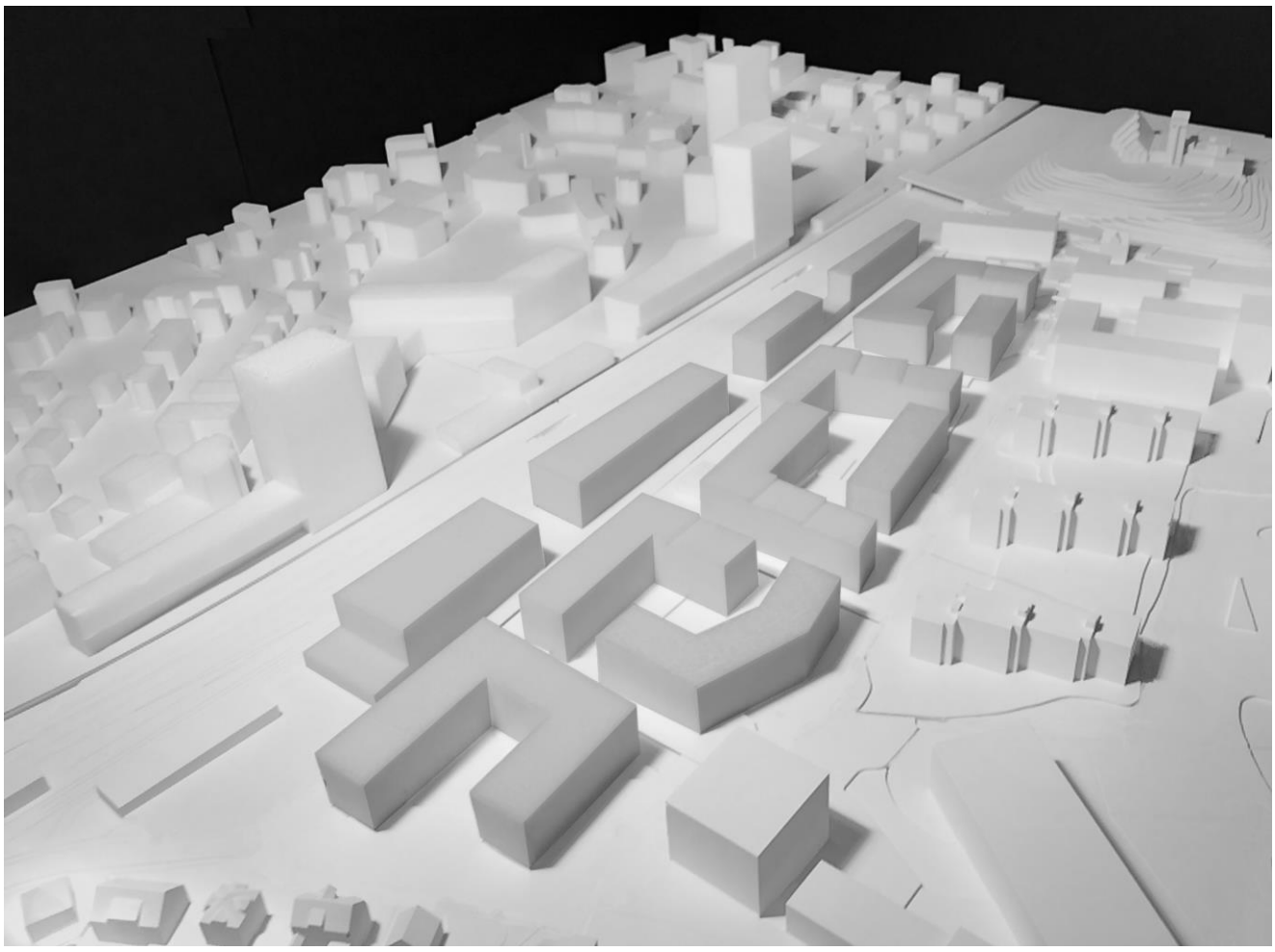
Stadt Illnau-Effretikon

HOCHBAU

AREALENTWICKLUNG
BAHNHOF OST EFFRETIKON

MASTERPLAN

FESTGESETZT DURCH STADTRAT ILLNAU-EFFRETIKON, AM 3. DEZEMBER 2015



Energiestadt
european energy award

Stadthaus
Märtplatz 29
Postfach
8307 Effretikon

Telefon 052 354 24 72
Fax 052 354 23 23
hochbau@ilef.ch
www.ilef.ch

IMPRESSUM

AUFTRAGGEBER

Stadt Illnau Effretikon
Märtplatz 29
8307 Effretikon

VERFASSER STUDIE

Morger Partner Architekten AG
Spitalstrasse 8
4056 Basel

Balthasar Wirz, Projektleiter

BEURTEILUNGSGREMIUM

SACHPREISRICHTER

Ueli Müller, Stadtpräsident
Reinhard Fürst, Stadtrat Ressort Hochbau
Urs Weiss, Stadtrat Ressort Tiefbau

FACHPREISRICHTER:

Beat Rothen, Städtebau/Architektur (Vorsitz)
Ursina Fausch, Städtebau/Architektur
Kornelia Gysel, Städtebau/Architektur
Andreas Sonderegger, Städtebau/Architektur
Matthias Krebs, Landschaftsarchitektur/Freiraum

FACHPERSONEN OHNE STIMMRECHT:

Alwin Suter, Ortsplaner (Organisation und Vorprüfung)
Stefan Fahrländer, Volkswirt / Ökonometriker
Olof Kühnholz, Firma Pöyry AG, Zürich, Lärmschutzexperte
Dieter Fuchs, Stadtingenieur
Ivana Vallarsa, Stadtarchitektin (Ersatzpreisrichterin)

VERFASSER MASTERPLAN

Stadt Illnau Effretikon
Abteilung Hochbau

Ivana Vallarsa, Stadtarchitektin

FESTSETZUNG

Stadtrat Illnau-Effretikon

Stadtratssitzung vom 3. Dezember 2015

0 INHALTSVERZEICHNIS

1 EINLEITUNG 5 – 11

1.1 ÜBERGEORDNETE RAHMENBEDINGUNGEN
- Revisionen Raumplanungsgesetz und kantonaler Richtplan
- Leitbild Stadtentwicklung 2015

1.2 STELLENWERT MASTERPLAN
- Zweck und rechtliche Stellung des Masterplans

1.3 AUSGANGSLAGE
- Ausgangslage Stadt Illnau-Effretikon
- Ausgangslage Bahnhof Ost
- Mengengerüst Einwohner und Arbeitsplätze

1.4 PERIMETER
- Engerer Perimeter
- Erweiterter Perimeter
- Bestehende Bauten

2 VERBINDLICHE KONZEPTIONELLE FESTLEGUNGEN 12 – 26

2.1 STÄDTEBAU
- Städtebauliches Konzept
- Aufteilung Baufelder
- Öffentliche Strassen- und Platzräume
- Strassenraum
- Freiflächen und Grünräume
- Plätze

2.2 NUTZUNGEN
- Nutzweise
- Nutzungsverteilung Zielwerte
- Öffentliche Nutzungen

2.3 WEITERE INFRASTRUKTUREN
- Öffentliche Infrastrukturen
- Werkleitungen
- Entsorgungsanlagen

2.4 VERKEHRSERSCHLIESSUNGEN
- Übergeordnetes Erschliessungskonzept
- Mobilitätskonzept
- Langsamverkehr
- Öffentlicher Verkehr (ÖV)
- Motorisierter Individualverkehr (MIV)

2.5 DIMENSIONIERUNGEN
- Bauliche Dichte
- Baulinien
- Gebäudehöhen – Prinzip
- Gebäudehöhen – Anwendungen

2.6 UMWELT
- Erneuerbare Energien / Null-CO2 im Betrieb
- Ökologische Bauweise
- Lärmschutz
- Natur im Siedlungsraum

2.7 UMSETZUNG
- Weiteres Vorgehen
- Qualitätssicherung Gestaltungspläne
- Qualitätssicherung Freiraumkonzept

3 UNTERSCHRIFTEN 27

4 UNVERBINDLICHE ANWENDUNGSPRINZIPIEN 28 – 30

4.1 GEBÄUDEHÖHEN
- Anwendungen Gebäudehöhen

4.2 LANDUMLEGUNG
- Allgemein
- Eigentum heute
- Eigentum zukünftig
- Veränderungen

5 UNVERBINDLICHE GESTALTUNGSBEISPIELE 31 – 45

5.1 PLÄTZE
- Quartierplatz Süd
- Quartierplatz Mitte
- Quartierplatz Nord

5.2 STRASSEN
- Brandrietstrasse (zwischen den Baufeldern C + D)
- Brandrietstrasse (zwischen den Baufeldern C + E)
- Gassen
- Rütlistrasse

5.3 VELOABSTELLPLÄTZE
- Brandrietstrasse (zwischen den Baufeldern C + D)
- Brandrietstrasse (zwischen den Baufeldern C + E)
- Gassen

5.4 UNTERFÜHRUNG
- Hauptunterführung

6 ANHANG MASTERPLAN 1 : 500 Anhang

1 EINLEITUNG

1.1 ÜBERGEORDNETE RAHMENBEDINGUNGEN

REVISIONEN RAUMPLANUNGSGESETZ UND KANTONALER RICHTPLAN

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, einer Gesamtrevision der Ortsplanung durchzuführen und damit die kommunale Gesetzgebung den neuen Gegebenheiten anzupassen und auf die Entwicklungsziele der Zukunft auszurichten.

LEITBILD STADTENTWICKLUNG 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 Ost 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 Region strebt ein ausgewogeneres Verhältnis von Einwohnern und Arbeitsplätzen an. Aufgrund der guten Lagequalität sollen, als sehr ehrgeiziges Ziel, rund 4'500 zusätzliche 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 Bebauungsstrukturen 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 ist im Hinblick auf eine 2000-Watt-Gesellschaft gesunken.

VER- UND ENTSORGUNG

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

1.2 STELLENWERT MASTERPLAN

ZWECK UND RECHTLICHE STELLUNG DES MASTERPLANS

Zweck des Masterplans ist es, eine koordinierte Entwicklung im Raum Bahnhof Ost 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.

Der Masterplan bildet das Grundgerüst für die Erarbeitung von Teilgestaltungsplänen. 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 Grundeigentümer/innen bedeutend erweiterte Baumöglichkeiten. Es werden aber auch Pflichten auferlegt. Sowohl Rechte als auch Pflichten sollen mittels dieses Masterplans möglichst gleichmässig auf alle Baufelder verteilt werden.

Beim Masterplan handelt es sich um ein informelles Planungsinstrument, das rechtlich gesehen keine Verbindlichkeit hat. Er bildet jedoch die übergeordnete Leitidee zur Erstellung von Teilgestaltungplänen, welche dann rechtlich verbindlich sein werden. Mit der Festsetzung des Masterplans erklärt der Stadtrat diesen für sich selbst als verbindlich. Bei der Beurteilung der Teilgestaltungspläne orientiert sich der Stadtrat an den Festlegungen des Masterplans.

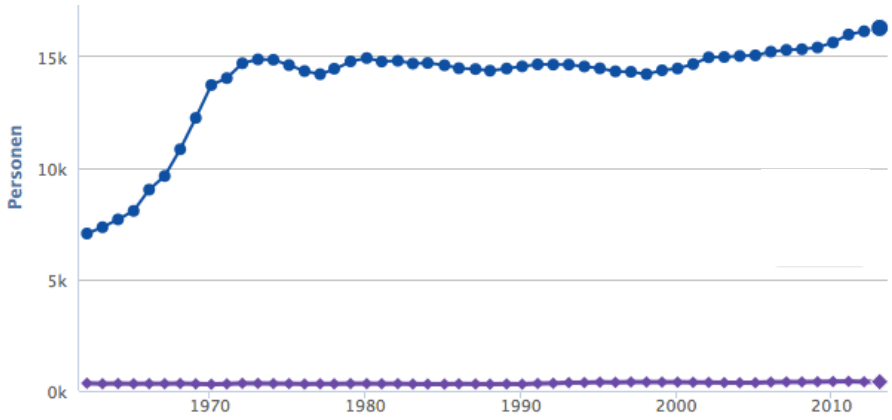
Die Ergebnisse der Masterplanung sollen zudem in die ordentliche Ortsplanungsrevision der Stadt Illnau-Effretikon einfliessen.

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 werden per Anfang 2016 weitere 400 Einwohner/innen hinzukommen. Die Fläche der Stadt wird durch den Gemeindezusammenschluss von 2'530 ha um 30 % auf ca. 3'290 ha wachsen.



Ein grosser Teil der Baulandreserven ist überbaut. Die Einzonung neuer Siedlungsgebiete ist spätestens seit der Kulturlandinitiative kaum mehr möglich. Der Antrag um Verschiebung von Siedlungsgebiet von Illnau nach Effretikon wurde vom Kanton jedoch gut geheissen und mit dem neuen Richtplan festgesetzt. Somit wird es möglich sein, dass die Stadt in den Gebieten Girhalde und Müsli neue Wohnzonen festsetzt und im Riet/Langhag die Industrie-/Gewerbezone erweitert.

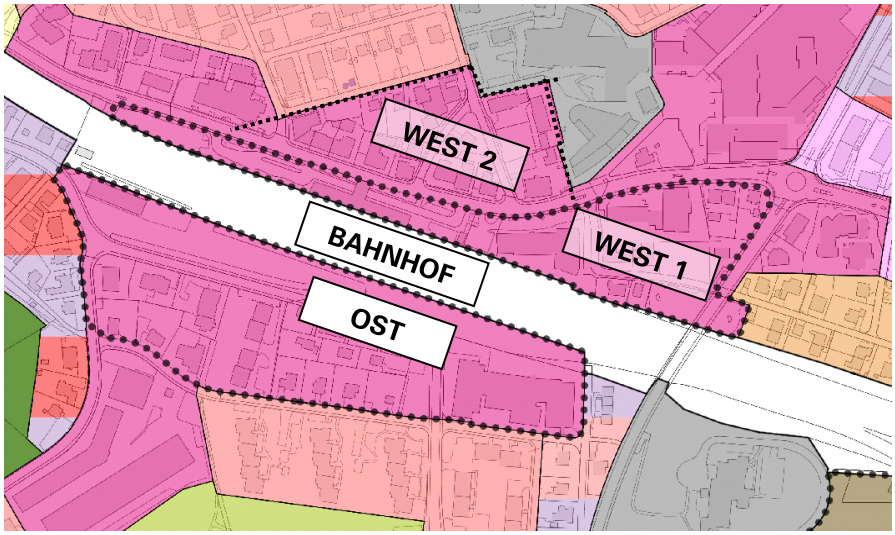
ZIELWERTE FÜR BEVÖLKERUNGS- UND ARBEITSPLATZZAHLEN BIS 2030

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 von 16'500 auf 19'000 wachsen und die Zahl der Arbeitsplätze soll von heute 6'500 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 Gewerbezonen eignen sich insbesondere Zentrumszonen, um die Ansiedlung von Gewerbe- und Dienstleistungsbetrieben sowie publikumsorientierte Nutzungen wie Läden, Restaurants, etc. anzusiedeln. 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. In der kommunalen Bau- und Zonenordnung unter Ziff. 4.1.1 BZO wird der Zweck der Zentrumszonen Z 4.0 für die Schaffung eines attraktiven Stadtzentrums bestimmt, das vor allem der Ansiedlung von Dienstleistungsbetrieben dient.

Darum dürfen in Zentrumszonen 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 Gestaltungplanpflicht belegt.



GESTALTUNGSPLANPFLICHTGEBIET BAHNHOF WEST

Zum Gestaltungsplanpflichtgebiet Bahnhof West 1 (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 ist. Im Bereich des Bahnhofs seien dabei die Anliegen des öffentlichen Verkehrs zu berücksichtigen. Für das Gebiet West 2 gelten gemäss Stadtratsbeschluss dieselben Bestimmungen, diese wurde jedoch noch nicht rechtskräftig festgesetzt.

GESTALTUNGSPLANPFLICHTGEBIET BAHNHOF OST

Zum Gestaltungsplanpflichtgebiet Bahnhof Ost (Bezeichnung gemäss BZO Brandriet) ist unter Ziff. 1.2.2 BZO festgelegt, dass mit einer Neuüberbauung in diesem Bereich ein Dienstleistungsschwerpunkt im Nahbereich des Bahnhofs entstehen soll. Die Verlegung der Brandrietstrasse an die Bahngeleise sei dabei zu prüfen.

