



Testplanung Zentrum Hedingen

Schlussbericht

Zürich, 14.02.2022

Impressum

Verfasserinnen: Monika Rüsi, Gaby Horvath
Auftraggeber: Gemeinde Hedingen
Zürcherstrasse 27
8908 Hedingen
www.hedingen.ch

Auftragnehmerin: suisseplan Ingenieure AG raum + landschaft
raum + landschaft
Thurgauerstrasse 60
8050 Zürich
www.suisseplan.ch

Datei: N:\11 ZH\64 Hedingen\03 Testplanung Zentrum\05
Berichte\Schlussbericht\22-02-14 Schlussbericht Testplanung
Hedingen_V2.docx

Änderungsverzeichnis

Datum	Projektstand
14.01.2022	Entwurf
14.02.2022	Schlussfassung mit Änderungen

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	1
1.1	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	2
1.2	Fusswege	2
1.3	Bebauungs- und Parzellenstruktur	2
1.4	Versorgung, Dienstleistung und Gewerbe	2
1.5	Dorfbach	2
2	Zielsetzungen	3
2.1	Städtebau	3
2.2	Nutzungen	3
2.3	Öffentlicher Raum	3
2.4	Freiraum, Grünflächen und Dorfbach	4
2.5	Tiefbau, Infrastruktur und öffentlicher Verkehr	4
2.6	Energie	4
2.7	Etappierung	4
3	Verfahren	5
3.1	Allgemeines zum Verfahren	5
3.2	Entschädigung	5
3.3	Termine	5
3.4	Teilnehmende	6
3.5	Beurteilungsgremium	7
3.6	Vorprüfung	8
4	Testplanungsbeiträge	9
4.1	Beitrag «NEUE HEDINGER MITTE»	9
4.1.1	Projektbeschrieb gemäss Schlussabgabe	10
4.1.1.1	Städtebauliches Gesamtkonzept	10
4.1.1.2	Architektonische Qualität	11
4.1.1.3	Landschaftsarchitektur - Freiraumqualität, Nutzung	12
4.1.1.4	Wasserbau/Hochwasserschutz	12
4.1.1.5	Verkehr	12

4.1.1.6	Raumplanung	14
4.1.2	Projektbeurteilung	14
4.1.2.1	Architektur	14
4.1.2.2	Landschaftsarchitektur	15
4.1.2.3	Wasserbau/Hochwasserschutz	16
4.1.2.4	Verkehr	16
4.1.2.5	Raumplanung	18
4.1.3	Fazit	18
4.2	Beitrag «Z u s a m m e n _ W a c h s e n»	19
4.2.1	Projektbeschreibung gemäss Schlussabgabe	20
4.2.1.1	Städtebauliches Gesamtkonzept	20
4.2.1.2	Architektonische Qualität	20
4.2.1.3	Landschaftsarchitektur- Freiraumqualität, Nutzung	22
4.2.1.4	Wasserbau/Hochwasserschutz	23
4.2.1.5	Verkehr	23
4.2.1.6	Raumplanung	24
4.2.2	Projektbeurteilung	24
4.2.2.1	Architektur	24
4.2.2.2	Landschaftsarchitektur	25
4.2.2.3	Wasserbau/Hochwasserschutz	26
4.2.2.4	Verkehr	26
4.2.2.5	Raumplanung	27
4.2.3	Fazit	27
4.3	Beitrag «Weiterbauen am Dorf»	28
4.3.1	Projektbeschreibung gemäss Schlussabgabe	29
4.3.1.1	Landschaftsarchitektur- Freiraumqualität, Nutzung	31
4.3.1.2	Wasserbau/Hochwasserschutz	31
4.3.1.3	Verkehr	32
4.3.1.4	Raumplanung	33
4.3.2	Projektbeurteilung	33
4.3.2.1	Architektur	33
4.3.2.2	Landschaftsarchitektur	34

4.3.2.3	Wasserbau/Hochwasserschutz	35
4.3.2.4	Verkehr	35
4.3.2.5	Raumplanung	36
4.3.3	Fazit	36
5	Beurteilung und Empfehlung	38
5.1	Durchführung der Beurteilung - Schlusspräsentation	38
5.2	Gesamtbeurteilung	38
5.2.1	Architektur/Städtebau	39
5.2.2	Landschaftsarchitektur	40
5.2.3	Wasserbau/Hochwasserschutz	40
5.2.4	Verkehr	41
5.2.5	Raumplanung	42
5.3	Empfehlung zur Weiterbearbeitung	43
5.3.1	Architektur	43
5.3.2	Landschaftsarchitektur	43
5.3.3	Wasserbau/Hochwasserschutz	44
5.3.4	Verkehr	44
5.3.5	Raumplanung	45
5.4	Schlussfolgerung und Dank	45
5.5	Prüfung und Genehmigung	46

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Planungs- und Betrachtungsperimeter	1
Abb. 2: Situation «Neue Hedinger Mitte», ARGE Raumfalter	9
Abb. 3: Modell «Neue Hedinger Mitte», ARGE Raumfalter	10
Abb. 4: Erschliessungskonzept «Neue Hedinger Mitte», ARGE Raumfalter	13
Abb. 5: Situation, Team Axess	19
Abb. 6: Modell «Zusammen Wachsen», Team Axess	20
Abb. 7: Etappen 1 und 2	22
Abb. 8: Erschliessungskonzept «Zusammen wachsen», Axess Architekten AG	23
Abb. 9: Situation, Team Ruumfabrigg	28
Abb. 10: Modell «Weiterbauen am Dorf», Team Ruumfabrigg	29
Abb. 11: Etappen 1 bis 4	30
Abb. 12: Zwischenraumtypologien	31
Abb. 13: Erschliessungskonzept «Weiterbauen am Dorf»	32

Anhangverzeichnis

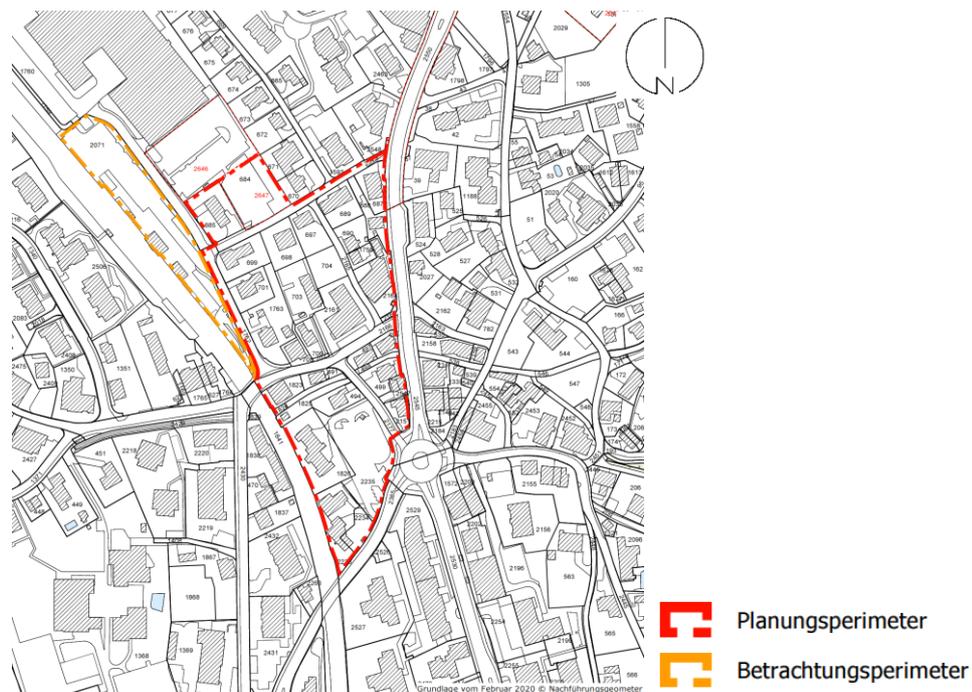
Anhang A: Vorprüfung – Kennzahlen vom 25. Januar 2022

1 Ausgangslage

Bereits im Vorfeld der laufenden Arbeiten zur Gesamtrevision der kommunalen Richt- und Nutzungsplanung (Stand kantonale Vorprüfung) kristallisierte sich heraus, dass auf die Entwicklung des Zentrums ein besonderes Augenmerk gelegt werden muss. Im Zentrum von Hedingen befinden sich verschiedene öffentliche Nutzungen, wie Läden und Dienstleistungsunternehmen, sowie der Bahnhof. Der historische Ortskern mit dem Ortsbild von regionaler Bedeutung befindet sich ausserhalb des Testplanungsperimeters östlich der Zürcherstrasse und wird durch diese vom funktionalen Zentrum getrennt. Trotz der Lage in einer Mischzone weist das Zentrum eine geringe Beschäftigtendichte auf, der Schwerpunkt liegt auf Wohnnutzungen. Die Anzahl alter Gebäude und insbesondere der Anteil an Einfamilienhäusern sind für ein Gebiet mit Zentrumsfunktion sehr hoch, die Einwohnerdichte liegt deutlich unter den Zielwerten. Die Parzellenstruktur und die Abstandsvorschriften gegenüber den Strassen, den Nachbargrundstücken und dem Dorfbach verhindern eine zweckmässige Verdichtung. Diverse Parzellen sind unüberbaubar. Daher gab es in den letzten Jahrzehnten kaum bauliche Veränderungen.

Im Zentrum von Hedingen konzentrieren sich diverse raumplanerische Frage- und Problemstellungen, welche im Rahmen der Nutzungsplanung nicht zweckmässig gelöst werden können. Die Gemeinde hat das Zentrum in ihrem Räumlichen Entwicklungskonzept (REK) als wichtiges Entwicklungsgebiet definiert und sich im Rahmen der Nutzungsplanung für einen kooperativen Planungsprozess entschieden. Im Dezember 2019 hat die Gemeindeversammlung diesem Vorgehen zugestimmt und einen Kredit für eine Testplanung unter der Leitung der Gemeinde mit Beteiligung der Grundeigentümer gesprochen.

Abb. 1: Planungs- und Betrachtungsperimeter



Für das Gebiet im Planungsperimeter war eine Ideenstudie zu erarbeiten, wobei die Übergänge zu den angrenzenden Bereichen wie auch die Wirkung auf die bauliche Umgebung zu

berücksichtigen waren. Die zentralen Themen werden im Folgenden kurz erläutert und sind im Programm detailliert beschrieben (vgl. Programm Testplanung Zentrum Hedingen vom 8. Juli 2020).

1.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die suboptimale Verkehrssituation stellt für alle Interessensgruppen ein wichtiges Thema der Zentrumsentwicklung dar. Der Bahnhof Hedingen und die Ernst Schweizer AG generieren auf der Zwillikerstrasse und dem Bahnhofplatz viel Verkehr. Die Begegnung zwischen Last- und Personenwagen im Zentrum ist erschwert, die Parkierungssituation wird der Nachfrage nicht gerecht und Rückstau aufgrund geschlossener Bahnschranken beeinträchtigt den Verkehrsablauf im Zentrum. Eine verbesserte Verkehrsführung – insbesondere zur Industriezone – wird nur realistisch sein, wenn die baulichen Strukturen sowie die Anordnung und Verteilung der Parkplätze hinterfragt werden dürfen.

1.2 Fusswege

Zahlreiche Fusswegverbindungen inkl. Schul- und Wanderwege führen durchs Zentrum, wo sich diverse Schwach- und Konfliktstellen finden. Bisherige Untersuchungen haben gezeigt, dass eine Verbesserung der Fussgängerführung im Zentrum innerhalb der heutigen Bebauungs- und Parzellenstruktur nicht erreicht werden kann.

1.3 Bebauungs- und Parzellenstruktur

Viele Grundstücke im Zentrum wären aufgrund der geltenden Abstandsvorschriften heute nicht mehr überbaubar. Die bestehenden Gebäudevolumina werden daher häufig erhalten, auch wenn der Erhalt der Bausubstanz nicht mehr sinnvoll ist. Für eine nachhaltige Entwicklung mit einer Erneuerung des Gebäudebestandes und einer verkehrstechnisch optimierten Erschliessung wäre eine Neuordnung der Grundstücke daher zweckmässig.

1.4 Versorgung, Dienstleistung und Gewerbe

Die Einkaufs- und Dienstleistungsangebote der Gemeinde konzentrieren sich im Zentrum von Hedingen. Dort können die meisten Einkäufe für den täglichen Bedarf erledigt werden. Das Angebot ist zu erhalten und idealerweise zu erweitern. Eine Erneuerung und Erweiterung der bestehenden Einkaufs- und Dienstleistungsangebote im Zentrum kann im Rahmen der vorhandenen Bebauungs- und Parzellenstruktur nicht erreicht werden.

1.5 Dorfbach

Der Dorfbach fliesst quer durch das Zentrum und ist stark verbaut. Das heute vorhandene Gerinne ist aus gewässerökologischer Sicht nicht von besonderem Wert. Die engen Platzverhältnisse zwischen den vorhandenen Bauten lassen eine Aufwertung oder gar Revitalisierung des Baches nicht zu.

2 Zielsetzungen

Die Gemeinde strebt mit der Zentrumsplanung eine Aufwertung und Belebung des Ortskerns an. Sie hat das Zentrum im Räumlichen Entwicklungskonzept (REK) als wichtiges Entwicklungsgebiet definiert. Aufgrund der guten Erschliessung und der Konzentration einiger Versorgungs- und Dienstleistungsbetriebe soll die innere Verdichtung hauptsächlich im Zentrum erfolgen. Ziele sind die Stärkung der Zentrumsfunktion mit einem Mix aus Wohn- und Gewerbenutzungen sowie die Schaffung attraktiver, belebter Begegnungsräume mit hoher Aufenthaltsqualität. Abstandsvorschriften und ungünstige Grundstückszuschnitte verhindern heute die Ausnützung der zulässigen Bauvorschriften und damit die Entwicklung des vorhandenen Potenzials. Mit der Zentrumsentwicklung soll der Standort gefördert und aufgewertet werden.

Mit der Testplanung soll ein geeignetes städtebauliches Konzept gefunden werden, das die Überbauung mit den Freiräumen, die Nutzung sowie eine zweckmässige Erschliessung aufzeigt. Ziel war nicht die Realisierung eines Siegerprojektes, sondern die grundeigentümergebundene Verankerung wichtiger Elemente aus den Erkenntnissen der Testplanung in der Nutzungsplanung (Gestaltungsplan, Quartierplan und/oder Zonenplan).

Das gewünschte Resultat war eine Überbauungsstudie mit Freiraum- und Erschliessungskonzept sowie die Strassenraumgestaltung zur Aufwertung des Ortszentrums. Es war auszuloten, inwiefern eine bauliche Verdichtung gemäss BZO oder sogar über das vorgesehene Mass hinaus verträglich ist unter Berücksichtigung der bestehenden eher kleinteiligen Gebäudestruktur.

2.1 Städtebau

Im Vordergrund steht die Aufwertung des Dorfzentrums mit einer moderaten, ortsverträglichen Verdichtung und die Optimierung der Parzellenstruktur. Mit dem Überbauungskonzept ist eine gute Gesamtwirkung der Dach- und Fassadengestaltung zu erreichen. Auch Aspekte der Klimaresilienz sind in den planerischen Konzepten zu berücksichtigen.

Es ist auf eine ökologische und kompakte Bauweise zu achten, die zur haushälterischen Bodennutzung beiträgt. Vorgaben zu einzelnen Liegenschaften wurden im Programm definiert.

2.2 Nutzungen

Im Testplanungssperimeter wird eine zentrumsübliche Nutzungsmischung mit Schwerpunkt Wohnen angestrebt. Die Aussenräume vor den zu erhaltenden oder auszubauenden Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistungen sollen zur Belebung des Zentrums beitragen und im Sommer als Aussen-Verkaufsfläche nutzbar sein.

2.3 Öffentlicher Raum

Ein verkehrsberuhigtes Zentrum soll die Begegnung im öffentlichen Raum fördern und einladende Ausstrahlung erhalten. Die Bevölkerung wünscht sich einen attraktiven, belebten Treffpunkt in Form eines Dorfplatzes.

2.4 Freiraum, Grünflächen und Dorfbach

Innerhalb des Zentrums sollen angemessene Aussenflächen erstellt werden, welche dem Aufenthalt der Bewohnerschaft, Kunden und Besucherinnen des Zentrums dienen sollen. Der Gewässerraum soll aktiv als erlebbarer Raum gestaltet sein.

2.5 Tiefbau, Infrastruktur und öffentlicher Verkehr

Das neue Zentrum soll autoarm und verkehrsberuhigt gestaltet werden. Die Fragen der Verkehrsplanung beschränken sich auf den Testplanungssperimeter östlich der Bahnlinie, planerische Massnahmen dürfen jedoch nicht zu unverhältnismässiger Zunahme des Verkehrsaufkommens westlich der Bahnlinie führen. Im Zentrumsperimeter ist die Möglichkeit einer neuen Bushaltestelle zu berücksichtigen.

2.6 Energie

Die Überbauungen im Zentrum sollen erhöhten energetischen Anforderungen entsprechen. Neubauten sollen den aktuellen Gebäudestandard der Energiestadt erfüllen und ausschliesslich mit erneuerbaren Energien beheizt werden.

