



Kanton Aargau
Gemeinde Rothrist

Entwicklungsrichtplan Bahnhof

Erläuterungsbericht



Bearbeitung

PLANAR AG für Raumentwicklung

Rigistrasse 9, 8006 Zürich

Tel 044 421 38 38

www.planar.ch, info@planar.ch

Oliver Tschudin, dipl. Arch. FH, NDS FH/HSB, Raumplaner

Livio Wegmann, BSc FHO Raumplanung

Inhalt

1	Ausgangslage	3
1.1	Organisation und Beteiligte	3
1.2	Betrachtungs- und Bearbeitungsperimeter	4
1.3	Planerische Absicht der Gemeinde	5
1.4	Baurechtliche Situation	6
1.4.1	Bauzonenplan	6
1.4.2	Bau- und Nutzungsordnung BNO	7
1.5	Arealspezifische Grundlagen	7
1.5.1	Grundwasser	7
1.5.2	Naturgefahren - Hochwasser	7
1.5.3	Altlasten	8
1.6	Kommunale Grundlagen	8
1.6.1	Kommunaler Gesamtplan Verkehr KGV	8
1.7	Studien Bushaltestelle	13
1.7.1	Anforderungen an Bushaltestelle	13
1.7.2	Standortevaluation	13
2	Ortsbauliche Analysen	19
2.1	Lage innerhalb der Gemeinde	19
2.2	Historische Entwicklung	20
2.3	Nutzungen	21
2.4	Ortsbild	22
2.5	Freiräume	23
3	Planungsziele	24
4	Bebauung - Variantenstudien	26
4.1	Variante 1: Einzelbauten	27
4.2	Variante 2: Lange Häuser	28
4.3	Variante 3: Hohe Häuser 1	29
4.4	Variante 4: Hohe Häuser 2	30
4.5	Variante 5: Platz West 1	31
4.6	Variante 6: Platz West 2	32
4.7	Variante 7: Platz West 3	33
4.8	Variante 8: Hochhaus	34
4.9	Evaluation der Bestvariante	35
5	Bebauungskonzept	35
5.1	Kennwerte Bebauungskonzept	36
5.2	Etapпierung Bebauungskonzept	36
5.3	Visualisierungen Bebauungskonzept	39
5.4	Schattendiagramm Höhere Baute	40
6	Argumentation und Definition für Höhere Bauten	40
6.1	Definition Hochhäuser und Höhere Bauten	40
6.2	Herleitung der Regelung für Höhere Bauten	41
6.3	Städtebauliche Kriterien für Höhere Bauten	42

7	Entwicklungsziele	43
7.1	Teilziele Nutzung	43
7.2	Teilziele Gestaltung / Ortsbau	44
7.3	Teilziele Freiraum	45
7.4	Teilziele Verkehr	46
8	Entwicklungsrichtplan	47
8.1	Teilbereiche	47
8.1.1	Teilbereich I: Strassendreieck	48
8.1.2	Teilbereich II: Bahnhofstrasse Ost	50
8.1.3	Teilbereich III: Parzelle Kat.-Nr. 2813	52
8.1.4	Teilbereich IV: Bahnhof / Bahnhofplatz / Bahnhofstrasse	54
9	Weiteres Vorgehen	56

1 Ausgangslage

1.1 Organisation und Beteiligte

Der Entwicklungsrichtplan Bahnhof (ERP Bahnhof) wird von PLANAR AG für Raumentwicklung, Zürich, im Auftrag der Gemeinde Rothrist in Zusammenarbeit mit Vertretern von Kanton, Gemeinde und Christen Architekten + Planer erarbeitet.

- Planungsbehörde:
Gemeinde Rothrist, Bernstrasse 108, 4852 Rothrist,
vertreten durch: W. Gloor, Leiter Planung und Bau
- Auftraggeber:
Gemeinderat Rothrist, Bernstrasse 108, 4852 Rothrist
vertreten durch: H. Kellerhals, Vizeammann
- Verfasser Entwicklungsrichtplan:
PLANAR AG für Raumentwicklung, Rigistrasse 9, 8006 Zürich
vertreten durch: O. Tschudin, L. Wegmann

in Zusammenarbeit mit
Christen Architekten + Planer, Bahnhofstrasse 3, 4852 Rothrist
vertreten durch: W. Christen
- Begleitkommission Gemeinde Rothrist (Baukommission):
Heinz Kellerhals, Präsident
Werner Christen
Walter Gloor
Daniel Klaus
Roger Wymann
- Mitglieder der erweiterten Begleitkommission (Grundeigentümer)
Daniel Lehmann, Rothrist
Renato Domedi, Reinach
Max Schärer, Riken
Agroferm, Rothrist
Heinrich Flückiger, Rothrist
Barbara Berger, Immobilien SBB, Olten
- Fachexperten:
Martin Albers, dipl. Architekt ETH SWB BDA, Stadtplaner
Amman Albers StadtWerke, Elisabethenstrasse 14a, 8004 Zürich

Manuel Peer, dipl. ing. Landschaftsarchitekt FH
Sektionsleiter Siedlungs- und Freiraumentwicklung Kanton Aargau,
Entfelderstrasse 22, 5001 Aarau

1.2 Betrachtungs- und Bearbeitungsperimeter

Der Bearbeitungsperimeter für den Entwicklungsrichtplan und die Bebauungsstudie umfasst 22 Parzellen mit einer Fläche von gut 2 ha. Die Grundstücke befinden sich zum Grossteil im Eigentum Privater. Das bestehende Bahnhofsgebäude sowie der dahinter liegende Güterschuppen sind Bestandteile des Areals. Der Bearbeitungsperimeter entspricht dem gestaltungsplanpflichtigen Gebiet gemäss rechtskräftigem Bauzonenplan (siehe Kap. 1.4).

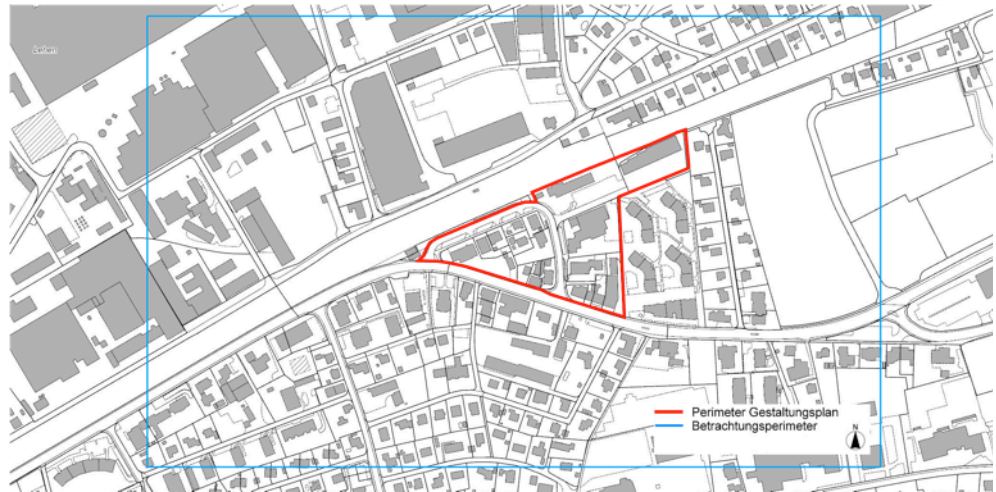


Abb. 1: Übersicht der Bearbeitungs- und Betrachtungsperimeter (Quelle: aGIS, PLANAR 2015)

Parzellen Bearbeitungsperimeter

Parzellen Bearbeitungsperimeter

Kat.-Nr.	Fläche m ²	Bemerkung
1104	ca. 3'350	Wohn- und Gewerbezone WG 4, Bahnhofparzelle, Teilfläche
1245	1'624	Wohn- und Gewerbezone WG 4
1246	478	Wohn- und Gewerbezone WG 4
1248	ca. 3'000	Wohn- und Gewerbezone WG 4, Strassenparzelle, Teilfläche
1249	1'013	Wohn- und Gewerbezone WG 4
1250	2'686	Wohn- und Gewerbezone WG 4
1320	313	Wohn- und Gewerbezone WG 4
1372	859	Wohn- und Gewerbezone WG 4
1373	466	Wohn- und Gewerbezone WG 4
1374	401	Wohn- und Gewerbezone WG 4
1772	368	Wohn- und Gewerbezone WG 4
1742	269	Wohn- und Gewerbezone WG 4
1883	176	Wohn- und Gewerbezone WG 4
1896	402	Wohn- und Gewerbezone WG 4
1897	1'059	Wohn- und Gewerbezone WG 4
1935	508	Wohn- und Gewerbezone WG 4
1955	165	Wohn- und Gewerbezone WG 4
1956	340	Wohn- und Gewerbezone WG 4
1957	97	Wohn- und Gewerbezone WG 4, Strassenparzelle
2086	127	Wohn- und Gewerbezone WG 4
2752	43	Wohn- und Gewerbezone WG 4, 2 Parkfelder
2813	2'542	Wohn- und Gewerbezone WG 4, Güterschuppen Bahnhof

Im Rahmen der Bebauungsstudie wird der Fokus um den Bearbeitungsperimeter geöffnet. Entsprechend werden die umliegenden Quartiere sowie das nähere Umfeld in die ortsbaulichen Analysen miteinbezogen (Betrachtungsperimeter).

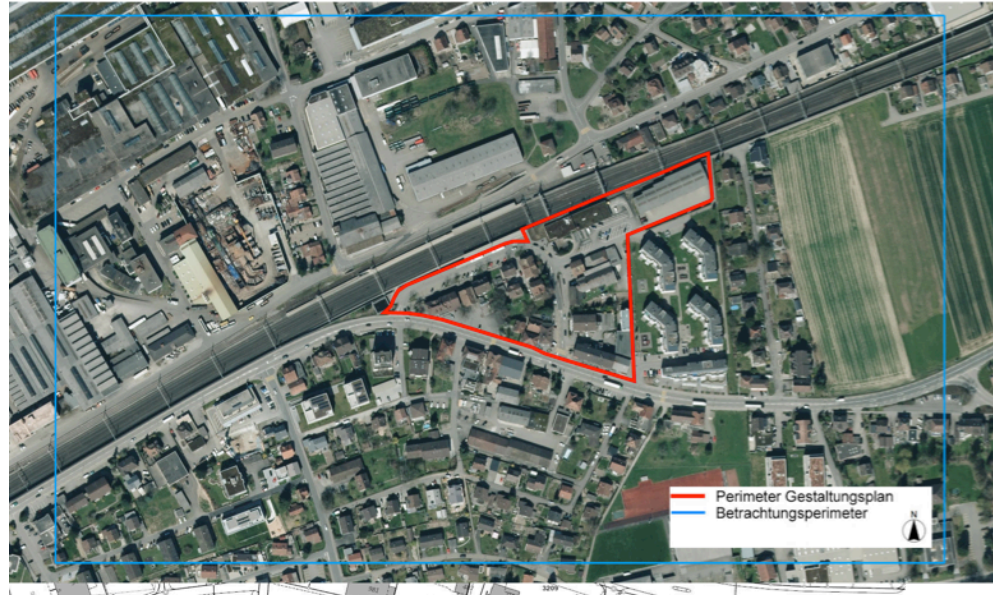


Abb. 2: Ortofoto der Bearbeitungs- und Betrachtungsperimeter (Quelle: aGIS, PLANAR 2015)

1.3 Planerische Absicht der Gemeinde

Zentrumsüberbauung mit ausgewogenem Mix von Wohnen und Gewerbe

Die Gemeinde Rothrist beabsichtigt im Umfeld des Bahnhofs eine städtebaulich gut eingepasste Bebauung zu realisieren. Im Vordergrund steht eine bessere Ausnützung des zentral gelegenen Areals mit einer ausgewogenen Mischung von Wohnen und Zentrumsnutzungen. Ergänzend sollen die Freiräume und deren Funktion rund um den Bahnhof aufgewertet und optimiert werden. Mit einer Grösse von gut 1.45 ha und seiner zentralen Lage am Bahnhof kann das Gebiet einen wesentlichen Beitrag zur Innenentwicklung von Rothrist leisten. Folgerichtig wurde das gesamte Areal von der Gemeinde im Rahmen der Nutzungsplanung mit einer Gestaltungsplanpflicht belegt. Konkrete Ziele an den Gestaltungsplan wurden auf Stufe der Bau- und Nutzungsplanung keine formuliert.

bestehende Vorarbeiten der Gemeinde

Bereits im Vorfeld der Bebauungsstudie erarbeitete die Gemeinde in Eigenregie erste Vorstellungen und Zielsetzungen zur künftigen Entwicklung des Areals. In diesem Rahmen entstanden auch erste konzeptuelle Ideen zur möglichen Bebauung und der späteren Überführung in einen Gestaltungsplan. Diese Vorarbeiten wurden während des Erarbeitungsprozesses der Bebauungsstudie aufgegriffen und weiter verfeinert.

Bebauungsstudie für idealen Nutzungsmix und -dichte

Im Rahmen einer Bebauungsstudie werden verschiedene Varianten für eine Bebauung nach einem Gesamtkonzept geprüft. Dabei werden der ideale Nutzungsmix und die geeignete Nutzungsdichte eruiert. Die aus der Bebauungsstudie hervorgegangene Bestvariante wird weiterentwickelt und dient als Grundlage für den Entwicklungsrichtplan bzw. in einem nächsten Planungsschritt als solche für einen Gestaltungsplan oder mehrere Teilgestaltungspläne.

Entwicklungsrichtplan Bahnhof

Für die weitere Entwicklung sollen die bisherigen Überlegungen zusammengeführt und vertieft werden. Dazu soll ein Entwicklungsrichtplan erstellt werden. Die Bezeichnungen der Instrumente können variieren: Entwicklungsrichtplan, Entwick-

lungsrichtplan, Strukturplan usw. Inhaltlich geht es grundsätzlich immer um die gleiche Zielsetzung. Die Planung soll als Entscheidungsgrundlage für die Exekutive und gleichzeitig auch Kommunikationsinstrument sein.

Mit einem behördenverbindlichen Entwicklungsrichtplan (er hat keinen grundeigentümerverbindlichen Charakter) legt der Gemeinderat fest, in welche Richtung sich das Gebiet entwickeln soll und mit welchen Massnahmen und Detailplanungen (Folgeplanungen, Projekte) die Ziele erreicht werden können. Der Entwicklungsrichtplan bildet das zentrale Koordinationsinstrument für verschiedene Planungen und Vorhaben. Im Vordergrund stehen vielmehr konzeptionelle Überlegungen, Machbarkeitsüberprüfungen und grundsätzliche Entscheidungen als eine vertiefte Detailplanung.

1.4 Baurechtliche Situation

1.4.1 Bauzonenplan

Wohn- und Gewerbezone WG4
mit GP-Pflicht

Der Bauzonenplan wurde 2003 durch den Grossen Rat genehmigt. Die beiden seither erfolgten Teiländerungen wurden 2009 bzw. 2011 genehmigt. Der Gestaltungsplanperimeter Bahnhof umfasst ein Gebiet von gut 1.45 ha. Sämtliche Flächen liegen in der Wohn- und Gewerbezone WG4.

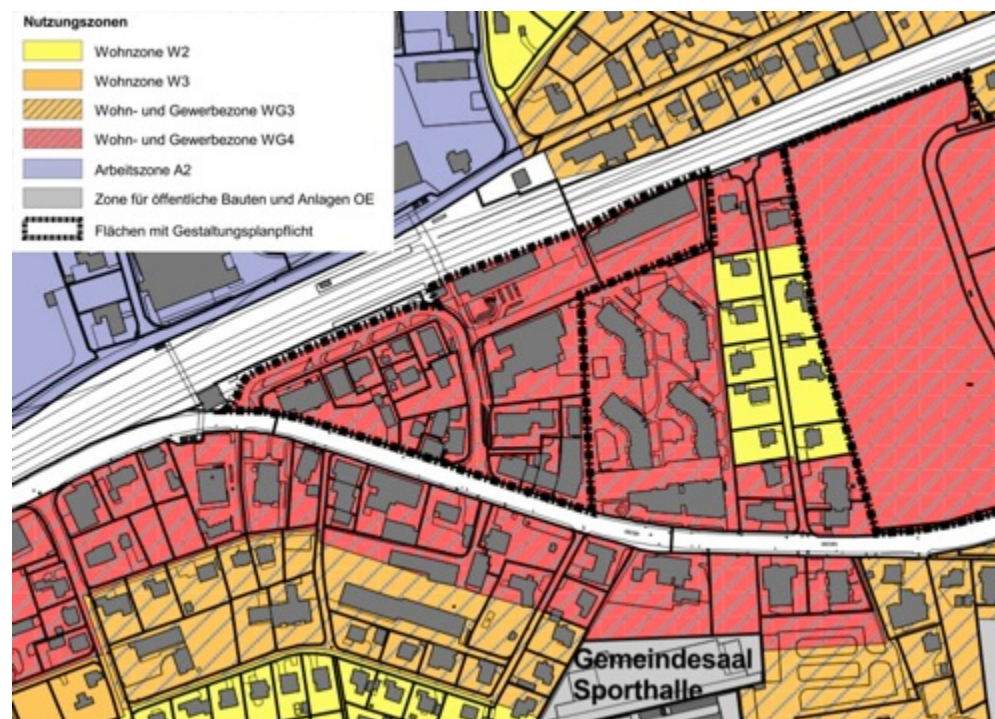


Abb. 3: Ausschnitt
Bauzonenplan Rothrist mit
GP-Perimeter Bahnhof
(Quelle: Bauzonenplan,
genehmigt 23.09.2003)

Im Norden stösst der Perimeter an das nicht einer Zone zugewiesene Gleisfeld der SBB. Auf der anderen Seite des Bahntrasses liegt ein weiträumiges, der Arbeitszone A2 zugewiesenes Industriegebiet. Die südlich der Bernstrasse und östlich an den Perimeter angrenzenden Quartiere sind in ca. zwei Bautiefen der Zone WG4 zugewiesen. Im Osten befindet sich weiter ein kleines der Wohnzone W2 zugewiesenes EFH-Quartier und noch weiter östlich ein grosses, unüberbautes Areal der WG4 mit Gestaltungsplanpflicht.

1.4.2 Bau- und Nutzungsordnung BNO

Die Bau- und Nutzungsordnung wurde 2003 zeitgleich mit dem Bauzonenplan durch den grossen Rat genehmigt. Teiländerungen fanden 2009 und 2011 statt.

