

Arealentwicklungen Bahnhof Süd, Goldau



SCHLUSSBERICHT STUDIENAUFTRAG
Unterlagenergänzung

IMPRESSUM

AUFTRAGGEBER

Gemeinde Arth
Steuerungsgruppe Bahnhof Arth-Goldau
Rathausplatz 6
6415 Arth
www.arth.ch

VERFAHREN UND SCHLUSSBERICHT

raumplan wirz gmbh
Turmhaus
Aeschenplatz 2
4052 Basel
www.raumplanwirz.ch

MODELLAUFNAHMEN

©Tom Bisig
Jakob Burckhardt-Strasse 28
4052 Basel

Basel, im Juli 2021

Inhalt

IMPRESSUM	2
Gesamtprozess	4
Studienauftrag	5
Aufgabenstellung	5
Perimeter und Rahmenbedingungen	5
Planungsgrundlage	6
Organisation	7
Auftraggeber	7
Beurteilungsgremium	7
Beauftragte Architekturbüros	8
Verfahrensorganisation	8
Terminübersicht	8
Zwischenbesprechung	9
Schlussbesprechung	11
Beschrieb und Würdigung Entwurf lilin architekten sia gmbh	12
Beschrieb und Würdigung Entwurf Steiner Wille Steiner Architekten AG	13
Beschrieb und Würdigung Entwurf Ernst Niklaus Fausch Architekten AG	14
Zusatzabklärung	15
Empfehlungen des Beurteilungsgremiums	16
Weitere Feststellungen	17
Dank	19
Verfasserangaben	20
Genehmigung	21
Anhang: Pläne und Modellfotos	22
Schlussabgabe lilin architekten sia gmbh	23
Schlussabgabe Steiner Wille Steiner Architekten AG	26
Schlussabgabe Ernst Niklaus Fausch Architekten AG	29
Modellfotos lilin architekten sia gmbh	32
Modellfotos Steiner Wille Steiner Architekten AG	33
Modellfotos Ernst Niklaus Fausch Architekten AG	36
Zwischenabgabe lilin architekten sia gmbh	38
Zwischenabgabe Steiner Wille Steiner Architekten AG	40
Zwischenabgabe Ernst Niklaus Fausch Architekten AG	42

Gesamtprozess

Seit Anfang 2016 treibt die Gemeinde Arth die Entwicklung des NEAT-Bahnhofs Arth-Goldau als Entwicklungsschwerpunkt von kantonaler Bedeutung konsequent voran. Sie stützt sich dabei auf ihre ESP-Entwicklungsstrategie, in welcher den Arealentwicklungen auf der Bahnhof-Südseite eine wichtige Bedeutung zukommt. Trotz frühzeitiger Bemühungen der Gemeinde konnte dabei immer noch nicht abschliessend geklärt werden, wie mit vier aus denkmalpflegerischer Fachsicht erhaltenswerten Bauten umgegangen werden soll. Im Juni/Juli 2020 erfolgte die öffentliche Auflage der Teilnutzungsplanänderung Bahnhof Süd und koordiniert damit von vier Abbruch-Vorentscheid-Gesuchen. Mitte Oktober 2020 hatte nun der Kanton Schwyz die Gemeinde um eine Unterlagenergänzung in Form von Alternativstudien zum vorgesehenen Totalabbruch der vier Objekte gebeten.

Nachfolgend eine chronologische Zusammenfassung des Planungsprozesses:

- 2015 Machbarkeitsstudie RigiBahnen (Depot-Neubau mit Hotel und Büro-/Wohn-Hochhaus)

- 2016 Vorgehenskonzept
Start Stakeholder-Prozess
Baugesuch Curiger und denkmalpflegerische Gutachten Villa Sonnenheim

- 2017 Abschluss Stakeholder-Prozess
Gemeinderats-Beschluss "Entwicklungsstrategie ESP Bahnhof"
Inventarisierung erhaltens- und schützenswerte Bauten

- 2018 Detailgutachten RB-Depot, Luxram, Milchküche
Voranfrage Zonenplanänderungen Bhf. Süd
Masterplan Bahnhof Süd

- 2019 Vorprüfung Zonenplanänderung Bhf. Süd
Vorprojekt-Studie Mythenachse

- 2020 Abschluss Planungsvereinbarungen und Infrastrukturverträge
Öffentliche Auflage Teilnutzungsplan Bhf. Süd Goldau
Öffentl. Auflage Abbruch-Vorentscheidgesuche RB-Depot, Luxram, Villa Sonnenheim, Milchküche

- 2021 Studienauftrag Bhf. Süd**

Regierungsrätli. Entscheid bzgl. Denkmalschutz RB-Depot, Luxram Hauptgebäude, Villa Sonnenheim und Milchküche (geplant)

Einspracheentscheide zu Zonenplanänderung Bhf. Süd (geplant)

Studienauftrag

Zur Auslotung verschiedener Lösungsmöglichkeiten im Umgang mit erhaltens- oder schutzwürdigen Bauten innerhalb des ESP wurde ein Studienauftrag im Dialog im Sinn einer Parallelprojektierung (Testplanung) durchgeführt. Subsidiär zum öffentlichen Beschaffungsgesetz galten die Bestimmungen der SIA Ordnung 143. Es wurden drei Teams eingeladen. Die Entschädigung pro Team war pauschal mit 45'000 Fr. inkl. NK und MwSt. festgelegt. Es wurde kein Folgeauftrag in Aussicht gestellt. Das Verfahren wurde durch ein ordentlich zusammengesetztes Beurteilungsgremium begleitet, die Beiträge vorgängig durch Expertinnen und Experten vorgeprüft.

Das Resultat des Verfahrens dient als Grundlage für verbindliche Entscheide im Umgang mit den erhaltens- oder schutzwürdigen Bauten.

Aufgabenstellung

Ziel des Studienauftrags-Verfahrens war es, auf Basis des bestehenden städtebaulichen Grundkonzepts aufzuzeigen, ob und inwieweit bei der angestrebten Entwicklung der Bahnhof Süd-Areale Alternativen zum Abbruch des Depots der RigiBahnen, des Luxram Hauptgebäudes, der Villa Sonnenheim und der Milchküche bestehen.

Aufgabe der Teams war hierbei, in Parallelstudien auszuloten und aufzuzeigen, welche nutzungsmässigen und gestalterischen Konsequenzen ein vollständiger oder teilweiser Erhalt der fraglichen Bauten verglichen mit deren Abbruch auf die geplante ESP-Entwicklung als Ganzes und auf die drei Arealentwicklungen im Einzelnen hätte. Dabei waren nebst den städtebaulich-architektonischen und freiraumgestalterischen Aspekten auch die Machbarkeit der geplanten Nutzungen und der Denkmalwert der Gebäude zu beachten.

Aufgabe des Beurteilungsgremiums war es, die Zwischen- und Schlussabgaben der Teams zu beurteilen und gestützt darauf (in Ergänzung zu den bestehenden Interessenabwägungen im Planungsbericht) zu Händen des Gemeinderats Arth und des Regierungsrats des Kantons Schwyz eine Empfehlung zu formulieren, ob und welche aus denkmalpflegerischer Sicht erhaltenswerten Gebäude wie in die Gebietsentwicklung integriert resp. zum Abbruch freigegeben werden sollen.

Perimeter und Rahmenbedingungen

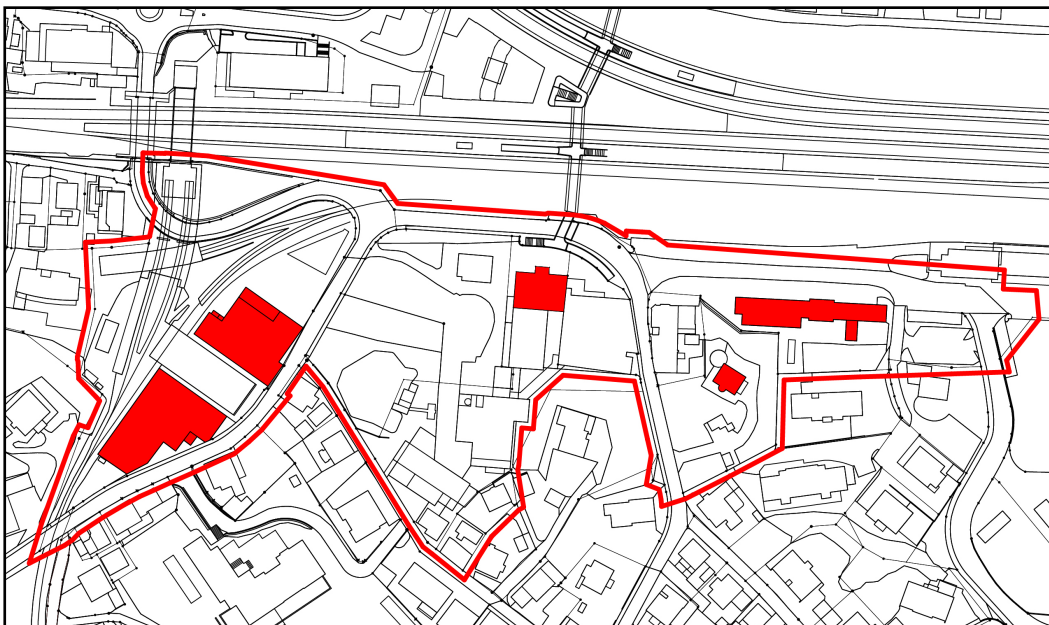


Abb. Bearbeitungsperimeter und die vier Objekte (rot)

Der Bearbeitungsperimeter entsprach dem Perimeter des Teilnutzungsplans Bahnhof Süd mit den drei Arealentwicklungen RigiBahnen (Areal A), Luxram (Areal B) und SBBsüdwest/Kaufmann/Curiger (Areal C).

STUDIENAUFTRAG BAHNHOF SÜD, GOLDAU

Im Rahmen des Verfahrens waren verschiedene Rahmenbedingungen aus den mehrjährigen Vorarbeiten zwingend einzuhalten: Namentlich galt die Entwicklungsstrategie ESP Bahnhof Arth-Goldau (Zukunftsbild) als "wegleitende Richtschnur". Insbesondere aber die darauf aufbauenden planlichen und reglementarischen Festlegungen der Teilnutzungsplanänderung Bahnhof Süd waren (mit Ausnahme Pflichtbaulinie) unbedingt einzuhalten. Ebenso waren künftige betrieblichen Anforderungen an ein Layout des RigiBahnen-Depots einzuhalten.

Planungsgrundlage

Das Verfahren basierte auf der Entwicklungsstrategie des ESP. Dem Gemeinderat Arth war es ein wichtiges Anliegen, die Strategie für den ESP Arth-Goldau nicht im "stillen Kämmerlein" zu erarbeiten. Deshalb hatte er vom Sommer 2016 bis Ende 2017 den Dialog gesucht und in intensivem Austausch zwischen beigezogenen Planern und den wichtigsten Anspruchsgruppen und die vorliegende Strategie entwickelt. Insgesamt fanden fünf Workshops statt, an denen jeweils 24 Vertreterinnen und Vertreter des Gewerbes, des Quartiers, der Grundeigentümer, des Schwyzer Heimatschutzes uwm. teilnahmen und aktiv an der verkehrlichen, städtebaulichen und nutzungsmässigen Konzeption mitwirkten.

Im Rahmen dieses Stakeholderprozesses wurde ein breit abgestütztes Zukunftsbild erarbeitet. Die städtebaulichen Achsen wurden im Zukunftsbild und Masterplan bewusst so gelegt, dass der Erhalt einzelner Bestandsbauten die Konzeption als Ganzes resp. deren Funktionsfähigkeit nicht grundlegend in Frage stellt. Der Erhalt der vier Objekte dürfte aber die Bebaubarkeit der einzelnen Areale mehr oder weniger beeinflussen. Nachfolgend ist das im Rahmen des Stakeholderprozesses für die ESP Strategie erarbeitete Zukunftsbild 2050, überlagert mit den vier Teilobjekten abgebildet.



Abb. Überlagerung Zukunftsbild mit Teilobjekten (rot)

Organisation

Auftraggeber

Auftraggeberin und Ausloberin des Verfahrens war die Gemeinde Arth, vertreten durch die Steuerungsgruppe Bahnhof Arth-Goldau mit Vorsitz des Gemeindepräsidenten Ruedi Beeler.

Gemeinde Arth
Steuerungsgruppe Bahnhof Arth-Goldau
Rathausplatz 6
6415 Arth
www.arth.ch

Gesamtprojektleitung: Prof. Andreas Schneider, Standortentwickler ESP Bahnhof Arth-Goldau.

Beurteilungsgremium

Für die Auswertung und Beurteilung der Studien wurde ein Beurteilungsgremium eingesetzt. Das Beurteilungsgremium war folgendermassen zusammengesetzt:

Sachverständige (mit Stimmrecht):

- Ruedi Beeler, Gemeindepräsident Arth (Auslober)
- Michael Stähli, Vorsteher Bildungsdepartement Kanton Schwyz
- Reto Brun, Vertreter der Grundeigentümer

Fachleute (unabhängig, mit Stimmrecht):

- Markus Gasser, Prof. für Städtebau, Ostschweizer Fachhochschule, Rapperswil (Fachmoderation)
- Stefan Rotzler, Landschaftsarchitekt BSLA, Gockhausen
- Gerold Kunz, Denkmalpfleger/ Architekt, Luzern
- Remo Daguati, Spezialist für Standortförderung, Zürich

Beratende ExpertInnen (ohne Stimmrecht):

- Monika Twerenbold, kantonale Denkmalpflegerin Schwyz
- Ekaterina Nozhova, Bauberaterin SBB-Denkmalpflege
- Andreas Schneider, Gesamtprojektleiter Bahnhofgebiet Arth-Goldau
- Ueli Betschart, kant. ESP-Koordinator Schwyz

Zur Vorprüfung beigezogen wurden:

- Jörg Lustenberger, Rigi Bahnen AG (Bahnanlagen)
- Manuel Oertle, Basler & Hofmann AG (Verkehr, Erschliessung, Aussenraum)
- Paul Hertig, Daniel Hauser, R+K Planer (Lärm)
- raumplan wirz gmbh, Basel (Baurecht, Masterplan, Nutzflächen)

Beauftragte Architekturbüros

Folgende Architekturbüros mit entsprechenden Referenzen wurden für die Bearbeitung der Aufgabenstellung beauftragt:

- lilin architekten sia gmbh, Zürich mit Cadrage Landschaftsarchitekten GmbH, Zürich
- Steiner Wille Steiner Architekten AG, Schwyz
- Ernst Niklaus Fausch Architekten AG, Zürich mit Landformen AG, Zürich

Verfahrensorganisation

Das Verfahren wurde begleitet und organisiert durch das beauftragte Planungsbüro:

raumplan wirz gmbh
Turmhaus
Aeschenplatz 2
CH-4052 Basel
www.raumplanwirz.ch

Terminübersicht

Programmversand	23. Dezember 2020
Startveranstaltung, Begehung und Fragen	1. Februar 2021, 14:00 – 17:00 Uhr
Schriftl. Fragenbeantwortung	11. Februar 2021
Zwischenabgabe	24. März 2021, 17.00 Uhr
Zwischenbesprechung	1. April 2021, ganztags
Abgabe Pläne	28. Mai 2021, 17.00 Uhr
Abgabe Modell	4. Juni 2021, 17.00 Uhr
Schlussbeurteilung	14. Juni 2021, ganztags
Schlussbericht	Juli 2021
Medieninformation	Anfang Juli 2021

Zwischenbesprechung

Am 1. April 2021 fand eine Zwischenbesprechung statt, in der die Planungsteams vor dem Beurteilungsgremium und den anderen Teilnehmerinnen und Teilnehmern ihre Vorschläge präsentierten. Die Lösungsvorschläge hatten Varianten für den vollständigen Ersatz bis Erhalt aufzuzeigen. Diese wurden eingehend vom Beurteilungsgremium diskutiert und Empfehlungen für die Weiterbearbeitung an die jeweiligen Teams formuliert. Die aus der Zwischenbesprechung resultierenden allgemeinen Fazits sind nachfolgend zusammengefasst.

Areal A: Depot RigiBahnen: Wagenhalle und Remise

Die Entwürfe zeigten sehr unterschiedliche Lösungen im Umgang mit den Bestandsbauten auf. Lösungen mit einem vollständigen Erhalt der Wagenhalle und der Remise waren offensichtlich mit den funktionalen Anforderungen des neuen Depotlayouts nicht möglich, um die erforderlichen Rangierflächen und Gleislängen zu erhalten. Der Nachweis für die Anpassung des Depotlayouts inkl. den erforderlichen zusätzlichen Gleislängen konnte mit einem Erhalt der Bestandsbauten somit nicht erbracht werden.

Das Versetzen der Remise Richtung Norden, um den erforderlichen Abstand für eine längere Schiebebühne zu erhalten, führte zur Überschreitungen der Baulinie und schränkte den Strassenquerschnitt der Rigi-Strasse sowie deren Erschliessungsfunktion ein. Zudem wäre die Erweiterungsmöglichkeit mit den erforderlichen Gleislängen fraglich.

Ein Erhalt der Wagenhalle erschien nur mit einem gebührenden Abstand zu einem Neubauvolumen (Länge der Schiebebühne) architektonisch und denkmalpflegerisch sinnvoll – nicht jedoch mit einem direkten Anbau. Diese Lösung führte jedoch zu einem massiven Verlust an Nutzflächen, was den Druck auf eine vertikale Verdichtung an der nördlichsten Stelle des Areals erhöht.

Punkto Lage und Höhe des Hochhauses wurden unterschiedliche Vorschläge gemacht. Aus Sicht des Beurteilungsgremiums war eine volumetrische Auszeichnung aufgrund der Adressbildung zum Rigi-Platz an der nördlichsten Stelle am plausibelsten und funktional (Hoteleingang möglichst nah am öV Knoten und Rigi-Platz) am zweckmässigsten.

Betreffend Grundfläche eines Hochhauses wurde daran festgehalten, dass diese gemäss Teilnutzungsplan 500 m² nicht überschritten werden darf. Dies gilt bereits für Gebäudehöhen ab 20m, der kantonalen Hochhausgrenze.

Areal B: Luxram Hauptgebäude

Die Teams legten Varianten mit oder ohne Erhalt des Luxram Hauptgebäudes vor. In sämtlichen favorisierten Varianten wurde aber von einem Erhalt des Luxram Hauptgebäudes ausgegangen. Einige Entwurfsvarianten sahen zudem vor, dass weitere Bauten, wie der östliche Anbau an das Luxram Hauptgebäude oder die eingeschossigen Gewerbebauten innerhalb der Waldabstandslinien erhalten bleiben. Ein Erhalt des östlichen Fabrikbaus wurde wegen der teileingestürzten Bausubstanz verworfen. Eine Rekonstruktion des Luxram Hauptgebäudes wurde als kritisch bewertet und würde im Widerspruch zu den Leitsätzen der Denkmalpflege in der Schweiz stehen. Der Erhalt des Luxram Hauptgebäudes als Teil der Industriekultur von Arth-Goldau überzeugte auch im Kontext der Standortentwicklung. Anbaumöglichkeiten an das Luxram Hauptgebäude wurden grundsätzlich als machbar beurteilt und sollten weiter vertieft werden.

Im Zusammenhang mit der Adressbildung erschien eine mittige Durchwegung des Areals denkbar; diese sollte jedoch nicht als Prämisse für einen öffentlichen (Schul-)Weg gelten, sondern vor allem die arealinterne Zugänglichkeit zu den Gebäuden verbessern.

Auf dem Areal B war die angestrebte Ausnutzung von 15'000 m² inklusive Luxram Hauptgebäude zu realisieren. Einzelne der Teams unter- oder überschritten diese Vorgabe deutlich. Ein Nutzungstransfer aus einem anderen Areal bzw. in ein anderes Areal wurde aufgrund der Eigentumsverhältnisse ausgeschlossen.

Areal C: Milchküche

Keiner der Vorschläge zeigte einen überzeugenden Erhalt und die Integration der Milchküche auf, weder in ein städtebauliches noch nutzungsmässiges Konzept. Lage, Architektur und Funktion des Gebäudes waren zu unspezifisch, um hinsichtlich Ortsbildentwicklung einen relevanten Beitrag zu leisten. Aufgrund der exponierten Lage der Milchküche entlang der künftigen Mythen-Allee würde ein Erhalt zudem die Potenziale der Standortentwicklung hinsichtlich Architektur, Nutzungsart und Ausnutzung zu stark einschränken. Auch ein Teilerhalt resp. eine Umplatzierung des Gebäudes (nur Mittelbau) führte diesbezüglich zu keiner überzeugenden ortsbaulichen oder architektonischen Lösung.

Areal C: Villa Sonnenheim

Die Villa Sonnenheim sowie teilweise der Garten wurde in allen favorisierten Vorschlägen integriert; dies wurde grundsätzlich nicht mit dem kulturhistorischen Wert, sondern in der Kombination von ortstypischer Topographie, des Potenzials des Grünraums und der Typologie des freistehenden Einzelgebäudes begründet. Diese Elemente (Garten, Bauwerk, Topographie) wurden als ortstypisch bewertet und stellen daher in ihrer Kombination einen Wert dar. Insbesondere das Zusammenspiel der topografischen Eigenheiten beidseits der Sonneggstrasse wurde als ortsbildrelevant betrachtet. Das Beurteilungsgremium hatte sich eher zurückhaltend zu einer Rekonstruktion des Gebäudes geäußert. Eine Rekonstruktion würde auch im Widerspruch zu den Leitsätzen der Denkmalpflege in der Schweiz stehen. Noch offen war jedoch, inwiefern das Gebäude selbst schutzfähig sei, unter anderem auch wegen des schlechten Zustands der Bausubstanz. Zur Schutzfähigkeit wurde von der zuständigen Fachstelle für Denkmalpflege Kt. SZ ein externes Gutachten beauftragt.

Freiraumgestaltung Rigiplatz und Mythen-Allee

Es war weiter zu untersuchen, welcher Abschluss zum öffentlichen Raum optimal ist und ob der Rigiplatz durch den Erhalt des Luxram Hauptgebäude zweigeteilt werden soll oder nicht. Das Potenzial für eine differenzierte Ausgestaltung des Freiraums war aufzuzeigen. Dabei galten folgende Vorgaben:

- Auf dem Rigiplatz sind für den Bedarfsfall Halteplätze für Reiseautos vorzusehen.
- Eine Baumpflanzung auf dem Rigiplatz muss so erfolgen, dass die Bäume das Lichtprofil der Bahnanlage – auch im Fall eines Abknickens – nicht beeinträchtigen.
- Der Erhalt der bestehenden Unterführung auf das Areal B ist mit einer entsprechenden Sanierung und Aufwertung denkbar. Auf dem Rigiplatz ist ein weiterer Aufgang nötig.
- Für Lastwagen mit Anhänger ist auf dem Rigiplatz eine kreisförmige Wendemöglichkeit mit 24m Fahrbahndurchmesser vorzusehen. Die Ausbildung als Kreiselparkplatz ist nicht zwingend.

Schlussbesprechung

Am 14. Juni 2021 fand die Schlussbesprechung statt, in der die Beiträge im Beurteilungsgremium und den Expertinnen und Experten diskutiert wurden. Die Beurteilung der Beiträge richtete sich nach folgenden Hauptkriterien:

- Wie überzeugend ist im jeweiligen Vorschlag die Ausformulierung des städtebaulichen Konzepts?
- Wie zweckmässig erscheint die Integration der denkmalpflegerisch relevanten Bauten im Vorschlag?
- Inwieweit wird der Vorschlag dem kantonalen Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof Arth-Goldau gerecht?

Beschrieb und Würdigung Entwurf ilin architekten sia gmbh

Das städtebauliche Konzept reagiert sensibel und anpassungsfähig auf die städtebauliche Situation mit einer differenzierten Körnigkeit der Bauten. Aus einer dörflich anmutenden Struktur wird bis zur Bahnlinie ein eher urbaner Städtebau weiter entwickelt.

Das Gesamtkonzept gehorcht einem räumlichen Prinzip mit Spielregeln und ist auch in Bezug auf Dichtevorgaben mit Höhensprüngen gemäss Verfasser bis maximal vierzig Metern anpassungsfähig.

Auf dem RigiBahnen Areal werden auf einem Sockel vier Einzelbauten mit unterschiedlichen Nutzungen für Hotel, Büro und Wohnen vorgeschlagen. Über der Gleisharfe wird das Hotel im nördlichen Teil in zwei Türmen realisiert, was für den Hotelbetrieb aufwendig ist. Das zweite Hochhaus verletzt die Vorgaben des Teilnutzungsplans und wäre so nicht realisierbar. Die Hotelvorfahrt erscheint nicht ideal. Gewürdigt wird das Bestreben entlang der Rigistrasse auf Erdgeschossenebene attraktive Zugänge auszubilden, auch wenn dies bei der Hotelvorfahrt nicht optimal gelingt, und diese Raumschicht zum Konflikt mit funktional notwendigen Bahnlogistikflächen führt. Die Dichtevorgaben auf dem RigiBahnen Areal werden stark unterschritten.

