

Schlussbericht

Ist bis zum Vorliegen des Vorentscheides vertraulich zu behandeln.

Städtebauliche Potenzialstudie Bahnhof Wollishofen



Schlussbericht

Städtebauliche Potenzialstudie Bahnhof Wollishofen

Autor(en)	Kathrin Studer
Status	final
Version	Version 2
Letzte Änderung	28. März 2018
Letzte Änderung durch	Studer Kathrin (IM-DV)
Basierend auf	Version 1
Urheberrecht	Dieses Dokument ist urheberrechtlich geschützt. Jegliche kommerzielle Nutzung bedarf einer vorgängigen, ausdrücklichen Genehmigung.
Ablage	\\Filer25L\IM250L\800_DV\600_Projekte\240_AOO.B6178\WO_Wollishofen_1140504\B_Dokumentation\B03_Pläne-Dokumente\B31_Studie-Wettbewerb\170508_Potenzialstudie\Schlussbericht\WO_ENTWURF_Schlussbericht-Potenzialstudie_180328.docx

Impressum

Auftraggeberin:
SBB AG Immobilien
Development Region Ost
Vulkanplatz 11, Postfach
8048 Zürich

Ansprechperson:
Rolf-Werner Wirtz, +79 713 50 67

Beauftragte:
Architektur:
von Ballmoos Krucker Architekten AG
Architekten ETH BSA SIA
Badenerstrasse 156
8004 Zürich
+41 43 204 10 00

Landschaftsarchitektur:
Balliana Schubert Landschaftsarchitekten AG
Binzstrasse 39
8045 Zürich
+41 44 480 13 50

Inhaltsverzeichnis

1.	Einführung	3
1.1.	Ausgangslage	3
2.	Planerische Erwägungen	3
2.1.	Ausgangslage	3
2.2.	Phase 1	4
2.2.1.	Präsentation Phase 1	4
2.2.2.	Erläuterung und Fazit Architekt	13
2.2.3.	Zwischenbesprechung	14
2.3.	Phase 2	17
2.3.1.	Präsentation Phase 2	17
2.3.2.	Erläuterung und Fazit Architekt	24
2.3.3.	Zwischenbesprechung	25
2.4.	Phase 3	29
2.4.1.	Präsentation Phase 3	29
2.4.2.	Erläuterung und Fazit Architekt	34
2.4.3.	Zwischenbesprechung	35
2.5.	Schlusspräsentation	38
2.6.	Analytisches Fazit, Folgerungen für die städtebauliche Arealentwicklung von von Ballmoos Krucker Architekten	41
3.	Würdigung	42
3.1.	SBB AG	42
3.2.	Planwerkstadt AG	42
3.3.	Amt für Städtebau	42
3.4.	Tiefbauamt	43
3.5.	VBZ	43
3.6.	Grün Stadt Zürich	43
4.	Empfehlung für Weiterbearbeitung	43
5.	Weiteres Vorgehen	43
6.	Genehmigung	44
7.	Anhang	45

1. Einführung

1.1. Ausgangslage

Für das Areal Bahnhof Wollishofen strebt die SBB als Eigentümer der Parzelle eine Entwicklung des Areals an. Diese Entwicklung soll in Zusammenarbeit mit der Stadt Zürich erfolgen. Geplant ist in Zusammenarbeit mit der Stadt Zürich einen Wettbewerb für dieses Areal auszuschreiben.

Damit erste Rahmen- und Randbedingungen für das Wettbewerbsprogramm geschaffen werden können wurde eine städtebauliche Potenzialstudie in Auftrag gegeben. Die Prozessschritte sowie die Resultate dieser städtebaulichen Potenzialstudie sind in diesem Dokument aufgeführt.

Als Grundlage für die Erstellung der städtebaulichen Potenzialanalyse diente das Programm inklusive Beilagen vom 13.09.2017 (vgl. Anhang 1). Im Verlauf des Bearbeitungsprozesses wurden weitere Abklärungen getätigt, deren Ergebnisse ebenfalls als Grundlage dienten. Diese Ergänzungen zum Rahmenprogramm sind gesammelt im Dokument Ergänzungen zum Programm Städtebauliche Potenziale zusammengetragen (vgl. Anhang 2).

2. Planerische Erwägungen

2.1. Ausgangslage

Lage: zwischen Stadtkörper und Landschaftsraum

Ein Spaziergang vom Bahnhof Enge zum Bahnhof Wollishofen und von hier aus nach Morgental macht deutlich, welche unterschiedlichen städtebaulichen Muster in Wollishofen zu einer vielfältigen Sequenz verdichtet sind. Der Tessinerplatz bildet dabei den letzten innerstädtischen Ort, den man auf der Seestrasse auch sofort verlässt und in undichte Gebiete mit verschiedenen Parks gelangt. Unmittelbar nach dem Muraltengut bildet die Seestrasse wieder einen städtischen Raum, der sich bis zum Morgental als gefasste urbane Strasse fortsetzt. Dazwischen liegt unauffällig der Zugang zum Bahnhofsareal, das sich verborgen seeseitig entlang der Geleise erstreckt. Neben der sehr kurzen achsialen Ausbildung der Zufahrtsstrasse bildet das angrenzende Hochhaus ein auffälligstes Zeichen des Bahnhofsareals.

Seeseitig präsentiert sich die Ufersilhouette von der Enge bis nach Wollishofen als stark durchgrünter Körper. Vom Arboretum herkommend reihen sich die Park- und Hafenanlagen wie Hafen Enge, Sukkulentsammlung, Strandbad Mythenquai oder die Landiwiese zu einer langgestreckten parkartigen Situation aneinander. Der Umstand der von intensivem Grün geprägten Stadtansicht wird durch die grossen Grünanlagen Rieterpark, Belvoirpark und Muraltengut verstärkt. Diese liegen wohl in der zweiten Reihe, sind aber bedingt durch die ansteigende Topographie des Engemer Möränenhügels mitprägend für das Erscheinungsbild. Die Schiffswerft bildet dabei eine Zäsur in der durch Vegetation geprägten Silhouette mit dem dahinterliegenden Bahnhofsareal. Das Wohnhochhaus beim Bahnhof ist auch von See her gut sichtbar und verortet den Bahnhof Wollishofen im Stadtgefüge. Vom Bahnhofsareal aus betrachtet ist die Sicht Richtung See noch wenig attraktiv. Das Gleisfeld ist für einen städtischen Bahnhof sehr gross und flächenintensiv. Zusammen mit den heute angrenzenden Gewerbenutzungen, den Gewerbebauten und des intensiv befahrenen Mythenquais lässt der Ort eine urbane Ausstrahlung vermissen. Um seiner Bedeutung als

städtischer Bahnhof mit quartierprägendem Charakter in Zukunft gerecht zu werden, muss auf dem Bahnhofsareal eine starke städtebauliche wie architektonische Gesamtanlage entstehen. Die Bedeutung eines gut funktionierenden Bahnhofplatzes mit hoher Aufenthaltsqualität etabliert das Areal als wichtigen Ort für das Quartier.

Leitbild Wollishofen der Stadt Zürich

Das Leitbild der Stadt Zürich (Städtebauliches Quartierentwicklungsleitbild Wollishofen, 2013) charakterisiert das Bahnhofsgebiet als urbanes Zentrum. Es werden 4-5 Geschosse erwartet, Zentrumsfunktionen und urbane Aussenräume. Das Leitbild beschreibt das Potential, das Bahnhofsareal als Begegnungsort zu etablieren, die Aufenthaltsqualität zu erhöhen und die Verbindung zum See attraktiver zu gestalten.

Areal Bahnhof Wollishofen

Das Gebiet befindet sich nicht im Hochhausgebiet, auch wenn ein kleines Hochhaus aus den 60er Jahren direkt an das Planungsgebiet angrenzt und dieses als vertikales Element markiert und in die Weite als Zentrum sichtbar macht. Das Gebiet des Bahnhofs ist nicht direkt ans Seebecken angrenzend sondern liegt in der zweiten Reihe. Für die Fernwirkung des Bahnhofsareals bezüglich des Landschaftsraums ist das direkt angrenzende Hochhaus wesentlich, das dem Areal eine Verortung im Seebecken ermöglicht.

Das Areal zeichnet sich durch eine hohe Komplexität mit vielen Restriktionen aus. Die bestehenden Gebäude stellen sehr unterschiedliche Randbedingungen dar: Das Aufnahmegebäude steht unter Denkmalschutz und bleibt bestehen, der Güterschuppen steht unter Schutz wird aber an einen anderen Standort verschoben, das bestehende Stellwerk ist noch bis 2026 in Betrieb, kann bis dann nicht verändert werden und wird danach abgebrochen, während die Personenunterführung bis 2018 rollstuhlgängig ausgebaut wird. Die bestehenden Nachbarsgebäude richten sich im Bereich der Bahnhofsgebäude teilweise direkt auf den Bereich davor aus oder werden teils mit Zufahrten oder Anlieferungen daraus gespeist. Für die Adressierung eines neuen Bahnhofplatzes kann dies durchaus auch zu positiven Synergien führen. Im hinteren Bereich der Parzelle findet keine publikumswirksame Nutzung des Erdgeschosses statt. Die bestehenden Wohnbauten präsentieren sich zumeist vom Bahnhofsgebäude abgewandt. Der vorhandene Höhengsprung erschwert eine potentielle Anbindung dieser Bauten an den Planungsperimeter. Die Sicherung, beziehungsweise der Ausbau einer guten Durchwegung zwischen Seestrasse und Bahnhofsareal ist wünschenswert.

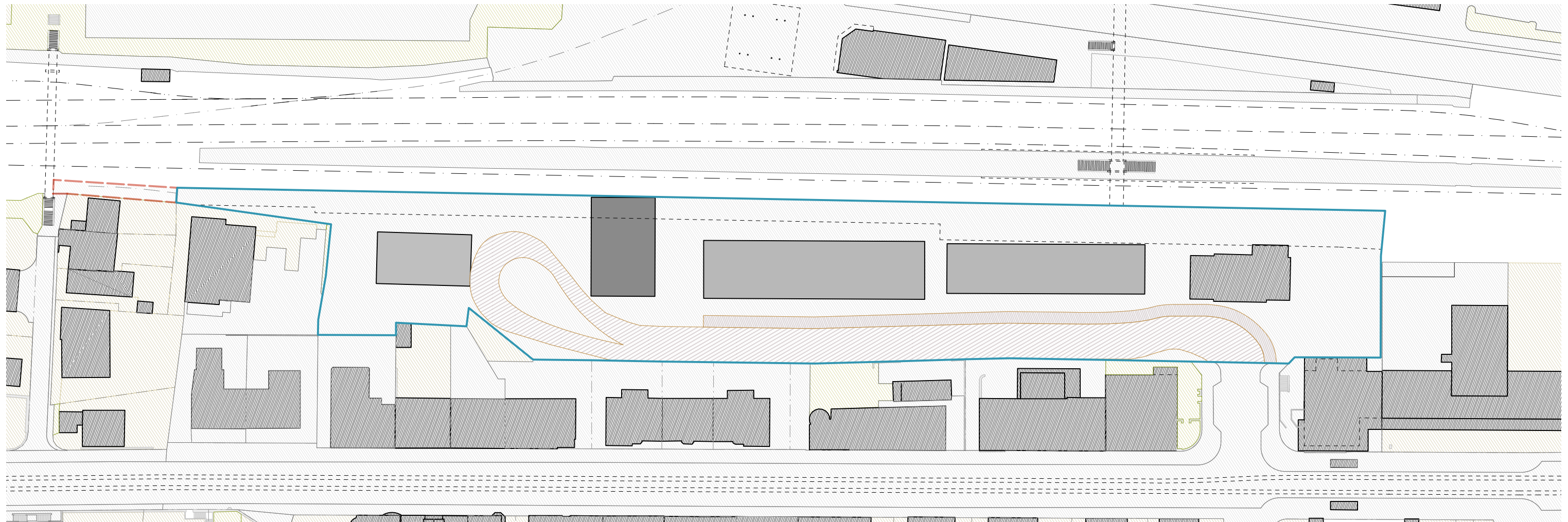
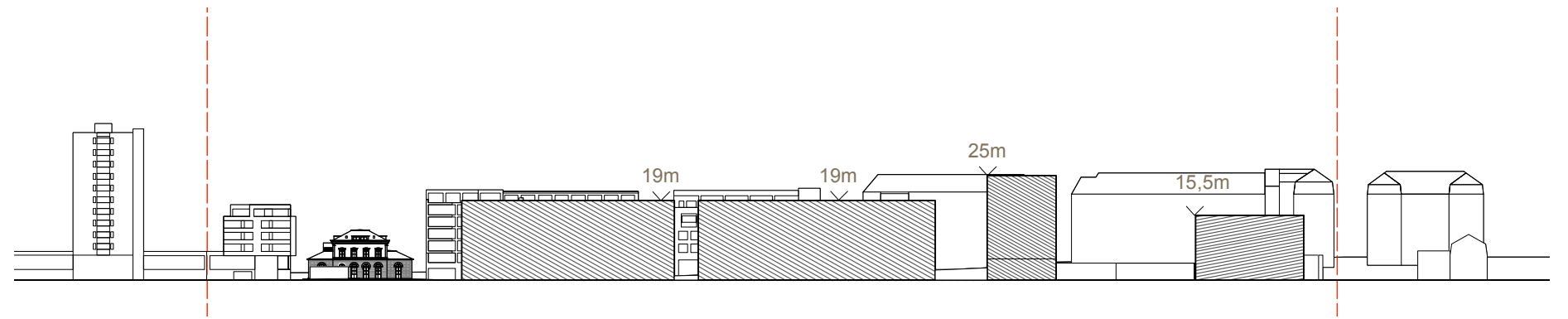
Es ist eine Haltestelle mit Vordach und zwei Haltekanten der VBZ mit einer Wendeschleife vorgesehen.

Es bestehen Lärmimmissionen vom Mythenquai, die eine direkte Wohnungslüftung nach Osten verhindern. Die Abstände für die NIS korrespondieren ungefähr mit den Interessenslinien für Bahnbetrieb-Infrastruktur, sodass sie für die Wohntypologien nicht einschränkend wirken. Ein nachbarrechtlicher Aussichtsschutz verbietet auf Teilen des Areals Hochbauten.

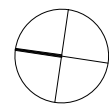
Bei einer Realisierung nach der Regelbauweise ist zudem ein Grünflächenanteil von mindestens 2/3 der nicht überbauten und durch Infrastruktur benötigten Flächen gefordert. Die Anforderungen an einen urban geprägten Bahnhofplatz und an eine Umgebung von hoher Aufenthaltsqualität für die BewohnerInnen der entstehenden Wohnungen sowie für die Anrainer, das Quartier und die Pendler ist für die langgestreckte Parzelle eine grosse Herausforderung.

2.2. Phase 1

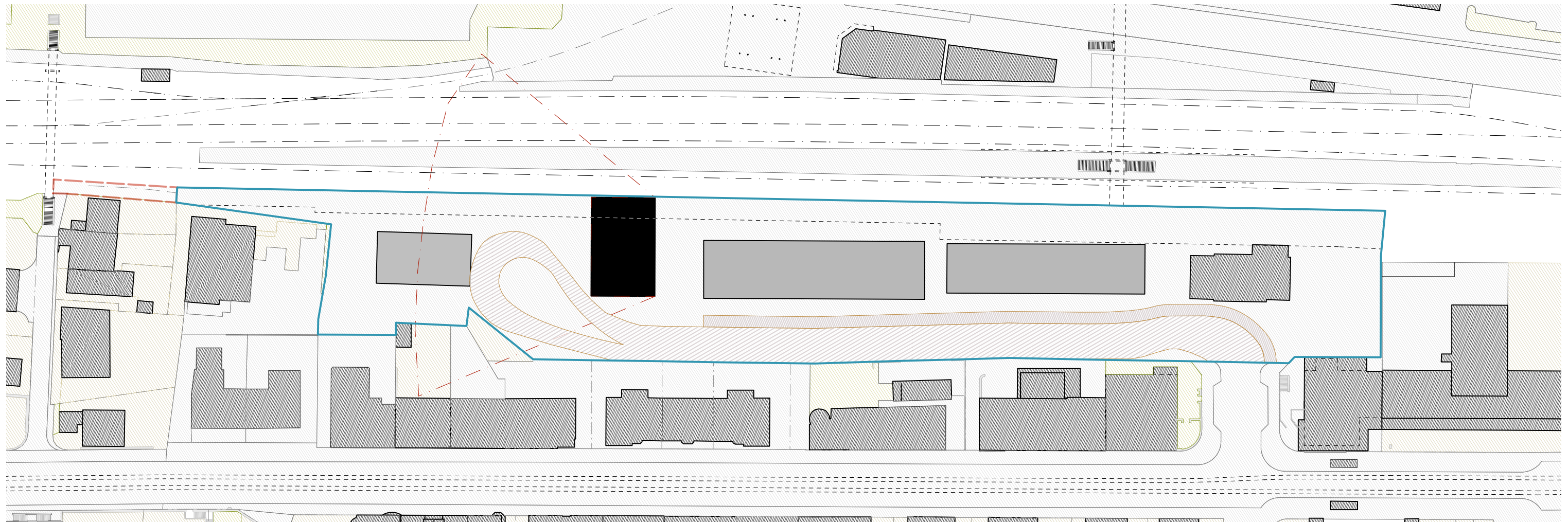
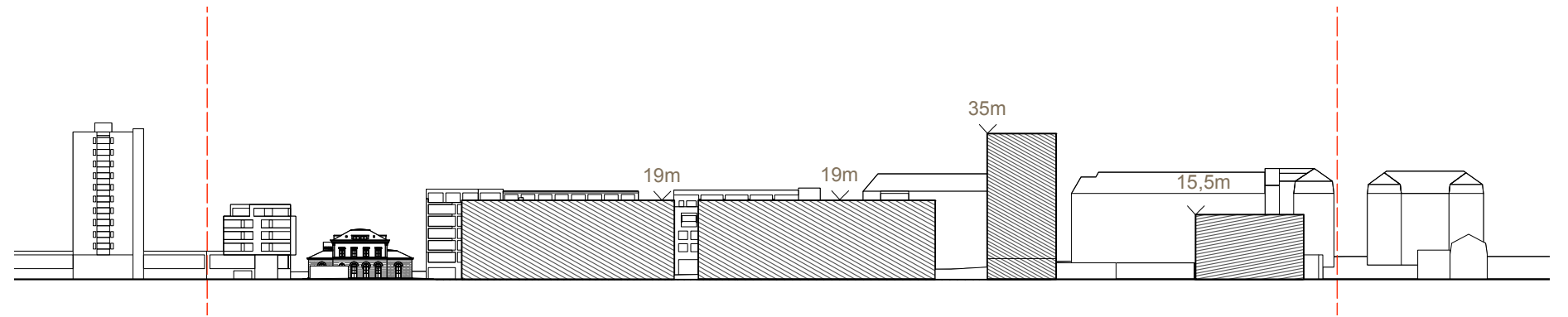
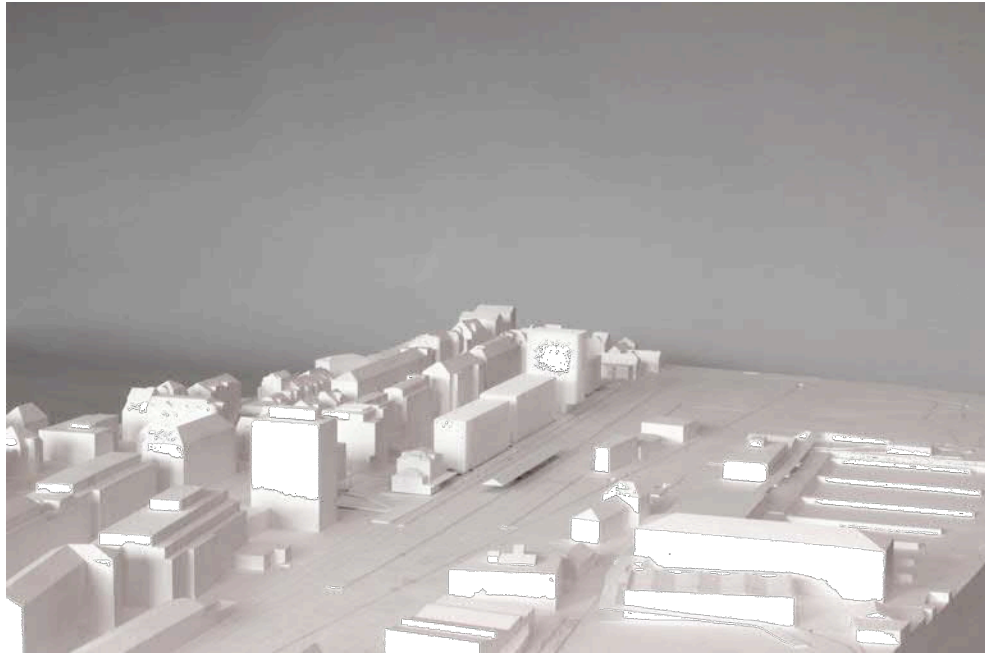
2.2.1. Präsentation Phase 1



