

Kanton Zürich
Stadt Illnau-Effretikon

Studienauftrag Zentrumsentwicklung Effretikon

Bericht des Beurteilungsgremiums



Inhalt

Präambel	3
1. Einleitung	4
2. Aufgabenstellung	5
2.1 Allgemeines	5
2.2 Projektanforderungen	5
3. Beurteilungsgremium	8
4. Eingeladene Planerteams	8
5. Beurteilungsprozess	9
5.1 Beurteilungskriterien	9
5.2 Zwischenbesprechung	9
5.3 Vorprüfung	9
6. Projektbeurteilungen	11
6.1 Team Stauer & Hasler	11
6.2 Team agps	18
6.3 Team CH Architekten	24
7. Gesamtbeurteilung	28
7.1 Schlussfolgerungen	28
7.2 Empfehlungen	29
8. Genehmigung	30

Präambel

Effretikon –
ein Top-Standort

Obschon ideal gelegen zwischen Zürich, Flughafen und Winterthur (500'000 Arbeitsplätze in 30 Minuten erreichbar) und eingebettet in ländlicher Umgebung, leidet Effretikon unter einem hohen Kaufkraftabfluss (72%), einer niedrigen Versorgungsattraktivität (87% Grossverteiler) und tiefer Steuerkraft. Mit 32 Arbeitsplätzen auf 100 Einwohner (Kanton Zürich: 57) ist Effretikon eine Pendlerstadt.

Stadtvision
“(Er-)Lebensraum“

Effretikon will sein Standortpotenzial durch die Stärkung des Zentrums beim Bahnhof nutzen. Mit hoher Nutzungsdichte (Wohnen, öffentliche und private Dienstleistungen, Detailhandel etc.) und durchlässigen durchgrünzten Freiräumen von hoher Aufenthaltsqualität soll ein nachhaltiger, urbaner Lebens- und Begegnungsraum entstehen.

1. Einleitung

Anlass

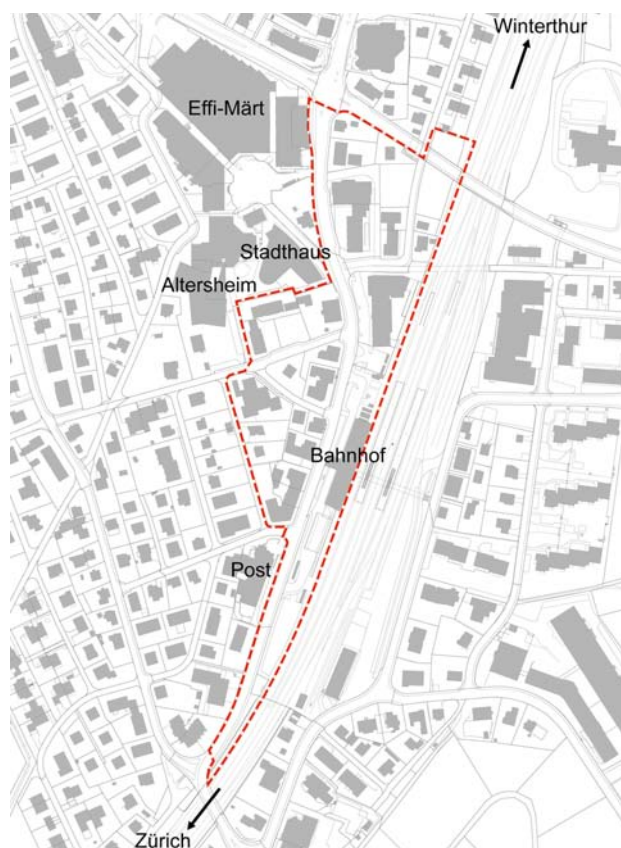
In einem durch die Stadt begleiteten Verfahren und unter Einbezug der Bevölkerung über Stadtwerkstätten, wurde von der Firma Häseler Immokonzept AG (Glattbrugg) in Zusammenarbeit mit dem Büro CH Architekten AG (Volketswil) in Form eines Richtprojektes eine der Stadtvision entsprechende städtebauliche Konzeption für das Zentrum von Effretikon ausgearbeitet.

Im Hinblick auf die politische Meinungsbildung zum Gestaltungsplan für die Zentrumsentwicklung, fehlten alternative städtebauliche Lösungen zu diesem Richtprojekt. Um sicherzustellen, dass eine optimale städtebauliche Lösung realisiert wird, wurde eine Vergleichsplanung in Form dieses Studienauftrags mit zwei zusätzlichen, unabhängigen Planerteams durchgeführt.

Ziel des Studienauftrags

Ziel des Studienauftrags war das Erarbeiten von alternativen Lösungsmöglichkeiten, mittels derer die vorliegenden Planungsergebnisse objektiv, fachlich und kritisch überprüft werden konnten. Das Beurteilungsgremium formuliert Schlussfolgerungen und Empfehlungen, welche dem Stadtrat, zusammen mit den Resultaten des Studienauftrags, als städtebauliche Beurteilungshilfe und als Grundlage für einen Gestaltungsplan dienen.

Situationsplan



2. Aufgabenstellung

2.1 Allgemeines

Kontext

Das städtebauliche Konzept verlangt ein hohes Mass an Rücksichtnahme auf lokale Gegebenheiten. Das neue Zentrum soll keine Rückseite gegenüber den umliegenden Quartieren haben. Der Effi-Märt mit dem Märtplatz ist ein öffentliches Zentrum und liegt unmittelbar neben dem Planungssperimeter. Heute fehlt ein organischer Zusammenhang von Bahnhof, Stadthaus und Märtplatz. Das Projekt soll nicht in Konkurrenz zu den bestehenden Strukturen stehen. Vielmehr wird ein Geflecht von sich ergänzenden Nutzungen und eine Aufwertung des Stadtzentrums gewünscht.

Reformierte Kirche

Nordöstlich des Bahnhofs steht, erhöht auf einem Hügel, die reformierte Kirche von Ernst Gisel. Die Kirche ist von weither sichtbar und bildet einen optischen Orientierungspunkt in der Landschaft. Aus den öffentlichen Freiräumen sollen Sichtbezüge zur Kirche bestehen bleiben.

Bahnhof

Der Bahnhof Effretikon besitzt nach Zürich und Winterthur die drittgrösste Frequenz an Durchfahrten im Kanton Zürich. Der Bahnhof als „hub“ des öffentlichen Verkehrs ist sowohl Eingangstor zu Effretikon als auch Umsteigeknoten auf regionale Busse. Mit der Neugestaltung des Zentrums soll die Bedeutung des Bahnhofs als Ausgangs-, Anbindungs- und Anziehungspunkt gestärkt werden.

Auf dem Areal östlich des Bahnhofs ist langfristig eine Zentrumsentwicklung mit Arbeitsplätzen geplant. Verkaufsflächen sind auf der Ostseite keine vorgesehen.

2.2 Projektanforderungen

Städtebauliche Vision

Geprägt von einer modernen, urbanen Architektur und grosszügig gestalteten öffentlichen Freiräumen, wird ein Zentrum von hoher Aufenthaltsqualität geschaffen. Die Bauten fügen sich in das Stadtbild ein und setzen durch die neue Dimension dennoch einen klaren Akzent. Das neue Zentrum schafft Identität und überzeugt durch eine neu gewonnene Funktionalität, welche die heute bestehenden Zentrumsstrukturen einbindet.

Bestehende Verbindungen zu den umliegenden Quartieren werden aufgenommen. Die hohe Dichte steht im Dialog mit belebten öffentlichen Freiräumen, welche ein grosszügiges Raumgefühl vermitteln. Die Durchlässigkeit der städtischen Struktur leistet einen Beitrag zum Stadtleben.

Anzustrebende Dichte

Voruntersuchungen haben gezeigt, dass bei der Zentrumsentwicklung eine Dichte von $8 \text{ m}^3/\text{m}^2$ benötigt wird, um eine Rentabilität des Projektes zu gewährleisten. Aufgrund dessen ist der Stadtrat bereit, eine Dichte von $8 \text{ m}^3/\text{m}^2$ zuzulassen. Die städtebauliche Verträglichkeit dieser Dichte sowie die Ausgewogenheit ihrer Verteilung werden im Rahmen des Studienauftrags beurteilt.

Aus Gründen der Vergleichbarkeit der einzelnen Projekte wird über das gesamte Areal eine Dichte von $8 \text{ m}^3/\text{m}^2$ vorgesehen. Die Dichte sollte bei einer Etappierung so verteilt sein, dass sämtliche Baufelder architektonisch und wirtschaftlich gleich attraktiv sind.

Bei einer anrechenbaren Landfläche von $32'946 \text{ m}^2$ entspricht dies einer anrechenbaren Baumasse von $263'568 \text{ m}^3$.

Freiraumqualitäten

Mit grosszügigen Plätzen und neuen Grünräumen soll das neue Zentrum Passanten, Bewohner und Beschäftigte zum Verweilen einladen. Anzustreben ist eine hohe Aufenthalts- und Erholungsqualität der neuen Freiräume, die unterschiedliche Nutzungsmöglichkeiten bieten.

