

Entwurf

Stadt Wädenswil

Testplanung Zentrum Ortsteil Au

Schlussbericht
Zürich, 15. Mai 2020



Impressum

Auftraggeberin
Stadt Wädenswil
Planen und Bauen
Florhofstrasse 3
Postfach
8820 Wädenswil

Verfahrensbegleitung
Planwerkstadt AG
Raumplanung · Prozesse · Städtebau
Binzstrasse 39, CH-8045 Zürich
www.planwerkstadt.ch
+41 (0)44 456 20 10

Fotos
Fotos Gebiet: Juliet Haller und Stadt Wädenswil
Modellfotos: S+K Werbefotografie, Zürich

Dokument
10261_20_200515_TP_Zentrum_Au_Schlussbericht.indd

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	6
1.1	Ausgangslage	6
1.2	Art des Verfahrens	7
1.3	Zielsetzungen	7
1.4	Perimeter	8
2	Verfahren und Beteiligte	10
2.1	Auftraggeberin und Verfahrensorganisation	10
2.2	Beurteilungsgremium	10
2.3	Mitglieder mit beratender Stimme	10
2.4	Planungsteams	11
2.5	Ablauf und Veranstaltungen	11
2.6	Konsolidierung und Zustimmung	11
3	Grundeigentümerschaft und Quartier	12
4	Aufgabenstellung	14
4.1	Zentrum und Kontext	14
4.2	Nutzung	14
4.3	Bebauung	14
4.4	Freiraum	15
4.5	Erschliessung	15
4.6	Zeithorizont	16
5	Erkenntnisse	18
5.1	Allgemein	18
5.2	Zentrum und Kontext	18
5.3	Nutzung	19
5.4	Bebauung	19
5.5	Freiraum	20
5.6	Erschliessung	22
5.7	Zeithorizont	23
6	Weiteres Vorgehen	24
6.1	Zu klärende Themen	24
6.2	Nächste Schritte	25
7	Zustimmung	26
8	Teambeiträge	29

Vorwort und Dank

Das heute mehrheitlich gewerblich-industriell genutzte Gebiet um den Bahnhof Au wird sowohl im regionalen wie auch kommunalen Richtplan als Zentrumsgebiet bezeichnet - ein Indiz dafür, dass der Raum grosses Veränderungs- und Verdichtungspotential und Platz für neue Nutzungen und Funktionen aufweist.

Um Ideen für eine mögliche Bebauung, Erschliessung, Nutzung und Freiraumgestaltung zu erhalten, hat sich die Stadt Wädenswil für die Durchführung einer Testplanung entschieden. Hierfür wurden drei Planungsteams, zusammengesetzt aus den Disziplinen Architektur/Städtebau, Landschaftsarchitektur und Verkehrsplanung ausgewählt, welche zwischen August 2019 und Januar 2020 ihre Ideen und Zukunftsvisionen für den Ortsteil Au entwickelten und an zwei Workshops mit dem Beurteilungsgremium diskutierten. Die Resultate der Testplanung sind in der vorliegenden Schlussdokumentation zusammengefasst.

Der Einbezug der Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer wie auch der Bewohnerinnen und Bewohner des Quartiers war während des ganzen Prozesses von hoher Bedeutung. Anlässlich von mehreren Veranstaltungen vor, während und nach dem Verfahren wurde über die Ideen der Teams informiert und die Anliegen der Bevölkerung in die Erarbeitung der Vorschläge aufgenommen.

Die vielseitigen durch das Verfahren gewonnen Erkenntnisse bilden die Grundlage für die weitere Planung seitens der Stadt Wädenswil. Es gilt nun die richtigen Instrumente zu definieren, um das aus der Testplanung erlangte Wissen und die angestrebten Qualitäten im Rahmen der laufenden Revision der Bau- und Zonenordnung umzusetzen.

Die Stadt Wädenswil bedankt sich bei den drei Planungsteams, dem Beurteilungsgremium und den Grundeigentümern für das engagierte Mitwirken und den grossen Einsatz im Rahmen der Testplanung.

Philipp Kutter (Stadtpräsident)

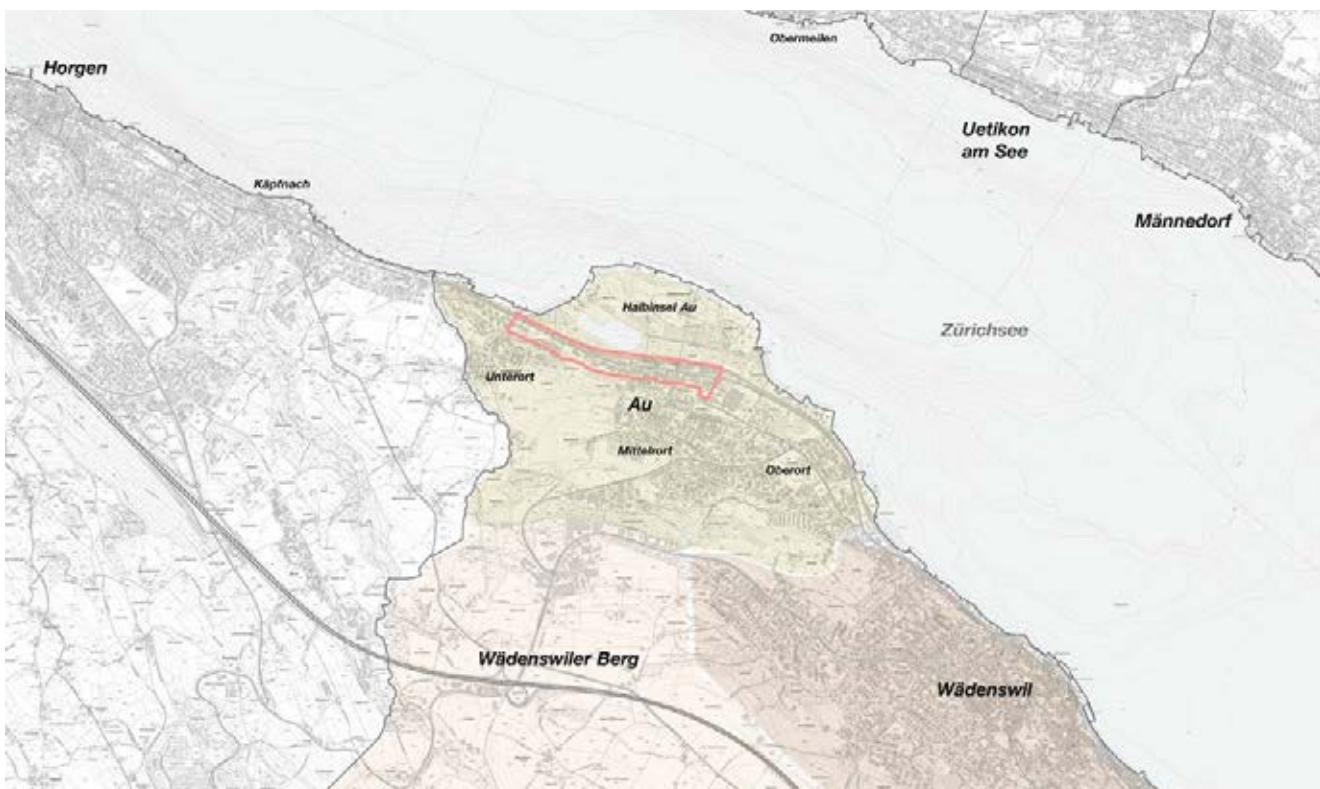
1 Einleitung

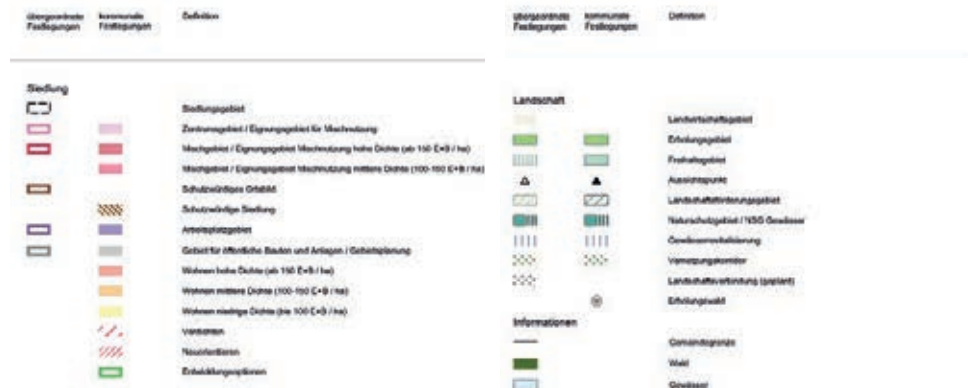
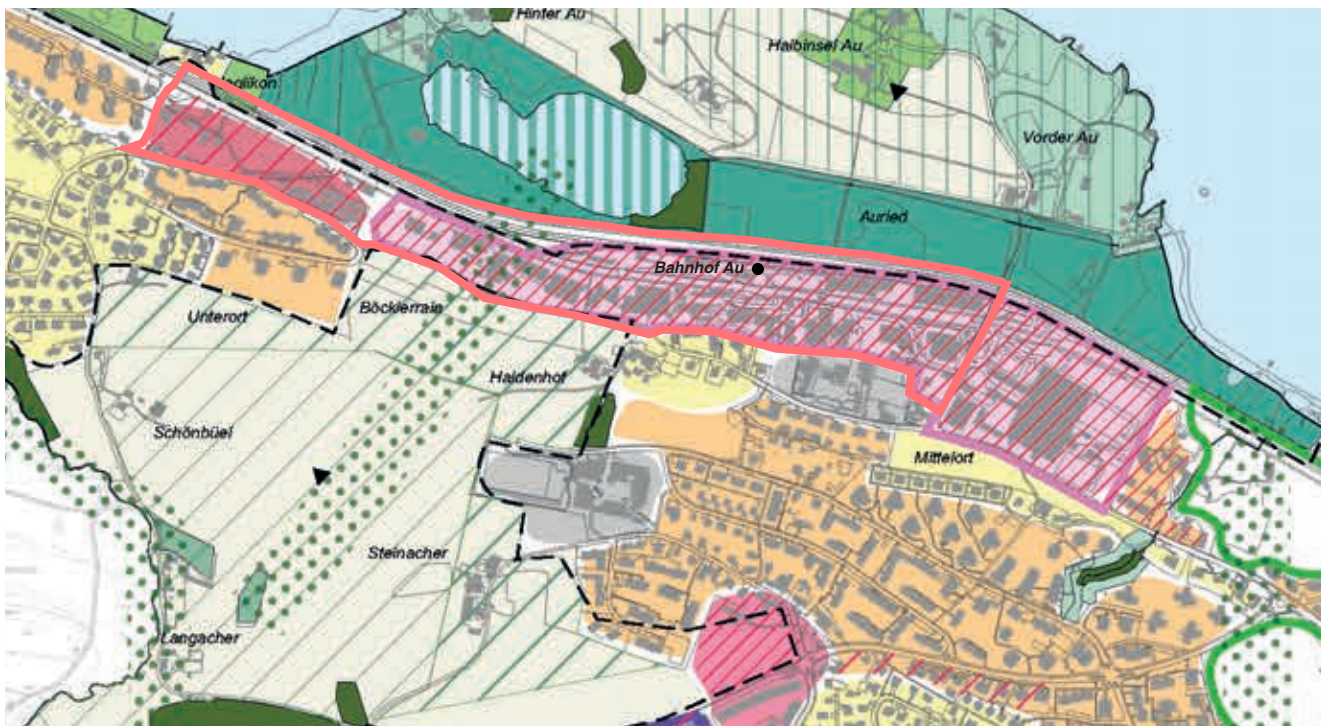
1.1 Ausgangslage

Die Ortschaft Au, an der nordöstlichen Grenze von Wädenswil direkt am Zürichsee gelegen, ist einer von fünf Ortsteilen der Stadt Wädenswil. Au, oftmals auch als Quartier bezeichnet, ist unterteilt in einen Ober-, Mittel- und Unterort. Bekannt ist Au vor allem wegen der gleichnamigen Halbinsel, welche durch die Bahnlinie Zürich-Chur und die Seestrasse vom Siedlungsgebiet abgetrennt wird. Direkt angrenzend daran um und südlich des Bahnhofs Au befindet sich ein Industrie- und Gewerbegebiet. Die Wohngebiete von Au sind grösstenteils auf einer Ebene oberhalb dieses Industriegebietes gelegen. Eine eigentliche Quartiersmitte mit Zentrumsfunktionen sucht man in Au heute vergebens.