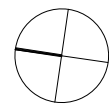
0 10 20 30 40 50 m



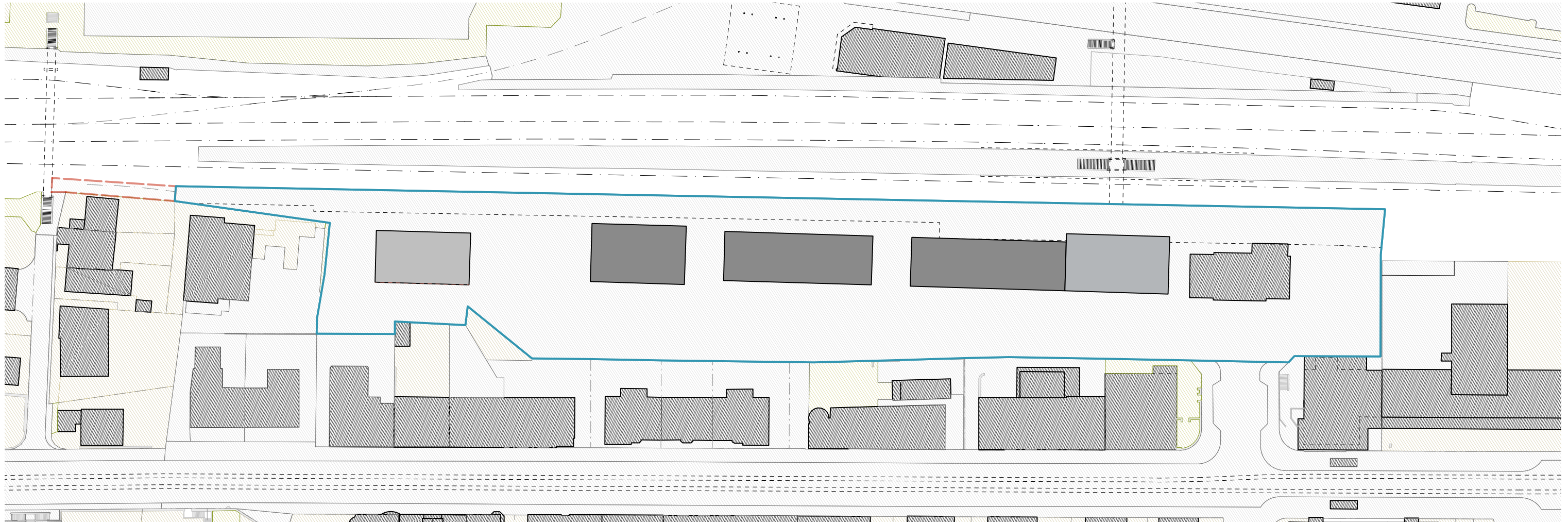
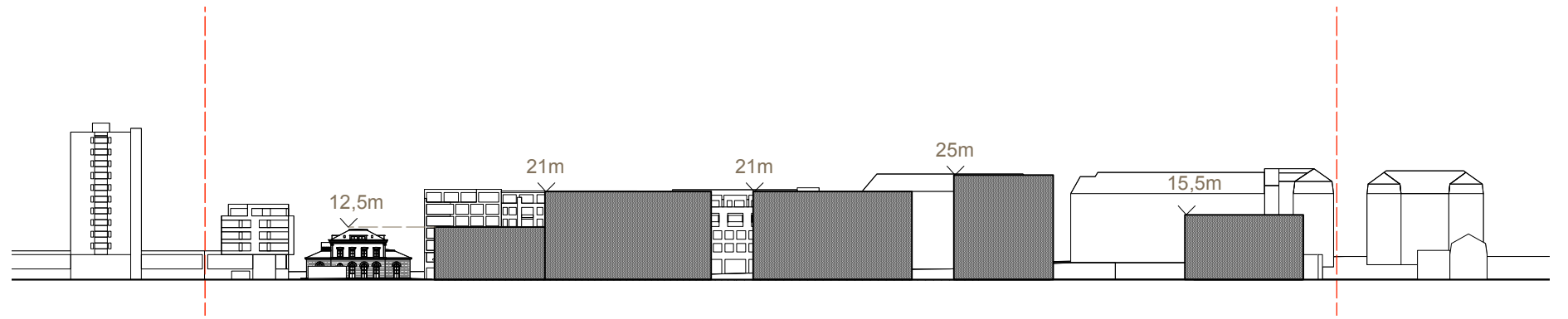
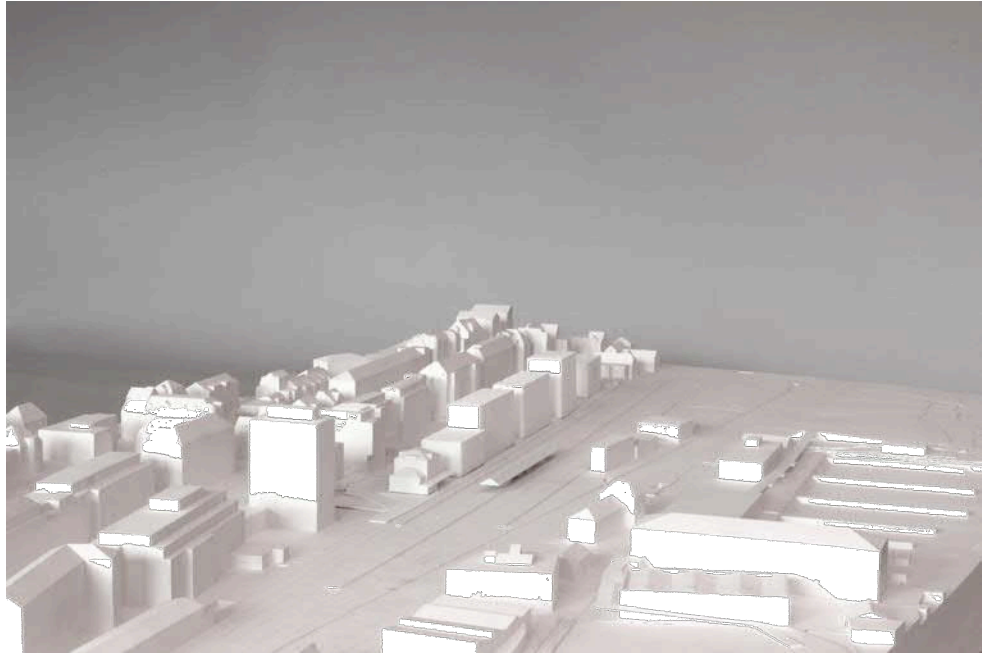
Ausnutzung: 1,69 1a



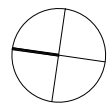
0 10 20 30 40 50 m



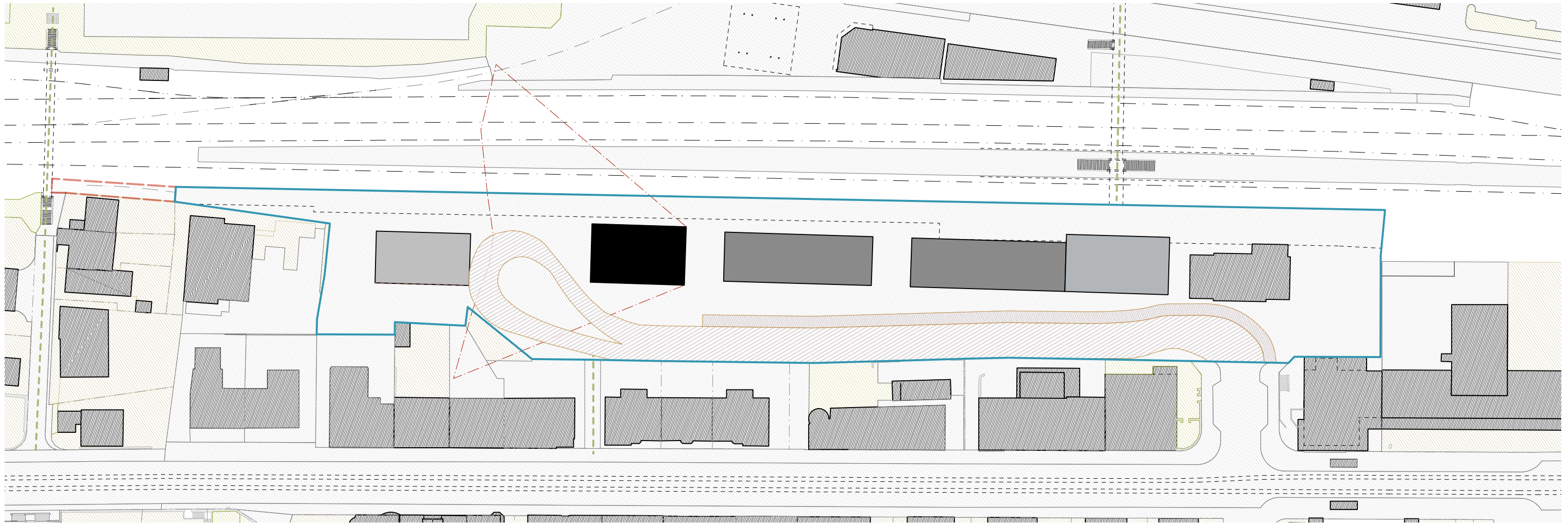
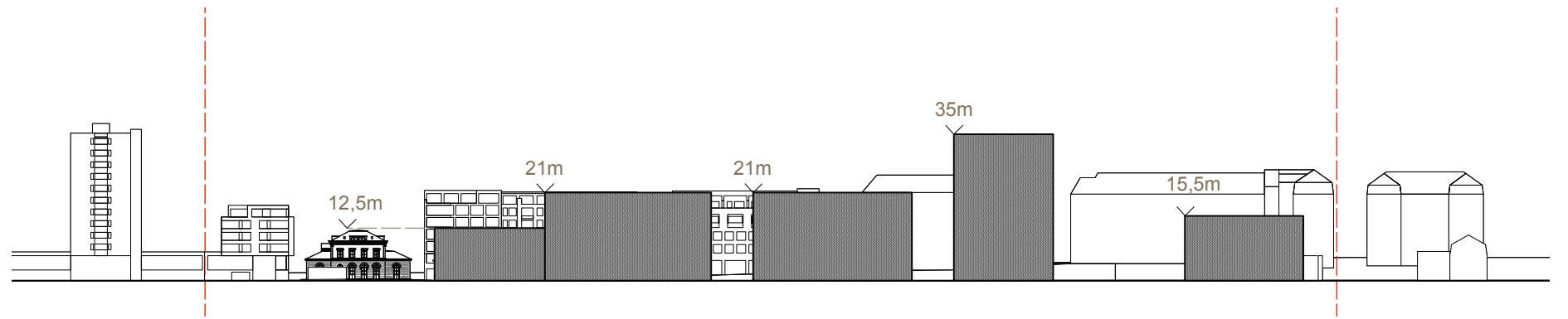
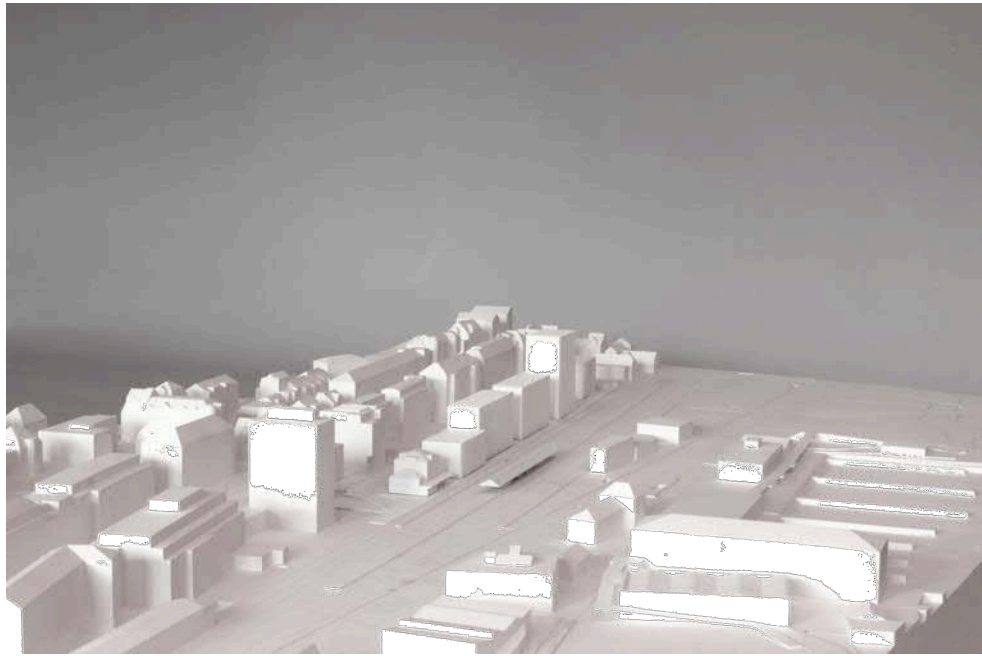
Ausnutzung: 1,86 1b



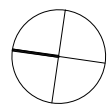
0 10 20 30 40 50 m



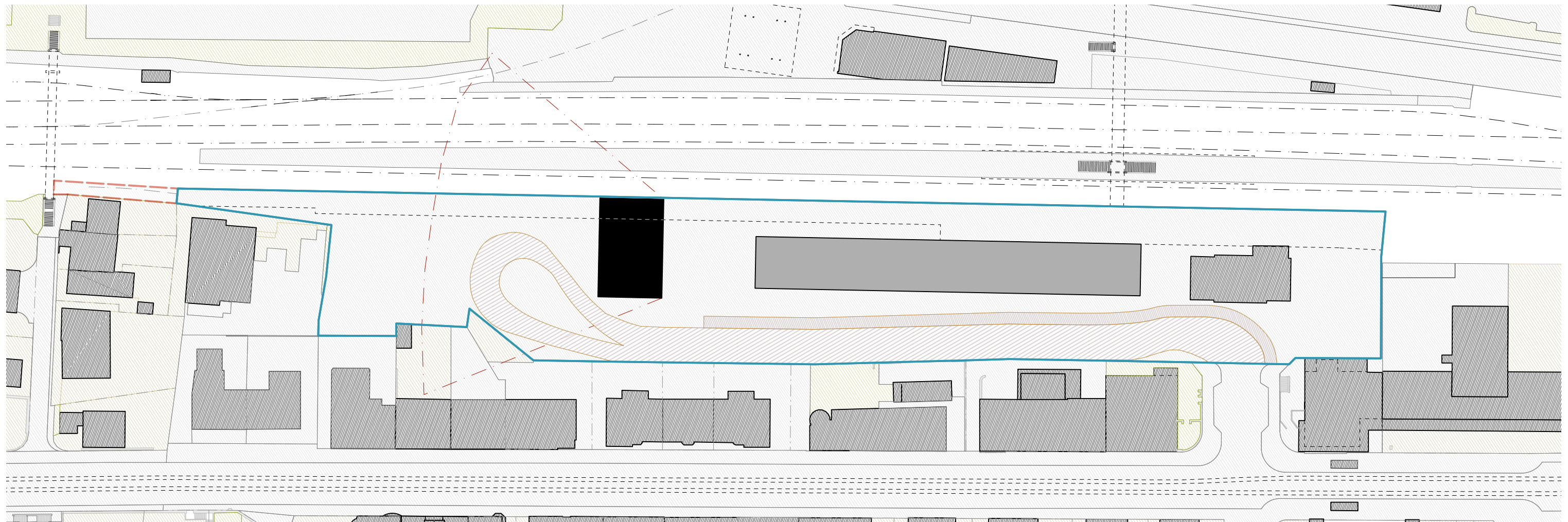
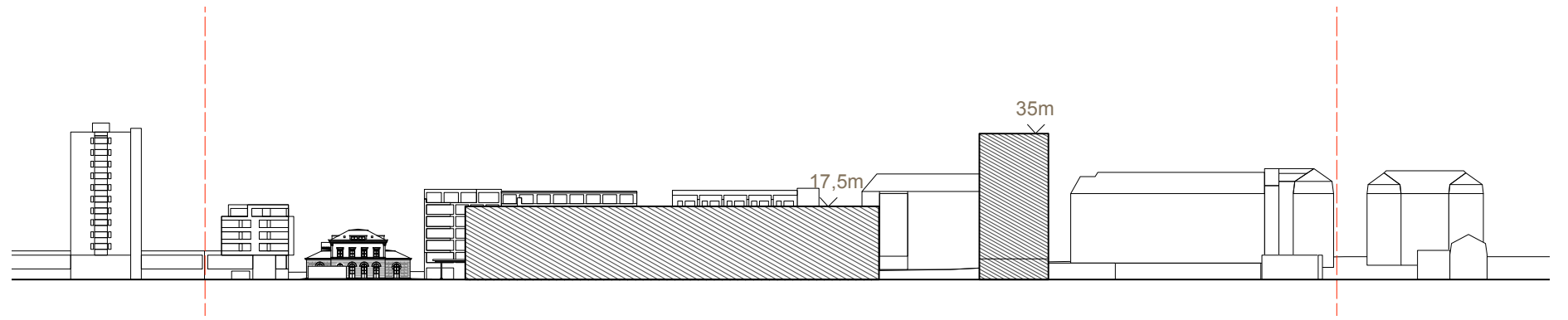
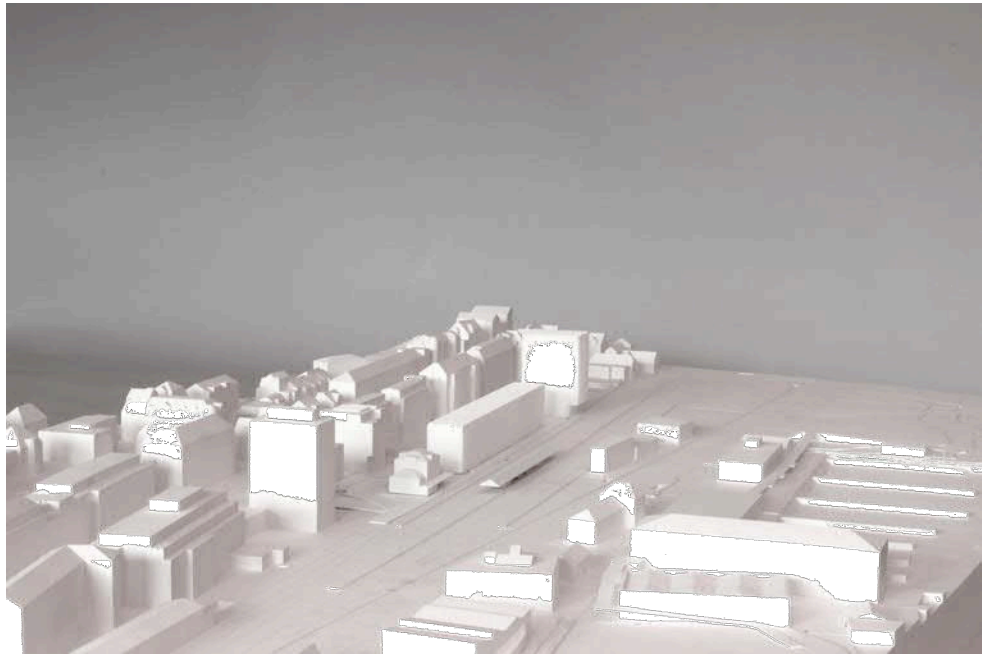
Ausnutzung: 1,61 2a



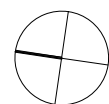
0 10 20 30 40 50 m



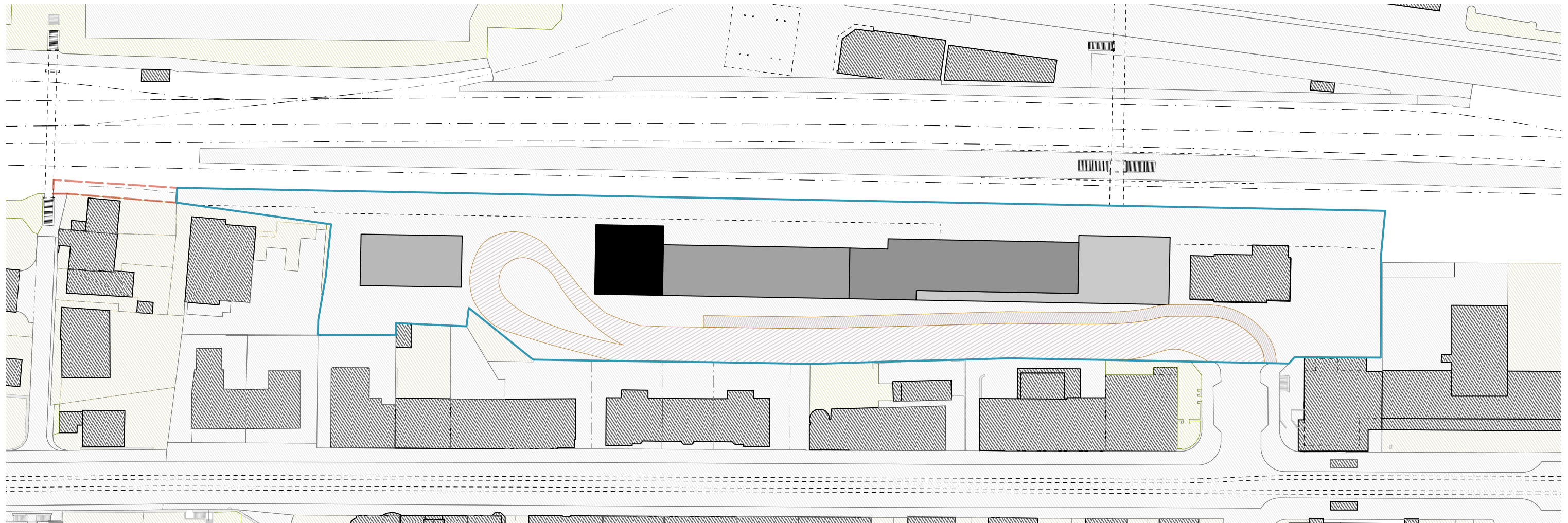
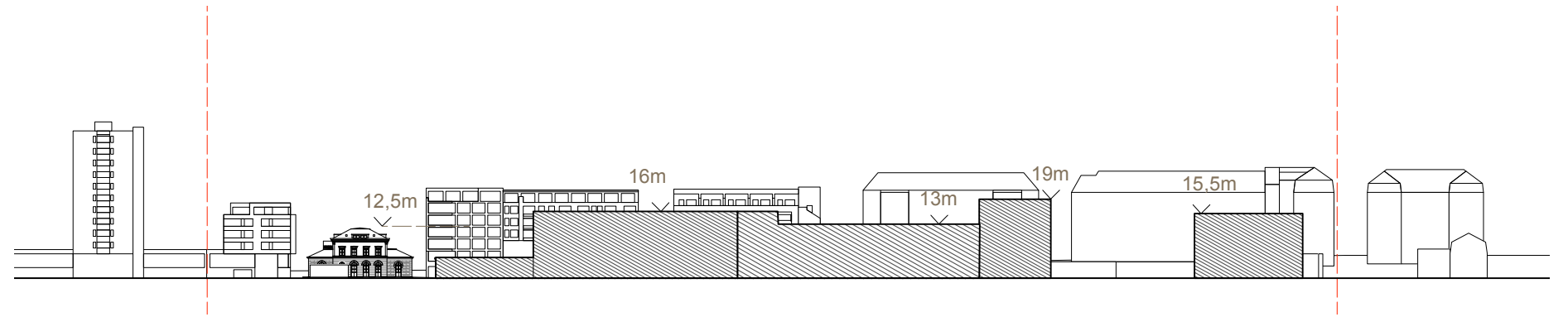
Ausnutzung: 1,80 2b