AUSGANGSLAGE BAHNHOF OST

Das Quartier östlich des Bahnhofes ist ein wichtiges Entwicklungsgebiet der Stadt. Da es dem Stadtrat ein Anliegen ist, für den ganzen Bereich sowohl städtebaulich als auch nutzungsmässig eine Leitvorstellung zu entwickeln, hat er im 2014 eine Testplanung mit drei Planerteams durchgeführt.

Auf Empfehlung des Beurteilungsgremiums wählte der Stadtrat das städtebauliche Konzept von Morger + Dettli Architekten AG, Basel (seit 1. August 2015 heisst die Firma Morger Partner Architekten AG). Dieses dient als Grundlage für die Erarbeitung des Masterplans Bahnhof Ost.

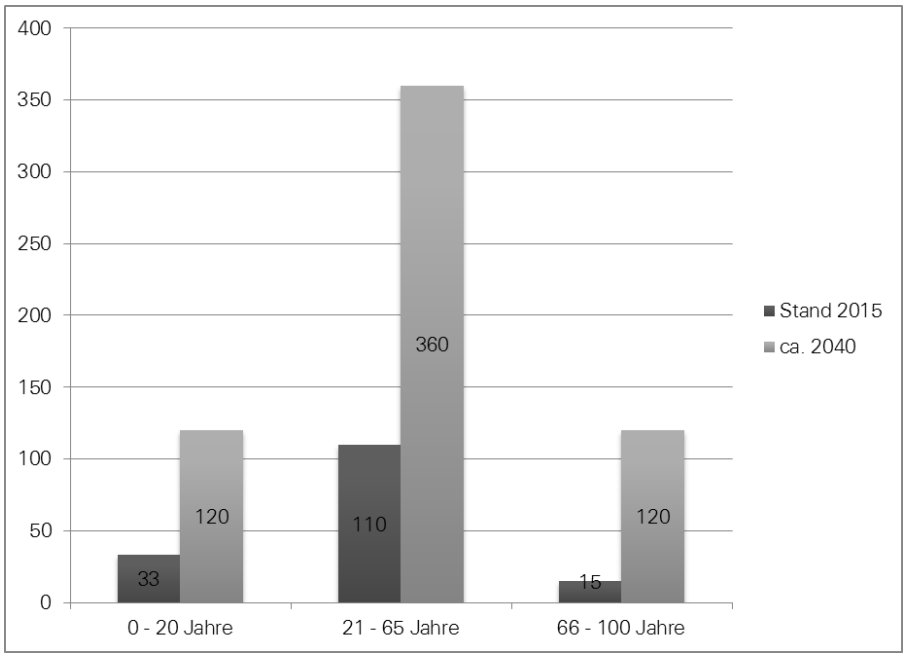
MENGENGERÜST EINWOHNER/INNEN UND ARBEITSPLÄTZE

IST-ZUSTAND UND ZIELGRÖSSE

EINWOHNER/INNEN

Aktuell wohnen im engeren Perimeter gut 150 Einwohnerinnen und Einwohner. Ca. 20 %, respektive 30 Personen sind Kinder und Jugendliche bis 20 Jahre, 70 % und somit ca. 110 Personen sind im erwerbsfähigen Alter zwischen 20 und 65 Jahren und weitere 10 %, also 15 Personen, gehören zur Altersgruppe der Pensionierten im Alter ab 65 Jahren.

Das Potenzial der künftigen Überbauungen mit ca. 36'000 m^2 Wohnfläche, bei einer angenommenen Belegung von 60 m^2 pro Person, lässt sich auf 600 Einwohner/innen berechnen. Die demografische Verteilung wird sich anteilsmässig verschieben, dass künftig ca. 20 % Kinder und Jugendliche, 60 % Erwerbstätige und ca. 20 % über 65-jährige das Gebiet bewohnen werden. Das Potenzial besteht für ca. 450 zusätzliche Einwohner/innen.



IST-ZUSTAND UND ZIELGRÖSSE

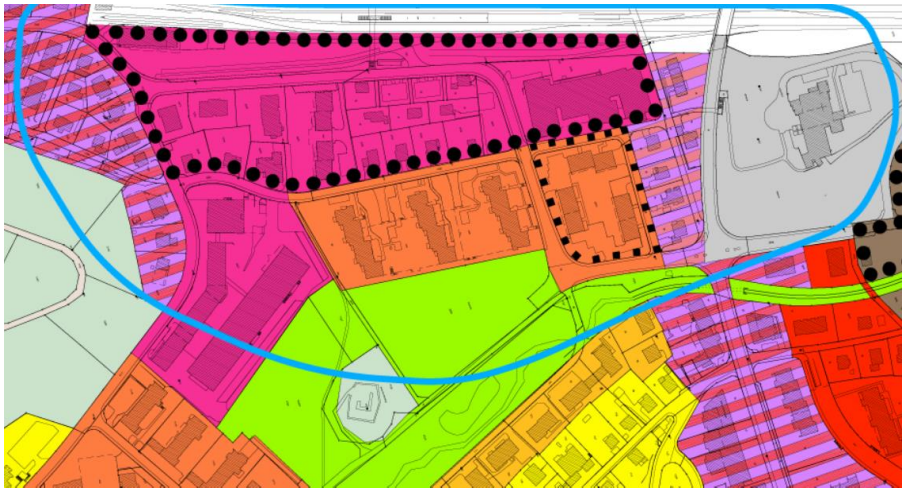
ARBEITSPLÄTZE

Nachdem die Firma Rieter/Schaltag ihre Liegenschaft Ende 2013 verkauft hat, ist die Anzahl der Arbeitsplätze im Gebiet stark gesunken. Heute arbeiten schätzungsweise 20 – 30 Personen im Perimeter. Je nach Sektor und Firmen, die angesiedelt werden könnten, wäre das Potenzial für bis zu 500 Arbeitsplätze vorhanden. Dies entspricht der angestrebten Zielgrösse.

1.4 PERIMETER

ENGERER PERIMETER

Der Untersuchungsraum ist in einen "engeren" und einen "erweiterten" Perimeter unterteilt.



Der engere Bereich umfasst das mit einer Gestaltungplanpflicht belegte Gebiet "Brandriet", respektive nach neuerem Wortgebrauch "Bahnhof Ost". Im Norden wird der engere Perimeter durch den Rosenweg und im Osten durch die Rütlistrasse begrenzt. Die westliche Abgrenzung entspricht dem Gleisfeld der SBB und im Süden bildet die Moosburgstrasse den Abschluss.

Gemäss Aussagen der SBB kann ihr Areal zwischen Brandrietstrasse und Gleisfeld frühestens ab 2035 für eine Überbauung freigestellt werden. Trotz dieses langfristigen Realisierungshorizonts wird der Masterplan zum heutigen Zeitpunkt auch für diese Gebiet festgelegt. Allfällige Korrekturen sind zum dannzumaligen Zeitpunkt zu prüfen.

ERWEITERTER PERIMETER

Der "erweiterte Perimeter" erstreckt sich auf der Nordseite bis zur Illnauerstrasse. Es ist vorgesehen, dass auch die Reihenhäuser am Rosenweg eine erhöhte Dichte erhalten sollen und sich ins Bebauungsmuster von Bahnhof Ost einfügen. Dies kann über einen erweiterten Gestaltungsplan von Baufeld D erfolgen oder über eine Aufzonung im Rahmen der Ortsplanungsrevision. In diesem Zusammenhang soll auch die Fusswegverbindung zum Kirchenhügel Rebbuck verbessert werden.

Für das Geviert Rütli-, Brandriet- und Florastrasse besteht ein rechtskräftiger Gestaltungsplan aus dem Jahr 2013, der gegenüber der BZO mit einer Baumassenziffer von 2.6 eine Erhöhung derselben auf 5.5 zulässt.

Die Wohnüberbauung zwischen Rütlistrasse und Moosburgareal befindet sich ebenfalls in der Wohnzone W 2.6 und wurde 1982 erstellt. Die nach BZO mögliche Baumasse ist ausgeschöpft. Die Grundeigentümerin gedenkt die Liegenschaften zu sanieren oder über einen Gestaltungsplan eine erhöhte bauliche Dichte zu erwirken und eine Totalerneuerung zu realisieren. Diese muss im Einklang mit dem städtebaulichen Konzept Bahnhof Ost erfolgen.

BESTEHENDE BAUTEN

Die gesamte Zone ist heute gegenüber der möglichen Ausnutzung aufgrund der gültigen BZO, respektive einer noch höheren Dichte auf Basis eines Gestaltungsplanes stark unternutzt. Die nachfolgenden Baufeldbezeichnungen sind vom Masterplan abgeleitet und werden auf Seite 12 erläutert.

BAUFELD A

Hier befinden sich vier freistehende Liegenschaften mit Umschwung aus den Baujahren 1922 – 1976. Es besteht eine heterogene Nutzweise für Wohnen und Gewerbebetriebe.

BAUFELD B

In diesem Baufeld stehen sieben, teils freistehende, teils zusammengebaute, Mehrfamilienhäuser aus den 70-er-Jahren. Einige davon wurden in den letzten Jahren saniert.

BAUFELD C

Baufeld C besteht aus 12 Grundstücken. Darauf befinden sich 8 Einfamilienhäuser mit Gärten, die zwischen 1940 und 1970 erbaut wurden, zwei grössere Velounterstände aus den Jahren 1998 und 2008, einem kleinen freistehenden Garagengebäude sowie einem offenen Parkplatz.

BAUFELD D

Hier steht eine ehemalige Fabrik mit Verwaltungsgebäude, welche 1918 erbaut wurde. Die Baumasse ist mit 5.8 m^3/m^2 bereits heute sehr hoch. Der Betrieb wurde jedoch Ende 2013 eingestellt und die Räumlichkeiten werden derzeit für eine Zwischennutzung vermietet.

BAUFELD E

Auf dem SBB-Areal steht bis auf den ehemaligen Güterschuppen von 1962 kein weiteres Gebäude. Dieser muss aber wegen der kantonalen Inventarisierung bestehen bleiben. Auf dem restlichen Grundstück, welches in der Bauzone liegt, hat es einen Lagerplatz für Baumaterialien, einen grösseren Parkplatz für Park+Ride sowie einige Stumpengeleise, die noch in Betrieb sind.

2 VERBINDLICHE KONZEPTIONELLE FESTLEGUNGEN

2.1 STÄDTEBAU

STÄDTEBAULICHES KONZEPT

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.

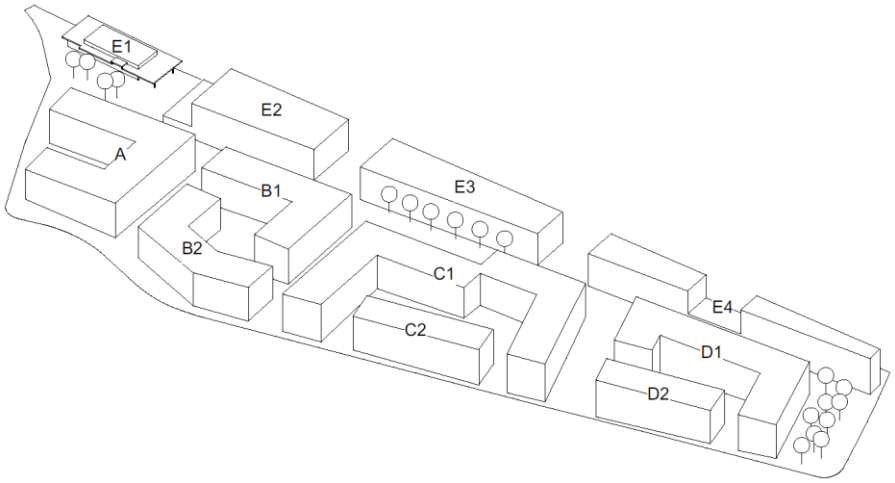
AUFTEILUNG BAUFELDER

ENGERER PERIMETER, BAUFELDER A – E

Das Gebiet im engeren Perimeter wird auf die fünf Baufelder A – E aufgeteilt. Dabei werden die Grundeigentumsverhältnisse so gut wie möglich berücksichtigt.

AUFTEILUNG INNERHALB DER BAUFELDER

Anhand der folgenden Darstellung wird ersichtlich, dass innerhalb der einzelnen Baufelder die Bauten etappenweise realisiert werden können. Auch dabei wird darauf geachtet, dass die verschiedenen Grundeigentümer unabhängig voneinander realisieren können.



ERWEITERTER PERIMETER, WEITERE BAUFELDER

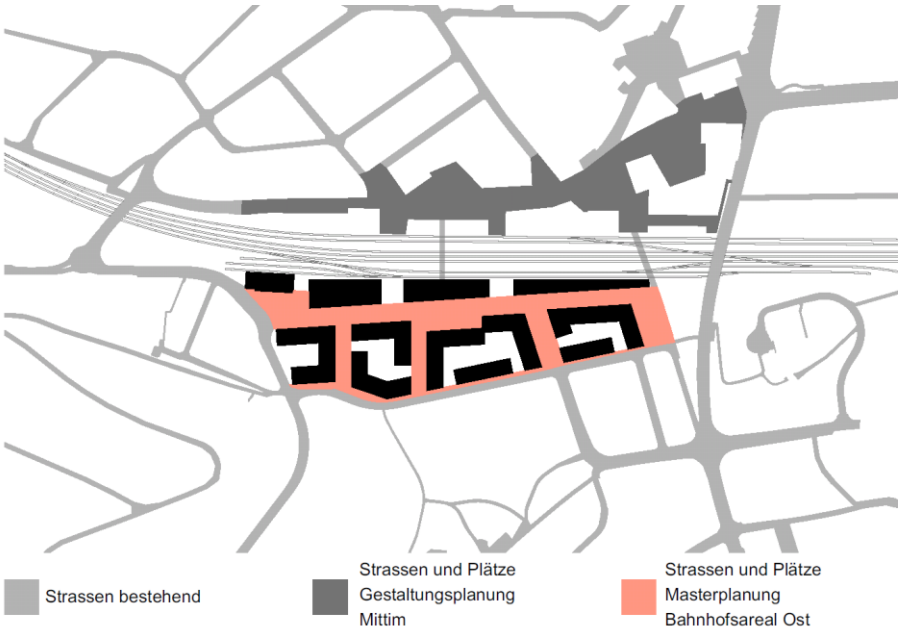
Im erweiterten Betrachtungsperimeter sollen folgende drei Baufelder bei Neuüberbauungen mit dem städtebaulichen Konzept von Bahnhof Ost in Einklang gebracht werden:

1. Rosenweg Nord
2. Rosenweg Süd
3. Rütlistrasse Ost

Die Erschliessung des Gebiets „Rosenweg Nord“ ist derzeit ungelöst. Hier soll die Stadt zusammen mit den Besitzern eine konstruktive Lösung erarbeiten.

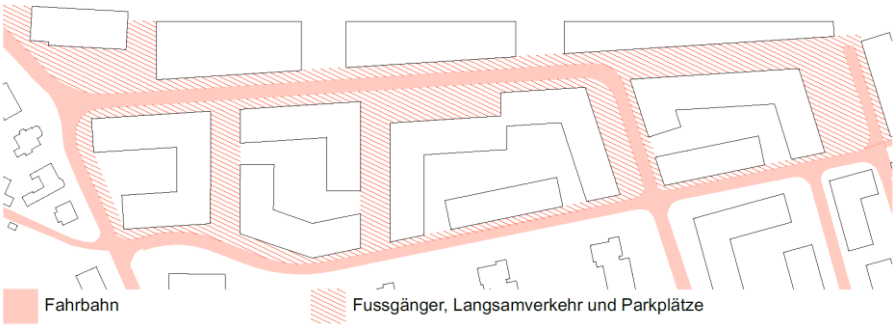
ÖFFENTLICHE STRASSEN- UND PLATZRÄUME

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.



STRASSENRAUM

Der motorisierte Verkehr wird wie bisher über die Brandriet- und die Rütlistrasse geleitet. Für den Langsamverkehr (Velo und Fussgänger) wird die Infrastruktur mit den Gassen 1 und 2 als Verbindung von Brandriet- und Rütlistrasse und mit der Verlängerung der Brandrietstrasse zur Rosenwegunterführung erweitert. Langfristig sollen beidseitige Trottoirs entlang der Brandrietstrasse entstehen.



PLÄTZE

Es werden drei räumlich gefasste, gut dimensionierte und präzis gesetzte Plätze vorgegeben.

QUARTIERPLATZ SÜD

Grösse ca. 1000 m^2.

Bepflanzung mit Solitärbäumen bzw. Baumgruppen in Kombination mit Sitzgelegenheiten: präzise Setzung, Baumart zu definieren. Bespielbar mit Strassencafé, Umnutzung des Bestandsgebäude als Eventhalle, Ateliers etc.

