

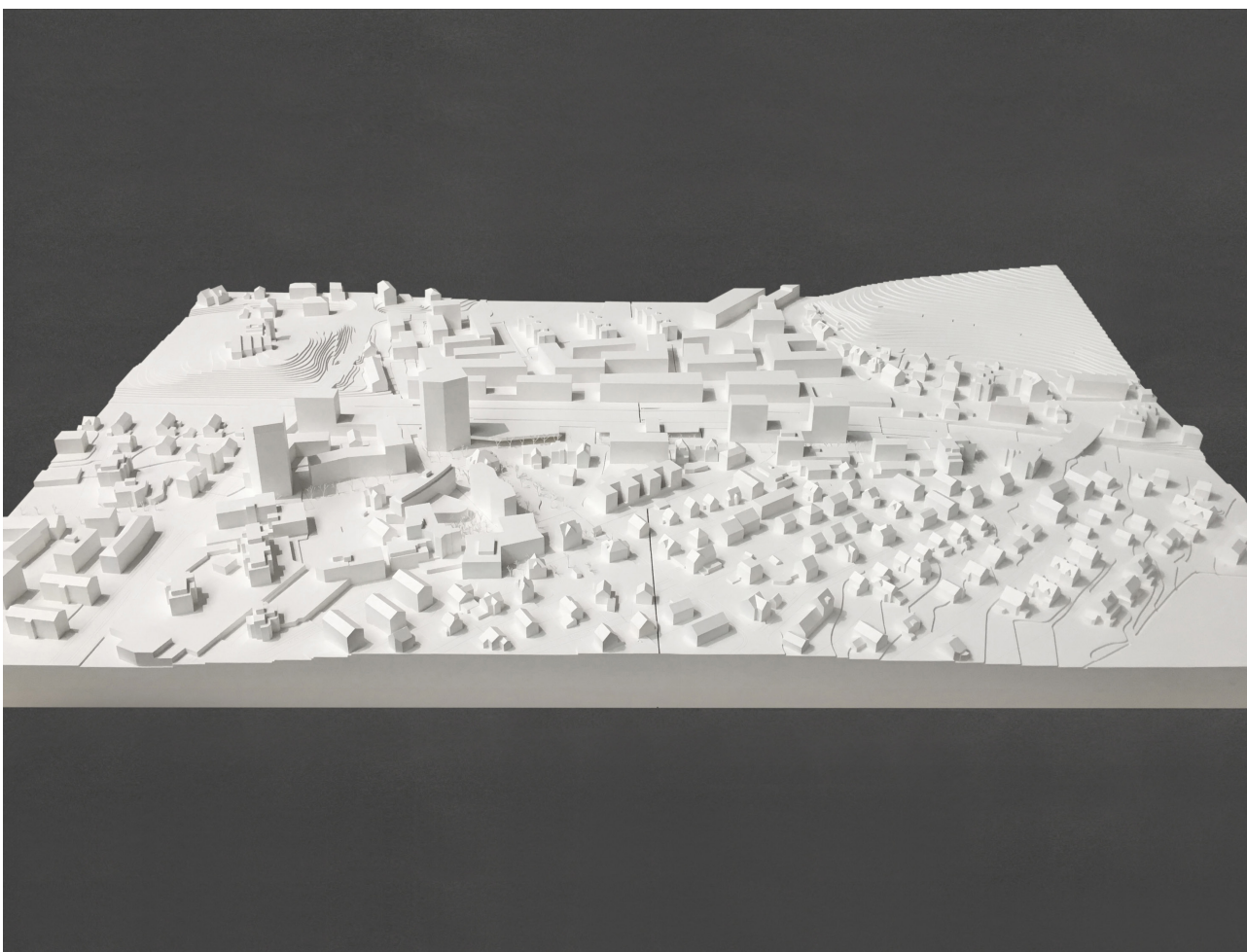
Stadt Illnau-Effretikon

H O C H B A U

ZENTRUMSENTWICKLUNG
BAHNHOF WEST, EFFRETIKON

MASTERPLAN

FESTGESETZT DURCH STADTRAT ILLNAU-EFFRETIKON AM 18. JANUAR 2018
REVISION BAUFELD E, IM ANHANG S.47-52, FESTGESETZT AM 14. NOVEMBER 2019



IMPRESSUM

AUFTRAGGEBER

Stadt Illnau-Effretikon
Märtplatz 29
8307 Effretikon

VERFASSER STUDIE UND MASTERPLAN

Stauer + Hasler Architekten BSA I SIA
Industriestrasse 23
8500 Frauenfeld

Krebs und Herde GmbH
Landschaftsarchitekten BSLA
Lagerplatz 21
8400 Winterthur

SNZ Ingenieure und Planer AG
Dörflistrasse 112
8050 Zürich

Suter von Känel Wild AG
Siedlung Landschaft Verkehr Umwelt
Förllibuckstrasse 30
8005 Zürich

BEGLEITGREMIUM

BEGLEITGREMIUM

Ueli Müller, Stadtpräsident
Reinhard Fürst, Stadtrat Ressort Hochbau (bis 30.6.2018)
Urs Weiss, Stadtrat Ressort Tiefbau (bis 30.6.2018)
Salome Wyss, Stadträtin Ressort Sicherheit (bis 30.6.2018)
Marco Nuzzi, Stadtrat Ressort Hochbau (ab 1.7.2018)
Erik Schmausser, Stadtrat Ressort Tiefbau (ab 1.7.2018)
Dieter Fuchs, Leiter Abteilung Tiefbau
Ivana Vallarsa, Stadtplanerin
Peter Wettstein, Stadtschreiber

STADTENTWICKLUNGSKOMMISSION

Sigrid Hausherr, Illnau
Christopher Koch, Effretikon
Jonathan Roider, Zürich
Hugo Meier, Effretikon (bis 30.6.2018)

RÜCKSPRACHE

FACHSTELLE LÄRMSCHUTZ, AMT FÜR VERKEHR KANTON ZÜRICH

Thomas Gastberger, Leiter Lärmbekämpfung und Vorsorge
Daniela Kauf, Fachspz. Lärmbekämpfung und Vorsorge

0 INHALTSVERZEICHNIS

1 EINLEITUNG

6 / 12

1.1 ÜBERGEORDNETE RAHMENBEDINGUNGEN

6

- Revisionen Raumplanungsgesetz und kantonaler Richtplan
- Leitbild Stadtentwicklung 2015
- Kommunalen Richtplan

1.2 STELLENWERT MASTERPLAN

9

- Zweck und rechtliche Stellung des Masterplans

1.3 AUSGANGSLAGE

9

- Ausgangslage Stadt Illnau-Effretikon
- Ausgangslage Bahnhof West
- Mengengerüst Einwohner und Arbeitsplätze

2 VERBINDLICHE FESTLEGUNGEN

13 / 29

2.1 PERIMETER

13

- Bebauungsperimeter
- Erweiterter Perimeter
- Inventar Denkmalpflege

2.2 STÄDTEBAU

15

- Städtebauliches Konzept
- Strassenraum
- Plätze
- Freiflächen und Grünräume

2.3 NUTZUNGEN

19

- Nutzweise
- Verteilung Erdgeschossnutzungen
- Öffentliche Nutzungen
- Lärmschutz

2.4 WEITERE INFRASTRUKTUREN

20

- Öffentliche Infrastrukturen
 - Disposition Bushof
 - Werkleitungen
 - Entsorgungsanlagen
 - Trafo
 - Ausnahmetransportroute
 - AWEL Grundwasser
-

2.5 VERKEHRERSCHLIESSUNG	22
- Übergeordnetes Erschliessungskonzept - Mobilitätskonzept - Langsamverkehr - Öffentlicher Verkehr (ÖV) - Motorisierter Individualverkehr (MIV)	
2.6 DIMENSIONIERUNGEN	24
- Bauliche Dichte - Baulinien - Gebäudehöhe - Prinzip - Gebäudehöhe - Anwendungen	
2.7 UMWELT	26
- Erneuerbare Energien / Null-CO² im Betrieb - Ökologische Bauweise - Lärmschutz - Natur im Siedlungsraum	
2.8 UMSETZUNG	28
- Weiteres Vorgehen - Bau- & Zonenordnung - Freiraumkonzept - Gestaltungspläne - Schattenwurf Hochhäuser - Erschliessung Landumlegung	
3 UNTERSCHRIFTEN	29
4 ANWENDUNGSPRINZIPIEN	30 / 35
4.1 GEBÄUDEHÖHEN	30
- Anwendungen Gebäudehöhen	
4.2 EIGENTUMSVERHÄLTNISSE	33
- Allgemein - Eigentum heute - Etappierung	
5 GESTALTUNGSBEISPIELE	36 / 45
5.1 BAUFELDER	36
- Baufeld A (Bahnhof Süd) - Baufeld B (Bruggwiesen inkl. Bahnhofplatz und Anlieferung) - Baufeld C (Bahnhof Nord inkl. Rosenwegplatz und Bushof) - Baufeld D (Stadtgarten)	

-
- Baufeld E (Hinterbüel West)
 - Baufeld F (Hinterbüel Ost)
 - Untergeschoss
-

6 MASTERPLAN MST. 1:500 46

7 REVISION BAUFELD E 47

7.1 ERLÄUTERUNG 47

7.2 PERIMETER (2.1 Verbindliche Festlegungen) 47

- Bebauungsperimeter

7.3 STÄDTEBAU (2.2 Verbindliche Festlegungen) 48

- Strassenraum
- Freiflächen & Grünräume

7.4 NUTZUNGEN (2.3 Verbindliche Festlegungen) 49

- Verteilung Erdgeschossnutzungen

7.5 VERKEHRERSCHLIESSUNG (2.5 Verbindliche Festlegungen) 49

- Mobilitätskonzept

7.6 DIMENSIONIERUNG (2.6 Verbindliche Festlegungen) 49

- Bauliche Dichte
- Baubereiche

7.7 UMSETZUNG (2.8 Verbindliche Festlegungen) 50

7.8 BAUFELDER (5.1 Gestaltungsbeispiele) 51

- Baufeld E (Hinterbüel West)
- Axonometrien Variation Baufeld E2 schmal/kompakt
- Untergeschoss

7.9 REV. MASTERPLAN MST. 1:500 (6 Masterplan) 53

1 EINLEITUNG

1.1 ÜBERGEORDNETE RAHMENBEDINGUNGEN

REVISIONEN RAUM- PLANUNGSGESETZ, KANTONALER RICHTPLAN, PBG UND BZO

REVISIONEN RAUMPLANUNGSGESETZ UND KANTONALER RICHTPLAN

Auf den 1. Mai 2014 hat der Bundesrat das teilrevidierte Raumplanungsgesetz und die revidierte Raumplanungsverordnung in Kraft gesetzt. Am 29. April 2015 hat er auch die kantonale Richtplanrevision genehmigt. Damit gehört Zürich zu den ersten Kantonen, die ihren Richtplan an die Anforderungen des revidierten Raumplanungsgesetzes angepasst haben. Mit diesen zwei neuen Gesetzgebungen soll die Zersiedelung gestoppt und der Vernichtung von Kultur- und Naturlandschaften Einhalt geboten werden. Künftig muss flächensparend geplant und gebaut werden. Ebenso soll dafür gesorgt werden, dass Zentren revitalisiert werden und neuer Wohnraum dort entsteht, wo er knapp und nötig ist. Vor diesem Hintergrund hat der Stadtrat beschlossen, eine Gesamtrevision der Ortsplanung durchzuführen und damit die kommunale Gesetzgebung den neuen Gegebenheiten anzupassen und auf die Entwicklungsziele der Zukunft auszurichten. Da das kantonale PBG und die kommunale BZO in Revision sind, gilt als Grundlage für den Masterplan die Fassung PBG bis 28.2.2017 und die BZO vom 17.6.2010.

LEITBILD STADTENT- WICKLUNG 2015

Einen ersten wichtigen Schritt hat der Stadtrat vollzogen. Mit Unterstützung der Stadtentwicklungskommission hat er das Leitbild Stadtentwicklung 2015 erarbeitet und damit den Rahmen für die künftige Entwicklung abgesteckt. In Bezug auf die Arealentwicklung Bahnhof West lauten die wichtigsten Ziele des Leitbildes mit einem Zeithorizont bis 2030 folgendermassen:

STADTENTWICKLUNG

Illnau-Effretikon ist eine eigenständige, lebendige Stadt, deren Entwicklung nachhaltig, unter Einbezug der Bevölkerung, mit einer guten Wirtschaftlichkeit und mit Rücksicht auf die Umwelt verläuft. Alle Bevölkerungsschichten finden in Illnau-Effretikon einen Wohnort mit hoher Lebensqualität. Es ist ein angemessener Anteil an preisgünstigen Wohnungen vorhanden.

BEVÖLKERUNG

Die Einwohnerzahl beträgt rund 19'000, wobei die zusätzlichen Einwohner vor allem in Effretikon angesiedelt sind. Es besteht eine gute Bevölkerungsdurchmischung.

WIRTSCHAFT UND ARBEITSPLÄTZE

Die Regionalplanung strebt ein ausgewogeneres Verhältnis von Einwohnern und Arbeitsplätzen an. Aufgrund der guten Lagequalität sollen, als sehr ehrgeiziges Ziel, rund 11'000 Arbeitsplätze vorhanden sein. Es werden folglich Betriebe mit einer höheren Anzahl Arbeitsplätze pro Fläche, aber gleichwohl eine vielfältige Branchenstruktur angestrebt.

SIEDLUNG

Die bauliche Entwicklung erfolgt primär in Effretikon. Die Bauzonen sind betreffend Nutzungsdichte und Nutzungsart optimal genutzt. Es besteht eine Vielfalt an Bauungsstrukturen und Gebäudetypologien, so dass verschiedene Wohnformen möglich sind.

ZENTREN

Das Zentrum Effretikon ist als regionales Zentrum gestärkt. Das dörfliche Zentrum Illnau deckt die täglichen Bedürfnisse der Bewohner von Illnau. Bei beiden besteht eine lebendige Durchmischung von Dienstleistungsbetrieben, Verkauf, Gastronomie, Wohnen und hochwertigen Aufenthaltsflächen, welche zum Begegnen und Verweilen einladen.

GESELLSCHAFT

Es besteht eine stabile, lebendige Gesellschaft. Das Vereinsleben, die kulturellen Veranstaltungen sowie das Sport- und Freizeitangebot sind vielfältig. Die Schulen, die Kirchen sowie die Betreuung im Alter ermöglichen eine gute Lebensqualität in allen Lebensphasen.

LANDSCHAFT

Den unterschiedlichen Anliegen von Naturschutz, Wald und Gewässern sowie Landwirtschaft und Naherholung wird Rechnung getragen.

MOBILITÄT

Die wirtschaftlich erforderlichen und sozial erwünschten Verkehrsbedürfnisse werden möglichst umweltschonend und sicher abgewickelt. Alle Teile der Bevölkerung haben Zugang zu den erforderlichen Mobilitätsformen.

ENERGIE

Die Energieverwendung erfolgt nachhaltig. Der Energieverbrauch sinkt im Hinblick auf eine 2000-Watt-Gesellschaft.

VER- UND ENTSORGUNG

Die Ver- und Entsorgung erfolgt rationell, wirtschaftlich und umweltgerecht.

KOMMUNALER RICHTPLAN (Stand Antrag Grosser Gemeinderat 2017)

Im Zentrum wird ein grösserer (mind. 2'500m²) zusammenhängender Grünraum („Stadtgarten“) als ruhige Oase im Stadtraum erstellt. In jedem Fall soll die Summe der öffentlichen Grünräume im Zentrum mindestens 2'500m² betragen.

DICHTE UND STRUKTUR

- > Insgesamt sehr hohe bauliche Dichte (BMZ > 4.5)
- > Hochhäuser grösser 25m nur in bezeichnetem Bereich
- > Realisierung von neuen Plätzen gegenüber dem Bahnhofgebäude und entlang des Aufgangs der Unterführung Rosenweg
- > Möglichst zusammenhängende, einseitige Baumreihen entlang Bahnhof-/Rikonerstrasse

NUTZUNG

- > Gemischte Nutzung: Anteil Gewerbe/ Dienstleistung min. 35%
- > Publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen entlang der Bahnhofstrasse und an Plätzen

MOTORISierter VERKEHR

- > Erschliessung MIV und ÖV über Bahnhof-/Rikonerstrasse, Illnauerstrasse
 - > Verlegung Busterminal nördlich des Bahnhofgebäudes
 - > Siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung entlang der Bahnhofstrasse/Gestenrietstrasse/Illnauerstrasse
 - > Unterirdische Realisierung der Parkierung für Erschliessung in wenigen Parkgaragen / Oberirdische Kurzfristparkierung im Bereich der Bahnhof-/Rikonerstrasse
-

FUSS- UND VELOVERKEHR

Durchgehendes, sicheres Fussgänger- und Velowegnetz entlang Bahnhof-/Rikonerstrasse mit genügend sicheren Querungsmöglichkeiten

Verbreiterung Fussgänger- und Velounterführungen Ost-West

Realisierung von zusätzlichen gedeckten Veloabstellplätzen

Zentrumsrichtplan Effretikon

Entwurf vom 13.9.16 zuhanden der öffentlichen Auflage,
der Anhörung und der kantonalen Vorprüfung
Vom Stadtrat verabschiedet am 22. September 2016

Festlegungen

Dichte und Nutzung

-  Baubereiche Gebäude Bahnhof Ost
-  Gebiet für Hochhäuser
-  bestehende Plätze
-  geplante Plätze
-  Publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen
-  Arkadenbereich
-  Baumreihe/ Baumgruppe

Motorisierter Verkehr

-  Siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung
-  öffentliche Parkierung (bestehend / geplant)

Öffentlicher Verkehr

-  Busterminal (bestehend / geplant)
-  Bahnstation

Bedeutende Fuss- und Veloverbindungen

-  geplante Fussgängerverbindung
-  bestehende Fussgängerverbindung
-  geplante Veloverbindung
-  bestehende Veloverbindung
-  Veloparkierungsanlage (bestehend / geplant)

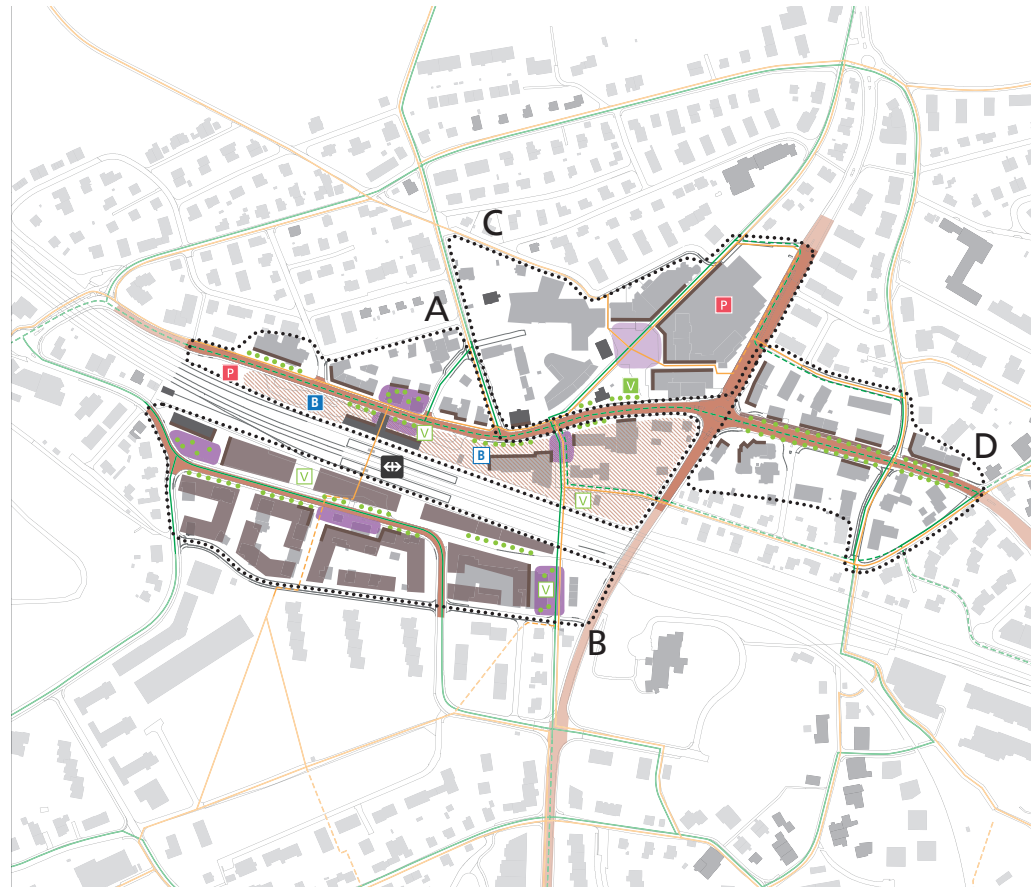
Informationsinhalt

-  geschützte und inventarisierte Gebäude
-  bestehende Gebäude
-  Perimeter Teilbereiche



100m

Ernst Basler + Partner



HINWEISE

Hinsichtlich der im Folgenden aufgeführten Planungsaspekte bestehen Grundlagen, auf die hingewiesen wird. Im Rahmen der Erarbeitung der Gestaltungspläne müssen diese Aspekte mit den betroffenen Planungsinstanzen und den einzelnen Fachstellen weiter vertieft und abschliessend geklärt werden.

