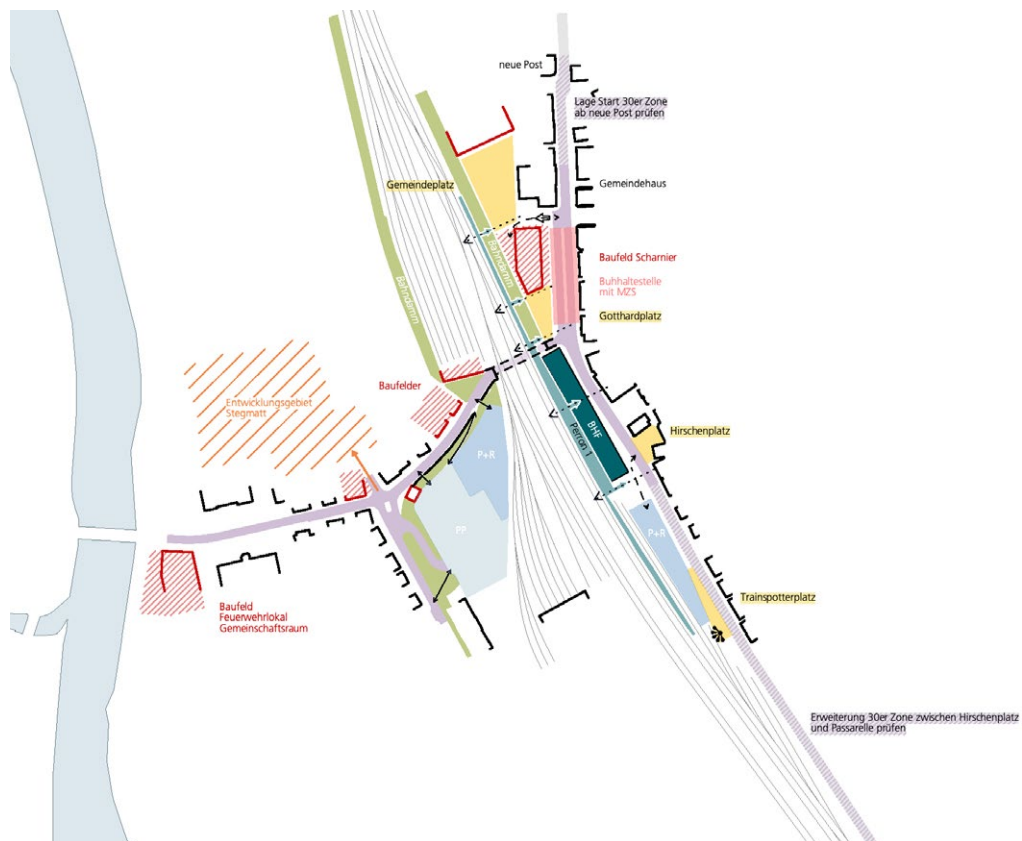


Testplanung Räumliche Entwicklung Zentrum Erstfeld

Synthese

22. Dezember 2022



Projektträgerschaft Testplanung:

Einwohnergemeinde Erstfeld, Bauamt

Gotthardstrasse 99, Postfach 68, 6472 Erstfeld

Kanton Uri, Amt für Tiefbau

Klausenstrasse 2, 6460 Altdorf

Kanton Uri, Amt für Raumentwicklung

Rathausplatz 5, 6460 Altdorf

SBB AG, Infrastruktur, Netzentwicklung Region Mitte

Bahnhofstrasse 12, 4600 Olten

Verfahrensbegleitung

Eckhaus AG

Städtebau Raumplanung

Rousseustrasse 10

8037 Zürich

+41 44 545 30 10

www.eckhaus.ch

Christian Blum, Jascha Grabbe

Inhalt

1	Einleitung	4
1.1	Identität und Ziele der Gemeinde Erstfeld	4
1.2	Motive zur Durchführung der Testplanung	5
1.3	Ziele der Testplanung	6
1.4	Zentrale Fragen zur Erreichung der Ziele	7
1.5	Perimeter	9
1.6	Eigentumsverhältnisse	10
1.7	Übersichtsplan Bereich Bahnhof	11
2	Verfahren	12
2.1	Projektträgerschaft	12
2.2	Organisation, Support	12
2.3	Verfahren	13
2.4	Projektsteuerung	13
2.5	Beurteilungsgremium	14
2.6	Bearbeitungsteams	15
3	Auszug aus den Beiträgen	16
3.1	Team 1 – Metron et al.	16
3.2	Team 2– Acht Grad Ost et al.	18
3.3	Team 3 – KARO et al.	20
4	Abwägungen und Synthese	22
4.1	Dorfplatz und Zentralitäten	22
4.2	Stärkung der multimodalen Drehscheibe – Lage des Zentrums	22
4.3	Die Rolle der Bauten und Freiräume im Umfeld des Bahnhofs	23
4.4	Siedlungsentwicklung nach Innen und Massnahmen Klima	27
4.5	Würdigung und Dank	27
5	Empfehlung zum weiteren Vorgehen	30
6	Genehmigung	33

1 Einleitung

1.1 Identität und Ziele der Gemeinde Erstfeld

Die Gemeinde Erstfeld liegt mitten im Urner Talboden und ist durch ihre Lage direkt an der Gotthard-Route (Eisenbahn, Autobahn A2) hervorragend erschlossen. Erstfeld war und ist seit jeher stark durch den Verkehr, seine Infrastrukturanlagen und sonstigen Einflüsse (Fremdenverkehr, Angebote für Durchreisende) geprägt. Die Bahnlinie «zerschneidet» das Dorf und auch die Kantonsstrasse wirkt trennend, da sie aufgrund ihrer Entlastungsfunktion für die Autobahn A2 breiter ausgestaltet und besser ausgebaut ist als andere Dorfstrassen. Mit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels im Sommer 2016 und der seitherigen Umfahrung Erstfelds durch den Fern- und Güterverkehr der Bahn, war die Gemeinde zu einer Neupositionierung gezwungen. So entwickelt sich Erstfeld seither von einem «Eisenbahnerdorf» zu einer «normalen» Urner Talgemeinde (Siedlungsleitbild 2014). Dieser Identitätswandel verlangt dem Dorf einiges ab und wird jedoch beschleunigt durch konstanten Zuzug sowie eine bewusste Neuorientierung, die gleichzeitig das bahnhistorische Erbe nicht vergisst und es touristisch nutzbar macht.

Die Gemeinde Erstfeld wird im Kantonalen Richtplan Uri als Regionalzentrum ausgewiesen. Das Dorf nimmt die Funktion einer regionalen Drehscheibe ein und ist als Wohn- und Arbeitsstandort für die umliegende Region wichtig. Der Bahnhof Erstfeld dient als Umsteigeknoten zwischen Bahn und Bus zwischen dem Unteren und dem Oberen Reusstal. Mit den verbesserten Bus- und Zugverbindungen (Zug: Halbstundentakt, Bus: Viertelstundentakt) nimmt Erstfeld eine zunehmend wichtige regionale Stellung ein und dient als «Hub» für den südlichen Kantonsteil. Auch touristisch attraktive Ziele, sowohl für Wanderer als auch für Velofahrer, sind vom Ausgangspunkt Bahnhof Erstfeld zu erreichen (Nationale Wander- und Veloroute).

Die regionale Zentrumsfunktion von Erstfeld soll weiter gestärkt und die Nutzungsdurchmischung sowie das Angebot im Ortskern sollen gefördert werden. Es ist eine verstärkte Siedlungsentwicklung nach Innen sowie die Erhaltung und Erneuerung des Dorfkerns, unter Berücksichtigung des schützenswerten Ortsbildes (ISOS), anzustreben. Eine hochwertige Gestaltung der Siedlungsräume sowie eine hohe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum (Umfeld Bahnhof, Gotthardstrasse, Dorfplatz, Schmiedgasse, Schlossbergstrasse) sind Ziele der räumlichen Entwicklung.

Erstfeld verfügt über ein ausgewogenes Dienstleistungs- und Versorgungsangebot, wie Post, Drogerie, Ärzte, Zahnärzte, Banken und Versicherungen, drei Grossverteiler und weitere Läden, welches aus Sicht von Bevölkerung und Behörden unbedingt aufrechterhalten werden muss. Darüber hinaus sind zahlreiche Gewerbebetriebe im Entwicklungsschwerpunkt Gygen, im Norden der Gemeindefläche, angesiedelt.

Die Gemeinde Erstfeld ist eine Kommune mit reichem historischem Bahnerbe, aber auch mit Zukunft. Die Bevölkerung ist nach früheren Schrumpfungsprozessen konstant bzw. leicht zunehmend (Einwohnerzahl Stand Januar 2022: 3'914). Früher zogen Menschen aus allen Kantonen der Schweiz nach Erstfeld, um für die Bahn zu arbeiten – heute sind es Menschen aus der ganzen Welt, die in Erstfeld ein Zuhause finden. Auch für Familien ist Erstfeld eine geeignete Wohngemeinde, wobei die Schul- und Sportinfrastrukturen in Teilen bald erneuert und ausgebaut werden müssen, um attraktiv zu bleiben. Eine Arbeitsgruppe von Schul- und Gemeinderat ist dabei, im Schulbereich eine Planung über Ersatz- und Neubauten vorzubereiten.

Erstfeld verfügt weiterhin über ein intaktes Vereinsleben. Zahlreiche Gruppen – von Sport über Kultur hin zu Gesundheit und Freizeit – beleben das Dorfleben. Im Unterschied zu anderen Urner Gemeinden existieren in Erstfeld noch ein gutes Dutzend Cafés und Restaurants, die der Dorfbevölkerung wichtige Treffpunkte bieten und auch für den Tourismus wichtig sind. Erstfeld ist keine «Schlafgemeinde», sondern ein lebendiges Dorf mit einer eigenen Identität.

Seit 2012 verfügt Erstfeld über das Label «Energistadt Gold», daher soll im Rahmen der Testplanung auch eine klimafreundliche Entwicklung berücksichtigt werden.

1.2 Motive zur Durchführung der Testplanung

Rund um das Zentrum und den Bahnhof Erstfeld sind aktuell diverse Planungen und Projekte im Gange, die grosse zeitliche und inhaltliche Abhängigkeiten untereinander aufweisen, aber nur teilweise untereinander koordiniert sind. Zu diesen Projekten gehören insbesondere:

- multimodale Drehscheibe Bahnhof Erstfeld
- Neugestaltung Bahnhofvorplatz
- Sanierung und Neugestaltung der Gotthardstrasse
- Aufwertung Gemeindeparkplatz (Platz südlich des Gemeindehauses)
- Verbreiterung der Unterführung Schlossbergstrasse
- Standortsuche neues Feuerwehrlokal

Um die verschiedenen Planungen und Projekte aufeinander abzustimmen und um ein tragfähiges und abgestimmtes Leitbild für das Zentrum von Erstfeld inkl. Bahnhofsumgebung zu erreichen, wird eine Testplanung durchgeführt.

1.3 Ziele der Testplanung

Die Beiträge zeigen abgestimmte Strategien und Konzepte auf, wie folgende Ziele erreicht werden können:

- Das Zentrum Erstfeld ist funktional und gestalterisch aufgewertet.
- Der Bahnhof als multimodale Drehscheibe ist funktional gestärkt und seinen Funktionen entsprechend gestaltet.
- Die ÖV-Umsteigequalität und die Haltemöglichkeiten für Busse (Erfüllung der betrieblichen Anforderungen in beiden Fahrrichtungen) werden verbessert.
- Die Rolle der Bauten, Strassen- und Freiräume (inkl. Parkierungsflächen) im Umfeld des Bahnhofs sind geklärt.
- Die Lage, die Funktion sowie die Gestalt des Dorfplatzes sind definiert.
- Mögliche Standorte für ein neues Feuerwehrlokal sind abgeklärt.
- Eine Strategie und «Rezepte» für eine qualitative und quantitative Siedlungsentwicklung nach Innen sind aufgezeigt.
- Massnahmen mit positiven Effekten auf das Klima sind erarbeitet.