QUARTIERPLATZ MITTE

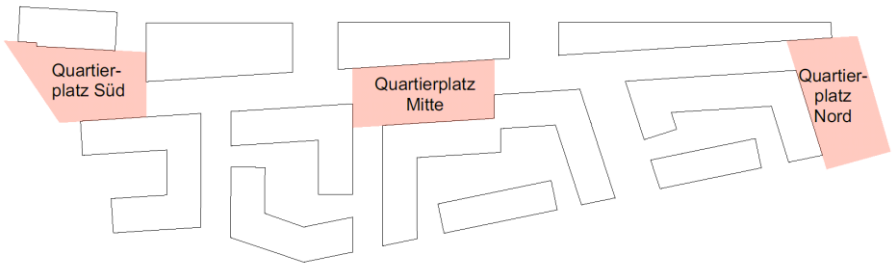
Grösse ca. 1000 m^2.

Städtischer Platz. Räumliche Einfassung durch Baumreihen: präzise Setzung, Baumart zu definieren. Wegen mittelfristiger Nutzung des Baufelds E durch SBB etappenweise umsetzbar. Bespielbar mit Strassencafé, etc. Gestaltung mit flexiblen Sitzgelegenheiten, Belag zu definieren.

QUARTIERPLATZ NORD

Grösse ca. 1000 m^2.

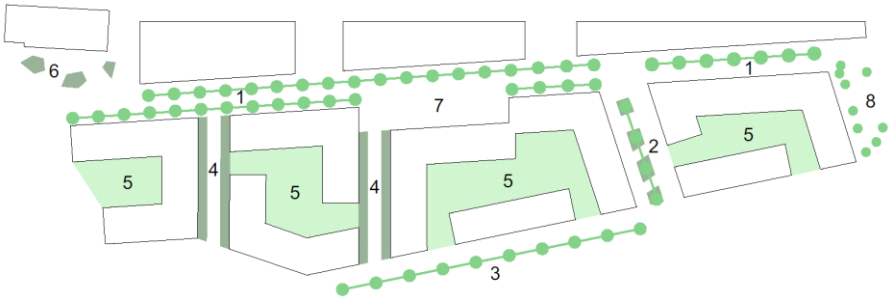
Bepflanzung mit Baumhain. Sitzstufen zur Überwindung der Höhendifferenz. Im nördlichen Bereich Platzierung von überdachten Veloabstellplätzen in zwei Blöcken (ca. 200 Plätze). Zusätzliche Fussgängertreppe zu bestehender Rampe der Unterführung Bahnhof SBB. Belag zu definieren.



FREIFLÄCHEN UND GRÜNRÄUME

Die Freiflächen und Grünräume haben einen hohen Stellenwert für die Wohn- und Lebensqualität in diesem dicht bebauten innerstädtischen Quartier. Es wird zwischen öffentlichen Strassenräumen und Plätzen, halböffentlichen Quergassen und privaten Innenhöfen unterschieden.

Gemäss Kapitel 2.6 Umwelt auf Seite 24 müssen sämtliche öffentliche, halböffentliche und private Grünräume den „Anforderungen ökologischer Ausgleich Illnau-Effretikon" entsprechen.



1. Markante Begrünung mit Hochstammbäumen an der Brandrietstrasse, mit Verlängerung bis Quartierplatz Nord: Baumsetzung vorgegeben. Baumart, Pflanzenbecken durch Stadt zu definieren.
2. Baumreihe Brandrietstrasse: Baumsetzung vorgegeben, Parkfelder passen sich Pflanzbecken an.
3. Baumreihe Rütlistrasse (ausserhalb Planungsperimeter Masterplan Bahnhof Ost). Muss auch im Zusammenhang mit erweitertem Perimeter Rütlistrasse Ost beurteilt werden.
4. Vorgärten: Pflichtbaulinie: Tiefe 5.0 m, der Nutzung entsprechend zu begrünen und auszustatten durch Privat.
5. Innenhöfe: maximal, respektive der Nutzung entsprechend zu begrünen durch Privat.
6. Quartierplatz Süd: Bepflanzung mit Solitärbäumen bzw. Baumgruppen.
7. Quartierplatz Mitte: keine Begrünung vorgegeben.
8. Quartierplatz Nord: Bepflanzung mit Baumhain.

2.2 NUTZUNGEN

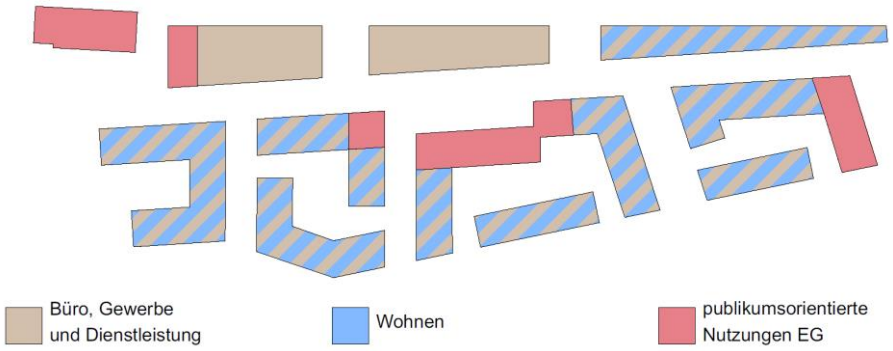
NUTZWEISE

Gemäss Bau- und Zonenordnung (BZO) soll mit einer Neuüberbauung im Gebiet ein Dienstleistungsschwerpunkt im Nahbereich des Bahnhofes entstehen. Da derzeit der Druck auf den Wohnungsmarkt bedeutend grösser ist als auf Gewerberäume, hatte der Stadtrat in der Testplanungsphase über das gesamte Neubaugebiet eine gemischte Nutzung mit einem Richtwert von max. 2/3 Wohnen und min. 1/3 Gewerbe/Dienstleistung festgelegt.

In der Weiterbearbeitung wurden verschiedene Szenarien durchgerechnet. Der grösste Teil der gewerblichen Nutzung kommt wegen der Schallproblematik entlang den Gleisen auf dem SBB-Areal (Baufeld E) zu liegen. Da der Realisierungshorizont dieses Baufeldes jedoch erst ab 2035 in Aussicht gestellt wird, sollen auch die anderen Baufelder einen essentiellen Anteil an gewerblicher Nutzung aufweisen, insbesondere weil auch im Leitbild Stadtentwicklung 2015 eine grosse Steigerung der Arbeitsplatzzahlen angestrebt wird.

NUTZUNGSVERTEILUNG ZIELWERTE

Baufelder A – D	**70 % Wohnen / 30 % Dienstleistung/Gewerbe**
Baufeld E (SBB)	**10 % Wohnen / 90 % Dienstleistung/Gewerbe**
An Plätzen	**Publikumsorientierte Nutzungen im EG**



Heute befindet sich das Gebiet in der Zentrumszone Z4 mit max. 80 % Wohnen. Das ergibt für das Wohnen eine Baumasse von 3.2 m^3/m^2 und für Dienstleitung/Gewerbe 0.8 m^3/m^2. Mit der gesamthaften Erhöhung der Baumasse auf 6.5 m^3/m^2 ergibt das bei einem Anteil von 70 % eine Baumasse von 4.55 m^3/m^2 fürs Wohnen und bei 30 % Anteil bemisst sich das Volumen für Dienstleistung / Gewerbe auf 1.95 m^3/m^2.

Über das gesamte Planungsgebiet ergibt sich daraus ein Anteil an Dienstleistung / Gewerbe von gut 50 %.

Die Baukörper ermöglichen auf fast allen Baufeldern eine flexible Nutzungsmischung. Pro Baufeld kann Wohnen oder Büro getrennt oder gemischt realisiert werden. Dies kann aufgeteilt auf einzelne Baukörper oder geschossweise getrennt erfolgen. Publikumsorientierte Nutzungen sind in den Erdgeschossen an den Plätzen anzuordnen. In den Baukörpern E2 und E3 sind aufgrund der Gebäudetiefe nur Büro- oder gewerbliche Nutzungen möglich.

Die Bauten sind so zu konzipieren und auszubauen, dass der erforderliche Anteil an Dienstleistung / Gewerbe realisiert werden kann (Raumhöhen, Erschliessung, Zugänglichkeit, etc.).

Im Rahmen des Gestaltungsplans kann eine Abweichung der Nutzung definiert werden. Z.B. kann dann der Stadtrat auf separaten Antrag eine vorübergehende Wohnnutzung in den Gewerberäumen zulassen, sollte die Vermietung / Veräusserung durch den aktuellen Markt nicht aufgenommen werden können.

ÖFFENTLICHE NUTZUNGEN

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

Denkbar sind beispielsweise:

- Kindertagesstätte(n)
- Kindergarten
- Spitex-Stützpunkt

Ferner ist vorgesehen, auf dem städtischen Land folgende Nutzung anzusiedeln:

- Mehrgenerationen Haus (Alterswohnungen mit Service, Pflegewohngruppe, Tagesklinik, Gemeinschaftsarztpraxis, Gemeinschaftsräume)
- Raumangebote für Familien

2.3 WEITERE INFRASTRUKTUREN

ÖFFENTLICHE INFRASTRUKTUREN

Mit diesem Masterplan ermöglicht die Stadt den Bauträgern eine stark erhöhte Baumasse. Im Gegenzug macht die Stadt Auflagen, welche öffentlichen Infrastrukturen geschaffen werden müssen, die von allen Profiteuren des Masterplans über einen ortsgebundenen Investitionsbeitrag oder eine Mehrwertabschöpfung abgedeckt werden müssen. Dies wird in einer separaten Regelung durch den Stadtrat definiert und den Grundeigentümern unterbreitet.

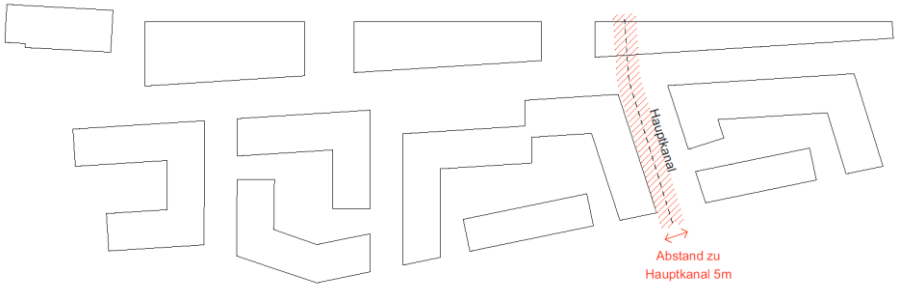
Die benötigten öffentlichen Infrastrukturen beinhalten:

- Drei öffentliche Plätze mit den entsprechenden Ausstattungselementen
- Je 200 gedeckte Veloabstellplätze bei den Unterführungen
- 76 Park+Ride Plätze (entspricht der Anzahl der bestehenden)
- Aufwertung der Zugänglichkeit der Unterführungen durch Treppen, Rampen und/oder Lifte
- Neugestaltung der Brandriet- und Rütlistrasse
- Separatsammelstelle auf dem Quartierplatz Süd

Eine konkrete und abschlissende Liste wird mit der separaten Regelung erstellt.

WERKLEITUNGEN

Der Hauptkanal unter Baufeld E und an der Brandrietstrasse wird mit einer Werkbaulinie im Abstand von beidseitig 5 m gesichert. Das Baufeld C wird entsprechend dieser Vorgabe dimensioniert.



ENTSORGUNGSANLAGEN

Beim Quartierplatz Süd ist eine neue Unterflursammelstelle für die Entsorgung von Wertstoffen zu errichten. Die Entsorgung des Haushaltskehrichts hat pro Baufeld über Unterflurkehrichtbehälter zu erfolgen.

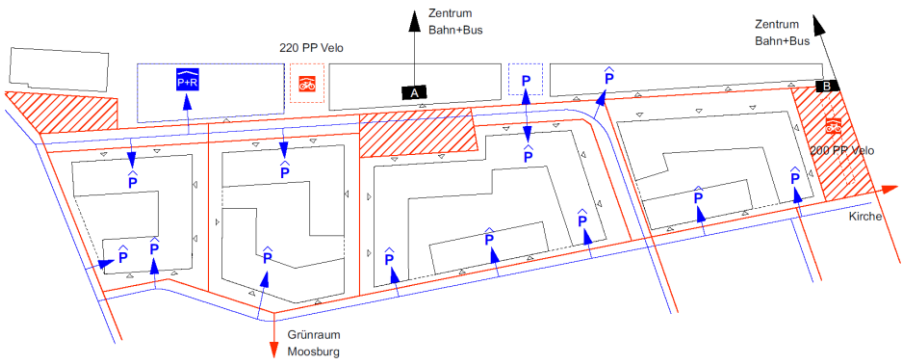
2.4 VERKEHRSERSCHLIESSUNG

ÜBERGEORDNETES ERSCHLIESSUNGSKONZEPT

Gemäss Ziff. 1.2.2 BZO ist die Verlegung der Brandrietstrasse an die Bahngeleise zu prüfen. In einem separaten Grundsatzentscheid hat der Stadtrat beschlossen, dass die Brandrietstrasse nicht verlegt wird. Denn einerseits verunmöglichen die topografischen Verhältnisse das Anbinden der Brandrietstrasse parallel zu den Geleisen an die Illnauerstrasse und andererseits steht das Bauland der SBB für die nächsten Jahrzehnte nicht zur Verfügung. Zudem handelt es sich beim ehemaligen Güterschuppen um ein kantonal inventarisiertes Schutzobjekt und muss umfahren werden. Daraus folgt, dass die Hauptverkehrsachse unverändert dem heutigen Lauf der Brandrietstrasse folgt.

Rot = Hauptverkehrsfluss motorisierter Verkehr

MOBILITÄTSKONZEPT



Neue Fuss- und Velowege werden erstellt sowie bestehende Trottoirs verbreitert. Sie dienen der Quartierserschliessung, Zugänglichkeit der Pendler zum Bahnhof und Verbindung zum Grünraum Moosburg. Die Hauseingänge orientieren sich zum öffentlich zugänglichen Strassenraum. Öffentliche Strassen werden in ihrer Lage und Dimension belassen. Neben den zentralen Velounterstellplätzen am Quartierplatz Nord und am Quartierplatz Mitte (mittelfristig auf Park + Ride Gelände der SBB) verfügt jedes Gebäude über ebenerdig zugängliche Veloräume. Zusätzliche dezentrale Platzierungen von Veloparkplätzen entlang der Strassen sind möglich. Parkfelder für Kurzzeitparkierer werden entlang der Strassen und auf dem Grundstück der SBB für Car-Sharing- und Kurzzeitparkplätze angeordnet.

Die privaten Einfahrten zu den Tiefgaragen erfolgen an den im Plan markierten Punkten. Sämtliche Einfahrtsrampen sind innerhalb der Gebäude anzuordnen. Die Anzahl der Privatparkplätze werden möglichst klein gehalten (max. 1 PP / Wohnung) und sind unterirdisch angeordnet. Weitergehende autoarme Nutzungen werden im Sinne von Ziff. 10.3.2 BZO unterstützt. Dies ist im Rahmen der Gestaltungspläne festzulegen.

Die Hauptunterführung zum Bahnhof (SBB und Bus) wird mittelfristig verkürzt und mündet auf dem Park + Ride Areal der SBB Parzelle. Langfristig wird der Zugang behindertengerecht gestaltet und in die Neubebauung E3 im Baufeld E integriert. Die Unterführung Rosenweg ist zusätzlich über eine Treppe auf der Achse der neuen Fuss- und Veloverbindung erschlossen.

LANGSAMVERKEHR

Es wird eine überdurchschnittliche Infrastruktur für Velos und Fussgänger verlangt. Die in der Grafik dargestellten roten Linien und Flächen bezeichnen die Fuss- und Velowege.

FUSSGÄNGERVERKEHR

Die Trottoirs werden breit ausgebildet, im Bereich des Quartierplatzes Mitte wird das Strassenniveau angehoben und die Anbindung an die Unterführungen wird mit gut platzierten Treppen, Rampen und/oder Liften verbessert.

VELOWEGE

Der Veloverkehr ist entlang der Rütli- und der Brandrietstrasse erlaubt und ebenso in den Gassen und auf den öffentlichen Plätzen sowie in der Verlängerung der Brandrietstrasse parallel zu den Gleisanlagen mit Anschluss an den Rosenweg.