Es wird erwartet, dass drei bis vier neue Aussenräume geschaffen werden. Sie stehen in einer Raumfolge, bilden über den Perimeter hinaus ein Verbindungsnetz und stehen sowohl mit den Neubauten als auch der bestehenden Siedlungsstruktur in einem Raumbezug.

Auf dem Areal zwischen Alterszentrum, Stadthaus und Tagelwangerstrasse ist ein Stadtgarten vorzusehen.

Nutzungsvielfalt

Das Stadtzentrum soll mit attraktiven Nutzungen ergänzt werden. Restaurants, Cafés und Geschäfte im Erdgeschoss sorgen dafür, dass eine städtisch belebte Atmosphäre entsteht. Die publikumsorientierten Nutzungen schaffen einen Bezug zwischen den Aussenräumen und den Bauten. Die Bereiche für Gastronomie sind besonders hervorzuheben.

In den oberen Geschossen ist ein Nutzungsmix von Wohnen und Nicht-Wohnen vorzusehen. Unter Nicht-Wohnen werden sämtliche Dienstleistungen, Detailhandel, Gewerbe, Gastronomie etc. zusammengefasst. Eine durchmischte Nutzung ist erwünscht. Über das gesamte Areal soll als Richtwert das Verhältnis von 60% Wohnen zu 40% Nicht-Wohnen angestrebt werden.

Zu berücksichtigen sind die Bedürfnisse bekannter Ankermieter, der SBB, VBG, Coop etc. sowie deren Annex-Mieter.

Stadtverträglicher Verkehr

Die Bedürfnisse des MIV, der Fussgänger und der Velofahrer sind zu berücksichtigen. Die Verkehrsorganisation und die Anlieferung im Zentrum haben grosse Bedeutung. Parkplätze sind in Tiefgaragen zweckmässig zusammenzufassen. Am Bahnhof sind ein Park & Rail, ein Mobilitätsstandort sowie Abstellplätze für Velos zu realisieren.

Der Bahnhof ist Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs. Neben den Zugverbindungen besteht ein dichtes Angebot an regionalen und städtischen Bussen. Auf dem Bahnhofsareal ist an geeigneter Stelle ein neuer Bushof mit acht Anlegekanten vorzusehen. Die Lage sollte ein optimales Umsteigen auf die Bahn gewährleisten und gleichzeitig aus der Umgebung gut erreichbar sein. Die bestehenden Personenunterführungen zu den Perrons können nicht verschoben werden.

Für die Sanierung und Gestaltung der Bahnhofstrasse (Kantonsstrasse) besteht ein Projekt, welches bei der Planung beachtet werden muss. Dabei sind Linienführung und Niveaus anpassbar, die Gestaltungsabsicht der Mischverkehrsfläche ist zu übernehmen.

Nachhaltige Energie und Ökologie

Stadt und Investor orientieren sich an höchsten ökologischen und nachhaltigen Standards. Das Energieziel der Zentrumsüberbauung im Betrieb ist die 2000-Watt-Gesellschaft nach SIA Effizienzpfad Energie. Neubauten sollten nach Möglichkeit im Eco-Baustandard erstellt werden. Dach- und Fassadenbegrünungen sind erwünscht und der Retention wird Beachtung geschenkt.

Mögliche Aufteilung auf Teilareale

Es ist aufzuzeigen, wie das Bauvorhaben in zwei Etappen aufgeteilt werden kann. Als erste Etappe ist das Dreieck Bahnhofstrasse – Gartenstrasse – Tagelswangerstrasse und das Gebiet zwischen Bahnhofstrasse und Gleise bis zum Rosenweg vorzusehen. Die zweite Etappe umfasst das Gebiet Hinterbüel Süd (Areal zwischen Rosenweg – Bahnhofstrasse – Brücke – Gleise). Die beiden Etappen sollen sowohl als Einheit in sich als auch als Ganzes städtebaulich überzeugen. Die Zwischenstände müssen als unabhängige Elemente realisierbar sein, falls aus unvorhersehbaren Gründen ein Teilareal wegfallen sollte. Jedes Teilareal soll für den jeweiligen Investor gleich attraktiv sein.

Weitere Vorgaben

Seitens der Stadt und des Arealentwicklers bestehen Anforderungen, welche bei der detaillierteren Planung der Projekte berücksichtigt werden müssen.

Berücksichtigt werden müssen auch Vorgaben bezüglich der Beschattung (namentlich bei Hochhäusern), des Lärmschutzes (Bahn und Strasse) und der Denkmalpflege (Bahnhofgebäude, Inventarobjekte).

3. Beurteilungsgremium

Mitglieder

Das Beurteilungsgremium des Studienauftrags setzt sich aus folgenden Personen zusammen:

Sachpreisrichter:

- Martin Graf, Stadtpräsident Illnau-Effretikon
- Reinhard Fürst, Stadtrat Illnau-Effretikon
- Ueli Müller, Stadtrat Illnau-Effretikon
- Hans Hänseler, Arealentwickler
- Heinz C. Litscher, Berater des Arealentwicklers

Fachpreisrichter:

- Andreas Galli, Städtebau/Architektur (Vorsitz)
- Lorenzo Giuliani, Städtebau/Architektur
- Andrea Cejka, Landschaftsarchitektur/Freiraum
- Lukas Schweingruber, Landschaftsarchitektur/Freiraum
- Tiziano Menghini, Ökonomie
- Dieter Fuchs, Stadtingenieur

Fachpersonen ohne Stimmrecht:

- Ivana Vallarsa, Stadtarchitektin
- Alwin Suter, Ortsplaner (Organisation und Vorprüfung)

4. Eingeladene Planerteams

Teams

Zum Studienauftrag eingeladen wurden:

- Stauffer & Hasler Architekten AG, Frauenfeld
- agps.architecture, Zürich – Los Angeles

Das Projekt der CH Architekten AG wurde weiterentwickelt und mitbeurteilt.

5. Beurteilungsprozess

5.1 Beurteilungskriterien

Gesamtwertung

Die eingegangenen Projekte wurden nach folgenden Kriterien beurteilt:

- städtebauliches Konzept und Grundhaltung
- Nutzungsmöglichkeiten, Qualitäten und Konzept der Freiräume
- Nutzungsmix und Wirtschaftlichkeit sowie Belegung der Aussenräume durch Erdgeschossnutzungen
- Verkehrsorganisation sämtlicher Verkehrsteilnehmer und Anlieferung
- Etappierbarkeit der Projekte

Die Reihenfolge der Kriterien enthält keine Wertung. Das Beurteilungsgremium hat eine Gesamtwürdigung vorgenommen.

5.2 Zwischenbesprechung

Präsentation

Am 25. März 2010 fand eine Zwischenpräsentation der Arbeiten durch die Projektteams statt. Die CH-Architekten verzichteten auf eine Zwischenbesprechung.

Feedback

Die Teams erhielten anschliessend vom Beurteilungsgremium ein schriftliches Feedback mit Empfehlungen für die Weiterbearbeitung ihres städtebaulichen Konzeptes.

5.3 Vorprüfung

Durchführung

Die Vorprüfung wurde von Suter • von Känel • Wild • AG durchgeführt. Untersucht wurden die Einhaltung der formellen Bedingungen und die Berücksichtigung der Vorgaben.

Formelle Bedingungen und Vorgaben

Zu den formellen Bedingungen zählten die termingerechte Abgabe sämtlicher geforderten Unterlagen sowie die Einhaltung des Perimeters. Bei den Vorgaben wurde auf die Kriterien zum Städtebau, Freiraum, Nutzung etc. geachtet.

Alle drei Teams halten die Rahmenbedingungen gut ein. Folgende Abweichungen sind erwähnenswert:

- Bei allen Teams sind die geforderten Kennzahlen zu Volumen, Baumasse etc. unvollständig. Häufig fehlt ein nachvollziehbares Berechnungsschema. Wo Flächenangaben fehlten, wurden die Informationen im Rahmen der Präsentation nachgeliefert.
- Das Team Stauer & Hasler berechnet die Dichte ohne die anrechenbare Fläche des Stadtgartens. Das Team CH Architekten AG integriert Strassenflächen, welche im Rahmen des Studienauftrags nicht anrechenbar sind.
- Das Team Stauer & Hasler hat sich bereits im Projekt zur städtebaulichen Verträglichkeit der Dichte geäußert. Die beiden anderen Teams haben bei der Präsentation zur Dichte Stellung genommen.
- In keinem Projekt wird die Erschliessung für Fussgänger und Velofahrer im Detail aufgezeigt.
- Aussagen über Energie und Ökologie wurden noch nicht gemacht.
- Das Team agps hat den Perimeter im Bereich des Alterszentrums überschritten.

Zulassung

Keines der Projekte erlangt durch einen Verstoß einen entscheidenden Vorteil gegenüber den anderen Teams. Unter Kenntnisnahme der Abweichungen werden alle drei Teams zur Beurteilung zugelassen.

