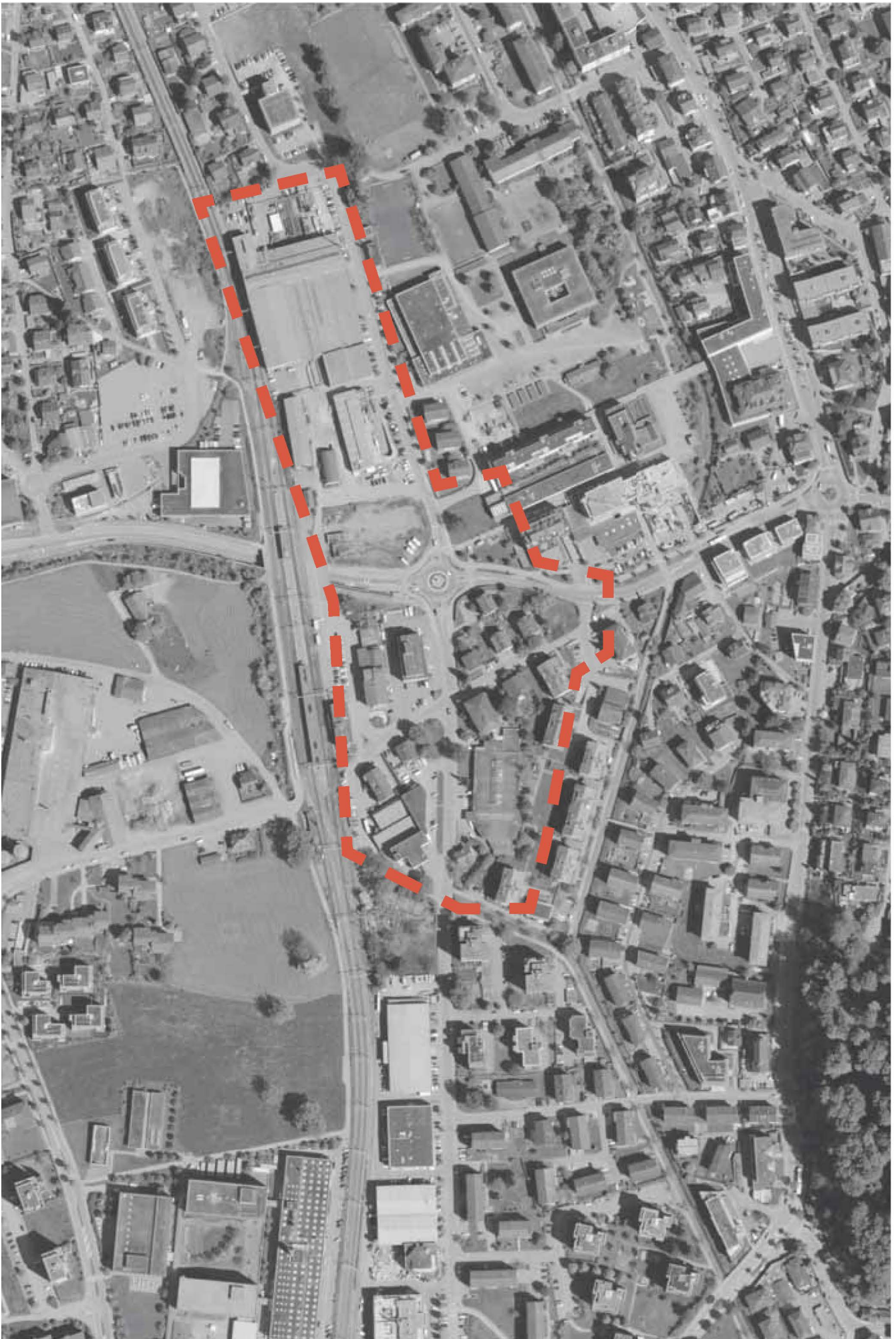


Freiraumkonzept
horw mitte Ost
Abschlussbericht
Stand 09.08.2016



für den Bereich
Bahnhofsplatz / Bushof
werden im Bericht zwei
Varianten bearbeitet

Ausgangslage	4-9
Definitionen und Prinzipien	10-21
Steckbriefe Strassenräume	22-47
Steckbriefe Baufelder	48-63



Situation Zentrum Horw

Das Ortszentrum von Horw befindet sich im Prozess einer grundlegenden baulichen Weiterentwicklung und erhält dadurch eine neue Bedeutung.

Für das Gebiet ist im Kontext der geplanten baulichen Veränderung ein übergeordnetes Konzept für den Aussenraum zu formulieren. Insbesondere sind die Ansprüche der verschiedenen Nutzergruppen, das Potential sowie die Identität des Ortes, welcher sich im Brennpunkt der Zentrumsentwicklung befindet, zu berücksichtigen.

„Im Grenzgebiet Luzern Süd – Horw – Kriens entsteht durch das Ausschöpfen der grossen Entwicklungspotentiale ein zusammenhängender, zukunftsorientierter Stadtteil mit einer starken Identität“ (Leitbild Stadtentwicklung Luzern, Entwurf 8.6.2009).

Als Wohn-, Arbeits- und Bildungsstätte mit S-Bahnstation und Seeanstoss ist die Gemeinde Horw innerhalb dieses Gebietes ein Entwicklungsschwerpunkt mit hoher Standortqualität und bereits guter Infrastruktur.

In den übergeordneten Richtplänen wird das Gebiet Kriens / Horw (Nidfeld – Schlund) als Entwicklungsschwerpunkt von kantonaler Bedeutung bezeichnet.

Die Arealentwicklungen und Umstrukturierungen im Umfeld des Bahnhofs Horw haben ein hohes Potential als Ergänzung des Ortszentrums im Sinne einer Stärkung der Agglomeration.

Vom Bahnhof Horw sind es wenige S-Bahnminuten nach Luzern, der Autobahnanschluss ist in unmittelbarer Nähe. Bushaltestellen, Einkaufsmöglichkeiten, Schulen, Freiräume und der See befinden sich in diesem Gebiet. Die Lage und die Bedeutung als Entwicklungsschwerpunkt führten zur Idee, auf der Ostseite das bestehende Zentrum von Horw mit einer geschlossenen Bauweise entlang der Bahngleise abzuschliessen.

Östlich der Bahnlinie erhält das Zentrum von Horw einen neuen Dichteschwerpunkt am Bahnhof. Die dichte Bebauung an der Kantonsstrasse wird über die Marktgasse bis zum Kreisel Bahnhof weitergeführt. Am dichtesten ist die neue Bebauung entlang der Bahnlinie rund um den Bahnhofplatz. Gegen Norden und Süden nimmt die Dichte stufenweise ab. Offene Winkelgebäude zu den angrenzenden Quartieren bilden an der Allmend- und Ebenausstrasse die Übergänge.

Bebauungsplan Zentrumszone Bahnhof Horw

Beschluss Einwohnerrat Horw 14. April 2011
 Beschluss Einwohnerrat Kilns 26. Mai 2011
 Genehmigung Regierungsrat (RRE-Nr. 18) 10. Januar 2012

Erweiterung um Baufeld in
 Bereichs Einwohnerrat Horw 26. April 2012
 Genehmigung Regierungsrat (RRE-Nr. 1274) 25. November 2012

LÄNGACHER & EMMENEGER <small>ARCHITECTS & ENGINEERS</small>	
Datum: 8. Dez. 2012 Blatt: 24 v. 88 Maßstab: 1 : 5000 Projekt-Nr.: 1.317.210.888.01	



Elemente und Artikel gemäss Reglement

- Schutzgebiet
- Baurechtszone**
- Baurechtszone
- Baurecht**
- Normales Baurecht
- Zonenplan
- Baurecht mit Anwesenheitsrecht
- Umfeldbereich**
- Öffentliche Platz
- Öffentliche Parkanlage
- Park- und Grünbereich
- Grünland
- Grünland mit Parkanlagen
- Grün-Anwesenlicher
- Vorweideweg für Bauwerke
- Rechtswort**
- Baurecht
- Verkehrswort**
- Zufahrt Ersatzverkehrsplanbereich
- Öffentliche Fuß- und Radwegzone
- Öffentliche Fusswegzone
- Umleitung für Fussgänger und Radfahrer
- Ordnungsmass Elemente**
- Baugrenze
- Einbauzone gemäss Anwesenheitsrecht
- Informations Elemente**
- Baufeld gemäss Vorhaben
- Grenzlinie

Bebauungsplan 2011

Vorschriften Bebauungsplan

Gemeinschaftliche Freiräume:

Zwischen den beiden Dichteschwerpunkten an der Kantonsstrasse und entlang der Bahnlinie liegt mit der Schulanlage, den Plätzen um das Gemeindehaus und dem Dorfbach eine grosse, zusammenhängende, öffentlich benutzbare Freifläche. Diese Freifläche wird via Marktgasse verkehrsfrei, ohne die Ringstrasse queren zu müssen, mit den Freiflächen horw mitte verbunden.

Der Bahnhof mit Bahnhofplatz, Perrondach und den Unterführungen liegt neu zwischen dem ehemaligen Bahnübergang im Süden und der Unterführung der Ringstrasse im Norden. Damit liegt der nördliche Teil des Bahnhofplatzes über der Ringstrasse und ist somit von dieser Hauptverkehrsstrasse und vom Kreisel Bahnhof aus zu sehen und zu erreichen.

Gestalterisch verweist der grössere Anteil versiegelter Beläge der Ostseite auf die grössere urbane Dichte. Im ganzen Gebiet des Bebauungsplans soll die Verwendung der Materialien im Aussenraum kontrolliert erfolgen und aufeinander abgestimmt werden.

Privater Aussenraum:

Die Hofräume der Baufelder auf der Ostseite sind als halböffentliche Aussenräume zu gestalten und müssen den unterschiedlichen Freizeitbedürfnissen der Bewohner gerecht werden. Hart-, Mergel und Wiesenflächen sowie Baumgruppen und Sträucher prägen ihr Bild.

3. Freiräume

Art. 18 - Freiräume allgemein

1. Es ist dafür zu sorgen, dass ein funktional und gestalterisch zusammenhängendes Freiraumangebot entsteht. Die Übergänge zwischen den einzelnen Freiräumen sind zu koordinieren und sorgfältig zu gestalten. Dies gilt auch für die Übergänge vom Bebauungsplanperimeter zu den angrenzenden Quartieren.

2. Die Freiraumkonzepte über die im Folgenden festgelegte Anzahl Baufelder sind jeweils mit der ersten Baueingabe in einem Baufeld einzureichen.

3. Die an die einzelnen Baufelder angrenzenden öffentlichen Freiräume, Anlagen und Plätze sind parallel mit den Freiraumkonzepten dieser Baufelder zu entwickeln. Die Koordination erfolgt durch die Gemeinde.

4 Die Freiraumkonzepte zeigen auf, wie die Beläge, die Ausstattungen, die Beleuchtung, die Bepflanzung usw. einheitlich gestaltet werden sollen. Die Freiräume sollen durchgängig sein. Begrenzungen durch Zäune und dergl. sind zu vermeiden.

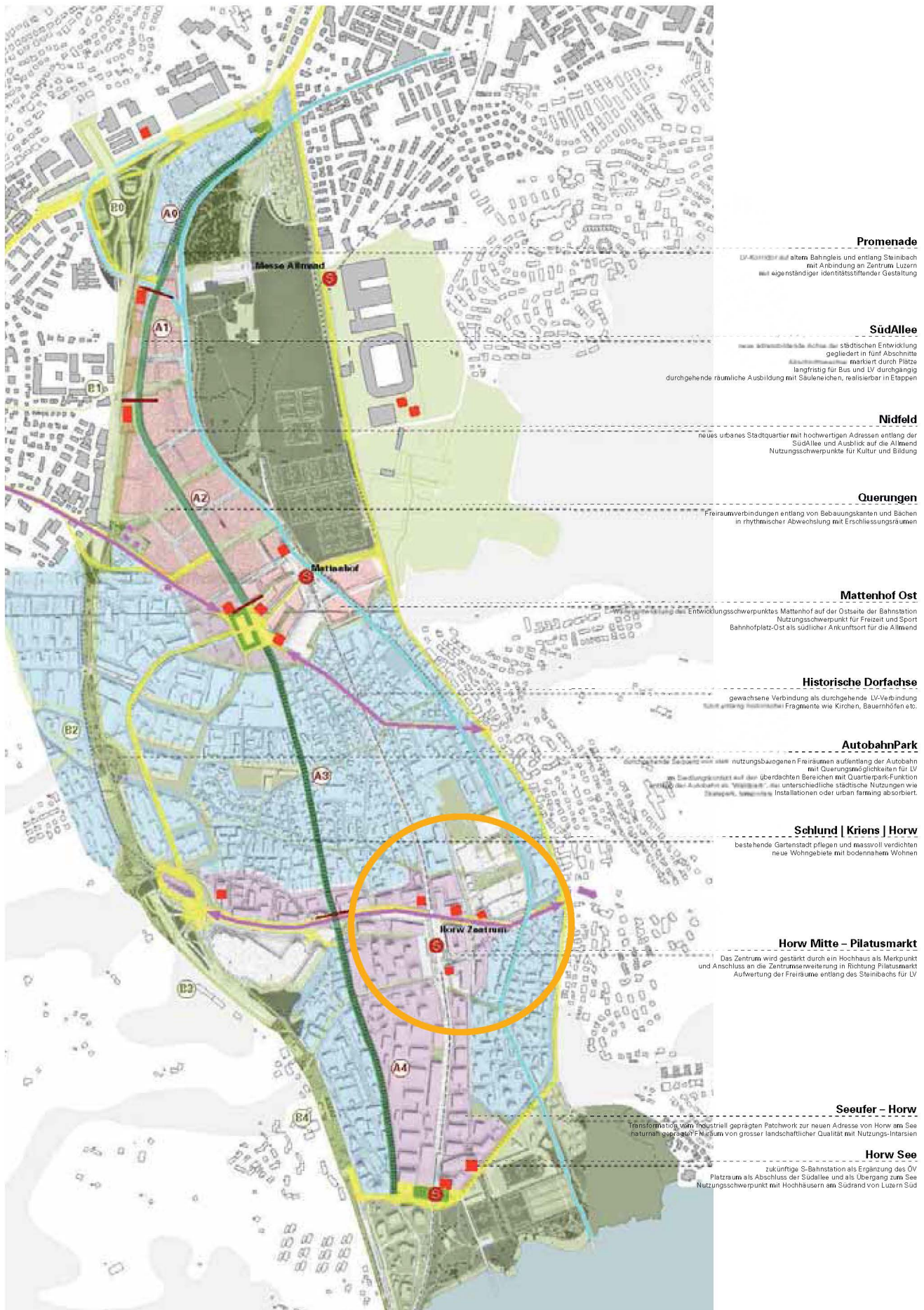
Freiraumkonzepte über Baufelder:

ABC / DE / F / G / H

Art. 19 - Unterschiedliche Freiräume

1 Die Freiräume sind aufgeteilt in Grünflächen, in Park- und Gewässerräume, in übrige Aussenflächen der Baufelder und in öffentliche Plätze und Parkanlagen...

4 Die übrigen Aussenflächen innerhalb der Baufelder dürfen aus versiegelten Flächen bestehen. Sie können auch Elemente der Grünflächen enthalten.



Übersicht Entwicklungskonzept Luzern Süd

Kontext Luzern Süd

Das Gebiet des Bebauungsplans Zentrumszone Bahnhof Horw liegt im übergeordneten Kontext des Entwicklungskonzeptes von Luzern Süd.

Seit Herbst 2013 bildet das Konzept die Grundlage für eine ganzheitliche und koordinierte Entwicklung des gemeindeübergreifenden Agglomerationsraums von Horw, Kriens und Luzern.

Das Konzept legt räumliche und strukturelle Schwerpunkte fest, wie die Definition der drei linearen Strukturelemente SüdAllee, Autobahnpark und Promenade, sowie der fünf Vertiefungsgebiete.

Des Weiteren werden Aussagen zum Verkehr (Angebotsausbau des öffentlichen Verkehrs, Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr sowie Massnahmen für den Autoverkehr) und zur Nutzung und dem Charakter der unterschiedlichen Bereiche und Quartiere gemacht.

Im Bereich der Horwer Zentrumszone ergeben sich folgende Schnittstellen zu Luzern Süd:

- Vertiefungsgebiet V (Pilatusachse)

Das Vertiefungsgebiet wird ab Herbst 2016 vom Team LuzernSüd untersucht. Schwerpunktthemen werden unter anderem die grüne Querverbindung über den Talboden Horw und die Qualität der Langsamverkehrsverbindung sein.

Für das Bebauungsplangebiet bedeutet das eine Schnittstelle mit der Ausbildung der Ringstrasse.

- Promenade (zentrale Freiraumachse)

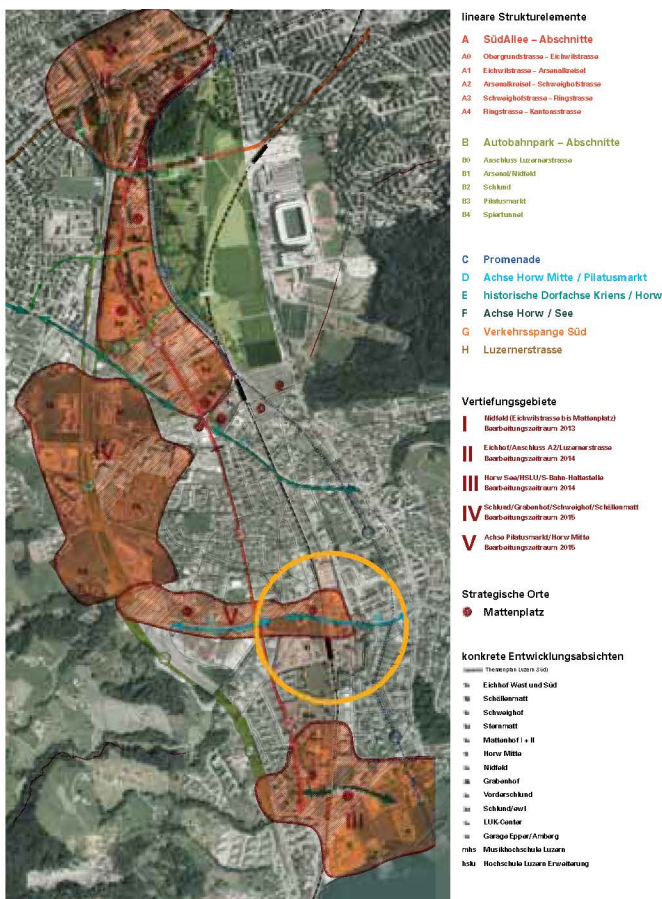
Als von Luzern Süd definiertes lineares Strukturelement verläuft die Promenade östlich des Zentrumsgebietes und bindet das Zentrum an die Allmend im Norden und den See im Süden an.

Das Freiraumkonzept für die Zentrumszone muss sicherstellen, dass das Gebiet über Querverbindungen mit dieser wichtigen Achse verbunden wird.

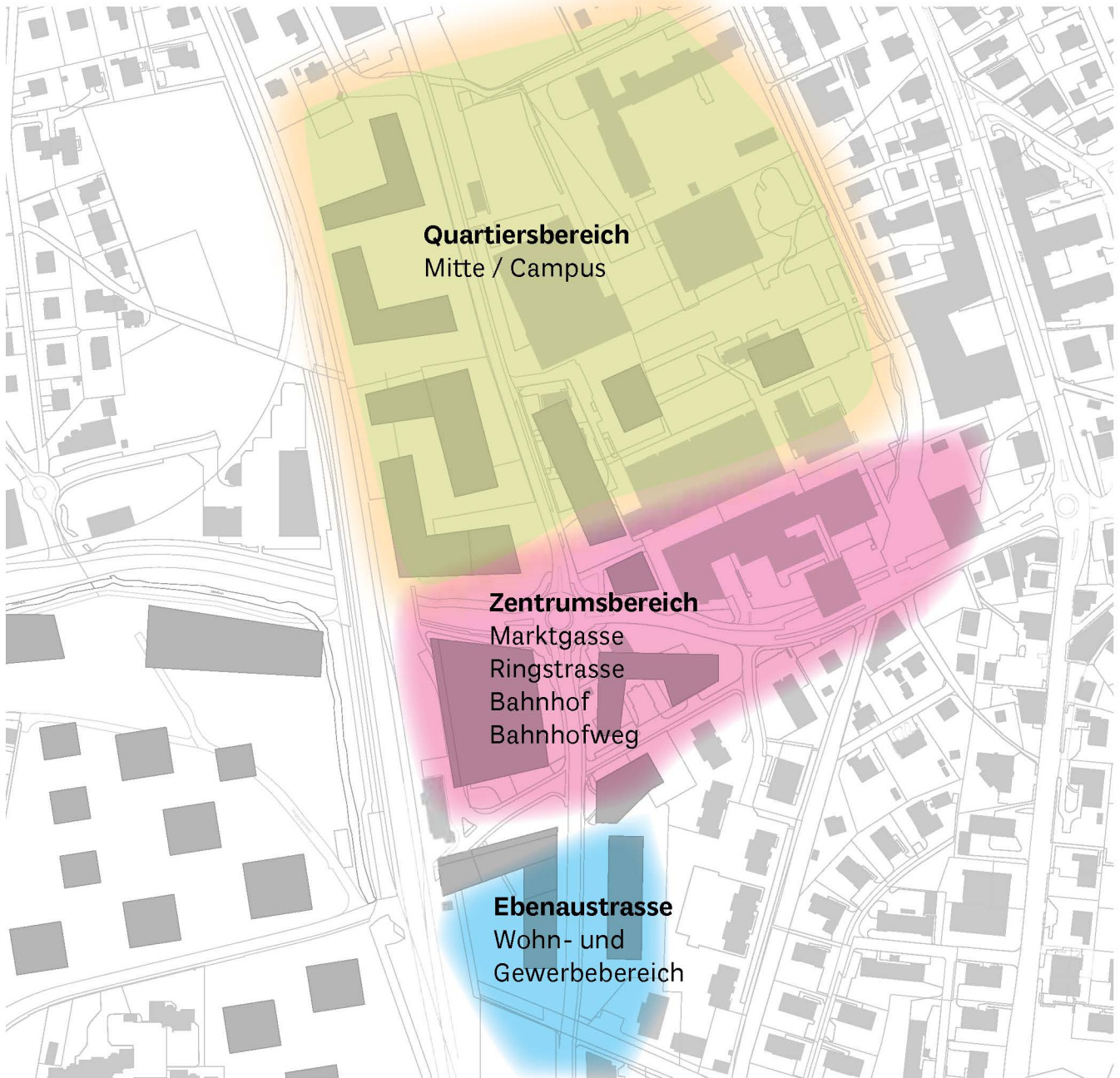
- Vertiefungsgebiet III (Ennethorw)

Das Vertiefungsgebiet wird seit Frühjahr 2016 vom Team Luzern Süd bearbeitet.

Das Zentrumsgebiet wird nicht nur über die Promenade sondern auch über die Ebenastrasse mit einer Fussverbindung an das Seefeld angeschlossen. Im Zuge der Entwicklung von Horw Mitte und Ennethorw wird hier eine wichtige Wegverbindung entwickelt.



Umsetzungsstrategie LuzernSüd



3 Bereiche unterschiedlichen Charakters in Horw Mitte

horw mitte - ein heterogenes Zentrum

Das Bebauungsplangebiet östlich des Bahnhofs geht in stark unterschiedlich ausgebildete Quartiere über.

Es lassen sich drei differenzierte Bereiche ablesen:

Quartiersbereich - Mitte / Campus:

Im Norden liegt ein kleinteiliges, durchgrüntes Wohngebiet, im Nordosten schliesst sich die Allmend Mitte mit den grünen Freianlagen des Schulzentrums an.

Hier schliesst das Bebauungsplangebiet mit Wohnbauten und grossen zentralen Freiflächen an und reagiert mit Wegeverbindungen auf die bestehenden Strukturen.

Zentrumsbereich - Marktgasse, Ringstrasse, Bahnhof:

Dieser Bereich des Gebietes liegt zwischen Bahnhof und Ortskern und bildet so das tatsächliche Zentrum. Hochhaus, Hotelnutzung, erhöhter Gewerbeanteil und öffentlichkeitsorientierte Freiflächen unterstreichen den Zentrumscharakter.