Die Gleisharfen Lösung ist für den Bahnbetrieb ein interessanter zu prüfender Beitrag. Das Anheben des Niveaus um zirka ein Geschoss für die Gleisharfe führt jedoch zu einem Nutzflächenverlust. Die Parkgaragen sind ab dem Kreisel Rigiplatz direkt erschlossen und eine interessante Lösung für die Arealerschliessung.

Auf dem Luxram Areal wird die in Höhe und Fläche unterschiedlich gestaffelte Körnigkeit der Bauten fortgesetzt und führt zu einer guten Einbettung. Aus Sicht des Denkmalschutzes ist das unmittelbare Andocken an das Luxram Hauptgebäude möglich; insbesondere mit dieser unter der Traufkante bleibenden Gebäudehöhe wirkt die Verdichtung massvoll. Der Erhalt der beiden Werkstattgebäude innerhalb des Waldabstands wird wegen den sanierungspflichtigen Altlasten in Frage gestellt, ebenso wie ein Erhalt des Kamins. Der öffentliche Durchgang über das Luxram Areal entspricht nicht den Vorgaben; erscheint jedoch im Zusammenhang mit dem Nutzungskonzept logisch.

Die auf Areal C in der Höhe gestaffelte Bebauung entlang der Mythen-Allee ist eine konsequente Fortsetzung des Konzepts; diese lässt auch Durchblicke in das Arealinnere zur Villa Sonnenheim zu. Das Freistellen der Villa Sonnenheim gelingt gut – auch mit einem Neubauvolumen auf der Südseite. Das Verschieben der Milchküche an den vorgeschlagenen Standort erscheint fragwürdig; zumal auch dies nicht der ursprüngliche Standort ist und eine nächste Entwicklungsetappe verbaut würde.

Die Aussenräume sind generell massvoll und kleinräumig dimensioniert. Der Niveausprung zwischen Niveau Bahngleise und Luxram Hauptgebäude wird mit einem rampenartigen Geländeanstieg zum Rigiplatz hin überwunden. Den Aufgang Personenunterführung zwischen Gleise und Strassenkörper zu platzieren, wird als plausibler Ansatz angesehen, den Fussverkehr flächig über den Rigiplatz zu steuern. Generell bestehen interessante Ansätze für die Fusswegführung in die Tiefe eines neu neugeschaffenen Luxram-„Quartiers“. Über den Luxramplatz führt die Fussgängerpassage hinauf an die Zaystrasse und zu den Schulhäusern. Ob die überzeugende Herausarbeitung der «5 Hügel von Goldau» mit den baulichen Verdichtungspotentialen kompatibel ist, konnte nicht abschliessend beurteilt werden

Für die Entwicklung als ESP Standort werden die angestrebten Nutzungskapazitäten mit diesem Vorschlag noch nicht ausgeschöpft, dies insbesondere in der ersten Bautiefe entlang der Mythenachse und Rigiplatz. Die Verdichtung auf dem Luxram Areal ist eher zögerlich.

Insgesamt handelt es sich aus Sicht des Beurteilungsgremiums um einen robusten und gut austarierten städtebaulichen Vorschlag, der ein hohes Entwicklungspotenzial aufweist.

Beschrieb und Würdigung Entwurf Steiner Wille Steiner Architekten AG

Das städtebauliche Konzept entwickelt unterschiedliche städtebauliche Antworten aus der Situation heraus, die Bezug nehmen auf die Rahmenbedingungen. Bauten, die sich wesentlich über den bisherigen „Goldauer Massstab“ erheben, werden vermieden, um das Landschaftsbild nicht zu stören. Ebenso wie die topographischen Relikte der einzelnen Bergsturz Hügel als charakteristische Merkmale der Landschaft erhalten bleiben.

Auf dem Areal der RigiBahnen wird ein in der Höhe mehrfach abgestuftes Grossvolumen vorgeschlagen. Dieses enthält das neue Bahndepot, ein Hotel mit Restaurant, eine Tiefgarage und Büroflächen. Das Grossvolumen wirkt in sich stimmig; es reagiert allerdings wenig auf die Umgebung und wirkt autark. Aus Gründen des Ortsbildschutzes wird die Gebäudehöhe auf dreissig Meter limitiert. Trotz der geringen Höhe kann auf dem RigiBahnen Areal die angestrebte Dichte erreicht werden. Die Bebauung ist eine Antithese zur Hochhauslösung mit 55 Metern. Die Depoterschliessung, welche im Vergleich zur Vorgabe in Richtung Norden (Kreisel) verschoben wurde, erfolgt mittels Schiebebühne im Sockel des Gebäudes. Ob die Gleisanbindung zur bestehenden Abtauhalle und zum SBB-Gleis mit dem engen Übergangsradius realisierbar wäre, müsste geprüft werden. Die Erschliessung der Tiefgarage mittels Rampe von der RigiStrasse her ist nicht optimal.

Das Luxram Hauptgebäude wird als Kultur- Gewerbehause mit seinem heutigen Terrainanschluss erhalten, ebenso wie die Grundmauern der Güterstr. 1 als Intarsie. Mit der neuen, zurückversetzten Gebäudeflucht am Luxram-Platz wird das Luxram Hauptgebäude freigestellt. Das hofbildende Nachbargebäude begrenzt mit Arkaden den vom Gleisniveau erhöhten Luxram-Platz. Das Luxram Hauptgebäude erhält durch den seitlichen Platz mit Arkaden eine seitliche Orientierung und weniger frontal zum Bahnhof, wie dies ursprünglich war. Die Integration des Luxram Hauptgebäudes gelingt nicht optimal. Mit dem vom Gleisniveau erhöhten Niveau des Luxram Platzes wird konsequenterweise die Lage des Aufgangs der Personenunterführung beibehalten.

Diese bleibt ein Hindernis im Platz und der seitliche Geländeanschluss des Luxramgebäudes ist nicht wirklich gelöst. Die plateauartige Absetzung des Platzes führt zu einer Trennung der Aussenräume, was nicht angestrebt wird. Die Struktur im Süden des Areals schöpft das Arealpotenzial städtebaulich nicht optimal aus. Bedingt durch das Rückversetzen der Gebäudeflucht am Rigiplatz werden die rückwärtigen Platzverhältnisse eng. Die Hofräume sind verschwenkt und liegen auf unterschiedlichen Niveaus. Allerdings führt die plateauartige Absetzung des Platzes zu einer Trennung der Aussenräume, was nicht angestrebt wird. Die Struktur im Süden des Areals schöpft nicht das Arealpotenzial aus.

Als weiteres Fragment wird an der Strassenecke Sonneggstrasse 1 ein ehemaliges Gasthaus erhalten, gefolgt von weiteren freistehenden Einzelbauten entlang der Mythen-Allee. Der zu prüfende Erhalt der Villa Sonnenheim und des Umfelds führt zu einer pittoresken Situation. Der fragmentartige Erhalt von Bestandsbauten führt nicht zu einem städtebaulichen Mehrwert. Die angestrebte Dichte kann auf dem Areal C bei Weitem nicht erreicht werden.

Die Verschiebung des Kreisels gegen Norden wird zwar grundsätzlich begrüsst, um zusätzlichen Freiraum für den Rigiplatz zu schaffen; die betrieblichen Abhängigkeiten mit den RigiBahnen sowie die verschobene Gleisquerung im Strassenbereich wären auf deren Umsetzbarkeit zu prüfen. Auf eine neue Strassenführung im Bereich zwischen Rigi- und Sonneggstrasse (Güterstrasse) wird mit der neuen Platzsituation verzichtet. Die Trennwirkung der unterschiedlichen Niveaus sowie die Lage der Personenunterführung werden kritisch beurteilt. Mit der Platzsituation rückt der öffentliche Aufenthaltsbereich zwar ab vom Schienenfeld, wird jedoch seiner Rolle als besterschlossener Bahnhofsbereich kaum mehr gerecht.

Aus Sicht Vermarktung bietet das Projekt gute Ansätze, da aus den verschiedenen Arealteilen vier unterschiedliche Brands gebildet werden können, was für eine Vermarktung optimal ist. Die Adressbildung entlang der Mythen-Allee ist weniger standortgerecht und schöpft die Potenziale nicht aus. Die ESP Entwicklungsmöglichkeiten sind grundsätzlich nicht ganz optimal ausgeschöpft.

Beschrieb und Würdigung Entwurf Ernst Niklaus Fausch Architekten AG

Der Vorschlag baut auf einer klaren, städtisch anmutenden Aufreihung der Volumen entlang der Mythen-Allee auf. In dieser Reihe nimmt das Luxram Hauptgebäude mit Stellung und Lage am Platz eine für die Identität wichtige Funktion ein. Vor dem Luxram Hauptgebäude entsteht mit dem Rigiplatz ein grosser Platzraum, an dem mit dem Hochhaus der RigiBahnen ein prägnantes Hochhaus mit 55 Metern steht. Während die dem Gleis zugewandte Seite einem stringenten städtebaulichen Konzept folgt, fehlt der rückseitigen Bebauung ihre Bestimmung.

Trotz konsequenten Massnahmen wie beispielsweise der Einführung einer durchgehenden Horizonthöhe der Neubauten gelingt es nicht, über formale Mittel hinaus eine Integration des Bestands in ein übergreifendes Gesamtkonzept herzustellen.

Die bestehende Remise auf dem RigiBahnen Areal wird erhalten und die Schiebebühne am heutigen Standort ersetzt. Dies führt zu einer markanten Trennung zwischen Hotelbau im Norden und Bahnlogistik im Süden. Dieser Massstabssprung überzeugt nicht. Im Sockelbereich führt dies zu einem ungünstigen Flächenverlust für die Hotelnutzung und einer Erschliessung der Hotelgarage mit Autolift, die nicht funktioniert (Rückstau). Die Bahnlogistik kann nicht gelöst werden, da auf Gleisniveau Flächen fehlen. Die vorgeschlagene Hochhaustypologie als bezugsloser Solitär wäre im Rahmen eines Wettbewerbs kritisch zu überprüfen.

Das Luxram Hauptgebäude ist massgebend für die Höhenentwicklung der angrenzenden Bauten. Der Rigiplatz wird durch eine klare Setzung der Neubauten auf die Baulinien räumlich gefasst. Die Integration des Luxram Hauptgebäudes in dieses Ensemble ist eine gut mögliche Lösung; die vorgelagerte Terrasse schwächt jedoch deren Einbindung. Die beiden rahmenbildenden Neubauten mit einer Raumschicht zum Platz bilden eine robuste Konfiguration. Das abgesetzte Ensemble der Wohnbebauung sowie das Freispiel des Hügels schwächen das städtebauliche Konzept in räumlicher und atmosphärischer Hinsicht.

Auf dem Areal C entlang der Mythen-Allee werden zwei räumliche Konfigurationen gebildet. Die Hügelsituation wird betont und die Villa Sonnenheim freigespielt. Die bühnenhafte Inszenierung dieser topographischen Situation mit Bestand wirkt nicht angemessen. Leider wurde die empfohlene Variante betreffend Ersatzbebauung Villa Sonnenheim nicht getestet.

Der Rigiplatz wird mit angrenzenden Bereichen zu einer grosszügigen Begegnungszone mit unterschiedlichen Freiraumzonen ausgebildet und bildet damit einen Ankunftsort als Pendant zum Bahnhofplatz. Die Setzung des Aufgangs der Personenunterführung in der Mitte des Rigiplatzes und die Platzierung der Reiscars überzeugen jedoch nicht. Baupakete flankieren das Luxramgebäude und verleihen ihm – zusammen mit dem Treppenpodest – eine beinahe «schlossartige» Wirkung, die dem Gebäude eigentlich widerspricht. Insgesamt wird die Angemessenheit der platzbildenden Geste und ihre Grösse infrage gestellt.

Die MIV-Führung über den Platzbereich, der starke Verschwenk (Höhe Sonneggstrasse + Kreisel) wird befahrbarkeitstechnisch als kritisch beurteilt. Vom Nordwesten des Rigiplatzes her führt eine Rampe auf eine erhöhte Aussichtsterrasse mit fussläufiger Verbindung zum Hochperron. Dies ist ein interessanter Ansatz, der hinsichtlich Niveaus und Steigung zu prüfen wäre.

Mit einer zunehmenden Verdichtung zur Bahnhofsnähe kann der Vorschlag zwar die Lagegunst des ESP Standorts gut ausschöpfen, mit dem Teilerhalt auf dem Areal der RigiBahnen entsteht jedoch ein markanter Flächenverlust. Der Erhalt des Südtrakts des Rigi-Depots vermag wegen der abseitigen Lage keinen Beitrag zum ESP zu leisten. Aus Sicht Vermarktung und Nutzungskonzeption kann die städtebauliche Dichte nicht erreicht und das Standortpotenzial als ESP Standort bei Weitem nicht ausgeschöpft werden.

Zusatzabklärung

Die Aufgabenstellung gab für das Areal C eine Richtgrösse an Geschossflächen (10'000 m² GF) vor. Zudem wurden die Teams darüber orientiert, dass auf der Parzelle Curiger bereits eine Ersatzbebauung nach geltender Zonenordnung (um 2'000 m² GF) geplant war. In der Zwischenbesprechung wurde die Vorgabe dann dahingehend präzisiert, dass zumindest ein Team versuchen solle auch die anteilige Richtgrösse der Curiger-Parzelle (3'200 m² GF) zu erfüllen. Dies gelang leider nicht. Daraufhin hatte das Beurteilungsgremium eine Zusatzabklärung veranlasst, um eine Erwägung betreffend Erhalt oder Nichterhalt der Villa Sonnenheim treffen zu können. Die Zusatzabklärung zeigte auf, dass die im ESP angestrebte Verdichtung (3200 m² GF) auch mit einem Erhalt der Villa Sonnenheim möglich wäre, sofern SBB Immobilien im Bereich der Mythen-Allee Hand zu einer flächengleichen Grenzberreinigung bieten würde. Diese Grenzberreinigung würde jedoch einen Teilabbruch der Milchküche bedingen.

Die Zusatzabklärung hatte gezeigt, dass die städtebaulichen Rahmenbedingungen relativ anspruchsvoll sind und die erarbeitete Lösung nur teilweise überzeugt. Sie wäre bestenfalls in einem weiteren Verfahren zu vertiefen, um eine architektonisch und freiraumgestalterisch zufriedenstellende Lösung zu erhalten.

Die Zusatzabklärung zeigte zudem auf, dass der Erhalt der Villa Sonnenheim zu einem sehr begrenzten Spielraum für die Verdichtung führt. Der südliche Teil der Parzelle wird einem relativ hohen Nutzungsdruck belastet. Die Anordnung dieses viergeschossigen Volumens im Übergang zum Wohngebiet könnte massive Reaktionen der Nachbarschaft hervorrufen, welche den Prozess über Einsprachen blockieren könnten.

Die Prozessrisiken wären im Falle eines Entscheids für den Erhalt der Villa Sonnenheim relativ hoch; konkret droht mit dem Ausstieg des zentralen Grundeigentümers die Entwicklung des Areals C aus dem ESP zu versanden. Ein Entwicklungsschwerpunkt sollte aber immer eine gewisse Dynamik und einen gewissen Spielraum aufweisen im Prozess; derart eng gesteckte Rahmenbedingungen laufen dem zuwider.

Ein Erhalt der Villa wäre aufgrund der erforderlichen Altlastensanierung trotzdem mit einem vollständigen Bodenaustausch und Verlust der Gartengestaltung verbunden.

Empfehlungen des Beurteilungsgremiums

Es war die Aufgabe des Beurteilungsgremiums unter Berücksichtigung der drei Hauptkriterien eine Empfehlung betreffend Umgang mit den vier Teilobjekten zu Händen des Regierungsrats des Kt. SZ sowie des Gemeinderats von Arth abzugeben.

Areal A: Depot RigiBahnen: Wagenhalle und Remise

Die Vorschläge haben klar die Möglichkeiten und Grenzen eines Erhalts bzw. Teilerhalts ausgelotet und die funktionalen und städtebaulichen Problematiken aufgezeigt. Mit einem Erhalt der Bestandsbauten kann das Areal seiner Rolle als ESP Standort und als zukunftsfähiges Depot nicht mehr gerecht werden. Auch ein Teilerhalt schwächt die Nutzungspotenziale massiv und führt zu einer starken Einschränkung der städtebaulichen Möglichkeiten. Die Vorschläge haben Möglichkeiten aufgezeigt, dass in einem Sockel die Bahnlogistik und Bahnfunktionen nebst den notwendigen Zugängen (Hotelempfang, Büronutzung) zu den Obergeschossen und Untergeschossen (Rampe Tiefgarage) zwar auf knappem Raum organisiert werden kann, je nach Lage des Depots jedoch ein Nutzflächenverlust daraus resultiert.

Von technischer Seite könnte der Bahnbetrieb mit einem Erhalt der Gebäude nicht mehr in vollem, künftig notwendigem Umfang funktionieren. Die Bahnlogistik würde geschwächt.

Das Beurteilungsgremium empfiehlt einstimmig, von einem Erhalt und Unterschutzstellung der Wagenhalle und der Remise abzusehen.

Areal B: Luxram Hauptgebäude

Das Luxram Hauptgebäude wird in sämtlichen Vorschlägen erhalten; jedoch nicht isoliert, sondern ummantelt mit anderen Nutzungen bzw. Anbauten süd- oder/ und ostseitig. Der Umgebungsschutz beschränkt sich somit massgebend auf das Freihalten der markanten Nordfassade. Die Gebäudehöhe bzw. Traufhöhe des Luxram Hauptgebäude ist nach der städtebaulichen Untersuchung nicht massbestimmend für das weitere städtebauliche Umfeld.

Das Gebäude ist für das Ortsbild identitätsstiftend und hat das Potenzial zusammen mit einem platzartigen Freiraum auf der Nordseite den künftigen Rigiplatz zu prägen. Es wird anerkannt, dass ein Erhalt des Gebäudes mit Kosten verbunden ist. Die möglicherweise mit Quecksilber belastete Tragkonstruktion führt zu Ungewissheiten betreffend Umfang der Sanierungsmassnahmen für eine Umnutzung.

Das Beurteilungsgremium empfiehlt grossmehrheitlich den Erhalt und die Unterschutzstellung des Luxram Hauptgebäudes. Vorbehalten bleiben, dass Massnahmen betreffend Quecksilbersanierung eine wirtschaftliche Umnutzung verunmöglichen.

Areal C: Milchküche

Sämtliche Vorschläge haben gezeigt, dass ein Erhalt der Milchküche zu starken Restriktionen auf dem Areal C führt. Einerseits punkto Nutzungsmass, andererseits punkto städtebaulichem Spielraum. Die angestrebte Verdichtung wäre auf dem Areal kaum realisierbar und führte zu keiner überzeugenden Lösung. Eine Verlagerung des Verdichtungsdrucks auf die Villa Sonnenheim auf dem gleichen Areal ist nicht gewünscht. Die Milchküche ist eher verzichtbar. Ein Erhalt steht auch in Konflikt mit den Ansprüchen eines ESP Standorts an Adressbildung.

Das Beurteilungsgremium empfiehlt deshalb einstimmig, von einem Erhalt und Unterschutzstellung der Milchküche abzusehen.

Areal C: Villa Sonnenheim

Auf Grundlage der ausgewählten Variante, der Entwürfe der drei Teams und des Masterplans werden folgende Erwägungen gemacht:

Der Erhalt des Hügels mit der Villa Sonnenheim trägt gemeinsam mit dem gegenüberliegenden Hügel und Gebäude zum Erhalt einer ortstypischen Situation im Bergsturzgebiet von Goldau bei. Nach Ansicht der Fachstelle Denkmalpflege ist die Villa Sonnenheim schutzwürdig und schutzfähig. Alle drei Teams erarbeiteten ein Projekt mit Erhalt und Einbezug der Villa Sonnenheim.

Aus Sicht der Denkmalpflege wäre auch ein Anbau denkbar, falls dies zur optimaleren Organisation bzw. zur Entlastung des Gebäudes führen kann oder mehr Nutzfläche notwendig ist.

Alle Teams sahen zwar in ihren Vorschlägen einen Erhalt der Villa vor, allerdings eher ortsbaulich motiviert. Keine Lösung zeigte jedoch auf, wie die in der ESP-Strategie und im Masterplan bestenfalls annähernd anteiligen 3'200 m² GF auf dem Curiger-Areal mit Erhalt der Villa angeordnet werden könnten. Die Zusatzabklärung zeigte hierfür die wohl einzig realistische volumetrisch denkbare Lösung mit einem Erhalt der Villa Sonnenheim auf. Es schien allerdings fraglich, ob die dadurch erzwungene städtebauliche Konzeption und Volumetrie in ihrer architektonischen und landschaftsgestalterischen Ausformulierung später wirklich zu einer qualitätsvollen Lösung führen könnte. Und nicht zuletzt ist auch zu berücksichtigen, dass diesem Areal mitten im Entwicklungsschwerpunkt des inneren Kantonsteils mit derart engen Rahmenbedingungen jede Dynamik abgeschnürt würde.

Das Beurteilungsgremium empfiehlt deshalb grossmehrheitlich, von einem Erhalt und Unterschutzstellung der Villa Sonnenheim abzusehen.

Weitere Feststellungen

Hochhäuser / höhere Häuser

Die Hochhausstrategie des Zukunftsbildes stützt sich auf Untersuchungen aus dem Stakeholder-Prozess. Die Leitstrategie sah eine beidseitige Begrenzung des künftigen Rigiplatzes mit Hochhäusern von einer Gebäudehöhe bis 55m und einer Grundfläche von 500 m² vor. Mit der Rückstellung der Entwicklung des gleisnahen Baubereichs SBBnordwest wird die Umsetzung dieser Hochhausstrategie erschwert. Aufgrund dieses Verfahrens wird ersichtlich, dass auch andere Lesearten möglich sind.

Das kantonale Planungs- und Baugesetz wird derzeit revidiert. Der Vernehmlassungsentwurf sieht eine Anhebung der heutigen Hochhausgrenze von 20m auf 25m (oder sogar 30m) vor. Da die Gebäudehöhe innerhalb des Perimeters nicht limitiert ist, stellte sich in der Diskussion die Frage, ob inskünftig auch Gebäudehöhe über 20m ortsbaulich verträglich sind oder geregelt werden müssten.

Aus Sicht des Beurteilungsgremiums wird jedenfalls entlang der Mythen-Allee eine Gebäudehöhe bis 25m, vereinzelt auch 30m, als ortsbaulich verträglich erachtet.

Freiräume

Die Freiraumsituationen wurden unterschiedlich behandelt. Es hatte sich klar gezeigt, dass eine attraktive, terrainmässig gut gelöste Situation bahnhofseitig entscheidend ist für eine hohe Attraktivität als ESP Standort. Der künftige Rigiplatz und das künftige Verkehrsregime und Verkehrsführung spielen darin eine entscheidende Rolle. Es wurden eindeutig Vorteile für eine grosszügige Platz- und Begegnungszone auf einem Niveau aufgezeigt. Für die Planung des Rigiplatzes ist eine fachübergreifende Gesamtbetrachtung notwendig, die neben verkehrlichen auch qualitative, landschaftsarchitektonische Aspekte behandelt. In vielen Aussenraum-Bereichen blieben die Vorschläge noch schematisch.

Bei einer arealbezogenen Weiterbearbeitung ist es aus Sicht des Beurteilungsgremiums wichtig, die Schnittstellen zwischen Verkehrsraum, öffentlichem Aussenraum und Bebauung, bzw. die Vorzonen der Baulinien, sorgfältig zu behandeln.

Lärm

Die Massnahmen gegen Lärmbelastung sind eine Herausforderung für die Anordnung von Wohnnutzung. Das Gebiet südlich des Bahnhofs ist insbesondere in der Nacht stark durch den Eisenbahnlärm belastet. Somit konnten zwar die Grenzwerte am Tag überall eingehalten werden. Es waren die Grenzwerte für Wohnnutzung in der Nachtphase relevant, welche bei 55 dB(A) liegen. In der ersten Bautiefe zu den Bahngleisen können die Grenzwerte in der Nacht für Wohnnutzungen nicht ohne Massnahmen eingehalten werden. Die Bewältigung der Lärmproblematik konnte leider nicht in der ausreichenden Tiefe behandelt werden.

Der konkrete Nachweis zur Machbarkeit der Wohnbaupotenziale konnte nach Ansicht des Beurteilungsgremiums in diesen Vorschlägen in Bezug auf die Lärmproblematik nicht erbracht werden.

Dank

Die drei Planungsteams haben mit ihren sorgfältig ausgearbeiteten Vorschlägen und Konzepten ein breites Spektrum an Lösungsmöglichkeiten aufgezeigt und haben damit einen wichtigen Erkenntnisgewinn und Beitrag für die Diskussion und Empfehlungen zum Umgang mit den vier Teilobjekten innerhalb des ESP Schwerpunkts Arth-Goldau geleistet.

Das Beurteilungsgremium dankt den Teams für die geleistete Arbeit, den grossen Einsatz und die wertvollen Beiträge.

