



EINWOHNERGEMEINDE
OBERÄGERI

Einwohnergemeinde Oberägeri

Studienauftrag Neugestaltung und ortsbauliche Entwicklung Busknoten Oberägeri

Bericht des Beurteilungsgremiums



Impressum

Veranstalterin:
Einwohnergemeinde Oberägeri
Alosenstrasse 2
6315 Oberägeri

Verfahrensbegleitung:
Büro für Bauökonomie AG
Zähringerstrasse 19
6003 Luzern
www.bfbag.ch

Inhalt

Einleitung	2
Ausgangslage	2
Ziele der Veranstalterin	2
Aufgabenstellung	3
Verfahren	4
Veranstalterin	4
Art des Verfahrens	4
Grundlagen und Verbindlichkeiten	4
Eigentumsverhältnisse und Urheberrecht	4
Teilnahmeberechtigung	4
Beurteilungsgremium	5
Termine	5
Beurteilungskriterien	5
Beurteilung der Projekte	6
Zwischenpräsentation	6
Schlussbeurteilung	6
Entschädigung	6
Würdigung und Dank	6
Empfehlung für die Weiterbearbeitung	7
Genehmigung	8
Siegerprojekt	9
weitere Projekte	19

Einleitung

Ausgangslage

Die Gemeinde Oberägeri liegt in einem Hochtal am Nordufer des Ägerisees auf 737 m.ü.M. und gehört zum Kanton Zug. Zum weitläufigen Gemeindegebiet zählen auch die Orte Alosen und Morgarten. Aufgrund der privilegierten Lage am See, den guten Verkehrsverbindungen nach Zug und Zürich sowie einem attraktiven Steuerfuss hat sich Oberägeri zu einer bevorzugten Wohngemeinde entwickelt. So stieg die Wohnbevölkerung seit dem Jahr 2000 um rund 44%, seit 1980 beträgt der Zuwachs über 80 %. Die Gemeinde zählt aktuell 6 475 Einwohnerinnen und Einwohner (Stand 31.12.2021, prov.). Vor diesem Hintergrund werden auch die Verkehrsverbindungen des öffentlichen Verkehrs (öV) laufend den Bedürfnissen angepasst. Die Busverbindungen im Ägerital wurden in den letzten Jahren stark ausgebaut. Da der öffentliche Verkehr insgesamt gestärkt werden soll, gewinnt der nahe dem Zentrum und dem Hallen- und Strandbad Oberägeri gelegene Busknoten auch zukünftig weiter an Bedeutung.

Busknoten Oberägeri

Heute dient die Haltestelle «Oberägeri Station» als Busknoten für die Verbindungen von vier Buslinien. Weitere Verbindungen sind in Zusammenhang mit neuen Anschlussverbindungen der Südostbahn und einer neuen Linie 12 (Oberägeri – Allenwinden – Zug) in Planung. Auch für einen allfälligen Ortsbus würde die Haltestelle «Oberägeri Station» als Ausgangsstandort dienen.

Heute liegt die Haltestelle – nicht sehr zentrumsnah – auf dem südlichen Areal der ZVB an der Poststrasse. Sie verfügt nicht über genügend Haltekanten und entspricht nicht den Anforderungen an eine behindertengerechte Haltestelle.

Behindertengleichstellungsgesetz

Das am 1. Januar 2004 in Kraft getretene Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG, SR 151.3) und die entsprechende Verordnung des Bundes schreiben vor, dass alle Haltestellen des öffentlichen Verkehrs innerhalb einer Frist von 20 Jahren (bis Ende 2023) an die entsprechenden Normen (insbesondere SN 640 075 «Hindernisfreier Verkehrsraum») anzupassen sind. Die Gemeinde Oberägeri steht somit unter Zugzwang, die Planung und Realisierung einer behindertengerechten Haltestelle zeitnah umzusetzen.

Ortsbauliche Entwicklung

Neben der Gestaltung des neuen Busknotens Oberägeri soll eine ortsbauliche Studie über den Bereich zwischen Hauptstrasse und dem Dorfbach im Norden und neuer Seeufergestaltung im Süden eine mögliche bauliche Entwicklung aufzeigen. Als Bindeglied zum alten Dorfkern soll ein neuer zentraler Begegnungsort und Dorfplatz geschaffen werden, welcher auch die Haltestelle des Busknotens integriert. Angestrebt wird ein attraktiver, belebter Aussenraum von hoher Aufenthaltsqualität, welcher die verschiedenen Funktionen aufnimmt, mit vielfältigen Nutzungen den Platz belebt und die Anbindungen an das Fussgänger- und Velowegnetz gewährleistet. Die Eröffnung des neuen Ägeribads im Jahr 2018 hat das Bedürfnis nach einer qualitätsvollen baulichen Entwicklung des Quartiers verstärkt.

Ziele der Veranstalterin

Die Projektvorschläge sollen folgende Ziele erfüllen:

- Konzeptvorschlag für einen Busknoten mit 4 unabhängigen Haltekanten
- Ortsbaulich überzeugendes Freiraum- und Bebauungskonzept mit hohen aussenräumlichen Qualitäten
- Integration der Haltestelle für den Busknoten in die Platzgestaltung des Dorfplatzes
- Von der Arealplanung der ZVB unabhängige Lösung
- Zeitnahe Realisierung der Haltekanten mit Erfüllung der Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes
- Integration eines Mobilitätshub (Shared Mobility)
- Nutzungs- und Projektvorschlag für das Grundstück 260
- Die beanspruchte Verkehrsfläche für den Busknoten soll möglichst klein und effizient sein
- Mögliche Tiefgaragenzufahrten für öffentliche und private Parkplätze aufzeigen
- Einbezug der Kreuzung Poststrasse / Hauptstrasse, Vermeidung von Verkehrsbehinderungen bei Zu- und Wegfahrt
- Durchgängige Quartierverbindungen für Fuss- und Veloverkehr sowie attraktive Vernetzungen zum Dorfkern und zur Seepromenade
- Aufzeigen von Möglichkeiten zur Gestaltung und Nutzung der Poststrasse als Erschliessung für das Ägeribad sowie für die Anwohner Seemattweg und Franzenmatt.

Aufgabenstellung

Für die heute auf dem ZVB-Areal stationierte Bushaltestelle soll ein Standort für den neuen zeitgemässen Busknoten im oberen Bereich der Poststrasse evaluiert werden. Neben den funktionalen Anforderungen an den Busknoten wird eine ortsbaulich angemessene Lösung als Auftakt zum Quartier und als Zugang zum öffentlichen Ägeribad und dem Strandweg / Seezugang angestrebt. Der Busknoten soll integrierender Teil eines neuen zentrumsnahen Freiraums / Dorfplatzes sein.

Das Grundstück der Zuger Kantonalbank (ZKB) und das bestehende Gebäude kann zusammen mit dem Strassenraum der Poststrasse und einem definierten Bereich des ZVB-Areals in die Planung mit einbezogen werden.

Die Einwohnergemeinde Oberägeri strebt zudem - als Ersatz für das heutige Parkfeld auf dem westlichen ZVB-Areal - eine unterirdische Parkierung für das Ägeribad in Verbindung mit der zukünftigen Bebauung der ZVB an. Die Einfahrt soll nach Möglichkeit im oberen Bereich der Poststrasse angesiedelt sein, um den unteren, südlichen Teil der Poststrasse - unter Aufrechterhaltung der Grundstückzufahrten - weitgehend autofrei zu halten.

Bearbeitungsperimeter

Der Bearbeitungsperimeter umfasst das Grundstück der Zuger Kantonalbank (GS 260), den Strassenraum der oberen Poststrasse, Teilflächen der privaten Grundstücke 263 / 264 und ein weiteres Grundstück der Einwohnergemeinde Oberägeri im Bereich der Einfahrt Hauptstrasse / Poststrasse (GS 237).

Die Brücke über den Dorfbach (GS 261) ist im Eigentum des Kantons Zug, die Parzelle der Poststrasse gehört der Einwohnergemeinde. Ebenfalls zum Perimeter zugeschlagen wird der nördliche Bereich des ZVB-Areals in der Fortsetzung der westlichen Parzellengrenze des GS 260. Auf dem ZVB-Areal sind die heutigen Zu- und Wegfahrten zum Areal und zum Busdepot weiterhin zu gewährleisten.

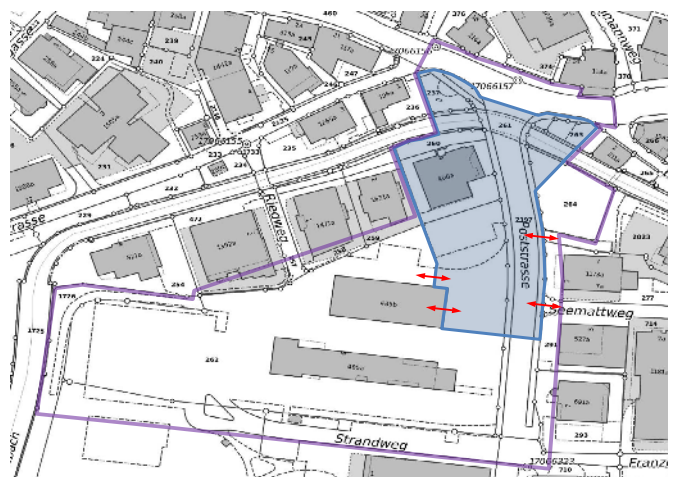
- Legende**
-  Bearbeitungsperimeter
 -  Betrachtungsperimeter
 -  Areal- / Gebäudezufahrt

Betrachtungsperimeter

Der Betrachtungsperimeter umfasst zusätzlich zum Bearbeitungsperimeter das Grundstück der ZVB, das private Grundstück Nr. 264, die ganze Strassenkreuzung im Norden und den Strandweg im Süden. Innerhalb des Betrachtungsperimeters können die Teilnehmer im Rahmen ihres städtebaulichen Gestaltungskonzeptes eine Setzung von Bauvolumen und Freiräumen vorsehen, welche den formulierten Zielen dieses Programms entsprechen. Die Setzung und Ausbildung der Volumen dient ausschliesslich der Entscheidungsfindung für die Neugestaltung des Busknotens, der ortsbaulichen Fassung des Platzes und der Freiraumgestaltung innerhalb des Bearbeitungsperimeters. Die Setzung hat keine verbindliche Wirkung für die Planungen auf den privaten Grundstücken.

Realisierung und Etappierung

Alle im Bearbeitungsperimeter liegenden Bauten sind so zu konzipieren, dass sie zusammen mit dem Busknoten realisiert und unabhängig von weiteren Bebauungen umgesetzt und genutzt werden können. Neben einem Bebauungsvorschlag für das Grundstück der Zuger Kantonalbank (ZKB) sind Infrastrukturbauteile für den Busknoten, zugehörige überirdische Bauten wie Überdachungen, Ladeinfrastruktur, Wartehäuser, Toiletten, Veloabstellplätze und dgl. sowie Gestaltungselemente der Platzgestaltung möglich. Der anzustrebende Endzustand des Busknotens und des Dorfplatzes sowie mögliche Etappierungen sind im Rahmen des Studienauftrags aufzuzeigen.



Bearbeitungsperimeter und Betrachtungsperimeter (ohne Massstab)

Verfahren

Veranstalterin

Veranstalterin für das Verfahren war die Einwohnergemeinde Oberägeri.

Art des Verfahrens

Das Verfahren wurde nach der Ordnung SIA 143 (2009) «Ordnung für Architektur- und Studienaufträge» durchgeführt. Aufgrund der ortsbaulich und technisch anspruchsvollen Aufgabenstellung erachtete die Auftraggeberin einen direkten Dialog zwischen den Teilnehmern und dem Beurteilungsgremium als erforderlich. Es fanden deshalb eine Zwischenbesprechung sowie eine Schlusspräsentation statt.

Grundlagen und Verbindlichkeiten

Die Rechtsgrundlage bildeten die Vorschriften aus dem Submissionsgesetz des Kantons Zug (SubG; BGS 721.51) vom 2. Juni 2005 sowie der Submissionsverordnung des Kantons Zug (SubV; BGS 721.53) vom 20. September 2005. Subsidiär gilt die Ordnung SIA 143, Ausgabe 2009 «Ordnung für Architektur- und Studienaufträge». Das Verfahren ist nicht dem Staatsvertragsbereich unterstellt.

Die Grundlage für den Studienauftrag war das Programm Studienauftrag. Mit der Einreichung eines Projektvorschlags erklärten die Teilnehmenden das Studienauftragsprogramm, die Verfahrensbestimmungen und die weiteren Unterlagen des Verfahrens als verbindlich und anerkennen den Entscheid des Beurteilungsgremiums auch in Ermessensfragen. Diese sind in gleicher Weise für die Veranstalterin und das Preisgericht bindend.