VELOABSTELLPLÄTZE

Heute bestehen nahe der Hauptunterführung ebenerdig 250 öffentliche Veloabstellplätze. Künftig sollen rund 200 Veloabstellplätze im Bereich Rosenwegunterführung und 200 Veloabstellplätze bei der Hauptunterführung im Baufeld E bereitgestellt werden (insgesamt ca. 400 Abstellplätze). Diese sind vor allem ebenerdig anzuordnen.

ÖFFENTLICHER VERKEHR (ÖV)

BUSHOF

Der Bushof ist im Gebiet von Bahnhof West platziert. Auf der Ostseite des Bahnhofs sind keine neuen Bushaltestellen vorgesehen. Im Falle von temporär veränderter Verkehrsführung kann auf der Ostseite nahe der Hauptunterführung eine provisorische Bushaltestelle eingerichtet werden.

TAXISTANDORTE

Die Taxistandorte bleiben weiterhin auf der Westseite des Bahnhofs bestehen.

KISS + RIDE

Im Rahmen der detaillierteren Planung des Freiraumkonzeptes soll geprüft werden, ob in Ergänzung zur Westseite auch auf der Ostseite Kiss + Ride Parkplätze angeordnet werden sollen.

PARK + RIDE

Die heute bestehende Anzahl Park + Ride Parkplätze im Baufeld E soll auch in Zukunft auf demselben Areal untergebracht werden. Sobald das Baufeld überbaut wird, sind die benötigten Parkplätze im Untergeschoss anzuordnen.

CARSHARING / MOBILITY

Bei der Planung des Freiraumkonzeptes soll auch geprüft werden, ob in Ergänzung zur Westseite zusätzliche Carsharing / Mobility Parkplätze angeordnet werden sollen.

MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR (MIV)

TEMPOREGIME

Im gesamten Perimeter inkl. der Brandrietstrasse wird flächendeckend eine Tempo 30-Zone angestrebt. Dieses Bestreben wird im Rahmen der Ortsplanrevision im Zusammenhang mit dem Verkehrsrichtplan diskutiert.

QUARTIERPLATZ MITTE

Die Brandrietstrasse wird im Bereich des Quartierplatzes Mitte angehoben und es wird eine Begegnungszone mit Tempo 20 angestrebt.

PARKIERUNG / MOBILITÄTSKONZEPT

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 zwingend anzuwenden. Weitergehende autoarme Nutzungen werden im Sinne von Ziff. 10.3.2 BZO unterstützt. Dies ist im Rahmen der Gestaltungspläne festzulegen.

OBERIRDISCHE KURZZEITPARKPLÄTZE

Insbesondere zur Unterstützung des lokalen Gewerbes sollen genügend oberirdische Kurzzeitparkplätze entlang den Strassen eingeplant werden. Diese werden mit der detaillierten Planung des Freiraumkonzeptes festgelegt.

2.5 DIMENSIONIERUNGEN

BAULICHE DICHTE

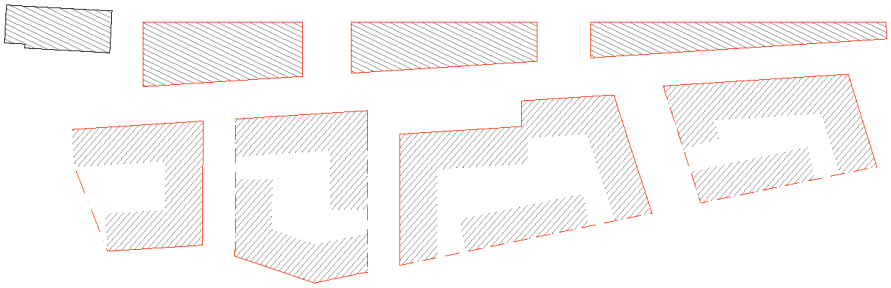
Das Gebiet befindet sich in der Zentrumszone Z4, was eine bauliche Dichte von 4 m^3/m^2 zulässt. Die Testplanung im 2014 hat gezeigt, dass die Baumasse auf 6.0 m^3/m^2 angehoben werden kann. Es wurde festgelegt, dass dieser Wert für alle Baufelder ungefähr gleichwertig sein soll.

In der Überarbeitung ist entlang der Rütlistrasse ein weiteres Geschoss dazugekommen. Mit dem nun vorliegenden Masterplan ist eine **maximale Baumasse von 6.5 m^3/m^2** möglich.

BAULINIEN

Mit der Darstellung der Baulinien wird festgelegt, welche Baulinien bebaut werden müssen, welche zu einem bestimmten Anteil bebaut werden müssen und an welchen Orten Erker und Balkone erlaubt sind.

Die Gebäudetiefen werden ausser im Baufeld E nicht definiert.



VOLLLINIE ROT = PFLICHTBAULINIE

Muss bebaut werden. Gebäudehöhe max. 17.0 m (Gebäudehöhe darf max. um 2.0 m unterschritten werden)

STRICHLINIE ROT = PFLICHTBAULINIE

Muss zu 70 – 80 % bebaut werden.

ALLE STRASSENSEITIGEN FASSADEN

Es sind strassenseitige Erker und Balkone auf max. 1/3 der Fassadenlänge erlaubt. Die Erker und Balkone dürfen die Pflichtbaulinie um max. 1.5 m überragen. Sie sind gemäss PBG bei der Baumassenberechnung zu berücksichtigen. Das Lichtraumprofil von 4.20 m ist einzuhalten.

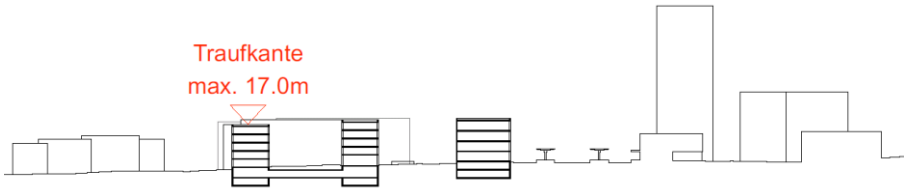
GEBÄUDEHÖHE – PRINZIP

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 baufeldbezogen Terrainaufnahmen erstellt und die Niveaulinien der benachbarten Strassen definiert werden.

Auf Grund dessen ist das nachfolgende Prinzip anzuwenden:

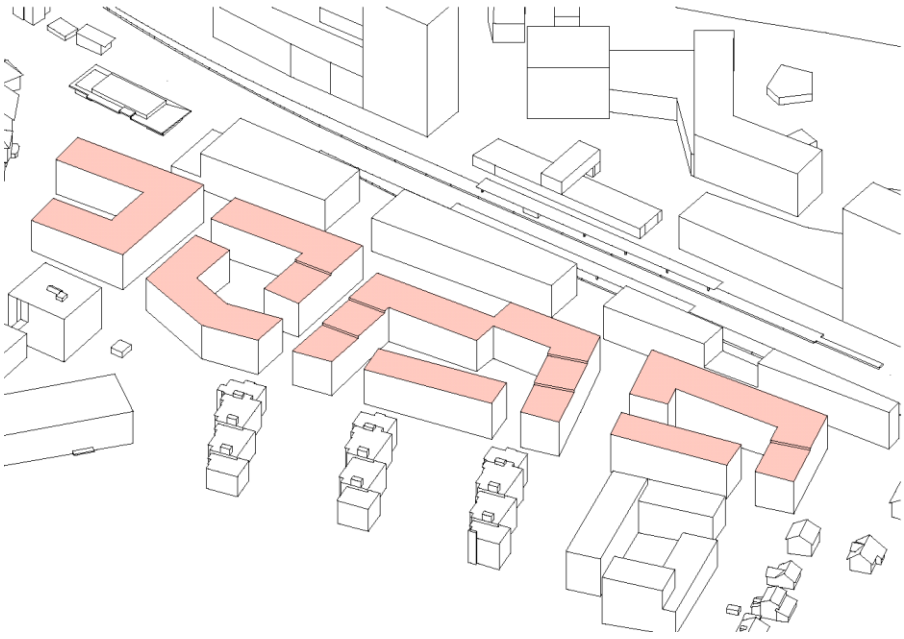
Die maximale Gebäudehöhe beträgt 17.0 m ab den bestehenden Strassenniveaus. Die Gassen nehmen das Gefälle zwischen der Brandriet- und der Rütlistrasse auf. Dadurch entsteht eine projektierte Terrainlinie. Diese ist in diesem Bereich massgebend für die maximale Gebäudehöhe von 17.0 m. Überall gilt, dass die Gebäudehöhen um maximal 2.0 m unterschritten werden dürfen.

Im gesamten Gebiet sind maximal fünf Vollgeschosse erlaubt. Bei allen Baukörpern gilt für Wohngeschosse im EG ein Hochparterre. Dieses soll ca. 1.0 m über Terrain liegen, jedoch muss es mindestens 0.6 m über Terrain liegen.



GEBÄUDEHÖHE – ANWENDUNGEN

Die Gebäudehöhe im Planungsperimeter beträgt maximal 17.0 m und passt sich dem Geländeprofil an. Dadurch entstehen Abstufungen bei den Baukörpern.



2.6 UMWELT

ERNEUERBARE ENERGIEN / NULL-CO2 IM BETRIEB

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 Gestaltungpläne müssen mindestens diese Anforderung erfüllen oder einem vergleichbaren Energiemodell entsprechen.

NACHHALTIGE 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.

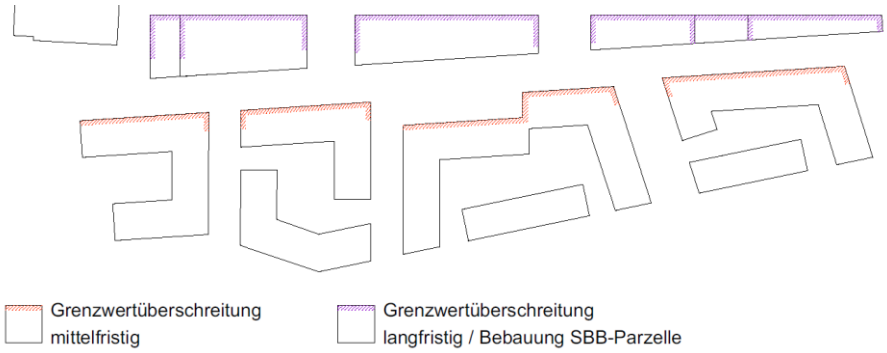
Die Empfehlung ist für Neubau-, Umbau-, Instandsetzungs- und Umnutzungsvorhaben im Hochbau ausgelegt.

Dies ist die Grundlage für die Festsetzung in den Gestaltungsplänen.

LÄRMSCHUTZ

LÄRMSCHUTZ

Fassade mit Grenzwertüberschreitung erfordern entsprechende Grundrisstypologien (Durchwohnen, Loggien zur indirekten Lüftung auf lärmbelasteter Seite). Innenhöfe sind durch Bebauung lärmgeschützt. Da das Baufeld E voraussichtlich einen längeren Realisierungshorizont hat, müssen die Baufelder A – D die gesetzlichen Lärmschutzanforderungen auch ohne Bebauung von Baufeld E einhalten.



NATUR IM SIEDLUNGSRAUM

Sämtliche öffentlichen, halböffentlichen und privaten Grünräume müssen 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 gemacht werden zu vogelfreundlichem Bauen mit Glas sowie Verhinderung der Lichtverschmutzung.

2.7 UMSETZUNG

WEITERES VORGEHEN

Mit der Festsetzung des Masterplans ist eine Grundlage für die weitere Planung geschaffen. Schlussendlich sollen gemäss §§ 83 – 87 PBG Gestaltungspläne ausgearbeitet werden, wobei der Perimeter eines Baufeldes jeweils dem Perimeter eines Gestaltungsplanes entspricht.

QUALITÄTSSICHERUNG GESTALTUNGSPLÄNE

Es soll ein neues Stadtquartier entstehen, das von sehr hoher Qualität ist. Das geeignete Instrument für die Erreichung dieses Ziels ist der Architekturwettbewerb. Er dient nicht nur der architektonischen Qualitätssicherung sondern auch dem Erhalt und der Förderung der Baukultur.

Um die Grundlagen für einen bewilligungsfähigen Gestaltungsplan zu erreichen, haben die einzelnen Akteure pro Baufeld einen Architekturwettbewerb gemäss der Ordnung SIA 142 oder einen Studienauftrag gemäss der Ordnung SIA 143 durchzuführen.

In gut begründeten Fällen kann der Stadtrat stattdessen einem durch eine Fachjury begleiteten Verfahren zustimmen.

Unabhängig von der Verfahrenswahl ist von Anfang an ein Landschaftsarchitekt beizuziehen.

QUALITÄTSSICHERUNG FREIRAUMKONZEPT

Zur Erlangung eines Freiraumkonzepts von sehr hoher Qualität für die öffentlichen Strassen- und Platzräume organisiert die Stadt einen Wettbewerb gemäss der Ordnung SIA 143. Dabei wird ein Team aus Landschaftsarchitekten und Verkehrsplanern ermittelt, welches das übergeordnete Freiraumkonzept plant.

3 UNTERSCHRIFTEN

Stadtrat Illnau-Effretikon

Ueli Müller
Stadtpräsident

Reinhard Fürst
Stadtrat Ressort Hochbau

4 UNVERBINDLICHE ANWENDUNGSPRINZIPEN

GEMÄSS MORGER PARTNER ARCHITEKTEN, BASEL

ALLGEMEIN

Die nachfolgenden Darstellungen zeigen Anwendungsprinzipien für die Abwicklung der Gebäudehöhen sowie mögliche Grundstücksteilungen. Diese dienen als Planungshilfe für die notwendigen verbindlichen Festlegungen im Gestaltungplan, sowie privatrechtlichen Landumlegungs- und Erschliessungsplänen.

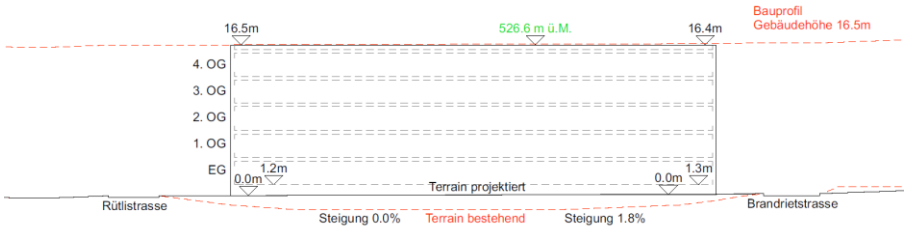
4.1 GEBÄUDEHÖHEN

ANWENDUNGEN GEBÄUDEHÖHEN

GASSE 1

Die Geländeabsenkung zwischen Rütlistrasse und Brandrietstrasse wird aufgefüllt, dadurch Optimierung der Zugänglichkeit.

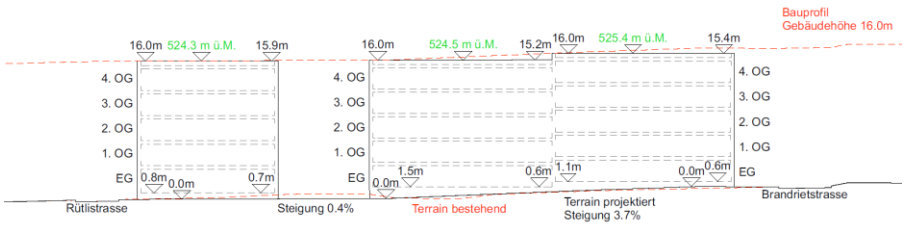
Bauprofil: maximal 17.0 m Gebäudehöhe.



GASSE 2

Ausnivellierung des Geländeprofils zwischen Rütlistrasse und Brandrietstrasse.

Bauprofil: maximal 16.0m Gebäudehöhe.



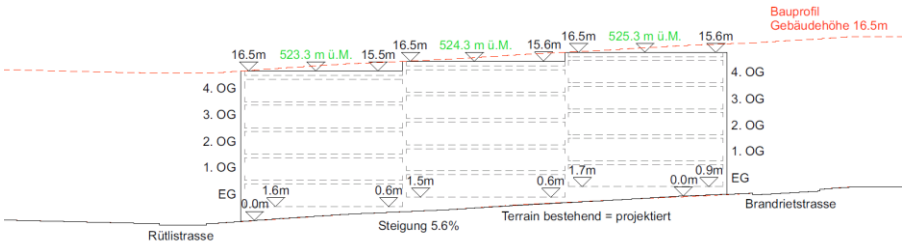
ANWENDUNGEN GEBÄUDEHÖHEN

BRANDRIETSTRASSE

Das projektierte Terrain zwischen Rütlistrasse und Brandrietstrasse entspricht dem bestehenden Geländeverlauf, die bestehende Fahrbahn wird beibehalten.

