

## Studienauftrag Entwicklungskonzept Horw Zentrum – Bahnhof – Ziegelei - HTA

Zweiter Bericht des Beurteilungsgremiums vom 26. September 2007



## Inhalt

<b>1</b>	<b>Erster Bericht des Beurteilungsgremiums</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Weiterbearbeitung des Konzepts „Südbahnhof“</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Beurteilung des Konzepts „Südbahnhof“</b>	<b>3</b>
3.1	Beurteilung der Westseite (Ziegelei – HTA)	3
3.1.1	Beschrieb	3
3.1.2	Beurteilung	4
3.2	Beurteilung der Ostseite (Bahnhofareale – Allmendstrasse)	4
3.2.1	Beschrieb	4
3.2.2	Beurteilung	5
3.3	Verbindung Ost-West Langsamverkehr	5
3.4	Anträge und Empfehlungen des Beurteilungsgremiums	5
<b>4</b>	<b>Weiteres Verfahren</b>	<b>6</b>
<b>5</b>	<b>Abschliessende Bemerkungen</b>	<b>6</b>

## 1 Erster Bericht des Beurteilungsgremiums

Am 20. Oktober 2006 vergab der Gemeinderat Horw im Rahmen des Studienauftrags Entwicklungskonzept Horw Zentrum – Bahnhof – Ziegelei – HTA fünf Aufträge an verschiedene Planungsteams. Die Planungsteams lieferten ihre Arbeiten im Februar 2007 ab. Das Beurteilungsgremium tagte am 26./27. Februar 2007; die Ergebnisse der Beurteilung sind im Bericht vom 9. März 2007 festgehalten.

Die Anträge des Beurteilungsgremiums an den Gemeinderat werden im Folgenden wiedergegeben: „Nach eingehender Diskussion und Bewertung der einzelnen Entwürfe“ stellte das Beurteilungsgremium folgendes fest:

- Es liegen fünf **Entwürfe** vor, die sich inhaltlich **stark voneinander unterscheiden**. Diese breite Palette verschiedener Entwicklungsvorstellungen ist erfreulich.
- Das Beurteilungsgremium stellt aber auch fest, dass **keiner** der Vorschläge in der vorliegenden Form **direkt umsetzbar wäre**. Die gestellte Aufgabe erweist sich offenbar als sehr komplex und schwierig.
- Die **Mängel** liegen einerseits bei den teilweise bescheidenen **städtebaulichen Ideen** und andererseits an **konzeptionellen Ansätzen**, die an **unrealistischen Nutzungs- oder Umsetzungsvorstellungen** scheitern müssen.
- Auch **weichen** Entwürfe teilweise zu stark **von den Programmvorgaben ab**, die für diesen Ort eine angemessene Baudichte verlangen, so dass - trotz interessanter Vorschläge - eine Weiterverfolgung der Entwürfe nicht in Frage kommen kann.

Generell werden die **einzelnen Entwürfe** wie folgt beurteilt:

- Im **Bearbeitungsgebiet West** (Ziegelei, HTA) vermag aufgrund der Projektbeschreibungen keiner der fünf Entwürfe zu überzeugen. Die Baudichten sind entweder zu tief (SUKI, Südbahnhof) oder die Konzepte sind zu stark auf Arbeitsplatznutzungen ausgerichtet (Campus Horw). Bei allen Projekten sind Mängel in der Gesamtsituation resp. bei der Freiraumgestaltung festzustellen, die entweder wenig überzeugend resp. **wenig aussagekräftig** sind, oder die an diesem zentralen Ort unter Berücksichtigung der **geforderten Baudichte** unter Umständen problematisch sind.
- Im **Bearbeitungsgebiet Ost** (Allmendstrasse, Bahnhofareale) fehlen grossteils **überzeugende Konzepte** (städtebaulich spannungslose Vorschläge resp. wenig Ideen bezüglich Nutzungsflexibilität).

Mit Ausnahme des Konzeptes Südbahnhof überzeugen die vorgeschlagene Platzgestaltung beim Bahnhof wenig.