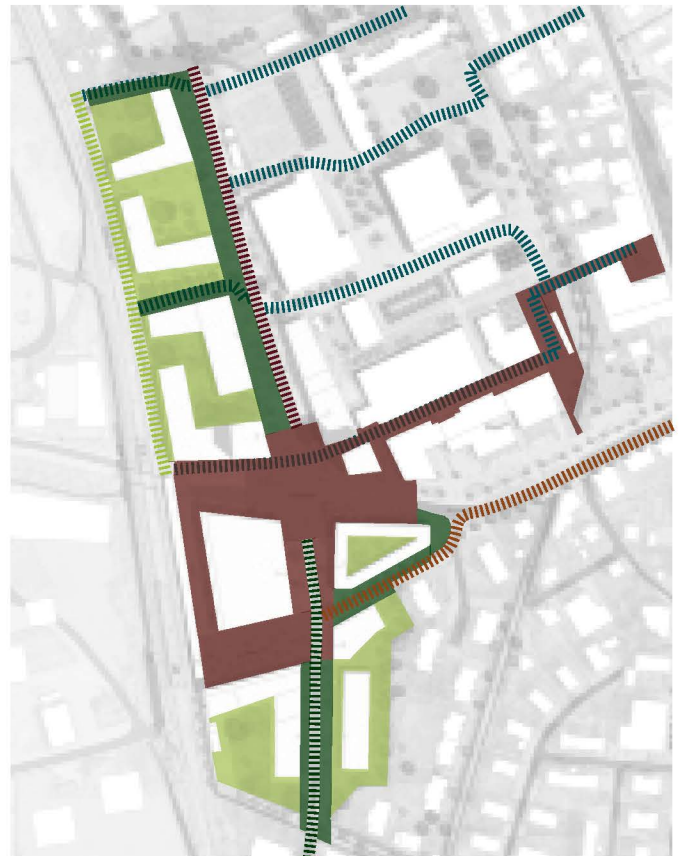
Wohn- und Gewerbebereich - Ebenastrasse:









Im Südosten erfolgt der Übergang in ein stark durchgrüntes, dichtes Wohnquartier, während westlich der Ebenastrasse lokales Gewerbe angesiedelt ist. Südlich bildet der Lauf des Steinibachs die Grenze.

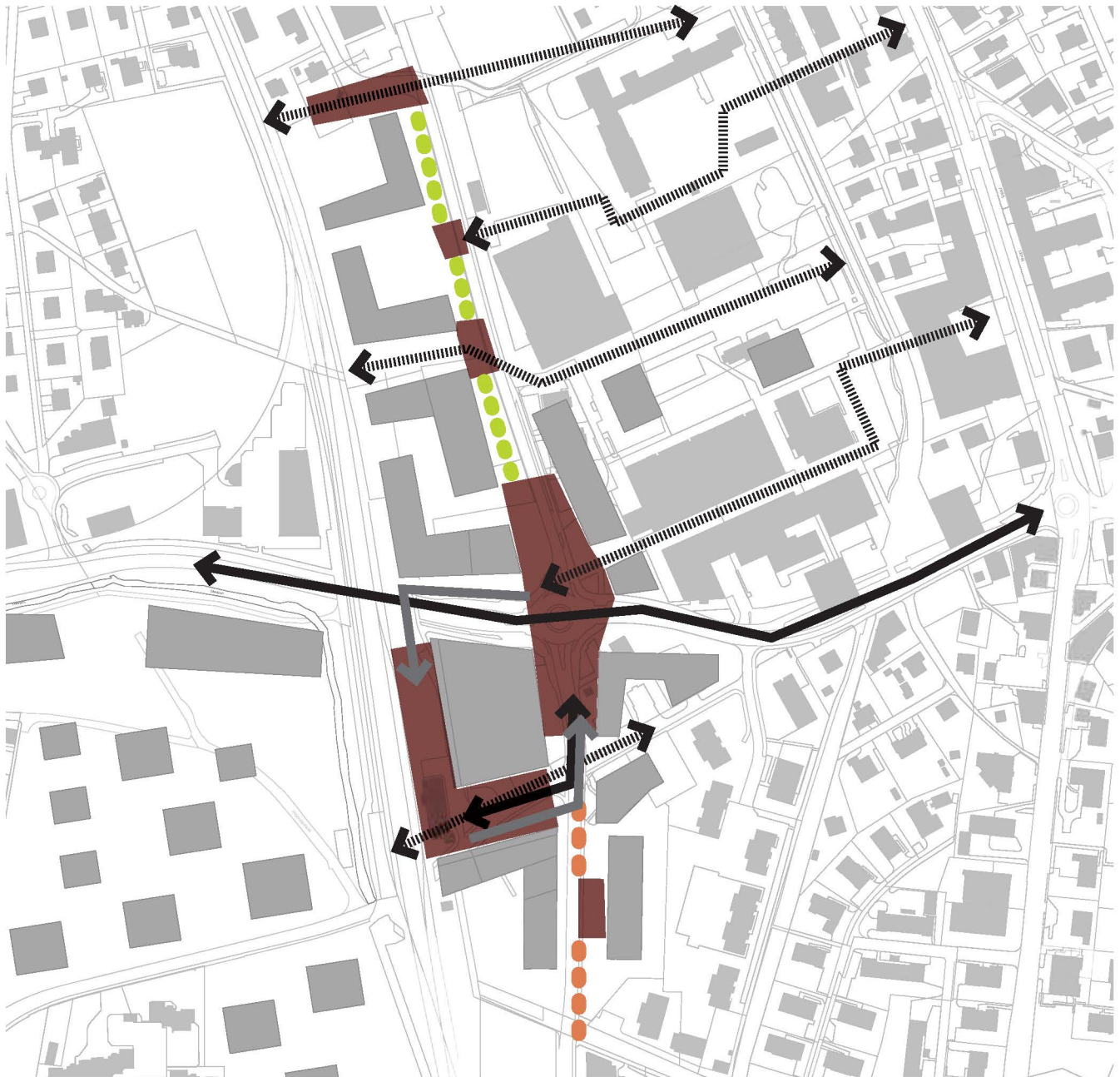
Die Anordnung der privaten Grünräume ist im Bebauungsplan zum Bach und zum durchgrünten Quartier vorgesehen, was einen sanften Übergang und eine gute Einbettung in den Bestand bedeutet.

Das Baukonzept reagiert auf die angrenzenden Strukturen und versucht zu vermitteln. Um dennoch als ein klar erkennbares, zusammenhängendes Quartier gelesen werden zu können, muss ein übergreifendes Freiraumkonzept die Gestaltung und Nutzung der Aussenräume definieren.

Übersicht Freiräume nach Bebauungsplan



-  Ebenastrasse
-  Bahnhofweg
-  Querverbindungen
-  Gleispromenade
-  Allmendstrasse
-  Öffentliche Freiflächen
-  Private Freiflächen
-  Private Freiflächen mit öffentlicher Dienstbarkeit



Erschliessung/Vernetzung (inkl. 2 Varianten Bahnhof/Bushof)

- Tempo-30-Zone Allmendstrasse
- Querungen für den Langsamverkehr
- Hauptverbindung Ringstrasse / Busführung (alternativ)
- Kreuzungspunkte / Platzflächen
- Tempo-30-Zone Ebenastrasse erneut prüfen

Definitionen & Prinzipien

Elemente des Strassenraums

Vernetzung über öffentliche Räume

Ein dichtes Raster an Ost-West-Verbindungen auf der Nord-Süd verlaufenden Erschliessungsstrassen sorgt für eine ausgewogene Anbindung der Quartiere an Freiräume, das Zentrum und den Bahnhof. Zudem wird die Vernetzung der übergeordneten Freizeit- und Erholungsstrukturen, wie der bewaldeten Hänge östlich und westlich des Talboden Horw sichergestellt.

Allmendstrasse und Ebenastrasse

An den Kreuzungspunkten der Vernetzungsachsen ergibt sich jeweils eine Differenzierung des Strassenraumes.

Kleine Plätze und Aufenthaltsflächen entlang der Ebenau- und Allmendstrasse machen auf die Verbindungen aufmerksam und strukturieren die Verkehrsfläche.

Zusätzlich können diese Flächen dem Bereich angemessene Funktionen, wie Quartierstreffpunkt, oder Nutzungen, wie Aussensitzbereiche für Gastronomie, übernehmen.

Um die Aufenthaltsqualitäten und die Sicherheit der Kreuzungen zu sichern, soll für die Ebenastrasse die Möglichkeit einer Tempo-30-Zone geprüft werden.



Arten der Veloführung

- Velospur markiert, auf Trottoir
- Velospur markiert, auf Strasse
- Velos und Fussgänger im Mischverkehr

Definitionen & Prinzipien

Elemente des Strassenraums - Hierarchie des Velonetzes

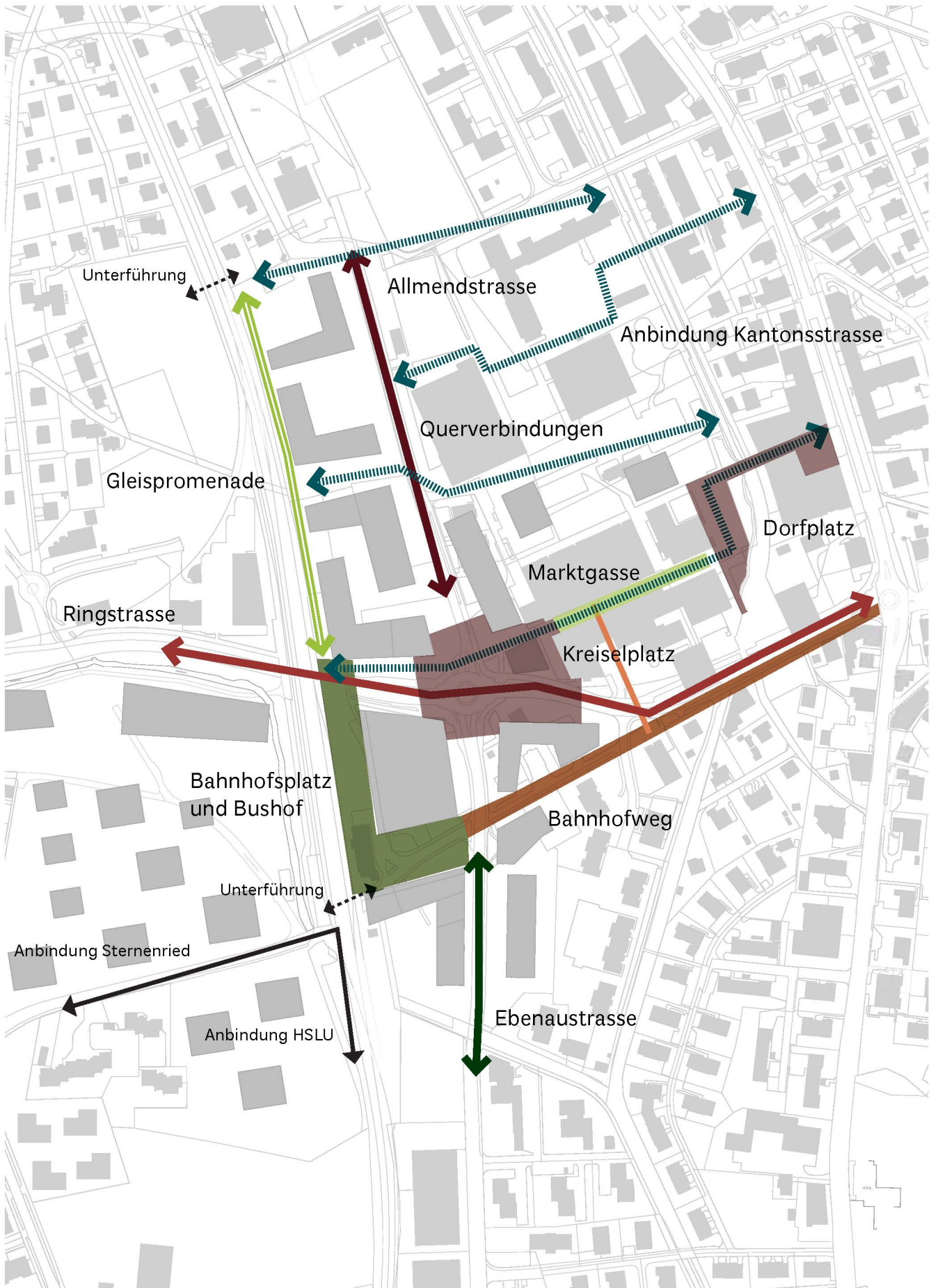
Die Qualität der Zentrumsnähe und die Nähe zu Bus und Bahn soll durch ein attraktives Velonetz ergänzt werden. Die auf das Bebauungsplangebiet zuführenden Wege werden aufgenommen und hindurchgeführt.

Eine bestehende Hauptverbindung in Ost-West-Richtung führt entlang der Ringstrasse auf einem separat ausgebildeten Velostreifen unter den Gleisen hindurch und schafft die Anbindung an die zukünftige Südallee.

In Nord-Süd-Richtung wird der Veloverkehr auf der Allmend- und Ebenastrasse geführt.

Im Norden des Bebauungsplangebiets ist eine zusätzliche Gleisquerung geplant. Hier kann eine wichtige Ost-West-Querung für Fuss- und Veloverkehr über das Bahntrassee geführt werden und ein Anschluss an den bestehenden Veloweg entlang der Gleise Richtung HSLU angeboten werden.

Eine zusätzliche Möglichkeit, das Gebiet in Nord-Süd-Richtung zu queren bietet die Gleispromenade. Hier wird der Veloverkehr auf der Fussgängerfläche im Mischverkehr geführt.



Übersicht der Freiraumelemente

Übersicht Freiraumelemente

Das geplante Hochhaus setzt einen städtebaulichen Akzent und markiert das neu entstehende Zentrum in Horw. Eine grosszügige Platzfläche umgarnt das Gebäude und weitet sich über die Ringstrasse hinaus an die Fassaden der angrenzenden Gebäude. Somit wird der infrastrukturell stark belastete Ort um den Kreisel zu einem pulsierenden Zentrum mit hoher Aufenthaltsqualität. Der Kreiselplatz findet sich in einer Abfolge Bahnhofplatz-Kreiselplatz-Dorfplatz, welche durch die Marktgasse und den Bahnhofweg zu einer städtebaulichen Klammer zusammengeführt wird. Die Klammer schafft einen Dialog zwischen gewachsenem Zentrum an der Kantonsstrasse und neu entstehendem Zentrum im Bereich Bahnhof/Kreiselplatz.

Die Allmendstrasse, ausgehend vom Kreiselplatz, bindet den nördlichen Teil an das Zentrum und setzt das neue Quartier entlang der Gleisanlage in Bezug zum Gebiet Campus/Mitte. Sie wird an mehreren Stellen von Querverbindungen durchbrochen, die das Gebiet an die Promenade am Dorfbach und die Kantonsstrasse anbinden. Als Rückgrat des Zentrums entsteht entlang des Bahntrassees eine Gleispromenade, die eine direkte Verbindung von der neuen Unterführung im Norden zum Bahnhof ermöglicht.

Gegen Süden wird das neue Zentrum über die Ebenaustrasse an den See angebunden.



Übersicht Leitbaumkonzept



Fraxinus ornus



Quercus robur



Tilia cordata



Ulmus glabra

Leitbaumkonzept

Querverbindungen

In Anlehnung an das Baumkonzept im Ortskern werden die Querverbindungen von Ulmenreihen (*Ulmus glabra*) begleitet. Diese setzen die Ost- und die Westseite der Allmendstrasse in Beziehung zueinander und stärken die Querverbindungen, die das neue Zentrum an die Kantonsstrasse anbinden.

Bahnhofweg

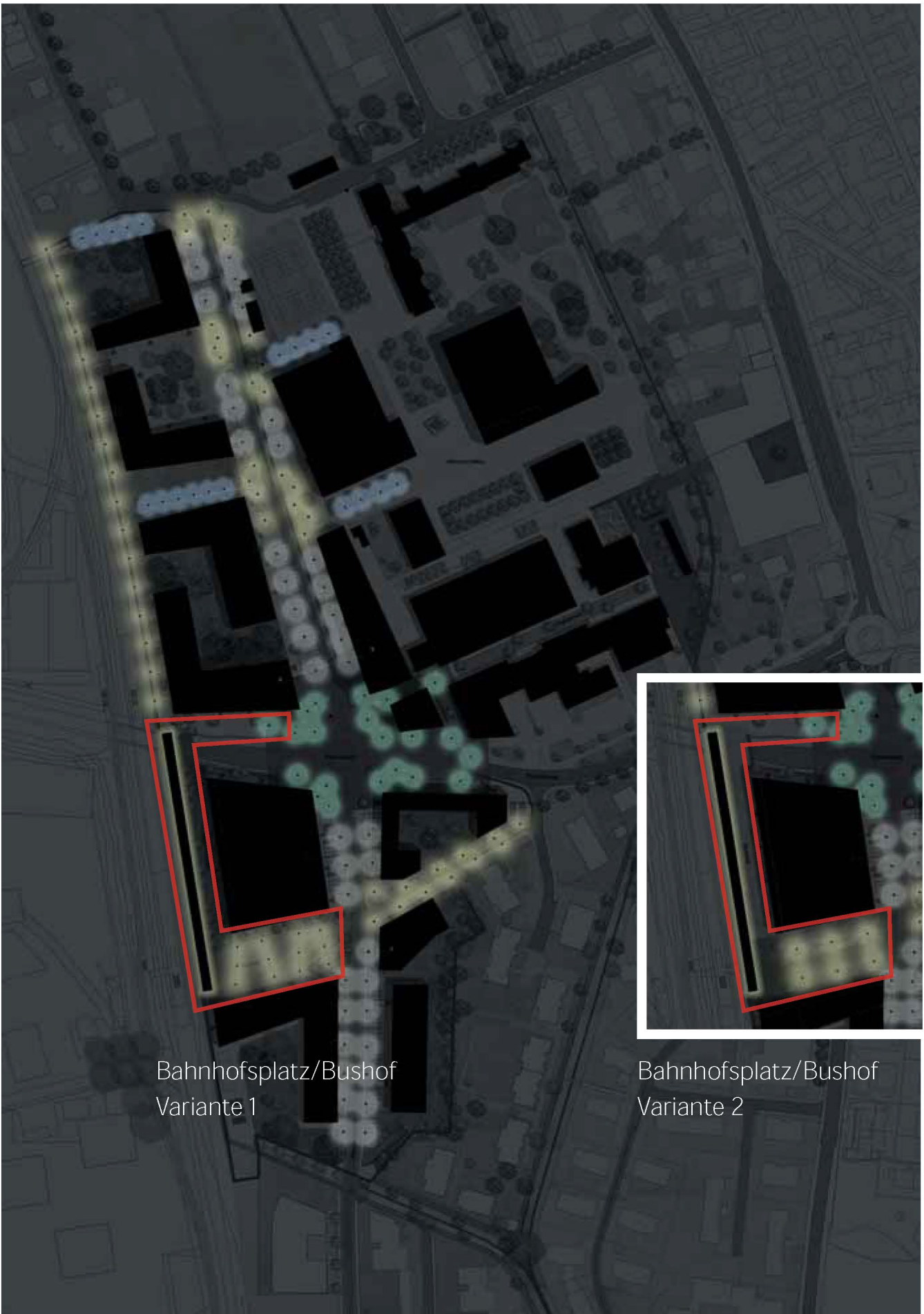
Die Wichtigkeit des Bahnhofwegs zur Ausprägung der städtebaulichen Achse Bahnhofplatz - Bahnhofweg-Dorfplatz-Marktgasse, die im Konzept zur Gestaltung und Vernetzung der Freiräume des Talbodens in Horw beschrieben wird, wird mit der Pflanzung einer *Fraxinus ornus*-Reihe (Manna-Esche) unterstrichen. Die gelbe Herbstfärbung macht die Achse als wichtiges städtebauliches Element lesbar und akzentuiert die direkte Verbindung Kantonsstrasse - Bahnhofplatz.

Allmendstrasse und Ebenastrasse

Die Stieleiche (*Quercus Robur*) mit ihrer breiten, kegelförmigen und lichtdurchlässigen Krone bringt eine starke Lebendigkeit in den Strassenraum. Die für das neue Zentrum wichtige Nord-Süd-Verbindung der Allmend- und Ebenastrasse wird, gesäumt von dieser Baumart, in ihrer städtebaulichen Bedeutung und Atmosphäre gestärkt. Als anspruchslose Baumart erfüllt die Stieleiche alle Kriterien für einen geeigneten Strassenbaum.

Kreiselplatz

Auf dem Kreiselplatz vermischen sich die Eschen aus der Allmend- und Ebenastrasse mit grossen Winterlinden. Die Linde als klassischer Platzbaum akzentuiert den Kreiselplatz und das neue Zentrum. Mit ihrer gelben Herbstfärbung schaffen die Linden eine klar ablesbare städtebauliche Figur.



Bahnhofsplatz/Bushof
Variante 1

Bahnhofsplatz/Bushof
Variante 2

Übersicht Beleuchtung

Konzept Beleuchtung

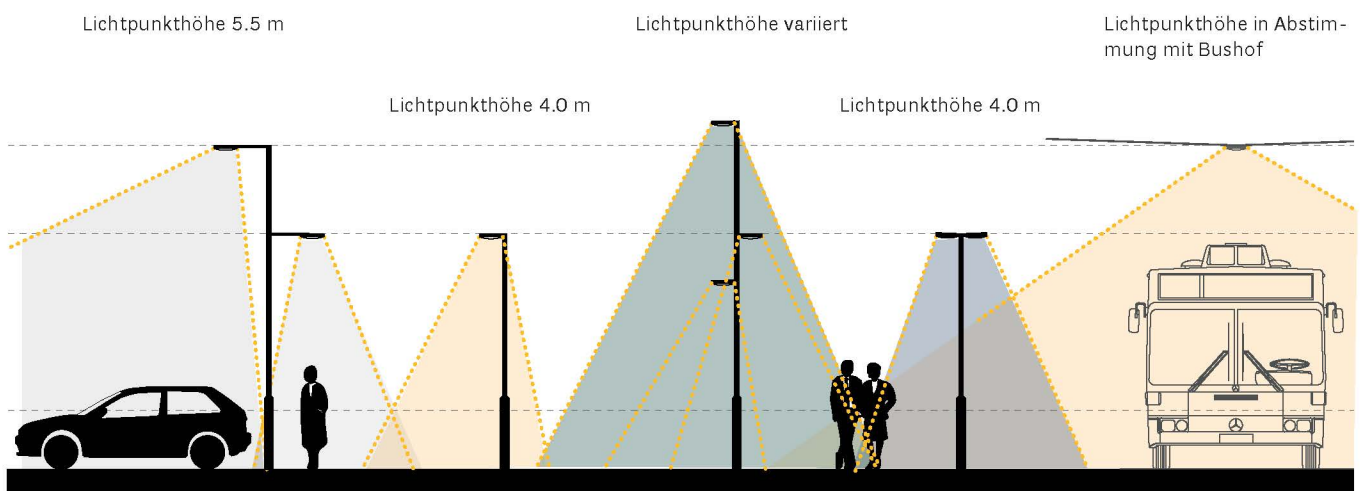
Das Beleuchtungskonzept für Horw Mitte berücksichtigt einerseits die funktionalen Ansprüche der Strassenräume, gleichzeitig werden die stadträumlich wichtigen Orte in Horw charakteristisch herausgearbeitet.

Die Strassenräume der Allmend- und Ebenaustasse sind regelmässig mit Kandelabern ausgeleuchtet. Um den Massstab des Strassenraums zu brechen sind diese Kandelaber längs des Trottoirs orientiert und leuchten den Strassenraum und den Fussgängerbereich auf 2 Ebenen aus (zb. 4m und 5.5m). Eine Beeinträchtigung der angrenzenden Wohnnutzungen durch die Beleuchtung ist zu vermeiden.

Ebenfalls ist die Gleispromenade sowie der Bahnhofweg mit Kandelabern in regelmässigen Abständen ausgeleuchtet.




Die Platzräume unterscheiden sich in ihrer Ausleuchtung von den Strassenräumen. Auf dem Kreiselpplatz sind zum Beispiel Mastleuchten mit Lichtspots auf unterschiedlichen Höhen denkbar, im Bereich des Bushofes kann die Beleuchtung über ein Netz aus Pendelleuchten organisiert werden. Die Ausleuchtung der Querverbindungen ist in Abstimmung mit der Beleuchtung des „Campus Mitte“ zu planen. Somit wird eine sichere Traverse zwischen der Gleispromenade und der Allmendstrasse in der Dunkelheit gewährleistet. Eine Beeinträchtigung der angrenzenden Wohnnutzungen durch die Beleuchtung ist zu vermeiden. Die Kreuzungspunkte der Querverbindungen mit der Allmendstrasse bilden kleine Platzsituationen in denen die Anordnung der Beleuchtung von der Regelmässigkeit des Strassenraumes abweichen kann.