Das oben erwähnte heute mehrheitlich der Industriezone zugeteilte und gewerblich-industriell genutzte Gebiet besitzt durch die zentrale Lage direkt beim Bahnhof Au und die Nähe zum Naherholungsgebiet auf der Halbinsel Au die Voraussetzungen für die Entwicklung einer Mitte für das Quartier Au. Sowohl der regionale Richtplan Zimmerberg als auch der kommunale Richtplan der Stadt Wädenswil erkennen das Potential und sehen vor, das Gebiet einer Neuorientierung zu unterziehen und weisen es entsprechend als Zentrumsgebiet aus. Die Stadt Wädenswil hat sich entschieden, eine Testplanung durchführen, um mögliche Entwicklungsvorstellungen für dieses Gebiet zu erhalten. Im Rahmen der Testplanung galt es insbesondere den Begriff des Zentrums zu prüfen und zu definieren, wie ein solch spezifisches Zentrum für den Ortsteil Au aussehen kann und welche Aufgaben es übernehmen muss und kann.

Abb. 1
Übersichtsplan,
Perimeter Test-
planung rot um-
randet





1.2 Art des Verfahrens

Zur Konkretisierung der Ideen für das Zentrum Ortsteil Au wurde eine Testplanung durchgeführt. Dieses Verfahren ist kooperativ, diskursiv und nicht anonym. Drei eingeladene Planungsteams erarbeiteten und diskutieren an zwei Workshops gemeinsam mit dem Beurteilungsgremium Ideen und Entwurfsansätze. Die Ergebnisse sind keine Endresultate, sondern dienen als Grundlage für die weiteren Planungsschritte in diesem Raum.

1.3 Zielsetzungen

Mit der Testplanung galt es verschiedene materielle Rahmenbedingungen zu klären und unter den verschiedenen Beteiligten zu vereinbaren. Die Ziele der Planung waren folgende:

- Bilder und Vorstellungen für die Entwicklung des Gebietes und die Bedeutung des neuen Ortes Au erhalten, unter der Berücksichtigung der näheren Umgebung wie zum Beispiel die Flachmoore von nationaler Bedeutung, der Vernetzungskorridor und die Naherholungsgebiete.
- Aufzeigen von möglichen städtebaulichen und sozialräumlichen Konzepten, welche breit abgestützt sind und die öffentlichen und privaten Interessen berücksichtigen.
- Aufzeigen der Einbindung und Vernetzung in die übergeordnete Verkehrserschliessung sowie der verkehrlichen Anbindung des Gebietes an alle Verkehrsträger.

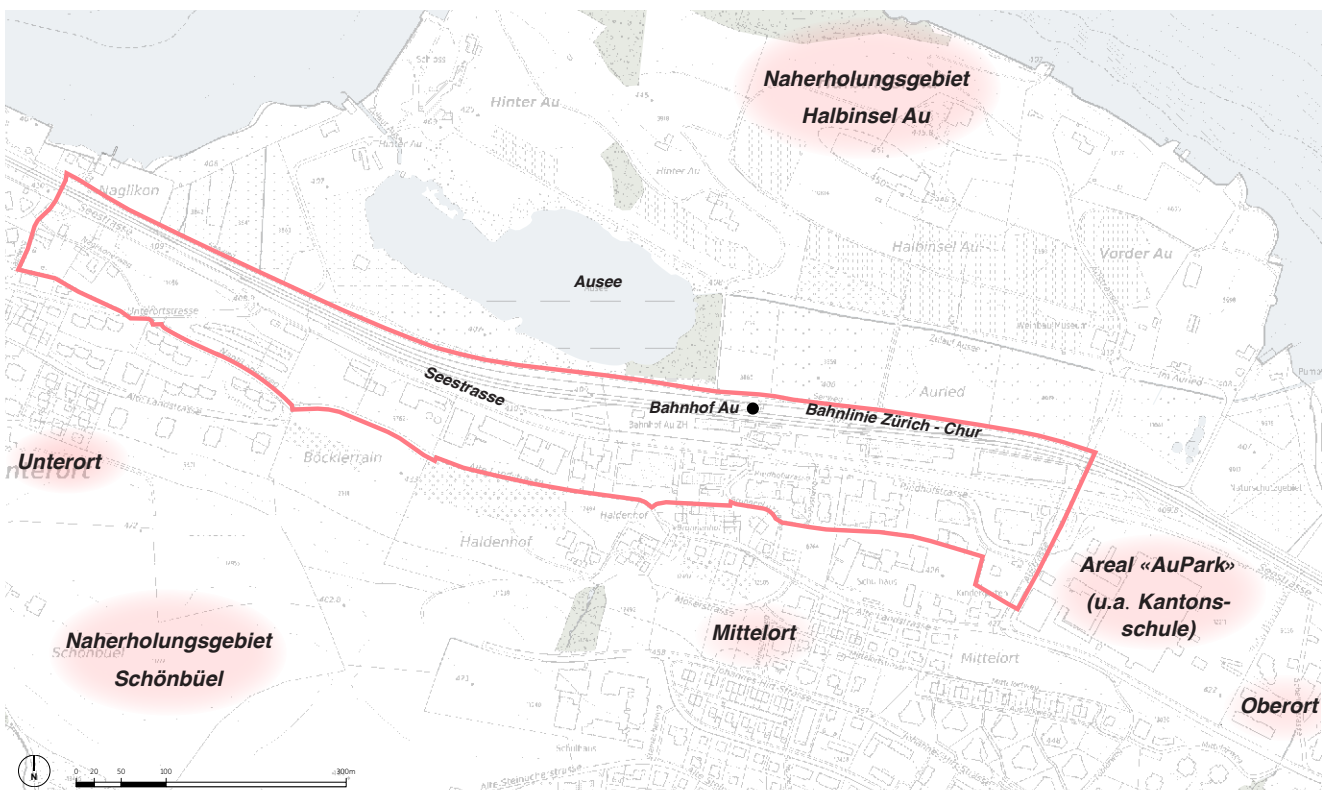
Abb. 2
Ausschnitt Kom-
munaler Richt-
plan Siedlung
und Landschaft,
Perimeter Test-
planung rot um-
randet

- Aufzeigen eines Mobilitätskonzepts, welches den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr priorisiert.
- Aufzeigen einer möglichen Nutzungsverteilung und möglicher Nutzungsschwerpunkte unter Berücksichtigung der bestehenden Nutzung.
- Aufzeigen einer hochwertigen Freiraumkonzeption, welche den komplexen Vorgaben und den vielfältigen Ansprüchen gerecht wird und das vorhandene, grosse Potential der Freiraumaufwertung ausschöpft (Zentrumsbildung, Orientierung, Begegnung und Aufenthalt, Einbindung der Naherholungsgebiete, Abstimmung mit Seestrasse und Bahnhof).
- Klären der raumplanerischen und städtebaulichen Grundsätze (Dichte, Nutzungsdurchmischung, Typologien, Erschliessung etc.) für die weiteren Planungsschritte.
- Schaffen von Akzeptanz für Umstrukturierung und Verdichtung in der Bevölkerung.
- Aufzeigen von möglichen Stolpersteinen und offenen Fragen.

1.4 Perimeter

Der im Rahmen der Testplanung zu bearbeitende rund 15 ha grosse Perimeter entsprach dem im untenstehenden Plan rot umrandeten Bereich und schliesst 40 Grundstücke ein. Vom Perimeter ausgenommen wurde das Areal «AuPark», da dafür bereits eine Planung besteht (u.a. Kantonsschule). Im östlichen Bereich des Perimeters befinden sich heute mehrheitlich Gewerbebetriebe («Zentrumsgebiet» gemäss kommunalem Richtplan), im westlichen Bereich findet man bereits heute eine gemischte Nutzung vor («Mischgebiet» gemäss kommunalem Richtplan). Der Perimeter war nicht als scharfe Linie zu verstehen;

Abb. 3
Perimeter Test-
planung mit kon-
textuellen
Bezügen



Selbstverständlich galt es die kontextuellen Bezüge mitzudenken. Folgende Abstimmungen galt es dabei unter anderem vorzunehmen:

- Abstimmung mit Areal «AuPark», mit Kantonsschule und Einkaufsnutzungen
- Abstimmung mit Unter-, Mittel- und Oberort hinsichtlich Quartierfunktionen und Zentrumsbildung
- Abstimmung mit den Naherholungsgebieten Schönbüel und Halbinsel Au

Der östliche Bereich des Perimeters wird im aktuellen Zonenplan der Stadt Wädenswil der Industriezone IC und ein kleiner Bereich der Kernzone A (KA) zugeteilt. Der westliche Bereich des Perimeters ist heute eine Gewerbezone GA und eine dreigeschossige Wohnzone mit Gewerbe WG3/55%.

Abb. 4
Sicht auf die See-
strasse, im
Hintergrund die
Halbinsel Au
(Blick Richtung
Norden)



2 Verfahren und Beteiligte

2.1 Auftraggeberin und Verfahrensorganisation

Auftraggeberin der Testplanung war die Stadt Wädenswil, vertreten durch die Abteilung Planen und Bauen. Die Organisation und Begleitung der Testplanung erfolgte durch Planwerkstadt AG, Zürich.

2.2 Beurteilungsgremium

Für die Diskussion der Arbeiten an den Workshops wurde nachfolgendes Beurteilungsgremium eingesetzt. Moderiert wurde das Verfahren von Bernadette Breitenmoser.

Beurteilungsgremium - Mitglieder mit Stimmrecht	
Beat Suter	Metron AG, Fachbereich Raumplanung
Kornelia Gysel	Futurafrosch Architektur und Raumentwicklung GmbH, Fachbereich Architektur/Städtebau
Stefan Rotzler	rotzler.land, Fachbereich Landschaftsarchitektur
Alexandra Wicki	stadt raum verkehr, Birchler + Wicki, Fachbereich Verkehr
Martin Steiner	Fachbereich Immobilienstrategie
Philipp Kutter	Stadt Wädenswil, Stadtpräsident
Heini Hauser	Stadt Wädenswil, Stadtrat Planen und Bauen
Sandro Capeder	Stadt Wädenswil, Projektleiter Planen und Bauen
Beurteilungsgremium - Mitglieder ohne Stimmrecht	
Claude Benz	Kt. Zürich, Amt für Raumentwicklung, Gebietsbetreuer RP/NP
Jan Steffen	Kt. Zürich, Amt für Landschaft und Natur, Fachstelle Naturschutz
Werner Toggenburger	Kt. Zürich, Amt für Verkehr, Entwicklungsingenieur West

2.3 Mitglieder mit beratender Stimme

Vertreter des Quartiers und der Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer wohnten den Workshops als Gäste mit beratender Stimme bei.

Vertreter Quartier

- Kurt Schreiber, Vertreter Quartierverein AU
- Rene Kappeler, Vertreter IG Wädi Au

Vertreter GrundeigentümerInnen

- Christoph Hochstrasser, Eigentümer Brockenstube
- Andreas Puur, CFO Mitglied der Geschäftsleitung, Elektron AG

2.4 Planungsteams

Nach Durchführung einer Bewerbungsrunde wurden folgende drei Planungsteams für die Teilnahme an der Testplanung ausgewählt:

- BHSF Architekten GmbH / Klötzli Friedli Landschaftsarchitekten AG / WAM Planer
- Christian Salewski & Simon Kretz / Studio Vulkan Landschaftsarchitektur GmbH / IBV Hüsler AG
- pool Architekten / Maurus Schifferli Landschaftsarchitektur / Basler & Hofmann Verkehr, Mobilität und Raum

2.5 Ablauf und Veranstaltungen

Die Bearbeitungsphase begann offiziell mit dem Kick-off inkl. Begehung am 20. August 2019 und dauerte bis im Februar 2020 an. Es fanden zwei Workshops statt (31. Oktober 2019 und 29. Januar 2020). An den zwei ganztägigen Workshops nahmen sowohl das Beurteilungsgremium, die Mitglieder mit beratender Stimme wie auch die Planungsteams aktiv teil. Die Workshops wurden in drei Teile gegliedert. In einem ersten Teil präsentierten die Planungsteams ihre Arbeitsergebnisse anhand einer Beamerpräsentation, den Plakaten und dem Modell. Im zweiten Teil diskutierte das Beurteilungsgremium, die Mitglieder mit beratender Stimme und die Planungsteams die präsentierten Arbeiten. Abschliessend fand ein Austausch ohne Planungsteams statt. Die Planungsteams erhielten nach den Workshops eine schriftliche Rückmeldung.



