KCAP TH
CHTROJ
HOFSAR

Richtprojekt Bahnhofsareal
Thalwil [CH]

Schlussbericht
Mai 2019
Schweizerische Bundesbahnen SBB

KCAP Architects&Planners
ewp AG
IBV Hüsler
Lemon Consult

Richtprojekt Bahnhofsareal
Thalwil [CH]

Schlussbericht
Mail 2019
Schweizerische Bundesbahnen SBB

KCAP Architects&Planners
ewp AG
IBV Hüsler
Lemon Consult

Einleitung

Das Richtprojekt für das Bahnhofsareal Thalwil wurde von Juli bis Dezember 2017 unter Federführung von KCAP im Team mit ewp, IBV Hüsler, Lemon Consult und B&P im Auftrag der SBB Immobilien erarbeitet. Bis Mai 2019 wurde es überarbeitet, hierbei wurde unter anderem die Höhe, sowie das Gesamtvolumen angepasst. Es dient als Grundlage für den Gestaltungsplan. Im Gestaltungsplanprozess übernimmt KCAP in der Richtprojektphase die Rolle des Generalplaners. Für den Prozess der Eingabe des Gestaltungsplans und für die Öffentlichkeitsarbeit übernimmt Ewp die Generalplanung.
Das Richtprojekt enthält zwei Baubereiche. Baubereich A für die Erstellung von Neubauten und Baubereich B mit einem bestehendem Güterschuppen, der umgenutzt werden kann.

Eine erste Variantenstudie für das Areal wurde 2016 von KCAP und IBV Hüsler erstellt. Dabei wurden 3 städtebauliche Bestvarianten für den Neubau ausgewählt und vertieft. Vor der Erarbeitung des Richtprojekts wurde 2017 im Rahmen einer weiteren Variantenstudie nochmals nach neuen Möglichkeiten für die Bebauung gesucht. Aus diesen zwei Studien ist sowohl ein vertieft ausgearbeitetes Richtprojekt als auch ein weniger detailliertes Alternativprojekt entstanden. Beide Projekte sind Grundlage für den Gestaltungsplan.

Die Freiraum- und Verkehrsplanung ist in einem eigenständigen Bericht zusammengefasst und beruht auf einem Betriebs- und Gestaltungskonzept, welches parallel zur Variantenstudie 2016 von IBV Hüsler verfasst wurde.

Das Thema Lärm wurde von Lemon Consult bearbeitet und liegt als Bericht bei. Es sind optimierte Grundrisslösungen entstanden, die sowohl die Problematik des Bahnlärms im Südwesten berücksichtigen als auch die Seesicht im Nordosten maximal auszunutzen.

KCAP ewp

IBV HÜSLER AG LEMON • CONSULT

Inhalt

1. Grundlagen **06**

1.1 Situation Bestand 08
1.2 Rahmenbedingungen 10
1.3 Übersicht der Variantenstudie Neubau 12
1.4 Gesamtkonzept Richtprojekt 16
1.5 Situation, Freiraum 18

2. Richtprojekt Neubau **20**

2.1 Städtebau 22
2.2 Situation, Volumen 24
2.3 Grundrisse 1:500 28
2.4 Schnitte, Ansicht 34
2.5 Wohnungsverteilung und Grössen 38
2.6 Grundrisse 1:200 40
2.7 Alternativprojekt Neubau 44
2.8 Baurechtliches Referenzprojekt BZO 48
2.9 Städtebauliches Referenzprojekt BZO 50

3. Richtprojekt Güterschuppen **52**

3.1 Städtebau 54
3.2 Situation, Volumen 56
3.3 Grundrisse 1:500 58
3.4 Ansicht, Schnitt 1:200 60
3.5 Grundriss Wohnen, Schnitt 1:200 62
3.6 Alternativprojekt Güterschuppen 64

4. Schattenwurf **66**

4.1 Schattenwurf allgemein 68
4.2 Schattenwurf Vergleich 70

5. Flächenspiegel, Massen **70**

4.1 Richtprojekt Neubau 72
4.2 Richtprojekt Güterschuppen 74

Appendix **80**

6. Verkehr

7. Lärm

1. GRUNDLAGEN

1.1 Situation Bestand

Eine knappe städtebauliche Analyse ermöglicht eine Positionierung des Areals in seinem Kontext und gibt die wichtigsten Vorgaben für die zukünftige Planung.

Charakter
Thalwil ist topographisch stark von den Hängen des Zimmerbergs bis zum Zürichsee geprägt. Die Aufteilung der Gemeinde durch die Bahngleise in ein Zentrum, welches sich oberhalb der Bahngleisen befindet und ein Wohngebiet unterhalb der Gleise verstärkt die durch die Topographie gegebene gefühlte Distanz zwischen den Gemeindeteilen.

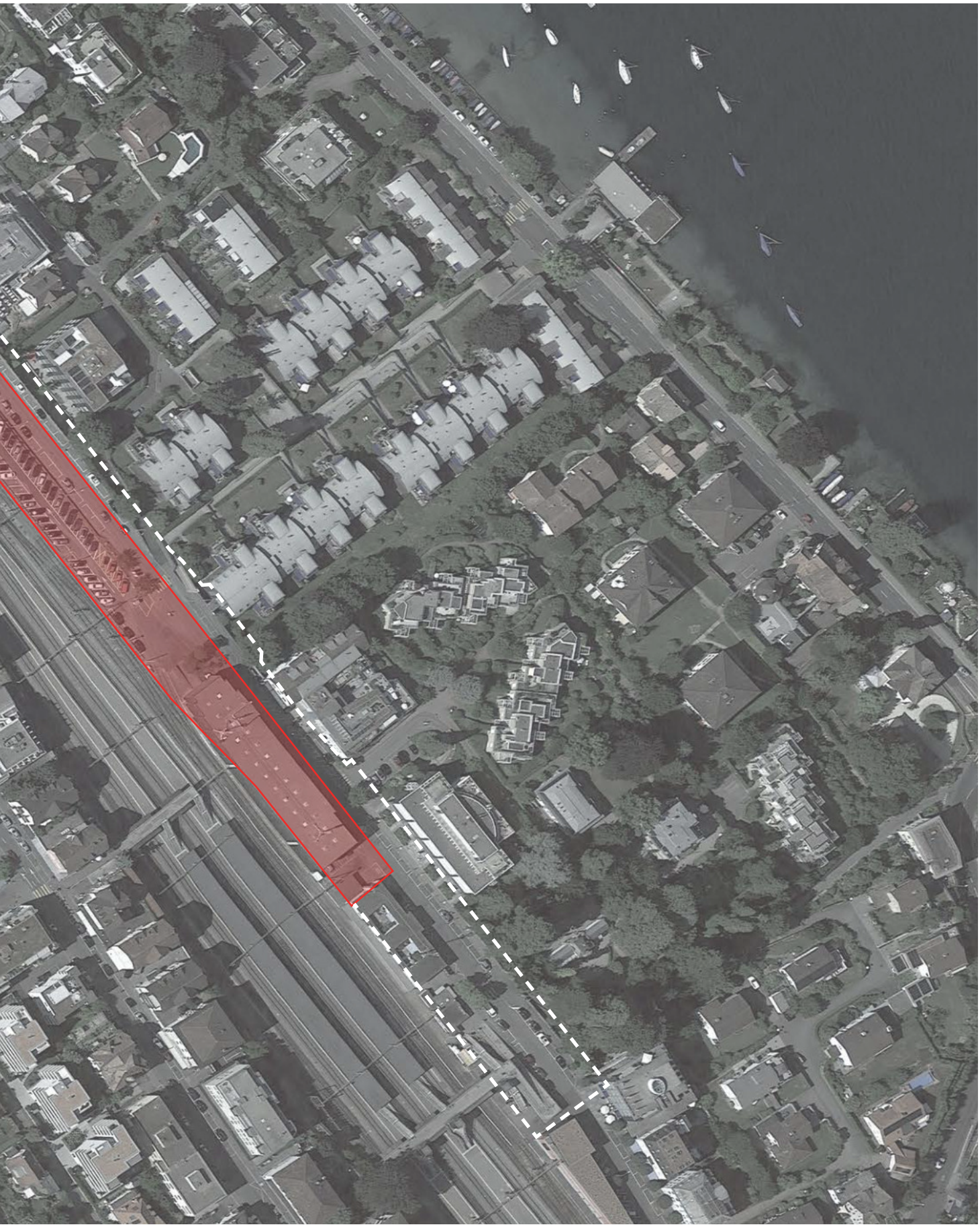
Das eigentliche Zentrum der Gemeinde befindet sich oberhalb der Gleise an der Gotthardstrasse, weshalb die Verbindung von Bahnhof und Gotthardstrasse wichtiger und belebter ist als die Verbindung in Richtung See. Der Perimeter ist zentral zwischen Gleisfeld und Bahnhofstrasse gelegen, hat durch die S-Bahn direkte Anbindung an Zürich, bietet gute Seesicht und hat somit ein grosses Entwicklungspotenzial.

Typologie
Südwestlich des Perimeters, auf der gegenüberliegenden Gleisseite, wird das Zentrum von Thalwil von einer offenen Bauweise geprägt. Diverse freistehende Gebäude bilden zusammen das städtische Gewebe. Oberhalb der Gleise, entlang der Gotthardstrasse, befinden sich mehrere Bauten die aus Sockel und Punkthäusern bestehen und den öffentlichen Raum fassen, während sie viele Durchblicke in Richtung See bieten. Nordöstlich des Perimeters, unterhalb der Gleise Richtung See, ist die offene Bebauung zerstreut und typologisch sehr divers.

Durch die Anordnung am Gleisfeld und der zentralen Lage wird sich die zukünftige Bebauung klar dem urbaneren, süd-westlichen Stadtteil über den Gleisen anschliessen. Aber ähnlich wie im Bestand wird die visuelle Durchlässigkeit massgebend sein für die qualitative und selbstverständliche Einbettung in den Kontext.

Orientierung, Sicht und Lärm
Im Südwesten fallen die Lärmbelastung der Gleise und die Besonnung zusammen, während im Nordosten die Aussicht auf den Zürichsee gegeben ist.

Perimeter



1.2 Rahmenbedingungen

Baubereiche, Randbedingungen SBB
Im Gestaltungplan werden innerhalb des Perimeters zwei Baubereiche definiert.
Auf der Strassenseite wird davon ausgegangen, dass eine Tiefgarage unterirdisch über die Parzellengrenze ragen kann, wobei Werkleitungen und Baumpflanzungen beachtet werden müssen. Diese Möglichkeit ist notwendig für die Realisierung einer wirtschaftlichen Tiefgarage bei Einhaltung des bahnseitigen Abstands von 6.5m zur Gleisachse. Auf Gleisseite sollte unterirdisch und oberirdisch bis zur Auskragung 6.5m ab Gleisachse eingehalten werden. Auskragungen sind ab 8m ab Gleisoberkante bis auf 1.7m ab Gleisachse möglich. Die genauen Bestimmungen werden im Rahmen der Projektierung mit SBB-Infrastruktur festgelegt.

Passerelle
Die Passerelle Nord wird verlängert und als öffentliche Verbindung durch den Güterschuppen zur Bahnhofstrasse geführt. Mit der Öffnung des Güterschuppens wird eine neue Sichtachse in Richtung See ermöglicht.

Güterschuppen
Der Güterschuppen in Thalwil wurde im Jahr 1971 von Max Vogt als Gebäude für Lagerzwecke mit hohen Nutzlasten erstellt. Er eignet sich sowohl zur Umnutzung als auch zur Aufstockung auf den Bestand. Der Güterschuppen stellt durch seine Grossmassstäblichkeit und seine monolithische Erscheinung einen Sonderbaustein im Kontext des Bahnhofsumfelds dar. Die Tragstruktur besteht aus einem Betonskelett, das bei einer Umnutzung aus wirtschaftlichen Gründen grossteils erhalten bleiben sollte. Die Aussenwände sind nicht tragend. Sie bestehen aus Backstein und sind nach aussen mit Holz verkleidet, was nicht der ursprünglichen Fassade mit....entspricht.

Lärm
Der Perimeter liegt im Immissionsbereich von Bahnlärm, so dass bauliche und gestalterische Massnahmen bezüglich Lärmschutz zwingend notwendig werden.

Es sind folgende grundsätzlichen Massnahmen umzusetzen:
- Jeder lärmempfindliche Raum hat ein Lüftungsfenster aufzuweisen, bei welchem der massgebende Grenzwert eingehalten ist.
- Lüftungsfenster von lärmempfindlichen Räumen sind lärmabgewandt (in Richtung Nordosten) zu orientieren.
- An den Seitenfassaden können je nach genauer Lage und Geometrie insbesondere in den oberen Geschossen Loggien angeordnet werden, auf welche Lüftungsfenster angeordnet werden können.
- Lösungen wie Erker und Rücksprünge an den Seitenfassaden sind möglich, wenn die Lüftungsfenster lärmabgewandt angeordnet werden.

Diese Massnahmen werden im Lärmgutachen Bahn- und Strassenlärm detaillierter beschrieben. Das Richtprojekt Neubau und Richtprojekt Güterschuppen halten diese Grundsätze weitestgehend ein, so dass diese aus lärmtechnischer Sicht grundsätzlich umsetzbar sind.

Güterschuppen von der Gleisseite

Güterschuppen von der Passerelle Nord

Verkehr
Der Bahnhof Thalwil ist ein wichtiger Zugangspunkt zum regionalen und nationalen Eisenbahnnetz, liegt im ÖV-Güteklassenplan im Reduktionsgebiet A und bietet Umsteigemöglichkeiten auf 5 Buslinien und über eine Distanz von ca. 200 m auf die Schiffskurse der ZSG. Der Haupt-Umsteigepunkt zum Busnetz befindet sich an der Gotthardstrasse (Haltestelle Zentrum) auf der westlichen Seite der Geleise. Auf der Bahnhofstrasse befindet sich die Haltestelle der Postauto-Linie 240, die im Einbahnregime geführt und im Stundentakt bedient wird.
Am Bahnhof Thalwil verkehren die S-Bahnlinien 2 (30' Takt), 8 (30' Takt) und 24 (30' Takt), der RE nach Chur und IR Züge nach Zug, Luzern, Zürich HB und Zürich Flughafen.

Freihaltebereich für Installations- und Bauplatz
Der Installations-und Bauplatz muss mindestens 35x7m sein und muss auf der ganzen Länge einen direkten und hindernisfreien Zugang zum Gleis haben. Zudem muss die Zufahrt für einen 28t LKW möglich sein. Die Lage des Platzes darf nicht in der Nähe vom Signal und Beginn der Weiche sein. Der Installations-und Bauplatz ist nicht doppelt nutzbar, auch nicht temporär. Eine Überbauung ab einer Höhe von 5.5m ab Gleisoberkannte ist möglich. Eine Unterbauung ist grundsätzlich vorstellbar. Die genauen Bestimmungen werden im Rahmen der Projektierung mit SBB-Infrastruktur festgelegt.

Werkleitungen
Die Abwasserleitung quert den Projektierungsperimeter auf einer Höhe von +435.25 müM und verläuft in durch die zukünftige Tiefgarage. Eine Verlegung unter dem zukünftigen Hausperron soll deshalb in Betracht gezogen werden.
Es wird davon ausgegangen, dass der Kabelkanal mit Hochspannungsleitung unter dem zukünftigen Hausperron verlaufen kann.
Die Neubauvolumen berühren in der südöstlichen Ecke in allen Fällen die Stellwerktechnik / Kabelverteiler. Eine Erweiterung der Distanz zum Güterschuppen kann deshalb in Betracht gezogen werden, wobei die Stellwerktechnik quer zum Zugang des Gleis 2 stehen würde. Weil die Erhöhung des Geländes als Folge des Ausbaus von Perron 2 und der Projektierung zu erwarten ist, ist anzunehmen, dass die Position des Kabelverteilers miterhöht werden muss. In diesem Fall sollte eine Integration im Gebäude und eine Verschiebung um 3.6m in westliche Richtung in Betracht gezogen werden.
Die genauen Bestimmungen werden im Rahmen der Projektierung mit SBB-Infrastruktur festgelegt.

Jochkran
Der Jochkran ist für die SBB denkmalpflegerisch relevant und entsprechend zu erhalten. Er kann in seiner Position verschoben werden. Ein geeigneter Standort ist projektabhängig auf dem Bau- und Installationsplatz festzulegen. Zu beachten sind dabei die Anforderungen seitens SBB Infrastruktur an eine uneingeschränkte Nutzung des Bau- und Installationsplatz. Sofern sich dieser Standort als nicht möglich herausstellt, ist ein Verschieben an einen anderen Ort ausserhalb des Areals zu prüfen.

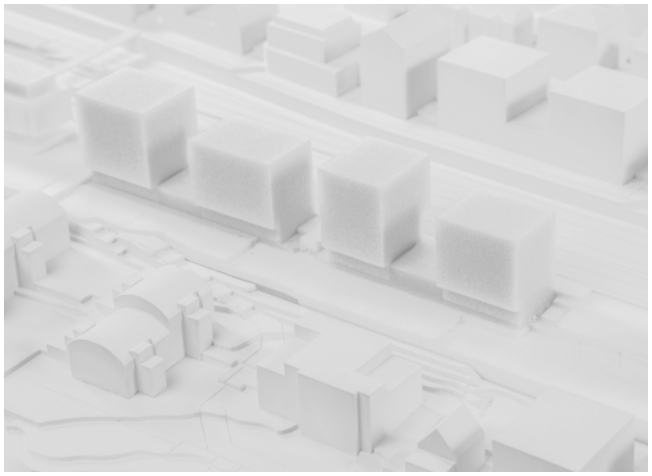
Güterschuppen Innenraum mit Backsteinaussenwand

Jochkran

1.3 Übersicht der Variantenstudie Neubau

Studie 2017
2017 wurde eine Variantenstudie lanciert um nach einer ersten Studie 2016 die Themen qualitativer Städtebau, Wirtschaftlichkeit, hohe Wohnungsqualität und Lärm in Einklang zu bringen.

Aus den Ergebnissen beider Studien und einer weiteren Vertiefung der möglichen Grundrisse wurden die zwei vielversprechendsten Projekte ausgewählt. Diese zwei Varianten wurden weiterbearbeitet und zum, in diesem Bericht beschriebenen, Richtprojekt und dem Alternativprojekt entwickelt.



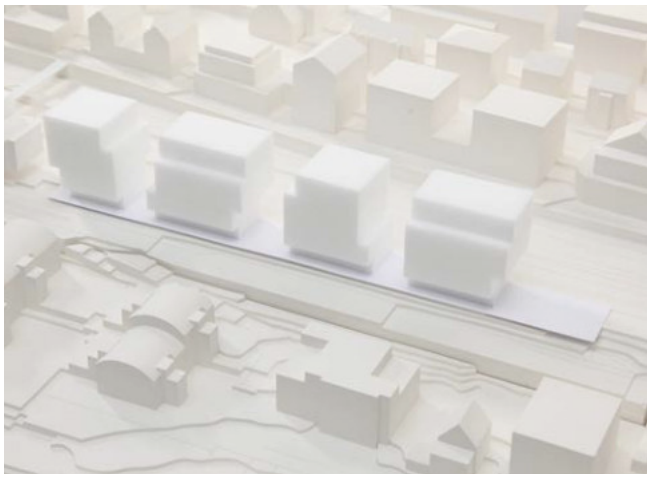
Auswahl Studie 2016 - Richtprojekt

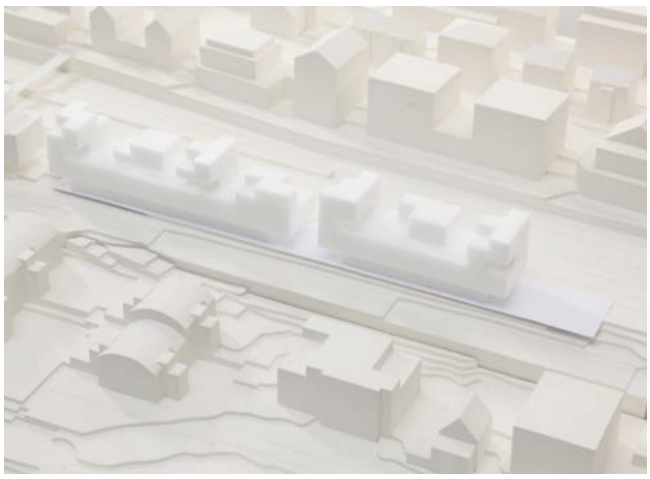
Auswahl Studie 2017 - Alternativprojekt

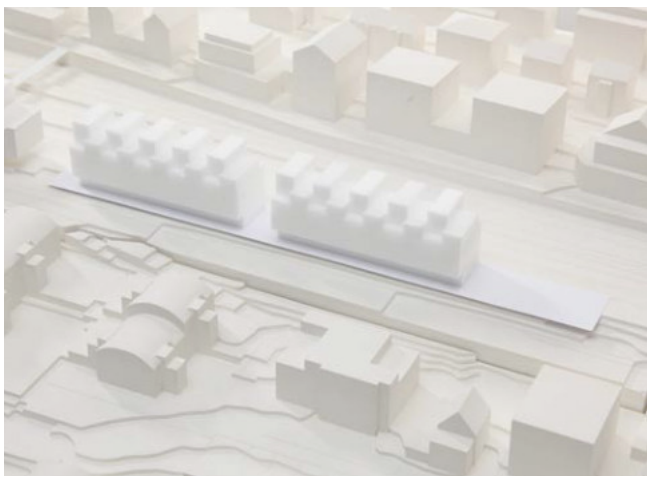
1.3 Übersicht der Variantenstudie Neubau

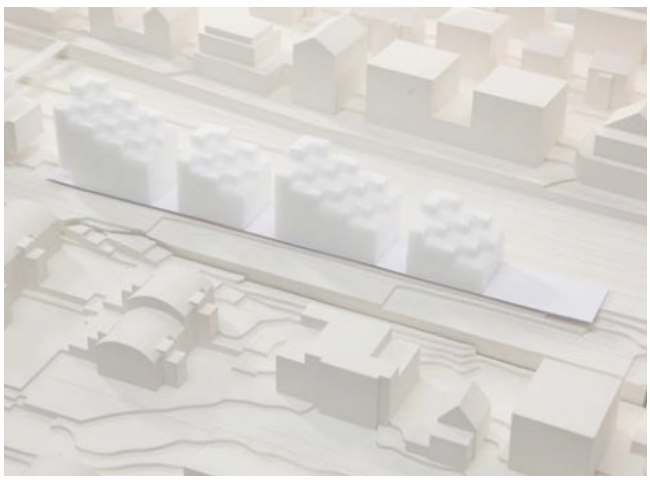
Studie 2016
Zum Abschluss der ersten Variantenstudie wurden 3 Bestvarianten definiert. Die Bestvariante C wurde in der Studie 2017 zum Richtprojekt weiterentwickelt.

Bestvariante A



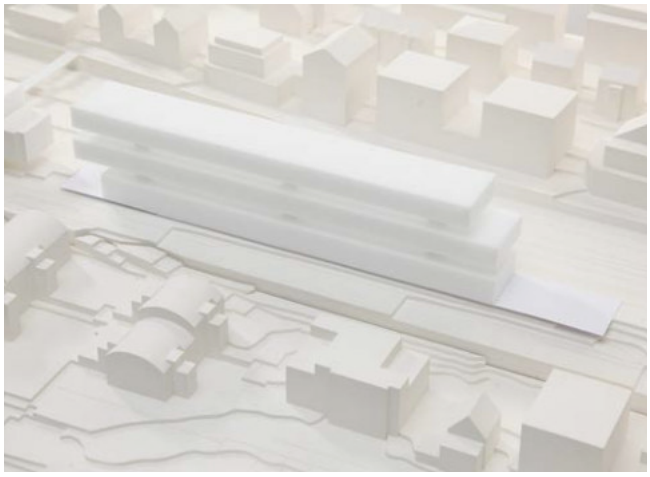


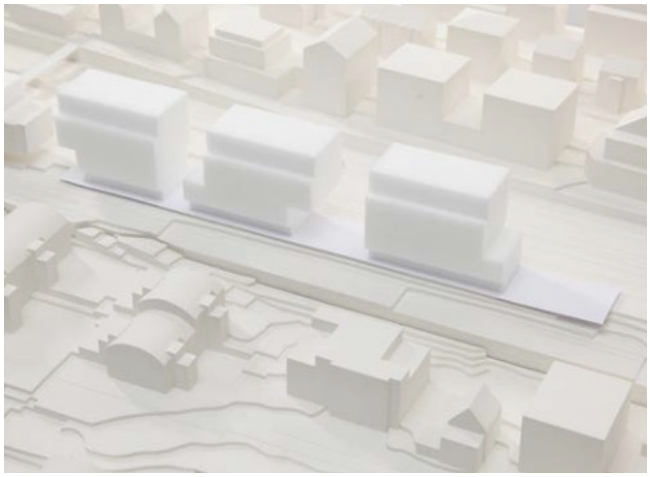




Bestvariante B

Bestvariante C





1.4 Gesamtkonzept Richtprojekt

Gestaltungsplan- und Betrachtungsperimeter
Die Neubauten tragen wesentlich zur Aufwertung der Bahnhofstrasse bei, weil sie eine zentral gelegene, als Parkplatz benutze Fläche, in ein charaktervolles Ensemble transformieren und klare Adressen bilden.

Unterhalb der Bahnhofstrasse Richtung See findet ein Übergang zu einem Wohngebiet mit einer stabilen aber heterogenen Bebauungsstruktur statt. Weil die nordöstliche Bebauung im Hang keine Raumkante bildet oder durchgehende Trottoirs hat, ist die Bahnhofstrasse langfristig als einseitig bebaut und adressiert einzustufen.