Bemerkung zu den Zielen: Die SBB selbst hat kein eigenes Entwicklungsinteresse, ist aber bereit, Flächen zur Verfügung zu stellen.

1.4 Zentrale Fragen zur Erreichung der Ziele

Multimodale Drehscheibe Bahnhof

- Wie kann der Bahnhof als multimodale Drehscheibe gestärkt und entsprechend gestaltet werden und welche weiteren Mobilitätsangebote (z.B. Car-Sharing, etc.) wären wo anzuordnen, so dass ortsbaulichen Synergien mit der Zentrumsentwicklung erreicht werden können?
- In welche Richtung (Lage, Funktion, Gestaltung, ggf. ortsbaulicher Rahmen) sollen sich die vorhandenen und anzustrebenden Abstellflächen für Motorfahrzeuge und für Velos/Mofas in der unmittelbaren Umgebung des Bahnhofes entwickeln?
- Welche Funktion und ortsbauliche Gestalt soll die Fläche der ehemaligen Autoverladestation und der Nebenbauten SBB in Zukunft aufweisen?
- Wie kann eine BehiG-konforme Ausbildung der Bushaltestelle «Erstfeld Bahnhof» freiräumlich sehr gut in die Situation eingepasst werden?

Kantonsstrasse

- Welche Gestaltung der Gotthardstrasse im Perimeter integriert sich sensibel in das wertvolle ortsbauliche Umfeld und ist robust genug resp. ausreichend flexibel, um sowohl die aktuellen betrieblichen Anforderungen erfüllen zu können, als auch langfristig andere Betriebsformen (tieferes Tempo, andere Art der Verkehrs-zusammensetzung) zu ermöglichen?
- Wie kann der Fuss- und Veloverkehr sicher geführt werden?
- Wie sind die bestehenden Abstell- und temporären Anlieferungsplätze der Gewerbebetriebe sowie allfällige Aussensitzplätze der ansässigen Gastrobetriebe entlang der Kantonsstrasse auszugestalten und in diese einzugliedern, um den Normen und Anforderungen entsprechen zu können und gleichzeitig eine hohe Aufenthaltsqualität zu schaffen?
- Welche Lage (in der Situation, in der Kotierung) weist die Gotthardstrasse südlich des Bahnhofs auf?

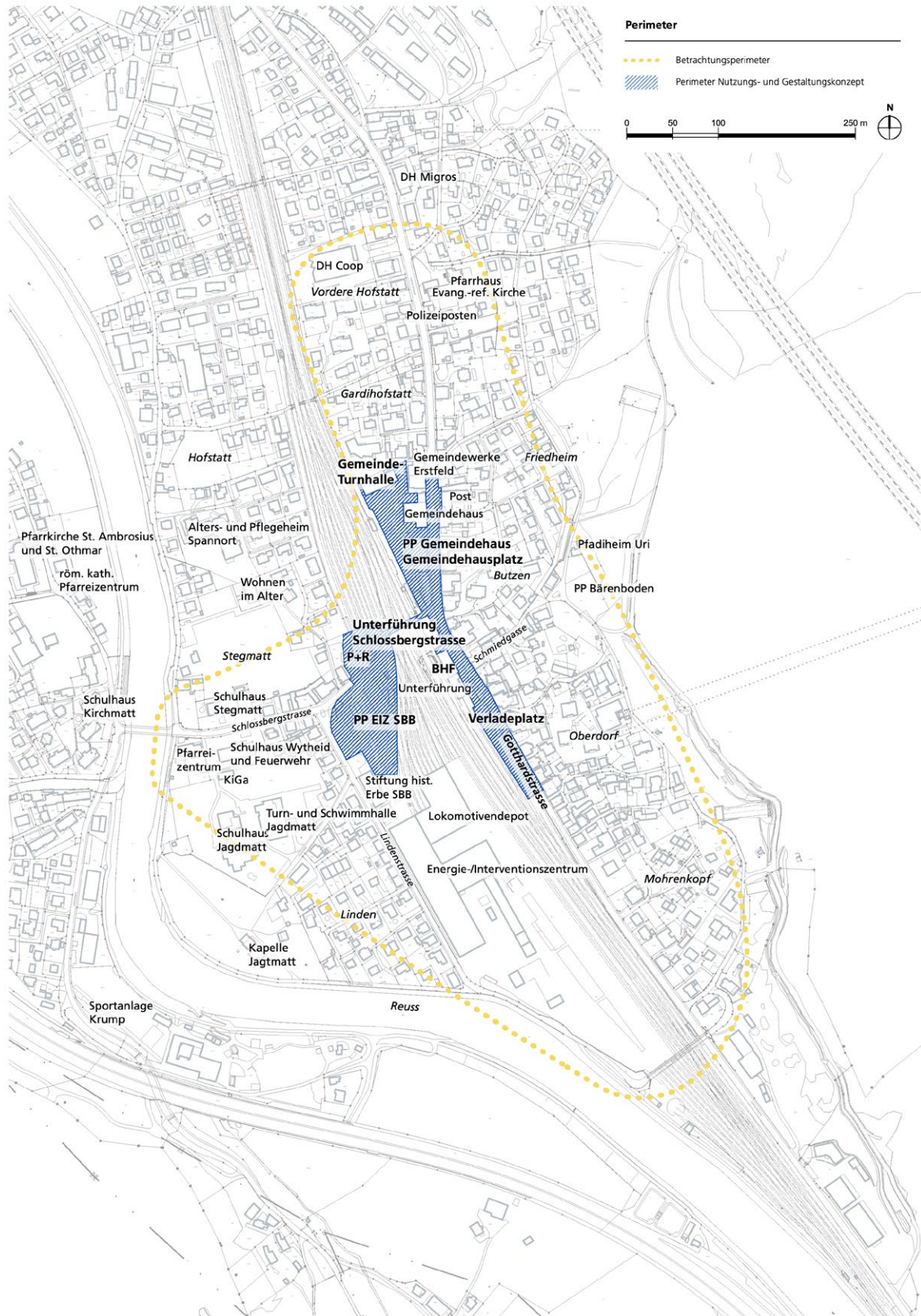
Zentrumsentwicklung

- Ist das Areal des heutigen Gemeindehausparkplatzes zwischen Bahnhof und Gemeindehaus resp. Gotthardstrasse und Bahn aus städtebaulicher und freiräumlicher Sicht geeignet, um einen neuen Detailhändler anzusiedeln? Falls ja, welche Dichte, Gestaltung und allfällige zusätzliche Nutzungen sind angezeigt?
- Ist das Gebiet bei der Gemeindefesthalle (rückseitig der Gemeindefestwerke Erstfeld und des Gemeindehauses) geeignet, um ein neues Feuerwehrlokal und/oder Dienstleistung/Wohnen anzusiedeln? Mit welchen verkehrsbedingten Auswirkungen ist – vor allem im Zusammenhang mit einer allfälligen Überbauung des Gemeindeparkplatzes – ist zu rechnen und worauf ist hierbei zu achten, dass es zu keinen Konflikten kommt? Welche städtebaulichen und architektonischen Anforderungen müssten erfüllt werden, um eine befriedigende Einbindung in das Ortsbild zu erreichen?
- Ist der alternative Standort bei der PP-Anlage EIZ SBB/ Schlossbergstrasse für ein neues Feuerwehrlokal geeignet, oder allenfalls gar dem Standort bei der Gemeindefesthalle vorzuziehen? Wie wäre das neue Feuerwehrlokal in die Situation einzubinden, um den betrieblichen wie auch städtebaulichen Anforderungen zu entsprechen?
- Braucht Erstfeld neben dem Bahnhofvorplatz einen Dorfplatz und wenn ja, wo liegt er ortsbaulich richtig, welche Funktionen muss dieser erfüllen (z.B. Parkplatz, Durchführung von Märkten, Durchführung von Dorffesten) und welche Ansprüche an Dimension, Gestaltung und Schnittstellen (Strassenraum, Bebauung) leiten sich daraus ab?

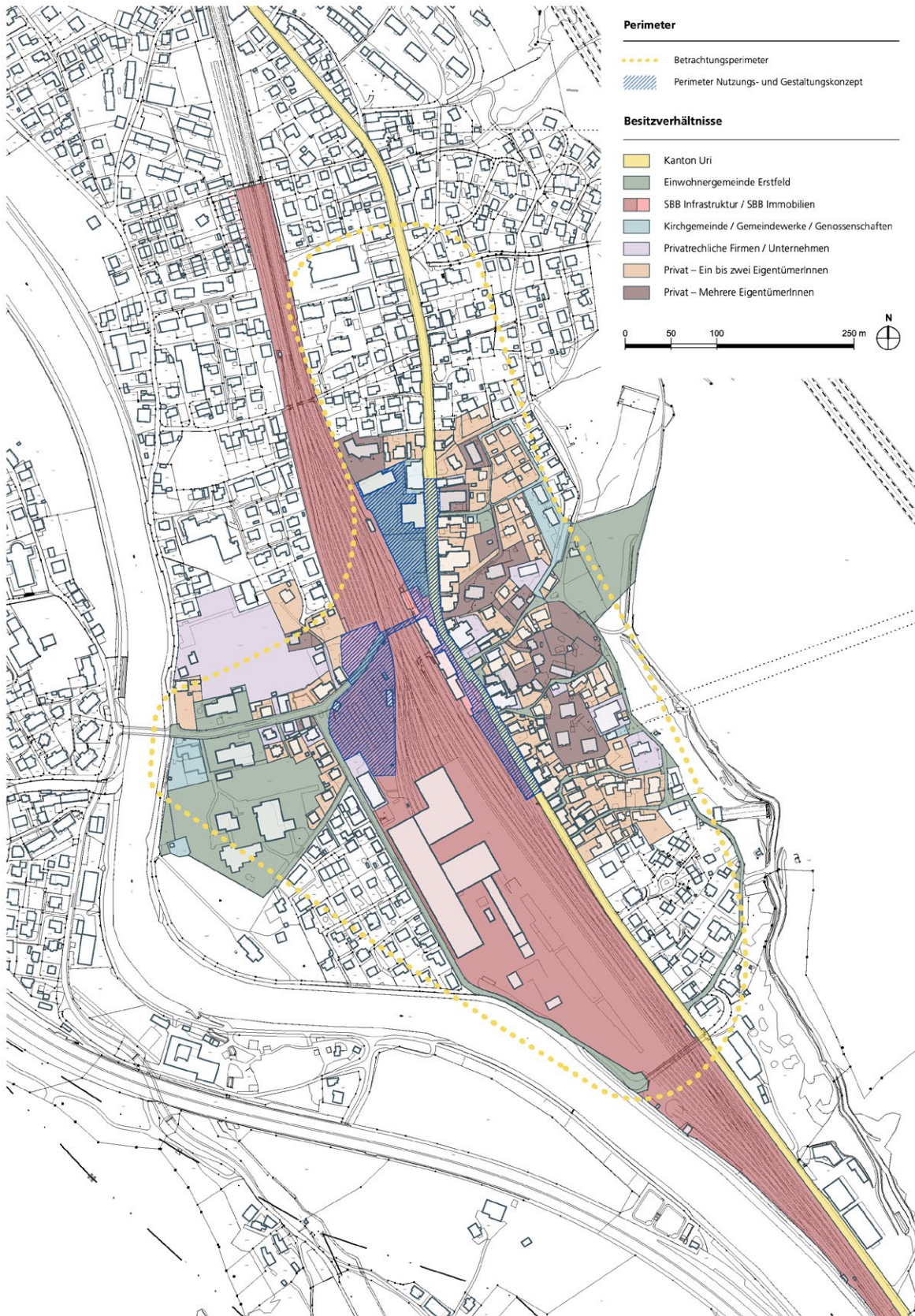
Innenentwicklungsstrategie

- Welche Innenentwicklungsstrategie soll die Gemeinde Erstfeld im Perimeter verfolgen, welche «Rezepte» für die Entwicklung sind erfolgsversprechend (Erhalt/Erweiterung, Bestand/Neubau, bauliche Dichte, Funktion, Mass und Typologie der Freiräume, Nutzungsarten v.a. in den Erdgeschossen)? Welche Massnahmen sind nötig, um einen positiven Effekt auf das Klima auszuüben?