Abb. 5
Workshop
31. Oktober 2019

2.6 Konsolidierung und Zustimmung

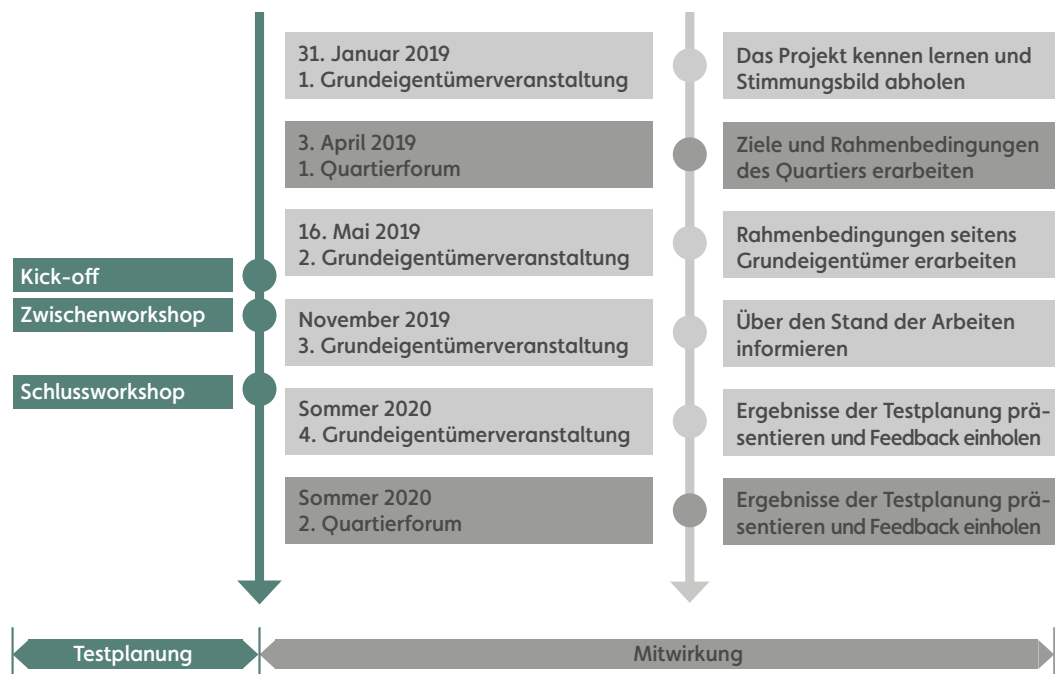
Im Nachgang an die Bearbeitungsphase mit den Planungsteams erfolgte im April 2020 eine Schlussbesprechungen mit dem Beurteilungsgremium, um die Erkenntnisse und die offenen Punkte zu formulieren sowie über das weitere Vorgehen zu entscheiden. Der vorliegende Schlussbericht gibt die konsolidierte Haltung des Beurteilungsgremiums wieder, die Zustimmung erfolgte auf schriftlichem Weg.

3 Grundeigentümerschaft und Quartier

Der Einbezug der Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer und des Quartiers war und ist von zentraler Bedeutung im Prozess, welcher sich mit der Entwicklung des Ortsteils Au auseinandersetzt. Um eine Entwicklungsvorstellung zu erhalten, die den Bedürfnissen der Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer und des Quartiers entspricht, wurde deshalb mit verschiedenen Akteuren zusammengearbeitet.

Die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer wurden anlässlich von zwei Veranstaltungen vorgängig an die Testplanung über die Planung informiert und ihre Wünsche, Anliegen und Handlungsspielräume als Input für die Testplanung abgeholt. Zudem fand eine zusätzliche Veranstaltung für die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer zwischen den beiden Workshops statt, wo die Vorschläge der Planungsteams präsentiert wurden. Das Quartier wurde vorgängig an die Planung anlässlich eines Quartierforums über das Verfahren informiert. Gemeinsam wurden die Rahmenbedingungen für die Entwicklung aus Sicht des Quartiers formuliert und in die Aufgabenstellung aufgenommen. Dabei standen immer der gemeinsame Dialog und die Suche nach den Übereinstimmungen für das Zentrum Ortsteil Au im Vordergrund.

Die Ergebnisse und Erkenntnisse der Testplanung werden an einer weiteren Veranstaltung den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern voraussichtlich im Sommer 2020 vorgestellt. Ebenso wird ein zweites Quartierforum durchgeführt, wo die Resultate des Verfahrens präsentiert werden. Die untenstehende Abbildung zeigt die Koordination der Testplanung mit den Veranstaltungen der Grundeigentümerschaft und dem Quartier.



Hinweise zuhanden Testplanung

Auf der nebenstehenden Seite sind die Hinweise des ersten Quartierforums und die Ergänzungen der GrundeigentümerInnen (grau hinterlegt) dargestellt, welche in die Aufgabenstellung der Testplanung Eingang fanden.



Grundtenor

Veränderung ist erwünscht.

Eine Veränderung – weniger „Schlafstadt“ – ist vor allem aus Sicht der Bewohner erwünscht. Die Kantonsschule wird eine Belebung bringen.

Landschaftsqualität Sorge tragen

Der besonderen Qualität der Au, den Grünräumen, der Nähe und dem Blick auf die Halbinsel Au ist Rechnung zu tragen. Sie ist zu erhalten und zu fördern.

In dieser unmittelbaren Nachbarschaft zur Halbinsel Au ist die Biodiversität im Gebiet selber, auch in den gewerblich genutzten Bereichen, zu fördern, z.B. durch das Öffnen von Gewässer.

„Big picture“

Die Entwicklungsplanung Zentrum Au ist in das Umfeld einzubetten (Erreichbarkeit, Verbindungen, Mittelschule, ...) und die Auswirkungen auf die Au als Ganzes im Auge zu behalten.

Die Mittagschüler werden in der Mittagspause neben der Mensa auch andere Angebote und Orte aufsuchen. Für Gastrounternehmen, wie das Restaurant Auried oder Takeaways ist dies eine Chance. Befürchtet wird Littering und eine Übernutzung des Seeufers.

Verbindungen, Grenzen überwinden

Die Bahnlinie, die Seestrasse, die dichte, eher unwirtliche Gewerbebe- nutzung entlang der Seestrasse wie auch die steile Hanglage bilden eine „Barriere“ zwischen der Au und der Halbinsel Au bzw. dem See. Über Wege, Grünräume und eine geschickte Anordnung von Nutzungen sollen die Grenzen überwunden und das Quartier Au besser an die Halb- insel Au angebunden werden.

Sehr wichtig sind die Verbindungen zur Halbinsel Au. Das Überwinden des steilen Hangs ist schwierig. Es braucht eine Busver- bindung. Die Grundeigentümer werden wenig Interesse haben, in der Bauzone Grünräume zu realisieren.



Begegnungsraum

Es braucht Orte/Brennpunkte der Begegnung, eine Piazza, eine „Be- gegnungszone“. Die Testplanung soll aufzeigen, ob sie besser an einem Ort konzentriert oder als Perlenkette entlang der Seestras- se angeordnet werden.

Aufgrund der Lärmbelastung (alle 3 Minuten ein Zug und Seestrasse) ist die Schaffung von Begegnungs- räumen („Piazza“) fragwürdig. Erwünscht sind Sitzgelegenheiten. Sie bieten Möglichkeiten für die Be- gegnung. In die Frage, was Begeg- nung ist, müssen die Jungen einbe- zogen werden.



„Rebranding“ Aufwertung Raum entlang der Seestrasse

Der Raum entlang der Seestrasse muss bzgl. Gestaltung, Aufenthalts- qualität, Lärmbelastung und Sicher- heit aufgewertet werden.

Die Lärmsituation erschwert ein „Rebranding“



4 Aufgabenstellung

4.1 Zentrum und Kontext

Im Rahmen der Testplanung galt es den Begriff des Zentrums zu prüfen und zu definieren, wie ein solch spezifisches Zentrum für den Ortsteil Au aussieht und welche Aufgaben es übernehmen muss und kann. Bei der Bearbeitung der Aufgabenstellung waren die Umgebung des Perimeters miteinzubeziehen und die kontextuellen Bezüge mitzudenken.

4.2 Nutzung

Gemäss den übergeordneten Vorgaben gelten für den Perimeter die Entwicklungsstrategien «Verdichten» sowie «Neuorientieren» und es ist eine Mischnutzung zustreben. Der kommunale Richtplan schreibt über den ganzen Perimeter ein Minimum von 25 % der Gesamtnutzfläche für Arbeiten vor. Basierend auf diesen Vorgaben waren es die Nutzungsverteilung und die Nutzungsschwerpunkte im Perimeter sorgfältig zu untersuchen und auszuloten. Im Gebiet wird eine dichte Mischnutzung in Form von Wohnhäusern, Gewerbebetriebe und publikumsorientierter Nutzung angestrebt, welche die heute bestehende Nutzung integriert. Es war Aufgabe der Teams zu testen, welche Nutzungsarten in welchem Ausmass möglich und zweckmässig sind sowie nebeneinander funktionieren. Zudem wurden von den Planungsteams Vorschläge erwartet, welche Arten von Wohnen und Gewerbe kombiniert werden können und was die entsprechenden Rahmenbedingungen sind.

4.3 Bebauung

Von den Planungsteams wurden einerseits Aussagen zu den tragenden städtebaulichen Elementen erwartet, welche eine qualitätsvolle Entwicklung des Gebiets sicherstellen. Andererseits musste eine Auseinandersetzung auf der Ebene von Typologien erfolgen, um das Neben- oder Übereinander der unterschiedlichen Nutzungen, insbesondere der bestehenden mehrheitlich gewerblich genutzten Bebauungen, zu visualisieren. Vor dem Hintergrund der angestrebten baulichen Verdichtung und der Nutzungsdurchmischung wurden Antworten zur verträglichen Dimensionierung und Ausdehnung der Bebauung gesucht. Die Dichtevorgaben des regionalen Richtplans (150 bis 300 Köpfe / ha Bauzone) sowie des kommunalen Richtplans (hohe Nutzungsdichte südlich der Bahngleise, ab 150 E+B/ha und nördlich der Bahngleise eine mittlere Nutzungsdichte, bis 100 E+B/ha) stellten die maximalen Dichtevorgaben dar.

Die Höhenentwicklung sollte aus dem Kontext (benachbarte Bebauung sowie Naherholungsgebiet Schönbüel/Halbinsel Au) abgeleitet und argumentiert werden. Hochhäuser im Sinne von § 282 PBG waren nicht ausgeschlossen. Im Rahmen des kommunalen Richtplans sowie der Planung «AuPark» stiessen Hochhäuser bei der Bevölkerung auf starke Ablehnung. Hochhäuser mussten deshalb gut begründet werden.

Das Grundeigentum war zu berücksichtigen und grössere Landumlegungen zu vermeiden. Abweichungen waren bei einer besonders gute Lösung erlaubt oder wenn es aufgrund der Eigentumsverhältnisse sinnvoll erscheint.

4.4 Freiraum

Die Aussen- und Freiräume im Gebiet sind derzeit von der industriellen und gewerblichen Nutzung und insbesondere von der Erschliessung und Parkierung geprägt. Räume mit Aufenthaltsqualität sind kaum vorhanden. Mit der Transformation hin zu einem dichten, durchmischten Gebiet erhält die Entwicklung der Aussen- und Freiräume eine entscheidende Rolle. Von den Planungsteams wurden Aussagen zu möglichen Aufenthalts-, Begegnungs- und Verkehrsräumen erwartet, welche den Bedürfnissen der künftigen Bewohnerschaft und der Gewerbetreibenden gerecht werden. Mögliche Orte für Begegnung und Aufenthalt waren aufzuzeigen. Gesucht waren Konzepte und Ansätze, welche einen sinnvollen Umgang mit den Konflikten zwischen Wohnumfeld, Gewerbeerschliessung, Erdgeschossnutzungen, Adressbildung, Aufenthaltsqualität, Zentrumsbildung, Moorschutz etc. ermöglichen. Es galt auch zu prüfen, wie durch eine geschickte Anordnung der Freiräume die Grenzen (Topographie, Seestrasse, Bahnlinie) überwunden werden können.