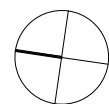
0 10 20 30 40 50 m



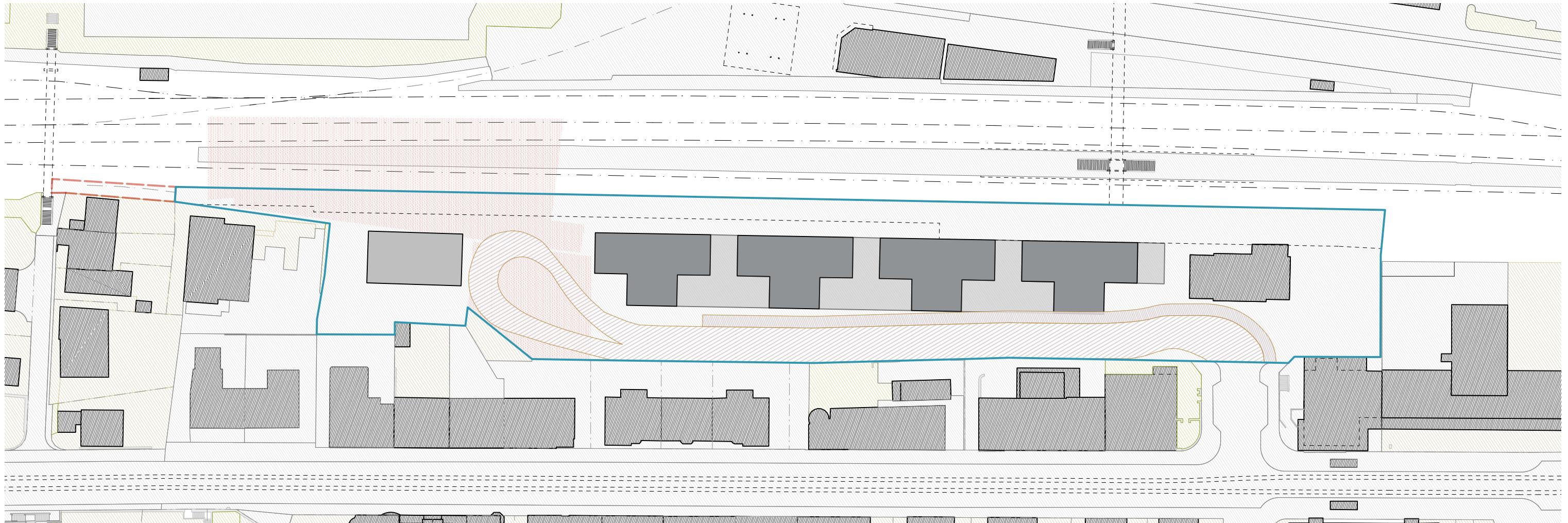
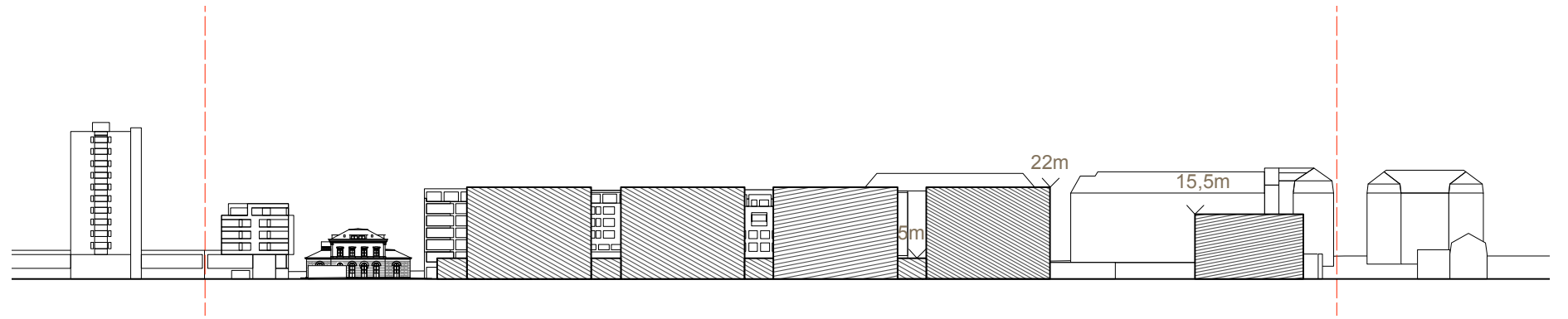
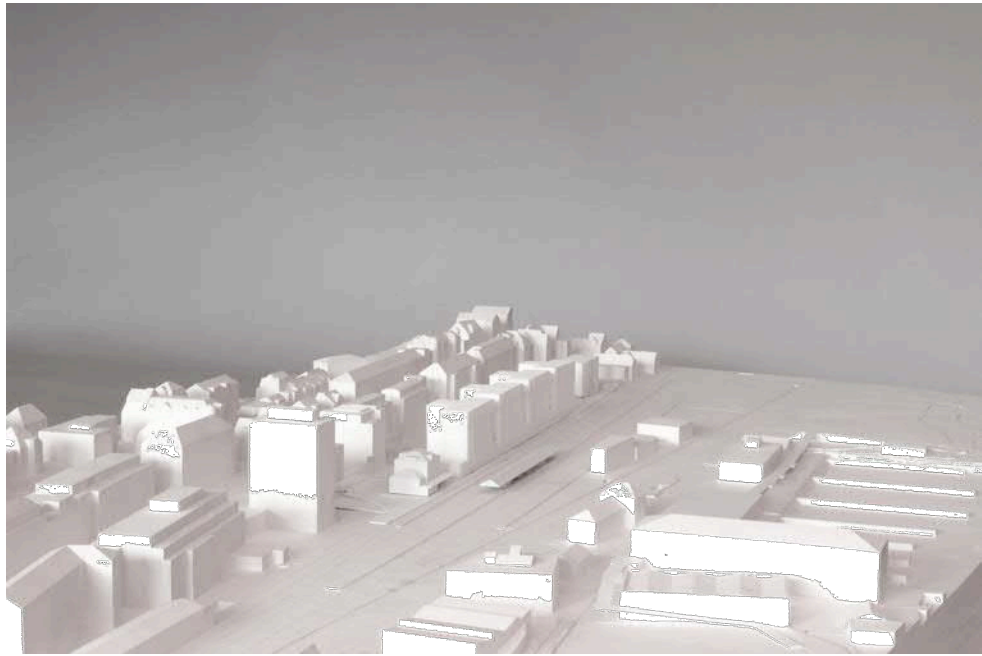
Ausnutzung: 1,57 3



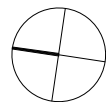
0 10 20 30 40 50 m



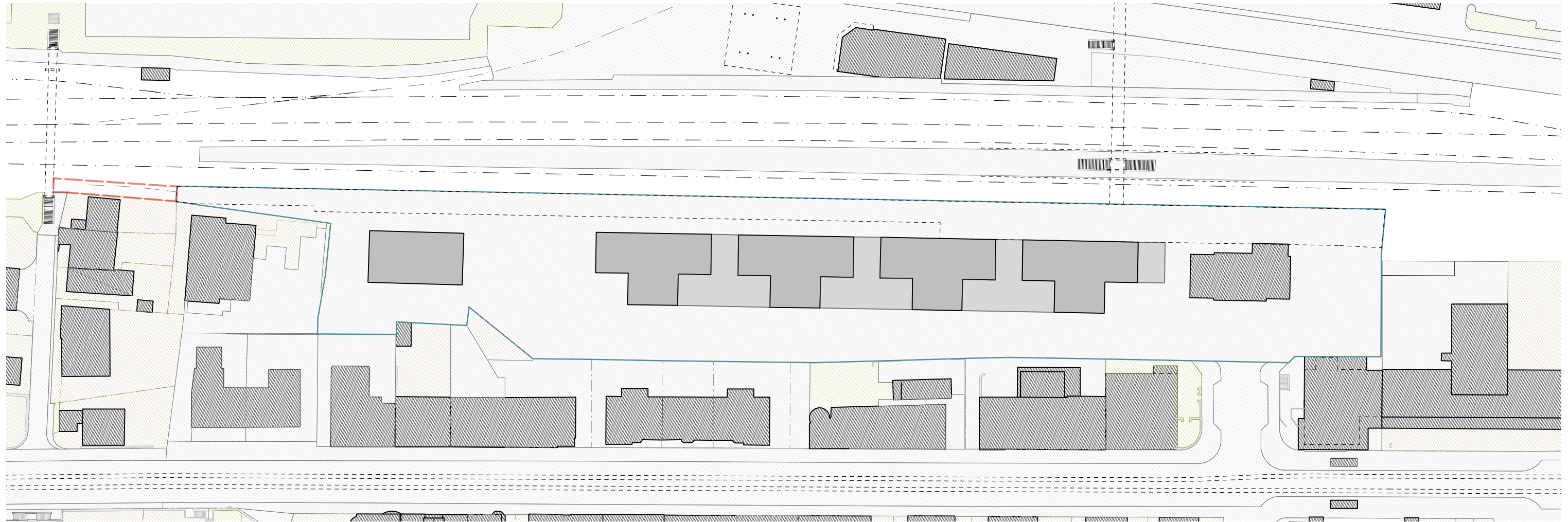
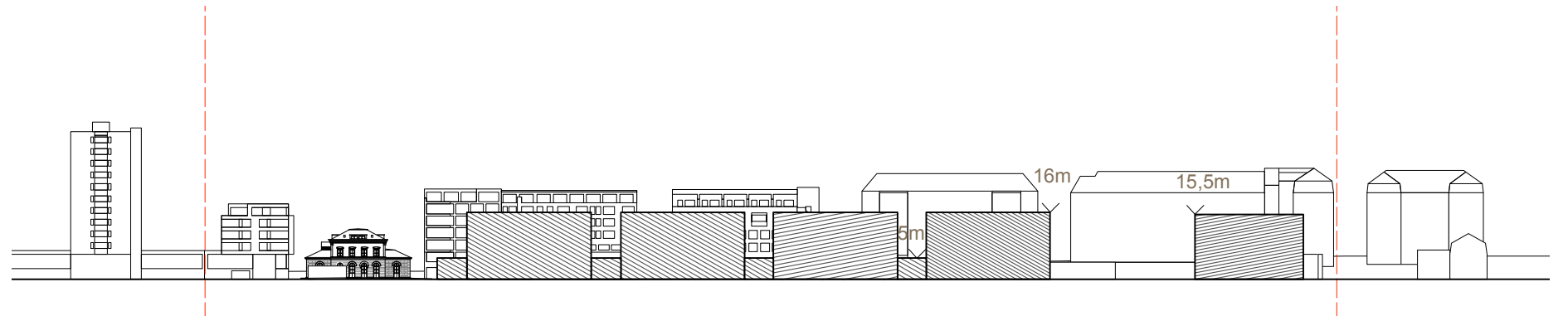
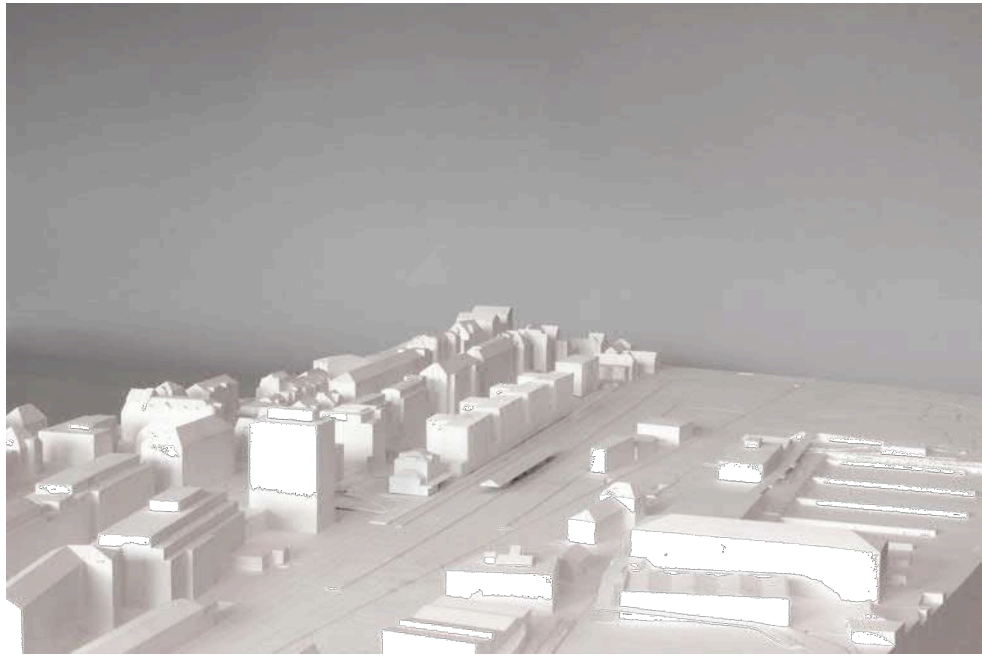
Ausnutzung: 1,52



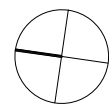
0 10 20 30 40 50 m



Ausnutzung: 1,90 **5a**



0 10 20 30 40 50 m



Ausnutzung: 1,48 5b

2.2.2. Erläuterung und Fazit Architekt

V1

Die Variante 1 orientiert sich im Massstab an den Dimensionen der Bebauung an der See-strasse und berücksichtigt die Randbedingungen, insbesondere auch die Etappierung aufgrund des Erhalts des Stellwerks bis 2026. Räumlich wird der Bahnhofplatz in seiner Länge bis zum Hochpunkt ausgedehnt. Dieser ist in Variante 1a gemäss Arealüberbauung auf eine Höhe von 25m ausgelegt. In Variante 1b (Höhe 35m, Gestaltungsplan) wird die Paarbildung mit dem bestehenden Hochhaus gesucht und der Bahnhofplatz räumlich stärker gefasst.

V2

Die fünfteilige Bebauung sucht die Einbindung des Aufnahmegebäudes mit einem dreigeschossigen Gebäudeteil, der gleichzeitig die Personenunterführung überdacht und die wichtige Verbindung zum See volumetrisch sichtbar macht. Die Längsausrichtung aller Gebäude erzeugt eine grosse räumliche Dynamik Richtung Norden und fasst den Bahnhofplatz in seiner Ausdehnung nicht. Die Untervarianten 2a und 2b unterscheiden sich in der Höhe des Hochpunkts, wobei 2a als Arealüberbauung und 2b als Gestaltungsplan bewilligt werden kann.

V3

Ein Vorschlag mit nur zwei Volumen spannt den Bahnhofplatz zwischen dem bestehenden Hochhaus und einem neuen Pendant grosszügig auf. Ein langes, etwas weniger hohes Gebäude bildet zusammen mit dem Akzent zum Gleisraum eine grosszügige Geste von grosser Einfachheit und Klarheit.

V4

Ein plastisches, gestaffeltes Volumen ermöglicht es, auf die lokalen Verhältnisse adäquat zu reagieren und angemessene Übergänge zu schaffen. Ein eingeschossiger Teil über der Personenunterführung sucht einen Anschluss und Übergang zum bestehenden Aufnahmegebäude und bildet gleichzeitig ein Vordach im Bereich der Bushaltestelle. Im hinteren Bereich bildet ein kleiner Volumenakzent ein Abschluss für den Bahnhofplatz. Die Variante 4 kann mit Arealüberbauung bewilligt werden.

V5

Die Variante 5 beschäftigt sich mit einer maximalen Ausnützung und der Problematik der Lärmsituation. Die fehlende Raumbildung und die repetitive Anordnung führen zu keinem überzeugenden Resultat.

Fazit: Weiterbearbeitung von V1, V3, V4

2.2.3. Zwischenbesprechung



Projekt	Potenzialstudie Wollishofen Bahnhofplatz
Anlass	Zwischenpräsentation Phase 1
Datum / Zeit	25. September 2017 / 13:30 – 16:00 Uhr
Ort	Europaallee 45, 8004 Zürich Sitzungszimmer Europa
Teilnehmende	Thomas von Ballmoos, von Ballmoos Krucker Architekten GmbH Adrien Grometto, von Ballmoos Krucker Architekten GmbH Gonzalo, von Ballmoos Krucker Architekten GmbH Christoph Schubert, Balliana Schubert Landschaftsarchitekten AG Roger Ochsner, SBB AG Immobilien Rolf-Werner Wirtz, SBB AG Immobilien Armin Vonwil, SBB AG Immobilien Kathrin Studer, SBB AG Immobilien Giovanni Menghini, SBB AG Fachstelle für Denkmalpflege Silvan Weber, VBZ AG Nicolà Gabriel, VBZ AG Gabriela Arpagaus, Amt für Städtebau Rahel Lämmli, Amt für Städtebau Carli Cathomen, Planwerkstadt AG(Aktennotiz)
Entschuldigte	Roland Frei, Tiefbauamt Andrea Bender, Grün Stadt Zürich
Geht an	Teilnehmende, Entschuldigte
Beilagen	Keine
Dokument	WO_Aktennotiz_Potenzialstudie_Phase1_170925.docx
Traktanden	1 Begrüssung / Vorstellungsrunde 2 Präsentation Potenzialstudie (Phase 1) 3 Selektion der Varianten für Phase 2 4 Weiteres Vorgehen



Traktandum 1	Begrüssung
Inhalt	Begrüssung
Dokumentation	-
Besprechung	Kathrin Studer eröffnet die Veranstaltung und heisst alle Anwesenden herzlich willkommen. Die Anwesenden stellen sich und ihre Rolle im Projekt kurz vor.
Beschluss	-
To do	-

Traktandum 2	Präsentation der Phase 1 der Potenzialstudie
Inhalt	Von Ballmoos Krucker mit Balliana Schubert sind seit einem Monat mit der Ausarbeitung der Potenzialstudie betraut. Sie haben in einer ersten Phase die Aufgabe gefasst 7-8 Varianten auszuarbeiten mit dem Fokus auf den realisierbaren Bauvolumen und den jeweiligen Ausnützungsziffern sowie optimal städtebauliche Einbettung.
Dokumentation	Potenzialstudie
Besprechung	<p>Hergeleitet von Analyse und Randbedingungen präsentiert T. Von Ballmoos die Varianten 1 bis 5, wobei 1, 2 und 5 mit Untervarianten versehen sind. Die Präsentation endet mit zusätzlichen Versionen der Buswendeschlaufe.</p> <p><u>Generelle Informationen:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Alle Varianten berücksichtigen den Zuschlag für Mehrlänge sowie Mehrhöhe.• Zur Berechnung der Ausnützung sind 15% des sichtbaren Volumens in Abzug gebracht worden (Loggien etc.). <p><u>Diskussion:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Die Einhaltung der Rahmenbedingung, dass der Grünflächenanteil 2/3 der nicht mit Gebäuden überstellten Fläche betragen soll, stellt eine grosse Herausforderung dar.• Im Rahmen des Gesuchs um einen Vorentscheid haben 58 Parteien den Bauentscheid verlangt.• Eine Verschiebung des Güterschuppens ist nach wie vor aktuell und wird weiterverfolgt.• Die Buswendeschlaufe ist sehr prägnant und besetzt die Wahrnehmung des Raumes (Räumliche Qualität schwierig vorstellbar). Die Lage der von der VBZ vorgegebenen Buswendeschlaufe basierte auf dem Erhalt des Güterschuppens. Je weiter die Busschlaufe nach Norden geschoben wird, desto grösser ist der Abzug in der massgeblichen Grundfläche.• Eine Teilüberstellung der Buswendeschlaufe durch Gebäudeteile ist denkbar. Eine Höhe von 4.5m im Licht ist einzuhalten.• Die Busschlaufe mit separater Ein- und Ausfahrt auf die Seestrasse (siehe Seite 35 der Präsentation) ist aufgrund der Terrainverschiebung (Überwindung der unterschiedlichen Niveaus) nicht möglich.• Eine Busschlaufe, die das Bahnhofsgebäude umfährt ist prüfenswert.• Hochhäuser sind städtebaulich denkbar, bedingen aber ein Gestaltungsplanverfahren.• Das sich im Denkmalschutzinventar befindliche Bahnhofsgebäude bildet den Auftakt. Der Abstand zum alten Bahnhof ist auszutarieren.• Die Etablierung eines Bahnhofsvorplatzes (öffentlicher Freiraum) ist wünschenswert. Im nördlichen Teil darf der Freiraum weniger öffentlich (normale Wohnumgebung) sein.• Das Gebäude nördlich des Aussichtsschutzes bildet keinen Bezug zum Bahnhof, sondern zu den umliegenden Gebäude ausserhalb des Perimeters.• Gemäss Vertreter des Quartiervereins sucht das lokale Gewerbe Standorte für Kleingewerbe, Kleinhandwerker (-> Südlich des Bahnhofplatzes).
Beschluss	<ul style="list-style-type: none">• Die SBB sucht ein Optimum zwischen städtebaulicher Verträglichkeit und Wirtschaftlichkeit.• Ein Gestaltungsplanverfahren ist für die Auftraggeberin denkbar.• Die Buswendeschlaufe darf hinterfragt werden. Neue Varianten müssen mit der VBZ abgesprochen werden.• Eine Adressierung seitlich oder gleisseitig ist denkbar.• Die Parkierung ist auf ein Minimum auszurichten. Mobilitätskonzepte sind denkbar. Es kommt maximal 1 UG in Frage.
To do	<ul style="list-style-type: none">• In Absprache mit der VBZ verifiziert Planwerkstadt die vorgeschlagenen Buswendeschlaufen und lotet die Möglichkeit einer möglichst südlichen Lage aus.• Die Auftraggeberin verifiziert mit der SBB Infrastruktur die Möglichkeit einer Busfahrbahn im Perronbereich.• Die Auftraggeberin klärt mit der SBB Infrastruktur die Dimensionen der gleisseitigen Auskragung ab.

Nachtrag	<p>Von G. Arpagaus und R. Lämmli vom 26.09.2017:</p> <ul style="list-style-type: none"> Wir möchten darauf hinweisen, dass potentielle Hochhausstandorte dem Baukollegium vorgestellt werden müssen. Hier ist sicher hilfreich, wenn mehrere Varianten dargelegt werden können. Wir schlagen vor, die Diskussion mit dem Baukollegium im Anschluss an die Machbarkeitsstudie vorzusehen. Unsere Geschäftsleitung werden wir vor dem Schlussworkshop über den Stand des Verfahrens informieren. Für ein Hochhaus ist, wie schon gestern erwähnt, ein Gestaltungsplan notwendig. Falls dieser Ansatz weiterverfolgt wird, könnten auch andere baurechtliche Rahmenbedingungen (wie z.B. der Mehrlängenabstand, der Strassenabstand oder die massgebliche Grundfläche) mit dem Gestaltungsplan übersteuert werden.
----------	---

Traktandum 3	Besprechung der Variante 1
Inhalt	Besprechung der Variante am Modell. Die Untervarianten 1a (AZ 1.69) und 1b (AZ 1.86) unterscheiden sich durch die Ausbildung des quergestellten Gebäudes als Hochhaus mit 35 m Gebäudehöhe.
Dokumentation	Potenzialstudie
Besprechung	<ul style="list-style-type: none"> Die Herleitung als Abschluss der Aufreihung ist gut nachvollziehbar. Die Setzung eines Hochpunkts (1a ->25m, 1b ->35m) ist u.a. begründet in der Paarbildung mit dem 35m-Gebäude südlich des Perimeters. Die Baukörper nehmen die Körnigkeit des Bestandes auf. Die entstehenden Zwischenräume sind noch zu begründen. Die Etablierung eines Platzes sowie die Differenzierung in Höhe und Tiefe können hierfür helfen. Die Überdachung der Rampe der PU respektive Integration der PU ins Gebäude dürfte mit der aktuellen Lage der Gebäude schwierig zu realisieren sein.
Beschluss	Die Typologie ist weiterzuentwickeln
To do	Weiterentwicklung der Variante 1 gemäss Programm.