Das **Beurteilungsgremium fasst** folgende **Beschlüsse** und stellt dem Gemeinderat folgende Anträge:

- Der Entwurf **Südbahnhof** ist **weiterzubearbeiten**.
- Er **überzeugt** im **Bereich des Bahnhofs** (angemessen hohe Dichte, gute Etappierbarkeit, hohe Nutzungsflexibilität). Die Verbindung zwischen Zentrum Horw und Bahnhof ist interessant und soll konkretisiert werden. Der Entwurf **weist** das **höchste Entwicklungspotenzial** auf.
- An der **Allmendstrasse** kann der Entwurf Südbahnhof städtebaulich noch **ausgebaut werden**; vor allem sind auch **höhere Bauten zu prüfen**.
- Der Vorschlag Südbahnhof weist im Gebiet West (Ziegeleiareal) zu tiefe Baudichten auf. Bei der Weiterbearbeitung sind folgende Auflagen zu beachten: Es ist eine Baudichte mit **einem Ausnützungs-Richtwert von 1.2** zu erreichen. Das Konzept ist so weiterzubearbeiten, dass **flexible Überbaumuster** entstehen, die auch Dienstleistungen zulassen, insbesondere im Zusammenhang mit dem erforderlichen **Lärmschutz entlang der Ringstrasse**.
- Dem Gemeinderat wird beantragt, die Verfasser des Entwurfs Südbahnhof mit der Weiterarbeitung ihres Konzeptes im Sinne der obigen Ziele, Feststellungen und Auflagen zu beauftragen.

Bei der Weiterbearbeitung des Konzeptes wird **folgendes Vorgehen empfohlen**:

- Das **Beurteilungsgremium erläutert** dem Verfassersteam die **Konzept-Anforderungen** zu Beginn der Weiterbearbeitung.
- Das Verfassersteam legt dem Beurteilungsgremium die weiterbearbeiteten Entwürfe zu einer **Zwischenbeurteilung** vor.
- Das Beurteilungsgremium behandelt das weiterbearbeitete Konzept an einer Schlussbeurteilung und stellt dem Gemeinderat abschliessend Antrag.

Mit diesem Vorgehen wird gewährleistet, dass ein städtebauliches Konzept entwickelt wird, das die Zustimmung der im Beurteilungsgremium vertretenen Mitglieder aus Behörde, der Grundeigentümerschaft und den Fachexperten findet.

## 2 Weiterbearbeitung des Konzepts „Südbahnhof“

Der **Gemeinderat** folgte den Empfehlungen des Beurteilungsgremiums **und beauftragte das Verfassersteam „Südbahnhof“** mit der **Weiterbearbeitung** des Lösungsvorschlags.

## 3 Beurteilung des Konzepts „Südbahnhof“

Nach einer Zwischenbesprechung im August 2007 versammelte sich das Beurteilungsgremium am 26. September 2007 zur Schlussberatung. Das überarbeitete Konzept wird von den verfassenden Fachleuten im Plenum vorgestellt und erläutert.

### 3.1 Beurteilung der Westseite (Ziegelei – HTA)

Das städtebauliche Gesamtkonzept wird grundsätzlich **positiv** beurteilt. Mit der Weiterbearbeitung wurden die Ziele und Auflagen aus dem ersten Bericht weitgehend erfüllt. Die Anforderungen der AGZ nach einer **Dichte von 1.20** im Gebiet West sind erfüllt.

Die Verlegung des Steinibachs wirkt sich positiv aus.

#### 3.1.1 Beschrieb

Die **geforderte** höhere **Dichte** hat Konsequenzen auf die städtebauliche Struktur.

Drei unterschiedliche **Quartiere** bieten auf der Westseite mehr Nutzungsflexibilität und ein **differenziertes Wohnen** mit **höherer Dichte**. Die Erschliessung erfolgt von der Ringstrasse her über einen Einmünder.

Im *Quartier Nord* wird die durch die Bachverlegung gewonnene Fläche (ca. 5'000 m<sup>2</sup>) für die Erschliessung der Bauten genutzt, die an dieser Stelle insbesondere Dienstleistungen, Büro und Gewerbe umfassen. Zwei **markante Bauten** – ein 10geschossiges Gebäude am Steinibachkreisel sowie ein 6geschossiges längliches Gebäude Richtung Bahnhof bilden einen interessanten **Abschluss gegen die Ringstrasse** mit optimaler Erschliessung.