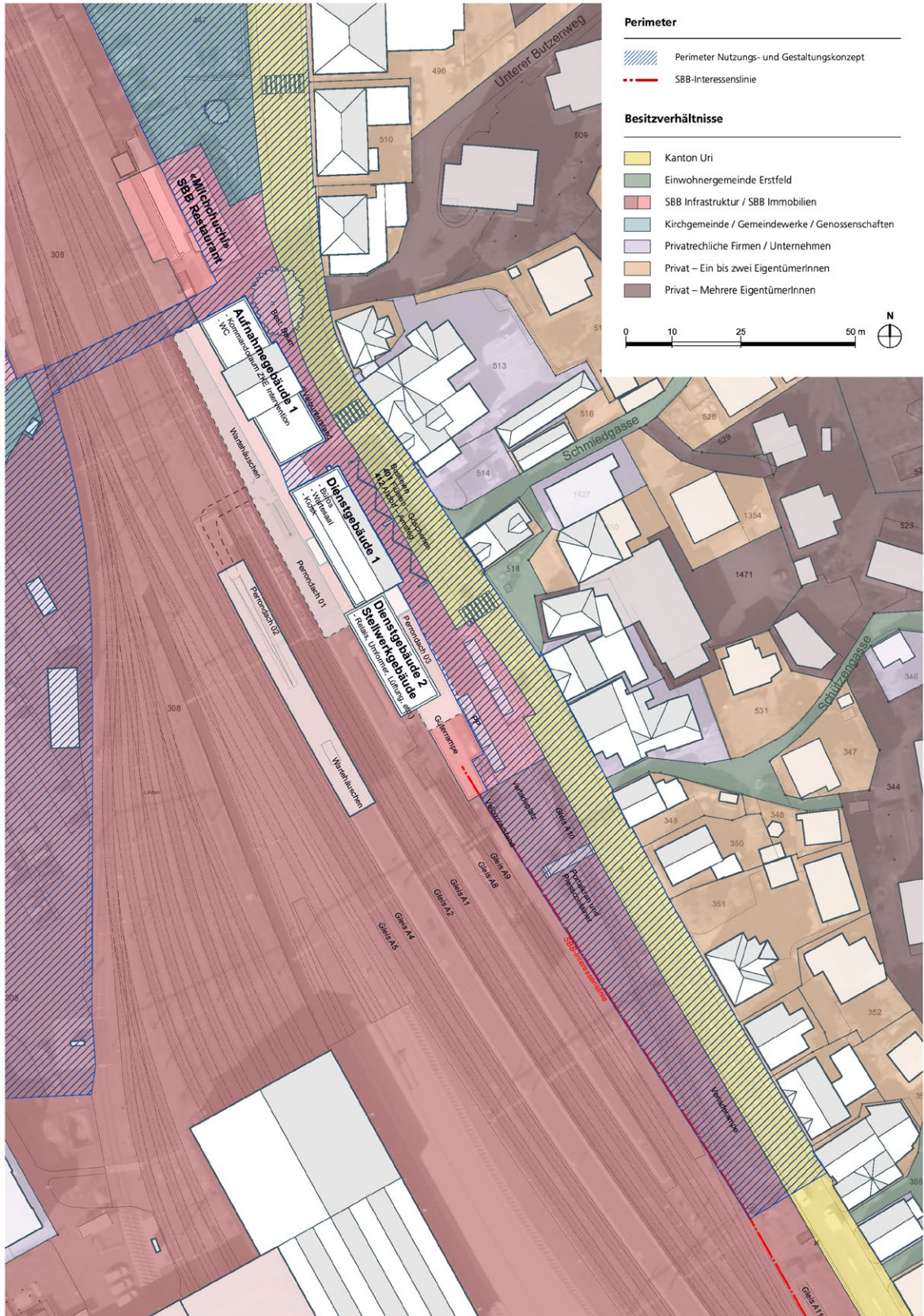
1.5 Perimeter



1.6 Eigentumsverhältnisse



1.7 Übersichtsplan Bereich Bahnhof



2 Verfahren

2.1 Projektträgerschaft

Die Testplanung wird durch folgende Behörden getragen:

Einwohnergemeinde Erstfeld, Bauamt
Gotthardstrasse 99, Postfach 68, 6472 Erstfeld

Kanton Uri, Amt für Tiefbau
Klausenstrasse 2, 6460 Altdorf

Kanton Uri, Amt für Raumentwicklung
Bahnhofstrasse 1, 6460 Altdorf

SBB AG, Infrastruktur, Netzentwicklung Region Mitte
Bahnhofstrasse 12, 4600 Olten

Bemerkung: Die SBB selbst hat kein eigenes Entwicklungsinteresse, ist aber bereit, Flächen zur Verfügung zu stellen.

2.2 Organisation, Support

Die fachliche Organisation und Begleitung der Testplanung erfolgt durch:

Eckhaus AG Städtebau Raumplanung
Rousseustrasse 10, 8037 Zürich
Christian Blum
christian.blum@eckhaus.ch

2.3 Verfahren

Die Projektträgerschaft hat sich entschieden, für die Lösung der Aufgabenstellung eine Testplanung mit vorangehender Präqualifikation durchzuführen.

Das Verfahren ist kooperativ, diskursiv und nicht anonym. Die drei ausgewählten Bearbeitungsteams erarbeiten und diskutieren gemeinsam mit dem Beurteilungsgremium ihre Konzepte.

Die konkreten Einzelaufträge und Erkenntnisse zur Weiterbearbeitung werden im Nachgang der Zwischenbesprechung schriftlich formuliert und erteilt. Die Besprechungen fördern den intensiven offenen Meinungsaustausch zwischen allen Beteiligten und bündeln die Anstrengungen der verschiedenen Partner um die Potenziale besser auszuloten. Die Ergebnisse sind keine Endresultate, sondern dienen im Planungsprozess als Grundlage für das weitere Vorgehen.

Ziel der Testplanung ist, einen Konsens zur weiteren Entwicklung des Zentrums von Erstfeld inkl. der Gestaltung der Gotthardstrasse und des neuen Busbahnhofs sowie den angrenzenden Freiräumen zu finden.

Das vorliegende Programm, die Protokolle der Veranstaltungen (Startveranstaltung und Zwischenbesprechung) sowie die Fragenbeantwortung sind für alle am Verfahren Beteiligten verbindlich. Im Laufe des Testplanungsverfahrens kann das Programm bei neuen Erkenntnissen und geänderten Randbedingungen angepasst werden.

2.4 Projektsteuerung

Die Projektsteuerung unterstützt das Beurteilungsgremium auf der strategischen Ebene, bei der Vorbereitung der Testplanung und bei der Erarbeitung der Synthese.

Je nach Art der von den Teams eingebrachten konzeptionell-inhaltlichen Ansätzen behält sich das Beurteilungsgremium vor, zeitlich nachgelagert zur Zwischenbesprechung, die Projektsteuerung zu informieren und strategische Rückmeldungen von ihr einzufordern. Relevante Entscheide für die Bearbeitungsteams werden zusammen mit dem Protokoll der Zwischenbesprechung bis (Mitte Juli) den Bearbeitungsteams zugestellt.

Vertreter der Projektsteuerung

Marcel Achermann	Kanton Uri, Amt für Tiefbau, Kantonsingenieur
Pia Tresch-Walker	Erstfeld, Gemeindepräsidentin
Rolf Baumeler	SBB AG, Immobilien

2.5 Beurteilungsgremium

Die Mitglieder des Beurteilungsgremiums sind für die ordnungsgemässe Durchführung der Testplanung verantwortlich. Die Mitglieder sind stimmberechtigt.

Vertreter der Projektträgerschaft

Marco Achermann	Kanton Uri, Amt für Raumentwicklung, Kantonsplaner
Thomas Aschwanden	Kanton Uri, Abteilungsleiter öffentlicher Verkehr
Nicole Galli-Richli	SBB AG, Infrastruktur, Netzentwicklung Region Mitte
Flavian Levy-Zberg	Erstfeld, Einwohnergemeinderat, Mitglied
Peter Vorwerk	Kanton Uri, Amt für Tiefbau, Leiter Abteilung Strategie
Rebekka Wyler	Erstfeld, Einwohnergemeinderat, Mitglied

Unabhängige Fachleute

Max Bosshard	dipl. Architekt ETH Zürich, Luzern
Ulrike Huwer	Verkehrsplanerin, Dr. Dipl. Ing. TU SVI, Zürich
Toni Weber	Landschaftsarchitekt HTL/BSLA/SIA, Solothurn

Sachverständige

Simon Baumann	Einwohnergemeinde Erstfeld, Leiter Bauamt
Thomas Brunner	Kanton Uri, Amt für Raumentwicklung, Kantonaler Denkmalpfleger
Ute Saretzki	Kanton Uri, Amt für Tiefbau, Projektleiterin Abteilung Infrastruktur
André Walker	Auto AG Uri, Geschäftsleitung, Leiter Betrieb/Technik

Die Zwischen- und Schlussbesprechungen und die Sitzungen des Beurteilungsgremiums wurden durch Christian Blum moderiert (nicht stimmberechtigt).

2.6 Bearbeitungsteams

Aufgrund einer erfolgten Präqualifikation auf Einladung wurden folgende Teams mit der Bearbeitung beauftragt:

Team 1

Metron Raumentwicklung AG, Brugg
Monika Steiner, Bernadette Brunner, Marta Fernández Cortés

Metron Verkehrsplanung AG, Brugg
Nico Riwar

Metron Bern AG, Bern
Sebastian Lehmann

Metron Architektur AG, Brugg
Katrin Seidel

Team 2

Acht Grad Ost AG, Altdorf
Martin Imholz

CAS Architektur AG, Altdorf
Helen Chappuis

Tratus AG, Altdorf
Andreas Wenger

Bütikofer Schaffrath Landschaftsarchitekten AG, Zug
Silke Frey, Marc Schaffrath

Team 3

KARO Kollektiv für Architektur, Raum und Ort GmbH, Zürich/Brugg
Maresa Schumacher, Silja Dietiker

Belloli Raum- und Verkehrsplanung AG, Brugg
Thomas Belloli

Jans Landschaftsarchitektur & Gestaltung öffentlicher Raum, Zürich
Roger Jans

3 Auszug aus den Beiträgen

3.1 Team 1 – Metron et al.

Ausgangspunkt sind verschiedene Szenarien hinsichtlich Lage des Feuerwehrlokals. Übrig geblieben sind zwei: das SBB-Areal EIZ und das Areal Pfarreizentrum. Aus plausiblen Gründen wird nur das zweite weiterverfolgt und ausgearbeitet. Das Leitbild ist klar und verständlich strukturiert und plausibel begründet, deren «Entwicklungsansätze» sind gut aufeinander abgestimmt und erfreulich vielschichtig, die gestalterischen Umsetzungen überzeugen.

Das Team verfolgt einen polyzentrischen Ansatz, in dem einem Ort, im Sinne eines sogenannten «Impulsgebers» (Baufeld auf dem Gemeindehausparkplatz), eine übergeordnete Bedeutung zukommt. Konsequenterweise ist die Bushaltestelle in diesem Bereich angeordnet.

In einem ersten Schritt werden drei Entwicklungsräume identifiziert und qualifiziert: die Gotthardstrasse als Rückgrat und inneres Zentrum des Strassendorfes, der Bahnhof als regionale Drehscheibe und die Schlossbergstrasse als Achse des öffentlichen Lebens. In einem zweiten Schritt werden entlang dieser Räume funktionale Entwicklungsansätze verortet und gestalterisch veranschaulicht.

Die Freiräume werden unterschiedlich als Vorzonen, Nischen und Gassen sowie Zwischen- und Innenräume definiert und entsprechend ausgestaltet. Die Vorschläge sind bemerkenswert jedoch nicht in jeder Beziehung aus städtebaulichen Überlegungen schlüssig ausformuliert.