Traktandum 3	Besprechung der Variante 2
Inhalt	Besprechung der Variante am Modell. Die Untervarianten 2a (AZ 1.61) und 2b (AZ 1.80) unterscheiden sich durch die Ausbildung des abschliessenden Gebäudes als Hochhaus mit 35m Gebäudehöhe.
Dokumentation	Potenzialstudie
Besprechung	<ul style="list-style-type: none"> Die PU wird durch das Gebäude überdacht, jedoch ist die Nähe des dreigeschossigen Gebäudes zum Bahnhofsgebäude als kritisch einzustufen. Die Stellung des Hochpunkts (2a ->25m, 2b ->35m) bildet keinen Abschluss, sondern ist eher als Beschleunigung ohne Endpunkt zu lesen. Die Referenz zum Hochpunkt ausserhalb des Perimeters ist nicht zwingend (schwach ausgeprägte Paarbildung).
Beschluss	Die Variante 2 ist nicht weiterzuverfolgen.
To do	-

Traktandum 3	Besprechung der Variante 3
Inhalt	Besprechung der Variante 3 (AZ 1.57) am Modell.
Dokumentation	Potenzialstudie
Besprechung	<ul style="list-style-type: none"> Ein Riegel ist denkbar. Der Strassenraum wird nicht verdoppelt, sondern ein eigenständiger Akzent gesetzt. Die Durchlässigkeit ist nicht zwingend (Riegel als Zäsur -> Raum eigenständig). Differenzierung in Höhe und Tiefe wünschenswert.
Beschluss	Die Variante 3 ist weiterzuverfolgen.
To do	Weiterentwicklung gemäss Programm

Traktandum 3	Besprechung der Variante 4
Inhalt	Besprechung der Variante 4 (AZ 1.52) am Modell.
Dokumentation	Potenzialstudie
Besprechung	<ul style="list-style-type: none"> Die Nähe der eingeschossigen Überdachung der PU zum Bahnhofsgebäude ist denkbar. Die Variante 4 kann als architektonische Differenzierung der Variante 3 gelesen werden. Der Raum ist konkreter fassbar Die Differenzierung in Höhe und Tiefe wird geschätzt. Mit der Silhouette und kann räumliche Qualität geschaffen werden.
Beschluss	Die Variante 4 ist weiterzuverfolgen.
To do	Weiterentwicklung gemäss Programm

Traktandum 3	Besprechung der Variante 5
Inhalt	Besprechung der Variante am Modell. Die Untervarianten 5a (AZ 1.90) und 5b (AZ 1.48) unterscheiden sich in der Gebäudehöhe.
Dokumentation	Potenzialstudie
Besprechung	<ul style="list-style-type: none"> Der Raum wird zugestellt, keine Öffnung für das Quartier. Schattenbildung ist problematisch. Kein Bahnhofplatz, lediglich Aufreihung ohne Anfang und Ende. Variante zeigt die Auseinandersetzung mit der maximalen Ausnützung sowie mit den Lärmbedingungen.
Beschluss	Die Variante 5 ist nicht weiterzuverfolgen.
To do	-

Traktandum 4	Weiteres Vorgehen
Inhalt	Definition der nächsten Schritte. Die Beschlüsse und ToDo's sind den vorangehenden Traktanden zu entnehmen. Zusätzliche Punkte sind erwähnt
Dokumentation	-
Besprechung	Zusammenfassung
Beschluss	<ul style="list-style-type: none"> Weiterentwicklung der Varianten 1a, 1b, 3, 4. Das Planungsteam hat die Möglichkeit Planwerkstadt/VBZ zu kontaktieren, um Varianten der Buswendeschleife prüfen zu lassen.
To do	-

Nächster Workshop: 27. Oktober 2017, 08.30-12.00 Uhr (Potenzialstudie Phase 2)

Freundliche Grüsse

Carli Cathomen
Projektbegleitung Planwerkstadt

29. September 2017 / cat

2.3. Phase 2

2.3.1. Präsentation Phase 2

V1



V1A

AZ: 1.80

GF: 12'250 m²

V: 35'190 m³

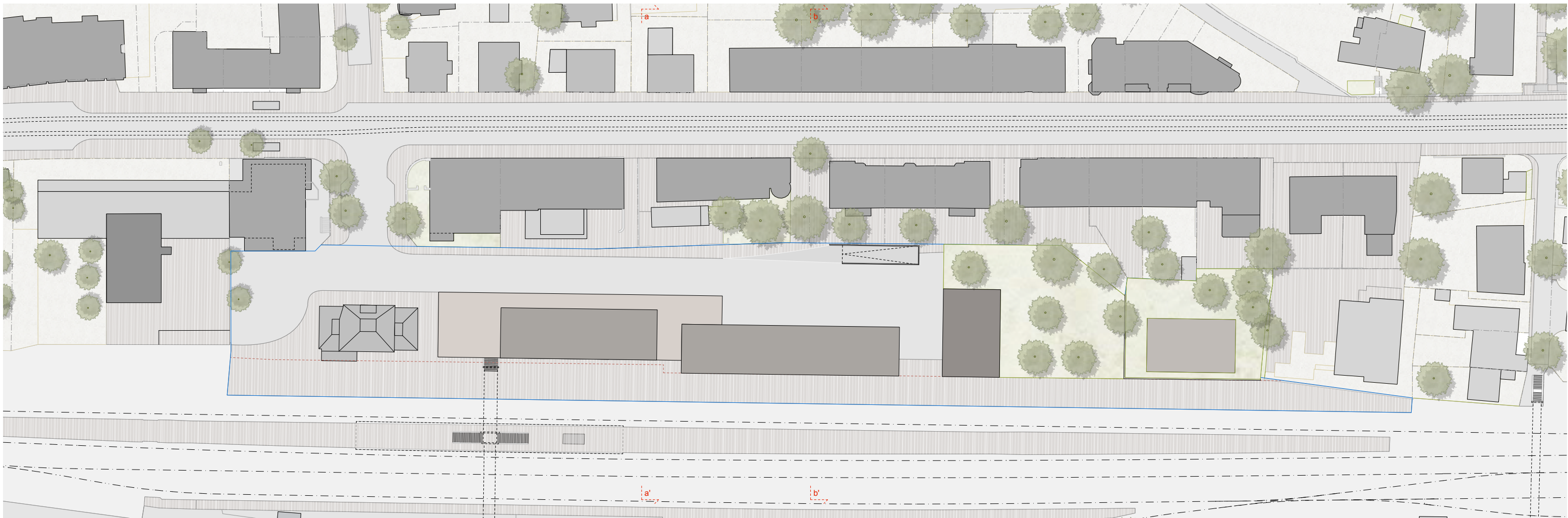
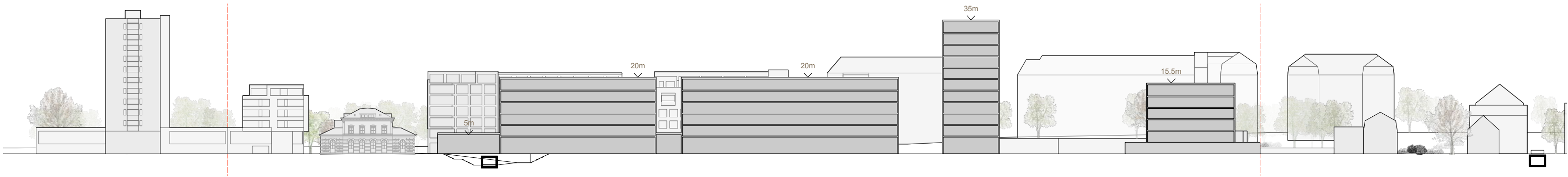
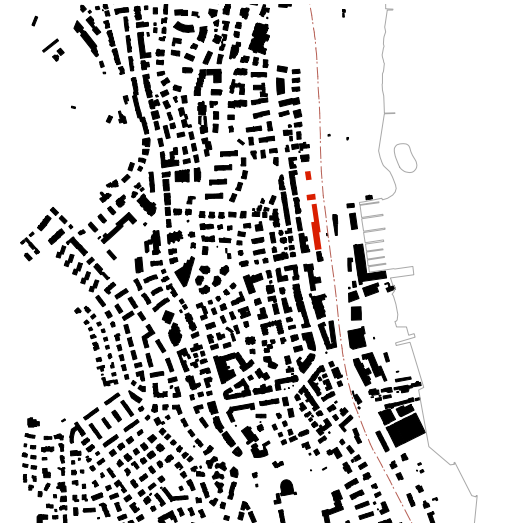
DL FLÄCHE im EG: 915 m²

HOHES HAUS: 35m

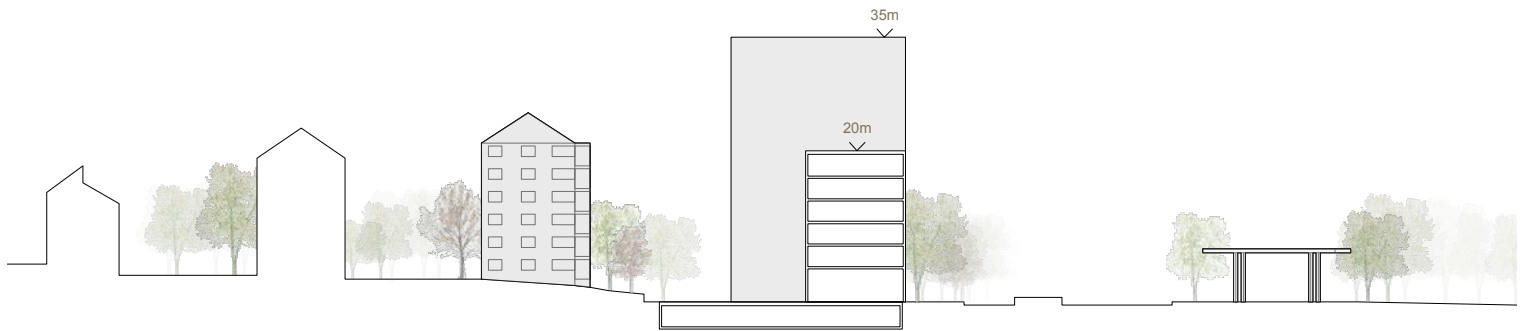
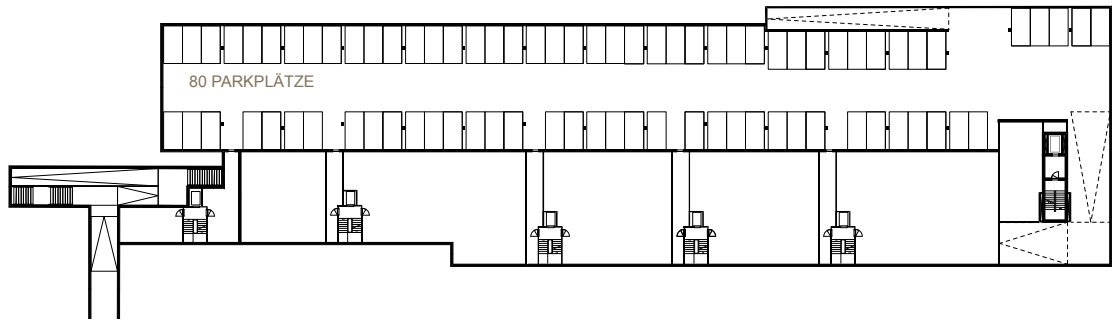
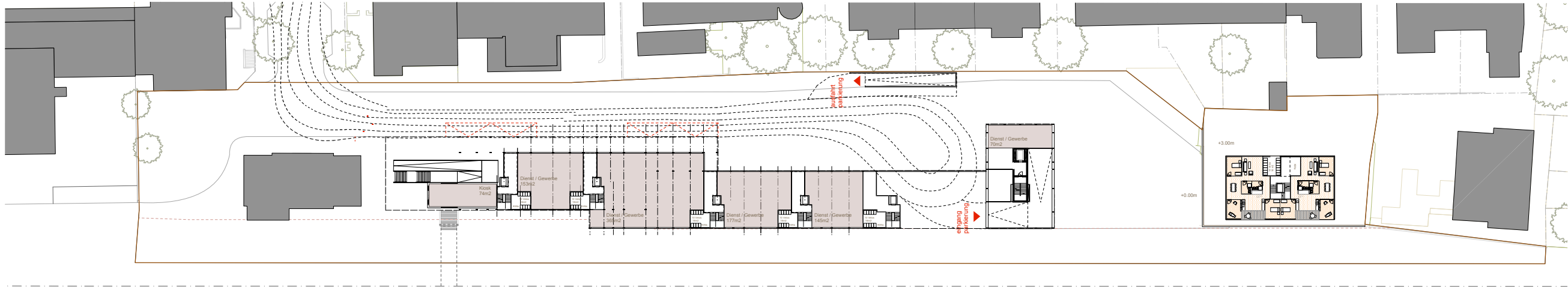
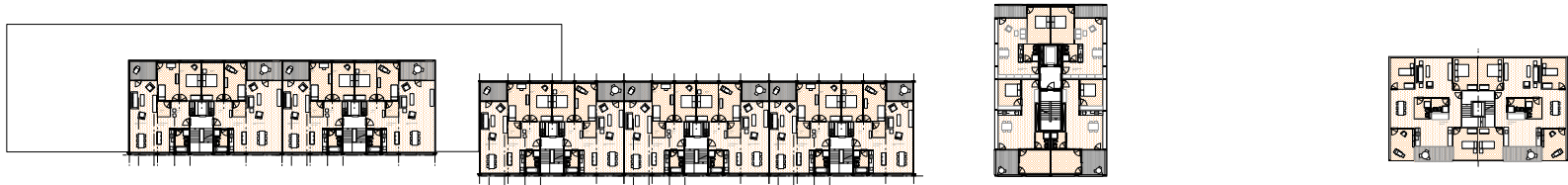
WOHNUNGEN: 100



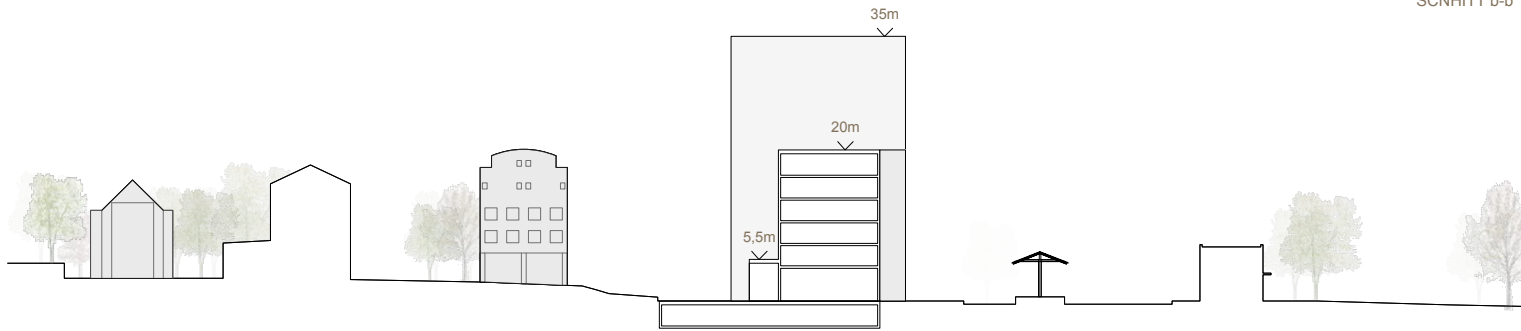
ETAPPIERUNG



	2.5	3.5	4.5	5.5
V1A	20 (20%)	70 (70%)	06 (05%)	04 (05%)
V1B	16 (17%)	66 (72%)	06 (05%)	04 (05%)



SCNHITT b-b'



SCNHITT a-a'



V1B

AZ: 1.72
GF: 11'650 m2
V: 33'630 m3
Hohes Haus: 30 m
Wohnungen: 92

V3



V3A

AZ: 1.56

GF: 10'910 m²

V: 31'877 m³

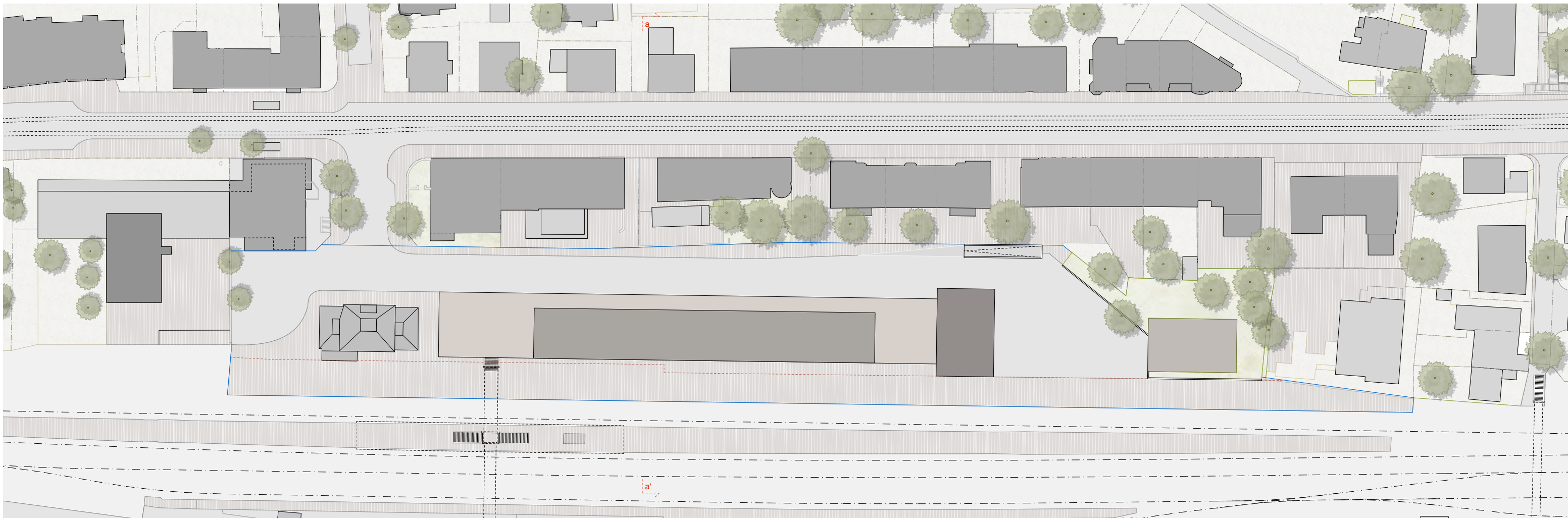
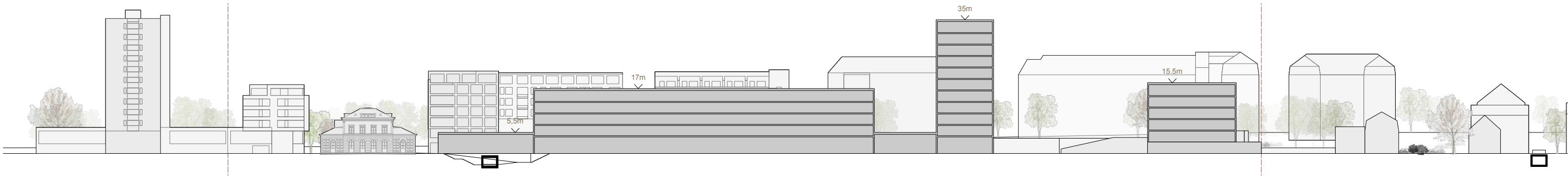
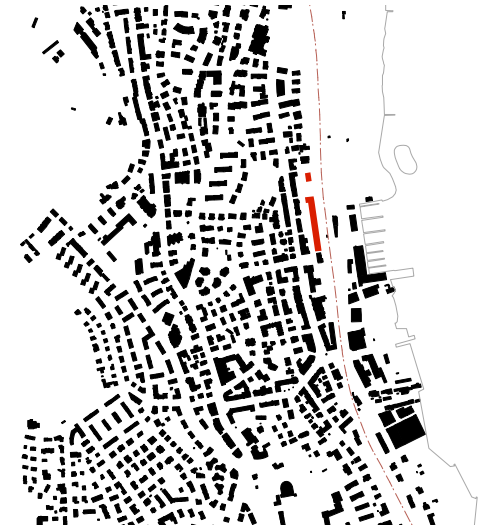
DL FLÄCHE im EG: 1'220 m²

HOHES HAUS: 35m

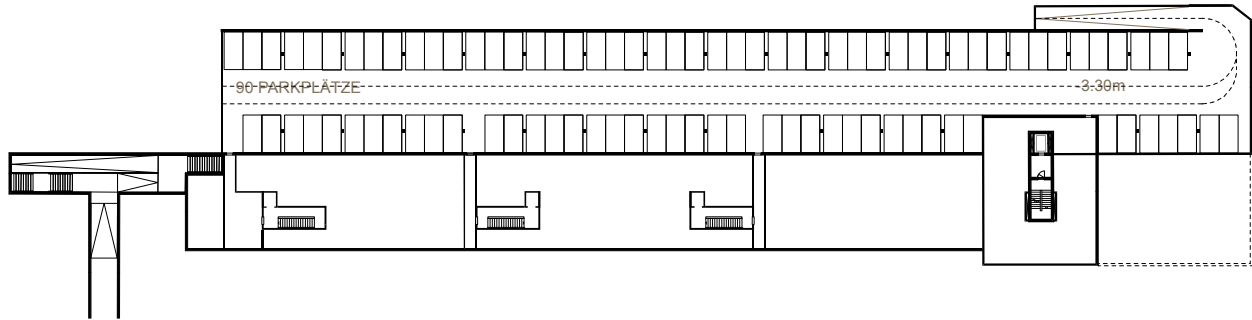
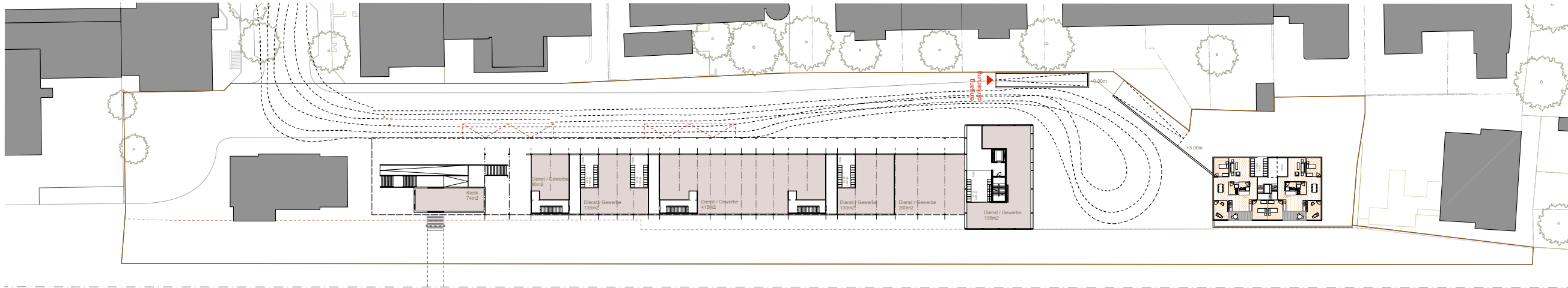
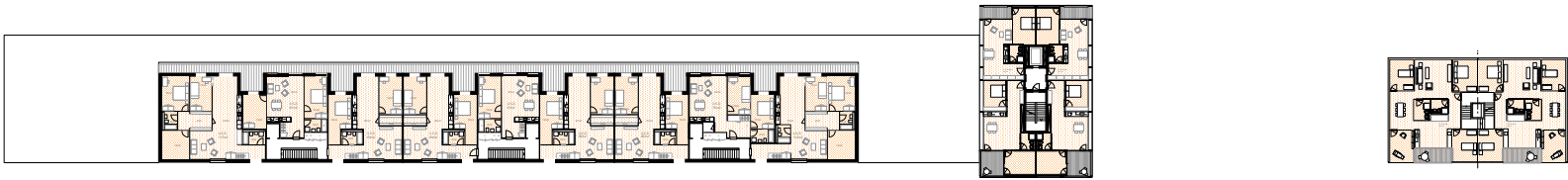
WOHNUNGEN: 78