Das Naherholungsgebiet «Halbinsel Au» liegt in unmittelbarer Nähe des Perimeters, ist jedoch durch die Bahnlinie sowie die Seestrasse abgetrennt und soll deshalb für die künftige Nutzung besser angebunden werden. Ebenso soll der Landschaftsraum Schönbüel/Steinacher, welcher ein beliebtes Naherholungsgebiet ist, besser angebunden werden. Die Verbindung zwischen dem Landschaftsraum und der Halbinsel Au soll im Sinne des im kommunalen Richtplan bezeichneten Vernetzungskorridor «Schönbüel - Steinacher - Halbinsel Au» gestärkt werden.

Die Gebiete Ausee und Vorder Au sind im Flachmoor-Inventar von nationaler Bedeutung erfasst. Das Amt für Landschaft und Natur (ALN) hat die Anforderungen bezüglich Moorschutz für die Testplanung definiert. Die Pufferzonen bilden die fachlichen Anforderungen für den ungeschmälernten Erhalt der nationalen Flachmoore ab. Den Pufferzonen-Anforderungen ist, wenn immer möglich, Rechnung zu tragen. Im Rahmen der Testplanung war zu prüfen, mit welchen planerischen und baulichen Massnahmen die Anforderungen des Moorschutzes berücksichtigt werden können.

4.5 Erschliessung

Die heutige Erschliessung, Anlieferung und Parkierung ist insbesondere bei der Etappierung zu berücksichtigen. Zukünftig soll die Erschliessung direkt von der See-, Riedhof- oder Untertortstrasse erfolgen. Die bestehenden rückwärtigen Erschliessungen über die alte Landstrasse können beibehalten werden. Aufzuzeigen waren die Lage der Anschlüsse an die Seestrasse sowie die Parkierung. Es wurden Aussagen zur grossräumigen Verkehrsführung (MIV; Anlieferung, Zu- und Wegfahrt) erwartet. Die Anbindung für den Fuss- und Veloverkehr an den Bahnhof Au, die Halbinsel Au und den Landschaftsraum Schönbüel soll verbessert werden. Das Wegnetz, insbesondere die Querverbindungen, sollen verdichtet und die Durchlässigkeit erhöht werden. Für die Seestrasse wurden Vorschläge erwartet, wie der Strassenraum in die Bebauungs- und Freiraumkonzeption integriert und bezüglich Gestaltung, Aufenthaltsqualität, Lärmbelastung und Sicherheit aufgewertet werden kann. Es war aufzuzeigen, an welchen Stellen Queren möglich sein soll. Auf eine publikumsorientierte Gestaltung in Bezug auf die Erdgeschossnutzung war zu achten.

Das Siedlungsgebiet von Wädenswil erstreckt sich über eine beachtliche Höhendifferenz. Die oberen Hanglagen sind besonders für den Fussverkehr nicht einfach erreichbar. Der kommunale Richtplan sieht deshalb eine vertikale Verbindung vom Bahnhof Au zur Alten Steinacherstrasse vor. Durch die Erstellung dieser vertikalen Verbindungen soll die Verbindung zum Zentrum und zu den Bahnhöfen verbessert werden, um den Fussverkehr aufzuwerten. Der Nutzen einer Vertikalverbindung war im Rahmen der Testplanung zu prüfen.

4.6 Zeithorizont

Der Perimeter umfasst 40 Grundstücke im Eigentum von 29 Grundeigentümer und Grundeigentümerinnen. Die Grundeigentümerschaft ist sehr heterogen und umfasst sowohl Private, Juristische Personen die Stadt Wädenswil und die SBB. Aufgrund der zahlreichen Grundeigentümer, deren Liegenschaften sich im Gebiet befinden oder Mietern mit längerfristigen Mietverträgen sowie dem Zustand der Bauten, ist eine etappierbare und flexible Entwicklung unumgänglich. Diese Entwicklung muss als schrittweise Transformation verstanden werden. Ausgehend vom Bestand sollen Konzeptteile nach den jeweiligen Bedürfnissen der Eigentümerschaft und der Stadt realisiert werden können. Von den Planungsteams wurden Aussagen zur Minimalgrösse einer ersten Etappe erwartet, welche genügend Kraft entwickelt, um die folgende evtl. eher kleinteilige Transformation zu ermöglichen.

Abb. 6
Blick auf die See-
strasse und den
Modelleisen-
bahnclub
Horgen rechts





Abb. 7
 Ausblick vom
 Naherholungs-
 gebiet Schönbühl
 auf die
 Halbinsel Au
 (Blick Richtung
 Norden)



Abb. 8
 Blick von der
 Halbinsel Au
 auf
 das Planungsgebiet



Abb. 9
 Gewerbe- und
 Industrienutzun-
 gen entlang der
 Seestrasse (Blick
 Richtung Süden)

5 Erkenntnisse

Die Stadt Wädenswil sowie das Beurteilungsgremium verdanken die von den drei Planungsteams geleistete Arbeit im Rahmen der Testplanung. Geschätzt wurden insbesondere die umfassenden Analysen sowie die vielseitigen und interessanten Ansätze. Nachfolgend werden die Erkenntnisse aus der Testplanung pro Thema aufgeführt.

5.1 Allgemein

- Eine Einteilung des Perimeters in vier Bereiche Unterort – Landschaftsfenster – Bahnhof Au – Mittelort ermöglicht eine klare Strukturierung und eine Positionierung der Bereiche (siehe Abbildung 11). Folgende Merkmale können ausgemacht werden:
 - Unterort: Bestehende Wohnnutzung weiterentwickeln
 - Landschaftsfenster: Zäsur mit übergeordneter Kraft
 - Bahnhof Au: Treffpunktfunktion
 - Mittelort: Wohnen und Arbeiten

Abb. 10
Bereiche
Perimeter



5.2 Zentrum und Kontext

- Es zeigt sich, dass ein «Zentrum» an diesem Standort nicht verwechselt werden kann mit einer klassischen Ortskern-Lage. Alle Beiträge machen deutlich, dass nur mit viel Sorgfalt und in beschränktem Rahmen eine Struktur geschaffen werden kann und soll, welche die Merkmale eines öffentlichen Raums mit Aneignung und Treffpunktfunktionen trägt.
- Für den Ortsteil Au ist vielmehr ein bescheidenes, kompaktes und heterogenes Zentrum angemessen, welches sich aus dem Bestand heraus entwickeln kann. Der Bereich um den Bahnhof Au wird für die Entstehung eines Zentrums als geeignet betrachtet.
- Der «Aupark» (Schule, Park) und der Bahnhof Au (Ankunfts- und Abfahrtsort) funktionieren als zwei Pole mit unterschiedlichen Programmierungen. Der (Strassen-)Raum dazwischen ist das verbindende Element und gilt es mit Sorgfalt und hohen Qualitätsansprüchen zu gestalten.

- Entsprechend der zwei Pole können entlang der Seestrasse zwei Platzsituationen ausgemacht werden: Bahnhof Au und (teilweise zurückgebaute, siehe Kapitel 5.6) Aubrücke.

5.3 Nutzung

- Es zeigt sich, dass aufgrund der Topographie der Gewerbeanteil höher ausfallen wird als vom kommunalen Richtplan (25 %) gefordert. Raum für Gewerbe wird deshalb auch in Zukunft ausreichend vorhanden sein. Von einem zu hohen Anteil an publikumsorientierter Nutzung soll abgesehen werden.
- Der Bereich Unterort eignet sich für eine Weiterentwicklung der heutigen Wohnnutzung.
- Die Bereiche Bahnhof Au und Mittelort bieten sich für eine Mischnutzung an. Die Hanglage begünstigt die Mischnutzung, da eine vertikale Schichtung von Gewerbe und Wohnen bzw. die separate Erschliessung vereinfacht wird. Dies bedingt, dass die Gebäude hang- wie auch seeseitig funktionieren müssen.
- Alle Beiträge machen Vorschläge, wie Wohnen und Gewerbe kombiniert werden können. Die horizontale Schichtung mit einem Gewerbesockel strassenseitig beinhaltet ein Risiko der Realisierbarkeit, wenn die Nachfrage nach Gewerberäumen in den Sockelgeschossen nicht gegeben ist.

5.4 Bebauung

- Alle Beiträge präsentieren interessante und unterschiedliche Ansätze, wie eine zukünftige Bebauung aussehen könnte. Es wird deutlich, dass die Bebauung für jeden der vier ausgemachten Bereiche im Perimeter bezüglich Typologie und Körnigkeit unterschiedlich sein wird, basierend auf den Eigenschaften des jeweiligen Bereiches. Damit wird der Heterogenität des Gebiets Rechnung getragen.
- Die aufgezeigten Höhenentwicklungen sind sehr divers und variieren von drei bis zu sieben Geschossen. Auch hier wird auf die unterschiedlichen Bereiche und ihre Gegebenheiten Bezug genommen. Es zeigt sich, dass eine Akzentuierung des Gebiets ohne Hochhäuser möglich ist.
- Eine zweiseitige, strassenbegleitende Bebauung der Seestrasse wird als richtig und wichtig betrachtet.
- Eine bauliche Verdichtung ist an diesem Ort möglich. Die Dichte nimmt vom Bereich Unterort (Geschossflächenziffer GFZ ca. 1.3 bis 1.4) zum Bereich Mittelort (GFZ ca. 1.6 bis 2.0) zu.

5.5 Freiraum

Landschaftsfenster

- Das Freispielen eines Landschaftsfensters wird als grosse Qualität und als zentrales Element in der zukünftigen Entwicklung des Ortsteils Au betrachtet. Es wird als grosse Geste, ohne Nutzungsanspruch gelesen, als naturräumliche Inszenierung. Die Zäsur ist an der richtigen Stelle und bietet das Potential, den Bereich östlich des Fensters zu stärken. Wichtig sind eine klare bauliche Stärkung bzw. vegetative Klärung der Ränder des Fensters (siehe Abbildung 12).
- Um das Landschaftsfenster umsetzen zu können, soll ein Bereich der heutigen Industriezone ausgezont werden und zur Kompensation ein Bereich neu eingezont werden. Die vorgesehene Kompensationsfläche wurde im Rahmen der Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans (vom Kantonsrat 2014 festgesetzt) aus dem Siedlungsgebiet herausgelöst und dem Landwirtschaftsgebiet zugewiesen. Grund dafür war die Absicht, die heute noch vorhandene Siedlungstrennung im Bereich der Halbinsel Au dauerhaft zu sichern. Damals wurde bewusst darauf verzichtet, die Fläche (zusätzlich) auch mit einem kantonalen Freihaltegebiet zu belegen. So sollte ein gewisser Spielraum für künftige Anpassungen / Optimierungen offengelassen werden.
- Das Beurteilungsgremium ist sich einig, dass die Idee des Landschaftsfenster die Absicht der Siedlungstrennung unterstützt und alles daran zu setzen ist, dass das Landschaftsfenster umgesetzt werden kann.
- Eine Möglichkeit bietet sich in der zurzeit laufenden Teilrevision des kantonalen Richtplanes. Der Entwurf für die Teilrevision 2020 (wo auch Siedlungsgebietsanpassungen vorgenommen werden) ist abgeschlossen und geht demnächst in die Ämterkonsultation. Im Rahmen der Anhörung zur Richtplanvorlage «Teilrevision 2020» kann die Stadt Wädenswil einen entsprechenden Antrag zur Einzonung stellen (ca. November 2020). Voraussetzung ist eine tatsächliche Bereitschaft der Grundeigentümer, die bestehenden Bauten im Landschaftsfenster aufzugeben bzw. zu beseitigen.
- Falls das Landschaftsfenster trotz allen Bemühungen nicht durch eine Einzonung wie oben beschrieben umgesetzt werden kann, sind für diesen Bereich andere räumliche Anordnungen (ein-/zweigeschossige Bauten mit Dachbegrünung) oder andere Kompensationsmöglichkeiten (Werteausgleich, Zonierung) zu prüfen.