Leitbild





3.2 Team 2– Acht Grad Ost et al.

Als Ziel des Leibildes wird die Stärkung der polyzentrischen Struktur von Erstfeld genannt, die auf vier für die Bedeutung und das Leben des Dorfes wesentlichen Orte fokussiert: den zukünftigen Dorfplatz im Bereich des heutigen Gemeindeplatzes, den Freiraum um die neu gestaltete Bushaltestelle im Bereich Bahnhof und Hirschenplatz, den P+R Platz und den Parkplatz des EIZ.

Die Lage der Bushaltestelle ist so gewählt, dass sie mit der Perronanlage des Bahnhofs eine ÖV-Plattform bildet, die auch geeignet ist, als Treffpunkt zu funktionieren. Auch der angrenzende Hirschenplatz kann dazu beitragen, dem Ort eine wichtige Funktion im Dorfleben zu garantieren.

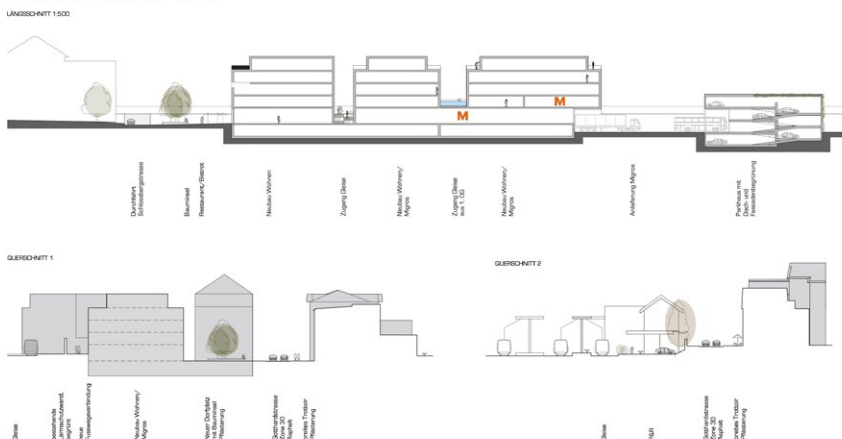
Obwohl also die Stärkung der polyzentrischen Struktur von Erstfeld zum Programm erhoben wird, liegt der Fokus der räumlich gestalterischen Umsetzung in erster Linie auf der baulichen Strukturierung der «Leere» zwischen Gemeindehaus und Bahnhof und der Schaffung eines neuen Dorfplatzes im Bereich der heutigen, im Konzept entfernten, Milchchuchi.

Den weiteren funktionalen Bestimmungen und Benennungen fehlt es teilweise an Präzision und Klarheit. Die Verlagerung der Turnhalle mit Mehrzweckraum auf die heutige P+R-Anlage ist fragwürdig, ortsbaulich aber auch hinsichtlich der Bestimmung als Ort für Veranstaltungen.

VISUALISIERUNG NEUER DORFPLATZ



Geländeschnitte 1:500





3.3 Team 3 – KARO et al.

Das Herzstück des Entwicklungskonzepts des Teams KARO ist der sogenannte «Stadtperron», ein zentraler, übergreifender öffentlicher Freiraum, der sich im Bereich des Bahnhofs von den Raumnischen der östlichen Bebauung der Gotthardstrasse bis zur Perronkante von Gleis 1 erstreckt. Damit ist die Vorstellung verbunden, dass die Milchchuchi, das Bahnhofsgebäude und das Dienstgebäude 1 nicht mehr die räumliche Grenze zwischen Strassen- und Gleisraum bilden, sondern auf einem Platz stehen. Dieser Ansatz wird kombiniert mit der Schaffung eines neuen «Bushofs», seitlich der Gotthardstrasse und «über» dem Verladeplatz.

Abgesehen davon, dass die Stilllegung von Gleis 1 wieder unsicher ist, stellt sich die Frage nach der Robustheit dieser Idee. Geschichtlich ist die Bedeutung des Bahnhofes verständlich, doch ist es tatsächlich das Zentrum? Reicht ein besonderer, von der Umgebung unterscheidbarer Belag, die Errichtung einer Sockelmauer mit Pflanzkisten entlang der Perronkante, die Entfernung des Perrondaches und zusätzliche publikumsintensive Nutzungen in den Gebäuden des Bahnhofs, um die Vorstellung eines übergreifenden Freiraums oder Platzes auch als solchen wahrnehmbar und erlebbar zu machen? Ein weiteres Element des Leitbildes für das Dorfzentrum ist der Vorschlag für einen Neubau auf dem Areal der Parkplätze des Gemeindehausplatzes. Er ist wie das Gemeindehaus an die Gotthardstrasse gestellt, bildet den Abschluss der westlichen Strassenbebauung und begrenzt den «Stadtperron» gegen Norden. Damit fügt er sich nahtlos in die bestehende Struktur des Strassendorfes ein.

Die städtebauliche Entwicklung an der Schlossbergstrasse ist wie vorgeschlagen so denkbar. Die aufgezeigte Aufwertung der Fläche EIZ und der direkte Abgang zur Schlossbergstrasse sind ein wertvoller Beitrag.



BLICK RICHTUNG NORDEN IN DIE GOTTHARDSTRASSE



BLICK VON PERRON 2 RICHTUNG SÜDEN



STADTBALKON: BLICK RICHTUNG BAHNHOFPLATZ UND BUSHALTESTELLE



STADTBALKON: BLICK VON PERRON 2 RICHTUNG NORDEN



BUCHENPLATZ: BLICK AUF DIE MILCHCHUCHI UND DIE TREPPPE ZUM STADTBALKON



BLICK IN DIE SCHLOSSBERGSTRASSE MIT BEGRÜNTEM PLATEAU, DEM NEUEN STELLWERKGEBAUDE UND DEN NEUEN SEITLICHEN BAUTEN



BLICK VOM DER SCHLOSSBERGSTRASSE RICHTUNG TRAFOHÄUSCHEN. UMNUTZUNG MODELLEISENBANANLAGE



MATTENPLATZ: BLICK AUF DAS NEUE STELLWERKGEBAUDE ALS ABSCHLUSS DES BAHNPLATEAUS



BLICK VOM PLATEAU RICHTUNG TRAFOHÄUSCHEN ERGÄNZTE BAUMREIHE ENTLANG DES PLATEAUS



4 Abwägungen und Synthese

4.1 Dorfplatz und Zentralitäten

Den einen Dorfplatz braucht es in Erstfeld nicht. Unterschiedlich bestimmte und qualifizierte Freiräume entlang der Entwicklungsräume Bahnhof, Gotthardstrasse und Schlossbergstrasse bilden das öffentliche Leben realistischer ab. Die einen Freiräume werden intensiver genutzt, andere weniger, im Tagesablauf oder jahreszeitlich, die einen werden hauptsächlich von Reisenden, von Touristen frequentiert, andere von der lokalen Bevölkerung. Das Leitbild des Teams metron liefert diesbezüglich eine überzeugende Antwort.

4.2 Stärkung der multimodalen Drehscheibe – Lage des Zentrums

Die vom Team Acht Grad Ost aufgezeigte Lage der Bushaltestellen unmittelbar vor dem Bahnhof und beidseitig der Gotthardstrasse könnte den Bereich Bahnhof – Hirschenplatz als Aufenthaltsort stärken und insbesondere den Hirschenplatz mit seinen Restaurants aktivieren und ihm so eine wichtigere Funktion im Dorfleben garantieren. Die Fussgänger- und Wartebereiche sind aber vor den vorhandenen Restaurants (bergseitig) nicht ausreichend. Zusätzlich dokumentiert der Ansatz eine weitere Schwierigkeit bei der Integration einer Busbuchung in den vorhandenen Raum: Um eine 22cm-Kante befahrbar auszugestalten, ergibt sich ein sehr langer Vor- und Nachbereich (der Nachbereich kann wenigstens als Standplatz für einen 2. Bus genutzt werden). Selbst mit Tempo 30 stellen die Sichtweiten zum flächigen Queren ein Problem dar.

Betreffend Stärkung der multimodalen Drehscheibe Bahnhof Erstfeld liefert das Team KARO einen überlegenswerten Vorschlag. Die Schaffung des neuen «Bushof» scheint zu funktionieren, ist aber herausfordernd (Lage mit Längsgefälle, Verkehrsregime, Kosten). Es stellt sich die Frage, ob Kosten/Nutzen hier in einem sinnvollen Verhältnis stehen. Die vorgeschlagene Umwandlung des SBB-Hausperrons zum „Stadt balkon“ ist interessant, insbesondere auch in Kombination mit Velo-AP. Für zusätzliche Nutzungen muss aber erst das Potenzial nachgewiesen werden. Hinzu kommt, dass noch unsicher ist, ob und in welcher Form das Gleis 1 von den SBB weiterbetrieben wird. Daher ist auch ein SBB-Betrieb des Hausperrons kombiniert mit verbesserten Zugangsmöglichkeiten eine Bereicherung. Die von KARO vorgeschlagenen städtebaulichen Reparaturen zur räumlichen Aufwertung der Drehscheibe sind, um ein Zentrum zu schaffen, verständlich, werden aber teilweise städtebaulich und denkmalpflegerisch als nicht verträglich beurteilt. Mit dem Abbruch des heutigen Stellwerk-Gebäudes verliert der Hirschenplatz eine raumbildende und abschliessende Kante sowie die heutige Torwirkung ins Zentrum geht verloren.

Die Anordnung der Bushaltestelle südlich der Bahnhofgebäude betont die Stärkung der multimodalen Drehscheibe und verkehrlichen Funktionen im Bereich des Bahnhofs. Die Anordnung der Bushaltestelle im Bereich nördlich des Bahnhofs bzw. südlich des Gemeindehauses (Ansatz metron) betont die Stärkung des Zentrums an dieser Stelle. Insbesondere kann dieser Ort mit der Positionierung von neuen Nutzungen, dem „Neuen Impulssetzer“ (Gewerbe, Wohnen oder andere) auf dem heutigen Gemeindehausparkplatz als gut erschlossenes Zentrum der Gemeinde wahrgenommen werden.

Die öV-Umsteigequalität wird sowohl mit dem Ansatz metron als auch mit dem Ansatz KARO gut erreicht. Die Umsteigewege sind praktisch gleich lang. Der Ansatz KARO erscheint aber zwingend mit einer Anordnung des Zentrums rund um den Bahnhof verknüpft.

In Abwägung der Vorschläge und ihren Auswirkungen auf die Gemeinde kommt das Beurteilungsgremium zum Schluss, dass eine Position des Bushalts und eine damit verbundene Bele-

bung der Zentrumsfunktionen im Bereich Gemeindehausparkplatz gegenüber einer Stärkung der Drehscheiben-Funktion von Bahn, Bus, Velo, P&R periphereren Lagen vorzuziehen ist. Damit wird erreicht, dass die umliegenden Dienstleistungsstandorte, Verwaltung, Geschäfte und Gastronomie mit kurzen Wegen an den ÖV angebunden und somit gestärkt werden. Denn die Platzierung der Bushaltestelle beim Gemeindehaus führt im eigentlichen Gewerbe- und Dienstleistungszentrum der Gemeinde zu erhöhten Frequenzen. Dies führt gleichzeitig zu einer Schwächung der zentralörtlichen Funktion im Bereich Hirschenplatz. Allerdings bietet eine Verschiebung des Bushalts aus diesem Bereich die Möglichkeit, die Aussenräume flächenmässig grosszügiger zu gestalten. Ein Wegrücken der Strasse von der bergseitigen Bebauung in Richtung Bahnhofgebäude würde dies unterstützen. Das Beurteilungsgremium empfiehlt, eine solche Verschiebung der Strasse zu prüfen und mit einer gestalterischen Aufwertung des Hirschenplatzes zu kombinieren. Der Vorschlag von KARO zeigt das Potenzial gut auf, wobei auf den Abbruch des Annex-Gebäudes (Parz. 512) aus ortsbaulichen Gründen verzichtet werden sollte.