ETAPPIERUNG



	2.5	3.5	4.5	5.5
V3A	24 (31%)	36 (46%)	14 (17%)	04 (06%)
V3B	20 (28%)	32 (46%)	14 (19%)	04 (07%)
V3C	18 (27%)	30 (45%)	14 (20%)	04 (08%)



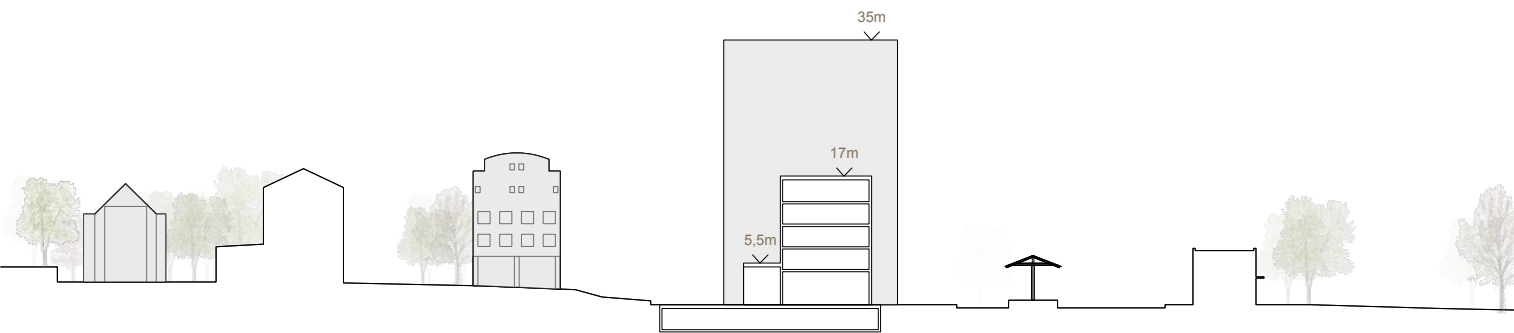
V3B

AZ:	1.48
GF:	10'310 m2
V:	30'317 m3
Hohes Haus:	30m
Wohnungen:	70



V3C

AZ:	1.39
GF:	9'710 m2
V:	28'757 m3
Hohes Haus:	23m
Wohnungen:	66



V4



V3A

AZ: 1.82

GF: 12'240 m²

V: 35'335 m³

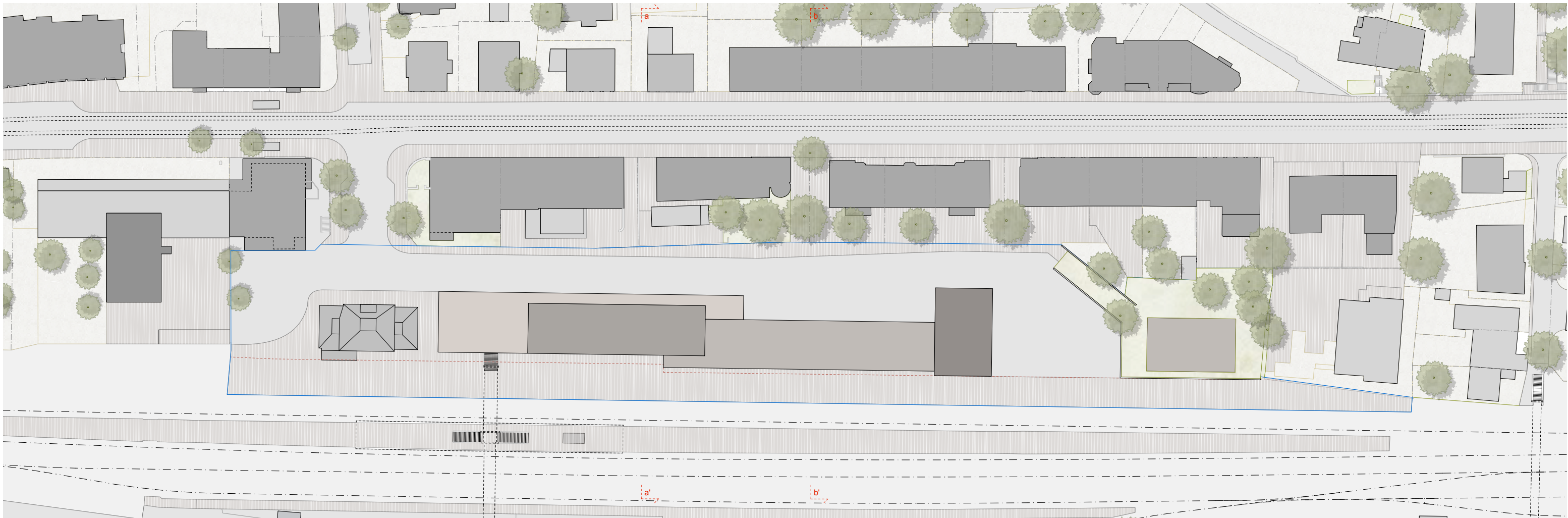
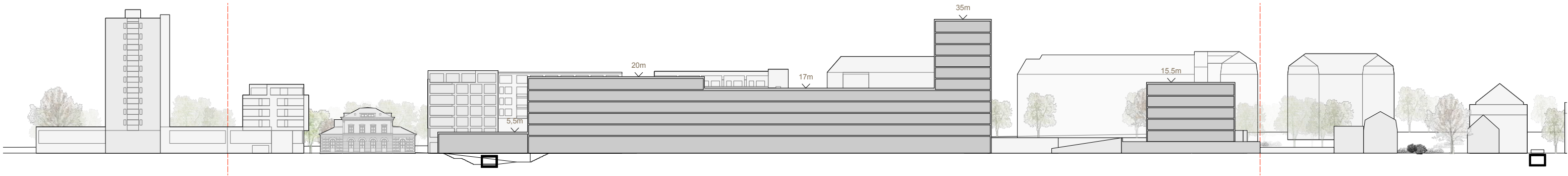
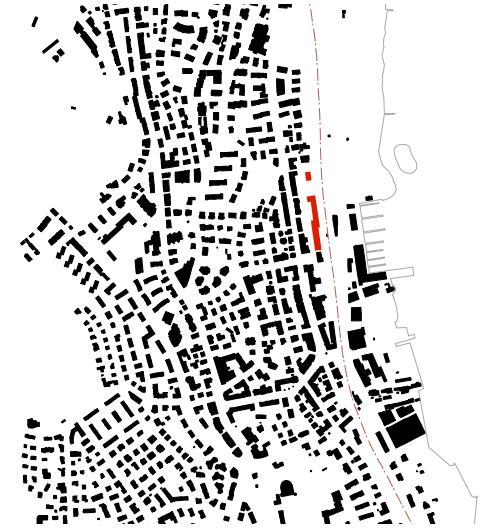
DL FLÄCHE im EG: 1'210 m²

HOHES HAUS: 35m

WOHNUNGEN: 98



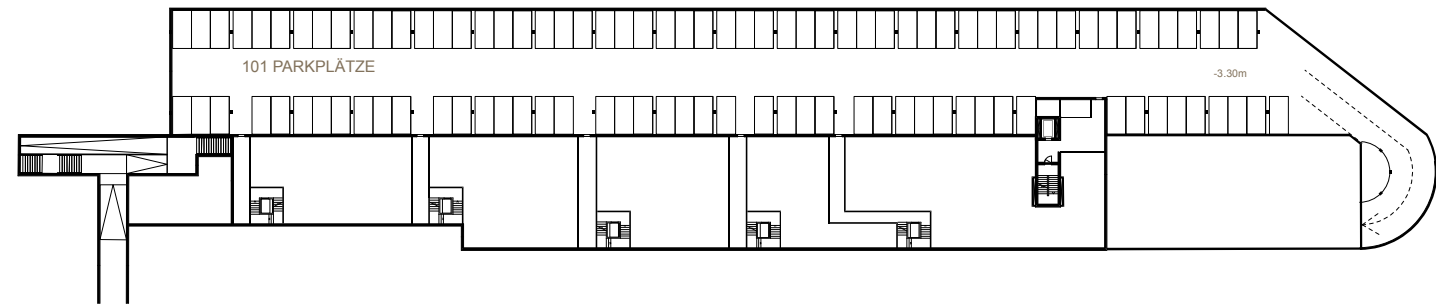
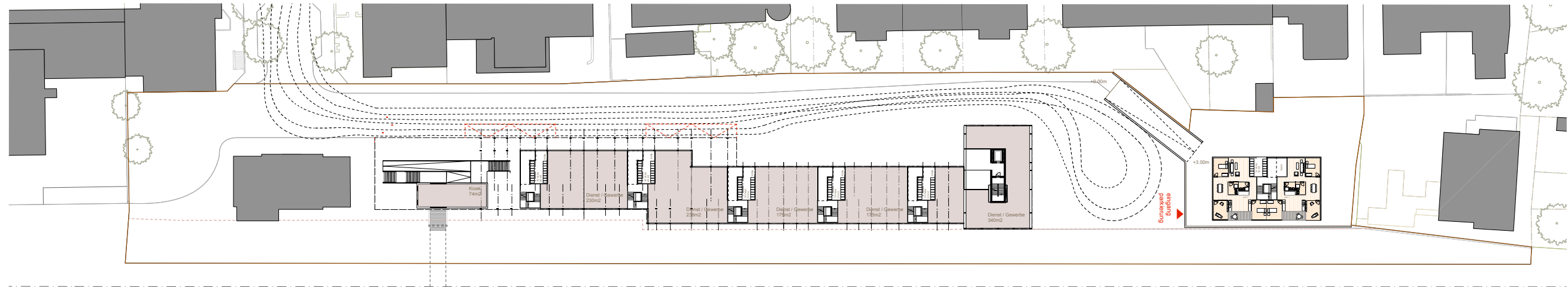
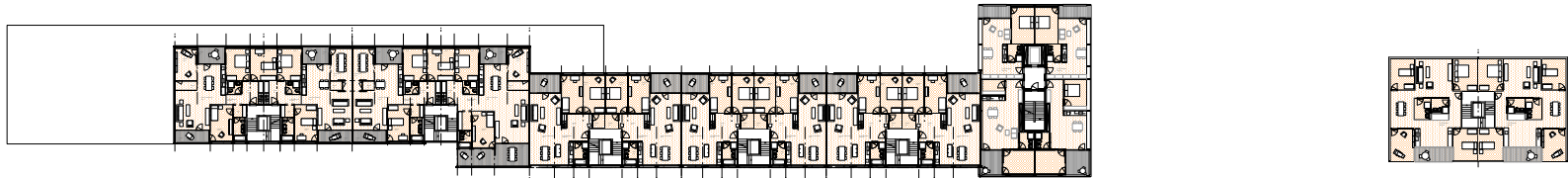
ETAPPIERUNG



0 10 20 30 40 50 m



	2.5	3.5	4.5	5.5
V4A	20 (21%)	48 (49%)	11 (10%)	19 (20%)
V4B	16 (17%)	44 (49%)	11 (11%)	19 (22%)
V4B	12 (15%)	40 (49%)	11 (12%)	19 (24%)



V4B

AZ: 1.73
GF: 11'640 m2
V: 33'775 m3
Hohes Haus: 30m
Wohnungen: 90



V4C

AZ: 1.64
GF: 11'040 m2
V: 32'215 m3
Hohes Haus: 21m
Wohnungen: 82



SCNHITT b-b'

SCNHITT a-a'

2.3.2. Erläuterung und Fazit Architekt

V1

Die Variante 1 wird durch einen eingeschossigen Gebäudeteil ergänzt, der im Bereich des Bahnhofplatzes die Funktionen der Überdachung von Bushaltestelle und Personenunterführung leistet, gleichzeitig eine vermittelnde Geste zum bestehenden Aufnahmegebäude bildet. Die Busschleife befindet sich zwischen dem zweiten und dritten Baukörper und gibt hinter dem Höhenakzent einen weiten parkartigen Grünraum frei, der die 2/3 Regelung zu erfüllen scheint. Andererseits wird die direkte Anbindung des Hochpunkts an die Arkade und das Gebiets des Bahnhofplatzes durch die Busschleife unterbrochen.

Die Variante 1 erweist sich als robuste und realistische Lösung und soll weiterentwickelt werden.

V3

Die Variante 3 nimmt mit grösseren Dimensionen Bezug zum Gleisraum. Die Busschleife führt in den Raum hinter das Hochhaus und belegt diesen als Verkehrsfläche, was nicht erwünscht ist.

Die Variante 3 hat daneben auch Nachteile in der Etappierung und wird ausgeschlossen.

V4

Die Variante 4 erweist sich mit den plastischen Möglichkeiten von Rücksprüngen und Höhenstaffelungen als sehr anpassungsfähig. Die Volumenentwicklung gliedert den Bereich des Aufnahmegebäude und eines offeneren Platzes, der von einem punktförmigen höheren Kubus abgeschlossen wird. Die unterschiedlichen räumlichen Eigenschaften hierarchisieren die verschiedenen Abschnitte der Raumsequenz. Es sind Untervarianten möglich, die sowohl die Busschleife vor dem höheren Kubus in den Platzraum anlegen, aber auch Varianten, die diesen frei lassen und die Busschleife hinter dieses abschliessende Volumen legen. Zudem sind unterschiedliche Höhen dieses Akzents über und unter der Hochhausgrenze möglich. Daher wird empfohlen diese Variante weiterzuverfolgen.

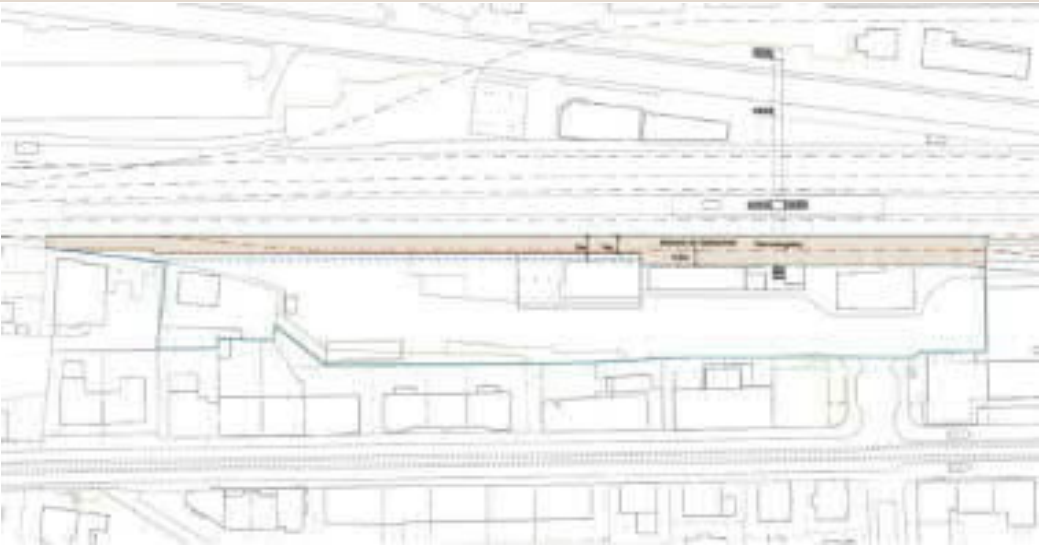
Fazit: Weiterbearbeitung von V1, V4

2.3.3. Zwischenbesprechung



Projekt	Potenzialstudie Wollishofen Bahnhofplatz
Anlass	Zwischenpräsentation Phase 2
Datum / Zeit	27. Oktober 2017 / 08:30 – 11:00 Uhr
Ort	LAB100, Lagerstrassestrasse 100, 8004 Zürich
Teilnehmende	Thomas von Ballmoos, von Ballmoos Krucker Architekten GmbH Gonçalo Vilhena, von Ballmoos Krucker Architekten GmbH Christoph Schubert, Balliana Schubert Landschaftsarchitekten AG Roger Ochsner, SBB AG Immobilien Rolf-Werner Wirtz, SBB AG Immobilien Kathrin Studer, SBB AG Immobilien Nicolà Gabriel, VBZ AG Cynthia Müller, Tiefbauamt Zürich Andrea Bender, Grün Stadt Zürich Gabriela Arpagaus, Amt für Städtebau Rahel Lämmli, Amt für Städtebau Carli Cathomen, Planwerkstadt AG
Entschuldigte	Roland Frei, Tiefbauamt Zürich Giovanni Menghini, SBB AG Fachstelle für Denkmalpflege Silvan Weber, VBZ AG
Verteiler	Teilnehmende, Entschuldigte
Leitung	Kathrin Studer
Aktennotiz	Carli Cathomen
Dokument	10127_03_171027_Aktennotiz_Potenzialstudie_Phase2.docx
Traktanden	1 Begrüssung 2 Erkenntnisse Pendenzen WS Phase 1 3 Präsentation Potenzialstudie (Phase 2) 4 Diskussion der Varianten 5 Weiteres Vorgehen



Traktandum 1	Begrüssung Vorstellungsrunde
Inhalt	Begrüssung / Vorstellung der Anwesenden
Dokumentation	-
Besprechung	Katrin Studer eröffnet die Veranstaltung und begrüsst alle Anwesenden herzlich zur zweiten Veranstaltung der Potenzialstudie Wollishofen Bahnhofplatz. Aufgrund neuer Teilnehmenden stellen sich alle nochmals kurz vor.
Beschluss	-
To do	-
Traktandum 2	Erkenntnisse aus Pendenzen des Workshops der Phase 1
Inhalt	Diskussion der Pendenzen resultierend aus der ersten Phase der Potenzialstudie
Dokumentation	 <p>Abb.1: Randbedingungen aus Städtebaulicher Potenzialstudie 1.Phase – 25.09.2017, vBK, Seite 11</p>
Besprechung	<p><u>Buswendeschlaufe:</u></p> <ul style="list-style-type: none">Die Führung der Buswendeschlaufe auf dem Perron zwischen Gleisanlage und Gebäude (Siehe Abb. 1: Schraffierte Fläche) ist nicht möglich (Gründe SBB Infrastruktur: Personenfluss, Evakuierung, Unterhalt/Bauarbeiten).Die Buswendeschlaufe kann enger gefasst und weiter südlich (vergleiche Variante 1) gesetzt werden. Der minimale Wendekreis beträgt 25 m. <p><u>Fusswegverbindung:</u></p> <ul style="list-style-type: none">Eine durchgehende öffentliche Wegverbindung zwischen Gleisanlage und Gebäude (Siehe Abb. 1: Schraffierte Fläche) ist nicht möglich (Gründe SBB Infrastruktur: Personenfluss, Evakuierung, Unterhalt/Bauarbeiten). Die Zugänglichkeit ist gewährleistet. <p><u>Überkragen:</u></p> <ul style="list-style-type: none">Ein Überkragen der Baulinie (8m ab Gleisachse Gleis 2; blau gestrichelt in Abb. 1) ist nicht möglich. <p><u>Erschliessung:</u></p> <ul style="list-style-type: none">Zwischen Gleisanlage und Gebäude (Siehe Abb. 1: Schraffierte Fläche) ist keinerlei Erschliessung möglich. <p>➔ Erkenntnisse aus Pendenzen sind im eSpace im Ordner „Nachträge-Programm“ zusammengefasst. Dateipfad: http://espace.sbb.ch/projekte/712/Oeffentlich/Rahmenprogramm/Nachtr%C3%A4ge-Programm</p>
Beschluss	-
To do	-



Traktandum 3		Präsentation der Phase 2 der Potenzialstudie
Inhalt		Von Ballmoos Krucker Architekten mit Balliana Schubert Landschaftsarchitektur haben die Varianten 1, 3 und 4 aus der ersten Phase weiterentwickelt. Der Fokus der Weiterentwicklung lag auf der Erschliessung und dem Nutzungsmix.
Dokumentation		Potenzialstudie Phase 2
Besprechung		<p>T. von Ballmoos präsentiert die Varianten 1, 3 und 5. Jede der Varianten hat einen Hochpunkt von 35 m und eine oder zwei Untervarianten mit geringerer Gebäudehöhe.</p> <p><u>Generelle Informationen:</u></p> <ul style="list-style-type: none">Alle Varianten berücksichtigen den Zuschlag für Mehrlänge sowie Mehrhöhe.Die gezeigten Grundrisse sind noch nicht optimiert (Gegenstand der Phase 3).Die Erschliessung der unterirdischen Parkierung soll unter dem Augenmerk möglicher Interferenzen mit dem Busbetrieb erfolgen. Kreuzungen der Busfahrbahn mit möglicher Staufolge sind zu vermeiden. <p><u>Buswendeschlaufe, Busfahrbahn, Parkierung:</u></p> <ul style="list-style-type: none">Der Betrieb der Busse wird ohne Fahrleitungen erfolgenDie unterirdische Parkierung ist unterhalb der Busfahrbahn geplant (-> Im Gesuch um Vorentscheid angefragt). Die Entrauchung der Einstellhalle ist mit Zusatzkosten verbunden.Die Einstellhalle ist gegen Süden erweiterbar, je nach Bedarf. Eine Verkürzung ist ebenfalls möglich.Bei der Rampe für die unterirdischer Parkierung sind ggf. auch die Bedürfnisse der Velofahrer zu berücksichtigen, sofern keine anderer Erschliessung für Velo PP in diesem Bereich vorhanden ist. <p><u>Wohnungen:</u></p> <ul style="list-style-type: none">Im Hochpunkt werden aufgrund der Dimensionen des Gebäudes kleine Wohnungen angeboten. <p><u>Lärmbelastung:</u></p> <ul style="list-style-type: none">Im Hochpunkt sind rein lärmorientierte Räume geplant, die gemäss Verfassenden durch ruhige Räume kompensiert werden können. Eine Verifikation durch Lärmexperten ist angedacht. <p><u>Hochpunkt/Hochhaus:</u></p> <ul style="list-style-type: none">Gebäude mit einer Fassadenhöhe von mehr als 25m sind baurechtlich Hochhäuser (§282, PBG), feuerpolizeilich ab 30m (Art. 13, VKF Brandschutznorm). Bei feuerpolizeilichen Hochhäusern sind u.a. zusätzliche Sicherheitstreppehäuser (Brandschutzrichtlinie 16-15 / Flucht- und Rettungswege, Absatz 3.9) vorzusehen. <p><u>Sockel:</u></p> <ul style="list-style-type: none">In Referenz zum Hochpunkt südlich des Perimeters (Symmetrie) sowie zur Überdachung der PU ist jede Variante mit einem Sockel geplant worden. Die Dimensionen des Sockels unterscheiden sich je Variante. <p><u>Grünflächenanteil:</u></p> <ul style="list-style-type: none">In der Arealüberbauung ist ein Grünflächenanteil von $\frac{2}{3}$, der nicht mit Gebäuden überstellten Flächen einzuhalten. Im Gestaltungsplanverfahren ist ein Spielraum vorhanden.Begrünte Dachflächen können angerechnet werden, sofern sie öffentlich zugänglich sind. <p><u>Veloparkplätze, B+R, P+R, K+R, Taxi</u></p> <ul style="list-style-type: none">Für 100 Wohnungen sind eine Anzahl von 300 Veloparkplätzen vorzusehen. Diese sind zu je einem Drittel im UG, im EG und im Freien anzuordnen.Der Bedarf an B+R,P+R, K+R, Taxi, Behindertenparkplätze für die Erschliessung des Bahnhofs ist für die Phase 3 vorzugeben. <p><u>Etappierbarkeit in Arealüberbauung:</u></p> <ul style="list-style-type: none">Eine Ausföhrung der Inhalte der Arealüberbauung hat innerhalb von zwei Jahren zu erfolgen (§328, PBG). Die Etappierung könnte in einem stadträtlichen GP (§86, PBG) geregelt werden.
Beschluss		-
To do		<ul style="list-style-type: none">Die SBB verifiziert die Grundrisse mit einem Lärmexperten.Die SBB klärt intern den aktuellen sowie prognostizierten (2030) Bedarf ab B+R, P+R, K+R, Taxi, Behindertenparkplätze für die Bahnhofinfrastruktur.PWS verifiziert die Etappierbarkeit in der Arealüberbauung sowie den Mehrlängen-, Mehrhöhenzuschlag.