Abb. 11
Landschafts-
fenster



Halbinsel Au/Flachmoore

- Um aus der Halbinsel Au eine Insel zu schaffen, wären grössere Veränderungen der nationalen Flachmoore notwendig. Da die nationalen Flachmoore ungeschmälert erhalten werden müssen, ist die Schaffung einer «Insel Au» nicht realisierbar. Für beeinträchtigte Teilbereiche der Flachmoore auf der Halbinsel Au bestehen seitens Kanton bereits Ideen zur Renaturierung.
- Die Beiträge machen verschiedene Aussagen zu möglichen Massnahmen innerhalb und ausserhalb des Schutzgebietsperimeters, um den ungeschmälerten Erhalt der Flachmoore zu gewährleisten. Als Massnahme, die zu einer Pufferung verschiedener Störungen gegenüber dem Flachmoor führen kann, wurde unter anderem die Erstellung einer «Pufferzone» in Form einer extensiv genutzten Geländelinse zwischen Bahngleis und Strasse vorgeschlagen. Dadurch wird eine räumliche Distanz zum Siedlungskörper geschaffen und zusätzlich, abhängig von der Nutzung der Geländelinse, eine attraktive Möglichkeit für Erholungssuchende zur Verfügung gestellt. Damit kann der Erholungsdruck auf die Schutzgebiete vermindert werden. Ebenso wurde die Idee einer «Grünen Wand» erwähnt, die, richtig platziert, als Abgrenzung zwischen Siedlungskörper und Flachmoor zu einer Verminderung von Störungen führen könnte. Des Weiteren wurden Ideen für möglichst attraktive Aufenthalts- und Erholungsräume innerhalb des Perimeters vorgebracht (Gemeinschaftsgärten, durchgrünte Siedlungsräume). Diese Massnahmen wurden durch Ideen für Verbesserungen innerhalb des Schutzgebietsperimeters ergänzt (u.a. das Verlegen von Wegen, eine bessere Besucherlenkung, etc.). Die vorgeschlagenen Massnahmen streben vor allem eine bessere, für das Schutzgebiet entlastende Besucherlenkung sowie eine Verminderung von Störungen durch Erholungssuchende in ökologisch wichtigen Bereichen an.

Vernetzung Flora und Fauna

- Eine bessere ökologische Vernetzung über die Seestrasse und die Bahnlinie für Flora und Fauna ist anzustreben (siehe Abbildung 13). Realisierte Beispiele zeigen, dass solche Verbindungen umsetzbar sind.



Abb. 12
Vernetzung Flora
und Fauna

5.6 Erschliessung

- Für die Bereich Bahnhof Au und Mittelort ist eine nordseitige Erschliessung des Gewerbes von der Seestrasse zwingend. Die südseitige, rückwärtige Erschliessung für Gewerbe ist aufgrund der Topographie und der bestehenden Nutzungen/Erschliessung nicht möglich. Für die Wohnnutzung ist eine Erschliessung von Süden (neuer «Mittelweg») wie auch von Norden (Seestrasse) möglich. Der Zugang für den Fuss- und Veloverkehr ist von beiden Seiten zu gewährleisten.
- Auf eine parallele Erschliessung an der Seestrasse kann verzichtet werden.
- Ein teilweiser Rückbau der Aubrücke und der Anschlussschnecken für den motorisierten Individualverkehr ist anzustreben (siehe Abbildung 14). Dies führt zu einer höheren Qualität des Strassenraums und zu einer Beruhigung und besseren Orientierung auf der Achse Bahnhof - «AuPark». Der Rückbau erfolgt von Vorteil mit dem Bau der «Auparks» und ist in das Betriebs- und Gestaltungskonzept einzubeziehen. Eine Verbindung über die Aubrücke für den Fuss- und Veloverkehr auf die Halbinsel Au ist beizubehalten.
- Neben der Alten Landstrasse sollen ein «Mittelweg», der parallel zu Seestrasse verläuft, und die Fortführung des Panoramawegs der Erschliessung des Gebiets für den Fuss- und Veloverkehr dienen. Der «Mittelweg» ist an die Alte Landstrasse anzubinden (siehe Abbildung 15) und ist eine Voraussetzung für die rückwärtige Erschliessung der Wohnnutzung.

Abb. 13
Erschliessung





Abb. 14
Erschlies-
sung Fuss- und
Veloverkehr

- Die im kommunalen Richtplan vorgesehene vertikale Verbindung, mit zum Beispiel einem Schräglift, wird positiv bewertet. Das Ziel ist eine bessere Anbindung der erhöht gelegenen Quartiere an den Bahnhof (siehe Abbildung 16).
- Die Seestrasse ist das Rückgrad der Siedlungsentwicklung und Transformation und bedingt damit einen hohen Anspruch an die Gestaltung. Für den zukünftigen Strassenraum ist eine Zwischenlösung zwischen «shared space» und einer pragmatischen Weiterentwicklung des heutigen Zustands denkbar.
- Die Verbindungen für Fussgänger auf die Halbinsel Au werden als ausreichend betrachtet, sollen aber attraktiver gestaltet werden (Bahnhof und Rückbau Aubrücke für MIV).



Abb. 15
Erschliessung ver-
tikal Verbindung

5.7 Zeithorizont

- Die Bereiche Bahnhof Au und Mittelort sind wichtige Treiber für die Entwicklung und müssen die ersten Entwicklungsschritt sein. Erste Massnahmen werden bestenfalls dabei bereits vor Bezug der Kanti «AuPark» realisiert (z.B. Rückbau Aubrücke).

6 Weiteres Vorgehen

Im Rahmen der Testplanung zeigte sich, dass noch einige Themen weiterer Abklärungen bedürfen. Folgend sind die offenen Fragen und zu klärenden Punkte thematisch aufgeführt.

6.1 Zu klärende Themen

Zentrum und Kontext

- Die Seestrasse verläuft nicht à niveau mit dem Bahnhof, der Umgang mit der Topographie beim Bahnhof Au vor dem Hintergrund einer Zentrumsbildung ist zu klären.

Nutzung

- Aus Sicht Markt ergeben sich u.a. folgende Aspekte, die man beurteilen könnte: Lage-/Angebotslogik, Angebots-Diversität, Angebotsprofile, Mengengerüst/Absorption pro Nutzung, «Story-Tauglichkeit» auf verschiedenen Ebenen. Aufgrund der «Flughöhe» der Arbeiten (Testplanung) sind viele dieser Aspekte noch gar nicht, oder nur im Ansatz aufgegriffen worden und von daher zu vertiefen.
- Insbesondere sind die Nutzungsverteilung und die -anordnung vertieft zu prüfen. Der Fokus hat auf einer schrittweisen, aus dem Gebäudebestand und den bestehenden Nutzungen basierenden Transformation zu liegen. Die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer, die heute im Gebiet produzieren, sollen dies auch in Zukunft bei einer Öffnung des Gebiets für Wohnen können. Dazu ist eine detaillierte, parzellenscharfe Betrachtung notwendig. Typologien, wie Wohnen und Gewerbe kombiniert werden können, sind zu prüfen und mit realisierten Beispiele zu untermalen.

Bebauung

- Die zukünftige Bebauung hat auf die Charakteristiken der vier ausgemachten Bereiche Bezug zu nehmen. Es muss ein Rahmengerüst geschaffen werden, welches ausreichend Flexibilität für die nachfolgenden Planungsschritte ermöglicht, gleichzeitig aber parzellenscharf funktioniert und das Grundeigentum berücksichtigt.
- Die Entwicklung hat aus dem Bestand heraus zu erfolgen und die Transformationsfähigkeit der bestehenden Bauten ist bei der Entwicklung von zukünftigen Bebauungstypologien zu berücksichtigen.
- Die Höhenentwicklung ist zusammen mit den Nutzungs- und Bebauungstypologien zu präzisieren. Auch hier ist eine Berücksichtigung der Charakteristiken der vier Bereiche sinnvoll.

Freiraum

- Das Landschaftsfenster kann nur umgesetzt werden, wenn ein Bereich der heutigen Landwirtschaftszone eingezont wird (Kompensation). Dazu ist im Rahmen der Anhörung zur Teilrevision 2020 des kantonalen Richtplans von der Stadt Wädenswil ein entsprechender Antrag zu stellen. Zwingende Voraussetzung ist das Einverständnis der betroffenen Grundeigentümer, diese gilt es deshalb frühzeitig abzuholen. Zudem muss aufgezeigt werden, dass die neue Abgrenzung des Siedlungsgebiets insgesamt die bessere Lösung darstellt (auch in Bezug auf das Ziel, das Seeufer im Bereich der Halbinsel Au von einer Überbauung freizuhalten). Dazu wäre u.a. zu prüfen, welches Bild sich bietet, wenn man vom See her drauf schaut. Es ist zu klären, inwiefern das unverbaute Landschaftsfenster dem Ziel besser gerecht wird als die heutige Situation. Weiter sind Massnahmen aufzuzeigen, wie die Qualität der Überbauung im eingezonten Gebiet sichergestellt werden könnte (zum Beispiel Gestaltungsplanpflicht).

- Grundsätzlich gehen die im Rahmen der Testplanung entwickelten Ansätze zur Verminderung von Störungen des Flachmoors in die richtige Richtung. Für die nachgelagerten Arbeitsschritte wird dringend empfohlen, die Planung von Massnahmen zum Schutz der Flachmoore miteinzubeziehen und zu vertiefen. Dabei sind unter anderem folgenden Punkte von Bedeutung:
 - Um den steigenden Druck durch Erholungssuchende auf die Schutzgebiete zu minimieren ist eine möglichst hohe Aufenthaltsqualität innerhalb des Testplanungsperrimeters, bzw. ausserhalb des Schutzobjektperimeters anzustreben.
 - Für die Verminderung von sonstigen Störungen gemäss Störungspuffer sind möglichst konkrete Massnahmen auszuarbeiten (z.B. eine Abschirmung von Licht- und Bewegungsemissionen, z.B. durch eine «Grüne Mauer» oder einer geeigneten Bepflanzung/Begrünung).
- Die Massnahmen zur Verminderung von Störungen sind wenn immer möglich innerhalb des Testplanungsperrimeters zu definieren. Es ist auch denkbar, dass Massnahmen direkt am oder in unmittelbarer Nähe zum Schutzgebietsrand geplant werden können. Diese dürfen aber nicht zu einer zusätzlichen negativen Beeinträchtigung der Schutzgebiete führen.

Erschliessung

- Für die Seestrasse ist ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) zu erarbeiten. Ausgehend von den Erkenntnissen der Testplanung sind dabei u.a. folgende Themen zu bearbeiten:
 - Kernfahrbahn oder Mittelstreifen
 - Querschnitt Strassenraum von Gebäude zu Gebäude
 - Vorzone
 - Anlieferung und Parkierung
 - Rückbau Aubrücke
 - Umgang mit Topographie see- und hangseitig
- Anfangs- und Endpunkt sowie das Verkehrsmittel der vertikalen Verbindung sind zu evaluieren. Dies im Zusammenhang mit der rückwärtigen Erschliessung für den Fuss- und Veloverkehr («Mittelweg», Panoramaweg und Alte Landstrasse).

6.2 Nächste Schritte

Voraussichtlich im Sommer 2020 werden die Ergebnisse den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer sowie dem Quartier vorgesellt. Anschliessend wird der Schlussbericht dem Stadtrat von Wädenswil zur Kenntnisnahme unterbreitet.

Die Erkenntnisse der Testplanung dienen als Grundlage für die weiteren Planungsschritte. Die weiterführenden Abklärungen der unter 6.1 aufgeführten Themen sind durch die Abteilung Planen und Bauen der Stadt Wädenswil zu koordinieren und mit dem zuständigen Ämtern des Kantons Zürich abzustimmen. Für die Vertiefungsarbeiten kann gemäss Programm ein Planungsteam beauftragt werden, der Entscheid dazu liegt bei der Auftraggeberin. Für die Umsetzung der gewonnenen Erkenntnisse in der Bau- und Zonenordnung ist ein geeignetes Instrument (zum Beispiel Masterplan, Ergänzungsplan) zu bestimmen.