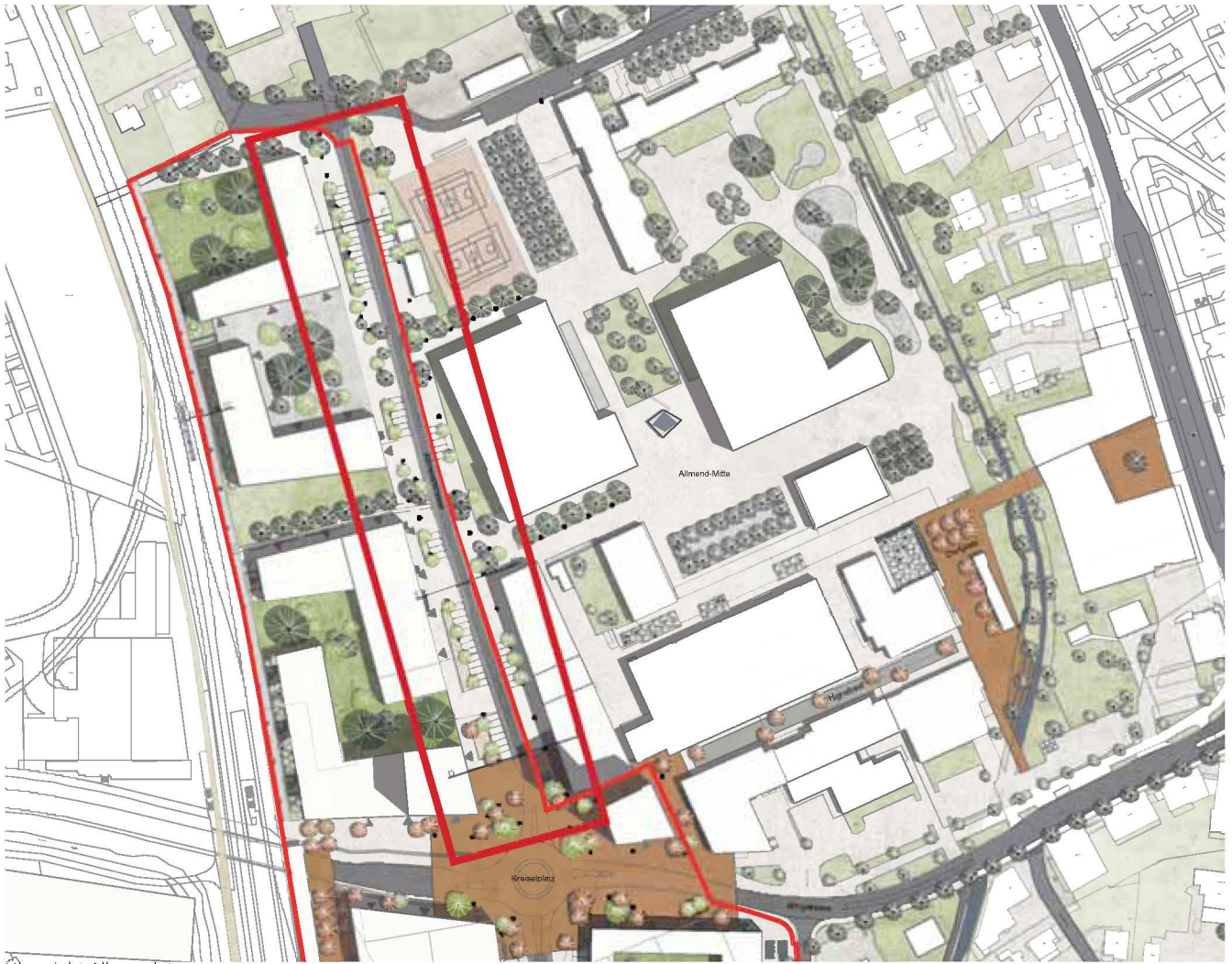
Innerhalb der Baufelder (z. Bsp. Innenhöfe) sind eigene Beleuchtungskonzepte möglich.



Strassenräume

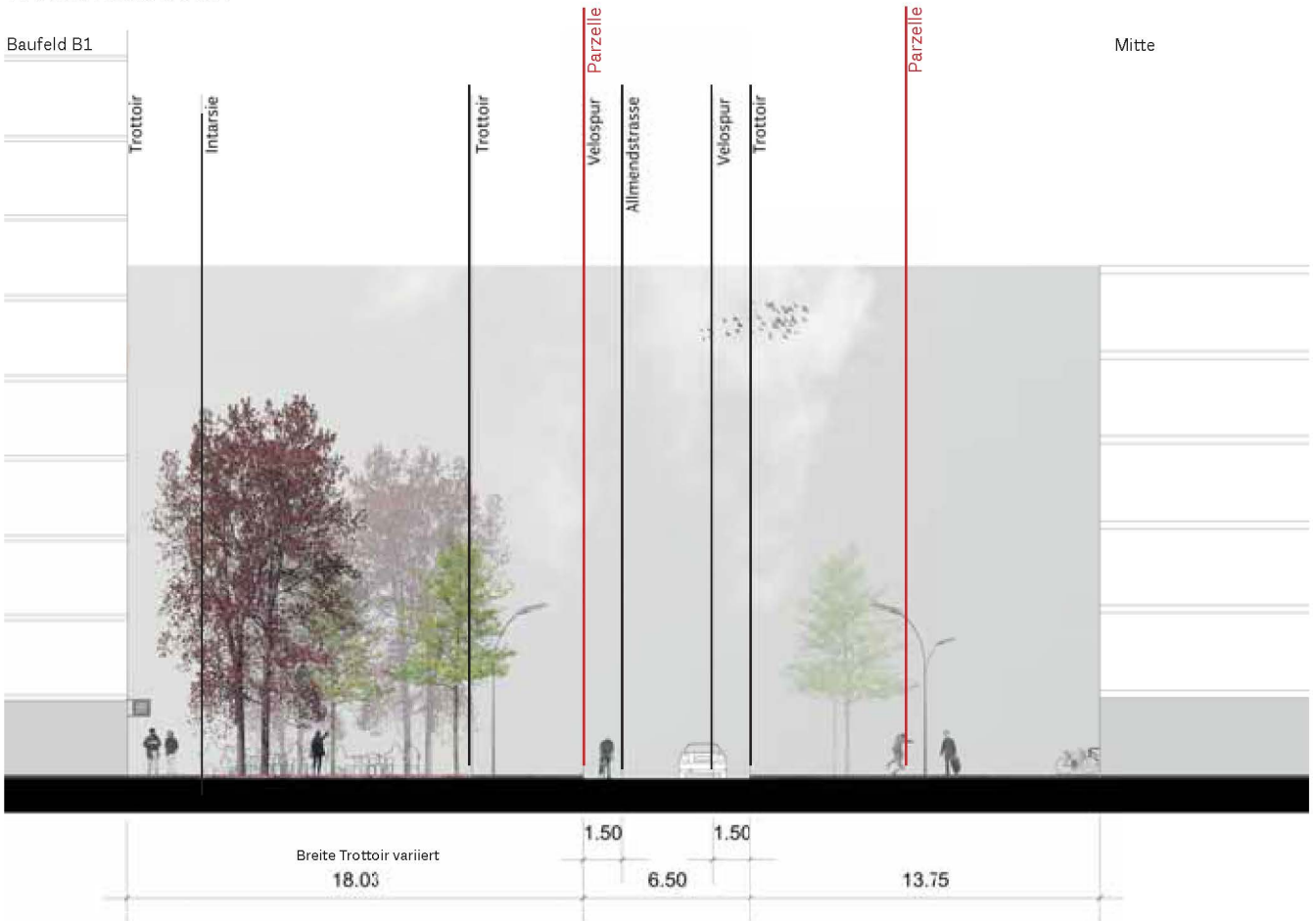


- | | | | | | |
|---|------------------|---|-----------------------|---|---------------------------|
|  | Ebenastrasse |  | Allmendstrasse |  | Promenadenweg am Dorfbach |
|  | Bahnhofweg |  | Gleispromenade |  | Plätze |
|  | Querverbindungen |  | Bushof / Bahnhofplatz | | |
|  | Ringstrasse | | | | |



Übersicht Allmendstrasse

Baufeld B1



Prinzipschnitt D-D'

Allmendstrasse

Verortung:	Parzelle 2620, Verlauf in Nord-Süd-Richtung, Abschnitt von Schulhausstrasse bis Ringstrasse, östlich der Baufelder A, B und C, westlich der Allmend-Mitte
Strassentypologie:	Gemeindestrasse, Erschliessungsstrasse mit Durchgangsbeschränkung im Norden
Verkehrskonzept:	Tempo-30-Zone Veloführung auf der Strasse MIV-Erschliessung der Baufelder A, B und C
Leitbaum:	Quercus robur (Stieleiche)

Freiraumtypologie

Die Allmendstrasse erschliesst vom Kreiselpunkt der Ringstrasse her die angrenzenden Wohn- und Gewerbebauten. Ab der Höhe der Schulhausstrasse endet sie für den Durchgangsverkehr. Zur Vernetzung der Baufelder westlich der Allmendstrasse mit dem „Campus/Mitte“ ist die Allmendstrasse von Querverbindungen durchzogen. Diese werden über die Baumstellung sowie über die Anordnung der Abstellplätze sichtbar.

Integration LV/MIV

Der Veloverkehr ist in den Strassenraum integriert, beidseitig sind 1.5 Meter Velostreifen angeordnet. Zum Schutz der Velofahrer weisen die Besucherstellplätze eine Überlänge von 50cm als Puffer auf.

Besucherstellplätze orientieren sich direkt zum Strassenraum, das Trottoir wird parzellenseitig geschützt platziert. Die Stellplätze sind in einen Gehölzstreifen westlich der Strasse integriert. Im Bereich der Querverbindungen sind keine Stellplätze zulässig.

Entsorgung

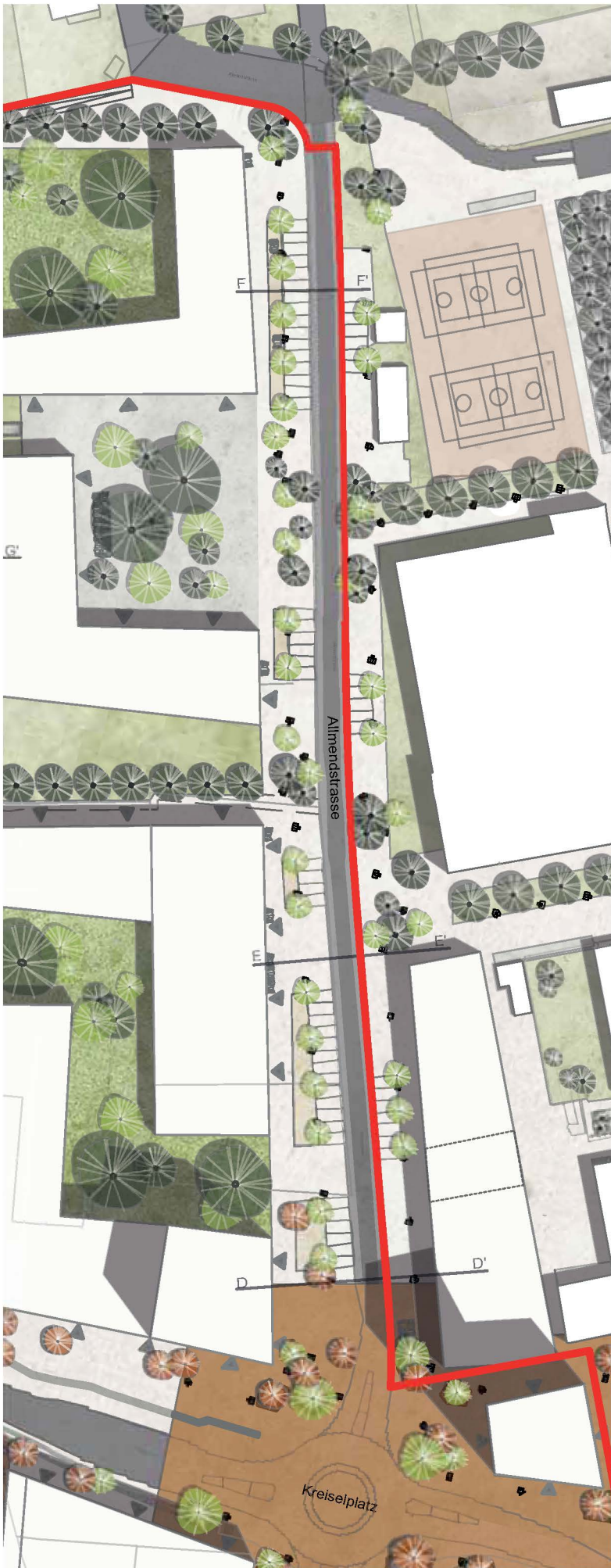
Temporäre Aufstellflächen für Container sind im Strassenbereich möglich. Diese sind in Abstimmung mit den Besucherabstellplätzen zu platzieren.

Etappierung

Bei einer Umsetzung des Freiraumkonzeptes muss die bestehende, sich evt. später entwickelnde Bausubstanz im Sinne einer Etappierung berücksichtigt werden.

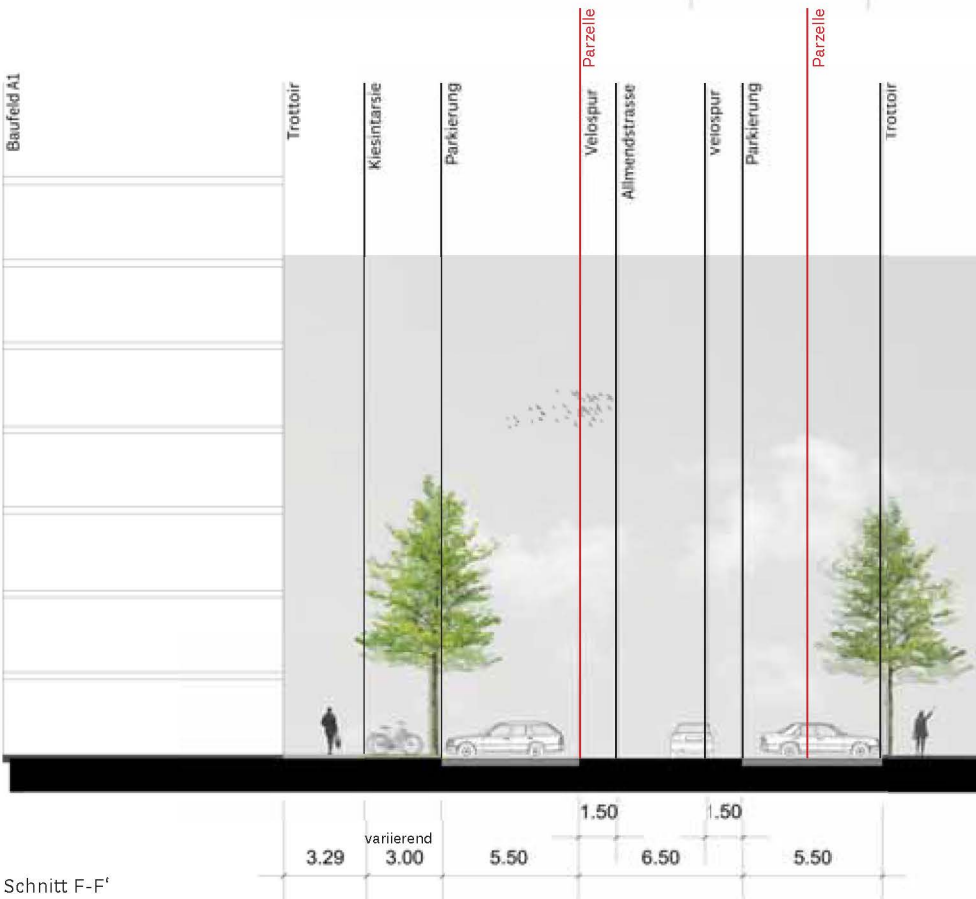
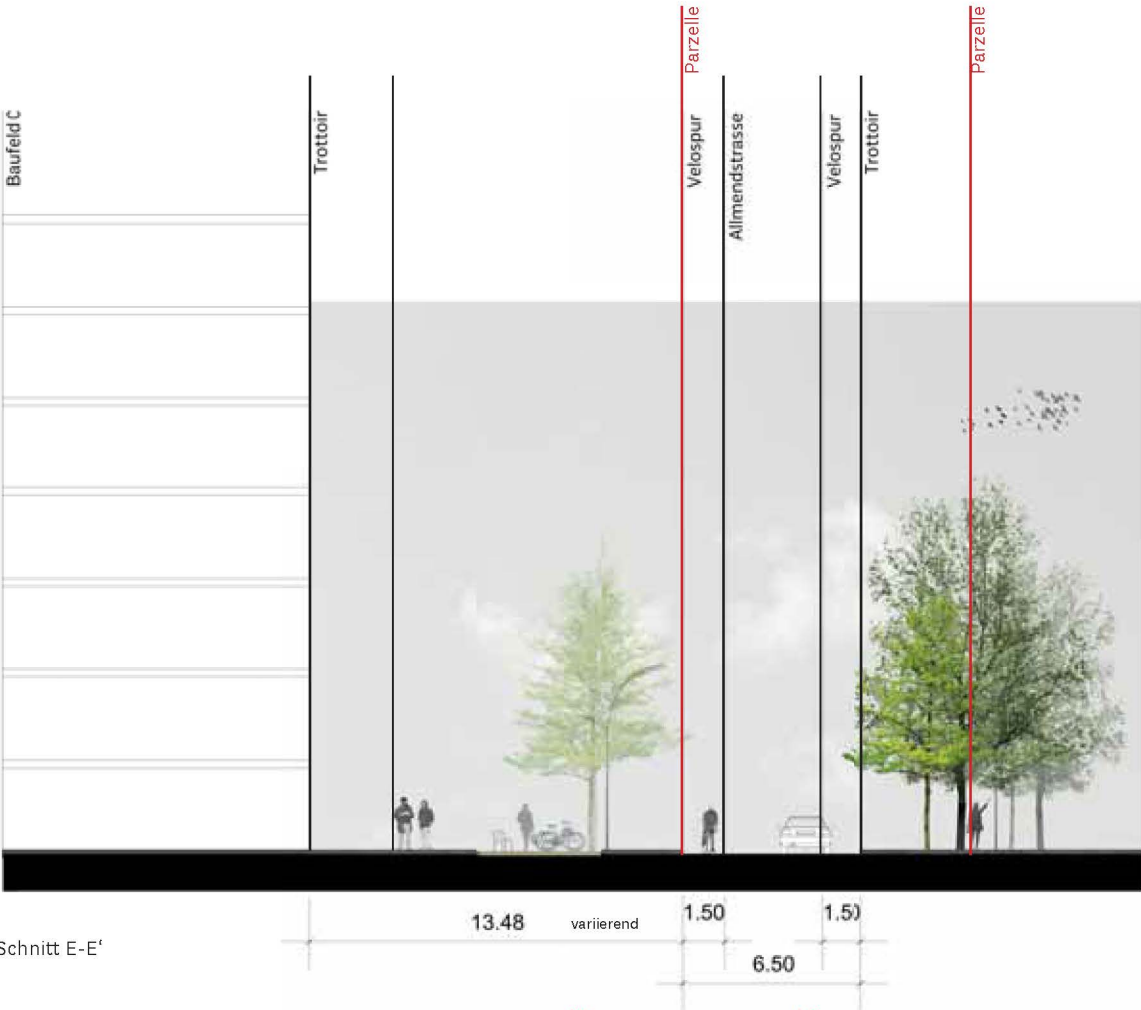


Beispiel Markierung Pufferstreifen zwischen Velospur und Parkierung



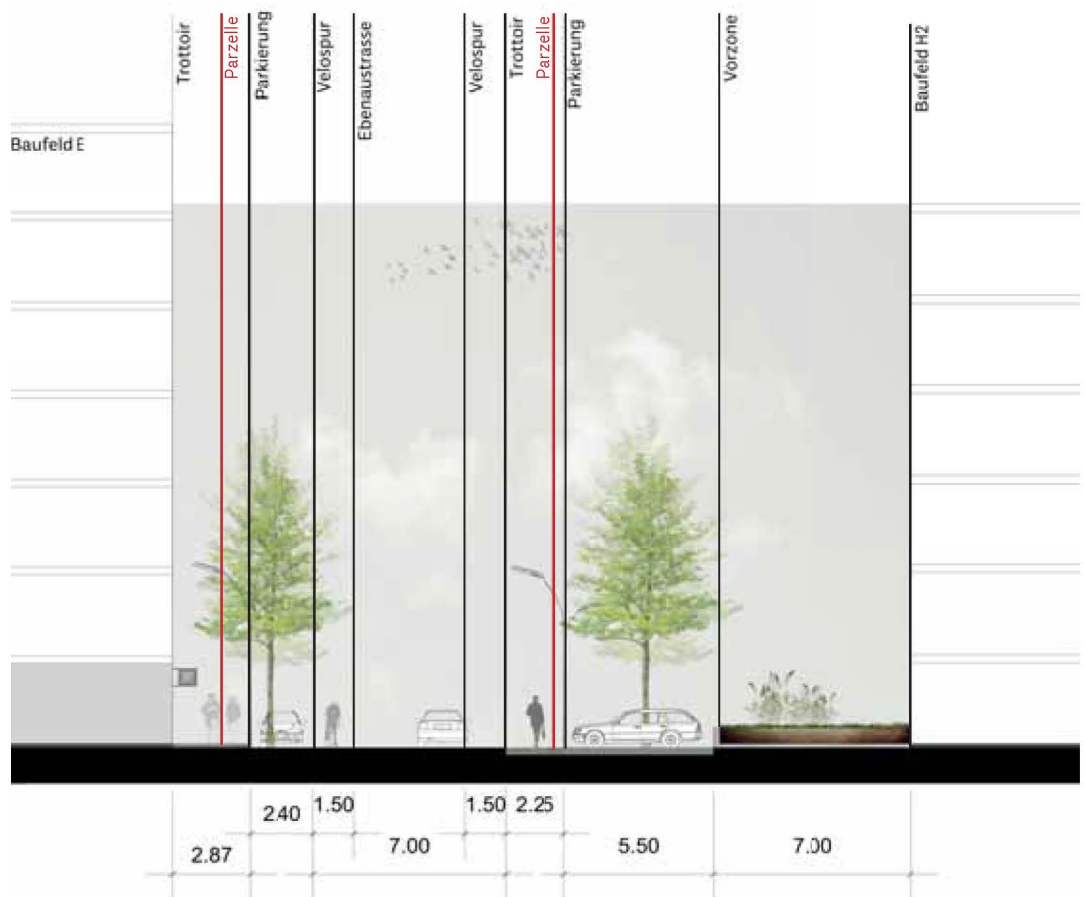
Detailplan Allmendstrasse

Allmendstrasse





Übersicht Ebenastrasse



Schnitt A-A'

Verortung:	Parzelle 2890, Verlauf in Nord-Süd-Richtung, Abschnitt von Ringstrasse bis Brücke Steinibach, östlich der Baufelder D und E, westlich der Baufelder F und H
Strassentypologie:	Gemeindestrasse, Erschliessungsstrasse, MIV-Zufahrt nur über Ringstrasse und Schöngrundstrasse möglich
Verkehrskonzept:	Tempo-30-Zone erneut prüfen Veloführung auf der Strasse Parkierung entlang Strasse auf Westseite möglich (Parzellen 900/501)
Leitbaum:	Quercus robur (Stieleiche)

Freiraumtypologie

Analog der Allmendstrasse orientiert sich die Ebenaustrasse vom Kreiselplatz parallel zu den Gleisen gegen Süden. Sie ist grob in zwei Bereiche strukturiert: Im Zentrumsbereich verschmilzt der Strassenraum mit dem Platzraum des Kreiselplatzes sowie dem Bahnhof. Im Süden nimmt die Strasse dann ein charakteristisches Profil auf, dass sich über die Querung des Steinibachs hinaus bis zum Abschluss der Strasse im Süden fortsetzt. Die westliche Gewerbefront wird direkt von der Strasse erschlossen, während auf der Ostseite eine Vorgartenstruktur die Adressierung der Wohnbauten darstellt.

Integration LV/MIV

Der Veloverkehr ist in den Strassenraum integriert, beidseitig sind 1.5 Meter Velostreifen angeordnet. Zum Schutz der Velofahrer im Bereich der Besucherstellplätze ist ein 50 cm Pufferbereich eingebaut. Besucherstellplätze orientieren sich direkt zur Vorzone.

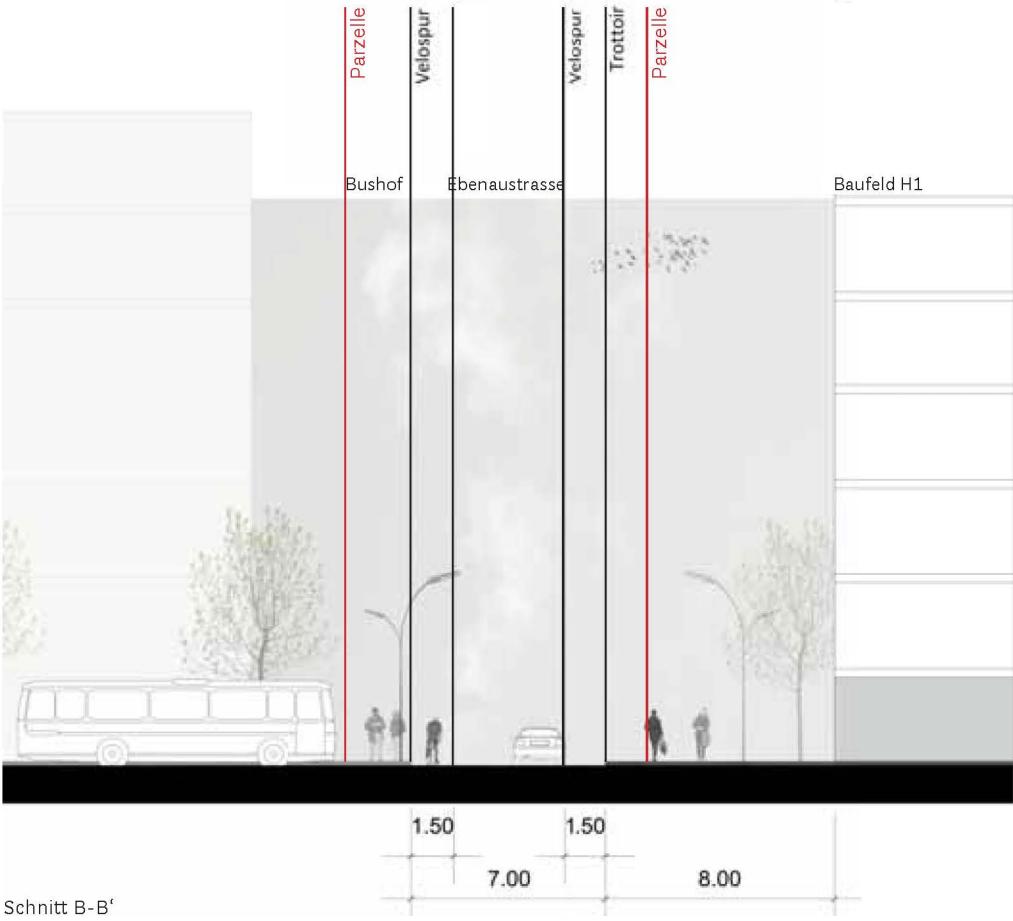
Entsorgung

Temporäre Aufstellflächen für Container sind im Strassenbereich möglich. Diese sind in Abstimmung mit den Besucherstellplätzen zu platzieren.