Traktandum 4		Besprechung der Variante 1		
Inhalt		<u>Variante 1A</u> <ul style="list-style-type: none">AZ: 1.80GF: 12'250 m²V: 35'190 m³Hochpunkt mit 35m100 WohnungenDL Fläche EG 915 m²	<u>Variante 1B</u> <ul style="list-style-type: none">AZ: 1.72GF: 11'650 m²V: 33'630 m³Hochpunkt mit 30m92 Wohnungen	
Dokumentation		Potenzialstudie Phase 2		
Besprechung		<ul style="list-style-type: none">Die Symmetrie BH-Platz, bestehendes Aufnahmegebäude wird gestärkt.Der Hochpunkt von 30m ist aus feuerpolizeilichen Gründen (siehe Traktandum 3) als Variante abgebildet.Da der Hochpunkt freistehend ist, sind geringere Gebäudehöhen als 30m aus städtebaulichen Gründen nicht wünschenswert. Mit der durch die geringere Gebäudehöhe resultierende Veränderung der Proportionen verliert der «Hochpunkt» den Bezug zum 35m-Gebäude südlich des Perimeters (keine Paarbildung mehr).Eine Etappierung ist gut realisierbar.Der Freiraum nach dem Hochpunkt trennt den intensiv genutzten «öffentlichen» Teil vom nördlichen «privateren» Teil des Perimeters. Die Erschliessung des nördlichen Teils könnte ggf. über die Seestrasse erfolgen.Die Variante 1 (A und B) bedingt ein Gestaltungsplanverfahren.		
Beschluss		Die Variante 1A ist weiterzuentwickeln.		
To do		<ul style="list-style-type: none">SBB-interne Abklärung der Dienstbarkeiten (Zufahrt, Wegrecht) zur Erschliessung des nördlichen Teils des Perimeters über die bestehende Zufahrt von der Seestrasse (zwischen Seestrasse 293 und Seestrasse 297) her.		

Traktandum 4		Besprechung der Variante 3			
Inhalt		<u>Variante 3A</u> <ul style="list-style-type: none">AZ: 1.56GF: 10'910 m²V: 31'877 m³Hochpunkt mit 35m78 WohnungenDL Fläche EG 1220 m²	<u>Variante 3B</u> <ul style="list-style-type: none">AZ: 1.48GF: 10'310 m²V: 30'317 m³Hochpunkt mit 30m70 Wohnungen	<u>Variante 3C</u> <ul style="list-style-type: none">AZ: 1.39GF: 9'710 m²V: 28'757 m³Hochpunkt mit 23m66 Wohnungen	
Dokumentation		Potenzialstudie Phase 2			
Besprechung		<ul style="list-style-type: none">Der Bahnhofplatz wird mit Sockel bis zum Hochpunkt gelesen.Die Buswendeschlaufe ist erst nach dem Hochpunkt geplant, da sonst Nachteile für die Nutzungen im Sockel zu erwarten sind.Die Erschliessung der Einstellhalle erfolgt einspurig. Dies ist gemäss Verkehrsplaner bei bis zu 100 Parkplätzen möglich. Die Lage der Ein-, Ausfahrt birgt ein Friktionspotenzial mit der Busspur, Bushaltestelle.Nutzbarer Freiraum ist praktisch nicht existent.Variante 3B mit einer Gebäudehöhe des Hochpunkts von 30m ist möglich. Die Untervariante mit 23m ist weniger denkbar.Etappierung des Langbaus ist mit Brandmauerabschluss aufwändiger realisierbar.Die Varianten 3A, 3B bedingen ein Gestaltungsplanverfahren, 3C nicht.			
Beschluss		Die Variante 3 (inkl. Untervarianten) ist wenig überzeugend in Körnigkeit sowie Durchsicht und ist nicht weiterzuentwickeln.			
To do		-			



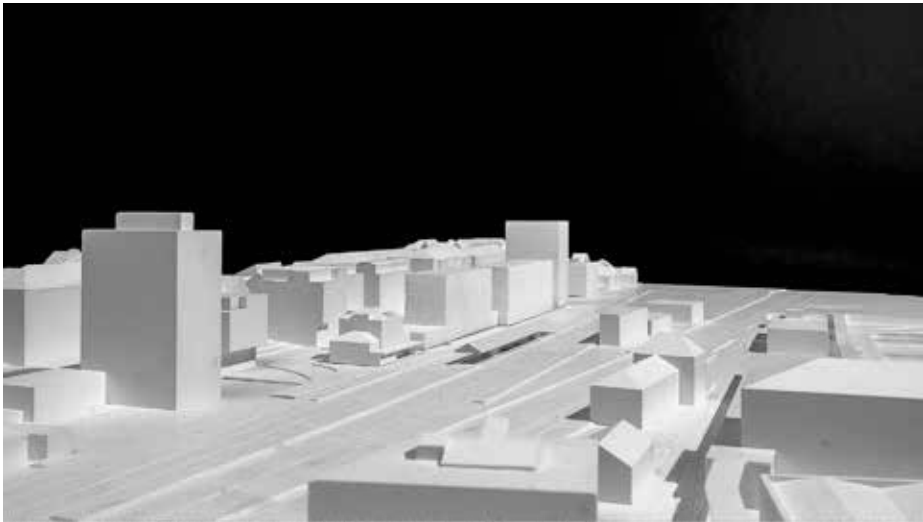
Traktandum 4		Besprechung der Variante 4	
Inhalt	<u>Variante 4A</u> <ul style="list-style-type: none">AZ: 1.82GF: 12'240 m²V: 35'335 m³Hochpunkt mit 35m98 WohnungenDL Fläche EG 1210 m²	<u>Variante 4B</u> <ul style="list-style-type: none">AZ: 1.73GF: 11'640 m²V: 33'775 m³Hochpunkt mit 30m90 Wohnungen	<u>Variante 4C</u> <ul style="list-style-type: none">AZ: 1.64GF: 11'040 m²V: 32'215 m³Hochpunkt mit 21m82 Wohnungen
Dokumentation	Potenzialstudie Phase 2		
Besprechung	<ul style="list-style-type: none">Die Variante 4 ist eine Kombination der Varianten 1 und 3. Ein langes Gebäude mit Silhouettenausbildung und Hochpunkt.Die unterirdische Parkierung funktioniert ohne Friktionen mit Busfahrbahn, Buswendeschlaufe.Städtebaulich funktioniert auch die Variante 4C mit einer Gebäudehöhe des Hochpunkts von 21m.Der nutzbare Freiraum ist nicht sehr üppig. Mittels eines GP sind Spielräume für den nutzbaren Freiraum zu schaffen.Etappierung des Langbaus ist mit Brandmauerabschluss realisierbar.Die Varianten 4A und 4B bedingen ein Gestaltungsplanverfahren, 4C kann als Arealüberbauung ausgeführt werden.		
Beschluss	<ul style="list-style-type: none">Die Variante 4C ist hinsichtlich der Ausnützung zu optimieren und weiterzuentwickeln. Der Hochpunkt ist mit einem 2/3-Geschoss aufzustocken. Zudem Weiterentwicklung der Variante 4C mit Buswendeschlaufe südlich sowie nördlich des Hochpunktes.		
To do	-		

Traktandum 5		Weiteres Vorgehen	
Inhalt	Definition der nächsten Schritte.		
Dokumentation	-		
Besprechung	27. November 2017 bis 14. Dezember 2017 14. Dezember 2017 Ende 2017 Ende Januar 2018 Anfangs März 2018 Mai 2018	Workshop Phase 3 der Potenzialstudie Schriftliche Einschätzung/Stellungnahme der beteiligten Experten Schlussbericht Potenzialstudie (in A3 Format denkbar) Vorentscheid Baukollegiumstermin zur Erörterung der Möglichkeit eines Hochhauses Studienboard SBB zum Entscheid GP ja/nein (WW vor GP ja/nein) Start Wettbewerbsverfahren	
Beschluss	<ul style="list-style-type: none">• Weiterentwicklung der Variante 1A• Weiterentwicklung der Variante 4C mit Buswendeschlaufe südlich sowie nördlich des Hochpunktes. Die Variante 4C ist hinsichtlich der Ausnützung zu optimieren und weiterzuentwickeln. Der Hochpunkt ist mit einem ²/₃-Geschoss aufzustocken.• Bei allen Varianten sind die (Frei)Flächen auszuweisen.		
To do	<ul style="list-style-type: none">• Die SBB lässt den Verfassenden bis zum Workshop Phase 3 Ihre Vorstellung über die Dokumentation der Potenzialstudie zukommen.• Das AfS beantragt einen Baukollegiumstermin Ende Januar für die Behandlung der Hochhausfrage.		

Nächster Workshop: 27. November 13.30 – 17.00 Uhr (Potenzialstudie Phase 3)

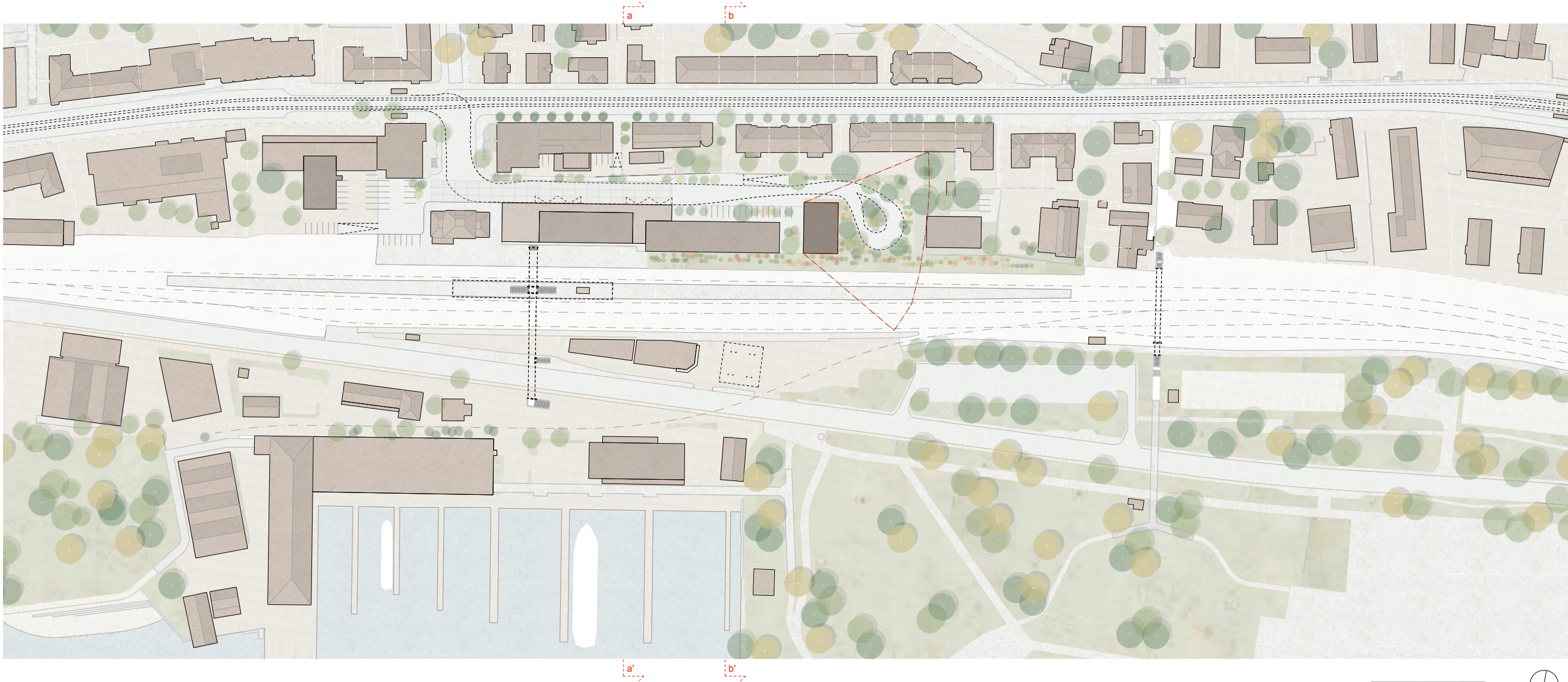
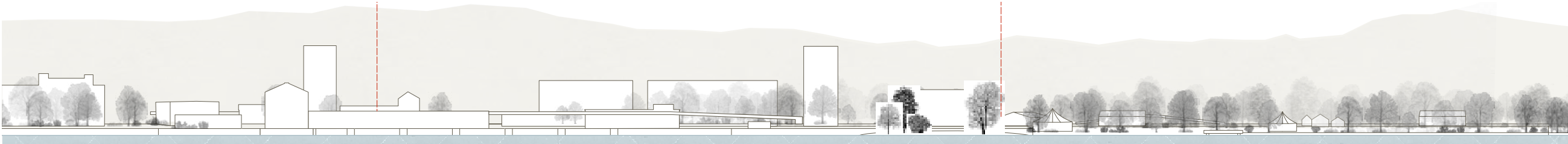
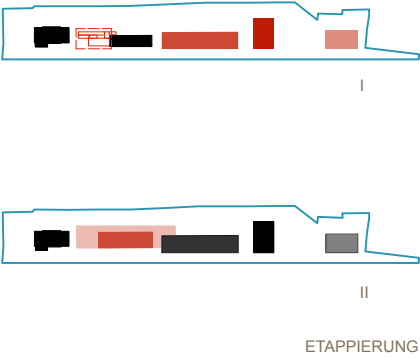
2.4. Phase 3

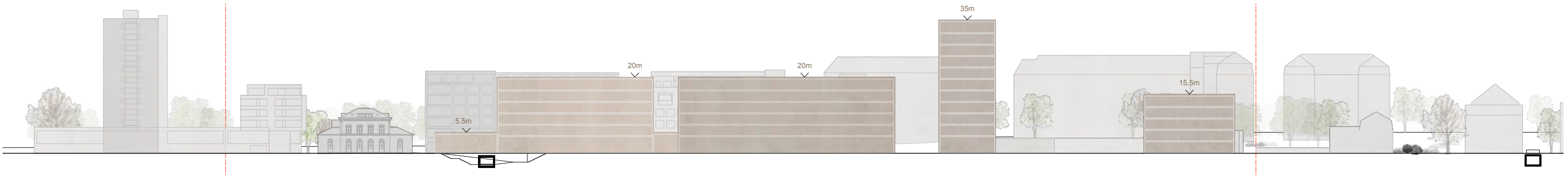
2.4.1. Präsentation Phase 3



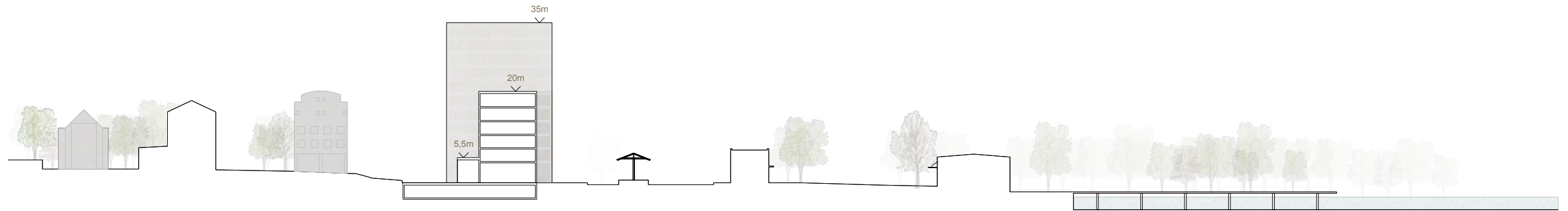
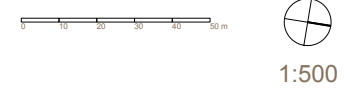
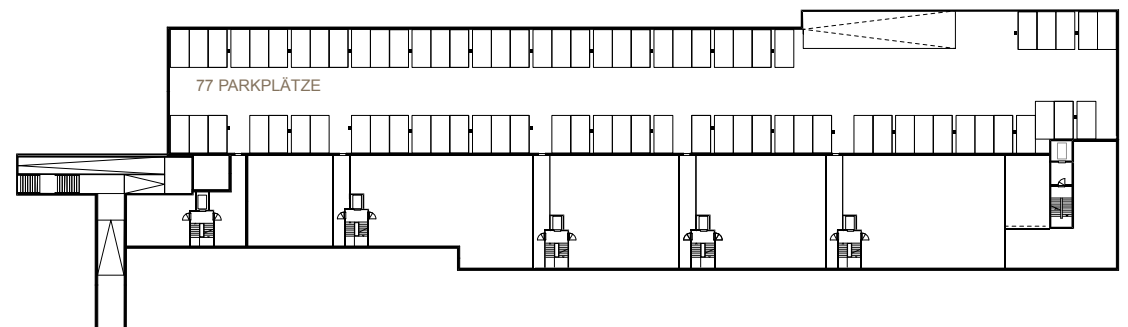
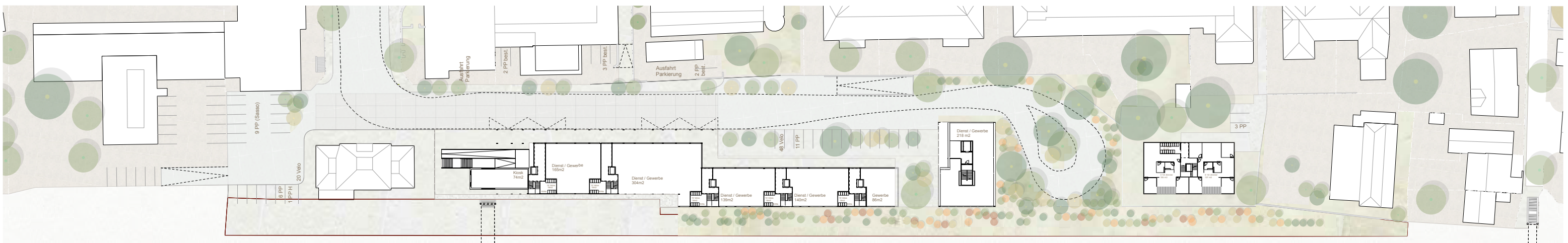
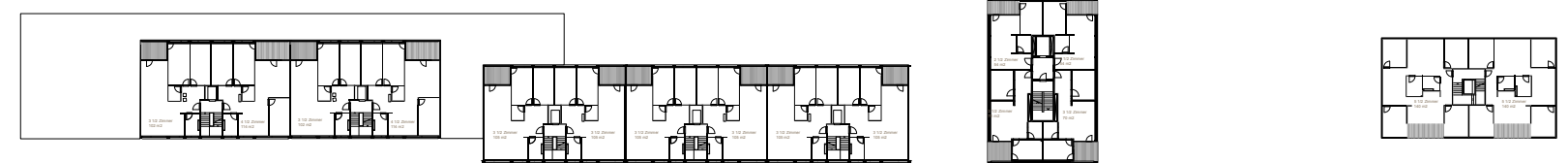
V1A