6. Projektbeurteilungen

6.1 Team Stauer & Hasler

Analyse des Ortes

Das städtebauliche Bebauungskonzept basiert auf einer ausführlichen, präzisen Betrachtung der bisherigen Entwicklung von Effretikon. Die Analyse wurde von den Verfassern an der Zwischenbesprechung präsentiert und an der Schlusspräsentation unter dem Titel „vom Bauerndorf zur Stadt“ in prägnanter Form zusammengefasst wiedergegeben. Wie wichtig die Lektüre des Ortes zur Entwicklung eines fundierten städtebaulichen Konzeptes für ein derart grosses Bauvorhaben ist, zeigt das Endresultat auf eindrückliche Weise.

Situation



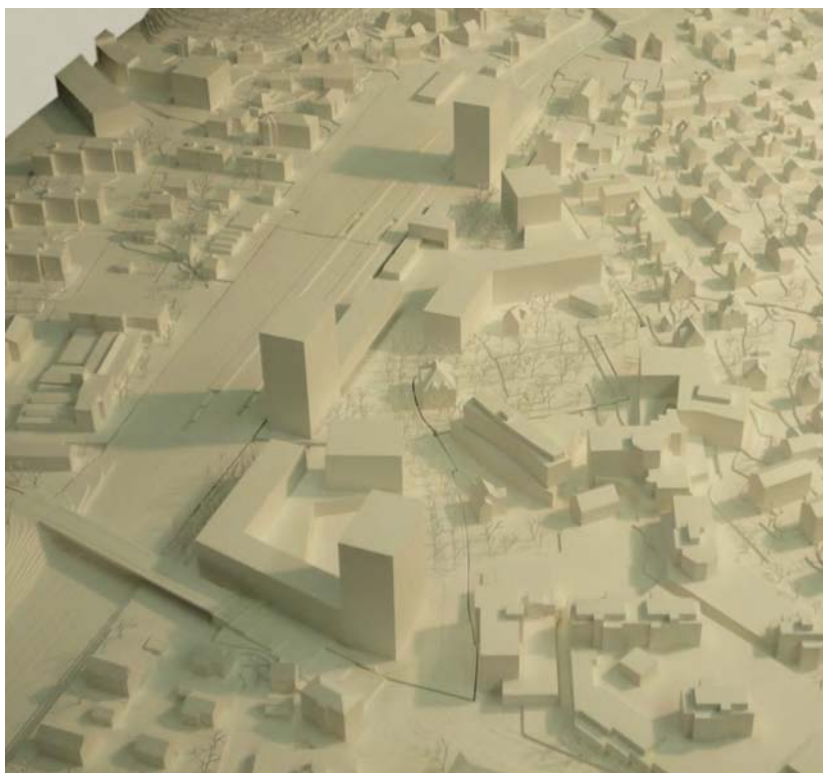
Städtebau

Der Vorschlag scheint wie aus den Genen des Orts gewachsen zu sein. Das Zusammenspiel und Verhältnis von Körper und Freiraum ist erfreulich ausgewogen. Es wird eindeutig und klar ersichtlich, dass Effretikon bei einer zukunftsgerichteten Entwicklung Hochhäuser verträgt, vorausgesetzt, sie sind richtig gesetzt, stehen in einem Dialog zueinander und haben wohlproportionierte, austarierte Dimensionen.

Die im Programm vorgegebene Dichte von $8 \text{ m}^3/\text{m}^2$ wird unterschritten, weil die anrechenbare Fläche des Stadtgartens irrtümlicherweise nicht miteingerechnet wurde. Nach Aussage der Verfasser ist die Verträglichkeit auch mit ein bis zwei zusätzlichen Geschossen bei den Hochhäusern noch gegeben.

Als planerischer Beitrag für den Gestaltungsplan unterscheiden die Verfasser im Bebauungskonzept zwischen harten und elastischen Elementen. Als verbindlich vorgegebene, harte Elemente gelten die Hochhäuser und die Blockbauten. Als elastischer und anpassbarer Teil wird der Sockel definiert. Die Dächer der eingeschossigen Bauten sind als intensiv begrünte oder genutzte Flächen gedacht. Damit wird das Problem der monotonen Dachaufsicht entschärft. Eine Etappierung der Baufelder ist problemlos möglich.

Modellansicht von Norden



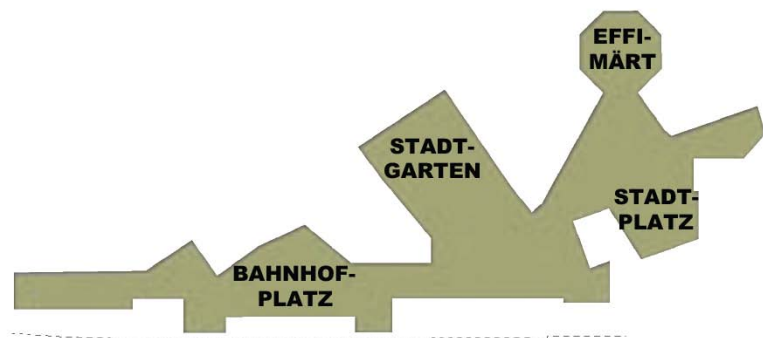
Mit gekonnter Setzung figurativer Gebäudekörper, bestehend aus Sockel (rund 8 Meter), Kopfbauten (rund 25 Meter), Längsbauten (rund 20 Meter) und Turmbauten (rund 50 Meter), werden überraschend klärende Raumbildungen und logische Raumvernetzungen erreicht. Interessant ist die wechselseitige Öffnung des Stadtplatzes nach Westen und des Bahnhofplatzes nach Osten. Die Bahnhofstrasse wird dadurch nicht mehr als eindeutig gefasster Strassenraum erlebt. Sie erweitert sich alternierend nach links und nach rechts. Zusammen mit den vorgeschlagenen partiellen Querungen unterstützt diese Massnahme die angestrebte Verkehrsberuhigung.

Freiraum

Der Freiraum ist als zusammenhängende Gesamtfigur geplant, welche das Zentrum entlang der Bahnhofstrasse strukturiert, und mit präzis gewählten Sichtbezügen und Raumverbindungen sowie einer durchdachten Aussenraumgestaltung mit den umliegenden Quartieren vernetzt. Durch die Verengungen und Ausweitungen scheint die Raumfigur in rhythmisierten Abständen zu atmen und zu pulsieren. Zusammen mit dem Marktplatz entstehen vier angemessen gefasste Orte und Plätze der Begegnung und Bewegung sowie der Ruhe und des Rückzugs. Das Zentrum als Ganzes wirkt wie eine Kette von Raumfolgen mit speziell zugeschnittenen, angemessenen Raumproportionen und Nutzungszuordnungen, welche Effretikon eine robuste, kraftvolle Eigenheit und Identität geben.

Es ist zu erwarten, dass die neuen Räume des Zentrums durch den absehbaren Bevölkerungszuwachs lebhaft bespielt und genutzt werden.

Freiraumfigur



Stadtplatz

Der neue Stadtplatz wird durch einen eingeschossigen Sockel gefasst und bildet zum Effimärt ein ergänzendes räumliches Gegenüber. Das Hochhaus setzt als Auftakt zum neuen Zentrum ein von weit her sichtbares Zeichen. Der 25 Meter hohe Kopfbau bildet einerseits den Endpunkt der Körperfigur, andererseits klärt er - analog dem Kopfbau beim Bahnhofplatz - die Raumbildung im Makrobereich. Das Stadthaus mit seiner repräsentativen Hauptfassade wird durch geschicktes Freispielen seiner Bedeutung gerecht. Es wird in die übergeordnete Raumbildung des Stadtplatzes miteinbezogen. Das Haus Jucker wird ebenfalls Teil des raumübergreifenden Stadtgefüges.

Stadtgarten

Der neue Stadtgarten bildet eine ruhige Oase im Herzen der Stadt. In südlicher Richtung reicht er über die Tagelswangerstrasse hinweg. In östlicher Richtung erstreckt er sich bis zur Bahnhofstrasse und zum neuen Bushof. Er verbindet das an die Gartenstrasse angrenzende Wohnquartier mit dem Zentrum. Die zentrale Lage und Ausrichtung des Stadtgartens gewährleistet eine gute, langzeitige Besonnung. Mit Einbezug der Erweiterung des städtischen Altersheims in die Gesamtkonstellation entstehen sinnvolle Ergänzungen. Der Stadtgarten ist ein enormer Gewinn für das Altersheim. Er wird für die Betagten zu einem direkt angrenzenden Erholungs- und Begegnungsraum. Das Haus Peisl und das Haus Corrodi reihen sich selbstverständlich in die Grünanlage ein. Ein Pavillon begrenzt den Raum zur Gartenstrasse. Er ist als Teehaus oder Quartierzentrum gedacht. Mit oder ohne Pavillon: Eine direkte Fussgänger-Verbindung zwischen Bahnhofplatz und Stadtgarten sollte eingeplant werden. Ob das Teilstück der Tagelswangerstrasse zwischen Garten- und Bahnhofstrasse in Zukunft erhalten bleiben muss, ist im grösseren Zusammenhang zu prüfen.