Für die Bauzonen im und um das Areal gelten die folgenden Zonenvorschriften:

Bauzonen	Ausnützungsziffer	Max. Gebäudehöhe	Max. Firsthöhe	Kleiner Grenzabstand	Grosser Grenzabstand	Mehrlängenzuschlag ab	Empfindlichkeitsstufe	Zonenvorschriften
Wohnzone W 2	0.40	7.00 m/ 7.50 m*	11.00 m/ 11.50 m*	4.00 m	7.00 m	18.00 m	II(III)	§ 7
Wohn- und Gewerbezone WG 3	0.70	10.00 m	14.00 m	5.00 m	9.00 m	25.00 m	III	§ 8
Wohn- und Gewerbezone WG 4	0.90	12.50 m	16.50 m	6.00 m	10.00 m	25.00 m	III	§ 8
Arbeitszone A2	---	**	**	4.00 m ****	---	---	**	§ 11
Zone für öffentliche Bauten und Anlagen OE	---	***	***	***	***	---	II/III	§ 12

Abb. 4: Auszug Bau- und Nutzungsordnung, gelb: Bauzone im Perimeter (Quelle: Bau- und Nutzungsordnung, 23.09.2003)

** gemäss Eintrag im Bauzonenplan resp. Firsthöhe von 11.50 m gilt für Bauten an Hanglagen, bei welchen die durchschnittliche Neigung des gewachsenen Terrains mehr als 10% beträgt.

*** Über diese Masse entscheidet der Gemeinderat unter Berücksichtigung der betrieblichen Erfordernisse sowie der beteiligten öffentlichen und privaten Interessen.

**** Abstände gegenüber angrenzenden Wohn und Wohn-/Gewerbezone gemäss § 10 Abs. 8 bzw. § 11 Abs. 6

Für die Wohn- und Gewerbezone WG4 (§ 8 Bau- und Nutzungsordnung) gilt:

Nutzung: Wohnen, mässig störende Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen

Bauweise: Eingeschossige Gewerbebauten bis zu einer Gebäudehöhe von 4.00 m können mit einem allseitigen Grenzabstand von 4.00 m errichtet werden.

Erschliessung: Verkehrsanlagen sowie Abstellflächen für Fahrzeuge und Material sind auf das erforderliche Minimum zu beschränken.

1.5 Arealspezifische Grundlagen

1.5.1 Grundwasser

Das massgebende Terrain im Entwicklungsrichtplanperimeter liegt zwischen 408 m.ü.M im Süden und 407 m.ü.M im Norden. Der bekannte Grundwasserstand reicht bis ca. 394 m.ü.M¹. Das Gebiet ist keiner Grundwasserschutzzone zugeordnet.

1.5.2 Naturgefahren - Hochwasser

Die Gefahrenkarte Hochwasser des Kantons Aargau gibt keine Hinweise auf Gefährdung durch Hochwasser innerhalb des Perimeters und der umliegenden Gebiete.

¹ Quelle: Grundwasserkarte, agis 18.06.2015

1.5.3 Altlasten

Auf dem Areal sind gemäss Kataster der belasteten Standorte des Kantons Aargau Altlasten auf der Parzelle Kat.-Nr. 1883 zu erwarten (Betriebsstandort)².

Belastete Standorte KBS
 Ablagerungsstandort
 Betriebsstandort
 Unfallstandort

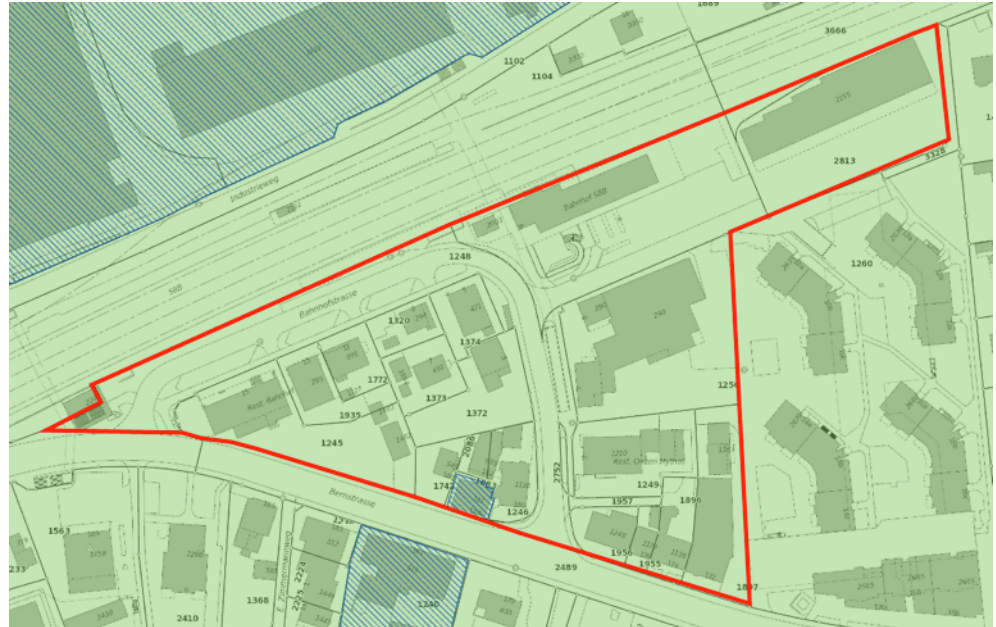


Abb. 5: Ausschnitt Kataster der belasteten Standorte (Quelle: agis 2016)

1.6 Kommunale Grundlagen

1.6.1 Kommunalen Gesamtplan Verkehr KGV

Der Kommunale Gesamtplan Verkehr wurde durch den Gemeinderat Rothrist am 02.02.2015 beschlossen. Er enthält den aktuellen Zustand der Verkehrsinfrastrukturen (Motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr, Fuss- und Veloverkehr, ruhender Verkehr) und zeigt geplante Massnahmen, welche einen Einfluss auf die Mobilität der Gemeinde haben. Er bezweckt die Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehr. Im Massnahmenplan werden die nötigen Schritte zur Behebung von Problemsituationen und hin zu einer nachhaltigeren Mobilität aufgezeigt. Der Massnahmenplan des KGV hat behördenverbindlichen Charakter und ergänzt so die Instrumente der Nutzungsplanung.

Tangierende Handlungsanweisungen, Ziele und Massnahmen des KGV

Diverse Ziele, Handlungsanweisungen und Massnahmen betreffen auch den Perimeter oder das direkte Umfeld. Diese gilt es in der Projektentwicklung zu berücksichtigen.

Siedlungsentwicklung:

- Verdichtung in den gut erschlossenen Zentrumsgebieten und entlang der Kantonsstrassen
- Wachstum soll möglichst durch öffentlichen und Langsamverkehr sowie kombinierte Mobilität abgedeckt werden

² Quelle: Kataster der belasteten Standorte, agis 18.06.2015

Motorisierter Individualverkehr:

- Sicherstellung der Kapazität auf den Hauptstrassen
- Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Bernstrasse vorgesehen
- Abstimmung des Parkplatzangebots auf die Bedürfnisse der Benutzer und der Kapazitäten des Strassennetzes
- versuchsweise Einführung eines Mobility-Standorts

Langsamverkehr:

- Sicherstellen der Verkehrssicherheit auf den Kantons- und Gemeindestrassen
- Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Bernstrasse vorgesehen
- Vereinfachung von Querungen im Bereich der Bernstrasse
- häufig begangene Verbindungen attraktiver gestalten und möglichst direkte Verbindungen schaffen

Öffentlicher Verkehr:

- bessere Anbindung Rothrists nach Zofingen und in die Region (Bahn)
- Schnellzughalt von Gemeinde gewünscht
- Erhöhung der Anzahl P + R Parkfelder am Bahnhof und einheitliche Bewirtschaftung aller Parkfelder im Bahnhofumfeld

Motorisierter Individualverkehr

Der Bearbeitungsperimeter liegt an der Bernstrasse (K235, Hauptverkehrsstrasse) und ist direkt an das übergeordnete Verkehrsnetz angeschlossen. Die Bahnhofstrasse, welche die übrigen Liegenschaften im Perimeter erschliesst, ist als Sammelstrasse klassifiziert. Am Bahnhof befindet sich ein öffentlicher Parkplatz mit Park + Ride-Angebot.



Abb. 6: Ausschnitt KGV
Teilplan Motorisierter
Individualverkehr
(Quelle: Ballmer + Partner
AG, 21.11.2014)

Die Verkehrsbelastung auf der Bernstrasse im Bereich Bahnhof betrug bei der letzten Erhebung 2010 rund 15'500 Fahrten (durchschnittlicher täglicher Verkehr).

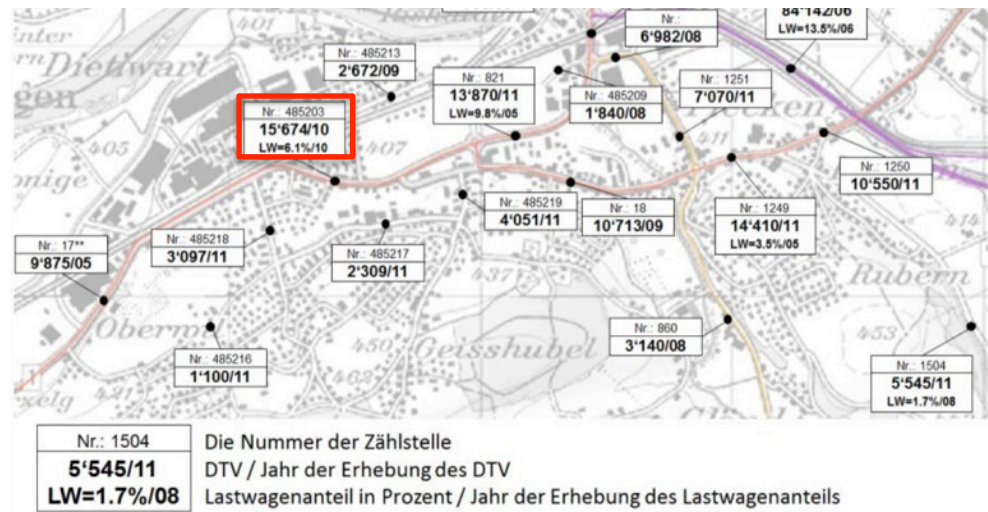


Abb. 7: Übersicht
Verkehrsbelastung gemäss
KGV (Quelle: Quelle:
Ballmer + Partner AG)

Öffentlicher Verkehr + Kombinierte Mobilität

Der Perimeter liegt im Bereich der öV-Güteklasse B. Dies entspricht einer guten Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr, was auf die Lage direkt am Bahnhof zurückzuführen ist. Die SBB bedient den Bahnhof mit Regionalzügen auf den Strecken zwischen Langenthal und Turgi/Baden (1x pro Stunde plus 1x in Spitzenstunden) und Baden-Olten-Langenthal (1x pro Stunde plus 1x in Spitzenstunden). Eine direkte Bahnverbindung Rothrist-Zofingen besteht nicht. Am Bahnhof werden Parkplätze und Abstellplätze für Fahrräder für das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr angeboten (Park + Ride bzw. Bike + Ride)



Abb. 8: Ausschnitt KGV
Teilplan Velo
(Quelle: Ballmer + Partner
AG, 21.11.2014)

Im Perimeter befindet sich weiter die Bushaltestelle "Bahnhof", welche von den zwei Buslinien 3 (Zofingen-Oftringen-Rothrist-Glashütten, 1/4-Stunden-Takt) und 6 (Zofingen-Vordemwald-Rothrist, 1-Stunden-Takt) bedient wird.



Abb. 9: Netzplan Region Zofingen (Quelle: Zofingen Regio)

Veloverkehr

Entlang der Bernstrasse führt die kantonale Radroute 510 sowie die Radroute 34 von Schweiz Mobil. Im Bereich angrenzend an den Perimeter ist die Strasse beidseitig mit einem Velostreifen versehen. Die Bahnhofstrasse ist als kommunale Radroute bezeichnet. Am Bahnhof besteht ein entsprechendes Bike + Ride-Angebot (Veloabstellplätze).

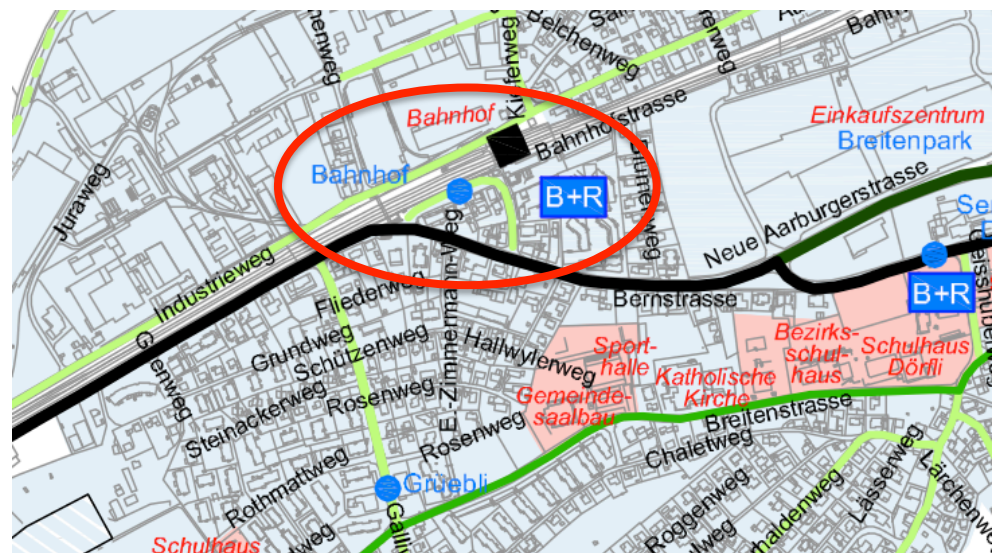
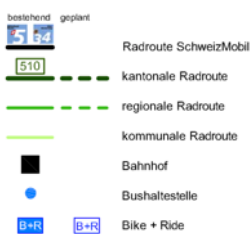


Abb. 10: Ausschnitt KGV Teilplan Veloverkehr (Quelle: Ballmer + Partner AG, 21.11.2014)

Fussverkehr

Die Bernstrasse ist als übergeordnete kommunale Fusswegroute bezeichnet. Durch den Perimeter führt entlang der westlichen Bahnhofstrasse ein Schweizer Wanderweg, welcher beim Bahnhof die Bahnlinie quert. Die südliche Bahnhofstrasse ist als untergeordnete kommunale Fusswegroute bezeichnet, die östliche als kommunale Fusswegverbindung abseits von Strassen.



Abb. 11: Ausschnitt KGV
Teilplan Fussverkehr
(Quelle: Ballmer + Partner
AG, 21.11.2014)

Lärmemissionen

Die 2009 erhobenen und für das Jahr 2014 hochgerechneten Daten des Strassenlärnkatasters³ zeigen, dass entlang der Kantonsstrassen mit erhöhten Lärmemissionen zu rechnen ist. Diese bewegen sich entlang der Bernstrasse entsprechend der Zone WG4 mit ES III in dem zu erwartenden Bereich.

Beurteilung Grenzwerte

- Immissionsgrenzwert eingehalten
- Immissionsgrenzwert ueberschritten
- Alarmwert ueberschritten

Grobkataster

- kritisch Grenzwerte ES II
- kritisch Grenzwerte ES III

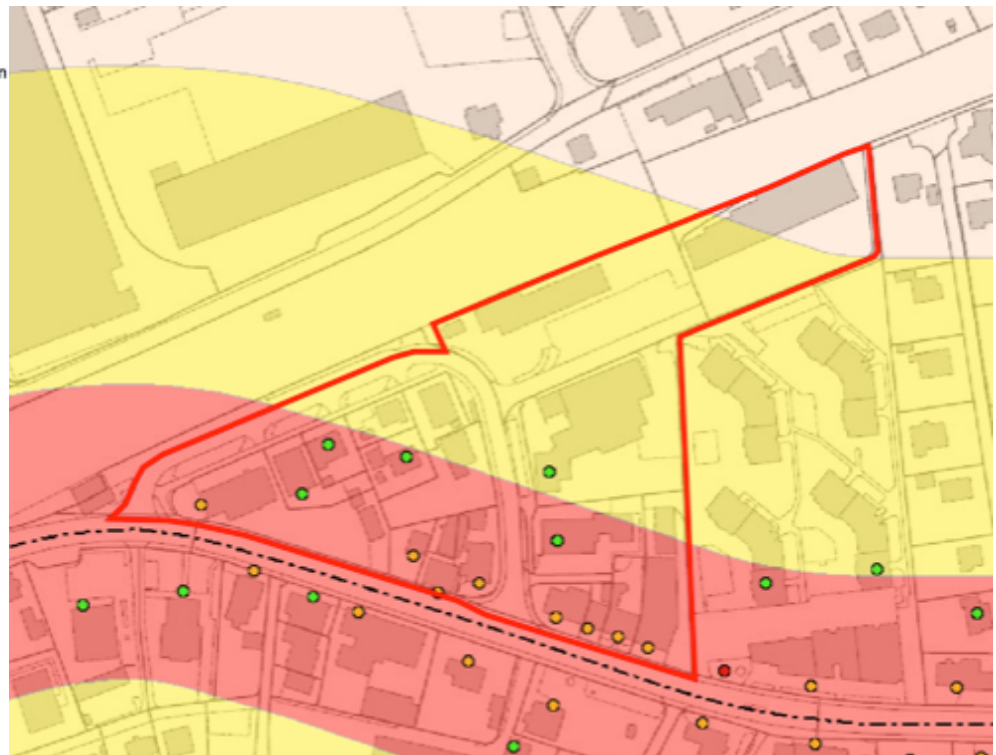


Abb. 12: Ausschnitt
Strassenlärnkataster
(Quelle: agis 2015)

³ Quelle: Strassenlärnkataster, agis 18.08.2015

Nicht aufgeführt sind die Emissionen der Bahnlinie. Mittels Lärmschutzwänden entlang der Strecke wird auf diese Lärmquelle bereits durch erste Massnahmen reagiert. Trotzdem ist der Bahnlärm in der weiteren Planung zu berücksichtigen und falls nötig sind weitere Massnahmen vorzusehen.

Nach Art. 31 der LSV dürfen Baubewilligungen nur erteilt werden, wenn die Immissionsgrenzwerte eingehalten sind. Sind an einer Liegenschaft die Immissionsgrenzwerte überschritten oder liegt das Bauvorhaben im farbig dargestellten kritischen Immissionsbereich, muss die Gemeinde zum Baugesuch einen Aussenlärm-Nachweis verlangen aus dem hervorgeht mit welchen Massnahmen die IGW eingehalten werden können, welche Anforderungen sich an die Schalldämmung der Gebäudehülle ergeben und mit welchen Konstruktionen diese erreicht werden können.

1.7 Studien Bushaltestelle

Zentraler Punkt bei der Neugestaltung und Umstrukturierung des Bahnhof-Areals bildet der Standort der Bushaltestelle "Bahnhof". Heute befindet diese sich auf der westlichen Bahnhofstrasse, ausgebildet mit einer einseitigen, ca. 45 m langen Haltekante auf der nördlichen Strassenseite.