AZ:	1.86
GF:	14147 m2
GV:	46'643 m3
DL FLÄCHE im EG:	1126 m2
HOHES HAUS:	35m
WOHNUNGEN:	100
GRÜNFLÄCHE:	40%





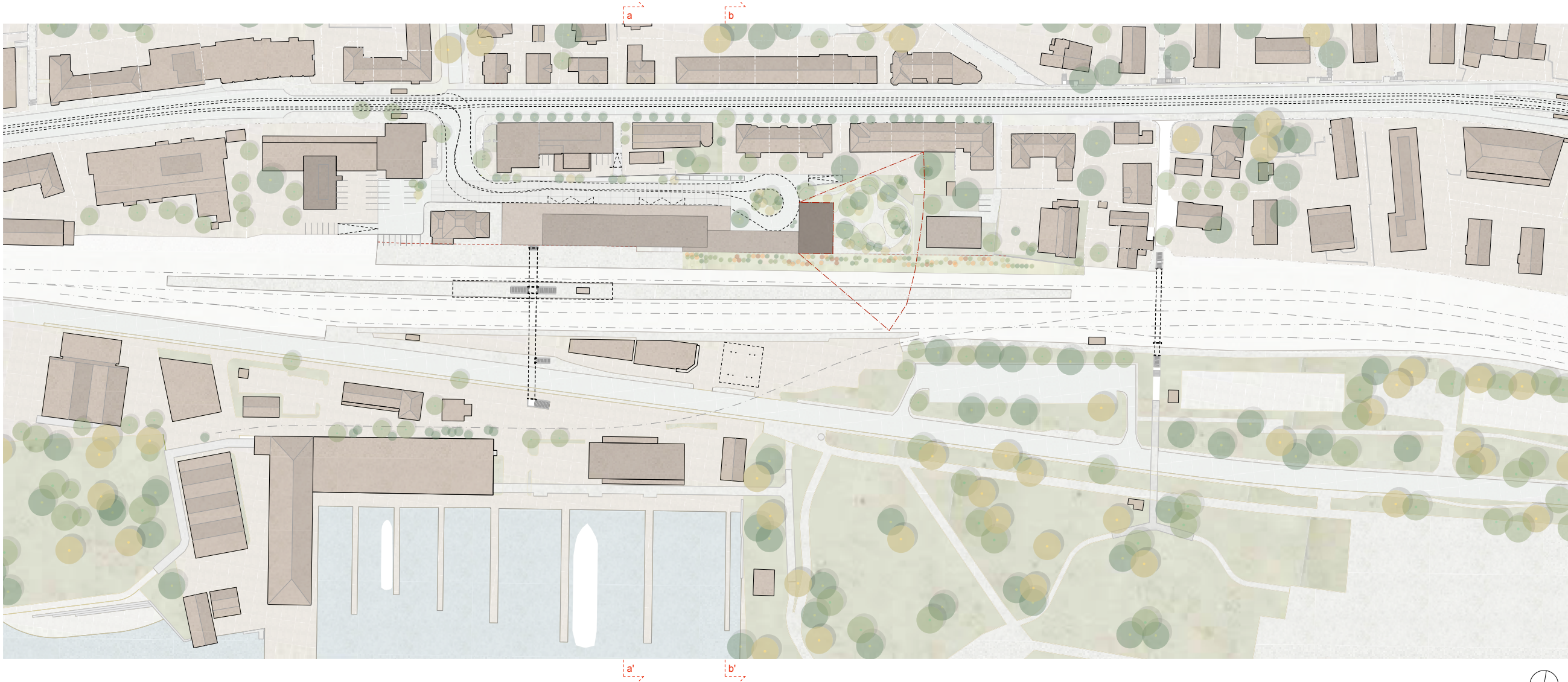
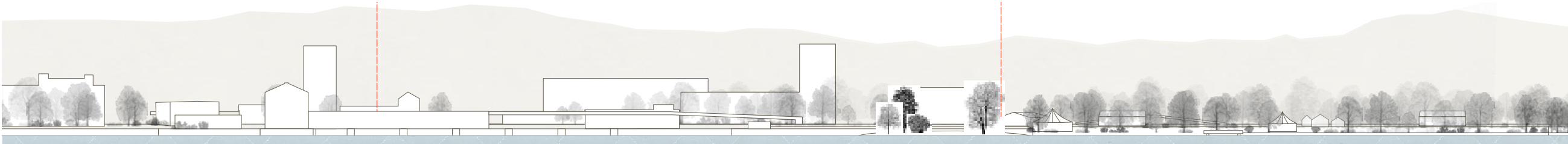
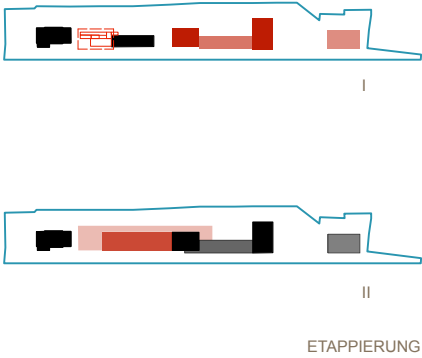
	2.5	3.5	4.5	5.5
V1A	20 (20%)	61 (61%)	10 (10%)	09 (09%)

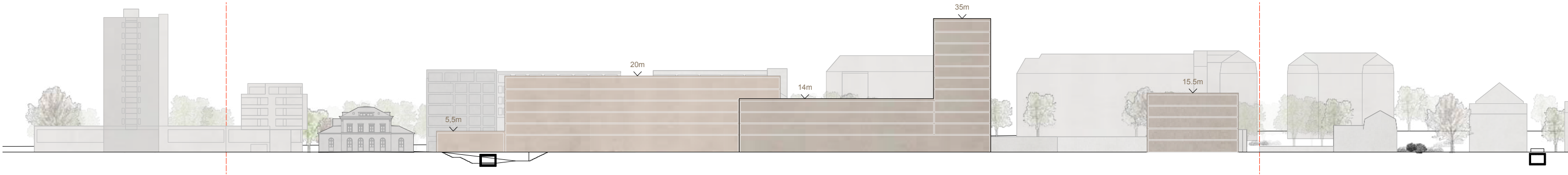


SCNHITT a-a'

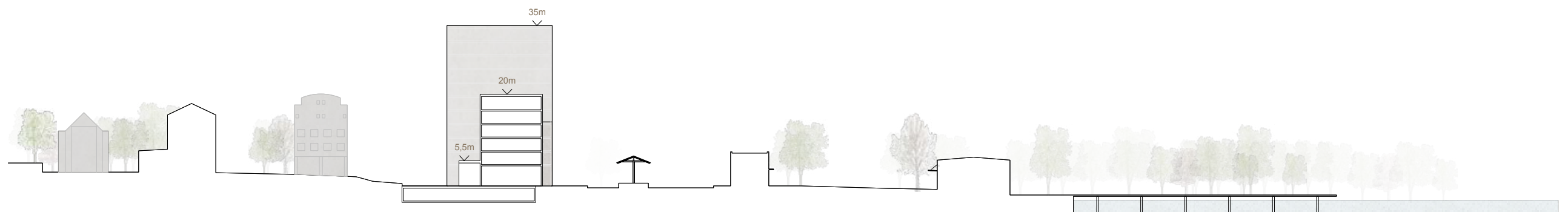
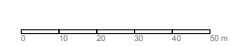
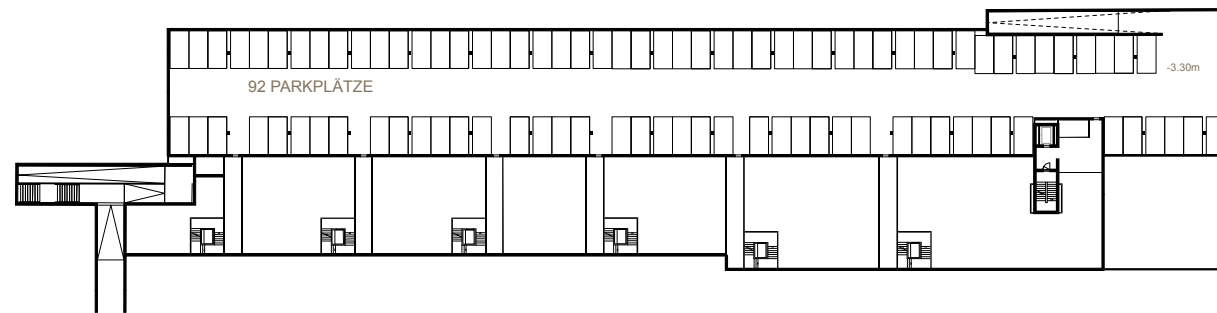
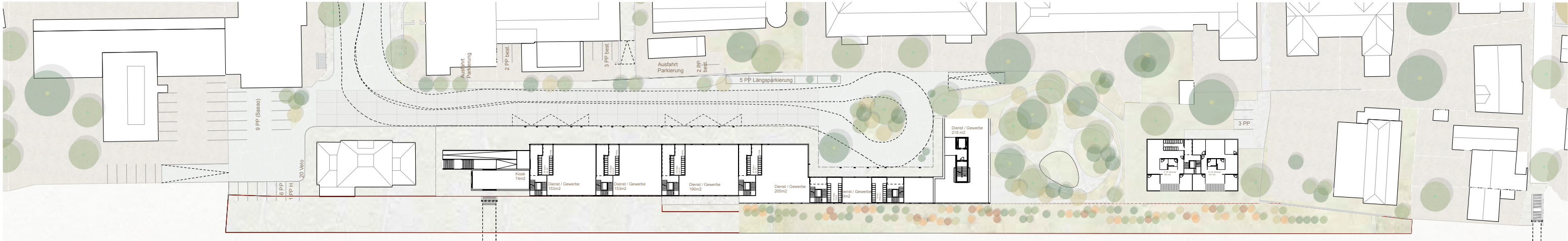
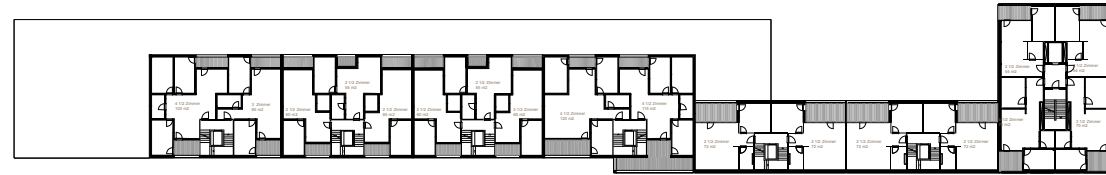
V1B

AZ:	1.73
GF:	13'601 m2
GV:	44'556 m3
DL FLÄCHE im EG:	1'088 m2
HOHES HAUS:	35m
WOHNUNGEN:	112
GRÜNFLÄCHE:	65%





	2.5	3.5	4.5	5.5
V1B	62 (55%)	26 (23%)	15 (13%)	09 (08%)



2.4.2. Erläuterung und Fazit Architekt

Die beiden Varianten 1 und 4, die zum letzten Workshop verfeinert wurden, haben sich stark angeglichen. Beide Varianten bilden zum bestehenden Aufnahmegebäude einen eingeschossigen Übergang, der sich auf der Westseite in ein Vordach für die Busstation entwickelt. Beide Varianten untersuchen die beiden Möglichkeiten, die Buswendeschlaufe am Ende des Bahnhofplatzes, oder hinter dem Akzent zu setzen, was entscheidende Auswirkungen auf den Aussenraum und die Freiflächenziffer hat. Für beide Varianten wird favorisiert, die Busschlaufe vor dem Akzent in den Bahnhofplatz zu integrieren, um in der Aussichtsschutzzone eine Aufenthaltsqualität erzeugen zu können.

Hauptunterschied der beiden Varianten sind die notwendigen Verfahren, das für die Variante 1 wegen dem Hochhaus einen Gestaltungsplan verlangt, während dem die Variante 4 mit einer Arealüberbauung bewilligt werden kann.

Aus städtebaulicher Sicht ist ein Hochhaus als Akzentuierung und Markierung des Bahnhofgeländes möglich und prüfenswert. Es sollen in der Folge auch Varianten erarbeitet werden, bei denen der Akzent eine grössere Höhe als das bestehende Hochhaus aufweisen und die Idee der Paarbildung weniger wörtlich verfolgen.

2.4.3. Zwischenbesprechung



Projekt	Potenzialstudie Wollishofen Bahnhofplatz
Anlass	Zwischenpräsentation Phase 3
Datum / Zeit	27. November 2017 / 13:30 – 16:30 Uhr
Ort	Sitzungszimmer Europa, Europaallee 45, 8004 Zürich
Teilnehmende	Thomas von Ballmoos, von Ballmoos Krucker Architekten GmbH Gonçalo Vilhena, von Ballmoos Krucker Architekten GmbH Guillermo Fibla, von Ballmoos Krucker Architekten GmbH Christoph Schubert, Balliana Schubert Landschaftsarchitekten AG Roger Ochsner, SBB AG Immobilien Rolf-Werner Wirtz, SBB AG Immobilien Kathrin Studer, SBB AG Immobilien Giovanni Menghini, SBB AG Fachstelle für Denkmalpflege (ab 14.00 Uhr) Nicolà Gabriel, VBZ AG Silvan Weber, VBZ AG Roland Frei, Tiefbauamt Zürich Andrea Bender, Grün Stadt Zürich (bis 15.30 Uhr) Roland Frei, Tiefbauamt Zürich Rahel Lämmli, Amt für Städtebau Carli Cathomen, Planwerkstadt AG
Entschuldigte	Gabriela Arpagaus, Amt für Städtebau
Verteiler	Teilnehmende, Entschuldigte
Leitung	Kathrin Studer
Aktennotiz	Carli Cathomen
Dokument	10127_03_171127_Aktennotiz_Potenzialstudie_Phase3.docx
Traktanden	1 Begrüssung 2 Präsentation Potenzialstudie (Phase 3) 3 Diskussion der Varianten 4 Weiteres Vorgehen



Traktandum 1	Begrüssung und Bemerkungen zum Protokoll
Inhalt	Begrüssung
Dokumentation	Protokoll der 2. Phase der Potenzialstudie vom 27. Oktober 2017.
Besprechung	Katrin Studer eröffnet die Veranstaltung und begrüsst alle Anwesenden herzlich zur dritten Veranstaltung der Potenzialstudie Wollishofen Bahnhofplatz. Die folgenden Termine werden präzisiert: <ul style="list-style-type: none">19. Januar 2018 Termin Baukollegium29. Januar 2018 Studienbord SBB
Beschluss	-
To do	<ul style="list-style-type: none">Das Protokoll der 2. Phase wird entsprechend angepasst.

Traktandum 2	Präsentation der Phase 3 der Potenzialstudie
Inhalt	Von Ballmoos Krucker Architekten mit Balliana Schubert Landschaftsarchitektur haben die Varianten 1 und 4 aus der ersten/zweiten Phase weiterentwickelt. Der Fokus der Weiterentwicklung lag auf den Grundrissen sowie die Flächen- und Volumenkenzzahlen.
Dokumentation	Potenzialstudie Phase 3
Besprechung	T. von Ballmoos präsentiert einen Analyseplan sowie die Varianten 1 und 4 anhand von je zwei Plänen. <u>Generelle Informationen:</u> <ul style="list-style-type: none">Die Variante 1 bedingt ein Gestaltungsplanverfahren.Die Variante 4 lässt sich im Rahmen der Grundordnung mit einer Arealüberbauung realisieren. Ein stadträtlicher Gestaltungsplan kann die Etappierung der Arealüberbauung ermöglichen.Die Variante 1 sowie die Variante 4 haben je eine Untervariante A mit der Buswendeschlaufe nördlich des Hochpunkts (Langvariante) und ein Untervariante B mit der Buswendeschlaufe südlich des Hochpunkts (Kurzvariante).Gemäss Art. 11 Absatz 2 der BZO sind mindestens $\frac{2}{3}$ der nicht mit Gebäude überstellten Fläche zu begrünen. Die Untervarianten A sind bei ca. 40% Grünfläche, die Untervariante B bei gut 60%. Das Aktivieren von Dachflächen als Grünflächen ist überlegenswert. Bei A. Bender ist jedoch kein derartiger Entscheid in einer Arealüberbauung bekannt, bei Gestaltungsplanverfahren ist man diesbezüglich freier. <u>Parkierung:</u> <ul style="list-style-type: none">Das Soll der oberirdischen Parkierung (12 bis 16) kann bei der Untervariante A eher eingehalten werden, als bei der Untervariante B.Es besteht auch die Möglichkeit öffentliche Parkplätze in der Einstallhalle anzubieten. In der Tiefgarage sind erst der private Bereich und hernach der öffentliche Bereich angeordnet. Diese Anordnung wird als nicht ideal, aber als zumutbar eingestuft. Ein öffentlicher Ausgang von der Tiefgarage ist nahe dem Bahnhofsgebäude, oder direkt in die PU vorstellbar.Die Anzahl der Parkplätze kann gesenkt werden. So sind nach PBG Mobilitätskonzepte denkbar.Die Aus-, Zufahrt zur Tiefgarage ist bei den Untervarianten unterschiedliche ausgestaltet. Die Langvariante (A) ist mit einer doppelspurigen Aus-, Zufahrt vorgesehen, die Kurzvariante (B) mit einer einspurigen. <u>Durchmesser Buswendeschlaufe:</u> <ul style="list-style-type: none">Die Buswendeschlaufe hat einen Durchmesser von 25 Meter einzuhalten. Das Schweizerische Strassenverkehrsgesetz gibt den Durchmesser von 25 Meter vor.Die Verfassenden haben z.T. mit 21m Durchmesser (Nachweis durch Schleppkurven) geplant. Nach dem ersten Workshop sind 24 m, respektive 25 m als minimalem Durchmesser kommuniziert worden. <u>Erweiterung Potenzialstudie:</u> <ul style="list-style-type: none">Die vorliegende Potenzialstudie hat auf Basis Arealüberbauung gestartet und ist nach dem 1. Workshop mit der Variante Gestaltungsplan angereichert worden.Wird ein Gestaltungsplanverfahren ins Auge gefasst, dann ist für die Präsentation im Baukollegium eine weitere Vertiefung notwendig.



	<p><u>Präsentation im Baukollegium (notwendig für Hochhausvariante):</u></p> <ul style="list-style-type: none">Für den Entscheid des Baukollegiums betreffend der Hochhausfrage ist zwingend die Qualität von hohen Gebäuden im Projektperimeter sichtbar zu machen.<ul style="list-style-type: none">Argumentation durch KontextbildungSilhouettenbetrachtungEinbindung in Umgebung → BetrachtungsperimeterDas Baukollegium benötigt zur Beurteilung einen Plansatz mit Herleitung, vergleichender Betrachtung (Auslotung Potenzial) und Bestvariante. <p><u>Punktbau im Norden:</u></p> <ul style="list-style-type: none">Infolge Mehrlängen- sowie Mehrhöhenzuschlag ist die Gebäudehöhe von 16m ausgereizt.
Beschluss	-
To do	-

Traktandum 3 Besprechung der Variante 1 (Gestaltungsplan)		
Inhalt	<u>Variante 1A</u> <ul style="list-style-type: none">AZ: 1.86GF: 14'147 m²V: 46'108 m³Hochpunkt mit 35m100 WohnungenBuswendeschlaufe: LangvarianteGrünfläche: 40%	<u>Variante 1B</u> <ul style="list-style-type: none">AZ: 1.73GF: 13'601 m²V: 44'021 m³Hochpunkt mit 35m112 WohnungenBuswendeschlaufe: KurzvarianteGrünfläche: 65%
Dokumentation	Potenzialstudie Phase 3	
Besprechung	<ul style="list-style-type: none">Durch die Kurzvariante der Buswendeschlaufe wird der Längsbau südlich des Hochpunktes mit einer Gebäudetiefe von lediglich etwa 9m ausgebildet und mit dem Hochpunkt verbunden.Die Wohnungen in der Untervariante 1A sind grossflächig, z.B. 3.5-Zimmer-Wohnung mit 105m². Die vielen Kleinwohnungen in der Untervariante 1B werden begrüsst und als adäquat eingeschätzt.	
Beschluss	<ul style="list-style-type: none">Wird ein Gestaltungsplanverfahren in Betracht gezogen, dann ist in Hinblick auf den Baukollegiums-termin die Potenzialstudie zu erweitern (siehe Traktandum 2).	
To do	-	

Traktandum 3 Besprechung der Variante 4 (Arealüberbauung)		
Inhalt	<u>Variante 4A</u> <ul style="list-style-type: none">AZ: 1.68GF: 12'971 m²V: 43'122 m³Hochpunkt mit 23m90 WohnungenBuswendeschlaufe: LangvarianteGrünfläche: 45%	<u>Variante 4B</u> <ul style="list-style-type: none">AZ: 1.59GF: 12'394 m²V: 41'204 m³Hochpunkt mit 23m90 WohnungenBuswendeschlaufe: KurzvarianteGrünfläche: 61%
Dokumentation	Potenzialstudie Phase 3	
Besprechung	<ul style="list-style-type: none">Im Vergleich zur Phase 2 hat der Hochpunkt eine geringere Gebäudetiefe. Dies ermöglicht die Ausbildung von Vollgeschossen bis auf eine Gebäudehöhe von 23m.Im Vergleich zur Phase 2 sind die Längsbauten in ihren Dimensionen unterschiedlicher.Die Variante 4B ist u.a. auf Grund der Grünfläche zu bevorzugen.Eine Auskragung gegen Westen erhöht die Ausnutzung des schmalen Langbaus.	
Beschluss	<ul style="list-style-type: none">Die Variante 4B ist überzeugend und entsprechend im Schlussbericht zu würdigen.	
To do	- Weiterbearbeitung der Variante 4B mit einer Arkade.	