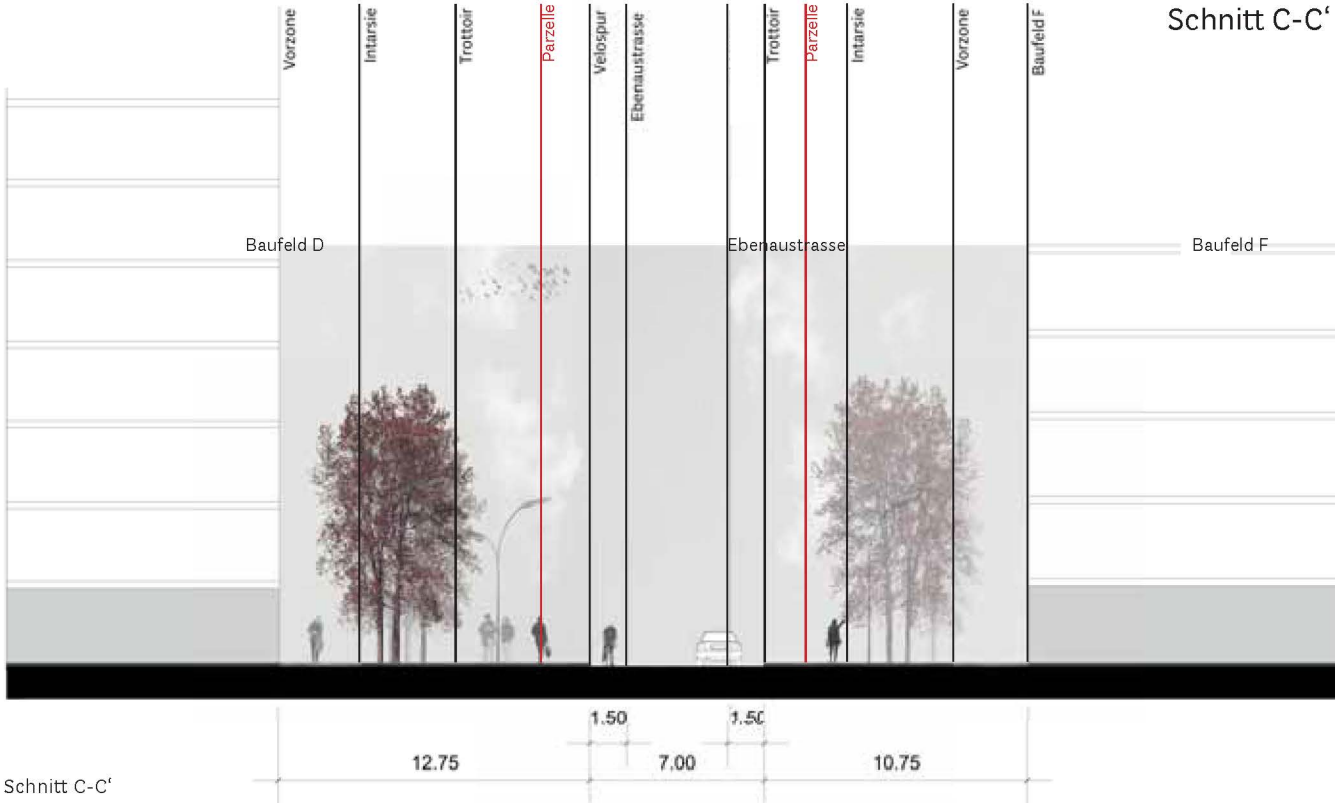


Detailplan Ebenaustrasse

Ebenaustrasse



Schnitt B-B'



Schnitt C-C'

Schnitt C-C'



Übersicht Bahnhofweg

Bahnhofweg

Verortung:

Parzelle 365, Verlauf in Ost-West-Richtung, Abschnitt von Bahnhof bis Ringstrasse, südlich des Baufelds F, nördlich des Baufelds H

Strassentypologie:

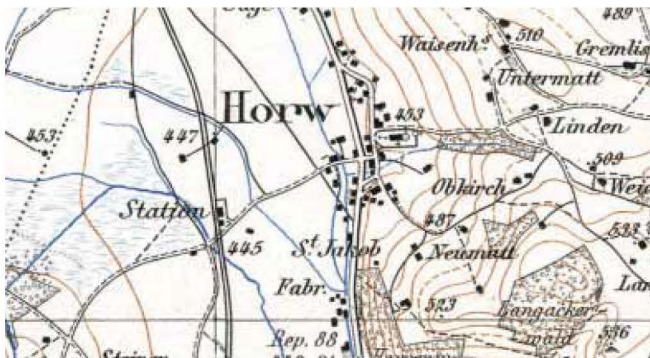
Erschliessungsstrasse & Fussgängerverbindung

Verkehrskonzept:

Fussgängerzone
Veloführung auf der Strasse

Leitbaum:

Fraxinus ornus (Manna-Esche)



Freiraumtypologie

Der Bahnhofweg ist eine historische Wegeverbindung in Horw. Er verbindet auch heute noch den Bahnhof mit dem Zentrum und bildet neu gemeinsam mit der Markt-gasse eine Wegspange zwischen Bahnhofplatz und Dorfplatz. Eine charakteristische Baumreihe betont die histo-rische Wegeverbindung im heutigen Stadtraum.



Intergration LV/MIV

Der Bahnhofweg ist grundsätzlich eine Langsamverkehrs-verbinding. In Abschnitten läuft er parallel zum Strassen-raum der Ringstrasse und mündet in den Bahnhofplatz.

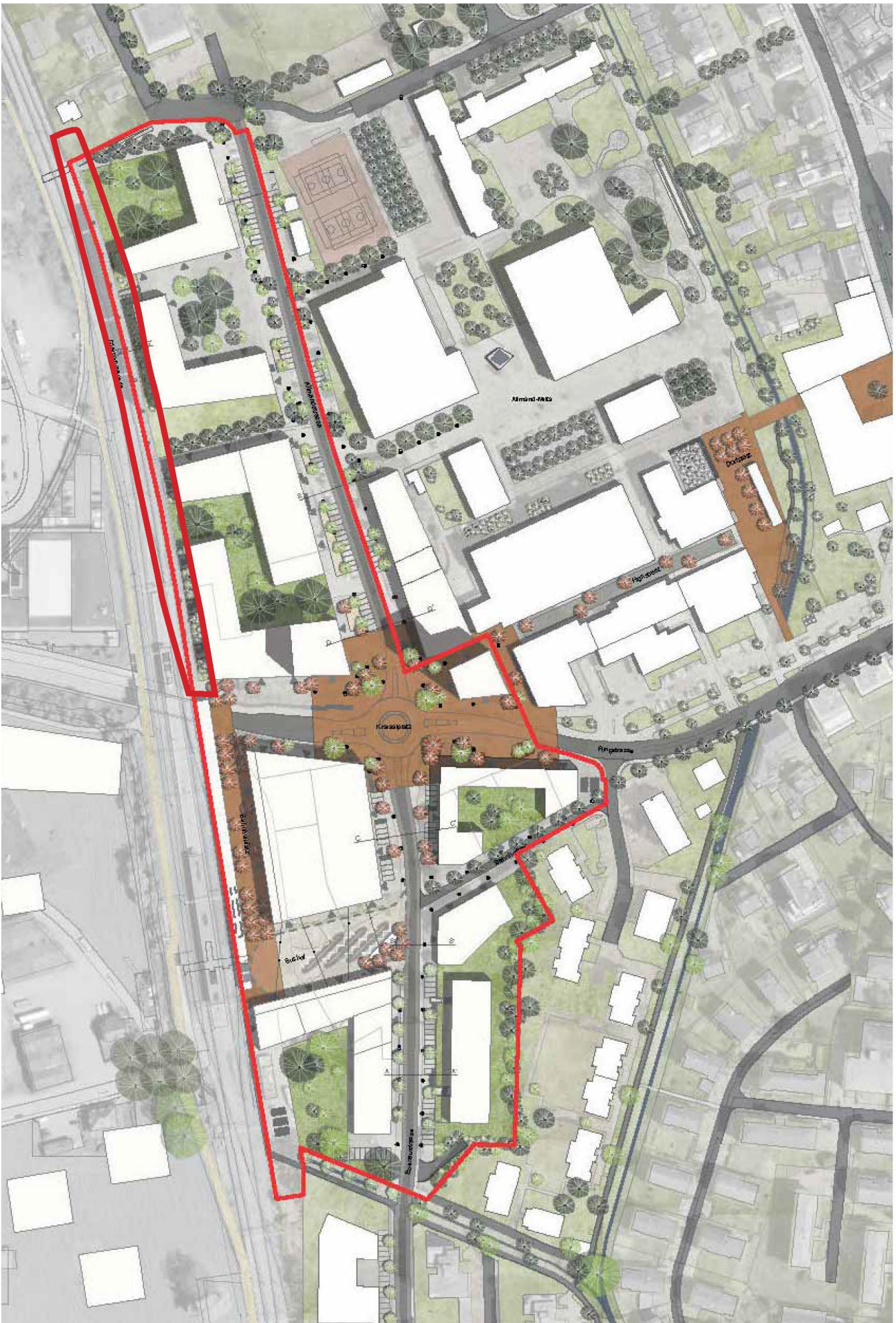
Nutzung

Spiel- und Aufenthaltsbereiche der angrenzenden Bau-felder können längs des alten Bahnhofwegs angeordnet werden.

Entsorgung

Der Bahnhofsweg ist von Entsorgungseinrichtungen freizuhalten.





Übersicht Gleispromenade

Gleispromenade

Verortung:

Parzellen 1236, 987, 656, 472,
Verlauf in Nord-Süd-Richtung, westlich der Baufelder A,B
und C, entlang des Zentralbahn-Trassees

Strassentypologie:

LV-Verbindung

Verkehrskonzept:

Fuss- und Veloverbindung im Mischverkehr



Referenz Charakter Gleispromenade

Freiraumtypologie

Die Gleispromenade verbindet entlang des Zentralbahn-Trassees das durchgrünte Wohnquartier im Norden mit dem Bahnhof Horw. Die Querverbindungen von der Allmend-Mitte werden aufgenommen. Die Promenade besteht aus einem chaussierten Wegstreifen der eine Mischverkehrsfläche für Fussgänger und Velofahrer auszeichnet. Die Baufelder grenzen sich über Vorzonen vom Gemeinschaftsraum ab.

Integration LV/MIV

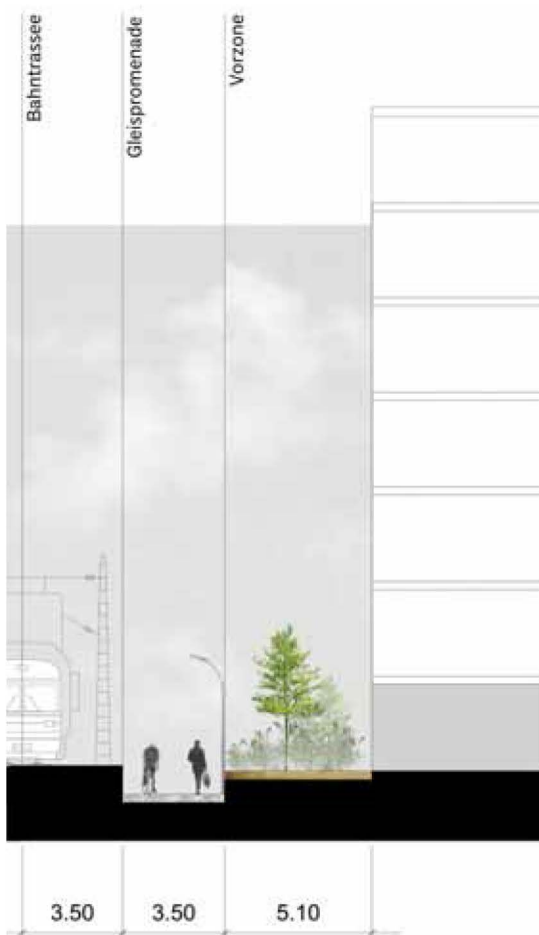
Die Gleispromenade dient dem Langsamverkehr und ist vom MIV freizuhalten. Zulieferung & Notfallzufahrt sind möglich. Die Promenade ist von Tiefgaragenzufahrten freizuhalten. Velostellplätze für die Baufelder können hier angeordnet werden.

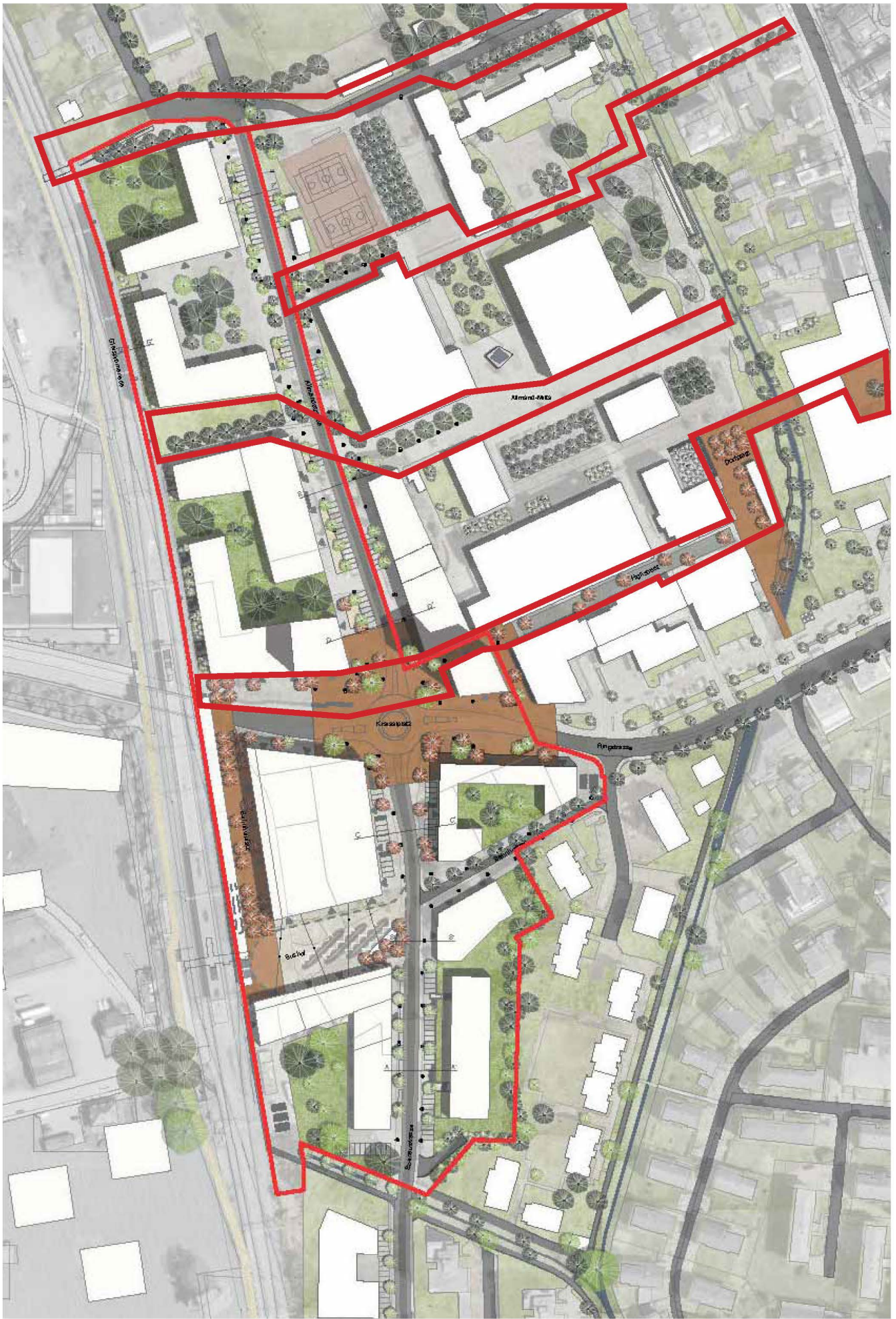
Nutzung

Spiel- und Aufenthaltsbereiche der angrenzenden Baufelder können längs der Gleispromenade angeordnet werden.

Entsorgung

Die Gleispromenade ist von Entsorgungseinrichtungen freizuhalten.





Übersicht Querverbindungen

Querverbindungen

Verortung:

Verlauf in Ost-West-Richtung, verbinden die Gleispromenade mit Allmend-Mitte
Qnord: nördlich Baufeld A
Qmitte 1: endet an Allmendstrasse
Qmitte 2: zwischen Baufeld A und B/C
Qsüd: südlich Baufeld B/C

Strassentypologie:

LV-Verbindung

Verkehrskonzept:

LV-Vernetzung im Zentrumsbereich

Leitbaum:

Ulmus glabra (Bergulme)

Freiraumtypologie

Die Querverbindungen dienen der Vernetzung der Baufelder längs der Bahngleise mit dem „Campusbereich“ und weiter bis zur Kantonsstrasse. Sie sind entsprechend durchgängig zu gestalten. Die Querverbindungen dienen dem Langsamverkehr und dem Aufenthalt und sollen charakteristische Baumpflanzungen erhalten, die sie thematisch mit dem „Campus“ verknüpfen.

Zwischen den Baufeldern agieren die Querverbindungen zusätzlich als Adressierungsräume für die angrenzenden Nutzungen.

Qnord verläuft nördlich des Baufelds A von der Gleispromenade über die Allmendstrasse nördlich der Allmend Mitte in die Schulhausstrasse.

Qmitte1 beginnt an der Allmendstrasse und läuft über das Areal Campus/Mitte zur Kantonsstrasse.

Qmitte2 hat ihren Anfang ebenfalls an der Gleispromenade und kreuzt die Allmend südlich der Horwerhalle.

Qsüd beginnt am südlichen Ende der Gleispromenade und verläuft über den Kreiselplatz, die Marktgasse und den Dorfplatz zur Kantonsstrasse

Integration LV/MIV

Die Querverbindungen dienen dem Langsamverkehr und sind vom MIV freizuhalten. Zulieferung & Notfallzufahrt sind möglich. Sie sind von Tiefgaragenzufahrten freizuhalten. Velostellplätze für die Baufelder können hier angeordnet werden.

Nutzung

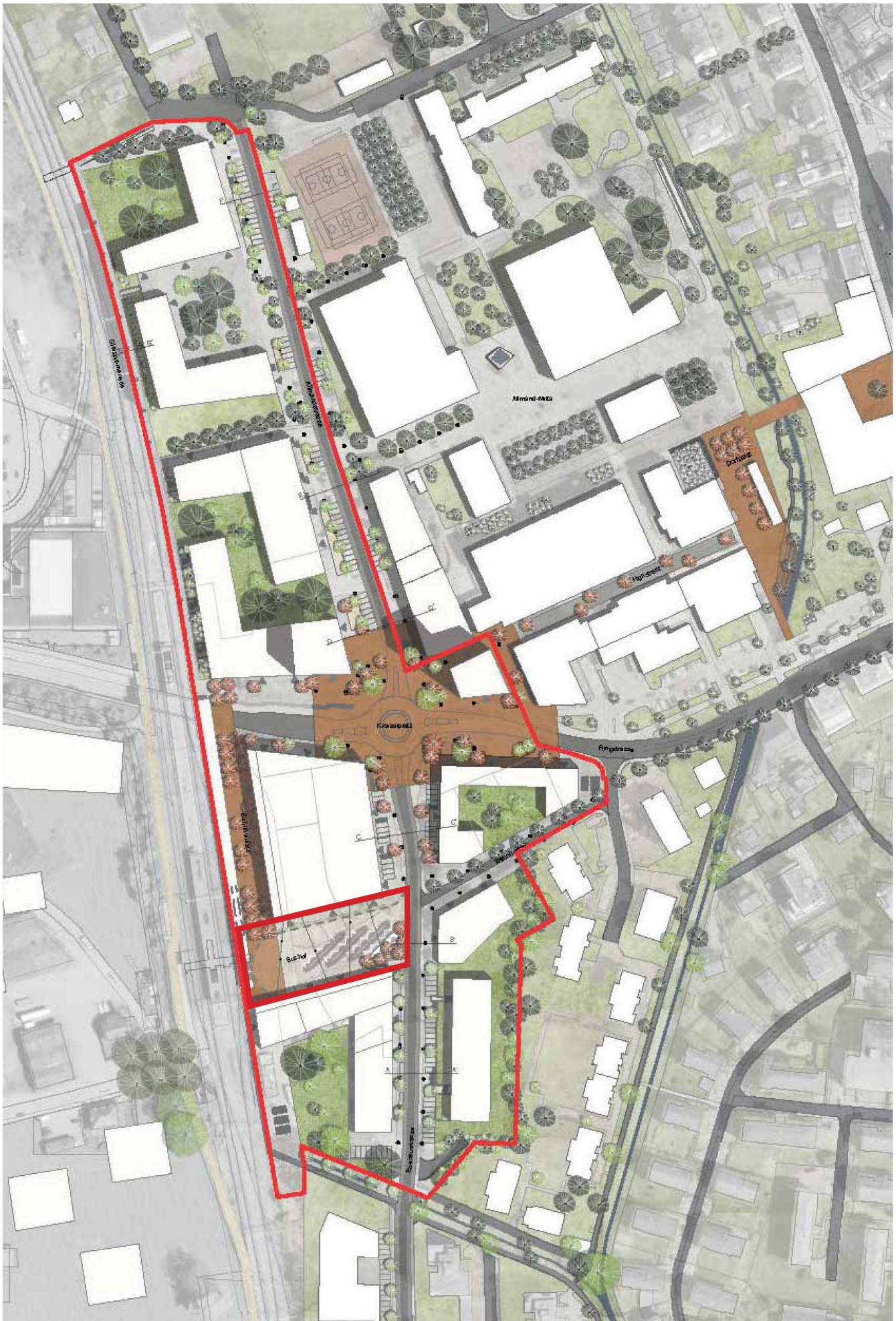
Spiel- und Aufenthaltsbereiche der angrenzenden Baufelder können in den Querverbindungen angeordnet werden.

Entsorgung

Die Querverbindungen sind von Entsorgungseinrichtungen freizuhalten.



Referenz Charakter der Querverbindungen



Übersicht Bahnhofplatz

Bushof- Verkehrsführung Variante 1

Verortung:

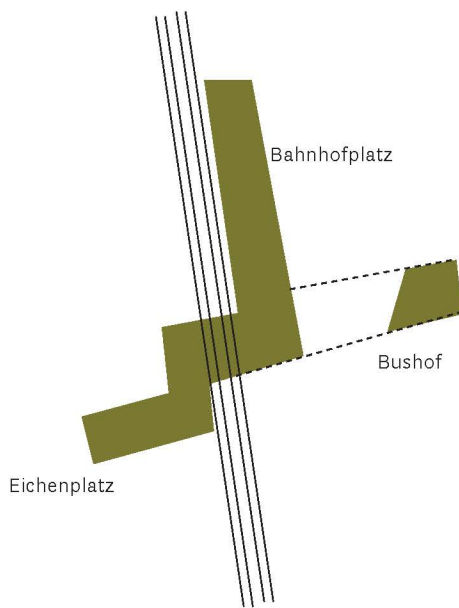
Parzelle 472,
westlich des Baufelds D, östlich der Gleise,
im Norden Anschluss an Baufeld B,
im Süden an Baufeld E

Verkehrskonzept:

Funktion Bushof gemäss Verkehrskonzept Bebauungsplan (siehe Anhang). Eine Zufahrt in die Tiefgarage der Baufelder D und E ist vom Bushof möglich (Blickwinkel Freiraum - Abstimmung Verkehrsplanung Bushof erforderlich).