Bahnhofplatz

Die heutige Lage des Bahnhofs und somit auch des Bahnhofplatzes ist unbestritten, zumal eine Verlängerung des Perrons 1 aus technischen Gründen nur in südlicher Richtung möglich ist. Die Unterführung beim Vogt-Bau, welche direkt beim vorgeschlagenen Bahnhofplatz mündet, wird daher ebenfalls bestehen bleiben. Bei einer späteren Überbauung auf der Ostseite des Bahnhofs gewinnt die Unterführung an Bedeutung, was den Bahnhofplatz als Drehpunkt an der vorgeschlagenen Stelle zusätzlich sinnvoll macht.

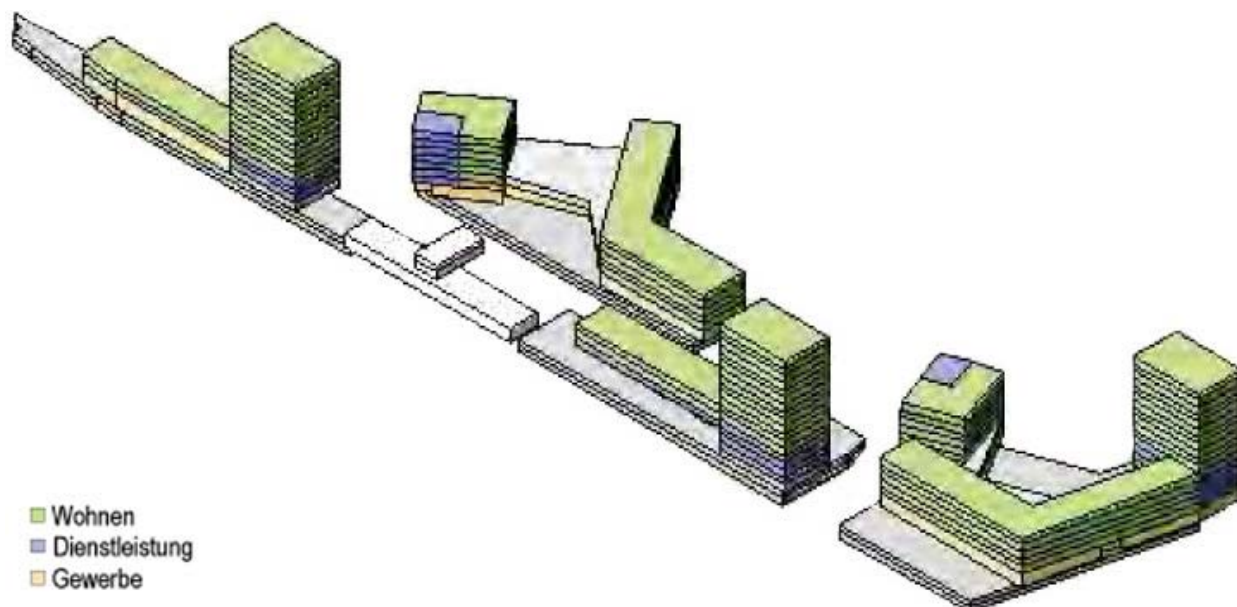
Das unter Schutz stehende Bahnhofgebäude von Max Vogt wird vollständig freigestellt. Diese Haltung wurde kontrovers diskutiert. Die Grösse der Zwischenräume ist auf jeden Fall nochmals zu prüfen. Die gelungene Raumbildung mit dem abgewinkelten Baukörper zwischen Bahnhofplatz und Stadtgarten ist hingegen besonders positiv hervorzuheben. Es entsteht keine Gebäuderückseite. Beide Längsseiten sind raumdefinierende Hauptfassaden. Mit der kleineren Gebäudehöhe zur Gartenstrasse öffnet sich ein „breites Fenster“ zum Tannquartier.

Nutzung

Mit der Anordnung des Coop Lebensmittel direkt gegenüber dem Bahnhof, der Verlagerung des Bushofes in die Mitte als Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs und der Schaffung eines Gegenübers für den Effimärt mit dem Coop Bau&Hobby entsteht für das Zentrum von Effretikon eine belebende und befruchtende Konzentration von öffentlichen und kommerziellen Nutzungen im Erdgeschoss. Die drei Nutzungsschwerpunkte werden durch eine überzeugende städtebauliche Anordnung von drei Plätzen und einer intelligenten Aussenraumgestaltung miteinander verbunden. Zur weiteren Stärkung des Zentrums und des öffentlichen Raums werden Velo- und Kurzzeitparkplätze angeboten. Es entsteht ein funktionierendes Zentrum mit Identität, einer guten Nutzungsdurchmischung, direkter Anbindung an den öffentlichen Verkehr und hoher Aufenthaltsqualität.

Die vorgeschlagene Bebauungsstruktur, insbesondere die kompakten Hochhäuser, lässt eine ökonomische und kostenoptimierte Bauweise zu. Die vorgegebene Etappierung ist umsetzbar. Die Konzentration der Büro- und Dienstleistungsnutzungen mit eigener Erschliessung ist sinnvoll. Im Bereich des Bahnhofs sind die Nutzflächen für die SBB eher knapp.

Nutzungsmix



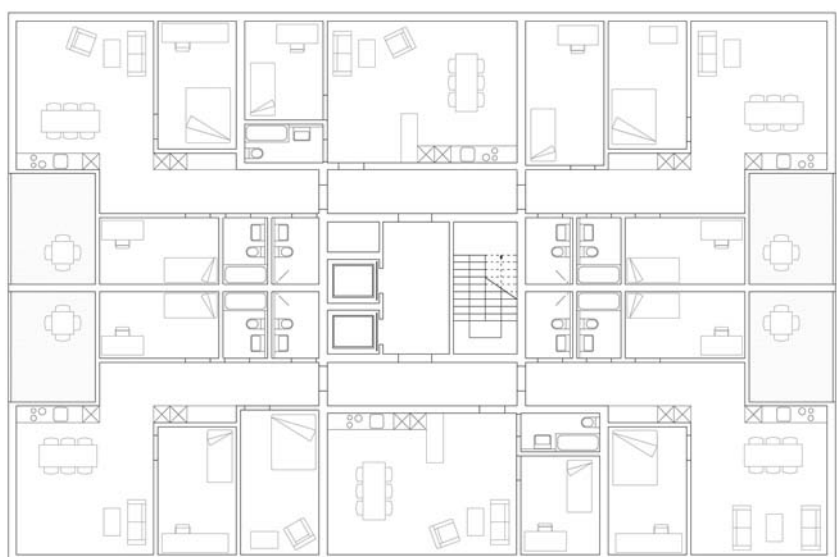
Die verschiedenen Wohnungstypen, mit möglichen Aussenräumen auf den begrünten Dächern der Erdgeschossnutzungen, Aussicht und guter Belichtung in den Hochhäusern und die Ausrichtung auf den Stadtpark, bieten eine ausgewogene Vielfalt an Wohnungen und versprechen durch die gute Abschirmung vom Lärm eine hohe Wohnqualität.

Die Nutzungsverteilung ist ähnlich wie im Richtprojekt. Der Nutzungsmix von Wohnen und Nicht-Wohnen ist gut. Auf das wechselseitig einwirkende, akute Lärmproblem wird mit entsprechenden Grundrisslösungen geschickt reagiert. Die zweigeschossigen Wohntypen mit Atriumshöfen entlang der Gleise ermöglichen sogar in diesem exponierten Bereich Wohnen.

Erdgeschoss



Wohnen am Gleis (Höhe Post)



Verkehr

Die vorgeschlagene Gestaltung der Bahnhofstrasse mit verschiedenen „Bauminseln“, welche die jeweiligen Platzsituationen aufnehmen und über die Strasse ziehen, überzeugt. Der Autofahrer durchfährt nicht eine monotone Strassenschlucht, sondern erlebt die Strasse mit ihren verschiedenen Facetten.

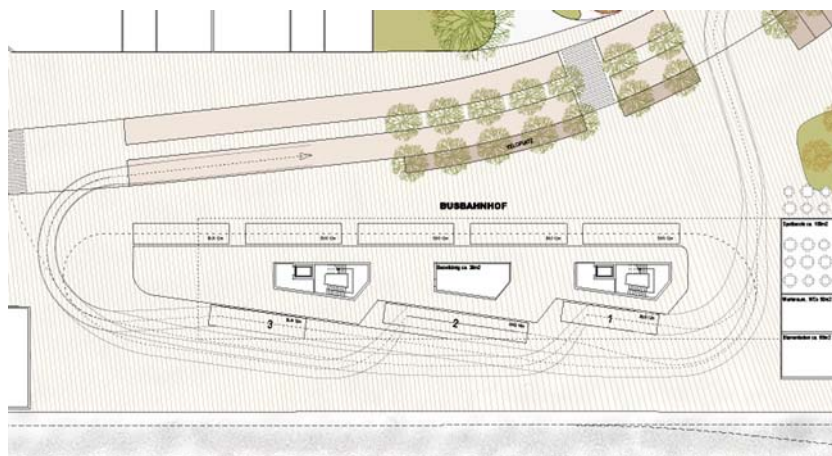
Die Einfahrt der Garage im Bereich Hinterbühl nach dem Kreiseln ab der Illnauerstrasse wird begrüsst. Die Ausfahrt aus dieser Garage via Rosenweg (Fussgängerbereich) zur Bahnhofstrasse und die Erschliessung der Tiefgarage beim mittleren Hochhaus ist unbefriedigend, weil sich genau hier der Hauptstrom der Fussgänger und Radfahrer aus dem Rosenweg bewegt.