Traktandum 3 Besprechung von Untervarianten (Ausloten Möglichkeiten GP)	
Inhalt	Verschiedene Untervarianten, welche für die Phase 1 entwickelt worden sind, werden kurz vorgestellt.
Dokumentation	-
Besprechung	<ul style="list-style-type: none">Die Vorstellung der Varianten bereichert die Diskussion hinsichtlich eines möglichen Gestaltungsplanverfahrens.Eine Paarbeziehung mit dem bestehenden Hochhaus ist nicht zwingend.Die Gebäudehöhe ist nicht auf 35m zu beschränken.Der Schattenwurf bei mehreren Hochpunkten dürfte eine Herausforderung darstellen.
Beschluss	<ul style="list-style-type: none">Die Untervarianten dienen als Grundlage für eine mögliche Auseinandersetzung im Rahmen eines Gestaltungsplanverfahrens.Die Untervarianten sind im Schlussbericht zu erwähnen
To do	-

Traktandum 5 Weiteres Vorgehen		
Inhalt	Definition der nächsten Schritte.	
Dokumentation	-	
Besprechung	bis 10. Dezember 2017 20. Dezember 2017 bis 15. Januar 2018 19. Januar 2018 29. Januar 2018	Entscheid SBB hinsichtlich GP-Verfahren Präsentation der überarbeiteten Variante 4B Fachliche Würdigung der Variante 4B durch die beteiligten Experten im Schlussbericht. Finalisierung Schlussbericht. Studienbord SBB
Beschluss	-	
To do	-	

Nächster Termin: 20. Dezember 08.00 – 09.00 Uhr (Präsentation Vertiefung Variante 4B)

Carli Cathomen
Projektbegleitung Planwerkstadt

06. Dezember 2017

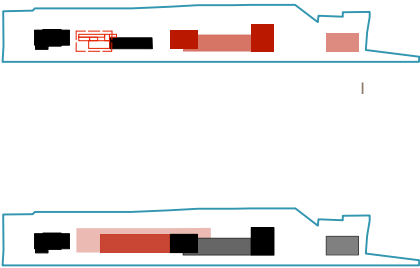
2.5. Schlusspräsentation

Variante 4

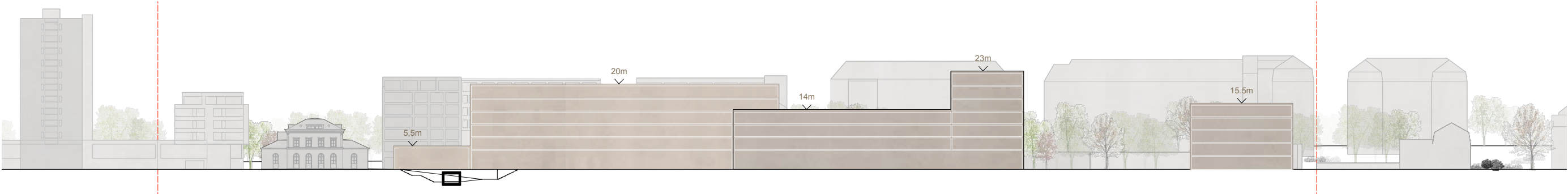


V4

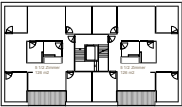
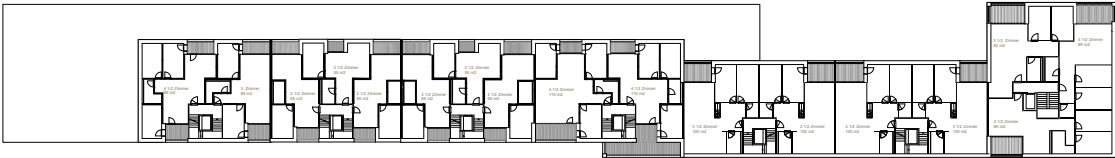
AZ:	1.62
GF:	12'852 m2
GV:	42'573 m3
DL FLÄCHE im EG:	888 m2
HOHES HAUS:	23m
WOHNUNGEN:	90
GRÜNFLÄCHE EG:	61%
GRÜNFLÄCHE DG:	22%

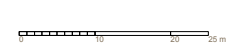
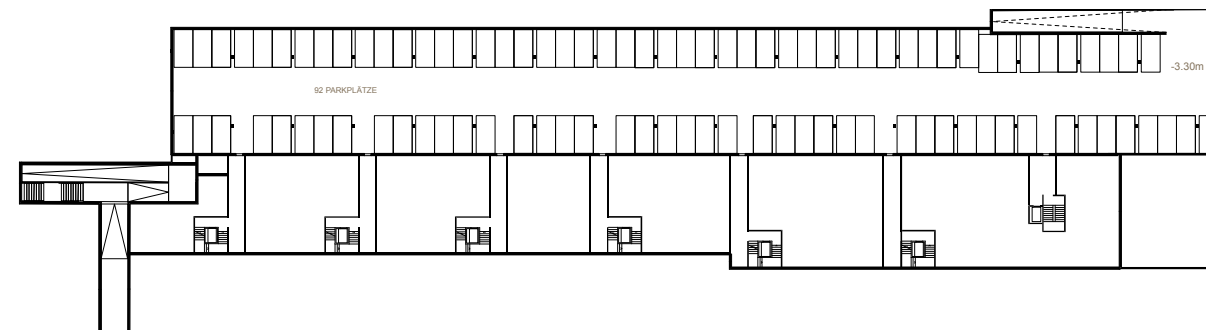
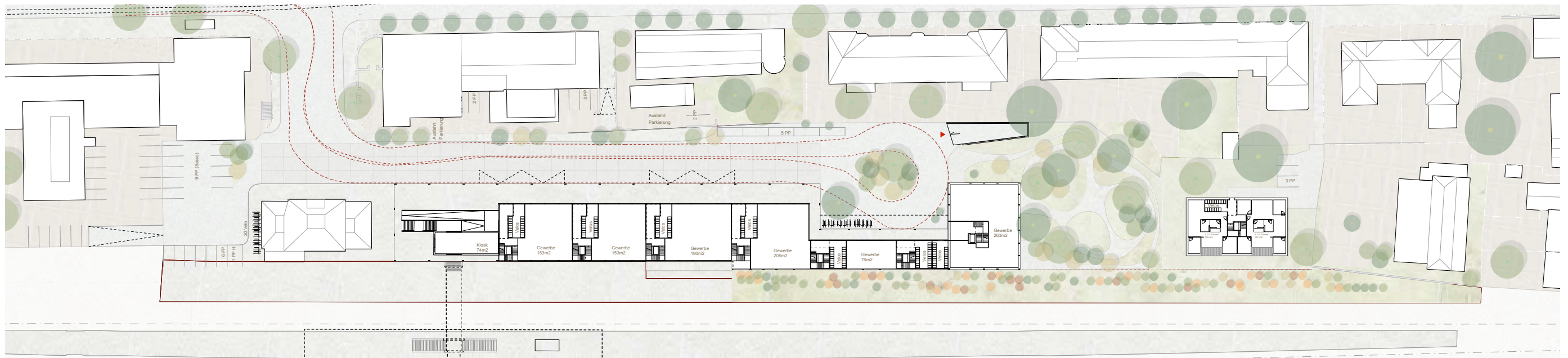


ETAPPIERUNG



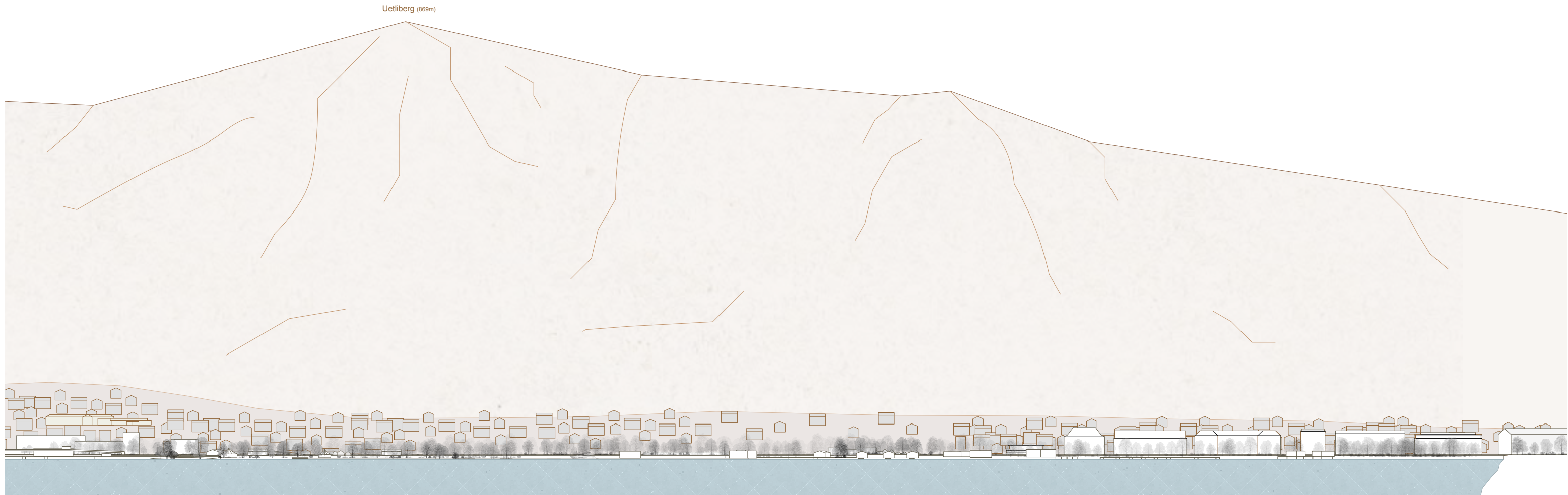
	2.5	3.5	4.5	5.5
V4	30 (33%)	36 (40%)	15 (17%)	09 (10%) 90





1:500

Uetliberg (869m)



2.6. Analytisches Fazit, Folgerungen für die städtebauliche Arealentwicklung von von Ballmoos Krucker Architekten

Aus planerischer Sicht besteht ein grosses Potenzial für einen urbanen, lebendigen Ort, der stark durch den Bahnhof mit aktuell hoher und künftig noch steigender Personenfrequenz geprägt ist. Diese Tendenz wird über die Integration von drei Buslinien und den Charakter als Umsteigebahnhof noch steigen. Auch langfristig wird die einseitige Orientierung zur Seestrasse hin bestehen bleiben und der Bahnhofplatz räumlich eingeschränkt sein werden. Nordseits wird sich aus den Eigentumsverhältnissen und dem Bestand eines historischen Kerns keine weitere Verbindung zur Seestrasse etablieren können.

Die Stärkung der Wahrnehmung des Bahnhofs und des Bahnhofsvorbereiches durch ein Zeichen bietet sich an, um die Ausstrahlung und Wahrnehmung zum See und Landschaftsraum hin zu verbessern. Für das Areal werden verschiedene städtebauliche Szenarien entwickelt, welche sowohl in der Regelbauweise realisiert werden können oder innerhalb eines Gestaltungsplanverfahrens geplant werden müssen. Insbesondere bei städtebaulichen Varianten, welche ein Gestaltungsplanverfahren benötigen, müssten die Mittel und Empfehlungen des Leitbildes im Bereich des Bahnhofareals überdacht werden.

Das bestehende kleine Hochhaus könnte Anlass für eine „Paarbildung“ sein, auch wenn das Gebiet nicht im Hochhausgebiet liegt. Ein solcher Gegenpol zum derzeitigen Akzent würde die Raumbildung und das Aufspannen des Bahnhofplatzes nach aussen sichtbar machen. Gesucht wird eine lokale Zentrumsbildung mit Quartierbezügen, keine metropolitane, internationale Stimmung.

3. Würdigung

3.1. SBB AG

Beim Erarbeitungsprozess der städtebaulichen Potenzialstudie hat das Planungsteam die Möglichkeiten auf dem Areal nochmals grundlegend hinterfragt und die Rahmenbedingungen ausgelotet. Daraus resultierte eine Vielzahl von Gestaltungsmöglichkeiten. Aufgrund des Diskurs mit dem Begleitgremium wurden diese Varianten weiterbearbeitet oder ausgeschlossen und Ausgangslagen neu hinterfragt.

Mit der Schlussvariante liegt aus Sicht der SBB eine mögliche Gestaltungsvariante vor, welche ein Optimum an Ausnützung und städtebaulicher Verträglichkeit im Rahmen der Bauordnung aufzeigt. Zudem wurde mit dieser Schlussvariante genügend Rücksicht auf die bestehenden Bauten, insbesondere das Aufnahmegebäude, genommen. Im südlichen Teil des Areals wird zudem mit der Personenunterführung und den Bushaltestellen neu der Charakter eines Bahnhofplatzes gebildet. Mit dem Punkthaus im Norden wird Bezug genommen auf die vorherrschende kleinteilige Bebauungsstruktur nördlich des Areals. Die Verschiebung der Buswendeschlaufe gegen Süden und der damit entstehende Freiraum vor dem südlichen Punkthaus unterstützt die Trennung der nördlichen und südlichen Bebauungsstruktur und schafft einen sanften Übergang.

Auf Grundlage der Erkenntnisse aus dem Workshop-Prozess, hat sich die SBB entschieden darauf zu verzichten, ein Gestaltungsplanverfahren als Voraussetzung zur Realisierung eines Hochhauses weiter zu verfolgen.

3.2. Planwerkstadt AG

Rahmenbedingungen

Das Planungsteam hat sich umfassend mit den Rahmenbedingungen auseinandergesetzt und sich der städtebaulichen Setzung mit einer historischen Herleitung angenähert. Die baurechtlichen Vorgaben, die städtebauliche Eingliederung sowie die Etappierung sind adäquat berücksichtigt.

Als Knacknuss hat sich die Ausbildung eines urban geprägten Bahnhofplatzes sowie der Anspruch an eine Umgebung mit hoher Aufenthaltsqualität erwiesen. Insbesondere die Forderung nach der Realisierung eines Grünflächenanteils von mindestens 2/3 der nicht überbauten und durch Infrastruktur benötigten Flächen stellte eine grosse Herausforderung dar.

Spielräume

Das Planungsteam hat es verstanden, die Rahmenbedingungen zu hinterfragen und Varianten auszuarbeiten, welche die Diskussion befruchtet und die Ausarbeitung einer Bestvariante begünstigt haben.

Durch das Hinterfragen der zentralen Vorgaben wie der Lage der Busfahrbahn, der Rahmenbedingungen der SBB Infrastruktur sowie der Arealüberbauung sind neue Spielräume eröffnet worden, die wesentlich zur Schärfung der Rahmenbedingungen beigetragen haben.

Bestvariante

Die Bestvariante erfüllt alle Rahmenbedingungen und hat aufgezeigt, dass das Bahnhofsa-real nachhaltig mit den gestellten Vorgaben entwickelt werden kann.

3.3. Amt für Städtebau

Die städtebauliche Setzung manifestiert sich durch zwei in der Höhe gestaffelte zu einander leicht versetzte Längskörper und einem quer dazu gesetzten höheren Baukörper. Dadurch wird der Bahnhofplatz in differenzierte Bereiche für die beiden Bushaltestellen und die Buswendeschlaufe gegliedert und durch den Querkörper räumlich gefasst. Diese Akzentuierung führt zu einer klaren Hierarchisierung der Aussenräume. Der nördlich angelegte Grünraum wird dadurch vom Verkehrsraum getrennt, was die Aufenthaltsqualität steigert.

Die Einbindung in die Quartiersstruktur erfolgt über unterschiedliche Höhen und Längen der Gebäudekörper: sie entsprechen in der Massstäblichkeit der umliegenden Bebauung und nehmen durch die Orientierung der Höhe an der Traufe direkten Bezug zur bestehenden Bebauung der Seestrasse. Aufgrund der differenzierten Gliederung ist zudem die Durchlässigkeit vom Quartier Wollishofen Richtung See gewährleistet. Direkt neben dem Aufnahmegebäude befindet sich der Zugang zur Personenunterführung. Dieser Bereich wird von einem eingeschossigen offenen Volumen gefasst, was einen geringen Gebäudeabstand zulässt und der besonderen Rücksichtnahme gegenüber dem Schutzobjekt entspricht. Ein freistehender Gebäudekörper bildet den nördlichen Abschluss der Parzelle, wird städtebaulich jedoch als Bestandteil des Quartiers gelesen und direkt von der Seestrasse erschlossen.

Die Tiefgaragenabfahrt bildet eine Zäsur im Gelände am Übergang zwischen Bahnhofsvorplatz und öffentlichem Grünraum. Es wäre prüfenswert, ob eine andere Lage bzw. die Integration in den Baukörper den räumlichen Bezug stärken könnte. Entlang der Geleise ist heute ein (Notfall-)Geleise vorhanden, das ca. einen Drittel des östlichen Teils des Areals betrifft. Es handelt sich in Bezug auf den Bahnhofplatz um die Rückseite der Überbauung, in Bezug auf den Gleisraum und das Seebecken jedoch um die Hauptfront und das „Gesicht“ des Bahnhofs. Es wäre daher qualitätssteigernd, wenn dieser angrenzende Raum über den ganzen Parzellenbereich zusammenhängend gestaltet werden könnte. Die Kürzung des Geleises bzw. die genaue Ausdehnung ist daher prüfenswert.

Soll die Arealüberbauung über mehrere Etappen realisiert werden, welche den zeitlichen Rahmen einer einzigen Baubewilligung (3 Jahre?) übersteigt, könnte ein privater Gestaltungsplan gemäss § 86 PBG in Betracht gezogen werden. Dieser private Gestaltungsplan, welcher im Übrigen den Rahmen der Arealüberbauung einhält, bedarf der Zustimmung des Stadtrates.

3.4. Tiefbauamt

Die Umsetzung des Richtplaneintrages für die definitive Anordnung und Gestaltung von Endhaltestelle und Wendeschlaufe für die Busse wird mit der vorliegenden Bestvariante sichergestellt. Die Anordnung der Haltekanten in Seitenlage ermöglicht dabei einen komfortablen Zugang zu den Bussen sowie zu den SBB-Perrons. Die Arkadenbauweise bietet zudem einen witterungsgeschützten Warteraum für die Fahrgäste, was aus Nutzersicht eindeutig zu begrüssen ist.

Der gesamte Vorbereich wird als Begegnungszone signalisiert, somit kann gestalterisch auf die Ausbildung einer taktilen Fahrbahn verzichtet werden. Für Fahrzeuge aller Art gilt in diesem Bereich Tempo 20 und der Fussverkehr ist vortrittsberechtigt. Die Begegnungszone

dient gleichermassen als Bushaltestelle, Wendeplatz, Zufahrt zur Tiefgarage und Zirkulationsfläche für den Fuss- und Veloverkehr. Der Bereich ist dabei ausreichend dimensioniert, womit betriebliche Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmenden vermieden werden können.

Die Parkplätze sind grundsätzlich in der Tiefgarage angeordnet, die ausgewiesene Anzahl richtet sich dabei nach der städtischen Parkplatzverordnung. Mit einem Mobilitätskonzept für autoarmes Wohnen könnte der Pflichtbedarf auch unterschritten werden (PBG oder Gestaltungsplan). Die angedachte Anordnung der Veloabstellplätze mit den dafür vorgesehen Räumen in den Erdgeschossen ist sehr zu begrüssen.

3.5. VBZ

Die optimale Anbindung des Bahnhofs Wollishofen an das Busnetz im Raum Wollishofen/Adliswil war den VBZ ein besonderes Anliegen. Mit der Verlängerung der Linien 70, 184 und 185 werden ab Dezember 2018 drei Buslinien zum Bahnhof verkehren. Die vorliegende Studie berücksichtigt diesen Angebotsausbau und bindet die nötige Infrastruktur optimal ein.

Für unsere Fahrgäste sind rasche Umsteigebeziehungen wichtig, welche gewährleistet werden können. Die Haltestellen sind so angeordnet, dass sich die Türen in Richtung der Unterführung zu den Perrons öffnen und der Fussweg kurz und bequem angegangen werden kann. Mit der entsprechenden Ausgestaltung und guter Sichtbeziehung finden umsteigende Fahrgäste rasch die Abgänge zu den Bahngleisen. Mit der Eingliederung des Wartebereichs in eine Arkade sind unsere Fahrgäste vor Witterung geschützt. Eine belebte Erdgeschossnutzung kommt den Umsteigenden zugute und wertet die Haltestelle auf. Das subjektive Sicherheitsgefühl unserer Fahrgäste kann hier durch eine helle, freundlich gestaltete und gut einsehbare Haltestelle erzeugt werden. Alle Bedingungen für barrierefreie hohe Haltekanten sind gegeben. Somit ist der nach den Qualitätsstandards der VBZ und von Gesetzes wegen geforderte behindertengerechte Zugang zum öffentlichen Verkehr gewährleistet.

Betrieblich bietet die Anordnung der Haltekanten die Möglichkeit des Überholens, welches fahrplanmässig vorkommt. Die Buswendeschleife erlaubt das Wenden auf dem Platz. Durch die geplante Anordnung der Garagenzufahrt können MIV und Bus ohne nennenswerte Konflikte verkehren.

3.6. Grün Stadt Zürich

Mit dem Bahnhofsvorplatz und dem nördlich des Gebäudekörpers angeordneten Grünraum können zwei Freiräume von unterschiedlicher Qualität entstehen: während der Bahnhofsvorplatz von Verkehrsinfrastruktur und Erschliessung geprägt ist, kann mit dem nördlichen Freiraum ein Bereich mit Aufenthaltsqualität und Begrünung geschaffen werden. Ziel ist es, dabei eine gemeinsame gestalterische Sprache zu entwickeln, die Freiflächen auf der Gleisseite mit einzubinden und eine Durchlässigkeit herzustellen, sowie eine Anbindung an die Aussenräume der angrenzenden Liegenschaften zu finden.

4. Empfehlung für Weiterbearbeitung

Bei einer Weiterbearbeitung der Variante 4 ist darauf zu achten, dass der geforderte Grünflächenanteil von 2/3 eingehalten werden kann. Weiter müssen die oberirdisch geforderten Parkplätze in die Arealgestaltung berücksichtigt werden. Für die Planung der unterirdischen Parkplätze wird empfohlen, eine zusätzliche Bedarfsanalyse durchzuführen.

Zudem wird empfohlen, dass der Bereich auf Gleisseite in die Aussenraumgestaltung mitbezogen wird. Dies ist jedoch vorgängig mit SBB Infrastruktur abzuklären.

5. Weiteres Vorgehen

Anhand der Erkenntnisse und Entscheide aus der Potenzialstudie sowie auf Grundlage der Anforderungen der SBB an das künftige Projekt wird in Zusammenarbeit mit der Stadt Zürich ein Wettbewerbsprogramm erarbeitet.

6. Genehmigung

Der vorliegende Schlussbericht wird von der Auftraggeberin, den Beauftragten und dem Begleitgremium genehmigt.

Ort, Datum: ZÜRICH, 17.4.18

G. Arpagaus
Gabriela Arpagaus
Stadt Zürich, Amt für Städtebau

Ort, Datum: Zürich, 24.4.18

A. Bender
Andrea Bender
Stadt Zürich, Grün Stadt Zürich

Ort, Datum:

Carli Cathomen
Carli Cathomen
Planwerkstadt AG

Ort, Datum: Zürich, 4.5.18

Roland Frei
Roland Frei
Stadt Zürich, Tiefbauamt

Ort, Datum: ZÜRICH, 19.4.2018

R. Lämmli
Rahel Lämmli
Stadt Zürich, Amt für Städtebau
pflege

Ort, Datum: Zürich, 12.6.2018

Giovanni Menghini
Giovanni Menghini
SBB Infrastruktur, Fachstelle für Denkmal-

Ort, Datum: ZÜRICH, 17.4.2018

R. Ochsner
Roger Ochsner
SBB Immobilien, Leiter Anlageobjekte Ost

Ort, Datum: CHEN, 23.05.18

Kathrin Studer
Kathrin Studer
SBB Immobilien, Projektleiterin

Ort, Datum: Zürich 1.6.18

Thomas von Ballmoos
Thomas von Ballmoos
Von Ballmoos Krucker Architekten

Ort, Datum: Zürich, 10.5.18

Silvan Weber
Silvan Weber
Stadt Zürich, VBZ

Ort, Datum: Zürich, 17.4.2018

Rolf Werner Wirtz
Rolf Werner Wirtz
SBB Immobilien, Gesamtprojektleiter

7. Anhang

- Anhang 1 Programm Städtebauliche Potenzialstudie vom 13.09.2017
- Anhang 2 Ergänzungen zum Programm Städtebauliche Potenzialstudie vom 11.11.2017