1.7.1 Anforderungen an Bushaltestelle

An die neue Bushaltestelle bestehen die folgenden technischen und betrieblichen Anforderungen:

1. separate Haltekante für die drei Linienäste Oftringen, Vordemwald, Glas-hütten
2. Befahrbarkeit aller Haltekanten mit Gelenkbussen (Haltekantenlänge min. 22 m)
3. Standplatz für zusätzlichen Gelenkbus (nicht zwingend mit Einstiegs-kante)
4. unabhängige Abfahrtsmöglichkeit der einzelnen Busse
5. zentrale Lage innerhalb des Quartiers und direkte Zugänglichkeit zum Bahnhof
6. belebende Wirkung und Aufwertung für das Bahnhofgebiet

1.7.2 Standortevaluation

Für die Erschliessung des Areals bzw. den Standort der Bushaltestelle wurden in einem ersten Variantenstudium im Rahmen der Vorbereitung des Entwicklungs-richtplanes Bahnhof mehrere Standorte geprüft.

Standortvariante 1

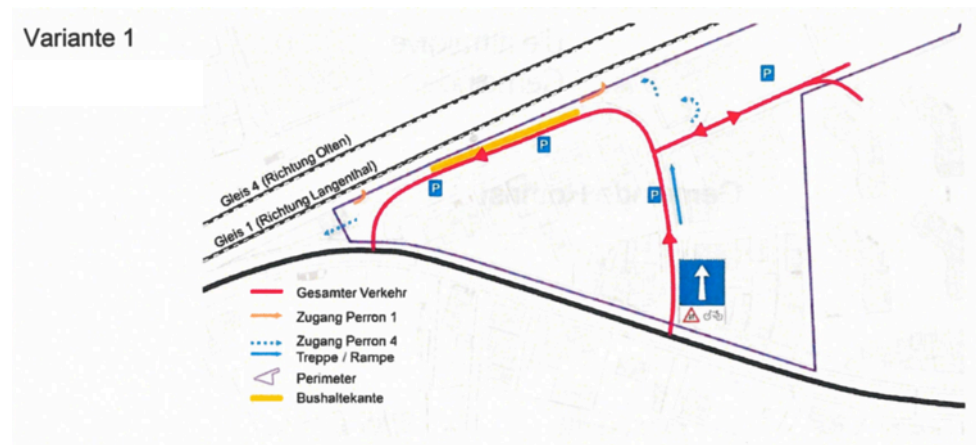


Abb. 13: Standortvariante 1
Bushaltestelle
(Quelle: Ballmer + Partner
2015)

Standortvariante 1 sieht vor, die Bushaltestelle am bestehenden Standort zu belassen. Das Einbahnregime, wie es heute besteht, soll unverändert fortgeführt werden. Die P+R-Anlage kann so unverändert bestehen bleiben. Die Zugänge von der Bushaltestelle zu den Perrons bleiben wie heute direkt.

Ausführung Haltekanten am
bestehenden Standort

Für die Haltekanten wurden zwei Möglichkeiten am bestehenden Standort durch Ballmer + Partner geprüft (Sägezahn und Längsperron). Beide erfüllen grundsätzlich die Anforderungen an den Betrieb mit Gelenkbussen, schaffen jedoch auch deutliche Nachteile.



Abb. 14: Ausführungs-
variante 1: Sägezahn
(Quelle: Ballmer + Partner
2015)

Variante 1 hat den Vorteil, dass die Busse aus allen Haltekanten unabhängig ausfahren können. Dafür wird jedoch mehr Fläche zum manövrieren benötigt. Daher müssten die entlang der westlichen Bahnhofstrasse angeordneten Schrägparkplätze weichen bzw. an einen neuen Standort verlegt werden.



Abb. 15: Ausführungs-
variante 2: Längsperron
(Quelle: Ballmer + Partner
2015)

Bei der Anordnung der Haltekanten gemäss Variante 2 (Längsperron) besteht die Gefahr, dass Busse aus den hinteren Haltekanten nicht ausfahren können, wenn die davorliegende Kante durch einen Bus besetzt ist. Da die Bushaltestelle Bahnhof jedoch von drei separaten Linien angefahren wird, sind unabhängige Zu- und Wegfahrtmöglichkeiten für einen störungsfreien Busbetrieb von grosser Bedeutung und zwingend zu gewährleisten.

Standortvariante 2

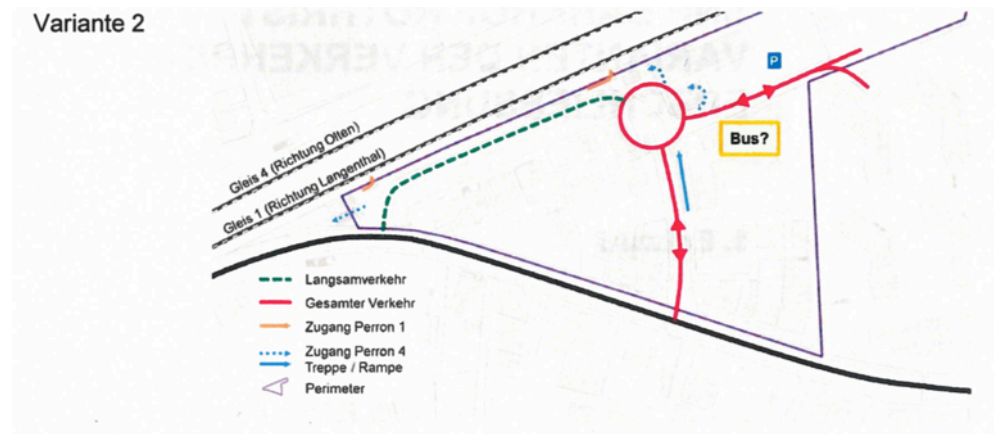


Abb. 16: Standortvariante 2
Bushaltestelle
(Quelle: Ballmer + Partner
2015)

Standortvariante 2 sieht die Schaffung eines Kreisverkehrs im Bereich des Bahnhofvorplatzes vor. Somit kann die westliche Bahnhofstrasse für den motorisierten Verkehr gesperrt und gänzlich für den Langsamverkehr freigegeben werden. Teile des Bahnhofgebäudes müssten abgerissen werden. Ungeklärt bleiben der Standort und das Regime für die Bushaltestelle.

Standortvariante 3

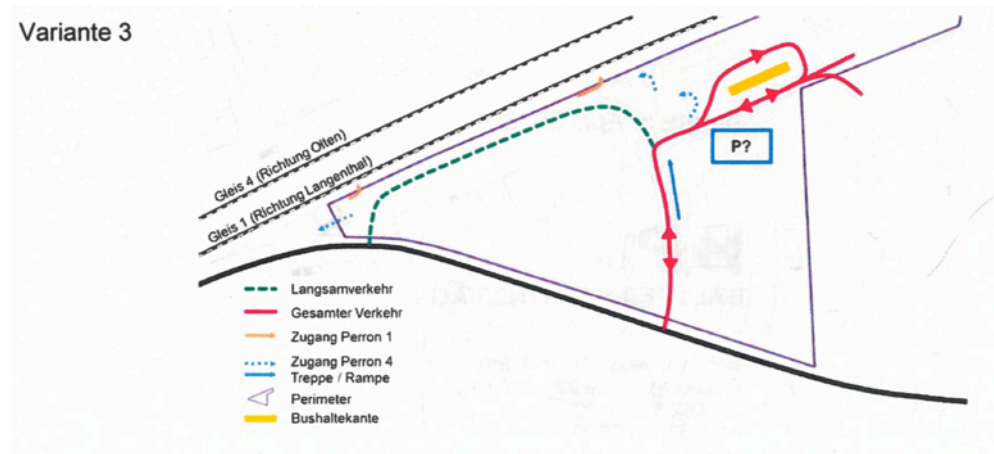


Abb. 17: Standortvariante 3
Bushaltestelle
(Quelle: Ballmer + Partner
2015)

In Variante 3 wird die Bushaltestelle am Standort des heutigen P+R als Buswendeschleife ausgebildet. Die westliche Bahnhofstrasse könnte wie in Variante 2 ausschliesslich für den Langsamverkehr geöffnet werden. Die Anbindung der Bushaltestelle an die Perrons wäre vergleichbar mit der Situation heute bzw. in Variante 1. Für die P+R-Anlage müssten jedoch an einem anderen Standort neue Flächen gefunden werden.

Standortvariante 4 (Bestvariante)

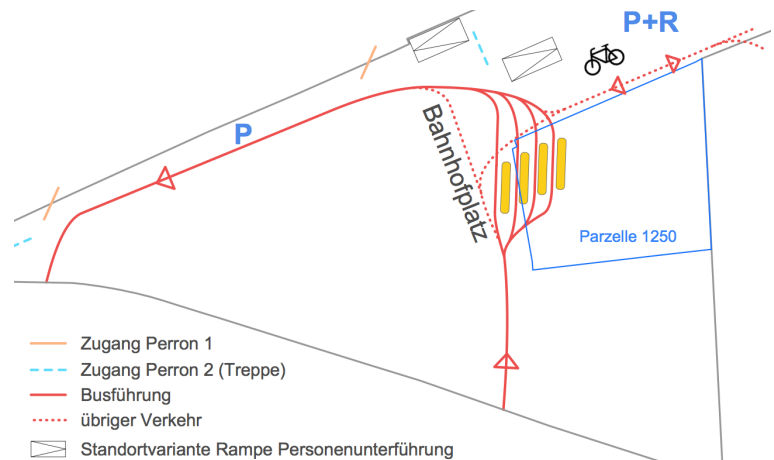
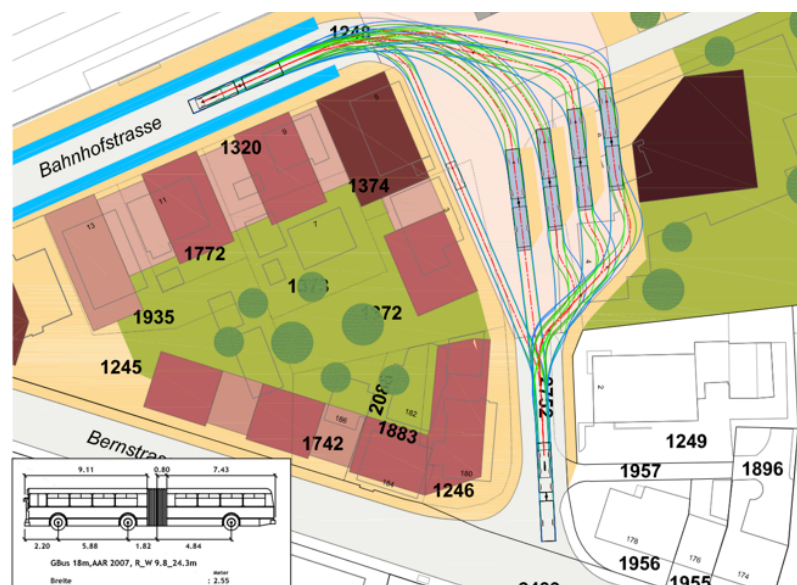


Abb. 18: Standortvariante 4
Bushaltestelle
(Quelle: PLANAR 2016)

Aufgrund der mit Variante 1 – 3 verbundenen Unklarheiten, nötigen Aufwendungen bzw. Nachteilen wurde im Laufe der Projektentwicklung die Standortvariante 4 (Bahnhofplatz) entwickelt. Dies wird insbesondere durch die Bereitschaft des Grundeigentümers der Parzelle Kat.-Nr. 1250 ermöglicht, in naher Zukunft eine Entwicklung anzustreben. Im Zusammenhang mit einer Mehrausnutzung des Grundstückes wäre die Grundeigentümerschaft bereit, einen Teil der Parzellenfläche für die Schaffung eines Bahnhofplatzes mit darauf liegender Bushaltestelle abzutreten.

Vorteile Bahnhofplatz

Dieser Standort liegt zentral im Areal und ist auch von der Bernstrasse her einsehbar, wodurch der Bahnhof und die Bushaltestelle besser im Siedlungsgefüge erlebbar werden. Die belebenden Nutzungen können an diesem Punkt konzentriert werden. Der neue Bahnhofplatz wird somit auch interessant für publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen. Die bestehende Rampe in die Bahnstufunterführung müsste verlegt werden. Als Standort für einen Ersatz ist das Umfeld des Bahnhofsgebäudes angedacht. Die Befahrbarkeit dieser Variante für die Fahrzeuge der Busbetriebe wurde durch Ballmer + Partner geprüft und als machbar eingestuft. Aus ortsbaulicher Sicht stellt diese Variante die beste Lösung dar.



Ersatz für bestehende Rampe Personenunterführung

Die spezifisch entwickelte Standortvariante 4 (Bestvariante) setzt voraus, dass die bestehende Personenunterführung und der "tiefergelegte Dorfplatz" im Süden der Bahnhofsunterführung durch eine neue Rampe an geeigneten Standort ersetzt wird. Dafür bieten sich grundsätzlich zwei Standorte bzw. 3 Varianten an (siehe nachfolgende Abbildungen).

Abb. 20: Variante 1 Rampe Personenunterführung, Standort Bahnhofgebäude Süd (Quelle: Ballmer + Partner, 2016)

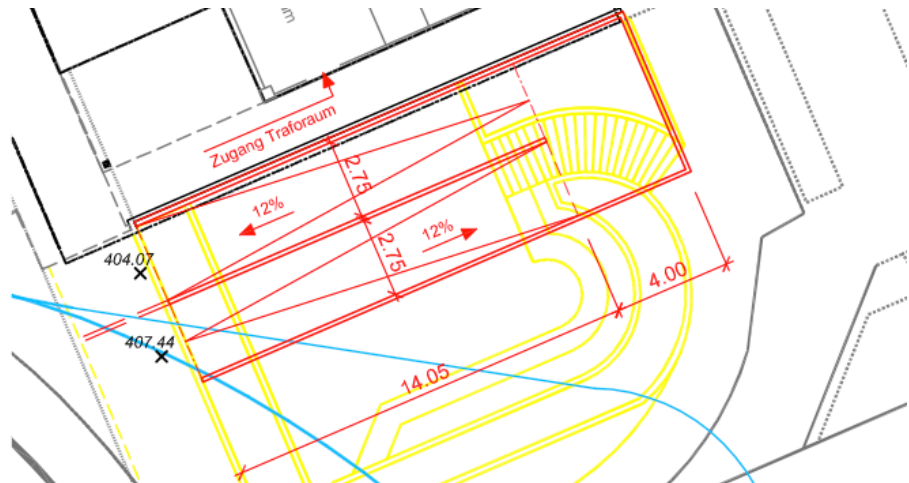


Abb. 21: Variante 2 Rampe Personenunterführung, Standort Bahnhofgebäude Süd (Quelle: Ballmer + Partner, 2016)

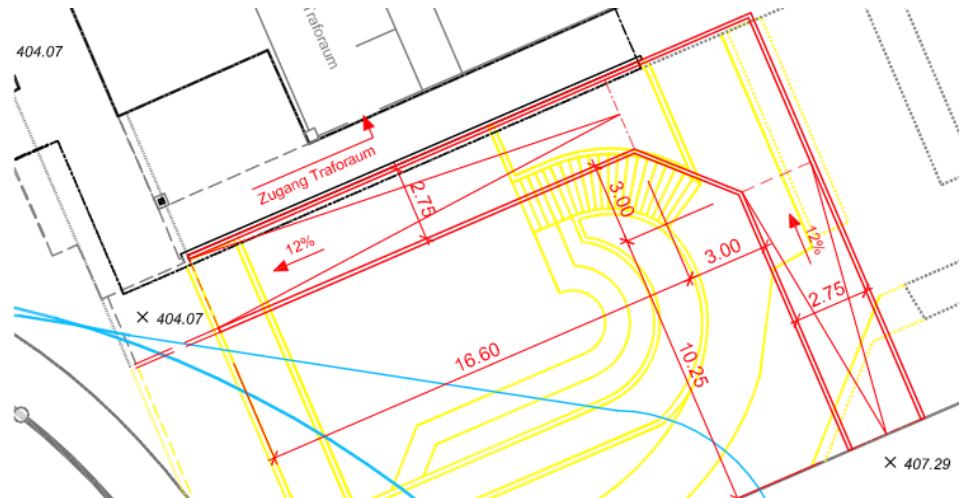
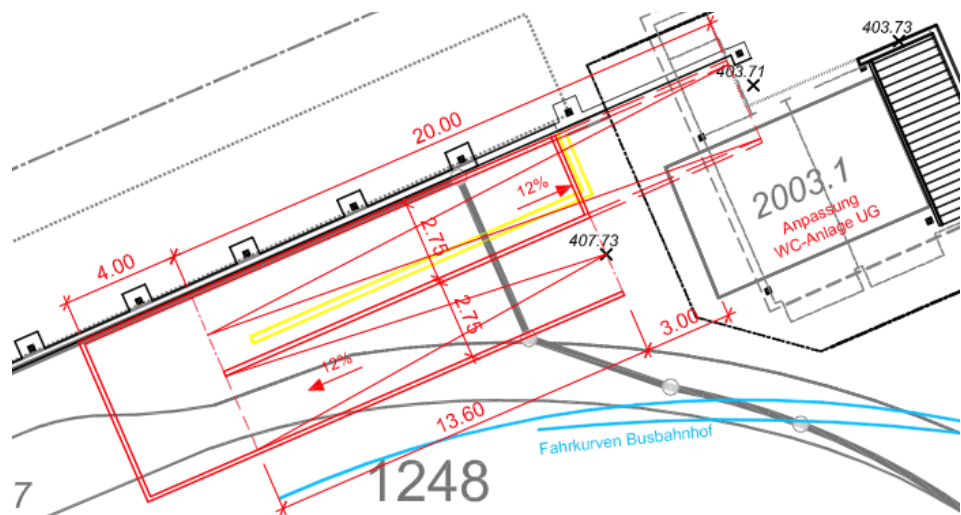


Abb. 22 Variante 3 Rampe Personenunterführung, Standort Bahnhofgebäude West (Quelle: Ballmer + Partner, 2016)



Optimierung der Parzellenstruktur

Die aktuelle Parzellenabgrenzung zwischen den Parzellen Kat.-Nrn. 3666 (Bahntrasse) und 2813 (Teilbereich 3 des ERP) zeigt in der nordwestlichen Ecke noch den Verlauf des ehemaligen Verlaufs des Bahnwegs. Aus heutiger Sicht ist diese Parzellenform nicht mehr nötig und erschwert eine fachgerechte Überbauung der Parzelle, insbesondere hinsichtlich der Funktion des vorgesehen Baukörpers als Lärmschutz.

Vorschlag Entwicklungsrichtplan
Bahnhof

Vorgeschlagen wird, die in der nachfolgenden Planskizze rot schraffierte Fläche (rund 110 m²) der Parzelle 2813 zuzuschlagen. Dadurch kann der neue Baukörper parallel zum Bahntrasse orientiert werden, was eine flächensparende Überbauung mit grosszügigen Freiräumen ermöglicht.