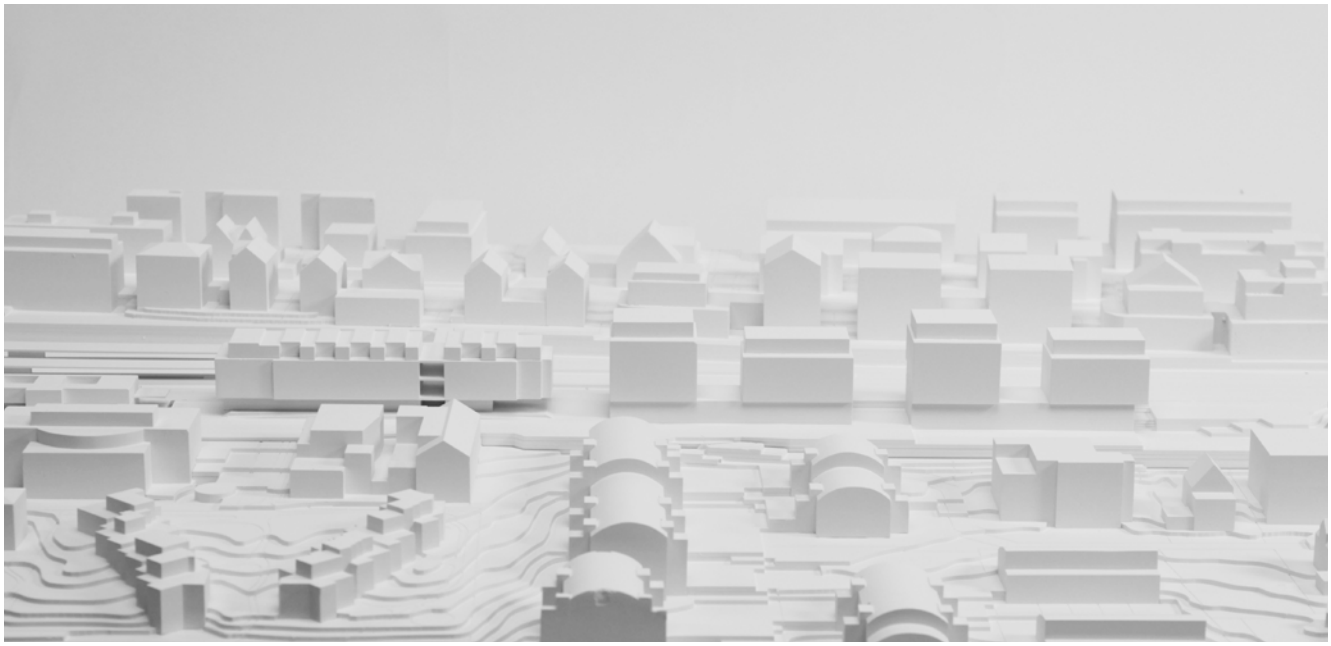
Städtebau
Die zukünftige Bebauung an der Bahnhofstrasse bildet die nordöstliche Kante des Zentrums Thalwils. Die Neubauten zwischen den Gleisen und der Bahnhofstrasse schliessen sich typologisch und massstäblich der bestehenden Bebauung auf der südwestlichen Seite der Gleise an. Die offene Bebauungsstruktur auf beiden Seiten der Gotthardstrasse wird wegen ihrer visuellen Durchlässigkeit in der neuen Planung weitergeführt. Dank des Höhenversprungs südwestlich der Gleise kann jedoch an der Bahnhofstrasse ein neuer Massstab eingeführt werden, mit einer Gebäudehöhe von bis zu 20,5m und einer Firsthöhe von zusätzlichen 3,5m. Wobei zwei der vier Sockelaufbauten je ein Vollgeschoss niederer sind.

Richtprojekt / Alternativprojekt
Die Vorschriften für den Gestaltungsplan beziehen sich für den Neubau (Baubereich A) und den Güterschuppen (Baubereich B) auf jeweils zwei mögliche Beispielprojekte.
Jeweils ein Richtprojekt für Baubereich A und B ist im Massstab 1:200 ausgearbeitet. Jeweils ein Alternativprojekt auf städtebaulicher Ebene im Massstab 1:500 zeigt den Spielraum für die weitere Planung innerhalb des Gestaltungsplans auf.

Typologie
Oberhalb der Gleise entlang der Bahnhofstrasse befinden sich mehrere Bauten die aus Sockelbau und Aufbauten bestehen. Diese Typologie hat den Vorteil, dass sie auf Strassenniveau einen lesbaren Strassenraum bildet, während sie nach oben eine visuelle Durchlässigkeit erlaubt. Auch bietet sie, im Vergleich zum Riegelbau beispielsweise, eine feinere Körnung und dadurch ein abwechslungsreiches Strassenbild. Aufgrund dieser Eigenschaften werden die Projekte aus dieser Kombination von Sockel und Aufbauten entwickelt.

Das Aufnahmegebäude von 1963 und der Güterschuppen von 1973, beide aus der Hand von Max Vogt, werden in der neuen Konfiguration als Sondertypologien betrachtet.

Nutzung
Weil sich die Fussgängerströme am Bahnhof konzentrieren sind Verkauf- und Gastronomieflächen



Richtprojekt - Gesamtbild Neubau und Güterschuppen

im Bahnhof und im Güterschuppen konzentriert. In den Neubauten kann das südöstlich gelegene Erdgeschoss für Verkaufsflächen benutzt werden. In den übrigen Erdgeschossen sind beispielsweise Büros, Polizei, Ateliers oder Verkaufsfläche mit niedrigeren Frequenzen angedacht. Die Hauptadressen der Nutzungen inklusive des Wohnens liegen an der Bahnhofstrasse. Das Wohnen ist in den oberen Geschossen, über dem Sockel angeordnet.

Verkehr und öffentlicher Raum
Obwohl die zukünftige Bebauung einen urbanen Massstab haben wird, ist neben einer leichten Verschiebung des Schwerpunkts in Richtung des ungenutzten Güterschuppens, nur eine sanfte Zunahme der Personenfrequenz zu erwarten. Die Bahnhofstrasse bildet den Übergang zwischen Zentrum und Wohngebiet. Der eher ruhige Charakter wird erhalten und in einem Strassen- und Freiraumkonzept konsequent weiterentwickelt.

Die zwei unterschiedlichen Bebauungsstrukturen entlang der Bahnhofstrasse, bestehende Struktur im Nordosten und neue Entwicklung im Südwesten, werden von verschiedenen Freiräumen begleitet. Auf der südwestlichen Bahnhofsseite werden "Pockets" geschaffen, die den schmalen Aufenthaltsraum des Trottoirs aufweiten und mit Funktionen angereichert werden können. In diesen Pockets werden grüne Akzente gesetzt. Auf der nordöstlichen Seite begleitet eine lineare einreihige Baumbepflanzung die Strasse über die gesamte Länge. Das Strassenprofil ist von zwei überbreiten und linear verlaufenden Wasserrinnen begleitet und dank dem flachen und für Fussgänger durchlässigen Profil im gesamten Freiraum wirksam integriert. Die Freiraumplanung entspricht dem BGK 2016.

Alternativprojekt - Gesamtbild Neubau und Güterschuppen

1.5 Situation, Freiraum

Planungsperimeter

Abstellen Velo
öffentliche Erschliessung
Neugestaltung Vorbereich Güterschuppen, öffentliches EG
Abstellen Velo
Aufwertung Bahnhofsplatz, Abstellen Zweirad
Öffentlicher Raum
nhofstrasse
BUSHALTESTELLE
Perron 2
Thalwil
Passerelle Nord
Passerelle Süd
Gotthardstrasse
42

2. RICHTPROJEKT NEUBAU

2. Richtprojekt Neubau

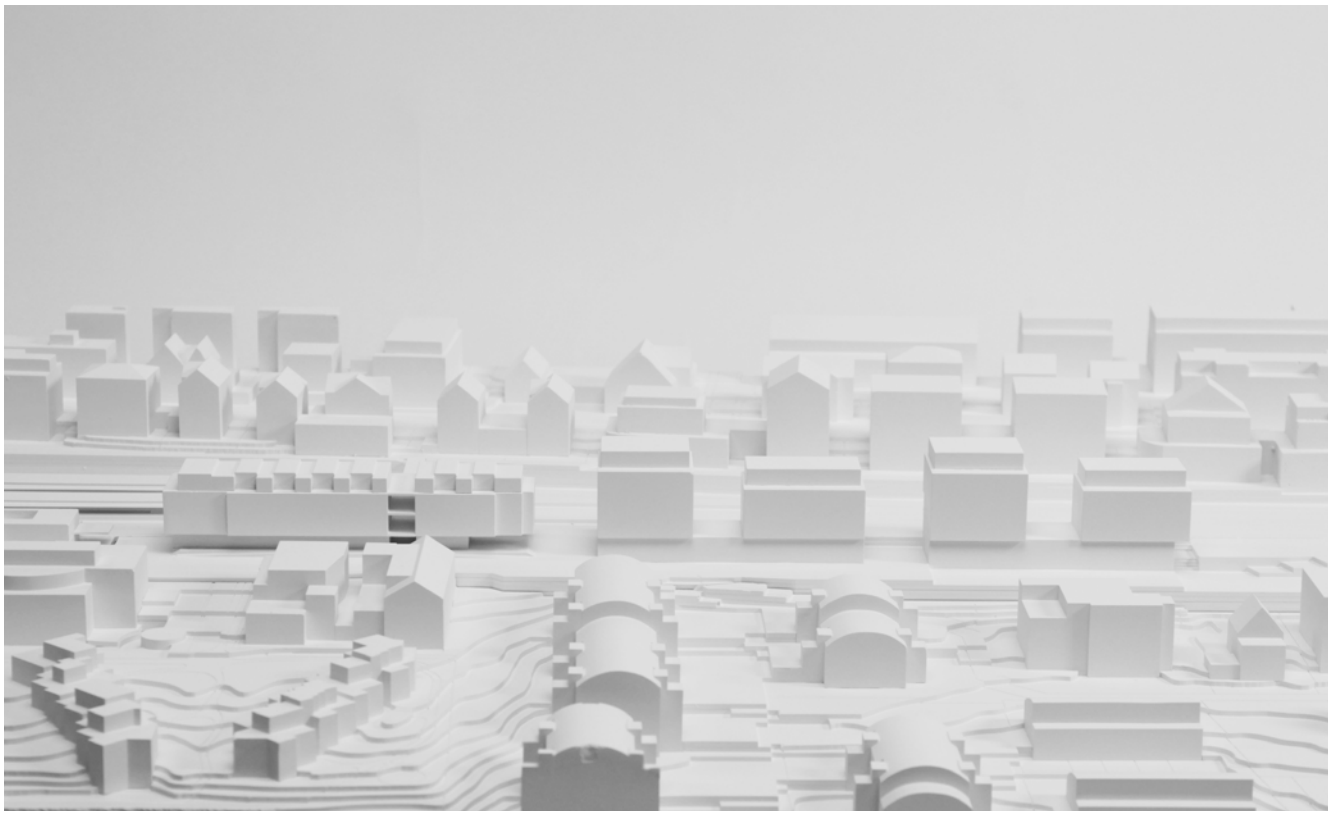
2.1 Städtebau

Bebauung
Das Richtprojekt ist ein Ensemble aus einem Sockel mit vier Aufbauten. Der Sockel besteht aus einem hohen Erdgeschoss, bzw. zwei Geschossen und springt strassenseitig zurück, wodurch die Aufbauten auskragen. Perronseitig ist der Sockel durchgehend eingeschossig mit einer Unterbrechung. Auf dem Sockel stehen 4 Volumen mit abwechselnd 5 oder 6 Geschossen, wobei das jeweilig oberste Geschosse als Attikageschoss ausgebildet wird. Die zwei höheren Volumen kragen zusätzlich in Gleisrichtung aus.

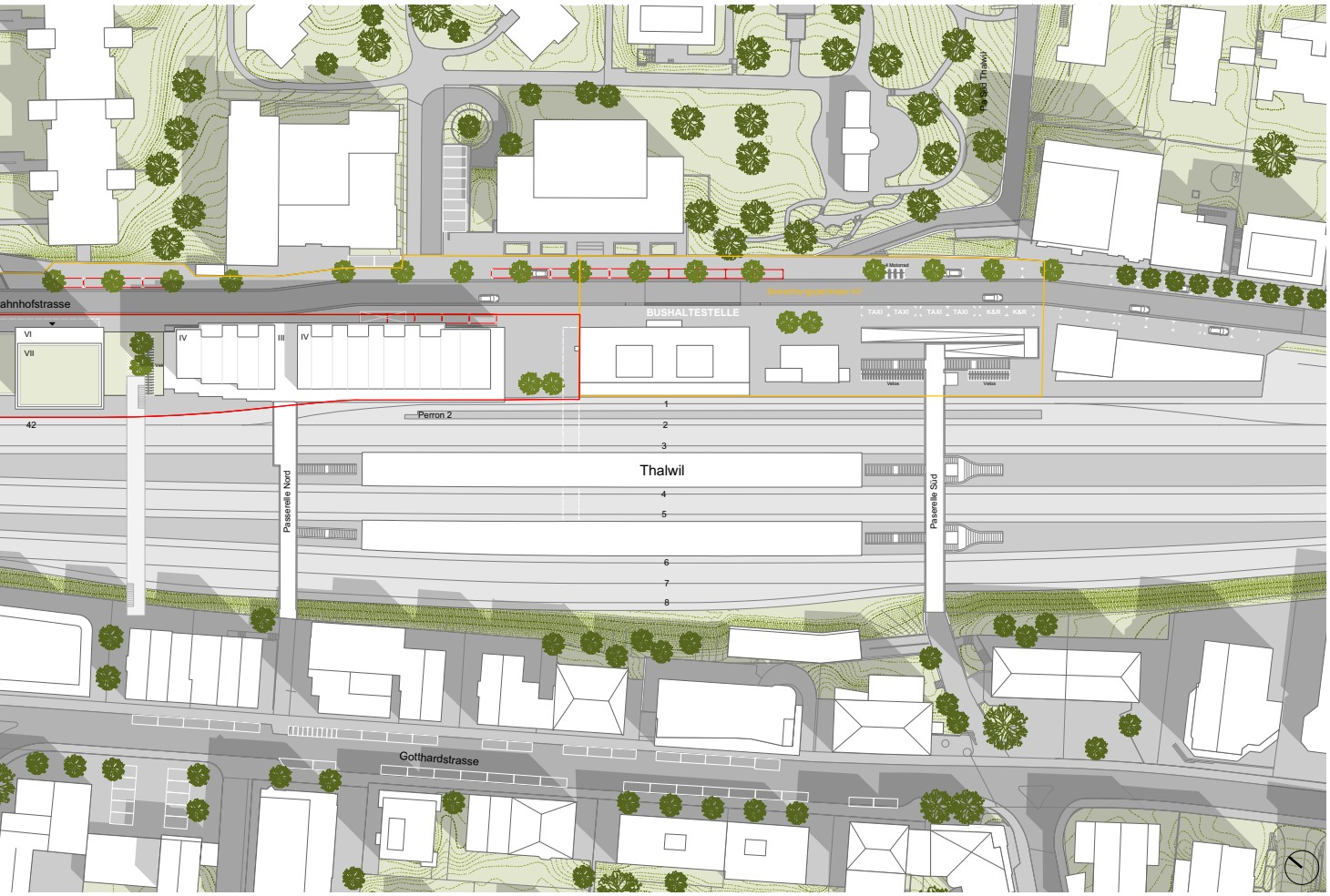
Zwischen den 4 Baukörpern werden 3 grosszügige Durchblicke geschaffen, wodurch der Seeblick von Südwest erhalten bleibt.

Unterirdisch wird die gesamte Bebauung durch eine Tiefgarage verbunden, deren Einfahrt sich am nördlichen Ende des Perimeters befindet.

Situation Betrachtungsperimeter 1:1500

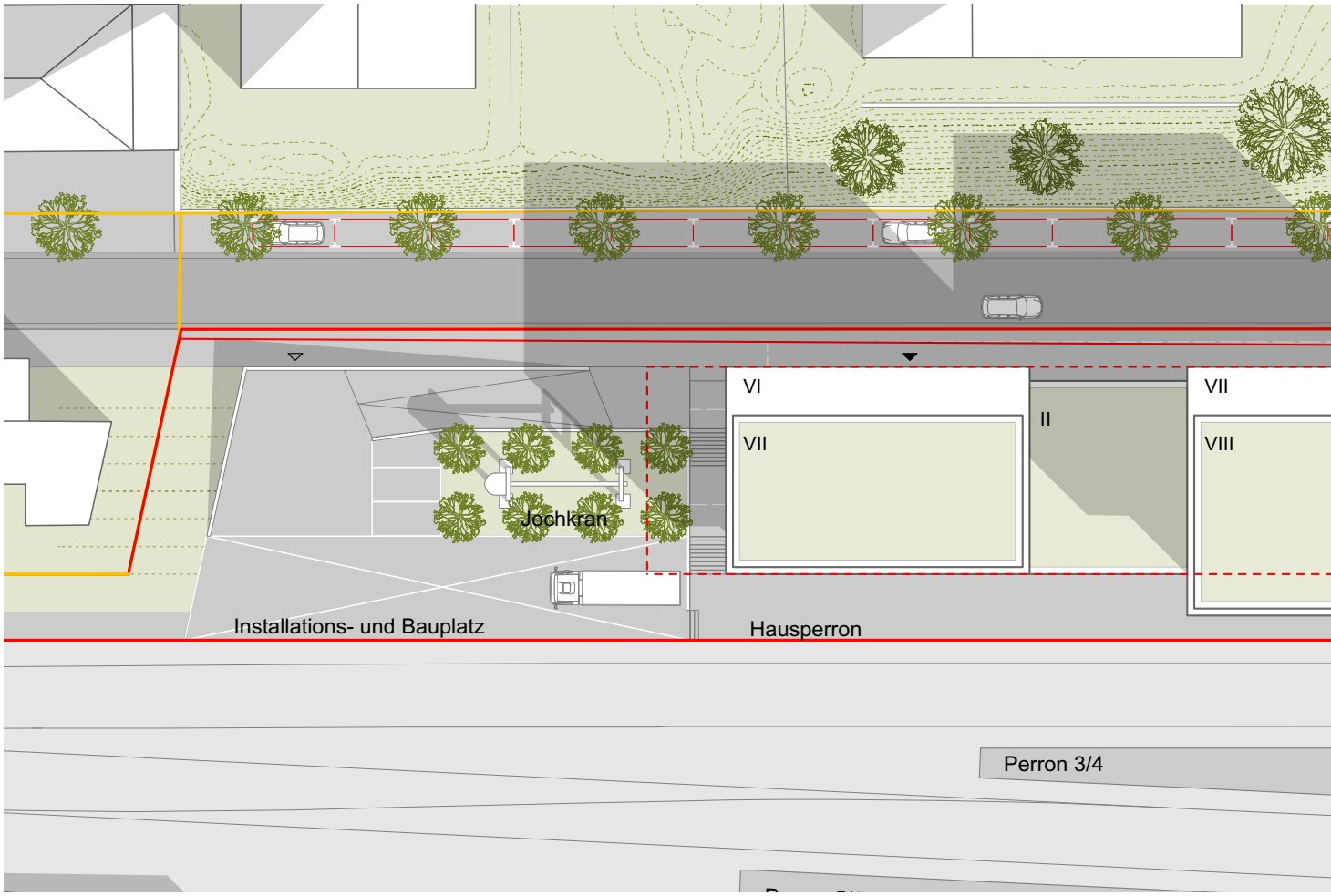


Gesamtbild Richtprojekt



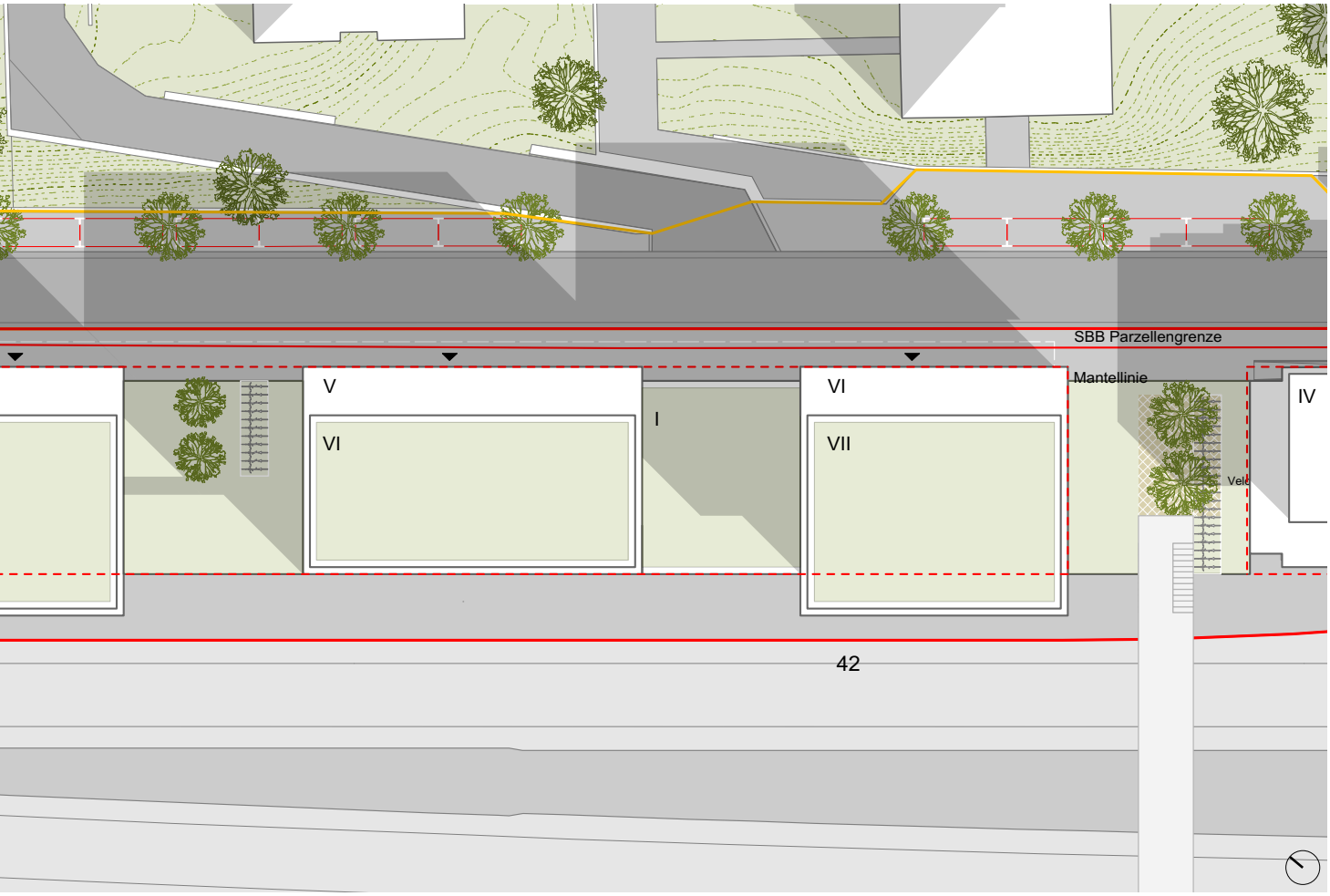
2.2 Situation, Volumen

Blick von oben



Situation 1 : 500

Blick von Bahnhofstrasse



Blick von Südwest

Blick von Osten

Blick von Norden

Blick von Südost

2.3 Grundrisse 1:500

Nutzungen und Adresse
Der Sockel ist längs in Bereiche unterschiedlicher Höhe geteilt. In Richtung Bahnhofstrasse folgt das Erdgeschoss dem Strassenniveau (Erdgeschoss Strasse), weshalb alle Eingänge für Wohnen, Büro- und Retailflächen hier situiert sind.
Die Flächen im Erdgeschoss sind für Büro oder Verkauf vorgesehen und können flexibel in Einheiten eingeteilt werden. Auf der Gleisseite wird auf einem durchgehenden Niveau über der Tiefgarage ein Bereich für Velos, Technik und Nebenräume geschaffen, der sich hauptsächlich unterirdisch, unter der Oberkante des Perrons, befindet. Über diesem Nebenraumbereich befinden sich weitere Büro- und Verkaufsflächen (Erdgeschoss Perron).

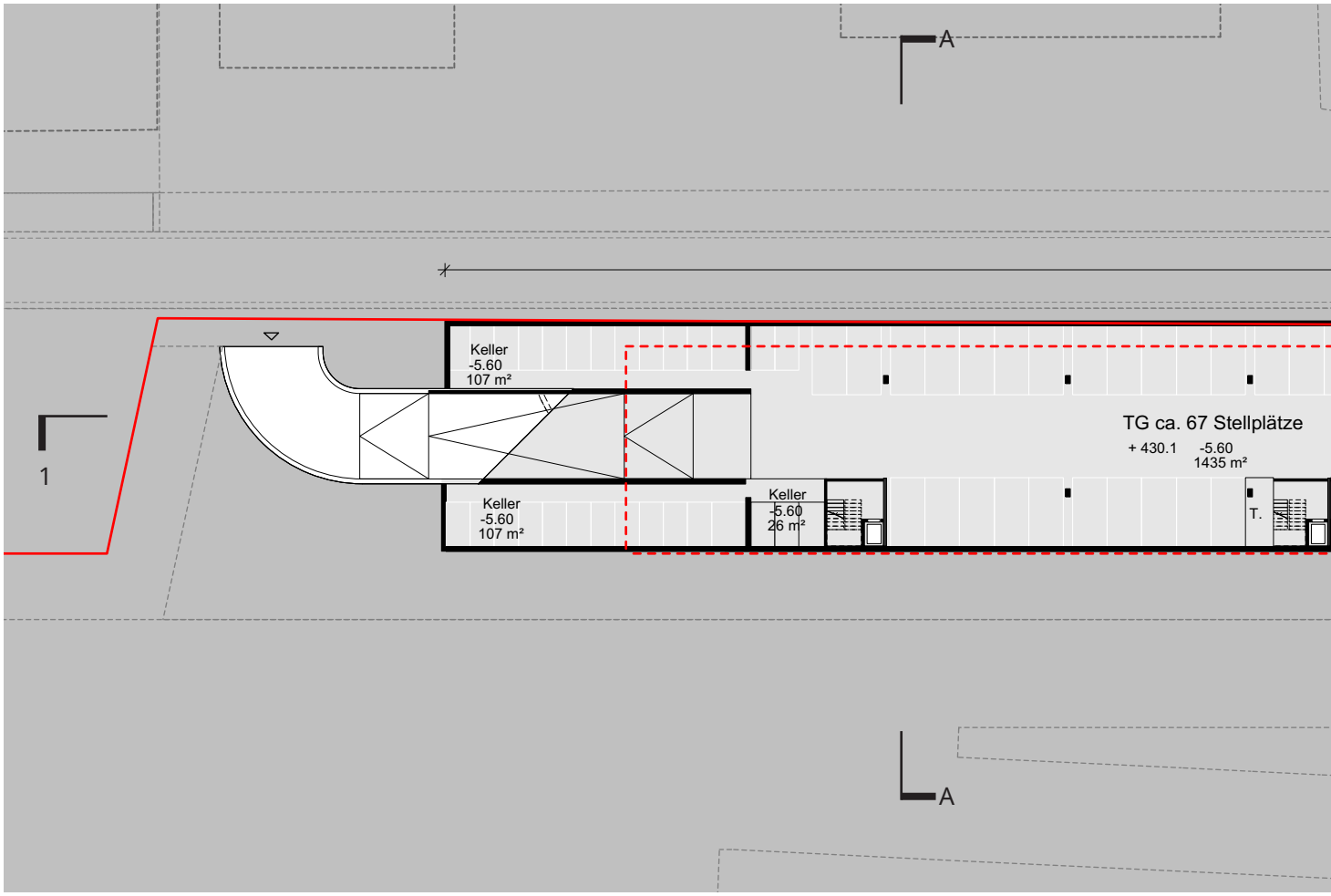
Vier Eingänge zu den Wohnungen werden ebenerdig von der Strasse aus erreicht. Die vertikale Erschliessung liegt auf Grund der Organisation der Wohnungen und der Fahrbahn in der Tiefgarage, auf Seite des Perrons. Die auf einer Höhe gelegene Tiefgarage bietet Platz für ca. 55 Fahrzeuge. Sie wird über einen im Norden, unter dem Installations- und Bauplatz gelegene Rampe erreicht.