Leitbaum:

Eine Reihe Fraxinus ornus (Eschen) schafft die Verbindung zum Bahnhofweg, auf dem Platz wird die Tilia cordata (Winterlinde) vom Kreiselplatz wiederholt.



Verbindung West-Ost über Platzspange

Freiraumtypologie

Bushof und Bahnhofplatz bilden gemeinsam ein Gelenk im Stadtraum. Als Platzraum verbinden sie die Freiräume von Horw Mitte mit dem Bahnhof. Über die Geleise hinweg schliessen sie mit dem Eichenplatz an den Westen der Gemeinde Horw an.

Der Bushof bildet die Vorbereiche der Baufelder D, H und E. Die hohen funktionalen Vorgaben der Erschliessung für den Bus schränken den Raum für Aufenthalt auf der Platzfläche stark ein. Eine Fortsetzung der Baumreihe vom Bahnhofweg über den Platz ist nicht möglich. Um die Verkehrsfläche von den Fussgängerbereichen entlang der Fassaden abzugrenzen sind begrünte Trennstreifen vorzusehen. Im Übergang zur Ebenastrasse bildet die grosse Perronkante als Platzinsel mit einer Baumgruppe Raum für Aufenthalt beim Warten auf den Bus. Bei Bedarf kann mit der Integration eines Daches Schutz vor Regen geschaffen werden. Aus Freiraumsicht bietet diese Variante wenig Aufenthaltsqualitäten und nur ungenügend Attraktivität für eine Adressierung der Baufelder D und E zum Platz.

Ein System aus Pendelleuchten spannt ein Netz über den Platz und fasst den Raum in der Dunkelheit.



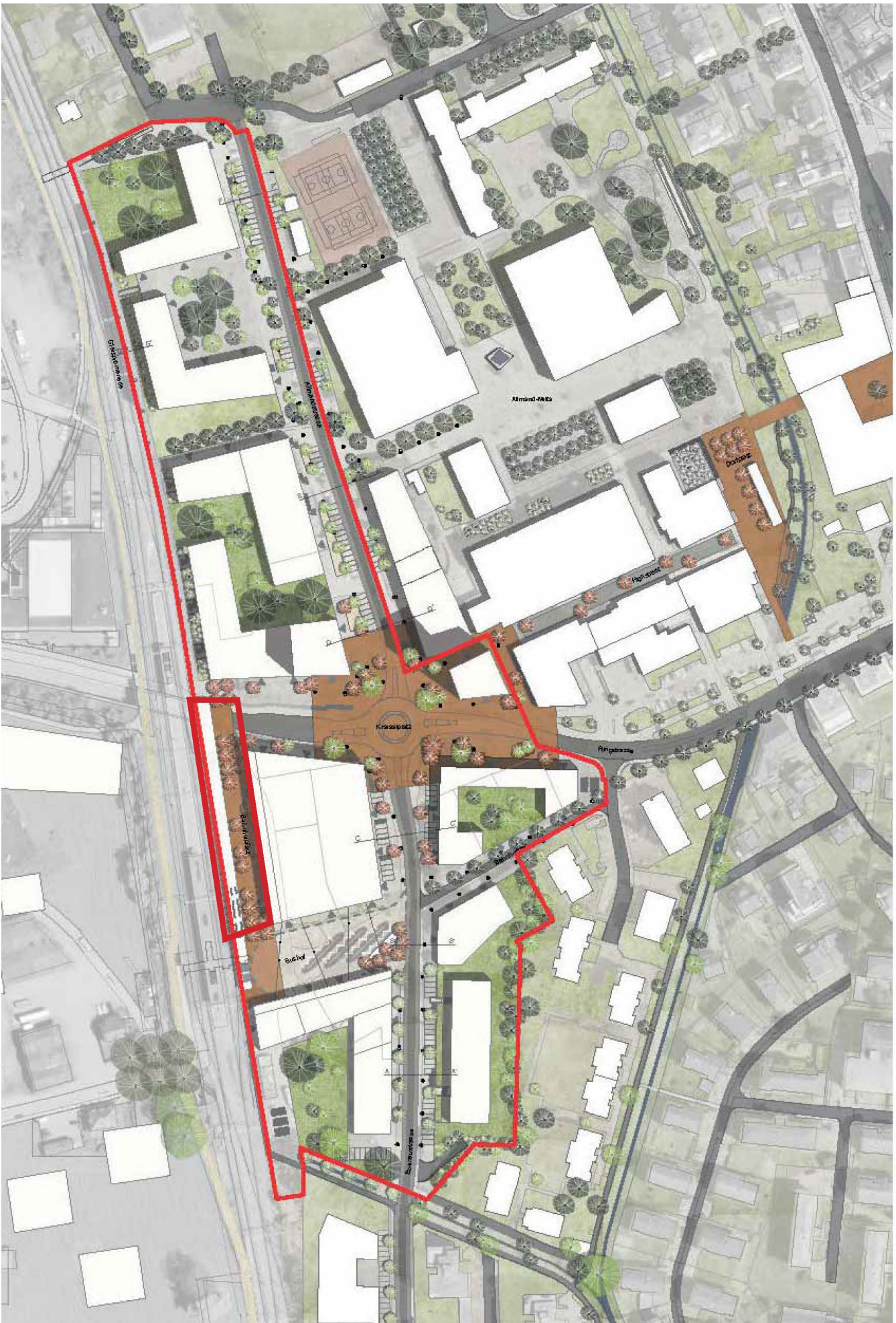
Aufenthaltsqualität im Verkehrsraum - Baumgruppe mit integriertem Dach

Integration LV

Der Bushof dient in erster Linie als Erschliessungsraum für den öffentlichen Busverkehr. Zur Anbindung der LV-Verkehrsachse zwischen dem Sternenried westlich des Bahnhofs und dem Bahnhofweg bzw. des Zentrums wird die Fussgängerachse auf der Nordseite des Platzes gestärkt. Der Zugang zum Bahnhof erfolgt über die Westkante des Bushofplatzes. Über die Belagsgestaltung der Verkehrsfläche wird in diesem Bereich der Zugang sowie der Anschluss an den Bahnhofplatz ausgezeichnet.

Entsorgung

Der Bushof ist von Entsorgungseinrichtungen freizuhalten.



Übersicht Bushof

Bahnhofplatz- Verkehrsführung Variante 1

Verortung:

Parzellen 3091, 2091, 1522, 900, 510, 508, 472, südlich von Baufeld D, nördlich von Baufeld E im Westen Anschluss an Bahnhof Horw, im Osten an Ebenaustrasse

Strassentypologie:

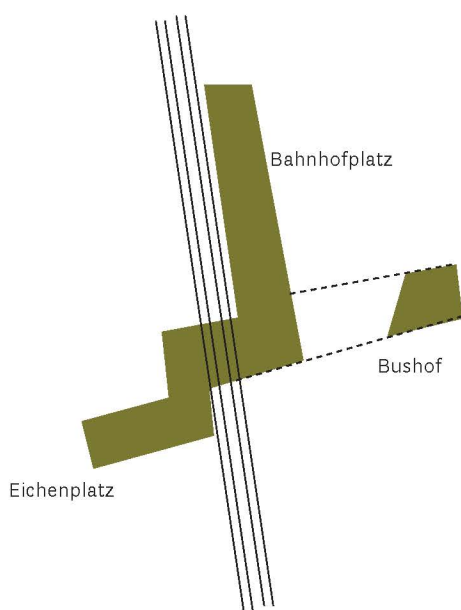
LV-Verbindung, Buslinienführung, Vorfahrt für Besucher (abhängig von Überarbeitung Bushofkonzept)

Verkehrskonzept:

gemäss Verkehrskonzept Bebauungsplan. (siehe Anhang). Der Bahnhofplatz ist grundsätzlich vom Autoverkehr freizuhalten. Zulieferung & Notfallzufahrt sind möglich.

Leitbaum:

Platzbaum z. Bsp. Tilia cordata (Winterlinde)



Verbindung West-Ost über Platzspange

Freiraumtypologie

Bushof und Bahnhofplatz bilden gemeinsam ein Gelenk im Stadtraum. Als Platzraum verbinden sie die Freiräume von Horw Mitte mit dem Bahnhof. Über die Geleise hinweg schliessen sie mit dem Eichenplatz an den Westen der Gemeinde Horw an.

Im Kontrast zur offenen Platzfläche des Bushofes ist der Bahnhofplatz räumlich gefasst. Baumgruppen stossen in den Raum des Bushofs im Süden sowie über die Brücke im Norden. Mit dem baumbestandenen Eichenplatz auf der Westseite des Bahnhofs bilden sie ein Platzpaar. Sie stärken so die Präsenz des Bahnhofplatzes im Stadtraum und fassen den Platzraum gen innen. Der offene Bahnhofplatz bildet so gleichzeitig den Zugang zum Bahnhof.

Integration LV/MIV

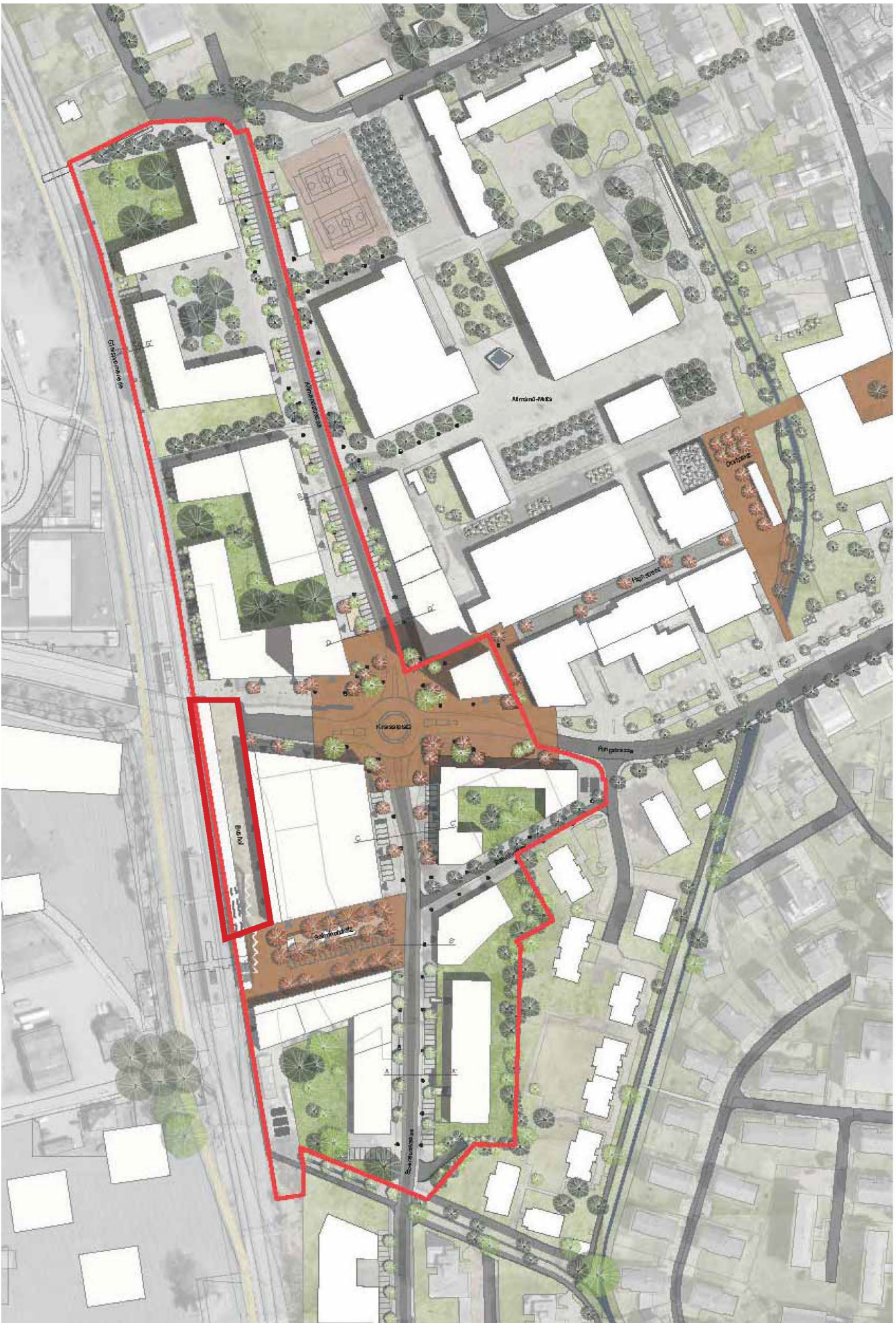
Velostellplätze sind im Bereich der Perrons platziert. Im Bereich der Baumgruppen sind zusätzliche Velostellplätze möglich.

Entsorgung

Die Platzfläche ist von Entsorgungseinrichtungen freizuhalten.



Aufenthalt am Bahnhof unter Bäumen - Referenz Bahnhofplatz Altstetten



Übersicht Bushof

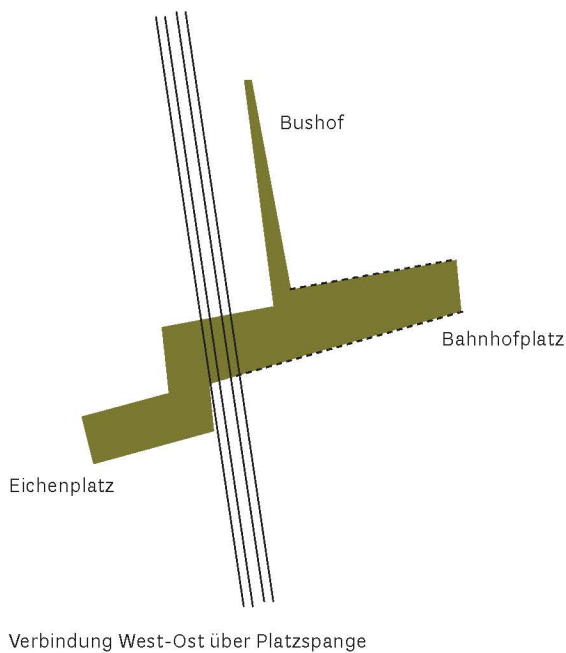
Bushof- Verkehrsführung Variante 2

Verortung:

Parzelle 472,
westlich des Baufelds D, östlich der Gleise,
im Norden Anschluss an Baufeld B,
im Süden an Baufeld E

Verkehrskonzept:

Funktion Bushof gemäss Verkehrskonzept Variante
Verkehrsplaner (siehe Anhang)



Freiraumtypologie

Bushof und Bahnhofplatz bilden gemeinsam ein Gelenk im Stadtraum. Als Platzraum verbinden sie die Freiräume von Horw Mitte mit dem Bahnhof. Über die Geleise hinweg schliessen sie mit dem Eichenplatz an den Westen der Gemeinde Horw an.

Der Bushof bildet die Vorbereiche des Baufeldes D. Die hohen funktionalen Vorgaben der Erschliessung für den Bus schränken den Raum für Aufenthalt auf der Platzfläche stark ein.

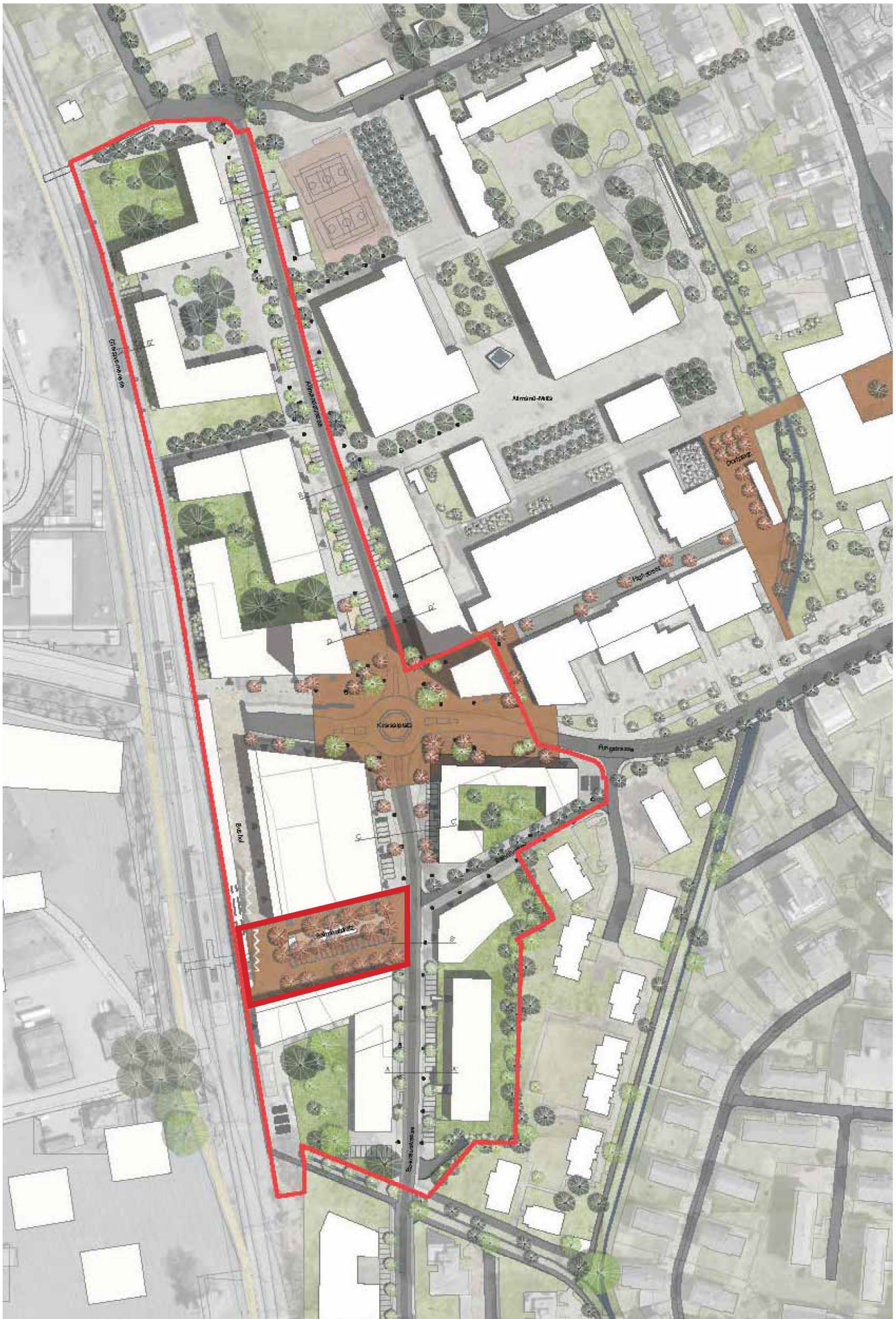
Um die Anbindung des Bahnhofs gen Norden und den Anschluss an den Kreiselplatz zu ermöglichen ist Übergang zur Arkade des Baufelds D eine breite Fussgängerpromenade zu erstellen. Die Belagsgestaltung der Promenade ist mit dem Belag der Arkade Baufeld D sowie dem Belag des Bahnhofplatzes abzustimmen.

Integration LV / MIV

Der Bushof dient in erster Linie als Erschliessungsraum für den öffentlichen Busverkehr. Verbindungen für Fussgänger knüpfen an den Kreiselplatz gen Norden sowie den Bahnhofweg im Osten an. Um Konflikte im Mischverkehr mit Fussgängern zu vermeiden verläuft die Haupterschliessung für den Veloverkehr über den Bahnhofplatz zur Ebenastrasse.

Entsorgung

Der Bushof ist von Entsorgungseinrichtungen freizuhalten.



Übersicht Bahnhofplatz

Bahnhofplatz- Verkehrsführung Variante 2

Verortung:

Parzellen 3091, 2091, 1522, 900, 510, 508, 472, südlich von Baufeld D, nördlich von Baufeld E im Westen Anschluss an Bahnhof Horw, im Osten an Ebenaustrasse

Strassentypologie:

LV-Verbindung, Buslinienführung, Vorfahrt für Besucher (abhängig Detaillierung Verkehrsprojekt Bushof)

Verkehrskonzept:

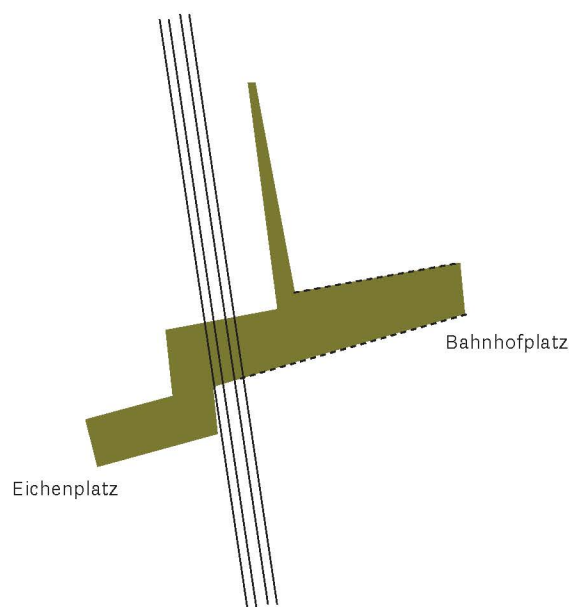
Funktion Bushof gemäss Verkehrskonzept Variante Verkehrsplaner (siehe Anhang). Die Ausfahrt des Bushofs erfolgt über den Bahnhofplatz. Diese Ausfahrt dient als Stichstrasse zusätzlich der Besuchererschliessung der Baufelder D und E. Hierfür sind Stellplätze nördlich der Stichstrasse vorgesehen.

Die Erschliessung einer Tiefgarage im Baufeld E von der Stichstrasse ist möglich. Die Platzierung muss mit der Planung des Bushofes koordiniert werden.

Die Erschliessung einer Tiefgarage im Baufeld D von der Stichstrasse ist zu vermeiden.

Leitbaum:

Platzbaum z. Bsp. Tilia cordata (Winterlinde)



Verbindung West-Ost über Platzspange

Freiraumtypologie

Bushof und Bahnhofplatz bilden gemeinsam ein Gelenk im Stadtraum. Als Platzraum verbinden sie die Freiräume von Horw Mitte mit dem Bahnhof. Über die Geleise hinweg schliessen sie mit dem Eichenplatz an den Westen der Gemeinde Horw an.

Die Konzentration der Bushaltekanten im Bereich des Bushofes erlaubt eine grosszügige Gestaltung des Bahnhofplatzes und die Öffnung der Südfassade des Baufelds D. Im Anschluss an die Baumreihe längs des Bahnhofweges wird über eine Dopplung der Bäume ein Platzkopf gebildet. Die Baumreihen sind in eine Kiesfläche integriert und bilden so einen Boulevardraum vor der Südfassade des Baufelds D.

Das Trottoir im Süden zu Baufeld E ist grosszügig mit einer Mindestbreite von ca. 4m zu gestalten.

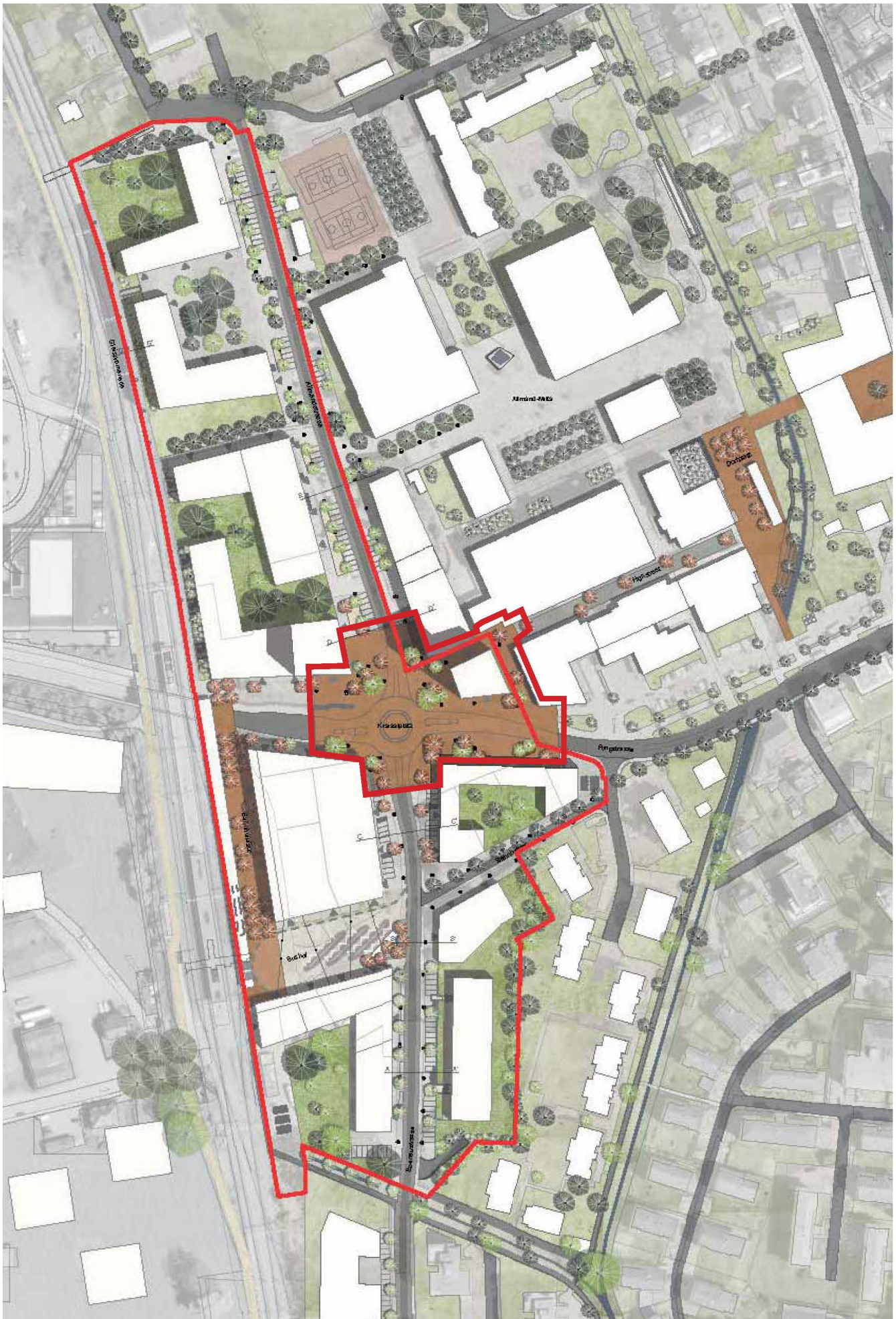
Die Variante 2 sorgt aus Freiraumsicht für eine gleichmässige Verteilung der Verkehrsströme und verschafft mit grosszügigen Vorzonen eine attraktive Adressierung der Baufelder zum Platz.