Bedingungen SBB

Abklärungen mit den zuständigen Stellen der SBB haben ergeben, dass diese einer Anpassung der Parzellenstruktur gemäss Planskizze unten einverstanden sind. Als Voraussetzung dafür werden folgende Bedingungen genannt:

- Für den SBB-Unterhaltungsdienst muss der Zugang zum Bahngleis zwischen der bestehenden Rampe und dem neuen Gebäude gewährleistet sein, sodass die Zufahrt mit Strassenfahrzeugen möglich bleibt. Dieses Zufahrtsrecht muss im Grundbuch gesichert sein. Das heisst: Für den existierenden asphaltierten Weg zwischen dem heutigen Gebäude und dem Gleis erwarten wir einen Realersatz zulasten des Käufers.
- Sträucher oder Bäume dürfen nicht höher wachsen als ihr Abstand zum Gleis beträgt. Bei Bepflanzungen sind die Grenzabstände gemäss Nachbarschaftsrecht einzuhalten.
- Alle Vertragskosten (Geometer, Notar, Grundbuch, usw.) gehen zulasten des Käufers.
- Weitere vertragliche Bestimmungen (Altlastenklausel, Zonenklausel, Einwirkungsrecht, Kaufpreis) bleiben vorbehalten.

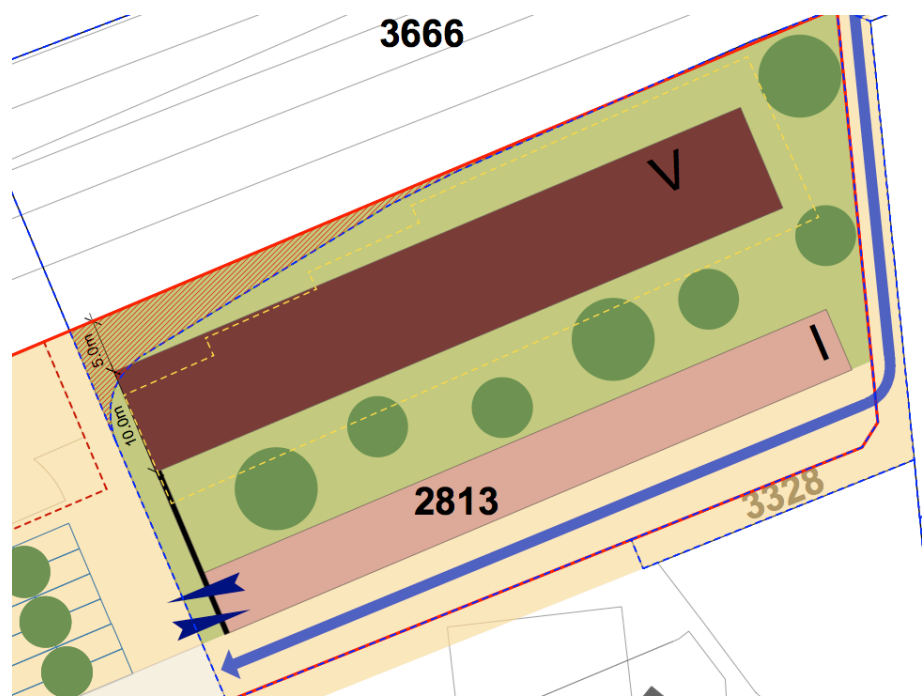


Abb. 23: Planskizze mit möglicher Optimierung der Parzellenstruktur (Quelle: PLANAR, 2016)

2 Ortsbauliche Analysen

2.1 Lage innerhalb der Gemeinde

Das Areal am Bahnhof stellt einen von mehreren Orten in der Gemeinde Rothrist dar, in welchem sich Zentrumsnutzungen angesiedelt haben. Aufgrund der hohen Personenfrequenz, hervorgerufen durch den Bahnhof und die Bushaltestelle, ist diese Entwicklung nachvollziehbar. Im Norden grenzt das grosse Industriegebiet an den Bahnhof. Eine der wenigen Möglichkeiten zum Queren des Bahntrasses befindet sich am Bahnhof.



Abb. 24: Luftbild der Gemeinde Rothrist, 2013
(Quelle: www.rothrist.ch)

Neben dem Bahnhofumfeld spielt die Achse Bernstrasse gegen Osten hin bis zur A1 eine wichtige Funktion im Siedlungskörper. Publikumsorientierte Nutzungen finden sich fast durchgehend entlang dieser regionalen Entwicklungsachse. Das eigentliche Ortszentrum befindet sich heute im Umfeld des Knotens Grütthgässli/Bernstrasse, wo sich in letzter Zeit ein Cluster aus Grossverteilern angesiedelt hat. Dieses Gebiet ist im Regionalen Entwicklungskonzept Wiggertal (2004) auch als Zentrumsgebiet bezeichnet.

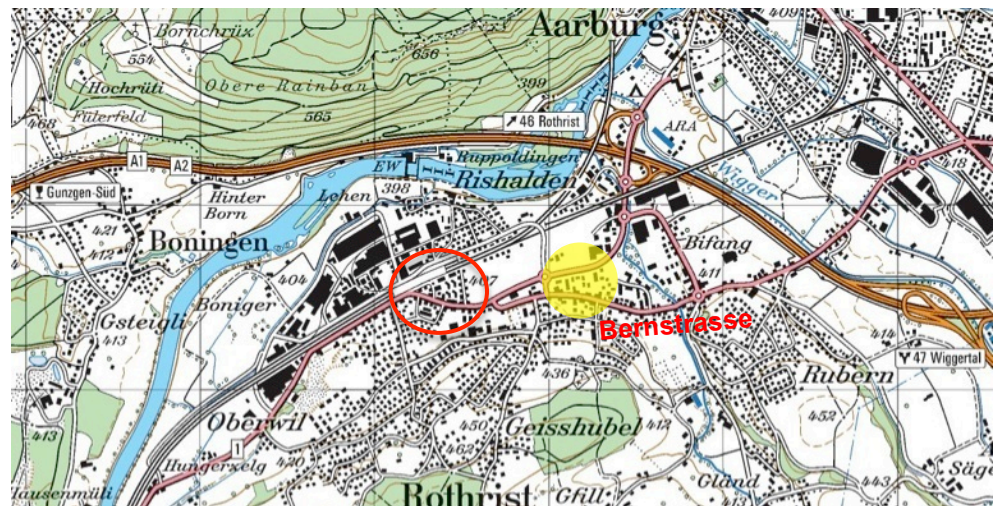


Abb. 25: Übersicht Siedlungsgebiet Rothrist mit Bahnhofsareal (roter Kreis) und Zentrumsgebiet (gelb)
(Quelle: swisstopo/PLANAR 2015)

2.2 Historische Entwicklung

Der historische Ortskern Rothrists liegt im Bereich des heutigen Rössli-Kreisels an der Bernstrasse. Die Bahnstation Rothrist lag damals noch fern der ehemaligen Bauernsiedlungen und Weiler in der Ebene. Die ursprünglichen Siedlungsstrukturen befinden sich in Form von Streusiedlungen und Strassendörfern an den Hangflanken im Süden.



Abb. 26: Historische Karte von 1894, Ausschnitt Rothrist (Quelle: swisstopo 2015)

Aufgrund der Bahnstation fand anschliessend eine rasche Entwicklung der gut erschlossenen Umgebung (und des ERP-Areals) statt. Insbesondere nördlich der Bahnstation siedelten sich gewerbliche Betriebe an. Östlich davon bildete sich die dazugehörige Arbeitersiedlung, welche auch heute noch erhalten ist.

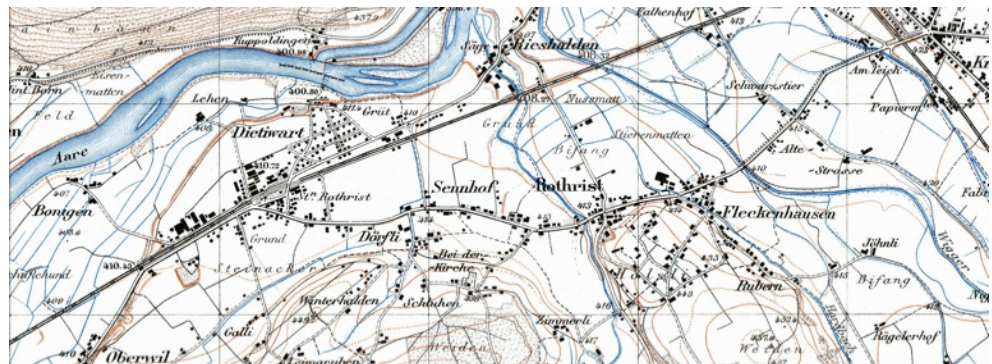


Abb. 27: Historische Karte von 1945, Ausschnitt Rothrist (Quelle: swisstopo 2015)

In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts fand, wie in weiten Teilen des Mittellandes, eine markante Siedlungsentwicklung in die Fläche statt, welche die heutige Erscheinung der Gemeinde weitestgehend prägt. Der Siedlungskörper ist grundsätzlich zusammengewachsen, es bestehen jedoch noch grössere – auch zentral gelegene – Lücken bzw. Reserveflächen.

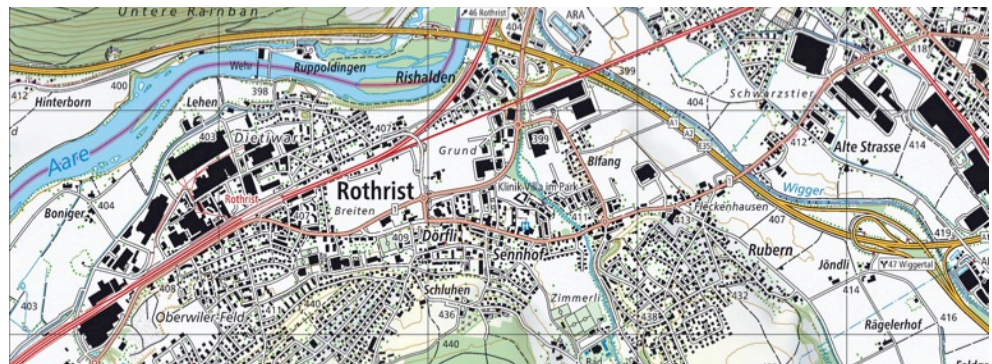


Abb. 28: Karte von 2013, Ausschnitt Rothrist (Quelle: swisstopo 2015)

2.3 Nutzungen

Die Analyse der Nutzungen zeigt, dass sich die publikumsorientierten Nutzungen in Rothrist im Bereich des Bahnhofs deutlich entlang der Bernstrasse und Bahnhofstrasse ausrichten. Auffallend ist die hohe Dichte an gastronomischen Nutzungen, welche sich aufgrund der hohen Publikumsfrequenz und der Nähe zum Arbeitsplatzgebiet im Norden an dieser Lage entwickeln konnte. Südöstlich des Perimeters befindet sich eine Schulanlage mit Sportplatz und -halle.

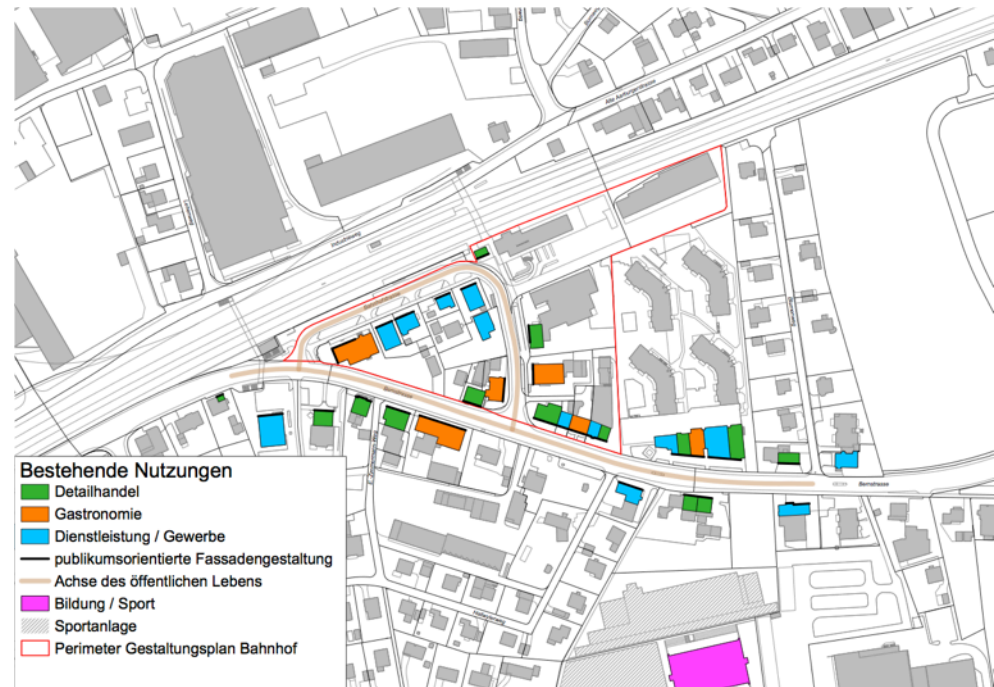


Abb. 29: Analyse der bestehenden Nutzungen
(Quelle: PLANAR 2015)

Sollten im Planungsperimeter nebst dem Wohnen auch gewerbliche oder dem Publikum zugängliche Dienstleistungsnutzungen angesiedelt werden, so könnten diese von einer Ausrichtung hin zum Bahnhof und zur Bernstrasse an meisten profitieren. Eine Erhöhung der Dichte an publikumsorientierten Nutzungen wäre durchaus nachvollziehbar und im Sinne der inneren Siedlungsentwicklung an stark frequentierten und gut erschlossenen Lagen.

2.4 Ortsbild

In unmittelbarer Umgebung zum Planungsperimeter gibt es keine Schutzobjekte, auf welche in gestalterischer Weise angemessen zu reagieren wäre. Entlang der Bernstrasse und der Bahnhofstrasse wird der Strassenraum mit den bestehenden Bauten klar gefasst. In Teilen hat sich eine geschlossene Bauweise ausgebildet. Entfernt man sich entlang der Bernstrasse vom Bahnhof, nimmt die raumprägende Bebauung und die Dichte ab. Die Geschossigkeiten bewegen sich im Bahnhofsumfeld hauptsächlich im Bereich von zwei bis drei Geschossen. Gebäude mit mehr Geschossen stammen ausschliesslich aus der Zeit nach 1945. Die ursprüngliche Bebauung weist somit eine homogene Struktur auf, was sich jedoch auch in einer deutlichen Unternutzung der Parzellen zeigt (die Zonierung WG4 liesse eine Bebauung mit vier Vollgeschossen plus Attika zu, was praktisch einer Verdopplung der Nutzflächen entspricht).

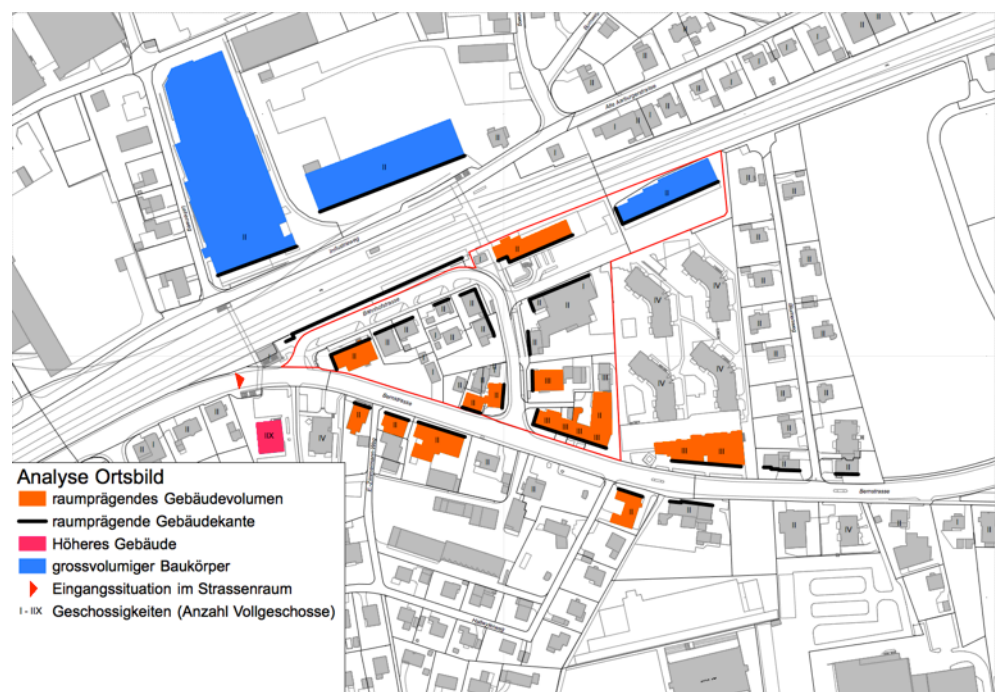


Abb. 30: Identitätsstiftende Bauten und Strukturen
(Quelle: PLANAR 2015)

Ein durch Bebauung gefasster Strassenraum ist für die Bildung eines "Innerorts"-Charakters von hoher Bedeutung. Einerseits aus räumlicher Sicht, andererseits jedoch auch zur Belebung des Achsen mit einer angemessenen Dichte an publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen (Versorgung, Dienstleistung, Verkauf, Gastronomie etc.). Durch den Strassenverlauf der Bernstrasse sowie die Geviertbildung durch die Bahnhofstrasse entstehen innerhalb des Perimeters mehrere ortsbaulich wertvolle Ecksituationen, welche teils auch bereits mit prägenden Bauten besetzt sind. Diese gilt es zu erhalten oder mittels neuer Volumen neu zu definieren und zu stärken. Von Westen her auf der Bernstrasse kommend, wird durch das Bahnhofsareal eine Eingangs- bzw. "Willkommenssituation" ins Zentrum geschaffen, welche es auch auf gestalterische Weise (Stellung der Bauten im Strassenraum, Strassenraumgestaltung etc.) zu stützen gilt.

2.5 Freiräume

Entlang der Hauptachse Bernstrasse treten primär die verkehrsorientierten Flächen in Erscheinung. Auch im Umfeld des Bahnhofs sind die Räume stark durch Verkehrsflächen (Erschliessung und Parkierung) geprägt. In den rückwärtigen Bereichen bestehen jedoch mehrere grössere und zusammenhängende Gartenräume. Auf dem Areal befinden sich zwei grössere befestigte Flächen mit ansatzweiser Platzsituation (Parkplatz an der Bernstrasse und P+R-Anlage beim Bahnhof). Letztere wird jedoch durch den grossen Lichthof der Personenunterführung Bahnhof von den restlichen Freiraumachsen abgeschnitten. Trotz seiner grosszügigen Dimensionierung weist der Lichthof über keine Aufenthaltsqualitäten auf.