Wohnungen
In den oberen Volumen befinden sich 62 Wohnungen auf einer Fläche von ca. 6.500 m2 GF o.i.

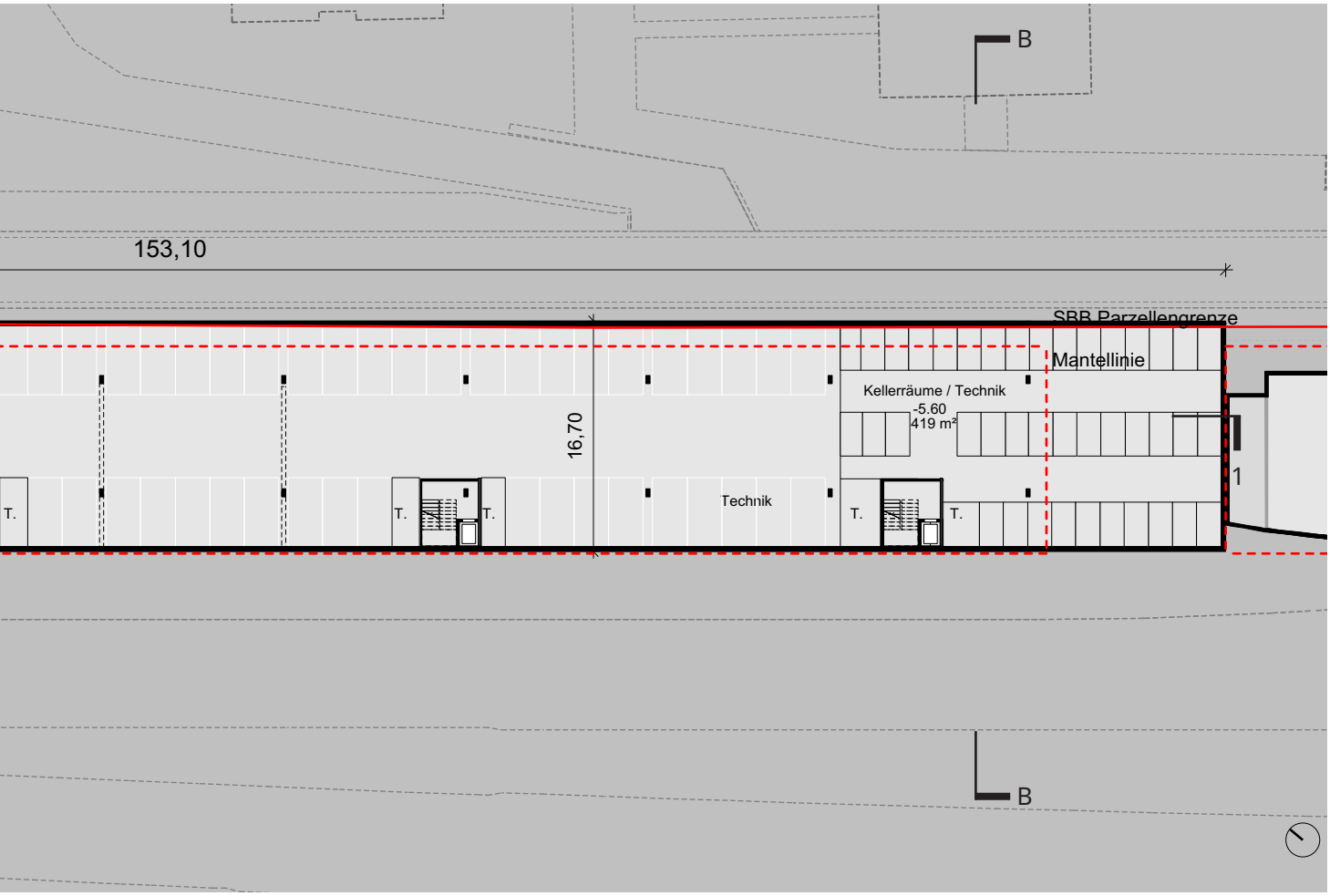
Für die Wohnungen werden 2.5-Zimmer bis 5.5-Zimmer-Wohnungen angeboten. Auch ein Anteil kleinerer Wohnungen ist vorgesehen. Für diese wird ein breites Spektrum von 1.5-Zimmer- bis 6.5-Zimmer angeboten.

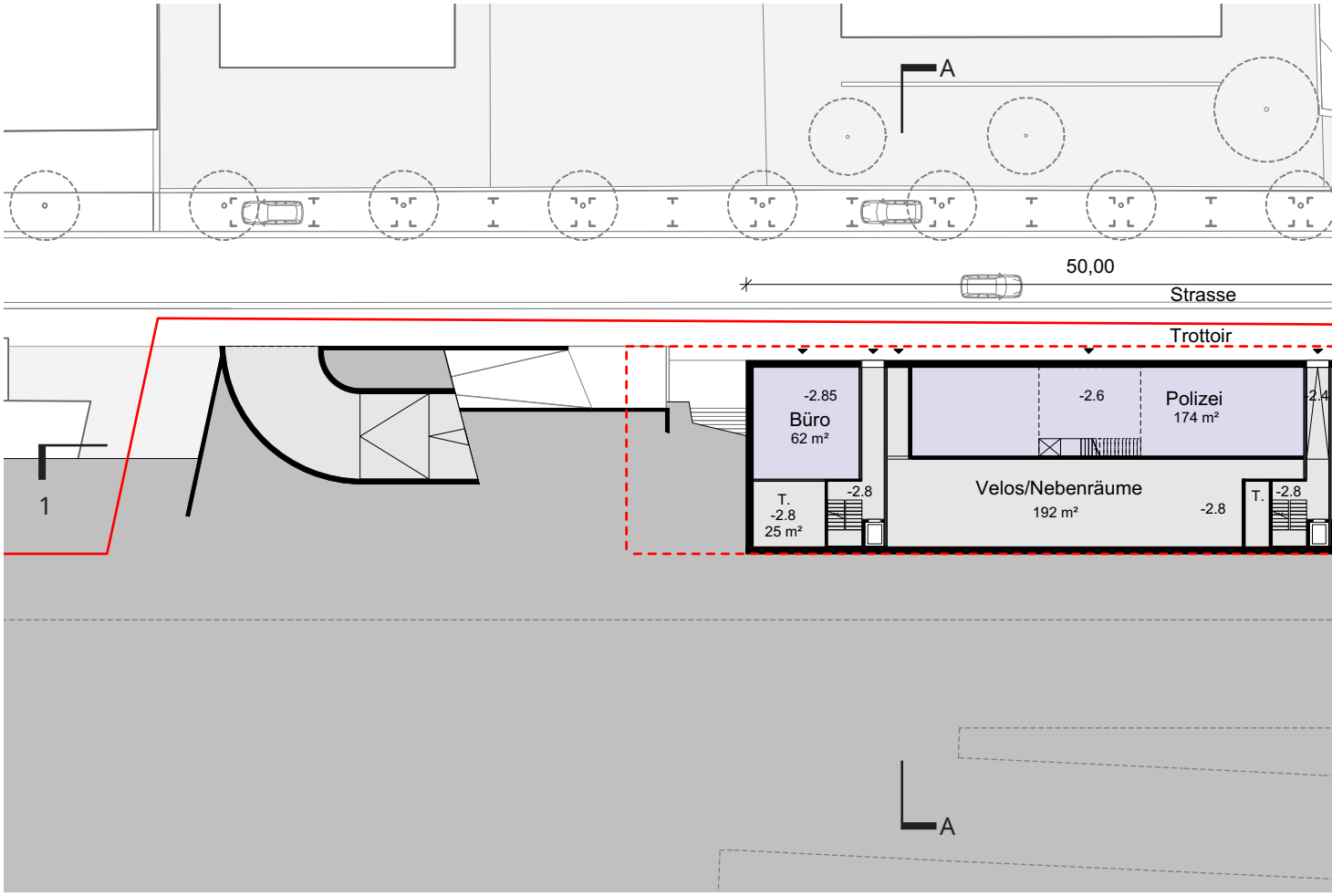
Allgemeine Prinzipien
Jeder Aufbau bietet Platz für Zwei- oder Dreispänner. Die Aufbauten sind abwechselnd 15m oder 18m tief. Die Eingänge zu den Wohnungen befinden sich in einem kompakten, zentralen Kern.
Wo möglich, werden Wohn-/Essbereiche mit Blick zum See angeordnet.

Lüftungsfenster können entweder an der Nordost-Fassade oder an den Seitenfassaden mit Lärmschutzmassnahmen (Erker oder Loggia) angeordnet werden. Öffnungsflügel, Balkone und Loggien sind an allen Fassadenseiten möglich.

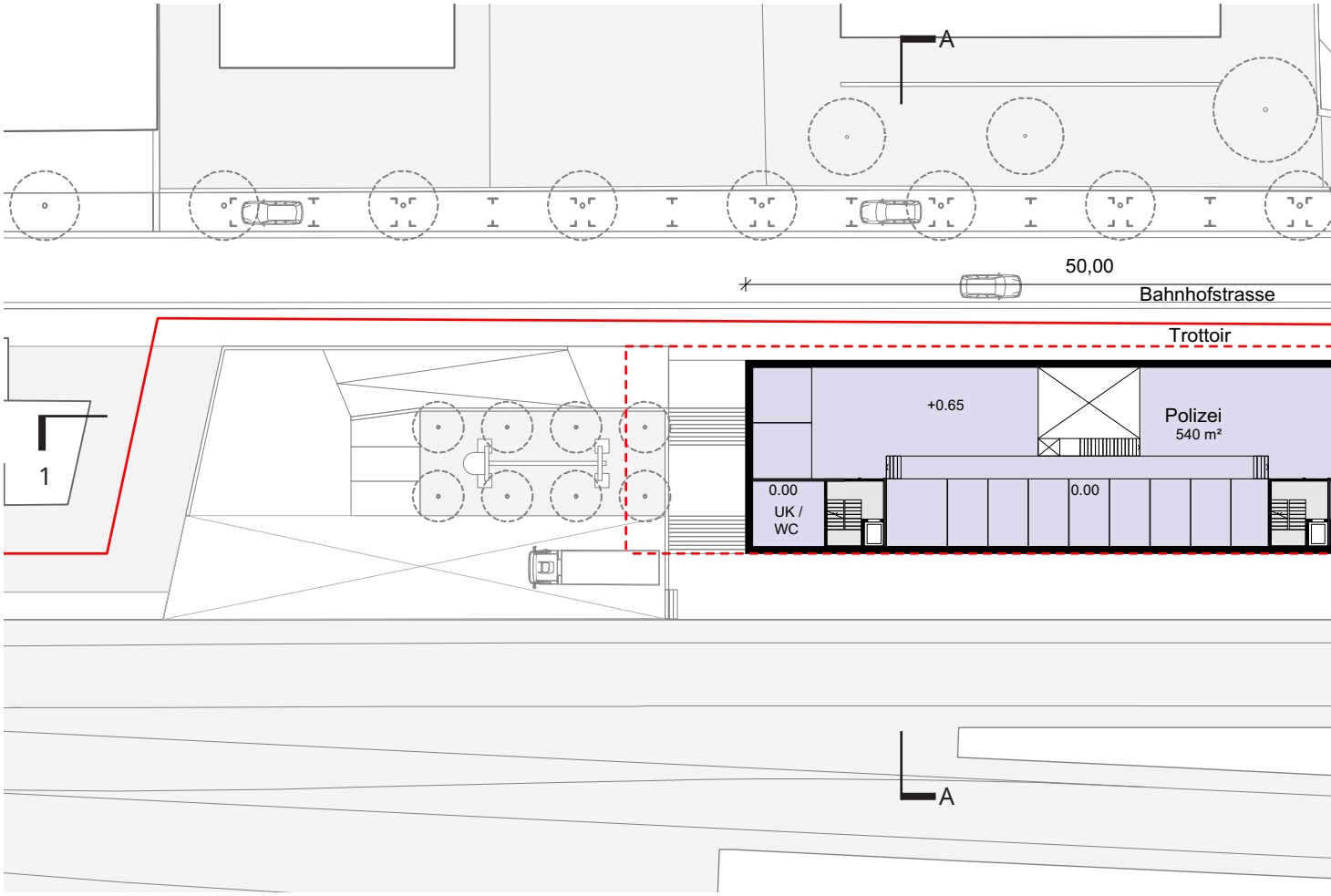


Untergeschoss 1 : 500

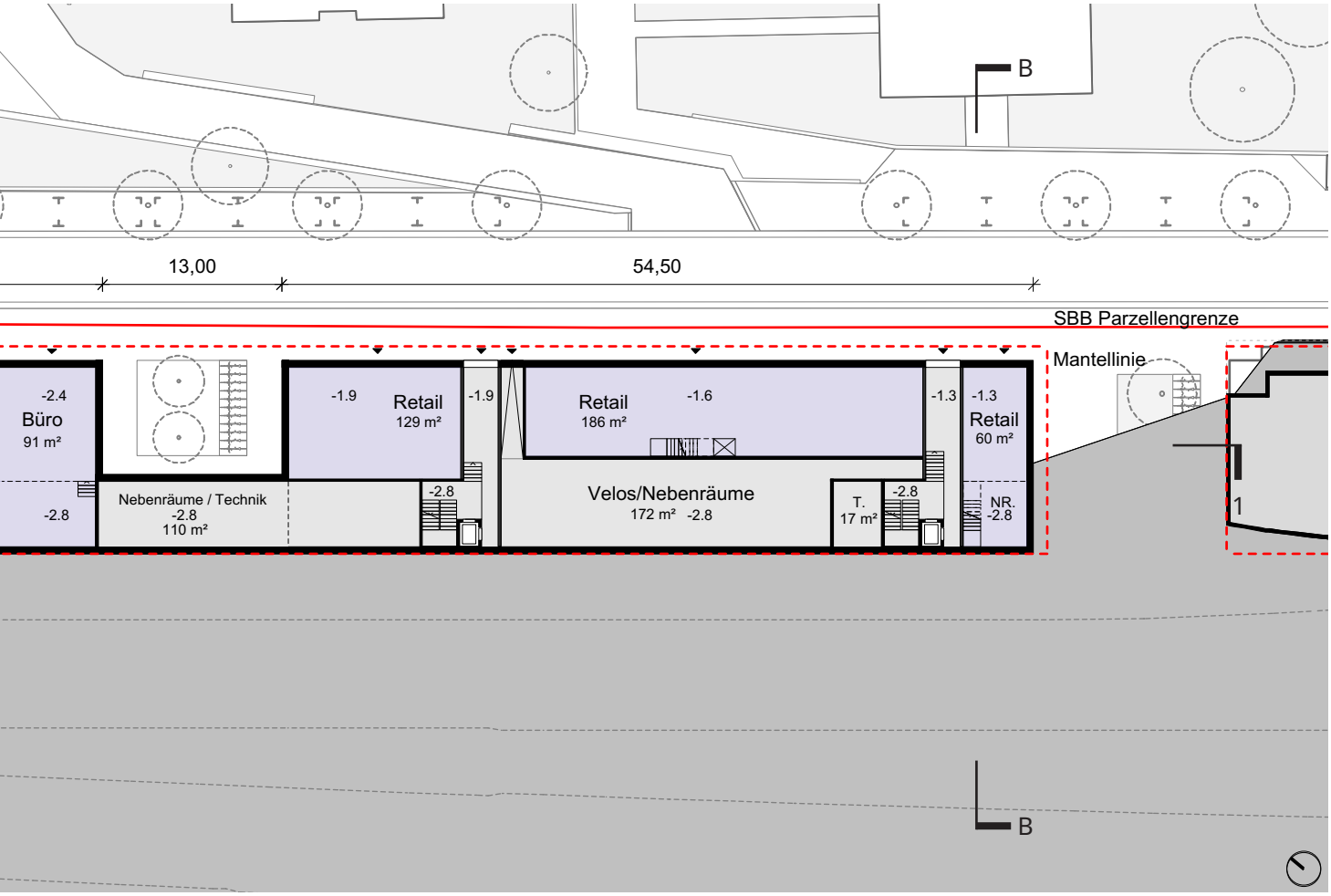

B
153,10
SBB Parzellengrenze
Mantellinie
Kellerräume / Technik
-5.60
419 m²
16,70
Technik
T.
T.
T.
T.
T.
T.
1
B

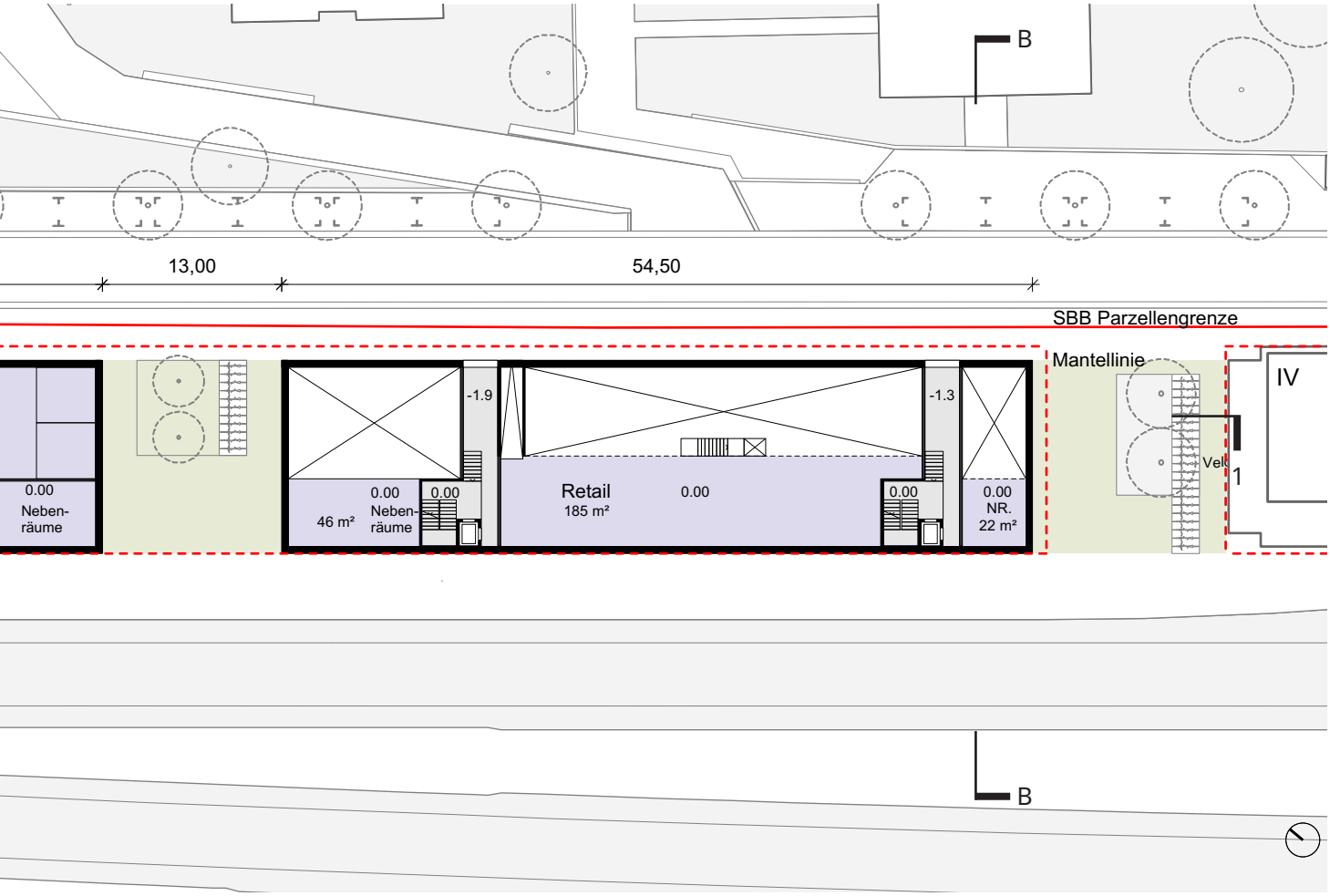


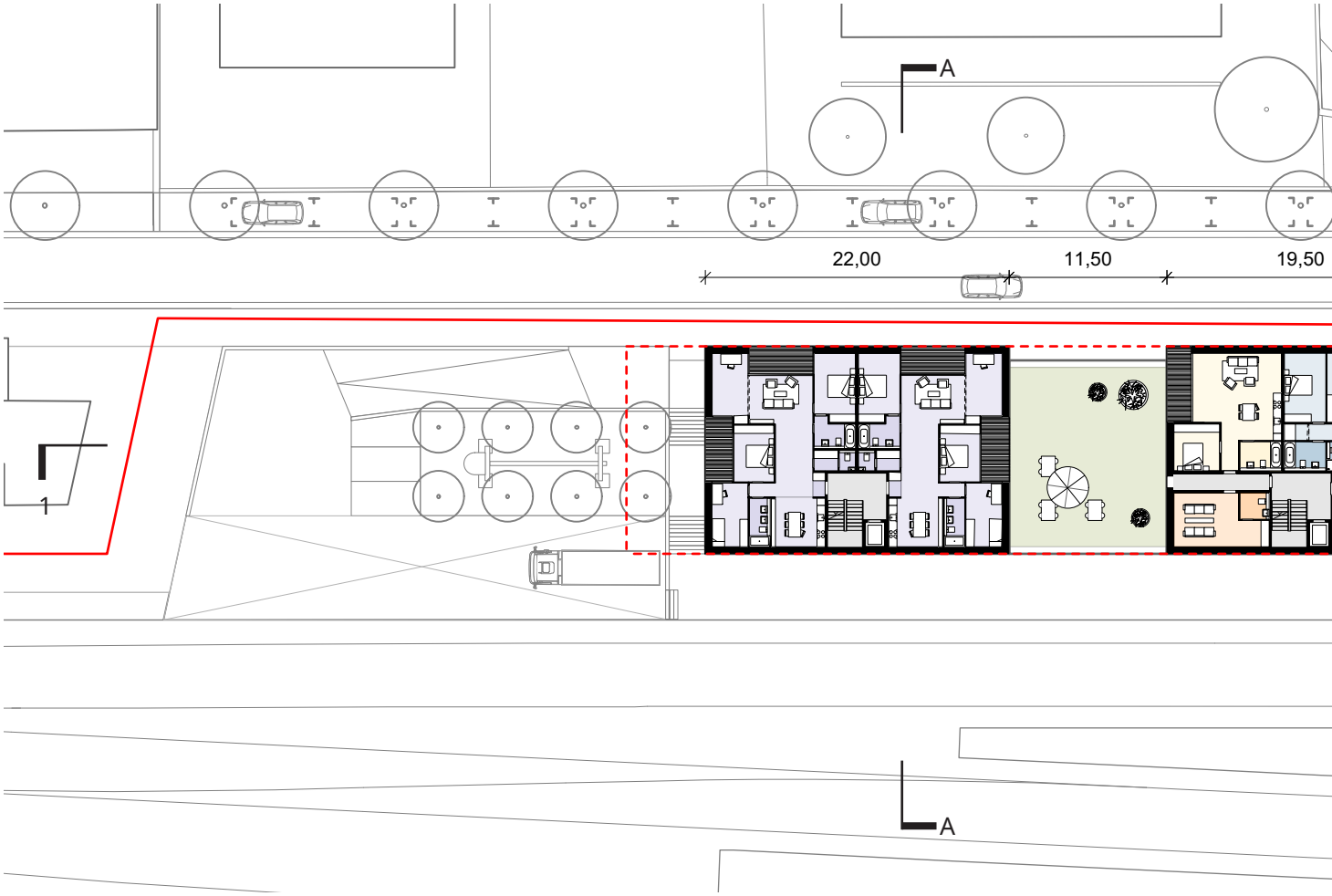
Erdgeschoss Strasse 1 : 500



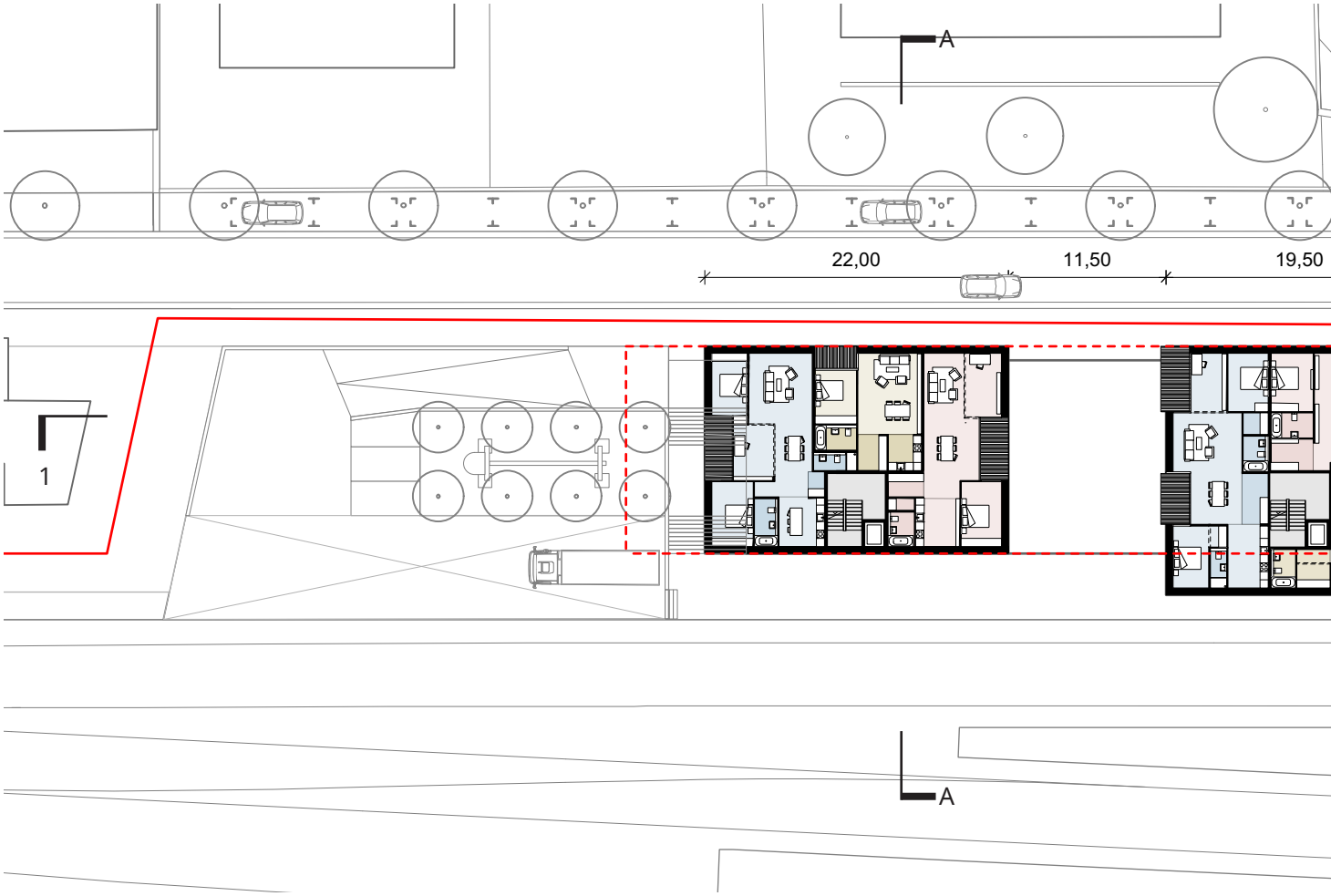
Erdgeschoss Perron 1 : 500


B
13,00
54,50
SBB Parzellengrenze
Mantellinie
-2.4
Büro
91 m²
-2.8
Nebenräume / Technik
-2.8
110 m²
-1.9
Retail
129 m²
-1.9
Retail
186 m²
-1.6
-1.3
-1.3
Retail
60 m²
-2.8
Velos/Nebenräume
172 m² -2.8
T.
17 m²
-2.8
NR.
-2.8
1
B