Die Anlieferung im Erdgeschoss für den Coop-Food-Bereich muss überarbeitet werden, da drei Anlegestellen notwendig sind. Eine vollständig unterirdische Anlieferung wird im Bezug auf die Lärmentwicklung bevorzugt. Die Wegfahrt der Lastwagen über die Hinterbühlstrasse funktioniert nicht, da die Durchfahrt unter der Brücke zu niedrig und die Hinterbühlstrasse für den motorisierten Verkehr nicht durchgehend befahrbar ist.

Die Verschiebung des Bushofs von der Südseite des Bahnhofs nach Norden zwischen die beiden Personenunterführungen wird begrüsst, da die ÖV-Drehscheibe dadurch verstärkt wird und zur Belebung des Zentrums beiträgt. Der Bushof weist wohl genügend Anlegestellen für die Busse auf, die Anordnung muss dahingehend überarbeitet werden, dass jeder Bus unabhängig von den anderen Bussen zu- und wegfahren kann.

Die Anbindung der Hauptunterführung beim Bahnhof wurde mit einem Lift verbessert. Eine Lösung mit einer Rampe wird bevorzugt und sollte in Richtung Bushof eingeplant werden.

Bushof



Gesamtwürdigung

Das Bebauungskonzept wird vom Beurteilungsgremium als ein ganzheitlich gedachter Lösungsansatz eingestuft, der als eine stimmungsvolle und in den meisten Teilen geglückte Grundlage für die Überarbeitung des Gestaltungsplans dienen kann. Erstaunlicherweise deckt sich die vorgeschlagene Nutzungsverteilung weitgehend mit dem Richtprojekt.

Die Fragen der Erschliessung und der zu geringen Baumasse sind im Rahmen der Weiterbearbeitung korrigierbar.

Der Vorschlag zeigt eine städtebaulich, freiräumlich und nutzungsmässig überzeugende Lösung einer hochkomplexen Aufgabe. Die Voraussetzungen für eine Stärkung des Zentrums Effretikon werden geschaffen.

Modellansicht von Süden



6.2 Team agps

Grundhaltung

Ausgangspunkt für den städtebaulichen Bebauungsvorschlag bildet die in einer Untersuchung erarbeitete Beobachtung, dass die bestehende Siedlungsstruktur von Inau-Effretikon durch eine offene und heterogene Bebauung mit einem Mangel an Raumfassungen und Schwerpunkten geprägt ist. Aus einer entgegengesetzten Haltung soll das neue Zentrum mit einer Folge aus klar gefassten, identifizierbaren, öffentlichen Räumen gestaltet sein. In bemerkenswerter Art und Weise entwickeln die Autoren eine Bebauungsstruktur, welche sich durch solche Räume auszeichnet, die erwünschte Dichte erreicht und auf die Anordnung von Turmhäusern verzichten kann.

Situation



Städtebau - Stadträume

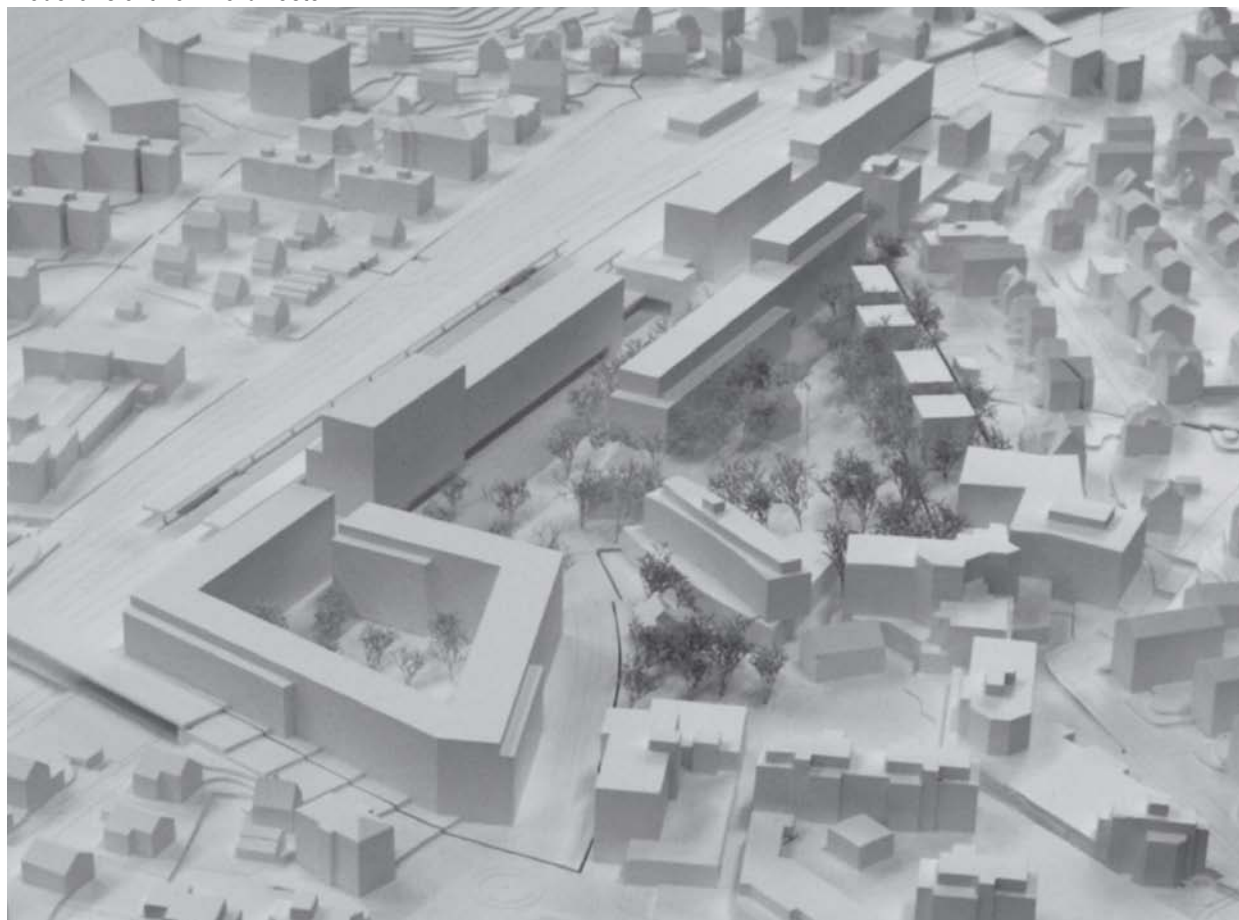
Vorgeschlagen werden vier identitätsstiftende, neue Stadträume: die Bahnhofstrasse, der Stadtplatz, der Stadthof und der Stadtgarten. Diese sind durch differenzierte, teilweise gestaffelte Baukörper an den Rändern gefasst und über Zwischenräume oder Öffnungen in den Baukörpern angemessen in Beziehung zueinander gesetzt. Dadurch sticht das Zentrum gegenüber der offenen, heterogenen Umgebung als Anlage mit eigenem, urbanem Charakter hervor. Die dazu entwickelte Gestaltung der Aussenräume unterstützt die gewählte Raumordnung und die planerischen Rahmenbedingungen. Die Gliederung in Etappen kann auf einfache Weise erfüllt werden.

Besonders attraktiv und überzeugend ist die vorgeschlagene Ausweitung des Stadtgartens und deren Abgrenzung mit Stadtvillen zur kleinmassstäblichen Einzelbebauung. Auch die Ausbildung einer Bahnhofstrasse als gefasster Strassenraum mit der Öffnung beim Bahnhofsbau und der Mündung im Stadtplatz ist gut nachvollziehbar, genauso wie die weitere Raumbeziehung vom Stadtplatz zum bestehenden Märtplatz. Der Vorschlag eines grossen Stadthofes mit einer durchgehenden Ladenstruktur im Erdgeschoss als Ausweitung des öffentlichen Raumes ist ebenso verständlich. Die Lesart der kleinen Einzelhäuser Jucker, Corrodi und des Bahnhofbaus, die die Haupträume beleben, ist überzeugend.