Verfasserangaben

lilin architekten sia gmbh

Architektur lilin Architekten sia gmbh

 Urs Oechslin, Daniel Bünzli, Natalie Marbes, Julia Tary

Freiraum Cadrage Landschaftsarchitekten GmbH

 Emmanuel Tsolaki

Steiner Wille Steiner Architekten AG

Architektur Steiner Wille Steiner, dipl. Architekten ETH/SIA

 Lucas Steiner, Sabine Wille, Benedict Steiner

Freiraum Samuel Ammann, Bsc. FHO Stadt-, Verkehrs- und Raumplanung

 Martin Gebauer, dipl. Ing. FH Architektur

Ernst Niklaus Fausch Architekten AG

Architektur Ernst Niklaus Fausch Partner AG: Ursina Fausch

 Lena Jung, Dorothea Rana

Freiraum Landformen AG

 Peter Hüsler

Genehmigung

Der vorliegende Schlussbericht wurde vom Beurteilungsgremium freigegeben.

Das Beurteilungsgremium:

Sachpreisrichter (stimmberechtigt):



Ruedi Beeler, Gemeindepräsident (Vorsitz Auslober)



Michael Stähli, Vorsteher Bildungsdepartement



Reto Brun, Vertreter Grundeigentümer

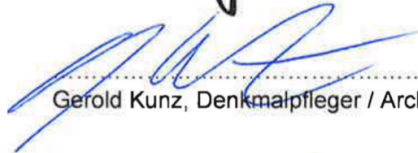
Fachpreisrichter (stimmberechtigt):



Prof. Markus Gasser, Architekt ETH, Prof. für Städtebau
(Fachmoderation)



Stefan Rotzler, Landschaftsarchitekt BSLA



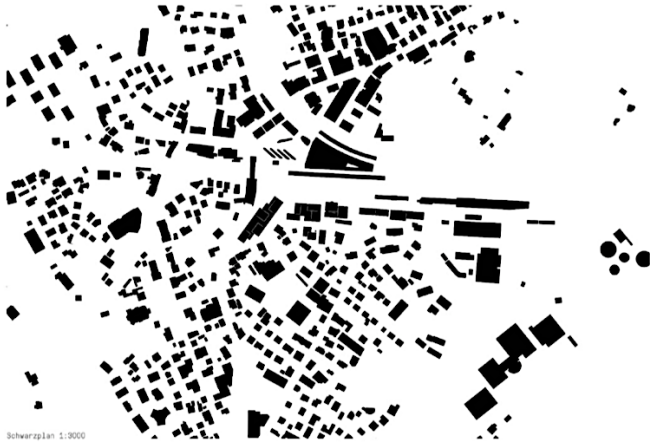
Gerold Kunz, Denkmalpfleger / Architekt



Remo Daguati, Spezialist für Standortförderung

Anhang: Pläne und Modellfotos

Schlussabgabe ilin architekten sia gmbh



Schwarzplan 1:3000

Morphologie

Die Setzung der Neubauten orientiert sich an den Löss in das Burgsturzgelände eingestiegenen Bestandsbauten des Oberdorfes. Sie wachsen auf den vorgefundenen Spuren der Vergangenheit heraus. Im Grundriss rechteckige Gebäude engeln einwärts, in Gruppen oder zweifach angefügt die verteilten Bestandsbauten zu einem lebendigen Quartier.

Bestandsbauten

Das Luxusgebäude, die Milchküche und die Villa Sonnenhaus werden als identitätsstiftende Bauten in das neue Bauungskonzept integriert. Das Depot kann aus organisatorischen und betrieblichen Gründen nicht erhalten werden. Einzelne, in Grenzstand stehende Gebäude ist kein werden zusätzlich erhalten, weil sie zur Identifikation mit dem Ort beitragen, eine Umsetzung einfach realisierbar ist und vor allem ihre Nutzfläche mit dem Abruch verloren ginge.

Depot Rigibahn

Die Umsetzung des neuen Depots mit einer Gleisstraße verspricht grösstenteils betriebliche Flexibilität. Auf dem Depot-Sockel stehen in der Höhe gestaffelte und in Grundriss zueinander versetzte Gebäudevolumen, welche die Massivität der Umgebung berücksichtigen. Am nördlichen Ende des Depots setzt ein «hohes Haus» einen Akzent auf den Parkstrasse Bahnhof Süd. Die maximal verfügbare Höhe baut sich hier mit 10m ab der Niveau des neuen Kreislaufs. Dieser Zeitpunkt darf den Ort auf keinen Fall dominieren. Die bewusst gesetzten Neubauräumen als Ergänzung zu den Bestandsbauten, insbesondere auf dem Luxur-Areal, würden sonst geschwächt. Ein 5m hohes Hochhaus stufen wir als ortsbaulich freud ein und raten dringend davon ab.

Luxur

Das Zentrum des Luxur-Areals entsteht dank der Querverbindung als neuen Luxurplatz ein lebendiger Ort mit grosser Aufenthaltsqualität und vielschichtiger Identität. Der zirkulär öffentlich auszubildende Weg innerhalb des Areals ist Teil der übergeordneten Wegverbindung, die vom Schulhaus via Rigibahn zur Unterführung und so zum Bahnhof führt. Ein neuer Mehrwert, welchen der Bevölkerung eine schnelle und direkte Wegführung ermöglicht. Das Grundstück erfährt durch die Umsetzung eine enorme Wertsteigerung. Vor diesem Hintergrund das Areal nicht zügiglich zu realisieren, wäre nicht nachvollziehbar. Die Öffentlichkeit hat diese Verbindung einzufordern.

Studienauftrag Arealentwicklung Bahnhof Süd Arth-Goldau

Topographie
Der Feinsturz vom 2. September 1938 forets die Umgebung



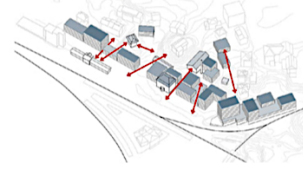
Morphologie
Weiterbauen auf den vorgefundenen Spuren



Durchwegung
Feinstrukturelles Netzwerk für das Langsamverkehr



Städtebau
Weiterbauen - Siedlungsrand befestigen - Verbindung Dorf - Siedlungszone



Hügel
Typisches Merkmal des Orts und charakteristisch für die Setzung der Bauten



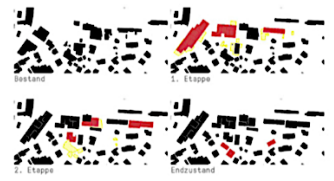
Hierarchisierung Bestand
Identität und Potenzial



Freiraum
Mythenachse - Rigibahn - Luxurplatz



Etappe
Tataste Volkstagen



Schlussabgabe - Mai 2021

ilin architekten sia gmbh - Cadrago Landschaftsarchitekten GmbH



Studienauftrag Arealentwicklung Bahnhof Süd Arth-Goldau

Schlussabgabe - Mai 2021

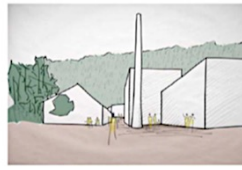
ilin architekten sia gmbh - Cadrago Landschaftsarchitekten GmbH

STUDIENAUFTRAG BAHNHOF SÜD, GOLDAU

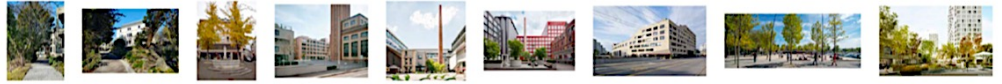
Areal C
SBB Südwest/Kaufmann/Curiger



Areal B
Luxure



Areal A
RigiBahnen



Flächenvergleich
Geschoßflächen

Areal A RigiBahnen	
Hotels	5'700
Wohnen	3'000
Arbeiten	820
Verkauf	80
Bahndepot/-Betrieb	2'130
Total	11'730 (-4'270)

Areal B Luxure	
Arbeiten	8'450
Verkauf	800
Wohnen	4'390
Bestand Halle 1+2	690
Bestand Luxure	1'760
Total	15'290 (-280)

Areal C SBB Südwest/Kaufmann/Curiger	
Arbeiten	3'630
Verkauf	800
Wohnen	4'610
Bestand Villa	350
Bestand Richtigke	490
Total	9'740 (-260)

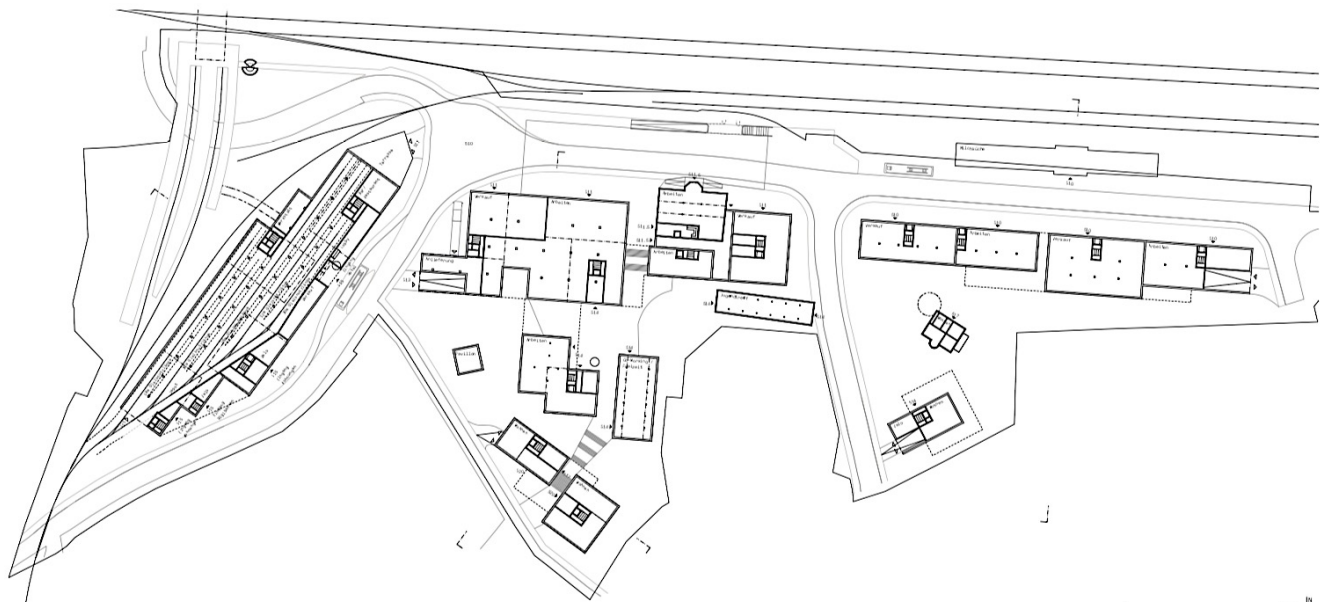
Total GF
36'750



Studienauftrag Arealentwicklung Bahnhof Süd Arth-Goldau

Schlussabgabe - Mai 2021

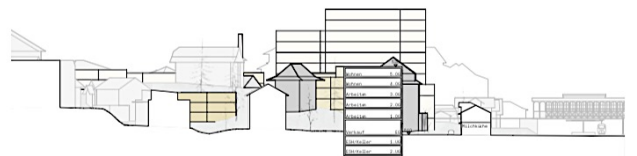
ilini architekten sia gmbh - Cadrape Landschaftsarchitekten GmbH



Erdgeschoss 1:500



Schnitt RigiBahnen 1:500



Schnitt SBB Südwest/Kaufmann/Curiger 1:500

Studienauftrag Arealentwicklung Bahnhof Süd Arth-Goldau

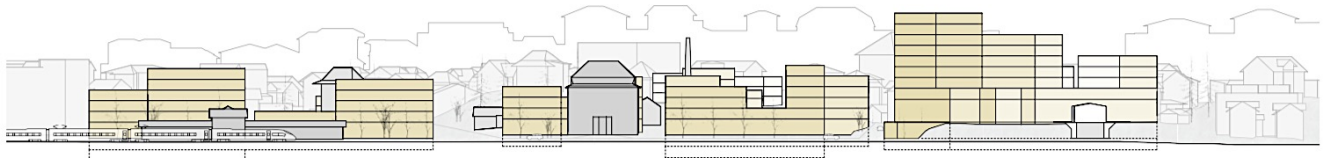
Schlussabgabe - Mai 2021

ilini architekten sia gmbh - Cadrape Landschaftsarchitekten GmbH



Regelgeschoss 1:500

1:500

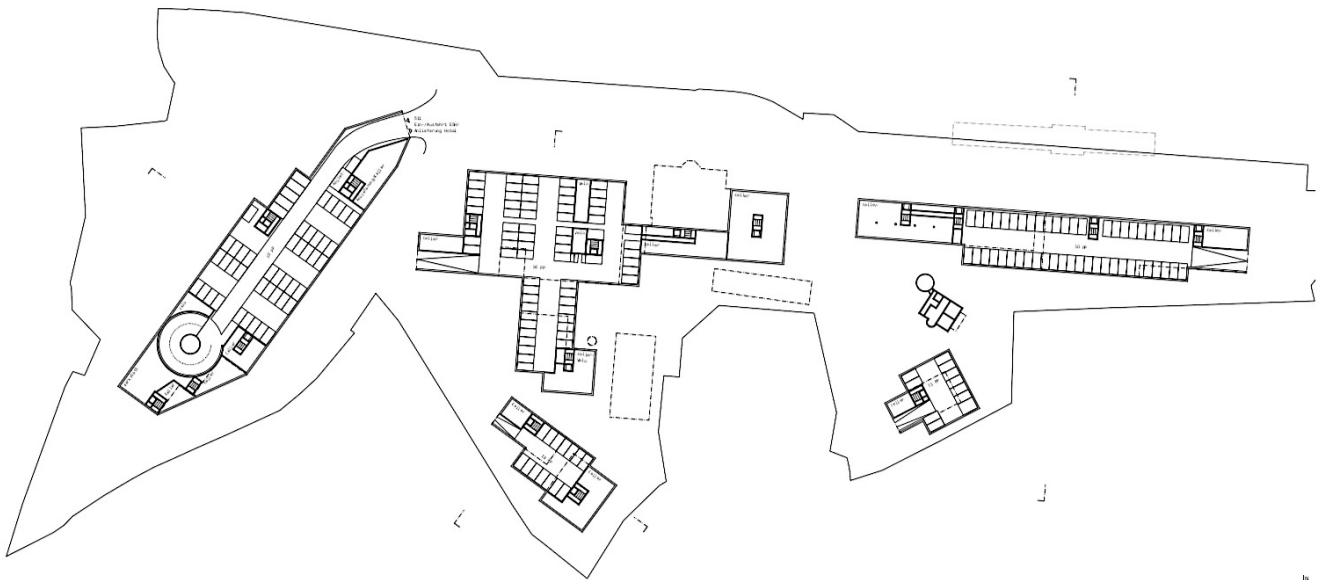


Ansicht Mythenachse 1:500

Studienauftrag Arealentwicklung Bahnhof Süd Artn-Goldau

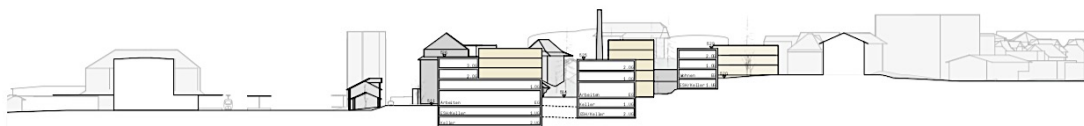
Schlussabgabe - Mai 2021

liiin architekten sta gmbh - Cadrage Landschaftsarchitekten GmbH



Untergeschoss 1:500

1:500



Schnitt Lurrae 1:500

Studienauftrag Arealentwicklung Bahnhof Süd Artn-Goldau

Schlussabgabe - Mai 2021

liiin architekten sta gmbh - Cadrage Landschaftsarchitekten GmbH

STUDIENAUFTRAG BAHNHOF SÜD, GOLDAU

Schlussabgabe Steiner Wille Steiner Architekten AG

AREALENTWICKLUNGEN BAHNHOF SÜD GOLDAU

LAGE, LANDSCHAFT UND GEGENST

Eingelagert zwischen Rignmass, Rosenberg, Zuger und Lausertseer ist Goldau Teil einer wertvollen Kulturlandschaft. Die Parsonen dieser Landschaft mit ihren weitläufigen Seen und Bergen ziehen seit den Anfängen des Tourismus Reisende aus allen Ländern an. Die schönere westliche Seite, die das Rignmass und das Mythengebiet in die Landschaft zeichnen, stellen eher den grünen Innenraum dar als die Region der Goldau. Neben dem Bergbauort sind es im Teilbereich die Folgen geologischer Abläufe, allen voran der Bergbau seit 1806, die in der Landschaft an Goldau amengestaltend und Herangehörigen Feinmaterial ist über die Jahrhunderte zu überkommenen Hügeln gewachsen und über Felsblöcke aus Nagelfluh wirken, als wären sie von Riesentropfen, Hagel und Felsen sind Balken vergangener Naturereignisse. Sie prägen die Landschaft und verleihen ihr etwas Schmelze, vielleicht auch Stauraum, in jedem Fall aber etwas Einzigartiges.



Goldau mit Rign, Rosenberg, Zuger und Lausertseer (Quelle: ETH Zürich, Bildarchiv)

Der Bau der Rigi-Bahn und der damit verbundene Lokalbahnverkehr sowie der Bau der Gotthardbahn durch den Schnitt des Berges und Entzug, die ebenfalls massgeblich für die Entwicklung von Goldau ausschlaggebend waren. Das Dorf Goldau hat mit dem seit den Anfängen fortschreitenden Ausbau der Bahnhöfe und ihrer dazugehörigen Infrastruktur kontinuierlich an Größe und Bedeutung zugenommen. Goldau ist heute ein bedeutender NEAT-Bahnhof, wo sich die Linien Basel-Milano über Zürich-Milano treffen. Mit der Zunahme des öffentlichen Personen- und Güterverkehrs ist das Gelände Dorf zu einer der wichtigsten Verkehrsstationen der Schweiz geworden und damit auch zu einem Zentrum von überregionaler Bedeutung. Mit der ESP-Politik und der integrierten Innenentwicklung wird diesem Trend Rechnung getragen.



Mehrfachtrasse Goldau 1990, Fotografie bearbeitet (Quelle: Kathrin Schrey, Stadtarchiv)



Goldau, Mittelland-Engelberg und Zugersee Berg- und Seenlandschaft



Skizzen & Datenreize
~ PARALLELSTUDIE ESP-B

STÄDTBAULICHES KONZEPT I

Am bisherigen Zielbild mit Platz und Achse sowie den anvisierten Funktionen und Flächen wird im Grundriss festgehalten. Bezüglich der geplanten Hochhäuser besteht seitens der Projektentwickler folgende Strategie, da die Hochhäuser einen markanten Massstab bilden und im gewachsenen Umfeld eine gewisse Veränderung der Landschaftsbilder darstellen. Die zur Diskussion stehende Dichte misst sich an den Turmbauwerken zu realisieren sein. Demzufolge unterzieht die vorliegende Studie nicht allen verschiedenen Szenarien sondern nur den Erhalt, Teilweise oder Rückbau der vorhandenen Schutzobjekte im Perimeter, sondern auch, wie die angrenzenden Flächenoberfläche auch mit geringerer Gebäudehöhe bzw. mit einer Neubeauwerkung der Volumenverteilung erreicht werden könnten, um letztlich die Landschaft als Ganzes zu schonen. (Vgl. Bundesgesetz über die Natur- und Heimatschutz, Art. 1, lit. a, nHG)

Kernstück der vorliegenden Planung ist die Reaktivierung eines Stadtraums, der bis ins Jahr 2013, durch den Bahnhof, das Hochhaus, die Rigi-Bahn-Station und die LUKRAM-Gebäude geprägt war. Obwohl sich die Bahnhöfe entfernt, bleiben diese Bauten eine deutliche lokale Bezugsmarkierung. Diese Raumkonstellation könnte, ergänzt mit neuen Bauten, in Zukunft wieder eine stärkere Rolle spielen. Es ist vorgesehen, mit dem städtischen LUKRAM Gebäude, einem westlich daran anschliessenden zurückgesetzten neuen Längs- und flankiert von jeweils einem Kopfbau auf dem Rigi-Bahn-Areal respektive auf dem gemeinsamen SBB-Areal, einen grosszügigen öffentlichen Freiraum aufzufassen. Dieser wird in Entsprechung an die letzte Güterverkehrs-Europas als LUKRAM-Platz (im Zitiert: Rigi-Platz) bezeichnet. Ein grosszügiger Aufenthaltsbereich erstreckt sich nördlich der Güterstrasse, zwischen LUKRAM-Gebäude, dem anschliessenden Längs- und dem Kopfbau der Rigi-Bahn. Der Platz ist hier nicht einfach, da es das räumlich gewachsene Terrain respektiert. Der Platz wird zur Orientierung mit Blick über die Scheinfelsen hinüber zur Abbruchstelle des Berges aus Rosenberg, während er von SBB-Perrons zur offenen Bühne wird.



UMGANG MIT BESTAND

GENUSSLOCH

Im Bestandsinventar befinden sich vier historische Bauten, deren allfällige Unterhaltungsarbeiten wesentliche Änderungen am bisher verfallenen Zustand zur Folge hätte. Die dieser Parallelstudie ist es, die städtebaulichen Konsequenzen dieser Szenarien auszuwerten. Integrieren Erhalt, teilweise Teilweise und vollständige Rückbau der potentiellen Schutzobjekte im Perimeter. Hügel und Bauten mit jahrelangem Patina - nicht selten unabhängig von ihrem geschichtlichen Wert - identifiziert sind für ein eigenes Quartier. Bei bewachten Veränderungen im grossen Massstab, wie es im Goldauer Bahnhofsareal der Fall ist, kann durch den Erhalt von ortstypischen Bestandsbauten ein angemessenes Rahmenwerk von Alt und Neu entstehen, welches notwendig für die Akzeptanz des Neuen in der Bevölkerung förderlich ist. Die Qualität für landschaftliche oder topographische Eigenheiten des Ortes, die topographischen Merkmale der einzelnen Bergzüge im südlichen Bahnhofquartier sind ebenfalls als charakteristische Merkmale der Landschaft zu lesen und sollen erhalten bleiben. Ausserdem sollen Bauten, die sich wesentlich über den bisherigen Goldauer Massstab erheben, vermieden werden, um das einträgliche Landschaftsbild nicht zu irritieren.

RIGI BAHN AREAL
Auf dem Grundstück der Rigi-Bahn wird vorgeschlagen, die heute in Abgrenzung und des Trekkersparkplatz zurückzubauen, da diese historische Gebäudekonstellation wieder funktional nach dem ursprünglichen Bestand wiederhergestellt werden kann. Die Mäander begrenzt im nördlichen Bereich den neuen LUKRAM-Platz. Im Anwesen schafft die Gebäudekonstellation zwei grosszügige höfartige Aussenräume. Den Zeh und den Hans Schiller-Hof. Die Höhe des der Erschließung der Hofgebäude, sichern die quartierstypische städtische Durchlässigkeit, ermöglichen visuelle Querbezüge und artikulieren Fassungen eine ansehnliche Verbindung.



Historisches Goldau



Zusammengefasste Topographie und Stadtplan



Goldau 1990, Fotografie Mittelland-Engelberg (Quelle: ETH Zürich, Bildarchiv)



Bewässerung Stadtraum

Lage der Unterführung. Das heutige Rampen / Treppenaufwerk wird auf die neuen Anforderungen angepasst. Durch das mechanische Zurückverdrängen des vorgeschlagenen Mäanders wird das LUKRAM-Gebäude statisch präsent und seine Bedeutung als Zehberge einer vergangenen Epoche dadurch betont.

AREAL SBB-GÜWEST

Die Villa Sonnenheim besitzt als Solitär, umgeben von einem weitläufigen Park, einen der typischen Bergortstypen. Im Zuge der räumlichen Verdrängung des Quartiers werden Freiräume dieser Art zukünftig noch mehr an Bedeutung gewinnen. Die Villa und ihr Garten soll im Hinblick auf die Umgestaltung der Mythenstrasse respektive der Mythenstrasse als ein Ort der Langenachse mit einer atmosphärischen Passagenstruktur darstellen, der einen im Kontext der Neubauten durchziehen lässt. Unabhängig vom effektiven historischen Wert, wie es für die Identität in stark erneuerten Quartier und für die Akzeptanz in der Bevölkerung wichtig, einen solch charakteristischen Ort vom ästhetischen Druck zu befreien und ihn als

schnörkel vergrösserten Orts in seinem Wesen zu beibehalten. In anderen Worten: Renoviert und mit einer adäquaten Nutzung (Gärten, Freizeitanlagen, Parks, etc.) ausgestattet, würde die Langenachse einen geschützten Mehrwert für das Quartier darstellen.

