahnhof–Bahnhofstrasse–Bahnhofplatz-Süd–Seetalplatz zu konzipieren; es ist davon auszugehen, dass der «wichtigere» Bahnhofplatz auch in Zukunft auf der Südseite 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 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 Platz soll auf die heutige Lage der Personenunterführung ausgerichtet sein. Der Höhenunterschied zwischen Areal (ca. 435.0 m ü. M.) und Anschlusspunkt Personenunterführung (ca. 433.8 m ü.M.) ist in der Platzgestaltung zu berücksichtigen. Der behindertengerechte Zugang zum Bahnhof und die normkonforme Gestaltung des Platzes sind zu gewährleisten. Die Dimensionierung und Gestaltung des «Bahnhofplatz-Nord» kann projektspezifisch erfolgen.

«Schützenmatt-Platz»

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

2.2 Freiraum-Verbindungen / Fuss- und Velo-Verbindungen

Gleisparallele Verbindungen

Die gleisparallele Verbindung durch das Areal (siehe Abb. 1, dunkelbraune Linie) entspricht der im Städtebaulichen Gesamtkonzept Emmen vorgesehenen «städtebaulichen Hauptachse mit strukturierender Baumpflanzung». Sie ist primär Verbindungsraum von und zum Bahnhof, soll aber auch zu einem attraktiven öffentlichen (Aufenthalts-)Raum für das Areal und darüber hinaus werden. Die Gestaltung und die genaue Lage sind projektspezifisch zu definieren. Beim «Bahnhofplatz-Nord» könnte auch ein Versatz (Umlenker beim Platz) ausgebildet werden, um