Beim Standort im Bereich des Gemeindeparkplatzes ist darauf zu achten, dass die Verbindung zum Bahnhof, respektive auf das Gleis 1 bis zur Perron-Unterführung attraktiv und direkt gestaltet wird. Dies sollte unabhängig davon sein, auf welchem Gleis die Bahnkunden ein-/aussteigen (Hausperron Gleis 1 oder Mittelperron Gleis 2 und 4). Zudem ist eine klare Signalisation erforderlich. Der von metron aufgezeigte Ansatz mit einer Bushaltestelle mit zwei durch einen Mehrzweckstreifen von allen Fahrzeugen überholbaren behig.-konformen Haltekanten, nördlich der Bahnhofgebäude, auf Höhe des heutigen Gemeindehausparkplatzes, soll weiterverfolgt werden.

4.3 Die Rolle der Bauten und Freiräume im Umfeld des Bahnhofs

Gemeindehaus-Parkplatz

Eine gut positionierte Baute mit Vorplätzen und publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen auf dem Gemeindehaus-Parkplatz kann die Funktion des Zentrums besser stärken als ein grosser (Park-)Platz. Eine Positionierung des Gebäudes, frei in den durch den Bahndamm, das Gemeindehaus, die östliche Häuserzeile der Gotthardstrasse und das Bahnhofsgebäude gefassten Raum gestellt, unterstreicht seine besondere Bedeutung. Es soll, seine Grundform interpretierend, ortsbaulich und typologisch als Scharnier zwischen der Bebauung entlang der Gotthardstrasse und der Zeile der SBB-Gebäude funktionieren. Es soll möglichst platzsparend und so nahe zum Bahndamm zu liegen kommen, dass zur Strasse hin genügend Raum und Fläche für das Nebeneinander von Verweilen, Warten und Umhergehen geschaffen werden kann.

Entscheidend für eine befriedigende Umgestaltung des Gemeindehausparkplatzes zu einem neuen „Impulssetzer“ ist der Umgang mit der Topografie. Der Bahndamm sollte als eigenständiges Ingenieurbauwerk der Bahninfrastruktur als solches wahrnehmbar bleiben. Auf Terrainveränderung entlang des Damms, wie Terrinaufschüttungen oder Bauten an den Damm sollte verzichtet werden.

Betreffend Nutzung der Scharnier-Baute – „Impulssetzer“ oder Detailhändler – müssen die Folgen für den Freiraum und die Verkehrserzeugung mitgedacht werden. Die Bündelung aller und zusätzlicher Parkplätze in diesem Bereich ist heikel für den Zentrumsbereich. So wird bspw. der Vorschlag des Teams Acht Grad Ost eine zweigeschossige Parkieranlage über die Einfahrt beim Gemeindehaus zu erschliessen, aufgrund der zu erwartenden Verkehrsfrequenzen, als nicht verträglich mit der gleichzeitig gewünschten Platzgestaltung und Aufenthaltsqualität

angesehen. Auf den Bahnhof und den Tourismus ausgerichtete Nutzungen mit weniger Parkplatz-Bedarf erscheinen verträglicher. Es ist ein Wunsch der Gemeinde, einen Detailhändler (ca. 500 m²) im Zentrumsbereich ansiedeln zu können. Dies wird vom Beurteilungsgremium nach Abwägung verschiedener Aspekte unterstützt. Unter anderem auch, weil eine solche Nutzung zur Steigerung der Attraktivität des Zentrums beiträgt. Das verträgliche Mass der Parkierung an dieser Stelle ist zu untersuchen, soll aber nach Möglichkeit nicht über den Bedarf der Nutzung in der Scharnier-Baute und der angrenzenden Verwaltung hinausgehen. Die Zufahrt zur Parkierungsanlage und die Anlieferung soll in Form einer Trottoirüberfahrt angelegt werden. Ihre Anordnung und die Funktionsfähigkeit, auch für die Anlieferung, ist zu prüfen. Insgesamt ist in den Beiträgen das Angebot an Anlieferungsflächen im Zentrum und entlang der Gotthardstrasse noch zu wenig erkennbar. Dies ist ein wichtiges Anliegen der Gewerbebetriebe in diesem Perimeter.

Grundsätzlich ist ein Weiterbestand der Gemeindefesthalle wünschenswert, überzeugende Antworten zur Aufwertung des Gebäudes und seines Umfelds sind in den Teambeiträgen nicht ersichtlich. Sie sind zusammen mit der Zentrumsentwicklung zu prüfen und umzusetzen.

Gotthardstrasse – Milchchuchi – Perron

Die Stärkung der Verbindung von Gotthardstrasse – Bus / Platz – Bahn ist unbedingt anzustreben. Einerseits durch Anbindung des Gleises 1 an den Gemeindehausplatz, je nach bahnseitiger Ausgangslage (Weiternutzung oder Steillegung Gleis 1) als vollwertiger Perron oder im Sinne des „Stadtbalkons“. Andererseits durch einen möglichen Tunneldurchstich von der Schlossbergunterführung in die SBB-Unterführung und weiter über die bestehende Rampe auf den Mittelperron, sofern dieses weiterhin eine betriebliche Bedeutung hat. Der Erhalt resp. eine Ausweitung der zugseitigen Bedienung des Gleis 1 unterstützt die Absicht, kurze Umsteigebeziehungen zu schaffen und das Verweben von Bahnhof und Gemeinde-Zentrum zu stärken.

Eine engere Vernetzung von Strassenraum und Perron ist im Bereich der Scharnierbaute in jedem Fall anzustreben. Eine Schlüsselstelle wird heute durch die Milchchuchi besetzt. Aus Sicht Denkmalpflege ist das bauliche Objekt Milchchuchi nur beschränkt schützenswert. Als Institution ist sie jedoch weiterhin als identitätsstiftendes Element wichtig. Eine Integration der Funktion der Milchchuchi in die Stirnfassade des Scharnier-Gebäudes ermöglicht es, die Vernetzung von Perron und Gemeindezentrum visuell und räumlich deutlich zu stärken. Als Rückfallebene könnte die Integration ins Aufnahmegebäude der SBB eine plausible Option darstellen.

Der Bedarf und die Ausgestaltung der Lärmschutzwand im Bereich der bestehenden Milchchuchi soll neu beurteilt werden (die heutige Ausgestaltung leitet sich aus dem Betriebszustand vor Eröffnung des Gotthardbasistunnels GBT ab). Falls aus Lärmschutz-Gründen auf eine Wand verzichtet werden kann, soll dies angestrebt werden. Ansonsten ist mindestens eine bessere visuelle und funktionale Durchlässigkeit anzustreben.

Den Abbruch der Perrondächer beim Gleis 1 ist mit Blick auf die wieder zur Diskussion stehende betriebliche Nutzung des Perrons ein «No-Go».

Die Massnahmen zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Perron 1 sollen aber nicht zu einem räumlichen Verunklären der prägenden Niveaus von Bahn, Strasse und Dorf und ihrem Bezug untereinander führen. Für die Topografie von Erstfeld ist das Zusammentreffen des Niveaus «Bahn» und der schiefen Ebene der Strasse präzise im Bereich des Bahnhofs ein charakteristisches qualitätsvolles Merkmal.

Gotthardstrasse

Die Idee, die Kantonsstrasse mit einem Geschwindigkeitsregime von 30 km/h im zentralen bzw. in dem Bereich mit einem erhöhten Querungsbedarf zu führen, wird als machbar und zielführend angesehen. Unter den Aspekten Verbesserung der Strassenverkehrssicherheit und des Lärmschutzes bietet ein niedrigeres Geschwindigkeitsniveau Vorteile. Die Führung des Veloverkehrs im Mischverkehr bei einer reduzierten zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h wird als verträglich angesehen.

Die Strasse muss in der Lage sein, den Notbetrieb bei einer allfälligen Sperrung der Nationalstrasse abzuwickeln. Eine auf einen Betrieb T30 ausgelegte Dimension der Fahrbahn ist für den als Nukleus bezeichneten Abschnitt Hirschenplatz bis Casino in jedem Fall richtig. Ortsbaulich ist eine Verlängerung dieses Konzepts bis zum südlichen Ende des Oberdorfs plausibel. Aus betrieblicher Sicht (Lärm, Fussgängersicherheit) ist eine Ausweitung bis zur Passerelle im Süden zu prüfen.

Die Gestaltung des Strassenraumes zur Verbesserung der Lesbarkeit mittels Pflasterung wird aus Gründen des Lärmschutzes und der Haltbarkeit (z.B. im Zusammenhang mit dem Winterdienst) als nicht zielführend erachtet. Es ist mit dem vorhandenen und plausiblen Repertoire der Strassenanlagen zu arbeiten, dies aber, wo sinnvoll, nuanciert als Gestaltungsmittel einzusetzen.

Die Typologie der Freiräume entlang der Gotthardstrasse ist «steinern». Auf dicht gesetzte Baumgruppen oder Baumreihen, insbesondere entlang der Gotthardstrasse, sollte aus städtebaulichen Gründen verzichtet werden. Dort wo es die räumliche Situation zulässt, sollen Einzelbäume oder Baumgruppen vorgesehen werden (Anpassung an den Klimawandel).

Den Vorschlag, die Fahrbahn auf das Niveau des Trottoir anzuheben, unter Berücksichtigung des BehiG, ist weiterzuverfolgen. Zudem soll dort, wo die Breite der Strasse aufgrund der Temporeduktion verringert werden kann, Raum für ein breiteres Trottoir, Abstellplätze (inkl. Anlieferung) und sichere Knotenpunkte – insbesondere für die unübersichtlichen Ausgänge der Gassen im Oberdorf auf die Kantonsstrasse – geschaffen werden. Im Weiteren sind entlang der Strasse anhand von vereinzelt Bauminseln und dergleichen ökologische und stadtklimatische Aufwertungen vorzusehen. Im Bereich des Oberdorfs sind bahnseitig Baumgruppen vorzusehen, die neben einer klimatischen Funktion auch helfen können, das Fahr-Tempo auf der Strasse zu reduzieren.

Als Eisenbahnerdorf, wäre die Realisierung der Idee «Erlebbarer Bahnwelt» (metron) im Bereich Verladeplatz / Gleis A10 eine zusätzliche Möglichkeit, dieses Image zu bespielen und es würde das vorhandene Angebot (Bahnhistorischer Verein am Gotthard Team Erstfeld) ergänzen.

Grundsätzlich wird eine Nutzung der freiwerdenden Flächen der SBB südlich des Bahnhofs für P+R, Taxi, Vorfahrt, K+R, Velo/Mofa und Carparkplatz (Ersatzstandort für den Carparkplatz auf dem Gemeindehausparkplatz) als sehr positiv für die Weiterentwicklung der multimodalen Drehscheibe angesehen.

Parkplatz EIZ

Die Parkplätze beim EIZ sind heute unternutzt. Die SBB hat in Aussicht gestellt, die heute von ihnen genutzte Anzahl Parkplätze von 131 auf 105 zu reduzieren. Es laufen Studien, ob der Bedarf weiter (gegen 90) reduziert werden kann. Die dadurch freiwerdende Fläche soll für das P&R und allfällige weitere Stellplätze genutzt werden (Maximierung der Stellplätze im Bereich EIZ und Gleis 10, Minimierung in den anderen Bereichen).

Das historische Trafohaus Schlossberg-/Lindenstrasse ist noch voll in Betrieb. Unter anderem ist das EIZ daran angeschlossen. Eine Umnutzung ist bei einem geforderten Realersatz Trafo kaum finanzierbar. Eine Aussenrenovation ist baldmöglichst anzustreben und wurde von den SBB auch bereits zugesichert.

Die ökologische Aufwertung und die Stärkung des Bezugs PP EIZ – Schlossbergstrasse - Unterführung durch Treppe und Rampe, analog des Vorschlags KARO, ist sinnvoll und soll angestrebt werden.