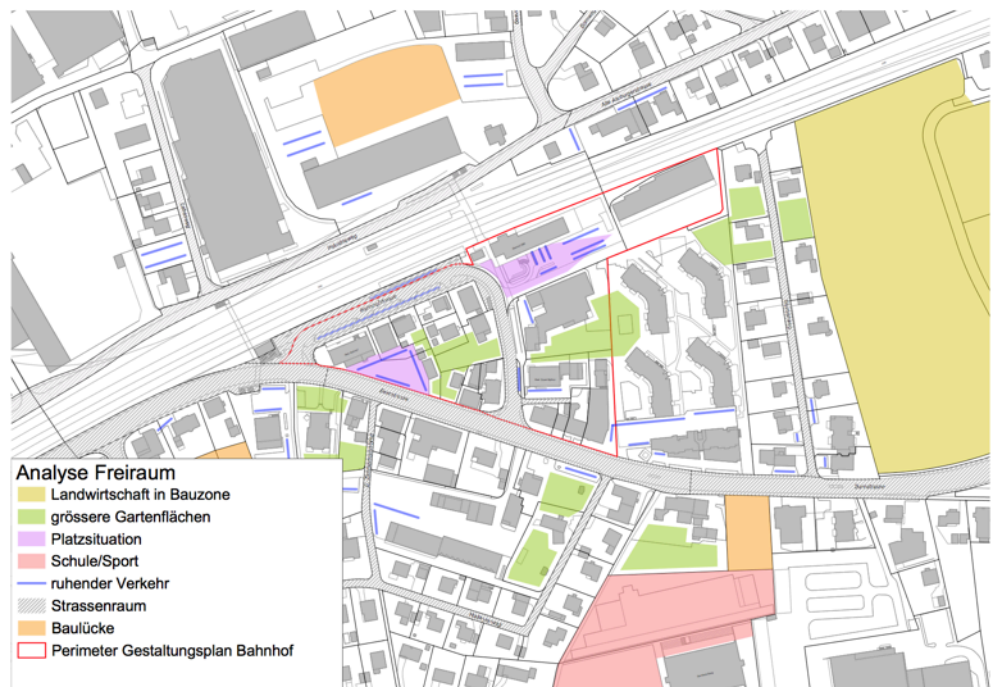


Abb. 31: Freiraumstrukturen
(Quelle: PLANAR 2015)

Der grössere Parkplatz an der Bernstrasse hat zwar die Ausmasse eines städtischen Platzes, die Gestaltung der Fläche und die angrenzende Bebauung stützten diese Funktion jedoch nicht. Die nördlich angrenzenden Erdgeschossnutzungen richten sich nach Norden zum Bahnhof aus und sorgen nicht für die nötige Belebung eines solchen Platzes. Hinzu kommt die Einschränkung der Attraktivität des Platzes als Aufenthaltsort durch die stark verkehrsbelastete Bernstrasse. Aus ortsbaulicher oder historischer Sicht kommt dieser Platzsituation keine dringliche Bedeutung zu. Der Erhalt dieser wird daher nicht in die Planungsziele aufgenommen. Wünschenswerter wäre eine klare Fassung der Bernstrasse durch eine strassenbegleitende Bebauung.

3 Planungsziele

Hervorgehend aus den Analysen des übergeordneten Betrachtungsperimeters und den daraus abgeleiteten Entwicklungsmöglichkeiten können für den Bearbeitungsperimeter verschiedene Planungsziele definiert werden. Diese dienen als Grundlage für das Regelwerk, welches die Rahmenbedingungen für eine zukünftige Bebauung formuliert. Durch den Entwicklungsprozess kann das Resultat der Planung in Teilen möglicherweise von den anfangs definierten Zielen abweichen.

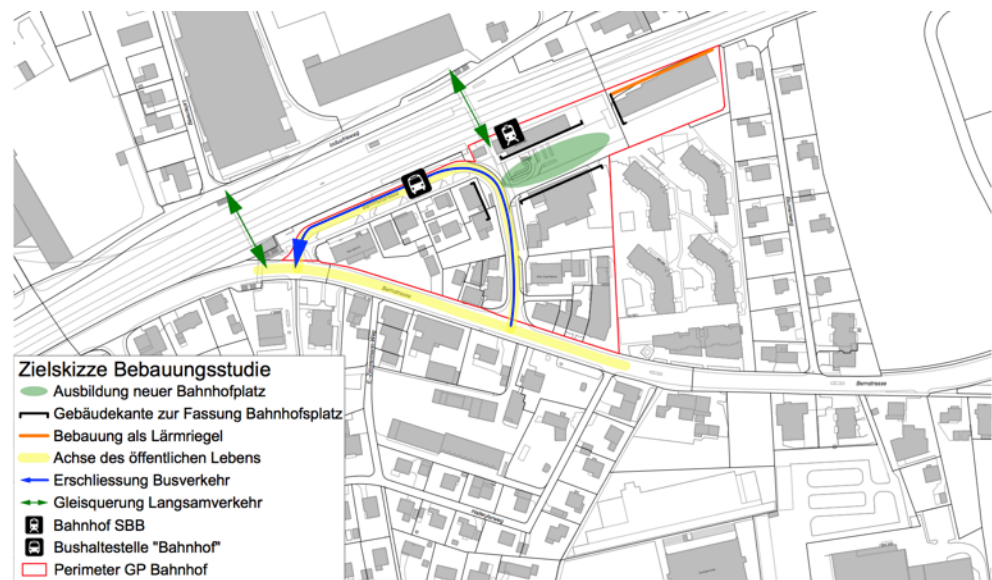


Abb. 32: Abgeleitet aus der Analyse ergibt sich für den ERP-Perimeter Bahnhof das Zielbild als Grundlage für die weitere Entwicklung.
(Quelle: PLANAR 2015)

Ausbildung neuer Bahnhofplatz

Die heutige Situation rund um den Bahnhof bietet keine attraktive Gestaltung oder angemessene Aufenthaltsmöglichkeiten. Die Idee eines "tiefergelegten Bahnhofplatzes", integriert in die Bahnstufunterführung, hat sich aus heutiger Sicht nicht bewährt. Die Fläche könnte jedoch anderweitig, z.B. als Velostation, genutzt werden. So könnten Flächen an der Oberfläche gewonnen werden, um dort eine attraktive Platzsituation zu ermöglichen.

Raumbildende Gebäudekante

Für das Schaffen einer Platzsituation südlich des Bahnhofgebäudes ist diese durch eine angrenzende Bebauung zu fassen und möglichst mit publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen und Gebäudevorbereichen zu bespielen.

Überbauungsstruktur ableiten

Die neue Überbauungsstruktur sollte grundsätzlich an der Ausrichtung zur Bahnhof- und Bernstrasse hin festhalten. Für die rückliegenden Bereiche sind Lösungen zu finden, um eine hohe Wohnqualität zu ermöglichen und einen geeigneten Übergang zu den angrenzenden Bebauungsstrukturen zu schaffen. Im nordöstlichen Arealteil an der Bahnlinie ist darauf zu achten, dass keine empfindlichen Nutzungen durch den Bahnlärm beeinträchtigt werden. Gleichzeitig dient das Bauvolumen in diesem Bereich an der Bahnlinie als Lärmriegel für das übrige Quartier. Auf die Lärmemissionen der Bernstrasse ist ebenfalls in geeigneter Weise, etwa durch die Anordnung der Volumen, Grundrisse und Nutzungen, zu reagieren.

Verbindungen für Langsamverkehr sicherstellen

Für den Langsamverkehr (Fuss- und Radwege) ist die Nord-Süd-Verbindung über das Bahntrasse ins Arbeitsplatzgebiet sicherzustellen und aufzuwerten. Im Übrigen weist das Areal bereits eine ausreichende Durchgängigkeit für den Langsamverkehr auf.

Strassenraumaufwertung

Zusammen mit der neuen Bebauung soll der Strassenraum entlang der heute stark verkehrsorientierten Bernstrasse aufgewertet und in seiner Attraktivität für Passanten sowie Anwohner und Kunden/Besucher gesteigert werden. Dazu ist der Strassenraum als Ganzes, von Fassade zu Fassade als "fliessender und möglichst barrierefreier" Raum zu denken. Bei der Planung ist besonderes Augenmerk auf die Erdgeschossnutzungen zu legen und deren Vorplatzbereich zum Strassenraum in Bezug zu setzen.

Nutzungen

Auf dem Areal wird ein lebendiger und breiter Mix an Nutzungen angestrebt. Die hohe Standortgunst des Areals soll für ein attraktives Angebot an Versorgungs-, Dienstleistungs- und Gastronomienutzungen (ähnlich der heutigen Situation) genutzt werden. Auch Wohnungen mit urbanem Charakter sollen an dieser zentralen Lage angeboten werden.

freie Auswahl möglicher Nutzungen

- Wohnen
- stilles Gewerbe
- Pizzeria
- Migrolino / Coop Pronto
- Kiosk
- Bäckerei mit Café
- Schnellverpflegung
- Business Hotel
- Ärztehaus
- Zahnarztzentrum
- Kleinläden, Verkauf
- etc.

4 Bebauung - Variantenstudien

PLANAR AG hat gemeinsam mit Christen Architekten, Rothrist auf Basis der formulierten Planungsziele verschiedene Bebauungsvarianten entwickelt. Diese werden in einem iterativen Verfahren weiter verfeinert und optimiert.



Abb. 33: Breit angelegter "Variantenfächer" wird schliesslich auf Bebauungsvorschläge konkretisiert.
(Quelle: PLANAR 2015)

4.1 Variante 1: Einzelbauten



Abb. 34: Variante 1:
(Quelle: PLANAR 2015)

Total Parzellenfläche	14'100 m ²
Bebauungsfläche	5'350 m ²
Bebauungsziffer	38 %
Bruttogeschossfläche	16'550 m ²
Ausnützungsziffer	1.15



Abb. 35: Modellaufnahme
der Variante 1 in der
Vogelperspektive mit
Blickrichtung Nord
(Quelle: PLANAR 2015)

4.2 Variante 2: Lange Häuser



Abb. 36: Variante 2:
(Quelle: PLANAR 2015)

Total Parzellenfläche	14'100 m ²
Bebauungsfläche	5'250 m ²
Bebauungsziffer	37 %
Bruttogeschossfläche	17'000 m ²
Ausnützungsziffer	1.20



Abb. 37: Modellaufnahme
der Variante 2 in der
Vogelperspektive mit
Blickrichtung Nord
(Quelle: PLANAR 2015)

4.3 Variante 3: Hohe Häuser 1



Abb. 38: Variante 3:
(Quelle: PLANAR 2015)

Total Parzellenfläche	14'100 m ²
Bebauungsfläche	4'950 m ²
Bebauungsziffer	35 %
Bruttogeschossfläche	16'500 m ²
Ausnützungsziffer	1.15



Abb. 39: Modellaufnahme
der Variante 3 in der
Vogelperspektive mit
Blickrichtung Nord
(Quelle: PLANAR 2015)

4.4 Variante 4: Hohe Häuser 2



Abb. 40: Variante 4:
(Quelle: PLANAR 2015)

Total Parzellenfläche	14'100 m ²
Bebauungsfläche	4'150 m ²
Bebauungsziffer	29 %
Bruttogeschossfläche	16'100 m ²
Ausnützungsziffer	1.15



Abb. 41: Modellaufnahme
der Variante 4 in der
Vogelperspektive mit
Blickrichtung Nord
(Quelle: PLANAR 2015)

4.5 Variante 5: Platz West 1



Abb. 42: Variante 5:
(Quelle: PLANAR 2015)

Total Parzellenfläche	14'100 m ²
Bebauungsfläche	5'000 m ²
Bebauungsziffer	35 %
Bruttogeschossfläche	17'800 m ²
Ausnützungsziffer	1.25



Abb. 43: Modellaufnahme
der Variante 5 in der
Vogelperspektive mit
Blickrichtung Nord
(Quelle: PLANAR 2015)

4.6 Variante 6: Platz West 2



Abb. 44: Variante 6:
"Grüner Finger"
(Quelle: PLANAR 2015)

Total Parzellenfläche	14'100 m ²
Bebauungsfläche	4'800 m ²
Bebauungsziffer	34 %
Bruttogeschossfläche	16'100 m ²
Ausnutzungsziffer	1.15



Abb. 45: Modellaufnahme
der Variante 6 in der
Vogelperspektive mit
Blickrichtung Nord
(Quelle: PLANAR 2015)

4.7 Variante 7: Platz West 3



Abb. 46: Variante 7:
(Quelle: PLANAR 2015)

Total Parzellenfläche	14'100 m ²
Bebauungsfläche	4'600 m ²
Bebauungsziffer	33 %
Bruttogeschossfläche	13'800 m ²
Ausnutzungsziffer	1.00



Abb. 47: Modellaufnahme
der Variante 7 in der
Vogelperspektive mit
Blickrichtung Nord
(Quelle: PLANAR 2015)

4.8 Variante 8: Hochhaus

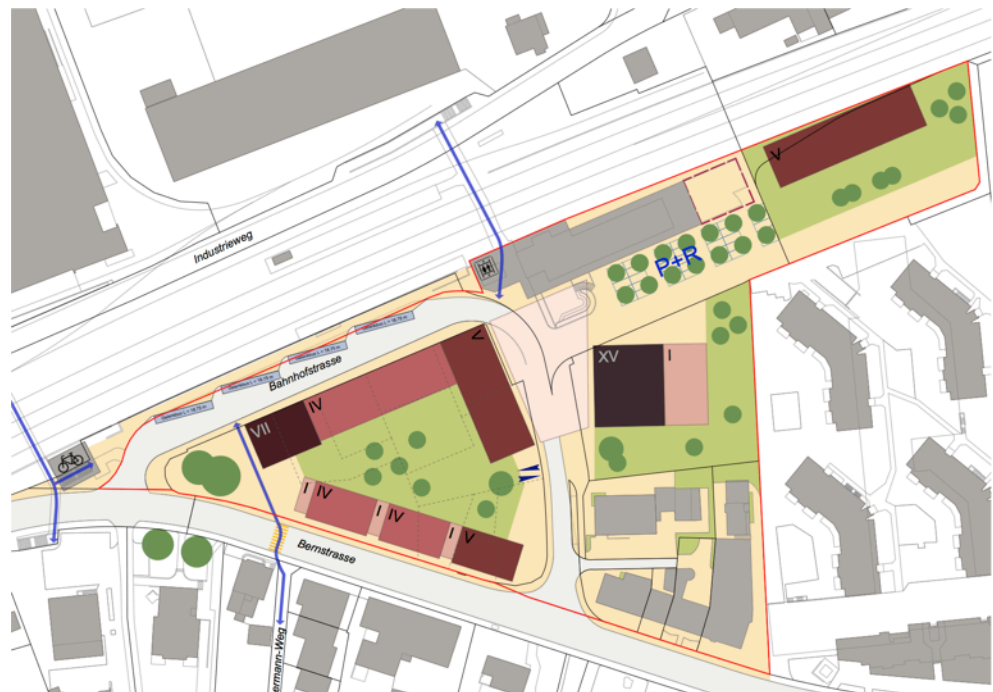


Abb. 48: Variante 8:
(Quelle: PLANAR 2015)

Total Parzellenfläche	14'100 m ²
Bebauungsfläche	5'325 m ²
Bebauungsziffer	38%
Bruttogeschossfläche	20'600 m ²
Ausnutzungsziffer	1.45



Abb. 49: Modellaufnahme
der Variante 8 in der
Vogelperspektive mit
Blickrichtung Nord
(Quelle: PLANAR 2015)

4.9 Evaluation der Bestvariante

Zusammen mit der Begleitkommission und den Grundeigentümern sowie weiteren Experten (Martin Albers, Städtebauer / Manuel Peer, Sektionsleiter Siedlungs- und Freiraumentwicklung Kanton Aargau) wurden die Varianten und deren Machbarkeiten, Qualitäten und Defizite im Rahmen zweier Workshops eingehend diskutiert und beurteilt.

Bahnhofplatz

Die Diskussion der Varianten hat gezeigt, dass die Anordnung des Bahnhofplatzes entsprechend der Variante 8 (Nord-Süd-orientiert) am meisten Potenziale für eine städtebauliche Aufwertung des Areals und des Umfelds birgt.

Höhere Baute

Die Anordnung eines über die Geschossigkeit der Regelbauweise hinausgehenden Baukörpers bietet an dieser zentralörtlichen und bestens erschlossenen Lage die Chance zur Akzentuierung des Platzes.

5 Bebauungskonzept

Aus den vorgegangenen Varianten wurde das Bebauungskonzept für den Entwicklungsrichtplan abgeleitet und dessen Etappierbarkeit aufgrund der bestehenden Parzellenstruktur geprüft.