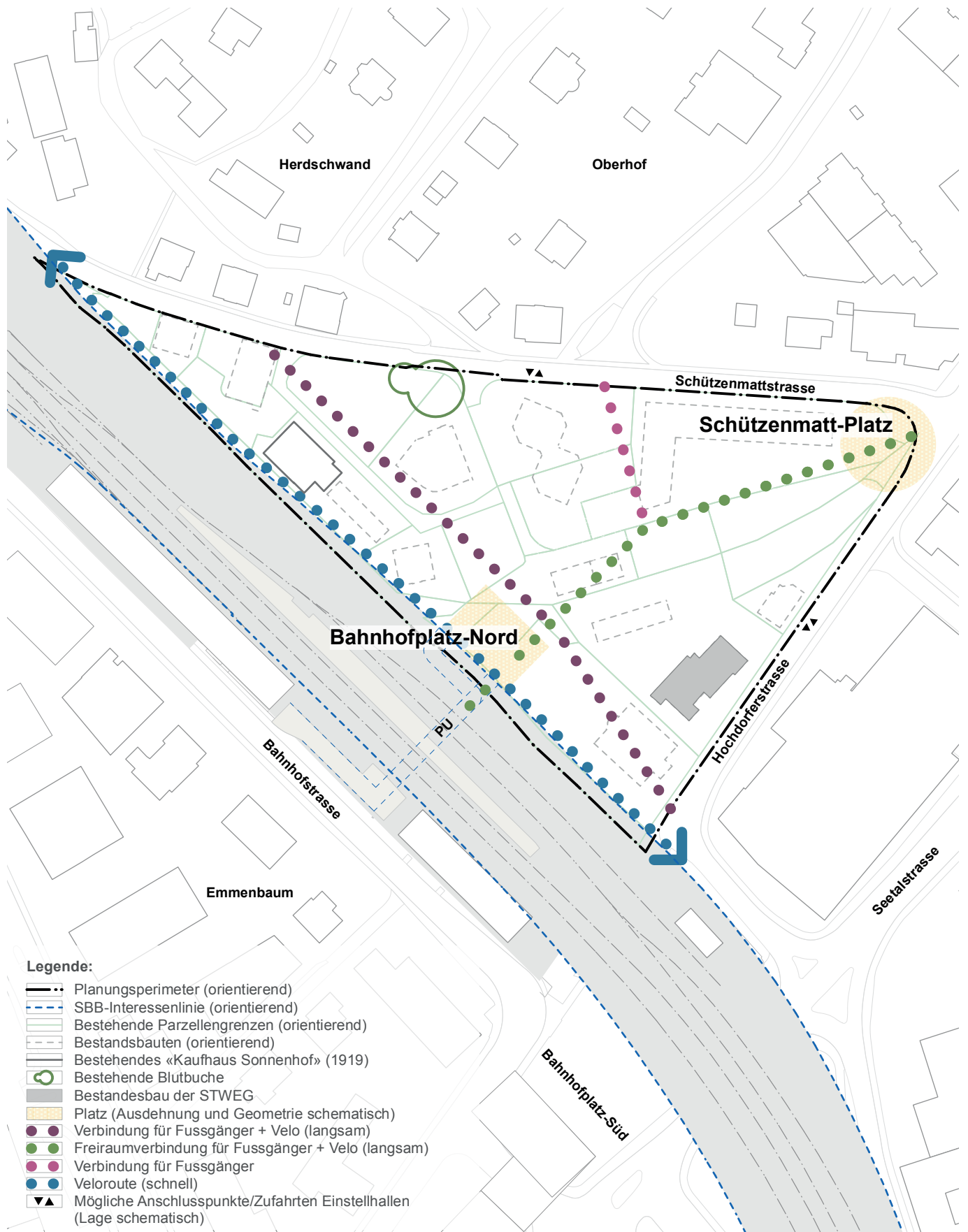


Abb. 1: Orientierender Schemaplan mit wichtigsten Erkenntnissen / Mst. 1/1'600 (Quelle: Brühlmann Lötscher Architektur und Stadtplanung)

die Verbindung in räumliche Kontinuität mit der bestehenden Hochdorferstrasse zu setzen.

Für die Veloroute durch das Schützenmattareal wurde im Begleitgremium eine zweigeteilte Linienführung favorisiert: eine «schnelle» Route (Transit-Mobilität) soll direkt entlang des Gleisfeldes verlaufen, im Endzustand vermutlich auf dem Niveau Gleisfeld (siehe Abb. 1, blaue Linie). Diese muss ausserhalb der SBB-Interessenslinie liegen. Eine «langsame» Route (vor allem Ziel-/Quell-Mobilität Bahnhof Emmenbrücke) verläuft entlang der zweiten gleisparallelen Verbindung (siehe Abb. 1, dunkelbraune Linie). Die Lage der Veloroute(n) während des Transformationsprozesses ist etappenweise zu klären, in den ersten Etappen - vor dem Ausbau des Bahnhofs Emmenbrücke - dürfte die heutige Linienführung entlang des Gleisfeldes auf dem unteren Niveau bestehen bleiben können.

Verbindungen in die Quartiere

Die Verbindung zwischen «Bahnhofplatz-Nord und «Schützenmatt-Platz» ist eine wichtige Freiraum-Verbindung Richtung «Emmen-Center» (siehe Abb. 1, grüne Linie). Eine zusätzliche Verbindung für Fussgänger führt in Richtung Oberhofquartier (siehe Abb. 1, hellrote Linie). Die konkrete Dimensionierung und Gestaltung dieser Verbindungen kann projektspezifisch erfolgen.

Potenzial für Aufenthaltsflächen und ökologisch-klimatische Funktionen

Die verschiedenen Verbindungen haben das Potenzial, zu attraktiven Freiräumen mit Aufenthaltsqualitäten und ökologischen und klimatischen Funktionen erweitert zu werden. Grossbäume in den Verbindungsräumen sind erwünscht, Tiefgaragen sollen hauptsächlich unter den Gebäuden angeordnet werden, um die Verbindungsräume möglichst ununterbaut zu lassen. In die ökologischen und stadtklimatischen Überlegungen sind auch die privaten und gemeinschaftlichen Freiräume mit einzubeziehen.

Verkehrsregime

Sämtliche arealinterne Verbindungen (gemäss Abb. 1) sollen möglichst dem Fuss- und Veloverkehr vorbehalten bleiben, Ausnahme sind insbesondere der Anlieferungsverkehr und die Zufahrt der Rettungsfahrzeuge.