Bauprofil: maximal 17.0 m Gebäudehöhe.

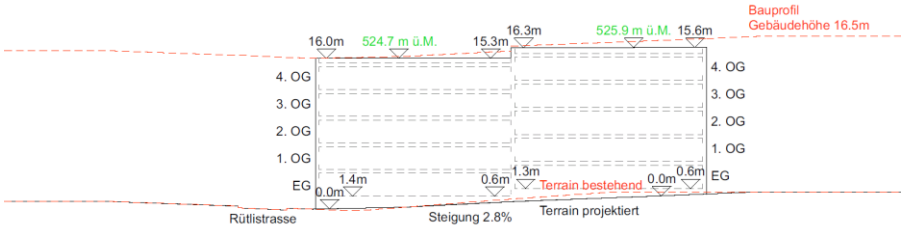
Brandrietstrasse



QUARTIERPLATZ NORD

Ausnivellierung des Geländeprofils zwischen Rütlistrasse und neuer Fussgängerverbindung. Bauprofil: maximal 17.0 m Gebäudehöhe.

Quartierplatz Nord



4.2 LANDUMLEGUNG

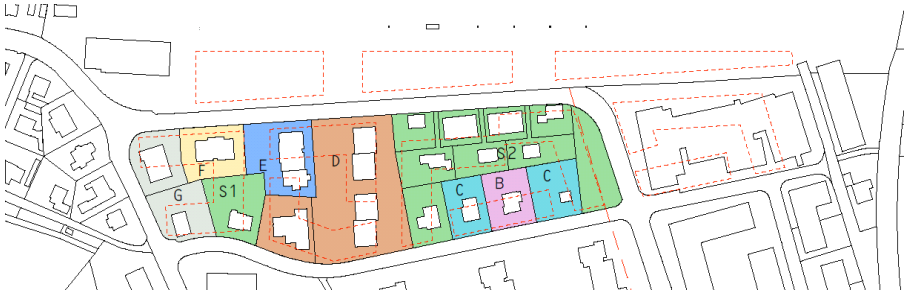
ALLGEMEIN

Bei den Angaben zu den Parzellenflächen handelt es sich um ungefähre Werte. Die genauen Parzellenflächen sind im Rahmen eines Landabtauschs zu ermitteln.

Das städtebauliche Konzept hat grösstmöglich 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.

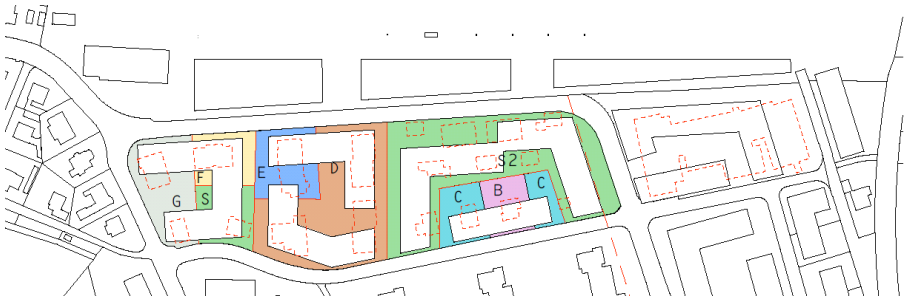
EIGENTUM HEUTE

Privat	G	= ca.	1670 m²	Privat	D	= ca.	4500 m²
Privat	F	= ca.	940 m²	Stadt	S2	= ca.	4950 m²
Stadt	S1	= ca.	970 m²	Privat	C	= ca.	1450 m²
Privat	E	= ca.	1340 m²	Privat	B	= ca.	750 m²



EIGENTUM ZUKÜNFTIG

Privat	G	= ca.	1670 m²	Privat	D	= ca.	4050 m²
Privat	F	= ca.	940 m²	Stadt	S2	= ca.	5670 m²
Stadt	S1	= ca.	970 m²	Privat	C	= ca.	1220 m²
Privat	E	= ca.	1300 m²	Privat	B	= ca.	750 m²



VERÄNDERUNG

Privat	G	=	+/- 0 m²	Privat	D	= ca.	- 450 m²
Privat	F	=	+/- 0 m²	Stadt	S2	= ca.	+ 720 m²
Stadt	S1	=	+/- 0 m²	Privat	C	= ca.	- 230 m²
Privat	E	= ca.	- 40 m²	Privat	B	=	+/- 0 m²

5 UNVERBINDLICHE GESTALTUNGSBEISPIELE

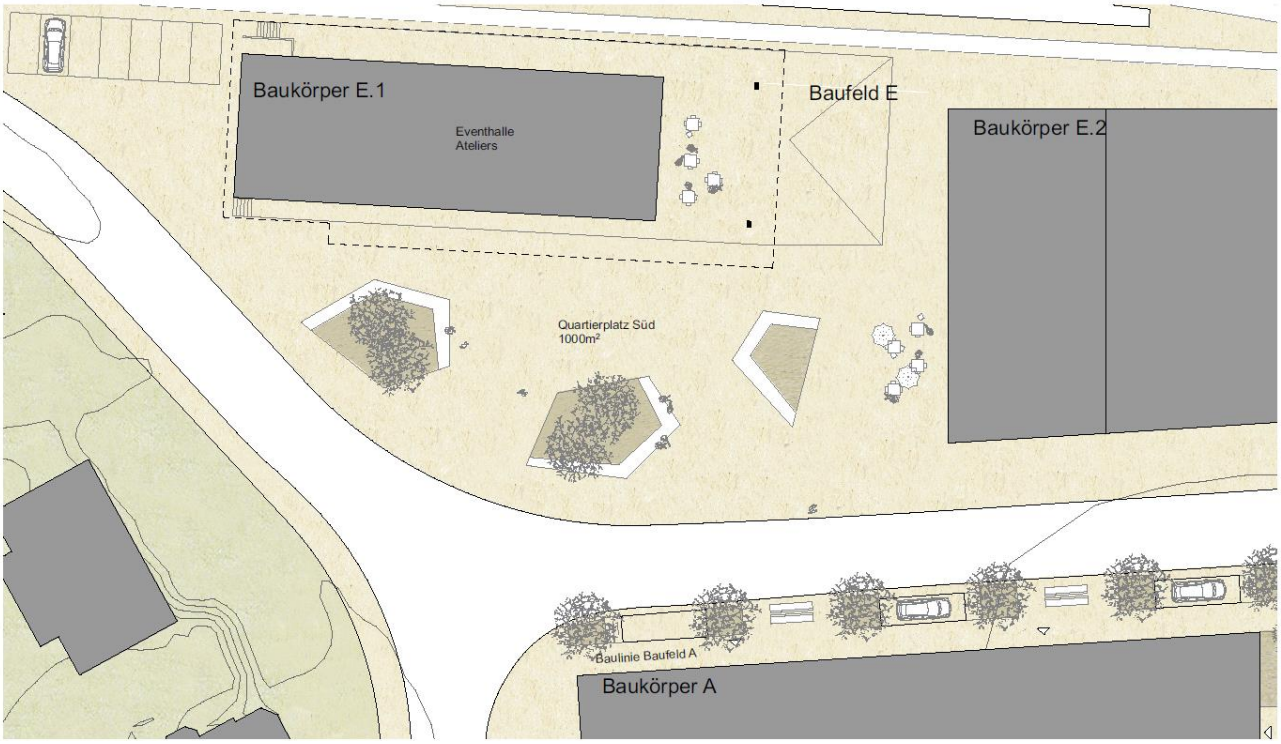
GEMÄSS MORGER PARTNER ARCHITEKTEN, BASEL

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

5.1 PLÄTZE

QUARTIERPLATZ SÜD	Grösse ca. 1000 m^2. Begrünung in Kombination mit Sitzgelegenheiten. Bespielbar mit Strassencafé, Umnutzung des Bestandsgebäude als Eventhalle, Ateliers etc.

Quartierplatz Süd



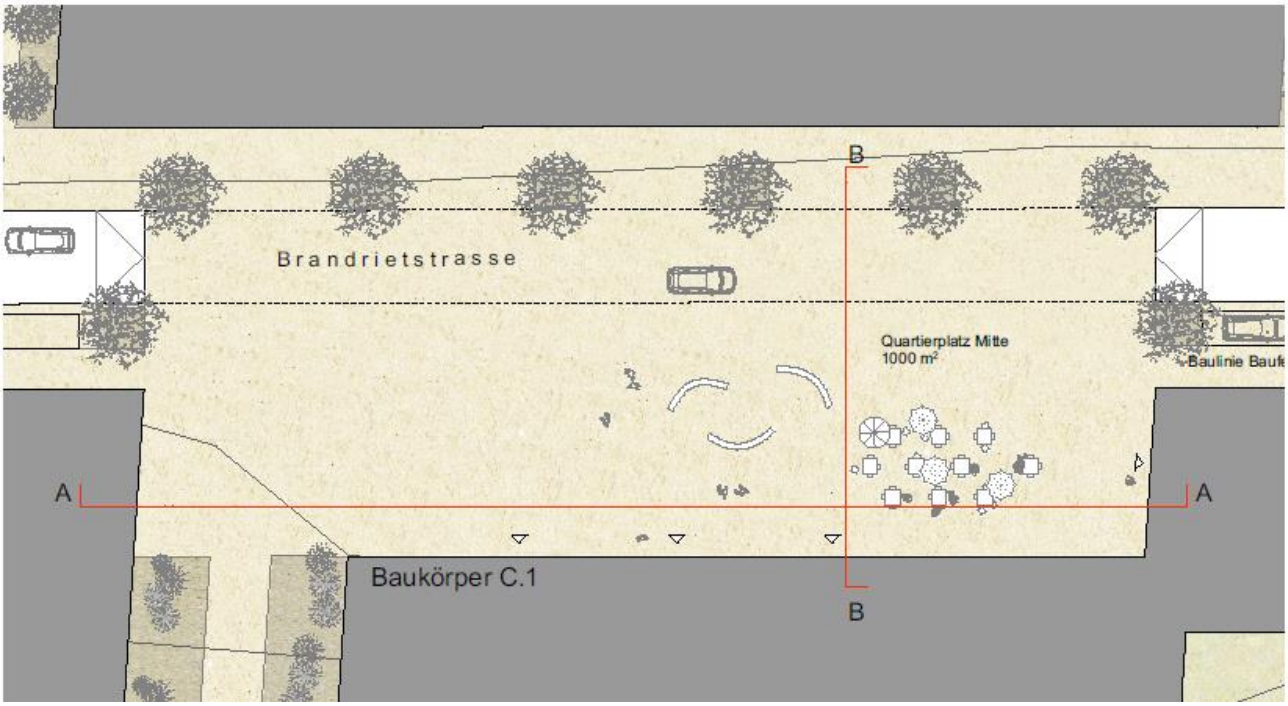
QUARTIERPLATZ MITTE

Grösse ca. 1000 m^2.

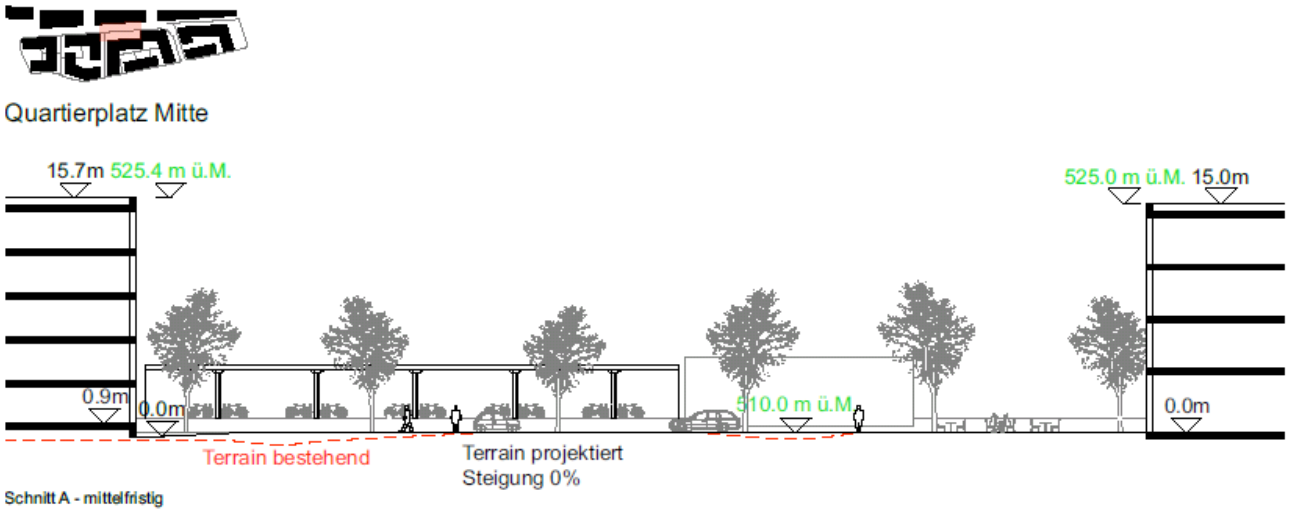
Städtischer Platz. Räumliche Einfassung durch Baumreihen: Präzise Setzung, Baumart zu definieren. Wegen mittelfristiger Nutzung des Baufelds E durch SBB etappenweise umsetzbar. Bespielbar mit Strassencafé, Wochenmarkt etc. Gestaltung mit flexiblen Sitzgelegenheiten, Belag zu definieren.

Ausnivellierung des projektierten Terrains, so dass ein ebenerdiger Quartierplatz Mitte entsteht. Baumreihe schafft räumliche Einfassung des Platzes.

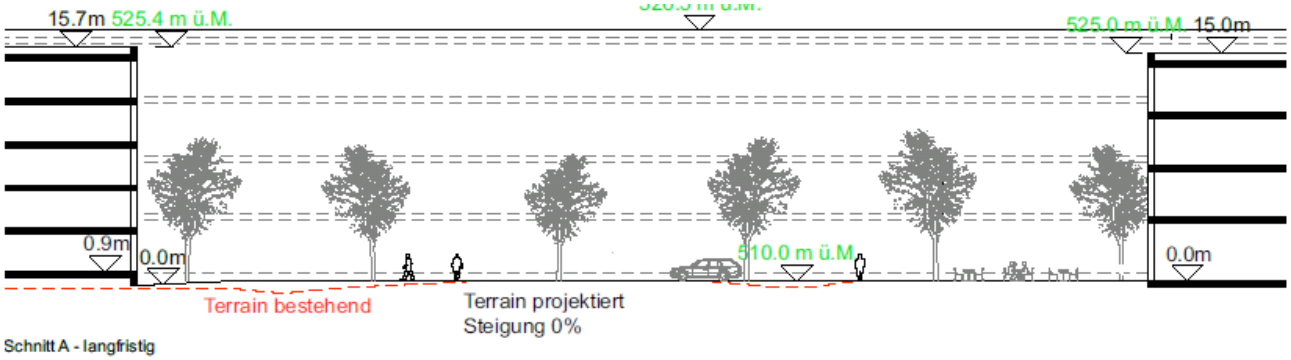
Verlegung und Integration des Aufgangs der Hauptunterführung zum Bahnhof SBB in den Neubau auf Baufeld E.