VILLA SONNENHEIM

Die Villa Sonnenheim besitzt als Solitär, umgeben von einem weitläufigen Park, einen der typischen Bergortstypen. Im Zuge der räumlichen Verdrängung des Quartiers werden Freiräume dieser Art zukünftig noch mehr an Bedeutung gewinnen. Die Villa und ihr Garten soll im Hinblick auf die Umgestaltung der Mythenstrasse respektive der Mythenstrasse als ein Ort der Langenachse mit einer atmosphärischen Passagenstruktur darstellen, der einen im Kontext der Neubauten durchziehen lässt. Unabhängig vom effektiven historischen Wert, wie es für die Identität in stark erneuerten Quartier und für die Akzeptanz in der Bevölkerung wichtig, einen solch charakteristischen Ort vom ästhetischen Druck zu befreien und ihn als

MILCHKÜCHE

Trotz seiner sozialhistorischen Bedeutung erscheint der Erhalt des Gebäudes wenig realistisch. Zu ersetzend ist die Perle, die die Milchküche im Hinblick auf die Umgestaltung der Mythenstrasse respektive der Mythenstrasse als ein Ort der Langenachse mit einer atmosphärischen Passagenstruktur darstellen, der einen im Kontext der Neubauten durchziehen lässt. Unabhängig vom effektiven historischen Wert, wie es für die Identität in stark erneuerten Quartier und für die Akzeptanz in der Bevölkerung wichtig, einen solch charakteristischen Ort vom ästhetischen Druck zu befreien und ihn als



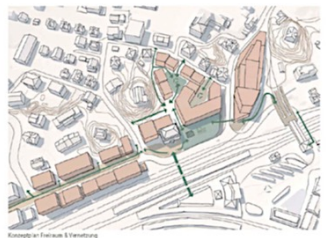
Modellbau

28-05-2021

AREALENTWICKLUNGEN BAHNHOF SÜD GOLDAU

STÄDTBAULICHES KONZEPT II

FREIRAUM & VERNETZUNG
Das städtebauliche Konzept ist getrieben von der Absicht, dem öffentlichen Raum und damit dem Freizeitspaß zu viel Platz und Angebote wie möglich einzuräumen: angefangen von grosszügigen und attraktiven Aufenthaltsbereichen über ein dichtes, intuitives und sicheres Wegenetz bis hin zu dem menschlichen Massstab angepassten Räumen, schattenspendenden Elementen, Sitzbänken, Landschaftsbegegnung, Gärten- und Einkaufszentren etc. Die neuen Gebäude im Perimeter sind bewusst so gesetzt, dass sie heute und neu geschaffene Freizeitspaß gegenüber zu stehen, die ortstypischen Hügel mit ihrer Vegetation weiterhin wahrgenommen werden und die räumliche Durchlässigkeit - nicht längerer und grosserer Wälder - als Eigenart des Quartiers bestehen bleibt.
Der Park der Villa Sonnenheim soll erhalten werden und in der dritten, von vielfältigen Nutzungen stark beanspruchten Umgebung einen naturnahen, wild-orientierten Bogenpunkt darstellen. Der LUKRAM-Platz bildet das zentrale Element der Freizeitspaßgestaltung. Der Platz folgt auf erhöhtem Niveau der Gebäude und zum Grundstück und kann zusammen mit dem angrenzenden Gärten- und Einkaufszentren in der weiteren Neubaubauweise zu einem beliebigen Treffpunkt im Quartier werden. Das ehemalige Dorfhaus-Hof-Goldau neben dem LUKRAM-Gebäude wird weitgehend zurückgebaut. Entlang der Grundmauern sollen auf Stöhlche gestrichelt und quasi als historisches Areal auf die Anfänge der Bauhilfsstationen erinnern. Schließlich wurde das erhaltene LUKRAM-Gebäude durch ein Bauwerk aus Glasfassaden ersetzt. Der Grundriss des ehemaligen «Goldauer Hofes» ist als bestmögliche Bestimmung auf dem LUKRAM-Platz wieder, der dortige vorgelagerte Gärten und zur weiteren Markierung im inneren befähigten Platzbezug und ein Einbruch ermöglicht das ansehnliche Ensemble. Die entsprechende Topografie soll möglichst erhalten werden. Naturnah bewachsene Böschungen und grosszügige Freizeitspaß bilden den Übergang zwischen Platz und Strasse. Der natürliche Terrainverlauf erlaubt in den Seiten auch einflughafte Zugänge.



Konzeptplan Freiraum & Vernetzung

VERKEHR

Im Einsatz wird das im Zielbild vorgesehene Verkehrskonzept übernommen. Auf eine neue Strassenführung im Bereich zwischen Rigi- und Sonnenstrasse (Güterstrasse) wird jedoch verzichtet. Während die im Zielbild vorgesehene, schräg verlaufende Strasse im Bereich des Freiraums wenig funktionale in zwei schräg verlaufende Teile teilt, erlaubt der rechte Verlauf der Güterstrasse LUKRAM einen grosszügigen, zusammenhängenden Platz zu schaffen. Der öffentliche Aufenthaltsbereich (Rigi-Platz) wird von Süden her, weg von Bahnhöfen und weg von gefährlichen Gefahrenquellen, was sich positiv auf die Aufenthaltsqualität und den möglichen Aufenthaltsdauer auswirkt. Der Platz wird in ein städtisches, spezialisiertes Umfeld überführt. In einer «Güterstrasse» mit Blick auf das Schienenfeld und die - und auslaufenden Züge. Der vorgeschlagene LUKRAM-Platz würde den über kaum artikulierten Aufstieg zur neuen Mythenstrasse bilden und die Achse zwischen mechanisch verdrängen.

Im nördlichen Bereich der Rigi-Bahn wird die kreisförmige Verkehrsfläche für Wanderer der Scheinfelsen freigegeben. In der Trausammengruppe soll diese Funktionsteil pragmatisch umgesetzt, aber gestalterisch nicht übermäßig ausgeprägt werden. Im gesamten Bestandsinventar sind Autobahnübergänge hauptsächlich umstrukturiert vorgesehen. In der Untereingangsbereich des LUKRAM-Areals sind ausserdem Carsharing- und park-and-ride-Parkplätze zu denken. Passagiere können auf dem geraden Teil der Lausertseerstrasse, um ihre Passagiere ein- oder aussteigen zu lassen.



Konzeptplan Verkehr



~ PARALLELSTUDIE ESP-B

28-05-2021

AREALENTWICKLUNGEN BAHNHOF SÜD GOLDAU

STEINER
WILLE
STEINER



SCHNITT A-A AREAL BRG1 BAHNEN M: 1/500



SCHNITT B-B AREAL LUERAM M: 1/500



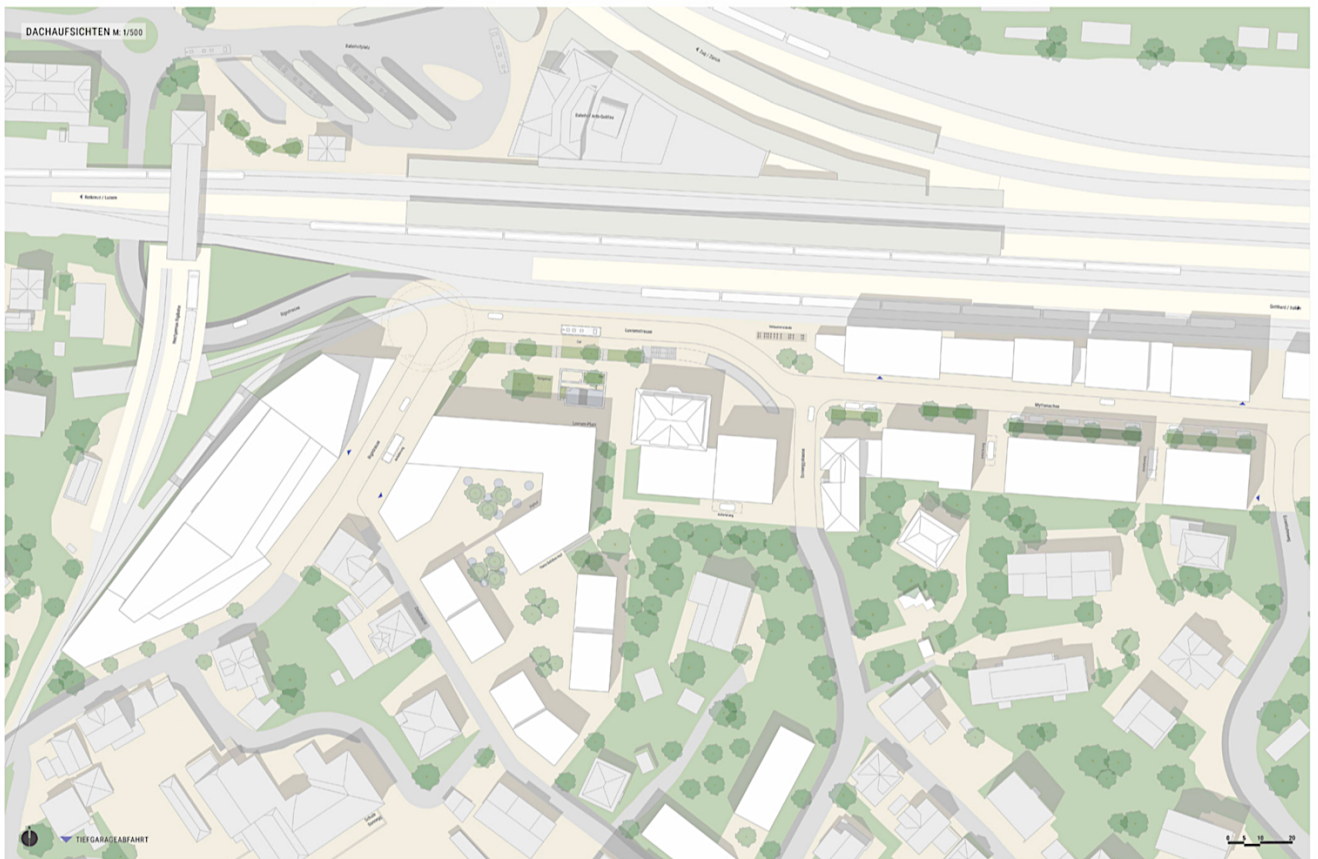
~ PARALLELSTUDIE ESP-B

28-05-2021

00000

AREALENTWICKLUNGEN BAHNHOF SÜD GOLDAU

STEINER
WILLE
STEINER



~ PARALLELSTUDIE ESP-B

28-05-2021

00000

STUDIENAUFTRAG BAHNHOF SÜD, GOLDAU

AREALENTWICKLUNGEN BAHNHOF SÜD GOLDAU

SKIZZEN



Luxem Platz mit Blick auf die Mythen

Marc S. (PH)

Do. 11. November, 14:15
Der Zug fährt in um 16:30, wir haben noch Zeit für einen Espresso im Mamma Mia. XXXX

Jeffrey

So. 23. Mai, 10:10

Hey, wie wäre mit einem Mittagessen bei SAMAS & Co. auf dem Luxem-Platz?



Luxem Platz mit Blick auf die Big

Amore +3

Di. 17. März, 10:15

Bin in die paar Minuten Zuhause, bringe noch Salat und Ziegenkäse



Zyphouse

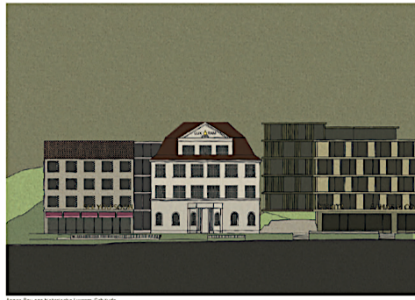


Anreise auf dem Luxem-Platz

Linda

Fr. 5. Juli, 20:55

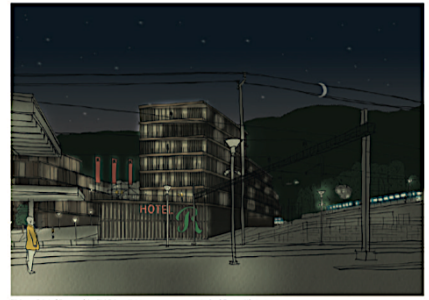
Treffen wir uns auf dem LUXRAM-Platz. Da ist um die Zeit immer gute Stimmung. Du bist eine tolle Freundin.



Clara

Mo. 4. August, 17:00

Hallo zusammen!
Morgen habe Home-Office, ich bitte alle vom Marketing in die Werkstatt zu kommen. Wir präsentieren die neue Porten sowie Kollektion aus recycelten Fischernetzen. Freundliche Grüsse, Ben



Blick vom Bahnhof Perron auf das Big Bahnen Hotel

Joel Barthelet

Di. 10. September, 22:22

Wird spät heute, habe leider meinen Anschluss an Goldau verpasst. Btw: Auf die Big sollten wir wieder einmal

- PARALLELSTUDIE ESP-B

28-05-2021

AREALENTWICKLUNGEN BAHNHOF SÜD GOLDAU

FUNKTIONEN & NUTZUNGEN

Generell ist eine Nutzungsplanung entsprechend den Vorgaben möglich. Das heisst, in den Erdgeschosses sind Arbeitsräume (Büros, Dienstleistungen) und in den Obergeschossen Wohnzwecke vorgesehen. Im Bereich des LUXRAM-Platzes sind primär Einkaufs- oder Dienstleistungs- oder publizitätsorientierte Nutzungen, die ebenfalls von attraktiven Regenerien im Erdgeschoss profitieren und andererseits der öffentlichen Raum ergänzen können.

Im ehemaligen LUXRAM-Gebäude wäre eine Nutzung wie eine multifunktionale Einrichtung denkbar, in Erdgeschoss ein Café, eine Bar oder ein Club wäre denkbar. Die neuen Anbauten können öffentlich nutzbar oder in Zusammenhang mit dem historischen Aufbau organisiert werden.

Auf dem Rightline-Anbau folgen die Erdgeschossnutzungen dem Zielbild mit neuem Dienst, Schreibbüro und Arbeitsräumen, angrenzenden Wohnzwecken und höher oben dem Zugang zu den Büros. Die Obergeschosse sind mit einer Hotel- und Konferenzzone, einem Restaurant und weiteren öffentlichen Bereichen.

BERECHNUNGEN

Das Erdgeschossliche (GF) wird generell die Zielgröße gemäss Teilnutzungsplan angesetzt. Da die Zielgrößen jedoch mit getrennten Gebäuden im Vergleich auf die zwei Hochhäuser sowie dem Erhalt der bestehenden Schutzzone angesetzt wird, ist eine Differenzierung notwendig. Insbesondere wird die reduzierte Büro- und Dienstleistungsfache der Big-Anne als auf dem Luxem-Platz kompensiert. Mithilfe dieser Massnahme ist eine Annäherung ohne zusätzlichen Verlust über alle drei Perimeter möglich.

Die verschiedenen Nutzungskategorien wurden zur Vergleichbarkeit analog zum Richtkonzept von

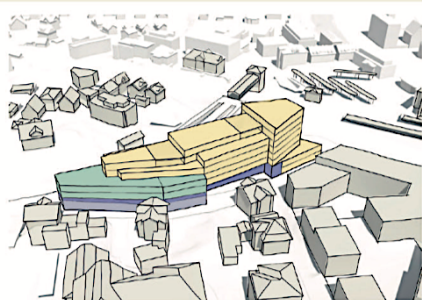
Raumplan Wirz ausgedrückt. Davin werden die gewöhnlich genutzten Flächen, abgesehen von den Büroflächen auf dem Anbau Big Bahnen nicht weiter differenziert. Auf den Grundrissplänen (Plan 2-4) kann eine entsprechende Konzentration, angepasst auf Lage und Anordnung, entnommen werden.

AREAL A: RISI-BAHNEN

TOTALRÜCKZAHL

Die Grundriss der Risi-Bahnen soll weitgehend beibehalten werden, da dies ursprüngliche Bahnkörper mit den funktionalen und damit auch anforderungen der neuen Zugkategorieen nicht kompatibel ist. Somit das Depot mit Scheinbahn in der Höhe richtig zu liegen kommt, wird der heutige Schienenverlauf nicht angepasst. Auf dem Anbau wird ein in 3- bis 4-stöckiger mehrstöckiger Baukörper vorgeschlagen, dieser wächst von klimasensiblen südlichen Wohnquartier zum östlich orientierten nördlichen Bahnhofseisen.

Im vorgeschlagenen Baukörper sind ein neues Bahnhofsgebäude mit 2- bis 4-stöckiger Gebäudehöhe und ein neues Depot, ein neues mit moderner, eine Tiefgarage und Büroräume untergebracht. Der Neubau wächst Richtung Ostfeld zu einem markanten, knapp 30 Meter hohen Hochhaus an, der mit dem LUXRAM-Hochhaus, einem weiteren Neubau am Platz sowie dem gegenüberliegenden Bahnhofgebäude einen grosszügigen Stadtraum aufbaut.



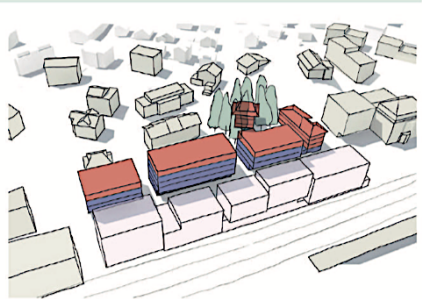
	Büro	Wohnzwecke	Hotel	Total Geschossflächen Areal A	Geschossflächen gemäss Zielbild Teilnutzungsplan Bahnhof Süd	Differenz zu Zielbild Teilnutzungsplan Bahnhof Süd
Geschossflächen (m ²)	12183	274	2920	15477	15239	-238

AREAL C: SBB SÜDWEST

TELERHALT

Wird genehmigt hat die SBB-Südwest mit einer Potenzial als primäre Nutzung auf dem Rightline- und Ostfeldfeld. Die Fläche West über das Quartier hinaus zu strahlen, Plaza und Garten ergänzen sich zu einem charakteristischen, eigenständigen Ensemble, zu einem charakteristischen, eigenständigen Ort, der im vorderbahnen zur Luftfahrt zu einem geschützten Fußgänger werden kann.

Mithilfe die städtebauliche Struktur im Hinblick auf die gesamte Mythenzone auf einem städtebaulichen Sachverstand. Kann die Mithilfe zu-geführt werden, wird es über diese ein neues Anbau ermöglichen, das die historischen Aspekte der zentralen Mythenzone besser entspricht. Abzufalls lässt sich die Mithilfe zurückbauen, umzusetzen und anders weiter nutzen.



	Büro	Wohnzwecke	Hotel	Total Geschossflächen Areal A	Geschossflächen gemäss Zielbild Teilnutzungsplan Bahnhof Süd	Differenz zu Zielbild Teilnutzungsplan Bahnhof Süd
Geschossflächen (m ²)	2315	2390	27	7992	18700	-2021

- PARALLELSTUDIE ESP-B

AREAL B: LUXRAM

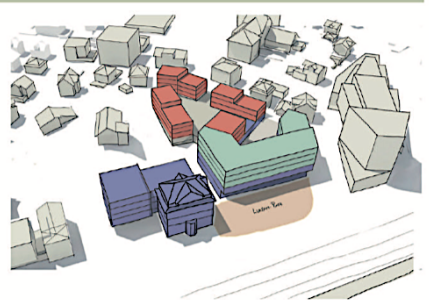
TELERHALT

Der städtebauliche und topographische Baukörper des LUXRAM-Hauptgebäudes mit seiner Stellung parallel zur Bahnhalle hat ein grosses Potenzial, um im südlichen Bahnhofseisen eine wichtige Rolle zu spielen, mit seiner Präsenz über die Höhe des Schienenfeldes hinaus, eintritt in die Industrie- und Dienstleistungszone ein. Im Vordergrund wird auch die Unterführung der Überstrassen zu betonen.

Dadurch werden neue für den Kontext wesentliche Elemente erhalten und ergänzt mit zusätzlichen Komponenten, zu einem qualitativ gefüllten, unter anderem kann ein attraktives öffentliches Platz geschaffen werden, der LUXRAM-Platz, benannt nach dem markanten Bau an seiner Stelle.

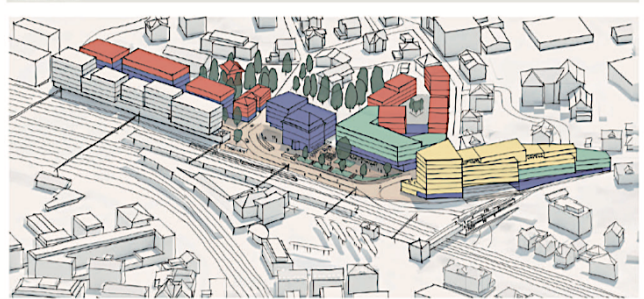
Die Nebengebäude der ehemaligen Güllampfenhäuser werden zurückgeführt und archaisch durch eine neue Verbindung, können erhalten und ergänzt mit zusätzlichen Komponenten, zu einem qualitativ gefüllten, unter anderem kann ein attraktives öffentliches Platz geschaffen werden, der LUXRAM-Platz, benannt nach dem markanten Bau an seiner Stelle.

Die Nebengebäude der ehemaligen Güllampfenhäuser werden zurückgeführt und archaisch durch eine neue Verbindung, können erhalten und ergänzt mit zusätzlichen Komponenten, zu einem qualitativ gefüllten, unter anderem kann ein attraktives öffentliches Platz geschaffen werden, der LUXRAM-Platz, benannt nach dem markanten Bau an seiner Stelle.



	Hotel	Wohnzwecke	Büro	Wohnzwecke	Total Geschossflächen Areal A	Geschossflächen gemäss Zielbild Teilnutzungsplan Bahnhof Süd	Differenz zu Zielbild Teilnutzungsplan Bahnhof Süd
Geschossflächen (m ²)	4324	1334	4761	1765	12184	12184	0

ÜBERSICHT & TOTAL



	Areal A: Risi-Bahnen	Areal B: Luxram	Areal C: SBB Südwest	Total Geschossflächen (Alle Areal)	Total Geschossflächen gemäss Zielbild Teilnutzungsplan Bahnhof Süd	Differenz zu Zielbild Teilnutzungsplan Bahnhof Süd
Geschossflächen (m ²)	15477	12184	7992	41653	41390	-263

BELEGBEREICHUNGEN

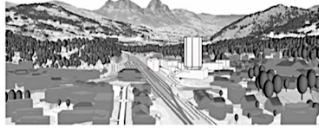
28-05-2021

Schlussabgabe Ernst Niklaus Fausch Architekten AG

STUDIENAUFTRAG ZUKUNFT ARTH-GOLDAU | Arealentwicklung Bahnhof Süd | Konzept

28.05.2021

Ernst Niklaus Fausch Partner | Landformen



ENTWICKLUNG IM KONTEXT

Die Entwicklungsgeschichte Bahnhof Süd in Arth-Goldau besteht durch seine einzigartige Lage. Die Ortschaft von Meylen und Rigi sind im Ortsbild sehr präsent und stellen wichtige städtische Bezugspunkte dar, die auch schon im bestehenden Konzept berücksichtigbar waren. Die städtebauliche Passivität der Bevölkerung steht mit den Aufgaben des Tourismus' seitens des Landes an.

Neben der Berglandschaft und dem daraus resultierenden Tourismus im Ort der Bergwelt von Rigi weiterhin präsent. Die landschaftlichen Faktoren sind nach innen im Dorf zu entfalten. Die überwachsenen und zum Teil bebauten Hügel und lösen Gebäude können die ursprüngliche Topographie der Villa Stronach auf dem Pflanzersberg angeschlossen. Diese lokale Besonderheit und vorerst die beiden historisch prägenden Elemente zu sein.

Das Quartier südlich der Gelände wird in industriell geprägt. Die Hauptgebäude der ehemaligen Luxem Fabrik sind ein Gutstepp und in einer weitgehendem Stellung im Ortsbild die historische Bedeutung. Die Gebäude sind seitens der Entwicklung vorerst auf die lokale Verwendung des Quartiers mit dem Umland zu sein.

Diese landschaftlichen, räumlichen und qualitativen Elemente sind und bleiben zentral für die Neugestaltung und Entwicklung des Quartiers. Die sind essenzielle Identitätsmerkmale, die wesentlich in das Gesamtkonzept zu integrieren gilt.

Der Rigi-Platz als neue Adresse



Der Rigi-Platz wird durch seine klare Struktur und die neuen Adressen. Der Platz ist Anker- und Verankerung für die Funktion der Rigi-Platz, aber auch für die Güter der südlichen Quartiers. Er schafft Raum zum Verweilen und bietet Ausblick auf Rigi und Meylen. Das Hochhaus im Westen markiert die Rigi-Platz-Ecke und verleiht mit der Landschaft.

Der Platz wird städtebaulich klar gelassen. Bahnhofs, Rigi-Bahn-Depot werden in ein würdevolles Zusammenhang gebracht. Das Luxem-Gebäude als historische Vorwerk hat eine eigene Stellung Platz. Die der Platz lassen prägnante sich kompakte Gebäude, die vielfältigen Nutzungen ein Dach bieten. In der Erdgeschosszone erlangen Läden, Cafés und diverse publizitätsorientierten Nutzungen die höchste Nutzungsintensität für einen belebten Stadtraum.

Ein Verweben von Gestern und Morgen



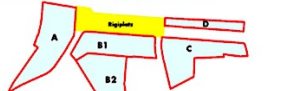
Das Luxem-Gebäude mit seiner herausragenden Stellung ist maßgebend für die Höhenentwicklung der umliegenden Bebauung. Die Stockwerke wird bei den Neubauten übernommen. Im Dach bildet das Spielraum der modernen Höhen.

Dicht am Platz - locker verborgen im Quartier



Die Höhe und die Form des Platzes mit grossen Flächendeck ermöglicht Spielräume in der Nutzung und Verwendung im Quartier. Die Nutzung der Gebäude muss Bezug zum Bestand und reagiert auf die Topographie und die Landschaftscharaktere.