Abb. 50: Bebauungskonzept
Entwicklungsrichtplan
Bahnhof Rothrist
(Quelle: PLANAR 2016)



Abb. 51: Modelfoto Bebauungs-
konzept Entwicklungsrichtplan
Bahnhof Rothrist
(Quelle: PLANAR 2016)

5.1 Kennwerte Bauungskonzept

Total Parzellenfläche	14'100 m ²
Bebauungsfläche	5'850 m ²
Bebauungsziffer	41%
Bruttogeschossfläche	24'500 m ²
Ausnützungsziffer	1.75
Einwohnerdichte	ca. 200 E/ha

5.2 Etappierung Bauungskonzept



Abb. 52: Ausgangslage
Entwicklungsrichtplan
Bahnhof Rothrist
(Quelle: PLANAR 2016)



Abb. 53: Etappe 1
Entwicklungsrichtplan Bahnhof
Rothrist
(Quelle: PLANAR 2016)

Abb. 54: Etappe 2
Entwicklungsrichtplan Bahnhof
Rothrist
(Quelle: PLANAR 2016)



Abb. 55: Etappe 3
Entwicklungsrichtplan Bahnhof
Rothrist
(Quelle: PLANAR 2016)



Abb. 56: Etappe 4
Entwicklungsrichtplan Bahnhof
Rothrist
(Quelle: PLANAR 2016)



Abb. 57: Etappe 5
Entwicklungsrichtplan Bahnhof
Rothrist
(Quelle: PLANAR 2016)



Abb. 58: Etappe 6
Entwicklungsrichtplan Bahnhof
Rothrist
(Quelle: PLANAR 2016)



Abb. 59: Etappe 7
Entwicklungsrichtplan Bahnhof
Rothrist
(Quelle: PLANAR 2016)



5.3 Visualisierungen Bebauungskonzept

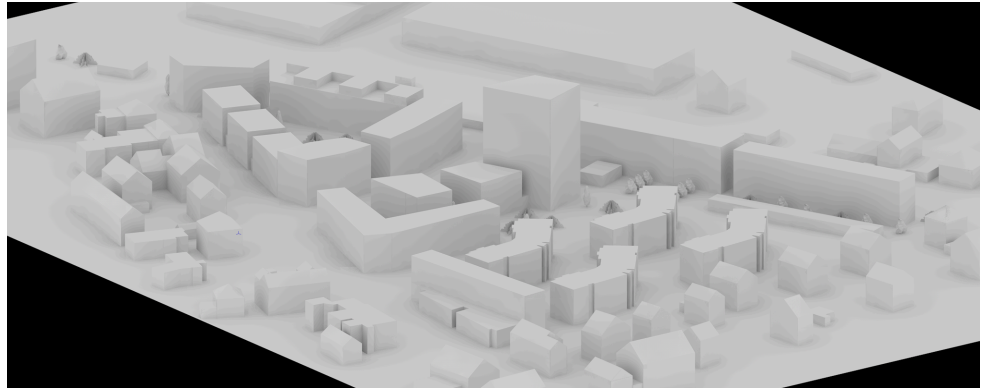


Abb. 60: Ansicht Süd-Ost
(Quelle: PLANAR, 2016)

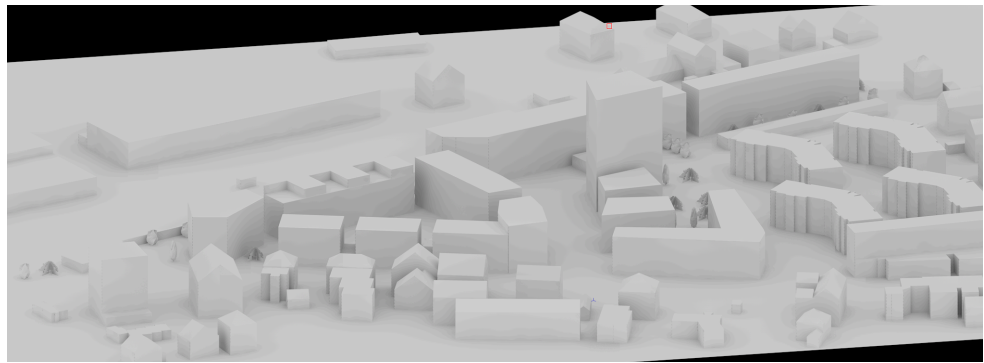


Abb. 61: Ansicht Süd
(Quelle: PLANAR, 2016)

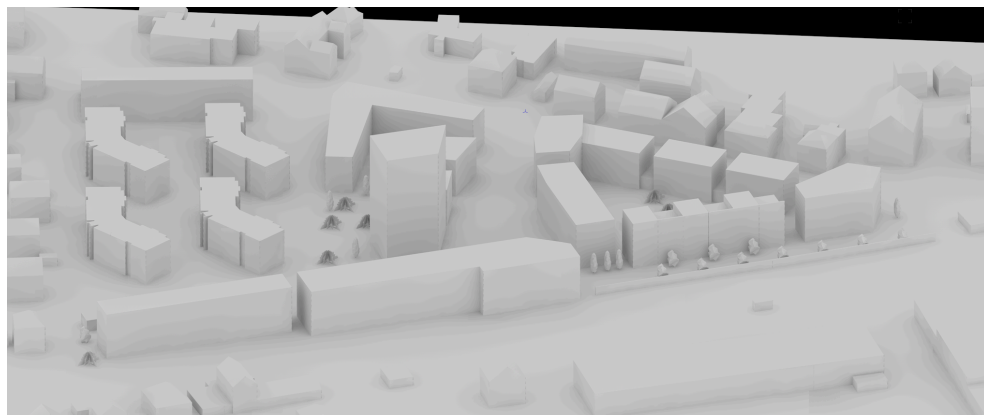


Abb. 62: Ansicht Nord
(Quelle: PLANAR, 2016)

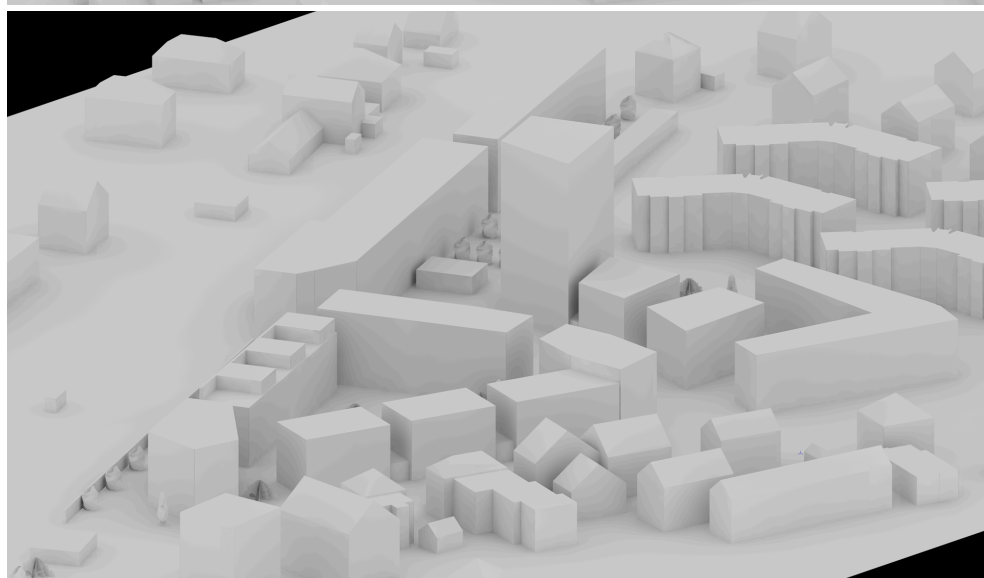


Abb. 63: Ansicht Nord-West
(Quelle: PLANAR, 2016)

5.4 Schattendiagramm Höhere Baute

Abb. 64: Schattendiagramm
Höhere Baute
(Quelle: PLANAR 2016)



6 Argumentation und Definition für Höhere Bauten

Argumente für Höhere Bauten

Aus städtebaulicher Sicht eignen sich Höhere Bauten unter anderem dazu, wichtige Schnittstellen im Stadtgrundriss zu markieren, städtebauliche Torsituationen zu markieren und Stadträume stärker zu betonen. Mit Höheren Bauten kann die auf einem Areal zulässige Ausnutzungsziffer auf gewisse Teilbereiche konzentriert werden. Im Gegenzug werden die übrigen Teilbereiche des Areals weniger dicht bebaut. Dadurch können wertvolle Freiräume geschaffen werden.

Voraussetzungen für Höhere Bauten

Für Höhere Bauten ist ein Gestaltungsplan zu erarbeiten. Mit dem Gestaltungsplan ist der Nachweis für die Berücksichtigung höherer Anforderungen zu erbringen. Einerseits hat der geschaffene Freiraum nicht nur dem Areal selbst, sondern auch dem umliegenden Quartier zu dienen. Andererseits hat die Höhere Baute städtebauliche Kriterien zu erfüllen.

6.1 Definition Hochhäuser und Höhere Bauten

Keine Definition der Hochhäuser im BauG

Das Baugesetz des Kantons Aargau (BauG) kennt keine Definition von Hochhäusern. Im § 4 lit. f Brandschutzverordnung (BSV) wird bezüglich Hochhäuser auf den Art. 13 Abs. 3 lit. c Brandschutznorm verwiesen. Demnach gilt ein Gebäude ab einer Höhe von 30 m als Hochhaus. Ab dieser Höhe sind erhöhte brandschutztechnische Anforderungen einzuhalten.

Differenzierung von Hochhäusern

Da es in der Nutzungsplanung für Gebäude mit unterschiedlichen Anzahl Geschossen differenzierte Zonen gibt, wird auch für Hochhäuser nach einer Differenzierung gesucht. Gebäude mit einer Höhe ab 30 m bis 38 m sollen als Höhere Bauten bezeichnet werden. Ein Gebäude ab einer Höhe von 38 m wird als Hochhaus definiert. Die Eruiierung des Grenzmasses von 38 m wird im nachfolgenden Kapitel erläutert.

6.2 Herleitung der Regelung für Höhere Bauten

Ableitung der Regelung aus bestehender Zonierung, Hochhauskonzepten, Konkurrenzverfahren und Brandschutzanforderungen

In Hochhauskonzepten gelten oftmals Hochhäuser als solche, wenn die Höhe der Baute gegenüber der Grundzonierung in der Nutzungsplanung um 3 Geschosse plus 1 m für ein leicht überhöhtes Erdgeschoss und 1 m Anordnungsspielraum höher ist. In der WG4 ergibt dies eine Höhe der Gebäude von rund 31 m.

Das Resultat verschiedener Konkurrenzverfahren mit Höheren Bauten hat gezeigt, dass eine Höhe der Bauten von 30 m zu gering ist. Da ab 30 m erhöhte brand-schutztechnische Anforderungen gelten sind für eine wirtschaftliche Lösung mind. 2-3 zusätzliche Vollgeschosse notwendig. Mit der Annahme einer Geschosshöhe von 3 m, plus 1 m für ein leicht überhöhtes Erdgeschoss und 1 m Anordnungs-spielraum ergibt dies eine Gesamthöhe von ca. 38-41 m. Diese Differenz zur Grundordnung wird als verträglich erachtet. Die Gebäudehöhe von 38 m beträgt damit mehr als das Doppelte als nach Grundordnung möglich. Eine Abstufung zwischen 20 und 38 m Gebäudehöhe kann gebietsspezifisch im Gestaltungsplan vorgeschrieben werden.

Begriffsdefinition Höhere Bauten

Gemäss den obigen Ausführungen werden Gebäude als Höhere Bauten bezeichnet, welche eine Gesamthöhe zwischen 30 m bis 38 m aufweisen.

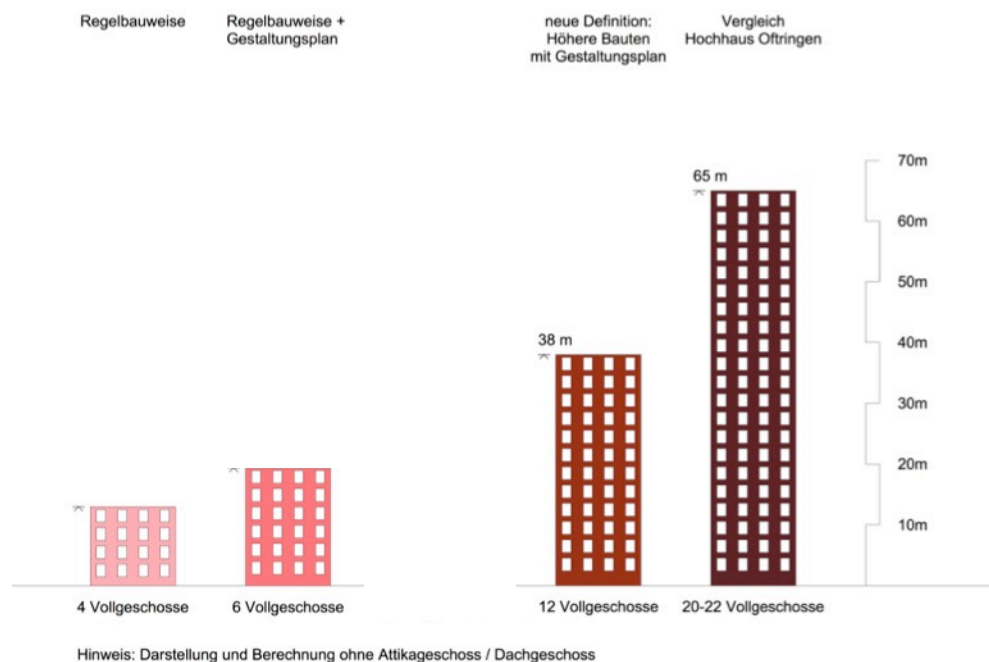


Abb. 65: Höhe der Gebäude im Vergleich mit neuer Regelung (Quelle: PLANAR, 2016)

6.3 Städtebauliche Kriterien für Höhere Bauten

Höhere Baute haben weitergehende städtebauliche Kriterien zu erfüllen. Die Kriterien erlauben die Beurteilung, ob an einem bestimmten Ort die Voraussetzungen herrschen, eine Höhere Baute zu errichten. Der Betrachtungsperimeter bei der Anwendung dieser Kriterien hat immer über das jeweilige Areal hinauszureichen und das gesamte Quartier zu umfassen.

Beurteilungskriterien

- Die Baumasse wird so verteilt, dass eine optimierte Volumenumlagerung stattfindet. Dadurch werden zusätzliche Grün- und Freiräume mit Aufenthaltsqualität und / oder Fusswegverbindungen geschaffen und / oder mit bestehenden Grün- und Freiräumen vernetzt. Die Bedeutung dieser Grün- und Freiräume umfasst nicht nur das interne Areal, sondern das gesamte Quartier.
- Die Volumenumlagerung dient auch dazu, dass die Baute die Lesbarkeit der städtebaulichen Struktur stärkt, verdeutlicht und aufwertet. Der Zweck einer Höheren Baute besteht nicht in erster Linie in einer zusätzlichen Verdichtung. Die Baute trägt durch die Akzentuierung wichtiger Strassen- und Sichtachsen dazu bei, die Wahrnehmbarkeit dieser Achsen im städtebaulichen Kontext zu stärken. Dies kann beispielsweise durch die Klärung von Fluchten und Strassenräumen erfolgen und / oder durch die Schärfung von Kanten und / oder durch eine stadträumliche Akzentuierung (Achse entlang Bahn, Betonung Strasse / Platz). Die Sichtbeziehungen von wichtigen Achsen auf historische Gebäude werden nicht beeinträchtigt.
- Die Baute weist ein Potenzial für eine bessere Identifikation der Bevölkerung mit dem Gebiet / Quartier auf, beispielsweise indem sich vor der Baute ein neuer öffentlicher Begegnungsraum herausbildet. Die Baute bildet einen Identifikationsgegenstand, ein Orientierungsmerkmal, eine Besonderheit, die das Areal positiv hervorhebt.
- Die Baute hebt sich klar vom umliegenden Bestand ab. Dies bezieht sich vor allem auf die Gebäudehöhe, daneben können auch andere Aspekte eine Rolle spielen (z.B. Volumetrie, Körnigkeit, Fassadengestaltung).
- Die Baute tritt nicht in Konkurrenz zu einer bestehenden Höheren Baute. Hierzu wahrt sie einen angemessenen Abstand zu den bestehenden Höheren Bauten und kopiert das Erscheinungsbild nicht.
- Die Baute stärkt die Zentrumswirkung, indem sie beispielsweise mit einer attraktiven Erdgeschossnutzung (Gastronomie / Verkauf / halböffentlicher Nutzung) und Gestaltung des Aussen- / Freiraums eine hohe Funktionsdichte und -mischung sowie eine hohe Aufenthaltsqualität aufweist.
- Die Höhere Baute beeinträchtigt Nachbargrundstücke nicht übermässig, beispielsweise durch den Schattenwurf.

7 Entwicklungsziele

Hauptziel

Das grosse Potenzial des Entwicklungsgebietes Bahnhof Rothrist soll optimal genutzt werden. Der Schwerpunkt wird auf die Optimierung der öffentlichen Freiräume sowie der Umsteigebeziehungen gelegt. Ergänzend dazu soll auf die zentrale und bestens erschlossene Lage des Gebietes mit einer verdichteten Bauweise reagiert und die städtebauliche Situation geklärt werden.

Es werden die nachfolgenden Entwicklungsziele für die Themenschwerpunkte Nutzung, Gestaltung/Ortsbau, Freiraum und Verkehr definiert.

7.1 Teilziele Nutzung

Aus dem Hauptziel werden im Bereich Nutzung folgende Teilziele abgeleitet:

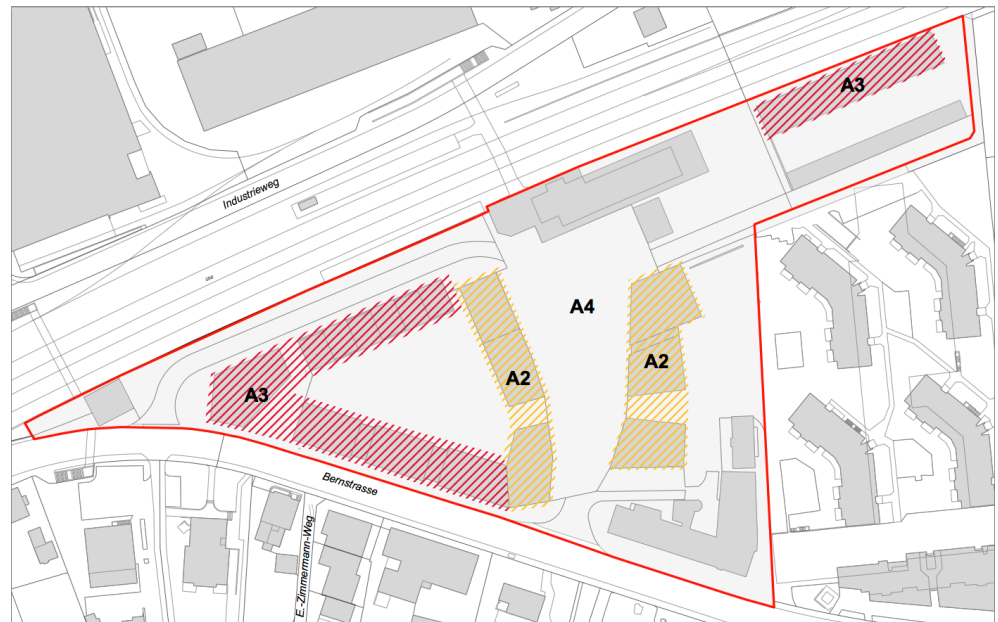


Abb. 66: Entwicklungsziele Nutzung

- A1** Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen durch verdichtete Bauweise und Struktur (nicht in der Skizze verortet)
- A2** publikumsorientierte (Erdgeschoss-) Nutzungen erhalten, erweitern und im Umfeld des neuen Bahnhofplatzes konzentrieren
- A3** durchmisches und attraktives Wohnraumangebot in verdichteter Bauweise bereitstellen
- A4** Bereitstellen eines Grundangebotes der Nahversorgung (Einkauf, Gastronomie, Dienstleistungen etc.) am öV-Umsteigeknoten

7.2 Teilziele Gestaltung / Ortsbau

Im Bereich Gestaltung / Städtebau werden folgende Teilziele abgeleitet:

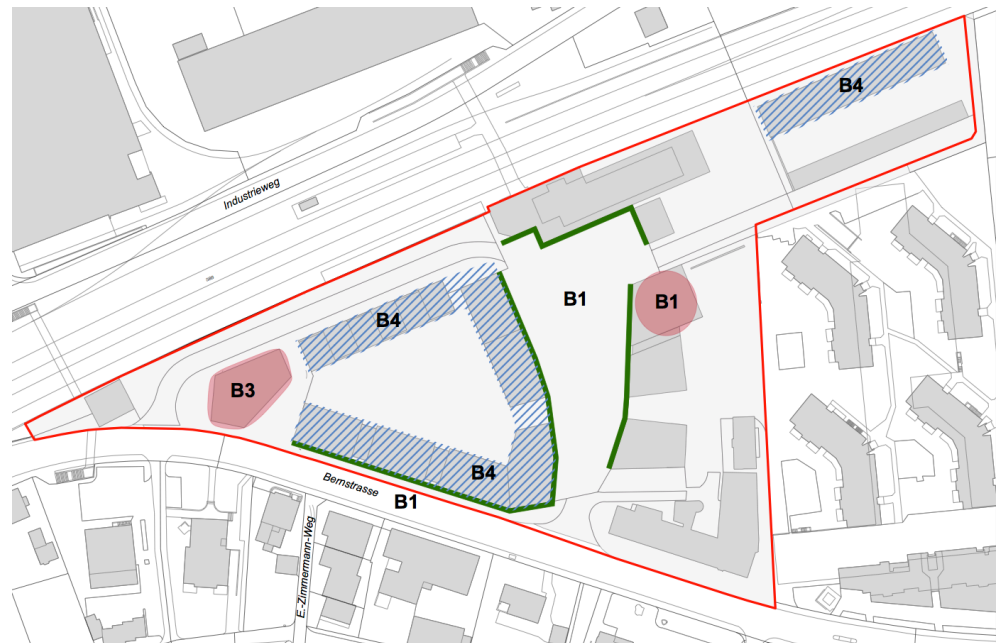


Abb. 67: Entwicklungsziele Gestaltung / Ortsbau

- B1** Aufwertung und Fassung der öffentlichen Räume Bahnhofplatz und Bernstrasse durch entsprechende Bebauung
- B2** Setzung eines städtebaulichen Akzents (Höhere Baute) am Bahnhofplatz zur Betonung des Bahnhofquartiers; Wahrnehmbarkeit des Bahnhofs im Siedlungsgefüge erhöhen
- B3** Schaffung einer Eingangssituation bei der Einfahrt auf der Bernstrasse von Westen durch prägende Einzelbaute
- B4** Reduktion der Lärmimmissionen (Bahn, Strasse) durch entsprechende Setzung der Baukörper

7.3 Teilziele Freiraum

Im Bereich Freiraum werden folgende Teilziele abgeleitet:

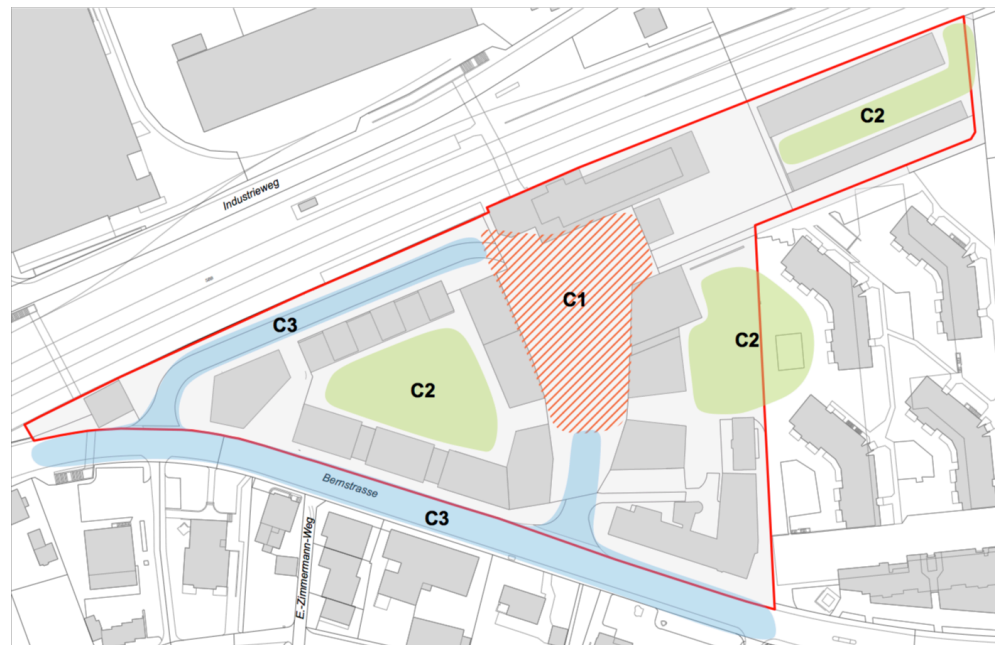


Abb. 68: Entwicklungsziele öffentlicher Raum

- C1** Aufwertung des Bahnhofplatzes; Schaffung einer grosszügigen Freifläche als öffentlicher Begegnungs- und Aufenthaltsraum
- C2** Differenzierung der privaten von den öffentlichen Freiräumen zur Gewährung einer hohen Wohnqualität
- C3** Aufwertung der Strassenachsen Bahnhofstrasse und Bernstrasse

7.4 Teilziele Verkehr

Im Bereich Verkehr werden folgende Teilziele abgeleitet:

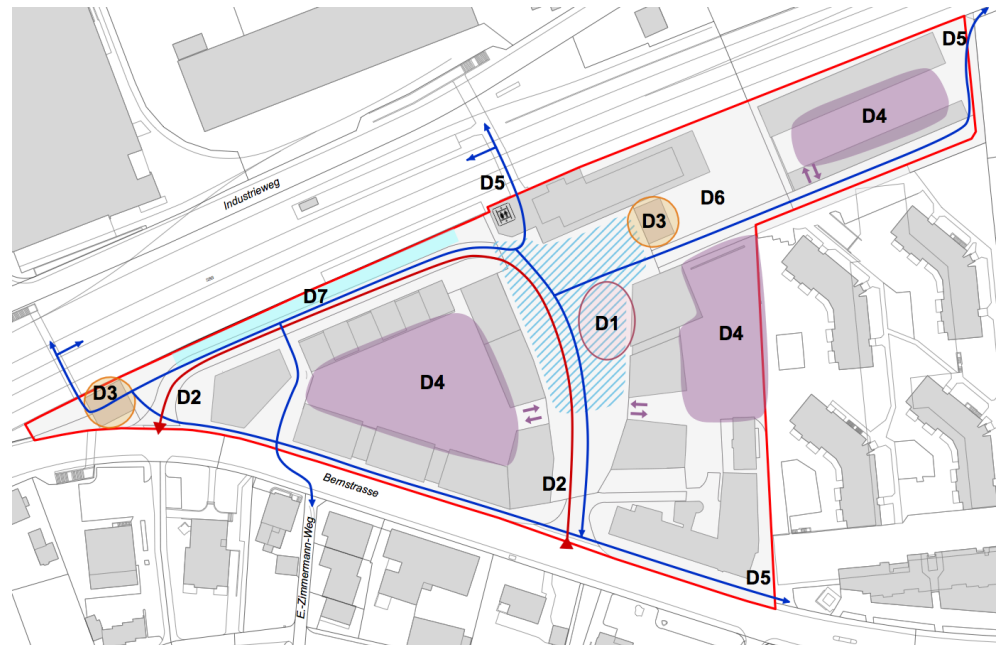


Abb. 69: Entwicklungsziele Verkehr

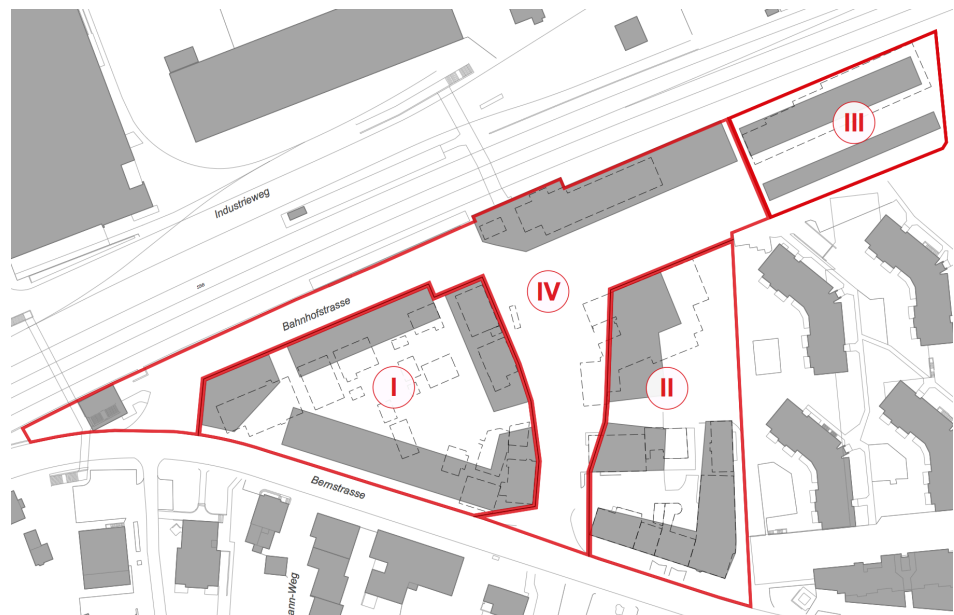
- D1** Optimierung und grosszügige Ausgestaltung der Bushaltestelle Bahnhof an zentraler und von der Bernstrasse gut einsehbarer Lage
- D2** Beibehaltung des Einbahnregimes auf der Bahnhofstrasse; Ausscheidung einer Begegnungszone auf dem Bahnhofplatz
- D3** attraktives Angebot an gedeckten Veloabstellplätzen in Bahnhofsnähe schaffen
- D4** Bündelung der Bewohner- und Beschäftigten-Parkplätze in unterirdischen Sammelgaragen
- D5** direkte und attraktive Langsamverkehrswege sicherstellen
- D6** Standort Park + Ride-Anlage mit Baumdach
- D7** Bereitstellen eines angemessenen Angebots an Kurzzeit-PP

8 Entwicklungsrichtplan

8.1 Teilbereiche

Der Entwicklungsrichtplan differenziert für den Bearbeitungsperimeter vier Teilbereiche mit unterschiedlicher Aufgabenstellung und -schwerpunkt. Diese Unterteilung ermöglicht das ortsspezifische definieren von Festlegungen. Bestehen bereits Vorstellungen zu möglichen Massnahmen, werden diese erläutert.

In der nachfolgenden Phase der Gestaltungsplan-Erarbeitung kann es sich unter Umständen anbieten, das Areal in Teil-Gestaltungspläne entsprechend der Teilbereiche zu unterteilen.



I. Strassendreieck

Umfasst das Strassendreieck zwischen Bernstrasse und Bahnhofstrasse sowie die westliche Bahnhofstrasse.

II. Bahnhofstrasse Ost

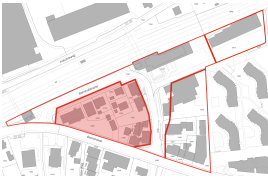
Umfasst die östlich der Bahnhofstrasse bzw. des Bahnhofplatzes gelegenen Liegenschaften.

III. Parzelle Kat.-Nr. 2813

Umfasst den östlichsten Bereich des Perimeters mit der Parzelle Kat.-Nr. 2813.

IV. Bahnhofplatz / Bahnhof / Bahnhofstrasse

Umfasst den zentralen Teil des Perimeters mit der südlichen Bahnhofstrasse und dem Bahnhofplatz sowie das Bahnhofsgebäude



8.1.1 Teilbereich I: Strassendreieck



Abb. 70: Orthofoto Teilbereich I (Quelle: swisstopo, 2016)

Ausgangslage

Raumwirkung

Teilbereich I umfasst das durch Bernstrasse und Bahnhofstrasse definierte Strassendreieck. Im Umfeld der Bahnhofstrasse sind die Baukörper strassenraumbegleitend angeordnet. Entlang der Hauptachse der Bernstrasse ist dies nicht der Fall. Hier fehlt eine Fassung des Strassenraumes durch entsprechende Volumen. Stattdessen tritt die ungestaltete Parkierungsanlage und darüber hinaus die Rückseiten der zur Bahnhofstrasse ausgerichteten Gebäude in Erscheinung.

Bebauung

Die Bebauungsstruktur ist mit 2-geschossigen und kleinvolumigen Gebäuden homogen. Der Grossteil der Gebäude ist jedoch in schlechtem Zustand und die Parzellen stark unternutzt. Voraussichtlich entsprechen die Bauten nicht mehr den aktuellen Nutzungsanforderungen (Grundrisse, Raumgrössen, Gewerbeflächen, Energiestandards etc.).

Nutzung

Die Erdgeschosse an der Bahnhofstrasse sind mehrheitlich publikumsorientiert genutzt (kleingewerbliche Dienstleistungen, Gastronomie und Verkauf). In den Ober- und Dachgeschossen ist Wohnnutzung vorherrschend.

Parkierung und Erschliessung

Die Erschliessung des Gebietes erfolgt direkt ab Bern- und Bahnhofstrasse. Neben dem grossen Parkplatz an der Bernstrasse sind im Vorbereich der Bahnhofstrasse teils öffentliche und teils private Abstellplätze angeordnet. Das Erscheinungsbild der Bahnhofstrasse ist deutlich durch Parkfelder geprägt. Vereinzelt bestehen Garagenbauten, unter anderem auch im Inneren des Areals.



Festlegungen Teilbereich I: Strassendreieck

INFORMATION

- Bahnhofplatz (Begegnungszone)
- Richtbaulinie mit publikumsorientierter EG-N
- Richtbaulinie
- Teilgebiet Entwicklungsrichtplan
- Erschliessungssachse motorisierter Individual
- Kurzzeit-PP öffentlich
- Standort Bushaltestelle Bahnhof Rothrist mit
- Standort Veloparkierung
- Standort Zu-/Wegfahrt unterirdische Sammel
- Langsamverkehrssachsen
- Privater Aussenraum
- Bereich für höhere Bauten max. 38m
- Ausrichtung publikumsorientierte Erdgeschos
- Perimeter Masterplan Bahnhof
- Standortvariante Rampe Personenunterführ.
- Standort Park+Ride

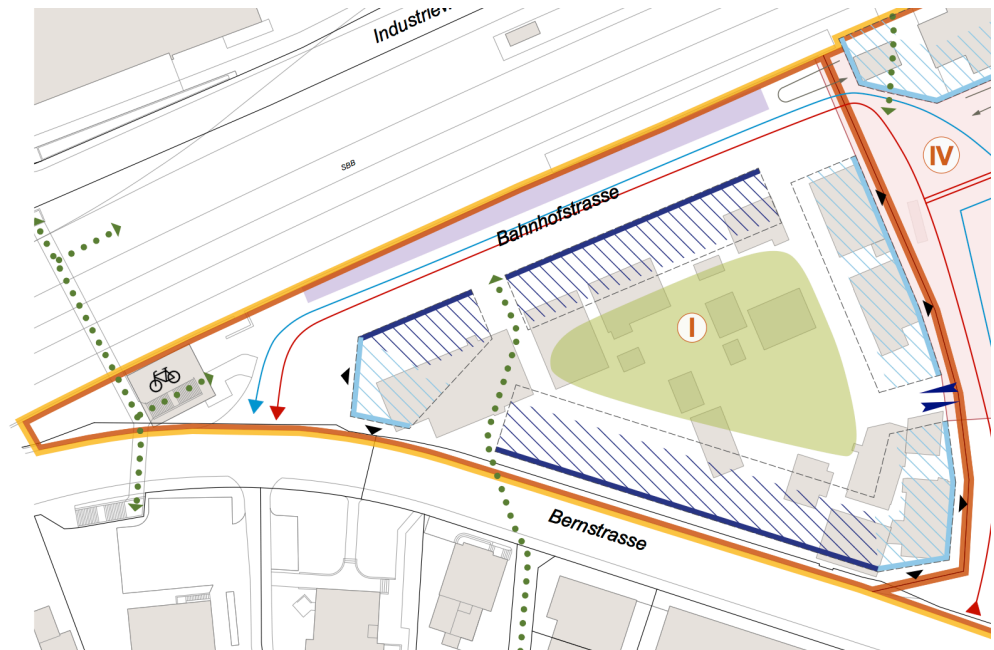


Abb. 71: Entwicklungsrichtplan Bahnhof Rothrist: Ausschnitt Teilbereich I

Nutzung

- publikumsorientierte Nutzungen – primär in den Erdgeschossen im Umfeld des Bahnhofplatzes – dienen der Nahversorgung und der Belebung des neuen Bahnhofplatzes.
- In den Obergeschossen und den auf den zentralen Freiraum ausgerichteten Erdgeschossen Wohnnutzungen in unterschiedlichen Formen.

Bebauung / Ortsbau

- Anordnung der Baukörper in Form einer offenen Blockrandstruktur um den zentral angeordneten halb-privaten Freiraum.
- Schaffung einer strassenraumbegleitenden Bebauung entlang der Bern- und Bahnhofstrasse; an der Bernstrasse gestaffelte Gebäudefluchten zur optischen Auflösung der Baukörper (Lärmriegel).
- Reaktion auf die Lärmbelastung (Bernstrasse, Bahnlinie) durch entsprechende Setzung der Baukörper und Ausgestaltung der Grundrisse
- Setzung eines markanten Baukörpers mit Wiedererkennungswert im spitzwinkligen Schnittpunkt der Bern- und Bahnhofstrasse im Westen des Teilbereichs als Eingangssituation.
- Vertikale Akzentuierung der Bebauung am Bahnhofplatz und der westlichen Eingangssituation durch ein zusätzliches Geschoss.

Freiraum

- Grosszügiger, halb-privater Grünraum im Zentrum des Teilbereichs als Spiel- und Aufenthaltsfläche für die Anwohner.

Erschliessung und Parkierung

- zentrale, unterirdische Sammelgarage für Bewohner und Beschäftigte unterhalb des zentralen Innenhofs
- Neue Querverbindung vom Zimmermann-Weg zur Bahnhofstrasse (Verlegung Fussgängerstreifen Bernstrasse prüfen)



8.1.2 Teilbereich II: Bahnhofstrasse Ost



Abb. 72: Orthofoto Teilbereich II, gedreht (Quelle: swisstopo, 2016)

Ausgangslage

Raumwirkung	Teilbereich II umfasst die östlich der Bahnhofstrasse gelegenen Liegenschaften. An der Bernstrasse erfolgt die Ausrichtung der Bauten und Nutzungen klar zur Bernstrasse. An der Bahnhofstrasse ist dieser Ansatz weniger klar erkennbar. Die Bebauung bildet zum Strassenraum hin keine gemeinsame Raumkante.
Bebauung	Die Bebauungsstruktur ist im Umfeld des Bahnhofs 2- und im Umfeld der Bernstrasse 3-geschossig ausgeprägt. Insbesondere das Gebäudeensemble in unmittelbarer Nachbarschaft zum Bahnhof (Wohn- und Gewerbebauten) ist in schlechtem Zustand und erneuerungsbedürftig.
Nutzung	Die Erdgeschosse an der Bahnhof- und Bernstrasse sind mehrheitlich publikumsorientiert genutzt (kleingewerbliche Dienstleistungen, Gastronomie und Verkauf). Insbesondere die Bebauung an der Bernstrasse weist belebte Erdgeschosse mit entsprechenden Vorbereichen auf. In den Ober- und Dachgeschossen ist Wohnnutzung vorherrschend. Die gewerblichen Gebäude im Bahnhofsumfeld scheinen kaum mehr genutzt zu werden.
Parkierung und Erschliessung	Die Erschliessung des Gebietes erfolgt grundsätzlich ab der Bahnhofstrasse. Parkplätze sind im Vorbereich der Gebäude und teils im Inneren des Teilgebiets angeordnet.