2.7 Etappierung

Die Aufwertung eines Ortszentrums ist ein Prozess, der nicht in einem Zug umgesetzt werden kann. Auf Grund der verschiedenen Nutzer und der gewerblichen Aktivitäten, die auch während der Realisierung einer Zentrumsüberbauung lückenlos fortgeführt werden müssen, ist eine zweckmässige und flexible Etappierung zur Transformation des Gebietes aufzuzeigen.

3 Verfahren

3.1 Allgemeines zum Verfahren

Für die Zentrumsplanung von Hedingen war im Rahmen einer Testplanung im freihändigen Verfahren gemäss SIA-Ordnung 143/2009 (Studienauftrag) ein städtebauliches Konzept zu erarbeiten. Bei einer Testplanung handelt es sich um einen Studienauftrag als Ideenstudie ohne Folgeauftrag. Das Verfahren war einstufig und nicht anonym. Es fand eine Zwischenbesprechung und eine Schlusspräsentation statt.

Auftraggeber sind die Einwohnergemeinde Hedingen, vertreten durch drei Gemeinderäte, sowie die HEVO Immobilien AG, die Bäckerei-Conditorei Pfyl AG, die Gesellschaft Schweizer/Schweizer Zaugg sowie die Pensionskasse Ernst Schweizer AG (Grundeigentümer im Perimeter).

Das Verfahren wurde begleitet durch die
suisseplan Ingenieure AG raum + landschaft, Thurgauerstrasse 60, 8050 Zürich.
Projektleiterin: Gabriele Horvath, Raumplanerin FSU

Alle Verfahrensbestimmungen sind im Programm der Testplanung detailliert ausgeführt (vgl. Programm Testplanung Zentrum Hedingen vom 8. Juli 2020).

3.2 Entschädigung

Für die Mitarbeit an der Testplanung einschliesslich Präsentation an der Zwischenbesprechung und Schlusspräsentation sowie Abgabe einer vollständigen Arbeit gemäss nachfolgenden Anforderungen wurde jedem Team eine gleichwertige pauschale Entschädigung von CHF 30'000 (exkl. MwSt.) ausbezahlt. Aus der Testplanung ging kein Siegerprojekt hervor, daher wurde kein Preisgeld ausgezahlt. Ein eingereichtes Projekt galt dann als vollständig, wenn die Abgabefristen für Pläne und Modell eingehalten wurden und alle geforderten Unterlagen vorlagen.

3.3 Termine

Folgende Termine waren vorgegeben:

- Start Testplanung: 13. August 2020
- Fragestellung: 26. August 2020
- Zwischenbesprechung: 7. September 2020
- Abgabe Ergebnis Testplanung: 13. November 2020
- Abgabe Modell: 20. November 2020
- Präsentation Beiträge und Schlussbesprechung: 15. November 2021 (verschoben)
- Ausstellung und Publikation: voraussichtlich Ende Mai/Anfang Juni 2022

3.4 Teilnehmende

Die Testplanung erfolgte im Einladungsverfahren. Aufgrund der Präqualifikation hat das Beurteilungsgremium gemäss den Eignungskriterien folgende drei Planerteams ausgewählt:

Architektur (Lead)	Fachplaner	
ARGE Raumfalter dipl. Architekten USI SIA, Zürich & HVDM Architects & Cityplanners, Luzern PL: Harry van der Meijs PL-Stv.: Adrien Noirjean	Landschaftsarchitektur	Johannes von Pechmann Stadtlandschaft GmbH PL: Johannes von Pechmann PL-Stv.: Steffen Hiller
	Verkehrsplanung	ewp AG Zürich PL: Alice Chappuis PL-Stv.: Christoph Suter
	Weitere Fachbereiche	Städtebau, Nutzungs- & Entwicklungskonzepte, Soziologie: Archipel GmbH PL: Andreas Wirz PL-Stv.: Anja Peter
Aress architekten ag PL: Markus Hotz PL-Stv.: Philipp Ulrich	Landschaftsarchitektur	Hager Partner AG PL: Monika Schenk PL-Stv.: Raphael Kugler
	Verkehrsplanung	TEAMverkehr.zug ag PL: Oscar Merlo PL-Stv.: Flurin Casanova
	Weitere Fachbereiche	Städtebau, Raumplanung: KEEAS AG Raumkonzepte PL: Marcel Muri PL-Stv.: Seraina Schwizer
ARGE Ruumfabrigg Architekten GmbH PL: Pascal Marx PL-Stv.: Nina Cattaneo	Landschaftsarchitektur	USUS Landschaftsarchitektur AG PL: Johannes Heine PL-Stv.: Ana Olalquiaga
	Verkehrsplanung	STW AG für Raumplanung PL: Martin Reich PL-Stv.: Christoph Zindel
	Weitere Fachbereiche	-

3.5 Beurteilungsgremium

Das Beurteilungsgremium setzte sich aus Vertretern der Auftraggeber und qualifizierten Fachpersonen wie folgt zusammen:

Name/Büro	Funktion	Stimmrecht	
		ja	nein
Claude Hafner, Gemeinderat, Hoch- und Tiefbau, Präsident Beurteilungsgremium	Vertretung Gemeinde	(x) nur Stichentscheid	
Ruedi Fornaro, Gemeindepräsident	Vertretung nicht anwesende Eigentümer	x	
Roland Schneider, Gemeinderat	Stv. nicht anwesende Eigentümer		
Nicole Doppler, Gemeinderätin, Finanzen und Liegenschaften Christine Erni, Gemeinderätin	Vertretung Gemeindeliegenschaften Stv. Gemeindeliegenschaften	x	
Leonhard Grimmer (Reinhard Wildhaber bis Zwischenbesprechung) Andreas Baumann	Vertretung HEVO Immobilien Stellvertretung HEVO Immobilien	x	
Michael Schweizer Anliker Dr. jur. Martin Künzli	Vertretung Ges. Schweizer/ Schweizer Zaugg Stellvertretung Ges. Schweizer/ Schweizer Zaugg	x	
Hans Ruedi Schweizer ab Zwischenbesprechung (Leo Baschnagel bis Zwischenbesprechung) Samuel Schweizer	Vertretung Pensionskasse Ernst Schweizer AG Stv. PK Ernst Schweizer AG	x	
Andreas Pfyl Seraina Pfyl	Vertretung Andreas und Regula Pfyl Stv. Andreas und Regula Pfyl	x	
Urs Oechslin, lilin architekten sia gmbh, Zürich	Fachexperte Architektur/Städtebau	x	
Alphons Wiederkehr, Wiederkehr Antosch Architekten AG, Zug	Fachexperte Architektur/Städtebau	x	
Manuel Peer, Planar AG, Zürich	Fachexperte Landschaftsarchitektur	x	
Christoph Lippuner, EBP Schweiz AG, Zürich	Fachexperte Verkehr	x	
Roland Hollenstein, nrpingenieure AG	Fachexperte Wasserbau		x
Franz Wipfli	Leiter Planung, Hoch- und Tiefbau der Gemeinde Hedingen		x
Gabriele Horvath, suisseplan Ingenieure AG raum + landschaft, Zürich	Fachexpertin Raumplanung, Begleitung Testplanung		x

3.6 Vorprüfung

Alle drei Planerteams haben ihre Projekte fristgerecht und weitgehend vollständig eingereicht. Die Vorprüfung der Ergebnisse erfolgte am 2. Dezember 2020 durch Urs Oechslin und Alphons Wiederkehr, Fachexperten Architektur (Gesamtkonzept, Städtebauliches Gesamtkonzept, Architektonische Qualität, Nutzung, Entwicklungsmöglichkeiten), Manuel Peer, Fachexperte Landschaftsarchitekt (Freiraumqualität, Nutzung), Roland Hollenstein, Fachexperte Wasserbau/Hochwasserschutz (Gewässer), Christoph Lippuner, Fachexperte Verkehr (Erschliessungskonzept) und Gabriele Horvath, Fachexpertin Raumplanung (Vollständigkeit, raumplanerische und baurechtliche Rahmenbedingungen). Eine Zusammenstellung der wichtigsten Kennzahlen findet sich im Anhang .

Aus Sicht der Fachexperten konnten alle drei Projekte zur Beurteilung zugelassen werden.

4 Testplanungsbeiträge

4.1 Beitrag «NEUE HEDINGER MITTE»

Abb. 2: Situation «Neue Hedinger Mitte», ARGE Raumfalder



Abb. 3: Modell «Neue Hedinger Mitte», ARGE Raumfalter



Projektleitung: Harry van der Meijs

Fachplaner

Architektur: ARGE Raumfalter, dipl. Architekten USI SIA, Zürich & HVDM Architects & Cityplanners, Luzern, Adrien Noirjean & Harry van der Meijs

Landschaftsarchitektur: Johannes von Pechmann Stadtlandschaft GmbH, Johannes von Pechmann

Verkehrsplanung: ewp AG Zürich, Alice Chappuis

Städtebau: Archipel GmbH, Andreas Wirz

4.1.1 Projektbeschreibung gemäss Schlussabgabe

4.1.1.1 Städtebauliches Gesamtkonzept

Mittels neuer Erschliessungsstrasse und dezentralisierten Parkieranlagen wird der Dorfkern vom Verkehr entlastet, ein identitätsstiftender Dorfplatz wird ermöglicht und das Bahnhofsquartier neu geordnet. Damit werden Aufenthaltsqualität und sozialer Austausch unter der Bevölkerung verbessert, das ansässige Gewerbe gestärkt und den Grundeigentümerschaften Entwicklungsmöglichkeiten geboten.

4.1.1.2 Architektonische Qualität



Das Bahnhofsviertel behält seine historisch gewachsene Struktur. Neubauten fügen sich ein, unter Wahrung des Baumbestandes. Ein Pavillon inmitten des Viertels belebt den Aussenraum des neuen Magnolienplatzes. Das Zentrum Hedingen wird mit Bauten in orthogonaler Ausrichtung weiterentwickelt, welche auf durchgrünem, grösstenteils unversiegeltem Grund stehen. Ausgewählte Bestandesbauten werden in funktionalen Gruppen erhalten, dadurch in ihrem Charakter gestärkt und als Identitätsträger aktiviert. Historisch wertvolle Bauten und Ensembles bleiben geschützt.

Nutzung

Die Parzellierung ist ein wesentliches Element der zukünftigen Akzeptanz für die Transformation des Planungsgebietes. Aus diesem Grund wird die bestehende Parzellierung nur geringfügig angetastet. Einige wenige Parzellen werden für die Erstellung grösser Bauten zusammengelegt, andere für die Etablierung des neuen Wegenetzes und der Plätze marginal beschnitten.

Zwei grosse Bauten auf dem Land des Parkplatzes Juventus nehmen die Gemeindeverwaltung und Alterswohnen auf und werden, zusammen mit dem bestehenden Kreisel, zum Kopf des neuen Zentrums. Zwei unterirdische Parkieranlagen kompensieren die wegfallenden Parkplätze.

Direkt am Bahnhof, vis-à-vis der Ernst Schweizer AG, bietet ein grosses Haus mit filigraner Fassade aus Elementen der hiesigen Produktion neue Wohnformen für unterschiedliche Zielgruppen. Unter dem Haus, gleich gegenüber dem Bahnhof, entsteht ein zweigeschossiges Parkhaus, das zu zwei Dritteln Park+Ride-Parkplätze anbieten wird.

Entwicklungsmöglichkeiten

- 1. Etappe:** Abbruch «Hintere Bahnhofstrasse 1». Erstellung des grossen Wohnhauses für neue Wohnformen mit zweigeschossiger Parkierung ($\frac{2}{3}$ P+R-PP, $\frac{1}{3}$ Mieter-PP). Neue Busstation an der Zürcherstrasse und neue Velostation beim Bahnhof.
- 2. Etappe:** Abbruch Liegenschaften «Vordere Zwillikerstr. 7», «Zwillikerstr. 7» und «Zürcherstr. 5». Erstellung der neuen Bahnhofstrasse (auf heutigem Bahnhofplatz). Neubau Gemeindeverwaltung, Alterswohnen am Kreisel und preisgünstiges Wohnen am Gleis. Bau von zwei öffentlichen Tiefgaragen.
- 3. Etappe:** Abbruch der Häuser «Zwillikerstrasse 1, 3, 6, 8». Das neue Verkehrsregime mit Schliessung des Bahnüberganges erlaubt die Etablierung des neuen Dorfplatzes. Neubau Gewerbehäuser Zwillikerstrasse 6-8.
- 4. Etappe:** Ersatz der oberirdischen PP im Zentrum des Bahnhofsviertels mit einer neuen Tiefgarage und Schaffung neuer Magnolienplatz. Neue Bushaltestelle mit Busschleife am Bahnhof und Reduktion der oberirdischen Parkplätze.
- 5. Etappe (optional):** Durch das neue Gewerbehäuser am Dorfplatz wird ein Ausweichstandort für Volg und Bäckerei geschaffen, welcher den zukünftigen Ersatz der entsprechenden Bauten erlaubt. Relativ zeitunabhängig ist der Ersatz von Einzelbauten im Bahnhofsviertel mit entsprechenden Anteilen des zukünftigen Wegenetzes und des Magnolienplatzes.

4.1.1.3 Landschaftsarchitektur - Freiraumqualität, Nutzung



Das Planungsgebiet wird mit einem neuen **Wegenetz** durchlässig gestaltet. Zwei neue Plätze schaffen Orte der Ruhe mit hoher Aufenthaltsqualität. Die oberirdischen Querungen der Kantonsstrasse verbinden Geteiltes und zeigen an, dass man durch ein Dorf fährt.

Ein neues chaussiertes und halböffentliches Wegenetz stellt kurze und attraktive Fusswegverbindungen im Planungssperimeter her. An ausgezeichneten Orten wie im Bereich der neuen Gemeindeverwaltung (Juventusplatz) oder mitten im Bahnhofsviertel (Magnolienplatz) entstehen **Plätze als Orte des Aufenthaltes und der Ruhe**.

Der **Bahnhofplatz** wird neu organisiert, eine grössere und gesicherte Velostation fördert den Veloverkehr und der Bus erhält eine attraktive Haltekante. Die Anlieferung der Industrie wird vom Personenverkehr entflochten. Zu-Fuss-Gehende und ÖV-Passagiere erhalten eine sichere Querungsmöglichkeit.

Das Herz der neuen Hedingen Mitte bildet der mit Kopfsteinen gepflasterte **neue Dorfplatz** im Zentrum: Dieser beginnt im Osten beim historischen Dorfkern als Vorplatz der Bibliothek, springt über die Kantonsstrasse und zieht sich anschliessend seitlich begleitet vom Dorfbach bis zur Bahn. Ein bachbegleitender Bereich lädt zum Aufenthalt. Hier wird wie bisher eingekauft, zusätzlich finden sozialer Austausch und spontane Treffen statt. Ein identitätsstiftendes Bestandesgebäude am Bach bleibt erhalten und bespielt den Platz zukünftig als Restaurant oder Kaffee.

4.1.1.4 Wasserbau/Hochwasserschutz

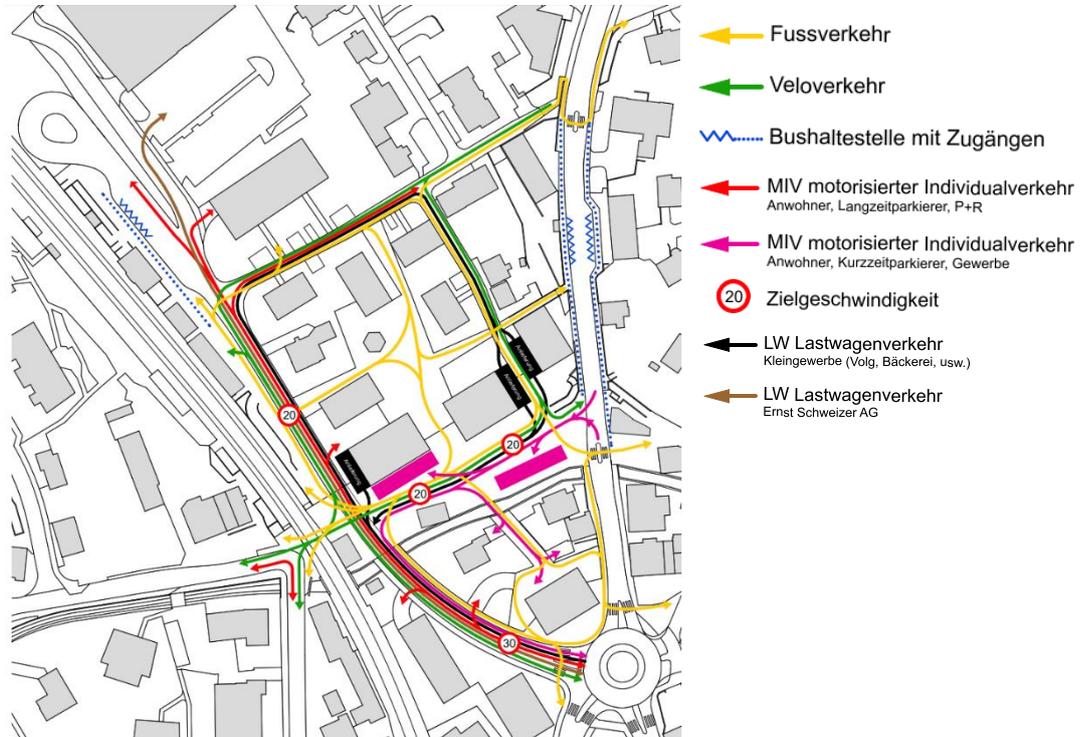
Das bestehende Bachbett wird belassen, ein Teil der sich im Gewässerraum befindlichen Gebäude abgebrochen.