Integration LV

Der Veloverkehr knüpft über die Stichstrasse des Bahnhofplatzes an die Ebenaustrasse an.

Entsorgung

Die Platzfläche ist von Entsorgungseinrichtungen freizuhalten. Für das Baufeld D und E ist eine Anordnung von Unterflurcontainern in Randbereichen des Platzes möglich.



Übersicht Kreiselpfad

Kreiselplatz

Verortung:

Parzellen 3089, 1044, 921, 656, 514, 510,
Kreuzung Ringstrasse, Allmendstrasse, Ebenaustrasse
zwischen Baufeldern B, D, F und G

Strassentypologie:

Kantonsstrasse, Erschliessungsstrasse, Veloverbindung
auf separatem Streifen, Fussgänger Verbindung

Verkehrskonzept:

Der MIV nutzt den Verkehrskreisel wie heute zur Erschliessung der Allmend-, Ebenau- und Ringstrasse. Bei Auswahl der Bushofvariante 2 erfolgt die Zufahrt zum Bushof ebenfalls vom Kreiselplatz. Diese Zufahrt ist in die Gestaltung des Platzes zu integrieren. Die Anordnung von Stellplätzen auf dem Kreiselplatz ist zu vermeiden.

Leitbaum:

Tilia Cordata (Winterlinde)

Freiraumtypologie

Der Kreiselplatz gliedert sich in Verkehrsflächen und Vorzonen zu den Baufeldern B, D, F und G. Ein einheitlicher Belag fügt die Flächen zu einem Ganzen zusammen und bildet ein stark wahrnehmbares Zentrum mit besonderer Gestaltung. Zur Stärkung der Aufenthaltsqualität auf dem Platz strukturieren locker gestreute baumbestandene Kiesintarsien den Platz. Sitzelemente um und in diesen Kiesintarsien fördern die Belebung und Nutzung der Platzfläche.

Integration LV/MIV

Die Verkehrsflächen des Kreiselplatzes nehmen die Funktionen des bestehenden Kreisels und der anschliessenden Strassen auf, eine mögliche Buslinienführung ist abhängig vom Bushofkonzept.

Die Vorzonen des Kreiselplatzes dienen dem Langsamverkehr. Zulieferung & Notfallzufahrt sind möglich. Die Vorzonen am Kreiselplatz sind von Tiefgaragenzufahrten freizuhalten. Velostellplätze für die Baufelder können hier angeordnet werden.

Nutzung

In Abstimmung mit einer gewerblichen Nutzung im Erdgeschoss sind die Vorzonen als Aussenbereich nutzbar.

Entsorgung

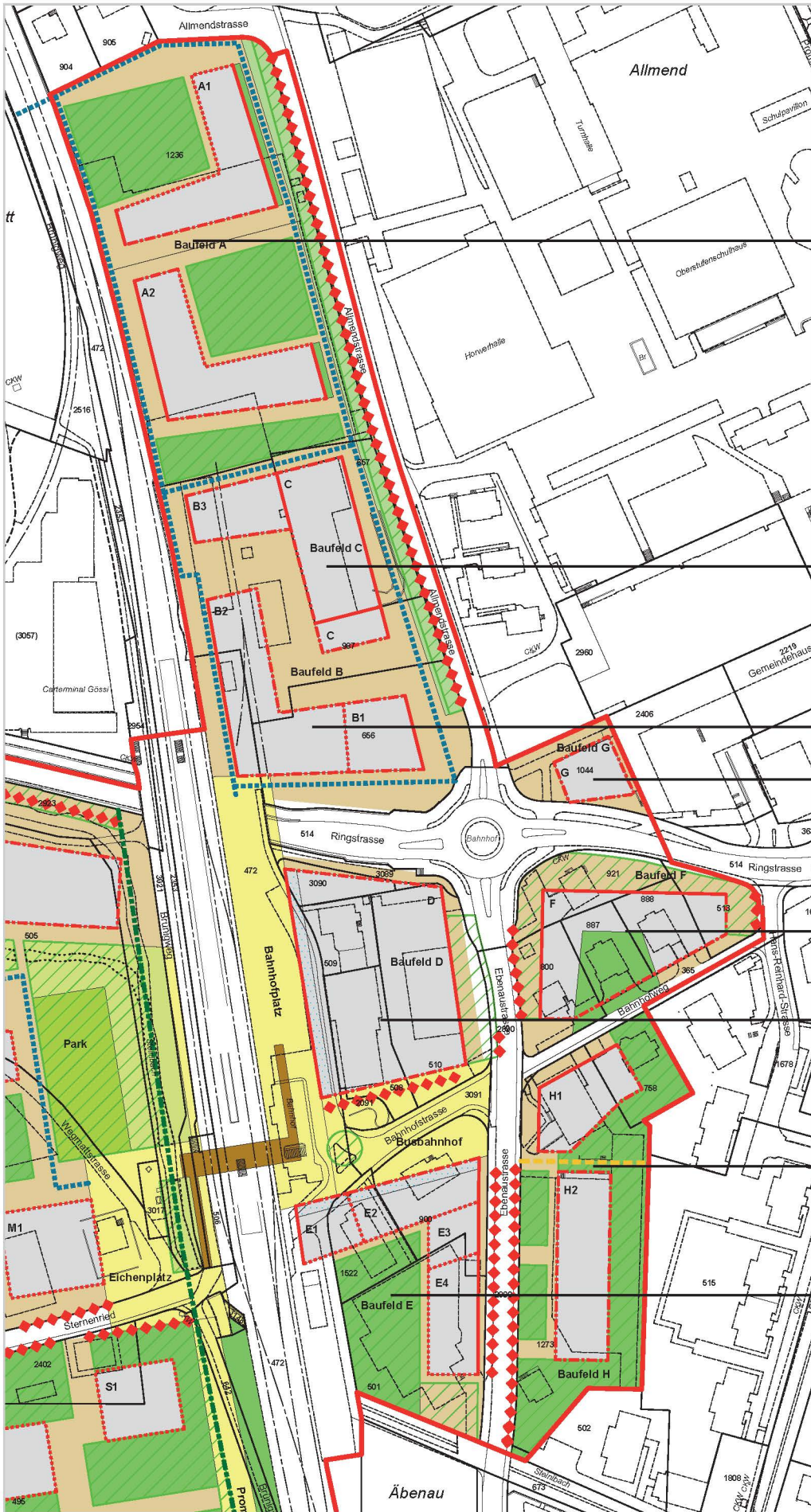
Der Kreiselplatz ist grundsätzlich von Entsorgungseinrichtungen freizuhalten. Für das Baufeld G ist eine Integration von Unterflurcontainern möglich.



Referenz Aufenthalt unter Baumgruppen



Referenz Verkehrsraum strukturiert über Belagsgestaltung



Baufeld A

Baufeld C

Baufeld B

Baufeld G

Baufeld F

Baufeld D

Baufeld H

Baufeld E

Steckbriefe Baufelder

Verortung:

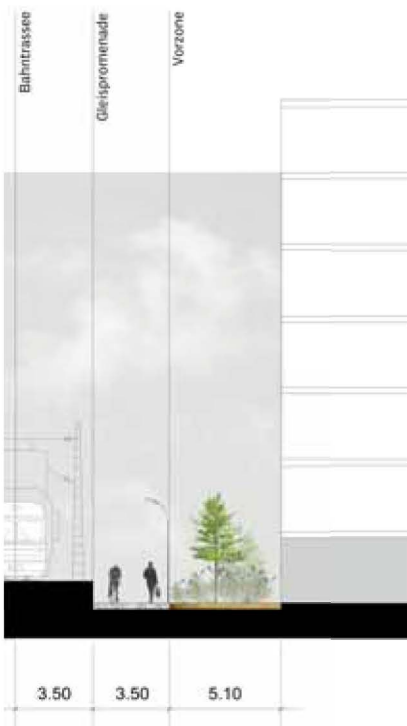
Parzelle 1236
zwischen Gleispromenade und Allmendstrasse, nördlich von Baufeld B/C

Eigentümer

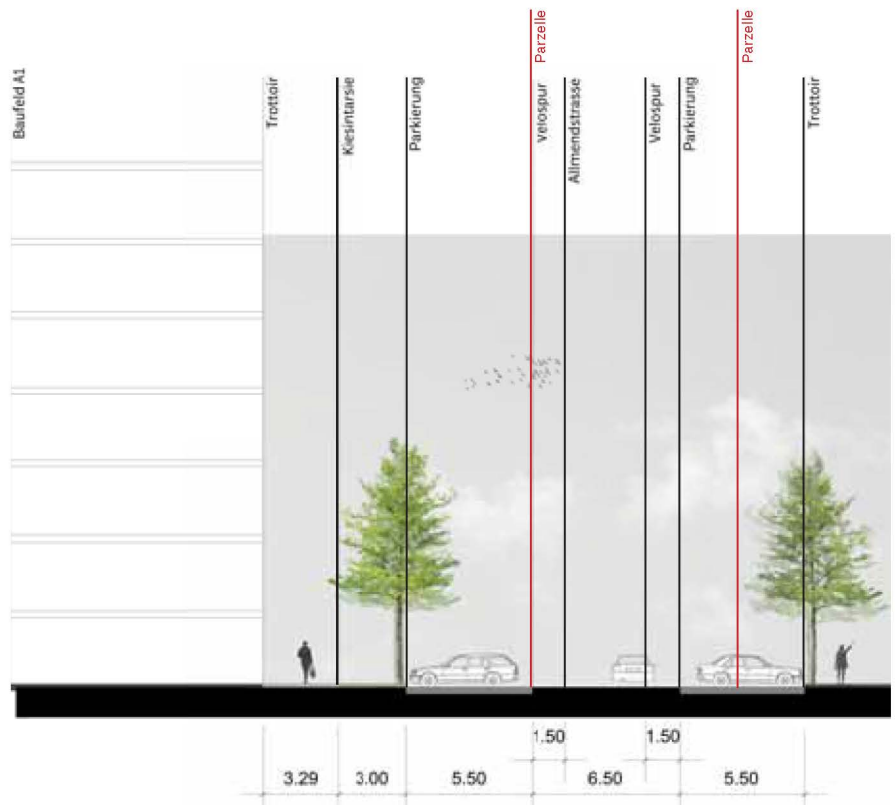
Immobilien AG Allmend

Grösse:

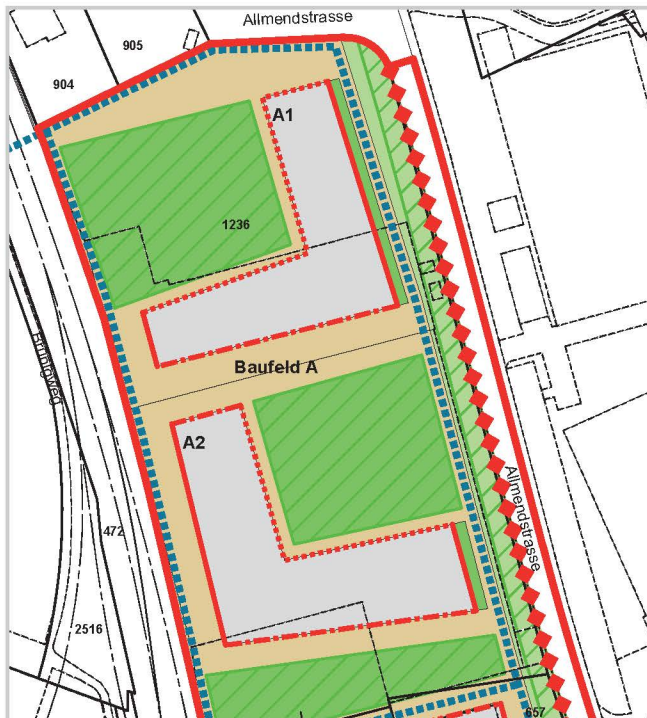
Baubereich A1: 1'352 m²
Baubereich A2: 1'552 m²



Schnitt Gleispromenade



Schnitt Allmendstrasse



Ausschnitt Bebauungsplan 2011

	Grünfläche
	Baubereiche
	Grünfläche mit Parkplätzen
	übrige Aussenflächen
	Geltungsbereich
	Baubereich
	öffentliche Fuss- und Radwegrechte
	Zwangsbaulinie
	Normalbaulinie
	Baulinie mit Anordnungsbereich
	Zufahrt Einstellhalle/Parkplatzbereich

Abgrenzung / Schnittstellen

Die Querverbindungen sowie die Gleispromenade sind als Teil der übergeordneten Freiraumelemente durchgängig zu gestalten. Zur Sicherung der Qualität des grünen Hofes im Norden kann sich dieser vom umgebenden Stadtraum über Bepflanzung oder Zäune absetzen. Ein bauliches Absetzen ist mit einer maximalen Höhe von 50cm möglich (Sockel), eine Abgrenzung über zusätzliche Mauern ist zu vermeiden.

Die topographische Lage der Gleispromenade kann sich von der Höhe der Gleise absetzen. Sie ist in Abstimmung mit den anschliessenden Baufeldern zu planen. Eine durchgehende behindertengerechte Zugänglichkeit ist zu gewährleisten.

Lage

Das Baufeld A liegt vermittelnd zwischen dem kleinteiligen, stark durchgrüneten Quartier im Norden, der grünen Allmend Mitte im Osten, dem Zentralbahntrasse im Westen und dem urbaneren Baufeld B/C im Süden.

Schnittstellen

- Koordination Freiraumkonzept mit Baufeld B/C
- In Koordination mit der Entwicklung der Querverbindungen Qnord Qmitte 1 und 2 und Qsüd mit Baufeld B/C sind Baumreihen zu pflanzen
- Koordination Entwicklung Gleispromenade mit Baufeld B/C

Freiraumtypologien

Der Bebauungsplan definiert 2 Baukörper, die unterschiedliche Hofräume definieren. Einen gemeinschaftlichen Erschliessungshof, der sich zur Allmendstrasse hin öffnet sowie einen eher privat ausgestalteten grünen Hofraum gegen Norden.

Die Adressierung der Bauten richtet sich zum öffentlichen Strassenraum, zum Erschliessungshof, der Gleispromenade oder der Querverbindung.

Boulevardstreifen zur Strasse

Zur Gliederung des Strassenraumes und als Pufferzone zwischen Gebäude und Strasse werden 3 Meter breite Kiesintarsien, direkt an die Parkierungsflächen angrenzend, angelegt. Die Strassenbäume werden in diesen sickerfähigen Flächen platziert. Die Kiesintarsien können mit allfälligen Nutzungen bespielt werden (Spiel- und Sitzelemente, Velostellplätze etc.).

Integration LV/MIV

Veloständer sind in der Nähe der Zugänge innerhalb der Kiesintarsien zu integrieren. Innerhalb der Querverbindung, dem Erschliessungshof sowie der Gleispromenade ist die Platzierung von Velostellplätzen zusätzlich möglich.

Tiefgaragenzufahrten sind wenn möglich in die Gebäude zu integrieren. Eine Platzierung einer Zufahrtsrampe im Erschliessungshof ist möglich. In den Querverbindungen ist eine Zufahrtsrampe zu vermeiden.

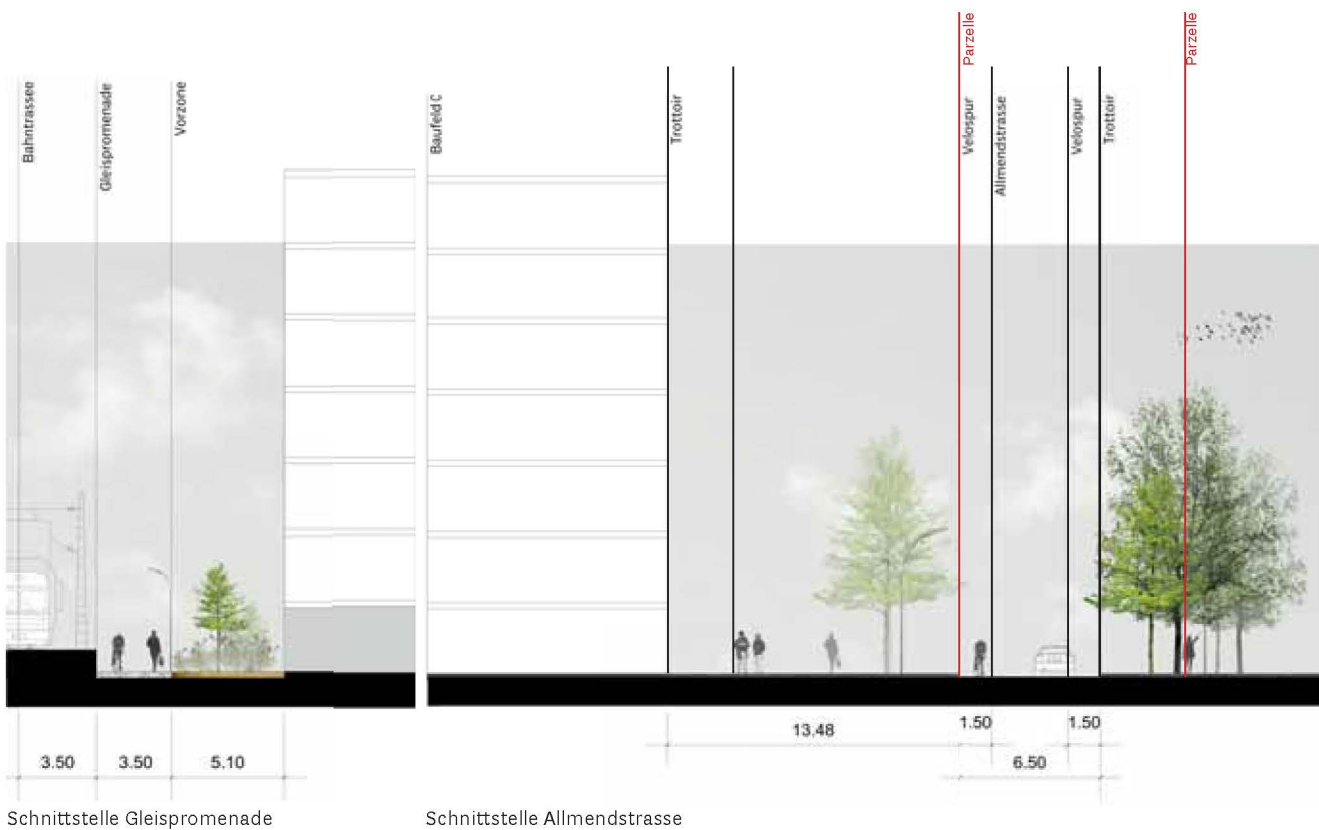
Entsorgung

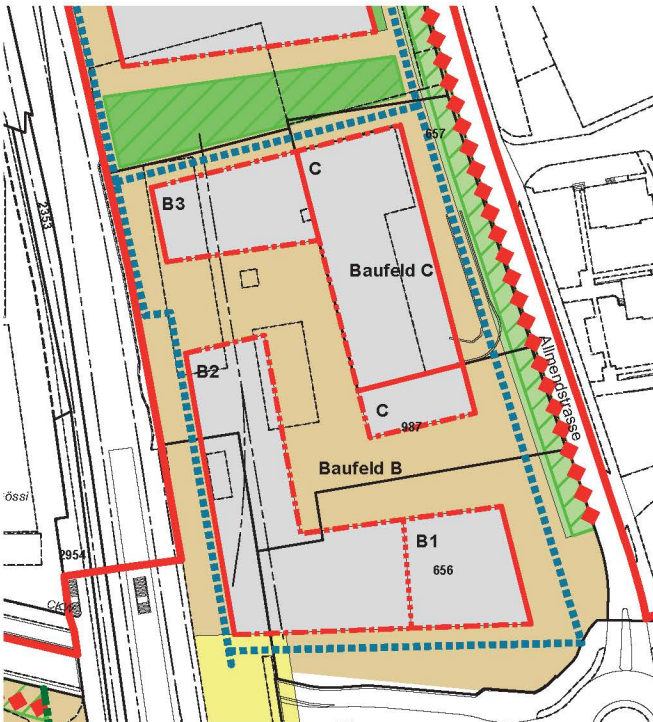
Im Parkierungs-/Grünstreifen der Allmendstrasse ist die temporäre Platzierung von Containern oder Unterflurcontainern möglich. Im Bereich der Querverbindungen sowie im Erschliessungshof sind Containerstellplätze zu vermeiden.

Verortung: Parzellen 657, 987, 656

Grösse/Eigentümer: Gebr. Amberg Bauunternehmung AG

- Baubereich B1: 602 m²
- Baubereich B2: 1'652 m²
- Baubereich B3: 613 m²
- Baubereich C: 1'542 m²





Ausschnitt Bebauungsplan 2011

- Grünfläche
- Baubereiche
- Grünfläche mit Parkplätzen
- übrige Aussenflächen
- Geltungsbereich
- Baumbereich
- Öffentlicher Platz
- öffentliche Fuss- und Radwegrechte
- Zwangsbaulinie
- Normalbaulinie
- Baulinie mit Anordnungsbereich
- Zufahrt Einstellhalle/Parkplatzbereich

Abgrenzung / Schnittstellen

Die Querverbindungen sowie die Gleispromenade sind als Teil der übergeordneten Freiraumelemente durchgängig zu gestalten. Bei einer Ausgestaltung des Innenhofs als grüner Gemeinschaftshof kann sich dieser vom umgebenden Stadtraum über Bepflanzung oder Zäune absetzen. Ein bauliches Absetzen ist mit einer maximalen Höhe von 50 cm möglich (Sockel), eine Abgrenzung über Mauern ist zu vermeiden.

Die topographische Lage der Gleispromenade kann sich von der Höhe der Gleise absetzen. Sie ist in Abstimmung mit den anschliessenden Baufeldern zu planen. Eine durchgehende behindertengerechte Zugänglichkeit ist zu gewährleisten.

Lage

Die Baufelder B und C liegen am zentralen Mittelpunkt des Gebiets mit Anschluss an die Ringstrasse und den Kreis. So wird der Übergang zum Zentrumsbereich mit verstärkter Gewerbenutzung und einem höheren Grad an Öffentlichkeit im Freiraum geschaffen.

Schnittstellen

- Koordination Freiraumkonzept mit Baufeld A
- Koordination Entwicklung Querverbindungen Qmitte 2 mit Baufeld A
- Koordination Entwicklung Gleispromenade mit Baufeld A

Freiraumtypologie

Der Bebauungsplan definiert zwei Baukörper, die einen gemeinsamen Innenhof umschliessen. In Abstimmung mit den Erdgeschossnutzungen kann der Hof als grüner Gemeinschaftsraum oder als gemeinschaftlicher Erschliessungshof gestaltet werden.

Die Adressierung der Bauten richtet sich zum öffentlichen Strassenraum, der Gleispromenade oder der Querverbindung. Die Nutzung des Platzraumes für zBsp. Aussenbestuhlung durch die Erdgeschossnutzung ist möglich.

Boulevardstreifen zur Strasse

Zur Gliederung des Strassenraumes und als Pufferzone zwischen Gebäude und Strasse werden 3 Meter breite Kiesintarsien, direkt an die Parkierungsflächen angrenzend, angelegt. Die Strassenbäume werden in diesen sickerfähigen Flächen platziert. Die Kiesintarsien können mit allfälligen Nutzungen bespielt werden (Spiel- und Sitzelemente, Velostellplätze etc.).

Integration LV/MIV

Veloständer sind in der Nähe der Zugänge innerhalb der Kiesintarsien zu integrieren. Innerhalb der Querverbindung, dem Erschliessungshof sowie der Gleispromenade ist die Platzierung von Velostellplätzen zusätzlich möglich.