Die Beurteilung der eingereichten Unterlagen erfolgte durch das Preisgericht, welches sich aus internen und externen Fachpersonen zusammensetzte. Die Einwohnergemeinde Oberägeri erliess nach Abschluss des Studienauftrags eine beschwerdefähige Verfügung mit Rechtsmittelbelehrung.

Eigentumsverhältnisse und Urheberrecht

Die Entwürfe gingen mit der Einreichung in das Eigentum der Auftraggeberin über. Die Urheberrechte blieben jedoch vollumfänglich beim Verfasser.

Teilnahmeberechtigung

Das Beurteilungsgremium hat aufgrund der für die Präqualifikation verbindlichen Eignungs- und Bewertungskriterien 4 Planerteams zur Teilnahme am Studienauftrag vorgeschlagen. Mit Verfügung vom 15. März 2023 hat die Auftraggeberin folgende Planerteams ausgewählt (in alphabetischer Reihenfolge):

agps architecture ltd., Zürich

Architektur	agps architecture ltd., Zürich
Landschaftsarch.	Carolin Riede, Landschaftsarchitektur GmbH, Dietikon
Verkehrsplaner	Ingenieurbüro für Verkehrsplanung W. Hüsler AG, Zürich
Bauingenieur	Caprez Ingenieure AG, Zürich

ARGE Eggenspieler Architekten AG und Cyclus GmbH

Architektur	Eggenspieler Architekten, Zug
Landschaftsarch.	Cyclus GmbH, Zürich
Verkehrsplaner	AKP Verkehringenieur AG, Luzern
Bauingenieur	Haller Ingenieure AG, Baar

Gauch & Schwartz GmbH Architekten ETH SIA, Zug

Architektur	Gauch & Schwartz GmbH Architekten ETH SIA, Zug
Landschaftsarch.	ryffel + ryffel ag, Uster
Verkehrsplaner	asa Arbeitsgruppe für Siedlungsplanung und Architektur AG, Rapperswil-Jona
Bauingenieur	Schwarber Staub Bauingenieure KIG, Zürich

Pilloni Landschaft und Städtebau, Zürich

Architektur	ARGE Derendinger Jaillard Architekten / BGS & Partner Architekten / Pilloni Landschaft und Städtebau, Zürich
Landschaftsarch.	Pilloni Landschaft und Städtebau, Zürich
Verkehrsplaner	mrs partner ag, Zürich
Bauingenieur	Synaxis AG Zürich, Zürich

Beurteilungsgremium

Das Gremium setzte sich wie folgt zusammen:

Fachgremium mit Stimmrecht

- Albi Nussbaumer, dipl. Architekt ETH BSA SIA (Vorsitz)
- Tanja Temel, Architektin ETH SIA
- Marc Schneider, dipl. Ing. FH in Raumplanung FSU SVI SIA, Verkehrsplaner
- Dominik Iten, dipl. Landschaftsarchitekt FH BSLA
- Benno Hug, Gemeinde Oberägeri, Abteilungsleiter Bau und Sicherheit
- Carlo Gwerder (Ersatz), Gemeinde Oberägeri, Bereichsleiter Tiefbau

Sachgremium mit Stimmrecht

- Marcel Güntert, Gemeinde Oberägeri, Gemeindepräsident
- Beat Wyss, Gemeinde Oberägeri, Gemeinderat, Ressortvorsteher Sicherheit
- Cyrill Weber, Zugerland Verkehrsbetriebe ZVB, Unternehmensleiter
- Leo Bürgler, Zugerland Verkehrsbetriebe ZVB, Leiter Support Betrieb
- Dusko Savkovic (Ersatz), Gemeinde Oberägeri, Bereichsleiter Sicherheit und Umwelt

Experten und Berater ohne Stimmrecht

- Patrick Stöcklin, Amt für Raum und Verkehr Kanton Zug, Fachstelle öffentlicher Verkehr
- Georg Joho, Zugerland Verkehrsbetriebe ZVB, Leiter Liegenschaftsentwicklung
- Werner Furrer, Büro für Bauökonomie AG Luzern, Verfahrensleitung

Das Preisgericht behält sich vor, bei Bedarf weitere Experten und Berater beizuziehen.

Termine

Versand Unterlagen	22. März 2023
Fragenbeantwortung	05. bis 26. April 2023
Zwischenpräsentation	01. Juni 2023
Abgabetermin	07. September 2023
Schlusspräsentation	29. September 2023
Beurteilung	29. September 2023
Ausstellung	Dezember 2023

Beurteilungskriterien

Die Bewertung der Projekte erfolgte anhand der nachstehend aufgeführten Beurteilungskriterien mit inhaltlichem Schwerpunkt bezüglich der zu erreichenden Zielsetzung.

Städtebau und Architektur

- Architektonisches Gesamtkonzept
- Gestaltung und Einordnung in die vorhandene ortsbauliche Struktur
- Qualität der Verkehrserschliessung
- Umgang mit den Vorgaben, strategisches Erweiterungspotential
- Räumliche Qualität der Innenräume und des Wartebereichs, Aufenthaltsqualität
- Qualität der Aussen- und Freiräume
- Fassaden und -Materialisierung

Funktionalität

- Qualität Erschliessungskonzept
- Erweiterbarkeit und Flexibilität
- Funktionalität des Busbetriebes und der Funktionsbereiche
- Modulare Infrastruktur

Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit

- Grösse und Qualität der Nutzflächen
- Energie- und kostenbewusste Konzeption bezüglich der Betriebs- und Unterhaltskosten
- Nachhaltigkeit von Konstruktionen, Einfachheit der Systeme
- Flexibilität in der Arealentwicklung

Beurteilung der Projekte

Zwischenpräsentation

Am 1. Juni 2023 fanden die Zwischenbesprechungen statt. Sie bestanden aus der Vorstellung des Projektstandes durch das Planerteam anhand von vorgegebenen Themenschwerpunkten, einer Fragerunde durch das Beurteilungsgremium, sowie anschliessender Beratung unter Ausschluss der Teilnehmer.

Im Anschluss erhielten die Planerteams einen Bericht mit den besprochenen Fragen und Antworten sowie projektbezogenen, wertungsfreien Erkenntnissen des Beurteilungsgremiums zum vorgestellten Projekt / Bearbeitungsstand. Erkenntnisse, welche für alle Teams Gültigkeit hatten, wurden allen Teams gestellt.

Schlussbeurteilung

Das Fach- und Sachpreisgremium sowie Expertinnen und Experten und Beratende trafen sich am Freitag, 29. September 2023 zur Beurteilung. Die stimmberechtigten Personen des Gremiums waren vollzählig anwesend.

Alle vier Projekte wurden termingerecht zur Schlussbeurteilung eingereicht:

- **Maurus und Madleina**
agps architecture ltd., Zürich
- **TOIT VOLANT**
ARGE Eggenspieler Architekten und cyclus GmbH
- **AEGERI hell**
Gauch & Schwartz GmbH Architekten ETH SIA
- **GIRO**
Pilloni Landschaft und Städtebau

Vorprüfung

Die Vorprüfung wurde durch die Büro für Bauökonomie AG sowie Berater/innen und Experten/innen vorgenommen.

Zu Beginn des Beurteilungstages wurden die Ergebnisse der Vorprüfung präsentiert und erläutert. Die Eingaben der vier Teams sind fristgerecht und mit den verlangten Unterlagen abgegeben worden. Formale Verstösse gegen das Verfahren lagen keine vor. Die baurechtliche Vorprüfung zeigte wenige unwesentliche Abweichungen auf, die jedoch nicht zum Ausschluss der Beurteilung führten.

Schlusspräsentation

Die Planerteams konnten an einer kurzen Schlusspräsentation die Entwicklungsschritte sowie das endgültige Projekt dem Beurteilungsgremium präsentieren.

Beurteilung

Das Gremium beurteilte im Anschluss die Projektentwürfe anhand der Beurteilungskriterien und berücksichtigt auch die Erkenntnisse aus den Schlusspräsentationen.

Entscheid

Nach eingehender Diskussion sowie sorgfältiger Abwägung der Stärken und Schwächen der Projektvorschläge entscheidet sich das Gremium, das Projekt «AEGERI hell» für die Weiterbearbeitung und Realisierung des Busknötens Oberägeri vorzuschlagen. Neben den grossen städtebaulichen und funktionalen Vorzügen des Projektvorschlags, verfügt das Projekt über das notwendige Entwicklungspotential für die weiteren Überarbeitungs- und Planungsschritte.

Entschädigung

Für die Projektbearbeitung erhalten die selektionierten Planerteams als feste Aufwandentschädigung je CHF 32 000 (exkl. MWST) für vollständig eingereichte und beurteilbare Projektvorschläge.

Würdigung und Dank

Das Beurteilungsgremium dankt allen Planerteams für die ausgezeichnete Qualität und Vielfalt der eingereichten Beiträge, welche eine konstruktive inspirierende Diskussion ermöglichten. Der Dank und Respekt gilt auch der damit verbundenen grossen Arbeit aller Projektbeteiligten.

Empfehlung für die Weiterbearbeitung

Gemeinsam formulierte das Gremium folgende Punkte zur Weiterbearbeitung des siegreichen Projektvorschlags „AEGERI hell“:

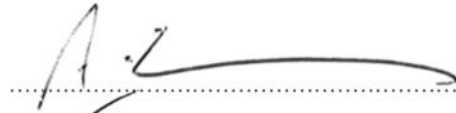
- Die Lage des Gebäudes ist zu überprüfen; anzustreben sind mehr Freiräume auf der Westseite
- Die Poststrasse kann dazu allenfalls enger gefasst werden
- Es sind Möglichkeiten zur Aufwertung des Freiraums zur Ausgestaltung des Belags aufzuzeigen
- Grundsätzlich sind mehr Grünflächen bereits in der ersten Ausbauphase zu integrieren, insbesondere begrünte und attraktive Aufenthaltsbereiche um den Platzraum
- Die Anfahrt zur Haltekante B ist zu optimieren
- Optimierung der Kantenanordnung; Verschiebung Haltekante D auf Westseite ist zu prüfen und in Betracht zu ziehen
- Eine separate Haltestelle für den Ortsbus ist anzustreben
- Eruieren des tauglichen Quergefälles in den Schnitten, mit Fokus auf die Neigungen der Einstiegs-kanten
- Speziell ist auf das Gefälle im Zusammenhang mit dem laufenden Betrieb der ZVB zu achten
- Der Mobility Hub ist zu verbessern, Bereiche für Kiss and Ride, Mobility usw. sind detailliert auszuweisen
- Die Qualität der Personalräume soll verbessert werden
- Möglichkeiten für eine unterirdische Parkierung unter dem Busknoten sind zu studieren, inkl. provisorischer und definitiver Zufahrt
- Die Zufahrt für ein allfälliges unterirdisches Busdepot ist aufzuzeigen
- Überprüfung des Projekts bzw. der technischen Anlagen, unter anderem bezüglich den Vorgaben zum Schutz von elektromagnetischer Strahlung
- Die Abführung der Abwärme der Trafo- und Gleichrichterräume wie auch die Zugänglichkeit ist sicherzustellen

Genehmigung

Das Beurteilungsgremium hat den Entscheid und die Empfehlung im vorliegenden Bericht genehmigt.

Oberägeri, 29. September 2023

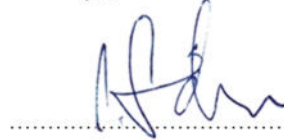
Albi Nussbaumer (Vorsitz)



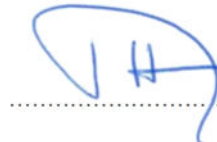
Tanja Remel



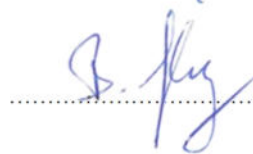
Marc Schneiter



Dominik Iten



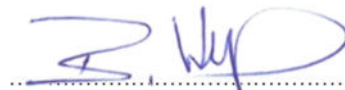
Beno Hug



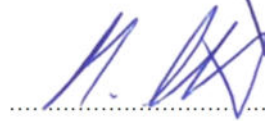
Carlo Gwerder (Ersatz)



Beat Wyss



Marcel Günthert



Cyrill Weber



Leo Bürgler



Dusko Savkovic (Ersatz)



Siegerprojekt

AEGERI hell

Siegerprojekt

Gesamtleitung + Architektur und Städtebau

Gauch & Schwartz GmbH Architekten ETH SIA
Industriestrasse 21
6300 Zug

Karin Gauch, Fabien Schwartz

Landschaftsarchitektur

ryffel + ryffel ag Landschaftsarchitekten BSLA SIA
Brunnenstrasse 14
8610 Uster

Thomas Ryffel

Verkehrsplanung

asa AG
Spinnereistrasse 31
8640 Rapperswil-Jona

Jonas Jost, Rebekka Künzli, Patricia Wenk
Jonas Schaufelberger, Florian Egli
Cynthia Lüthi

Bauingenieurwesen

Schwarber Staub Bauingenieure AG
Ackersteinstrasse 21
8049 Zürich

Diego Schwarber



Ortsbau und Architektur

Die Architekt/-innen schlagen für den neuen Busknoten in Oberägeri ein äusserst kompakt und geschickt gesetztes, dreiseitig anfahrbares Gebäude vor. Dabei ist es ihnen wichtig die vorgefundene ortsbauliche Dichte zu erhalten und den bis anhin entleerten Raum zwischen Hauptstrasse und neuem Ägeribad mit einem identitätsstiftenden Bau zu ergänzen. Er besitzt in seiner architektonischen und ortsbaulichen Ausformulierung das Potenzial, Oberägeri längerfristig einen neuen Dorfplatz einzuverleiben, welcher den Ort mit

dem See verbindet und dem neuen Ägeribad einen adäquaten Zugang schafft. Erdgeschossige Nutzungen von bestehenden und möglichen neuen Bauten auf dem jetzigen ZVB Areal bilden dabei den Rahmen für die punktuell gesetzte Busstation.