4.1.1.5 Verkehr

Um das Potenzial der kurzen Wege im Zentrum auszuschöpfen, wird der motorisierte Durchgangsverkehr zukünftig nicht mehr durch das Zentrum geführt, sondern möglichst direkt über Erschliessungsstrassen in die bestehenden Kantonsstrassen. Dazu wird der Bahnübergang für den motorisierten Verkehr gesperrt. Die Quartiere westlich der Gleise werden über die Maienbrunnen- und die alte Zwillikerstrasse ans übergeordnete Netz angebunden, die Quartiere östlich der Gleise durch Sammel- und Erschliessungsstrassen direkt an die Zürcherstrasse.

Erschliessungskonzept

Abb. 4: Erschliessungskonzept «Neue Hedinger Mitte», ARGE Raumfalder



Für den Fuss- und Veloverkehr wird das Zentrumsgebiet mit einem feinmaschigen Netz erschlossen. Insbesondere zu Fuss soll das Zentrum direkt, sicher und möglichst ohne Umwege aus allen Richtungen erreichbar sein. Es soll auch keine Umwege durch neue Unterführungen geben. Die Anbindung geschieht über die Zürcherstrasse mit den bestehenden Unterführungen und ergänzenden Fussgängerstreifen. Ziel ist, die Trennwirkung der Zürcherstrasse zu verringern, das Zentrum wahrnehmbarer zu machen und gleichzeitig die Fahrgeschwindigkeiten auf der Zürcherstrasse zu reduzieren. Via Bahnübergang wird die Anbindung an die umliegenden Quartiere und zur Schule sichergestellt. Damit das Velo sein Potenzial als Verkehrsmittel für die letzte Etappe vom Bahnhof nach Hause oder umgekehrt ausschöpfen kann, wird das Angebot an Veloabstellplätzen am Bahnhof ausgebaut. Ein Grossteil der Veloabstellplätze ist abschliessbar, damit Velos auch den ganzen Tag über sicher am Bahnhof parkiert werden können. Auch bei den zukünftigen Nutzungen am Dorfplatz sind Veloabstellplätze vorgesehen.

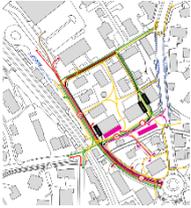
Die neue Hapterschliessungsstrasse für den gesamten motorisierten Quell- und Zielverkehr des Zentrumsgebiets führt vom Kreisel Zürcherstrasse zum Bahnhof und zur Ernst Schweizer AG. Ausnahme bildet der motorisierte Kundenverkehr der Geschäfte am Dorfplatz, welcher im Einbahnregime auch von der Zürcherstrasse direkt zufahren kann.

Die Zielfahrgeschwindigkeiten im Zentrum orientieren sich am Fuss- und Veloverkehr. Um das Queren für den Fussverkehr und das Fahren im Mischverkehr mit dem Velo zu ermöglichen, wird im Bereich des Bahnhofs und des neuen Dorfplatzes eine Fahrgeschwindigkeit von 20 km/h angestrebt, im Bereich zwischen Bahnübergang und Kreisel von 30 km/h.

Der Schwerverkehr der Ernst Schweizer AG kann zukünftig direkt vom übergeordneten Strassennetz auf die neue Strasse zu- und wegfahren, ohne den Verkehr auf der Zürcherstrasse zu

behindern. Die Anlieferung von Bäckerei und Volg erfolgt zukünftig im Ringsystem ohne Rückwärtsfahrmanöver.

Parkierung



Die Parkierung wird entsprechend der guten ÖV-Erschliessung und der kurzen Wege gemäss VSS-Norm reduziert, um ein Überangebot zu vermeiden. Das Potenzial von autoarmen Nutzungen wie beispielsweise Alterswohnen kann mit dem vorhandenen Angebot an Carsharing im Perimeter ausgeschöpft werden. Das P+R zentral am Bahnhof wird teilweise erhalten, teilweise in das Parkhaus unter dem grossen Wohnhaus verlagert. Für den Ortsbus oder eine Buslinie wird am Bahnhof eine Haltekante (und später eine Busschleife) eingeführt. Dezentrale und gut zusammen mit den Bauten etappierbare unterirdische Parkhäuser (zwei am Kreisel, sowie eines unter dem Magnolienplatz) ergänzen massvoll die Parkierungsmöglichkeiten.

Aufgrund der zentralen Lage und der guten ÖV-Erschliessung des Zentrumsgebiets wird empfohlen, das Parkfeldangebot am Minimum gemäss VSS-Norm zu orientieren. Durch eine zeitliche oder monetäre Bewirtschaftung der Parkfelder insbesondere für die Kundschaft und Besucher kann eine effiziente Nutzung und eine gute Verfügbarkeit für die entsprechenden Nutzergruppen sichergestellt werden.

4.1.1.6 Raumplanung

Um eine unabhängige Entwicklung zuzulassen, wird die Parzellierung im Bahnhofsgewiert möglichst beibehalten. Wo erforderlich müssen Wegverbindungen ausparzelliert werden. Es sind aber lediglich Parzellen von am Verfahren beteiligten Grundeigentümerschaften betroffen, welche in den Genuss von Mehrausnutzung kommen. Zusätzlich geregelt werden Gebäudehöhen, Grenz- und Strassenabstände, sofern sie von der gültigen Bauordnung abweichen. Für die ergänzenden Neubauten, welche neu drei Vollgeschosse mit Satteldächern aufweisen dürfen, werden qualitätssichernde Verfahren verlangt.

4.1.2 Projektbeurteilung

4.1.2.1 Architektur

Städtebauliches Gesamtkonzept

Das Gesamtkonzept folgt einer klaren städtebaulichen Haltung. Mit konsequent orthogonal ausgerichteten Neubauten wird das Zentrum Hedingen fundiert weiterentwickelt. Grössere Volumen verdichten nördlich, südlich und mittig den Planungssperimeter schlüssig. Ein grossräumiger, identitätsstiftender Dorfplatz bildet das insgesamt neu gebaute Zentrum Hedingen. Die neue Erschliessungsstrasse entlastet zusammen mit den dezentralisierten Parkierungsanlagen dieses nachhaltig.

Die Eingriffstiefe in den Bestand ist relativ gross. Wenige ausgewählte Bauten bleiben jedoch in funktionalen Gruppen erhalten und werden dadurch in ihrem Charakter gestärkt. Die städtebauliche Setzung der Neubauten nimmt Rücksicht auf die heutige Parzellierung. Die zum Teil geringfügig notwendigen Anpassungen dürften für die künftige Umsetzung des Konzeptes von Vorteil sein.

Architektonische Qualität



Der neue Dorfplatz manifestiert sich als Zentrum der «Neuen Hedinger Mitte». Grundsätzlich interessant ist der Lösungsansatz, das gesamte Bachbett freizuspielen und die gegenüberliegende Häuserzeile zu ersetzen, sodass ein ganzheitlicher, attraktiver und vielseitig beispielbarer Freiraum entwickelt werden kann. Allerdings scheint seine Ausdehnung im Verhältnis zur bebauten Gesamtfläche etwas überdimensioniert. Positiv beurteilt wird das An- und Einbinden des historischen Dorfkerns im Oberdorf mit Bibliothek und Vorplatz. Der kritisch beurteilte Abbruch des Eckgebäudes «Coiffeur» verstärkt den entsprechenden Sichtbezug.

Überzeugend sind die gut proportionierten Neubauvolumen am Juventusplatz. Sie sind bezüglich Kreisel, neuer Erschliessungsstrasse und Dorfplatzbezug gut situiert. Als lesbares Ensemble bilden Sie einen prägenden Auftakt zum Zentrum.

Das neu geordnete Bahnhofgeviert interpretiert die historisch gewachsene Struktur. Neue Giebelbauten mit reiner Wohnnutzung ergänzen die wenigen ausgewählten verbleibenden Bestandesbauten nachvollziehbar. Der inmitten des Gevierts neu eingefügte, wohnhofähnliche Platzraum trägt zur Wohnqualität bei. Grösse und Bedarf werden allerdings kritisch hinterfragt.

Zwischen Bahnhofgeviert und der Ernst Schweizer AG wird das Potenzial eines willkommenen Grossvolumens mit vielfältigem Nutzungsspektrum an richtiger Nahtstelle thematisiert. Unmittelbar am Bahnhofplatz gelegen bietet es beste Voraussetzungen für eine ökonomische Tiefgarage, inkl. P+R-Parkplätze. Zudem wirkt es als Lärmriegel und Sichtschutz.

Der Bahnhofplatz erfährt die erwünschte Aufwertung. Hervorzuheben ist die neue Haltekante für den Bus sowie vor allem das Zusatzvolumen mit der zeitgemässen Velostation. Es stärkt die räumliche Situation am Bahnhof.

Nutzung

Nutzungen und Nutzungsverteilung sind gut. Verkauf und Gewerbe in den Erdgeschossen am Dorfplatz beleben das Zentrum. Die Bauten am Juventusplatz eignen sich für unterschiedliche Wohnungen und Dienstleistungen gleichermaßen. Optimal ist das Grossvolumen am Bahnhofplatz, das sich gut für eine Mischnutzung eignet.

4.1.2.2 Landschaftsarchitektur

Öffentlicher Raum

Die Verfasser denken den Dorfplatz von der Bibliothek oberhalb der Zürcherstrasse bis hinunter zum geschlossenen Bahnübergang. Der so entstehende Raum wirkt dabei, auch weil fast alle Bauten entlang dem Bach entfernt werden, aber etwas strukturlos, leer und ohne Kraft. Das Café am Bach wird nicht genügen, um den Ort zu beleben. Unverständlich ist zudem, dass neben dem grossen Dorfplatz, hinter dem Volg und im Magnolienquartier nochmals zwei Plätze entstehen sollen. Ein Dorf wie Hedingen wird kaum so viel öffentlichen Raum beleben können.

Die Idee, die zwei parallelen Strassen vor dem Bahnhof zu einem linearen Platz zusammenzufügen, ist bestechend. Die räumliche Gliederung vor dem Bahnhofsgebäude erscheint hingegen etwas diffus.

Quartiere

Das Juventusgebiet wird logisch an den Dorfplatz angebunden und orientiert sich auch zu diesem hin. Damit wird es Teil des Zentrums und der Lindenkreisel bleibt, was er ist: ein Verkehrsbauwerk.

Beim Bahnhofsviertel besticht die Idee, die Hintere Bahnhofstrasse als zweites Rückgrat auszubilden, was auch mit dem markanten Bau zur Abgrenzung gegen die Industrie unterstrichen wird. Die Chance, so zwischen Dorfplatz und Hinterer Bahnhofstrasse eine ruhige Mitte mit Hofgärten zu bilden, wird aber verpasst.

4.1.2.3 Wasserbau/Hochwasserschutz

Gewässer

Das Gewässer wird zu wenig als Gestaltungselement wahrgenommen und eingesetzt, was grundsätzlich eine verpasste Chance darstellt. Gemäss Aussagen des Teams wurde bewusst auf eine Zugänglichkeit zum Gewässer verzichtet, zwecks Vermeidung von Littering. Die Bachgestaltung sei eine Detailfrage, welche es in der weiteren Bearbeitung noch zu klären gelte. Die Neugestaltung im Gewässerraum erfolgt denn auch nicht aus Sicht des Gewässers, sondern nur aus Sicht einer räumlich maximalen Dorfplatznutzung.

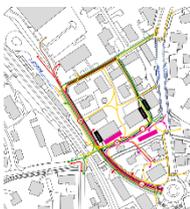
Folgende Elemente im Gewässerraum sind in Anbetracht des fehlenden Einbezugs des Bachs nicht bewilligungsfähig:

- Neues Café: Neue Nutzung in bestehendem Gebäude hat keine Bestandesgarantie.
- Veloabstellplätze und Parkplätze, inkl. Strassenraum;
- Neubau Ufermauern im oberen Bereich infolge Abbruchs der vorhandenen Gebäude.

Der Einbezug des Gewässers als Gestaltungselement ist bei dem vorliegende Projektvorschlag nur mit grossem Aufwand zu verbessern. Infolge der neuen festen Bauten und Anlagen im Gewässerraum ohne Aufwertung des Gewässerraums aus Sicht des Gewässers wird der vorliegende Projektvorschlag als nicht bewilligungsfähig beurteilt.

4.1.2.4 Verkehr

Erschliessungskonzept



Aus fachlicher Sicht funktioniert das vorgesehene Verkehrsregime mit dem Einbahnsystem auf der Zwillikerstrasse. Die Hauptlast des Verkehrs und insbesondere auch der schwere Nutzverkehr wird auf die neue Verbindung vom Kreisel Lindenplatz bis zum Bahnhofplatz verlagert; Voraussetzung ist allerdings, dass das Linksabbiegegebot von der Zwilliker- in die neue Verbindung respektiert resp. durchgesetzt wird. Damit wird das Zentrum auch vom Anlieferungsverkehr zur Ernst Schweizer AG entlastet. Durch die Sperrung des Bahnübergangs für den MIV wird zudem der Durchgangsverkehr in und aus dem westlichen Teil von Hedingen sowie Richtung Reusstal durchs Zentrum unterbunden; dadurch wird aber natürlich auch die Lauf- resp. «Fahrkundschaft» – also jene, die etwas einkaufen, weil sie sowieso grad durchfahren – verdrängt resp. zu Umwegen gezwungen.

Begegnungszone



Die Begegnungszone (Tempo 20) auf Zwilliker- und Bahnhofstrasse (heutiger Bahnhofplatz) und im ganzen Kratz-Quartier trägt zusätzlich zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fuss- und Veloverkehr und zur Steigerung der Aufenthaltsqualität bei; allerdings lässt die Deklaration von 20 km/h als «Zielgeschwindigkeit» Raum für Interpretationen. Ob sich die von Norden zufahrenden P+R-Benutzer dadurch davon abhalten lassen, über die Zwillikerstrasse zum Parkplatz beim Bahnhof zu fahren, müsste sich noch weisen. Gemäss Schema soll der motorisierte Verkehr aus der Zwillikerstrasse nur nach links zum Lindenplatz abbiegen können. Bauliche Massnahmen zur Verkehrslenkung sind jedoch nicht zu erkennen, somit würde ein Linksabbiegegebot oder als schärfere Alternative Rechtsabbiegeverbot in die Bahnhofstrasse (heutiger Bahnhofplatz) nur mit einer Tafel signalisiert. Damit steht und fällt die Wirkung der Signalisation mit der Durchsetzung (Verkehrskontrollen).

Anlieferung Gewerbe

Mit der Anlieferungsschleife ums Kratz-Quartier werden Rückwärtsfahrten von Lieferfahrzeugen im öffentlichen Raum wirkungsvoll verhindert. Allerdings müsste dafür die Einmündung der Kratz- in die Hintere Bahnhofstrasse geringfügig angepasst werden. Das neue Anlieferungskonzept bringt zusätzliche Belastungen ins Kratz-Quartier. Das kann Widerstände erzeugen, auch wenn es sich nur um wenige, d. h. maximal 5 LW-Fahrten pro Tag, handeln dürfte. Als Rückfallebene wäre die Zu- und Wegfahrt des Anlieferungsverkehrs wie heute denkbar, damit würde diesbezüglich aber auch keine Verbesserung erreicht. Die Schleppkurvennachweise der Anlieferung LW wurden erbracht. Die Kratzstrasse müsste vermutlich trotzdem etwas ausgebaut werden.

Die verlangte Bushaltestelle am Bahnhof ist mit Wendeschleife nachgewiesen und ist ohne Tangierung der Zufahrt zur Ernst Schweizer AG realisierbar.

MIV-Sperrung Bahnübergang

Die Sperrung des Bahnübergangs für den MIV ist aus verkehrstechnischer Sicht machbar und verlagert den durchfahrenden Verkehr vollständig aus dem Zentrum. Vom Team wurde der Nachweis erbracht, dass die Verlagerungen nicht zu Überlastungen an anderen Orten führen. Ob allerdings der Niveau-Übergang wie gewünscht für den Fuss- und Veloverkehr beibehalten werden kann, ist ungewiss. Da am Südenende des Perrons bereits eine Unterführung für Fussgänger und Velofahrer besteht, ist damit zu rechnen, dass das Bundesamt für Verkehr (BAV) als zuständige Behörde die vollständige Aufhebung des Niveau-Übergangs verfügen würde. Es ist das erklärte Ziel des Bundes, Niveauübergänge aus Sicherheitsgründen wenn immer möglich vollständig aufzuheben; wenn der Übergang der Zwillikerstrasse für den MIV nicht mehr benötigt wird, gibt es aus funktionaler Sicht keinen Grund, ihn für Velo- und Fussverkehr beizubehalten, weil ja die Alternative bereits existiert.

Der Vorschlag führt insgesamt zu einer hohen Entlastung des Zentrums an der Zwillikerstrasse, ohne den erwünschten Zentrumsverkehr ungebührlich einzuschränken – vorausgesetzt, die Fahrbeziehung von der Zwillikerstrasse in den Bahnhofplatz ausschliesslich nach links funktioniert auch wirklich so wie angedacht. Allerdings entfällt durch die Sperrung des Bahnübergangs die heutige Laufkundschaft des Durchgangsverkehrs.