Im *Quartier Mitte* steht Wohnen im Stadtpark im Vordergrund. Achtgeschossige **Punkthäuser** prägen das **dichtere, urbane Wohnen**, umgeben von abwechslungsreich gestalteten Freiräumen. Unterschiedliche Grössen der Gebäude bieten **flexible Wohnnutzungen**. Grosszügig präsentiert sich das Gebäude Richtung Bahnlinie, das für Wohnungen und Dienstleistungen nutzbar ist.

Im *Quartier Süd* Richtung HTA-Gelände wird die bestehende **Siedlung mit 4geschossigen Wohnbauten mit Attikageschoss abgeschlossen**.

In einem separaten Bericht werden Vor- und Nachteile einer Bachverlegung aufgezeigt; es werden die Kosten der Verlegung dem entsprechenden Landgewinn gegenüber gestellt. Die positiven **Konsequenzen der Bachverlegung überzeugen**.

Strassenseitig werden die **Dienstleistungsbauten entlang der Ringstrasse** besser **erschliessbar**; das **nutzbare Land wird vergrössert**. Südlich der Dienstleistungsbauten trägt der neue Bachlauf zur Steigerung der **Attraktivität der Freiflächen** bei.

Die Umgebungsgestaltung betont die differenzierte Quartierstruktur. Im Norden prägen **Baumreihen entlang der Ringstrasse** das Dienstleistungszentrum. Die Umgebung gewinnt durch die Bachverlegung an Attraktivität. In der Mitte unterstützt eine **urbane Freiraumgestaltung** das dichtere Quartier. Gegen Süden erhöht sich der Anteil an Grünflächen.

### **Kantonale Nutzungsstudie HTA**

In einer vom Kanton separat in Auftrag gegebenen Nutzungsstudie zeigen Lengacher + Emmenegger eine interessante Idee, wie die Erweiterung der HTA gestaltet werden kann. Zentrales Element ist die Erschliessung Langsamverkehr Richtung Bahnhof mit einer attraktiven Promenade.

#### **3.1.2 Beurteilung**

Das Konzept ist strenger geworden und die neue Spielanordnung mit **mehr Dichte** führt zu einer **präziseren Ausprägung**. Insbesondere die unterschiedliche Ausprägung der Quartiere Mitte und Süd wird intensiv diskutiert. Die (zu) starke Differenzierung der beiden Quartiere wird kritisiert. Die sehr unterschiedliche Ausprägung der Freiräume unterstreicht diese Differenzierung noch. Ein Gesamtkonzept wird zugunsten der Teilkonzepte geopfert, was bedauert wird.

Ein **Freiraumkonzept**, das alle Quartierbereiche zusammenfasst und gleichzeitig auch die Verbindung Richtung HTA schafft, wird **befürwortet**.

Von verschiedener Seite wird explizit betont, dass das überarbeitete Konzept grundsätzlich eine **positive Entwicklung ermöglicht**. Insbesondere werden die Chancen am Markt mit einer **differenzierten Nutzungsvielfalt** und **Flexibilität** erhöht. Es wird festgestellt, dass die Mischnutzung sich nicht innerhalb eines Gebäudes abspielen muss, sondern dass verschiedene Nutzungen nebeneinander je nach Investitionsvorhaben sinnvoller seien.

### **3.2 Beurteilung der Ostseite (Bahnhofareale – Allmendstrasse)**

#### **3.2.1 Beschrieb**

Die städtebauliche Qualität der Ostseite mit dem klaren Zentrumsabschluss und einer grosszügigen Bahnhofplatzgestaltung bleibt mit der dichten Blockrandbebauung unverändert. Die gewünschte Dichte an der Allmendstrasse wird mit höheren Gebäuden erreicht. Zwei „Türme“ mit 10 Geschossen überragen die anderen Bauten von 5 und 6 Geschossen und nehmen die Höhe des markanten Punkthauses am Steinibachkreisel auf.

### 3.2.2 Beurteilung

Bemängelt wird vor allem, dass die vorgeschlagenen Strukturen zwar grosszügig konzipiert, aber zu **wenig auf die Eigentums- resp. Parzellengrenzen ausgerichtet** sind. Die Realisierungsvorstellungen der Eigentümer sind zeitlich sehr unterschiedlich, so dass eine etappenweise Realisierung zu erwarten ist und sichergestellt werden muss. In der Weiterbearbeitung ist dieser Tatsache Rechnung zu tragen.