Zusätzliche Durchwegung

Weitere Fusswege im Areal als Beitrag zur Feinvernetzung sind erwünscht, insbesondere als Anknüpfung an die Herdschwandstrasse bei der zu erhaltenden Blutbuche (siehe 2.4).

2.3 Grünfläche

Es wird als angemessen erachtet, im Areal eine zusammenhängende, öffentlich nutzbare Grünfläche von mind. 1'000 m² Grösse vorzusehen. Das Areal wird aber nicht als geeigneten Standort gesehen, um einen grossen öffentlichen Park zu realisieren. Innovative Freiraumangebote sind erwünscht, in welche je nach Konzept auch die Dachflächen einbezogen werden sollen.

2.4 Strassenräume

Die bestehenden Strassenräume Schützenmattstrasse und Hochdorferstrasse sollen räumlich und gestalterisch gestärkt werden.

Schützenmattstrasse

Die Schützenmattstrasse soll als grüne, ruhige Quartierstrasse konzipiert werden. Der grüne Charakter soll mit der Pflanzung von lockeren, unregelmässigen Baumreihen und grossen Einzelbäumen, sowie grünen Gebäude-Vorzonen unterstützt werden und einen sanften Übergang zum Oberhof- / Herdschwand-Quartier ermöglichen.

Die bestehende Blutbuche an der Schützenmattstrasse ist wenn möglich zu erhalten (inkl. symbiotischer Partnerbäume), sofern ein zu erstellendes Baumgutachten den Erhalt als sinnvolle Massnahme bestätigt.

Hochdorferstrasse

Bei der Hochdorferstrasse steht die quartierübergreifende Verbindungsfunktion stärker im Vordergrund, der 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.

2.5 Erschliessung und Parkierung

Die Erschliessung der Neubauten (Zu-/Wegfahrten Einstellhallen, Besucherparkplätze etc.) soll hauptsächlich von der Schützenmatt- bzw. Hochdorferstrasse erfolgen; nach Möglichkeit sind Zu-/Wegfahrten zusammenzufassen. Neu zu erstellende Parkplätze sollen vor allem unterirdisch angeordnet werden. Das Areal eignet sich aufgrund seiner ausgezeichneten ÖV-Erschliessungsqualität grundsätzlich für autoarme, wenigstens autoreduzierte Wohn- und Arbeitsformen.

3. /// Bebauung und Nutzung

3.1 Bebauungsdichte

Auf Basis der in der Engtwicklungsstudie untersuchten Bebauungsvarianten wird die Realisierung von rund 35'000 m² oberirdische Geschossfläche (inkl. allfällig innerhalb der Gebäude liegenden Aussengeschossflächen / Loggien) als verträglich erachtet. Für den Studienauftrag wird ein Spielraum von +/- 15% als angemessen beurteilt.

3.2 Städtebauliche Akzente / Gebäudehöhen

Eine städtebauliche Akzentuierung des «Bahnhofsplatzes-Nord» und des «Schützenmatt-Platzes» durch Gebäude mit max. 30 m Höhe ist gut vorstellbar. Je nach Bebauungskonzept sind weitere Akzente denkbar.

Die Bebauung soll an den Rändern quartierverträglich ausgestaltet sein. Der Rand entlang der Schützenmattstrasse als Übergang zum Quartier Oberhof und Herdschwand ist diesbezüglich weitaus sensibler als der Rand an der Hochdorferstrasse. Im sensibelsten westlichen Abschnitt der Schützenmattstrasse, bis zur Einmündung der Oberhofstrasse, wird eine max. Gebäudehöhe von rund 20 m (Richtwert) als verträglich erachtet. Hier soll eine punktförmige, durchlässige Bebauung angestrebt werden. In den übrigen Abschnitten ist eine Höhe von rund 25 m denkbar, die Durchlässigkeit spielt hier eine weniger wichtige Rolle.