Die in der Zwischenbesprechung geforderte Unterführung unter dem Bahnhofplatz hindurch ist aufgrund der Begegnungszone obsolet.

4.1.2.5 Raumplanung



Die unveränderte Parzellenstruktur vereinfacht den Planungsprozess. Die Ausparzellierung der Wegverbindungen erfordert dennoch Verhandlungen mit Grundeigentümern. Die betroffenen Grundeigentümerschaften sind jedoch bereits im Planungsprozess involviert.

Um die gewünschte Setzung der Gebäude beim Kreisel, entlang dem Dorfplatz und gegenüber der Ernst Schweizer AG zu sichern, wäre ein Gestaltungsplan mit Pflichtbaulinien erforderlich. Ebenso müssten die drei Plätze in einem Gestaltungsplan gesichert werden. Das Erfordernis einer Festlegung von Gebäudehöhen oder Baumassen abweichend von der BZO würde sich erst in der Weiterbearbeitung des Projekts zeigen. Die für die ergänzenden Neubauten vorgesehenen qualitätssichernden Verfahren müssten durch eine Gestaltungsplanpflicht gesichert werden, oder es könnte in der BZO mit Vorschriften zu einer neuen Zentrumszone die Möglichkeit von Abweichungen unter der Bedingung qualitätssichernder Verfahren in Aussicht gestellt werden.

Bei der Festlegung des Gewässerraums müsste eine Reduktion aufgrund der Lage in dicht überbautem Gebiet erwirkt werden, was auf den Gestaltungsplan abzustimmen wäre.

Etappierbarkeit

Die aufgezeigten Etappen sind schlüssig und nachvollziehbar.

4.1.3 Fazit

Das Projekt zeigt eine zielführende Idee bei der Hinteren Bahnhofstrasse und bei der Anbindung und Orientierung des Juventusgebietes ans Zentrum. Hingegen sind die Grösse des Dorfplatzes und die zusätzlichen öffentlichen Orte wohl zu viel des Guten. Die vorgeschlagene Bebauung wäre bei unveränderter Parzellenstruktur möglich, was den Planungsprozess vereinfacht. Sehr gut gelöst ist der Übergang Industrie–Dorfkern. Das Team Raumfalter hat mit dem grösseren Volumen des Riegelbaus einen adäquaten Übergang geschaffen, der gleichzeitig einen Abschluss des Wohnquartiers bildet und dieses vor Emissionen schützt.

Um den Lindenplatz zeigt Raumfalter sehr gut auf, wie die neue Verbindung vom Kreisel Lindenplatz zum Bahnhofplatz (Spange) die Entlastung des Dorfplatzes ermöglicht. Der Kreisel wird räumlich durchdacht durch Gebäude gefasst und bildet einen prägenden Auftakt zum Zentrum. Das erhaltenswerte Bauernhaus an der alten Zwillikerstrasse kann stehen bleiben, wird ins Dorfzentrum integriert und bildet dessen Abschluss Richtung Südwesten.

Die beiden parallelen Strassen vor dem Bahnhof werden zu einem linearen Platz umgestaltet, dies ergibt neue Möglichkeiten für die räumliche Gliederung vor dem Bahnhof. Die Veloparkierung wird geordnet und wie bei allen drei Beiträgen in einer neuen Velostation beim Bahnhof konzentriert. Unter der Voraussetzung, dass von der Zwillikerstrasse in den Bahnhofplatz ein Linksabbiegegebot eingeführt wird, zeigt der Beitrag wie die Hauptlast des Verkehrs und insbesondere auch der schwere Nutzverkehr auf die neue Verbindung vom Bahnhofplatz zum Kreisel Lindenplatz verlagert werden kann.

4.2 Beitrag «Zusammen_Wachsen»

Abb. 5: Situation, Team Axess



Abb. 6: Modell «Zusammen Wachsen», Team Axess



Projektleitung: Markus Hotz

Fachplaner

Architektur: Axess architekten ag, Markus Hotz und Philipp Ulrich

Landschaftsarchitektur: Hager Partner AG, Monika Schenk und Raphael Kugler

Verkehrsplanung: TEAMverkehr.zug ag, Oscar Merlo und Flurin Casanova

Städtebau, Raumplanung: KEEAS AG Raumkonzepte, Marcel Muri und Seraina Schwizer

Realisierung: Alfred Müller AG, Baar

4.2.1 Projektbeschreibung gemäss Schlussabgabe

4.2.1.1 Städtebauliches Gesamtkonzept

Ausgangspunkt des Beitrags ist ein behutsames «Zusammen_Wachsen» zwischen dem bestehenden Dorf, welches sich bis zum Schweizer-Areal erstreckt. Der Beitrag basiert auf einem Architekturverständnis, das nicht auf Spektakulär-Architektur abzielt, sondern auf Nachhaltigkeit in der Erscheinung und Nutzung in einer schnelllebigen Umwelt setzt.

Mit gezielten Eingriffen wird dadurch ein zusammengewachsenes Dorfgefüge geschaffen. Ergebnis dieser Strategie ist die Einteilung des Perimeters in vier Teilräume – Lindenplatz, Trotteggasse (heutige Zwillikerstrasse), Magnolienquartier, Bahnhof. Dies ermöglicht, gezielt auf den Bestand zu reagieren und eine architektonische Überleitung zu den Neubauten fließend zu gestalten.

4.2.1.2 Architektonische Qualität

Am **Lindenplatz** wird ein dörfliches Bild erzeugt, welches sich ruhig und selbstverständlich am Kreisplatz entwickelt. Zum Platz hin orientiert wird ein Bürgerhaus platziert, welches man in drei Einheiten unterteilen kann. Als starkes Gegenüber zum Bürgerhaus wird eine Gewerbescheune platziert, die in ihrer Analogie an die alte Scheune erinnert, jedoch in eine neue moderne Form übersetzt wird.

Die bestehende Identität der Zwillikerstrasse der Hauptbauten Bäckerei/Volg/Friseur/Kleiderladen wird erhalten und als Startpunkt einer Zentrumsvision manifestiert, die sich bis zum Bahnhof erstreckt. Das untere Ende wird durch zwei Baukörper markiert, welche sich entlang der Trotte situieren und den Abschluss zum Bahnübergang bilden. Der Bachraum wird zum Naturraum im Zentrum. Dieser wird geöffnet, mit Wasserzugang und Aufenthaltselementen gestaltet und so zum Generator für die Vielfalt des öffentlichen Lebens im Perimeter.

Von der Trotte ausgehend öffnet sich behutsam das Magnolienquartier und schafft einen Fussgängerweg, der sich entlang der Parzellen schlängelt. Die Stellung der Baukörper generiert Spannungen, Zwischenräume, Aufweitungen und Verengungen. So werden halböffentliche und private Räume von der spezifischen Gebäudestellung zueinander geschaffen. Den Abschluss findet das Quartier zum Schweizer-Areal mit der Gruppierung von fünf Baukörpern um einen Innenhof. Gegen Osten wird der Strassenraum mit einem Längsgebäude begleitet. Die Baukörper des Magnolienquartiers unterscheiden sich in der Dachlandschaft und bilden zwei differenzierte Steildachformen. Aufgrund der unterschiedlichen Stellung der Gebäude zueinander und der unterschiedlichen Dachformen wird eine vielfältige Dachlandschaft erzeugt. Die Grundrisse sind flexibel einteilbar in mehrstöckige oder Geschosswohnungen. Dies ermöglicht ein unterschiedliches Wohnungsangebot von 3.5- bis 5.5-Zimmer-Wohnungen und ganzen Häuserhälften als Doppeleinfamilienhaus. Prägend sind der grüne Aussenraum mit den Gärten, die harmonische Abstimmung der Gebäudevolumen und ein ausgewogenes Materialisierungs- und Farbkonzept, welches den Architekten dennoch grosse Freiheiten in der Gestaltung der einzelnen Bauten zugesteht.

Der Bebauungsrand des Magnolienquartiers begleitet und fasst mit seiner Einzelbebauung den Strassenraum bis zum **Bahnhof**. Es wird hier die Voraussetzung geschaffen, ein vielfältiges Gegenüber für das Ankommen in Hedingen zu erzeugen.

Nutzung

Am **Lindenplatz**, auf der Seite der alten Zwillikerstrasse, unter einem alles überspannenden Dach, entstehen dreigeschossige Gewerberäume mit hohen Erdgeschossen. Je 3 x 80m² Lager, 80 m² Büro und 60 m² Wohnen (z. B. für Angestellte) ergeben die Grundeinheiten. Die bisherige Scheune macht Platz für einen öffentlichen Parkplatz.

Gegenüber am Lindenkreisel sind drei Bürgerhäuser verfügbar, wo Kleininvestoren je ein kleines Mehrfamilienhaus mit ca. 400 m² Geschossfläche inkl. gewerblicher Erdgeschossnutzung und drei Wohnungen realisieren könnten. Diese Objekte sind für Mehrgenerationenwohnen oder für Mietwohnungen gut geeignet. Im Erdgeschoss sind auch Wohnateliers denkbar. Vier weitere Einheiten bieten Wohnnutzungen als Ersatz von bestehenden Wohnhäusern, die für die Strasse abgerissen werden müssen.

Rechts vom Bahnhofplatz befindet sich die Zwillikerstrasse. Die direkte Verbindung von der Kirche bis hin zum Bahnhof und entlang des Dorfbaches soll zum Treffpunkt des Dorfes werden. Die Landi und Bäckerei stehen an ihren angestammten Orten.

Die alten und neuen Villen im **Magnolienquartier** sind ehemalige Solitäre, die von privaten Gärten umgeben sind. Während die alten Villen als Zeugen ihrer Zeit einmalig und farbig dastehen, sind die neuen Villen als Stapelung von Wohnungen konzipiert, die jede für sich Einfamilienhaus-Qualität aufweisen. 64 Wohneinheiten an bester Lage in Hedingen mit

eindrucksvollen Gartenanlagen bieten eine interessante Alternative für eine ältere Bewohnerschaft, ihr Einfamilienhaus am Hang aufzugeben und ins Zentrum zu rücken.

Entwicklungsmöglichkeiten

Abb. 7: Etappen 1 und 2



4.2.1.3 Landschaftsarchitektur- Freiraumqualität, Nutzung

Die **Bahnhofstrasse** (heutiger Bahnhofplatz) wird zu einer Begegnungszone, in der alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt sind. Der grosszügige Strassenraum ermöglicht ein friedliches, respektvolles Nebeneinander von Fussgängern, Velofahrerinnen, dem motorisierten Individualverkehr und dem Anlieferungsverkehr der Firma Ernst Schweizer. Auch eine zukünftige Busverbindung mit Haltestation findet hier Platz. Die neue überdachte attraktive Veloparkierungs-Anlage, situiert am Standort der heutigen Anlage, ermöglicht ein sicheres Unterbringen der Fahrräder. Die Parkplätze werden unter ökologischen Gesichtspunkten aufgewertet. Die heute asphaltierten Flächen erhalten versickerungsfähige Beläge, wie zum Beispiel Schotterrasen, und grosskronige Bäume beschatten das Parkfeld. Die Bepflanzung des restlichen Bahnhofbereichs wird geprägt durch kleinkronige Bäume mit saisonalen Blühakzenten und Flächen mit prachtvollen Staudenpflanzungen, die ein würdiges Gegenüber zu den Vorgärten des Magnolienquartiers darstellen.

Die Zwillikerstrasse schafft eine Verbindung vom Bahnhof über den Vorplatz der Bibliothek zu der am Ortsrand höher gelegenen Kirche, die das Ortsbild von Hedingen wesentlich prägt. Diese wichtige Verbindungsgasse ist ebenfalls als verkehrsberuhigte Begegnungszone gedacht. Die Anlieferung für das bestehenden Volg-Gebäude und die Bäckerei Pfyl sowie zu den neuen publikumsorientierten Läden und Dienstleistern wird so weiterhin gewährleistet. Auch für die Kundschaft dieser im Erdgeschoss angesiedelten Geschäfte besteht weiterhin die Möglichkeit, direkt in der Zwillikerstrasse zu parken (Kurzzeit-Parkplätze). Der Charakter der Zwillikerstrasse wird durch die grosskronigen Strassenbäume geprägt, die an heissen Sommertagen für Schatten und ein angenehmes Gassenklima sorgen. Der freigelegte Dorfbach und die Gasse sind ein beliebter Aufenthalts- und Spielort.

Das **Magnolienquartier** greift das Thema der für Hedingen typischen Vor- und Nutzgärten auf. In Anlehnung an den Charakter der heutigen Einfamilienhausstrukturen wird das Quartier gegen den öffentlichen Strassenraum hin von einer niedrigen Einfriedung und frei wachsenden lockeren Stauden- und Strauchpflanzungen abgetrennt. Im Inneren des Quartiers erstrecken sich die grosszügigen privaten Aussenräume der Häuser. Ein chaussierter Weg verbindet das Quartier mit der Zwillikerstrasse. Der Weg und die kleineren Quartierplätze, die Aufenthaltsbereiche, aber auch Besucherparkplätze und Velostellplätze aufweisen, werden mit Magnolienbäumen bepflanz.

Die vordere Zwillikerstrasse stellt den Abschluss des Zentrumsareals dar. Der Aussenraum ermöglicht die Durchlässigkeit des Langsamverkehrs und entspricht den Anforderungen des MIV und der gewerblichen Nutzung im Erdgeschoss.

4.2.1.4 Wasserbau/Hochwasserschutz

Gewässer

Der naturnahe und ökologisch wertvolle Flussbereich wird für die Bevölkerung sichtbar und erlebbar gemacht. Ergänzt wird der nun zugängliche Bachlauf auf dem Niveau der Zwillikerstrasse mit einer qualitätsvollen Spiel- und Erholungsfläche. So entsteht der neue wichtige Ortskern, der belebte und attraktive Begegnungsorte mit hoher Aufenthaltsqualität mit wertvollen Grün- und Wasserflächen vereint.

4.2.1.5 Verkehr

Erreichbarkeit und Erschliessungskonzept

Abb. 8: Erschliessungskonzept «Zusammen wachsen», Axess Architekten AG



Das verträgliche Nebeneinander von Zu-Fuss-Gehenden, Velofahrenden und motorisierten Fahrzeugen ermöglicht eine für alle gleichwertige Nutzung der Begegnungszone

Zwillikerstrasse/Bahnhofplatz. Die Erreichbarkeit des Zentrums, aber auch die Durchfahrt zum Areal der Firma Schweizer und zu den P+R-Parkfeldern ist immer gewährleistet, ohne starke Einschränkung der anderen Verkehrsteilnehmer. Die Durchwegung durch die neue Überbauung knüpft an bestehende Wege an und verbindet das neue Quartier mit den öffentlichen Einrichtungen von Hedingen. Heute bewährte Wege werden bewahrt und ergänzt. Die Gestaltung des Bahnhofplatzes ist so konzipiert, dass ein **künftiger Ortsbus** zum Bahnhof geführt werden kann. Eine mit dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) konforme Anlegkante lässt sich künftig ohne weiteres integrieren.

Durch die neue Verbindung vom Kreisel zum Bahnhof wird die Anlieferung bzw. die **Erreichbarkeit der Firma Schweizer** massgeblich verbessert. Damit kann die Zwillikerstrasse aufgewertet werden und die heute bestehenden Konflikte werden eliminiert.

Parkierung

Unter den jeweiligen Teil-Arealen ist die private Parkierung angeordnet. Sie sind auf einfache und verständliche Art und Weise erschlossen. In den Teil-Arealen befinden sich wenige oberirdische Besucher-Parkfelder. Die Parkfelder für die Kundschaft befinden sich in zwei öffentlich zugänglichen Tiefgaragen in unmittelbarer Nähe der Zwillikerstrasse. In der Zwillikerstrasse selber stehen Kurzzeitparkfelder für den «schnellen Einkauf» und für den Güterumschlag zur Verfügung.

4.2.1.6 Raumplanung

Es werden keine Aussagen zu Parzellierung oder Planungsinstrumenten gemacht.

4.2.2 Projektbeurteilung

4.2.2.1 Architektur

Städtebauliches Gesamtkonzept



Der städtebauliche Lösungsansatz ist vielversprechend. Eine neue Erschliessungstrasse ab dem Kreisel zur Bahnlinie entlastet die heutige Verkehrssituation im Zentrum. Mit der Gliederung des Planungsperimeters in die 4 Teilräume «Trottengasse» (heutige Zwillikerstrasse), «Bahnhof», «Magnolienquartier» und «Lindenplatz» wird städtebaulich auf das jeweilige Umfeld reagiert. Entsprechend unterschiedlich entwickelte Bebauungsstrukturen zeigen ein breites Spektrum an interessanten Überlegungen. Das angestrebte, behutsame Zusammenwachsen zwischen bestehender Dorflandschaft und dem neuen Quartier insgesamt gelingt allerdings nur bedingt.

Architektonische Qualität

Die Zwillikerstrasse als Zentrumsbereich mit dem Dorfplatz überzeugt: Die Hauptbauten Bäckerei/Volg/Friseur/Kleiderladen bleiben, zusammen mit Bibliothek und Kirche im Oberdorf, als identitätsstiftendes Ensemble erhalten. Zwei längs der Trotte situierte Neubauten erweitern die westliche Dorfplatzsituation schlüssig. Die Teilöffnung des Bachverlaufs mit Wasserzugang und Aufenthaltsmöglichkeiten ist attraktiv gelöst, der Platzraum gut proportioniert.