Tiefgaragenzufahrten sind wenn möglich in die Gebäude zu integrieren. In der Querverbindung sowie im Hofraum ist eine Zufahrtsrampe zu vermeiden.

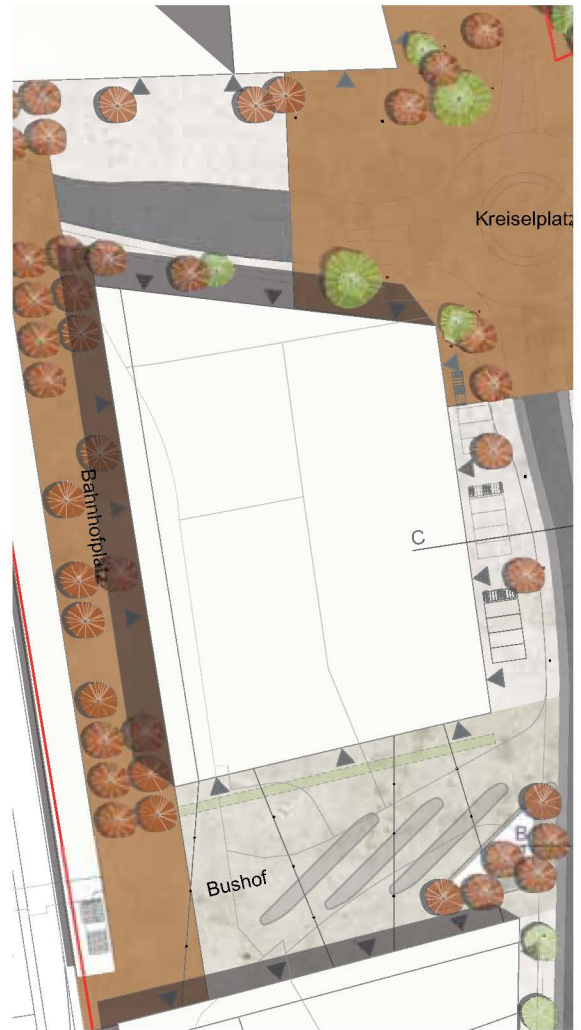
Entsorgung

Im Parkierungs-/Grünstreifen der Allmendstrasse ist die temporäre Platzierung von Containern oder Unterflurcontainern möglich. Im Bereich der Querverbindungen sowie im Hofraum sind Container zu vermeiden.

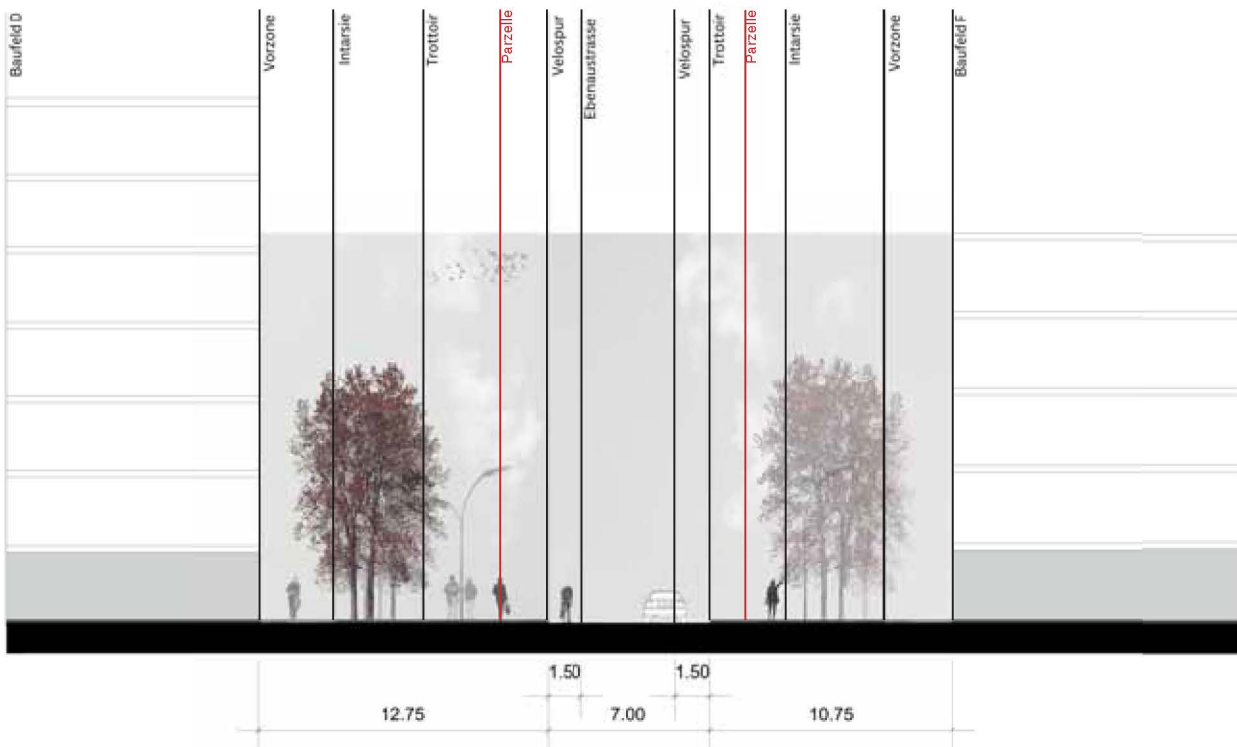
Verortung: Parzellen 3089,509, 508, 510

Grösse/Eigentümer: Einwohnergemeinde Horw
Zimmermann, josef
Soluma AG
Etienne AG

Baubereichs D: 3'781 m²



Ausschnitt Lageplan Bushof Variante 1

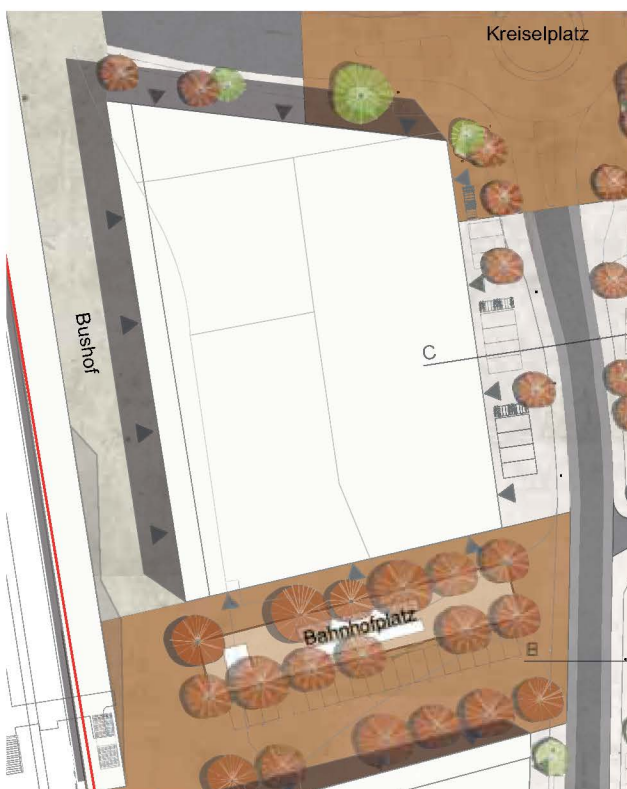


Schnitt Ebenaussrasse



Ausschnitt Bebauungsplan 2011

- Grünfläche
- Baubereiche
- Grünfläche mit Parkplätzen
- übrige Aussenflächen
- Geltungsbereich
- Baubereich
- Öffentlicher Platz
- öffentliche Fuss- und Radwegrechte
- Zwangsbaulinie
- Normalbaulinie
- Baulinie mit Anordnungsbereich
- Zufahrt Einstellhalle/Parkplatzbereich



Ausschnitt Lageplan Bushof Variante 2

Lage

Das Baufeld D bildet einen Teil des Ensembles um den Ringstrassenkreisel und ist Teil der neuen Zentrumszone. In direkter Nachbarschaft zum Bahnhof und Bushof, sowie an Ring- und Ebenaustrasse gelegen, ist es eines der besterschlossenen Baufelder im Gebiet.

Schnittstellen

- gemeinsames Freiraumkonzept mit Baufeld E
- Planung Bahnhof und Bahnhofplatz
- Planung Bushof und Zufahrt/Ausfahrt

Freiraumtypologie

Das Baufeld D markiert eine Schlüsselposition innerhalb Horw Mitte. Es ist komplett umgeben von öffentlichen Platz- und Strassenräumen. Die Adressierung und Orientierung ist Abhängig von der Lage des Bushofs/Bahnhofplatzes.

Die Gestaltung der Arkade zur Westseite ist mit der Planung des Bushofs/Bahnhofplatzes abzustimmen. (Siehe Steckbriefe).

Verkehrskonzept

Erschliessung Besucherstellplätze:

Zur Erschliessung der Flächen im Erdgeschoss sind Besucherstellplätze längs der Ebenaustrasse möglich. In Variante 2 des Bushofs/Bahnhofplatzes sind zusätzliche Besucherstellplätze im Süden des Bahnhofplatzes vorgesehen. Diese dienen den Gewerbenutzungen im Baufeld E und D. Zufahrt Einstellhalle:

Eine Zufahrt in die Einstellhalle ist grundsätzlich von der Ebenaustrasse möglich. Die Bushof Variante 1 ermöglicht zusätzlich eine Zufahrt vom Bushof (Abstimmung mit Verkehrsplanung Bushof erforderlich). Bei Umsetzung der Variante 2 des Bushofs ist eine Zufahrt der Einstellhalle vom Bahnhofplatz zu vermeiden.

Intergration LV/MIV

Velostellplätze sind allseitig um das Gebäude möglich, sie sind in der Nähe der Zugänge zu platzieren.

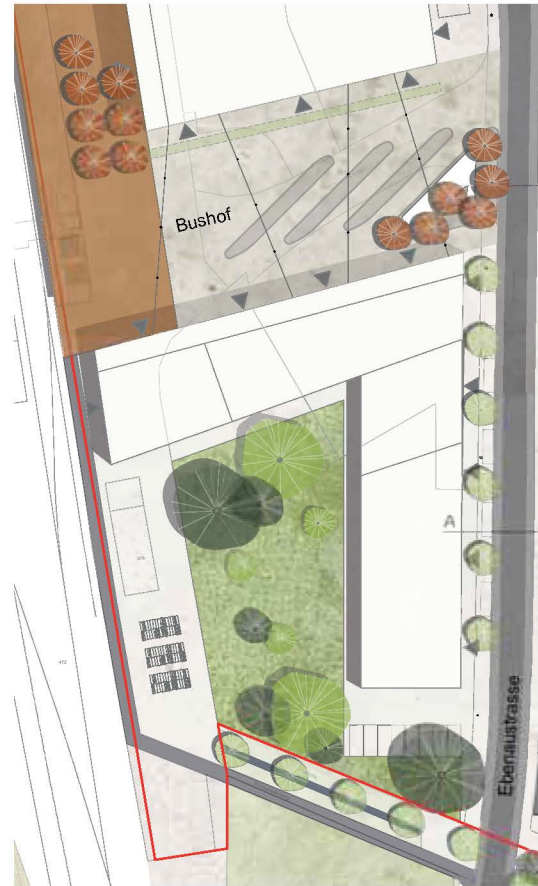
Entsorgung

Die Integration von Unterflurcontainern ist zur Ebenaustrasse möglich. Bei Ausführung der Variante 2 der Verkehrsführung Bushof kann ein Standort für einen Unterflurcontainer in die Randbereiche des Bahnhofplatzes integriert werden.

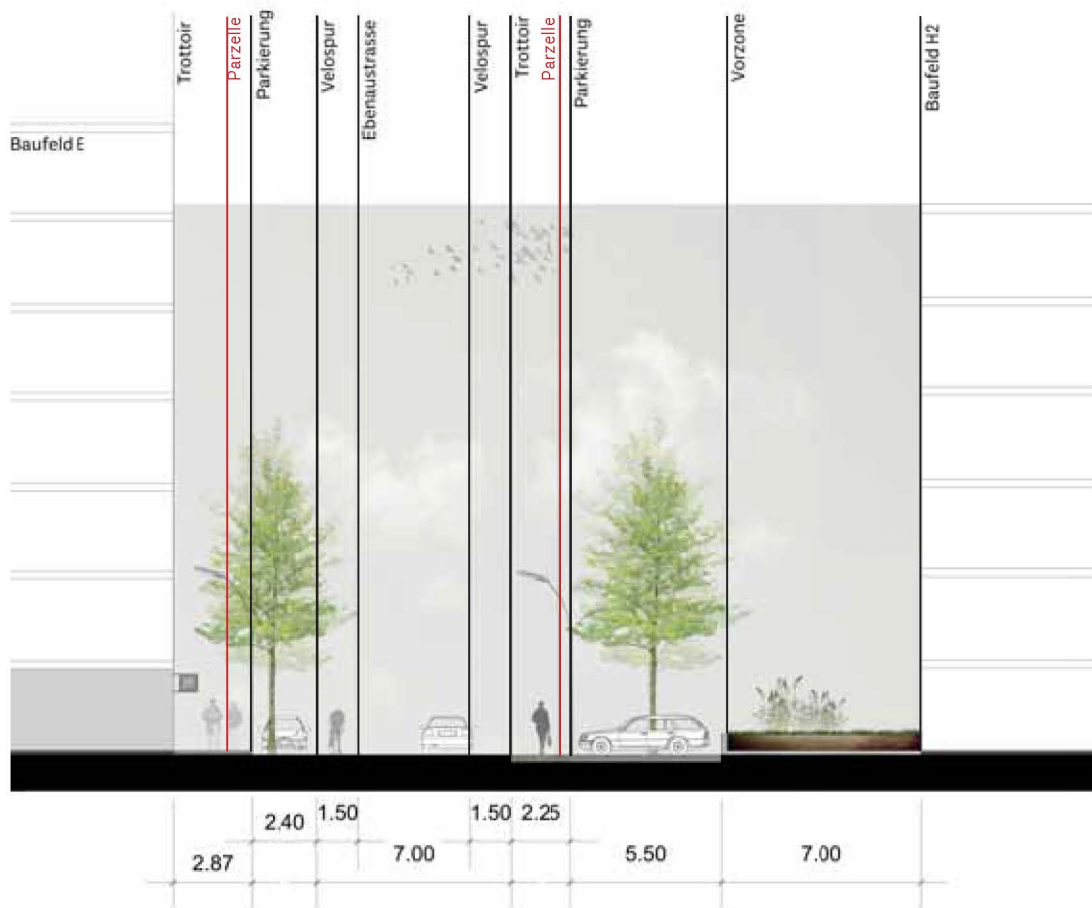
Verortung: Parzellen 1522, 900, 501, 472

Grösse/Eigentümer: Olmo-Kälin Erben
Steinibach Immobilien
zb Zentralbahn AG

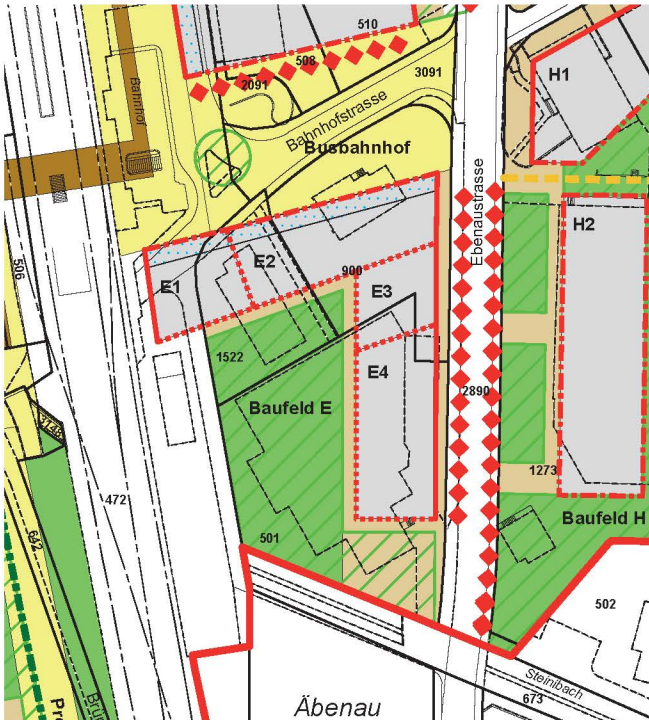
Baubereich E1: 394 m²
Baubereich E2: 740 m²
Baubereich E3: 312 m²
Baubereich E4: 697 m²



Ausschnitt Lageplan Bushof Variante 1

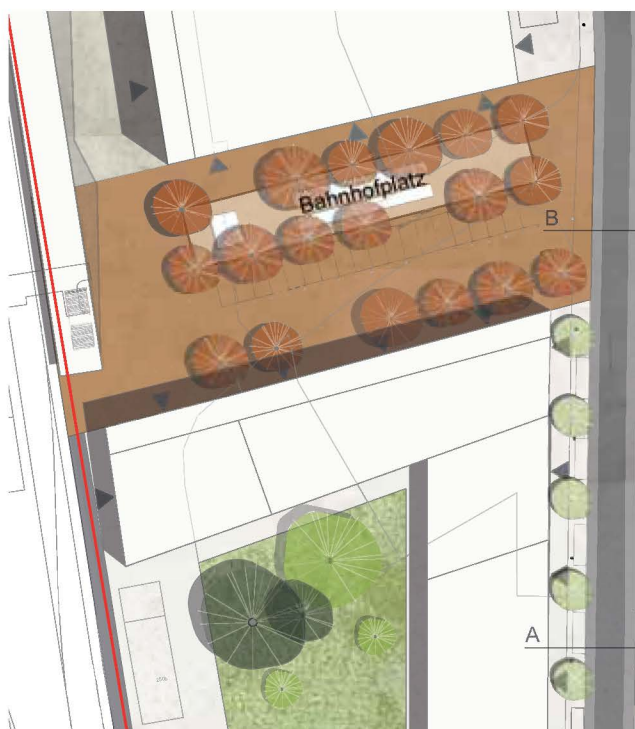


Schnitt Ebenastrasse



Ausschnitt Bebauungsplan 2011

- Grünfläche
- Baubereiche
- Grünfläche mit Parkplätzen
- übrige Aussenflächen
- Geltungsbereich
- Baumbereich
- Öffentlicher Platz
- öffentliche Fuss- und Radwegerechte
- Zwangsbaulinie
- Normalbaulinie
- Baulinie mit Anordnungsbereich
- Zufahrt Einstellhalle/Parkplatzbereich



Ausschnitt Lageplan Bushof Variante 2

Lage

Das Baufeld E bildet mit Baufeld H den südlichen Abschluss des Perimeters. Es muss auf vier stark unterschiedliche Seiten reagieren:

Im Norden schliesst der Bushofplatz an die Gebäude an, im Westen verläuft das Gleisfeld. Im Osten liegt die Ebenaustrasse und im Süden geht das Baufeld in das Ufer des Steinibachs über.

Schnittstellen

- Planung Bushof und Linienführung Bus

Freiraumtypologie

Der im Bebauungsplan definierte Baukörper fasst einen gemeinschaftlichen grünen Hofraum, der sich zu den Gleisen bzw. zum Steinibach im Süden öffnet. Die Adressierung der Bauten richtet sich zum öffentlichen Strassenraum sowie zum Bahnhofplatz/Bushof im Norden.

Adressierung / Vorzonen

Im Kontrast zur Allmendstrasse erfolgt die Erschliessung der Baufelder direkt vom Strassenraum bzw. vom Platzraum im Norden. Eine Erschliessung über den grünen Hofraum ist zu vermeiden.

Integration LV/MIV

Veloständer sind in der Nähe der Zugänge zu platzieren. In der Ebenaustrasse ist die Platzierung von Velostellplätzen mit der Lage der Besucherparkplätze zu koordinieren. Zum Bushof/Bahnhofplatz im Norden sowie im Grünbereich längs der Ebenaustrasse im Süden sind Velostellplätze möglich. Für eine Wohnnutzung der oberen Geschosse können Velostellplätze im grünen Hof platziert werden.

Zufahrtsrampen in eine Tiefgarage sind in die Bauten zu integrieren. Bei Ausführung der Verkehrskonzept Bushof Variante 1 & 2 ist eine Erschliessung der Einstellhalle vom Bushof/Stichstrasse Bahnhofplatz möglich (Abstimmung mit Verkehrsplanung Bushof erforderlich). Parkierung und Zufahrt zur Einstellhalle sind auf der Südseite des Baufelds möglich.

Abgrenzung / Schnittstellen

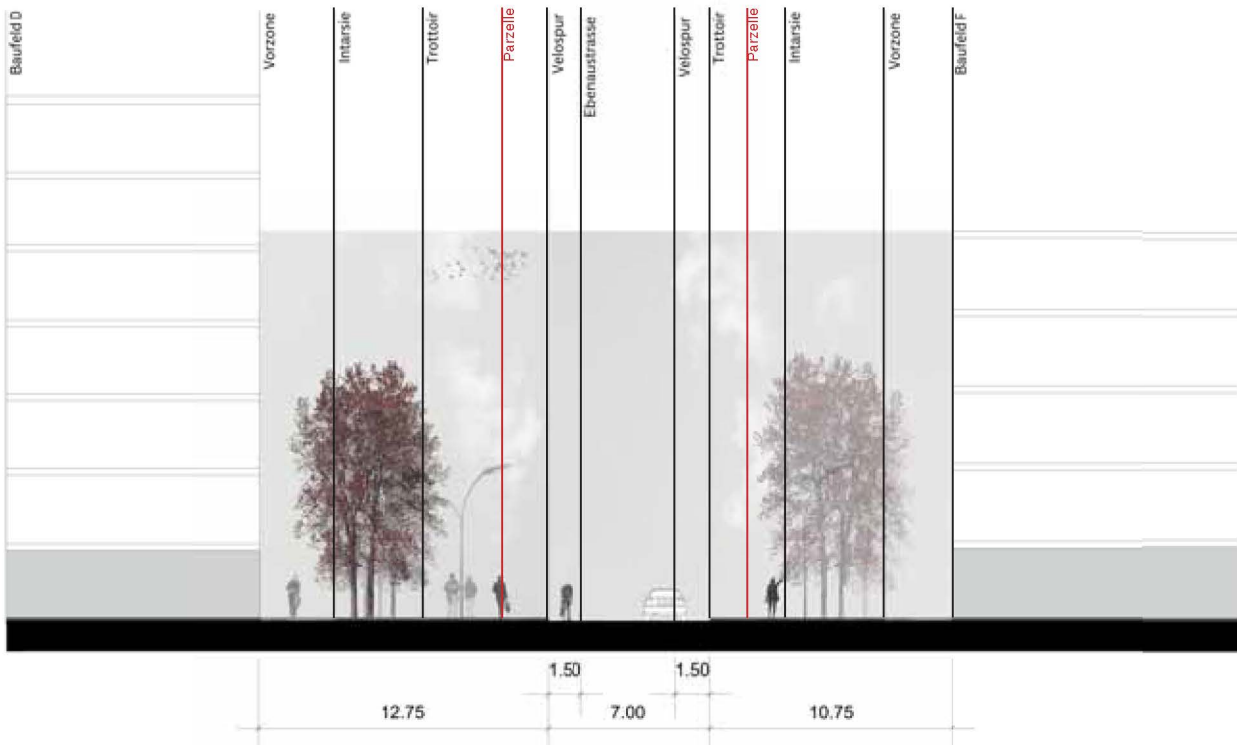
Der grüne Gemeinschaftshof soll sich vom umgebenden Stadtraum über Bepflanzung oder Zäune absetzen. Ein bauliches Absetzen ist mit einer maximalen Höhe von 50 cm möglich (Sockel), eine Abgrenzung über Mauern ist zu vermeiden.

Entsorgung

Im Bereich der Besucherstellplätze zur Ebenaustrasse sowie im südlich anschliessenden Grünbereich ist die Anordnung von Unterflurcontainern möglich. Bei Ausführung der Variante 2 der Verkehrsführung Bushof kann ein Standort für einen Unterflurcontainer in die Randbereiche des Bahnhofplatzes integriert werden.

Verortung: Parzellen 921, 800, 887, 888, 513

Grösse/Eigentümer: Einwohnergemeinde Horw
Mathez
Hunkeler-von Rotz
Erbengemeinschaft Röllli
Rijks-Gassmann
Gebr. Ammann Immobilien
Baubereich F: 2'070 m²



Schnitt Ebenaussrasse



Ausschnitt Bebauungsplan 2011

- Grünfläche
- Baubereiche
- Grünfläche mit Parkplätzen
- übrige Aussenflächen
- Geltungsbereich
- Baumbereich
- Öffentlicher Platz
- öffentliche Fuss- und Radwegrechte
- Zwangsbaulinie
- Normalbaulinie
- Baulinie mit Anordnungsbereich
- Zufahrt Einstellhalle/Parkplatzbereich

Lage

Das Baufeld F bildet einen Teil des Ensembles um den Ringstrassenkreisel und ist Teil der neuen Zentrumszone. Hier wird der Übergang vom Gartenquartier zum Dorfzentrum geschaffen.