Auch die Aufwertung des Areals Bahnhof West mit Integration des Trafohäuschens wird positiv aufgenommen. Die Ansätze zur Aufwertung sind vorhanden und weisen ein grosses Potenzial auf. Sie sollen vertieft und umgesetzt werden.

Schlossbergstrasse

Der Raum im Bereich der heutigen P+R-Anlage an der Schlossbergstrasse birgt Potenzial als Verbindungselement von Bahnhof/Gemeindeplatz zum Schulhausareal. Dieser Raum soll in der „Achse des öffentlichen Lebens“ städtebaulich aufgewertet werden. Eine Bebauung als Auftakt oder Weiterführung der Bebauung der Schlossbergstrasse erscheint als richtig. Die Idee einer neuen Turnhalle an diesem neuen Standort erachtet das Beurteilungsgremium ortsbaulich jedoch als falsch. Die Sichtachse aus der Unterführung sollte auch nicht durch das neu platzierte Stellwerk verdeckt werden. Dieses soll auch baulich in Bezug zur Eisenbahninfrastruktur stehen. Der Vorschlag des Teams KARO stellt ein gutes Leitbild dar.

Bei der Weiterbearbeitung des Überbauungsprojektes auf der Stegmatte ist der Erschliessungsvorschlag des Teams metron zu prüfen und mit der bisherigen Erschliessung abzuwägen. Insbesondere ist hier die Schulwegsicherheit zu berücksichtigen.

Die Vorschläge zu möglichen Prinzipien einer Innenentwicklung sind wertvoll und sollten in die kommunale Nutzungsplanung einfließen.

Die Ansiedlung des Feuerwehrlokals (evtl. kombiniert mit einem Gemeindesaal) im Bereich des heutigen Pfarreizentrums erscheint für das Beurteilungsgremium sehr geeignet und zukunftsfähig. Zusammen mit den benachbarten Schulhäusern könnte der Ort zu einem zweiten Pol des öffentlichen Lebens werden und mit dem Zentrumsbereich Gotthardstrasse eine Klammer zwischen den beiden durch die Eisenbahn getrennten Dorfteile schaffen.

Die vom Team metron vorgeschlagene Anlage mit Zufahrt und Rangierflächen gegen die Reuss erscheint als stimmig und ist geometrisch-betrieblich weiter zu vertiefen. Die aufgezeigten Synergien im Schulhausareal mit Gemeinschaftsraum und Aussenraum-Gestaltung werden positiv bewertet.

4.4 Siedlungsentwicklung nach Innen und Massnahmen mit positiven Effekten auf das Klima

Zur Innenentwicklung des Zentrums im Sinne des Programms, zur Frage von Erhalt und Erweiterung, baulicher Dichte, Funktion, Mass und Typologie der Freiräume etc. liefert das Team metron in Form eines Manuals zum Umgang mit den Freiräumen einen sinnvollen Beitrag.

Mit Einzelbäumen und Baumgruppen im Zentrumsbereich und Gruppen von Bäumen beim Oberdorf (Seite Bahn) wird ein auf den Charakter von Erstfeld abgestimmter Beitrag zur Anpassung an den Klimawandel erreicht. Durch eine sorgfältige Materialwahl bei der Ausbildung der Oberflächen in nachgelagerten Verfahren ist eine weitergehende Wirkung zu erreichen.

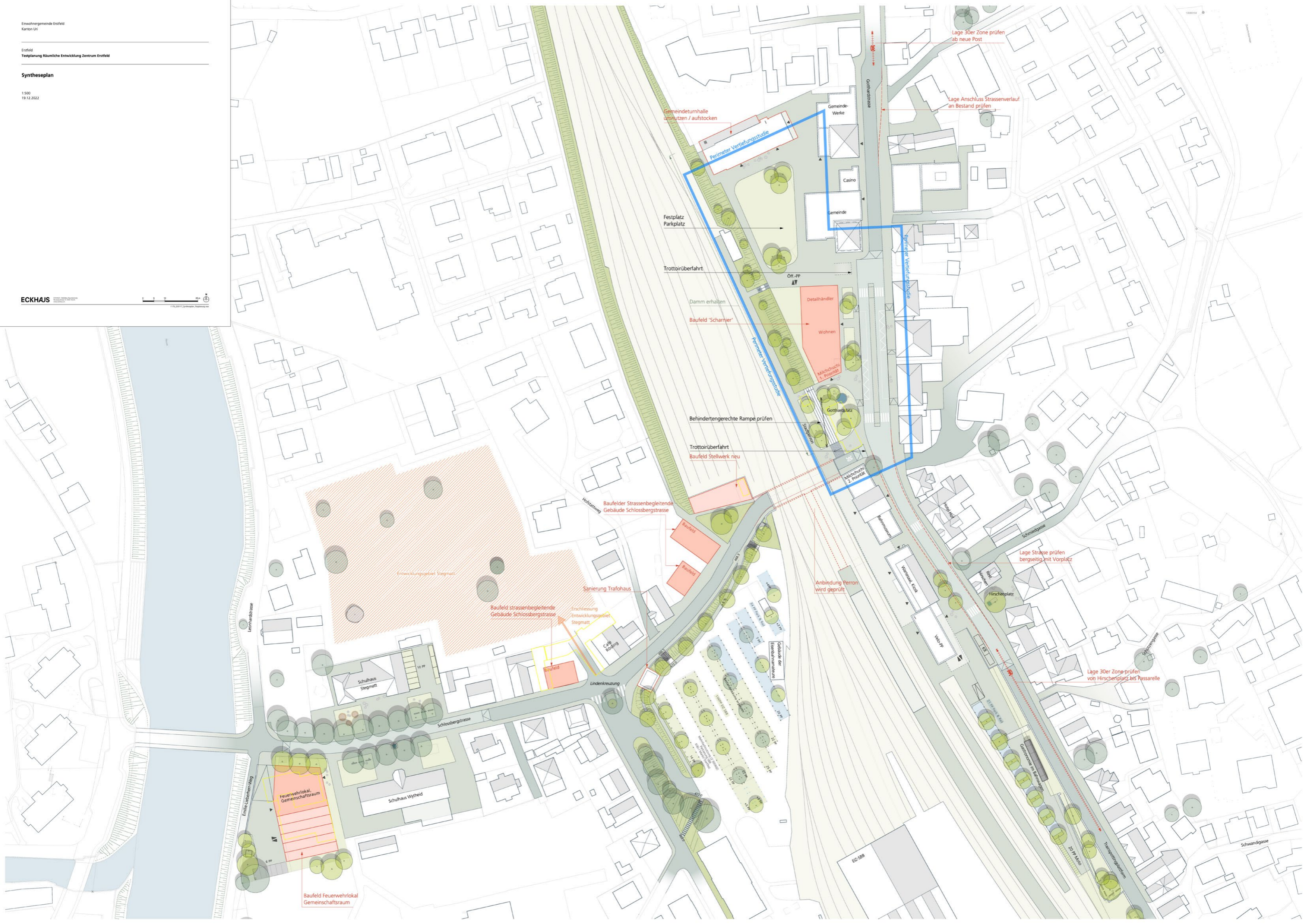
Die beiden vorhandenen Brunnen (Gemeindehausparkplatz, Hirschenplatz) stellen eine Qualität dar und sollen in die Aussenraumgestaltung mit einbezogen werden.

4.5 Würdigung und Dank

Das Beurteilungsgremium und die Vertreter der Projektträgerschaft danken den Teams für die wertvollen Beiträge. Die Durchführung der Testplanung hat sich sehr gelohnt.

Besonders wertvoll für die Einwohnergemeinde, den Kanton und SBB ist, wie aus den vielen vorhandenen Bausteinen von Planungen, Ideen und Fragen durch die Arbeit der Teams und des Gremiums ein abgestimmtes und logisch erscheinendes Gesamtbild für die Zukunft des Zentrums von Erstfeld entstanden ist.

Die Einwohnergemeinde, der Kanton Uri (Amt für Tiefbau) und SBB sind gewillt und im positiven Sinne auch (durch den klaren Zeitplan bei der Sanierung der Kantonsstrasse und der Umsetzung der Massnahmen des Agglomerationsprogramms) herausgefordert, die Schlüsselemente für die Zentrumsentwicklung in weiteren konkreten Planungsschritten zu vertiefen und umzusetzen.



5 Empfehlung zum weiteren Vorgehen

Das Beurteilungsgremium empfiehlt der Projektträgerschaft Gemeinde, Kanton (Amt für Tiefbau) und SBB, gemeinsam das Team metron mit einer Machbarkeitsprüfung für den Bereich Gemeindehausparkplatz zu beauftragen. Die in der Synthese genannten Aspekte gilt es dabei zu berücksichtigen. Folgende Fragen sind vertieft und in Abhängigkeit zueinander zu studieren und zu beantworten:

- Welches ist die richtige Dimension und Aufteilung des Querschnitts im Bereich der Bushaltestelle, um grosszügige Vorzonen für Fussgänger, wartende Busspassagiere, Aufenthalt (ggf. Anlieferung) zu erhalten?
- Wie gross ist der Fussabdruck des Scharnier-Gebäudes maximal um erstens einem Detailhändler (500 m²) ggf. inkl. Milchchuchi, Anlieferung / Lager anordnen zu können, um zweitens grosszügige Vorzonen und Vorplätze zu Gotthardstrasse, Gemeindehaus, und Bahnhof zu ermöglichen und um Drittens einen angemessenen Abstand zum Bahndamm zu gewährleisten?
- Wieviel Parkplätze sind notwendig, verträglich und betrieblich machbar unter der Rahmenbedingung, dass die Erschliessung mit einer Trottoirüberfahrt zwischen Gemeindehaus und Scharnier-Gebäude erfolgen soll?
- Kann die Funktion der Milchchuchi in das Scharnier-Gebäude integriert werden (Innere Raumorganisation Scharnier-Gebäude, Betriebskonzept, Kosten, Etappierung)?
- Welches Volumen (inkl. Dachform), welche Typologie und welche OG-Nutzung soll das Gebäude aufweisen?
- Wie wird der Übergangsbereich Gemeindehausparkplatz / Vorplatz Scharnier-Gebäude – Perron 1 ausgebildet?
- Wie erfolgt eine stadtklimatisch optimale und für den Aufenthalt attraktive Aussenraumgestaltung und wo können und sollen Einzelbäume oder Baumgruppen platziert werden?
- Welche Funktion und Gestalt hat der Aussenraum zwischen Scharnier-Gebäude, Gemeindehaus, alte Turnhalle und Bahndamm?
- Wie kann eine Anlieferung auch auf der Ostseite der Gotthardstrasse trotz Bushaltestelle in diesem Bereich angeboten werden (Betriebliche / zeitliche Organisation)?

Nach Vorliegen der Machbarkeitsprüfung mit der erfolgten Klärung der Rahmenbedingungen, empfiehlt das Beurteilungsgremium die Durchführung eines Konkurrenzverfahrens für das sogenannte Scharnier-Gebäude.

Weitere, unabhängig voneinander umsetzbare Planungen / Realisierungen

Die ortsbauliche Entwicklung entlang der Schlossbergstrasse kann im Rahmen der kommenden Gesamtrevision der Ortsplanung (ca. 2025) durch die Gemeinde raumplanerisch umgesetzt werden. Das Verfahren zur Realisierung des Feuerwehrlokals am Rand der Schulanlage ist am Laufen. An der Versammlung der Kirchgemeinde vom 16. November 2022 wurde dem Antrag zugestimmt, dass Pfarreizentrum mit dem Kirchmattschulhaus (westlich der Reuss) abzutauschen. Entsprechende Volksabstimmungen von Seiten Gemeinde sind im ersten Halbjahr 2023 geplant.

Das Betriebs- und Gestaltungskonzept Gotthardstrasse (Abschnitt neue Post bis Passerelle) inkl. Festlegung des Bereichs mit T30, der Lage der Strasse im Bereich Hirschenplatz sowie die Planung der Baumpflanzungen (keine Strassenbaumreihen) und der Train-Watching-Points erfolgt durch das Amt für Tiefbau in enger Koordination mit der Gemeinde. Für die Lage der Erschliessung der erwünschten P&R-Anlage Oberdorf / Bahnhof Süd ist die SBB zu konsultieren. Die planerischen Arbeiten und entsprechende Umsetzungsmassnahmen sind im Hinblick auf das Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal der 5. Generation zu koordinieren (Einreichung Mitte 2025, Umsetzung ab 2028).