Der aufgewertete Bahnhofplatz entwickelt sich zu einem attraktiven Ankunftsort. In die (zu) grosszügige Konzeption miteinbezogen ist auch die Option eines künftigen Ortsbusses. Die

damit verbundene Überschneidung mit der bestehenden Zufahrt zur Ernst Schweizer AG ist zu überprüfen. Besonders hervorzuheben ist die Häuserflucht mit Einzelbauten, die sowohl den Bahnhofplatz als auch den verbindenden Strassenraum zur Zwillikerstrasse charakterisiert.

Das Bebauungskonzept des Magnolienquartiers wird kritisch beurteilt. Das als villenähnliches Geviert bis zur Ernst Schweizer AG entwickelte und mit einem umlaufenden Heckenthema abgegrenzte Quartier widerspricht grundsätzlich der Vorgabe nach einer erweiterten Dorfstruktur. In Grösse und Ausrichtung differenzierte Volumen sowie gassenähnliche Durchwegungen werden vermisst.



In der Absicht, am Lindenplatz ein städtebaulich dörfliches Bild zu entwickeln, wird dieser Teilraum folgerichtig neu mit einem Solitär und drei Neubauten verdichtet. Sie bilden eine Art offene Randbebauung. Dieser Lösungsansatz wird im städtebaulichen Kontext kritisch beurteilt. Das Potenzial der neuen Strassenführung wird zu wenig genutzt. Grössere, situativ klarer zueinander gesetzte Volumen an diesem Ort sind zu prüfen.

Nutzung

Die bestehenden und zusätzlich angedachten, publikumsorientierten Nutzungen an der Zwillikerstrasse beleben das Zentrum vorteilhaft.

Ebenso positiv beurteilt werden die verschiedenen Nutzungs- und Eigentumsoptionen der drei neuen «Bürgerhäuser» am Lindenplatz. Der Gewerbebau-Solitär hingegen ist aufgrund von Grösse, Standort und als mögliche Konkurrenz zu den belebenden Nutzungen im Zentrumsbereich Zwillikerstrasse zu hinterfragen.

Im Magnolienquartier schränken die identisch vorgeschlagenen Bauvolumina die Flexibilität der Wohnungsgrössen ein. Grössere Familien-Etagenwohnungen sind kaum möglich.

4.2.2.2 Landschaftsarchitektur

Öffentlicher Raum

Der Ansatz, die Zwillikerstrasse im unteren Teil zum Bach hin zu öffnen, ist überzeugend. Es entsteht so eine Abfolge von urbanem Platz beim Beck und vor dem Volg, der fließend in einen attraktiven Aufenthaltsraum mit viel Grün und Zugang zum Wasser übergeht. Gegen den Bahnübergang fehlt ein räumlicher Abschluss. Hingegen ist die Verbindung von Zwillikerstrasse und Bahnhof gut gelöst. Die Anbindung der Gewerbescheune über den Bach ist zu grosszügig ausgefallen.

Der als Ankunftsort inszenierte Bahnhofplatz hat dank dem Vis-à-vis mit den Villen des Magnolienquartiers das Potenzial für einen warmen Empfang in Hedingen. Unklar ist das Baumkonzept. Der Ort bietet die Gelegenheit, mit grossen Bäumen den Platz zu strukturieren.

Das Konzept rund um den Lindenplatz wird städtebaulich und auch bezüglich der Aussenraumgestaltung kritisch beurteilt.

Quartiere

Die Idee des Magnolienquartiers überzeugt nicht. Die gleichförmigen Bauten sind in eine ebenso gleichförmige Umgebung eingebettet, die einzelnen Gebäude haben so keine klare Adresse. Die Idee mit dem Platz vis-à-vis der vorderen Zwillikerstrasse zeigt einen möglichen Ansatz, wie das Magnolienquartier ans Zentrum angebunden werden könnte.

4.2.2.3 Wasserbau/Hochwasserschutz

Gewässer

Der integrale Einbezug des Dorfbachs in die Zentrumsplanung resp. die Interessenabwägung für das Gewässer und dessen Platzierung im Raum sind ersichtlich und gut gelungen.

Der Rückbau der Gebäude im unteren Abschnitt zeigt das Potenzial für einen grosszügigen Zugang zum Gewässer. Das neue Gebäude orographisch links vor der SBB-Unterführung liegt im Gewässerraum, was infolge des Gesamtkonzepts und der erfolgten Interessenabwägung aber bewilligungsfähig sein sollte.

Der Bach wird als Naherholungselement entwickelt und wahrnehmbar gemacht. Es fehlt der erholungsferne Naturraum, der aber in dieser Zentrumslage auch nicht angemessen ist, sondern weiter bachaufwärts, ausserhalb des Zentrums, zur Verfügung steht.

Der Projektvorschlag erlaubt zusätzlich eine attraktive und kosteneffiziente neue Bachgestaltung (Neuerstellung anstelle Sanierung). Die mit dem vorliegenden Projektvorschlag rundum abgewogene und gelungene Einbindung des Gewässers in die Zentrumsgestaltung wird als bewilligungsfähig beurteilt.

4.2.2.4 Verkehr

Erschliessungskonzept



Aus fachlicher Sicht funktioniert das vorgesehene Verkehrsregime. Der Bahnhof wird mit einer neuen Spange direkt an den Kreisellindenplatz angebunden, Zwillikerstrasse und Bahnhofplatz werden mit einer Begegnungszone (Tempo 20) beruhigt. Es geht zwar aus den Unterlagen nicht eindeutig hervor, ob die Einfahrt aus der Zürcher- in die Zwillikerstrasse weiterhin möglich ist oder ob die Zwillikerstrasse abgehängt wird; mindestens der schwere Nutzverkehr soll aber über die neue Verbindung vom Kreisellindenplatz zum Bahnhofplatz zu- und weg-fahren. Damit wird das Zentrum zumindest von einem Teil des Durchgangsverkehrs und vom Anlieferungsverkehr zur Ernst Schweizer AG entlastet. Die Lieferfahrzeuge für Volg und Bäckerei Pfyl manövrieren weiterhin wie heute und setzen zum Entladen zurück. Der Bahnübergang bleibt offen.

Die Begegnungszone (Tempo 20) auf Zwillikerstrasse und Bahnhofplatz trägt zusätzlich zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fuss- und Veloverkehr und zur Steigerung der Aufenthaltqualität bei. Falls die Einfahrt in die Zwillikerstrasse von der Zürcherstrasse her nicht unterbunden wird, stellt sich allerdings die Frage, ob die von Norden zufahrenden P+R-Benutzer sich durch die Begegnungszone davon abhalten lassen, über die Zwillikerstrasse zum Parkplatz beim Bahnhof zu fahren. Analoges gilt für den Durchgangsverkehr nach Hedingen West und Richtung Reusstal.

Die verlangte Bushaltestelle am Bahnhof ist mit Wendeschleife nachgewiesen, die Zufahrt zur Ernst Schweizer AG müsste hierfür bis zum heute bestehenden Tor zurückgesetzt werden.

Insgesamt wird der Vorschlag zu einer gewissen Entlastung des Zentrums an der Zwillikerstrasse führen; entscheidend ist, ob die Einfahrt ab Zürcherstrasse nicht nur für schwere Nutzfahrzeuge, sondern auch für PW unterbunden wird. Ist Letzteres der Fall, ergibt sich in etwa dieselbe Situation wie beim Projekt «Neue Hedinger Mitte»: auch der

Durchgangsverkehr nach Hedingen West und Richtung Reusstal wird aus dem Zentrum verlagert, zum Preis des Verlustes von dessen Laufkundschaft.

4.2.2.5 Raumplanung

Um die gewünschte Setzung und Volumen der Gebäude beim Kreisel und entlang der Zwillikerstrasse zu sichern, wäre ein Gestaltungsplan mit Pflichtbaulinien und minimaler Baumasse erforderlich. Die weiteren erforderlichen Baumasse können innerhalb einer neuen Zentrumszone festgelegt werden. Bei der Festlegung des Gewässerraums müsste eine Reduktion aufgrund der Lage in dicht überbautem Gebiet erwirkt werden, was auf den Gestaltungsplan abzustimmen wäre.

Etappierbarkeit

Die im Groben aufgezeigten Etappen sind nachvollziehbar. Die Etappe 1 müsste jedoch aufgrund der Ersatzmassnahme Wohnen in zwei separate Etappen unterteilt werden, da die Ersatzmassnahme bereits beim Abbruch der Mehrfamilienhäuser im Juventusgebiet zur Verfügung stehen muss. Gleiches gilt für den Ersatz der Parkplätze auf dem Juventusplatz, welche bis zur Fertigstellung der TG 1 vorübergehend in der TG 3 kompensiert werden könnten.

4.2.3 Fazit

Das Projekt «Zusammen_Wachsen» hat ein sehr gutes Potenzial bei der Zwillikerstrasse und dem Bahnhofplatz. Bei den Quartierstrukturen sind jedoch kaum zielführende Ansätze zu erkennen.

Die Zwillikerstrasse als Zentrumsbereich mit dem Dorfplatz überzeugt und die identitätsstiftenden Ensembles können erhalten bleiben. Das Team Axess fasst den Abschluss des Dorfplatzes hin zum Bahnhof geglückt mit einem Gebäude und integriert den Bach auf gelungene Art und Weise in die Gestaltung des Platzes.

Die Überlegungen zu publikumsorientierten Nutzungen an der Zwillikerstrasse und die verschiedenen Nutzungs- und Eigentumsoptionen am Lindenplatz zeigen gute Möglichkeiten auf. Die Veloparkierung wird geordnet und wie bei allen drei Beiträgen in einer neuen Velostation beim Bahnhof konzentriert.

Die Verkehrsentlastung des Zentrums gelingt zumindest teilweise durch die neue Spange, die den Bahnhof an den Kreisel Lindenplatz anbindet.

4.3 Beitrag «Weiterbauen am Dorf»

Abb. 9: Situation, Team Raumfabrigg

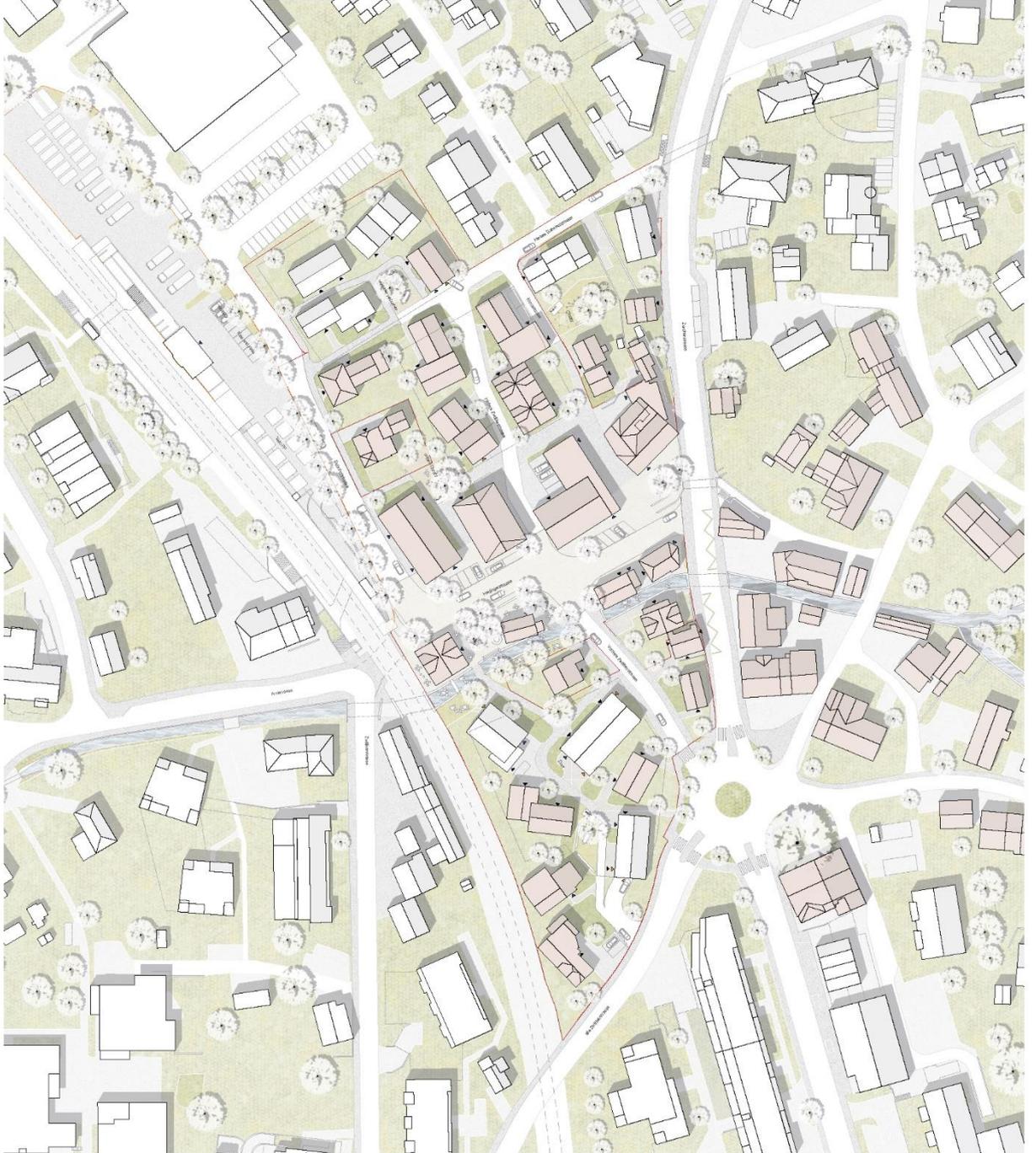


Abb. 10: Modell «Weiterbauen am Dorf», Team Ruumfabrigg



Projektleitung: Pascal Marx

Fachplaner

Architektur: ARGE Ruumfabrigg Architekten GmbH, Pascal Marx und Nina Cattaneo

Landschaftsarchitektur: USUS Landschaftsarchitektur AG, Johannes Heine und Ana Olalquiaga

Verkehrsplanung: STW AG für Raumplanung, Martin Reich und Christoph Zindel

4.3.1 Projektbeschreibung gemäss Schlussabgabe

Städtebauliches Gesamtkonzept

Für das Zentrum von Hedingen sollen die dörflichen Charakteristiken der Zwischenraumtypologien und die Bebauungsstruktur der Nachbarschaften übernommen und in einer zeitgemässen Gestaltung umgesetzt werden. Gleichzeitig soll rücksichtsvoll auf bestehende Strukturen und Identitäten eingegangen und an ihnen weitergebaut werden. Diese Bestandesbauten bilden Ankerpunkte in den ersten Etappen, sie sollen aber die Möglichkeit oder gar die Aufforderung erhalten, in einem späteren Zeitpunkt auf die neue Dorfontwicklung reagieren zu müssen.

Für die Entwicklung des Zentrums von Hedingen sollen Räume, nicht Objekte definiert werden. Definiert werden die Zwischenraumtypologien über deren Art, Anzahl und Lage im Zentrum sowie die Anzahl angrenzender Bauten. Über die Dimension der Zwischenräume und die Anzahl Bauten an den Zwischenräumen werden Aussagen zur kritischen Grösse der Gebäude (Körnigkeit) gemacht. Die genaue Positionierung, Dimensionierung und Gestaltung - die Architektur - der Bauten, ist aber zum jetzigen Zeitpunkt nicht relevant.

Soziologisch betrachtet geht es darum, die kritische Grösse der Gemeinschaft, der Nachbarschaft zu ermitteln; die Wohnung im Gebäude, das Gebäude in der Gruppe, die Gruppe im Quartier, das Quartier im Dorf, das Dorf in der Region. Nachbarschaften sind identitätsstiftend zu gestalten, sie sollen Privatheit zulassen, aber anonymes Wohnen verunmöglichen. Das neue Zentrum soll ein Quartier mit vier Nachbarschaften werden.

Architektonische Qualität

Die Räume zwischen den Bauvolumen werden in äussere und innere Freiräume unterschieden. Bauten stehen an der Überlagerung, der Schnittmenge zweier oder mehrerer Zwischenraumtypen. Jede Fassade definiert und bezieht sich gleichzeitig auf den Zwischenraum, an dem sie steht. Jedes Gebäude steht somit an mehreren inneren und äusseren Freiräumen, weist je nach Ausrichtung der Fassade verschiedene Bezüge auf. Werden die Gebäude im Bewusstsein der Beeinflussung des Freiraums, vom Freiraum her entworfen, entstehen aufeinander abgestimmte, raumwirksame Bauten. Es werden Räume definiert, nicht Regeln für singuläre Objekte. Durch eine klare Definition der angrenzenden Zwischenräume werden Objekte zu Häusern mit einem Gesicht. Es werden sechs Zwischenraumtypologien beschrieben.