Im Weiteren werden die Nutzungen beraten. Die Frage stellt sich, ob eine intensive Arbeitsplatznutzung (vergleichbar D4 Root) hier möglich wäre, was aufgrund der zentralen Lage durchaus vertretbar ist. Eine Dienstleistungsnutzung könnte eine erheblich grössere Dichte aufweisen als eine mehrheitlich zu Wohnzwecken genutzte Struktur.

Die Grundeigentümer wünschen darum, dass im Rahmen der kommenden Bearbeitung der Planungsinstrumente beide **Szenarien** möglich sein sollen:

- eine Baustruktur mit vorwiegender **Wohnnutzung** und einer entsprechenden Baudichte (AZ um 1.5)
- und eine Baustruktur mit vorwiegender **Dienstleistungsnutzung** und einer entsprechend höheren Baudichte.

### 3.3 Verbindung Ost-West Langsamverkehr

Als Schwachpunkt wird die Verbindung **Langsamverkehr Ost-West** erwähnt. Gewünscht wird ein „Schub der Gemeinde“ für eine **grosszügige und attraktive Verbindung**; gute Verbindungen seien enorm wichtig für die Entwicklung und Anbindung der Westseite.

### 3.4 Anträge und Empfehlungen des Beurteilungsgremiums

Aufgrund der Diskussionen fasst das Beurteilungsgremium einstimmig folgende **Anträge** und **Empfehlungen zu Handen** des **Gemeinderates**:

1. Die **Differenzierung der Baudichten** wird als gut befunden. Allerdings ist das Quartier Süd im Westen zu überprüfen; die Quartiere Mitte und Süd sind konzeptionell aufeinander abzustimmen. Das Freiraumkonzept soll das Verbindende der Quartiere besser betonen.
2. Die **Verlegung des Steinibachs** wirkt sich positiv aus und ist **weiterzuverfolgen**.
3. Bei der weiteren Planung sind **Nutzungsflexibilität und Baudichten** bei den Bauten an der Allmendstrasse für **verschiedene Nutzungsmodelle zu differenzieren** und in der Richt- und Nutzungsplanung zu sichern. Für Wohnnutzungen sind grundsätzlich niedrigere Baudichten vorzusehen als für Bürobau-

ten (Dienstleistungen, Büro, Gewerbe). **Bauvolumen** und **Baubereiche** sind besser **auf die Eigentumsverhältnisse anzupassen**.

4. Die Verbindung **HTA-Bahnhof** ist als **grosszügige Verbindung für den Langsamverkehr** auszugestalten.
5. Die **Nutzungsvorschriften** für die Bauten sind, unter Vorbehalt der Baudichte und des Lärmschutzes, **möglichst offen zu halten**.
6. Die Erstellung einer **attraktiven Querverbindung Ost-West für den Langsamverkehr** ist von der Gemeinde vordringlich zu behandeln.

## 4 Weiteres Verfahren

Der **Studienauftrag** ist mit diesem Bericht **abgeschlossen**.

Das Beurteilungsgremium beantragt dem Gemeinderat, die **weiterführende Richtplanung** im Gebiete Horw Zentrum – Bahnhof – Ziegelei – HTA **auf der Basis des weiterbearbeiteten Projektes „Südbahnhof“** bearbeiten zu lassen.