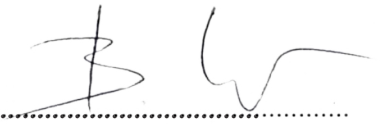
7 Zustimmung

Der vorliegende Bericht wurde am 30. April 2020 vom Beurteilungsgremium genehmigt.

Mitglieder mit Stimmrecht

Beat Suter

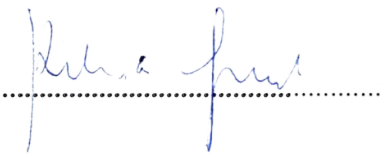
Metron AG, Fachbereich Raumplanung



.....

Kornelia Gysel


Futurafrosch Architektur und Raumentwicklung GmbH,
Fachbereich Architektur/Städtebau



.....

Stefan Rotzler

rotzler.land, Fachbereich Landschaftsarchitektur



.....

Alexandra Wicki

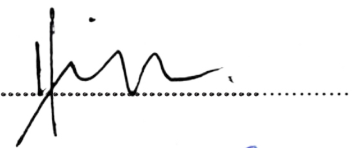
stadt raum verkehr, Birchler + Wicki, Fachbereich Verkehr



.....

Martin Steiner

Fachbereich Immobilienstrategie



.....

Philipp Kutter


Stadt Wädenswil, Stadtpräsident



.....

Heini Hauser


Stadt Wädenswil, Stadtrat Planen und Bauen



.....

Sandro Capeder

Stadt Wädenswil, Projektleiter Planen und Bauen



.....

8 Teambeiträge

Team **BHSF Architekten GmbH**

Architektur / Städtebau

BHSF Architekten GmbH, SIA ETH (Federführung)
Hardstrasse 69, 8004 Zürich

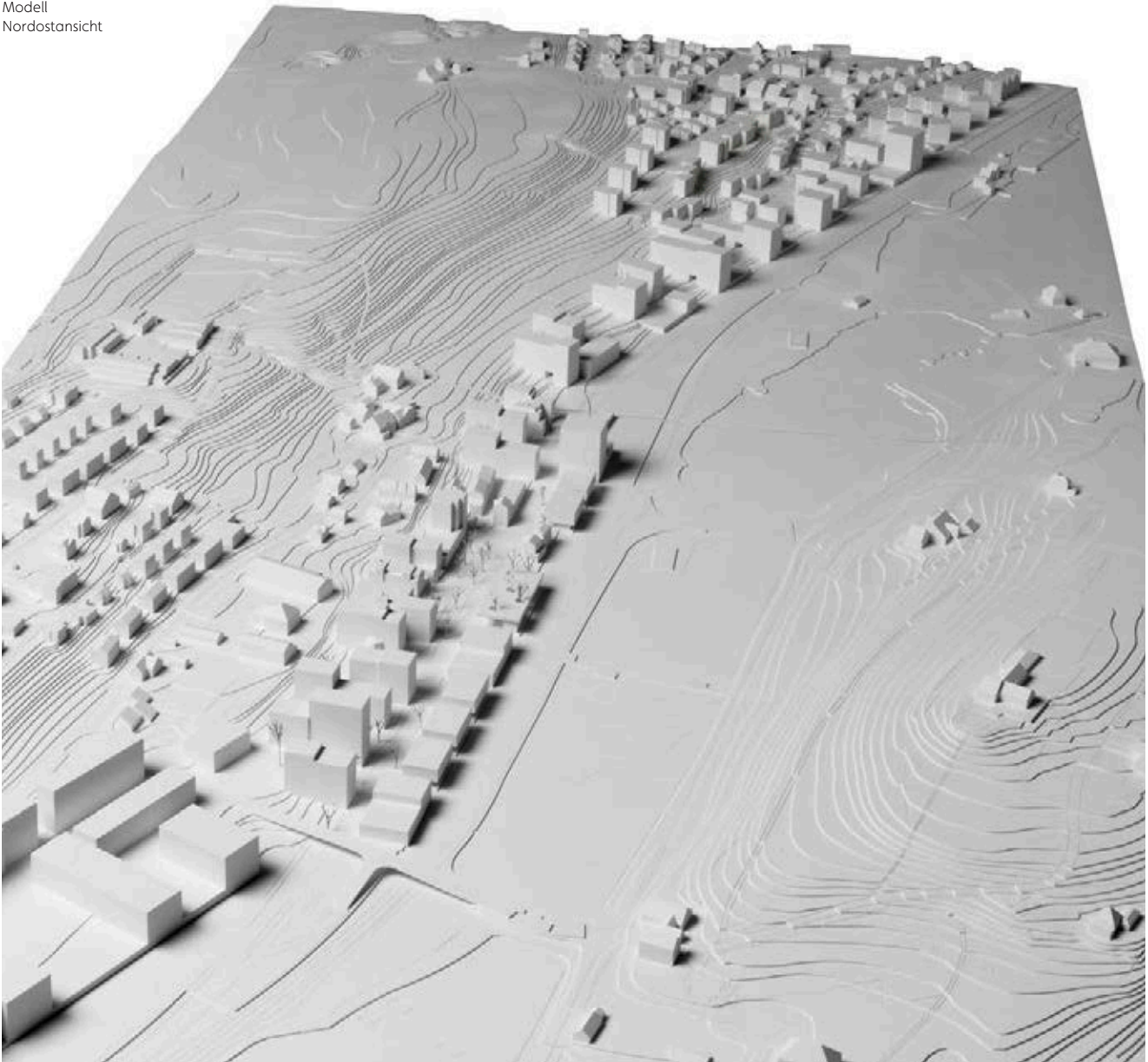
Landschaftsarchitektur

Klötzli Friedli Landschaftsarchitekten AG
Ensingerstrasse 25, 3006 Bern

Verkehrsplanung

WAM Planer und Ingenieure AG
Florastrasse 2, 4502 Solothurn

Modell
Nordostansicht



Das Team legt Wert auf ein ganzheitliches Verständnis des Planungshorizonts. Entsprechend setzen Analyse und Projektthese nicht direkt bei einer räumlich-volumetrischen Lösung des Kontexts an, sondern bei einer umfangreichen Auseinandersetzung mit den sich künftig verändernden Lebens-, Klima- und Wirtschaftsbedingungen der Gesellschaft und des Siedlungsraums. Die Beiträge zum Thema Klimawandel, Gartenbau und Lebensmittelproduktion und deren mögliche Implementation in die städtebaulichen Strategien für das Gebiet Au-Wädenswil bilden die inhaltlichen Leitlinien für ein darüber hinaus auch baulich, räumlich und verkehrlich solide erarbeitetes Projekt.

Die gesellschaftskritischen und -politischen Betrachtungen und Visionen werden sehr geschätzt und interessiert zur Kenntnis genommen. Dennoch besteht seitens des Beurteilungsgremiums die Überzeugung, dass die Vorschläge einer Land-Wirtschafts-Gemeinschaft als Grundeinheit jeglicher Bautypologien verbunden sind mit grundlegenden Veränderungen der Gesellschaft und sehr spezifischen, fundamental-avantgardistischen Zielgruppen. Im Rahmen dieses Verfahrens haben diese Ansätze in ihrem utopischen Charakter keine hinlängliche Legitimation.

Obschon die eigentlichen Themen für die bauliche Entwicklung des Gebiets übergeordnet als wichtig erachtet werden, können sie aus heutiger Sicht kaum als direkter Treiber einer Entwicklung dienen. Soweit die Erkenntnisse jedoch in einer städtebaulichen Strategie münden, die auch unabhängig von den aus dem agrikulturellen Ansatz abgeleiteten Aspekte realisierbar ist, generieren die Szenarien eine eigenständige Form und dienen der Sicherung eines zukunftsgerechten Entwicklungspotentials des Standorts. Entsprechend hat sich der Projektbeitrag an den harten Fakten zu baulicher Typologie und Dichte, zu räumlicher Qualität und angestrebter Programmierung zu messen:

Folgerichtig abgeleitet, führt der haushälterische Umgang mit dem verfügbaren Boden in der Umsetzung zu einer punktuell sehr dichten Bebauung. Die dafür erfundene Typologie besteht aus einzelnen Versatzstücken oder «Patches» als Verschmelzung von Baukörper, Landschaft und Freiraum. Trotz dem utopischen Teilaspekt aus landwirtschaftlicher Produktion und Zusammenleben, dürften die Einheiten als Denkmodelle durchaus auch im heutigen Kontext eine aufschlussreiche Ausgangslage bilden.

Für die Entwicklungsschritte und Zwischenzustände legen die Projektverfassenden die Schwerpunkte der Transformation auf ein schrittweises Wachstum aus dem Bestand. Als autonome Grundeinheiten werden die «Patches» frei kombiniert und bilden zunächst einen Flickenteppich mit zunehmender Dichte an Raum, Nutzungen und gesellschaftlicher Interaktion und letztlich ein Siedlungsgeflecht mit urbanem Charakter.

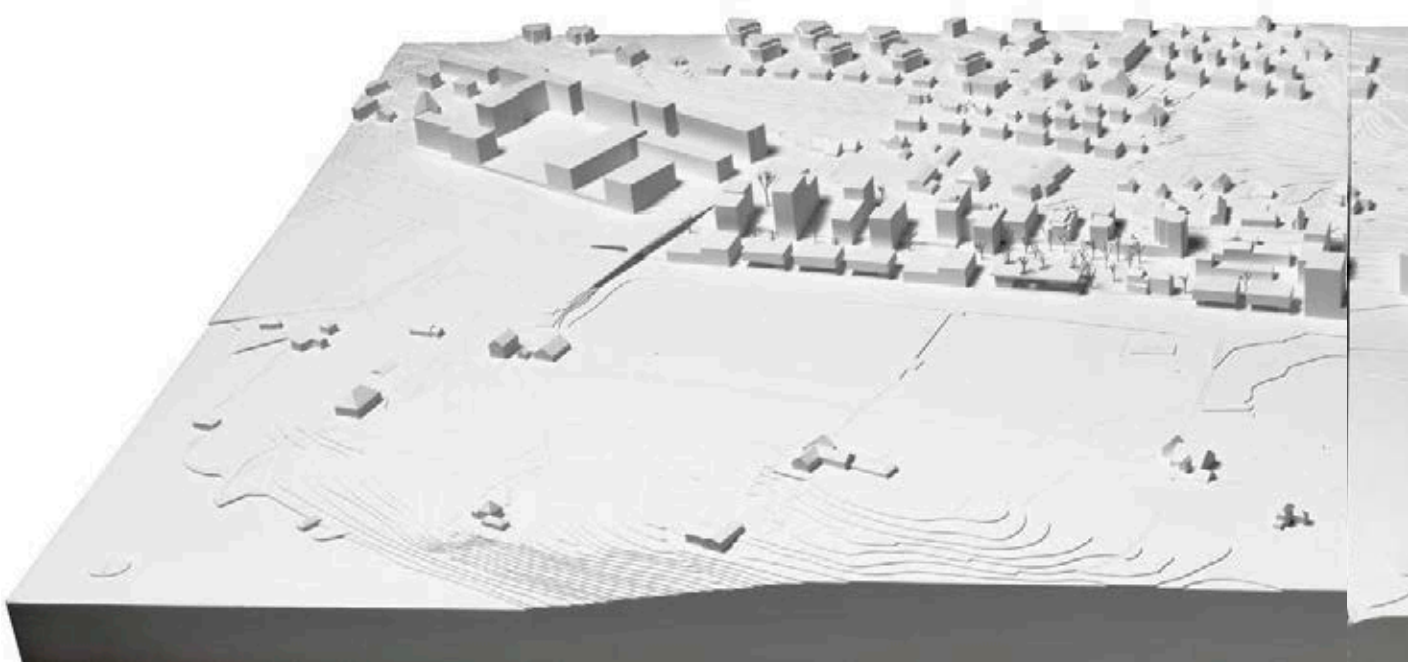
Der Beitrag setzt auf eine deutliche Zentrumsbildung im klassischen, sowohl räumlichen als auch funktionalen Sinn. Signalisiert durch eine bauliche «Torsituation», entsteht im Abschnitt um den Bahnhof und bis zur Schule eine markante «Hoffigur» als zentrale Raumsequenz. Der Bahnhofplatz selber wird in dieses urbane Teilstück verschoben und als «grüner Ort» beschrieben. So überlagert sich die Parallaxistenz von Urbanität und Landschaftsbezug bis ins Innere der Siedlungsstruktur. Ausserhalb dieses «Zentrums» wird die bauliche Reihe fortgesetzt. Obschon sich die Einheiten stärker voneinander lösen und freier in der Landschaft sitzen, wirken die Baubereiche «Wohnen in der Landschaft» und «Wohnen am Hang» zumindest im Modell – wenn auch arithmetisch nicht belegt – auf Grund der Massstäblichkeit und Anordnung letztlich dichter als im «Zentrum». Die an dieser Stelle wünschenswerte Durchlässigkeit des Siedlungskörpers zur Landschaft kommt damit nicht genügend zum Tragen. Als grosse Gemeinsamkeit mit den anderen Projekten findet sich in