Die Planung von Betrieb und Gestaltung der P+R-Anlage mit Velo- und Mofa-Parkierung sowie die zukünftige Umnutzung des Stellwerkgebäudes kann basierend auf den Empfehlungen des Beurteilungsgremiums durch SBB, in Absprache mit der Gemeinde, erfolgen. Gleichartig kann die Entwicklung der Fläche EIZ als Parkierungsanlage geplant und umgesetzt werden.

6 Genehmigung

Dieser Synthese-Bericht zur Testplanung Räumliche Entwicklung Zentrum Erstfeld ist vom Beurteilungsgremium genehmigt.

Erstfeld, November 2022, das Beurteilungsgremium:

— Marco Achermann	Marco Achermann
— Thomas Aschwanden	T. Aschwanden
— Simon Baumann	Simon Baumann
— Max Bosshard	Max Bosshard
— Thomas Brunner	T. Brunner
— Nicole Galli-Richli	N. Galli-Richli
— Ulrike Huwer	Ulrike Huwer
— Flavian Levy	Flavian Levy
— Ute Saretzki	U. Saretzki
— Peter Vorwerk	P. Vorwerk
— André Walker	André Walker
— Toni Weber	T. Weber
— Rebekka Wyler	Rebekka Wyler

Anhang

Plakat der Teams, Stand Schlusspräsentation

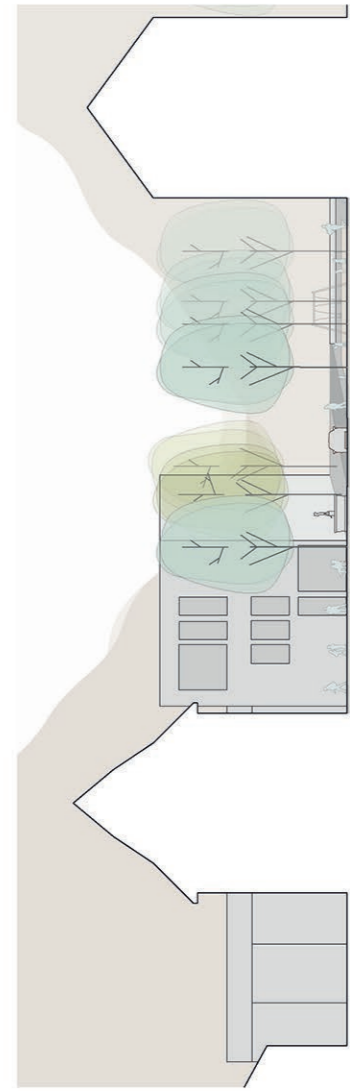
Testplanung Räumliche Entwicklung Zentrum Erstfeld

Schlusspräsentation vom 23.09.2022

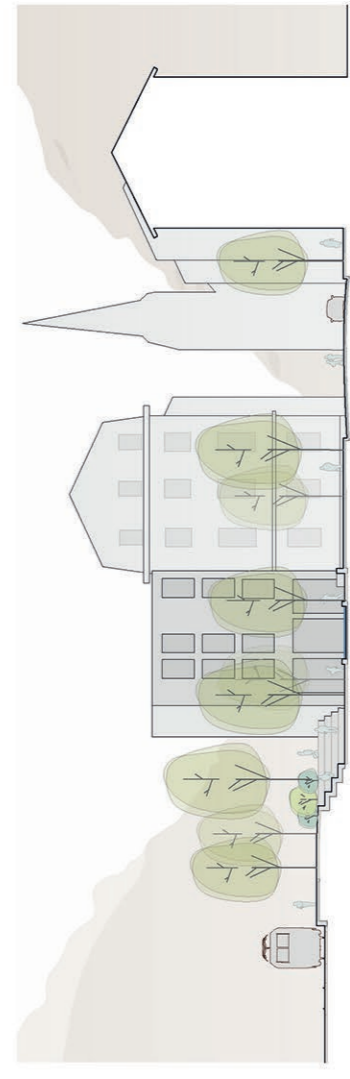
Leitbild



Situationsplan



Schnitt A



Schnitt B



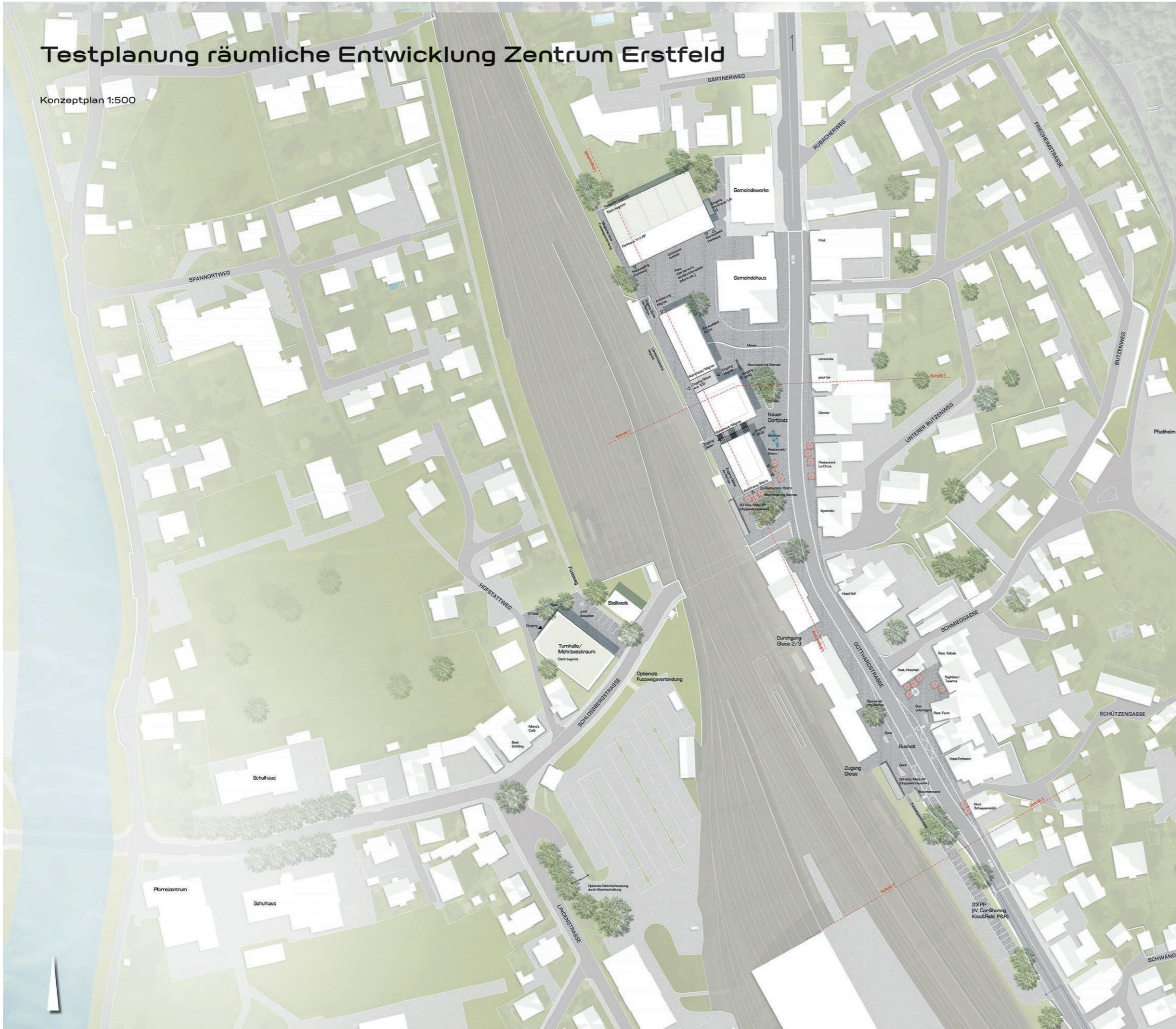
Schnitt C



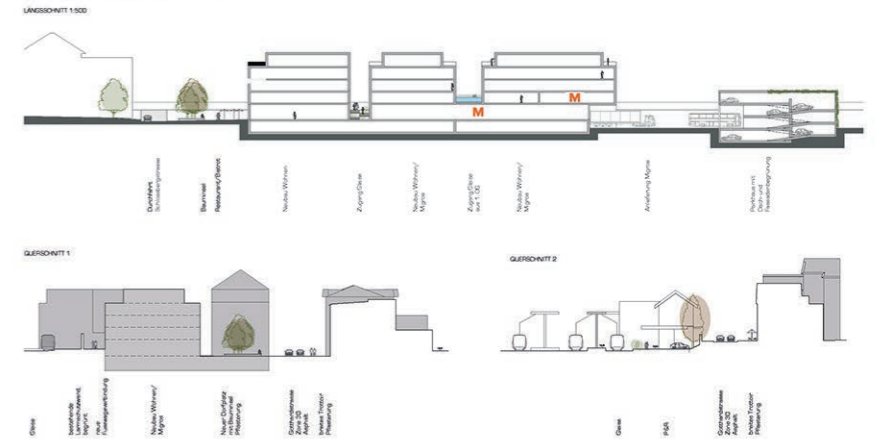
Schnitt D

Testplanung räumliche Entwicklung Zentrum Erstfeld

Konzeptplan 1:500



Geländeschnitte 1:500



VISUALISIERUNG NEUER DORFPLATZ



Erstfeld – Wohnen, Leben und Arbeiten für alle Generationen

Das Konzept basiert auf dem Prinzip der Vernetzung von mehreren öffentlichen Plätzen und Nutzungen mit sicheren und attraktiven Verbindungen für alle Verkehrsteilnehmenden. Der neue Dorfplatz lädt, gestützt mit den geplanten Erdgeschossnutzungen, zum Einkaufen, Verweilen und sich Treffen ein. Im Gegensatz dazu erfüllt der Bahnhofplatz mit seiner klaren Ordnung seine Funktion als Verkehrsdrehscheibe. Der angrenzende Hirschenplatz trägt zusätzlich zur Stärkung und Weiterentwicklung des charakteristischen Ortsbildes von Erstfeld bei. Mit der geplanten Strassenraumgestaltung erfüllt die Gotthardstrasse weiterhin ihre Funktion im Baselnetz des Kantons, gleichzeitig wird der Strassenraum in Bezug auf die Aufenthaltsqualität und den Fuss- und Veloverkehr aufgewertet.