3.3 Nutzungsverteilung

Die Entwicklungsstudie hat aufgezeigt, dass eine Bebauung mit Wohnen als Hauptnutzung (gemäss Absichten Brun AG) gut umsetzbar ist. Für die Durchmischung und Belebung des Bahnhofareals wäre ein möglichst grosser Anteil an Nicht-Wohnnutzungen vorteilhaft. Insbesondere die Lage an den Gleisen eignet sich als Standort für zentral gelegene Arbeitsplätze.

Vielfältige Wohnformen

Für die im Areal vorgesehenen Wohnnutzungen sollen zur Durchmischung der zukünftigen Bewohnerschaft unterschiedliche Wohnformen, Zielgruppen und Eigentümermodelle berücksichtigt werden, beispielsweise auch Studentenwohnungen, Mikro-Wohnungen, Alterswohnungen etc., als Mietwohnungen, Genossenschaften oder im Eigentum; auch die Realisierung eines Hotels wäre denkbar.

Erdgeschossnutzungen

In den Erdgeschossen am «Bahnhofplatz-Nord» und «Schützenmatt-Platz» sind publikumsorientierte Verkaufs-, Dienstleistungs- und

Gastgewerbenutzungen vorzusehen. Am «Schützenmatt-Platz» können dies auch niederschwelligere, gemeinschaftliche Nutzungen sein (z.B. Co-Working, Gemeinschaftsraum etc.).

Die übrigen Erdgeschosse sollen so konzipiert sein, dass eine Nutzungsflexibilität prinzipiell gewährleistet ist (überhohes Erdgeschoss).

Entlang der Bahngleise sind im Zugangsgeschoss (Erdgeschoss) und im 1. Obergeschoss keine Wohnnutzungen erwünscht.

3.4 Erhaltenswerte Gebäude

Das im kantonalen Denkmalverzeichnis als erhaltenswert eingestufte, ehemalige Waren- und Kaufhaus auf der Parzelle Nr. 274 kann gut in eine verdichtete Bebauung integriert werden. Der Erhalt des Zeitzeugen erscheint interessant, aber je nach Bebauungskonzept nicht zwingend.

4. /// Etappierung und Transformationsprozess

4.1 Transformationsprozess mit dem Bestand

Die etappierte Entwicklung von Teilarealen, beziehungsweise der Umgang mit bestehenden Bauten und Freiräumen hat sich im Rahmen der Entwicklungsstudie als zentrale Herausforderung, aber auch als grosses Potenzial herausgestellt. Es hat sich gezeigt, dass die bestehenden Bauten und Freiräume eine wichtige Rolle bei der schrittweisen Entwicklung der neuen Arealidentität spielen können, indem Altes sukzessive durch Neues ersetzt wird, Bewohner von Altliegenschaften in Neubauten wechseln können oder entlang der Ränder auf bestehende Bauten und Freiräume ausreichend Rücksicht genommen wird, so dass das Areal mit den umliegenden Quartieren zusammenwächst. Erhaltenswerte und qualitätsvolle Bauten / Freiräume / Freiraumobjekte können in Abhängigkeit von den Bebauungsvorschlägen und dem Realisierungsfortschritt lange erhalten bleiben und teilweise auch in einem Endzustand noch enthalten sein. 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 Gleisen früh herauszufordern. Ebenso kann der bestehende Wohnbau auf der Parzelle der Stockwerkeigentümer über längere Zeit integral bestehen bleiben.

Trotz der reizvollen Beschaulichkeit, die von den bestehenden Bauten und Freiräumen / Freiraumobjekten heute ausgeht, ist sich das Begleitgremium einig, dass aus dem Areal langfristig ein urbaner Ort in Emmen - ein Zentrumsquartier am Bahnhof - entstehen soll. Dieses soll die zentrale Lage als Qualität ausspielen, sich in der Erscheinung aber von den Neubaugebieten um den Seetalplatz differenzieren.