der volumetrischen Ausprägung eine deutliche Tendenz zur Ausrichtung der Bauten und der Blickachsen in Querrichtung zum Hang. Die Umsetzung im Projekt ist dabei sehr elegant und konsequent aufgezeigt. In der Sichtperspektive aus dem Strassenraum schliessen sich die Baukörper zu einer stark raumbildenden Fassung, in Blickrichtung aus der bergseitigen Fuss- und Veloerschliessung öffnet sich der Blick zur Halbinsel und zum See. Dass diese Haltung auch eine der Grundlagen eines klimagerechten Städtebaus bildet, um den Temperatureausgleich durch Luftströmungen zu ermöglichen, zeigt die innere Konsistenz der Arbeit und das Potential der Integration fachspezifischer Themen in ein räumliches Konglomerat.

Das Mobilitätskonzept und die Erschliessung stützen sich auf die urbane Grundhaltung. Konsequenterweise soll das Mobilitätsverhalten vor allem auf den öffentlichen sowie den Fuss- und Veloverkehr ausgerichtet werden. Die Seestrasse behält die übergeordnete Bedeutung, bekommt jedoch mit der Gestaltung und einem Shared Space / T30 - Regime einen neuen «Zentrumscharakter». Die Anlieferung und Parkierung ist dezentral organisiert und zum Teil in den Sockelgeschossen entlang der Seestrasse angeordnet, welche das Potential für eine langfristige Umnutzung haben. Für den Fuss- und Veloverkehr entsteht ein engmaschiges attraktives Wegenetz, das zugunsten der Ökologie optimiert werden soll. Fraglich ist, ob die vorgeschlagene Velo Verbindung entlang des Sees machbar ist und für das übergeordnete Netz eine wichtige Bedeutung hat.

Das Team schlägt eine Strategie vor, die in Bezug auf die räumliche Inszenierung der Angebote und den Nutzungsmix von grundsätzlichen Veränderungen in der gesellschaftlichen Entwicklung ausgeht, und neue Gedanken, vor allem auch betreffend Themen wie Natur, Landwirtschaft etc. einbringt. Damit werden gerade auch mit den mengenmässig hoch angesetzten Flächenvolumen von nicht publikumsorientierten Flächen neue Nach-

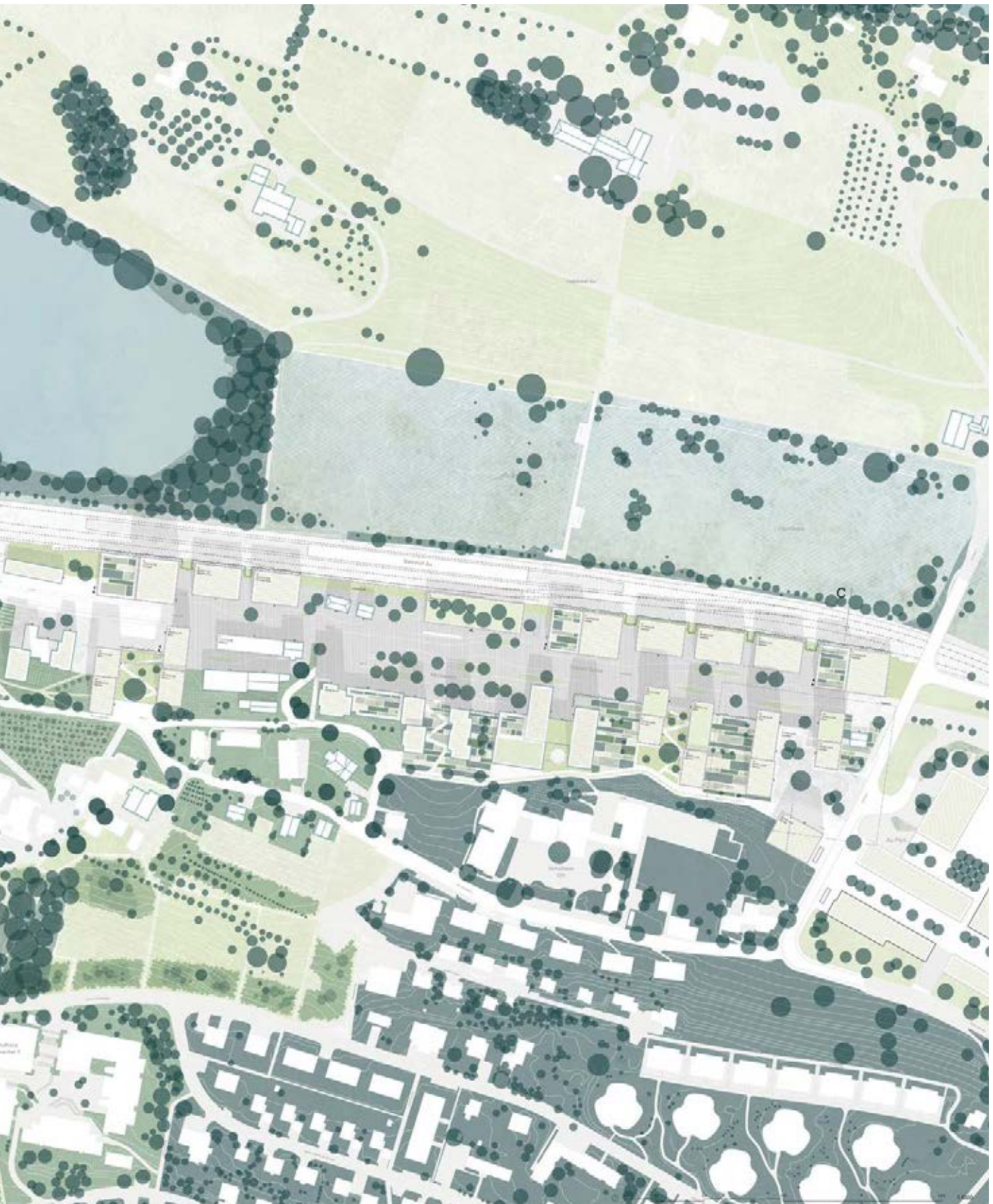
Modell
Nordansicht



fragersegmente angesprochen, die man aus heutiger Sicht kaum beurteilen kann. Knapp 50 % der Flächen sind für Wohnen, 10 % für publikumsorientierte Nutzungen, die in erster Linie über die Erdgeschosse bedient werden, und etwas über 40 % nicht publikumsorientierte Nutzungen, die nicht spezifiziert sind, vorgesehen.







PRODUKTIVE VERDICHTUNG

1. HORIZONT: DIE 2020er UND 2030ER JAHRE

Gegenwärtig enthält der Horizont städtebaulicher Planungen, auch in der wohlhabenden und politisch stabilen Schweiz, **wesentlich grössere Unsicherheiten als in den vergangenen Jahrzehnten**. Der mit unserer Lebensweise verknüpfte zu hohe Ressourcenverbrauch und die dadurch erzeugte globale Erwärmung, aber z.B. auch der demographische Wandel machen es unmöglich, auf dem gegenwärtigen Wachstums- und Konsumpfad und den damit verbundenen Lebensstilen weiter zu fahren. Alle Indikatoren deuten darauf hin, dass auch ein «weiter so» mit leicht veränderten Vorzeichen (E-Mobilität statt Verbrennungsmotor, mehr Recycling, Solarstrom etc.) nicht reichen wird, um die gesteckten Reduktionsziele zu erreichen bzw. eine globale Umweltkatastrophe zu vermeiden. Vielmehr muss ein **radikaler Wandel in vielen Lebensbereichen** vollzogen werden - eine **«tiefe Transformation»**. Diese wird bzw. muss sich massgeblich in den beiden nächsten Jahrzehnten und damit auch im Zeithorizont der Testplanung Au vollziehen.

Dass wir in diese sehr herausfordernde Situation kommen, wissen wir seit mehreren Jahrzehnten. Im Unterschied zum Beginn der 1970er Jahre, als der erste Bericht des «Club of Rome» über die «Grenzen des Wachstums» erschien, werden aber jetzt die Auswirkungen des übermässig beschleunigten Lebensstils tatsächlich spürbar. Die **Klimakrise hat bereits begonnen** und den **zeitlichen Horizont städtebaulicher Testplanungen erreicht**. Gleichzeitig ist in der Bevölkerung noch wenig Akzeptanz spürbar, die eigene Lebensweise anzupassen.

Wie plant man also für den inzwischen durchaus greifbaren Zeithorizont 2050, wenn bis dahin der durchschnittliche CO₂-Ausstoss der Schweizer auf einen Bruchteil des heutigen Niveaus gesenkt werden soll? Mit der zusätzlichen Schwierigkeit, dass bis dahin Extremwetterereignisse, Flüchtlingskrisen und auch gesundheitliche Krisen immer wahrscheinlicher werden - während die meisten Menschen Veränderungen ihrer Lebensweise nicht oder kaum akzeptieren?

Auf diese **globalen Fragen** versuchen wir mit unserem Beitrag eine **lokale Antwort** zu geben, die gleichzeitig der konkreten Fragestellung im Perimeter gerecht wird. Wir sind davon überzeugt, dass die erste Fragestellung die zweite entscheidend bereichern kann: Durch die ehrliche und grundsätzliche Auseinandersetzung mit zukünftigen Lebensperspektiven kann ein Vorschlag für Au gefunden werden, der spezifischer ist als eine beliebige (und trügerische) Fortsetzung des status quo.

Tiefe Transformation oder Tiefe Adaption?

Vor uns liegt also eine tiefgreifende Transformation. Wie kann sich eine Gemeinde wie Wädenswil darauf vorbereiten? Viele Aspekte betreffen überlokale Entwicklungen wie die Erschliessung neuer Energieträger, die Auswirkungen werden sich aber immer auch auf der Gemeindeebene zeigen.

Als gedanklichen Ausgangspunkt des Projekts wählen wir das Konzept der «deep adaptation». Der Begriff stammt vom Nachhaltigkeitsforscher Jem Bendell. Er kommt nach Analyse einer Vielzahl aktueller Studien und Papiere über den Klimawandel zu dem Schluss, dass es in naher Zukunft teilweise Zusammenbrüche in Ökosystemen, Volkswirtschaften und Gesellschaften kommen wird.