Analog zu vielen älteren Gebäuden wird die Form der neuen Busstation aus deren Nutzung abgeleitet und konsequent umgesetzt. Um einen inneren Kern, welcher mit all den im Programm geforderten Nutzungen versehen ist, entwickelt sich allseitig eine Tragkonstruktion aus Stahl und Holz, welche das weit auskragende, schützende Dach trägt. Sowohl umsteigende, ankommende oder auf Busse wartende Passagiere finden wohlthuenden Schutz unter dem markanten und doch fein strukturierten Dach.

Um das Gebäude massstäblich gut in die Umgebung einzubinden und die Tageslichtsituation unter dem Dach angenehm auszugestalten wird die mittige Infrastruktur nur eingeschossig ausgebildet und die überhohe Dachkonstruktion daran angelehnt. Durch diese Massnahme entsteht eine umlaufende Fuge zwischen begrüntem Dach der Infrastruktur und Unterkante des auskragenden Daches. Diese architektonischen Massnahmen führen dazu, dass sich der Bau massstäblich wohltuend in den Kontext einbindet und eine räumliche Transparenz Richtung See bestehen bleibt.

Trotz der Nähe zum bestehenden Busdepot können die Projektverfasser den Nachweis erbringen, dass sämtliche Busse auf dem Projektperimeter wenden und an den Haltekannten anlegen können. Die ungehinderte Ein- und Ausfahrt aus dem bestehenden Busdepot bleibt bestehen. Auch das Gebäude der Zuger Kantonalbank (ZKB) kann erhalten werden. Die ehemalige Bankfiliale soll künftig einer neuen, dem Platz dienenden Nutzung zugeführt werden. Es wird vorgeschlagen ein kleines Dorfkaffee mit Bäckerei und entsprechenden Innen- und Aussensitzplätzen anzubieten.

Um den Ort auszuzeichnen und längerfristig zu einem Dorfplatz auszubauen, wird der Bodenbelag im Platz- und Anfahrtsbereich mit grossflächigen Betonplatten versehen, um sich von den angrenzenden Asphaltbelägen der Strassen abzuheben.

Verkehr

Im Projekt AEGERI hell werden drei Haltekannten A, B, C in einem Dreieck vorgeschlagen, eine vierte Haltekannte D liegt parallel zur Kante A. Die Fahrbarkeit ist auf Stufe Konzeptvorschlag gegeben, diese muss in weiteren Projektierungsschritten weiter geklärt werden, insbesondere auch bezüglich topografischer Lage, weil die gesamte Anlage in einem queren Gefälle von rund 2.5% liegt. Das Konzept ist entwickelbar, insbesondere auch eine noch nicht abschliessend definierte Kante für den Ortsbus lässt sich betrieblich eingliedern oder seitlich anschliessen.

Die Zugänge an den Ecken der Insel liegen gut, die Querung der Fahrflächen lassen sich organisieren. Die ganze Insel ist überdacht, so dass unter Dach mit kurzen Wegen umgestiegen werden kann. Die Pantografen können in der Dachkonstruktion integriert werden.

Shared Mobility Angebote sind nicht abschliessend definiert; ein Teil von Veloabstellplätzen mit möglichen Shared Mobility Angeboten sind im ZKB Gebäude vorgeschlagen, weitere Angebote liegen südlich der Bushaltestelle im Bereich der bestehenden Depot-Anlagen, und später integriert in die weitere Arealentwicklung. Die Zufahrt zur später gewünschten Tiefgarage soll ab der Poststrasse erfolgen. Die Option eines unterirdischen Busdepots ist nicht aufgezeigt, ist aber als Option immer noch weiter zu beachten.

Freiraum

Das Projekt schafft es durch die Setzung des neuen Gebäudes die Hauptstrasse räumlich mit dem Ägeribad zu verbinden. Durch die Kompaktheit des Gebäudes tritt es sehr selbstverständlich im Kontext des Dorfes in Erscheinung. Das Projekt kommt ohne den Rückbau des ZKB Gebäudes aus und geht sehr haushälterisch mit dem vorhandenen Raum um. Vorhandene Freiräume wie etwa der Ribary Platz werden ins Projekt integriert und nicht tangiert. Die Massstäblichkeit des neuen Busbahnhofes und der entstehenden Freiräume passen sich gut in das heutige Dorf ein und sind für das Ortsbild sehr verträglich. In der ersten Ausbaustufe fehlen unbefestigte Flächen und Grünstrukturen weitgehendst. Der Jury erscheint es wichtig, vor allem in den Randbereichen des Platzes, solche Nutzungen anzuordnen und damit noch mehr Aussenraumqualität zu schaffen.



Schwarzplan 1:3000

STÄDTEBAU UND FREIRAUMGESTALTUNG

Die Gemeinde Oberägeri als grösste Gemeinde im Kanton Zug ist geprägt von einer Vielzahl qualitativ hochwertiger Begegnungsorte. Über das ganze Gemeindegebiet und aufgrund der speziellen Lage im Ägerital und am Ägerisee sind je nach Nutzung ganz unterschiedliche Orte zu unterschiedlichen Zeiten wie etwa die zahlreichen öffentlichen Anlässe, Ausstellungen, Markt, Fasnacht, Feste und Vereinsanlässe zu finden.

Das dichte Dorfzentrum ist entlang der Hauptstrasse und den Hauptverbindungen in kurzer Zeit stark gewachsen. Die grosse Beliebtheit von Oberägeri als Ferien- und Kurort, so wie auch als Wohnort macht die Busstation zu einem wichtigen regionalen und überregionalen Verkehrsknotenpunkt.

Die Neugestaltung der Bus- und Umsteigehaltestelle «Oberägeri Station» näher am Dorfzentrum schafft ein zentraler. Lage nahe der Kreuzung zur Hauptstrasse und als Bindeglied zum Ägeribad und der neuen Seufersgestaltung einen klar adressierten neuen Begegnungsort im Dorf. Es wird eine möglichst direkte Verbindung vom Dorf- über den Busknoten bis zum Ägeribad und zum Ägerisee vorgeschlagen, die auch als Sichtachse

fungiert und den Blick von der Hauptstrasse bis zum Ägeribad ermöglicht.

Der Busknoten wird möglichst kompakt organisiert um die städtebauliche Dichte des Dorfkerns trotz der grossen Flächenanforderungen weiter zu führen.

Durch die dem Platz und angrenzenden Gebäude und ihren gewerblichen Erdgeschossnutzungen wird der Busknoten als lebendiger Ort gestaltet. Der neue Platz mit Busstation ist Verteiler und Aufenthaltsort zugleich.

Das Seufers wurde im Zuge vom Neubau des Ägeribades stark aufgewertet. Die bisherige, verkehrsreiche und eher umständliche Wegführung vom Dorfkern bzw. von der Bushaltestelle zum Ägeribad und zum Seufers wird mit der neuen Adressierung und Positionierung des Busknotens geklärt und einfacher auffindbar. Es entsteht ein Ort als Dreh- und Angelpunkt von hoher Identifikationskraft.

Der Busknoten befindet sich im nördlichen Bereich der Poststrasse, erhält aber die zum Ein- und Ausfahren der Busse notwendige Distanz zur Kreuzung an der Hauptstrasse. Dadurch kann der Busknoten weitgehend unabhängig und ohne Abbruch des Gebäudes der Zuger Kantonalbank geplant und realisiert werden. Das bisherige Gebäude der ZVB kann demnach bestehen bleiben oder umgeformt bzw. erneuert werden. Die gemäss Quartiergestaltungsplan Dorfkern 2008 / 2011 gewünschte ortsbauliche Dichte

entlang der Hauptstrasse und im Dorfkern kann so erhalten und weitergebaut werden und es entsteht keine städtebauliche Lücke.

BUSKNOTEN

Der Busknoten wird als dreieckige Grossform mit je einer Haltekante pro Seite gestaltet. Diese dienen den regelmässigen, bisherigen Buskursen Oberägeri-Zug, Oberägeri-Allosen-Raten und Oberägeri-Sattel und bilden gemeinsam einen zentralen, überdeckten Platz als komfortablen Ankunfts- und Umsteigort.

Eine weitere Haltekante befindet sich im Bereich der Poststrasse angegliedert und bietet für einen vierten Bus mit Anhänger Platz, wenn die anderen Kanten bereits belegt sind. Der Ortsbus kann ebenfalls an einer der Haltekanten warten oder für maximale Flexibilität im Randbereich Reisende bedienen. Die Busse fahren alle im Uhrzeigersinn um den Busknoten bzw. das alte Busdepot. Hundsumfahrten um die Station sind problemlos möglich, ebenso die Depot Ein- und Ausfahrten.

Diese Anordnung der Haltekanten bietet den Vorteil, dass sich alle Haltestellen unter einem gemeinsamen Dach befinden, die Umsteigedistanzen

sehr kurz sind und eine sehr gute Übersicht über die unterschiedlichen Busse möglich ist. Von allen Kanten sind die Busse über eine Kantenhöhe von +22 cm aus hindernisfrei erreichbar. Im Innern der dreieckigen Grundform und unter dem zusammenhängenden Dach entsteht ein zentraler Ort für den Aufenthalt von Reisenden und Personal. Grosszügige, lange Sitzbänke bieten einen ruhigen und geschützten Ort für den Aufenthalt. In den Eckpositionen sind für die Reisenden die speziellen Nutzungen und Angebote angeordnet, wie beispielsweise der Zugang zum öffentlichen WC und ein zusätzlich vor Wind geschützter Bereich im Innern der Dreiecksform mit Sitzbänken und kombiniertem Getränke- und Snack-Automaten. Ebenfalls gut auffindbar ist in diesem Bereich der Billettautomat. Als weiteres Angebot gibt es einen kleinen Trinkbrunnen im Bereich der südwestlichen Plattform-Ecke.

Für das Personal der ZVB ist ein Zugang zum Pausenraum, den WC's und den im UG angeordneten Technikräumen ebenfalls in der Eckposition angeordnet. Über eine Garderobezone mit Ablagemöglichkeiten und Kisten ist der Aufenthaltsbereich mit Tageslicht und Küche für kurze und lange Pausen gut erreichbar. Die Fenster sind durch ein Oberlichtband gegliedert und werden durch weitere Fenster mit horizontalem Ausblick mit Öffnungsmöglichkeiten auf die anderen Haltekanten ergänzt.