DENKMALSCHUTZ (S.14)

- > Bahnhof SBB, Bahnhofstrasse 20
- > Wohnhaus mit Laden, Bahnhofstrasse 29
- > Wohnhaus, Rikonerstrasse 1 (ausserhalb Perimeter)
- > Jugendhaus „Hallauerhaus“, Märtplatz 21 (ausserhalb Perimeter)

2-h-SCHATTEN (S. 28)

- > Umgang und Bewertung 2-h-Schatten

LÄRM (S. 19 und 27)

- > Einhaltung der Immissionsgrenzwerte für lärmempfindliche Räume

KANTONALES TIEFBAUAMT (S. 21)
> Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Bahnhofstrasse
> Ausnahmetransportroute

AMT FÜR ABFALL, WASSER, ENERGIE UND LUFT (S. 21)
> Grundwasser
> Störfall

1.2 STELLENWERT MASTERPLAN

ZWECK UND RECHTLICHE STELLUNG DES MASTERPLANS

Zweck des Masterplans ist es, eine koordinierte Entwicklung im Raum Bahnhof West zu ermöglichen und einen entsprechenden Rahmen abzustecken mit dem Ziel, das Gebiet als Gesamtes aufzuwerten und in Einklang mit den übergeordneten Interessen der Stadtplanung zu bringen.

Die Inhalte des Masterplans stellen keine Zusicherungen an die von der Planung betroffenen Grundeigentümer dar und schaffen keine Rechtsansprüche.

Der Masterplan bildet das Grundgerüst für die Erarbeitung von Gestaltungsplänen. Es werden die Spielregeln festgelegt, an denen sich die einzelnen Akteure bei ihren spezifischen Planungen orientieren sollen. Damit wird eine fundierte Planungshilfe geschaffen. Diese ermöglicht den Grundbesitzern bedeutend erweiterte Baumöglichkeiten. Es werden aber auch Pflichten auferlegt.

Beim Masterplan handelt es sich um ein informelles Planungsinstrument, welches die übergeordnete Leitidee zur Erstellung von Gestaltungsplänen bildet, welche rechtlich verbindlich sein werden. Mit der Festsetzung des Masterplans erklärt der Stadtrat diesen für sich selbst als verbindlich. Bei der Beurteilung der Gestaltungspläne orientiert sich der Stadtrat an den Festlegungen des Masterplans (insbesondere Kapitel 2).

Die Ergebnisse der Masterplanung sollen zudem in die ordentliche Ortsplanungsrevision der Stadt einfließen.

Die Kapitel 4 und 5 enthalten Anwendungsprinzipien und Gestaltungsbeispiele und bieten Richtlinien, nach denen die einzelnen Baufelder in Zukunft entwickelt werden können. Sie zeigen den Spielraum und die Lesearten für die einzelnen Baufelder auf, so dass die hohen Qualitätsansprüche, die mit dem Richtprojekt erreicht wurden, auch bei nachfolgenden Planungen und Wettbewerben eingehalten werden können.

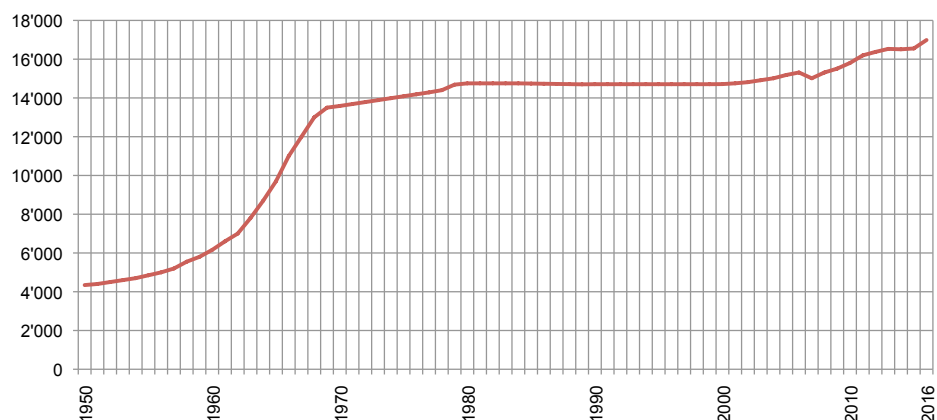
1.3 AUSGANGSLAGE

AUSGANGSLAGE STADT ILLNAU-EFFRETIKON

BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG

Nach rund 40-jähriger Stagnation mit 14'000 bis 15'000 Einwohner/innen in den Jahrzehnten 1970 bis 2010, findet in Illnau-Effretikon seit kurzem wieder ein Bevölkerungswachstum statt. Anfang 2015 zählte die Stadt gut 16'500 Einwohnerinnen. Mit der Eingemeindung von Kyburg kamen Anfang 2016 weitere 400 Einwohner/innen hinzu. Die Fläche der Stadt wuchs durch den Gemeindezusammenschluss von 2'530 ha um 30 % auf ca. 3'290 ha.

Illnau-Effretikon Einwohnerstatistik (ab 2016 inkl. Kyburg)



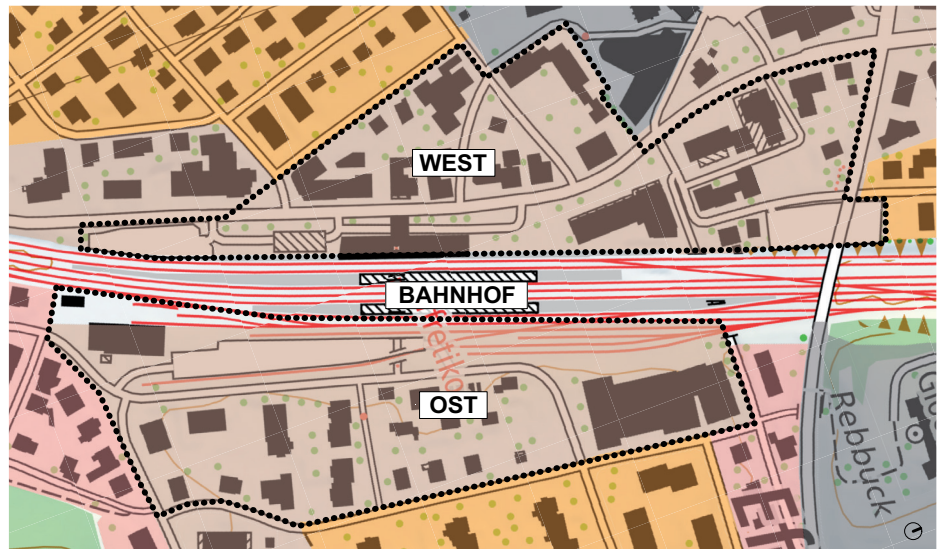
Ein grosser Teil der Baulandreserven ist überbaut. Die Einzonung neuer Siedlungsgebiete ist kaum mehr möglich. Der Antrag um Verschiebung von Siedlungsgebiet von Illnau nach Effretikon wurde vom Kanton gut geheissen und mit dem neuen kantonalen Richtplan festgesetzt. Somit könnte die Stadt im Gebiet Müsli und Girhalde neue Wohnzonen festsetzen und im Riet/Langhag die Industrie-/Gewerbezone erweitern, vorausgesetzt, der politische Wille ist vorhanden.

ZIELWERTE FÜR BEVÖLKERUNGS- UND ARBEITSPLATZZAHLEN BIS 2030

Um den Richtwerten im Leitbild Stadtentwicklung 2015 gerecht zu werden, muss in bestehenden Bauzonen eine sogenannte innere Verdichtung stattfinden. Die Bevölkerung soll bis ins Jahr 2030 auf 19'000 wachsen und die Zahl der Arbeitsplätze soll auf 11'000 zunehmen. Speziell die Steigerung der Arbeitsplatzzahlen ist eine sehr grosse Herausforderung und es bedarf enormer Anstrengungen, um dieses hoch gesteckte Ziel zu erreichen.

ZWECK DER ZENTRUMSZONEN

Neben Industrie- und Gewerbebezonen eignen sich insbesondere Zentrumszonen zur Ansiedlung von Gewerbe- und Dienstleistungsbetrieben sowie von publikumsorientierten Nutzungen wie Läden, Restaurants, etc.. Gemäss § 51 PBG sind Zentrumszonen für eine dichte Überbauung zur Entwicklung von Stadt-, Orts- und Quartierzentren, die ausser dem Wohnen vorab der Ansiedlung von Handels- und Dienstleistungsbetrieben, Verwaltungen sowie mässig störenden Gewerbebetrieben dienen, bestimmt. In der kommunalen Bau- und Zonenordnung werden unter Ziff. 4.1.1 BZO die Zentrumszonen Z 4.0 für die Schaffung eines attraktiven Stadtzentrums festgesetzt, die vor allem der Ansiedlung von Dienstleistungsbetrieben dienen. Darum dürfen in Zentrumszonen gemäss aktueller Gesetzgebung höchstens 80 % der Geschossflächen für Wohnzwecke genutzt werden. Im Ortsteil Effretikon existieren zwei Zentrumszonen Z 4.0 – eine westlich vom Bahnhof und eine östlich. In beiden Zonen wurden Teilbereiche mit einer Gestaltungsplanpflicht belegt.



GESTALTUNGSPLANPFLICHTGEBIET BAHNHOF WEST

Zum Gestaltungsplanpflichtgebiet Bahnhof West (Bezeichnung gemäss BZO Bahnhof Effretikon/Hinterbüel) ist unter Ziff. 1.2.1 BZO festgelegt, dass eine dichtere Überbauung mit standortgerechter Nutzung und guter städtebaulicher Architektur zu realisieren sei. Im Bereich des Bahnhofs seien dabei die Anliegen des öffentlichen Verkehrs zu berücksichtigen.

MASTERPLAN BAHNHOF OST

Am 3. Dezember 2015 hat der Stadtrat den Masterplan „Arealentwicklung Bahnhof Ost“ festgesetzt.

Der städtebauliche Entwurf schlägt homogene Stadtkörper vor, welche ruhig eingebettet zwischen den topographischen Hochpunkten, dem Gleisfeld und den angrenzenden Bestandsbauten liegen. Es wird ein urbaner Stadtteil mit spannungsvollen öffentlichen Strassenräumen und Plätzen, halböffentlichen Quergassen und privaten Innenräumen entwickelt. Die Stadtstruktur wird mit einer Randbebauung und mit dem Muster der Blockrandbebauung gebildet.

Während das geplante Freiraumkonzept auf der Westseite des Bahnhofs durch Verengungen und Ausweitungen in rhythmisierten Abständen als zusammenhängende, pulsierende Gesamtfigur gelesen wird, beruht das Konzept von Bahnhof Ost für die öffentlichen Strassen- und Platzräume auf einer ruhigen, klar strukturierten und hierarchisierten Anordnung von Strassen, Plätzen, Gassen und Innenhöfen.

Das Gebiet ist in die fünf Baufelder A – E gegliedert. Die maximale Baumassenziffer beträgt 6.5 m³/m² und die Nutzungsverteilung sieht über den gesamten Perimeter einen Mix von 50 % Wohnen und 50 % Gewerbe, Dienstleistung, etc. vor. In den Baufeldern A – D ist ein Nutzungsmix von 70 % Wohnen und 30 % Nicht-Wohnen vorgegeben. In Baufeld E, entlang den Bahngleisen, ist eine Nutzung von 10 % Wohnen und 90 % Nicht-Wohnen vorgesehen.

AUSGANGSLAGE BAHNHOF WEST

Im Frühjahr 2016 lancierte die Stadt das Projekt „Zentrumsentwicklung Bahnhof West“ unter folgenden Bedingungen: Bestandteil der Planung bildeten – nachdem der private Gestaltungsplan Zentrumsentwicklung MITTIM gescheitert war – nur mehr die Parzellen, deren Eigentümer gewillt sind, an der Zentrumsentwicklung zu partizipieren; es wurde ein etappenweises Verfahren – Phase 1: Konzeptstudie, Phase 2: Richtprojekt, Phase 3: Masterplan – unter Einbezug der Grundeigentümer und der Information der Bevölkerung beschlossen; begleitet werden sollte das Verfahren durch eine verwaltungsinterne Arbeitsgruppe, ein Begleitgremium und die Stadtentwicklungskommission.

Die wichtigsten Meilensteine auf diesem Weg waren:

KONZEPTSTUDIE (Phase 1)

- > 8.9.16: Beauftragung von Stauer & Hasler Architekten
- > 21.12.16: Zustimmung des Stadtrats zur ausgearbeiteten Konzeptstudie
- > 9.3.17: Entgegennahme der Rückmeldungen der Grundeigentümer zur Konzeptstudie und Beauftragung zur Erarbeitung des Richtprojekts durch Stauer & Hasler Architekten

RICHTPROJEKT (Phase 2)

- > 4.7.17: Informationsveranstaltung für die Grundeigentümer
- > 11.7.17: Öffentliche Informationsveranstaltung inkl. Grosser Gemeinderat
- > 13.7.17: Verabschiedung des erarbeiteten Richtprojektes durch den Stadtrat als Basis für den Masterplan

MASTERPLAN (Phase 3)

- > 1.11.17: Information der Grundeigentümer (schriftlich)
- > 15.12.17: Vernehmlassungsfrist
- > 18.1.18: Stadtrat setzt Masterplan fest

In allen Phasen fanden zudem direkte Gespräche zwischen einzelnen Grundeigentümern und Vertretern der Stadt statt.

MENGENGERÜST EINWOHNER/INNEN UND ARBEITSPLÄTZE

IST-ZUSTAND UND ZIELGRÖSSE EINWOHNER/INNEN

Aktuell wohnen im Perimeter gut 130 Einwohnerinnen und Einwohner. Das Potenzial der künftigen Überbauungen mit rund 29'000 m² Wohnfläche, bei einer angenommenen Belegung von 60 m² pro Person, lässt sich auf gut 480 Einwohner/innen berechnen. Dies bedeutet im Zentrum einen Anstieg von 350 Einwohner/innen.

IST-ZUSTAND UND ZIELGRÖSSE ARBEITSPLÄTZE

Über die Anzahl der heute vorhandenen Arbeitsplätze und Flächen gibt es keine Erhebung. Die Berechnungen zeigen, dass künftig ca. 4'700 m² für Verkauf, 900 m² fürs Gastgewerbe sowie 3'300 m² für publikumsorientierten und 15'700 m² für nicht publikumsorientierten Dienstleistungsbetrieben zur Verfügung stehen. Die Arbeitsplätze für Verkauf und Gastgewerbe können je nach Betrieb stark variieren. Das gilt auch für Dienstleistungsbetriebe. Heute arbeiten schätzungsweise 200 Personen im Planungsperimeter. Künftig könnte sich diese Zahl verdreifachen.

2 VERBINDLICHE FESTLEGUNGEN

2.1 PERIMETER

BEBAUUNGSPERIMETER

Der Bebauungsperimeter umfasst das mit einer Gestaltungsplanpflicht belegte Gebiet Bahnhof West, das sich zwischen dem Gleisraum der SBB und der Bahnhofstrasse sowie der Garten- und Bruggwiesenstrasse trichterförmig gegen Norden aufspannt. Den Abschluss bilden im Norden und im Süden die Bahnübergänge Illnauerstrasse beziehungsweise Bahnhofstrasse; westlich der Bahnhofstrasse greift der Perimeter ins Tannquartier.

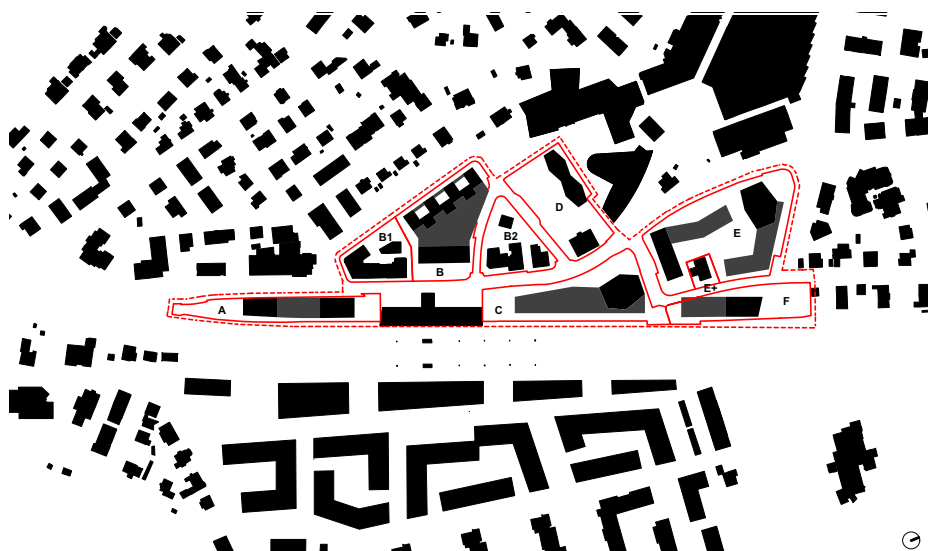
AUFTEILUNG BAUFELDER A - F

Das Gebiet wird in sechs Baufelder aufgeteilt, für die jeweils ein Gestaltungsplan erarbeitet werden muss und deren Grundeigentümer gewillt sind, ihre Areale zu entwickeln.

- | | |
|---|-----------------|
| A | Bahnhof Süd |
| B | Bruggwiesen |
| C | Bahnhof Nord |
| D | Stadtgarten |
| E | Hinterbüel West |
| F | Hinterbüel Ost |

Im Perimeter befinden sich einzelne Baufelder beziehungsweise eine Einzelparzelle, deren Eigentümer momentan nicht an einer Entwicklung interessiert sind. Eine Planung kann zu einem späteren Zeitpunkt eingeleitet werden.

- | | |
|----|--|
| B1 | Liegenschaften Bahnhofstrasse 13A, 15, 17 und Gartenstrasse 2 |
| B2 | Liegenschaften Bahnhofstrasse 23, 25, 27 und Tagelswangerstrasse 1 |
| E+ | Liegenschaft Hinterbüelstrasse 3 |



ERWEITERTER PERIMETER Der erweiterte Betrachtungsperimeter umfasst benachbarte Räume und gibt Hinweise auf den weiteren Umgang bezüglich einer quartierübergreifenden Freiraumgestaltung und Neuüberbauungen in unmittelbarer Nähe des Gebiets Bahnhof West.

- G Der Stadtgarten erstreckt sich bis zur Wangenstrasse: Das Freiraumkonzept sieht den Stadtgarten als zusammenhängenden städtischen Freiraum inklusive der Areale Musikschule und Kindertagesstätte vor.
- H Der Märtplatz fügt sich als weiterer Freiraum in die Platzabfolge ein.



INVENTAR DENKMALPFLEGE

BAHNHOFSTRASSE 20, BAHNHOF SBB, 1961

Als Bau des bekannten SBB-Architekten Max Vogt, als qualitätsvoller Vertreter der modernen Nachkriegsarchitektur und einer der bedeutendsten Bahnbauten im Kanton Zürich, als Zeuge der prägenden Entwicklungsphase Effretikons und als Strassenraum bestimmender Bau des Ortszentrums ist das Bahnhofsgebäude samt Perondächern kantonal geschützt und samt seinen Aussenräumen zu erhalten.

BAHNHOFSTRASSE 29, WOHNHAUS MIT LADEN, 1914/15

Aufgrund seiner markanten Lage im Strassenraum, als Kopfbau einer intakten historischen Geschäftsbauzeile und als repräsentativer Vertreter eines Wohn- und Geschäftshauses des frühen 20. Jahrhunderts mit viel Originalsubstanz ist das Gebäude schützenswert inkl. dazugehörigem Umfeld und Pavillon.

RIKONERSTRASSE 1, WOHNHAUS, 1910/11 (ausserhalb Perimeter)

Das herrschaftliche, solitäre, zweigeschossige Wohnhaus im Heimatstil mit altem Garten und historischer Einfriedung besteht aus einem Baukörper mit Satteldach, welches durch zwei kleinere Vorbauten aufgelockert wird. Zur Strasse ist die Fassadengestaltung eher schlicht, zum Stadthaus hingegen reich verziert. Beim Gebäude handelt es sich um einen der letzten Vertreter des alten Dorfkerns; es steht städtebaulich markant an der Rikonerstrasse.

MÄRTPLATZ 21, JUGENDHAUS, 1888/89 (ausserhalb Perimeter)

Grosszügiges ehemaliges Bauernhaus („Hallauerhaus“), das heute als Jugendhaus genutzt wird. Der reich durchfensterte Steinbau mit geschlossenem Satteldach ist im ehemaligen Stallteil Holzverschalt. Fenster und Türen weisen Sandsteinrahmen auf und die Fenster sind mit Vorfenstern versehen. Trotz seiner Funktionsänderung

und tiefgreifenden Umbauten im ehemaligen Tennbereich, konnte es seine ursprüngliche architektonische Wirkung weitgehend behalten.