SCHNITT A MITTELFRISTIG

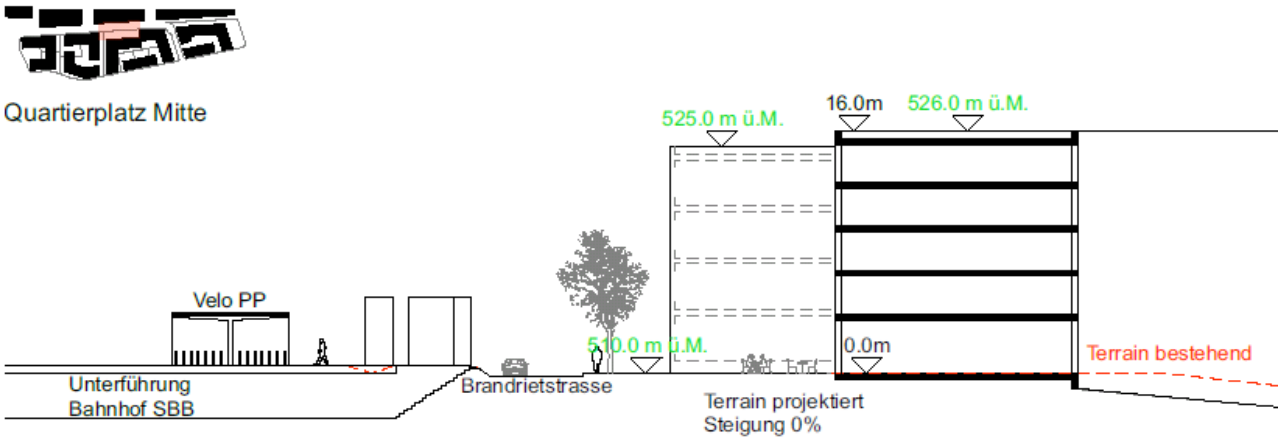


SCHNITT A LANGFRISTIG



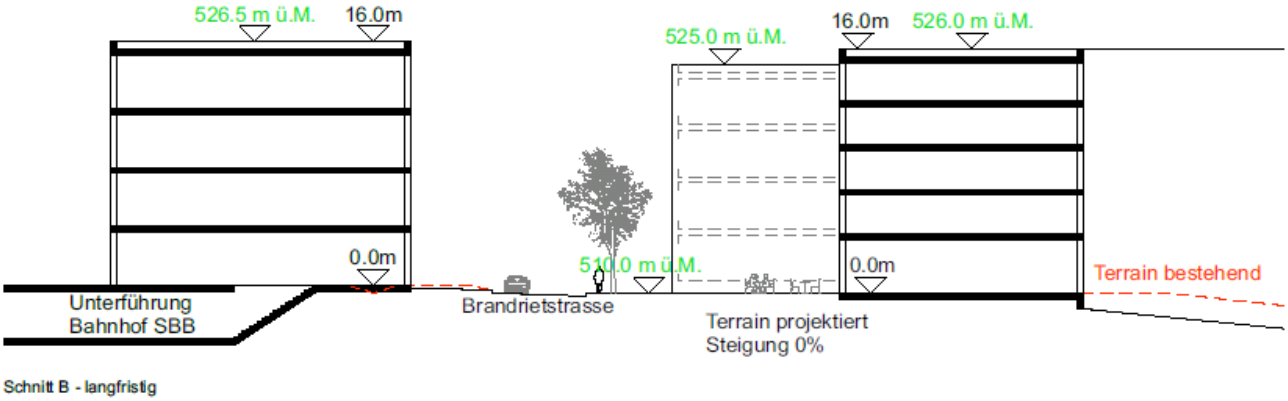
Schnitt A - langfristig

SCHNITT B MITTELFRISTIG



Schnitt B - mittelfristig

SCHNITT B LANGFRISTIG

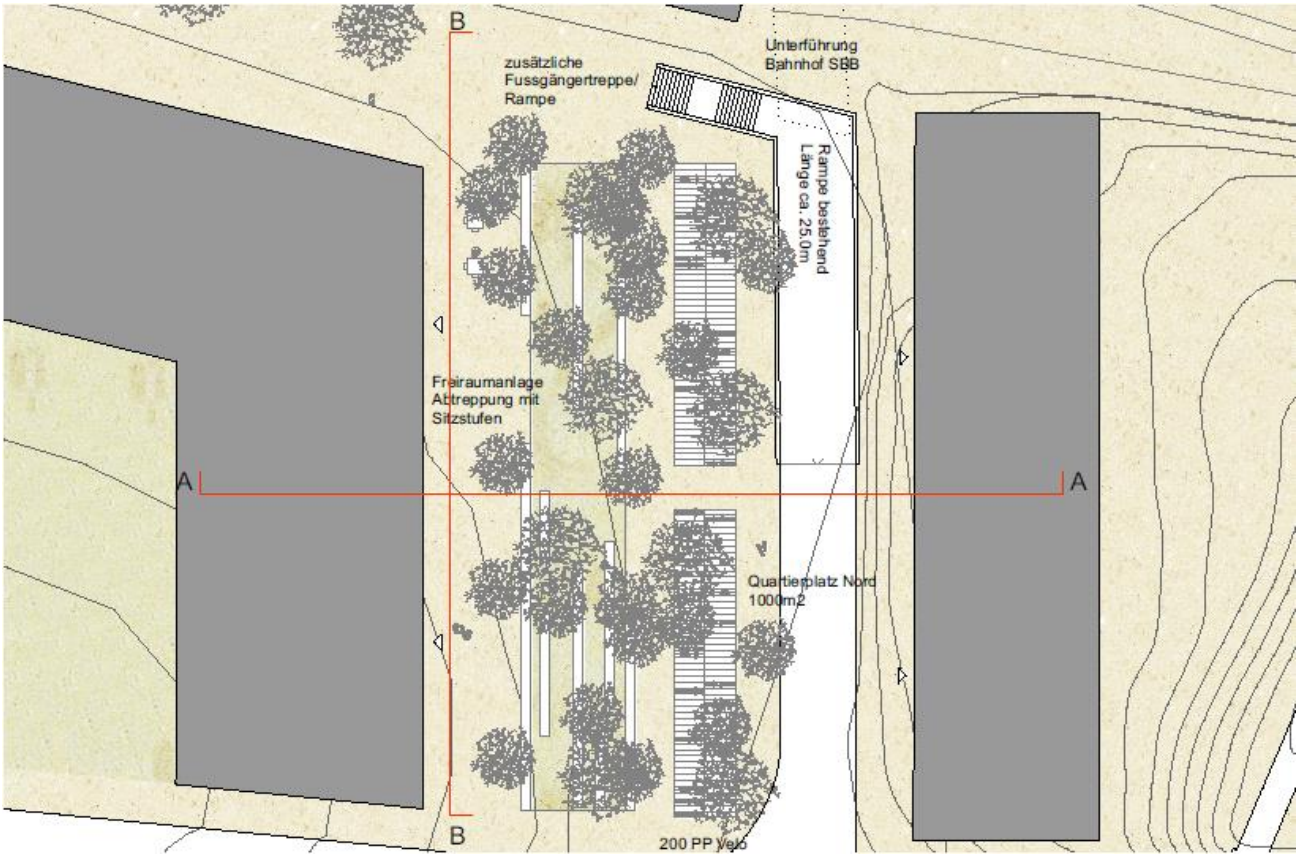


Schnitt B - langfristig

QUARTIERPLATZ NORD

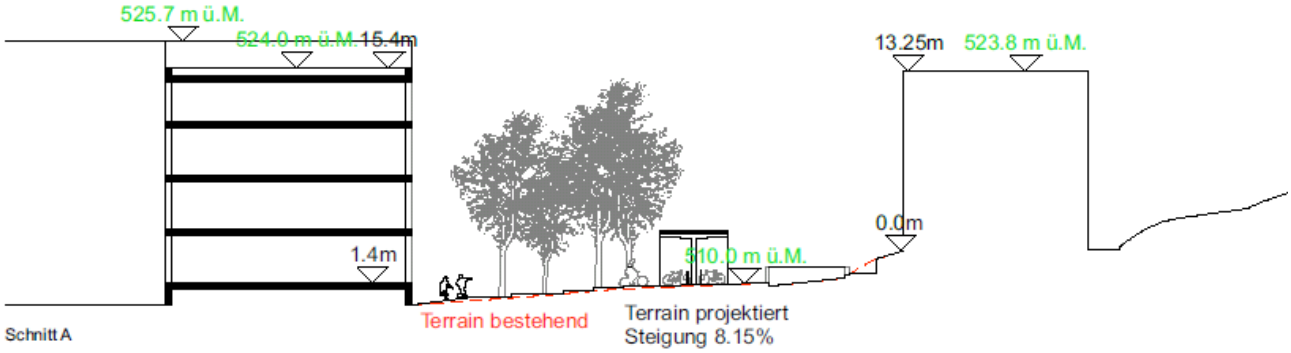
Grösse ca. 1000 m^2.

Bepflanzung mit Baumhain. Sitzstufen zur Überwindung der Höhendifferenz. Im nördlichen Bereich Platzierung von überdachten Veloabstellplätzen in zwei Blöcken (ca. 200 Plätze). Zusätzliche Fussgängertreppe zu bestehender Rampe der Unterführung Bahnhof SBB. Belag zu definieren.



SCHNITT A

Quartierplatz Nord



SCHNITT B

Quartierplatz Nord

5.2 STRASSEN

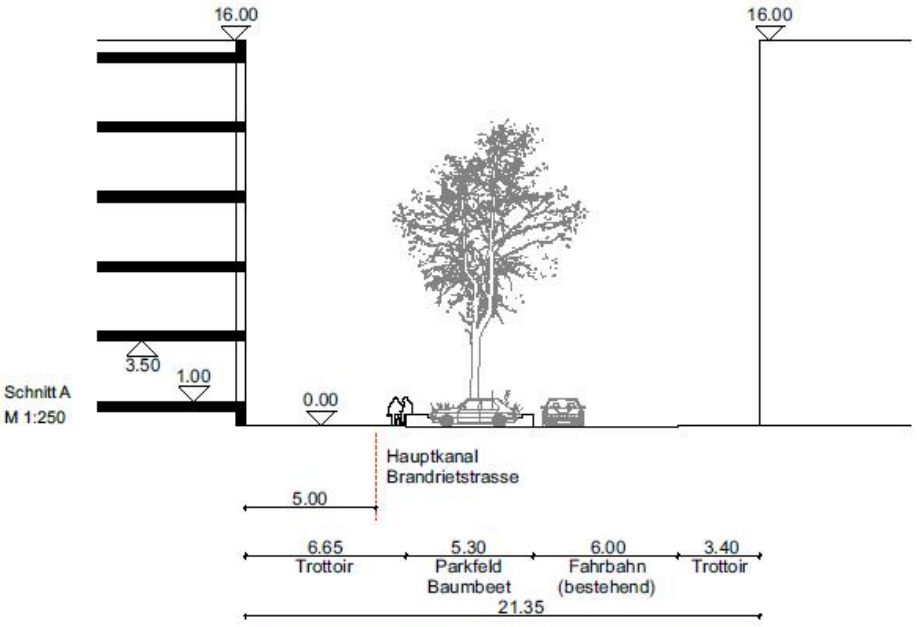
BRANDRIETSTRASSE

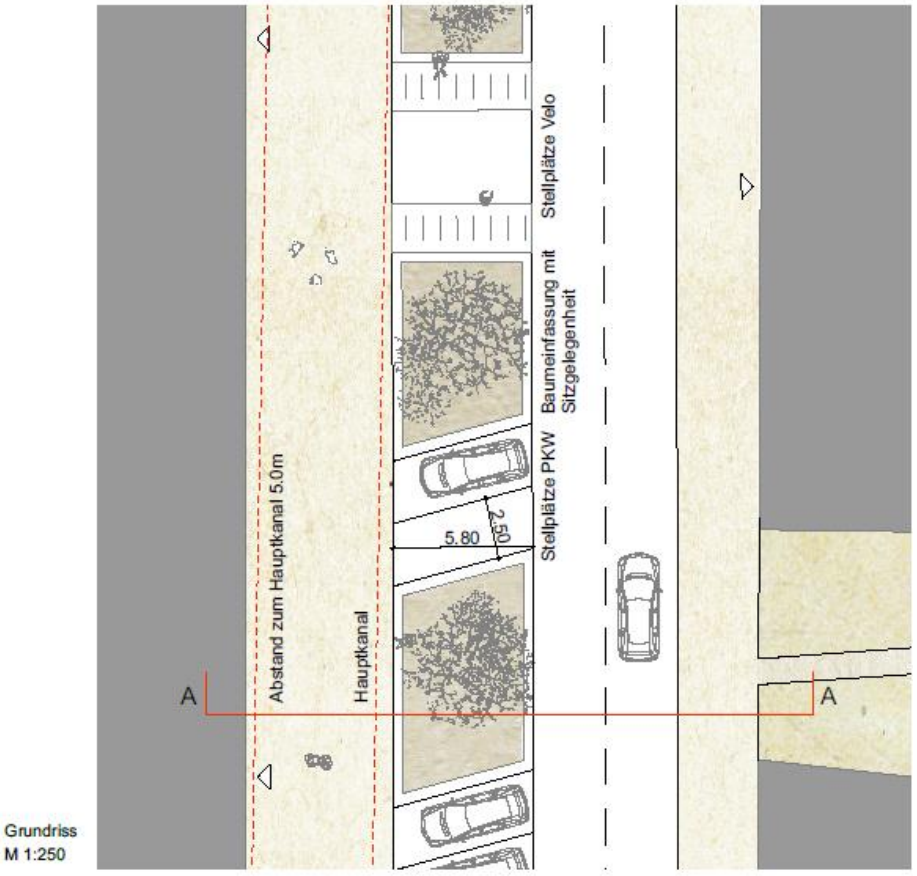
ZWISCHEN DEN BAUFELDERN C + D

Fahrbahn bestehend, Parkbuchten (Schrägparkierung) asphaltiert, Belag Trottoir zu definieren. Setzung der Bepflanzung vorgegeben, Pflanzbecken passen sich den Parkfeldern an. Pflanzbecken mit Sitzgelegenheiten.

Brandrietstrasse

Schrägparkieren





BRANDRIETSTRASSE

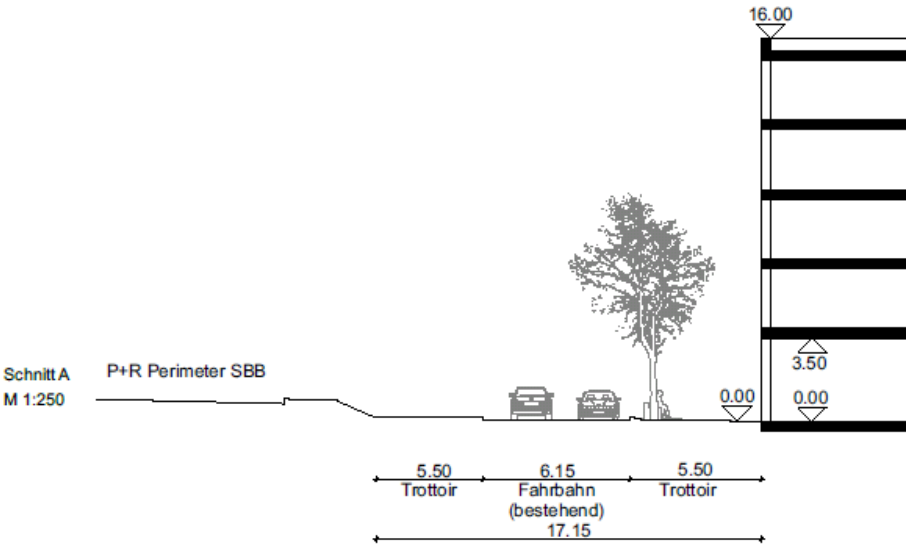
ZWISCHEN DEN BAUFELDERN C + E

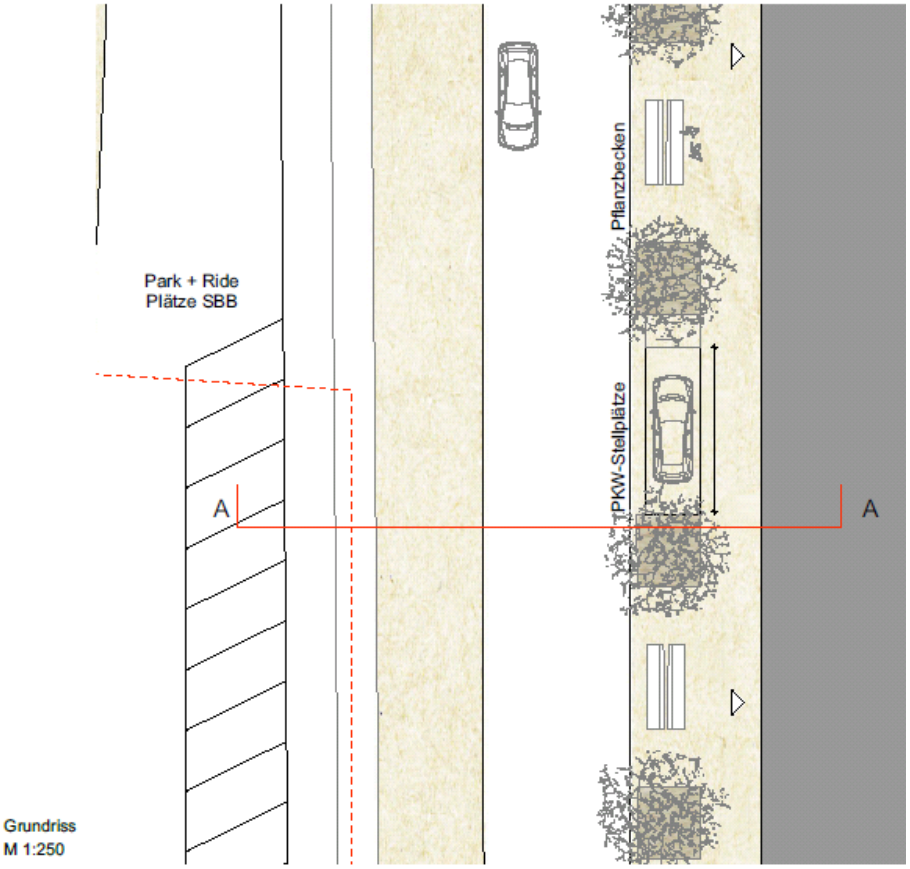
MITTELFRISTIG OHNE BEBAUUNG BAUFELD E

Fahrbahn bestehend, Belag Trottoir und Stellplätze (Längsparkierung) zu definieren. Mittelfristig einseitiger Trottoir. Präzise Setzung von Baumreihen, Baumart zu definieren. Gestaltung mit Sitzbänken. Baumreihe gegenüber Quartierplatz Mitte etappenweise umsetzbar.