Blick von der Hauptstrasse in Richtung Ägeribad zum neuen Busknoten Oberägeri Station



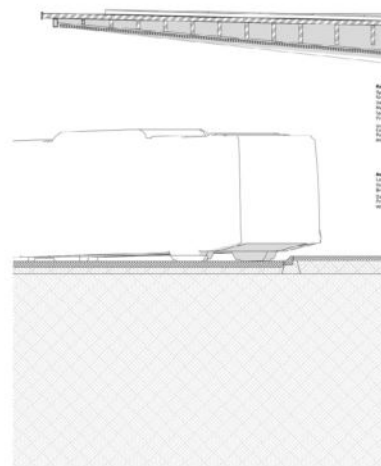
Schnitt/Kreuzt entlang Poststrasse 1:200



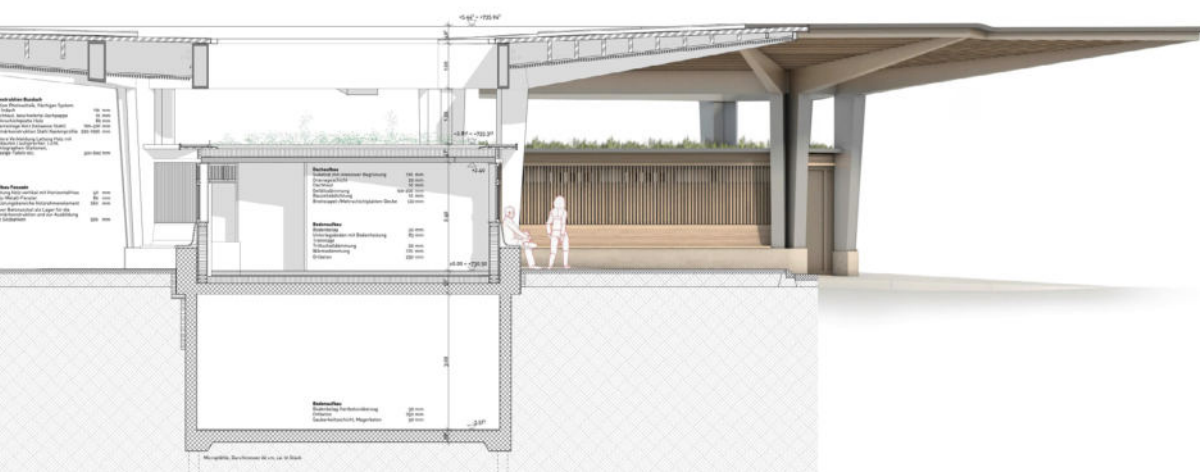
Schema Plätze und publikumsorientierte Bauten 1:3000



Schema Erschliessungen und Wegverbindungen 1:3000

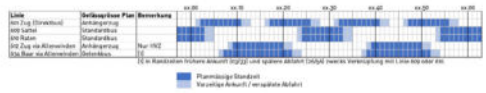
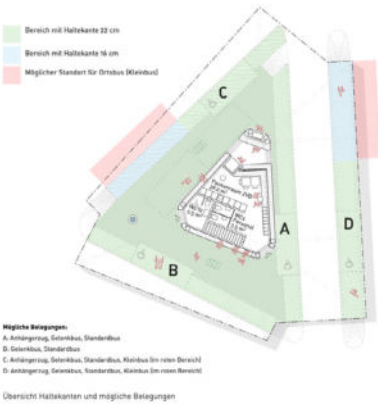


Detaillschnitt und -ansicht 1:50









KONSTRUKTION DES BUSKNOTENS

Urei V-förmige Doppel-Säulenpaare mit jeweils zwei Kragarmen aus Stahl stehen auf einem Betonsockel auf Sitzhöhe und bilden die Primärstruktur. Sie sind ringförmig entlang der Dachöffnung zusammengebunden und nehmen so die Horizontalkräfte auf. Die Sekundärstruktur und die Verkleidungen bestehen aus Holz und werden vorzugsweise aus möglichst lokal gewachsenem Holz hergestellt. Die Konstruktion des Daches wird möglichst leicht gehalten und kann nach Erfordernis auch wie im Konstruktionsmodell aufgezeigt mit einer PV-Anlage ausgerüstet werden. In die Säulenpaare eingeschrieben ist der Aufenthaltsraum mit öffentlichem WC und einer Treppenverbindung ins Untergeschoss mit den Gleichrichtern, Trafos und den dazugehörigen Technikräumen. Die Dachkonstruktion ist so gestaltet, dass die Haube der zwei geforderten Pantographen zusammen mit einer weiteren Ladestation möglichst im Dach integriert sind und keine zusätzlichen Kandelaber oder Stahlkonstruktionen erforderlich sind. Mit dem Ver-

lauf der Latenverkleidung aus einheimischem Holz können Trassen und Befestigungen für Beleuchtung, Lautsprecher, Anzeigetafel etc. unsichtbar befestigt und erschlossen werden, so dass eine ruhige Dachuntersicht entsteht.

MOBILITY HUB

Damit der Umstieg vom privaten, individuellen auf den öffentlichen Verkehr und umgekehrt gut funktioniert wird eine räumliche Entflechtung in eine Mobility Hub Station Nord und eine Station Süd vorgeschlagen. So kann auf die An- und Wegfahrt der Benutzerinnen und Benutzer Rücksicht genommen werden, die Wege kürzer gehalten werden und die Grösse der Station übersichtlicher gestaltet werden. Während dem sich der Mobility Hub Station Nord im nördlichen Teil des Erdgeschosses des ZKB Hauses befindet und auf die zentrale Lage nahe der Hauptstrasse und dem Dorfkern ausgerichtet ist, gibt es in etwa gleicher Gehdistanz zum Busknoten den

Mobility Hub Station Süd in Nähe des Seufers mit Ägeribad und nahe der geplanten, durchgehenden Verbindung als Veloweg entlang dem See Igemäss Quartiergestaltungsplan Dorf Kern 2008 / 2011. Die Fläche für den südlichen Mobility Hub bietet sich für die Weiternutzung bzw. spätere Weiterentwicklung sehr gut an, da dieser bereits jetzt weiter ausgebaut wird und er sich in einem sehr verkehrsarmen Umfeld auf dem Betrachtungsperimeter befindet. Die Mobility Hubs können ein vielfältiges Angebot von E-Ladestationen und auch individuelle touristische Angebote wie E-Trotti / E Scooter (z.B. Seeufer Veloweg) und E Bikes (z.B. Raten-Gottschalkenberg) anbieten.

GEBÄUDE ZUGER KANTONALBANK

Das Gebäude könnte für die Planung, Realisierung und den Betrieb vom neuen Busknoten grundsätzlich in seiner heutigen Gestalt belassen werden. Von der

betreffenden Parzelle wird nur ein kleiner, unbebauter Spickel zur breiteren Durchfahrt beansprucht. Es wird von den Projektverfassenden ein massvoller Umbau bzw. Klärung der Struktur im Erdgeschoss mit Umbau des Erdgeschosses zu einer nach aussen offeneren, publikumsorientierten Gewerbenutzung wie Bäckerei mit Café und Möglichkeit zu Aussenstützplätzen angestrebt. Weiter soll die Fassade im Zuge einer Erhaltung / Sanierung neu gestaltet werden und sich ins Dorfbild einfügen. Die Wohnungen werden durch grössere, zeitgemässe Balkonflächen als Holzkonstruktionen ergänzt. Die Grundrisse entsprechen nicht mehr ganz den heute geforderten Flächen, da auf der Parzelle in der Kernzone B sowohl in der aktuell gültigen, wie auch in der neuen Bauordnung nur drei Vollgeschosse realisiert werden dürfen, werden die Obergeschosse belassen und dadurch wirtschaftliche, und ökologische Vorteile bei weiterhin möglichst kostengünstigen Mieten erzielt.





Überdachter Wartebereich mit Sitzbank und Außenhalts-/Infrastrukturbereich (Schematische Darstellung Stufe II)



weitere Projekte

Maurus und Madleina

Gesamtleitung + Architektur

agps architecture ltd.
Zypressenstrasse 71
8004 Zürich

Matej Draslar, Manuel Scholl, Marc Angélil
Gabriela Ponechalova, Štěpán Beneš
Imogen Smith, Eduard Fojtíček

Landschaftsarchitektur

Carolin Riede Landschaftsarchitektur GmbH
Heimstrasse 12
8953 Dietikon

Carolin Riede, Thomas Schmidt
Flavio Onorato

Verkehrsplanung

W. Hüsler AG
Olgastrasse 4
8001 Zürich

Luca Urbani, Serena Marra

Bauingenieurwesen

Caprez Ingenieure AG inkl. Tochtergesellschaft
holtragwerke.ch AG
Weststrasse 182
8003 Zürich

Alessandro Fabris



Ortsbau und Architektur

Die Projektverfassenden schlagen vor, die Bushalte- und Umsteigestation in Oberägeri in zwei Bauten umzusetzen. Zwei trapezförmige Gebäude säumen den Verlauf der neu angelegten Poststrasse. Ortsbaulich ragt der neue Busknoten hinauf bis an die Hauptstrasse und bedingt an dieser Stelle ein weites, räumliches Öffnen der Strasse gegen Süden zum See hin. Diese Geste verändert die ortsbauliche Situation sehr stark und führt dazu, dass dieser Teil der Hauptstrasse in einen Platzraum eingebunden wird. Dabei vermö-

gen die nördlich der Strasse gelegenen Gebäude in ihrer Setzung und ihrem architektonischen Ausdruck den neu vorgeschlagen Platzraum kaum adäquat zu fassen.

Um die Aufteilung der Nutzung in zwei Gebäude zu erreichen, gehen die Verfasser von einer massiven Verbreiterung der Brücke und insofern einer unverhältnismässigen Überbauung des Dorfbaches aus. Diese Geste erachtet die Jury als ortsbaulich fremd.

Die Bewilligungsfähigkeit - falls gegeben - wäre mit erheblichen Kompensationsmassnahmen verbunden. Die Zerteilung des Busknotens führt insgesamt zu wesentlich kleineren Gebäuden, mag jedoch aus Sicht des Nutzers nicht zu überzeugen. Es entstehen sicherheitstechnisch schwierige Querungen vom einen zum anderen Gebäude.

Die Verfasser schlagen vor, die Unterstände aus Holz zu konstruieren und die Tragstrukturen auf betonierten Sockel zu stellen. Dabei sind die im Grundriss und der architektonischen Formulierung beinahe identischen – jedoch im Schnitt sehr unterschiedlich angedachten Unterstände - verschieden aufgebaut. Während der nördliche als Tragkonstruktion mit zwei Stützen und Balkenlagen für das ausladende Dach in Erscheinung tritt, beherbergt der südliche über drei Ebenen hinweg die im Raumprogramm geforderten Nutzungen. Dabei werden in der primären Balkenlage ein einseitig geöffneter Pausenraum sowie gewisse Neben- und Technikräume eingebaut. Diese Überlegungen erscheinen relativ aufwendig und umständlich und man fragt sich, ob die zwei inhaltlich doch sehr unterschiedlichen Unterstände nicht auch strukturell hätten unterschiedlich gedacht und konstruiert werden müssen, um so den Nutzungen besser Rechnung tragen zu können.

Verkehr

Die zwei Kanten entlang der Poststrasse sind fahrbar, die zwei jeweils rückseitig liegenden Kanten sind nur eingeschränkt anfahrbar; ein Spalt beim Einstieg wird bei einzelnen Türen unvermeidlich sein, die nordwestliche Haltekante ist nur aus Richtung Unterägeri her befahrbar. Der Wendekreis ist beim Busdepot-Bestandsgebäude sehr eng. Bäume stehen sehr nahe oder sogar innerhalb des dargestellten Schleppbereiches, z.B. bei der Kante über dem Dorfbach an der Hauptstrasse. Die nördliche Fahrspur des bestehenden Busdepots wird mit der neuen Perronanlage nicht mehr fahrbar sein, und auch die Nutzbarkeit der südlich liegenden Abstellplätze sind mit der Strassentopografie möglicherweise eingeschränkt.

Beim Umsteigen muss zwischen einzelnen Linien die Poststrasse gequert werden, was für Menschen mit eingeschränkter Mobilität unsicher und unattraktiv ist. Eine erwünschte Haltekante für den Ortsbus ist nicht ausgewiesen.

Veloabstellplätze werden gut gelegen und nicht störend hinter dem Ersatzbau der Zuger Kantonalbank (ZKB) angeboten. Dienstleistungen (Café, Verkaufslokal) finden sich im EG des Ersatzneubaus, was auf den Ort belebend wirken wird. Eine Verbindung zur geplanten Tiefgarage ist ab dem südlich gelegenen Perron unterirdisch und gedeckt vorgeschlagen. Shared Mobility Dienstleistungen können in der Tiefgarage angeboten werden. Die Option einer Einfahrt für ein unterirdischen Busdepots wird nicht aufgezeigt.

Freiraum

Durch die Setzung der zwei Dachformen wird ein neuer Freiraum zwischen der Hauptstrasse und dem Ägeribad aufgespannt. Der Busbahnhof wird stark dem heutigen Dorfzentrum angegliedert. Der Dorfbach wird unter anderem mit Sitzstufen erlebbar und damit zum Thema gemacht. Ergänzt werden die Dachflächen mit Schatten spendenden Baumdächern. Es entstehen differenzierte Freiräume, die in sich Qualitäten aufweisen.

Aufenthalts- und Fussgängerbereiche bekommen durch eine Differenzierung der Bodenbeläge ihre eigene Wertigkeit. Verschiedene Ausstattungselemente machen den Raum nutzbar. Das Projekt geht davon aus, dass das heutige ZKB-Gebäude stehen gelassen werden kann. Die Brücke über den Dorfbach wird jedoch unverhältnismässig verbreitert.

Durch die Platzierung von zwei Haltestellen wird der Freiraum unnötig zerschnitten und eine klare Adressierung in Frage gestellt. Insbesondere im Endausbau wird der Bezug zum Ägerisee und dessen Freiraum vermisst.

Die Setzung der angedachten Gebäude spannt einen zusätzlichen grossen Freiraum im Inneren auf. Dieser eröffnet aus Sicht des Freiraums zwar gewisse Chancen, ein Bezug zu den gewachsenen Strukturen wird aber vermisst. Die Gestaltung der Perron-Dächer und Bauten unterstützt die gesuchten Sichtbeziehungen an diesem Ort nicht.