Entwicklung in Etappen erzeugt Flexibilität



Die Entwicklung des Rigi-Platzes ist ein Generationenprojekt. Neue Leitlinien müssen formuliert werden. Essentiell ist die Entwicklung in Teilbereichen und Etappen. Die Areale können unabhängig voneinander weiterentwickelt werden. Es ist aber notwendig eine Einheit. Wichtig ist jedoch, dass jedes Areal unabhängig von seiner Eigentümernstruktur - gemeinsam entwickelt und geplant wird. Wichtige Elemente wie Teilgebäude sind nach Wegweiserzeichen müssen gemeinsam geplant und gestaltet werden.

POTENTIALE UND RICHTLINIEN

- Tal-Station Rigi-Bahn (1897)**: ein klassisches Zierhaus und Vorkonstrukt (historischer Bahnhofsgebäude)
- Empfangsgebäude (1897)**
- Industriegebäude (1897)**: verkehrsmässig und städtebaulich bedeutsam
- Bergwerkstempel (1800)**: bestehende Ziegel als landschaftliches Erbe (stimmlich und historisch prägend)
- zweistöckige Verbindung**
- Aufwertung Passage**
- Integration Feststurz in Freizeitanlage und Bebauung**
- Erleubt Depot Süd (1897, seit 1897 am Standort)**: repräsentativ als Tal-Station (identifizierendes und Teil des Dorfkerns)
- Luxem Hauptgebäude (1881)**: repräsentativ als Tal-Station (identifizierendes und Teil des Dorfkerns)
- Villa Stronach (1902/03)**: historisches Gebäude (essentiell städtebaulich prägend)

STUDIENAUFTRAG ZUKUNFT ARTH-GOLDAU | Arealentwicklung Bahnhof Süd

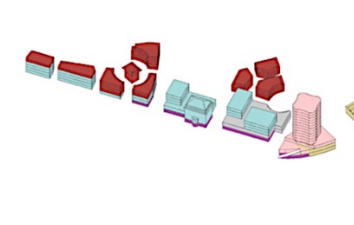
28.05.2021

Ernst Niklaus Fausch Partner | Landformen



Bebauung
 Die Rigi-Platz wird durch seine klare Struktur und die neuen Adressen. Der Platz ist Anker- und Verankerung für die Funktion der Rigi-Platz, aber auch für die Güter der südlichen Quartiers. Er schafft Raum zum Verweilen und bietet Ausblick auf Rigi und Meylen. Das Hochhaus im Westen markiert die Rigi-Platz-Ecke und verleiht mit der Landschaft.

Legende:
 - über 10m, 16 Geschosse
 - über 10m, 12 Geschosse
 - über 10m, 8 Geschosse
 - über 10m, 4 Geschosse
 - über 10m, 2 Geschosse
 - Flachdach
 - Flachdach



Nutzungen
 Die verschiedenen differenzierten Nutzungszonierung ergibt sich. In den Teilbereichen werden folgende Nutzungen, Dienstleistungen und Dienstleistungen, darüber hinaus in ein wirtschaftliches Umfeld des Rigi-Platzes mit dem Quartier und dem Ländchen zu sein.

Legende:
 - Wohnen
 - Hotel
 - Büro/Dienstleistung
 - Gewerbe
 - publizitätsorientierte Dienstleistungen
 - Rigi-Platz-Depot



Freizeitanlage und Freizeitanlage
 Die neue Freizeitanlage ist ein zentraler Bestandteil des Quartiers. Sie wird durch die Rigi-Platz-Ecke und verleiht mit der Landschaft. Die Freizeitanlage ist ein zentraler Bestandteil des Quartiers. Sie wird durch die Rigi-Platz-Ecke und verleiht mit der Landschaft.

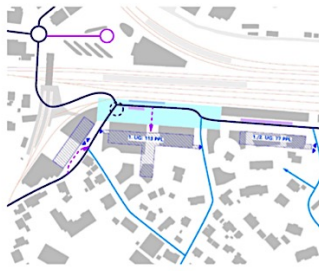
Legende:
 - Platz, Freizeitanlage, Freizeitanlage
 - öffentliche Terrasse, öffentliche Freizeitanlage
 - Freizeitanlage, Freizeitanlage
 - Freizeitanlage, Freizeitanlage



Teilgebiete
 Die verschiedenen differenzierten Nutzungszonierung ergibt sich. In den Teilbereichen werden folgende Nutzungen, Dienstleistungen und Dienstleistungen, darüber hinaus in ein wirtschaftliches Umfeld des Rigi-Platzes mit dem Quartier und dem Ländchen zu sein.

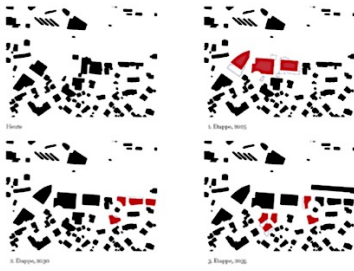
Legende:
 - A: Rigi-Platz
 - B: Luxem
 - C: Bergwerkstempel/Kaufhaus

Teilgebiet	Fläche	Wohnen	Hotel	Büro/Dienstleistung	Gewerbe	publizitätsorientierte Dienstleistungen	Rigi-Platz-Depot
A	7500 m²	4300 m²	2000 m²	1000 m²	1000 m²	1000 m²	1000 m²
B	14700 m²	14700 m²	0 m²	0 m²	0 m²	0 m²	0 m²
C	14700 m²	14700 m²	0 m²	0 m²	0 m²	0 m²	0 m²
Gesamt	36900 m²	14700 m²	2000 m²	1000 m²	1000 m²	1000 m²	1000 m²



Entwicklung Mobilitätsstruktur und Verkehrs
 Die Entwicklung der Mobilitätsstruktur ist ein zentraler Bestandteil des Quartiers. Sie wird durch die Rigi-Platz-Ecke und verleiht mit der Landschaft. Die Entwicklung der Mobilitätsstruktur ist ein zentraler Bestandteil des Quartiers. Sie wird durch die Rigi-Platz-Ecke und verleiht mit der Landschaft.

Legende:
 - Hauptverkehrsachse
 - Querverkehrsachse
 - Auslieferung Zufahrt
 - Bahnhofsfläche
 - Hauptverkehrsachse
 - Querverkehrsachse
 - Auslieferung Zufahrt
 - Bahnhofsfläche



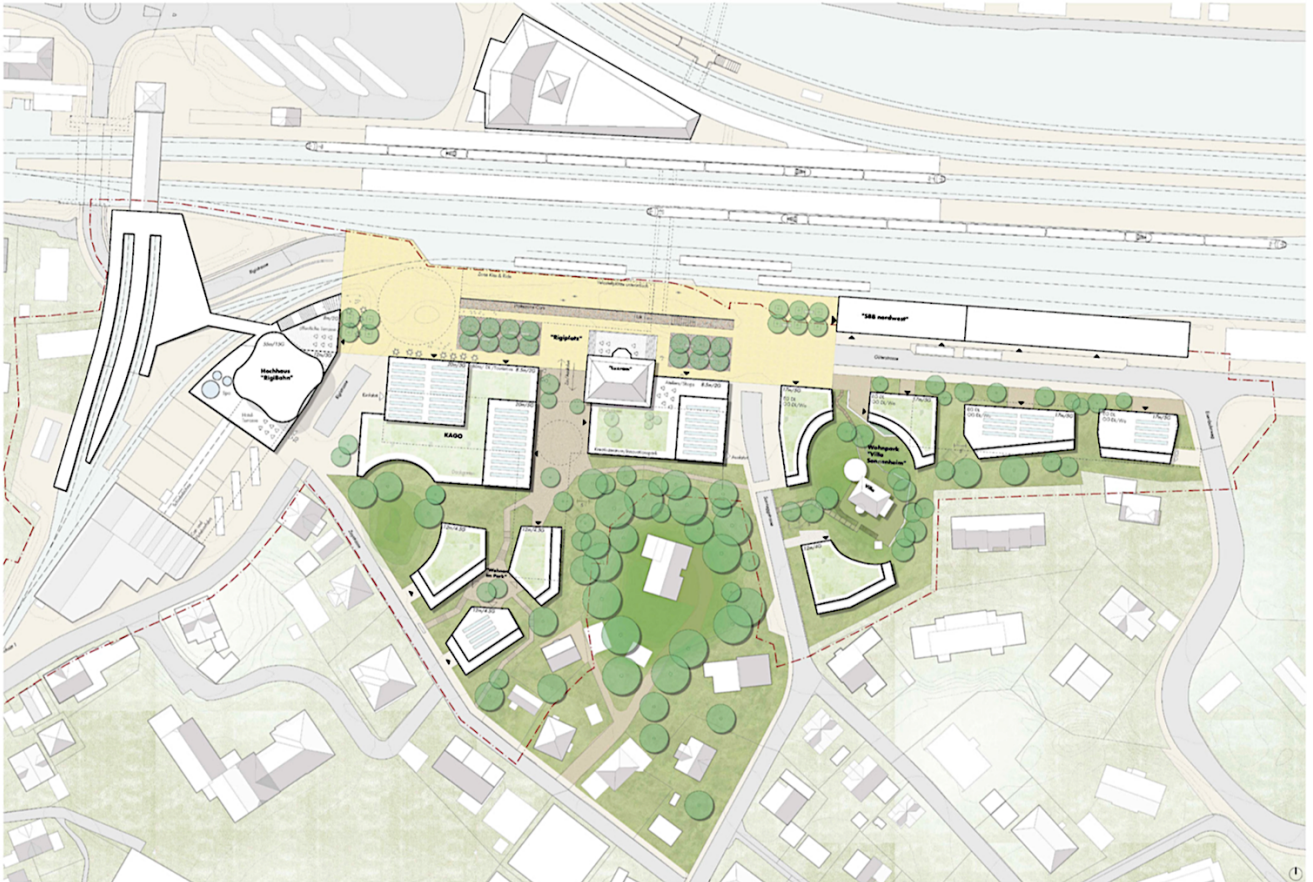
Entwicklung
 Die Entwicklung der Mobilitätsstruktur ist ein zentraler Bestandteil des Quartiers. Sie wird durch die Rigi-Platz-Ecke und verleiht mit der Landschaft. Die Entwicklung der Mobilitätsstruktur ist ein zentraler Bestandteil des Quartiers. Sie wird durch die Rigi-Platz-Ecke und verleiht mit der Landschaft.

STUDIENAUFTRAG BAHNHOF SÜD, GOLDAU

STUDIENAUFTRAG ZUKUNFT ARTH-GOLDAU | Arealentwicklung Bahnhof Süd

28.05.2021

Ernst Niklaus Fausch Partner | Landformen

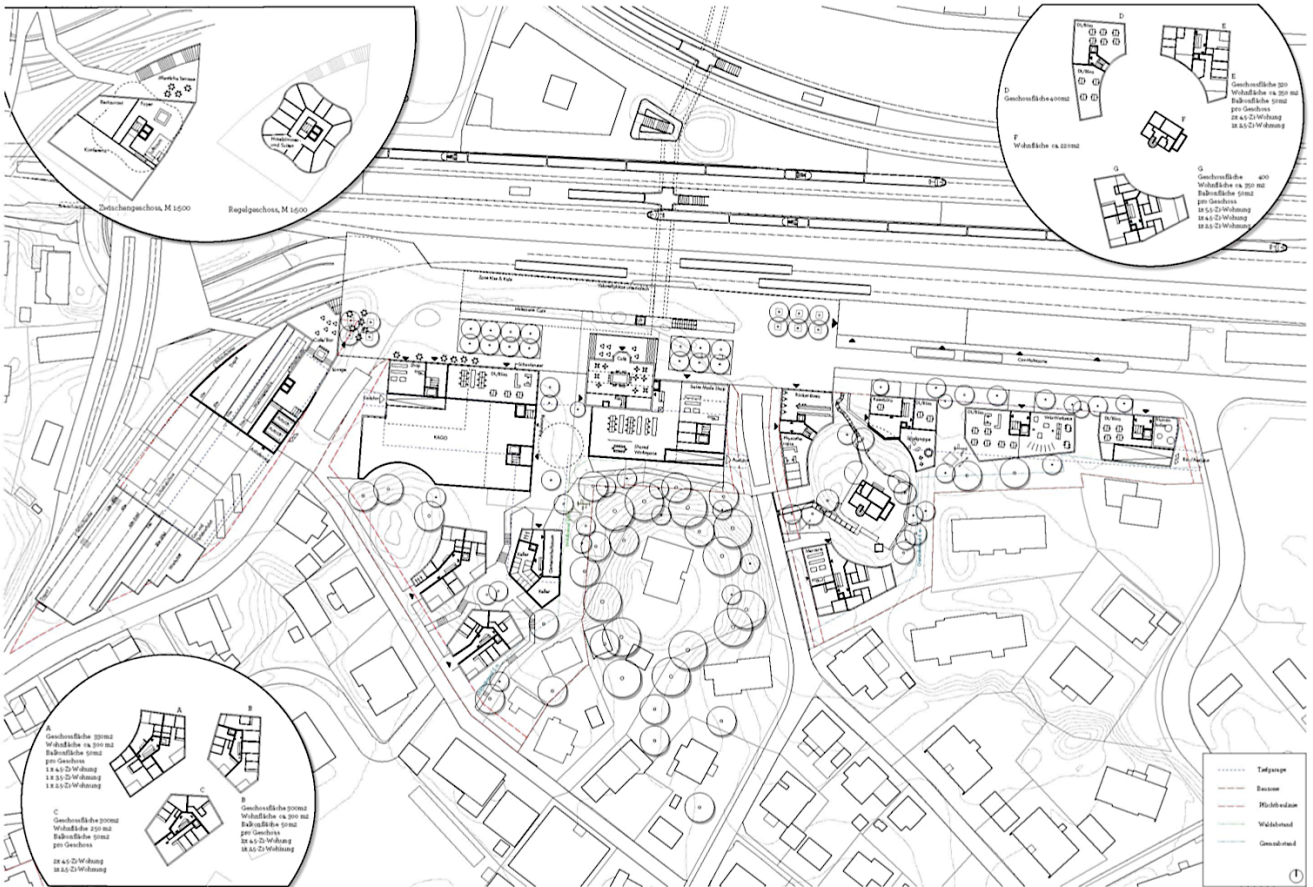


Situationsplan Dachstuhl, M 1:500

STUDIENAUFTRAG ZUKUNFT ARTH-GOLDAU | Arealentwicklung Bahnhof Süd

28.05.2021

Ernst Niklaus Fausch Partner | Landformen



Grundriss Erdgeschoss, M 1:500

STUDIENAUFTRAG BAHNHOF SÜD, GOLDAU

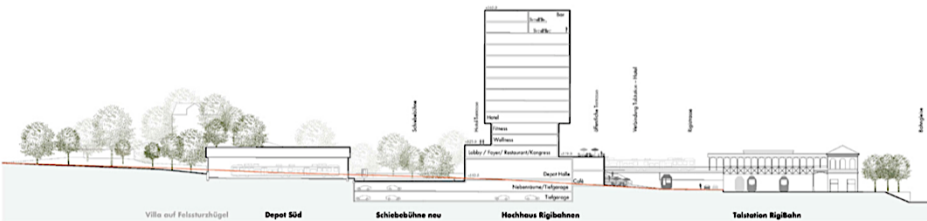
STUDIENAUFTRAG ZUKUNFT ARTH-GOLDAU | Arealentwicklung Bahnhof Süd

28.05.2021

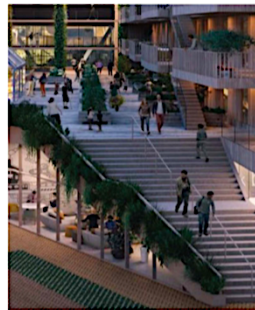
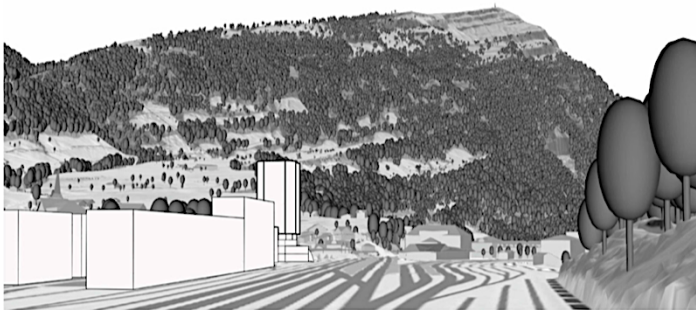
Ernst Niklaus Fausch Partner | Landformen



Ansicht F, M 1:500



Schnitt E, M 1:500



3D-Visualisierung
Innenansicht (M 1:500)



Photograph of the building interior (M 1:500)



Photograph of the building facade (M 1:500)

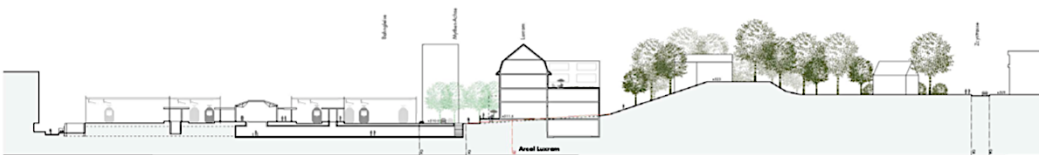
STUDIENAUFTRAG ZUKUNFT ARTH-GOLDAU | Arealentwicklung Bahnhof Süd

28.05.2021

Ernst Niklaus Fausch Partner | Landformen



Schnitt A, M 1:500



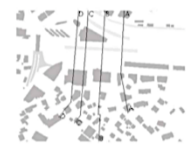
Schnitt B, M 1:500



Schnitt C, M 1:500



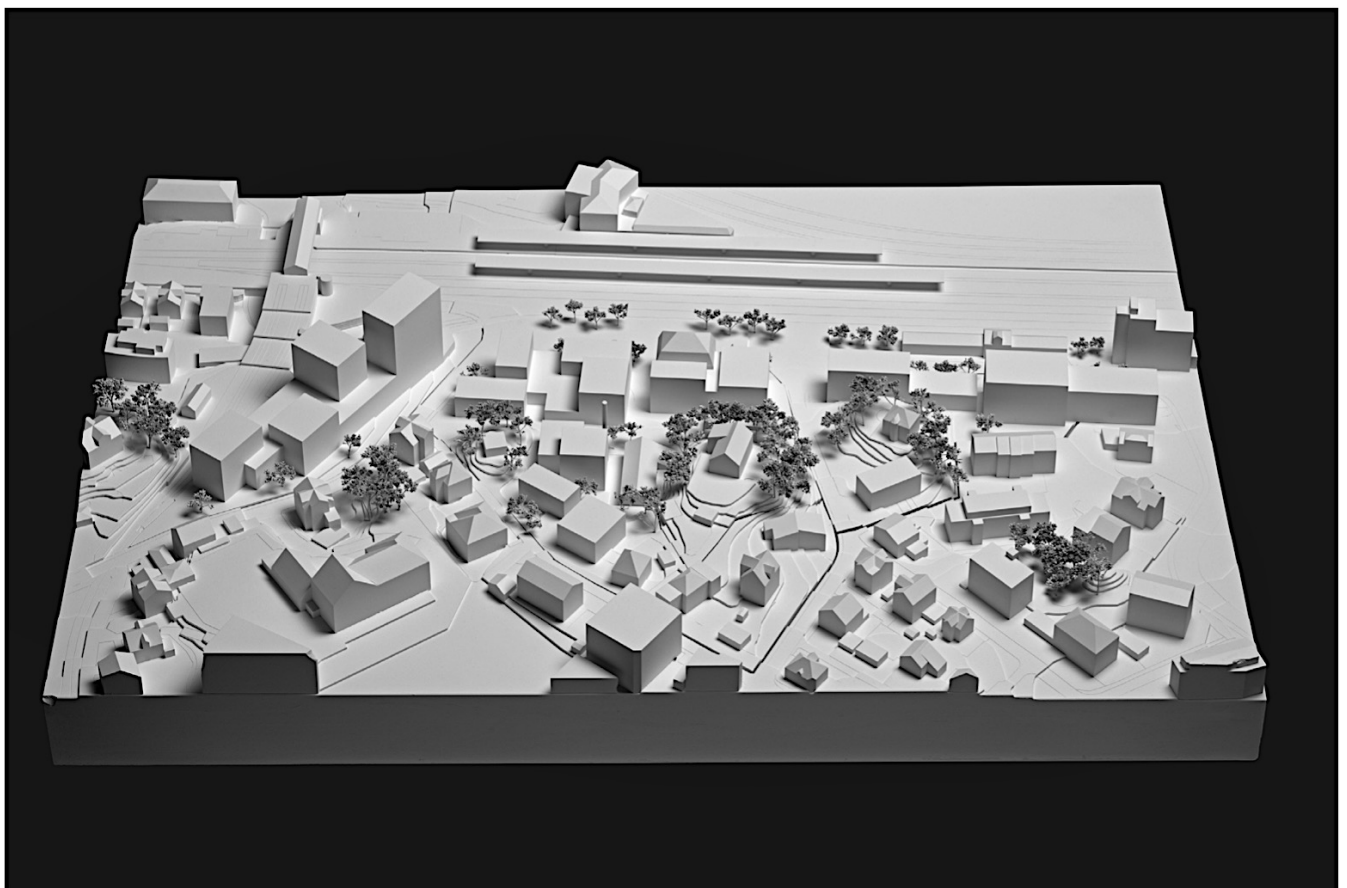
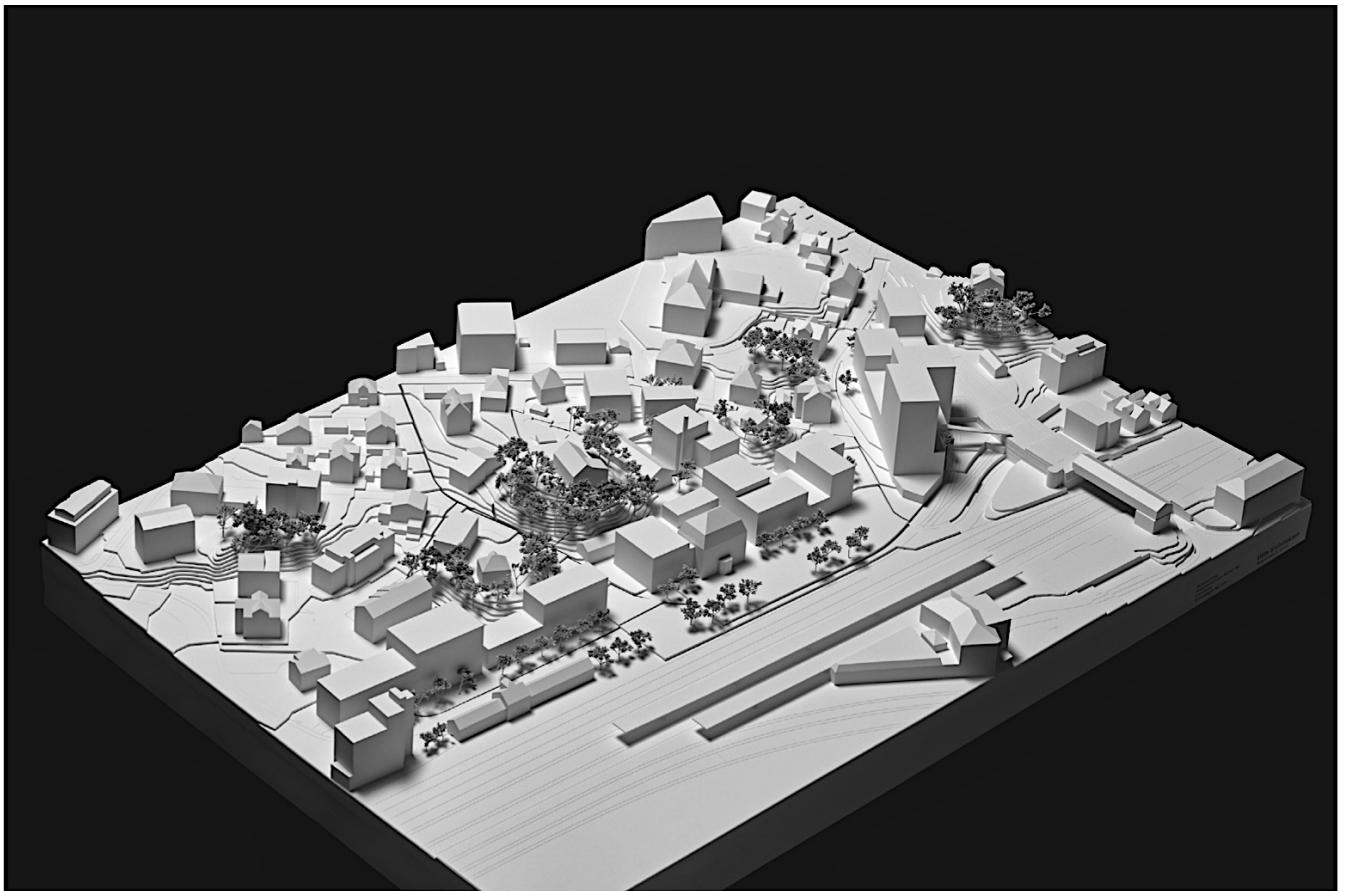
Schnitt D, M 1:500