Bei näherer Betrachtung werfen einige der neuen Raumsituationen aber Fragen auf. Der Stadthof beispielsweise erscheint durch die knappen, sekundären Zugänge von den anderen, öffentlichen Räumen eher abgetrennt, was der räumlichen Absicht der Erdgeschossausbildung widerspricht. Beim funktional verständlich gelösten Übergang vom Rosenweg zum Stadtplatz fehlt eine städtebaulich erwünschte Grosszügigkeit. Der Vorschlag des direkten Coop-Zugangs im Untergeschoss ist eher kontraproduktiv zu werten, da ein alleiniger Zugang auf Stadtebene eine willkommene Belebung des Stadtplatzes bedeuten würde.

Problematisch erscheint die räumliche Einengung des Bereichs zwischen Stadt- und Marktplatz, sowie das ungeklärte Verhältnis der Südwestecke des Stadthofes zur konkaven Frontfassade des Stadthauses. Nicht zuletzt bildet die Öffnung der Bahnhofstrasse beim Bahnhofbau zwar eine interessante räumliche Erweiterung, vermag trotzdem an keinem Ort die Identität eines Bahnhofplatzes zu erzeugen.

Modellansicht von Nordwesten



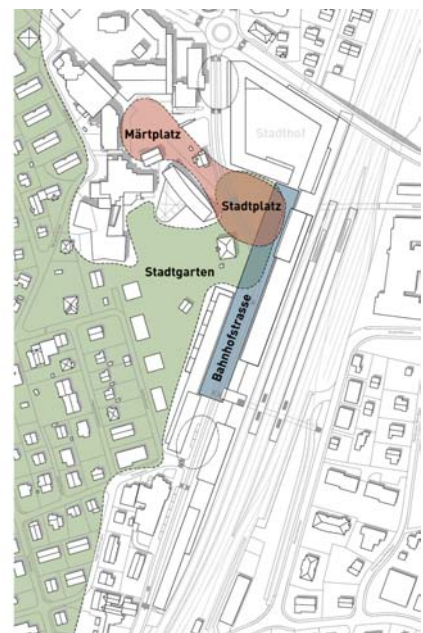
Freiraum

Der Stadtgarten wird als abschliessender Teil des Einfamilienhausgebietes verstanden, der Stadtplatz als vis-à-vis des Märtplatzes, die Bahnhofstrasse als Strasse und der Stadthof als introvertierter öffentlicher Freiraum.

Das Freiraumkonzept baut eigenständige Identitäten innerhalb des Raumgefüges auf, für die Bewohner entstehen somit stadträumlich nachvollziehbare Orte.

Die einzelnen Freiräume sind teilweise zu wenig in einem Gesamtkontext eingebunden und kommunizieren zu wenig miteinander. Insbesondere der Öffentlichkeitsgrad des grossen Stadthofes wird hinterfragt.

Freiraumkonzept



Nutzung

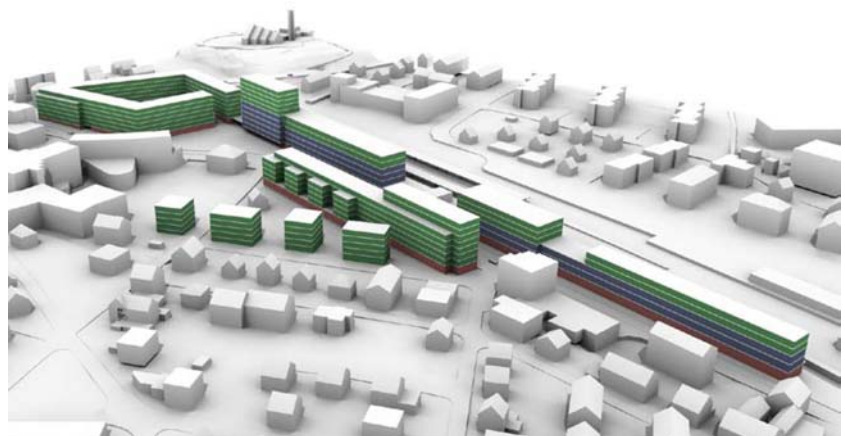
Der Vorschlag konzentriert die öffentlichen und kommerziellen Nutzungen um den neuen zentralen Stadtplatz mit Bushof und Coop Lebensmittel, der Einbindung des Stadthofes und des Effimärts sowie der Bahnhofstrasse. Damit wird das Zentrum gestärkt und belebt. Durch diese Konzentration kommt der Bahnhof mit dem Vogt-Bau am Rande des Zentrums zu stehen und verliert für kommerzielle Nutzungen an Attraktivität. Der vorgesehene Zugang zum Coop, direkt von der Unterführung beim Rosenweg, könnte zu einer Schwächung des Stadtplatzes führen, da ein wesentlicher Teil der Kundenströme den Platz nicht beansprucht.

Die kompakte Bauweise lässt eine ökonomische und trotzdem gut etappierbare Bauweise zu. Die vielfältigen und gut durchdachten Wohnungstypologien sowie der sorgfältige Umgang mit der hohen Lärmbelastung ermöglichen ein Wohnangebot mit guter Qualität. Die vorgesehene Gebäudetiefe von bis zu 20 Metern, entlang der Bahnlinie, stellt hohe Anforderungen an die Entwicklung von gut belichteten Wohnungen.

Der angestrebte Nutzungsmix von Wohnen und Nicht-Wohnen ist eingehalten. Die Zuordnung der geforderten Nutzungen zu den einzelnen Gebieten und zu den einzelnen Geschossebenen ist aus stadträumlichen Gründen gut nachvollziehbar. So ist auch die Verlegung des Bushofes auf die nördliche Seite des Bahnhofbaus bezogen auf die Vernetzung des öffentlichen Verkehrs verständlich und prüfenswert.

Besonders lobenswert und überzeugend ist die verfeinerte Gliederung der Wohnungsgrundrisse, welche gute Antworten auf den stark einwirkenden Lärm aufzeigen. Erst über diesen Grundriss-Nachweis bestätigt sich die Konzeption der klassischen Verdichtung ohne Turmhäuser.

Nutzungsmix



Erdgeschossnutzungen



Verkehr

Es ist vorgesehen, die Gebäude mit drei Parkhäusern zu erschliessen. Die Zufahrt zur Garage ab der Rikonerstrasse im Bereich Hinterbühl befindet sich sehr nahe beim Kreisel. Ob diese Einfahrt vom Kanton akzeptiert wird, hängt von einem Verkehrsgutachten ab, das aufzeigt, ob kein Rückstau auf den Kreisel erfolgt. Die Garage unter dem Gebäude entlang der Bahn kann infolge Werkleitungen nicht wie vorgesehen durchgehend im ersten Untergeschoss auf der ganzen Gebäudelänge realisiert werden.

Die vorgeschlagene Aufhebung eines Teilstücks der Tagelswangerstrasse erfordert zusätzliche Abklärungen im grösseren Zusammenhang.

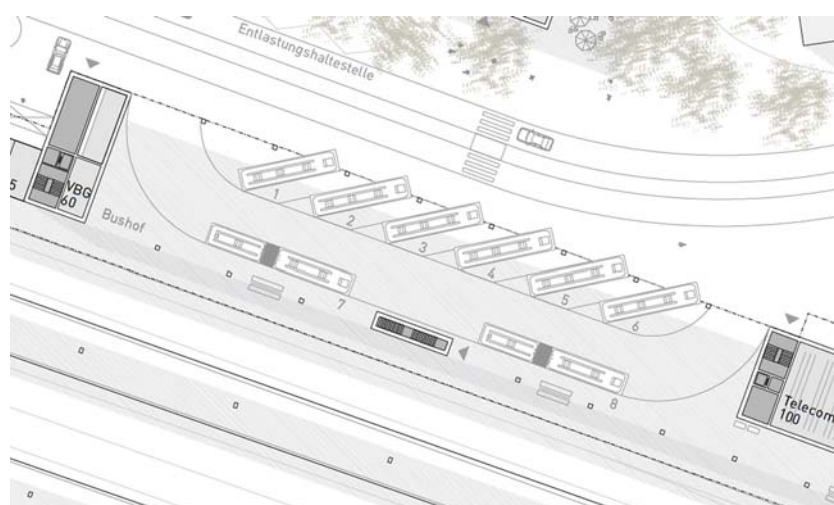
Die Anlieferung für die Dienstleistungsbetriebe im Gebäude zwischen Stadtvilla und Bahnhofstrasse sowie für das Gebäude entlang der Bahnlinie im Erdgeschoss ist nicht gelöst.

Der Bushof an zentraler Stelle zwischen den beiden Personenunterführungen wird als gute Lösung angesehen und sollte weiterverfolgt werden, da dadurch die ÖV-Drehscheibe verstärkt und die neuen Plätze zusätzlich belebt werden.