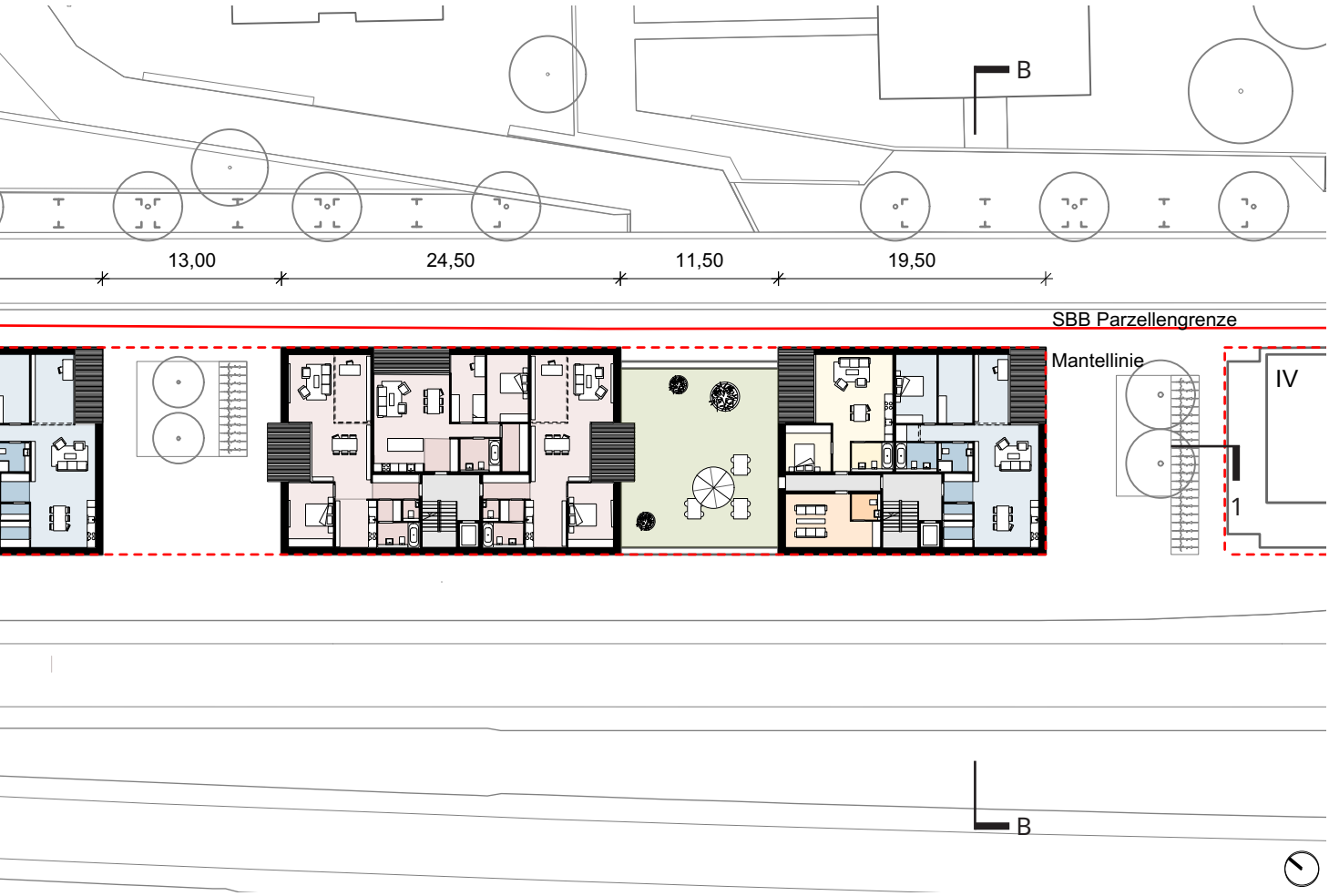

B
13,00
54,50
SBB Parzellengrenze
Mantellinie
IV
0.00
Neben-
räume
46 m²
0.00
Neben-
räume
0.00
-1.9
Retail
185 m²
0.00
-1.3
0.00
0.00
NR.
22 m²
1
B

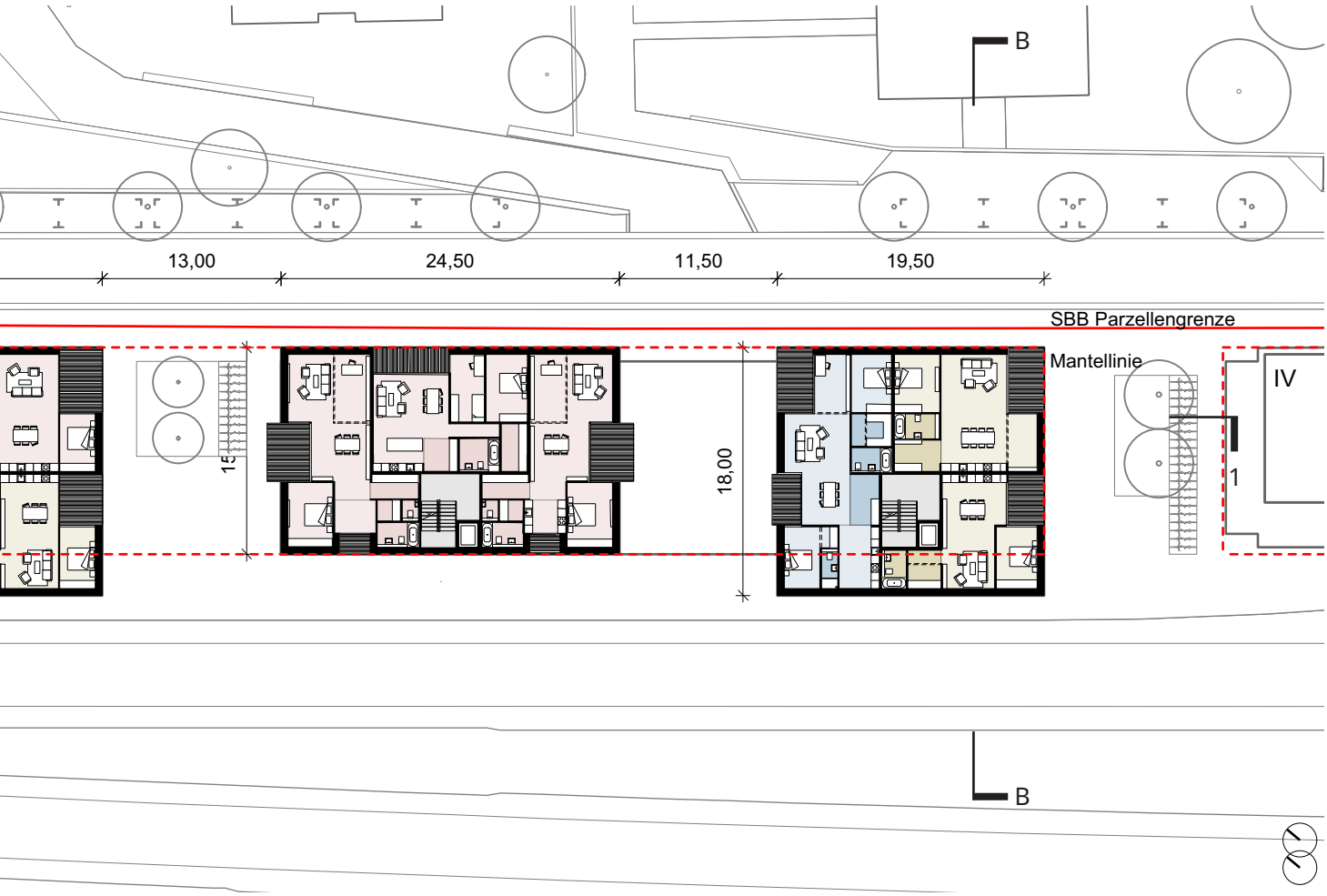


1. Geschoss Aufbau 1 : 500



3.-4. Geschoss Aufbau 1 : 500


B
13,00
24,50
11,50
19,50
SBB Parzellengrenze
Mantellinie
IV
1


B
13,00
24,50
11,50
19,50
SBB Parzellengrenze
Mantellinie
IV
1
15
18,00

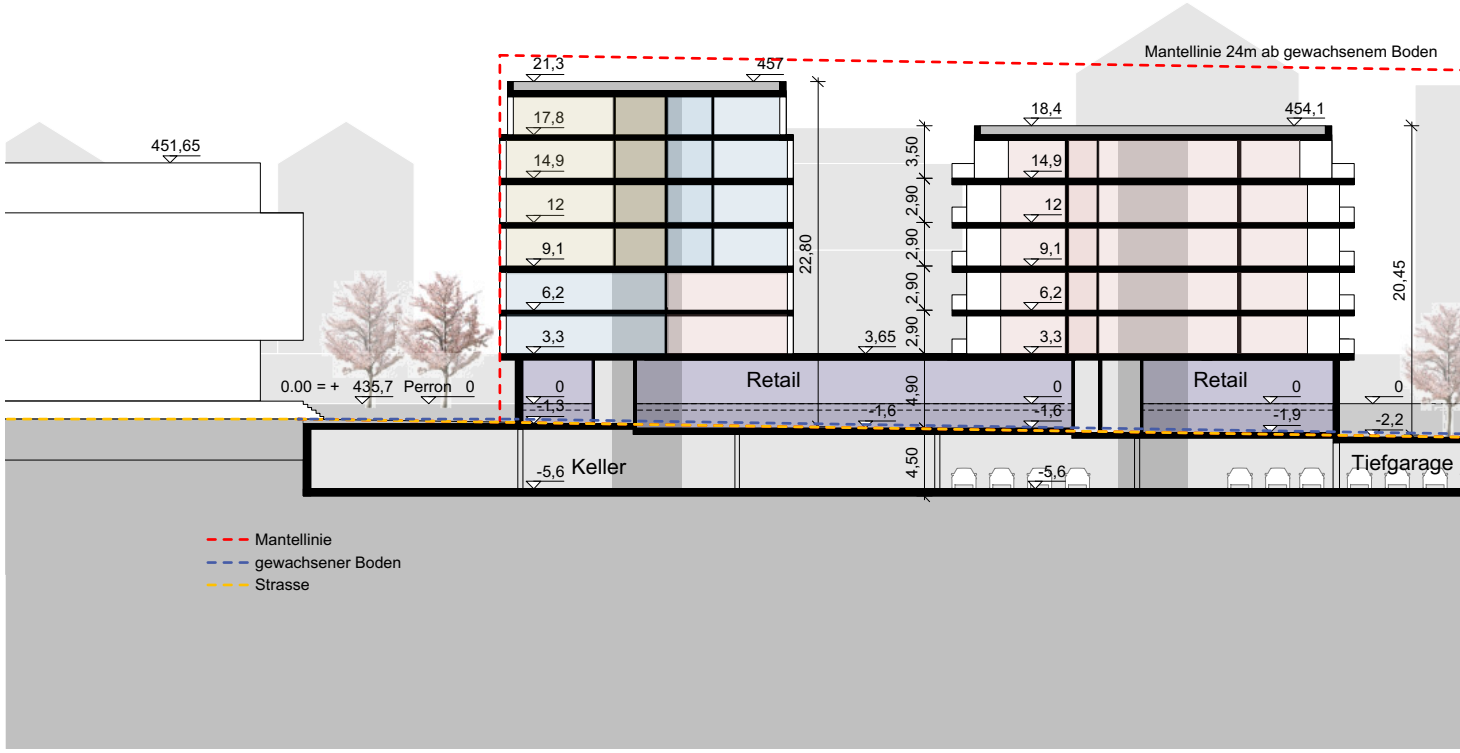
2.4 Schnitte, Ansicht

Höhen
Die Bahnhofsstrasse fällt vom Anfang des Sockels im Süden (ca. 434.5 m ü.M.) bis zum Ende des Sockels im Norden (ca. 432.7 m ü.M.) um ca. 1.8 m ab. Die Oberkante des Perrons (435.7 m ü.M.) stellt für die relativen Höhenkoten die Referenzhöhe dar.

Die Tiefgarage befindet sich durchgehend auf 430.1 m ü.M. Das strassenseitige Erdgeschoss entwickelt sich in unterschiedlichen Niveaus mit der Strasse nach unten. Richtung Perron befindet sich über der Tiefgarage ein Geschoss mit Velo- und Technikräumen, das durchgehend auf 432.9 m ü.M. liegt. Darüber befindet sich das Erdgeschoss Perron was sich grösstenteils auf Perronhöhe (435.7 m ü.M.), und teilweise 0.65 m erhöht als Ebene mit Retail, bzw. Büronutzungen befindet.

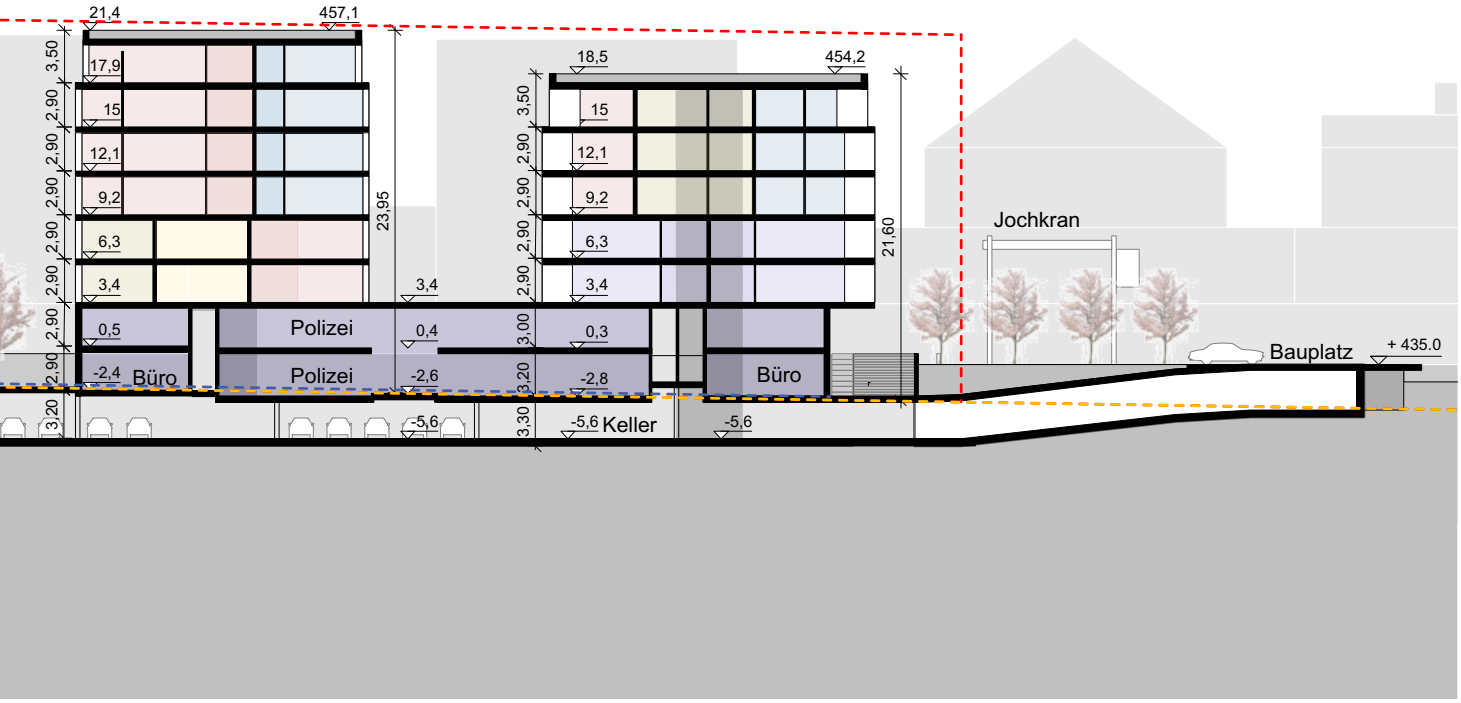
Die zwischen 5- und 6-geschossigen Aufbauten erreichen eine maximale Höhe von 457.1 m ü.M. Alle Baukörper befinden sich unter einer Höhe von 24 m ab gewachsenem Boden.

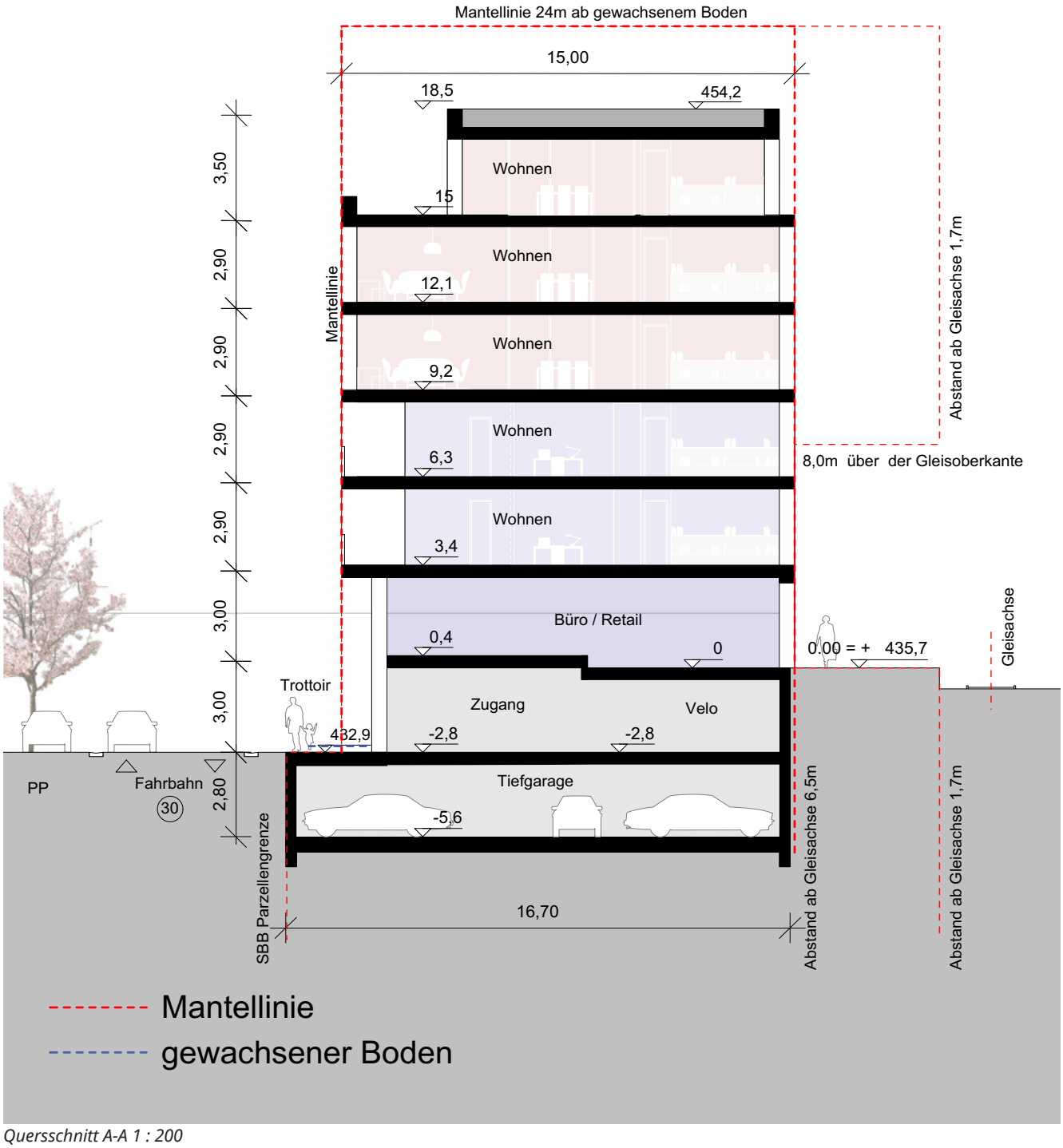
Ansicht 1 : 500



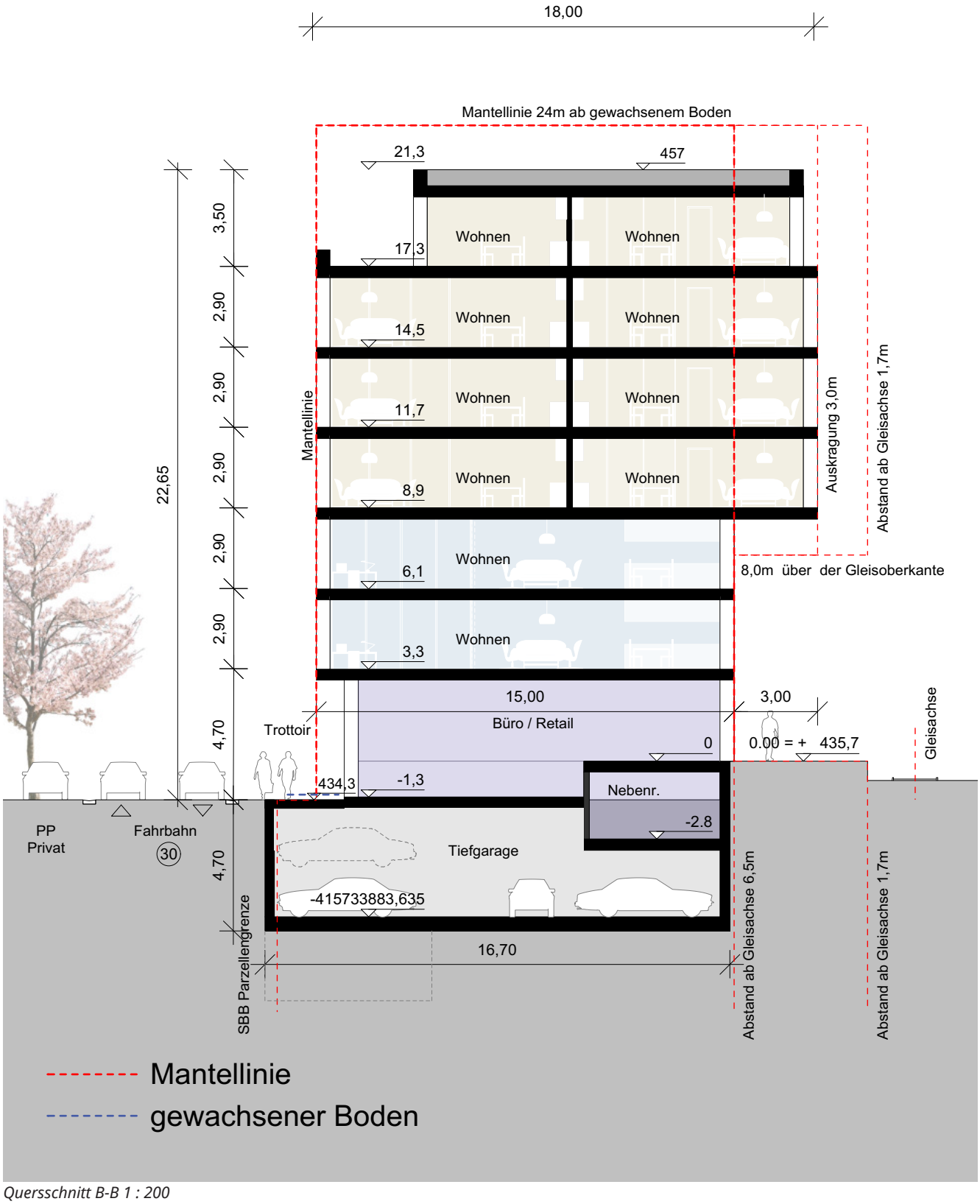
Längsschnitt 1-1, 1 : 500

Jochkran


21,4
457,1
18,5
454,2
17,9
15
12,1
9,2
6,3
3,4
0,5
-2,4
Büro
Polizei
Polizei
0,4
-2,6
-5,6
15
12,1
9,2
6,3
3,4
0,3
-2,8
Büro
-5,6
Keller
-5,6
23,95
21,60
Jochkran
Bauplatz
+ 435.0



Quersschnitt A-A 1 : 200



Quersschnitt B-B 1 : 200

2.5 Wohnungsverteilung und Grössen

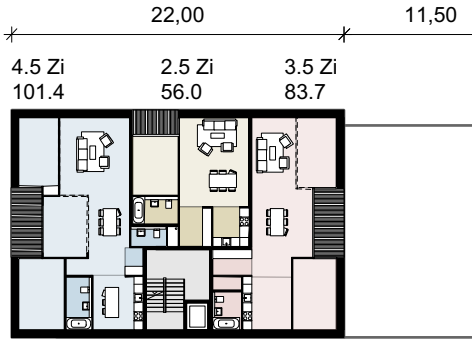
Wohnungen
Von den 62 Wohnungen befinden sich die kleineren Wohnungen in den zwei Aufbauten im Norden. Die restlichen Wohnungen sind im Süden, Richtung Bahnhof angeordnet. Die Volumen enthalten zum Grossteil Dreispänner und einige Zweispänner.