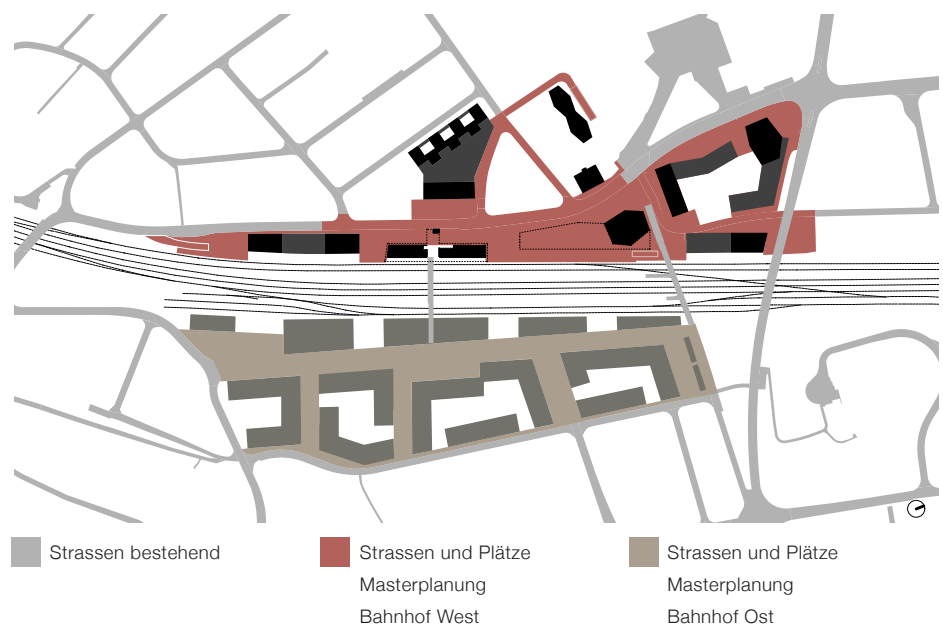


2.2 STÄDTEBAU

STÄDTEBAULICHES KONZEPT

STRASSEN- UND PLATZKONTINUUM

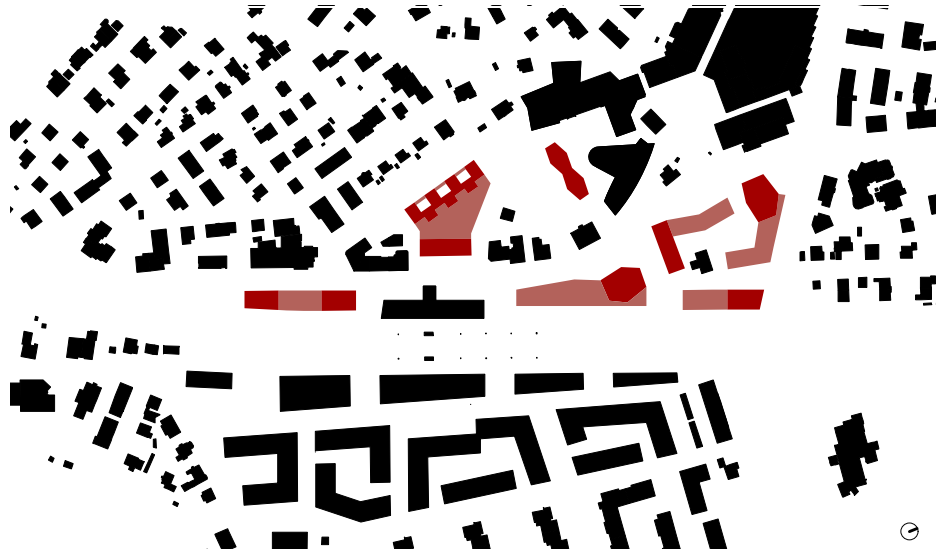
Das städtebauliche Konzept geht vom öffentlichen Raum aus und sieht einen zusammenhängenden Stadtraum entlang der Bahnhof-/Rikonerstrasse mit teilweise platzartigen Ausweitungen in rhythmisierten Abständen vor, wobei der bestehende Märtplatz in diese Abfolge mit eingebunden wird. Eine erste Ausweitung entsteht gegenüber dem Bahnhof SBB – der Bahnhofplatz; eine zweite rund um die Personenunterführung Rosenweg sowie eine weitere zum Zentrumskeisel hin.



DICHTE UND BEBAUUNGSSTRUKTUR

Zentrumsentwicklungen und die damit verbundenen Prozesse der Verdichtung verlangen vor dem Hintergrund bestehender, historisch gewachsener Siedlungsstrukturen ebenso klare wie differenzierte Regeln.

Im konkreten Fall ist die höchste Dichte in den Gebieten prinzipiell zwischen dem Gleisraum und der Hauptstrasse, auf den Baufeldern A, C und E vorgesehen. Diese befinden sich nicht nur entlang von Verkehrsachsen, sie weisen auch eine neuere, eher heterogene Bebauungsstruktur auf. Demgegenüber gilt für Gebiete, die an charakteristische, in sich homogene Quartiere angrenzen – wie beispielsweise das durchgrünte, feinkörnige Tann-Einfamilienhausquartier –, eine eher tiefere Ausnutzung (Baufeld D) oder es sind differenzierte Bebauungsstrukturen (Baufeld B) vorgesehen.



VERWANDTSCHAFTEN GEBÄUDE TypEN

Neben der quantitativen Betrachtung bezüglich einer städtebaulich verträglichen Dichte spielen auch die Bebauungsstrukturen beziehungsweise die Gebäudetypen eine Rolle. Dabei kommt der Verwandtschaft unter ihnen innerhalb des baulich differenzierten neuen Stadtkörpers eine entscheidende Funktion zu.

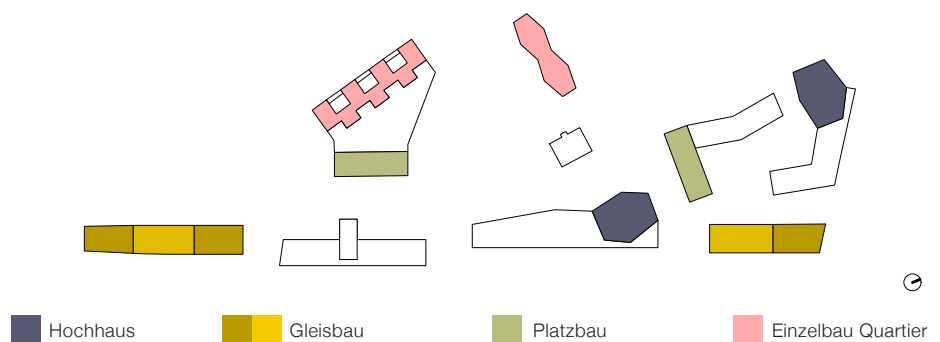
Die Hochhäuser stehen an städtebaulich neuralgischen und verkehrstechnisch stark frequentierten Stellen. Ihre typologische wie formale Verwandtschaft enthebt sie der Erscheinung als Einzelereignis: Als „Geschwister“, als zwei verwandte Hochhäuser mit niedrigeren Sockelbauten, markieren sie die Richtpunkte des neuen Zentrums und bilden robuste Anker für die weitere Entwicklung.

„Gleisbauten“ mit punktuellen Aufbauten über einem durchgehenden Sockel rhythmisieren und begleiten den Bahnraum.

„Platzbauten“ fassen die räumlichen Ausweitungen am Bahnhofplatz und am Rosenwegplatz.

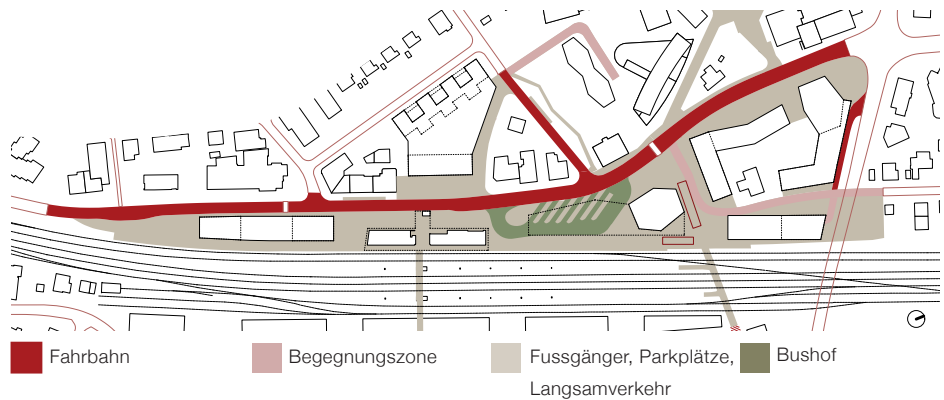
EINBETTUNG NACHBARSCHAFT

Einen weiteren Typ bilden „Quartier-Einzelbauten“. Diese tragen weniger in sich selbst eine Verwandtschaft als vielmehr in ihrer Reaktion auf die Massstäblichkeit und Körnigkeit des durchgrünten Tannquartiers wie beispielsweise in Form einer Abfolge von einzelnen vor-/rückspringenden Hausfronten entlang der Gartenstrasse.



STRASSENRAUM

Der Strassenraum wird zum Stadtraum – durch die räumliche Integration der Erschliessungsachsen ins Ortsbild (Bahnhof- und Rikonerstrasse sowie Tagelswangerstrasse) oder durch die Einführung von Begegnungszonen in den Nebenstrassen (Teil der Bruggwiesen- und der Hinterbühlstrasse).



PLÄTZE

Entlang der Bahnhof-/Rikonerstrasse wird durch die örtlichen Ausweitungen des Strassenraums eine lockere Platzfolge gebildet, die als „verkehrstauglicher Stadtboden“ bege- und befahrbar ausgebildet ist.

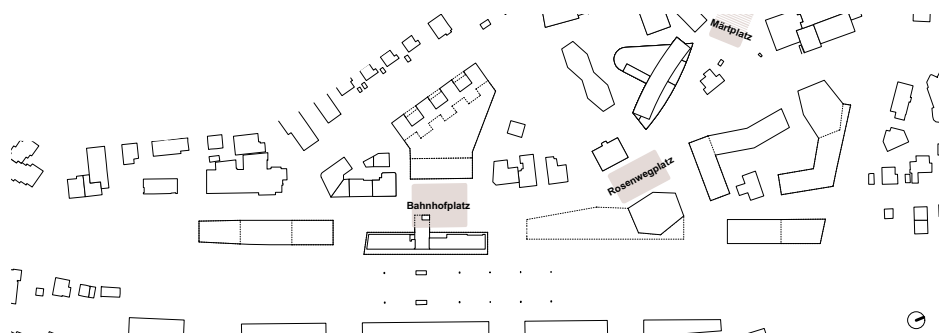
Die einzelnen Plätze – Bahnhofplatz und Rosenwegplatz – sind aus den örtlichen Begebenheiten entwickelt und durch Belagsauszeichnungen geprägt. Als wiederholendes Element bilden Brunnen, Wasserspiele oder Ähnliches Orientierungspunkte und schaffen Aufenthaltsqualität.

BAHNHOFPLATZ

- > Bahnhofplatz vis-à-vis des Bahnhofs
- > Visitenkarte bei der Ankunft in Effretikon
- > Zielort für Einkauf und Aufenthalt
- > seitliche Querung über Bahnhofstrasse

ROSENWEGPLATZ

- > übergeordneter Orientierungs- und Durchgangsraum
- > historischer Ort (alter Bahnübergang) mit aktueller Bedeutung
- > „Scharnier“ zwischen Bushof und verschiedenen Quartieren



FREIFLÄCHEN UND GRÜNFLÄCHEN

Komplementär zum Masterplan Bahnhof Ost wird ein durchlässiges Freiraumkontinuum als Raumfolge mit differenzierten Teilbereichen ausgebildet.

Eine zeichenhafte Baumreihe mit einheitlicher Baumart begleitet als ordnende Figur die Bahnhofstrasse, wobei die abschnittsweise Baumstellung wechselseitig angeordnet ist.

Der öffentliche Stadtgarten bildet eine grüne Oase im verdichteten Zentrum; der räumlich gefasste und mit Bäumen bepflanzte Freiraum bindet bestehende öffentliche Gebäude im erweiterten Grünraum ein, zeichnet sich durch hohe Aufenthaltsqualität aus und ist mittels einer durchgehenden Wegführung eingebunden in das übergreifende Quartierwegnetz.

Rosenweg- und Bahnhofplatz bilden belebte Durchgangsorte mit Aufenthaltsqualitäten.

Eine Vertiefung des Freiraums in Form eines zusammenhängenden, übergeordneten Freiraumkonzeptes wird noch erstellt.



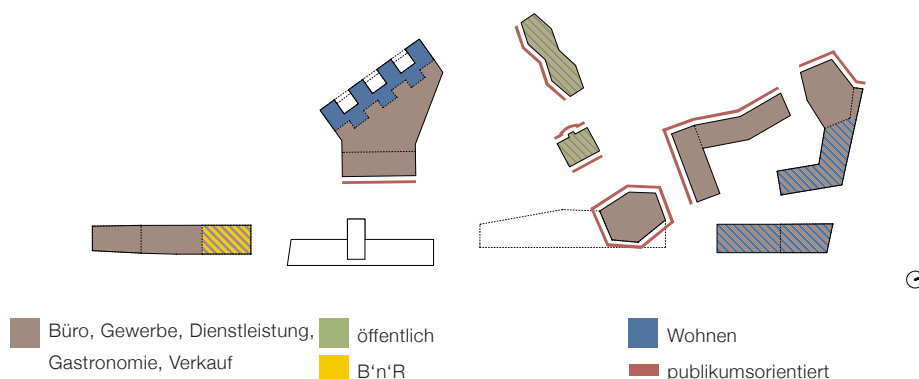
- 1 Baumreihen entlang der Bahnhofstrasse
- 2 Stadtgarten bepflanzt mit gross- und mittelkronigen Parkbäumen, Erdüberdeckung von mindestens 1.5 m über OK Decke TG vorsehen
- 3 begrünter Innenhof (baumbestandene Kies- oder Grünflächen)
- 4 intensiv begrünter Dachgarten, als nutzbarer Spiel- und Freiraum für umgebende Wohnungen
- 5 Bahnhofplatz, von Baumreihe zur Strasse begrenzt
- 6 Rosenwegplatz, von einer Baumgruppe mit Sitzgelegenheiten ausgezeichnet
- 7 Vorbereich Hochhaus Hinterbüel

2.3 NUTZUNGEN

NUTZWEISE

Als Vorgabe gilt ein Mindestanteil von 35% Gewerbe/Dienstleistung auf allen Baufeldern, mit Ausnahme des Baufeldes D (Stadtgarten). Zur Belebung des Stadtzentrums sind die Erdgeschosse möglichst publikumsorientiert zu nutzen.

VERTEILUNG ERDGESCHOSS- NUTZUNGEN



ÖFFENTLICHE NUTZUNGEN

Mit dem Wachstum der Stadt werden ergänzend zum bestehenden Angebot, oder als Ersatz, öffentliche Nutzungen notwendig, welche die Stadt im Baufeld mit eigenem Bauland (E und F) erstellt oder allenfalls in einem der privaten Baufelder mietet.

- > Kindertagesstätte(n)
- > Spielplatz
- > Polizei
- > etc., Liste nicht abschliessend

LÄRMSCHUTZ

LÄRMSCHUTZ

Die Lärmeinflüsse durch den Schienen- und Strassenverkehr gestalten die Bebauung anspruchsvoll. Die schmalen Parzellenverhältnisse erschweren die Situation zusätzlich.

Ohne lärmindernde Massnahmen an der Quelle (Tempo 30) und die Implementierung von baulichen Vorkehrungen (lärmindernder Flüsterbelag) lässt sich vor allem auf den Baufeldern A, C, E und F nur ein beschränkter Wohnanteil realisieren, was die Wirtschaftlichkeit limitiert. Die Fachstelle für Lärmschutz des Kantons Zürich stellt in einer ersten Stellungnahme die Einführung von Tempo 30 als Grundvoraussetzung für Wohnen auf den Baufeldern zwischen Gleisraum und Hauptstrasse dar. Die planungsrechtlichen Vorgaben, vor allem was die Rechtsprechung bezüglich Lärmschutz und damit zusammenhängend die Anordnung lärmempfindlicher Räume und so direkt die Nutzungen betrifft, können im Masterplan nicht abschliessend abgebildet werden. Eine Verifizierung durch die Fachstelle für Lärmschutz des Kantons Zürich erfolgt erst anhand konkreter Wohnungsgrundrisse im Rahmen von Gestaltungsplänen.

Der Nachweis der Machbarkeit von Wohnnutzungen, das heisst die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte in Bezug auf die jeweilige Lärmsituation, ist für die einzelnen Baufelder zwingend.

2.4 WEITERE INFRASTRUKTUREN

ÖFFENTLICHE INFRASTRUKTUREN

Mit diesem Masterplan ermöglicht die Stadt den Bauträgern eine stark erhöhte Bau-
masse. Im Gegenzug macht die Stadt Auflagen bezüglich öffentlicher Infrastruktur-
einrichtungen, die von allen am Masterplan involvierten Parteien über einen ortsge-
bundenen Investitionsbeitrag oder eine Mehrwertabschöpfung abgedeckt werden.

Solche öffentlichen Infrastrukturen sind:

- > zentraler Bushof auf dem Baufeld C
- > Stadtgarten auf dem Baufeld D
- > B'n'R auf den Baufeldern A und F mit je rund 200 überdachten Veloabstellplätzen
- > P'n'R mit ca. 30 PP
- > zwei öffentliche Plätze mit Aufenthaltsqualität
- > bessere Strassenquerungen (Betriebs- und Gestaltungskonzept Bahnhofstrasse)
- > Neugestaltung der Hinterbüel- und der Bruggwiesenstrasse
- > Separatsammelstelle
- > Trafostationen
- > Aufwertung der Unterführung Rosenweg durch neue Rampe entlang Perron 1 für
einen direkten Zugang zum Bushof, wobei darauf zu achten ist, dass Reisende,
welche nicht am Perron Gleis 1 in den Zug steigen, nicht über Perron Gleis 1 zur
Rampe geleitet werden.

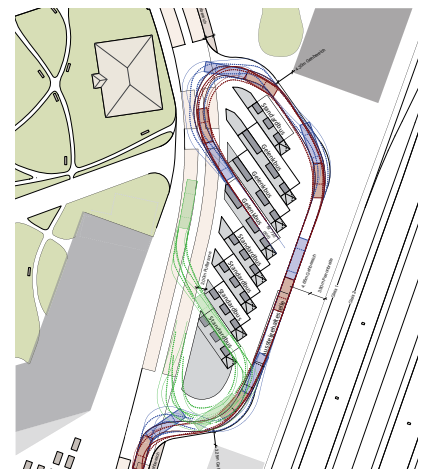
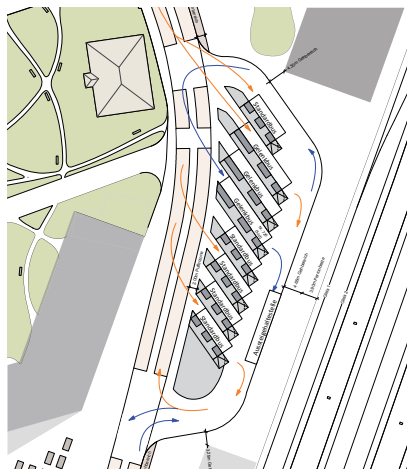
Eine konkrete und abschliessende Liste wird mit der pro Baufeld separaten Rege-
lung erstellt. Die vertragliche Vereinbarung ist zusammen mit dem Gestaltungsplan
abzuschliessen.

DISPOSITION BUSHOF

BUSHOFSTUDIE

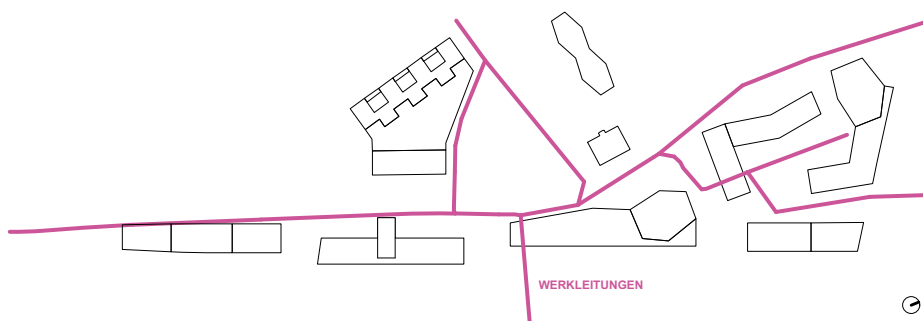
Die Disposition des Bushofs wurde zusammen mit der ewp AG und in Absprache mit
dem Amt für Verkehr des Kantons Zürich und dem Betreiber, den Verkehrsbetrieben
Glattal (VBG), erarbeitet. Die konkrete Umsetzung ist im Rahmen des Gestaltungsplan-
es für das Baufeld C zu verifizieren, wobei für den Busbetrieb folgende Rahmenbe-
dingungen einzuhalten sind:

- > total neun Haltekannten, inkl. einer Entlastungsbushaltestelle
- > davon drei Haltekannten für Gelenkbusse
- > ein (Gelenk-)Bus fährt Richtung Volketswil (Süden), alle anderen nach Norden
- > oberirdische Anordnung der Busse auf dem Niveau der Bahnhofstrasse



WERKLEITUNGEN

Der Hauptkanal folgt dem Verlauf der Bahnhof-/Rikonerstrasse und darf nicht tangiert werden werden. Mit den SBB sind Rücksprachen bezüglich des Vorgehens bei allfälligen Kanalverlegungen notwendig. Zudem muss das Leitungsbaurecht in separaten Regelungen geklärt werden.



ENTSORGUNGSANLAGEN

Gemäss Grundlagen der Stadt Illnau-Effretikon ist die Anzahl bestehender Sammelstellen im Planungsgebiet (z.B. für Glas) knapp; im Gebiet Bruggwiesen/Gartenstrasse ist eine zusätzliche Separatsammelstelle einzuplanen. Für Hauskehricht sind auf den Baufeldern jeweils Unterfluranlagen zu erstellen.

TRAFO

Gemäss ersten Abklärungen mit dem EKZ sind neue Trafostationen auf den Baufeldern B und E vorzusehen; die definitive Klärung muss im Rahmen der Gestaltungspläne erfolgen.

AUSNAHMETRANSPORT-ROUTE

Die Gestenriet-/Bahnhofstrasse stellt eine Ausnahmetransportroute Typ 2 dar. Die geometrischen Vorgaben des Kantons für solche Ausnahmetransportrouten sind zwingend einzuhalten.

GRUNDWASSER

Geologische Gutachten bezüglich Grundwasser müssen im Rahmen der Gestaltungspläne erstellt und mit dem AWEL diskutiert werden.

STÖRFALL

Erste Abklärungen hinsichtlich der Störfallvorsorge wurden mit dem AWEL getroffen. Diese entbinden die Verfasser der jeweiligen Gestaltungspläne nicht vor weiteren Abklärungen aufgrund der konkret erarbeiteten Projekte.