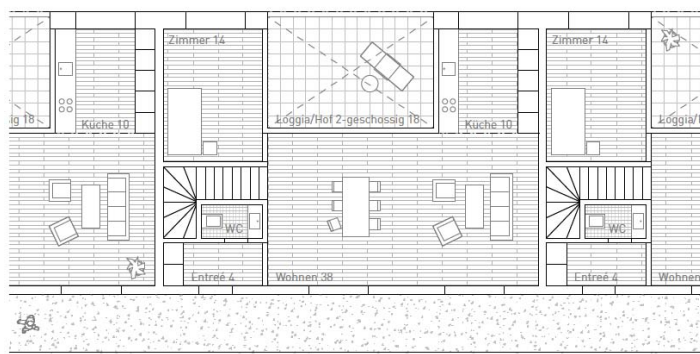
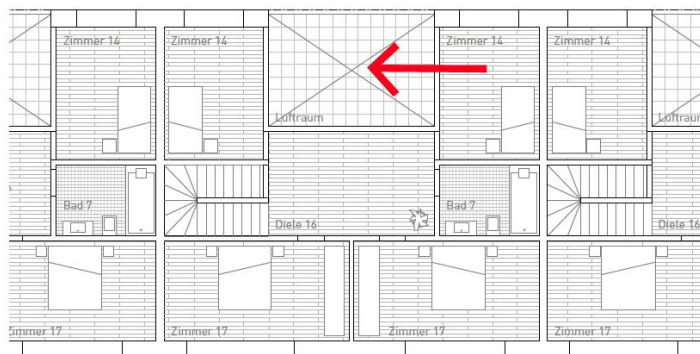
Als schlechte Lösung wird der Anschluss des Rosenweges beurteilt. Die Treppenaufgänge und abgewinkelten Rampen für die Fussgänger und Velofahrer verschlechtern die heutige Situation unzumutbar.

Das Veloparking ist wohl direkt an den Rosenweg angebunden, befindet sich aber doch zu sehr peripher und wird deshalb höchstens von den Velofahrern im Norden und allenfalls im Osten des Bahnhofs genutzt. Geeignete Parkierungsmöglichkeiten direkt beim Bahnhof für die Velofahrer aus dem Tannquartier und den Quartieren südlich des Bahnhofs fehlen.

Bushof



Maisonettewohnung am Gleis
(Höhe Post) mit Belüftung über
Loggias/Hof 2-geschossig



Gesamtwürdigung

Der Projektvorschlag zeichnet sich aus durch eine eigenständige und klare stadträumliche Idee, welche für den Vergleich zum bisherigen Richtprojekt sehr hilfreich ist. Der Vorschlag zeigt eine interessante Verdichtung ohne Turmhäuser mit einer Raumfolge aus identitätsstiftenden, charaktervollen Stadträumen, die auch den vorhandenen Marktplatz einbezieht. Die Gestaltung einzelner Bereiche sowie einzelne Aspekte der Verkehrsregelung lassen aber einige Fragen offen. Insgesamt leistet der Projektvorschlag einen wertvollen und aussagekräftigen Beitrag zur gestellten Aufgabe.

Modellansicht von Süden

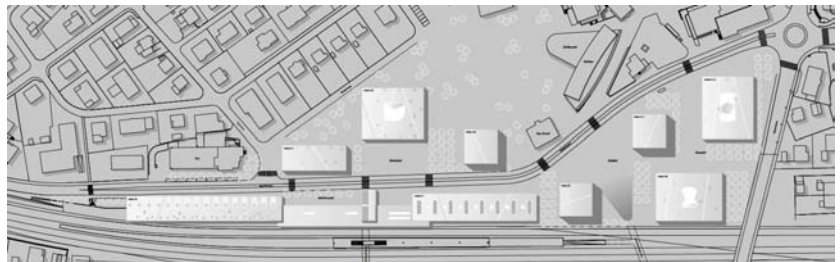


6.3 Team CH Architekten

Grundhaltung

Die Verfasser verstehen das Zentrum als grosszügige, homogene und durchfliessende, einheitlich gestaltete Fläche, auf der in freier, offener Bauweise grossvolumige Baukuben platziert werden. Das sehr konsequente Konzept orientiert sich an der Grundidee „Bauten im Park“.

Situation



Städtebau

Angelpunkt des Zentrums bildet die Konzentration von drei Hochhäusern, die sich um das Stadthaus und das Haus Corrodi gruppieren, diese damit aber stark bedrängen. Bahnbegleitend werden zweckmässige Bebauungszeilen vorgeschlagen, welche den Bushof und die Bahnfunktionen beherbergen. Zusammen mit den übrigen Einzelbauten wirkt die Anordnung der Baukörper insgesamt sehr selbstbezogen und die Aussenräume erscheinen gleichförmig und nicht hierarchisiert. Ausser vor dem Bahnhof entstehen keine identitätsstiftenden und qualitätsvollen Aussenräume. Die Hinweise auf Raumvernetzung und Durchsichten werden zu wörtlich umgesetzt. Eine eigentliche Raumfassung ist mit den Solitärbauten nicht gegeben. Beachtliche Nachteile weist im Weiteren die Anordnung von zwei Turmbauten auf, welche einerseits den Stadtgarten und andererseits das Alterszentrum stark beschatten.

Die Mehrzahl der Bauten weist eine eigenwillige Konzeption auf: Erdgeschoss und Mezzaningeschoss bilden eine innenräumlich interessante funktionale Einheit und werden formal über eine zweigeschossige Glasfassade zusammengefasst. Neben ansprechenden, allerdings wenig flexibel nutzbaren Flächen, verbleiben auch einige wenig brauchbare Rest- und vor allem grosse Verkehrsflächen. Unbestimmt ist das Mass der Öffentlichkeit und Nutzbarkeit dieser Innenräume.

Über diesen „Doppelgeschossen“ und einem aufwändigen Konstruktionstisch sind die weiteren Nutzgeschosse angeordnet, welche in den niedrigeren Häusern über einen reizvollen zentralen, zenital belichteten Lichthof Tageslicht erhalten. Die Hochhäuser weisen trotz guten Wohnungsgrundrissen keine vergleichbare Innenqualität auf.

Diese Gebäudetypologie hat zur Folge, dass die nutzbaren Erdgeschossflächen sehr klein sind. Dieser Mangel an Erdgeschossdichte kann mit den Flächen in den Mezzaningeschossen nicht kompensiert werden. Die einzelnen Bauten sind introvertiert und leisten wenig zur Belebung des Aussenraumes.

Modellansicht von Norden



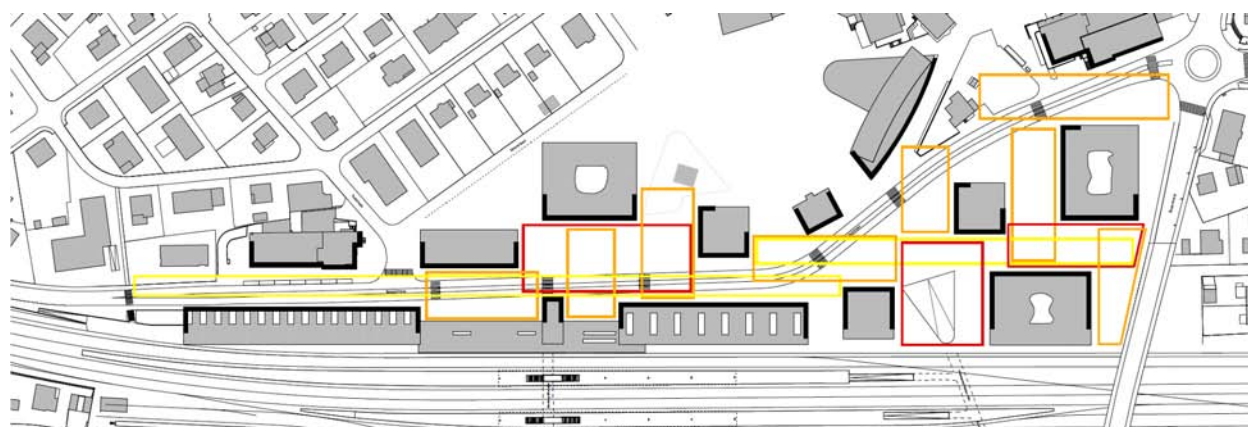
Freiraum

Das Freiraumkonzept stellt sich als Gewebe einer Vielzahl amorpher Formen mit unterschiedlichen Materialitäten und Funktionen, die graduell unterschiedliche Orte schaffen.

Damit ist einerseits das Verweben der Architektur mit dem Freiraum und andererseits eine den Nutzern angepasste Entwicklung der Freiräume beabsichtigt.

Gesamträumlich ist der bereitgestellte Freiraum für das Zentrum Effretikon zu gross angelegt und vermag zu wenig räumliche Identität aufzubauen. Insbesondere sind notwendige Grenzen oder Übergänge zu den anschliessenden Quartieren nicht vorhanden.

Freiraumkonzept mit Raumschema



Nutzung

Die Weiterentwicklung des Richtprojektes, mit der gleichmässigen Anordnung der öffentlichen und kommerziellen Nutzungen als abgeschlossene Einheiten in Form von kleinen „Shopping-Malls“, vermag sowohl aus Sicht der Nutzung als auch der Ökonomie am Standort Effretikon nicht zu überzeugen. Mit dieser Freistellung der Gebäude und der Streuung der Nutzungen im Erdgeschoss verliert das Stadtzentrum an Kraft, die notwendige Konzentration fehlt. Das Ganze wird durch das vorgesehene Mezzanin-Konzept zusätzlich geschwächt.