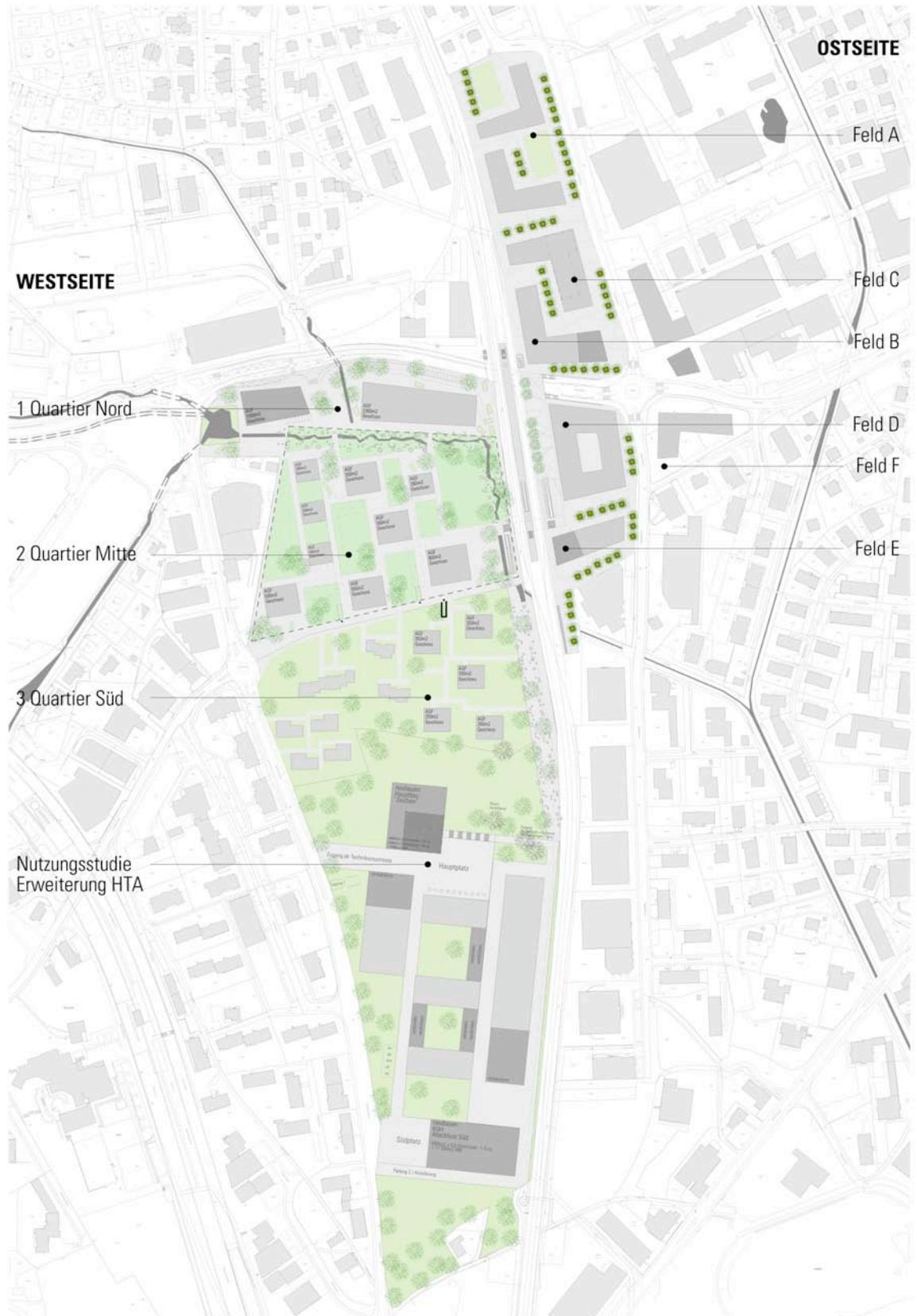
Die **Richtplanung** ist **mit** der gleichzeitig laufenden **Ortsplanung zu koordinieren**.

Die Grundeigentümer an der **Allmendstrasse prüfen** für ihren Teilbereich im Rahmen einer **Umsetzungsstudie** (direkter Auftrag an Planungsteam Lengacher + Emmenegger) einige **kritische Punkte**. Es ist möglich, dass diese Studie Erkenntnisse bringt, die in den Richtplan einfliessen können.

Die **Qualität** der städtebaulichen und architektonischen Lösungen wird auf der **Basis des Richtplans, der Ortsplanung** und in den **Gestaltungsplänen gesichert**.

## 5 Abschliessende Bemerkungen

Aufgrund der **intensiven Verhandlungen und Beratungen** zwischen den Vertreterinnen und Vertreter der Grundeigentümer, der Behörde, den Fachpersonen und dem bearbeitenden Planungsteam ist **ein Gesamtkonzept erarbeitet** worden, das die **Unterstützung aller Beteiligten gefunden** hat. Diese Verhandlungsbereitschaft, die schliesslich zu einem **tragfähigen Konsens** geführt hat, wird in besonderem Masse gewürdigt.



Landschaftsarchitektur  
Westseite