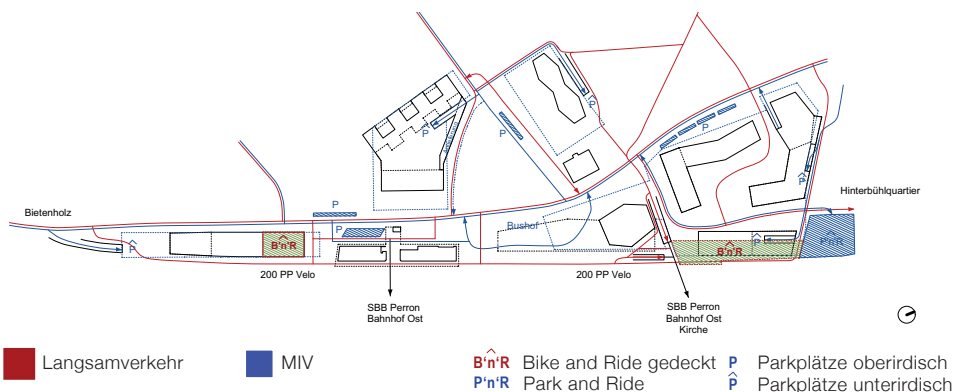
2.5 VERKEHRSERSCHLIESSUNG

ÜBERGEORDNETES ERSCHLIESSUNGS- KONZEPT

Die Bahnhof-/Rikonerstrasse bildet die Zentrumshauptachse. Auf der Tagelswangerstrasse wird der Verkehr neu wieder in beiden Richtungen geführt (Haupterschliessung analog Poststrasse).



MOBILITÄTSKONZEPT



Neben der Tagelswangerstrasse sowie der neuen Zufahrt von der Illnauerstrasse in das Gebiet Hinterbühlstrasse dient auch die Bruggwiesenstrasse der Erschliessung (unterer Abschnitt jedoch nur für Anlieferung, Velo und Zubringerdienst).

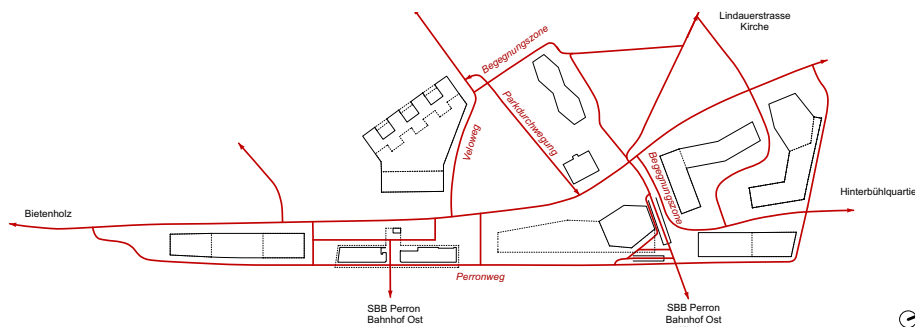
Die Parkierung erfolgt grundsätzlich unterirdisch, oberirdische Parkplätze werden punktuell vorgesehen, wobei Kurzzeit-Parkplätze, wo möglich, entlang der Bahnhof-/Rikoner- und der Tagelswangerstrasse angeordnet werden.

Im Masterplangebiet überlagern sich die Fussgänger- und Veloverbindungen ins Zentrum und zum Bahnhof. Wichtige Fussgänger- und Veloachsen sind die Personenunterführung Rosenweg und die Bruggwiesenstrasse im unteren Abschnitt sowie für Fussgänger der Weg im Park entlang der Tagelswangerstrasse. Zudem ist die Zentrumsachse der Bahnhof-/Rikonerstrasse neben weiteren Funktionen als Hauptverkehrsstrasse eine wichtige Fussgänger- und Veloverbindung.

Die Veloparkierung für die Zentrumsnutzungen erfolgt dezentral, um möglichst nahe an den verschiedenen Zielorten zu sein; B'n'R-Anlagen sind unmittelbar an den Perronzugängen und den Unterführungen vorgesehen.

Die P'n'R-Anlage befindet sich oberirdisch unter der Brücke der Illnaustrasse. Die Anzahl Parkplätze wird gegenüber heute reduziert, da diese viel Fläche beanspruchen und somit im Widerspruch zur angestrebten Zentrumsverdichtung stehen. Die Baufelder sind mit Ausnahme des Baufeldes C autonom erschlossen. Sollte sich in der weiteren Planung zeigen, dass sich für das Baufeld C eine autonome Erschliessung in ähnlicher Qualität realisieren lässt, wird diese geprüft.

LANGSAMVERKEHR



LANGSAMVERKEHR

Für Fussgänger und Velofahrer wird durch die Langsamfahrzonen ein besseres Umfeld geschaffen: übergeordnetes Ziel ist Tempo 30 auf der Bahnhof-/Rikonerstrasse; Begegnungszonen werden in der Hinterbühl- und der Bruggwiesenstrasse (oberer Abschnitt) eingerichtet; Fahrverbot (MIV) mit gestattetem Zubringerdienst auf der Bruggwiesenstrasse (unterer Abschnitt); separater Fussweg im Park entlang der Tagelswangerstrasse; private Veloabstellplätze sind pro Baufeld sicherzustellen.

ÖFFENTLICHER VERKEHR (öV)

BUSHOF

Hier gelten die auf Seite 20 formulierten Rahmenbedingungen.

TAXISTANDORTE

Diese befinden sich weiterhin beim Bahnhof; zu beachten gilt es zudem das Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) der Bahnhofstrasse.

P'n'R

P'n'R-Parkplätze befinden sich auf dem Baufeld F, wobei deren Anzahl im Vergleich zum heutigen Bestand aufgrund der Zentrumsverdichtung und des besseren öV-Anschlusses von peripheren Ortschaften leicht reduziert wird.

B'n'R

Südlich des Bahnhofs (Baufeld A) ist eine Anlage im Gebäude integriert; nördlich ist eine solche auf dem Baufeld F als unterirdische Anlage mit direkter Anbindung an die Unterführung Rosenweg und die neue Rampe zum Perron 1 vorgesehen.

CARSHARING/MOBILITY

Die bestehende Anzahl muss in Bahnhofsnähe mindestens erhalten bleiben.

MOTORISIERTER

INDIVIDUALVERKEHR (MIV)

TEMPOREGIME BAHNHOF-/RIKONERSTRASSE

Angestrebt wird die Einführung von Tempo 30 auf der Bahnhof-/Rikonerstrasse innerhalb des Perimeters. Diese führt nicht nur zu einer Aufwertung der Zentrumsqualität, sondern in Folge einer verbesserten Lärmsituation – die das übergeordnete Ziel sein muss – auch zu deutlich mehr Spielraum bezüglich der Wohnnutzungen.

BEGEGNUNGSZONE (Tempo 20)

Begegnungszonen werden in der Bruggwiesenstrasse (im nördlichen Teil) sowie in der Hinterbühlstrasse eingerichtet.

TAGELSWANGERSTRASSE

Auf dieser Strasse wird der Verkehr wieder in beiden Fahrtrichtungen geführt.

BRUGGWIESENSTRASSE

Im unteren Abschnitt der Bruggwiesenstrasse sind nur Anlieferung und Zubringerdienst sowie Veloverkehr gestattet (Fahrverbot für den MIV).

MOBILITÄTSKONZEPT / PARKIERUNG

Die Zahl der erforderlichen Abstellplätze soll infolge guter Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr (öV) möglichst stark reduziert werden. Die Reduktionsfaktoren der Güteklasse A gemäss Ziff. 10.2 BZO sind anzuwenden. Weitergehende autoarme Nutzungen werden im Sinne von Ziff. 10.3.2 BZO unterstützt. Dies ist im Rahmen der Gestaltungspläne festzulegen.

OBERIRDISCHE KURZZEITPARKPLÄTZE

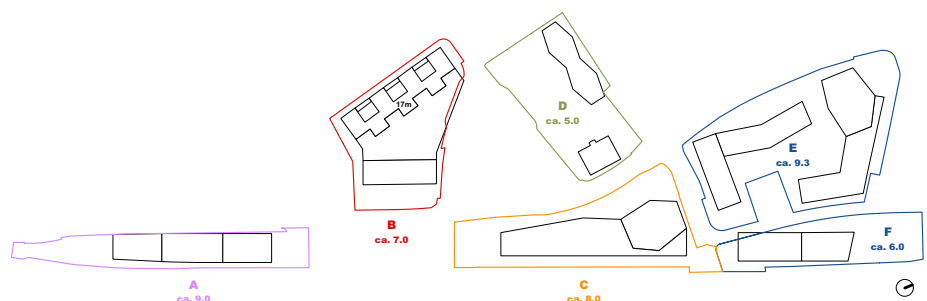
Neu sind oberirdische Kurzzeit-Parkplätze auch entlang der Rikonerstrasse möglich, wobei deren Verfügbarkeit durch Verkürzung der Parkdauer erhöht wird.

2.6 DIMENSIONIERUNGEN

BAULICHE DICHTEN

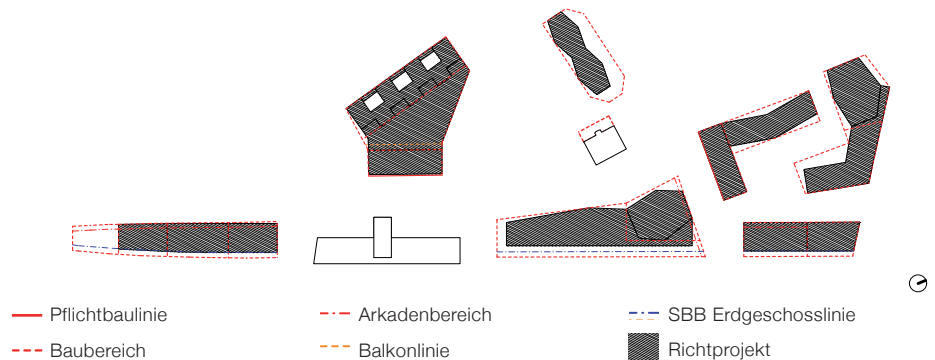
Das Gebiet befindet sich in der Zentrumszone Z4, in der eine bauliche Dichte von $4 \text{ m}^3/\text{m}^2$ zugelassen ist. Die Konzeptstudie von 2016 hat gezeigt, dass die Baumasenziffer (Berechnung gemäss PBG des Kantons Zürich) unter Berücksichtigung des gesamten Areals (inkl. unbeplante Gebiete $4 \text{ m}^3/\text{m}^2$) auf durchschnittlich rund $7.1 \text{ m}^3/\text{m}^2$ angehoben werden kann. Aus übergeordneten städtebaulichen Überlegungen fällt dieser Wert für die einzelnen Baufelder unterschiedlich aus.

- > Baufeld A, max. $24'275 \text{ m}^3$ oberirdisch umbauter Raum (BMZ max. 9.0)
- > Baufeld B, max. $28'595 \text{ m}^3$ oberirdisch umbauter Raum (BMZ max. 7.0)
- > Baufeld C, max. $37'015 \text{ m}^3$ oberirdisch umbauter Raum (BMZ max. 8.0)
- > Baufeld D, max. $18'265 \text{ m}^3$ oberirdisch umbauter Raum (BMZ max. 5.0)
- > Baufeld E, max. $62'235 \text{ m}^3$ oberirdisch umbauter Raum (BMZ max. 9.3)
- > Baufeld F, max. $14'035 \text{ m}^3$ oberirdisch umbauter Raum (BMZ max. 6.0)



BAUBEREICHE

Mit dieser Darstellung werden die Baubereiche für die einzelnen Baufelder und die einzelnen Baukörper definiert; auch wird angegeben, wo übergeordnete Bedingungen eingehalten müssen.



GEBÄUDEHÖHE - PRINZIP

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Grundlage für den Masterplan Höhenlinienpläne bilden, welche einen gewissen Ungenauigkeitsfaktor beinhalten. Für die weitere Planung sollen daher durch die privaten Grundeigentümer vorgängig baufeldbezogenes Terrainaufnahmen erstellt und die Niveaulinien der benachbarten Strassen definiert werden.

Es ist das nachfolgende Prinzip anzuwenden, dass sich die angegebenen Gebäudehöhen auf die Nullkote 511.00 m.ü.M beziehen (siehe auch 4.1 Gebäudehöhen).

HOCHHÄUSER

> Gebäudehöhe min. 50 m/max. 55 m

GLEISBAUTEN

> Gebäudehöhe Punktaufbauten min. 23 m/max. 30 m

> Gebäudehöhe Sockel min. 8 m/max. 12 m

PLATZBAUTEN

> Gebäudehöhe zum Rosenweg- und Bahnhofplatz min. 22 m/max. 23 m

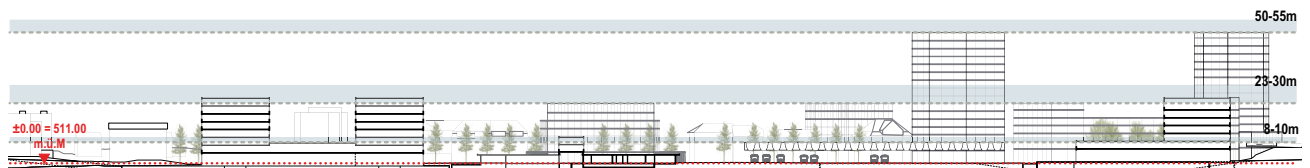
> Gebäudehöhe zur Rikonerstrasse max. 17 m

EINZELBAUTEN QUARTIER

> Gebäudehöhe Stadtgarten max. 23 m

> Gebäudehöhe Sockel max. 8 m

> Gebäudehöhe zur Gartenstrasse max. 17 m



GEBÄUDEHÖHE - ANWENDUNGEN

Die Gebäudehöhen sind pro Bautyp unterschiedlich; die Überbauung bildet über drei Horizonte (Hochhäuser, Gleis-/Quartierbauten sowie Sockelbauten) eine prägnante Stadtsilhouette.



2.7 UMWELT

ERNEUERBARE ENERGIEN Die Stadt hat sich mit ihrer Energiestrategie das Oberziel gesetzt, bis zum Jahr 2050 das Energieverbrauchsmodell der 2000-Watt-Gesellschaft umzusetzen. Die Basis für die Umsetzung der 2000-Watt-Gesellschaft im Gebäudebereich bilden das Merkblatt SIA-Effizienzpfad Energie (SIA 2040) und die zugehörige Dokumentation (SIA D0236) sowie die Rechenhilfe SIA 2040. Die späteren Gestaltungspläne müssen mindestens diese Anforderung erfüllen oder einem vergleichbaren Energiemodell entsprechen.

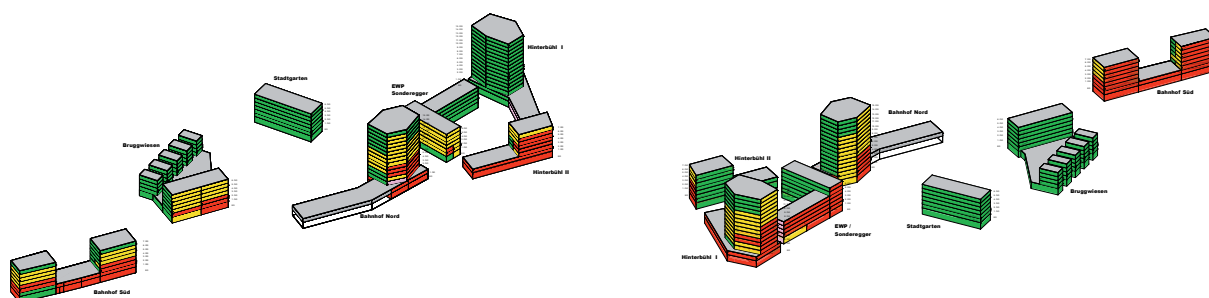
ÖKOLOGISCHE BAUWEISE Die Empfehlung SIA 112/1 „Nachhaltiges Bauen - Hochbau“ ist ein Instrument zur Erbringung spezieller Planerleistungen für nachhaltiges Bauen in den Bereichen Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt und gilt als Grundlage für die Festsetzung in den Gestaltungsplänen.

LÄRMSCHUTZ

Die nachfolgenden Hinweise bezüglich der Lärmsituation basieren auf dem Lärmgutachten des Büros Mühlebach Partner AG vom Frühling 2017 sowie auf mehreren Abklärungen mit der kantonalen Fachstelle für Lärmschutz.

Die gesetzlich zu erreichenden Immissionsgrenzwerte müssen im Rahmen der einzelnen Gestaltungspläne nachgewiesen werden, wobei es auch die aktuelle Rechtsprechung etwa bezüglich der Lüftungsfensterpraxis zu berücksichtigen gilt.

Axonometrie, Situation heute

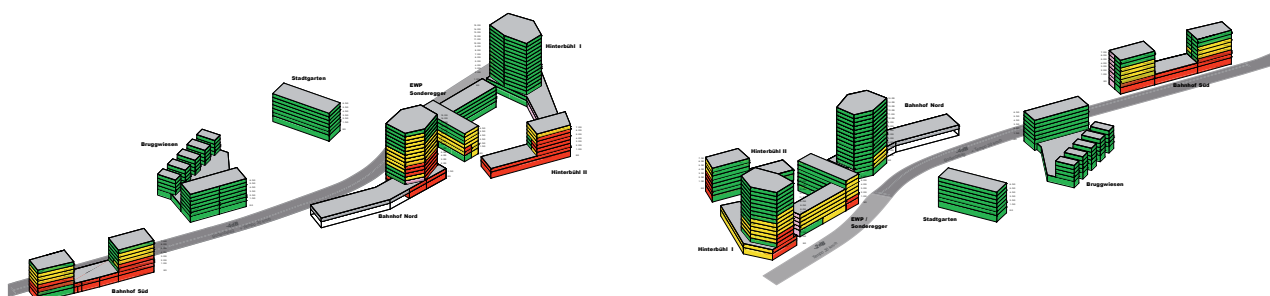


 Immissionsgrenzwerte (ES III) an allen Fenstern eingehalten

 Immissionsgrenzwerte (ES III) am Lüftungsfenster mit Massnahmen eingehalten

 Immissionsgrenzwerte (ES III) an allen Fenstern überschritten

Axonometrie, je 2dB Reduktion Tempo 30 und Flüsterbelag



 Immissionsgrenzwerte (ES III) an allen Fenstern eingehalten

 Immissionsgrenzwerte (ES III) am Lüftungsfenster mit Massnahmen eingehalten

 Immissionsgrenzwerte (ES III) an allen Fenstern überschritten

NATUR IM SIEDLUNGS- RAUM

Sämtliche öffentlichen, halböffentlichen und privaten Grünräume müssen möglichst den „Anforderungen ökologischer Ausgleich Illnau-Effretikon“ entsprechen.

Diese machen Vorgaben zu ökologischen Ausgleichsflächen, Versickerung und Retention, Pflanzenverwendung, Flachdachbegrünung, Nistgelegenheiten für Gebäudebrüter und Ersatz für geschützte Naturobjekte.

Weiter sollen in den Gestaltungsplänen Festlegungen zu vogelfreundlichem Bauen mit Glas sowie Verhinderung der Lichtverschmutzung gemacht werden.

2.8 UMSETZUNG

WEITERES VORGEHEN

Mit der Festsetzung des Masterplans ist eine Grundlage für die weitere Planung geschaffen. Da die übergeordneten planerischen Rahmenbedingungen sich verändern können, weist der Masterplan bewusst einen gewissen Spielraum auf. Die zentralen Grundsätze sind im kommunalen Richtplan (Zentrumsrichtplan Effretikon) und der Bau- und Zonenordnung festgelegt. Schliesslich sollen gemäss §§ 83 – 87 PBG Gestaltungspläne ausgearbeitet werden, wobei der Perimeter eines Baufeldes jeweils dem Perimeter eines Gestaltungsplanes entspricht. Begründete Abweichungen sind jedoch möglich.

BAU- & ZONENORDNUNG (Nutzungsplanung)

Gestaltungspläne, welche die geltenden Bestimmungen der Bau- und Zonenordnung durchbrechen, bedürften der Zustimmung durch den Grossen Gemeinderat. Die Umsetzung des Masterplans auf Stufe Nutzungsplanung erfolgt in Übereinstimmung mit dem übergeordneten Recht. Sollte dannzumal eine vorgesehene Regelung in Konflikt dazu stehen, soll eine neue Regelung getroffen werden, welche der Absicht der im Masterplan beschriebenen Regelung möglichst nahe kommt.

FREIRAUMKONZEPT

Es ist vorgesehen, dass ein übergeordnetes, den ganzen Perimeter des Masterplans West umfassendes Freiraumkonzept durch die Stadt entwickelt wird. Damit liegt eine detailliertere Vorstellung vor und die Machbarkeit ist nachgewiesen. Das Freiraumkonzept ist verbindlich in die Gestaltungsplanbestimmungen zu übernehmen.

GESTALTUNGSPLÄNE (Sondernutzungsplanung)

Es soll ein neues Stadtquartier entstehen, das von sehr hoher Qualität ist. Als Grundlage für die Gestaltungspläne sind Richtprojekte im Rahmen von Konkurrenzverfahren (Architekturwettbewerb SIA 142 oder Studienauftrag SIA 143) zu finden. In gut begründeten Fällen kann der Stadtrat stattdessen einem durch eine Fachjury begleiteten Verfahren zustimmen. In den Gestaltungsplänen sind die erforderlichen Festlegungen für die Sicherung der Qualitäten zu treffen. In den Gestaltungsplänen ist die Baumasse projektspezifisch den Grundstücken zuzuordnen. Unabhängig von der Verfahrenswahl ist von Anfang an ein Landschaftsarchitekt beizuziehen.

SCHATTENWURF HOCHHÄUSER

Der 2-Stunden-Schattenwurf innerhalb von respektive zwischen Baufeldern (Eigenverschattung) ist grundsätzlich zulässig, muss jedoch privatrechtlich abgesichert sein. Eine über die Regelbauweise hinausgehende Verschattung von Grundstücken ausserhalb des Masterplanperimeters ist nicht zulässig.

ERSCHLIESSUNG LANDUMLEGUNG

Die Erschliessung und Landumlegung in Baufeldern mit mehreren Grundeigentümern sind prioritär in Verträgen zu regeln. Hand in Hand mit den Gestaltungsplänen sind die Erschliessung und die Parzellierung inklusive der Dienstbarkeiten neu zu regeln. Dazu sind Verträge auszuhandeln, wobei für zentrale Elemente wie die Anschlüsse an die Staatsstrassen die erforderlichen Projektgenehmigungen seitens des Kantons gleichzeitig einzuholen sind. Zudem sind die Mehrwertausgleiche innerhalb der einzelnen Baufelder zwischen den Grundeigentümern zu regeln.