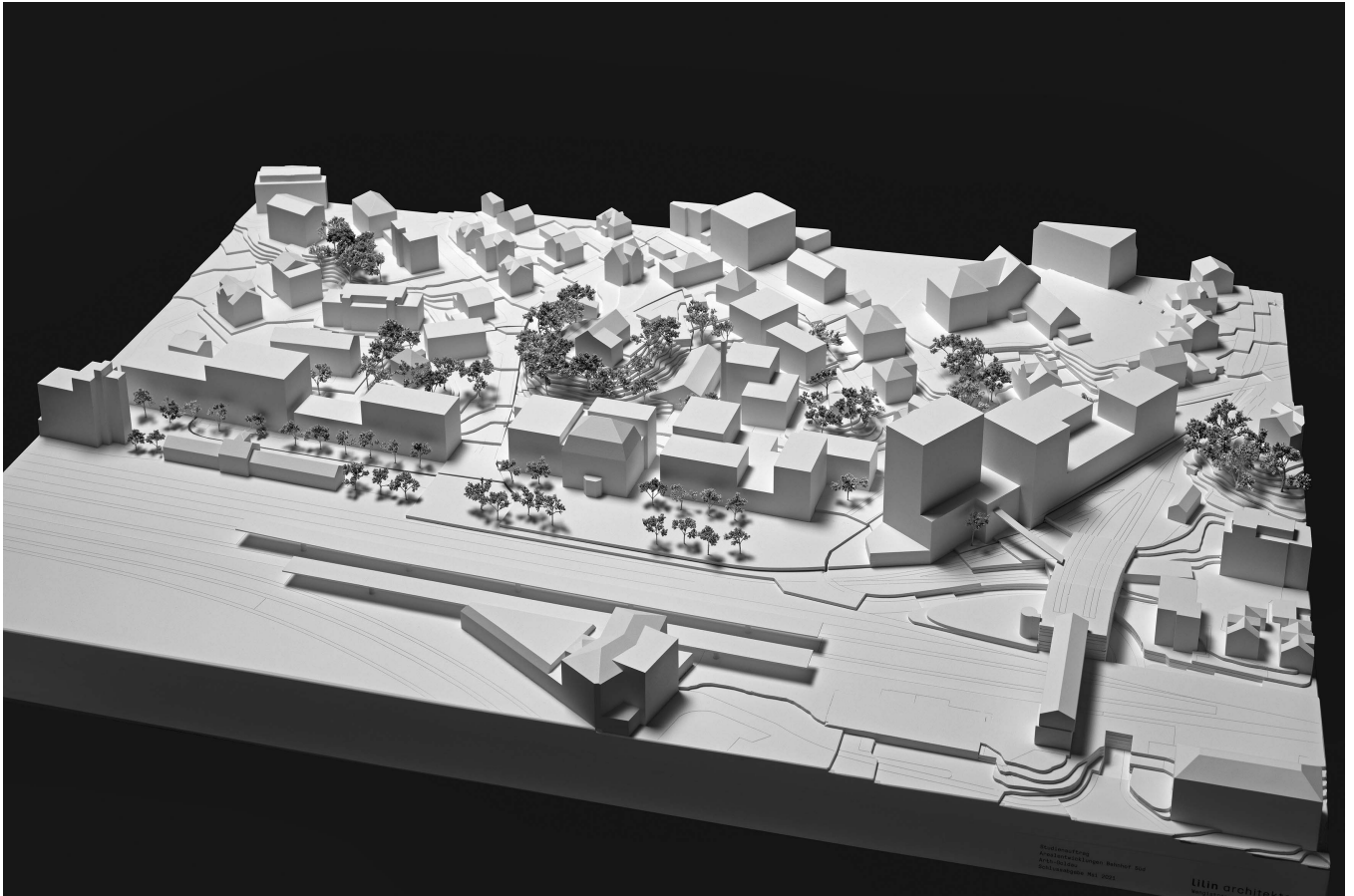


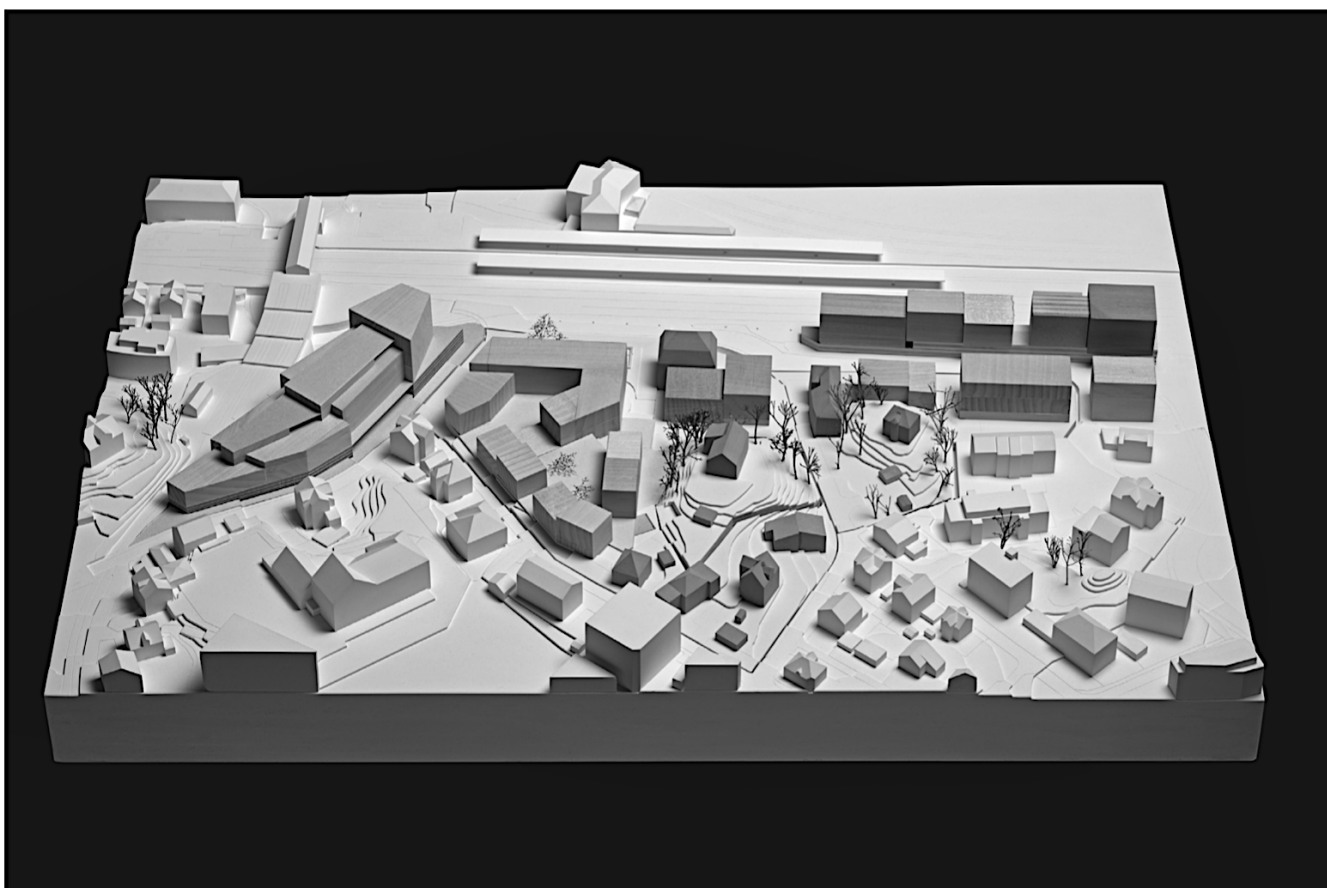
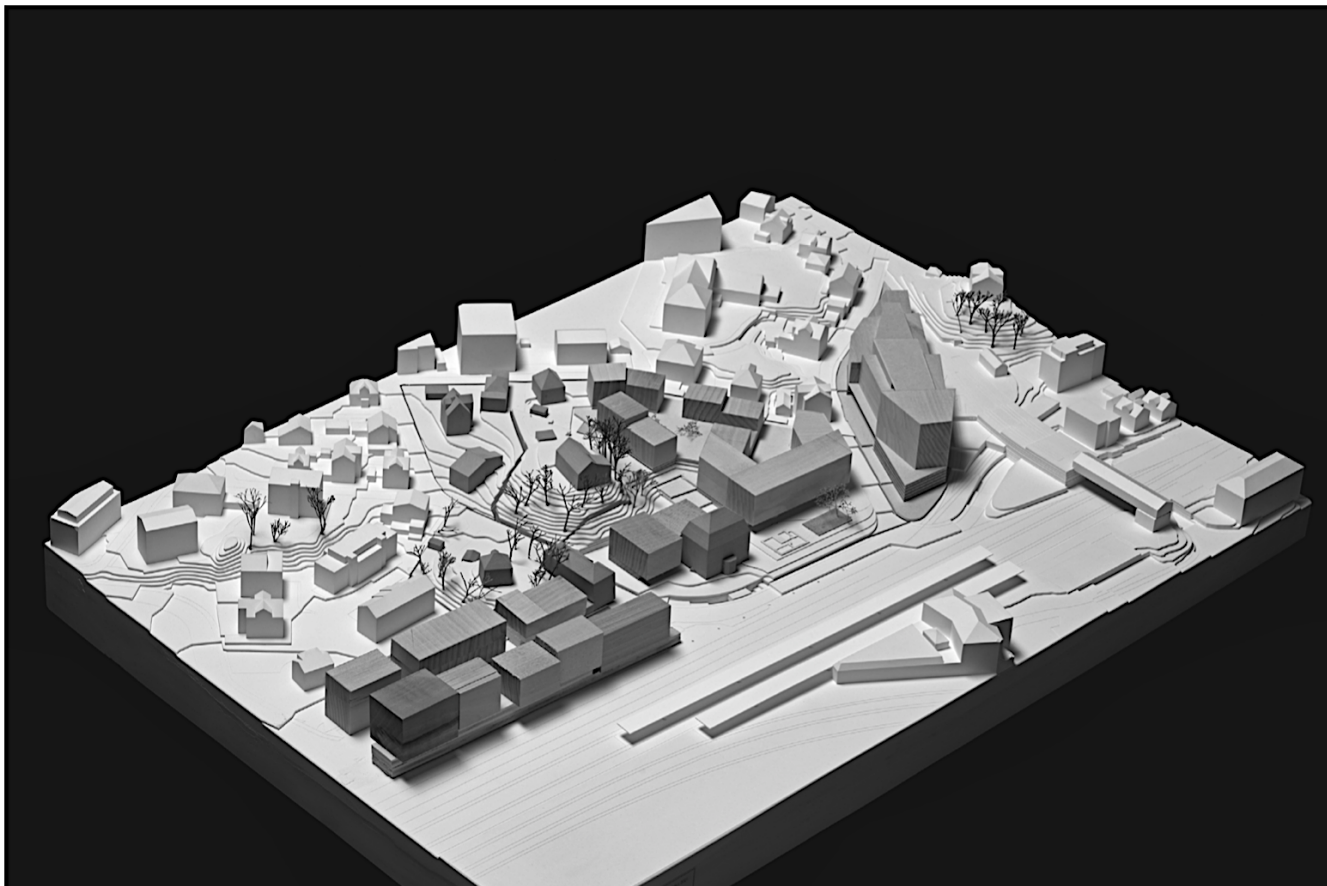
Photograph of the building facade (M 1:500)

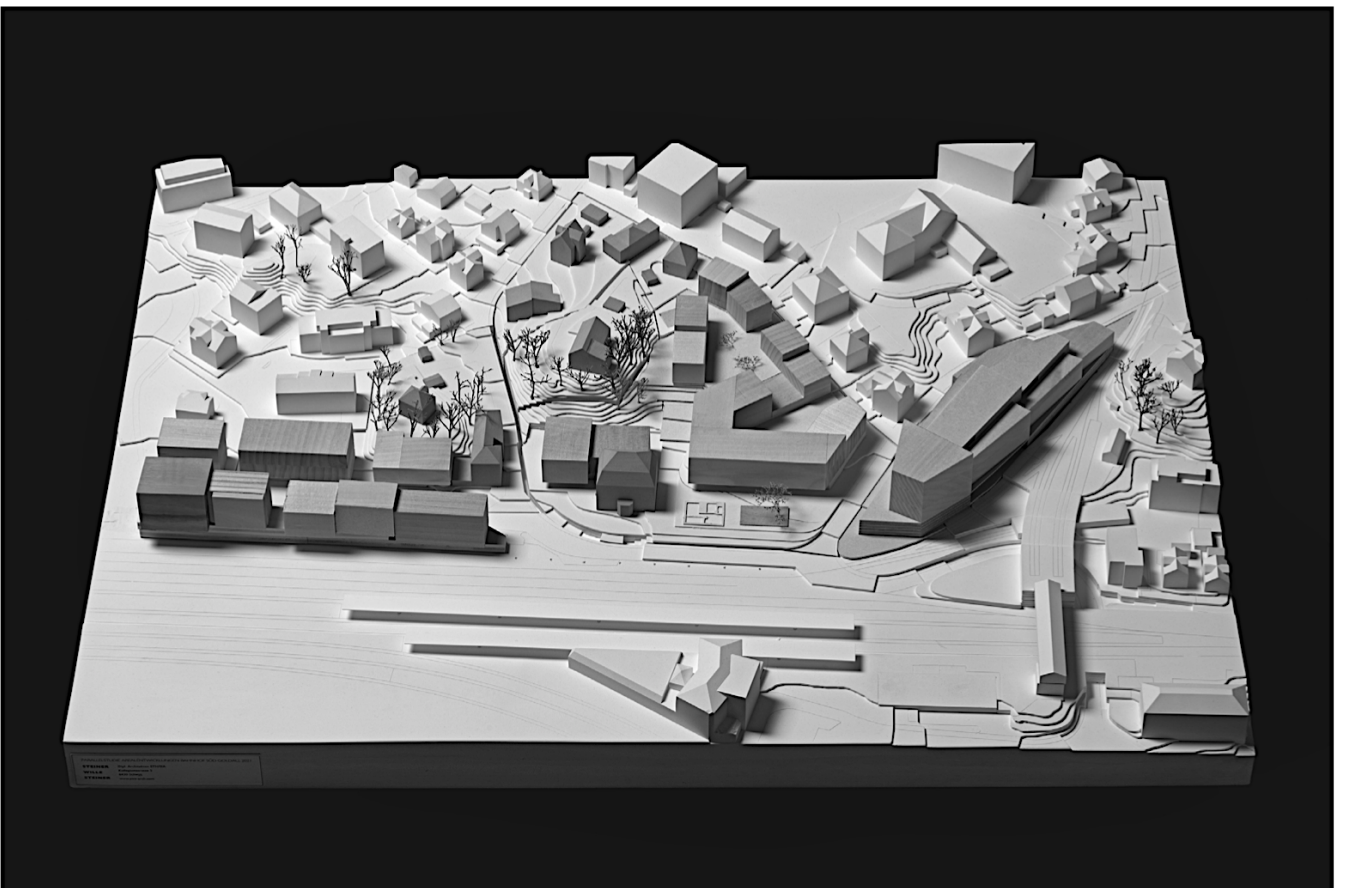
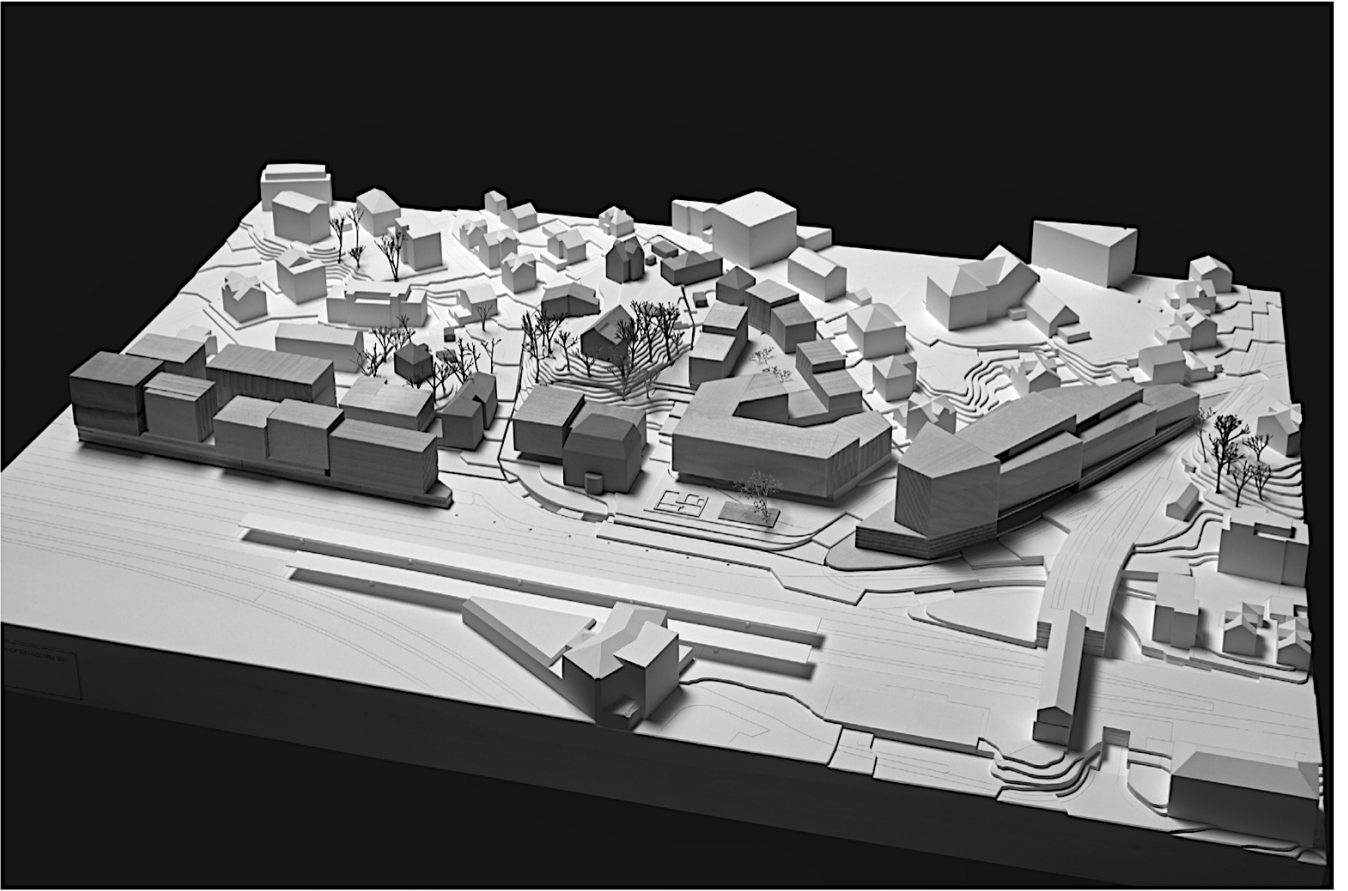


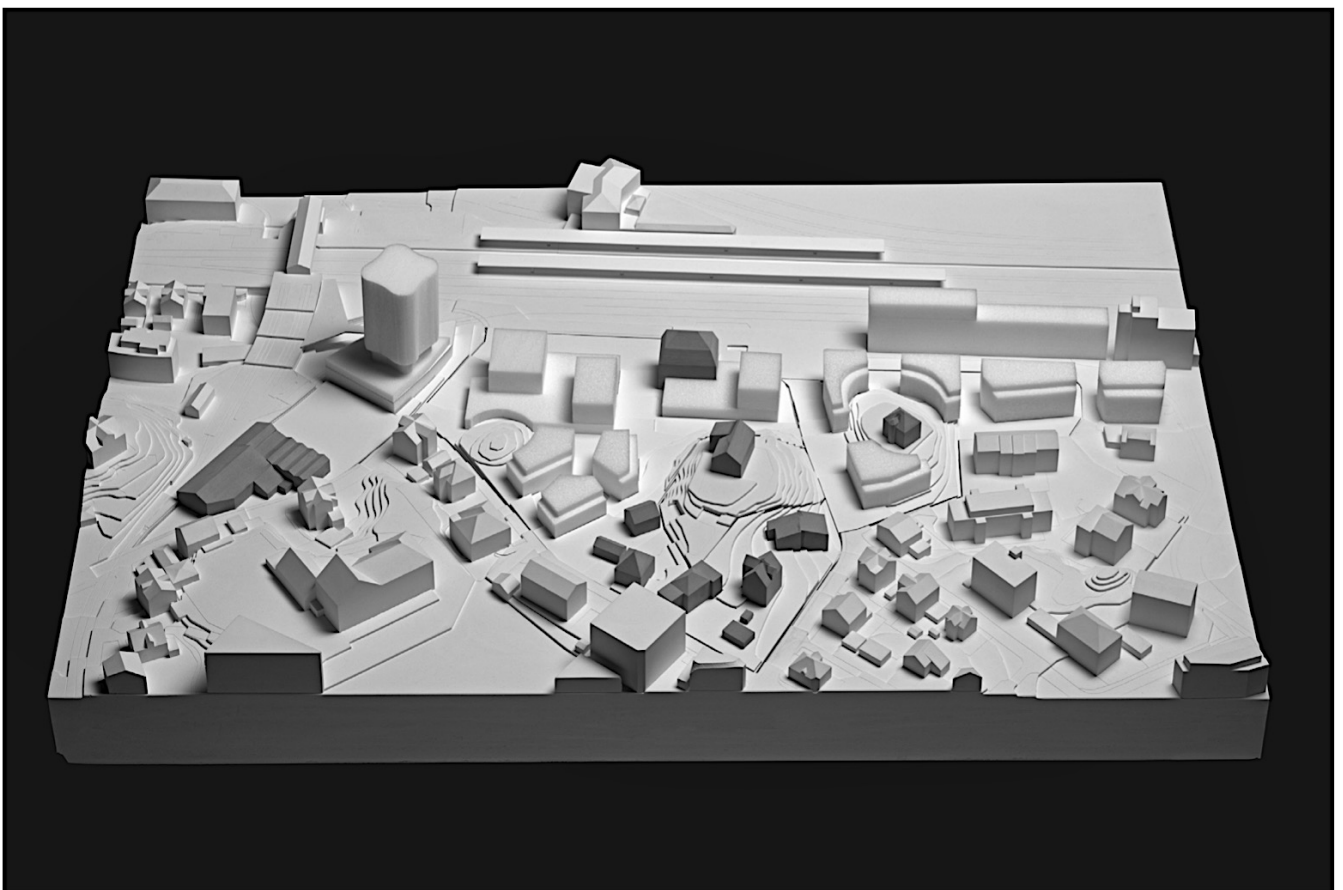
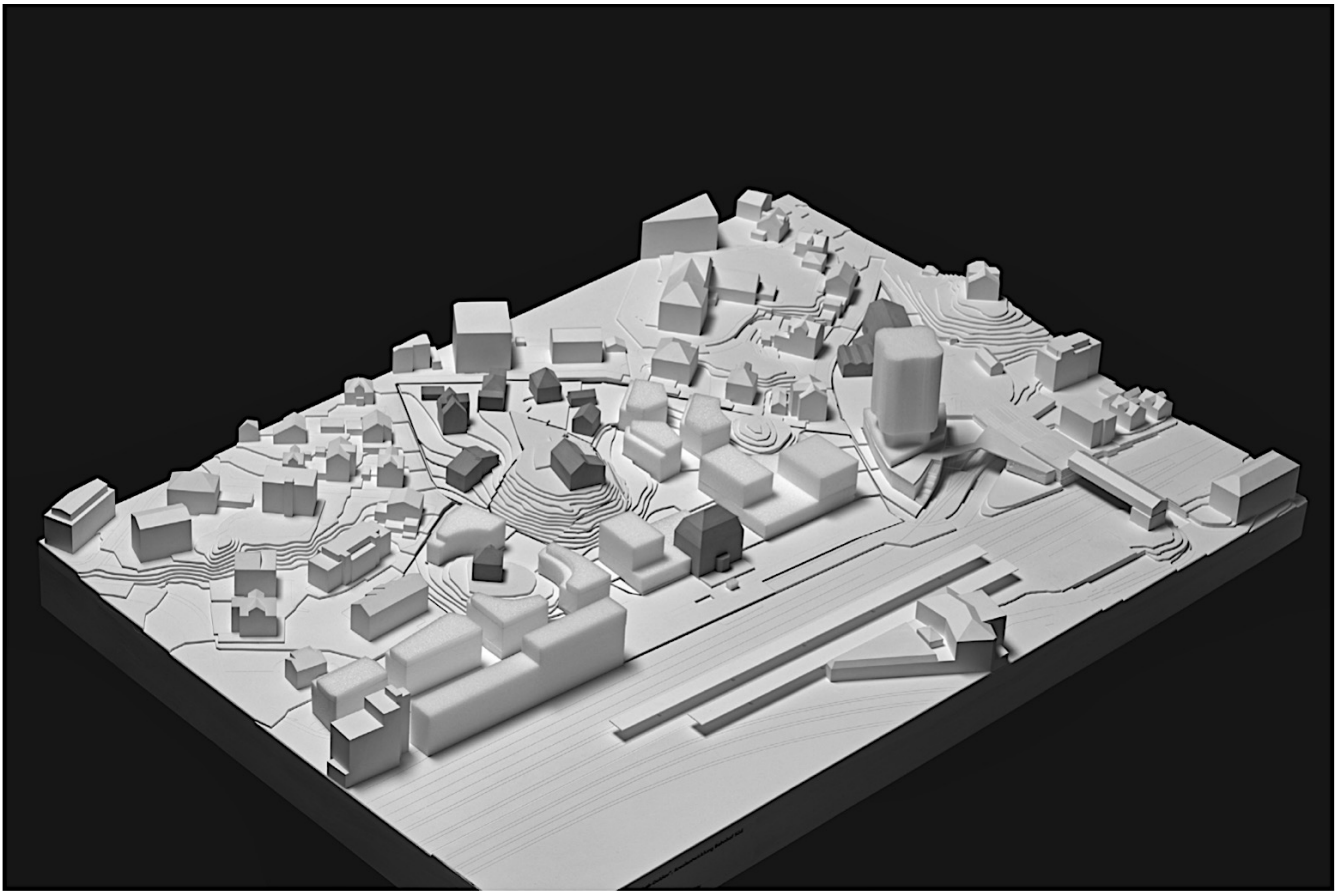
Photograph of the building facade (M 1:500)