Brandrietstrasse

Situation mittelfristig:
ohne Bebauung Perimeter SBB



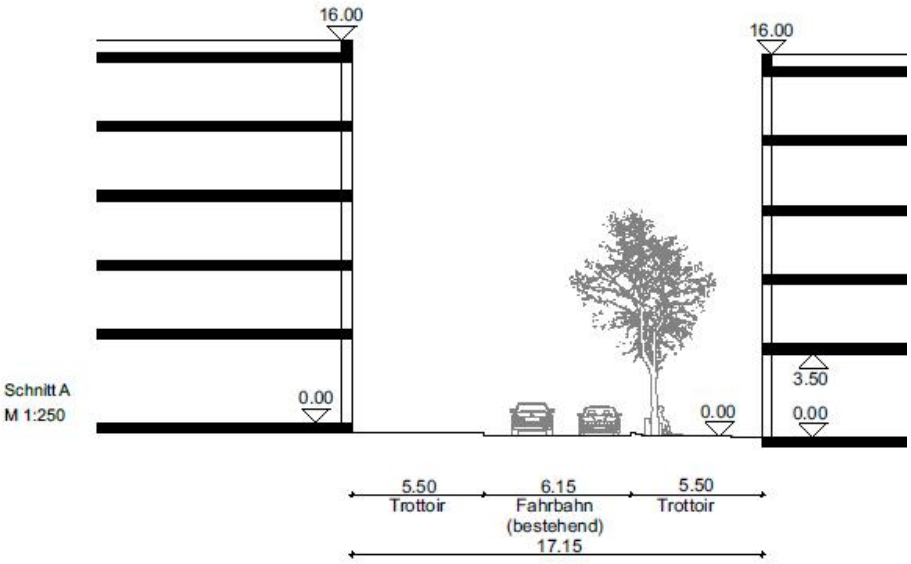


BRANDRIETSTRASSE

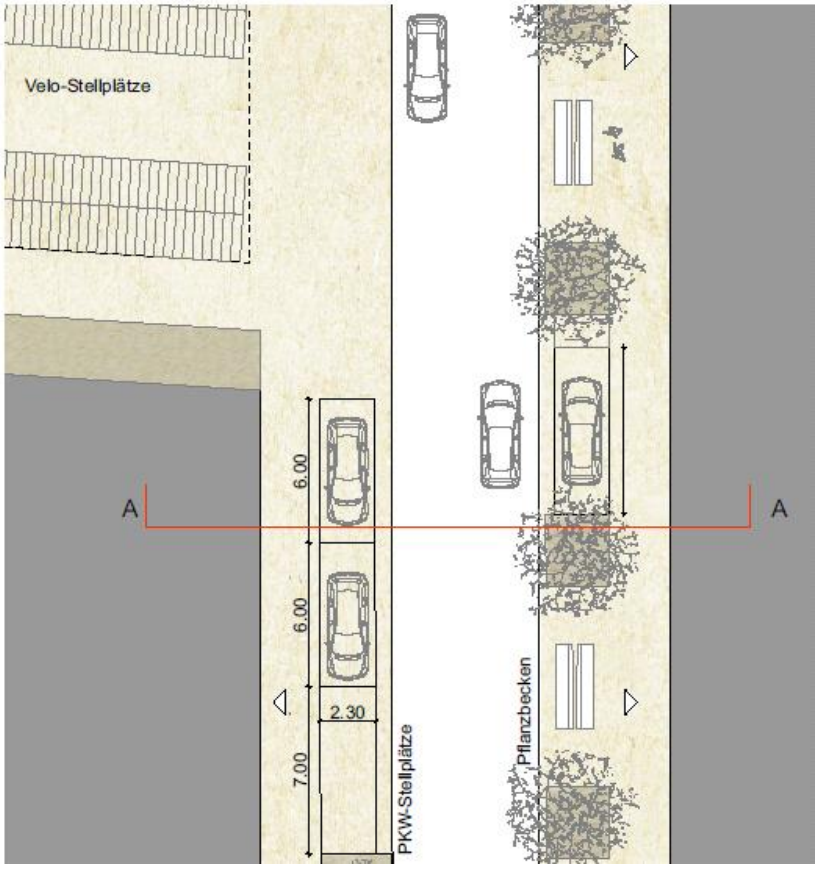
ZWISCHEN DEN BAUFELDERN C + E

LANGFRISTIG MIT BEBAUUNG BAUFELD E

Fahrbahn bestehend, Belag Trottoir und Stellplätze (Längsparkierung) zu definieren. Langfristig beidseitiges Trottoir. Präzise Setzung von Baumreihen, Baumart zu definieren. Gestaltung mit Sitzbänken.



Schnitt A
M 1:250



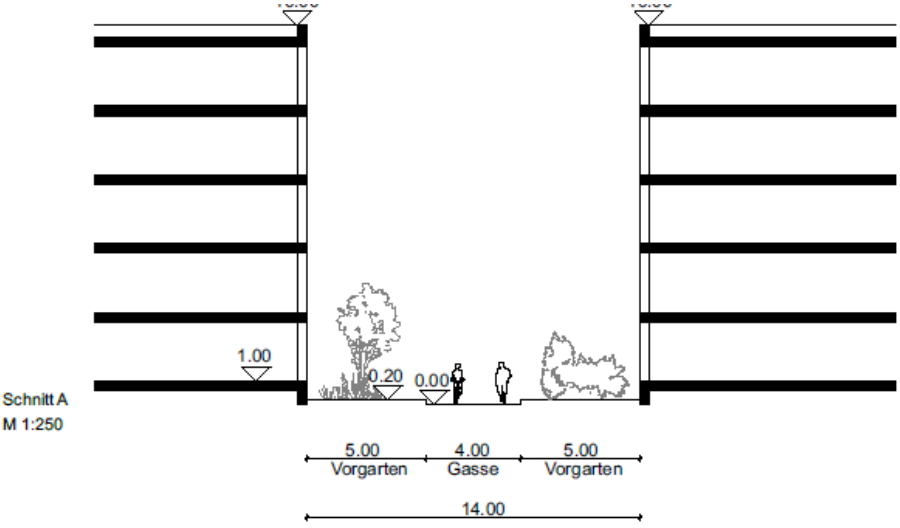
Grundriss
M 1:250

GASSEN BEI WOHNNUTZUNG

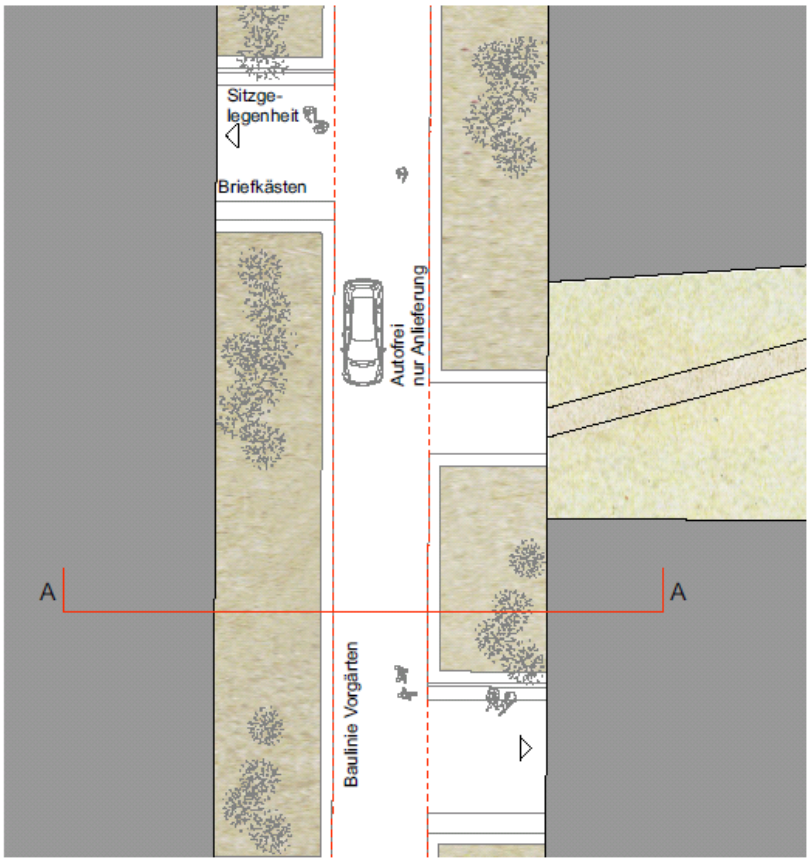
GASSE 1+2

Öffentlicher Strassenraum. Tiefe der Vorgärten 5.0m, festgelegt durch Pflichtbaulinie. Bei Wohnnutzung maximale Begrünung durch Privat, respektive der jeweiligen Nutzung entsprechend angepasst . Belag zu definieren. Autofreie Zone, Ausnahme: Anlieferungen.

Gasse bei Wohnnutzung
im EG



Schnitt A
M 1:250

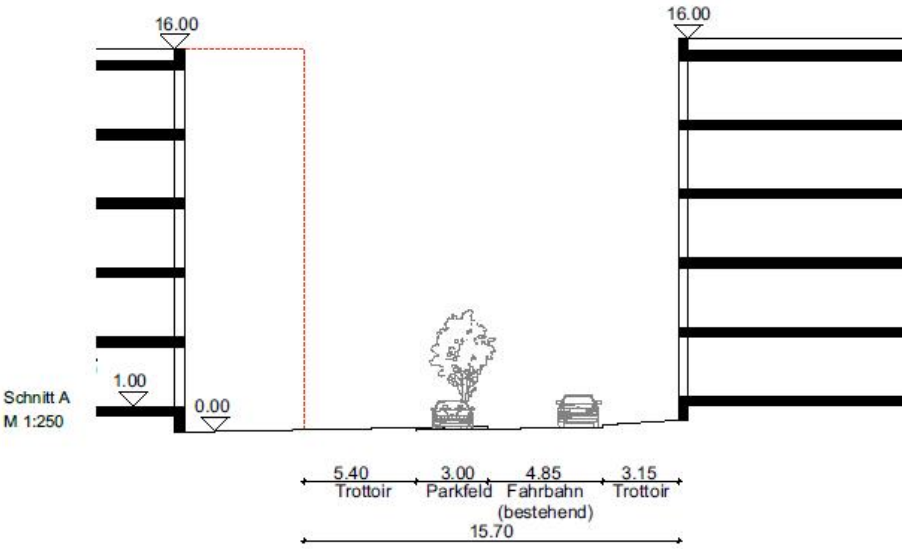


Grundriss
M 1:250

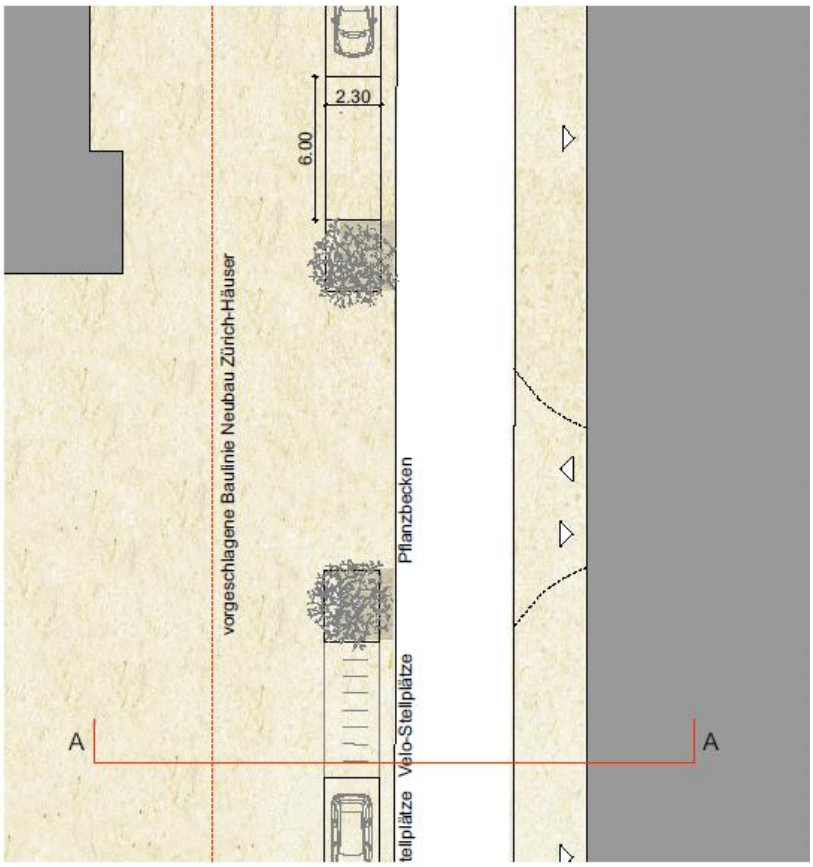
RÜTLISTRASSE

Fahrspur bestehend. Belag Trottoir und Parkfelder (Längsparkieren) zu definieren. Vorgeschlagene Baumreihe entlang Perimeter Rütlistrasse Ost (ausserhalb Planungsperimeter Masterplan Bahnhofsareal Ost).