**ENTWICKLUNGSUNTER-
STÜTZUNG DER STADT**

Die erfolgreiche Entwicklung der Bereiche mit mehreren Grundeigentümern ist herausfordernd, da die Rahmenbedingungen anspruchsvoll sind. Sollte sich zeigen, dass die privaten Grundeigentümer keine Einigung untereinander erzielen, ist der Stadtrat bereit, öffentliche Verfahren zu prüfen (öffentlicher Gestaltungsplan, Quartierplan resp. Gebietserneuerung). Zudem ist der Umgang mit zwingenden Vorinvestitionen (z.B. Erschliessungskosten) zu klären.

Bei einem solchen Vorgehen erklären sich die bauwiligen Grundeigentümer bereit, sich an den Kosten für die Durchführung entsprechender Verfahren zu beteiligen oder die Kosten für die Durchführung entsprechender Verfahren zu übernehmen.

MEHRWERTAUSGLEICH

Die Pflicht zur Leistung von Mehrwertausgleichen respektive deren Höhe wird in Verträgen zwischen der Stadt und den Grundeigentümern geregelt. Die Bemessung des Mehrwertausgleiches erfolgt auf der Grundlage der heutigen Zonierung mit der dannzumal anzuwendenden Regelung.

3 UNTERSCHRIFTEN

STADTRAT ILLNAU-EFFRETIKON

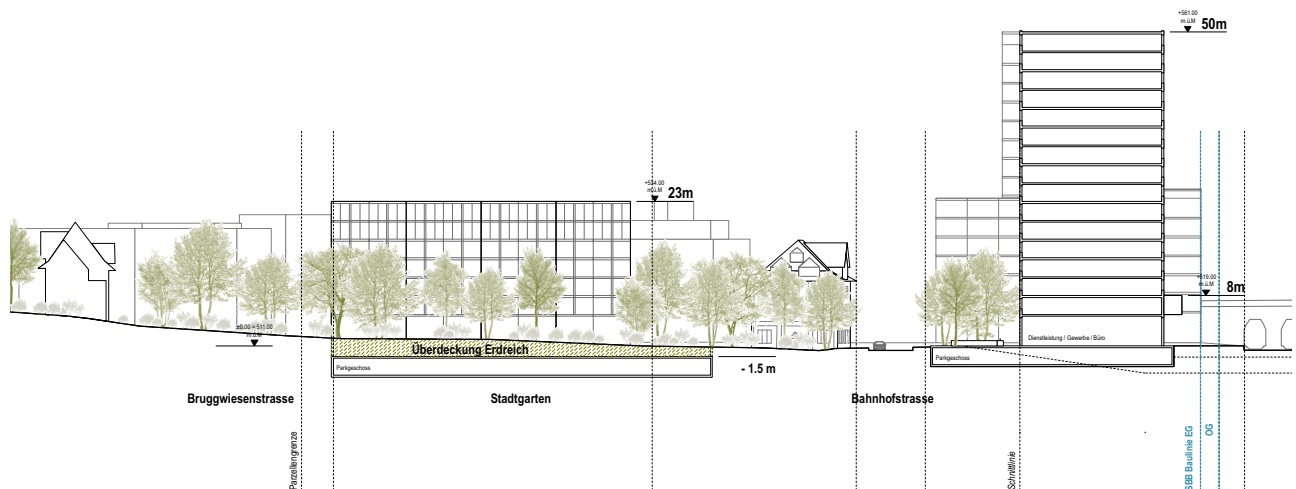
Ueli Müller
Stadtpräsident

Peter Wettstein
Stadtschreiber

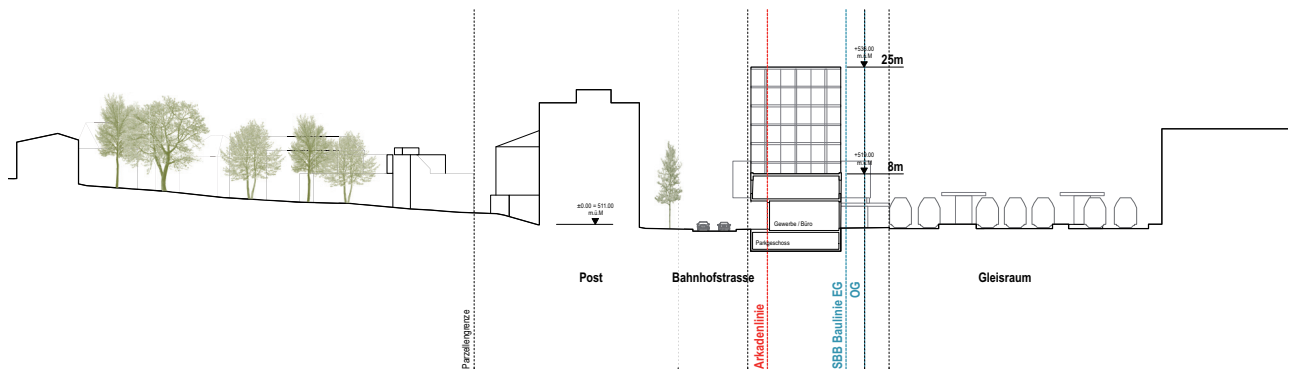
GEMÄSS STAUFER + HASLER ARCHITEKTEN AG, FRAUENFELD

Die nachfolgenden Darstellungen zeigen Anwendungsprinzipien für die Ausarbeitung der Gebäudevolumetrien und/oder die Abwicklung der Gebäudehöhen sowie mögliche Grundstücksteilungen. Sie dienen als Planungshilfe für die notwendigen konzeptionellen Festlegungen in den jeweiligen Gestaltungsplänen sowie privatrechtlichen Landumlegungs- und Erschließungsplänen.

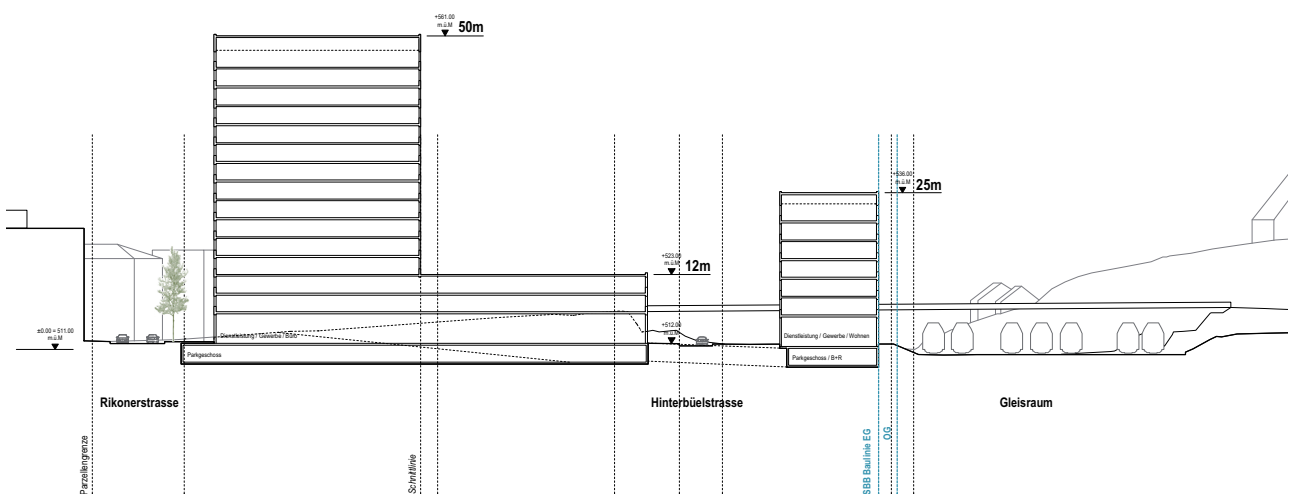
Auf die Nullkote von 511.00 m.ü.M bezogen, liegt die Gebäudehöhe bei min. 561.00 m.ü.M./min. 50 m und max. 566.00 m.ü.M./max. 55 m von OK Bodenplatte zur Dachkante.



Auf die Nullkote 511.00 m.ü.M bezogen, liegt die Gebäudehöhe des Sockelbaus bei min. 519.00 m.ü.M./min. 8 m und max. 523 m.ü.M./max. 12 m.



Auf die Nullkote 511.00 m.ü.M bezogen, liegt die Gebäudehöhe des Punktaufbaus bei min. 534.00 m.ü.M./min. 23 m und max. 541.00 m.ü.M./max. 30 m von OK Bodenplatte zur Dachkante.



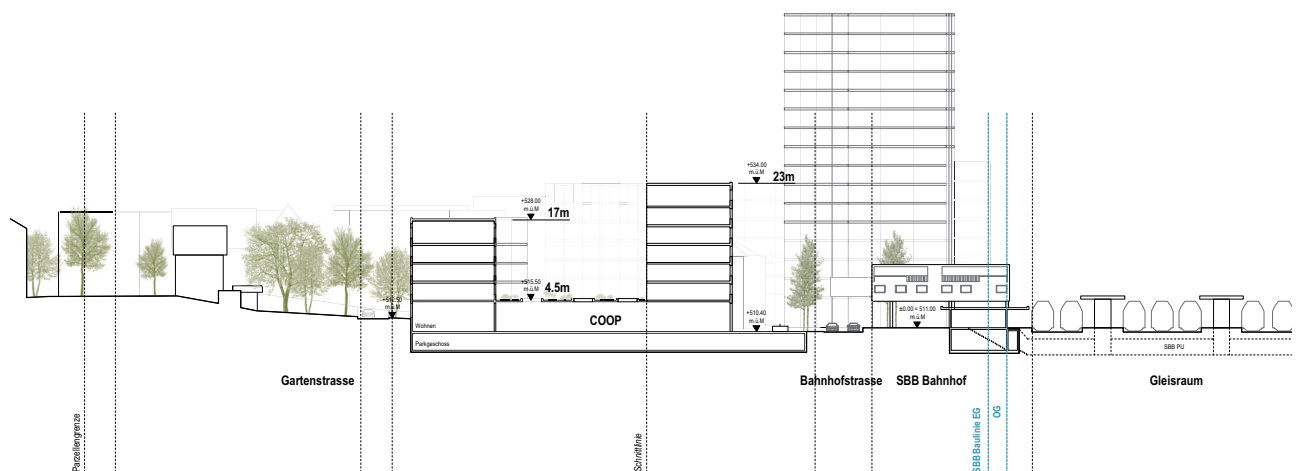
TYP PLATZBAU

Auf die Nullkote 511.00 m.ü.M bezogen, liegt die Gebäudehöhe bei min. 533 m.ü.M./min. 22 m und max. 534.00 m.ü.M./max. 23 m von OK Bodenplatte zur Dachkante.

TYP EINZELBAU IM QUARTIER

Auf die Nullkote 511.00 m.ü.M bezogen, liegt die Gebäudehöhe des Einzelbaus entlang der Gartenstrasse bei max. 528.00 m.ü.M./max. 17 m von OK Bodenplatte zur Dachkante.

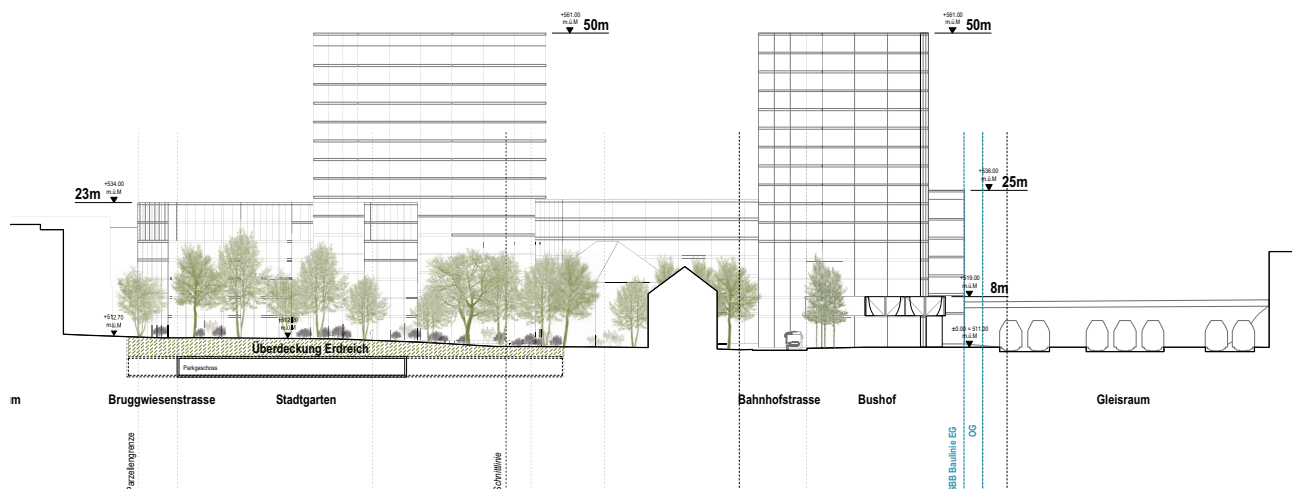
Auf die Nullkote 511.00 m.ü.M bezogen, liegt die Gebäudehöhe des Einzelbaus im Stadtgarten bei max. 534.00 m.ü.M./max. 23 m von OK Bodenplatte zur Dachkante.



DACH BUSHOF

Auf die Nullkote 511.00 m.ü.M bezogen, liegt die Gebäudehöhe bei min. 517.5 m.ü.M./6.5 m und max. 519.00 m.ü.M./max. 12 m von OK Bodenplatte zur Dachkante.

Die natürlich Belichtung des Bushofes – beispielsweise durch Oberlichter – muss gewährleistet sein. Die lichte Raumhöhe muss mindestens 5 m betragen.



4.2 EIGENTUMSVERHÄLTNISSE

ALLGEMEIN

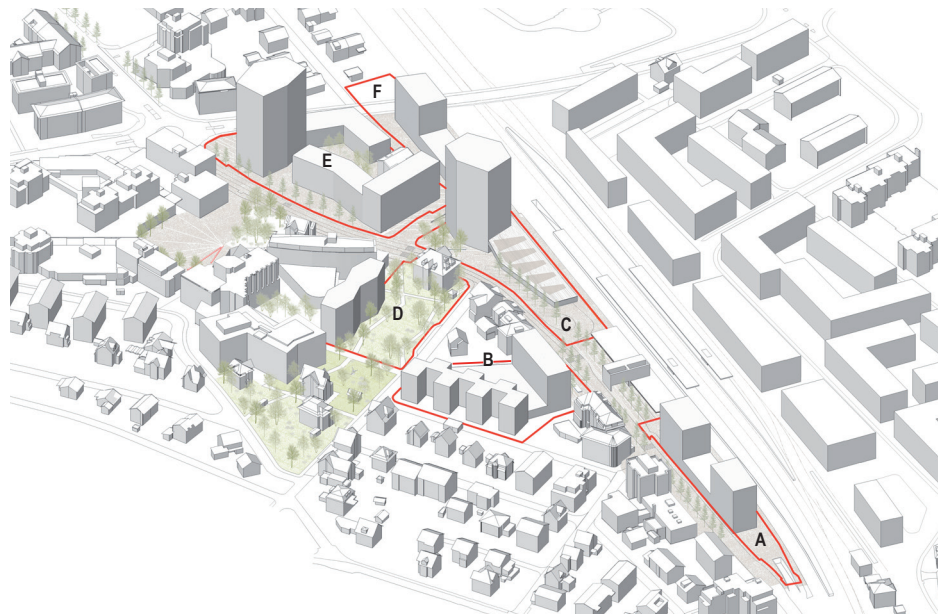
Bei den Angaben zu den Parzellenflächen handelt es sich um ungefähre Werte. Das städtebauliche Konzept hat wo möglich Rücksicht auf die Eigentumsverhältnisse genommen. Mit wenigen Ausnahmen gelingt es, die Grundstücksgrößen identisch beizubehalten. Dort, wo es nicht vollständig gelingt, sind privatrechtliche Eigentumsübertragungen auszuhandeln. Bei Nicht-Gelingen dieser Verhandlungen wird ein Quartierplan notwendig.

EIGENTUM HEUTE



- Bahnhof Süd/Nord; 4'418m²
- Bruggwiesen; 4'085m²
- Bahnhof Nord; 2'906m²
- Stadtgarten; 3'653m²
- Hinterbüel W; 1'679m²
- Hinterbüel O/W; 3'456m²
- Hinterbüel W; 2'826m²
- Hinterbüel W; 941m²

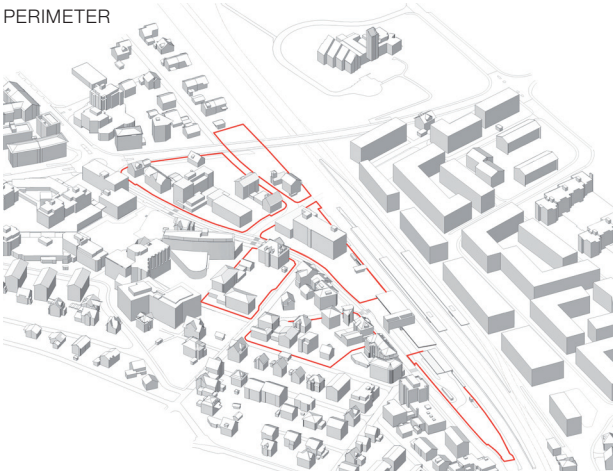
ETAPPIERUNG



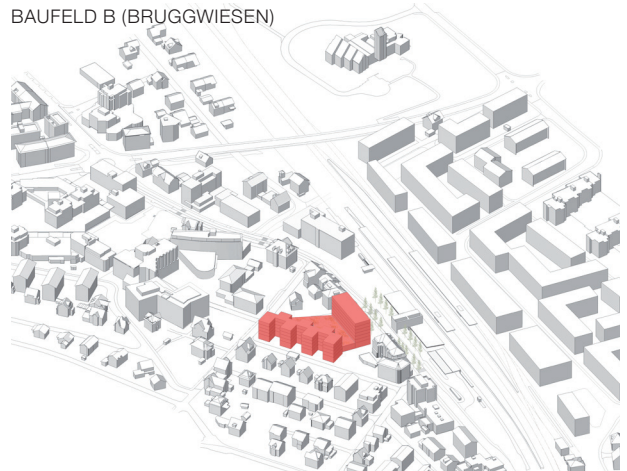
ETAPPIERUNG

Im Rahmen des Masterplans wurde grosses Gewicht auf eine grösstmögliche Autonomie der Baufelder gelegt, was – die teilweise Koordination der Grundeigentümer vorausgesetzt – in der weitgehend freien Etappierbarkeit zum Ausdruck kommt. Ausnahme bilden die Baufelder A (vorgängige Erstellung des Bushofs auf Baufeld C) und C (Erschliessung).