Die Vernetzung der drei Einkaufsschwerpunkte Effimärt, Bahnhofs- und Rosenplatzzentrum ist schwer nachvollziehbar. Die dargestellte Art der Bebauung, mit bis zu vier Untergeschossen, Abfangmassnahmen zur Umsetzung eines zweigeschossigen Erdgeschosses sowie einer suboptimalen Gebäudegrundfläche (Verhältnis Erschliessung zu Nutzfläche) bei den drei Hochhäusern, führt zu einer kostenintensiven Bauweise. Die Etapierung ist aufgrund der autonomen Bauten ohne zwingende Reihenfolge umsetzbar. Die rationelle Erschliessung der einzelnen Häuser ist gut durchdacht.

Die Wohnungsvielfalt durch die freistehenden Bauten, mit verschiedenen Grundrisstypologien, den möglichen Aussichten und der Platzierung ab dem siebten Obergeschoss als Lärmschutzmassnahme, verspricht eine gute Wohnqualität.

Erdgeschossnutzungen



Verkehr

Die vorgesehene Aufhebung der Tagelwangerstrasse und die neue Zufahrt zum Stadthausparkhaus und zum Stadthausaal direkt ab der Bahnhofstrasse werden als kritisch beurteilt und erfordern zusätzliche Abklärungen.

Die Zufahrt für LKW's ist bei beiden Anlieferungen mit einer im Untergeschoss befindlichen Anlieferungsstelle sehr gut gelöst. Die Erschliessung des P+R Parkhauses unter der Bahnhofstrasse hindurch wird bezüglich der Machbarkeit als kritisch beurteilt (Werkleitungen). Eine Erschliessung der Garage von der Südseite her wird wegen der direkteren Auffindbarkeit und der kurzen Wege bevorzugt.

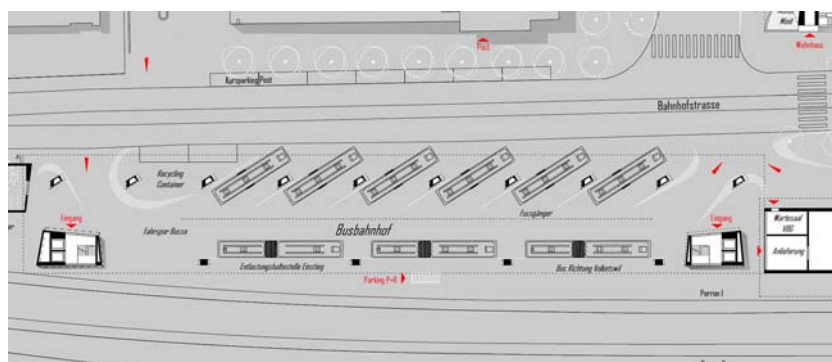
Die grosszügige Anbindung des Rosenweges ans Projekt wird als sehr gute Lösung angesehen. Ebenfalls der direkte Zugang

mit Rampe vom Rosenweg zum Perron 1. Auch die neu gestaltete Rampenerschliessung bei der Hauptunterführung beim Bahnhof wird sehr positiv beurteilt und bringt für die Bahnbenutzer einen grossen Mehrwert.

Das oberirdische Veloparkhaus an zentraler Lage bietet Gewähr, dass es von den Velofahrern auch genutzt wird und die Velos nicht auf dem Bahnhofsvorplatz stehen.

Der flexibel betreibbare Bushof erfüllt die Anforderungen an eine unabhängige Bedienung aller Anlegekanten.

Bushof



Gesamtwürdigung

Der Vorschlag definiert zweifellos eine eigene, unverwechselbare städtebauliche Identität, die aber weder auf die angrenzende Bebauungsstruktur Bezug nimmt, noch die Anforderungen an eine hohe Nutzungsdichte in den Erdgeschossen erfüllt. Damit werden die wenig gefassten Aussenräume ungenügend belebt und das Ziel eines pulsierenden Stadtzentrums wird nicht erreicht.

Modellansicht von Westen



7. Gesamtbeurteilung

7.1 Schlussfolgerungen

Vielfalt und Dank

Das Beurteilungsgremium ist erfreut über die Vielfalt der Lösungen. Dank den damit geschaffenen Vergleichsmöglichkeiten konnten die unterschiedlichen Qualitäten der Lösungsansätze bewertet werden.

Das Beurteilungsgremium dankt allen Teilnehmenden herzlich für die sorgfältigen und detailreichen Arbeiten.

Dichte

Die drei Arbeiten zeigen, dass die angestrebte bauliche Dichte stadtverträglich realisierbar ist. Diese Dichte ermöglicht die angestrebte Nutzungsvielfalt zur Stärkung eines urbanen Zentrums an hervorragend erschlossener Lage, was raumplanerisch vorbildlich ist und den Absichten der Stadt Rechnung trägt, Neueinzonungen nur sehr zurückhaltend vorzunehmen. Verdichtetes Bauen in Bahnhofsnähe unterstützt das Bestreben einer nachhaltigen Mobilität.

Gebäudetypologie

Im Zentrum von Effretikon sind Gebäude angemessen, die eine einfache, kompakte Gebäudevolumetrie aufweisen, die flexibel auf geänderte Bedürfnisse anpassbar sind und in selbstverständlicher Weise „am Boden stehen“.

Freiraum

Deutlich wurde, dass der klaren Ausformulierung von qualitätvollen Aussenräumen mit unverwechselbarer Identität eine sehr grosse Bedeutung beizumessen ist. Wichtig ist ein gutes Verhältnis von genügend attraktiven Erdgeschossnutzungen, welche die Aussenräume beleben, und angemessenen Freiräumen, in denen man sich wohl fühlen kann.

Koexistenz auf der Bahnhofstrasse

Alle Vorschläge gehen von einer beruhigten Bahnhofstrasse aus. Die angestrebte Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer auf gemeinsamen Flächen auf tiefem Geschwindigkeitsniveau ist machbar und zentrumsverträglich.

Der Vorschlag, den Bushof ins „Zentrum des Geschehens“ zu bringen, leistet einen Beitrag zur Zentrumsbelebung und schafft beste Umsteigebeziehungen zwischen Bahn und Bus.

Umsetzung

Eine Etappierung ist bei allen Projektvorschlägen gut nachgewiesen.

7.2 Empfehlungen

Die drei Studienaufträge haben aus Sicht des Beurteilungsgremiums ein eindeutiges Resultat ergeben. Das Bebauungskonzept „String“ der Architekten Stauer & Hasler und Team überzeugt sowohl in städtebaulicher, architektonischer als auch in nutzungsmässiger Hinsicht. Die Nutzungsverteilung gegenüber dem Richtprojekt ist in vielen Teilen ähnlich. Die Verkehrerschliessung muss in einzelnen Punkten überprüft und die Bau-masse auf das städtebaulich vertretbare und ökonomisch notwendige Mass angehoben werden.

Das Beurteilungsgremium empfiehlt daher dem Stadtrat einstimmig, das Bebauungskonzept „String“ durch die Architekten Stauer & Hasler und ihr Fachplanerteam in Zusammenarbeit mit den CH Architekten als Arbeitsgemeinschaft bis und mit Gestaltungsplan weiterbearbeiten zu lassen. Die Verantwortung dafür liegt beim Arealentwickler.

Bei der Weiterbearbeitung sind die Kritikpunkte im Beschrieb zu beachten und folgende Punkte zu überprüfen und zu klären:

- Beim Rosenweg ist die ungünstige Zusammenlegung von motorisiertem Verkehr, Anlieferung, Fussgänger und Velo zu beheben.
- Anstelle der Wegfahrt des Anlieferungsverkehrs über das Quartier Hinterbühl ist eine neue Lösung zu finden.
- Die LKW-Anlieferung Hinterbühl und Poststrasse ist zu verbessern.
- Die Aufhebung der Tagelwangerstrasse ist im Gesamt-zusammenhang des Tannquartiers zu prüfen.
- Das Nutzflächenangebot im Bereich des Bahnhofs ist zu verbessern.

8. Genehmigung

Dieser Beurteilungsbericht wurde durch die Mitglieder des Beurteilungsgremiums einstimmig verabschiedet.

Sachpreisrichter

Martin Graf

Reinhard Fürst

Ueli Müller

Hans Hänssler

Heinz C. Litscher

Fachexperten

Andreas Galli

Lorenzo Giuliani

Andrea Cejka

Lukas Schweingruber

Tiziano Menghini

Dieter Fuchs

The image shows a series of handwritten signatures in blue ink, each placed on a horizontal dotted line. The signatures correspond to the names listed in the adjacent columns. The signatures are: Martin Graf, Reinhard Fürst, Ueli Müller, Hans Hänssler, Heinz C. Litscher, Andreas Galli, Lorenzo Giuliani, Andrea Cejka, Lukas Schweingruber, Tiziano Menghini, and Dieter Fuchs.

Illnau-Effretikon, 27. Mai 2010