Nutzung

Eine strikte Trennung der Nutzungen ist im neuen Zentrum bewusst nicht vorgesehen. Es handelt sich zwar im Grundsatz um ein Wohnquartier, entlang den Quartierstrassen soll sich in den Erdgeschossen aber Kleingewerbe ansiedeln können. Das publikumsintensive Gewerbe sowie Restaurationsbetriebe beschränken sich auf die Hedingenstrasse. Jedes Gebäude an der Hedingenstrasse hat zumindest im Erdgeschoss eine öffentlich zugängliche Nutzung. Dadurch generieren sie gegenseitig Laufkundschaft und werten sich gleichzeitig auf. Die Präsenz des Bahnhofs an der Hedingenstrasse wirkt ebenfalls unterstützend. Der Nutzungsmix ist so ausgelegt, dass die Strasse ganztags belebt wird. In den beiden Neubauten sollen sich deshalb Büros oder Verwaltung ansiedeln. Am Bach werden Aufenthaltsräume geschaffen, Sitzgelegenheiten für Restaurant und Café. Die Hedingenstrasse wird zur Adresse. Hier findet das Leben statt.

Entwicklungsmöglichkeiten

Abb. 11: Etappen 1 bis 4

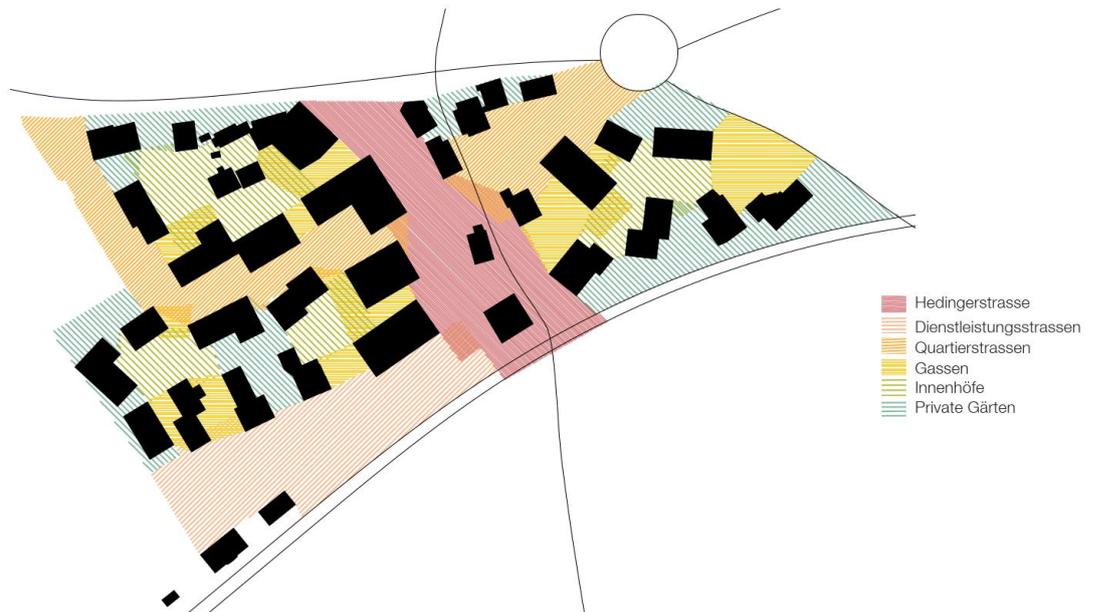


Weitere Etappen: Die Bauten entlang des Bachs, Zwillikerstrasse 1, 3, 5 und 7, sollen erhalten bleiben. Sie werden ihre Nutzungen ändern, sind aber als Bausteine wichtig für die Identität vom Hedingener Zentrum und sollen als Potenzialräume an zentraler Lage, ohne ökonomischen Druck, verstanden werden (z. B. Jugendtreff).

4.3.1.1 Landschaftsarchitektur- Freiraumqualität, Nutzung

Die Aussenräume werden sechs Zwischenraumtypologien mit unterschiedlichem Öffentlichkeitsgrad zugeteilt. Alle Räume sind durchlässig. Sie unterscheiden sich in der Materialisierung und Bepflanzung sowie dem Verkehrsregime.

Abb. 12: Zwischenraumtypologien



4.3.1.2 Wasserbau/Hochwasserschutz

Gewässer

Statt einer Renaturierung wird der Bach in Hedingen revitalisiert. Die vorhandenen Ufermauern werden zu grossen Teilen beibehalten. Durch Treppenstufen wird der Bach zugänglich gemacht und ist direkt vom neu geschaffenen Dorfplatz erlebbar. Somit entsteht ein neuer Aufenthalts- und Spielort für die Bewohnerschaft und Besucher.

Eine ökologische Aufwertung des Dorfbachs erfolgt durch die Erstellung von Strömungshindernissen, wie Totholz und Steinen, um die Strömungsvielfalt zu erhöhen und neue Kleinlebensräume zu schaffen. Um den monotonen Bachlauf zu unterbrechen, werden variable links und rechtsseitig Strukturelemente aus Störsteinen und/oder Kiesschüttungen eingebracht.

Entlang des Baches entsteht eine ökologische Ausgleichsfläche. Als biodiverse Wildblumenwiese mit Obstbäumen, Totholz- und Steinhaufenelementen trägt sie zur Artenvielfalt und Aufwertung des Gewässerraumes bei.

4.3.1.3 Verkehr

Erreichbarkeit und Erschliessungskonzept

Abb. 13: Erschliessungskonzept «Weiterbauen am Dorf»



Das neue Zentrum von Hedingen soll vom MIV entlastet werden. Dazu wird ein grosser Teil des MIV künftig direkt von der Alten Zwillikerstrasse in die Tiefgarage Dorf geführt. Insbesondere die Park+Ride-Parkplätze finden künftig vollständig in dieser neuen Tiefgarage Platz. Die Zufahrt für den MIV zum Bahnhof beschränkt sich auf das Kiss+Ride sowie auf die Mobility-Parkplätze. Auch die Sperrung des Bahnübergangs für den MIV trägt zur Reduktion des MIV im Bereich der Hedingerstrasse bei.

Im Bereich der neuen Hedingerstrasse wird eine Begegnungszone signalisiert (Tempo 20). Auch in den angrenzenden Strassenzügen wird der MIV verkehrsberuhigt geführt (Tempo-30-Zone). Mit dem verkehrsberuhigten Verkehrsregime kann die Schulwegsicherheit gewährleistet werden.

Die **Anlieferung des Volgs und der Bäckerei** wird neu so organisiert, dass die LKW vorwärts zu- und wegfahren können. Während die Zufahrt weiterhin über die Kratzstrasse erfolgt, erfolgt die Wegfahrt über die Hedingerstrasse und die Vordere Zwillikerstrasse. Die Konflikte mit dem Fussverkehr können dadurch reduziert werden. Für die weiteren Geschäfte an der neuen Hedingerstrasse werden Ladezonen eingerichtet, welche ausserhalb der Anlieferungszeiten für die Parkierung freigegeben werden können.

Die **Anlieferung zur Ernst Schweizer AG** wird mittelfristig weiterhin durch das Zentrum von Hedingen erfolgen. Die Anlieferung muss in jedem Fall siedlungsverträglich ausgestaltet sein. Die Lastwagen fahren durchs Wohn- und Geschäftsquartier und müssen sich entsprechend an ihr Umfeld «anpassen» (nicht umgekehrt).

Im Zentrum von Hedingen wird ein engmaschiges Netz an **Fusswegen** angeboten. Es bietet die Möglichkeit, die Nutzungen im Zentrum von Hedingen ohne grosse Umwege zu erreichen. Ein wichtiger Anknüpfungspunkt für den Fussverkehr ist künftig der Übergang von den Bahnhofsanlagen zur neuen Hedingerstrasse. Da der Bahnübergang nur für den Fuss- und Veloverkehr geöffnet bleibt, werden auch die westlich der Bahnlinie gelegenen Siedlungsteile (inkl. Schulanlage) optimal angebunden. Das Prinzip der Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer in der

Hedingerstrasse sowie die Schaffung zusätzlicher Fusswegverbindungen verbessert die Schulwegsicherheit.

Die Erreichbarkeit des Zentrums für den **Veloverkehr** wird verbessert. Attraktive Abstellplätze sind insbesondere entlang der Perronanlagen am Bahnhofplatz und an der Hedingerstrasse vorgesehen. Der Veloverkehr verkehrt grundsätzlich im Mischprinzip mit den weiteren Verkehrsteilnehmern, durch das beruhigte Verkehrsregime können für den Veloverkehr geeignete Bedingungen geschaffen werden (Koexistenz).

Zu einem späteren Zeitpunkt soll eine **Buslinie** in das neue Zentrum von Hedingen integriert werden können. Nach Abwägung möglicher Lösungsvarianten wird vorgeschlagen, die Bushaltestelle – zu gegebener Zeit - vor dem Volg zu platzieren. So kann einerseits das Zentrum optimal mit dem ÖV erschlossen werden, andererseits kann auch die Verknüpfung zwischen Bahn und Bus gewährleistet werden. Die Bushaltestelle kann von Bussen in alle Fahrtrichtungen genutzt werden (Zufahrt Zwillikerstrasse, Wegfahrt Vordere Zwillikerstrasse).

Parkierung

Die Parkierung des MIV erfolgt zum grössten Teil in der neuen Tiefgarage Dorf. Der weitere Bedarf an Kunden-Parkplätzen wird in der nahe gelegenen Tiefgarage Dorf abgedeckt. Für den Fussverkehr besteht eine direkte Anbindung aus der Tiefgarage über den Bach auf den neuen Dorfplatz, zu den Geschäfts- und Gewerbenutzungen und zum Bahnhof. Für die Anwohnerschaft stehen zwei weitere unterirdische Parkieranlagen zur Verfügung, die über die Hintere Zwillikerstrasse angebunden werden.

4.3.1.4 Raumplanung

Es werden keine Aussagen zu Parzellierung oder Planungsinstrumenten gemacht.

4.3.2 Projektbeurteilung

4.3.2.1 Architektur

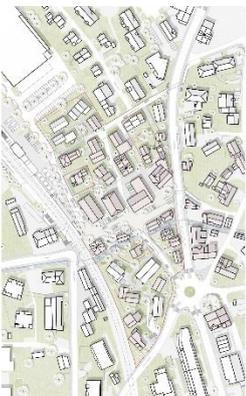
Städtebauliches Gesamtkonzept

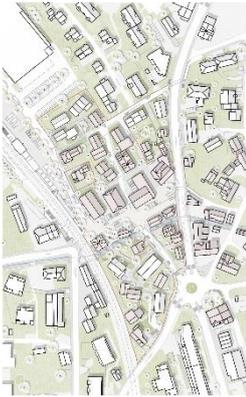
Die Maxime «Weiterbauen am Dorf» bestimmt das Gesamtkonzept vom Kreisel bis zur Ernst Schweizer AG. Auf der Basis einer fundierten Analyse und ausgehend von den unterschiedlichen Zwischenraumtypologien des Bestandes werden die historisch gewachsenen Strukturen des Dorfkerns und damit die dörfliche Atmosphäre sorgfältig und differenziert weiterentwickelt.

Integrierender Bestandteil des Bebauungskonzeptes ist der Verzicht auf eine neue Erschliessungsstrasse. Das entsprechend optimierte Verkehrsregime auf dem bestehenden Strassen- und Wegnetz vermag die heutige Verkehrssituation jedoch nur eingeschränkt zu lösen.

Architektonische Qualität

Bestehend ist das Konzept hinsichtlich seiner verschiedenartigen Durchwegung und gut proportionierten Gebäudegruppen mit unterschiedlichen Grössen, Ausrichtungen und Höhenentwicklungen. Bestandesbauten und Neubauten werden entspannt miteinander kombiniert und differenziert in die Gesamtstruktur eingebunden.





Dreh- und Angelpunkt ist der mittige Dorfplatz. Zwei gut situierte, in die Tiefe des Quartiers ausgerichtete Neubauten ergänzen die heutige Situation überzeugend. Zusammen mit den identitätsstiftenden Bestandesbauten an der Zürcherstrasse und am revitalisierten Bach definieren sie mit ihrer Stirnseite einen attraktiven, strassenraumähnlichen Dorfplatz in angemessener Grösse neu. Eine besondere Stellung nimmt dabei das bestehende, solitäre Gebäude am Bach und zur Bahnlinie ein. Es markiert überdeck die Verbindung vom Dorfplatz zu Bahnhof. Dieser wird durch die Verlängerung des Perrondaches bis zur Bahnüberführung geschickt an das Zentrum angebunden.

Im nördlichen Quartierteil positiv hervorzuheben ist die neue, in Anlehnung an die Gassentypologie des Ortes entwickelte Wegverbindung. Sie kreuzt sich in der Platzmitte mit der vorderen Zwillikerstrasse, was zur Belebung des Dorfplatzes beiträgt.

Vor allem der Teilbereich um den Juventusplatz profitiert vom Verzicht auf eine neue Strasse ab dem Kreisel. Das Potenzial wird jedoch zu wenig genutzt. Die Setzung und Körnung der Bauten als adäquater Bestandteil des Gesamtkonzeptes sind zwar nachvollziehbar, die Durchwegung und Anbindung an den Dorfplatz bereichernd. Das Geviert wirkt jedoch insgesamt etwas zu kleinmassstäblich. Eine Verdichtung wäre hier durchaus denkbar, auch bezüglich Synergien mit der hier vorgeschlagenen Konzentration der Tiefgaragenparkplätze. Die oberirdische Kleinteiligkeit steht in einem gewissen Missverhältnis zu den zwei- bis dreigeschossigen Tiefgaragen.

Nutzung

Die Nutzungsverteilung ist schlüssig. In den Wohnquartieren beleben Kleingewerbe im Erdgeschoss die Quartierstrassen. Publikumsorientierte, öffentliche Nutzungen finden sich bewusst ausschliesslich in den dominanteren Bauten am Dorfplatz. Zusammen mit den Erdgeschossnutzungen der Bestandesbauten am Bach bereichern sie die Attraktivität des Zentrums. Nachteilig ist die Kleinteiligkeit der verschiedenen Bauten in den Wohnquartieren hinsichtlich ihrer eingeschränkten Flexibilität der Wohnungsgrössen.

4.3.2.2 Landschaftsarchitektur

Öffentlicher Raum

Das sehr schön visualisierte Projekt orientiert sich konsequent am eigenen Titel «Weiterbauen am Dorf». Mit vielen kleinen Eingriffen entlang dem baulichen Bestand wird die Zwillikerstrasse partiell aufgewertet und in unterschiedliche Nutzungseinheiten strukturiert. Mit diesem Vorgehen wird jedoch die Chance, einen einheitlich gestalteten Dorfplatz zu schaffen, verpasst. Die Eingriffe orientieren sich zu sehr an funktionellen Details wie zum Beispiel der Parkierung.

Sehr schön ist die Idee, mit dem langen Perrondach und einer prägenden Baumreihe entlang der neuen Bahnhofstrasse den Bahnhofplatz an die Zwillikerstrasse anzubinden. Dies gelingt umso mehr, weil das Gebäude an der Ecke Zwillikerstrasse-Bahnhofplatz die beiden Plätze je räumlich fassen kann.

Quartiere

Die Verbindung vom Lindenkreisel über die Zwillikerstrasse nach Westen hat ein gutes Potenzial, die beiden Wohn- und Arbeitsquartiere wie selbstverständlich ans Zentrum anzubinden und zu adressieren. Im Bahnhofsquartier entstehen so ideale Situationen mit Bauten, die je

eine Vorgartenseite zur Strasse und eine ruhige Hofseite haben. Unverständlich ist, dass die Hintere Bahnhofstrasse im unteren Teil als Weg endet. Im Juventusquartier bedarf die Anordnung und Erschliessung der Bauten noch einer Klärung.

4.3.2.3 Wasserbau/Hochwasserschutz

Gewässer

Das Team versucht den Bach als Gestaltungselement einzubinden. Da praktisch alle Bauten entlang des Gewässers bestehen bleiben, ist allerdings nur eine bedingt bessere Erlebbarkeit des Bachgerinnes möglich.

Die geplante umfangreiche Revitalisierung ist mit dem vorliegenden Gerinnequerschnitt nur bedingt realisierbar, da dies unter Umständen zu Hochwasserproblemen führen könnte. Des Weiteren ist eine umfangreiche und prioritäre Revitalisierung auch nicht situationsgerecht, sondern es sollten die Erlebbarkeit und Zugänglichkeit im Vordergrund stehen.

Die Zugänglichkeit zum Bach erfolgt orographisch rechts über Treppen und linksseitig im unteren Abschnitt via einer Ufer-Böschung (gemäss Aussage an Schlusspräsentation). Das Funktionalisieren des Aussenraums als öffentlicher Raum für die Erlebbarkeit und Zugänglichkeit zum Bach setzt allerdings voraus, dass die bestehenden Gebäude auf private Aussenräume verzichten.

Die vorhandenen Bauten und Anlagen im Gewässerraum werden nur marginal verändert und dann im Wesentlichen zu Gunsten einer besseren Zugänglichkeit und Erlebbarkeit des Gewässers, was positiv zu würdigen ist. Das Gewässer wird deshalb unter der Einschränkung der vorhandenen Bauten so gut wie möglich erlebbar gemacht und in die Zentrumsplanung eingebunden.

Unter Einhaltung des Hochwasserschutzes inkl. angemessener Revitalisierungselemente wird der vorliegende Projektvorschlag als bewilligungsfähig beurteilt.