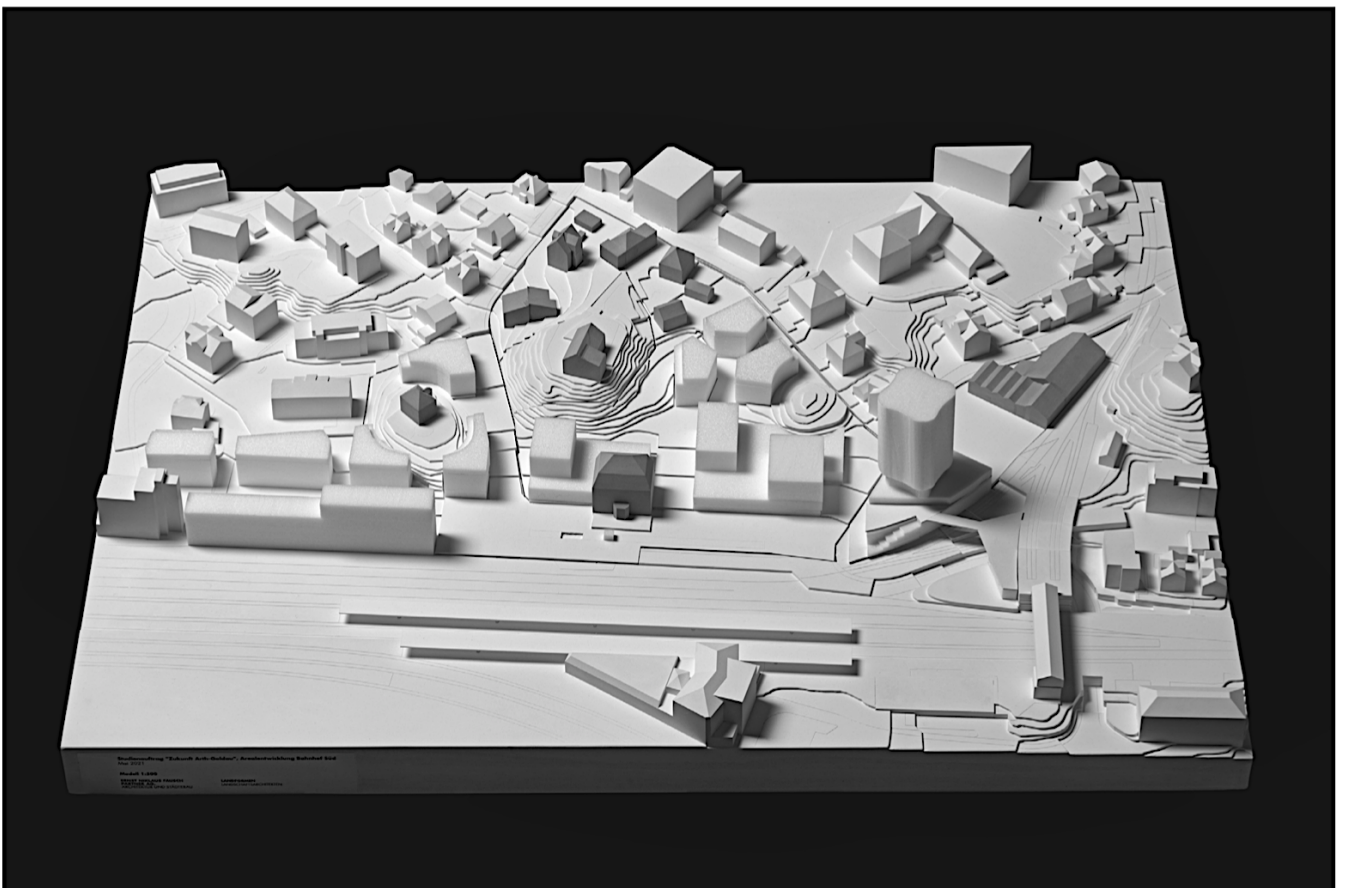
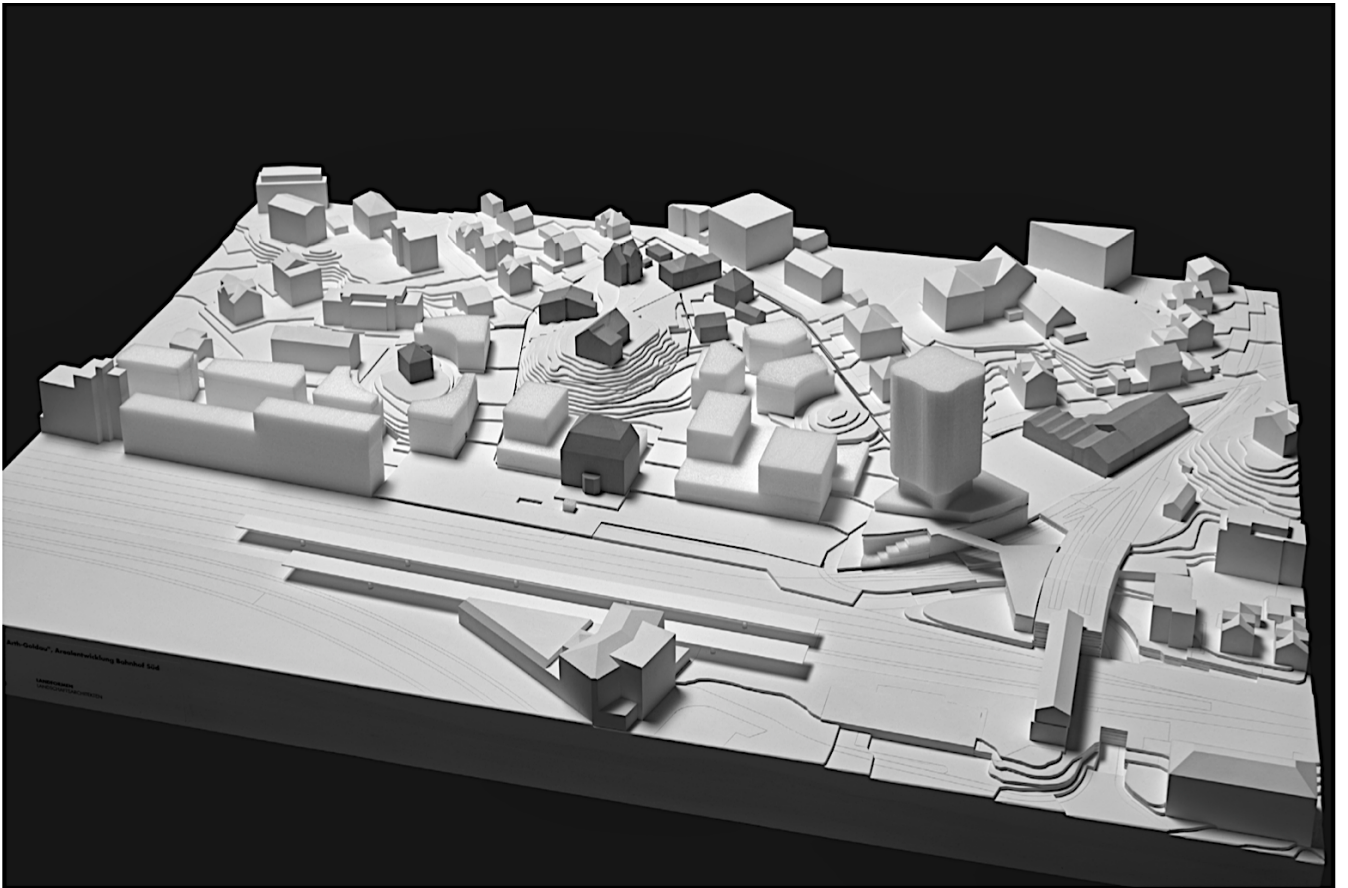


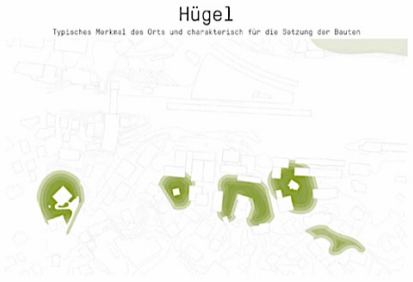
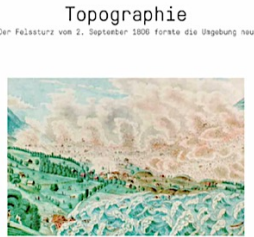
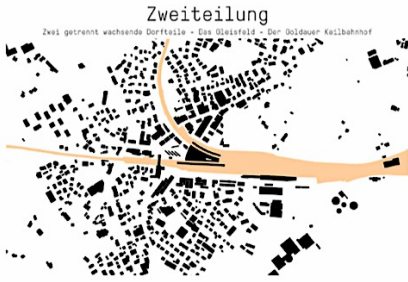








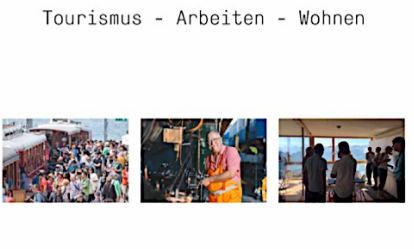
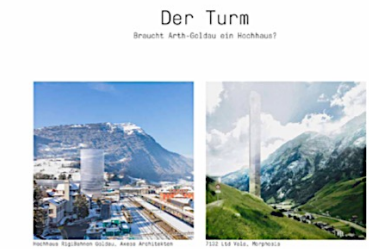
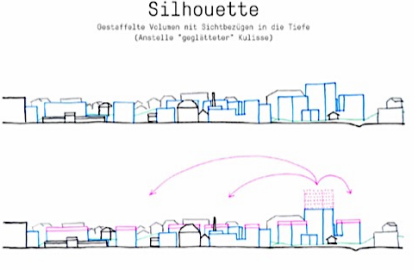
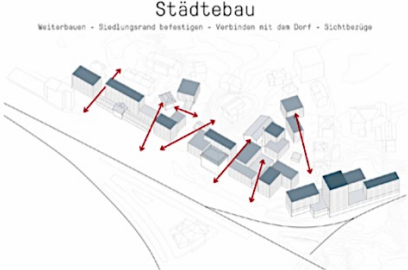




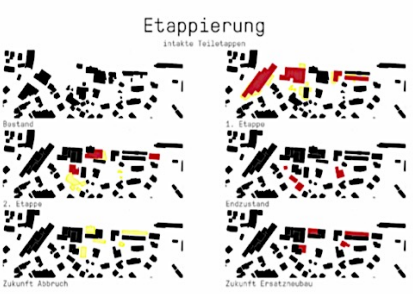
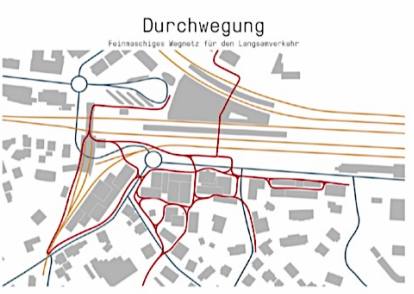
Studienauftrag Aneinanderentwicklung Bahnhof Süd Arth-Goldau

Zwischenbesprechung - März 2021

lilin architekten sia gmbh - Cadrago Landschaftsarchitekten GmbH



Arnold Altes Fotohaus an der Lärche im Raur, 1934 architekten



Studienauftrag Aneinanderentwicklung Bahnhof Süd Arth-Goldau

Zwischenbesprechung - März 2021

lilin architekten sia gmbh - Cadrago Landschaftsarchitekten GmbH

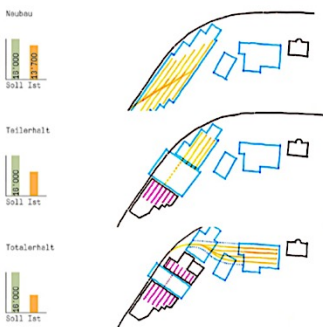


Studienauftrag Arealentwicklung Bahnhof Süd Arth-Goldau

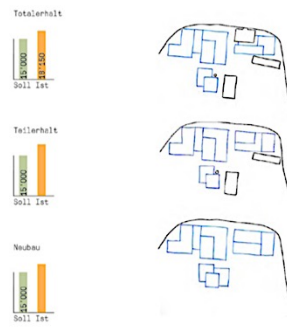
Zwischenbesprechung - März 2021

ililn architekten sla geba - Cadrage Landschaftsarchitekten GmbH

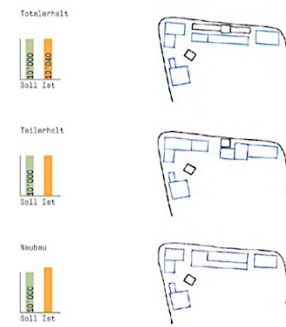
Depot Rigibahnen



Luxram



SBBsüdwest/Kaufmann/Curiger



Flächenvergleich

Geschoßflächen	
Area A Rigibahnen	
Hotel	7'270
Wohnen	3'600
Verkauf	600
Bahndepot/-Betrieb	2'030
Total	13'500 (+2'300)
Erhalt	Neubau
Area B Luxram	
Arbeitsraum	9'180
Verkauf	600
Wohnen	6'240
Bestand Villa 1-2	600
Bestand Luxram	1'290
Total	18'910 (+3'150)
Erhalt	Neubau
Area C SBBsüdwest/Kaufmann/Curiger	
Arbeitsraum	3'860
Verkauf	780
Wohnen	4'620
Bestand Villa	350
Bestand Milchküche	450
Total	10'060 (+400)
Erhalt	Neubau

Total GF
41'890 (+890)

Studienauftrag Arealentwicklung Bahnhof Süd Arth-Goldau

Zwischenbesprechung - März 2021

ililn architekten sla geba - Cadrage Landschaftsarchitekten GmbH

STUDIENAUFTRAG BAHNHOF SÜD, GOLDAU

Zwischenabgabe Steiner Wille Steiner Architekten AG

STEINER
WILLE
STEINER

PARALLELSTUDIE AREALENTWICKLUNGEN BAHNHOF SÜD GOLDAU

LAGE, LANDSCHAFT UND GESCHICHTE

Engelthal zwischen Rignasse, Rosberg, Zagen und Lauterbach ist Goldau Teil einer weichen Kulturlandschaft. Die Pflanzensamen dieser Landschaft mit ihren weichen Bäumen und Bergen ziehen seit den Anfängen des Tourismus Menschen aus allen Ländern an. Die selbst wachsenden Lössen, die das Rignasse und das Mythenfeld in die Landschaft ziehen, stellen daher den gläsernen immateriellen Kern der Region dar. Neben den Bergbauorten sind es im Talboden die Folgen geologischer Abläufe, allen voran des Bergsturz von 1805, die in der Landschaft um Goldau eingegraben sind. Hiergegenüber ist der Löss als ein Jahrhundert zu überwachsenden Hügel geworden und hier Felder als Hügelwälder, als wären sie von Flusstal gebogenen Hügel und Felsen sind Bäume eingewandert. Sie prägen die Landschaft und verhelfen ihr etwas Schmelze, welche auch Störche, in jedem Fall aber etwas Einzigartiges.



Goldau im Sommer 1910 (Quelle: ETH Zürich, Birmli)

Der Bau der Rigi-Bahn und der damit verbundene Lokomotivbau sowie der Bau der Gotthardbahn durch den Schutz des Bergsturz sind Ereignisse, die ebenfalls massgebend für die Entwicklung von Goldau ausschlaggebend waren. Das Dorf Goldau hat mit dem seit den Anfängen fortwährenden Ausbau der Bahnhöfe und ihrer dazugehörigen Infrastruktur kontinuierlich an Größe und Bedeutung zugenommen. Goldau ist heute ein bedeutender NEAT-Bahnhof, wo sich die Ufern Basel-Matand bzw. Zürich-Matand treffen. Mit der Zunahme des öffentlichen Personennahverkehrs ist das damalige Dorf zu einer der wichtigsten Verkehrserschließungen der Schweiz geworden und damit auch zu einem Zentrum von städtebaulicher Bedeutung. Mit der ESP-Planik und der isolierten Innenentwicklung wird diesem Trend Rechnung getragen.



Bahnhofplatz Goldau mit Kapellplatz (Quelle: Kanton Schaffhausen, Steiner)



Die weiche Landschaft und weiche Berg- und Landschaft



Skizze & Orientierung
- ZWISCHENABGABE

STÄDTBAULICHES KONZEPT I

An bisherigen Zeitfeld mit Platz und Achse sowie den anvisierten Funktionen und Flächen im Grundriss festgehalten. Bestehend der gesamten städtebaulichen Struktur unter der Projektion des Bergsturz. Die in der Landschaft um Goldau eingegraben sind hiergegenüber ist der Löss als ein Jahrhundert zu überwachsenden Hügel geworden und hier Felder als Hügelwälder, als wären sie von Flusstal gebogenen Hügel und Felsen sind Bäume eingewandert. Sie prägen die Landschaft und verhelfen ihr etwas Schmelze, welche auch Störche, in jedem Fall aber etwas Einzigartiges.

Kernstück der vorliegenden Planung ist die Realisierung eines Stadtraums, der bis in die 1970er Jahre durch den Bahnhof, das Hofgässchen, das Rigi-Bahn-Depot und das LEXRAM-Gebäude geprägt wurde. Dieser wird durch die Bahnhofsarbeiten, welche diese Räume erst einmal deutlich lebendiger bezauberten. Diese Raumkonstellation könnte, ergänzt mit neuen Bauten, in Zukunft wieder eine stärkere Rolle spielen.

Es ist vorgesehen mit dem städtischen LEXRAM-Gebäude, einem weithin daran angeschlossenem zurückversetzten neuen Umbau und Ranken vor jeweils einem Kopfbau auf dem Rigi-Bahn-Areal reaktiviert auf dem gegenüberliegenden SBB-Areal, einen grossartigen öffentlichen Plazraum aufzubauen. Dieser wird in Einklang mit der bestehenden städtebaulichen Struktur als LEXRAM-Platz (im Zeitfeld Rigi-Platz) bezeichnet. Die maximalen Gebäudehöhen im Perimeter (ca. 9 Geschosse bei 20m, Kopfbau Rigi-Bahn bzw. SBB-Areal) orientieren sich am Zeitfeld, einem der markanten Baukörper im Umfeld.



Vorplanung



Schwarzwald

UMGANG MIT BESTAND

GENUSS-LOC

Ob die potentiellen Schutzobjekte alle die notwendigen Kriterien für eine Unterschutzstellung erfüllen, darüber sind sich auch die Fachleute uneinig. Unbestritten sind die Gebäude identifizierend für das Quartier. Diesem Umstand sollte über den rein historischen Wert des Einzelobjekts hinaus Rechnung getragen werden.

RIGI-BAHN-AREAL

Auf dem Grundriss der Rignasse wird ein in der Höhe mehrfach abgestuftes Bau vorgeschlagen. Dieser enthält das neue Bahndepot basierend auf dem bisherigen Layout, ein Hotel mit Restaurant, eine Tiefgarage und Büropark. Obwohl gegenüber dem Zeitfeld modernisiert, hat das Raumprogramm, demere noch ein städtisches Bauelement zur Folge. Mit dem abgestuften Baufußwerk kann den unterschiedlichen Baukonstruktionen adaptiert begegnet werden, sodass der Neubau trotz seines Gebäudemaßes quaternverträglich wirkt. Da auf ein Hochhaus verzichtet wird, resultiert im Vergleich zum Zeitfeld ein Defizit bei den Büroflächen. Dieses wird jedoch auf die unmittelbaren LEXRAM-Parzelle ausgeglichen. Sind die historische Magneten erhalten, reduzieren sich in der Konsequenz die Nutzflächen.

LEXRAM-AREAL

Auf dem LEXRAM-Areal soll die Hauptgliederung der einstigen Gliederstruktur erhalten werden. Die Hauptgliederung werden zurückgeführt. Mit diesen neu geschaffenen Ausgängen kann das Areal als Gesamtes neu formatiert werden. Im Vergleich mit einer einseitigen Überbauung, diese Konzeption erlaubt es mit den einzelnen Gebäuden optimal auf die anstehende Topografie zu reagieren. Im Südbereich und große Baufelder möglich, während in den oberen Geschossen dem Quartier entsprechende Gebäudeabmessungen vorgeschlagen sind. Die Gebäudeabmessungen ermöglichen wieder Überbauung, ein hohes Mass an räumlicher Durchlässigkeit und eine öffentliche Durchwegung.

Wird der LEXRAM Hauptbau erhalten, muss auch die umgebende Topografie beibehalten werden. Als Folge davon kommt die Platzräume auf erhöhtem Niveau zur Geltung und zum Glanzfeld zu liegen. Am Platz wird die historische Bedeutung des LEXRAM-Baus erhalten, aber die weithin angrenzende Neubau deutlich zurückgesetzt wird. Dadurch wird der Platz seitlich gefasst und der Platz als Ganzes großzügiger. Die Linienführung der Gliederstruktur bleibt unverändert, ebenso die Lage der Unterführung.

VILLA SONNENHEIM

Die Villa Sonnenheim bleibt als Solitär, umgeben von einem etwas weichen Park, auf einem typischen Bergbauort. Auch wenn sich die Fachgänger Meinung über die Schutzwürdigkeit der Liegenschaft sind, so ist es zumindest durch wertvollen Quartier wirken die Villa und ihr Garten wie ein in die Vergangenheit ausgeworfener Anker, wie ein atmosphärischer Passagenort, der einen im Kontext der Neubauten durchleben lässt. Die Gesamtanordnung selber ist nicht so wenig als eine effektive Geschichte, sondern als dem subjektiven Empfinden, das einem beim vorübergehen überkommt und das für die Identität eines sich stark erweiternden Quartiers wichtig ist. Renoviert und mit einer adaptierten Nutzung (Wohnen, Firmensitz, Praxis, Institut, etc.) ausgestattet würde die Liegenschaft einen sicherlich geschätzten Mehrwert für das Quartier darstellen.



LEXRAM Gebäude



Zeitfeld Rigi-Platz (im Zeitfeld Rigi-Platz)



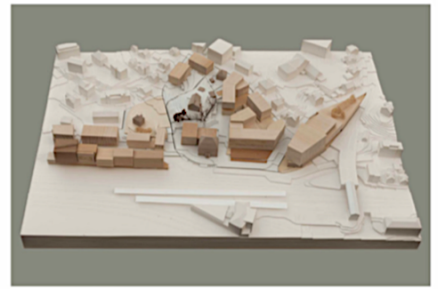
Zusammenfassung Topografie und Gebäude



Realisierung Stadtraum

MILCHKÜCHE

Das Zeitfeld der geplanten Milchküche lässt erahnen, dass sich der langgestreckte, niedrige Bau der SBB-Milchküche im angrenzenden, grossen städtischen Kontext kaum und behutsam können. Als Zeitzeuge aus den Anfängen der Gotthardbahn ist der schlichte Bau fast SBB-Gebäude zwei von insgesamt bis vierstöckigen Kubikmeter Bedeutung, da ihn aber kein überausgehendes Merkmal bezeugen wird, dürfte sein Fortbestehen an dieser städtebaulich wichtigen Stelle der Mythenasse eher nicht zu rechtfertigen sein.



Modellfoto (ausserhalb) Variante Teilhaft

26-03-2021

PARALLELSTUDIE AREALENTWICKLUNGEN BAHNHOF SÜD GOLDAU

STEINER
WILLE
STEINER



- ZWISCHENABGABE

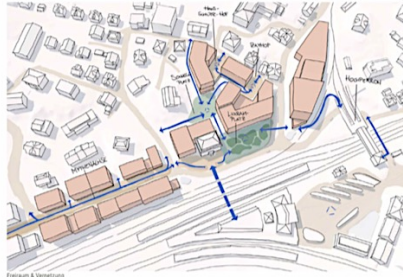
26-03-2021

PARALLELSTUDIE AREALENTWICKLUNGEN BAHNHOF SÜD GOLDAU

STÄDTERÄUMLICHES KONZEPT II

FREIRAUM & VERNETZUNG

Das städtebauliche Konzept ist geleitet von der Absicht, dem öffentlichen Raum und damit dem Fussgänger so viel Platz und Angebote wie möglich einzuräumen. Angelenen von grosszügigen und attraktiven Aufenthaltsbereichen, über ein dichtes, urbanes und sicheres Wegenetz bis hin zu massstädtischen Räumen, schattenspendenden Elementen, Sichtachsen, Landschaftsbelügen, etc. Der Park der Villa Sonnenheim soll erhalten bleiben und in der dichteren von vielfältigen Nutzungen stark besprochenen Umgebung einen naturnahen, wildromantischen Gegenpol darstellen. Die neuen Gebäude im Primärraum sind bewusst so gesetzt, dass sich alte und bestehende Freizeitanlagen erhalten lassen, die ursprünglichen Hügel mit ihrer Vegetation weiterhin wahrgenommen werden und die demische Durchdringung trotz blickender und grösserer Volumen als Eigenschaft des Quartiers erhalten bleibt.