Schnittstellen

- Betriebs- und Gestaltungskonzept Ebenaustrasse
- Gestaltung Bahnhofweg

Freiraumtypologie

Der Bebauungsplan definiert einen abgewinkelten Baukörper, der sich zum alten Bahnhofweg im Süden öffnet. Die Adressierung der Gewerbenutzungen im Erdgeschoss richtet sich zur Ebenaustrasse bzw. zum Kreiselplatz. Die Nutzung des Platzraums für zBsp. Aussenbestuhlung durch die Erdgeschossnutzung ist möglich. Der grüne Hofraum gliedert sich in die bestehende Gartenstruktur längs des Bahnhofwegs.

Adressierung / Vorzonen

Die Erschliessung der Gewerbenutzungen erfolgt direkt von der Ebenaustrasse bzw. vom Kreiselplatz. Eine Wohnnutzung in den oberen Geschossen kann über den grünen Hof zum alten Bahnhofweg erschlossen werden.

Integration LV/MIV

Veloständer sind in der Nähe der Zugänge zu platzieren. Besucherstellplätze für die Gewerbenutzung im EG können in der Ebenaustrasse angeordnet werden. Für eine Wohnnutzung der oberen Geschosse können Velostellplätze im grünen Hof platziert werden.

Die Zufahrt zur Einstellhalle erfolgt in Abstimmung mit den Besucherstellplätzen von der Ebenaustrasse

Abgrenzung / Schnittstellen

Im Kontext der Gartenstruktur längs des alten Bahnhofweges kann sich der grüne Innenhof über Bepflanzung oder einen Zaun vom Wegraum abgrenzen. Eine bauliche Abgrenzung des Grünraums ist zu vermeiden.

Entsorgung

Unterflurcontainer können in Nähe der Tiefgaragenzufahrt längs der Ebenaustrasse eingerichtet werden.

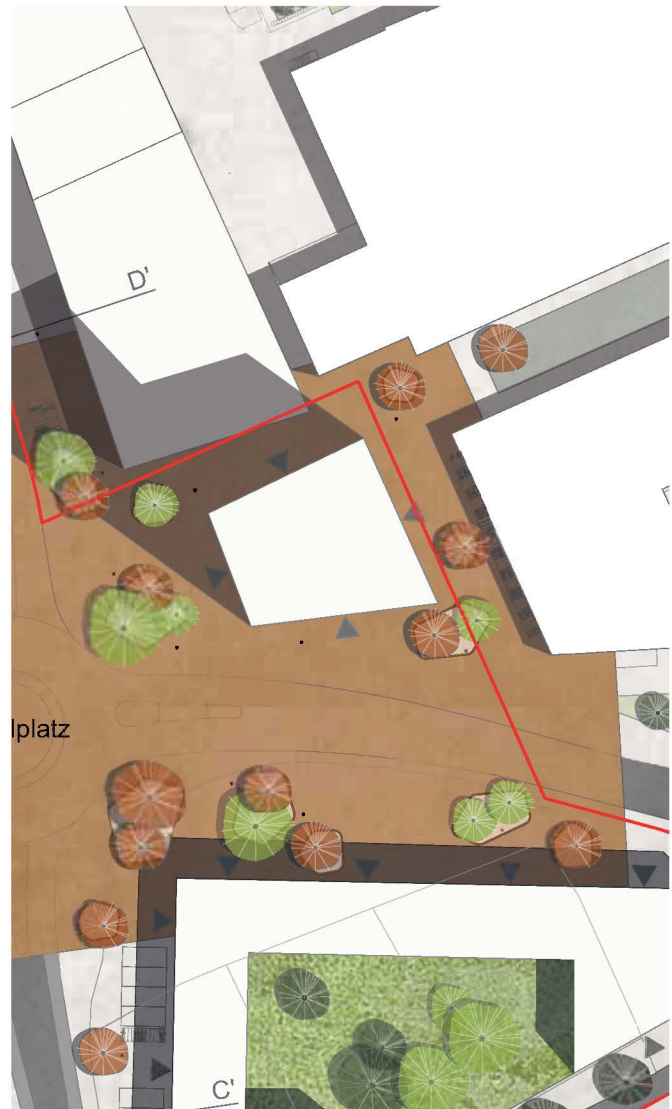
Verortung:

Parzelle 1044

Grösse/Eigentümer:

HRS Investment AG

Baubereich G: 404 m²





Ausschnitt Bebauungsplan 2011

- Grünfläche
- Baubereiche
- Grünfläche mit Parkplätzen
- übrige Aussenflächen
- Geltungsbereich
- Baubereich
- Öffentlicher Platz
- öffentliche Fuss- und Radwegrechte
- Zwangsbaulinie
- Normalbaulinie
- Baulinie mit Anordnungsbereich
- Zufahrt Einstellhalle/Parkplatzbereich

Lage

Das Baufeld G bildet einen Teil des Ensembles um den Ringstrassenkreisel und ist Teil der neuen Zentrumszone. Der markante Hochpunkt steht am Eingang zur Markt-gasse.

Freiraumtypologie

Der Baukörper steht als Punktbau auf dem Platzraum des Kreiselplatzes.

Adressierung / Vorzonen

Der Sockelbereich des Punkthauses dient der Adressierung des Gebäudes. Die Erschliessung erfolgt direkt vom Platzraum. Eine Bespielung der Platzfläche im direkten Umfeld des Punkthauses durch die Nutzung im Erdgeschoss ist möglich.

Integration LV/MIV

Veloständer sind in der Nähe der Zugänge innerhalb des Platzraumes möglich

Entsorgung

Ein Bereich für eine temporäre Anordnung von Containern oder Unterflurcontainer ist im Bereich östlich des Bau-feldes möglich. Der Kreiselplatz sowie die Markt-gasse sind von Containerstellplätzen freizuhalten.

Verortung:

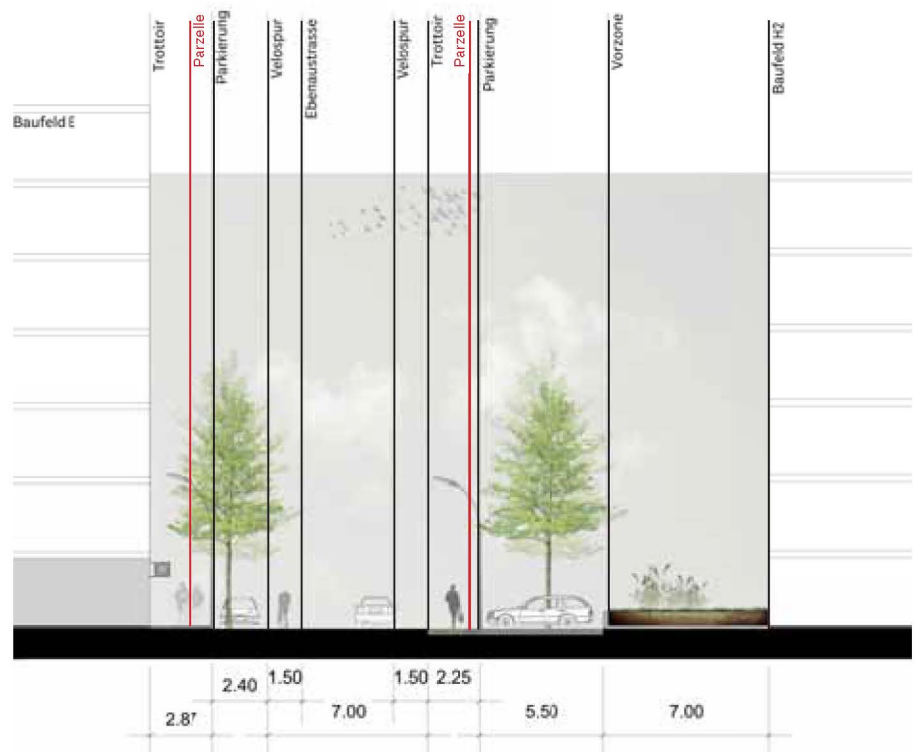
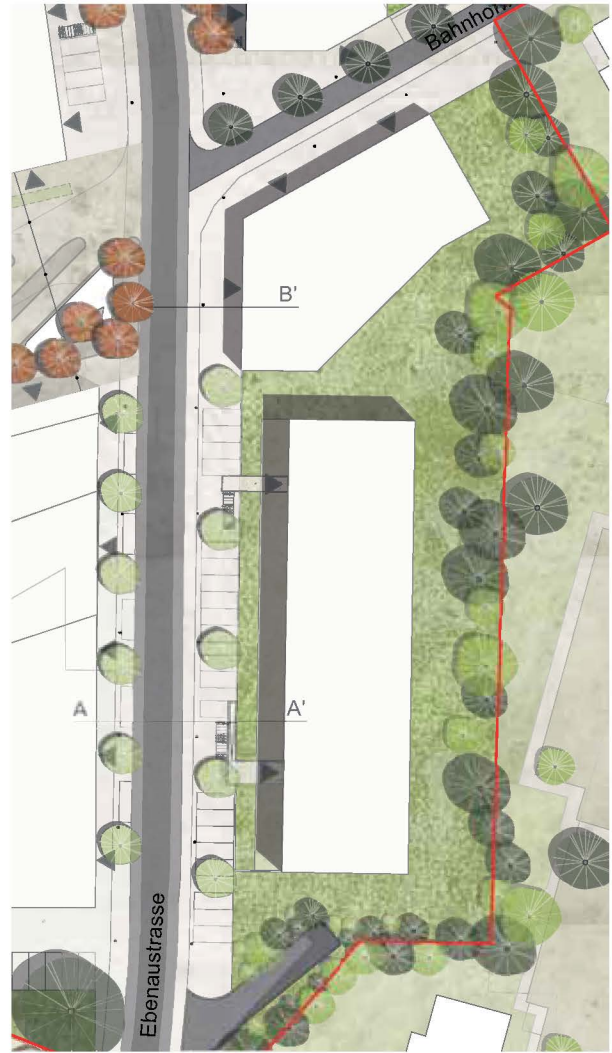
Parzelle 1273

Grösse/Eigentümer:

Eumatel AG

Baubereich H1: 772 m²

Baubereich H2: 1'208 m²



Schnitt Ebenastrasse



Ausschnitt Bebauungsplan 2011

- Grünfläche
- Baubereiche
- Grünfläche mit Parkplätzen
- übrige Aussenflächen
- Geltungsbereich
- Baumbereich
- Öffentlicher Platz
- öffentliche Fuss- und Radwegrechte
- Zwangsbaulinie
- Normalbaulinie
- Baulinie mit Anordnungsbereich
- Zufahrt Einstellhalle/Parkplatzbereich

Lage

Das Baufeld H bildet mit Baufeld E den südlichen Abschluss des Perimeters. Mit seiner Lage zwischen altem Bahnhofweg und Steinibach vermittelt es zwischen dem grünen Quartier und der Zentrumszone.

Schnittstellen

- Betriebs- und Gestaltungskonzept Ebenastrasse
- Gestaltung alter Bahnhofweg

Freiraumtypologie

Die Bauten des Baufeld H definieren einen Strassenraum gegen Westen und einen gemeinschaftlichen Grünraum im Anschluss an das Gartenquartier im Osten. Entsprechend erfolgt die Erschliessung und Adressierung strassenseitig, Aufenthalts- und Spielbereiche sind innerhalb der Grünbereiche angeordnet.

Adressierung / Vorzonen

Die Adressierung der Gebäude ist nach Lage in Horw Mitte unterschiedlich ausgebildet. Der nördliche Baukörper wird direkt von der Ebenastrasse bzw. vom alten Bahnhofweg erschlossen.

Der südliche Baukörper wird über eine Vorzone von der Ebenastrasse erschlossen. Die Vorzone umschliesst den Baukörper und hat eine Tiefe von min. 3 m. Sie können als Grün- oder Hartbereiche ausgebildet werden. Ein baulicher Absatz zum Strassenraum ist in einer maximalen Höhe von 50 cm möglich.

Integration LV/MIV

Veloständer sind in der Nähe der Zugänge innerhalb der Vorzone zu integrieren. In Abstimmung mit den Besucherstellplätzen können sie auch längs der Ebenastrasse angeordnet werden.

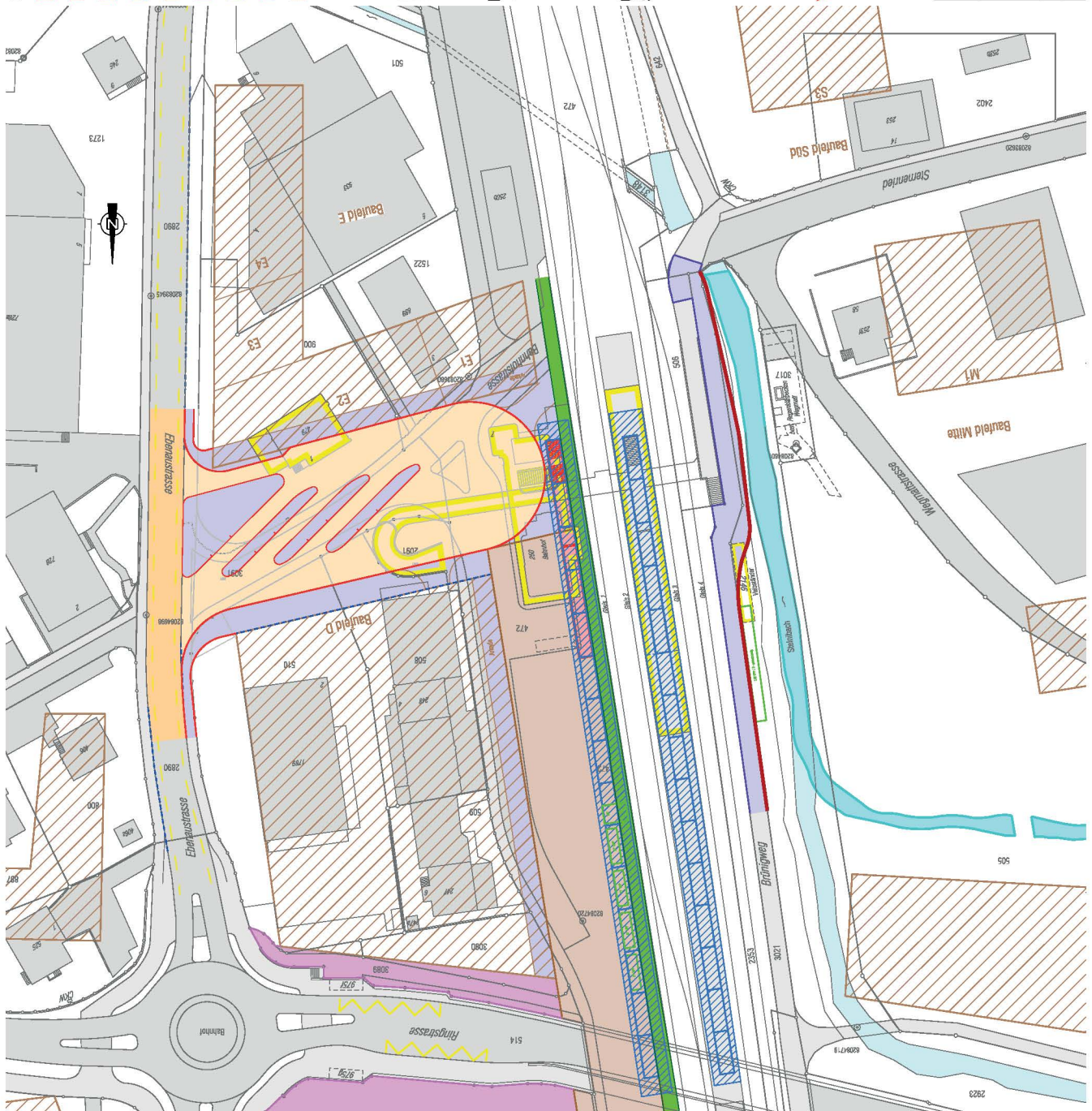
Tiefgaragenzufahrten sind wenn möglich in die Gebäude zu integrieren.

Abgrenzung / Schnittstellen

Der Gartenbereich im Osten kann sich vom umgebenden Stadtraum über Bepflanzung oder Zäune absetzen. Ein bauliches Absetzen ist mit einer maximalen Höhe von 50 cm möglich (Sockel), eine Abgrenzung über Mauern ist zu vermeiden. Zum alten Bahnhofweg im Norden ist zur Einbettung in die Vorgartenzone längs des Wegs ein ebenerdiger Anschluss anzustreben.

Entsorgung

Im Bereich zur Ebenastrasse ist eine temporäre Anordnung von Containern möglich. Eine Platzierung längs des alten Bahnhofweges ist zu vermeiden.



- Legende**
- Busbahnhof
 - Belag Fahrbahn
 - Unterführung
 - Parterdach
 - Bahnhofplatz
 - Zugang Bahnhofplatz
 - Langsam Verkehrsfläche
 - Verlagerung Spielplatz, Formas, Baumungplan
 - Zufahrtstraße, Bahnhof, Form 2009
 - Baufelder

- Zahlart Einseitigkeit / Parkplatzbereich
- Kunstbauwerk Gewässer
- Velofahrbahn
- Abbruch
- Hausperron
- bes. Radweg



Infrastruktur Horw Mitte

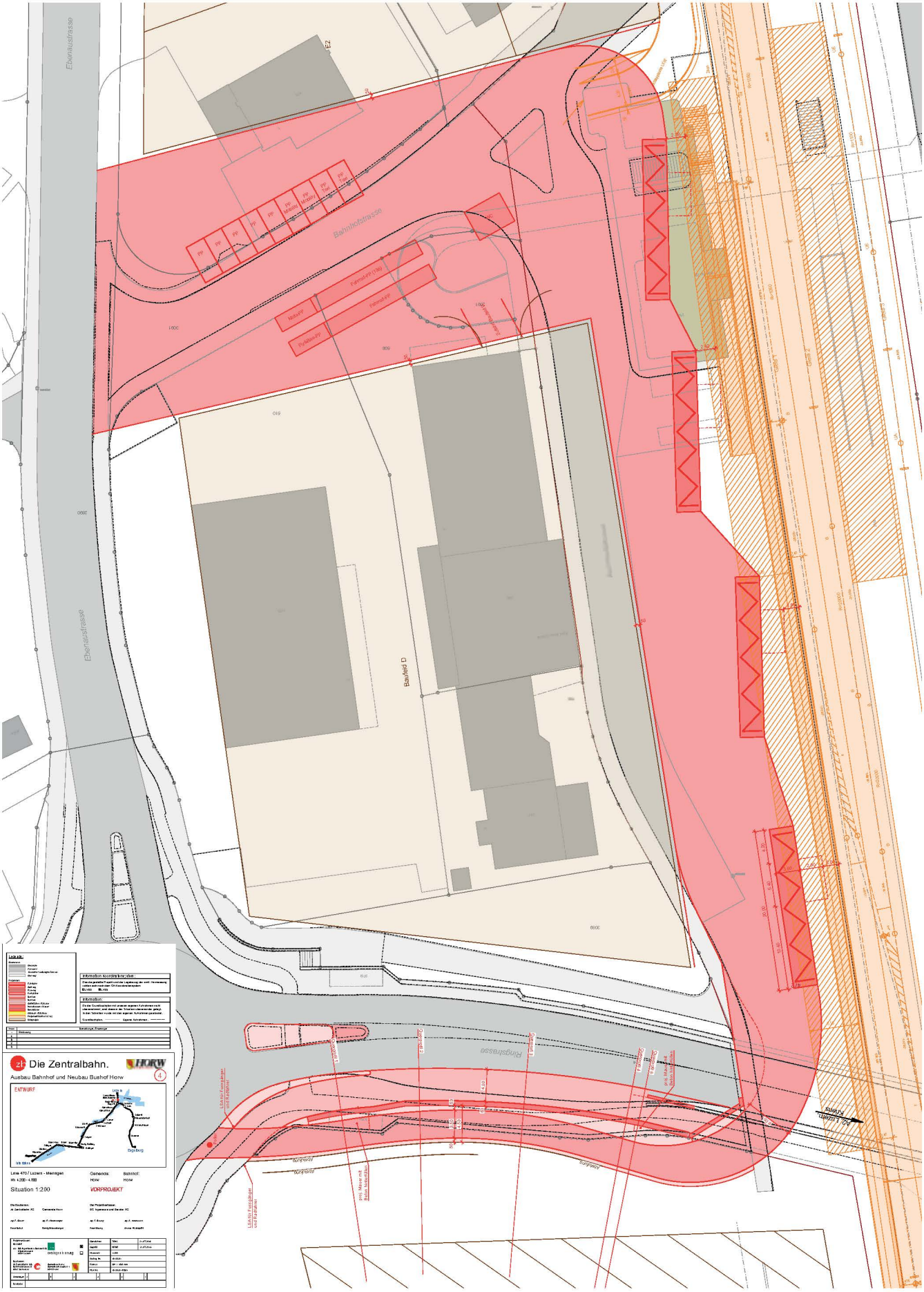
Übersichtsplan Personenunterführung Variante 0++
Situation 1:500

VORPROJEKT


Projektverfasser		Gezeichnet		Is		28.09.2014	
dsp		Geplant		Ihm		28.09.2014	
INGENIEURE & PLANER AG		Messenstb		1:500			
Ingenieurstr. 14, 41504 Grefenroth, NRW		Auftrag Nr.		12703			
Telefon +49 (0) 202 30 88 00		Formst		4894			
Fax +49 (0) 202 30 88 00		Plan Nr.		12703-111			
Änderungen		a		b		c	
Datum		d		e		f	

Variante 1: Bushof zwischen Baufeld D und E

Anhang - Bushofvarianten



Variante 2: Bushof entlang der Perronkante

Baufeld	Parzelle Nr.	Eigentümer	Datum/Unterschrift
A	1236	Immobilien AG Allmend Luzern c/o Musegg Immobilien AG Postfach 3447, 6002 Luzern Ansprechperson: Patrick Döös	.....
B C	656, 987 657	Gebrüder Amberg Bauunternehmung AG Obergrundstrasse 108, 6005 Luzern Ansprechperson: Bruno Amberg	.....
D	472	zb Zentralbahn AG / SSO Finanzen Poststrasse 6, 3000 Bern 65 Ansprechperson: Peter Bobak	.....
D	508	Soluma AG Seetalstrasse 185, 6032 Emmen Ansprechperson: Patrick Meyer	.....
D	509	Josef Zimmermann Sonnhaldenstrasse 55, 6331 Hünenberg	.....
D	510	Etienne AG Rigistrasse 12, 6045 Meggen Ansprechperson: Markus Etienne	.....
E	900, 273, 501	Steinibach Immobilien AG Horw-Luzern Rigistrasse 12, 6045 Meggen Ansprechperson: Markus Etienne	.....
D F	2091, 3089 365, 921, 2620, 2890	Einwohnergemeinde Horw Gemeindehausplatz 1, Postfach 178, 6048 Horw	.....
E	1522	Olmo Marie-Louise sel. und Olmo Karl sel. c/o Christian Siegrist, Siegrist & Partner Treuhand AG Löwenstrasse 55, 8021 Zürich 1	.....
F	513	Gebr. Ammann Immobilien Bergstrasse 10, 6004 Luzern Ansprechperson: François Gassmann	.....
F	800	Stefan André Mathez Frohbergstrasse 12c, 8620 Wetzikon Ansprechperson: François Gassmann	.....
F	888	Alain Piere Röllli, Nicole Röllli-Senez, Marie-Josée Röllli Luzernerstrasse 73, 6014 Luzern	.....

Unterschriftenblatt

Baufeld	Parzelle Nr.	Eigentümer	Datum/Unterschrift
		Franziska Rijks-Gassmann Lage Kanaaldijk 99a, 6212 AL Maastricht, NL Ansprechperson: François Gassmann	.....
F	887	Susanne Hunkeler-von Rotz Amlehnstrasse 10, 6010 Kriens Ansprechperson: François Gassmann	.....
G	1044	HRS Investment AG Walzmühlestrasse 48, 8501 Frauenfeld	.....
H	1273	Eumatel AG Rigistrasse 62, 6006 Luzern Ansprechperson: Bernhard Etienne	.....
	514	Kanton Luzern Dienststelle Immobilien	.....

Das Freiraumkonzept horw mitte – Teil Ost dient als Grundlage für die mit den einzelnen Baugesuchen auszuarbeitenden Umgebungspläne. Wenn vom Konzept abgewichen wird, ist dies zu begründen. Führt die Abweichung zu einem gestalterischen und funktionalen Mehrwert, ist diese zu bewilligen.

Durch den Gemeinderat zustimmend zur Kenntnis genommen.

Markus Hool
Gemeindepräsident



Beat Gähwiler
Gemeindeschreiber

25.8.16 *M. Hool*
Datum/Unterschrift

25/8/16 *B. Gähwiler*
Datum/Unterschrift

Studio Vulkan

Landschafts
architektur

Auftraggeber:

Gemeinde Horw
Baudepartement
Hochbau
Gemeindehausplatz 1
Postfach
6048 Horw



Bearbeitung:

Studio Vulkan Landschaftsarchitektur
Vulkanstrasse 120
8048 Zürich

Dominik Bückers
Raphael Kleindienst
Sandra Schlosser