Entwicklung Busknoten Oberägeri

Maurus und Madleina



Modellfoto, Arbeitsmodell Busknoten

Zwei Dächer

Der Freiraum des Busknotens und Dorfplatzes wird von zwei raumordnenden Dächern verankert. Diesen Raum verstehen wir als Teil einer losen Raumabfolge, die verschiedene Elemente des Orts miteinander verbindet: den Dorfbach, die Hauptstrasse, das Ägeribad, und den Strandweg zum See.

Die Platzbereiche werden mit je einem Bushaltestellendach räumlich markiert. Das topografisch höher gelegene Dach ist als offener, von Bäumen umgebenen Pavillon ausgebildet. Das untere Dach fasst die erforderlichen Infrastrukturanlagen des Busknotens auf mehreren Ebenen zusammen (Pausenraum, Trafostationen, öffentliche Toilette, Sitzgelegenheiten mit Windschutz und die Verbindung zum Mobility-Hub der zukünftigen Parkgarage).

Der Platz ist so konzipiert, dass die Bushaltestellen sofort erstellt werden können. Das Gebäude der Zuger Kantonalbank kann erhalten bleiben und erst später entweder aufgestockt oder ersetzt werden. Im Laufe der Zeit – und insbesondere mit der Bebauung auf dem VBZ-Areal – wird der Platz zunehmend räumlich gefasst.

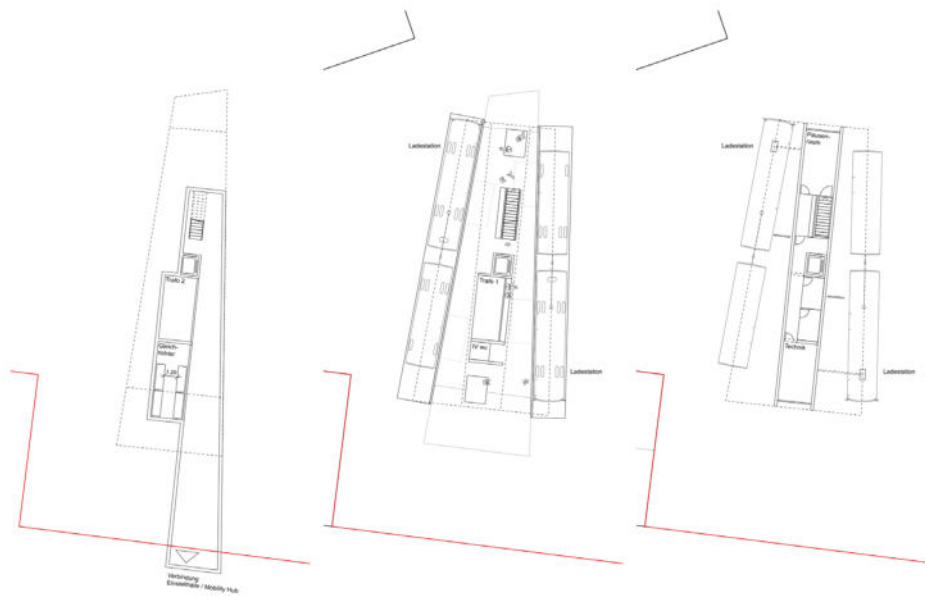


Situationsplan 1:500





Blick von der Hauptstrasse



Ausschnitt Untergeschoss 1:200

Der Verbindungsgang samt Aufzug ermöglicht einen schnellen Umlauf vom Individueller zu öffentlichen Verkehr

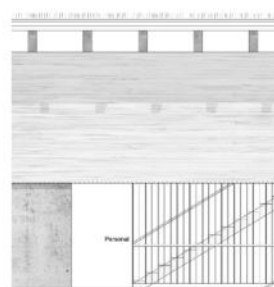
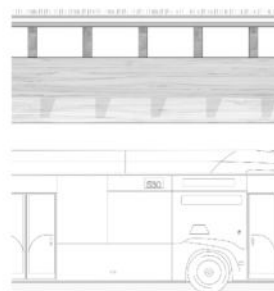
Ausschnitt Erdgeschoss 1:200

Ausschnitt Obergeschoss 1:200



Erdgeschoss 1:200

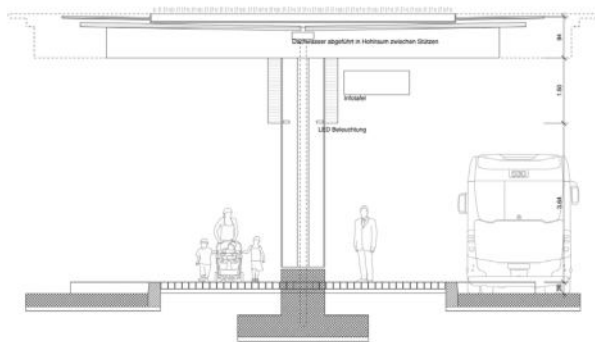
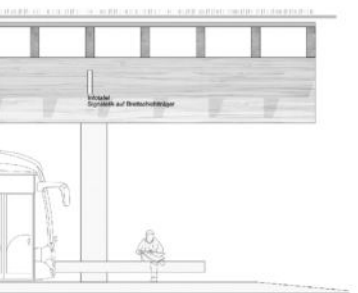




Konstruktionschnitt / Ansicht 1:50



Schnittansicht 1:200



Holztragwerk

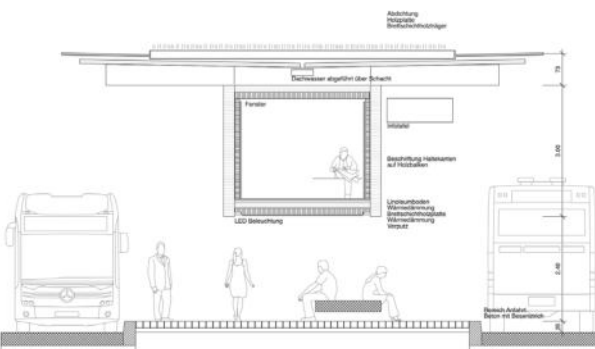
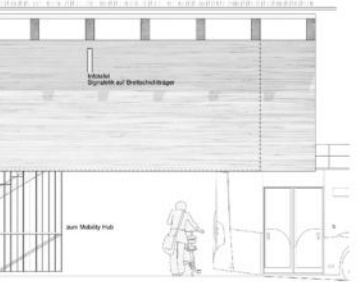
Die Tragkonstruktion der Unterstände ist in Holzbauweise konzipiert.

Der im südlichen Bereich des Platzes angeordnete Unterstand besteht aus parallel angeordneten, geschosshohen Brettschichtträgern. Die Träger werden gesondert gefertigt und weisen dadurch eine Dimension von 30 cm Breite und 300 cm Höhe auf. Sie gewährleisten die notwendigen statischen Anforderungen sowohl an die Tragsicherheit wie auch an die Gebrauchstauglichkeit (Verformungen). Die Abtragung der vertikalen und horizontalen Lasten wie auch die Stabilität der Konstruktion wird durch die geschickte Anordnung des Liftschachtes und der Traufwände sichergestellt.

Die eigentliche Dachkonstruktion besteht aus einer auskragenden Balkenlage aus Brettschichtholzträger mit einem Querschnitt von ca. 20/50 cm. Die Dachebene wird mit einer vollflächigen Brettsperrholzplatte mit 5 querverleimten Brettschichten mit einer totalen Stärke von 10 cm sichergestellt.

Der sich im nördlichen Bereich befindenden Unterstand besteht ebenfalls aus zwei parallel angeordneten Brettschichtträgern welche biegesteif mit den Stützen verbunden sind und dadurch eine Rahmentragwerk bilden. Durch die optimale Platzierung der Stützen ergeben sich sehr ausgeglichene Schnittkraftverläufe in den Trägern und somit optimierte Querschnitte von 30/150 cm. Die Stabilisierung erfolgt in Querrichtung durch die Einspannung im Betonfundament und in Längsrichtung durch das Rahmentragwerk.

Die Dachkonstruktion entspricht demselben Konzept wie beim südlichen Unterstand. Aufgrund der etwas grösseren Auskragungen ergeben sich etwas stärkere Balkenlagen aus Brettschichtträgern mit einem Querschnitt von 20/70 cm.



Toit Volant

Gesamtleitung

ARGE Eggenspieler Architekten AG und cyclus GmbH

Architektur

Eggenspieler Architekten

Nordstrasse 1

6300 Zug

Christoph Eggenspieler, Lukas Kosik

Landschaftsarchitektur

cyclus GmbH

Eichstrasse 29

8045 Zürich

Adrian Ulrich

Verkehrsplanung

AKP Verkehrsingenieur AG

Habsburgerstrasse 26

6003 Luzern

Adrian Leuenberger, Dominik Stamm

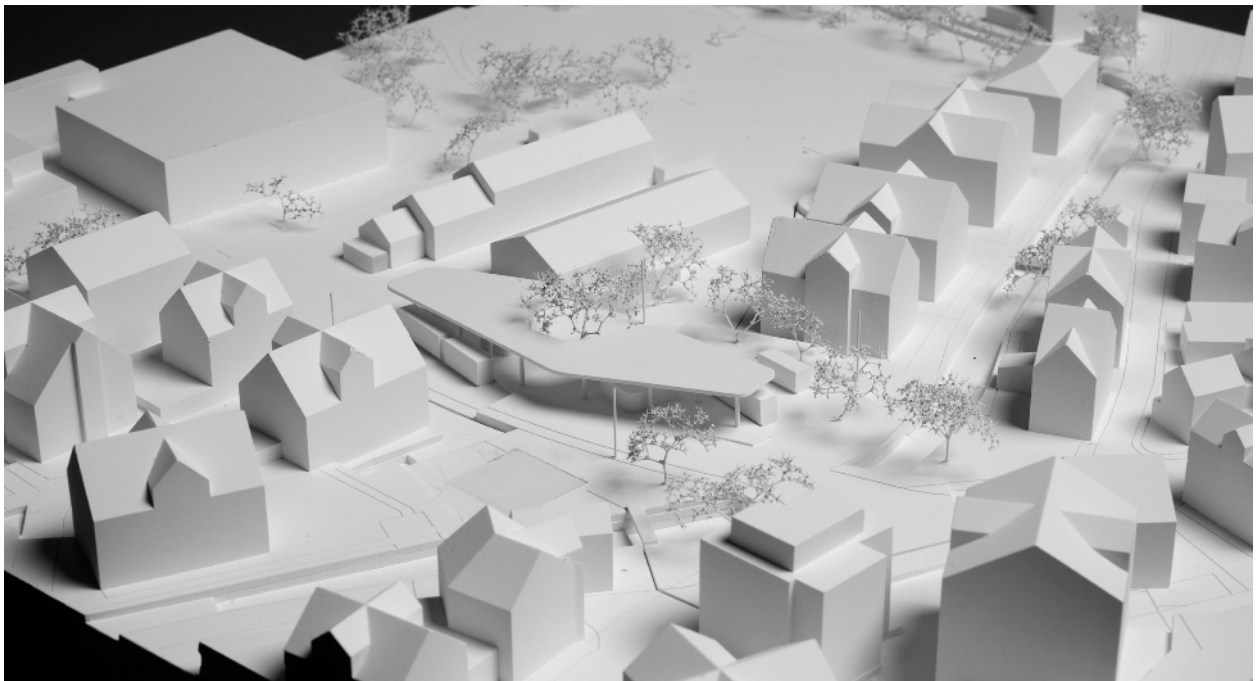
Bauingenieurwesen

Haller Ingenieure AG

Lindenstrasse 4

6340 Baar

Markus Haller



Ortsbau und Architektur

Die Projektverfasser verstehen den zukünftigen Busknotenpunkt gekoppelt mit dem neu gestalteten Dorfplatz als Bindeglied zwischen der im Norden liegenden Hauptstrasse und der im Süden entstandenen Seeufergestaltung rund um das Ägeribad. Durch den Rückbau des heutigen Gebäudes der Zuger Kantonalbank (ZKB) wird Raum für eine langgezogene Platzgestaltung geschaffen. Der neu entstandene, geöffnete Blickwinkel beabsichtigt dem Ägeribad zu mehr Präsenz und Sichtbarkeit zu verhelfen.

Durch das eher dominant dimensionierte, organisch geformte und raumbildende Dach, wird der Busknoten zum klaren Hauptakteur des neu geschaffenen Platzes. Der durch die Rücksichtnahme auf die Linde entstandene Dacheinschnitt lockert die Grossform wohltuend auf und bringt Tageslicht zu den beiden Kleinbauten. Das Dach folgt der topographischen Höhenentwicklung und weist überall die gleiche Höhe auf.

Die Betonflachdecke wird von elf Stahlstützen getragen und bietet einen ausreichenden Witterungsschutz für die Passagiere und Platz für die geforderten Pantografen. Aufenthaltsbereiche, Verkehrsströme und Begegnungszonen vereinen sich unter dem platzbestimmenden Businseldach.