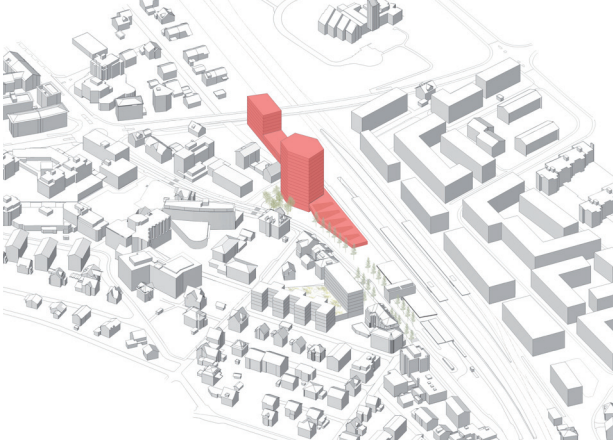
PERIMETER



BAUFELD B (BRUGGWIESEN)



BAUFELDER C UND F (BAHNHOF NORD / HINTERBÜEL)



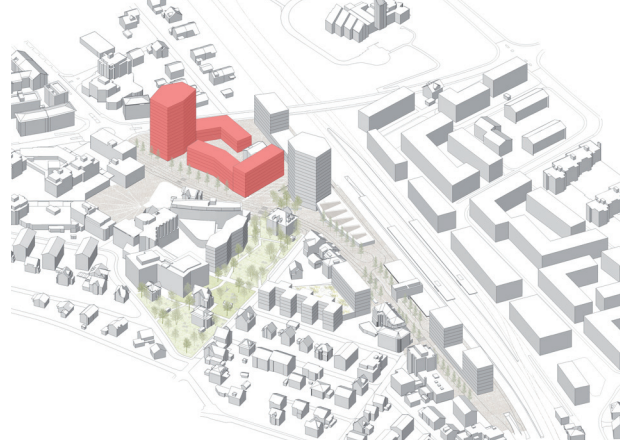
BAUFELD D (STADTGARTEN)



BAUFELD A (BAHNHOF SÜD)

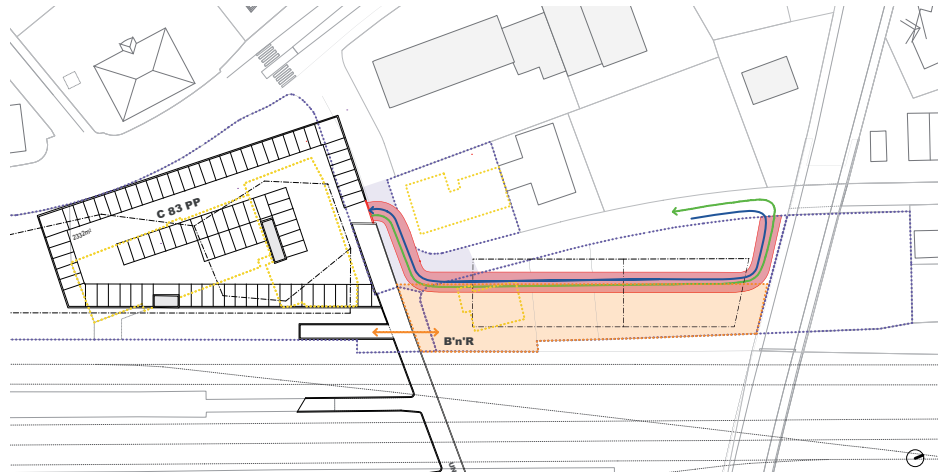


BAUFELD E (HINTERBÜEL)

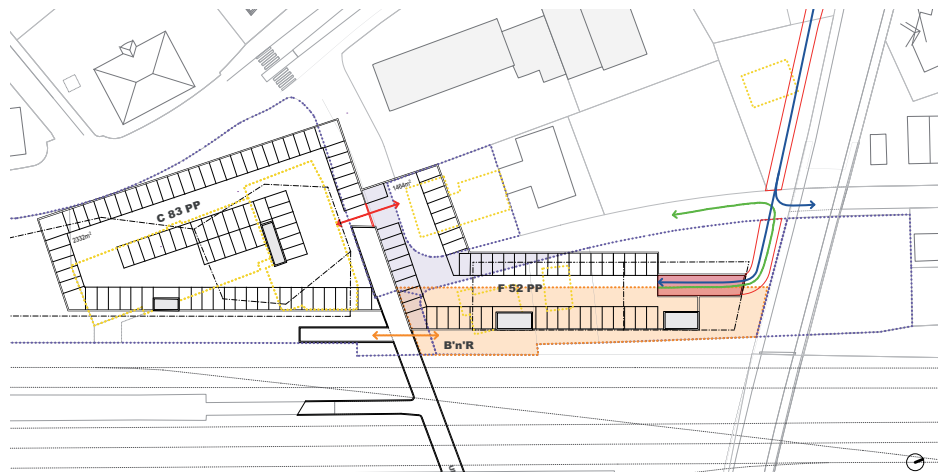


**ANBINDUNG
UNTERGESCHOSS**
(Gesamtübersicht siehe
S.45)

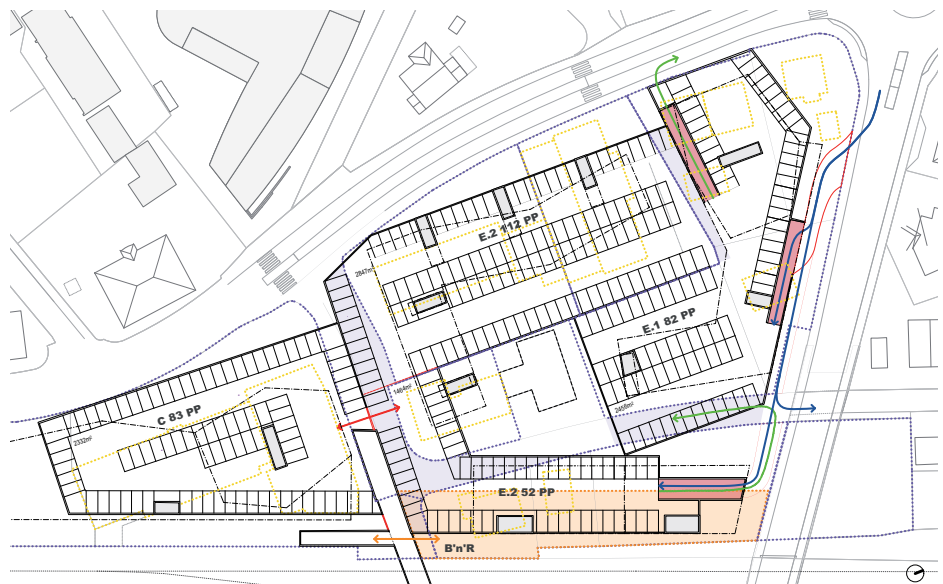
BAUFELD C



BAUFELD C UND F



BAUFELD C, E UND F



5 GESTALTUNGSBEISPIELE

GEMÄSS STAUFER + HASLER ARCHITEKTEN AG, FRAUENFELD

ALLGEMEIN

Die nachfolgenden Darstellungen zeigen Gestaltungsbeispiele für bestimmte Ausenräume wie Strassen und Plätze. Sie veranschaulichen, welche Nutzungen und welche städtebaulichen Massnahmen denkbar sind. Dies soll in einem Freiraumkonzept durch die Stadt konkretisiert und verbindlich festgesetzt werden.

Die Gestaltungsbeispiele stammen aus dem Richtprojekt und bewegen sich insbesondere betreffend Gebäudehöhen innerhalb des festgesetzten Spielraums.

5.1 BAUFELDER

BAUFELD A (BAHNHOF SÜD)

Die wichtigsten Parameter auf dem Baufeld A sind:

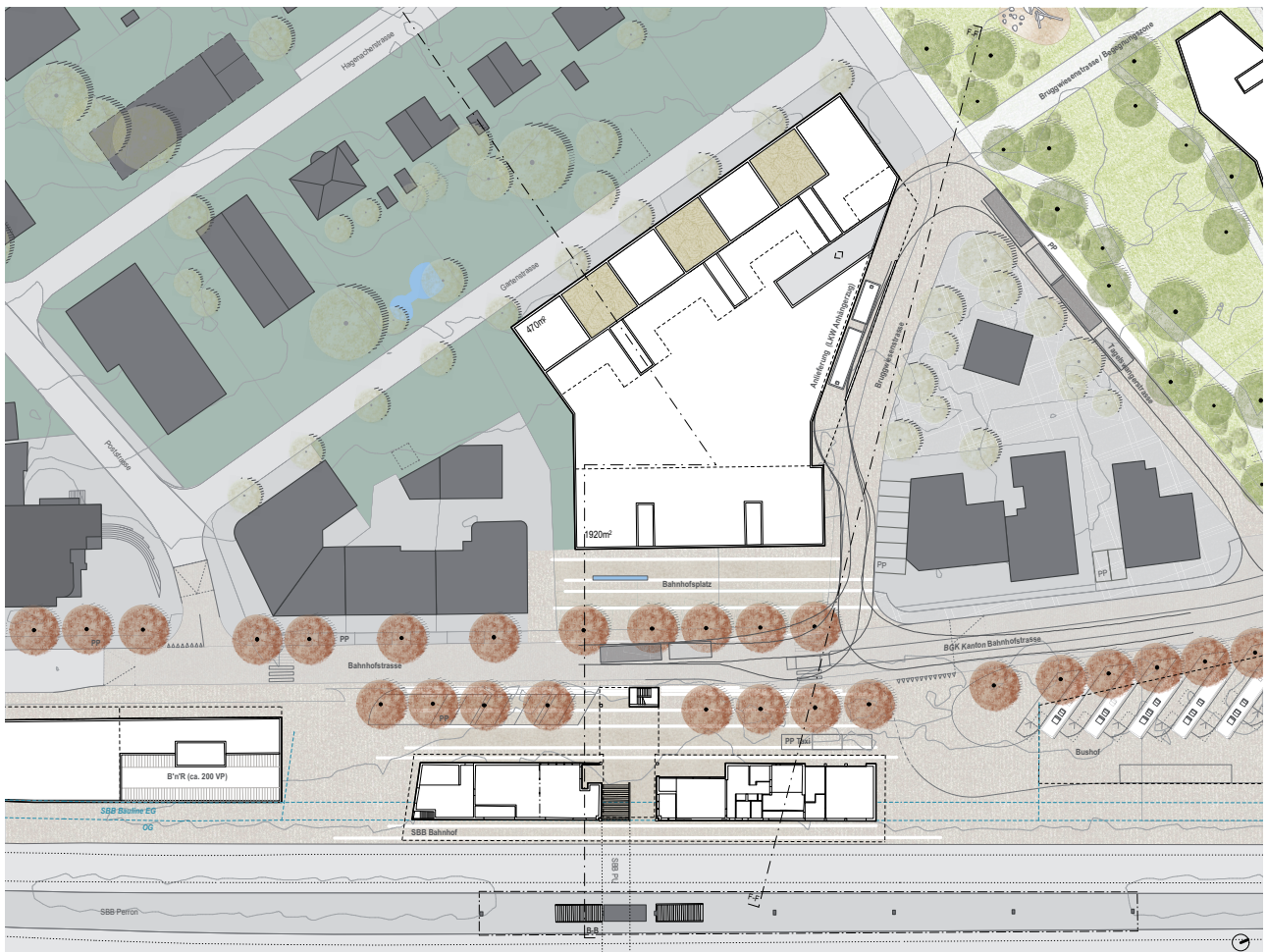
- > Ein-/Ausfahrt Parkgarage über die Bahnhofstrasse
- > B'n'R im Erdgeschoss des Gebäudes integriert
- > Werkleitungshauptkanal darf nicht tangiert werden



**BAUFELD B
(BRUGGWIESEN)**

Auf dem Baufeld B sind folgende Punkte im Gestaltungsplan anzudenken:

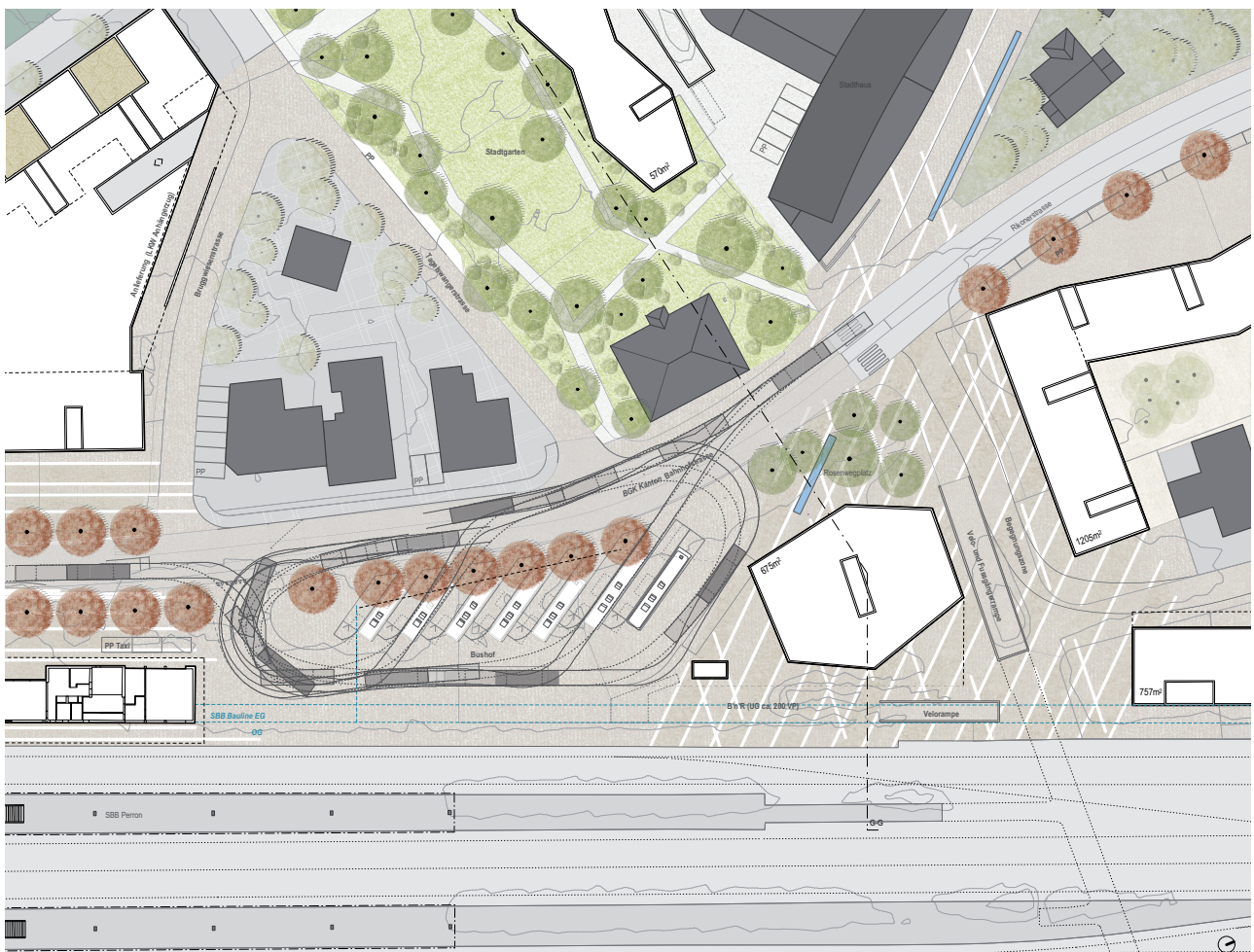
- > Baumreihe, strassenübergreifende Platzgestaltung (Materialisierung des Belags)
- > Platzbau am neuen Bahnhofplatz als Gegenüber des Bahnhofs
- > Ein-/Ausfahrt Parkgarage über Tagelswangerstrasse
- > Gebäude an der Gartenstrasse als quatiervetraglicher Neubau (Körnigkeit)
- > Fahrverbot MIV in der unteren Bruggwiesenstrasse (Zubringerdienst gestattet)
- > Grossverteiler mit publikumsintensiver Nutzung im Erdgeschoss
- > Anlieferung Grossverteiler über Bruggwiesenstrasse



**BAUFELD C
(BAHNHOF NORD)**

Im Rahmen der Erarbeitung des Gestaltungsplanes für das Baufeld C gilt es, folgende Punkte zu berücksichtigen:

- > Rosenwegplatz mit Brunnen und Baumgruppe
- > strassenübergreifende Platzgestaltung (Materialisierung des Belags)
- > Disposition des Bushofs gemäss den verkehrstechnischen Vorgaben
- > natürliche Belichtung des Bushofs, Gestaltung als einladender Ort
- > neue Anbindung an die Unterführung Rosenweg entlang des Perrons 1



**BAUFELD D
(STADTGARTEN)**

Wichtige Punkte auf dem Baufeld D sind:

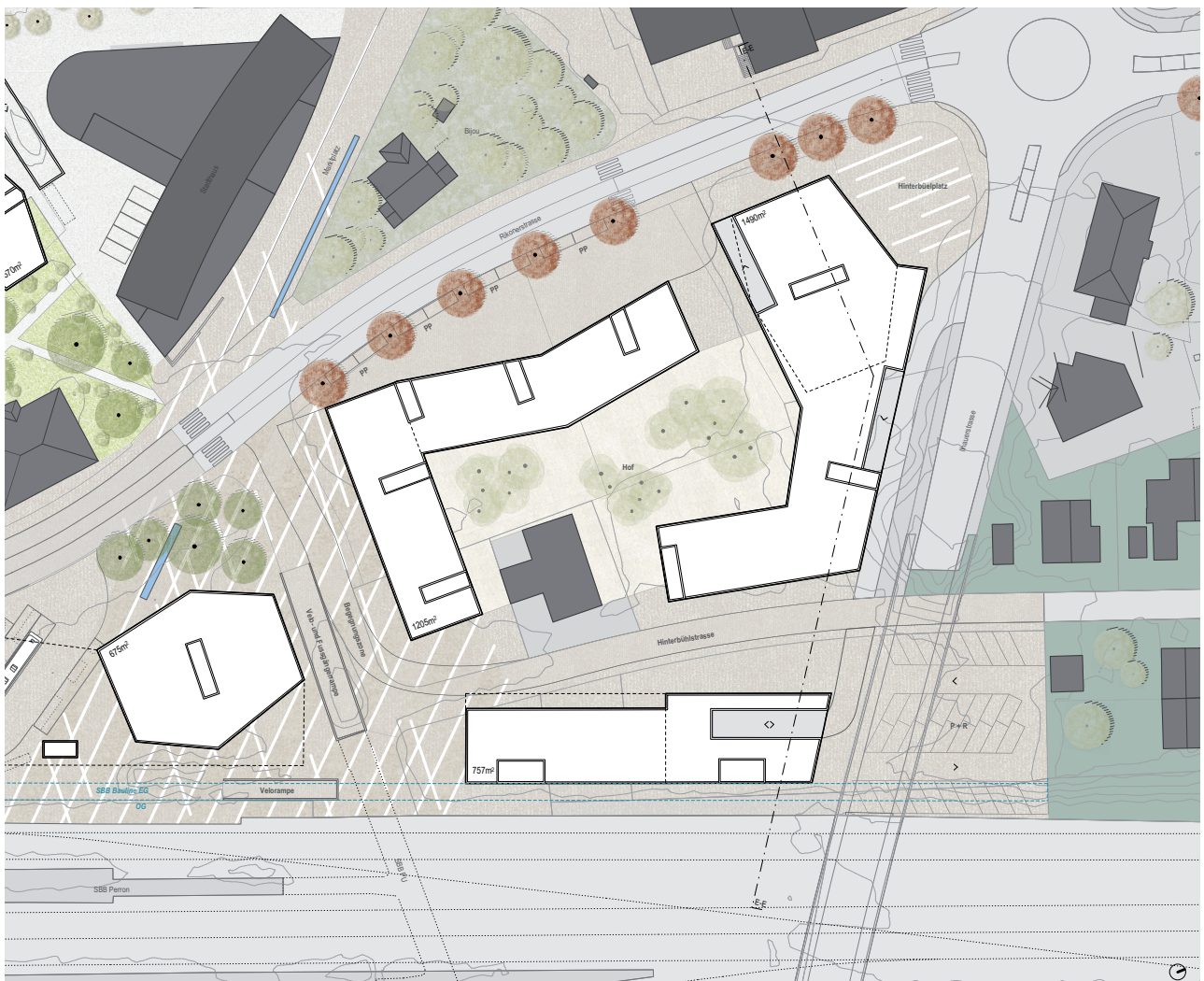
- > Stadtgarten als öffentlicher Freiraum (Erdüberdeckung für grosskronige Bäume)
- > Gebäude mit publikumsorientierter Erdgeschossnutzung
- > Führung der Fussgänger an der unteren Tagelswangerstrasse neu im Stadtgarten
- > oberirdische Kurzzeit-Parkplätze entlang der unteren Tagelswangerstrasse
- > oberer Abschnitt der Bruggwiesenstrasse als Begegnungszone
- > Ein-/Ausfahrt der Parkgarage am Ort der bestehenden Rampe oder weiter südlich im Gebäude integriert



**BAUFELD E UND F
(HINTERBÜEL)**

Für die Baufelder E und F sind folgende Punkte zu berücksichtigen:

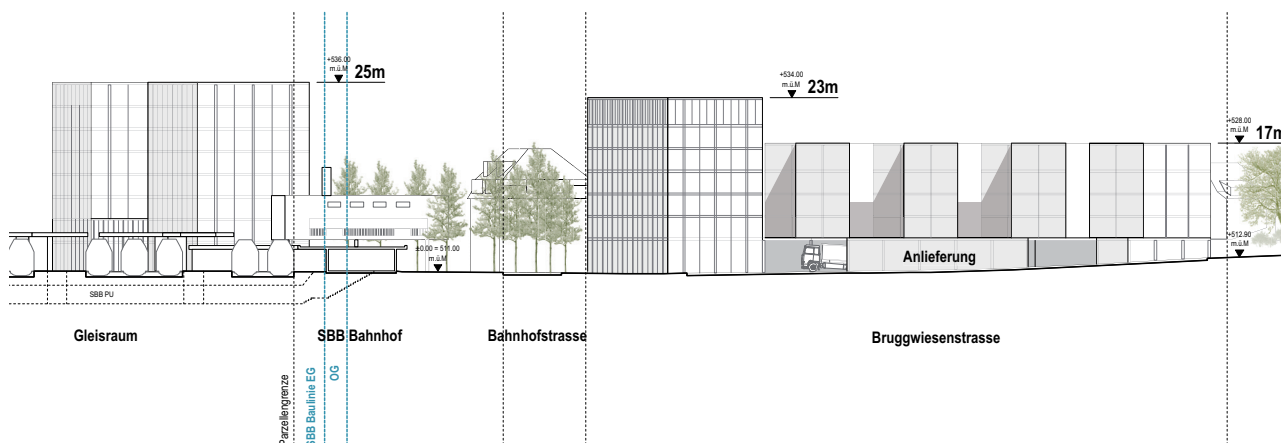
- > Kurzzeit-Parkplätze entlang der Rikonerstrasse (analog Post Bahnhofstrasse)
- > Hinterbüelstrasse als Begegnungszone (eventuell Anpassung Strassenverlauf)
- > neue Zufahrt von der Illnauerstrasse ins Quartier Hinterbüel
- > Ausfahrt Parkgarage über Rikoner- und Hinterbüelstrasse
- > P'n'R unter Brücke Illnauerstrasse
- > B'n'R im Untergeschoss, direkte Anbindung an Unterführung Rosenweg



ANLIEFERUNG GROSSVERTEILER

Für die Anlieferung eines möglichen Grossverteilers auf dem Baufeld B gilt:

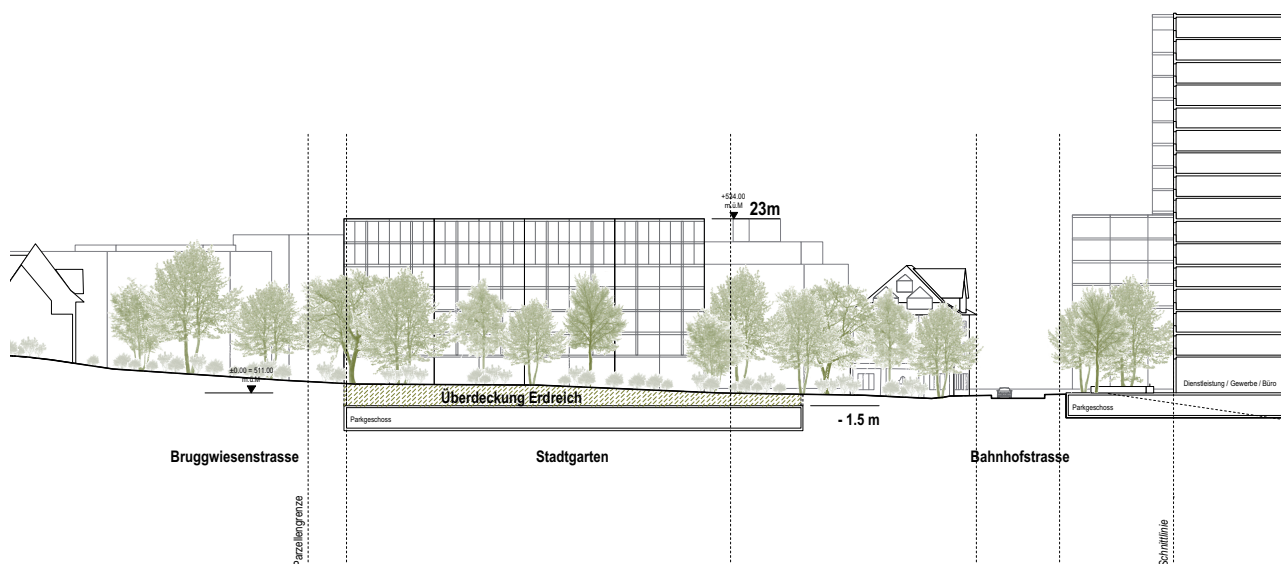
- > bauliche Einfassung/Einhausung
- > Studie SNZ Verkehrsplaner gemäss den Anforderungen (LKW Anhängerzug)
- > Schleppkurvennachweis gemäss SNZ Verkehrsplaner und Vorgaben Kanton



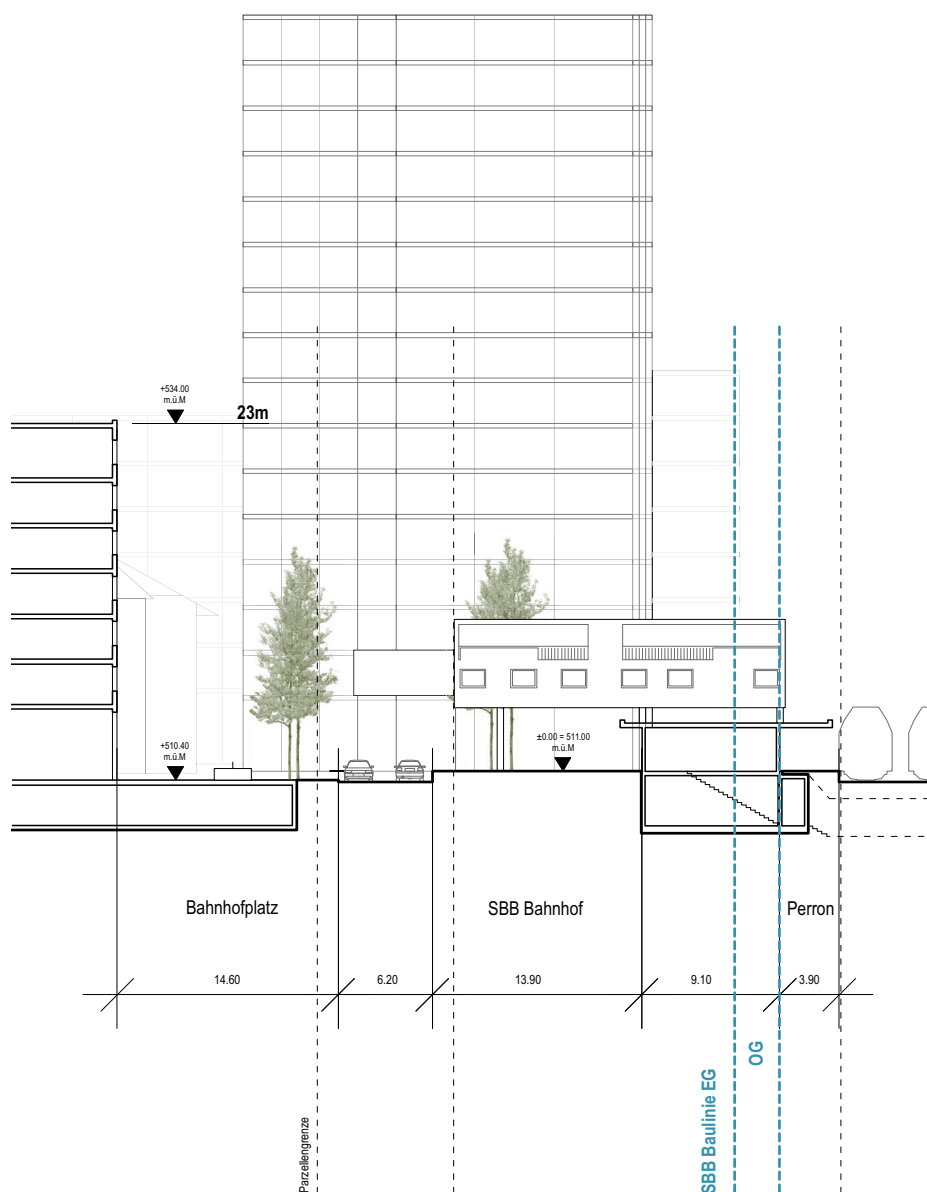
STADTGARTEN

Bezüglich des Stadtgartens müssen folgende Punkte sichergestellt werden:

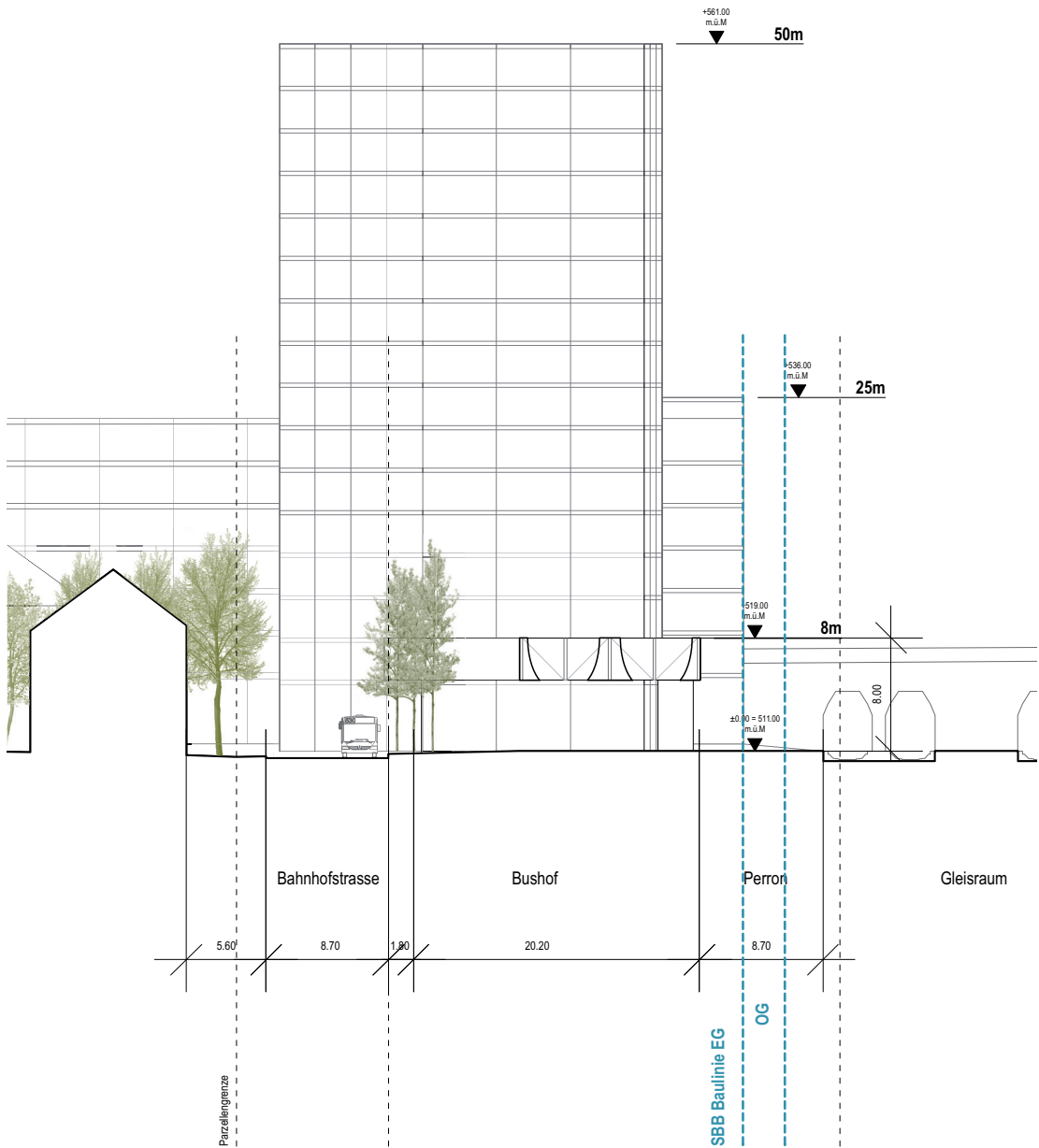
- > Überdeckung von mindestens 1.5 m Erdrich für grossstämmige Parkbäume
- > Wegnetz soll Stadtgartenerweiterung bis an die Wangenerstrasse berücksichtigen



BAHNHOFPLATZ



ROSENWEGPLATZ

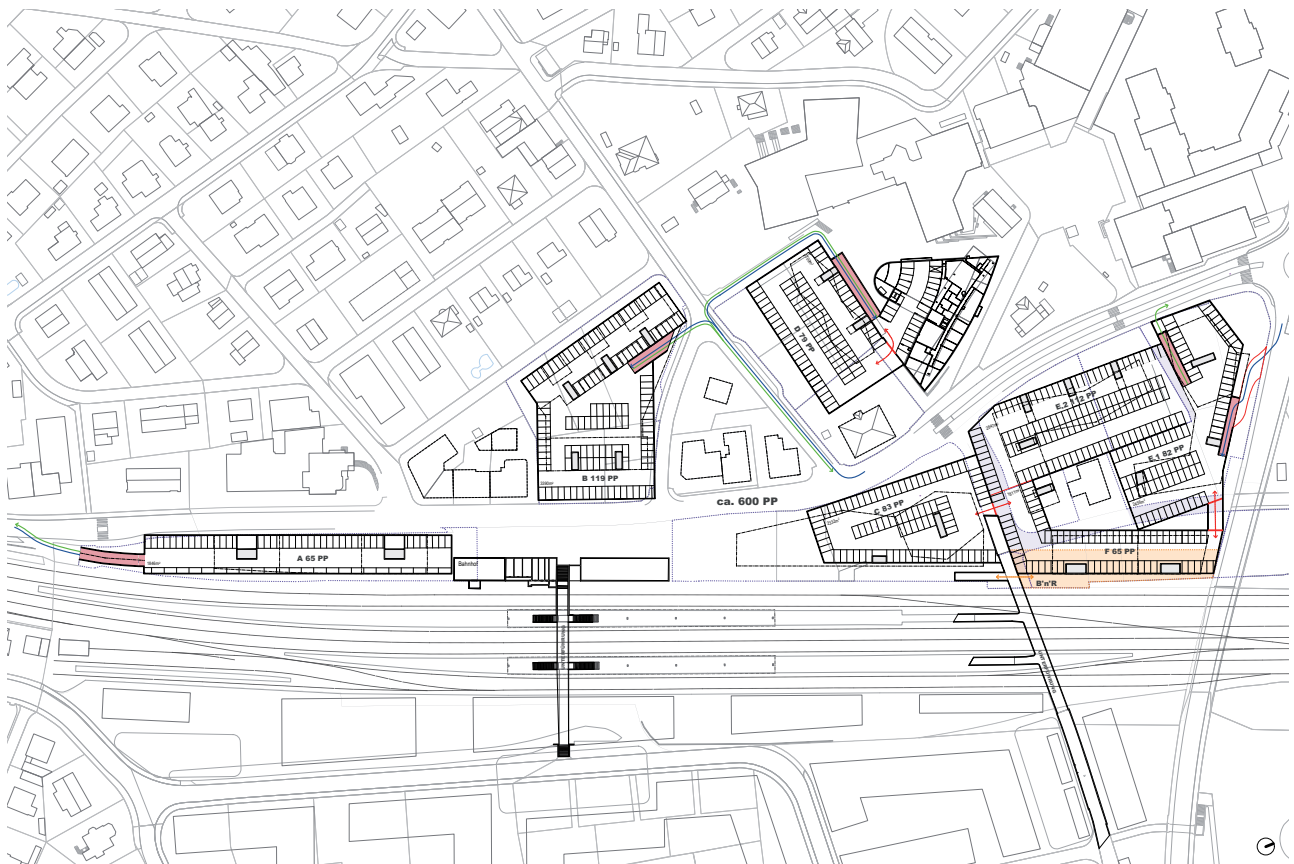


UNTERGESCHOSS

Die Gesamtzahl der ermittelten unterirdischen Parkplätze beträgt 603 und liegt innerhalb der Anforderungen der BZO 10.2 (inkl. Abminderung durch öV-Erschliessung).

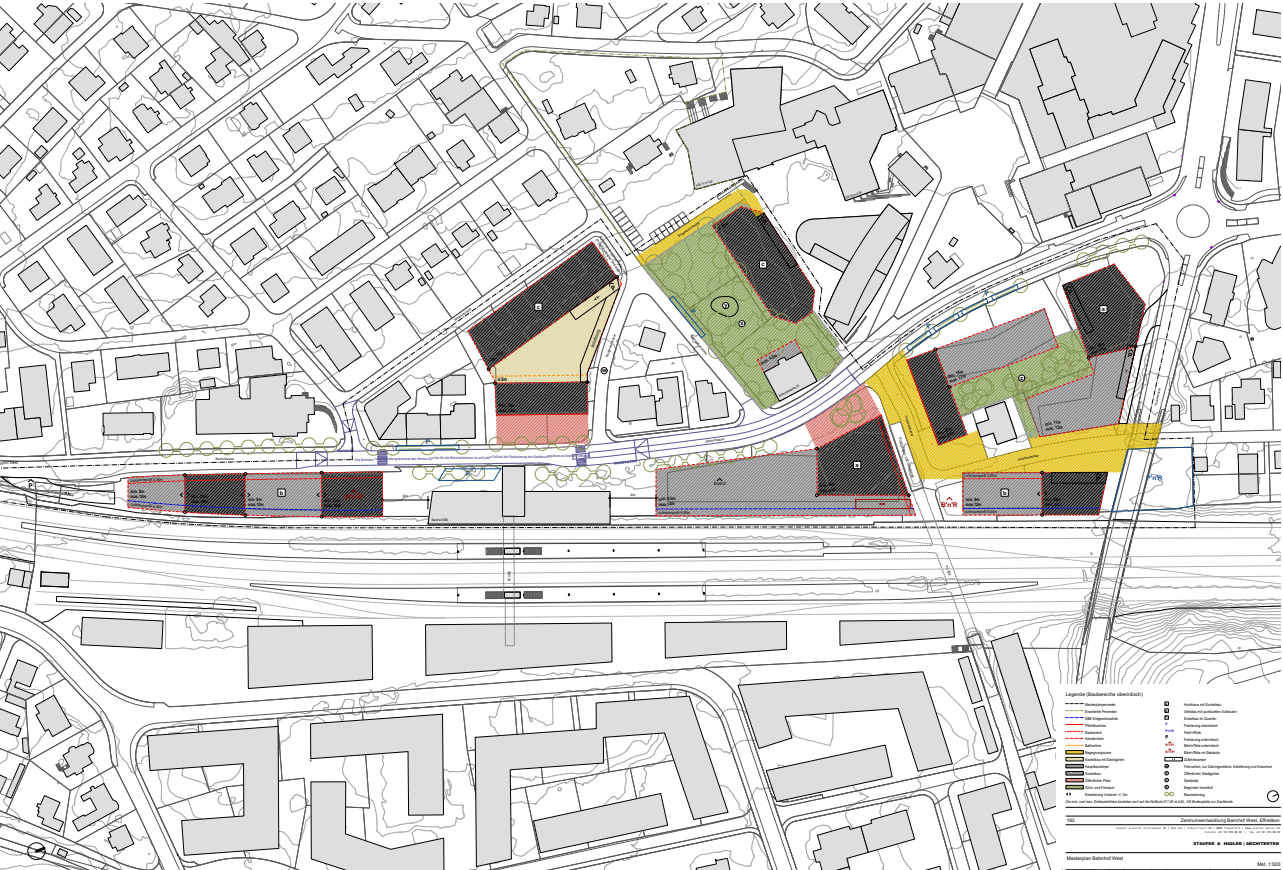
Die Disposition der Parkplätze ist eine grobe Annäherung, da auf der Ebene Masterplan die Gebäudestruktur, aber auch die pro Baufeld erforderlichen Neben-, Schutz- oder Technikräume nur bedingt berücksichtigt werden können.

Aufgrund der schwierigen geologischen Verhältnisse wurde im Masterplan auf ein zweites Untergeschoss verzichtet. Dessen Machbarkeit müsste im Rahmen der Gestaltungspläne nachgewiesen werden.



6 MASTERPLAN

MASTERPLAN im Original Mst 1:500 84/126 cm



LEGENDE (Baubereiche oberirdisch)

- | | |
|--------------------------------|---|
| --- Masterplanperimeter | [a] Hochhaus mit Sockelbau |
| - - - Erweiterter Perimeter | [b] Gleisbau mit punktuellen Aufbauten |
| - - - SBB Erdgeschosslinie | [c] Einzelbau im Quartier |
| - - - Pflichtbaulinie | P Parkierung oberirdisch |
| - - - Baubereich | P'n'R Park'n'Ride |
| - - - Arkadenlinie | P' Parkierung unterirdisch |
| - - - Balkonlinie | B'n'R Bike'n'Ride unterirdisch |
| - - - Begegnungszone | B'n'R ² Bike'n'Ride im Gebäude |
| - - - Sockelbau mit Dachgarten | ↔ Zufahrtsrampe |
| - - - Hauptbaukörper | W Fahrverbot, nur Zubringerdienst, Anlieferung und Anwohner |
| - - - Sockelbau | ⊗ Öffentlicher Stadtgarten |
| - - - Öffentlicher Platz | ⊙ Spielplatz |
| - - - Grün- und Freiraum | ⊙ Begrünter Innenhof |
| < > Erweiterung Volumen +/- 2m | ⊙ Baumsetzung |

Die min. und max. Gebäudehöhen beziehen sich auf die Nullkote 511.00 m.ü.M., OK Bodenplatte zur Dachkante.

7 REVISION BAUFELD E (HINTERBÜEL WEST)

7.1 ERLÄUTERUNG

VORGANG

Im Gebiet Bahnhof West soll in einem der Baufelder ein grösseres Detailhandels-geschäft Platz finden. Variantenstudien haben gezeigt, dass dies nur in Baufeld E realisierbar ist. Dort kann die benötigte Fläche von ca. 1'200 m², respektive ca. 30 x 40 m im Sockel des Hochhauses angeordnet werden. Allerdings muss der Sockel vergrössert werden, was zu Volumenverschiebungen führt und vorliegende Revision des Masterplans zur Folge hat.

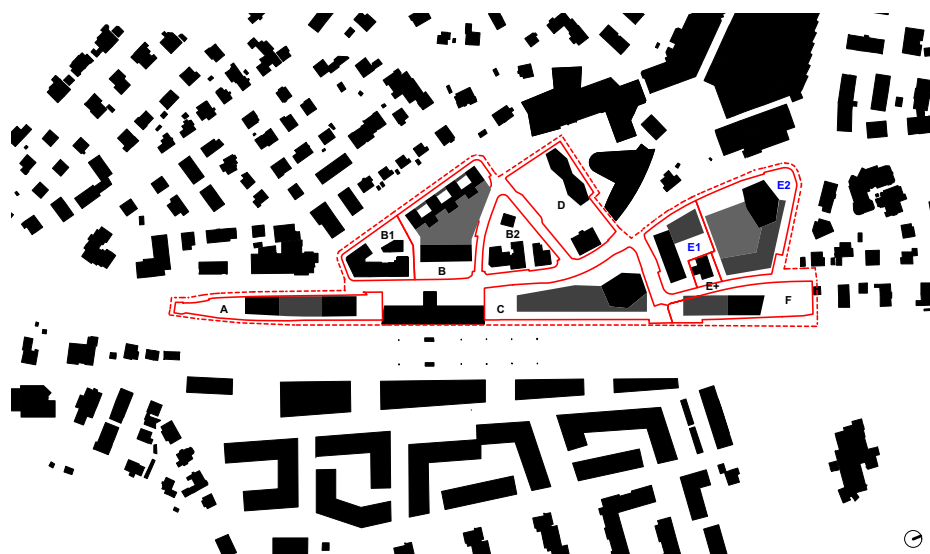
Eine Machbarkeitsstudie hat gezeigt, dass eine Aufteilung des Baufeldes E in die Teilbereiche E1 und E2 am zielführendsten ist. Dabei werden die Grundeigentums-verhältnisse berücksichtigt und jedem Teilbereich wird gleich viel Baumasse zuge-teilt, wie im ursprünglichen Masterplan.

7.2 PERIMETER / 2.1 Verbindliche Festlegungen

BEBAUUNGSPERIMETER

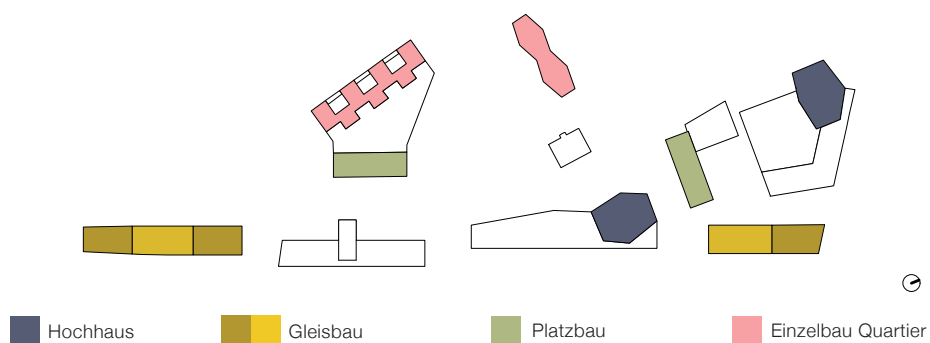
BAUFELDER E1 und E2

Das Baufeld E, Hinterbüel West, wird neu in zwei einzelne Baufelder E1 und E2 auf-
geteilt; E+ bleibt unverändert.