Der Wohnungsmix lässt sich durch die Verteilung auf die verschiedenen Baukörper und eine vertikale Schichtung von zwei unterschiedlichen Wohnungsanordnungen pro Aufbau erreichen. Durch diese einfache Anordnung kann eine grosse Flexibilität erreicht werden und andere Anordnungen sind im weiteren Prozess möglich.

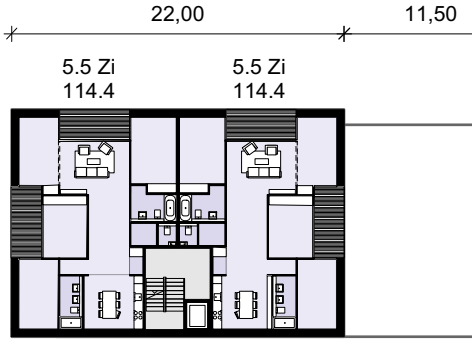
Bei den in den Darstellungen genannten Wohnungsgrössen fallen noch jeweils ca. 3% der Fläche für Technik weg, die in einer weiteren Vertiefung zu berücksichtigen sind.

	6.5 Zi.	0x
	5.5 Zi.	4x
	4.5 Zi.	7x
	3.5 Zi.	9x
	2.5 Zi.	9x
	1.5 Zi.	2x
		31 WE

Wohnungsverteilung und Grössen



3.-4. Geschoss Aufbau 1 : 500



2. Geschoss Aufbau 1 : 500

0x

0x

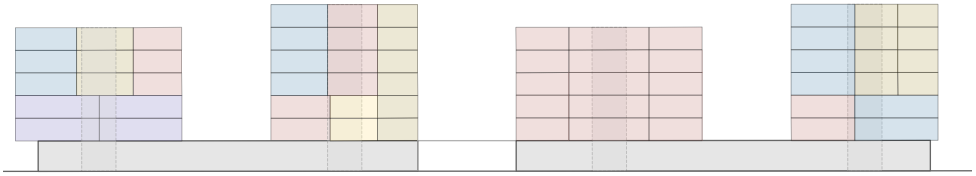
8x

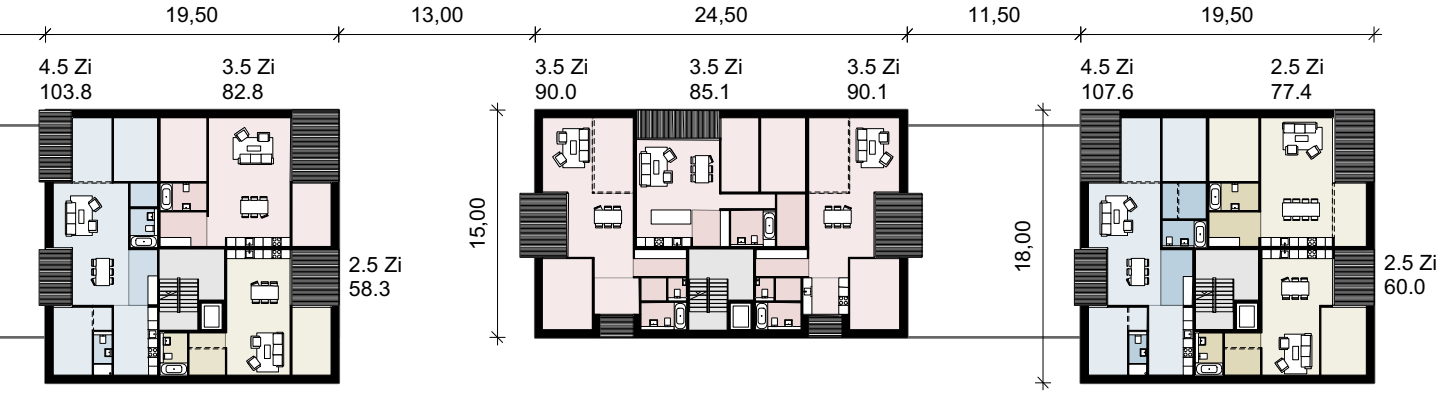
17x

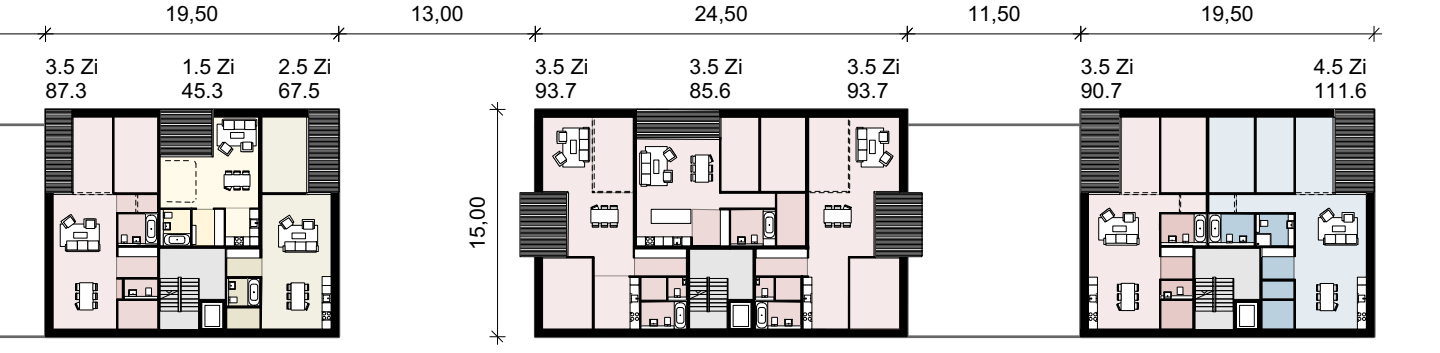
6x

0x

31 WE



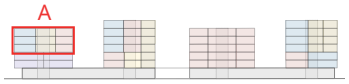




2.6 Grundrisse 1:200

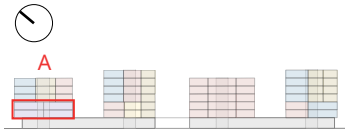
Baukörper A
Aufbau 1.-2. Geschoss:
In einer Tiefe von 15 Meter befindet sich je Geschoss ein Zweispänner mit zwei 5.5-Zimmer-Wohnungen. Drei Zimmer sind um eine privatere Loggia zur Seitenfassade angeordnet, die auch der Lüftung der Zimmer dient.
Richtung Nordost befindet sich die öffentlichere Loggia mit Seeblick. Ein durchgehender Wohn-/Essbereich profitiert sowohl vom Seeblick als auch von der Südfassade.

Aufbau 3.-5. Geschoss:
In den oberen Geschossen wird ein Dreispänner mit einer 2.5-, einer 3.5- und einer 4.5-Zimmer- Wohnung angeordnet.
Die grösseren Wohnungen sind durchgesteckt und sind über die Seitenfassade oder über die Nordost-Fassade belüftet. Die Wohnbereiche orientieren sich zum See.
Die kleinere Wohnung befindet sich am Kern und ist zum See orientiert.

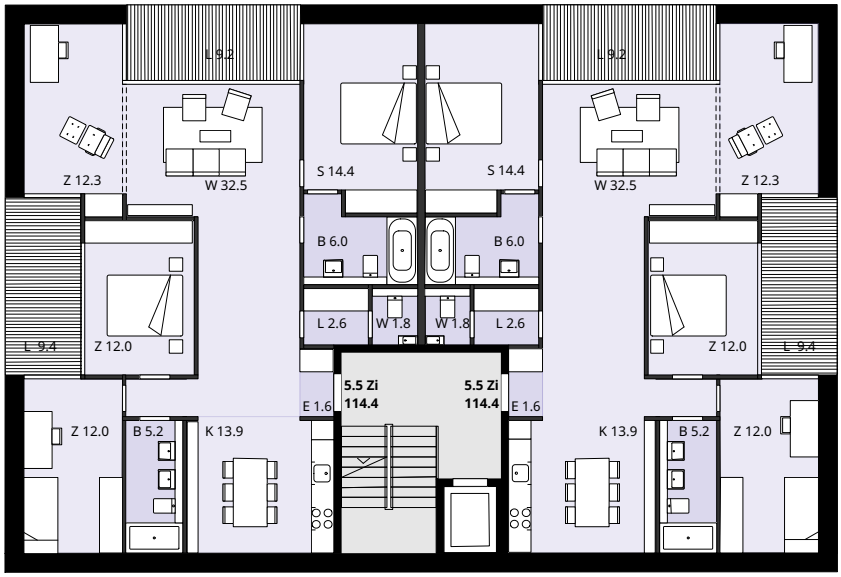


Wohnungsübersicht

Grundriss 1 : 200 - Aufbau 3.-4. Geschoss



Wohnungsübersicht

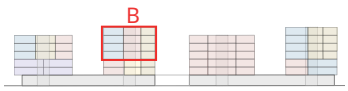


Grundriss 1 : 200 - Aufbau 1.-2. Geschoss

Baukörper B
Aufbau 1.-2. Geschoss:
In einer Tiefe von 15 Meter wird ein Dreispänner organisiert, der eine 1.5-, eine 2.5- und eine 3.5-Zimmer-Wohnung enthält.
Bei allen Wohnungen sind sämtliche Lüftungsflügel und Loggien lärmabgewandt in Richtung Nordost positioniert.
Die Nassbereiche sind um den zentralen Kern angeordnet.

Aufbau 3.-6. Geschoss:
In einer Tiefe von 18 Meter befindet sich ein Dreispänner mit einer 2.5-, einer 3.5- und einer 4.5 -Zimmer-Wohnung.

Die 4.5-Zimmer-Wohnung nimmt die volle Gebäudetiefe von 18 m in Anspruch. Schlafräume befinden sich an der Nordfassade und über Loggia belüftet an der Südfassade.
Die 3.5-Zimmer-Wohnung richtet sich zum See aus. Der Wohnbereich und die Loggia profitieren vom Seeblick.
Die 2.5-Zimmer-Wohnung orientiert sich Richtung Süden. Die Belüftung funktioniert über eine Loggia an der Seitenfassade.



Wohnungsübersicht

Grundriss 1 : 200 - Aufbau 3.-5. Geschoss

Wohnungsübersicht

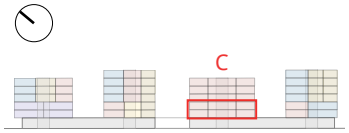
Grundriss 1 : 200 - Aufbau 2. Geschoss

Baukörper C
Aufbau 1.-5. Geschoss:
Der gesamte Aufbau mit einer Tiefe von 15 Meter enthält je Geschoss einen Dreispänner mit drei 3.5-Zimmer-Wohnungen.
Die beiden äusseren Wohnungen sind etwas grösser und dreiseitig orientiert. Die zwei Schlafräume befinden sich jeweils versetzt an der Nord- und Südfassade und werden nach Norden und seitlich über Loggia belüftet. Dadurch entsteht ein Wohn-/Essbereich mit See- und Südorientierung. Die Nassbereiche werden am Kern angeordnet. Die mittig liegende Wohnung befindet sich vor dem Kern und orientiert sich zum See. Zentral gibt es einen Wohn-/Essbereich, an den sich seitlich die Privaträume angliedern.

In den Geschossen 3 bis 5 wird an der Küche Richtung Süden eine zusätzliche, kleine Loggia mit Blick über das Gleisfeld angeboten.

Wohnungsübersicht

Grundriss 1 : 200 - Aufbau 3.-4. Geschoss



Wohnungsübersicht

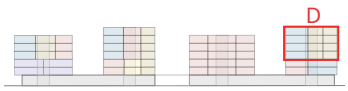
Grundriss 1 : 200 - Aufbau 1.-2. Geschoss

Baukörper D
Aufbau 1.-2. Geschoss:
In einer Tiefe von 15 Meter befindet sich je Geschoss ein Zweispänner mit einer 2.5- und einer 3.5-Zimmer-Wohnung.

Bei beiden Wohnungen befinden sich die Schlafräume und die Loggia mit Seeblick im Nordosten. Der Wohn/-Essbereich orientiert sich Richtung Süden und über die Loggia Richtung See. Die Nassräume sind um den Kern angeordnet.

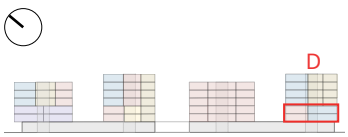
Aufbau 3.-6. Geschoss:
In einer Tiefe von 18 Meter befindet sich ein Dreispänner mit zwei 2.5- und einer 4.5-Zimmer-Wohnung.

Es werden zwei Loggien an der Seitenfassade angeordnet um das tiefe Volumen zu belüften.



Wohnungsübersicht

Grundriss 1 : 200 - Aufbau 3.-5. Geschoss



Wohnungsübersicht

Grundriss 1 : 200 - Aufbau 2. Geschoss

2.7 Alternativprojekt Neubau

Bebauung
Das Alternativprojekt besteht aus 3 polygonalen Aufbauten auf einem langen Sockel. Der Sockel wird zwischen zwei Aufbauten zurückversetzt .

Zwischen den 3 Aufbauten werden 2 Durchblicke zum See geschaffen.
Durch die polygonale Grundrissform wird die Gebäudetiefe reduziert und seitliche Durchblicke werden möglich.

Blick von oben

Gesamtbild Alternativprojekt

Blick von Norden

Nutzungen und Adresse
Der strassenseitige Teil des Erdgeschosses folgt dem Niveau der Strasse, weshalb alle Eingänge für Wohnen und Bürofläche hier situiert sind. Die Flächen im Erdgeschoss sind für Büro oder Verkauf vorgesehen und können flexibel in Einheiten eingeteilt werden.

Wohnungsverteilung und Grössen
Die Aufbauten enthalten, je nach Standard, Drei- bis Vierspänner.
Der Wohnungsmix lässt sich durch unterschiedliche Wohnungsgrössen pro Geschoss und die Verteilung auf die unterschiedlichen Baukörper erreichen.
In den oberen Volumen befinden sich 55 Wohnungen.

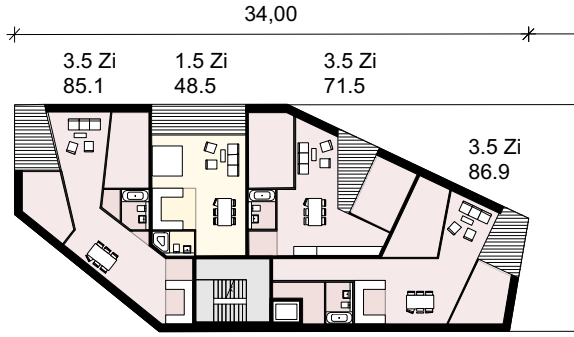
Grundrisse
Allgemeine Prinzipien:
Die Aufbauten sind 15m tief, mit vertikalen Erschliessungen auf der Gleisseite.
Durch die geknickte Fassade Richtung Nord-Ost entsteht viel Fassadenabwicklung zum See.
Die polygonale Grundrissgeometrie ermöglicht bei jeder Einheit einen Wohnbereich mit Seeblick.

Lüftungsfenster befinden sich an der Nord-Ost-Fassade oder mit Lärmschutzmassnahmen (Erker) an den Seitenfassaden. Terrassen sind an allen Fassadenseiten möglich.

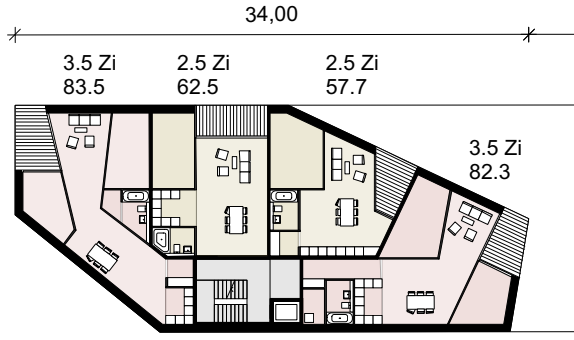
Bei den Wohnungsgrössen fallen noch jeweils ca. 3% der Fläche für Technik weg, die in einer weiteren Vertiefung zu berücksichtigen sind.

	6.5 Zi.	0x
	5.5 Zi.	2x
	4.5 Zi.	10x
	3.5 Zi.	14x
	2.5 Zi.	6x
	1.5 Zi.	0x
		32 WE

Wohnungsverteilung und Grössen



3.-5. Geschoss Aufbau 1 : 500



1.-2. Geschoss Aufbau 1 : 500

0x

0x

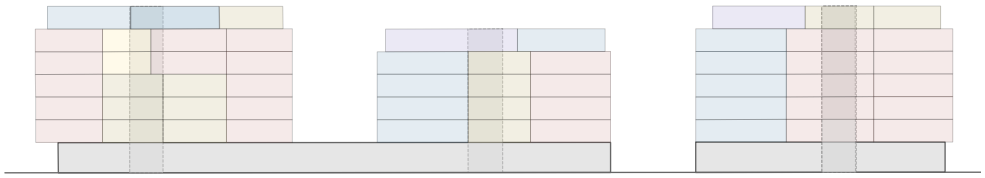
2x

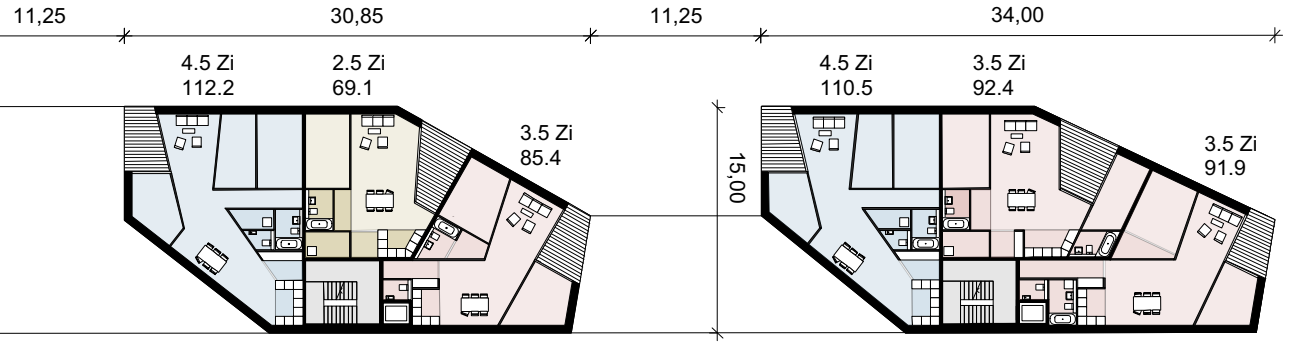
12x

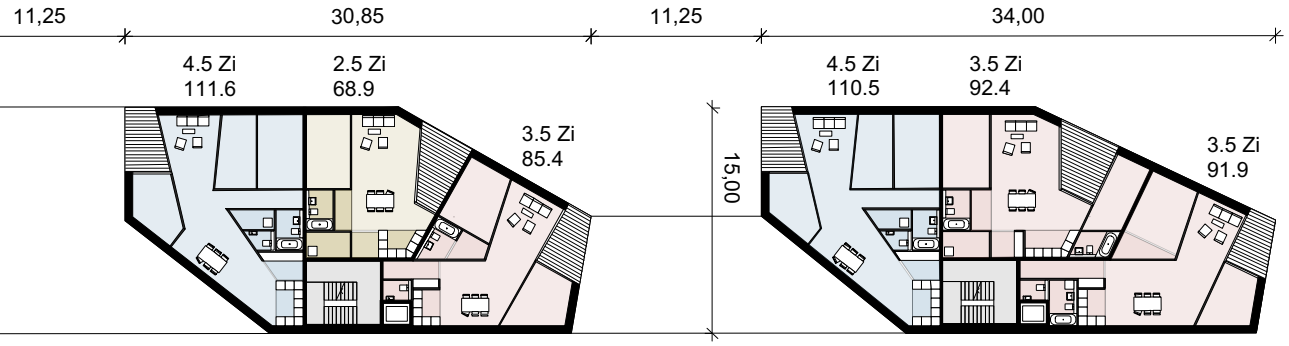
7x

2x

23 WE







2.9 Baurechtliches Referenzprojekt BZO

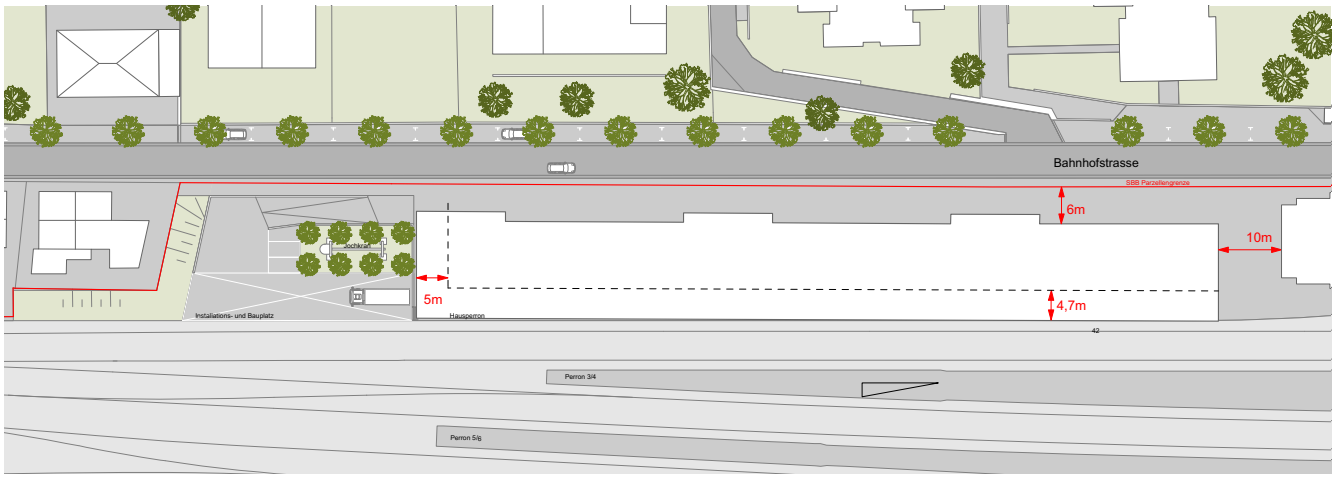
Das Referenzprojekt, das nach BZO möglich ist, dient als Vergleich zum Richtprojekt.

Volumen
Das Referenzprojekt besteht aus einem Riegelaufbau auf einem höheren Sockel.

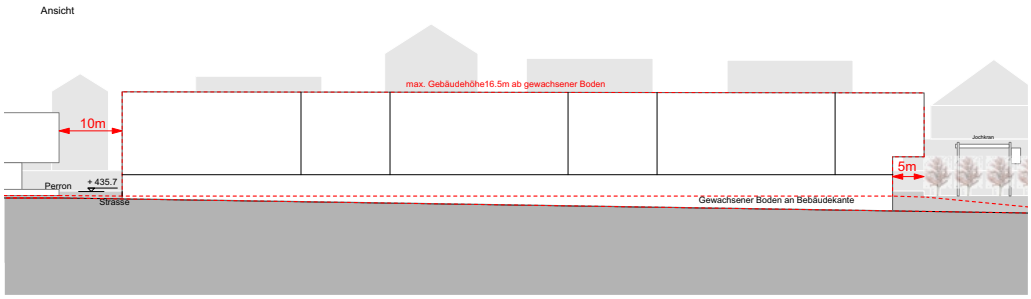
Richtung Bau- und Installationsplatz befindet sich eine grössere Auskragung.

Zur Bahnhofstrasse wird eine 1,5m Auskragung über die Gebäudekante auf einem Drittel der Fassadenlänge angeordnet. Zu den Gleisen kragen zwei Geschosse 4.7 Meter aus.

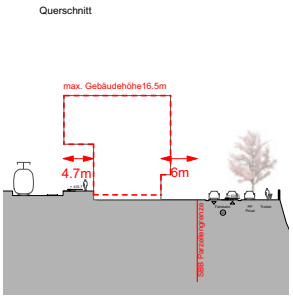
Die Baumasse Beträgt ca. 27.160 m3.



Situationsplan



Ansicht Bahnhofstrasse



Querschnitt

Blick von Nordost

Blick von oben

2.8 Städtebauliches Referenzprojekt BZO

Das Referenzprojekt, das nach BZO möglich ist, dient als Vergleich zum Richtprojekt, das im Rahmen des Gestaltungsplans möglich ist. Es werden die Volumetrie, die Durchblicke und die Höhen bewertet.