Auch wenn die Projektverfasser hinsichtlich Höhenentwicklung, Formensprache und Dimensionierung des Daches nachvollziehbar argumentieren, vermag der Beitrag auf der Ebene der Ortsverträglichkeit nicht abschliessend zu überzeugen. Gute Auffindbarkeit, Orientierung und Funktionalität zeichnen den Wartebereich der Businsel einerseits aus, andererseits stellt sich bei der vorgeschlagenen Grösse die Frage der Angemessenheit. Die Dimensionierung lässt eher auf einen städtischen Kontext schliessen. Die durch den Rückbau des ZKB-Gebäudes geschaffene Öffnung des Platzes hin zum Bach wird nicht abschliessend als qualitätssteigernder Eingriff verstanden. Die Auflösung der räumlichen Fassung widerspiegelt aus Sicht des Beurteilungsgremiums nicht den dörflichen Kontext und sprengt dessen Massstäblichkeit.

Verkehr

Die vier Haltekanten sind grundsätzlich fahrbar, in der ersten Phase mit bestehendem Busdepot bleiben die Fahrwege teilweise aber umständlich ums Depot herum. Die südliche Wendekurve ist sehr eng bemessen. Die nördliche Fahrspur im Depot kann nicht mehr benutzt werden, weil die Ausfahrt nicht mehr möglich ist. Der Ortsbus erhält eine separate Haltekante im Bereich des bestehenden ZKB Gebäudes. Bei der Abfahrt steht er verkehrt herum, muss der Ortsbus zuerst um den Bushof herumfahren, was für zu spät kommende ärgerlich ist, weil man diesen fortfahren sieht aber nicht mehr zusteigen kann.

Die Bus-Insel ist gut organisiert, alle Abfahrts-Haltekanten sind ab allen Kanten sichtbar, mit Ausnahme des Ortsbusses. Grösse und Ausstattungen ermöglichen eine gute Aufenthaltsqualität, der Umstieg zwischen den Bussen ist sicher, übersichtlich und gedeckt. Die ganze Anlage liegt in einem durchschnittlichen Gefälle von 2.7 %.

Die erste und zweite Türe sind überdacht und der Pantograf für die Energiezufuhr lässt sich in die Dachkonstruktion integrieren.

Die Veloabstellplätze sind beim Busdepot vorgeschlagen, ebenso der Standort für Shared Mobility-Angebote. Kiosk, WC Anlagen und Wartebereiche sind auf der Insel angeordnet. Die später gewünschte Tiefgaragenzufahrt liegt südlich an der Poststrasse. Die Option einer Einfahrt für ein unterirdischen Busdepots wird nicht aufgezeigt.

Freiraum

Der zukünftige Busumsteigepunkt wird als verbindender Dorfplatz zwischen Hauptstrasse und Ägeribad verstanden. Grosszügige Dachflächen mit einer überlegten Infrastruktur schaffen attraktive und witterungsgeschützte Aufenthaltsbereiche. Ein wertiger teppichartiger Bodenbelag aus hochwertigem Ortsbeton bindet die Bereiche des Dorfplatzes zusammen. Es entsteht eine grosszügige und nutzerfreundliche Freifläche mit spürbarem Zentrum.

Die gewachsene und vitale Linde ist im Zentrum der neuen Insel und nimmt ein Stück Geschichte dieses Ortes auf. Der bestehende Baum wird mit weiteren Bäumen im gesamten Freiraum ergänzt und mit Sitzgelegenheiten bestückt. Es entstehen hochwertige Freiräume. Der Dorfbach wird ins Projekt eingebunden und mit Sitzstufen erlebbar gemacht. Ein Brunnen nimmt das Thema des Wassers nochmals auf.

Das Projekt schafft es einen neuen Freiraum mit den Qualitäten eines Dorfplatzes entstehen zu lassen. Die angedachte Weiterentwicklung des Projektes wird verstanden. Auch die Anbindung und Begrenzung an den vorhandenen Freiraum des Ägerisees ist nachvollziehbar. Die Massstäblichkeit und Grösse der entstehenden Freiräume werden für das Dorfbild von Oberägeri kritisch beurteilt.



SCHWARZPLAN 1:1000

STÄDTEBAU UND FREIRAUMKONZEPT

Der zukünftige Busknoten und Dorfplatz von Oberägeri wird als Bindeglied zwischen Hauptstrasse und der neuen Seeufergestaltung verstanden. Die Nord-Süd Ausrichtung des neu gestalteten Ortszentrums verbindet die Kernzone oberhalb des Dorfbaches mit dem südlich gelegenen Seeufer. Diese Neugestaltung schafft eine identitätsstiftende Dorfmitte in unmittelbarer Nähe zum Ägeribad und dem Naherholungsgebiet am See.

Der Busknoten ist Teil von diesem Platz und wird zu einer Begegnungszone - zu einer multifunktionalen Drehscheibe. Verkehrsströme und Aufenthaltsbereiche stehen sich gleichwertig gegenüber.

Der obere Bereich mit der grossen und kleinen Businsel (Ortsbus) ist sehr lebendig und dynamisch. Geschäftiges Ein-, Um- und Aussteigen prägen diesen Ort. Das schwebende, organisch geformte Dach bietet Reisenden attraktive und witterungsgeschützte Aufenthaltsbereiche.

Der untere Bereich mit sickerförmigen Kiefflächen und den vielen Bäumen wirkt deutlich ruhiger und lädt zum längeren Verweilen ein.

Ein einheitlicher Belagsteppich aus einem hochwertigen, hellen Ortsteppich bindet diese Bereiche zusammen. Die räumlichen Qualitäten der Wartebereiche auf der Businsel und auf der Platzfläche zeichnen sich besonders durch ihre gute Auffindbarkeit, Übersichtlichkeit und Ruhe aus. Das vereinfacht die Orientierung für Kunden des öffentlichen Verkehrs, für die Besucher des Ägeribades oder für die Bewohner des ganzen Quartiers.



KONZEPTION STÄDTEBAU







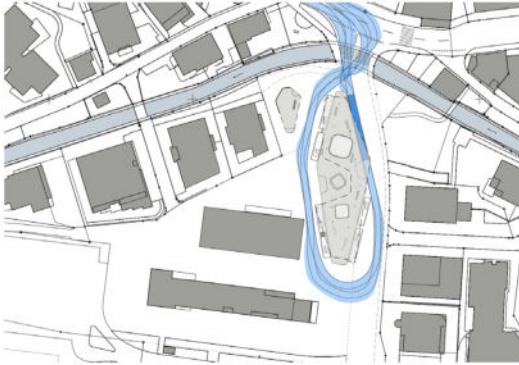
CYCLUS

Landchaftsplanung & Gestaltung

eggen
spieler

Architekten AG

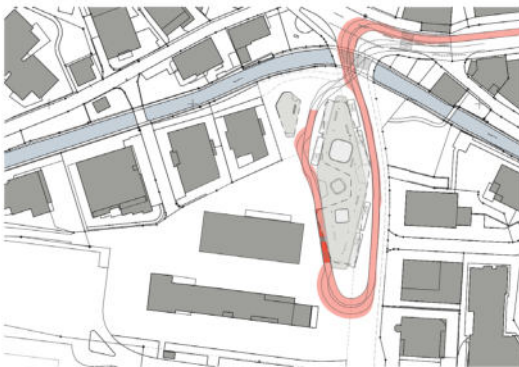
AKP



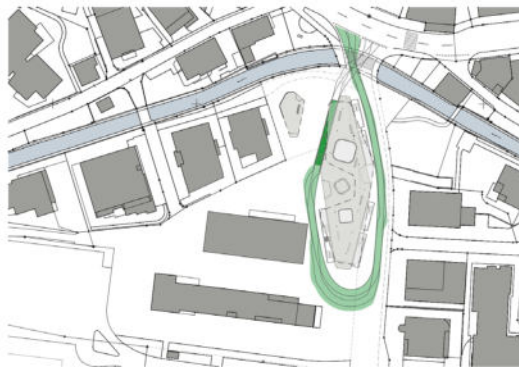
SCHLEPPKURVE BUS 1



SCHLEPPKURVE BUS 2



SCHLEPPKURVE BUS 3



SCHLEPPKURVE BUS 4

ARCHITEKTUR UND AUSSENRAUMGESTALTUNG

Über den ganzen Platz verteilt bieten diverse Holzrundenbänke unter den Bäumen allseitig ausgerichtete Sitzmöglichkeiten. Der Brunnen bei der grossen Kieflfläche bietet eine Trinkgelegenheit und sorgt für Abkühlung im Sommer.

Nördlich des Dorfbaches schaffen Treppenstufen einen Zugang zum Fliessgewässer und machen es für die Bevölkerung von Oberen direkt erlebbar. Diese Freiräume werden zu einem integrativen Bestandteil des neuen Busnotens. Der neue Dorfplatz bietet vielfältige Nutzungsmöglichkeiten während und ausserhalb des Busbetriebes. Anlässe unterschiedlicher Grösse sind an diesem Ort möglich (Chilbi, Fasnacht, Wochenmarkt).

Der Platz wird mit unterschiedlich grossen Neu- und Bestandesbauten räumlich gefasst. In den Erdgeschoss der Neubauten, welche sich zum Platz hin orientieren sind zur Belebung der neuen Dorfmitte öffentliche Nutzungen vorgesehen - denkbar wäre ein

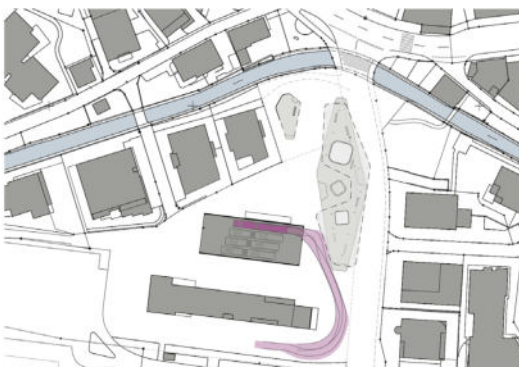
Kaffeehaus, eine Praxis oder Dienstleistungsbetriebe. Die Setzung der neuen Baukörper ermöglicht durchgängige Quartierverbindungen sowie attraktive Vernetzungen zum Dorfken und zur Seepromenade. Die Wohnhäuser werden nördseitig erschlossen, wobei sich die Tagesräume zum See hin orientieren. Begrünte Aussenräume schaffen attraktive Begegnungsorte und Privatsphäre für die zukünftigen Bewohner.

VERKEHR UND FUNKTIONALITÄT

Die vorgesehene Platzgestaltung hat zum Ziel den Verkehr zu beruhigen, die Aufenthaltsqualität zu erhöhen und optimale Voraussetzungen für eine Begegnungszone, wo Fussgänger den Vortritt geniessen und sich sicher und frei auf dem Platz bewegen können, zu schaffen. Punktuelle Fahrten zu den bestehenden privaten Liegenschaften, die Erschliessung zum Mobilitätshub sowie das Manövrieren der Busse können durch die übersichtliche und offene Anordnung des Busnotens sicher erfolgen. Der Zugang zur Einstellhalle wie auch die Anlieferungen zum Ägeribad erfolgt mühelos über die östlich der Businsel bestehende Quartierstrasse. Punktuelle erhöhte Verkehrsfrequenzen erfolgen peripher und getrennt von den Aufenthaltsflächen. Die Businsel schafft für die Fahrgäste durch den zentralen Wartebereich eine optimale Orientierung. Ein witterungsgeschützter und grosszügiger Wartebereich steht den Passagieren zur Verfügung. Für mobilitätseingeschränkte Personen bietet der Busnoten direktes Einsteigen von der Haltestelle in das Fahrzeug.

Eine aufwändige Überquerung von einzelnen Bushaltekanten entfällt. Der Busnoten stellt eine vollständig hindernisfreie Anordnung aller geforderten Buslinien sicher. Die Businsel kann von allen Seiten direkt, sicher und komfortabel erreicht werden. Alle Haltekanten können unabhängig voneinander angefahren und verlassen werden.

Die Benutzung verschiedenster Verkehrsmittel wird durch die Anordnung und Integration von Veloabstellplätzen und Sharing-Parkfelder aktiv gefördert. Das Angebot lässt sich flexibel anpassen und modular erweitern. Für E-Bikes oder Lastenvelos lassen sich abschliessbare und bei Bedarf betreute Abstellanlagen und Sharing-Angebote bereitstellen. Für Fahrräder, welche aus der Umgebung kommend schnell vom Velo auf den Bus umsteigen, wird eine optimale Infrastruktur geschaffen. Das Angebot an Sharing-Fahrzeugen lässt sich bei Bedarf aufgrund der grosszügigen Platzverhältnissen mühelos erweitern.