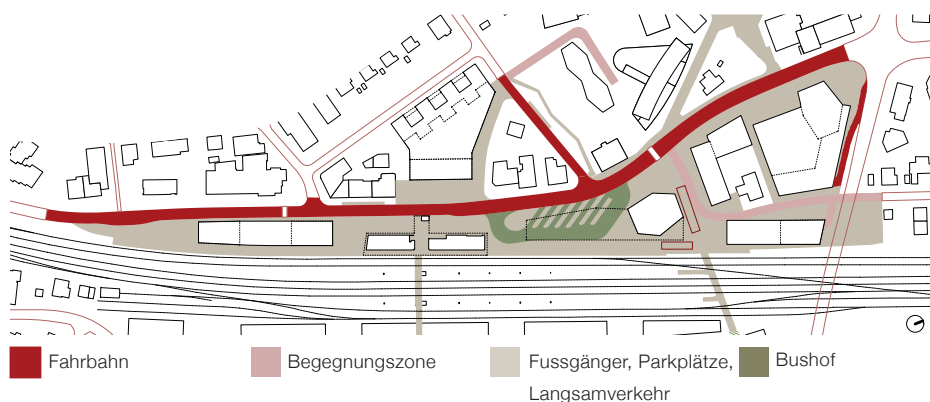


7.3 STÄDTEBAU (2.2 Verbindliche Festlegungen)

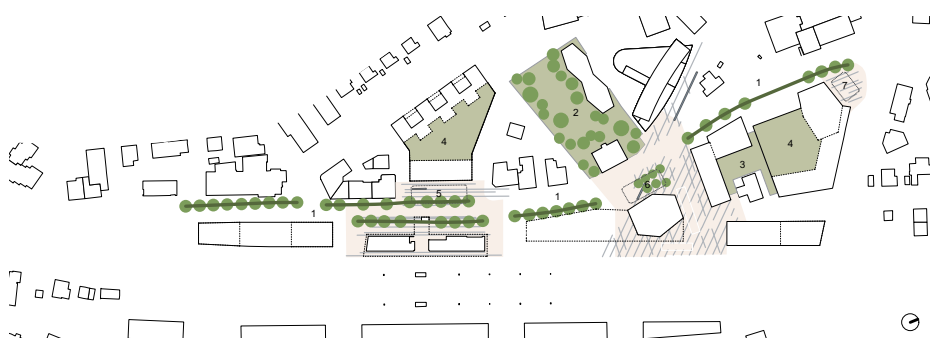
STÄDTEBAULICHES KONZEPT



STRASSENRAUM



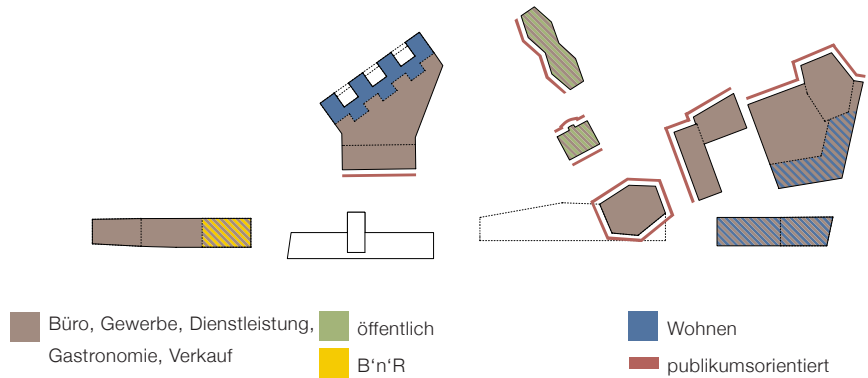
FREIFLÄCHEN UND GRÜNFLÄCHEN



- 1 Baumreihen entlang der Bahnhofstrasse
- 2 Stadtgarten bepflanz mit gross- und mittelkronigen Parkbäumen, Erdüberdeckung von mindestens 1.5 m über OK Decke TG vorsehen
- 3 begrünter Innenhof (baumbestandene Kies- oder Grünflächen)
- 4 intensiv begrünter Dachgarten, als nutzbarer Spiel- und Freiraum für umgebende Wohnungen
- 5 Bahnhofplatz, von Baumreihe zur Strasse begrenzt
- 6 Rosenwegplatz, von einer Baumgruppe mit Sitzgelegenheiten ausgezeichnet
- 7 Vorbereich Hochhaus Hinterbüel

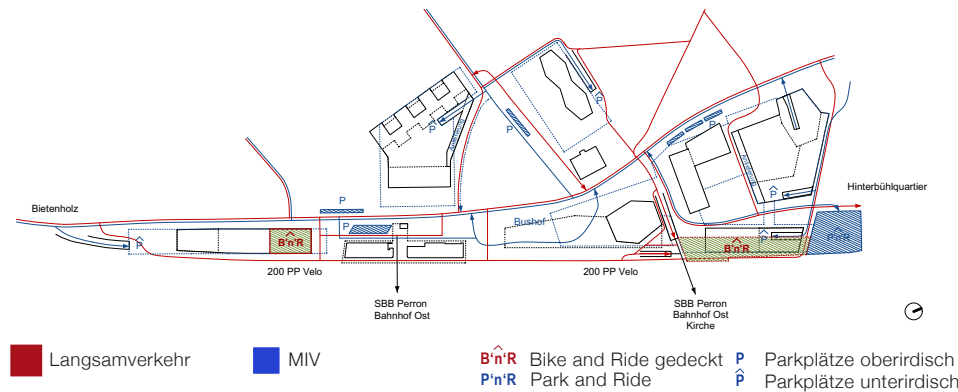
7.4 NUTZUNGEN (2.3 Verbindliche Festlegungen)

VERTEILUNG ERDGESCHOSS- NUTZUNGEN



7.5 VERKEHRSERSCHLIESSUNG (2.5 Verbindliche Festlegungen)

MOBILITÄTSKONZEPT

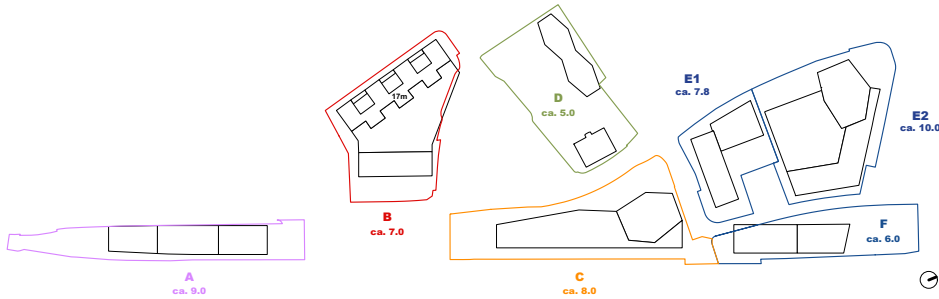


Die Anlieferung des Baufelds E2 erfolgt über die Hinterbühlstrasse.

7.6 DIMENSIONIERUNGEN (2.6 Verbindliche Festlegungen)

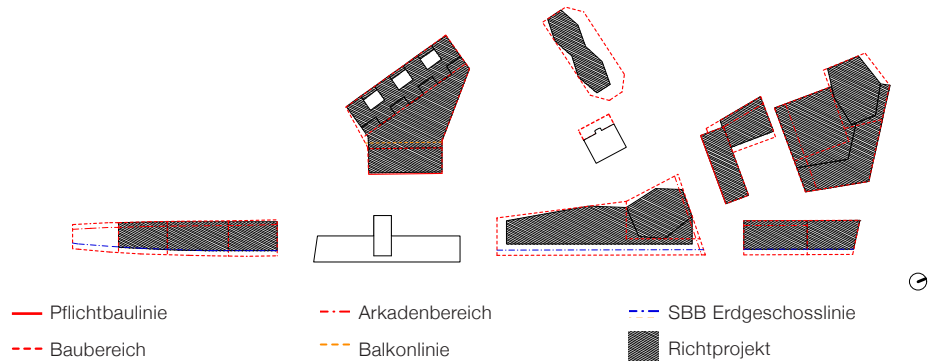
BAULICHE DICHTEN

- > Baufeld E total, max. 62'905 m³ oberirdisch umbauter Raum (BMZ max. 9.3)
- > Baufeld E1, max. 17'015 m³ oberirdisch umbauter Raum (BMZ max. 7.8)
- > Baufeld E2, max. 45'890 m³ oberirdisch umbauter Raum (BMZ max. 10.0)



BAUBEREICHE

Mit dieser Darstellung werden die Baubereiche für die einzelnen Baufelder und die einzelnen Baukörper definiert; auch wird angegeben, wo übergeordnete Bedingungen eingehalten müssen.



7.7 UMSETZUNG (2.8 Verbindliche Festlegungen)

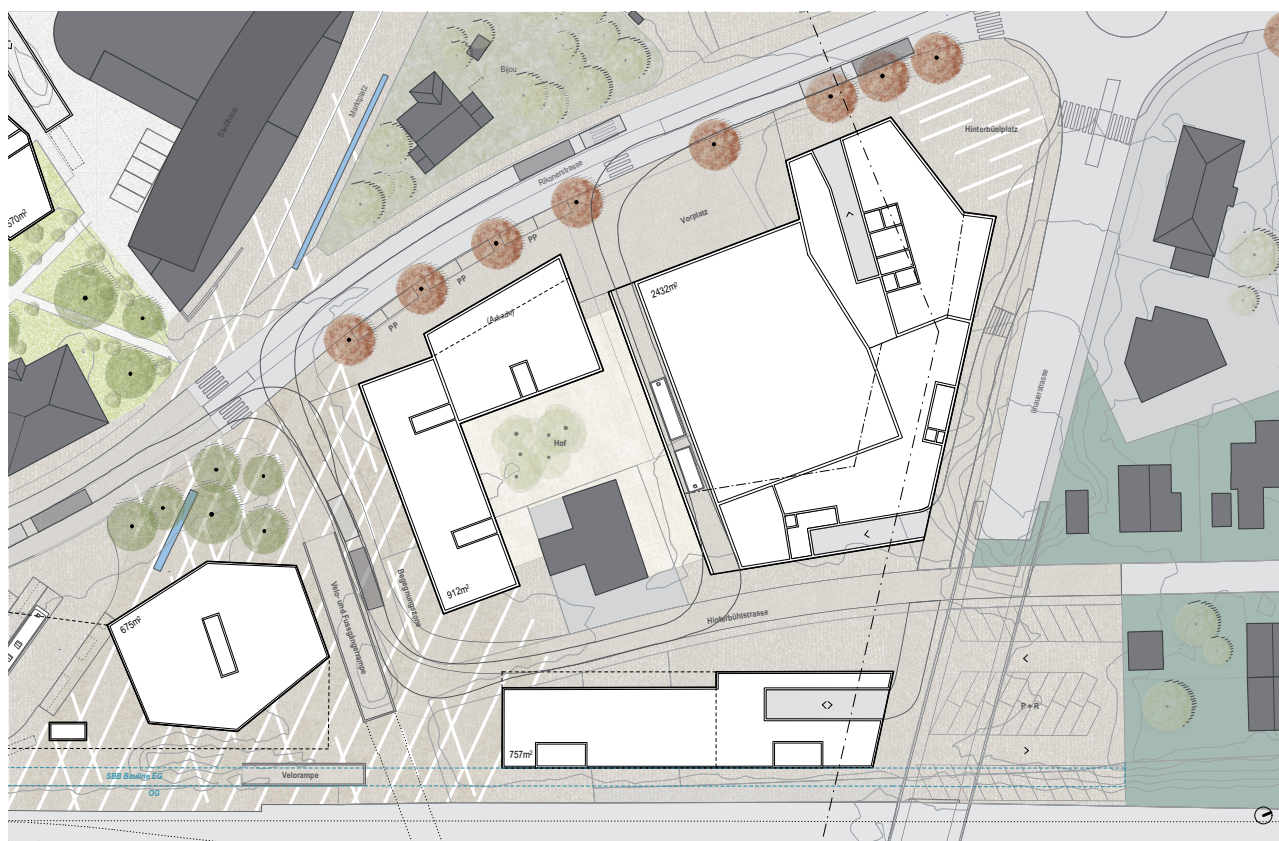
ERSCHLIESSUNG LANDUMLEGUNG

Es wird speziell darauf hingewiesen, dass mit der Festsetzung der privaten Gestaltungspläne für die Baufelder E1 und E2 die erschliessungsmässigen Abhängigkeiten grundbuchamtlich zu sichern sind.

7.8 BAUFELDER (5.1 Gestaltungsbeispiele)

BAUFELD E1 UND E2 (HINTERBÜEL WEST)

Für die Baufelder E1 und E2 sind neu folgende Punkte zusätzlich zu berücksichtigen:
> Anlieferung Grossverteiler über Hinterbüelstrasse



VARIATION BAUFELD E2



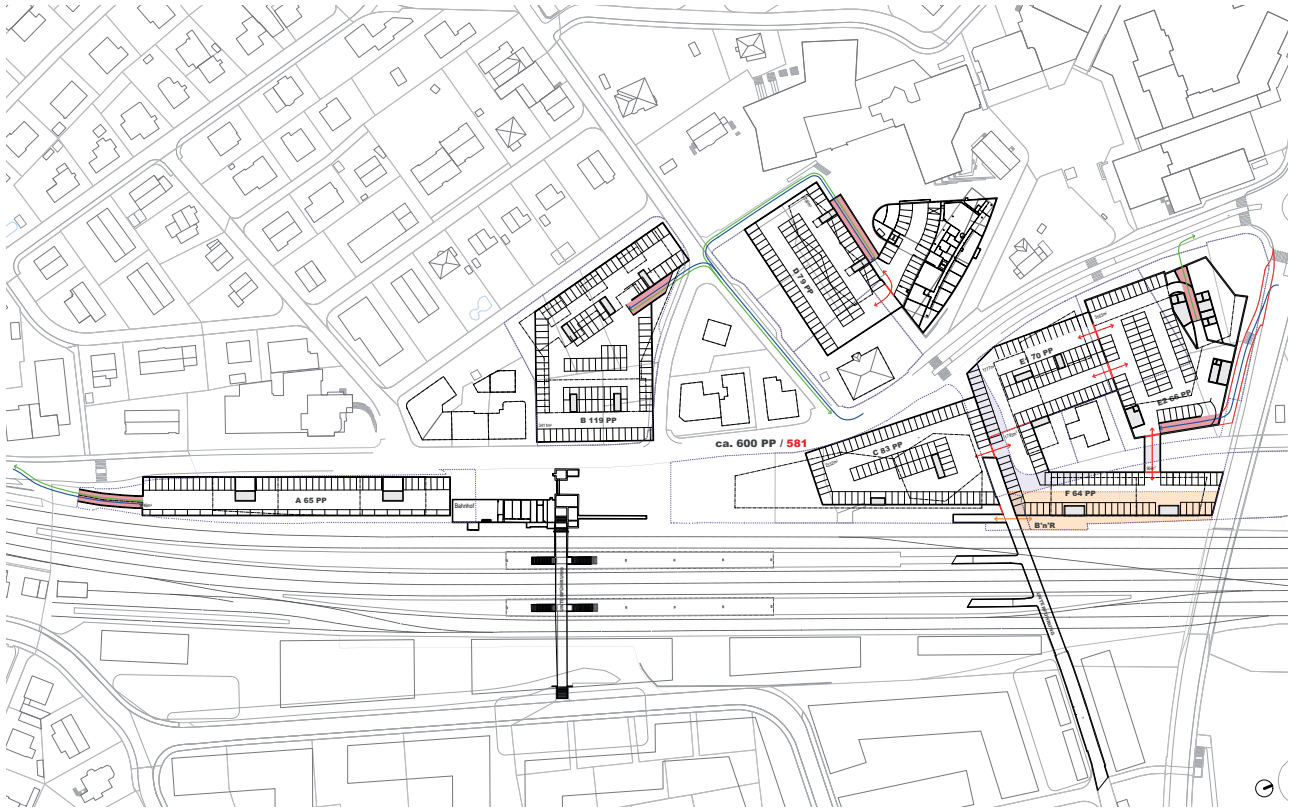
VARIANTE HOCHHAUS „HOCH UND SCHMAL“



VARIANTE HOCHHAUS „NIEDRIGER UND KOMPAKT“

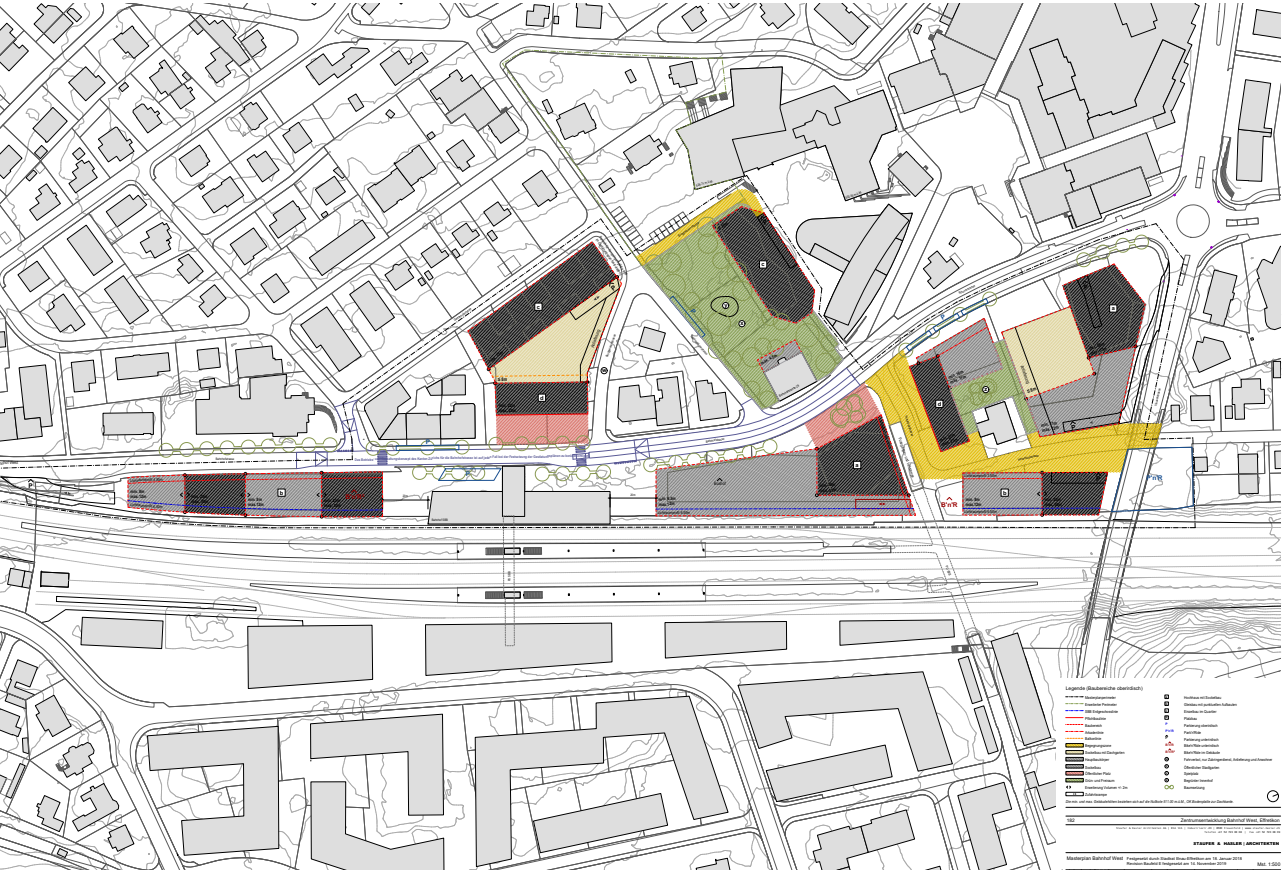
UNTERGESCHOSS

Die Gesamtzahl der ermittelten unterirdischen Parkplätze beträgt 603 und liegt innerhalb der Anforderungen der BZO 10.2 (inkl. Abminderung durch öV-Erschliessung). Die Disposition der Parkplätze ist eine grobe Annäherung, da auf der Ebene Masterplan die Gebäudestruktur, aber auch die pro Baufeld erforderlichen Neben-, Schutz- oder Technikräume nur bedingt berücksichtigt werden können.



7.9 REV. MASTERPLAN

MASTERPLAN im Original Mst 1:500 84/126 cm



LEGENDE (Baubereiche oberirdisch)

Masterplanperimeter	[a] Hochhaus mit Sockelbau
Erweiterter Perimeter	[b] Gleisbau mit punktuellen Aufbauten
SBB Erdgeschosslinie	[c] Einzelbau im Quartier
Pflichtbaulinie	[d] Platzbau
Baubereich	P Parkierung oberirdisch
Arkadenlinie	P'n'R Park'n'Ride
Balkonlinie	P' Parkierung unterirdisch
Begegnungszone	B'n'R Bike'n'Ride unterirdisch
Sockelbau mit Dachgarten	B'n'R2 Bike'n'Ride im Gebäude
Hauptbaukörper	W Fahrverbot, nur Zubringerdienst, Anlieferung und Anwohner
Sockelbau	X Öffentlicher Stadtgarten
Öffentlicher Platz	V Spielplatz
Grün- und Freiraum	Z Begrünter Innenhof
Erweiterung Volumen +/- 2m	Baumsetzung
Zufahrtsrampe	

Die min. und max. Gebäudehöhen beziehen sich auf die Nullkote 511.00 m.ü.M., OK Bodenplatte zur Dachkante.