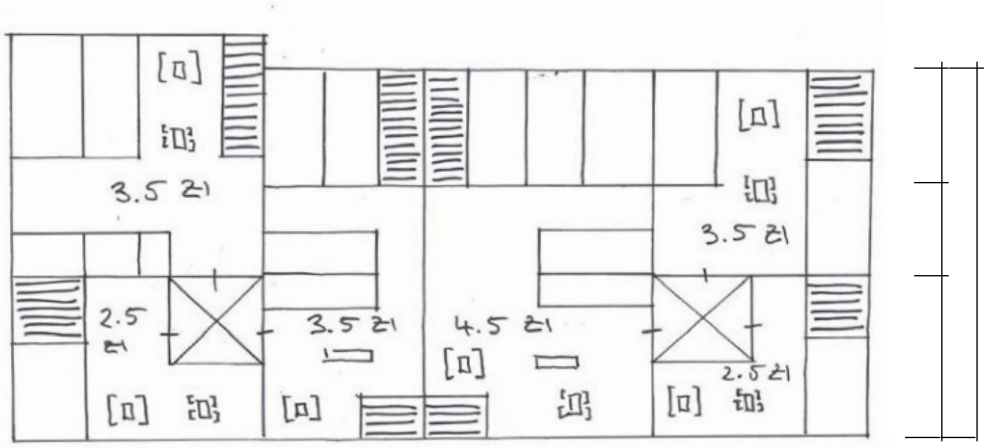
Volumen
Das Referenzprojekt besteht aus 3 Aufbauten auf einem höheren Sockel.
Zwischen den 3 Baukörpern werden 2 Durchblicke zum See geschaffen. Die Zwischenräume sind 10 Meter breit.

Richtung Bau- und Installationsplatz befindet sich eine grössere Auskragung.

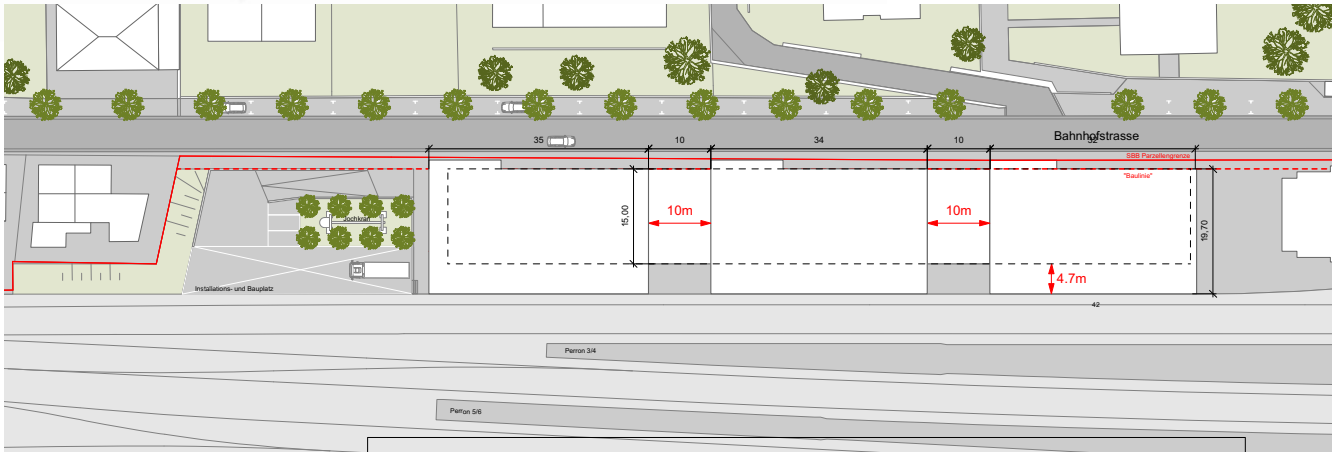
Zur Bahnhofstrasse wird eine 1,5m Auskragung über die Baulinie auf einem Drittel der Fassadenlänge angeordnet. Zu den Gleisen kragen zwei Geschosse 4.7 Meter aus.

Das gezeigte Grundrissschema zeigt das 3. OG, das die grösste Gebäudetiefe aufweist. Im 4. OG kann die Belichtung über Dach stattfinden. Im 1. und 2. OG ist die Gebäudetiefe um 4.7 m geringer, was eine problemlose Belichtung und Belüftung zulässt.

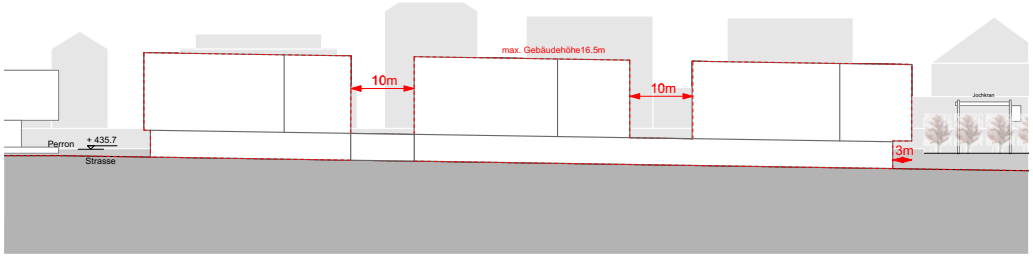
Die Baumasse Beträgt ca. 28.390 m3.



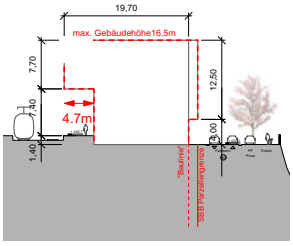
Grundrissschema



Situationsplan



Ansicht Bahnhofstrasse



Querschnitt

Blick von Nordost

Blick von oben

3. RICHTPROJEKT GÜTERSCHUPPEN

3. Richtprojekt Güterschuppen

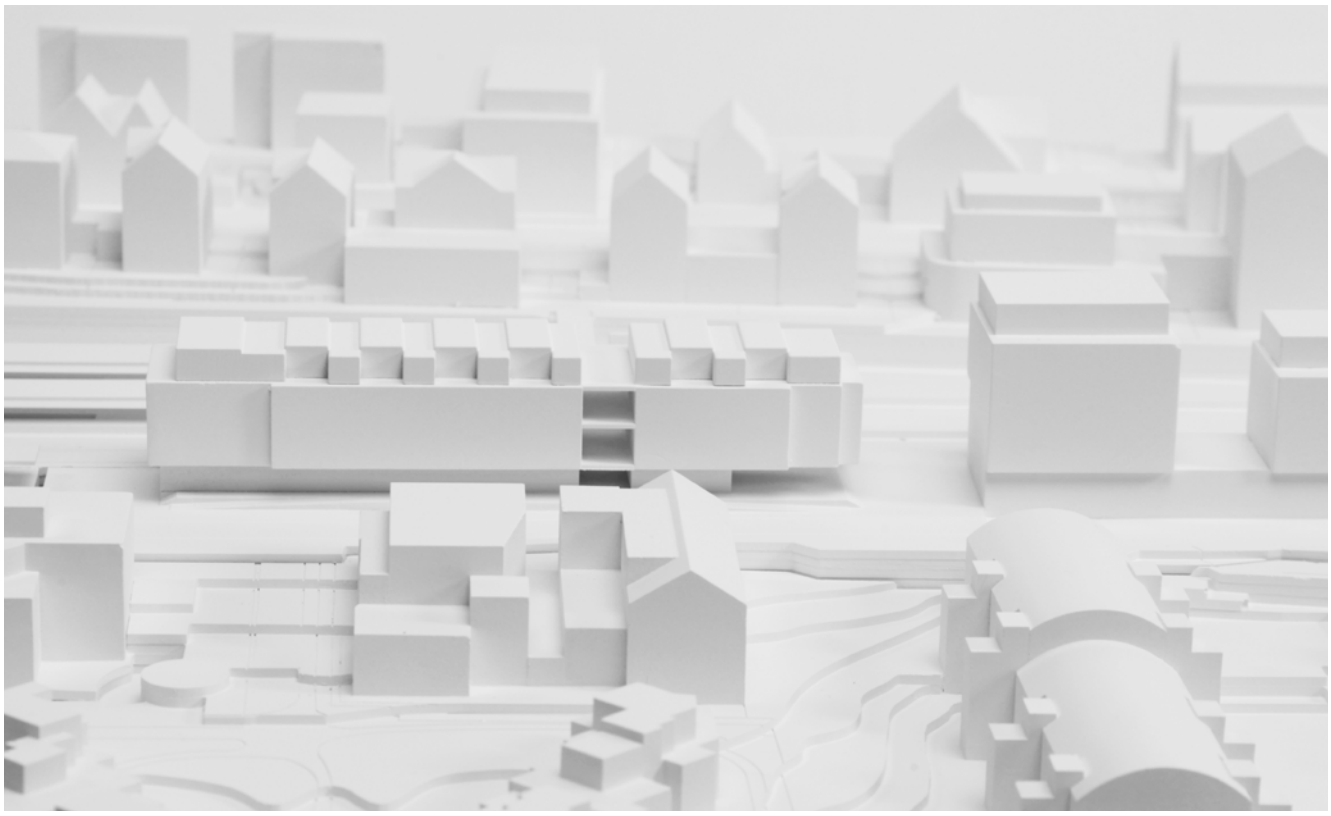
3.1 Städtebau

Volumen
Das Richtprojekt des Güterschuppens erhält grundsätzlich die Volumetrie des Bestands und stockt diesen um ein Dachgeschoss auf. Es wird eine Dreigliederung des Baukörpers vorgenommen. Sockel, Mittelteil und neuer Dachaufbau sind unterschiedlich gestaltet, reagieren aber aufeinander.

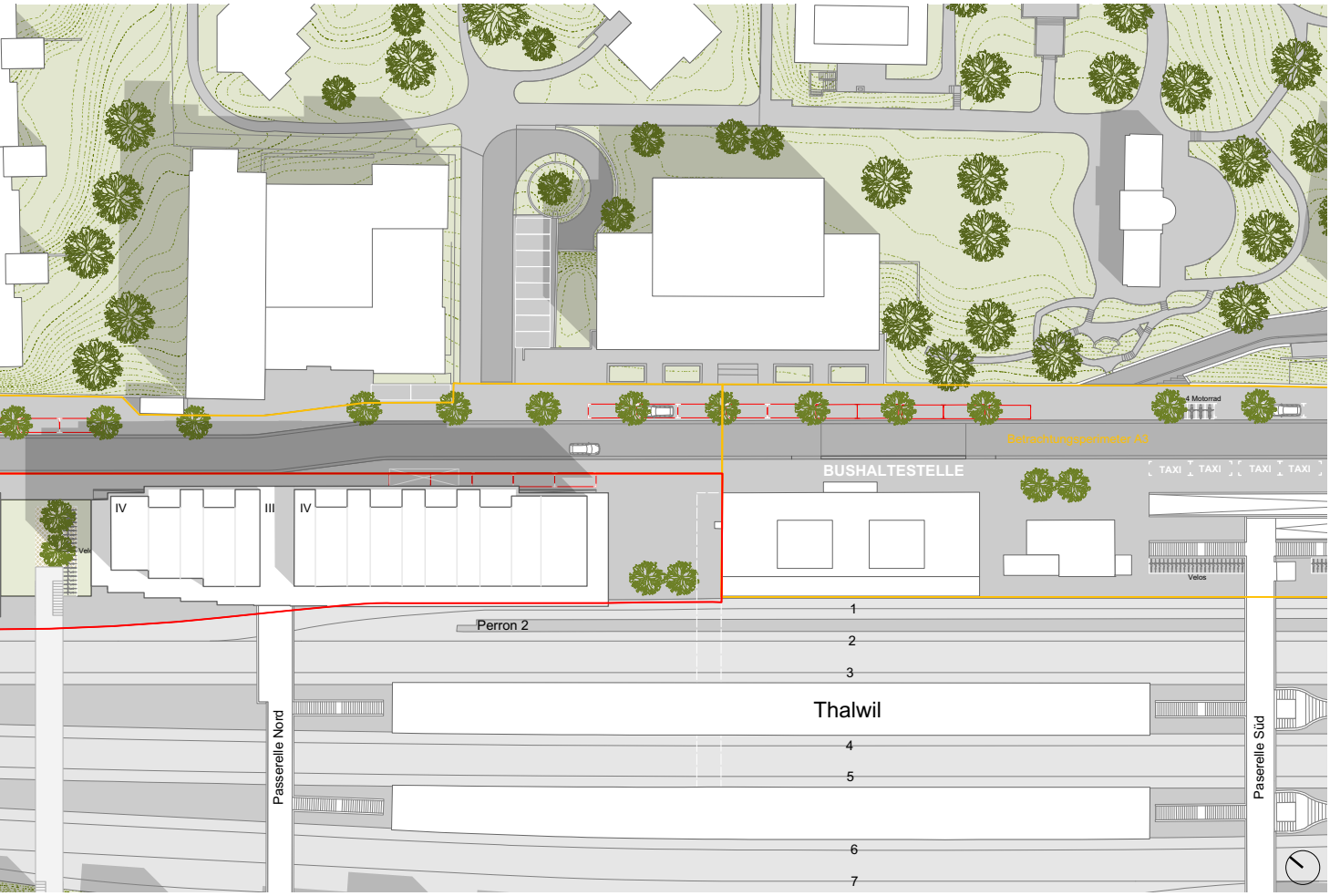
Das Erdgeschoss sitzt auf einem 1.2 m hohen, umlaufenden Sockel und springt gegenüber dem darüber liegenden Körper zurück. Es öffnet sich an einer Stelle für die Erschliessung der Passerelle, die den Blick in Richtung See öffnet. Der Mittelteil bleibt auch bei der offenen Vertikalerschliessung als durchgehender Baukörper ablesbar. Der Dachaufbau reagiert auf die Rücksprünge des bestehenden Mittelteils.

Der erhöhte Sockel, die Grossmassstäblichkeit und die monolithische Erscheinung sind identitätsstiftend für die Bahnhofsumgebung.

Bestand Güterschuppen

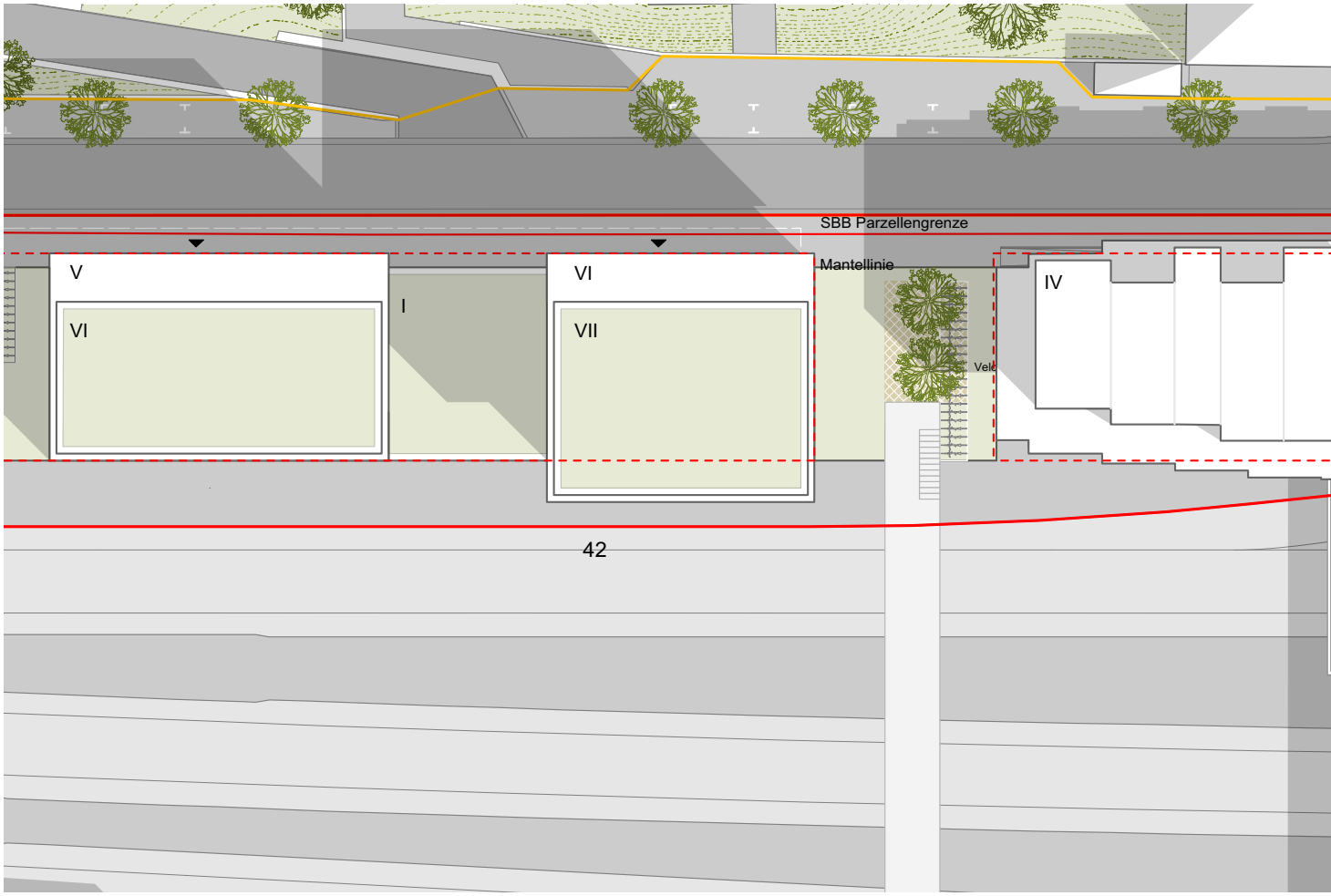


Blick von Nordost



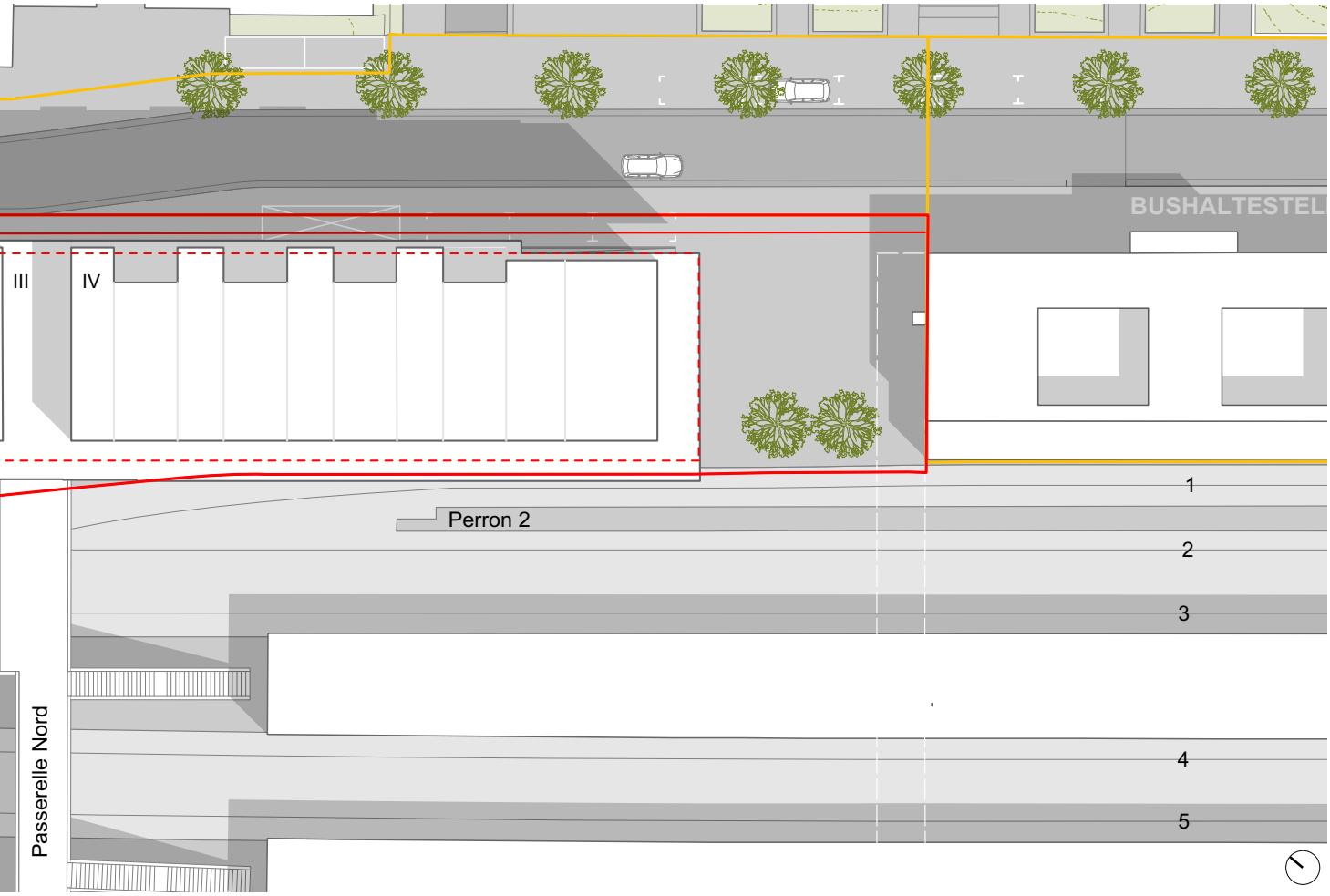
3.2 Situation, Volumen

Blick von oben



Situation 1 : 500

Blick von Südost



3.3 Grundrisse 1:500

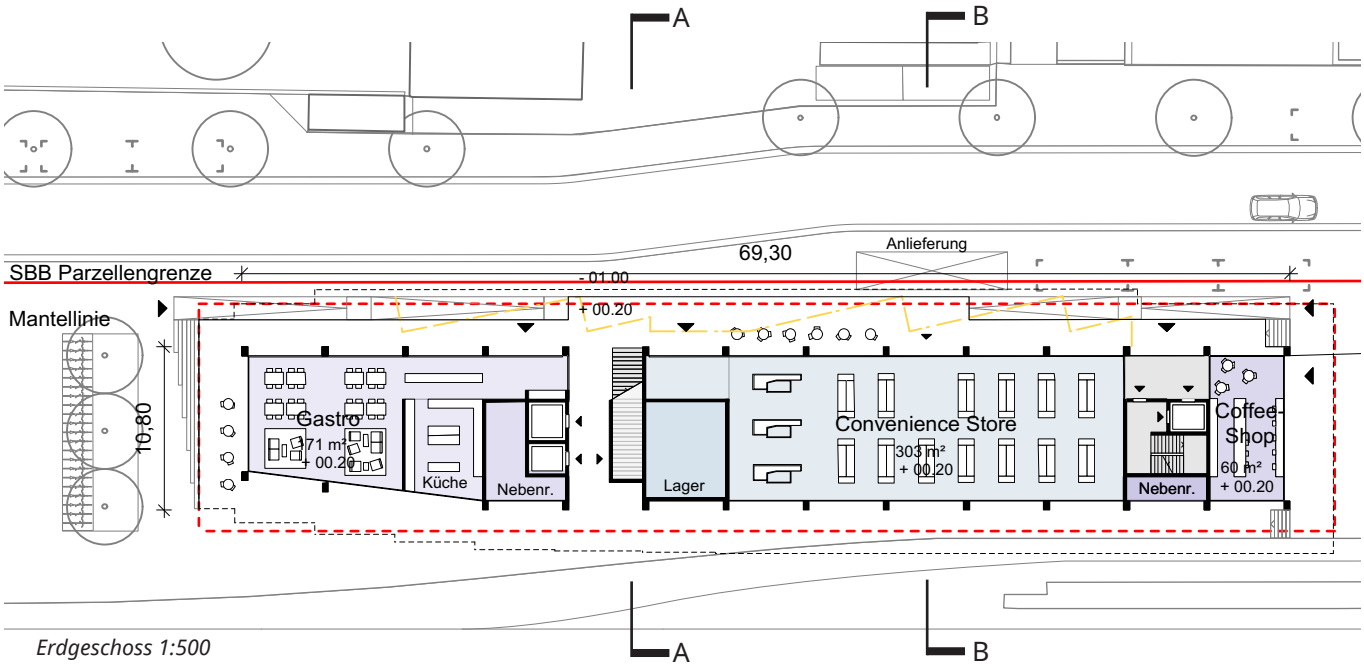
Nutzungen und Adresse
Im ehemaligen Güterschuppen werden neue, vielfältige Nutzungen angeboten. An Orten mit einer hohen Passantenzahl, wie Erdgeschoss und Zugang Passerelle, werden publikumsorientierte Nutzungen angeordnet. Im zweiten Obergeschoss befinden sich Büro, Co-Working und Praxisbereiche. Im Dachaufbau werden Wohnungen angeordnet und das Untergeschoss enthält Kellerräume für die Wohnnutzung, Lagerräume für die weiteren Nutzer, Nebenräume und Technikbereiche.

Das Gebäude wird auch im Grundriss in drei Teilen entwickelt, die von den zwei Erschliessungen strukturiert werden. Im Norden befindet sich eine kleinere Fläche direkt an der Passerelle, die in kleinere Bereiche unterteilt werden kann. Der mittlere Bereich auf der anderen Seite der Passerelle bleibt als grosser zusammenhängender Raum erhalten und macht die Bestandsstruktur erlebbar. Im Süden ist ein kompakter Bereich für kleinere Nutzungen angeordnet.