SCHLEPPKURVE DEPOTAUSFAHRT BUS 1



SCHLEPPKURVE DEPOTAUSFAHRT BUS 4



- ## DACH- UND BODENAUFBAUTEN





CYCLUS

Landschaftsplanungsstelle 2
Beratung Effizienter Bauen

eggen
spieler
Kommunale
Architekten AG

AKP



QUERSCHNITT 1:200



NORDFASADE 1:200

MATERIALISIERUNG UND NACHHALTIGKEIT

Die direkte Lage am Dorfplatz und die unmittelbare Nähe zur Einstellhallezufahrt verhilft dem Ägerbad zu mehr Präsenz und Sichtbarkeit. Die vorgeschlagenen Gebäudevolumen und die Qualität der Nutzflächen nehmen Bezug auf die umliegenden Bauten und sorgen für eine angemessene Massstäblichkeit.

Businsel und Platzbeläge sind aus hochwertigem, eingefärbtem Ortbeton. Die Robustheit dieser Beläge erlaubt eine intensive und vielfältige Nutzung und garantiert eine lange Lebensdauer.

Die organische Dachfigur nimmt Rücksicht auf die bestehende Linde und schafft gute Tageslichtbedingungen für die betrieblichen und kommerziellen Nutzungen der darunterliegenden Kleinbauten. Die Betonflachdache wird von 11 Stahlstützen getragen und bietet einen ausreichenden Witterungsschutz für die Passagiere und die geforderten Pantografen. Dach-

konstruktion und Gebäudeeinheiten sind voneinander getrennt und einfach konstruiert. Die Kleinbauten, worin ein Kiosk, die Personräume der ZVB und eine IVToilette untergebracht ist, sind als Leichtbauweise konstruiert und mit einem feingliedrigen, farbigen Profilblech eingekleidet.

Der Rückbau des heutigen ZKB-Gebäudes schafft ideale Voraussetzungen für die Platzierung der Trafostation. Die topografische Lage des ehemaligen ZKB-Sockelgeschosses ermöglicht die Trafostation unter die kleine Businsel (Ortbuss) zu platzieren. Die Zugänglichkeit für den Betrieb und Unterhalt der Trafostation ist über die heutige Rampe entlang des Dorfbachs jederzeit gewährleistet. Auf der Ebene des Busknotens tritt die Trafostation hingegen nicht in Erscheinung.

Durch den konsequenten Einsatz von Recyclingbeton, der Verwendung von CO₂ reduzierten Zementsorten

und der Optimierung der Bauteilabmessungen wird der Verbrauch an Primärmaterial und grauer Energie minimiert. Die Transportwege können dadurch auf ein Minimum beschränkt werden. Die Realisierung in Etappen sichert den Busbetrieb und ermöglicht die Umsetzung der vorgeschlagenen Bebauungsstruktur.

NATURWERTE

Das anfallende Oberflächenwasser wird vorwiegend in die ausgestanzten Kiefläichen und in die begrünten Baumscheiben geleitet und der Versickerung zugeführt. Die begrünten Baumscheiben bestehen aus ökologisch wertvollen, mageren Blumenwiesen und Wildstaudenflächen.

Die drei markanten Bäume, die Linde beim Busknoten, die Eiche und Esche auf der gegenüberliegenden Bachseite, prägen auch künftig den Ort.

Für die neuen Bäume innerhalb des Platzgefüges sind vorwiegend einheimische, robuste Baumarten vorgesehen wie Winterlinden, Traubeneichen, Waldöhren und Zitterpappeln.



FASADE 1:50

GIRO

Gesamtleitung + Landschaftsarchitektur

Pilloni Landschaft und Städtebau
Bodenacker 5
8046 Zürich
Vera Pilloni

Architektur

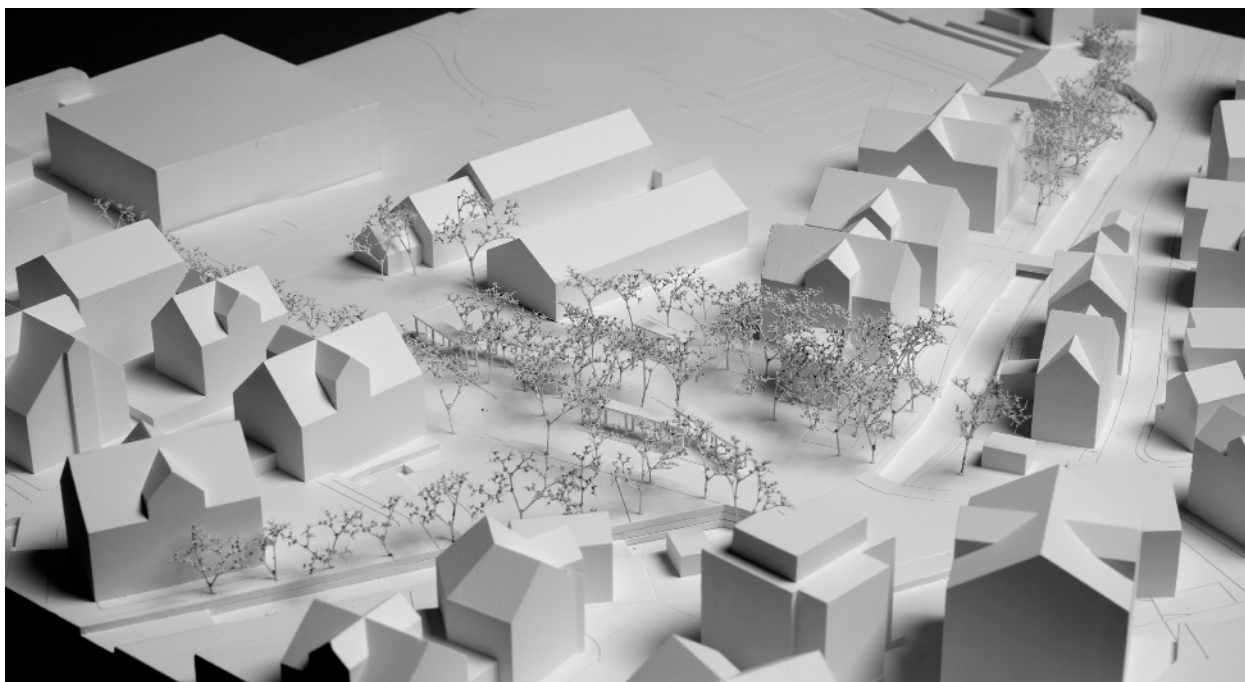
RGE Derendinger Jaillard Architekten / BGS & Partner
Architekten / Pilloni Landschaft und Städtebau, Zürich
Birmensdorferstrasse 55
8004 Zürich
Sephan Derendinger, Youngran Kim
Heinz Gmuer, Vera Pilloni

Verkehrsplanung

mrs partner ag
Birmensdorferstrasse 55
8004 Zürich
Andreas Bernhardsgrütter, Colin Grojer
Izabel Lambova

Bauingenieurwesen

Synaxis AG Zürich
Thurgauerstrasse 56
8050 Zürich
Adreas Kocher



Ortsbau und Architektur

Die Projektverfasser beabsichtigen mit ihrem Projekt einen einheitlichen, identitätsstiftenden und multifunktionalen Platzraum zu schaffen.

Der Auftakt bildet die bestehende, jedoch verbreiterte Brücke. Für die vorgeschlagene Platzgestaltung muss das heutige Gebäude der Zuger Kantonalbank (ZKB) weichen und es wird an seiner Stelle ein zweigeschossiger, ovaler, einfacher Holzpavillon mit Café, Bar und Kiosk vorgeschlagen. Diese beiden baulichen Massnahmen werden auf der Ebene der Nachhaltig-

keit, Kosten-Nutzen-Analyse und architektonischen Qualität vom Beurteilungsgremium jedoch kritisch hinterfragt.

In der Platzmitte wird die Businsel mit vier Haltestellen und jeweils separaten kleinen Wartedächern, einem mittig platzierten Imbissstand und einer sogenannten Mobilitätsdrehscheibe organisiert. Das üppige, entwurfsbestimmende Vegetationsraster, zusammen mit der homogenen platzfüllenden Pflasterung, definiert und dominiert den neu geschaffenen Dorfraum.

Die Autoren betonen, dass sich die Architektur den landschaftlichen Elementen unterordnet und als eine Art Möblierung im zusammenhängenden Platz- und Landschaftsraum verstanden wird. Diese klare Absicht erstaunt, da es sich bei einem Busknotenpunkt um ein Bauwerk mit klaren bautechnischen und funktionalen Ansprüchen handelt. Daher überrascht es kaum, dass der vorliegende Entwurf auf dieser Ebene teils ungenügende oder keine Antworten bereit hält.

Insgesamt handelt es sich bei dem vorliegenden Projekt um einen von der landschaftsarchitektonischen Sicht getriebenen Beitrag, welcher optisch interessant und spannend erscheint, jedoch den analysierten Kontext und Massstab aus Sicht der Jury nicht mit einbezieht. Der Wunsch der Projektverfasser, eine neue Urbanisierung und einen neuen Identitätsraum zu schaffen, vermag auf der Ebene des geschaffenen Grünraums mit den vorgeschlagenen Bäumen optisch zu begeistern, jedoch stellt sich die Frage der Verortung und Angemessenheit. Die vorgeschlagene Platzgestaltung und Siedlungsentwicklung wird eher in einen grossstädtischen Kontext verortet.

Verkehr

Der Vorschlag Giro umfasst eine rautenförmige Insel mit vier Kanten. Die südwestliche Kante wird dabei umständlich in Gegenfahrtrichtung befahren, in der ersten Phase um die Depotanlagen herum, längerfristig mittels Wenden im Gegenverkehr, was nahe an den vorgeschlagenen Baubereichen ungünstig ist und gefährlich sein kann.

In der ersten Phase mit bestehendem Busdepot kann die nördliche Standfläche des Depots nicht mehr genutzt werden, weil die Ausfahrt geradeaus nicht mehr möglich ist. Auch die weiteren Abstellplätze dürften in der Nutzbarkeit eingeschränkt bleiben.

Die Anordnung von vier Kanten um eine Insel herum ist übersichtlich und gut. Der Ortsbus wird westlich an einer separaten Kante angeordnet. Die Zugänge erfolgen mittig, nicht direkt, aber machbar.

Der Umstieg zwischen einzelnen Linien ist auf der Insel möglich, bleibt bei Regen oder Schnee aber ungedeckt. Pantografen im Bereich über der ersten und der zweiten Türe werden als offene Struktur vorgeschlagen.

Die Veloabstellplätze werden oben entlang der Hauptstrasse in zwei kleinen gedeckten Abstellanlagen zu je 32 Plätzen vorgeschlagen. E-Scooter und ein einzelnes Car-Sharing-Fahrzeug wird offen auf dem Platz vorgeschlagen (östlich beim Dorfbach).

Als weitere Drittdienstleistungen werden eine kleine Imbiss-Bude auf der Haltestelleninsel und ein Pavillon anstelle des ZKB Gebäudes vorgeschlagen. Weitere den Platz belebende Nutzungen in der möglichen Arealentwicklung im Süden stehen im Konflikt mit den Buswenderadien.

Die Zufahrt zur später erwünschten Tiefgarage ist ab der Poststrasse südlich des Platzes vorgeschlagen. Der Entwurf ist von der Form der Raute her entwickelt, die aber nicht in die vorgegebene Situation passt. Die Schleppkurven ohne Reserven liegen zu nahe an den Gebäuden. Die Option einer Einfahrt für ein unterirdischen Busdepots wird nicht aufgezeigt.

Freiraum

Das Projekt befasst sich umfassend mit den vorhandenen Freiraumstrukturen des Ortes. Mit identitätsstiftenden Elementen wird ein grosszügiger Freiraum geschaffen. Wichtige und aktuelle Themen wie Hitze, Versickerung, Thema Schwamm-Stadt und Biodiversität sind wichtige und glaubhafte Bestandteile dieses Vorschlages. Durch den Umgang mit einem prägenden Bodenbelag, einem grosszügigen Vegetationsrasen und Infrastrukturelementen wird ein neuer und prägender Ort in diesem Dorf vorgeschlagen, welcher vielerlei Nutzungen zulässt.

Das Projekt schafft es einen neuen grünen und grosszügigen Freiraum im Dorf entstehen zu lassen. Es fragt sich, ob dies in der Nähe der vorhandene Freiraumstrukturen des Ägerisees gerechtfertigt ist. Obwohl das Projekt sorgfältig und aus Sicht des Freiraums entwickelt wurde scheint auch der Umgang mit der vorhandenen Freiraumstruktur/Identität in der unmittelbaren Umgebung zu wenig berücksichtigt.