Festlegungen Teilbereich II: Bahnhofstrasse Ost

INFORMATION

- Bahnhofplatz (Begegnungszone)
- Richtbaulinie mit publikumsorientierter EG-N
- Richtbaulinie
- Teilgebiet Entwicklungsrichtplan
- Erschliessungssachse motorisierter Individual
- Kurzzeit-PP öffentlich
- Standort Bushaltestelle Bahnhof Rothrist mit
- Standort Veloparkierung
- Standort Zu-/Wegfahrt unterirdische Sammel
- Langsamverkehrssachsen
- Privater Aussenraum
- Bereich für höhere Bauten max. 38m
- Ausrichtung publikumsorientierte Erdgeschoss
- Perimeter Masterplan Bahnhof
- Standortvariante Rampe Personenunterführ.
- Standort Park+Ride

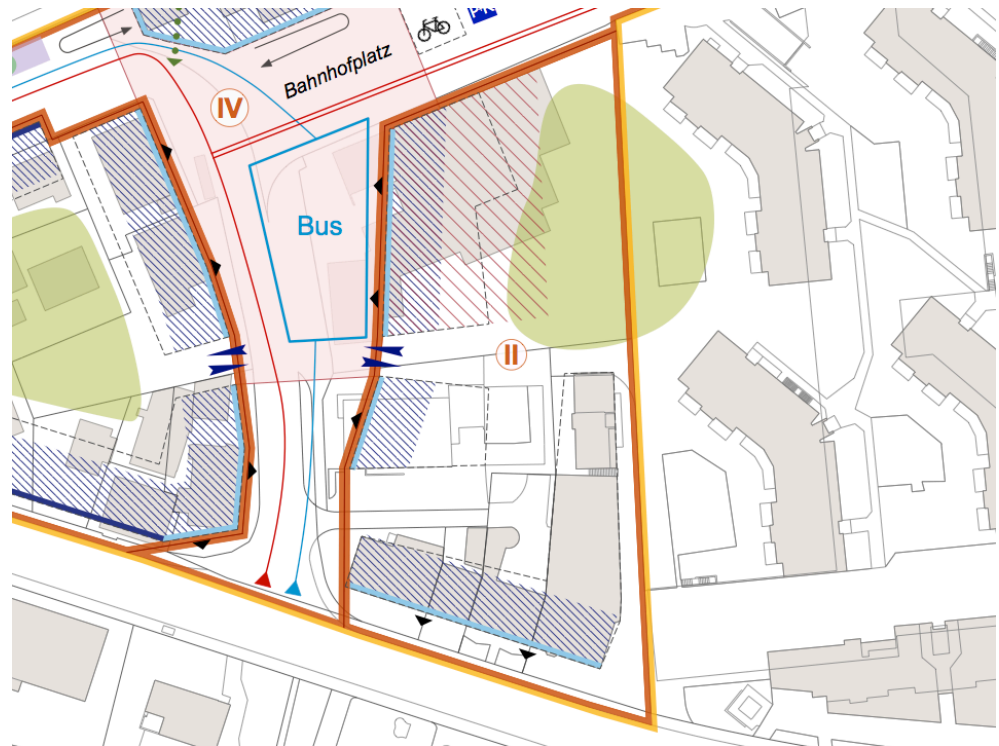


Abb. 73: Entwicklungsrichtplan Bahnhof Rothrist: Ausschnitt Teilbereich II

Nutzung

- publikumsorientierte Nutzungen im Umfeld des Bahnhofplatzes und der Bernstrasse dienen der Nahversorgung und der Belebung des neuen Bahnhofplatzes.
- In den Obergeschossen und den auf die rückwärtigen Freiräume ausgerichteten Erdgeschossen Wohnnutzungen in unterschiedlichen Formen.
- Bei Bedarf spezielle Nutzung mit Ausstrahlung für die Höhere Baute (Dienstleistung, Hotel, Gastronomie etc.)

Bebauung / Ortsbau

- Strassenraumbegleitende Bebauung an der Bernstrasse, (zusammengebaute) und auf den Platz orientierte Einzelvolumen am Bahnhofplatz.
- Vertikal deutlich in Erscheinung tretendes Gebäude im Umfeld des Bahnhofplatzes (Höhere Baute bis max. 38 m als städtebauliche Betonung des Bahnhofs).
- Erhalt oder Ersatz in gleicher Form / Struktur für die Baukörper an der Bernstrasse.

Freiraum

- Grosszügiger, halb-privater Grünraum im rückwärtigen Bereich des Teilbereichs als Spiel- und Aufenthaltsfläche für die Anwohner.
- Abgrenzung der halb-privaten Grünräume durch geeignete Massnahmen (Bepflanzung, Mauer), insbesondere im Bereich der P+R-Anlage.

Erschliessung und Parkierung

- zentrale, unterirdische Sammelgarage für Bewohner und Beschäftigte unterhalb des rückwärtigen Freiraums



8.1.3 Teilbereich III: Parzelle Kat.-Nr. 2813



Abb. 74: Orthofoto Teilbereich III (Quelle: swisstopo, 2016)

Ausgangslage

Raumwirkung

Teilbereich III umfasst die östlich des Bahnhofs gelegene Parzelle Kat.-Nr. 2813. Derzeitig wird das Grundstück von einer Einstellhalle besetzt, welche weiterhin gewerblich genutzt wird. Räumlich trennt sie das Wohnquartier im Süden von der Bahnlinie im Norden. Aufgrund der peripheren Lage wird das Gebäude vom Bahnhof aus kaum wahrgenommen.

Bebauung

Das bestehende Gebäude tritt heute 2- bis 3-geschossig in Erscheinung. Durch die Länge und Fassadengestaltung des Baukörpers wird die massive Wirkung noch verstärkt.

Nutzung

Die Liegenschaft wird als Werkhof und Einstellhalle von der E. Flückiger AG (Entsorgungs- und Recyclingfirma) genutzt, wodurch ein Anteil an Lastwagenfahrten verursacht wird.

Parkierung und Erschliessung

Die Erschliessung des Gebietes erfolgt ab der Bahnhofstrasse über eine Sackgasse, über welche auch die P+R-Anlage erschlossen ist. Die Freiflächen der Parzelle sind gesamthaft befestigt und dienen als Werkhof / Abstellplatz. Um die Liegenschaft herum führt ein öffentlicher Fussweg, der die östlich gelegenen Quartiere mit dem Bahnhof verbindet.



Festlegungen Teilbereich III: Parzelle Kat.-Nr. 2813

INFORMATION

- Bahnhofplatz (Begegnungszone)
- Richtbaulinie mit publikumsorientierter EG-N
- Richtbaulinie
- Teilgebiet Entwicklungsrichtplan
- Erschliessungssachse motorisierter Individual
- Kurzzeit-PP öffentlich
- Standort Bushaltestelle Bahnhof Rothrist mit
- Standort Veloparkierung
- Standort Zu-/Wegfahrt unterirdische Sammel
- Langsamverkehrsachsen
- Privater Aussenraum
- Bereich für höhere Bauten max. 38m
- Ausrichtung publikumsorientierte Erdgeschoss
- Perimeter Masterplan Bahnhof
- Standortvariante Rampe Personenunterführ.
- Standort Park+Ride

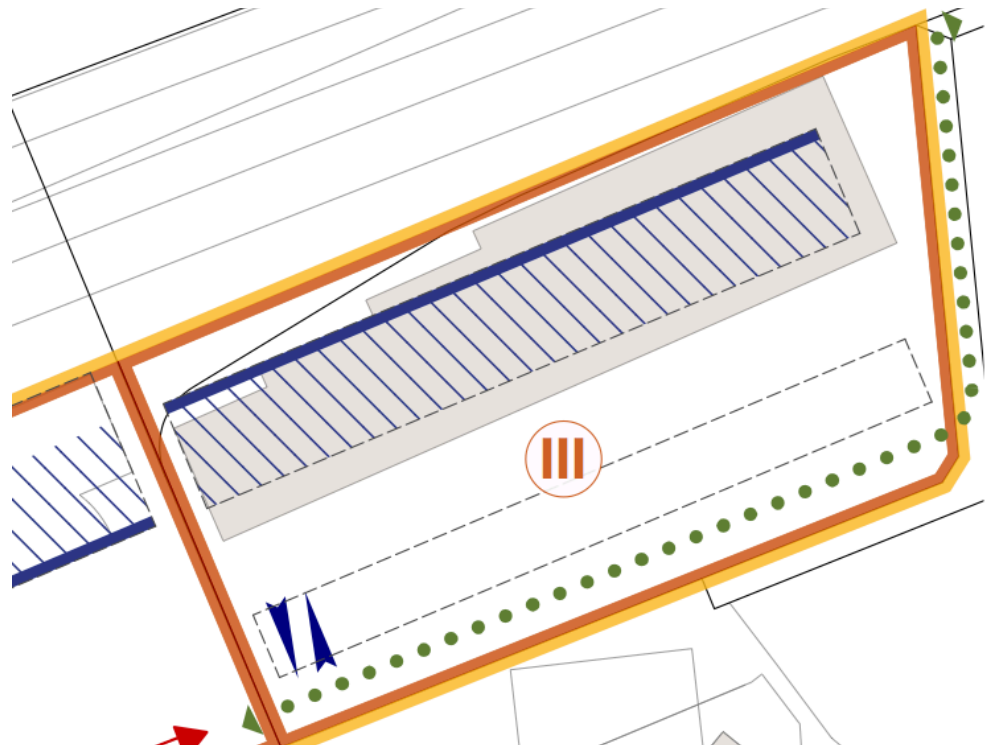


Abb. 75: Entwicklungsrichtplan Bahnhof Rothrist: Ausschnitt Teilbereich 1

Festlegungen

Nutzung

- Aufgrund der Erschliessungssituation und Lage in einem Wohnquartier soll die gewerbliche Nutzung nicht fortgeführt und stattdessen Geschosswohnungsbau realisiert werden.

Gestaltung / Ortsbau

- Für das Grundstück ist die Bebauungsform im Grundsatz offen. Zwingend ist jedoch die Ausbildung einer Lärmschutzzeile entlang des Bahntrasses.

Öffentlicher Raum

- Mit der Neubebauung des Grundstückes bietet es sich an, den Fussweg zum Blumenweg als verkehrsfreie Wohn- und Spielstrasse auszugestalten.
- Je nach Form der Bebauung ist die Abgrenzung der Freiräume durch geeignete Elemente (Bepflanzung, Mauer) von der P+R-Anlage angezeigt.
- Die übrigen Freiflächen dienen den Anwohnern als begrünte Spiel- und Aufenthaltsflächen.

Verkehr

- Die Bewohnerparkplätze sind in einer unterirdischen Einstellhalle zusammen zu fassen.
- Die Fusswegverbindung vom Bahnhof zum Blumenweg im Osten ist aufzuwerten.



8.1.4 Teilbereich IV: Bahnhof / Bahnhofplatz / Bahnhofstrasse



Abb. 76: Orthofoto Teilbereich IV (Quelle: swisstopo, 2016)

Ausgangslage

Raumwirkung

Teilbereich IV umfasst die Bahnhofstrasse, welche die Erschliessungsachse des Perimeters bildet. Daneben umfasst der Teilbereich das Bahnhofsgebäude, die P+R-Anlage und den Bahnhofplatz.

Bebauung

Innerhalb des Teilbereichs besteht einzig das Gebäude des Bahnhofs, welches am äusseren Eckpunkt der Bahnhofstrasse sowohl von Westen als auch von Süden auf der Bahnhofstrasse kommend gut ersichtlich liegt. Trotz dieser ortsbaulich wichtigen und markanten Lage schafft es das Bahnhofsgebäude nur ungenügend, adressbildend zu wirken.

Nutzung

Die Flächen des Teilbereichs dienen primär der Erschliessung der übrigen Teilbereiche. Aktuell definiert sich die Nutzung durch Verkehrsanlagen (Erschliessungs- und Verkehrsflächen, Bushaltestelle, Parkieranlagen und -felder, Veloabstellplätze, Rampe Zugang Bahnhofsunterführung etc.). Das Bahnhofsgebäude selbst weist, neben einer nachträglich unter dem Vordach erstellten Kleinbaute mit Kiosk, über keine publikumsorientierte Nutzungen auf. Es beinhaltet Anlagen der Bahninfrastruktur und -technik (u.a. für Bahn 2000).

Parkierung und Erschliessung

Auf oder direkt an der Bahnhofstrasse liegen heute die öffentlichen (Kurzzeit-) Parkfelder, die Mehrzahl davon an der westlichen Bahnhofstrasse als Schrägparkplätze angeordnet. In diesem Bereich liegt heute die Bushaltestelle, welche sich entlang der Lärmschutzwände erstreckt.



INFORMATION

- Bahnhofplatz (Begegnungszone)
- Richtbaulinie mit publikumsorientierter EG-N
- Richtbaulinie
- Teilgebiet Entwicklungsrichtplan
- Erschliessungssachse motorisierter Individual
- Kurzzeit-PP öffentlich
- Standort Bushaltestelle Bahnhof Rothrist mit
- Standort Veloparkierung
- Standort Zu-/Wegfahrt unterirdische Sammel
- Langsamverkehrsachsen
- Privater Aussenraum
- Bereich für höhere Bauten max. 38m
- Ausrichtung publikumsorientierte Erdgeschos
- Perimeter Masterplan Bahnhof
- Standortvariante Rampe Personenunterführung
- Standort Park+Ride

Festlegungen Teilbereich IV: Bahnhof / Bahnhofplatz / Bahnhofstrasse

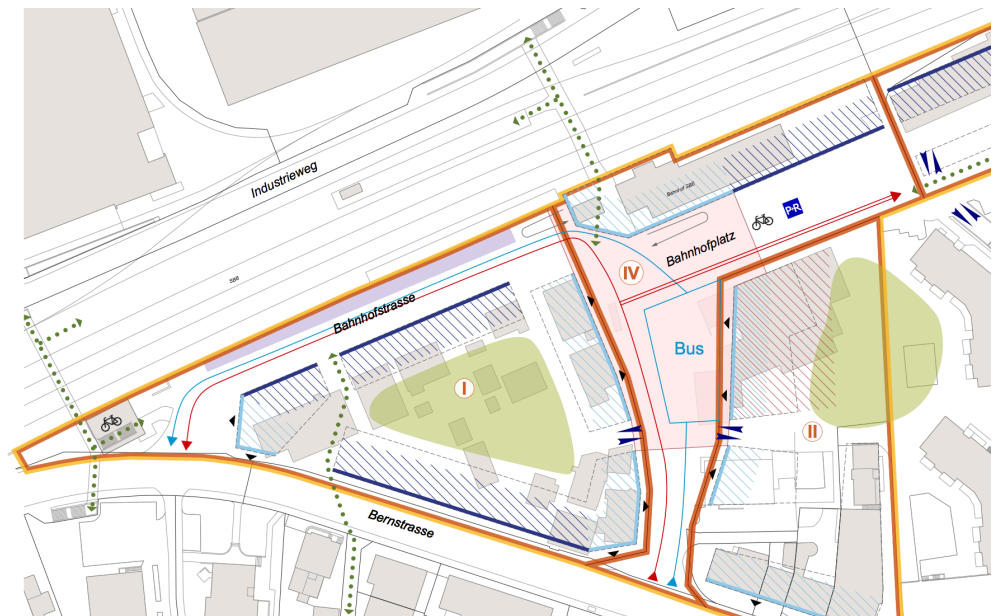


Abb. 77: Entwicklungsrichtplan Bahnhof Rothrist: Ausschnitt Teilbereich IV

Festlegungen

Nutzung

- Die Nutzungsart der Freiflächen soll von reinen Verkehrsflächen zu Aufenthaltsflächen mit attraktiver Gestaltung verlagert werden. Insbesondere die an die publikumsorientierten Erdgeschosse grenzenden Flächen sollen auf deren Nutzungen abgestimmt und gestaltet werden können (z.B. Aussenbestuhlung, vorgelagerte Verkaufsflächen etc.).
- Langfristig soll eine publikumsorientierte EG-Nutzung des Bahnhofsgebäudes zur Belebung des Platzes beitragen. In den Obergeschossen ist Wohnen denkbar.

Gestaltung / Ortsbau

- Zentrales Element der Aufwertung des Bahnhofquartiers bildet die Schaffung eines attraktiven und grosszügigen Bahnhofplatzes, der von raumprägender Bebauung mit publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen gefasst wird und durch die Bushaltestelle mit hoher Personenfrequenz belebt wird.
- Langfristig Aufstockung oder Ersatz des Bahnhofsgebäudes zur Schaffung einer repräsentativen Bahnhofsfrent.
- Erstellung einer gedeckten Veloabstellanlage als räumliche Begrenzung der Platzfläche im Osten.

Öffentlicher Raum

- Markante Aufwertung und Ausweitung des Bahnhofplatzes, unter anderem durch Verlagerung der Rampe an periphere Lage und einheitliche Gestaltung der Platzfläche (Bodenbelag).
- Verlagerung der Bushaltestelle auf den Bahnhofplatz und Neugestaltung mit Haltekanten für die Buslinien.
- Erstellung einer neuen Zugangsrampe zur Personenunterführung Bahnhof in direktem Umfeld des Bahnhofs und auf dem Grundstück der SBB.
- Aufwertung (und bei Bedarf Erweiterung) der bestehenden Veloabstellplätze beim Bahnhofplatz und im Westen des Perimeters.
- Ausscheidung einer Begegnungszone auf dem Bahnhofplatz

9 Weiteres Vorgehen

1. Pressemitteilung veröffentlichen
2. Konkurrenzverfahren (Wettbewerb, Studienauftrag) für Höhere Baute einleiten
3. Revision der Nutzungsplanung zur Ermöglichung der Höheren Baute
(im Rahmen Teilrevision oder Gesamtrevision)
4. Erarbeitung von (Teil-)Gestaltungsplänen für die bauliche Umsetzung