4.2 Koordination Bahnhofausbau

Zum Ausbau des Bahnhofs Emmenbrücke bestehen noch einige Unsicherheiten. Die Entwicklung des Areals, insbesondere der gleisnahen Bebauung und Freiräume, ist aber stark verknüpft mit der Planung der SBB und daher im weiteren Verlauf zu koordinieren. Im von der SBB geführten Entwicklungszielplan (EZP) für den Bahnhof Emmenbrücke werden diverse Nutzungen rund um den Bahnhof angeordnet. Die erste Version des EZP wird im 2. Quartal 2022 abgeschlossen. Im nächsten Schritt wird ein Abgleich der beiden Planungsstände notwendig sein.

Interessenslinie

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 Platz-

bedarf nach aktuell vorliegendem Projektstand; zur Zeit ruht die Planung. Der momentane Projektstand umfasst folgende Elemente:

- 4 Perrons à je 320 m Länge, 2 Mittelperrons
- zusätzlich 1 Gütergleis, als südliches Aussengleis
- Erhalt der bestehenden Personenunterführung, ohne Verbreiterung, zukünftig aber ohne Veloverkehr

Grundsätzlich kann die Interessenslinie bei der Entwicklung gut berücksichtigt werden. Der kritischste Punkt befindet sich beim Anschluss der gleisparallelen Verbindungen an die Hochdorfstrasse. Sinnvolle, langfristig orientierte Investitionen in die gleisparallelen Verbindungen tangieren das Grundstück 289 («Seetäli»).

Variante mit Aussenperrons

Das Potenzial von Aussenperrons wurde in der Entwicklungsstudie untersucht, allerdings ist diese Variante aus Sicht SBB aus betrieblichen Gründen nicht möglich und hat aus städtebaulicher Sicht geringe Zusatzvorteile; insbesondere aufgrund des bestehenden Höhenunterschieds zwischen Gleisfeld und Areal, sowie infolge einer möglichen Anordnung der «schnellen» Veloroute entlang des Gleisfelds.

Perronverlängerung 400m

Im Rahmen der Angebotsplanung für den Bahnhof Luzern ist die Idee entstanden, den Schnellzug Zürich–Luzern–Bern (via neuen Durchgangsbahnhof Luzern) stündlich nur zwischen Zürich und Luzern verkehren zu lassen und dabei den Wendehalt anstatt in Luzern am Bahnhof Emmenbrücke abzuhalten; dadurch käme Emmenbrücke zu einem stündlichen Schnellzug-Anschluss Richtung Zürich, was zwar ein 400-m-Perron erfordern, aber die Standortqualität im Bereich Bahnhof erheblich steigern würde. Die Auswirkungen der Perronverlängerung auf die Arealentwicklung wurde nicht näher betrachtet.

Zusätzliche Perronzugänge Seetalstrasse

Im Rahmen der geplanten Umgestaltung im Bereich Seetalstrasse / Bahnhofplatz-Süd / Seetalplatz ist die Möglichkeit von zusätzlichen Perronzugängen im Bereich Strassenunterführung Seetalstrasse vorgesehen; die Auswirkungen auf das Schützenmattareal wurden in der Entwicklungsstudie nicht näher betrachtet; es ist mit einer Verschiebung der Personenströme Richtung Seetalstrasse zu rechnen.

Topographie: Höhenversprung Gleisanlage und PU

Die Entwicklung des Schützenmatt-Areals kann grundsätzlich unabhängig vom Ausbau des Bahnhofs Emmenbrücke erfolgen; zwingende

Schnittstellen, beispielsweise der Anschluss des neuen «Bahnhofplatzes-Nord» an die bestehende Personenunterführung oder der Höhenunterschied zwischen Gleisfeld und Areal (ca. 3 m), müssen frühzeitig berücksichtigt werden. Direkt an die Interessenslinie, beziehungsweise an die Veloverbindung angrenzende Bauten haben im Sockel den Anschluss des künftigen Gleiskörpers zu berücksichtigen.

Veloabstellanlage

Mittelfristig wird die heutige Querungsmöglichkeit für Velofahrer via Bahnhof-Personenunterführung zwar aufgehoben und durch eine neue Querungsmöglichkeit im Bereich der Strassenunterführung Seetalstrasse ersetzt. Dennoch ist im Bereich Personenunterführung eine Velostation mit ausreichend Kapazität vorzusehen (Anlage noch zu dimensionieren).