Studienauftrag Neugestaltung und ortsbauliche Entwicklung Busknoten, Oberägeri

Pilloni Landschaft und Städtebau, Derendinger Jaillard Architekten, BGS & Partner Architekten, Synaxis, mrs partner



 GIRO



Studienauftrag Neugestaltung und ortsbauliche Entwicklung Busknoten, Oberägeri

Pilloni Landschaft und Städtebau, Derendinger Jaillard Architekten, BGS & Partner Architekten, Synaxis, mrs partner





Studienauftrag Neugestaltung und ortsbauliche Entwicklung Busknoten, Oberägeri

Pilloni Landschaft und Städtebau, Derendinger Jaillard Architekten, BGS & Partner Architekten, Synaxis, mrs partner

Der Platz wird mit 1,3 x 2,55 m grossen Betonplatten mit leichter Pigmentierung und hohem Albedo-Effekt angelegt, welche die Sonnenstrahlen reflektiert und im Sommer für eine stärkere Abkühlung sorgt.

Das Gitter aus Laubbäumen hat einen Abstand von 5,30 x 5,30 m. Die Bäume werden in Beete gepflanzt, welche manchmal aus Kies und manchmal aus Pflanzen bestehen, die Fliesenfugen unterbrechen und das Regenwasser ableiten. Manchmal werden die Elemente der Beete grösser und dienen als eigentliche Wasser-rückhalte- und Filterbecken.

Die vorgeschlagenen Baumarten sind alle einheimisch und schnellwachsend, so dass der Bedarf an Schatten kurz- bis mittelfristig gedeckt werden kann: *Acer platanoides*, *Tilia x europaea*, *Alnus x spaethii* und *Prunus avium*. Bei der Bepflanzung ist die so genannte "Stockholmer Lösung" denkbar, bei welcher eine Schicht aus unterschiedlich körnigen Konglomeraten unter der gesamten Oberfläche des Platzes verlegt wird, um den Bäumen eine kräftige Bewurzelung zu ermöglichen.

Der Zugang zum Platz erfolgt über die Brücke über dem Dorfbach, welche etwas verbreitert werden soll, damit die Busse ein- und ausfahren können. In der Mitte des Platzes befindet sich die Insel mit den vier Bushaltestellen, welche von mit einheimischen Pflanzen bepflanzten Beeten und kreisförmigen Sitzgelegenheiten und mit einem kleinen Gebäude mit einem Schnellimbiss umgeben sind. Die Pflasterung fügt sich nahtlos in die Umgebung ein und weist

keine Höhenunterschiede auf, ausser bei den vier Bushaltestellen, wo die Steine 22 cm hoch sind. Die fünfte Bushaltestelle gegenüber der Mittelinsel ist für den Ortsbus bestimmt.

Die gesamte Fläche des Platzes wird als Fussgängerzone angelegt und kann überquert werden. Entlang der Ostseite des Platzes wird die Poststrasse zu einer Tempo 30-Strasse für den Nahverkehr und die Busse umgestaltet. Die Poststrasse wird ebenfalls mit Betonplatten gepflastert, allerdings mit einer Grösse von 1,70 x 3,20 Metern.

Am Eingang des Platzes im Nordwesten befindet sich ein Café mit Bar und Kiosk, eine ruhige Umgebung unter den Bäumen und mit Blick auf den Dorfbach. Östlich und südlich davon, auf zwei Kiefläichen, befinden sich ein kleiner Brunnen mit freien Sitzmöglichkeiten bzw. ein Tischtennistisch. Weitere runde Sitzbänke sind um die Baumbeete herum angeordnet.

Im Nordosten, beim Überqueren der Brücke und beim Betreten des Platzes, befindet sich die Mobilitätsdrehscheibe mit einem Gemeinschaftsparkplatz und vier Motorradstellplätzen. Die Fahrradabstellplätze befinden sich auf der gegenüberliegenden Seite des Dorfbachs an der Hauptstrasse.

Schliesslich überqueren die geplanten Eingriffe den Projektperimeter im Süden des Platzes und erweitern den Fussgängerbereich bis zur aktuellen Bushaltestelle und zum Eingang der bestehenden Badi in Richtung See.

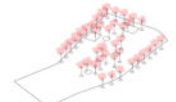


Situationsplan M 1:200

Legende
 Ac. pl. : *Acer platanoides*, Spitzahorn
 Al. sp. : *Alnus x spaethii*, Purpurelle
 Pr. av. : *Prunus avium*, Vogelkirsche
 Tl. eu. : *Tilia x europaea*, Gemeine Linde



Eine eigene Umgebung schaffen



Volumetrisch abgrenzen und definieren

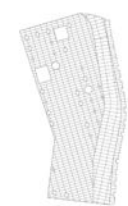


Identität stiften

Freiraumkonzept



Kiefläiche
 Stauden und Sträucher
 Randstein H 22 cm
 Versickerungsrinne
 Materialien M 1:1000



Entwässerungsplatten aus Beton mit hohem Albedo
 Zementfliesenfugen: Fussgängerzone 1,33 x 2,55 m
 Autostrasse 1,70 x 3,20 m
 Plattenbelag M 1:1000



Albedo-Effekt
 Albedo-Effekt



Acer platanoides, Spitzahorn
Alnus x spaethii, Purpurelle
Prunus avium, Vogelkirsche
Tilia x europaea, Gemeine Linde
 Bestehende Bäume
 Baumarten M 1:1000



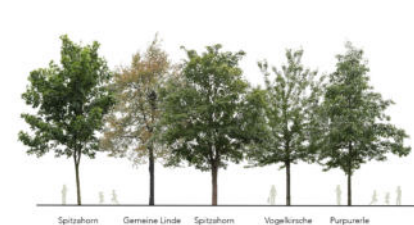
Runde Sitzbank - Beton
 Tischbrunnen - Stein
 Bestuhlung / Tische mit Stühlen
 Tischtennisplatte
 Ausstattung M 1:1000



Zufahrt Bus / Fuss- und Velofahrt
 Fuss- und Velofahrt
 Erschliessung
 Verkehrsplan



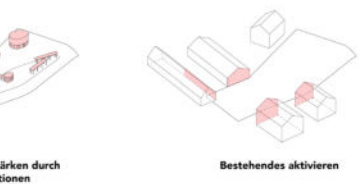
0 bis ca. 5 Jahren
 ab ca. 5 Jahren
 Baumgitter



Spitzahorn Gemeine Linde Spitzahorn Vogelkirsche Purpurelle
 Schattendach im Sommer
 Baumgitter - die Baumarten



Längsschnitt M 1:200



Arken durch
tionen



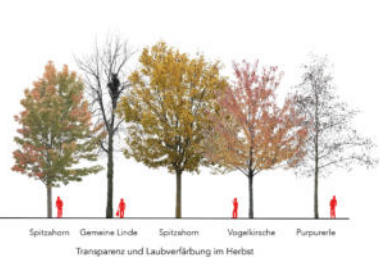
Die Albedo einer Oberfläche ist der Anteil des Lichts oder, allgemeiner, der einfallenden Sonnenstrahlung, der in alle Richtungen reflektiert wird. Sie gibt also das Reflexionsvermögen einer Oberfläche an.

Für Oberflächenkühlung



Vegfahrt Bus
verbindung
strasse / Fahrweg

ng M 1:1000

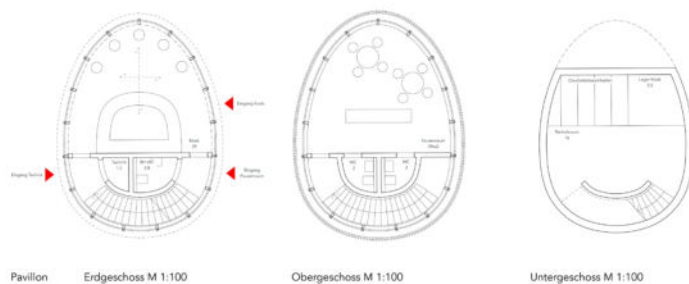
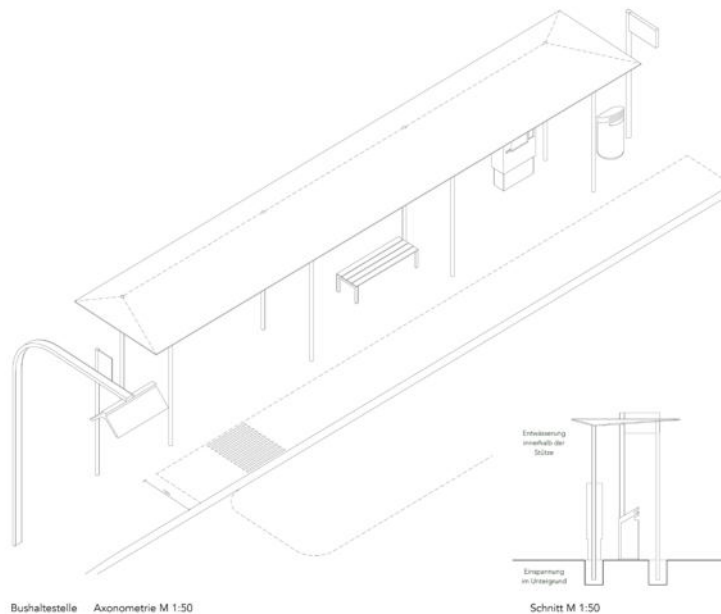


Die Architektur ordnet sich in der Art einer Möblierung dem fließenden, offenen Aussenraum des Dorfplatzes mit seinem einheitlichen Plattenbelag und dem Blätterdach unter.

Die weissen Dächer der Bushaltestellen bestehen aus runden eingespannten Stahlprofilen, auf welchen ein filigranes Stahldach lagert. Die Dachflächen haben ein Gefälle nach innen, das Regenwasser wird in der Kelle in die Stützen abgeleitet. Mit dieser Geometrie ist von der Dachfläche in der Ansicht lediglich eine schmale Kante sichtbar.

Die beiden ovalen Pavillons sind einfache Holzbauten mit grosszügigen Verglasungen, welche sich zum Dorfplatz öffnen. Für das Erdgeschoss des zweigeschossigen Pavillons schlagen wir eine öffentliche Nutzung zur Belebung des Platzes vor, zum Beispiel eine Cafébar und Kiosk mit Terrasse. Der Pausenraum für das Buspersonal im Obergeschoss öffnet sich auf die Baumkronen, die vor den Fenstern des Pausenraums durchlaufenden Holzlaten sorgen für die entsprechende Privatsphäre. Die Technikräume befinden sich im Untergeschoss des Pavillons. Die Trafostation wird als separate und unabhängige Massnahme unter dem Tischennistisch realisiert.

Die Pavillons werden als Pfosten-Riegel Holzkonstruktion geplant. Die tragenden Holzstützen liegen direkt hinter der Glasfassade. Die Decken und das Dach können mit einer flächigen, biaxial tragenden, Brettsperholzplatte ausgeführt werden, welche auf den tragenden Innenwänden und den Pfosten in der Fassadenebene aufliegt. Die Bodenplatte, bzw. das UG, sind in massiver Betonbauweise vorgesehen.



Der Verkehrskonzept. Der gesamte Platzbereich südlich der Brücke wird als temporeduziertes Verkehrsregime organisiert (T30 oder Begegnungszone). Ziel sind ideale Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr, aber auch eine möglichst konfliktarme Organisation des motorisierten Verkehrs - eine möglichst einfache und „logische“ Organisation des Busknotens, welche eine gute Orientierung ermöglicht und eine hohe Aufenthaltsqualität schafft. Der Busknoten wird um eine zentrale Mittelinsel organisiert, welche im Uhrzeigersinn von den Bussen bedient wird. Die Mittelinsel bietet ideale Umsteigebedingungen: Alle Umsteigebeziehungen können auf der gleichen Ebene bedient werden, ohne dass die Fahrgäste eine Fahrbahn betreten müssen.

Auf dem Bushof gibt es Platz für drei Buszüge mit Anhänger (oder Doppelgelenkbusse), sowie einen Gelenkbus. Jede Buskante kann unabhängig bedient werden. Die Schleppkurven der Busse sind auf eine hohe Kante von 22 cm ausgelegt. Der Ortsbus hält an einem separaten Platz auf der Westseite des Dorfplatzes. Aufgrund der engen Platzverhältnisse erfolgt die Zufahrt zur Haltestelle Südwest mit einer Umrundung des ehemaligen Bahnhofgebäudes. Mit der Arealentwicklung ermöglicht ein südlich angeordneter Wendebereich die Bedienung dieser Haltestelle. Mit der zentralen Lage der Mittelinsel können die seitlichen Anbindungen an die privaten Park- und Vorplätze und Zufahrten, aber auch die Wegfahrt aus dem Busdepot über die umliegende Fahrbahn erfolgen. Die Velostellplätze sind nördlich der Brücke angeordnet. Ergänzende Mobilitäts-Angebote zB für Mobility und Leihvelos oder Trotinettes sollen auf der Ostseite des Platzes angeordnet werden.

Bericht:
Büro für Bauökonomie AG Luzern

30. Oktober 2023