4.3.2.4 Verkehr

Erschliessungskonzept



Das Team verzichtet auf eine neue Anbindung zum Kreisellindenplatz, stattdessen wird in der Achse der Vorderen Zwillikerstrasse eine neue Quartierserschliessung durch das Kratz-Quartier bis zur Hinteren Bahnhofstrasse durchgebunden. Der Bahnübergang wird für den MIV geschlossen und soll nur noch für Fuss- und Veloverkehr beibehalten werden. Auf der Zwillikerstrasse wird eine Begegnungszone eingerichtet.

Damit wird der Durchgangsverkehr wirkungsvoll aus dem Zentrum verlagert, der verbleibende Verkehr mit der Begegnungszone beruhigt. Wie schon beim Projekt «Neue Hedinger Mitte» erläutert, entfällt damit aber auch dessen Laufkundschaft, wobei die direkte Zufahrt von der Zürcherstrasse her gleich wie heute erhalten bleibt. Der Verkehr zum P+R-Parkplatz entfällt, weil dieser in den Spickel zwischen Bahnlinie und den drei Zwillikerstrassen verschoben und direkt an die Alte Zwillikerstrasse angebunden wird; durch die kluge Wahl des Ausgangs werden die Wege zum Bahnhof nicht unzumutbar verlängert. Die Anlieferung der Ernst Schweizer AG wie auch der Kiss+Ride-Verkehr erfolgen allerdings wie heute durchs Zentrum. Die Sicherheitsprobleme bei der Anlieferung von Volg und Bäckerei Pfyl werden entschärft, indem die Wegfahrt vorwärts in einer Schleife um den Volg herum erfolgen kann; vom Denkansatz her

ähnelt diese Lösung jener des Projekts «Neue Hedinger Mitte», nur dass die Quartierstrassen durch das Kratz-Quartier nicht zusätzlich belastet werden.



Der Vorschlag des Teams zeigt, dass ohne eine neue Erschliessungsspanne an den Kreisel Lindenplatz nur eine partielle Entlastung des Zentrums möglich ist. Der Mitarbeiter- und Anlieferungsverkehr zur Ernst Schweizer AG sowie der Kiss+Ride-Verkehr zum Bahnhof bleiben im Zentrum; durch das Verkehrsregime der Begegnungszone werden sie immerhin etwas verträglicher gemacht. Die Verlagerung des P+R-Parkplatzes in eine Einstellhalle muss finanziert werden, dafür entfallen die Kosten für die neue Erschliessungsspanne; zudem weist die freiwerdende P+R-Fläche durchaus ein Potenzial auf. Schliesslich ist auch hier auf die Thematik der Sperrung des Bahnübergangs hinzuweisen; ob der als Niveauübergang ausschliesslich für Fuss- und Veloverkehr beibehalten werden kann, ist unwahrscheinlich.

Der Vorschlag für die Bushaltestelle auf dem Dorfplatz überzeugt nicht. Eine BehiG-konforme Haltekante ist nur beim Verzicht auf eine Anzahl PW-Parkfelder möglich und dürfte im Platz als Fremdkörper wahrgenommen werden. Die Schleife für die heutige Linie 200 wäre nur in Fahrtrichtung Affoltern zumutbar; in Fahrtrichtung Zürich dürfte der Zeitverlust inkl. aller Wartezeiten beim Abbiegen und Einmünden mehr als eine Minute betragen, was nicht als verhältnismässig erscheint.

Die Schätzung des Parkfeldbedarfs ist zu hoch ausgefallen und liegt deutlich über jener der anderen beiden Teams. Werden für die Wohnnutzung der tiefere Ansatz von einem Parkfeld pro Wohneinheit, für die Arbeitsnutzungen korrekterweise die öV-Güteklasse B statt D und der Bedarf für P+R auf 75 wie heute statt 100 (Wunsch SBB) gesetzt, ergibt sich ein um rund 100 Parkfelder reduzierter Bedarf von noch rund 320 Parkfeldern.

4.3.2.5 Raumplanung

Um die gewünschte Kleinteiligkeit und Verwinklung der Gebäude und Gassen sowie die Setzung der Gebäude entlang des Dorfplatzes zu sichern, ist ein Gestaltungsplan über den ganzen Perimeter mit detaillierten Vorgaben zur Ausrichtung der Fassaden, Abständen und Bauvolumen erforderlich. Der Dorfplatz und die halböffentlichen Höfe sind ebenfalls in einem Gestaltungsplan zu sichern. Bei der Festlegung des Gewässerraums müsste eine Reduktion aufgrund der Lage in dicht überbautem Gebiet erwirkt werden, was auf den Gestaltungsplan abzustimmen wäre.

Etapmierbarkeit

Die im Groben aufgezeigten Etappen sind nachvollziehbar.

4.3.3 Fazit

Das Projekt offenbart grosses Potenzial, indem es geschickt den Bahnhof mit der Zwillikerstrasse verbindet und das Bahnhofsquartier pragmatisch und funktional gut erschliesst. Beim Dorfplatz hingegen wird die tragende Idee für den Ort vermisst.

Ruumfabrigg zeigt eine realistische Antwort mit Sprache und Volumetrie als Weiterführung des bestehenden Dorfkerns. Die zusätzliche Durchwegung mit der neuen Gasse ist gut denkbar und bewirkt eine Adressbildung sowie erkennbare Vor- und Rückseiten der Gebäude. Es entstehen Nachbarschaften.

Der Beitrag zeigt auf, wie mit den vorhandenen Gebäuden (renoviert, instandgesetzt) ein Dorfplatz mit Aufenthaltsqualität geschaffen werden kann. Ruumfabrigg platziert in der Tiefgarage unter dem Juventusgebiet die öffentliche Parkierung mit dem P+R nahe beim Kreisel und löst mit dem Ausgang für Fussgänger nahe zum Bahnhof die Anbindung an den Bahnhof sehr gut.

Dreh- und Angelpunkt ist der mittige Dorfplatz. Zwei gut situierte, in die Tiefe des Quartiers ausgerichtete Neubauten ergänzen die heutige Situation überzeugend. Der strassenraumähnliche Dorfplatz weist eine angemessene Grösse auf.

Der Vorschlag des Teams zeigt, dass ohne eine neue Erschliessung über die neue Spange an den Kreisel Lindenplatz nur eine partielle Entlastung des Zentrums möglich ist. Durch das Verkehrsregime der Begegnungszone auf dem Dorfplatz wird die Verkehrsbelastung immerhin etwas verträglicher gemacht.

5 Beurteilung und Empfehlung

5.1 Durchführung der Beurteilung - Schlusspräsentation

Die Beurteilung der Testplanung erfolgte am 15. November 2021 in Hedingen. Das Beurteilungsgremium ist fast vollzählig erschienen, nur Urs Oechslin, Fachexperte Architektur/Städtebau war entschuldigt. Da der zweite Fachexperte Architektur/Städtebau anwesend war, konnte die Beurteilung durchgeführt werden. Das Gremium nahm vom Vorprüfungsbericht Kenntnis und entschied, alle drei Projekte zur Beurteilung zuzulassen.

Mit einer Testplanung sollte ein geeignetes städtebauliches Konzept gefunden werden, das die Überbauung mit den Freiräumen, die Nutzung sowie eine zweckmässige Erschliessung aufzeigt. Im Vordergrund standen die Allgemeingültigkeit sowie die Nachvollziehbarkeit des städtebaulichen Konzepts.

Die Beurteilung erfolgte nach folgenden, im Programm zur Testplanung so beschriebenen, Kriterien:

- Gesamtbeurteilung: Logik und Nachvollziehbarkeit des städtebaulichen Gesamtkonzeptes, Umsetzung der Zielvorgaben, Umsetzung der Inputs aus der Zwischenbesprechung
- Städtebauliches Gesamtkonzept: Einordnung in die bestehende bauliche Umgebung, bauliche Dichte, Massstäblichkeit;
- Architektonische Qualität: kubische Gestaltung, Proportionen, räumliche Wirkung;
- Freiraumqualität: Aufenthaltsqualität öffentlicher Räume, Gliederung und Gestaltung der Freiräume, Einfügen in die bauliche Umgebung, Aufwertung des Dorfbachs, Einbezug des Strassenraums;
- Verteilung zentrumstypischer Nutzungen;
- Erschliessungskonzept: Verkehrsführung MIV, Aufwertung Strassenraum, Parkierung, Langsamverkehrsverbindungen, Funktionalität;
- Entwicklungsmöglichkeiten: Varianten, Etappierbarkeit, Flexibilität, Flächeneffizienz.

5.2 Gesamtbeurteilung

Die drei Teams haben sich umfassend mit der anspruchsvollen Aufgabenstellung auseinandergesetzt und herausgearbeitet, wie die Identität des Ortskerns gestärkt und weiterentwickelt werden kann. Mit hoher Intensität wurden verschiedene Themen lokalisiert und mit unterschiedlicher Gewichtung ausgearbeitet. Aus den Projektbeurteilungen geht hervor, dass es keiner der drei Beiträge schafft, gleichzeitig allen Anforderungen in der erforderlichen Qualität gerecht zu werden. Vielmehr gibt es in jedem Projekt Ansätze, deren Vertiefung wertvoll wäre, aber auch Vorschläge, die aus Sicht des Beurteilungsgremiums nicht weiterverfolgt werden sollen.

5.2.1 Architektur/Städtebau

Wie die Titel der Beiträge bereits andeuten - Neue Hedinger Mitte, Weiterbauen am Dorf, Zusammenwachsen -, Zielen alle Planerteams gleichermaßen darauf ab, die Mitte des Dorfes besser in die bestehende Umgebung einzubinden, die Identität des Ortes zu stärken und das Zentrum insgesamt aufzuwerten. Die Strategien, mit welchen diese Ziele erreicht werden sollen, sind vielfältig und fokussieren auf folgende Bereiche:

1. Nahtstelle Industrie und Dorf/Bahnhofplatz



Für diesen Bereich sticht der Lösungsansatz mit einem grossen Haus für neue Wohnformen hervor (Raumfalter). Der lange, kräftige Gebäudekörper ist in der Lage, den Industriepark der Ernst Schweizer AG gegenüber der kleinteiligeren Körnung des Dorfes abzugrenzen und schafft mit dem grosszügigen Freiraum einen grünen Ort mit massstabsgerechten Vorgärten. Er dient als Lärmriegel und Sichtschutz. Gleichzeitig ist es nachvollziehbar, dass unter dem markanten Gebäude in Bahnhofsnähe viel Raum für P+R-Parkplätze angeboten wird. Das Versprechen, in diesem Gebäude für unterschiedliche Zielgruppen Wohnraum schaffen zu können, scheint einlösbar. Die anderen Vorschläge, welche das Dorf nordwestlich der Hinteren Bahnhofstrasse bis an den Parkplatzrand weiterbauen, geben keine ähnlich adäquate Antwort für den städtebaulichen Übergang zur Industriezone.

2. Geviert Hintere Bahnhofstrasse/Kratzstrasse



Aus der umfangreichen Analyse über das Dorf resultiert für das Geviert Hintere Bahnhofstrasse/Kratzstrasse ein interessanter Lösungsansatz im Rahmen des Dorf-Weiterbauens (Ruumfabrigg). Locker entlang der Durchwegung positionierte, morphologisch überzeugend angeordnete Gebäude bilden im Dialog mit den bestehenden Bauten wohl proportionierte Innenhöfe. Man kann sich gut vorstellen, dass diese Nachbarschaftstreffpunkte, fernab vom Einflussbereich der umliegenden Begegnungszonen, als Spiel-, Aufenthalts- und Aneignungsfläche von den Anwohnern gemeinschaftlich genutzt werden. Auch das Angebot an vereinzelt Gewerbeflächen entlang der Quartierstrasse stimmt für das Gelingen des dörflichen Konzeptes innerhalb des Geviertes optimistisch. Jedoch steht die geplante Verbindungsstrasse im Gegensatz zum Ziel der Verkehrsberuhigung im Dorfzentrum. Daher sollte sie durch eine Fussgänger Verbindung ersetzt werden. Demgegenüber sind zu seriell angeordnete, gleichförmige Einzelbauten (Axess) oder solche, die sich im orthogonalen Korsett um einen die Begegnungszone konkurrenzierenden Platz gruppierten (Raumfalter), nicht schlüssig.

3. Dorfbach und Zwillikerstrasse



Es spricht für die Identität bewahrende Herangehensweise, dass nördlich der Zwillikerstrasse die kleinsten durch kräftigere Volumina ersetzt werden, am Bach jedoch sämtliche Gebäude erhalten bleiben (Ruumfabrigg). Dies lässt einerseits den räumlichen Vorteil erkennen, dass die Begegnungszone zwischen der Zürcherstrasse und dem Bahntrasse in angemessener Grösse beidseitig bebaut und gefasst bleibt, andererseits widersteht diese Strategie wohlthuend der Versuchung, den Bach auf diesem Abschnitt an Teilstellen oder gesamthaft renaturierend freizuspielen. Auch eine sorgfältige Aussenraumgestaltung am zugänglichen Bachufer (Axess) oder die Anordnung von Parkplätzen an der Bachmuerkante (Raumfalter) kann die räumliche und identitätsstiftende Kraft der wegfallenden Gebäude nicht kompensieren. Zwischen den Häusern entstehen an der bachseitigen Muerkante dem dörflichen Charakter entsprechend kleinräumige Orte mit hoher Aufenthaltsqualität, von denen aus der Dorfbach aus der Nähe

erlebbar wird. Dem Gebäude an der Einlenkstelle Bahnhofplatz-Zwillikerstrasse kommt eine besondere Bedeutung zu. Deshalb ist es begrüssenswert, dass es mit Prägnanz die Ecke markiert (Axess). So plausibel das Weiterbauen am Dorf räumlich funktioniert, so impraktikabel wirkt die Aufwertung der Vorderen Zwillikerstrasse als entlastender Verkehrszubringer in Richtung Zentrum (Ruumfabrigg). Der eigentliche Befreiungsschlag für die Hedinger Mitte ist die Verlängerung der Bahnhofstrasse (heutiger Bahnhofplatz) bis zum Lindenplatz (Axess, Raumfalter), was die Schliessung des Bahnübergangs für den motorisierten Verkehr ermöglichen würde (Raumfalter). Der neu eingeführte Einbahnverkehr im Zentrumsbereich eliminiert die unübersichtlichen Wendemanöver, führt zu mehr Verkehrssicherheit und verbessert die Aufenthaltsqualität auf dem Dorfplatz elementar.

4. Um den Lindenplatz



Mit der direkten Linienführung (Raumfalter) des neuen Abzweigers Richtung Bahnhof gelingt es, mit drei grösseren, nutzungsneutralen Bauten die Zone zwischen Lindenplatz und Bahntrasse neu zu ordnen, den Kreisel zu fassen und einen angemessenen Auftakt ins Dorfzentrum zu formulieren. Demgegenüber werden die Erwartungen an das Zusammenwachsen mit der stärker drehenden Linie (Axess) nicht erfüllt, insbesondere auch deshalb, weil der nutzungsspezifische Solitär mit dem parkplatzdominierten Freiraum den wünschenswerten Dialog mit dem Bauernhof verweigert. Die Neuinterpretation der Vorderen Zwillikerstrasse über den Dorfbach als Verbindung für den Langsamverkehr (Axess, Raumfalter) ist die logische Konsequenz aus dem Nutzungsvorschlag für das Gebäude «Juventus» (Raumfalter).

5.2.2 Landschaftsarchitektur

Die Testplanung hat eine Fülle von guten Ideen und Vorschlägen hervorgebracht. Auch wenn keines der Teams ein überzeugendes Gesamtkonzept vorgelegt hat, lässt sich aus den einzelnen Vorschlägen durchaus eine für das gesamte Zentrum tragende Idee für den öffentlichen und den privaten Aussenraum entwickeln.

5.2.3 Wasserbau/Hochwasserschutz



Das Projektteam Axess mit dem Projektvorschlag «Zusammen Wachsen» zeigt, wie das Gewässer als gleichwertiges Gestaltungselement einbezogen werden kann, womit ein gelungener und echter Mehrwert für die Zentrumsgestaltung geschaffen wird. Der Projektvorschlag entfernt Bauten und Wohnraum zugunsten einer besseren Zugänglichkeit und Erlebbarkeit des Gewässers.

Während das Team Ruumfabrigg («Weiterbauen am Dorf») die Zugänglichkeit und Wahrnehmbarkeit des Gewässers unter der Einschränkung der verbleibenden Bauten und so mit Kompromissen zu optimieren und zu verbessern versucht, wurde beim Projektvorschlag «Neue Hedinger Mitte» der ARGE Raumfalter die Chance den Bach als Gestaltungselement zu nutzen nicht wahrgenommen.

5.2.4 Verkehr

Aus verkehrsplanerischer Sicht lassen sich aus den Ergebnissen der Testplanung die folgenden Schlüsse ziehen:

Entlastung vom Durchgangsverkehr

Die Entlastung vom Durchgangsverkehr kann auf zwei Arten erreicht werden: Entweder wird die Zwillikerstrasse von der Zürcherstrasse abgehängt, dann ist zwingend eine neue Erschliessungsspanne notwendig, die wohl zweckmässigerweise an den Kreisel Lindenplatz angehängt wird. Oder der Bahnübergang wird für den MIV gesperrt; ob er als Niveauübergang ausschliesslich für Velo- und Fussverkehr beibehalten werden kann, ist allerdings fraglich. In beiden Fällen erfolgt die Verlagerung des Durchgangsverkehrs zum Preis des Verlusts von dessen Laufkundschaft; allerdings ist auch darauf hinzuweisen, dass bei weitem nicht jeder durchfahrende Fahrzeuglenker auch Laufkunde ist.