Rütlistrasse



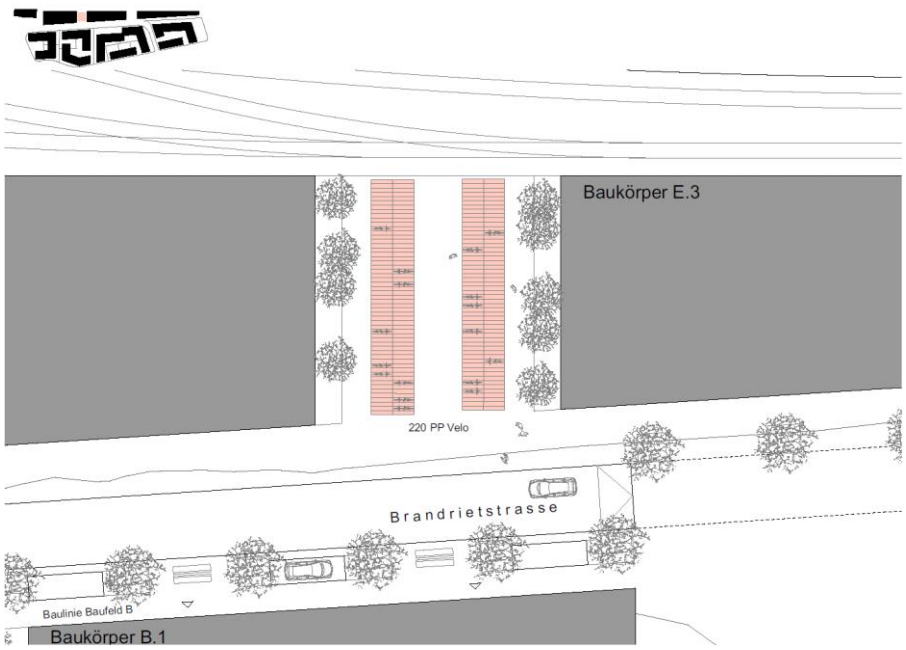
Schnitt A
M 1:250



Grundriss
M 1:250

5.3 VELOABSTELLPLÄTZE

VELOPARKIERUNG
BAUFELD E



VELOPARKIERUNG
QUARTIERPLATZ NORD

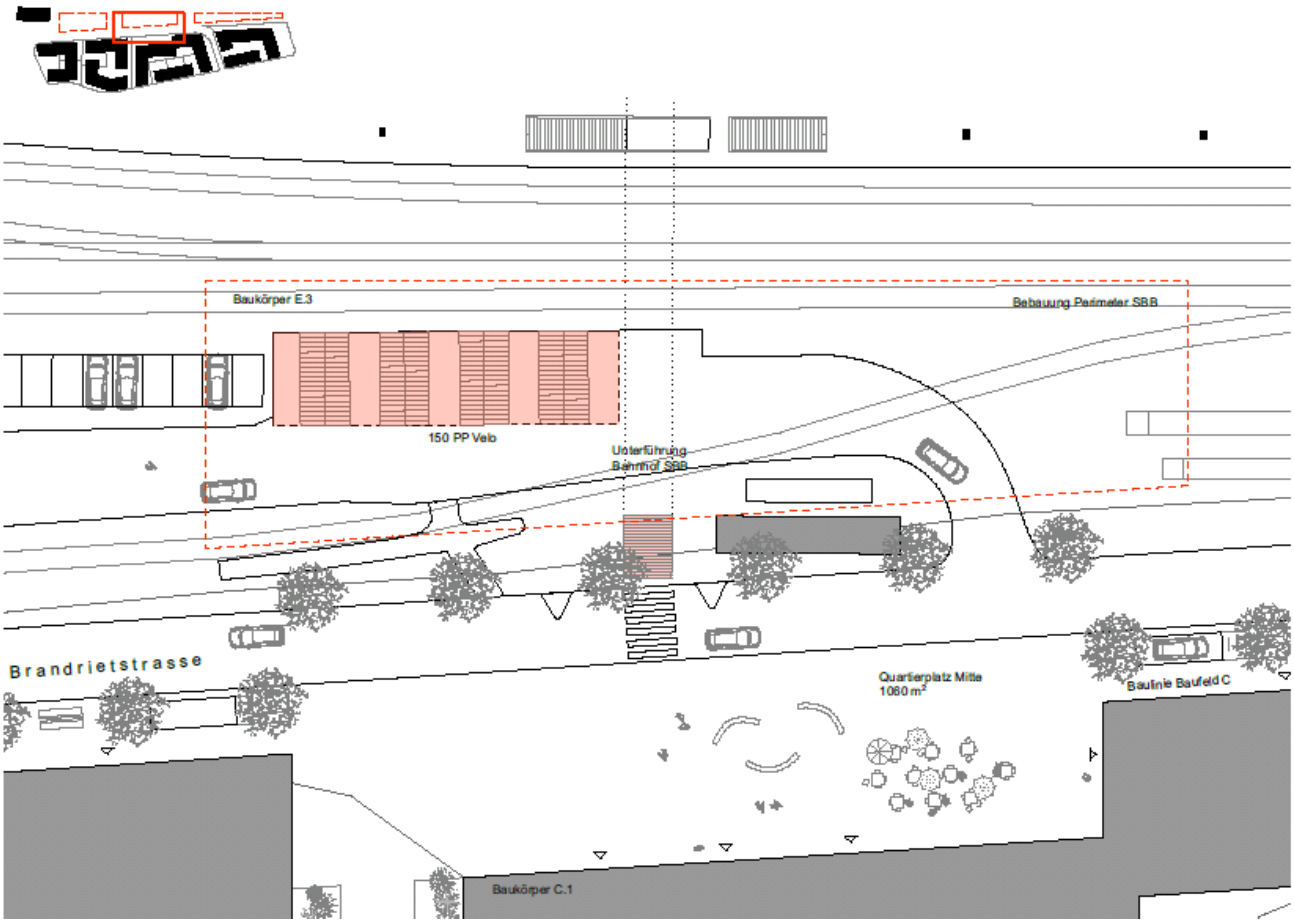
5.4 UNTERFÜHRUNG

HAUPTUNTERFÜHRUNG

UNTERFÜHRUNG KURZFRISTIGE PLANUNG, EXEMPLARISCHE GESTALTUNG

Hauptunterführung zum Bahnhof (SBB und Bus) mündet direkt vor der Fahrbahn Brandrietstrasse, erzeugt Gefahrenzone. Verkehrsberuhigung durch Hindernisse auf Fahrbahn.

150 Veloabstellplätze auf SBB Parzelle. 64 bestehende Stellplätze Park + Ride (12 entfallen)

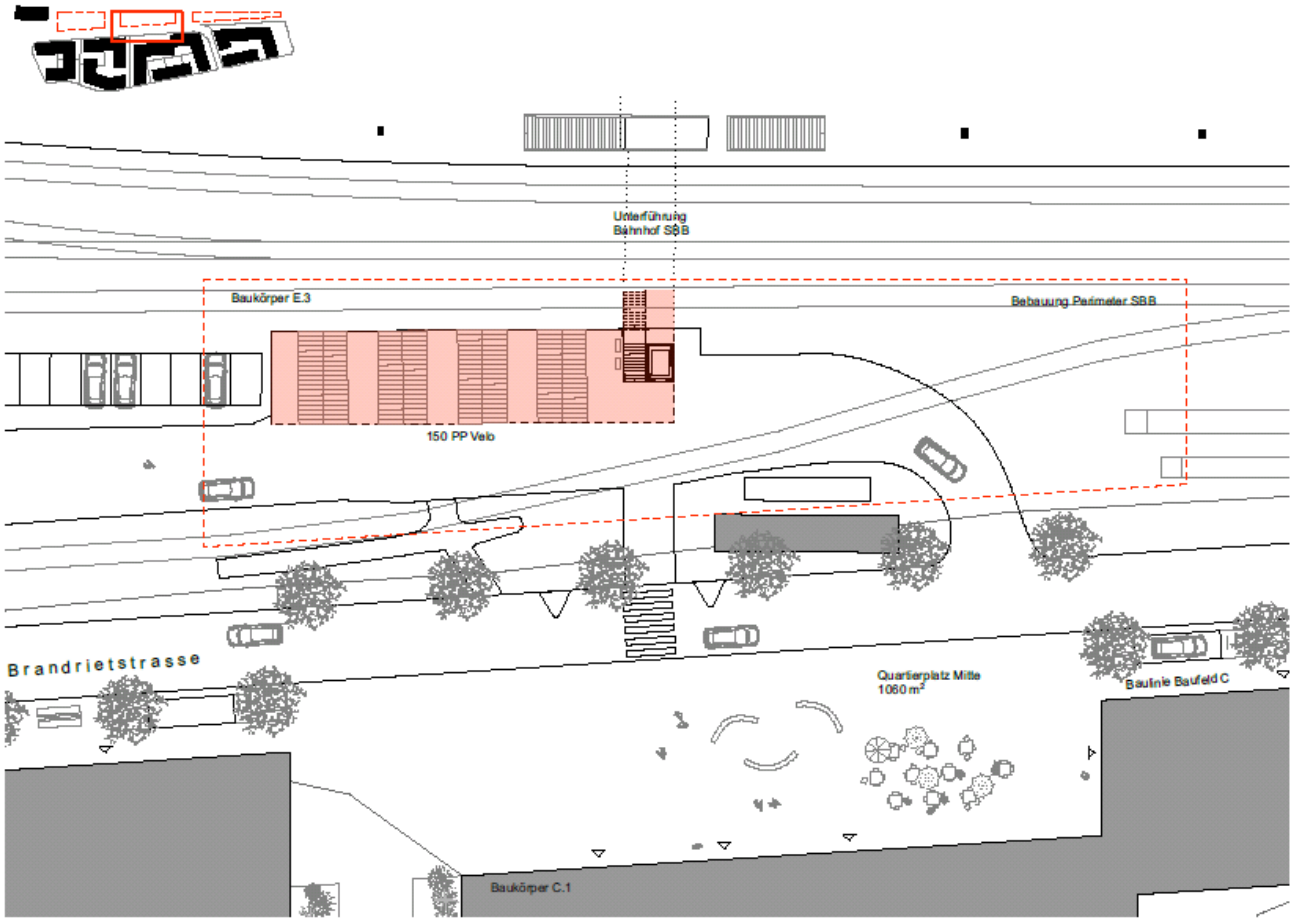


UNTERFÜHRUNG MITTELFRISTIGE PLANUNG, EXEMPLARISCHE GESTALTUNG

Mittelfristige Verkürzung der Hauptunterführung zum Bahnhof (SBB und Bus) und Mündung in Park + Ride Areal auf SBB Parzelle. Integration in Velounterstellplätze und zusätzlicher Fahrstuhl. Ausbau der direkten Verbindung zu Brandrietstrasse.

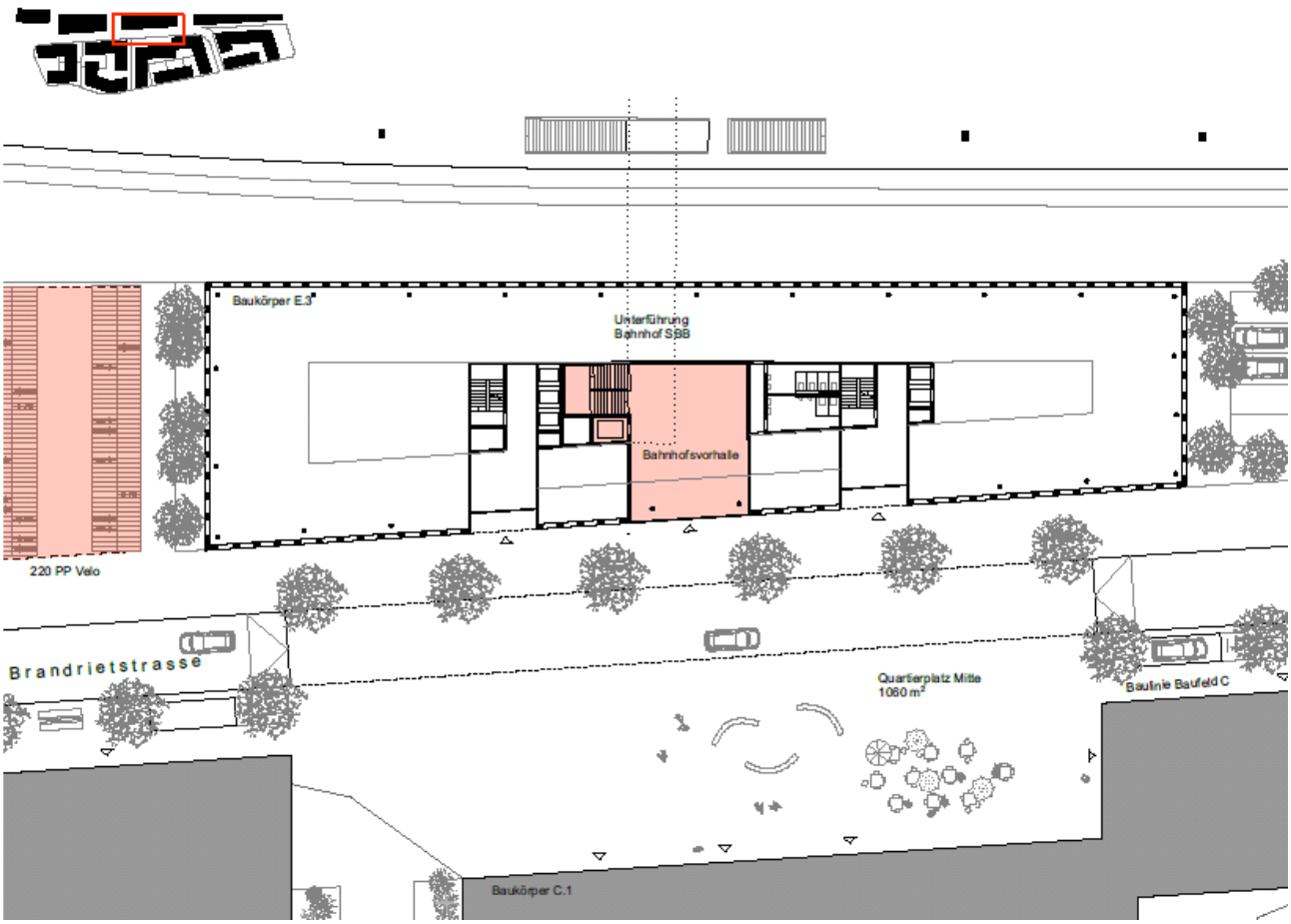
Verlängerung der Unterführung mit Aufgang auf den Quartierplatz Mitte möglich.

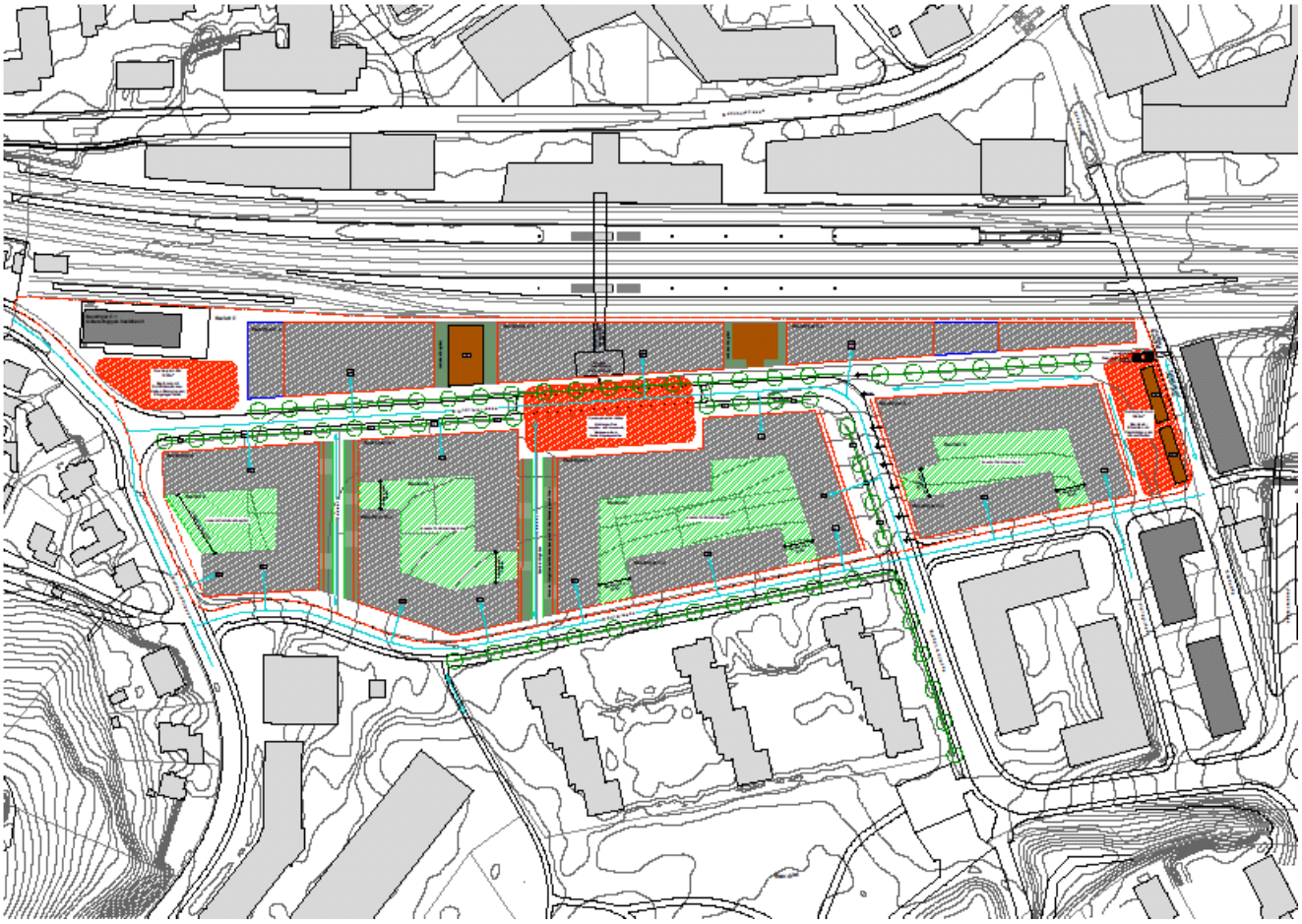
150 Veloabstellplätze auf SBB Parzelle. 64 bestehende Stellplätze Park + Ride (12 entfallen)



UNTERFÜHRUNG LANGFRISTIGE PLANUNG, EXEMPLARISCHE GESTALTUNG

Langfristig Integration des Aufgangs der Hauptunterführung in Neubebauung auf Baufeld E. Schaffung einer Bahnhofsvorhalle.



6 ANHANG MASTERPLAN 1 : 500

MASTERPLAN (IM ORIGINAL M 1 : 500 60 / 126 CM)