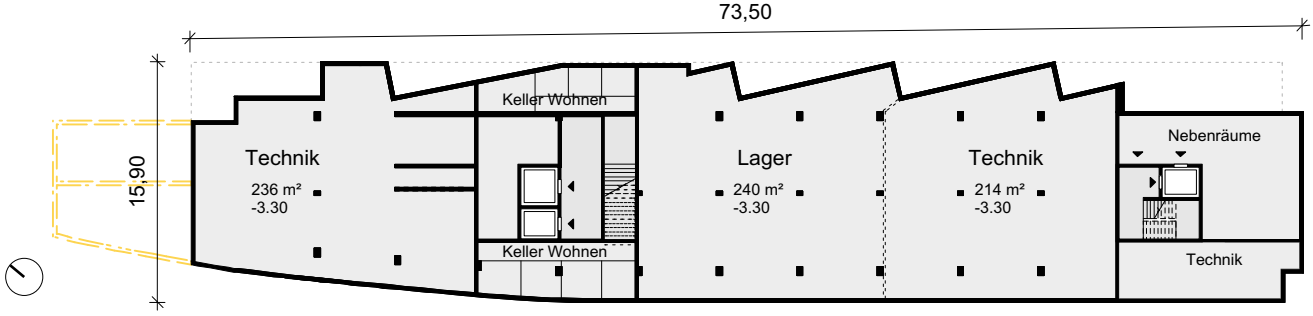
Der öffentliche Zugang zur Passerelle wird barrierefrei über zwei Rampen auf den 1.2 Meter erhöhten Sockel gewährleistet. Von diesem Sockel gelangt man über einen Aufzug oder eine grosszügige offene Treppe ins 1. Obergeschoss, von wo aus man die Passerelle mit Anschluss an die Bahnperrons erreicht. Dieser offene Erschliessungsraum gibt den Blick von der Passerelle frei zum See und dient zusätzlich als vertikale Erschliessung für die oberen Geschosse. Eine zweite, privatere vertikale Erschliessung befindet sich im bestehenden Kern im Süden. Sie erschliesst die hier angeordneten Nutzungen inklusive der Wohnnutzung im Dachaufbau.

Die Zugänge zu den Wohnungen sind von beiden Vertikalerschliessungen über einen aussenliegenden Verteilergang möglich, der sich zu den Bahngleisen orientiert. Die privateren Bereiche der Wohnungen sind zur ruhigeren Seite mit Seeblick orientiert.

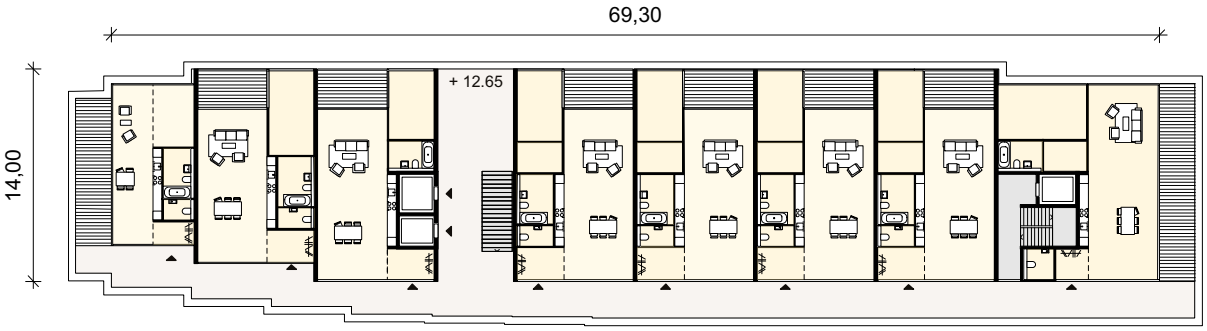
Die Anlieferung findet direkt von der Seite der Bahnhofstrasse über die Rampe, bzw den Sockel statt.



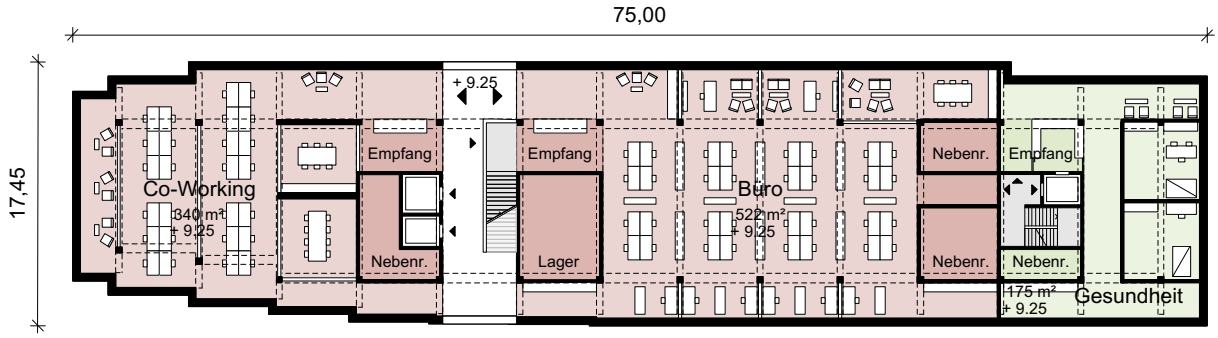
Erdgeschoss 1:500



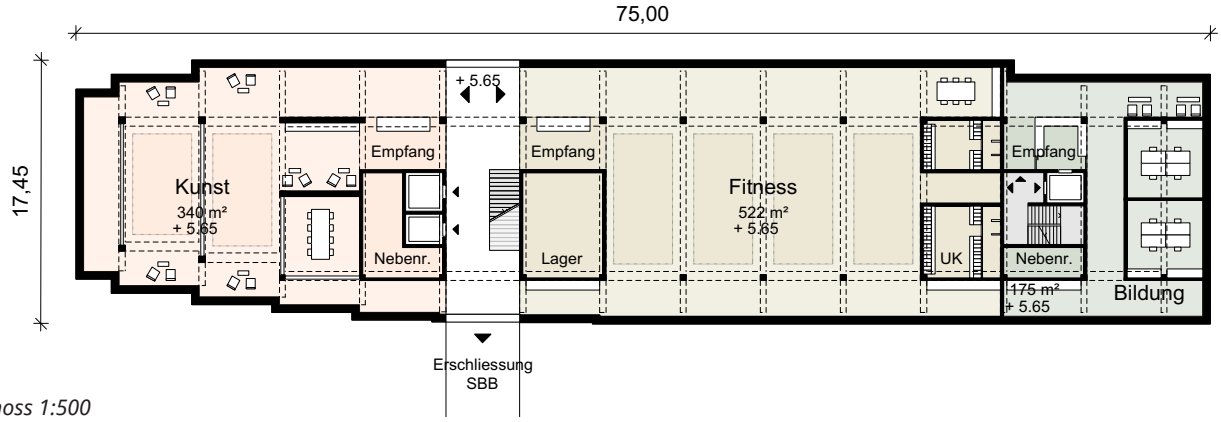
Untergeschoss 1:500



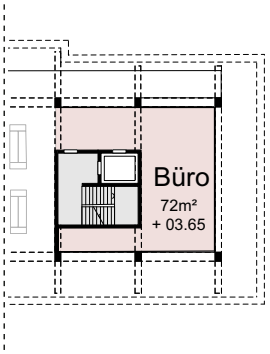
Dachgeschoss 1:500



2. Obergeschoss 1:500



1. Obergeschoss 1:500



Zwischengeschoss 1:500

3.4 Ansicht, Schnitt 1:200

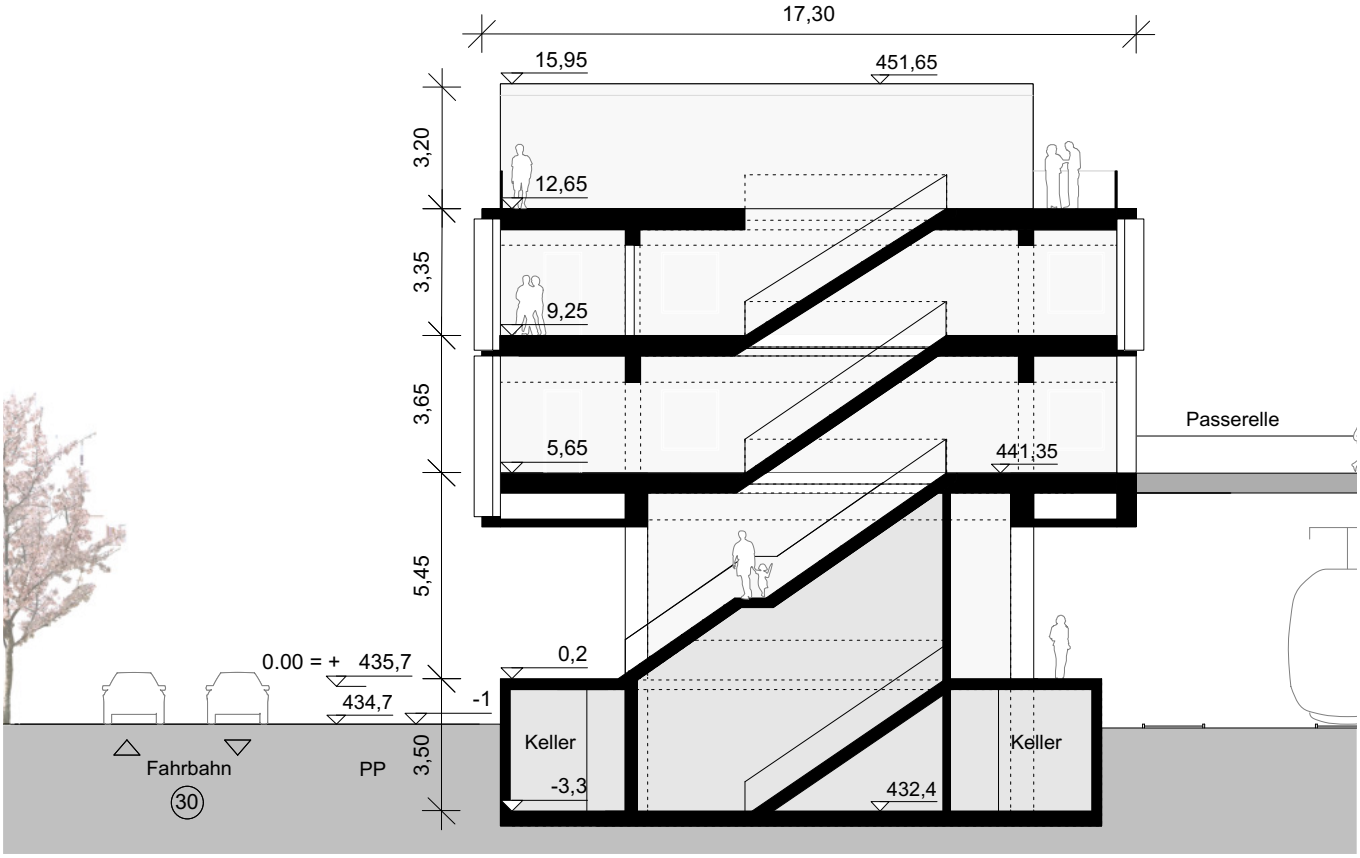
Gestaltung
Die drei übereinander angeordneten Gebäudeschichten (Sockelgeschoss, Mittelschicht und Dachaufbau) haben jeweils eine eigene Gestaltung.

Eine neue Fassadenhülle mit beweglichen Lamellen erhält den monolithischen Charakter des Bestands und öffnet die Fassade gleichzeitig für Durchblicke und Licht. Die zwei hier enthaltenen Geschosse werden gestalterisch zu einem zusammengefasst, was die vertikale Dreigliederung ablesbar macht. Das Erdgeschoss zeigt die vorhandene Struktur und schafft grosse Fassadenflächen, die hauptsächlich transparent sind, aber auch geschlossene Bereiche aufnehmen können. Der Dachaufbau erhält durch die Anordnung von privaten Terrassen eine Kleinteiligkeit, die durch kleine Höhenunterschiede hervorgehoben wird.

Schnitt
Die erhöhte öffentliche Plattform im Erdgeschoss ermöglicht eine flexible Erschliessung der Erdgeschossfunktionen und stellt einen von der Strasse abgehobenen halböffentliche Ebene dar.

Eine offene Treppe verbindet das Erdgeschoss mit den Obergeschossen und mit der Passerelle, die zu den Perrons führt. Durch die offene Gestaltung dieses Erschliessungs- und Zugangsbereichs werden Ausblicke sowohl zum See als auch über das Gleisfeld in Richtung Zentrum möglich.

Ansicht 1:200



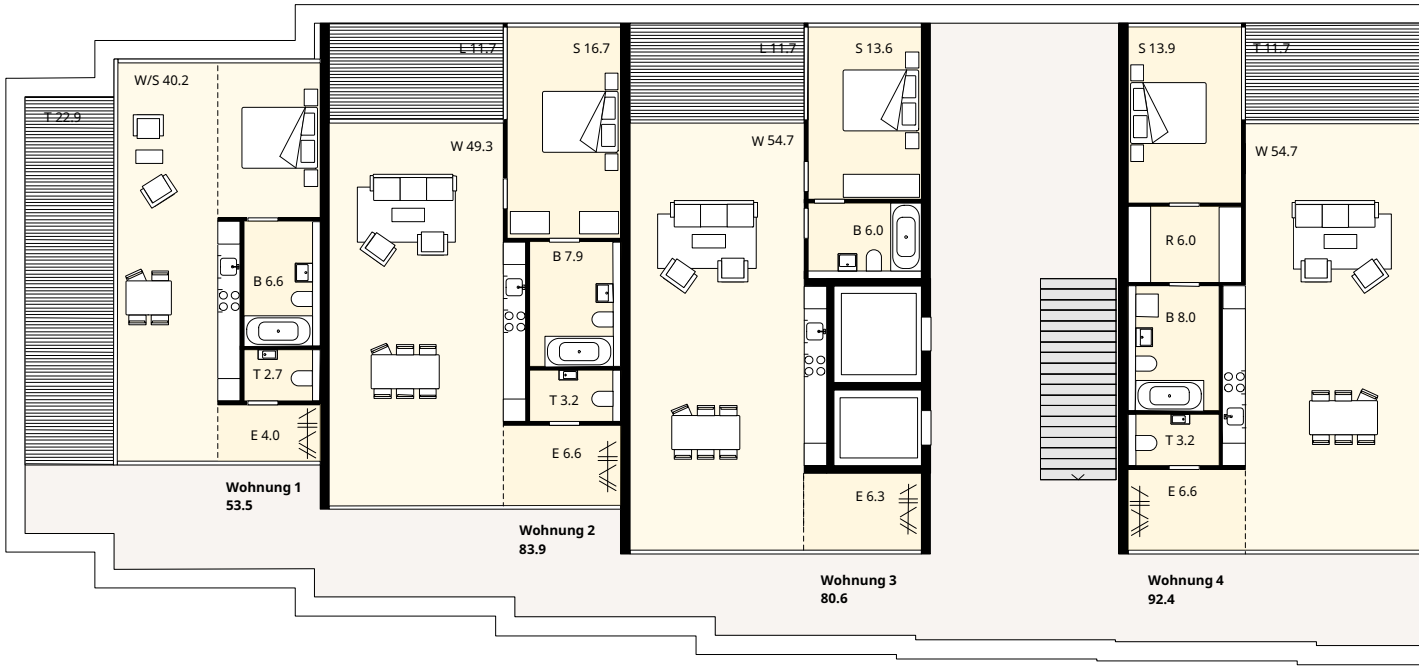
Querschnitt A-A 1:200

3.5 Grundriss Wohnen, Schnitt 1:200

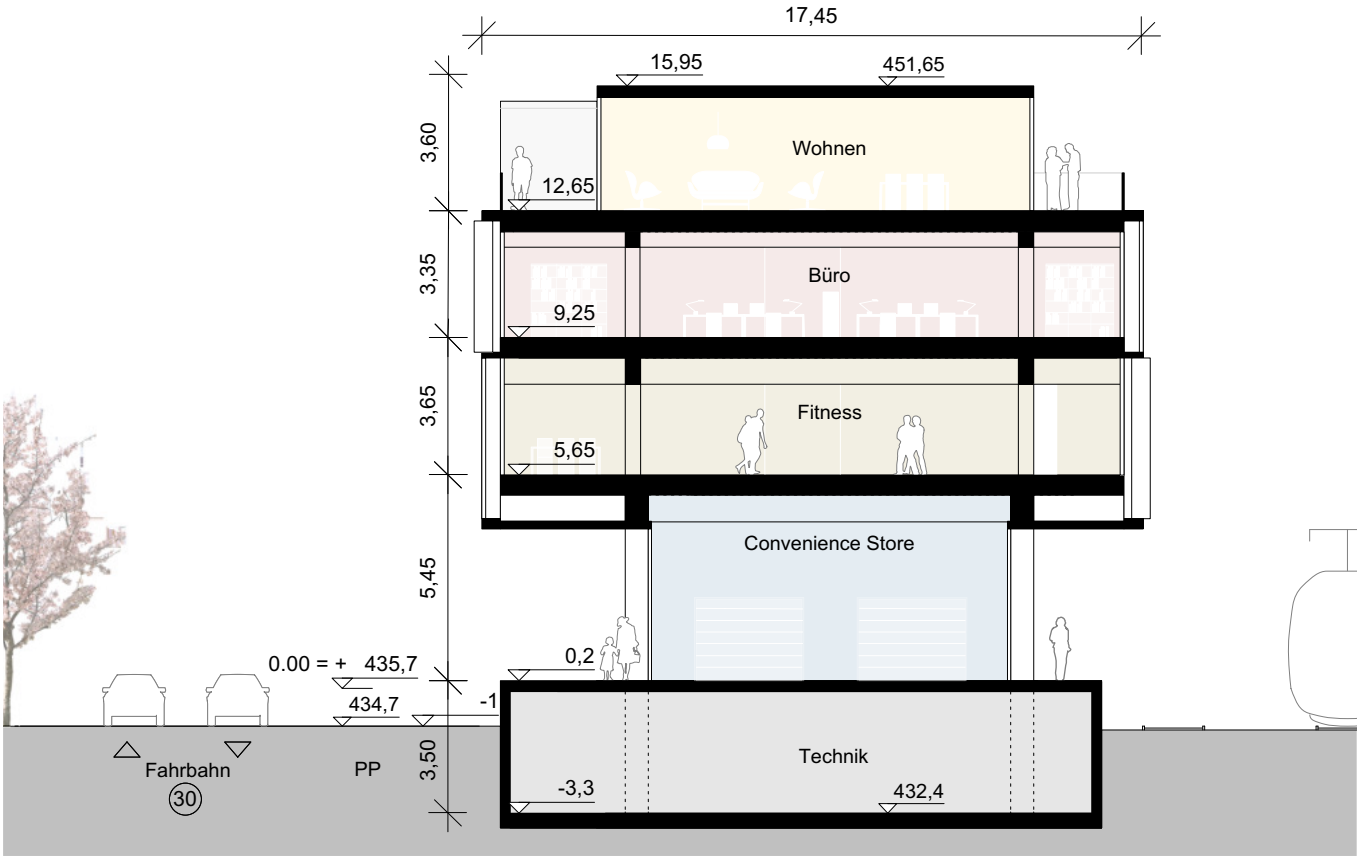
Gestaltung
Die Wohnungen im Dachaufbau werden über zwei Vertikalerschliessungen und einen offenen Verteilergang auf der Gleisseite erschlossen. Richtung See werden private Aussenräume angeordnet und die Wohnungslüftung findet hier statt.

In der Ebene der Passerelle ist der Dachaufbau durch die offene Erschliessung in zwei Teile getrennt. Diese zwei Teile reagieren jeweils mit Rücksprüngen auf die Geometrie des bestehenden, darunter liegenden Baukörpers. Alle Wohnungen haben eine niedrigere Zone mit geschlossenen Räumen und eine höhere, offene Zone für den Aufenthalt. An den Aufenthaltsbereich ist eine Terrasse angegliedert, wodurch eine kleinteilige Volumetrie zur Strasse erreicht wird.

Bei den in den Darstellungen genannten Wohnungsgrössen fallen noch jeweils ca. 3% der Fläche für Technik weg, die in einer weiteren Vertiefung zu berücksichtigen sind.



Wohngeschoss 1:200

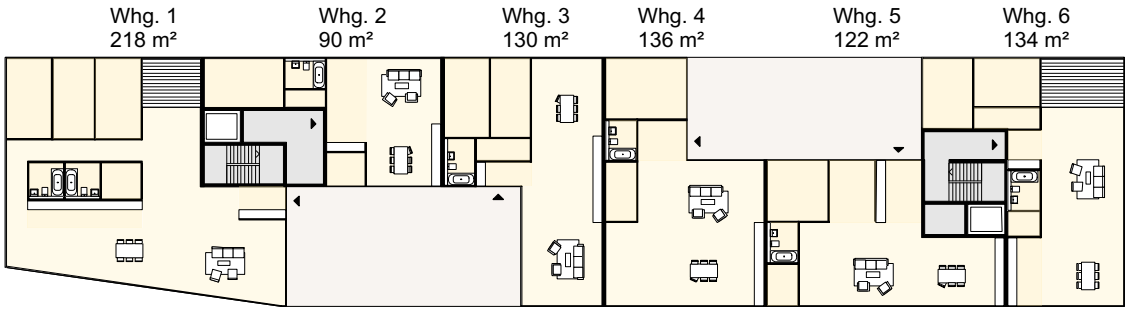


Querschnitt B-B 1:200

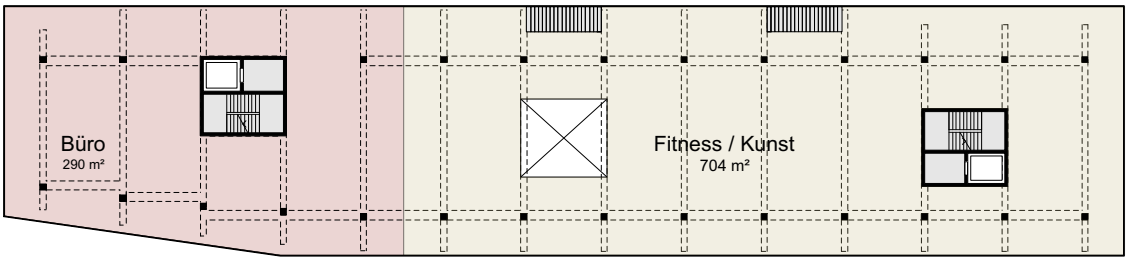
3.6 Alternativprojekt Güterschuppen

Gestaltung
Der Güterschuppen bekommt eine neue Hülle, die sich vom EG bis in Dachgeschoss zieht.
Er erhält ein neues Erscheinungsbild.
Für die Passerelle wird eine grosszügige Öffnung gemacht, die einen direkten Seeblick ermöglicht.
Im Erdgeschoss wird die bestehende Anlieferungsrampe abgebrochen und die Gebäudenutzung mit Gastronomie direkt auf Strassenniveau gebracht.
Die Wohnungen im neuen Dachaufbau werden über zwei offene Höfe erschlossen und erhalten hier Aussenräume.

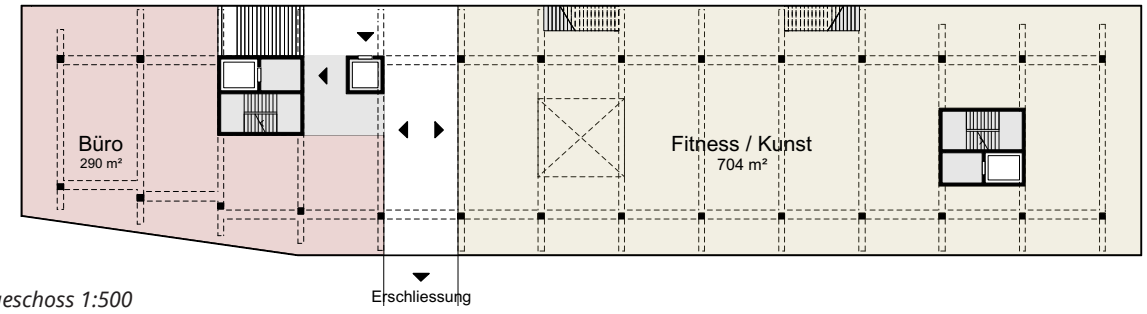
Bei den in den Darstellungen genannten Wohnungsgrössen fallen noch jeweils ca. 3% der Fläche für Technik weg, die in einer weiteren Vertiefung zu berücksichtigen sind.