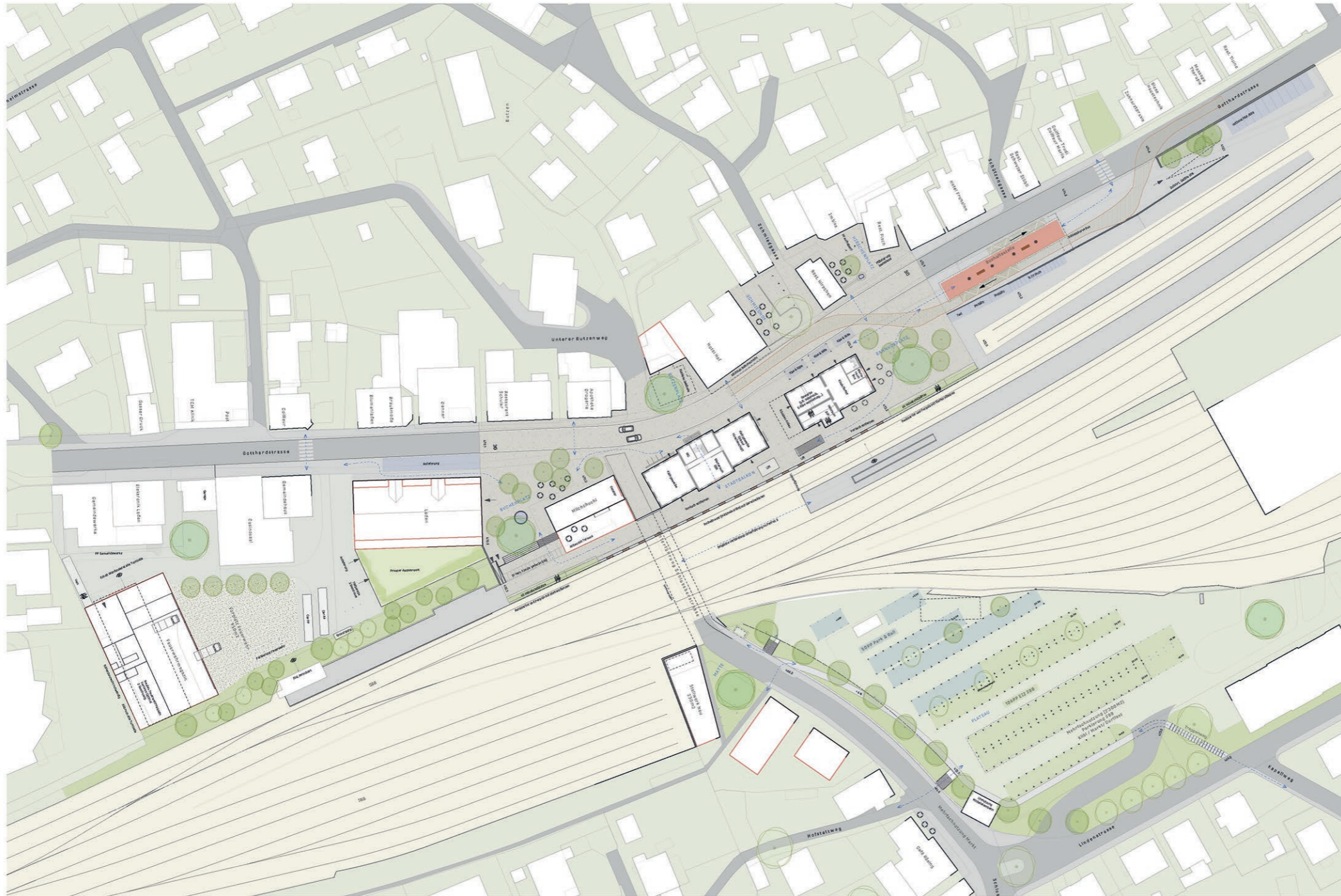
Das Konzept besteht durch eine hohe Flexibilität und Modularität. Die einzelnen Nutzungen (Gebäude, Parkierung, Plätze und Freiflächen lassen sich in mehreren Etappen realisieren. Bestehende Orte und Nutzungen können gezielt ausgestellt, aufgewertet und flexibel ergänzt werden. Sowohl die neu zu gestaltenden Freiräume wie die weiteren Nutzungen entfalten durch ihre Gestaltung (natürliche Beschattung, Begrünung von Plätzen und Fassaden, Wasserelemente) eine positive Wirkung auf das Mikroklima im Ortspark.

Freiraumschemata

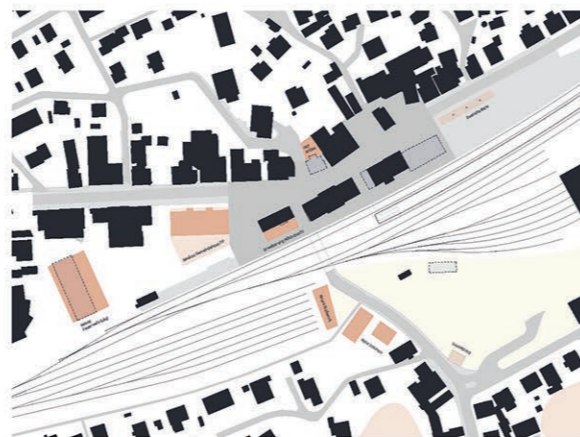
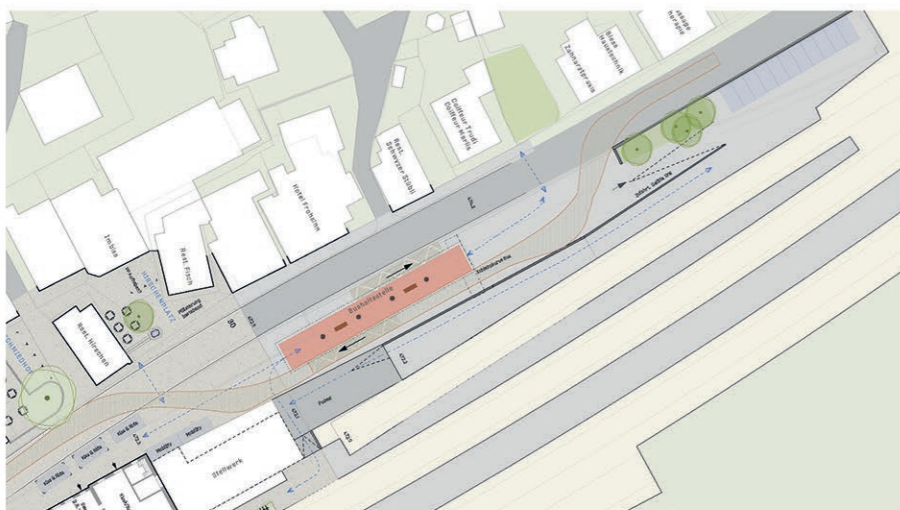


CAS Architektur AG, Aitdorf - Acht Grad Out AG, Aitdorf - Bütikofer Schaffrath Landschaftsarchitekten, Zug - TRATUS AG, Aitdorf

GESAMTPLAN | ZIELBILD | MST 1:500



AUSSCHNITT BUSHALTESTELLE | ETAPPE 1 | MST 1:500



SCHEMAPLAN BAULICHE VERÄNDERUNGEN



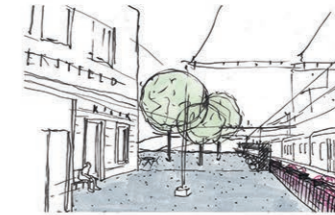
SCHEMAPLAN STADTPERRON



BLICK RICHTUNG NORDEN IN DIE GOTTHARDSTRASSE



BLICK VON PERRON 2 RICHTUNG SÜDEN



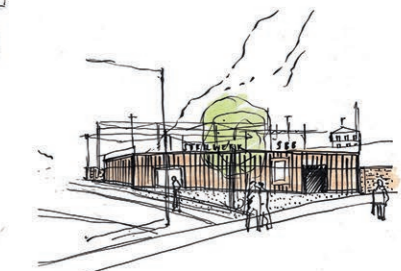
STADTBALKON: BLICK RICHTUNG BAHNHOFPLATZ UND BUSHALTESTELLE



STADTBALKON: BLICK VON PERRON 2 RICHTUNG NORDEN



BUCHENPLATZ: BLICK AUF DIE MILCHUCHI UND DIE TREPPE ZUM STADTBALKON



MATTENPLATZ: BLICK AUF DAS NEUE STELLWERKGEBAUDE ALS ABSCHLUSS DES BAHNPLATEAUS



BLICK IN DIE SCHLOSSBERGSTRASSE MIT BEGRÜNTEM PLATEAU, DEM NEUEN STELLWERKGEBAUDE UND DEN NEUEN SEITLICHEN BAUTEN



BLICK VOM DER SCHLOSSBERGSTRASSE RICHTUNG TRAFOHÄUSCHEN. UMNUTZUNG MODELLEISENBAHNANLAGE



BLICK VOM PLATEAU RICHTUNG TRAFOHÄUSCHEN ERGÄNZTE BAUMREIHE ENTLANG DES PLATEAUS

STADTPERRON



MILCHCHUCHI



PFLÄSTERUNG FAHRBAHN



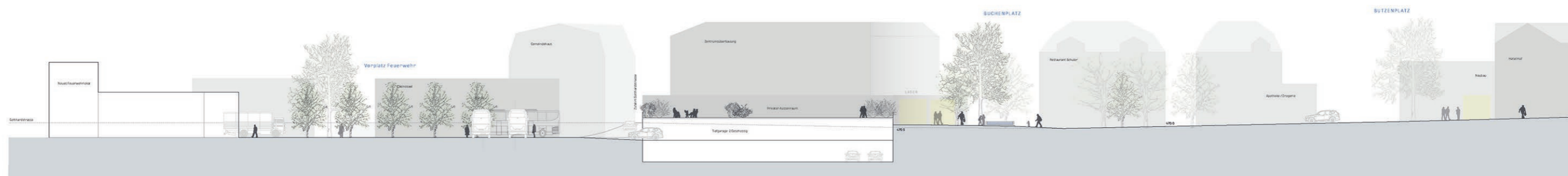
RANDABSCHLÜSSE FAHRBAHN



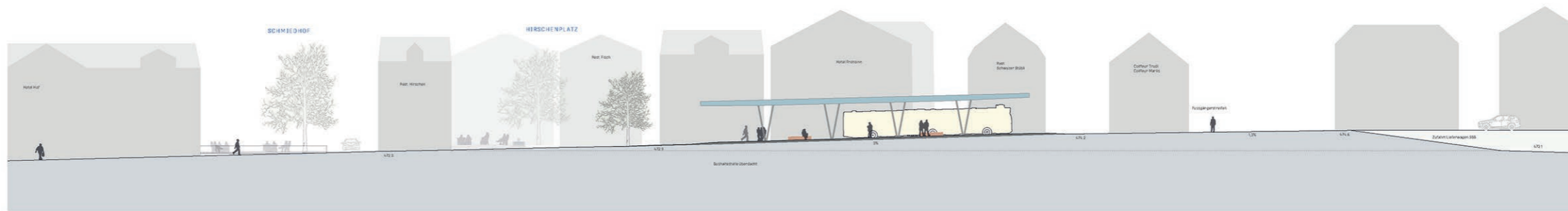
STADTBALKON



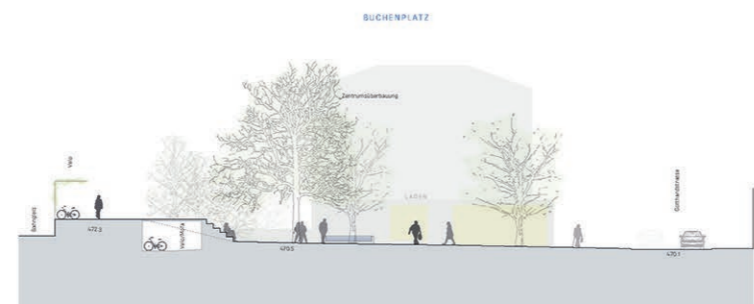
BRUNNEN BUCHENPLATZ



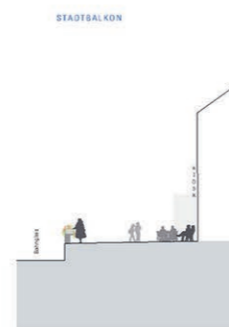
SCHNITT A



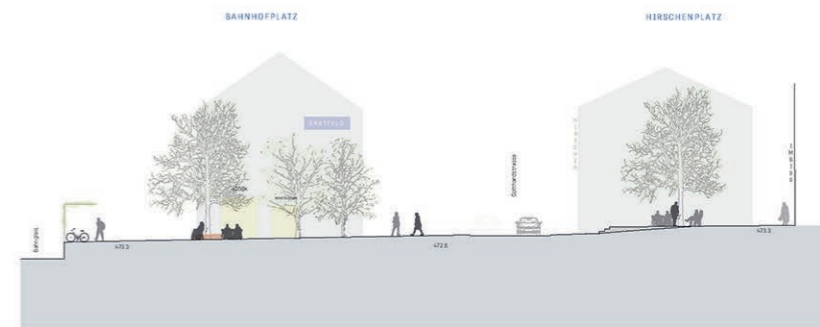
SCHNITT A



SCHNITT B



SCHNITT C



SCHNITT D