Freiraum & Vernetzung



LUXRAM Platz mit Rlg

VERKEHRSKONZEPT

Im Grundsatz wird das Verkehrsregime übernommen. Im Bereich zwischen Rigistrasse und Sonnegstrasse wird die aktuelle Strassenführung beibehalten. Die Hauptachse des geplanten Quartiers wird dadurch nicht länger zweigeteilt; der Platz rückt weg vom Schienenfeld und zum Bahnhofs, was sich positiv auf die Aufenthaltsqualität und den möglichen Gestaltungsspielraum auswirkt. Der Platz wird ein exponierter Raum und nicht mehr als Ausweitung der Strasse wahrnehmbar. Ausserdem wird die Mythenachse merklich verknüpft. Mit dem Beibehalten des heutigen Strassenverlaufs könnte möglicherweise auf den Kreislauf verzichtet werden. Das Verkehrsraumkonzept müsste ein gleichrichtiges Vernetzen voneinander auch ohne Kreislauf gestatten.

BIOS & MYTHEN

Die wiedererkennbaren Linien des Biosgrasses und das Mythengebiet in die Landschaft zeichnen, stellen einen wichtigen räumlichen Kern von Goldau dar.

LUXRAM-PLATZ

Grosszügiger öffentlicher Freiraum auf der Bahnhofsidele.



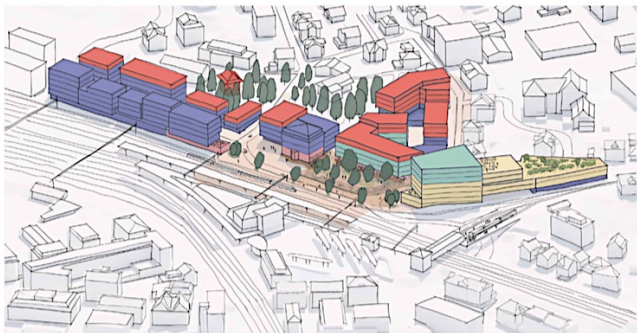
LUXRAM Platz mit Mythen

~ ZWISCHENABGABE

PARALLELSTUDIE AREALENTWICKLUNGEN BAHNHOF SÜD GOLDAU

FUNKTIONEN & NÜTZUNGEN

Generell ist eine Funktionsausdehnung entsprechend den Vorgaben möglich. Das heisst in den Erdgeschossen sind Arbeitsnutzungen (Gewerbe, Dienstleistungen) und in den Obergeschossen Mietwohnungen vorgesehen. Im Bereich des Luxram-Platzes wird endgültig eine publikumstentere Nutzung in Form von Verkaufsräumen oder Gastronomieflächen angestrebt. Auf dem Rig-areal folgen die Erdgeschossnutzungen dem Ausgangspunkt mit Wagenremise, Rangierbereich, Car und Hofverfahrricht und Zugang zu Büsses und Hotel. In den Obergeschossen sind Hotel- und Bürogeschosse untergebracht.



Darstellung & Nutzungen

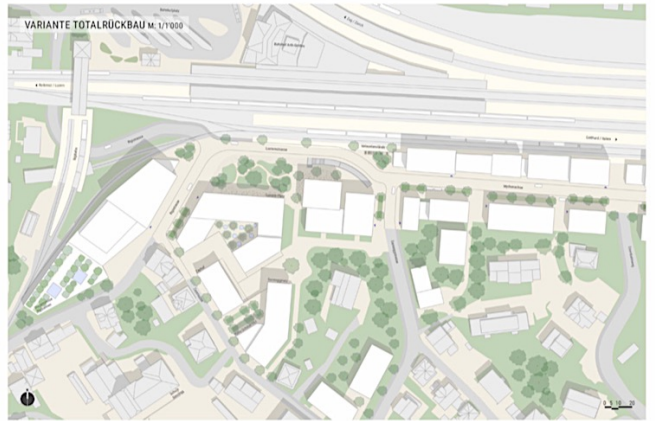
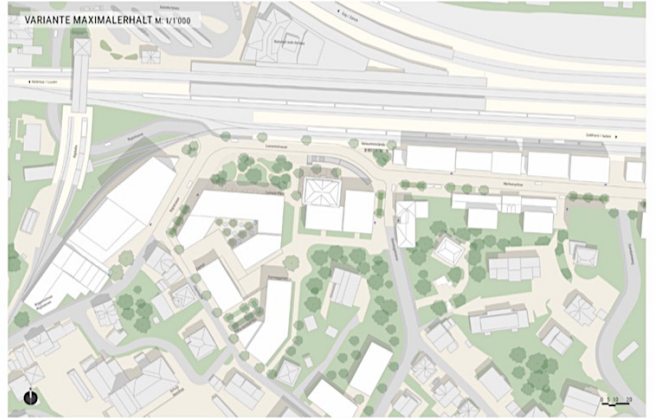
BERECHNUNGEN

Betreffend Geschossfläche (GF) wird generell die Zielgröße gemäss Teilnutzungsplan angestrebt. Da die Zielgrößen jedoch mit geringeren Gebäudehöhen (Verzicht auf die zwei Hochhäuser) sowie dem Erhalt der potentiellen Schutzzone angestrebt wird, ist eine Dichtungssteigerung umso mehr, insbesondere wird die reduzierte Büro- und Dienstleistungsfläche des Rig-Areals auf dem Luxram-Areal kompensiert. Mithin dieser Massnahme ist eine Ausweitung ohne substantiellen Verlust über alle drei Primärräume möglich.

	GF oberirdisch (Favorit) ■	GF Var 1 oberirdisch	GF Var 2 oberirdisch	GF Var 3 oberirdisch	GF unterirdisch
Areal A Rigbahnen					
Geschossflächen Hotel	10'557		8'440	10'557	
Geschossflächen Verkauf / Schreib		1'189	88		
Geschossflächen Büro	1'826		1'826	1'826	
Geschossflächen Wohnen	1'709	1'709	1'710	1'709	
Total GF Areal A	13'441	2'395	11'543	13'441	5'769
Zielgrösse gemäss Teilnutzungsplan Bahnhof Süd	16'000				
Areal B Luxram					
Geschossflächen Wohnen	8'782		8'782	7'377	
Geschossflächen Verkauf				2'950	
Geschossflächen Büro	5'320		5'320	5'320	
Geschossflächen Mietwohnung / Wohnen	7'922		7'922	7'817	
Total GF Areal B	13'333		13'333		
Zielgrösse gemäss Teilnutzungsplan Bahnhof Süd	22'757		22'757	22'464	4'450
Areal C SBB Südwest					
Geschossflächen Wohnen	4'103	2'572	4'103	4'151	
Geschossflächen Verkauf	560		560	530	
Geschossflächen Mietwohnung / Wohnen	1'446	1'588	1'446	1'943	
Bestand Villa Sonnenheim	361		361		
Total GF Areal C	6'476	5'068	6'476	6'523	1'784
Zielgrösse gemäss Teilnutzungsplan Bahnhof Süd	10'000				

~ ZWISCHENABGABE

STEINER
WILKE
STEINER



26-03-2021

STEINER
WILKE
STEINER

PARALLELSTUDIE AREALENTWICKLUNGEN BAHNHOF SÜD GOLDAU

AREAL A: RIGBAHNEN

TOTALERHALT

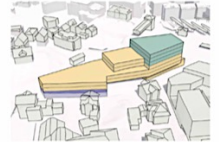
Ein Erhalt der Lok- und Wagenremise wird aufgrund der gestiegenen Anforderungen an die Rigbahnen als nicht zweck- und verhältnismässig erachtet und wird deshalb nicht weiterverfolgt.

TEILERHALT

Ein Erhalt der Wagenremise mit eingespargelter Verkleinerung und Ergänzung mit einem in der Höhe gestaffelten Neubau für bahn- und tourismusnahe Funktionen.

TOTALRÜCKBAU ■

Neuerstellung des gesamten Depots, basierend auf dem bisherigen Layout, als architektonisch-städtebaulicher Teil eines Hybridbaus bestehend aus Depot, Kongresshotel, Restaurant, Verwaltung, Tiefgarage, etc. Quartierverträgliche Kompensation der reduzierten Büro- und/oder Dienstleistungsnutzungen auf dem LUXRAM-Areal.



AREAL B: LUXRAM

TOTALERHALT

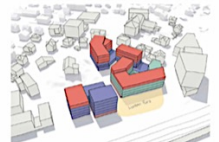
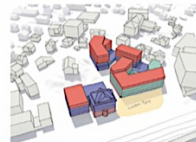
Ein Totalerhalt der Luxram-Werkstätten schafft eine künftigen Innenentwicklung und einen Entwicklungsschwerpunkt mit übergroßer Ausstrahlung entgegen und wird aufgrund dessen nicht weiterverfolgt.

TEILERHALT ■

Sanierung und Umsetzung des gut proportionierten, städtebaulichen Baukörpers des LUXRAM Hauptgebäudes mit Stellung parallel zur Bahnhofs- grosse Potential, um in südlichen Bahnhofsareal eine gewichtige Rolle zu spielen. Prominenz über das Schienenfeld - identitätsstiftend für den Ort - Erhalt von Industriegeschichte in Goldau. Erhalt des bestehenden Strassenverlaufs führt zu einer zusammenhängenden zusammenhängenden Situation, eher öffentlicher Platzraum - «Rigplatz» wird zu «LUXRAM-Platz».

TOTALRÜCKBAU

«Erstbau» des LUXRAM Hauptgebäudes führt eine städtebauliche Präsenz fort. Ausgangslage «Rigplatz» bzw. «LUXRAM Platz» ist mit dem Szenario Rückbau identisch.



AREAL C: SBB SÜDWEST

VILLA SONNENHEIM TOTALERHALT

Saniert und umgenutzt hat die Liegenschaft im Park das Potential als prominente Villa auf dem Hügel in wertvoller und identitätsstiftender Weise über das Quartier hinaus zu strahlen. Haus und Garten bilden einen Gesamtansatz - Charme und Identität bleiben erhalten. Mit einem Erhalt von Villa Sonnenheim sowie der Milchküche eine zusätzlich ein Wahrzeichen des Längsbaus entlang der Sonnegstrasse denkbar und zu prüfen.

VILLA SONNENHEIM TEILERHALT ■

Saniert und umgenutzt hat die Liegenschaft im Park das Potential als prominente Villa auf dem Hügel in wertvoller und identitätsstiftender Weise über das Quartier hinaus zu strahlen. Haus und Garten bilden einen Gesamtansatz - Charme und Identität bleiben erhalten.

VILLA SONNENHEIM TOTALRÜCKBAU

Das ursprüngliche topographische Relief des Bergzuges Hügel Sonnenheim wird als charakteristisches Merkmal der Landschaft erhalten. Ein Neubauprojekt soll gezielt auf diese topographische Sonderstellung eingehen.

MILCHKÜCHE TOTALERHALT

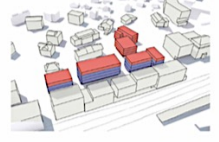
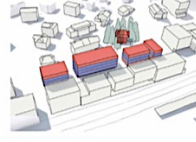
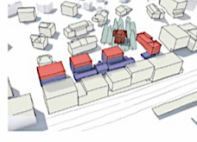
Erweiterung des bestehenden Gebäudes im rückwärtigen Bereich führt das Ensemble zu einem attraktiven Konglomerat, welches in der zukünftigen Mythenachse als attraktiver Baustein wahrgenommen wird.

MILCHKÜCHE TOTALRÜCKBAU ■

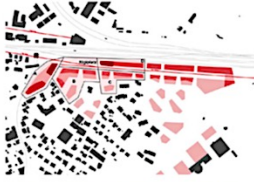
Rückbau der Milchküche schafft Platz für einen Neubau auf einem wertvollen Grundstück, dieser wird entlang der Mythenachse eine wichtige Rolle einnehmen. Umgestaltung des Milchküchebaus ist unter Umständen denkbar.

MILCHKÜCHE TOTALRÜCKBAU

Rückbau der Milchküche schafft Platz für einen Neubau auf einem wertvollen Grundstück, dieser wird entlang der Mythenachse eine wichtige Rolle einnehmen. Umgestaltung des Milchküchebaus ist unter Umständen denkbar.



26-03-2021



ANALYSE ZUKUNFTSBILD

- Planungsgeschichte
 - 2015 Milchleitestudie Rigi-Bahnen (Projekt Belloni)
 - 2016 Vorprojektstudie
 - 2017 Stadtentwicklungsgesellschaft Villa Sonnenheim
 - 2017 Baugesetz Curiger + 3 dreimalige öffentliche Gutachten Villa Sonnenheim
 - 2017 Abstraktes Stadtbildstudie
 - 2017 Gemeinderatsbeschluss 'Entwicklungsstrategie ESP Bahnhof'
 - 2017 Investitionsstudie- und schrittweiser Bauplan
 - 2018 Detailliertes ESP-Detail, Luxem, Milchleite
 - 2018 Vorstudie Zonenplanänderungen Bf Süd
 - 2018 Masterplan Bahnhof Süd
 - 2019 Überprüfung Zonenplanänderung Bf Süd
 - 2019 Vorprojekt Studie Mythenachse
 - 2020 Abstraktes Planungs- und Infrastrukturverträge
 - 2020 Öffentliche Auflage Teilzonenplan Bf Süd Goldau
 - 2021 Öffentliche Auflage Entwurf-Vorschau Gemeinde Bf Depot, Luxem, Villa Sonnenheim, Milchleite
 - 2021 Studienauftrag Bahnhof Süd



Masterplan - städtebauliches Konzept
Mythen-Achse
 Es wird eine neue zentrale Entwicklungsachse (Mythen-Achse) parallel zum Quai südlich angelegt. Die neuen Bauten folgen dem Strassenraster mit Zellen, die sich nach Süden polygonal ausweiten. Die Achse bietet Sichtbeziehungen zum Mythen im Osten sowie zum Rigiplateau im Westen.

Teil-Areale
 Das Gebiet wird in 4 Teilgebiete (A-D) sowie den neuen Rigiplateau unterteilt:
 A Areal Rigi-Bahnen
 B Luxem/KAGCO
 C SBB südwest - Kaufmann - Curiger
 D SBB südwest

Dichte
 Gemäss Zukunftsstudie bzw. Masterplan werden maximale Geschosshöhen erreicht:
 Masterplan
 A: 10/00m
 B: 10/00m
 C: 10/00m
 D: 10/00m

Höhen
 Es werden zwei 55m hohe Hochhäuser (Areal A und D) gesetzt. Die übrige Bebauung ist vier- bis fünfgeschossig geplant.

Teilzonenplanung
 Umwandlung der bestehenden Zonen in eine Kategorie Bahnhof. Entlang der Mythen-Achse ist durchgehend auf die Bauhöhezone eine Pflichthöhe gesetzt, entlang der übrigen Strasse sind normale Bauhöhen festgelegt. Für die Areale A, B und C gilt eine Grundzonenplanung, Baugesetze sind mittels Komplexzonenplan zu ermitteln. Die Gesamthöhe liegt bei zum 50m (ggm. PZO). Im Bereich A ist ein Hochhaus mit einer Grundfläche von max. 5000m² sowie einer maximalen Gesamthöhe von 55m erlaubt.

Konflikt DMP
 Die Karte (unten links) zeigt auf, dass das Gesamtzonenplan (Zukunftsstudie 2019) aufgrund des Erhalts weniger oder aller Bauten möglich ist, aber Auswirkungen auf die Belieferbarkeit der Teilareale hat.

FAZIT UND POTENTIALE ZUKUNFTSBILD

Mythen-Achse
 Die straffe Fläche mit sehr langfristigen Realisierungshorizont ist zu hinterfragen. Wir empfehlen die Beibehaltung der Pflichtenlinie entlang des Rigiplateaus vor, empfehlen jedoch Richtung Osten eine flexiblere Setzung der Bauten. Der Bahnhofplatz Süd soll von Fassade zu Fassade einwirkend werden. Die Bauten haben ihre Adresse am Platz. Im Bereich C vor der Milchleite sollen wir eine leistungsfähige Strassenumgestaltung, die eine Abmilderung des Verkehrs ermöglicht.

Teil-Areale
 Wir unterstützen die Beibehaltung in Teilgebieten. Aufgrund der topographischen und morphologischen Situation schlagen wir jedoch noch eine Orientierung vom Areal B (Luxem/KAGCO) vor, so dass eine spezifischere Entwicklung möglich ist.

Dichte
 Eine Entwicklung des Bahnhofareals im Sinne einer inneren Verdichtung ist zu begrüssen. Die vorgeschlagenen maximale Dichten werden wir aber - insbesondere bei einem Teil-Erhalt - für zu hoch. Je nach Entwicklungsstrategie sind die Zielvorgaben nochmals zu überdenken.

Höhen
 Das Hochhaus auf dem Rigi-Bahnhof Areal ist städtebaulich denkbar. Das Hochhaus auf dem Areal D (SBB) ist ebenfalls denkbar und würde sich als ein prägendes städtebauliches Qualitätssymbol bei.

Teilzonenplanung
 Die vorgeschlagenen Teilzonen sind nachvollziehbar und sinnvoll. Einige die Pflichtenlinie entlang der östlichen Mythen-Achse müssen wir hinterfragen. Bei einem Erhalt des Luxem Hauptgebäudes ist bei den Neubauten in dem Teilareal auf eine Höhenbeziehung zu achten (Gesamte Höhe Parkhaus Luxem). Für das Teilgebiet Rigi-Bahnen ist über eine mögliche Passungsverbindung zwischen Hauptareal und Rigi-Plateau zu diskutieren. Das würde dem Bau sowie dem Platz eine deutliche Aufwertung und Belebung ermöglichen.

UMSETZUNGS-STRATEGIE



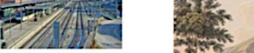
Entwicklung in Teilgebieten
 Die gesamte Masterplan ESP Arth-Goldau festgelegten Areal A bis D sind nachvollziehbar. Wir würden aufgrund unserer Analyse zusätzlich ein Areal B (Luxem/KAGCO) in B1 und B2 vor. Dies entspricht der unterschiedlichen wirtschaftlichen Auswertungen, unabhängig der zu wählenden Entwicklungsstrategie. Für die Teil-Areale (A bis D sowie Rigiplateau) sind unterschiedliche Qualitätsanforderungen und Maßstäbe zu bestimmen, die die Gestaltungsziele innerhalb eines Teilgebietes sowie die Gesamtentwicklung sichern.

POTENTIALE UND RICHTLINIEN

Tal-Station Rigi-Bahn (1897)
 - markantes Zeichen
 - BSGS und KAGCO schützenswert



Bahnhofgebäude (1897)
 - verkehrshistorisch und städtebaulich bedeutend
 - KAGCO schützenswert



Bergstrassenhöhen (1896)
 - glatte Naturkarsttopografie der Schweiz in historischer Zeit
 - Zerlegung von Gärten und Böden
 - Wiederherstellung von Grünflächen auf dem Schulberg
 - erhaltenende Högel als landschaftliches Erbe



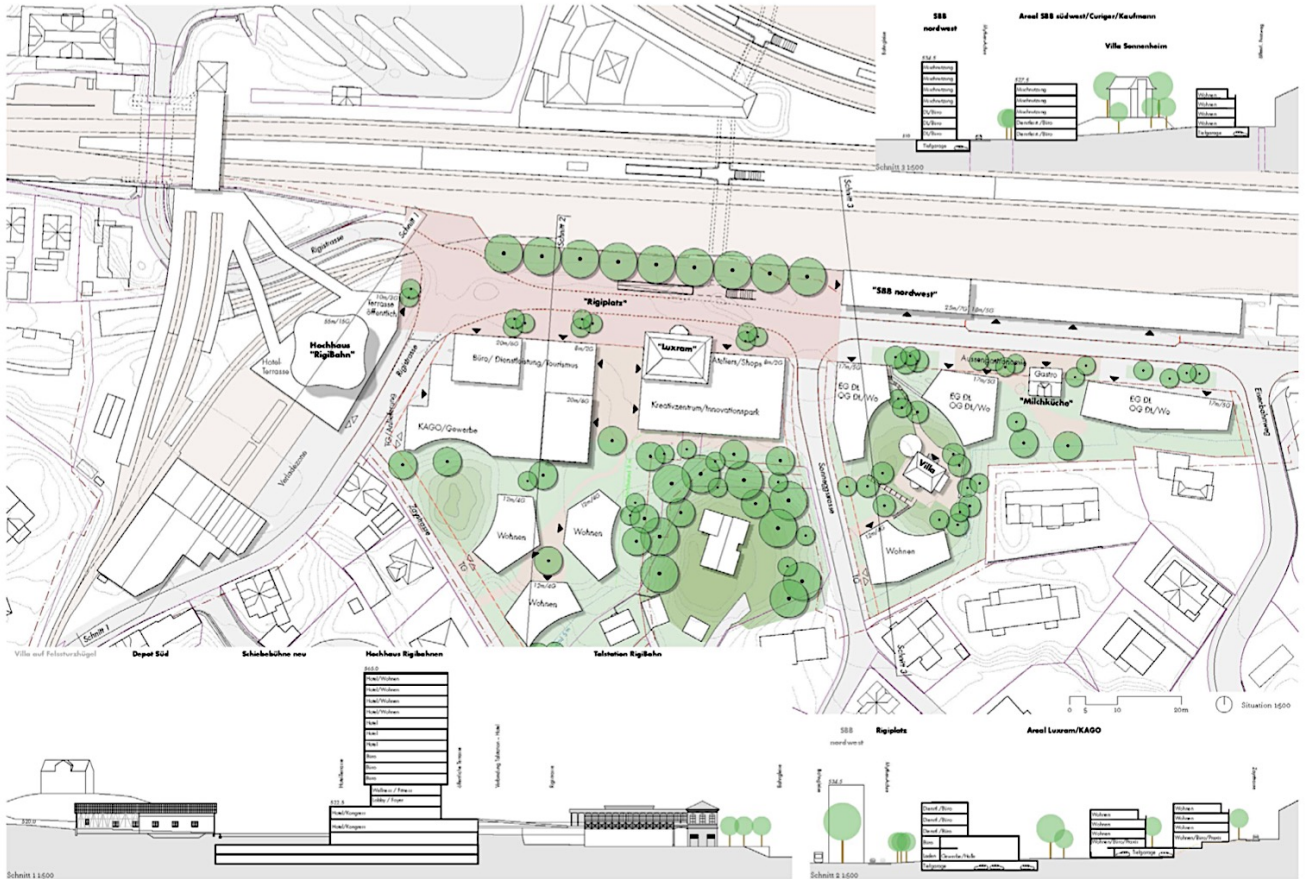
Tal-Station Rigi-Bahn
zusätzliche Verbindungen
Bereich Hochhaus
Erhalt Depot Süd
Integration Felschur-Hügel
Erhalt Luxem
Mythen-Achse
Erhalt Milchleite Mittelbau
Erhalt Villa mit Hügel + optional Garten
Villa Sonnenheim (1925/26)
 Teil einer Gruppe von Villen auf dem Bergstrassenhöhen
 - optional (historisch)
 - sozial- und architekturhistorisch wertvoll
Milchleite (1880)
 - sozialgeschichtlich relevant als eine der ersten abstrakten Plattenbauten der SBB
Rigi-Bahn-Depot Süd (1875, seit 1887 am Standort)
 - zusammen mit Tal-Station architektur- und sozialgeschichtlich relevant
 - Bahnhofsküche in Holzhaus setzen
Villa Sonnenheim (1925/26)
 Teil einer Gruppe von Villen auf dem Bergstrassenhöhen
 - optional (historisch)
 - sozial- und architekturhistorisch wertvoll
Milchleite (1880)
 - sozialgeschichtlich relevant als eine der ersten abstrakten Plattenbauten der SBB
 32/000

SBB nordwest
Areal SBB südwest/ Curiger/Kaufmann
Villa Sonnenheim
SBB nordwest
Rigiplateau
Areal Luxem/KAGCO
 Situation 1:500



STUDIENAUFTRAG ZUKUNFT ARTH-GOLDAU | Arealentwicklung Bahnhof Süd | Illustration Variante B | TEILERHALT

SENZ NIEMANN HAUSCH PARTNER AG ARCHITECTS AND INTERIORS Zwischenpräsentation 01.04.2021



STUDIENAUFTRAG ZUKUNFT ARTH-GOLDAU | Arealentwicklung Bahnhof Süd | Illustration Variante C | NEUBAU

SENZ NIEMANN HAUSCH PARTNER AG ARCHITECTS AND INTERIORS Zwischenpräsentation 01.04.2021