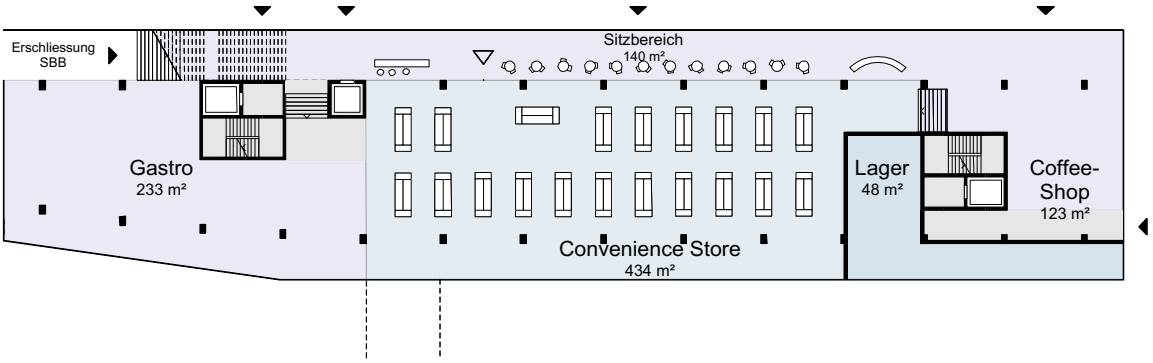
Dachgeschoss 1:500



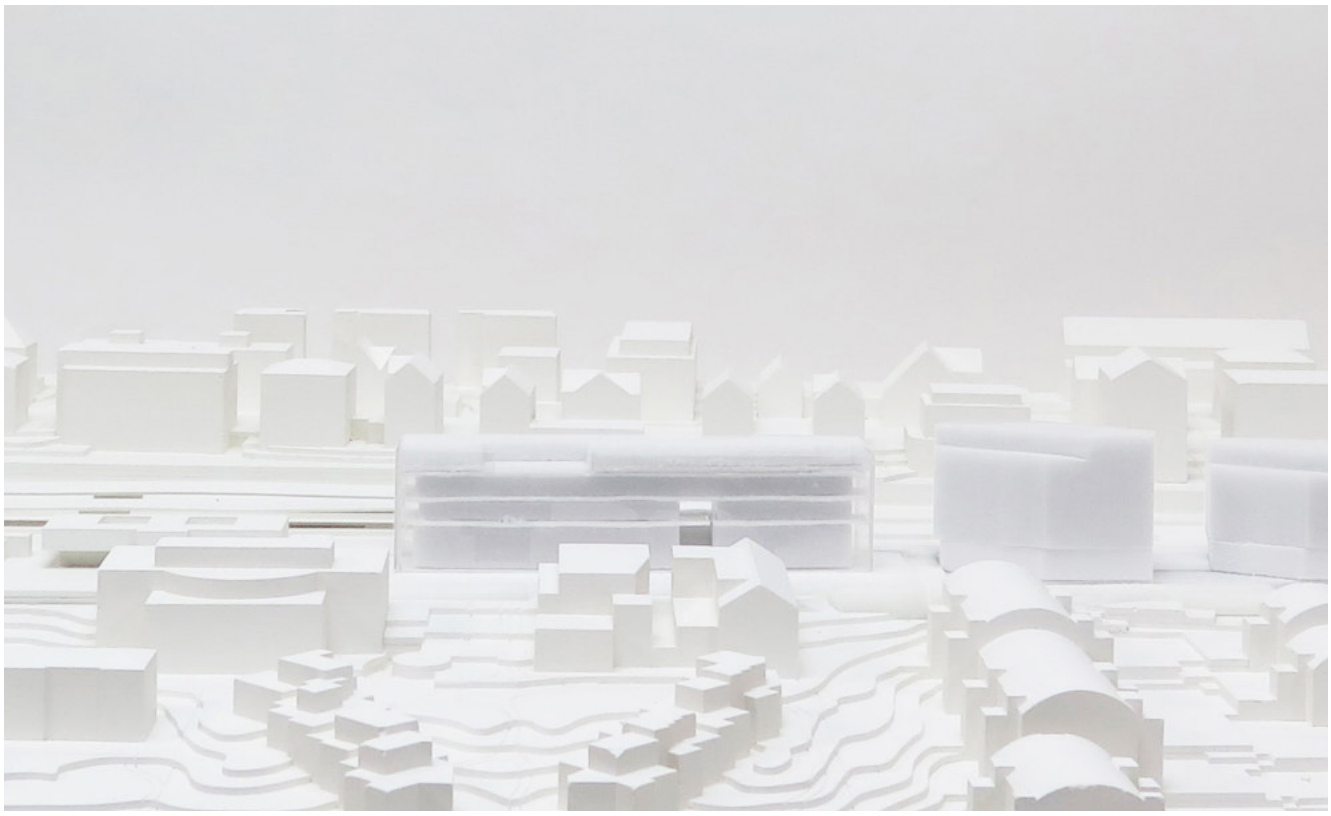
2. Obergeschoss 1:500



1. Obergeschoss 1:500



Erdgeschoss 1:500



Blick von Nordost

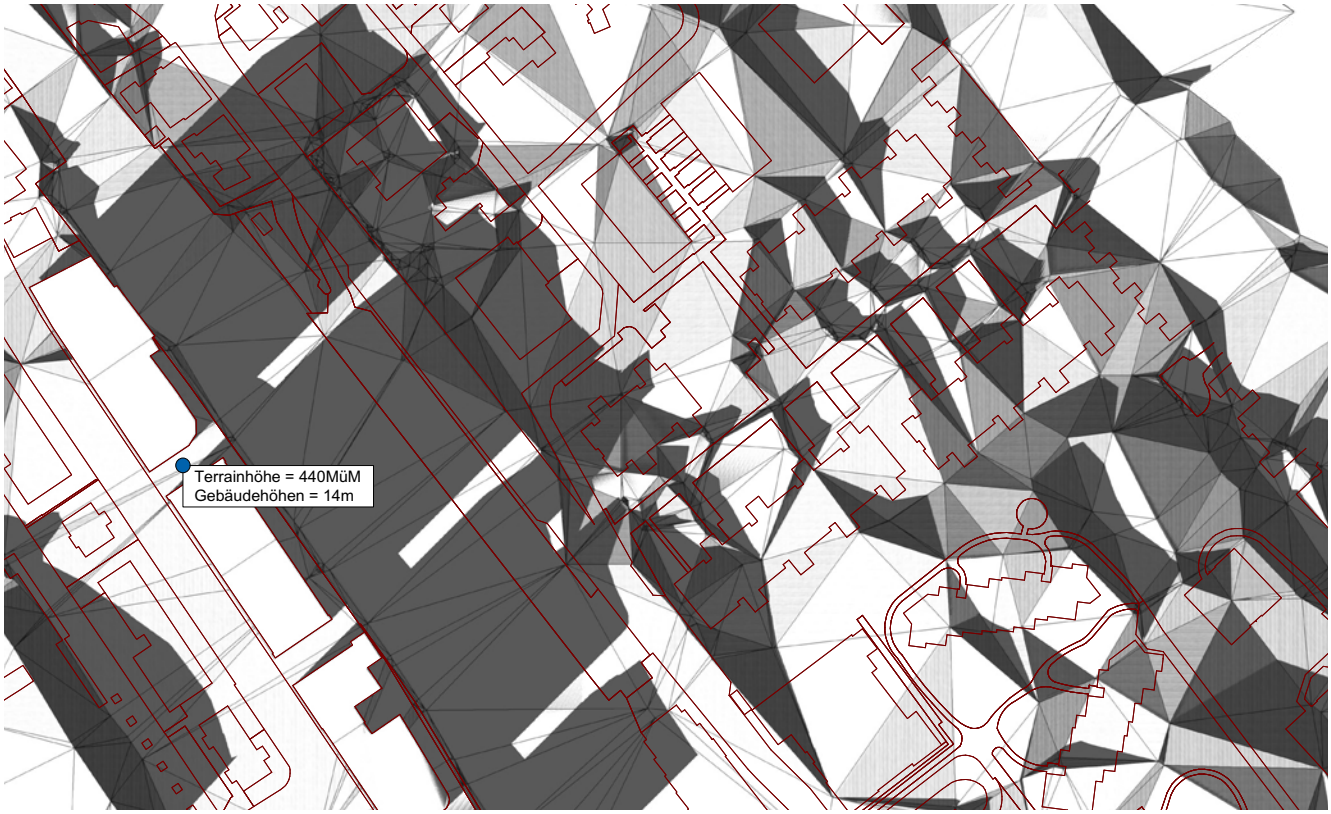
Blick von oben

4. SCHATTENWURF

4.1 Schattenwurf allgemein

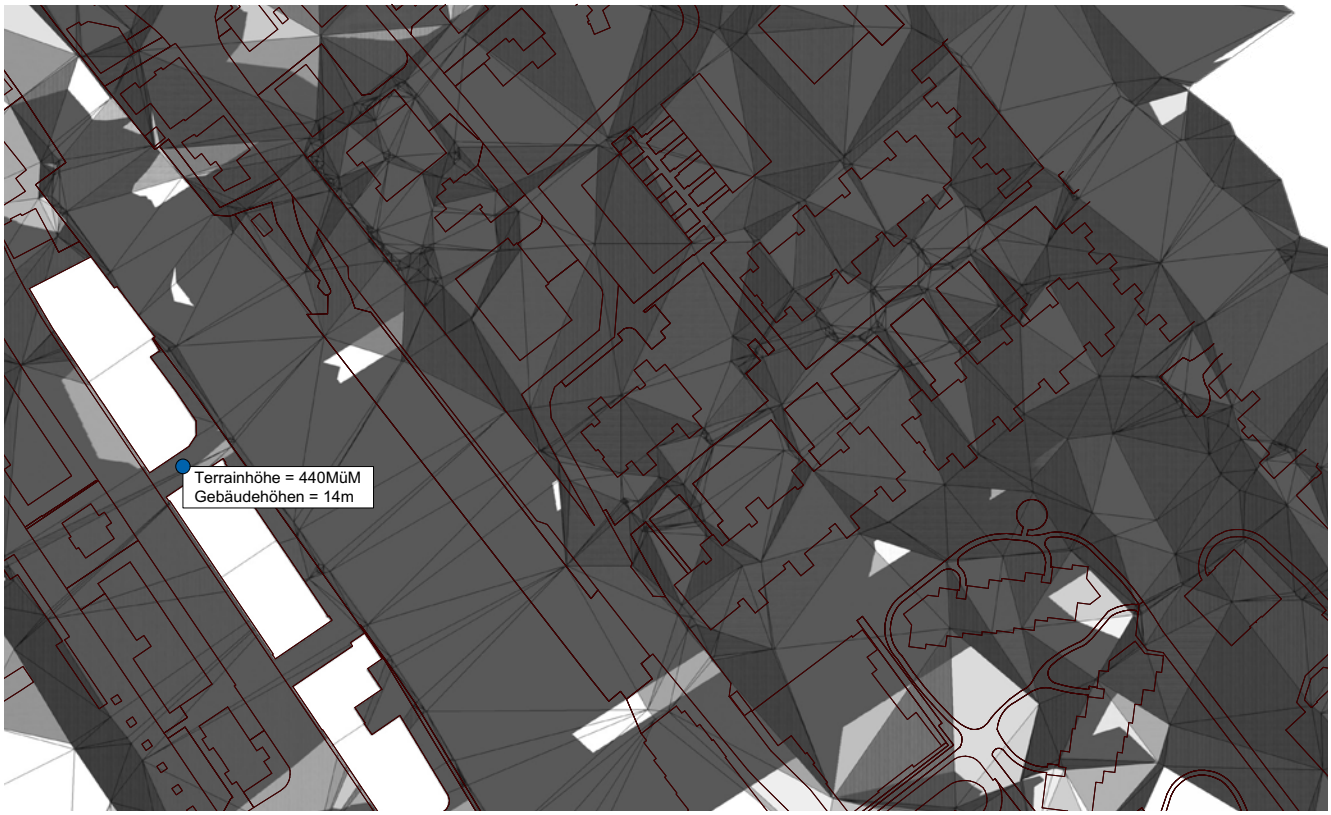
Für das Richtprojekt, Alternativprojekt und BZO-Referenzprojekt wurde der 3-Stunden Dauerschatten an den mittleren Wintertagen (8. Februar und 3. November) untersucht. Das Richtprojekt verursacht nur an zwei Stellen einen grösseren Schattenwurf als das Referenzprojekt. Ansonsten fällt der Schattenwurf beim Richtprojekt dank der Anordnung der Gebäude und den Zwischenräumen viel kleinflächiger aus als beim BZO-Referenzprojekt.

Weitere Schattenberechnungen haben ergeben, dass der Gestaltungsplanperimeter und das angrenzende Wohnquartier bereits heute durch die Gebäude auf dem höher gelegenen Terrain auf der anderen Seite des Bahnhofs verschattet wird. Folglich entsteht an den mittleren Wintertagen ca. ab 15:00 Uhr durch die geplante Überbauung kein Schattenwurf, da die Sonne bereits hinter den Gebäuden auf der anderen Seite des Bahnhofs verschwunden ist. (Angaben gemäss Bericht ewp)



Schattenmodellierung: Gelände und bestehende Gebäude 15:00 Uhr (Mittlerer Wintertag 08. Feb / 03. Nov.)

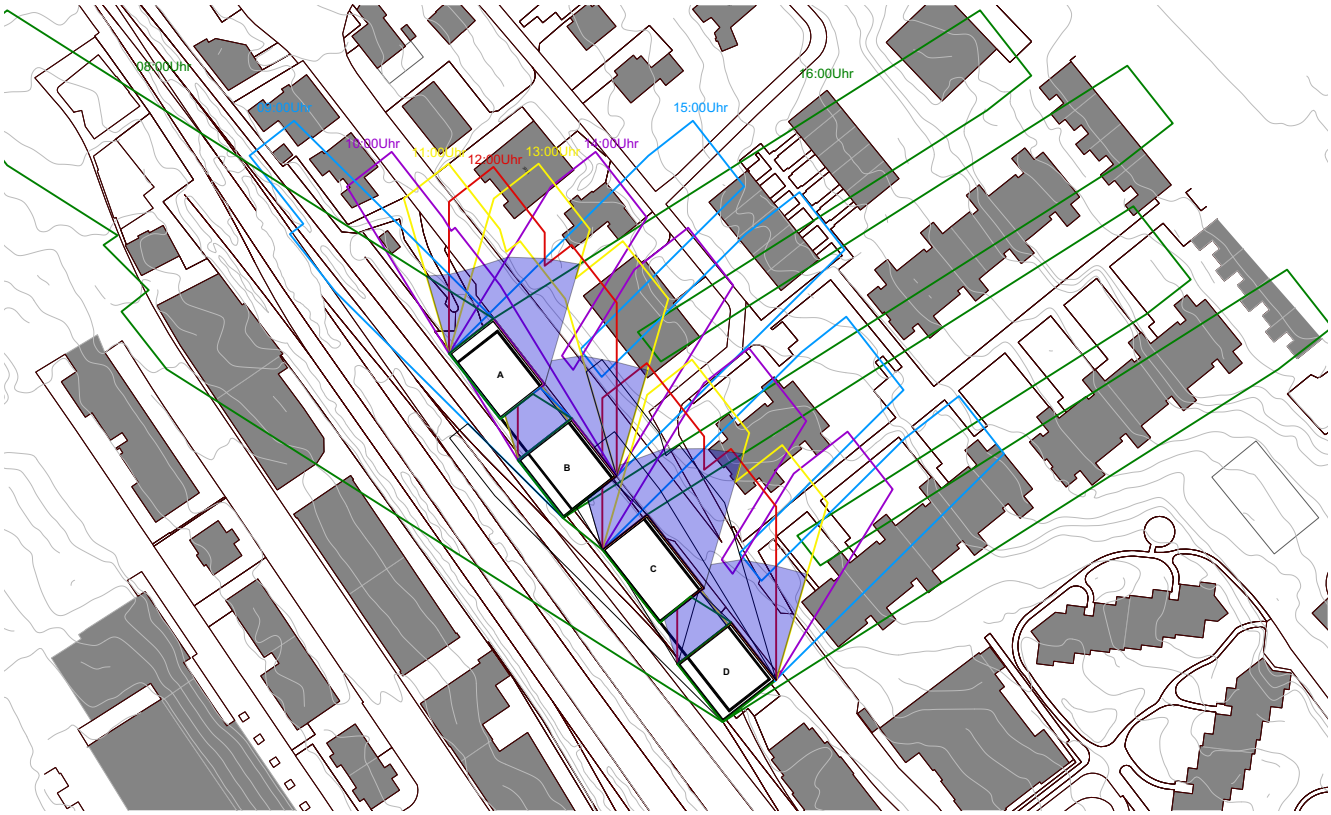
Vergleich Mehr- und Minderschatten Richtprojekt und Referenzprojekt BZO



Schattenmodellierung: Gelände und bestehende Gebäude 16:00 Uhr (Mittlerer Wintertag 08. Feb / 03. Nov.)

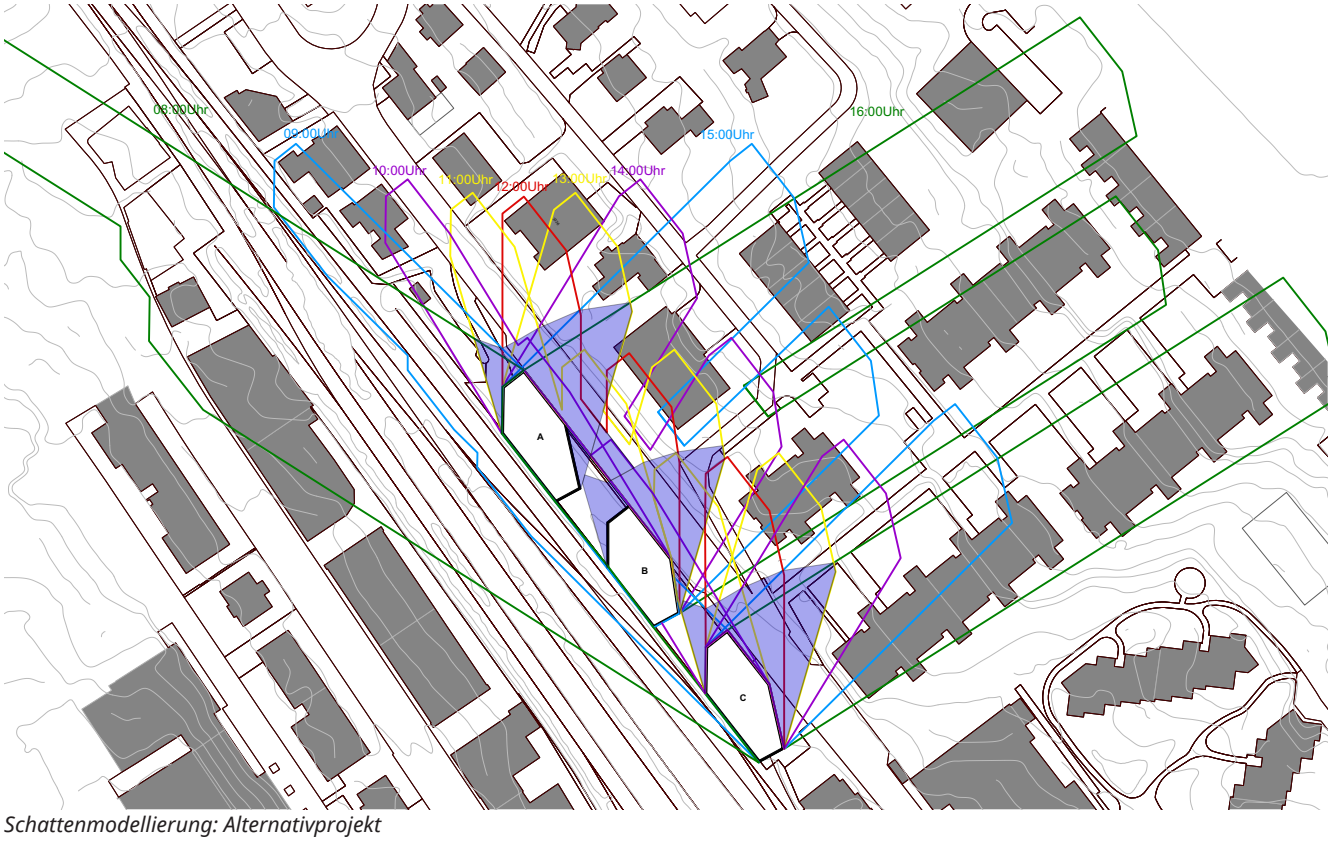
4.2 Schattenwurf Vergleich

Die Schemata zeigen den Schattenwurf des Richtprojekts im Verleich zum Alternativprojekt und zum Referenzprojekt nach BZO.
(Angaben gemäss Bericht ewp)



Schattenmodellierung: Richtprojekt

Schattenmodellierung: Referenzprojekt



Schattenmodellierung: Alternativprojekt

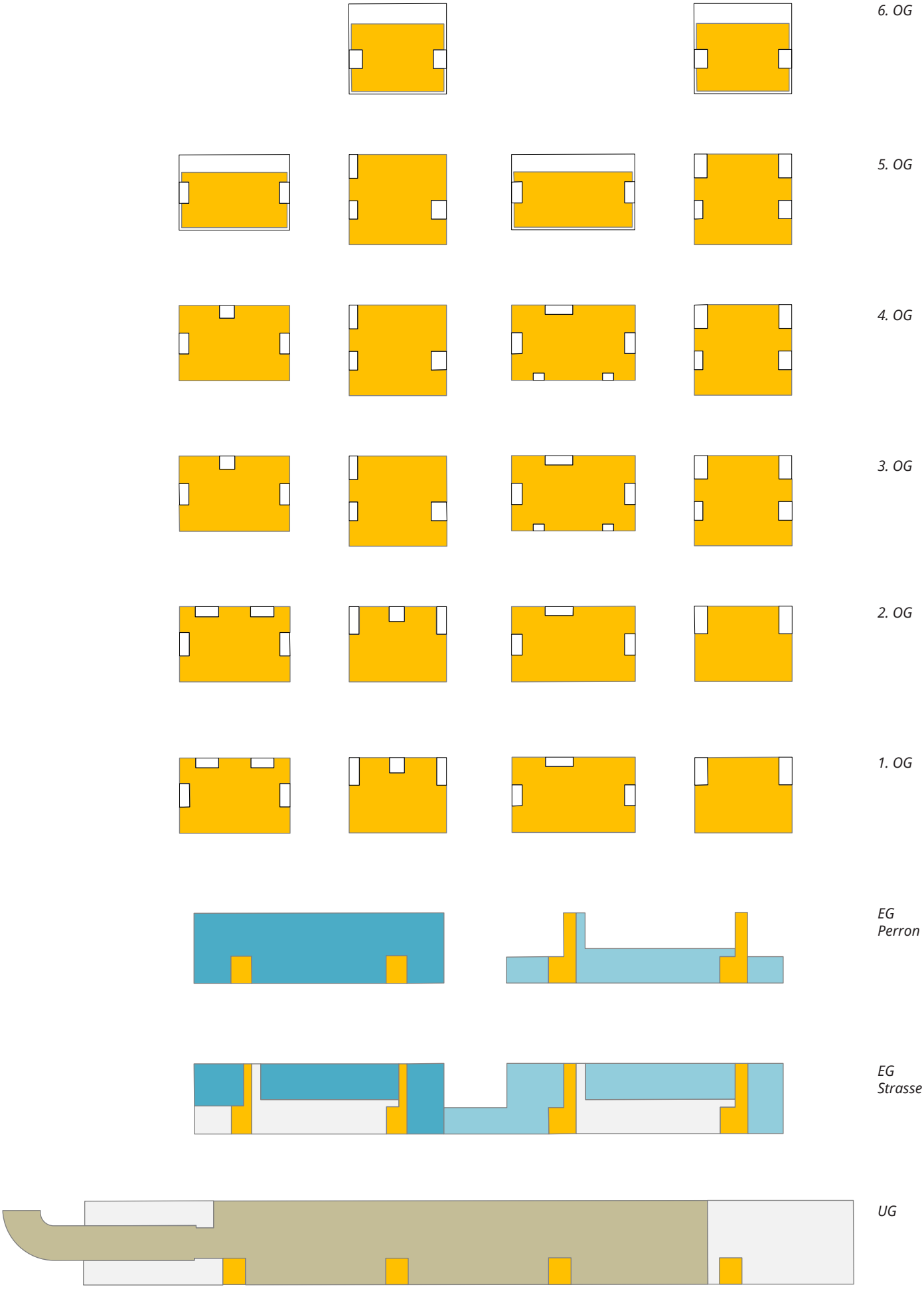
5. FLÄCHENSPIEGEL, MASSEN

4.1 Richtprojekt Neubau

Baumasse: ca. 27.050 m3

Geschoss	Flächen												Total
	Geschoss-fläche Büro $GF_{Büro}$	Geschoss-fläche Retail GF_{Retail}	Geschoss-fläche Gastro GF_{Gastro}	Geschoss-fläche Wohnen GF_{Wohnen}	Geschoss-fläche Bildung $GF_{Bildung}$	GF	Geschoss-fläche Gesundheit $GF_{Ges.}$	Geschoss-fläche sonstige $GF_{sonst.}$	Geschoss-fläche Tiefgarage GF_{TG}	$GF_{Gem.}$	Geschossfläche Aussenraum GF_{Aussen}	Gfa/GFWohnen GF_A/GF_W	Geschossfläche Total GF_{TOT}
9.OG													0
8.OG													0
7.OG													0
6.OG				474									474
5.OG				1.112									1.112
4.OG				1.273									1.273
3.OG				1.273									1.273
2.OG				1.155									1.155
1. OG				1.102						53	321	0,05	1.102
EG_{Perron}	652	295		146									1.092
$EG_{Strasse}$	382	521		174				456			343	0,06	1.532
1. UG ^{2}				95				751	1.898				2.744
2. UG ^{2}													0
3. UG ^{2}													0
4. UG ^{2}													0
Total	**1.034**	**815**	**0**	**6.803**	**0**		**0**	**1.207**	**1.898**			**0,11**	**11.757**

Kennzahlen nach SIA 416

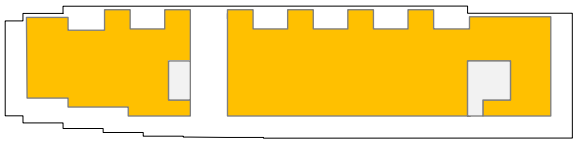

6. OG
5. OG
4. OG
3. OG
2. OG
1. OG
EG
Perron
EG
Strasse
UG

4.2 Richtprojekt Güterschuppen

Baumasse: ca. 16 500 m3

Geschoss	Flächen								Total
	Geschoss-fläche Büro $GF_{Büro}$	Geschoss-fläche Retail GF_{Retail}	Geschoss-fläche Gastro GF_{Gastro}	Geschoss-fläche Wohnen GF_{Wohnen}	Geschoss-fläche Bildung $GF_{Bildung}$	Geschoss-fläche Gesundheit $GF_{Ges.}$	Geschoss-fläche sonstige $GF_{sonst.}$	Geschoss-fläche Tiefgarage GF_{TG}	Geschossfläche Total GF_{TOT}
10+.OG									0
9.OG									0
8.OG									0
7.OG									0
6.OG									0
5.OG									0
4.OG									0
3.OG				745			48		793
2.OG	927					199	44		1.170
1. OG					572	555	44		1.170
EG	76	381	174				44		674
1. UG [2]							1.031		1.031
2. UG [2]									0
3. UG [2]									0
4+. UG [2]									0
Total	**1.003**	**381**	**174**	**745**	**572**	**754**	**1.211**	**0**	**4.839**

Kennzahlen nach SIA 416



3. OG

2. OG

1. OG

EG

UG

Colofon

Auftraggeber:

SBB CFF FFS

Schweizerische Bundesbahnen SBB AG

Immobilien - Development
Vulkanplatz 11
Postfach
8048 Zürich

Team:

KCAP

KCAP Architects&Planners
Wasserwerkstrasse 129
CH-8037 Zürich

+41 44 350 16 51
zuerich@kcap.eu
www.kcap.eu

ewp

ewp AG Effretikon
Rikonerstrasse 4
8307 Effretikon

+41 52 354 21 11
effretikon@ewp.ch
www.ewp.ch

IBV HÜSLER AG

IBV Hüsler AG
Olgastrasse 4
CH-8001 Zürich

+41 44 252 13 23
ibv@ibv-zuerich.ch
www.ibv-zuerich.ch

LEMON • CONSULT

Lemon Consult AG
Sumatrastrasse 10
8006 Zürich

+ 41 44 200 77 44
www.lemonconsult.ch

APPENDIX

6. VERKEHR

7. LÄRM

THAL WIL

AL WIL RI

EKTBAH