Will man darauf partout nicht verzichten, muss man sowohl den Zugang von der Zürcherstrasse als auch den Bahnübergang für den MIV offen behalten. Die vom Team Ruumfabrigg vorgeschlagene Lösung stellt insofern eine Art Zwischenlösung dar, als die direkte Zufahrt von der Zürcherstrasse her die einfache Erreichbarkeit zumindest für die Stammkundschaft gewährleistet, ohne dass die Durchfahrt für den Durchgangsverkehr geöffnet wird.

Bahnübergang Zwillikerstrasse/Arnistrasse

Die Sperrung des Bahnübergangs für den MIV wird von zwei Teams vorgeschlagen. Damit werden zwei Ziele erreicht: einerseits wird der Durchgangsverkehr wirkungsvoll unterbunden, mit den bereits mehrfach erwähnten Nachteilen, andererseits verschwinden die Rückstaus vor der geschlossenen Barriere, welche das Zentrum belasten. Aber nochmals der Hinweis zur Beibehaltung als Niveauübergang ausschliesslich für Fuss- und Veloverkehr: Angesichts der bestehenden Personenunterführung am südlichen Perronende ist es zumindest ungewiss, ob das BAV auf diesen Wunsch eingehen würde.

Neue Erschliessung Kreisel Lindenplatz-Bahnhofplatz

Mit der neuen Spange zwischen dem Kreisel Lindenplatz und dem Bahnhofplatz können im Prinzip die folgenden Beziehungen aus dem Zentrum verlagert werden:

- der Mitarbeiter- und Anlieferungsverkehr zur Ernst Schweizer AG;
- P+R- und K+R-Verkehr zum Bahnhof, wobei es für die Verlagerung des P+R-Verkehrs auch die Option einer neuen, direkt an die Alte Zwillikerstrasse angebundenen Parkierungsanlage gibt;
- der Durchgangsverkehr in den westlichen Teil von Hedingen sowie Richtung Reusstal.

Für eine wirkungsvolle Entlastung des Zentrums sind jedoch weitere Massnahmen erforderlich:

- Die Durchfahrt auf der Zwillikerstrasse wird gegenüber heute weniger attraktiv gemacht, beispielsweise durch Tempo 30 oder eine Begegnungszone. Denkbar sind grundsätzlich auch bauliche Massnahmen, wobei die Vereinbarkeit mit einer Platzgestaltung noch zu überprüfen wäre. Ob das alleine für die Unterbindung des Durchgangsverkehrs sowie des Verkehrs zu Bahnhof und Ernst Schweizer AG reicht, müsste sich noch zeigen.

- Die Zwillikerstrasse wird von der Zürcherstrasse abgehängt; die Zufahrt wäre wie die Wegfahrt nur noch über die neue Erschliessungsspanne möglich. Damit würde aber die für das Gewerbe erwünschte direkte Zufahrt ab der Zürcherstrasse entfallen.
- Die Ausfahrt von der Zwillikerstrasse in die neue Spange ist nur nach links in Richtung Lindenplatz möglich. Auch hier müsste sich noch zeigen, ob reine Signalisationsmassnahmen ausreichen oder ob eine Lenkung des Verkehrs mittels baulicher Massnahmen erforderlich ist.

Anlieferung Volg und Bäckerei Pfyl

Für die Anlieferung Volg und Bäckerei Pfyl ist eine Lösung möglich, die ohne Rücksetz-Manöver im öffentlichen Raum betreibbar ist. Dem Vorschlag des Teams Ruumfabrigg mit der kurzen Wendeschleife um den Volg ist gegenüber jener des Teams Raumfalter mit der Führung über Hintere Bahnhof- und Kratzstrasse der Vorzug zu geben. Beide Lösungen erfordern jedoch für Fahrzeuge, wie sie heute verwendet werden, Anpassungen an der Umgebung der angrenzenden Liegenschaften. Daher wäre die Machbarkeit vertieft zu prüfen.

Bushaltestelle Bahnhof

Die Bushaltestelle am Bahnhof ist grundsätzlich bei allen Teams möglich. Die Umsetzung bedingt eine Anpassung der Zufahrt zur Ernst Schweizer AG, aber mindestens der Bereich nach dem heute bestehenden Tor wird dadurch nicht tangiert. Allerdings ist aus verkehrsplanerischer Sicht derzeit nicht absehbar, in welchem Zeithorizont eine solche Haltestelle für einen Ortsbus in Hedingen Verwendung finden könnte. Für die heutige Linie 200 von und nach Zürich Enge kommt eine Führung über den Bahnhof nicht in Frage und macht auch keinen Sinn.

5.2.5 Raumplanung

Alle drei Beiträge erfordern Gestaltungspläne mindestens für Teilgebiete, um die gewünschte Stellung und die Gebäudedimensionen zu sichern. Im Beitrag des Teams Ruumfabrigg ist ein Gestaltungsplan mit detaillierten Vorgaben über den ganzen Planungssperimeter notwendig.

Am detailliertesten ausgearbeitet ist die Etappierung beim Beitrag des Teams Raumfalter. Der Beitrag berücksichtigt die Aspekte der Nachhaltigkeit mit dem Ersatz des günstigen Wohnungsangebots (soziale Abfederung), das ausreichende PP-Angebot bis zur fertigen Umsetzung der Zentrumsplanung (Wirtschaftlichkeit) und den individuellen Zeitpunkt für den Ersatz der kleineren Bestandesbauten am besten (Ökologie).

5.3 Empfehlung zur Weiterbearbeitung

5.3.1 Architektur

Es wird empfohlen, die tragfähigsten Lösungsansätze aus den drei Entwürfen in einer weiterführenden Planung «Zentrum Hedingen» zu vereinen und das daraus resultierende Richtprojekt mit einem geeigneten Planungsinstrument für die Zukunft zu sichern.

Es wird als zielführend erachtet, ein Planungsteam auszuwählen, welches in mehreren Teilbereichen plausible Vorschläge gemacht hat, und mit der Erarbeitung des Richtprojektes zu beauftragen. Ein Gremium aus Vertretern der politischen Gemeinde, Grundstückseigentümern und Fachexperten, idealerweise Mitglieder des Beurteilungsgremiums der Testplanung, könnte die Planungsarbeiten anlässlich von Zwischenbesprechungen begleiten.

Aus Sicht des Beurteilungsgremiums sind folgende Planungsbausteine weiterzuentwickeln und in einem Richtprojekt zusammenzuführen:

An der Nahtstelle zwischen Industrie und Dorf/Bahnhofplatz überzeugt ein langer, kräftiger Gebäudekörper, der zwischen den gewachsenen, dörflichen Strukturen und dem Industrieareal vermittelt. Das Angebot einer grossen Anzahl unterirdischer P+R-Parkplätze ist in Bahnhofsnähe plausibel.

In Anlehnung an die vorhandenen, satteldachdominierten Bauten wird im Geviert Hintere Bahnhofstrasse/Kratzstrasse das Dorf entlang einer neuen, gassenartigen Verbindung schlüssig weitergebaut und verdichtet. Wohlproportionierte Hinterhöfe und die Möglichkeit von gewerblich genutzten Erdgeschossen vervollständigen folgerichtig das dörfliche Konzept.

Im Bereich Dorfbach/Zwillikerstrasse haben die Vorschläge, welche die identitätsstiftenden Bestandesbauten entlang des Dorfbaches ins stadträumliche Konzept integrieren und gemeinsam mit kräftigen Ersatzneubauten eine attraktive Begegnungszone räumlich fassen, das grösste Potenzial. Es ist begrüssenswert, dass ein prägnantes Gebäude die Ecke Bahnhofplatz-Zwillikerstrasse markiert. Das Mass der Renaturierung des Baches gilt es in der Weiterentwicklung auszuloten.

Sowohl aus städtebaulicher als auch verkehrstechnischer Sicht stellt die Verlängerung vom Bahnhofplatz bis zum Lindenplatz den eigentlichen Befreiungsschlag dar. Es ist erstrebenswert, mit grösseren, nutzungsneutralen Bauten den Lindenplatz auch auf der Südseite zu fassen und einen angemessenen Auftakt ins Dorfzentrum zu formulieren.

Mit der Konklusion und dem Richtprojekt sind die Machbarkeit, die Wirtschaftlichkeit sowie die raumplanerischen Rahmenbedingungen vertieft zu prüfen und es ist der Nachweis zu erbringen, dass die Gebäude einen hohen Gebrauchs- und Wohnwert aufweisen.

5.3.2 Landschaftsarchitektur

Öffentlicher Raum

Für die Zwillikerstrasse werden die Vorschläge, welche im unteren Teil den Bach zum Thema machen, als am zielführendsten betrachtet. Den Platz im unteren Teil gegen den Bach zu öffnen und so neben dem Dorfplatz auch einen Grünraum und Zugang zum Wasser zu schaffen sowie den ganzen Raum der Zwillikerstrasse mit grossen Bäumen zu begrünen, wird begrüsst.

Im Gegenzug kann im oberen Teil mit den bestehenden Bauten und deren Nutzung das urbane, belebte Zentrum erhalten und durch die Ergänzung im unteren Teil gestärkt werden.

Beim **Bahnhofplatz** besticht die Idee, das Perrondach bis an die Zwillikerstrasse zu verlängern. In der Idee schlummert zudem das Potenzial, entlang dem verbindenden Perrondach die gesamte notwendige Infrastruktur wie Veloständer, Billettautomaten, Entsorgungseinrichtungen etc. zu organisieren. So oder so ist die Möglichkeit, beim Ankommen von den schönen prägenden Villen vis à vis des Aufnahmegebäudes empfangen zu werden, sicherzustellen.

Die Anbindung des **Juventusquartiers** wird bei allen Teams ähnlich behandelt. Das Team Raumfalter hat hier wohl die richtigen Proportionen am besten getroffen.

Quartiere

Für das **Bahnhofsquartier** haben die Teams sehr unterschiedliche Vorschläge präsentiert. Dabei hat sich gezeigt, dass die **Hintere Bahnhofstrasse** als Zugang zum Bahnhof weiterhin als grosszügiger Strassenraum gestaltet werden soll. Eine zusätzliche Fusswegverbindung von der Hinteren Bahnhofstrasse zur Zwillikerstrasse, die zur Adressierung der Bauten beiträgt, ist zu prüfen.

5.3.3 Wasserbau/Hochwasserschutz

Der Bach sollte zwingend als integriertes und potenzielles Gestaltungselement in die Gesamtkonzeption der Zentrumsgestaltung miteinbezogen und nicht nur als «noch zu gestaltendes Element» separat ausserhalb der Gesamtkonzeption behandelt werden.

Entsprechend ist aus Sicht des Gewässers die Weiterverfolgung des Ansatzes des Projektteams Axess (Zusammen-Wachsen) zu empfehlen.

5.3.4 Verkehr

Unter der Prämisse, dass die verkehrliche Lösung auf der östlichen Seite der Gleise zu suchen ist und damit eine Verkehrsverlagerung auf die Zwillikerstrasse westlich der Gleise nicht in Frage kommt, ist der Ansatz mit der neuen Spange zwischen dem Kreisel Lindenplatz und der Strasse «Bahnhofplatz» zu favorisieren. Ob die Linienführung eher gestreckt (Team Raumfalter) oder stark abgewinkelt realisiert wird (Team Axess), ist aus verkehrsplanerischer Sicht nicht erheblich. Neben der Beruhigung und Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Zentrum mittels Tempo 30 oder einer Begegnungszone sollen weitere Massnahmen für eine weitergehende Verkehrsentlastung vertieft geprüft werden.

Von einer Schliessung des Bahnübergangs für den MIV ist dagegen abzuraten. Es ist davon auszugehen, dass das Bundesamt für Verkehr eine Beibehaltung nur für Veloverkehr und Fussgänger nicht akzeptieren wird, umso mehr als bereits eine Unterführung unmittelbar beim Bahnübergang besteht. Zudem würde durch eine Schliessung auch der Durchgangsverkehr in den westlichen Teil von Hedingen sowie Richtung Reusstal zwingend auf die Zwillikerstrasse westlich der Gleise verlagert, was gemäss oben genannter Prämisse nicht erwünscht ist.

5.3.5 Raumplanung

Bei der Weiterbearbeitung sollen Überlegungen angestellt werden, wie das Gebiet in Teilgestaltungspläne/Baufelder aufgeteilt werden kann und welche Gebiete innerhalb einer noch zu erarbeitenden Regelbauweise «Zentrumszone» weitergebaut werden können. Die Etappierung richtet sich nach der öffentlichen Infrastruktur und der Erschliessung, die Aspekte der Nachhaltigkeit (Wirtschaftlichkeit, Ökologie, soziale Abfederung) sind umfassend zu berücksichtigen und auf die Teilgestaltungspläne abzustimmen.

Im Gebiet Zwillikerstrasse–Dorfplatz–Zürcherstrasse ist die Planung mit der Gewässerraumfestlegung Dorfbach abzustimmen.

5.4 Schlussfolgerung und Dank

Das Beurteilungsgremium hat mit grosser Freude und Anerkennung zur Kenntnis genommen, dass sich die teilnehmenden Planerteams intensiv mit der anspruchsvollen Aufgabe auseinandergesetzt haben. Die Qualität der eingereichten Projekte und der teilweise sehr hohe Detaillierungsgrad haben eine breite Palette an Lösungsmöglichkeiten aufgezeigt. Alle drei Projekte werden als äusserst wertvolle Beiträge für die künftige Ortsentwicklung geschätzt. Die Investoren und die Gemeinde als Auftraggeber, das Beurteilungsgremium und die Organisatorin bedanken sich bei allen Teilnehmenden für ihre Beiträge zur Testplanung.

5.5 Prüfung und Genehmigung

Der Schlussbericht zur Testplanung ist vom Beurteilungsgremium am 24. Februar 2022 genehmigt worden.

Name	Unterschrift
Claude Hafner	
Ruedi Fornaro	
Nicole Doppler	
Leonhard Grimmer	
Michael Schweizer Anliker	
Hans Ruedi Schweizer	
Andreas Pfyl	
Urs Oechslin	
Alphons Wiederkehr	
Manuel Peer	
Christoph Lippuner	

Die SIA-Kommission für Wettbewerbe und Studienaufträge hat das Programm geprüft. Es ist konform zur Ordnung für Architektur- und Ingenieurwettbewerbe SIA 143, Ausgabe 2009.

suisseplan Ingenieure AG raum + landschaft

Gabriele Horvath, Monika Rüsi

Anhang A

Vorprüfung – Kennzahlen vom 25. Januar 2022

Gemeinde Hedingen
 Testplanung Zentrum
Vorprüfung - Kennzahlen

Projektangaben		axess	raumfalter	ruumfabrigg
Baumassenziffer (BMZ) Angabe Beitrag	m ³ /m ²	3.75	3.30	3.1
Vergleichswert Baumassenziffer (BMZ) mit gesamter Perimeterfläche als Grundstücksfläche	m ³ /m ²	3.18	2.59	3.09
Bauvolumen	m ³	70'809	57'680	68'658
Angerechente Grundstücksfläche aGSF*	m ²	18'883 m ²	17'350 m ²	22'240 m ²
anrechenbare Geschossfläche aGF	m ²	-	25'950 m ²	21'397 m ² BGF
max. Gebäudehöhe	m	-	Flachd. 10.5 m bis Flachd. 17.0 m	FH: ca. 10.5 m; GH: ca. 17.5 m
Vollgeschosse	VG	2 bis 4 VG	3 bis 4 VG Lichte Höhe: 3 m bis 4.5 m	2 bis 4 VG
max. Gebäudelänge	m	32 m	40 m	max. 28 m
Grenzabstände	m	Teilw. Reduzierte Strassenabstände	Teilw. Reduzierte Strassenabstände	-
Gebäude				
Nutzfläche Wohnen	m ² (GF)	-	14'255	16'340
Nutzfläche Gewerbe	m ² (GF)	1'100	3'762	5'057
Geschossfläche unterirdisch	m ²	-	-	-
Wohnungen Total		118	110 - 120	120
Parkierung				
Parkplätze Projekt Total		230 (Tabelle)	234	443 (Tabelle)
unterirdisch		197 (Poster)	165	452 (Fassungsvermögen gem. Poster)
oberirdisch		66 (Poster)	69	

revidierte BZO - WG 2.9	
Regelbauweise	inkl. Areal-Bonus
2.9	3.19
64'496	70'945.6
22'240	22'240
FH: 10.5 m; GH: Satteld. 17.5/ Flachd. 14.0 m Lichte Höhe: 2.4 m	
40 m	50 m
klein: 6 m; gross: 6 m	

Gesetzgebung Parkierung
rev-BZO: (1 PF/Whg für Bew. und zus. 1 PF/4Whg. für Bes.)*0.6
Programm verweist auf VSS SN 640 281: 1 PF/100 m ² BGF oder 1 PF/Whg

*Bei Überschreitung der Regelbauweise inkl. Areal-Bonus wäre ein GP erforderlich.