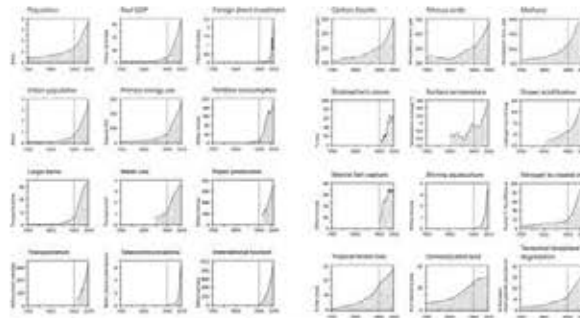
Um dem adäquat zu begegnen, schlägt Bendell „resilience, relinquishment and restoration“ (Resilienz, Verzicht und Wiederherstellung) vor. Übertragen auf den Raum bzw. Städtebau lassen sich dabei insbesondere folgende Fragen ableiten:

- **Resilienz:** Wie können angesichts der sich abzeichnenden Transformation Identitäten und Prioritäten neu interpretiert werden? Welche Orte, Wege, Elemente werden wichtig, und welche Rolle werden sie zukünftig spielen? Wie kann über diese Orte der notwendige Wandel besser kommuniziert und herbeigeführt werden? Welche Elemente sind besonders widerstandsfähig bei Veränderungen und sollten deshalb gestärkt werden? Welche neuen resilienten Elemente sollten eingeführt werden?
- **Verzicht:** Welche raumwirksamen Verhaltensweisen und räumlichen Elemente können (bzw. müssen) in Zukunft losgelassen werden? Wo sind verzichtbare Überschüsse bei Wohnen, Arbeiten, Verkehr, Einkaufen und Ernährung vorhanden? Wie kann dieser Verzicht nicht als Verlust, sondern als Gewinn durchgeführt und kommuniziert werden?
- **Wiederherstellung:** Welche Lebens- und Organisationsprinzipien können wir wiederherstellen, die durch die auf Kohlenwasserstoffen basierenden Techniken zerstört wurden? Hier geht es also im weiteren Sinne um die **Regeneration** einer in vielen Aspekten bereits zerstörten Biosphäre, aber auch sozialer Gefüge. Beide Aspekte hängen eng zusammen.
- Als vierter Faktor, der von Bendell nicht genannt wird, aber ergänzend ebenso wichtig ist, führen wir die **Innovation** an, für die der Boden bereitet werden muss. Eine erfolgreiche tiefe Transformation kann nur über eine Kombination von Innovation und gesellschaftlichem Wandel gelingen; die technische Innovation allein bringt nichts.

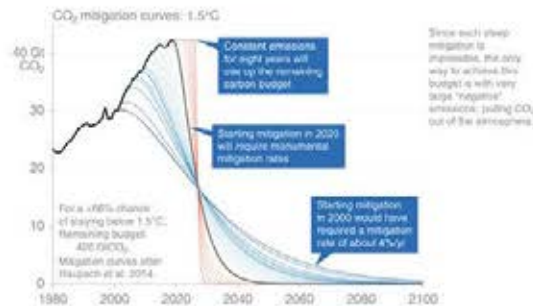
Diese Fragen leiten im Folgenden auch die Lesart des Perimeters.

Bei einer ersten Betrachtung des Umweltberichts Schweiz hinsichtlich dieser Punkte wird dabei klar, bei welchen **Aspekten primär Erfolge erzielt** werden können:

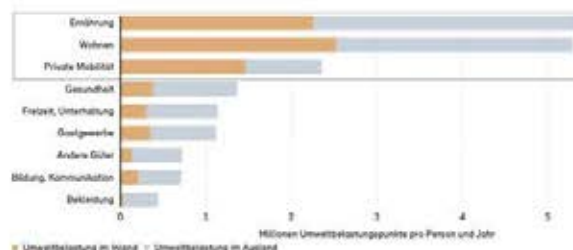
- Durch eine Veränderung des ökologischen Fussabdrucks, den das **Wohnen** verursacht. Dies betrifft die Neubautätigkeit (inkl. Rohstoffe), das Heizen, aber auch die Wohnfläche pro Person.
- Durch den Wandel der **Mobilität** - hin zu mehr Langsamverkehr, einer insgesamt reduzierten Anzahl km pro Person und Jahr, alternativen Antrieben, mehr Aktivitäten im unmittelbaren Wohnumfeld und weniger Tourismus auf dem globalen Massstab.
- Durch eine andere **Ernährung**. Mehr lokale Produkte, weniger Fleisch, mehr pflanzliche Produkte, und eine geringere Anzahl Kalorien insgesamt.
- Bei allen drei Punkten ist die Belastung, die wir im **Ausland** auslösen, ebenso gross wie die im Inland. Da hier «low-hanging fruit» sind, wird diese zukünftig wohl stärker vermieden werden, was den lokalen Horizont zunehmend wichtiger machen wird (z.B. grästmögliche Nahrungsmittelproduktion innerhalb der Schweiz).
- Der kommende Wandel wird entsprechend auch ein **Gesellschaftlicher Wandel** sein: Werte, Verhaltensweisen, das Zusammenleben als Ganzes werden sich stark verändern.



Die «Grosse Beschleunigung» bezeichnet die Entwicklung des menschlichen Einflusses auf die Umwelt seit Ende des zweiten Weltkriegs. Faktoren wie Ressourcenverbrauch, Mobilität und Kommunikation wachsen teilweise exponentiell, mit entsprechenden Reaktionen der natürlichen Umwelt (die CO₂-Konzentration in der Atmosphäre ist die vermutlich gravierendste davon, im Endeffekt aber nur eine von vielen). Diese Entwicklung hat immer gravierendere Konsequenzen für unsere Lebensumwelt, und es ist nicht wünschenswert - und unmöglich - sie aufrecht zu erhalten. (Quelle: Future Cities Laboratory, 2017)



Im nun anbrechenden Jahrzehnt ist eine Phase der radikalen Transformation zu erwarten. Dies ist sowohl der Fall, wenn sich eine globale Anstrengung zur Eindämmung der Klimakrise ergibt, als auch, wenn dies nicht eintritt. Dann dann werden die Einschnitte und Veränderungen um so stärker sein, gerade auch auf der Gemeindeebene. (Quelle: Robbie Andrew, CICERO, 2016/2020)



Der ökologische Fussabdruck ist bei den Faktoren Ernährung, Wohnen und Mobilität am höchsten. Hier müssen die meisten Massnahmen ansetzen, auch wenn im Endeffekt in allen Feldern Veränderungen vollzogen werden müssen. (Quelle: Umweltbericht Schweiz 2018, Bericht des Bundesrates)

- 20 m² Privatwohnraum
- 2.5 m² Anteil an gemeinsam genutzter Commons-Fläche von 1250 m²
- kein Auto
- keine Flüge
- 6 km Personenkilometer Regionalzug pro Tag (Durchschnitt)
- Europareise Bahn: 1000 km pro Jahr (Durchschnitt)
- Schiffsreise: 1000 km pro Jahr (Durchschnitt)
- 15 kg Fleisch pro Jahr (4.3 kg Rind, 7.6 kg Schwein, 3.2kg Geflügel)
- 20 l Milch pro Jahr
- 70 l Wasser pro Tag (Durchschnitt)
- 3 Stunden Internet pro Woche (Durchschnitt)
- 1 Zeitung pro Tag für 50 Bewohner

Beispiel des Ökobilanzspezialisten Gabor Doka für eine «senktsaugliche» Lebensweise mit einem ökologischen Fussabdruck, der keinen Raubbau an den natürlichen Ressourcen betreibt. (Gabor Doka, in «Die Andere Stadt», hg. Hans Widmer, 2018). Die Berechnung ist radikal, bezieht aber technische Entwicklungen mit ein und zeigt eine grundsätzliche Tendenz auf, die wichtig zu beachten ist. Vielmehr geht laut Doka in diesem Sinne fast unendlich viel, da es so gut wie klimaneutral ist.

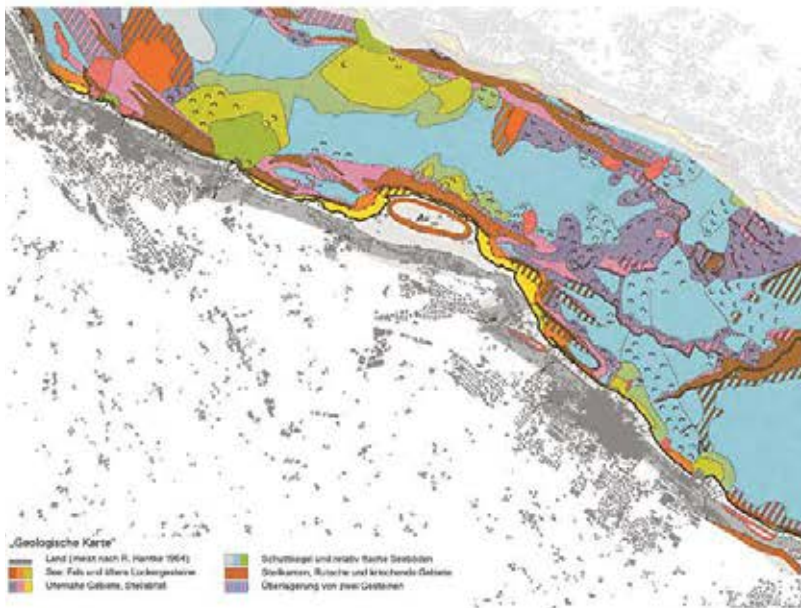
2. DIMENSIONEN DES WANDELS

Um diesem Wandel auf der lokalen Ebene begegnen zu können, braucht es eine **räumlich-strukturelle Idee**. Darüber hinaus besteht aufgrund der Eigenschaften des Perimeters die Möglichkeit, Au zu einem **Pionierprojekt der neuen Lebensweise** zu machen. Die beiden Aspekte könnten beispielsweise in zwei unterschiedlichen Geschwindigkeiten oder Tiefen angegangen werden. Für den weiteren Prozess wird eine Diskussionsmatrix vorgeschlagen, die auf den «Sustainable Development Goals» der UN basiert - hier mit beispielhaften Massnahmen illustriert:

SDG	Räumliche Ebene	Gesellschaftliche Ebene
 Einkommen	Möglichkeiten für lokale Arbeitsplätze schaffen / Arbeiten und Leben an einem Ort ermöglichen	Anderes Verhältnis Erwerbsarbeit / Eigenversorgung ermöglichen
 Ernährung	Bedeutung Position Nahrungsproduktion in Landschaft / Verschränkung Landwirtschaft / Siedlung (Rand)	Umstellung Landwirtschaft zu lokal / pflanzenbasiert / ökologisch
 Gesundheit	Erholungsmöglichkeiten / Sportmöglichkeiten erhalten / verbessern	Leben «in der Landschaft»
 Qualitative Bildung	Räumliche Einbindung Schule(n) in umgebende Struktur (Schulwege, Funktionen)	Zusammenarbeit Schulen - Landwirtschaft
 Gleichwertigkeit	(zu bestimmen)	(zu bestimmen)
 Sauberes Wasser / Grundversorgung	(Wasserreservoirs sichern)	(Wasserverbrauch auf dem lokalem Massstab verringern)
 Bezahlbare und saubere Energie	Lokale Erzeugung von Energie (Solardächer / Solarfassaden) verpflichtend, wenn möglich Plusenergie	Gemeinsame Erzeugung / Verkauf von Energie auf Gemeindeebene
 Arbeit und ökonomisches Wachstum	Arbeits- und Industrienutzungen im Perimeter erhalten	Alternativen zum BIP-Wachstum etablieren (lokale Tauschbörsen etc.)
 Industrie, Innovation, Infrastruktur	Neue gemischte Gebäudetypen ermöglichen Verkehrsinfrastruktur konsequent auf Velo auslegen	Lokales Forum für neue Arbeitsformen gründen
 Reduzierte Ungleichheit	Bestimmter Anteil an genossenschaftlichem Wohnraum Anreize für Gebäudetypen mit geringer Wohnfläche/Pers.	Förderung von Genossenschaften auf Ebene Gemeinde Vorgaben zur Wohnfläche pro Person
 Nachhaltige Gemeinschaften	Räumliche Cluster auf Nachbarschaftsebene / Zusammenfassung auf höherer Ebene	Förderung von Selbstversorgung
 Nachhaltiger Konsum / Produktion	Räumliche Verschränkung Produktion & Landwirtschaft Orte für den lokalen Handel schaffen (Markt am Bahnhof)	Lokale Kreisläufe für Nahrung, aber auch andere Produkte & Rohstoffe etablieren (Recycling, Reparieren)
 Klimaaktion	Grün erhalten (Korridore, Flächen etc.)	Gemeinsame klimawirksame Aktionen bzw. Ziele formulieren und im Sinne eines Plans verfolgen
 Lebewesen unter Wasser	Wasserkreisläufe erkennen, möglichst lokal halten (Retension etc.)	Auswirkungen des Konsums (Platik) auf maritimes Leben beachten
 Lebewesen auf dem Land	Mehr Flächen für Biodiversität insgesamt, Biodiversität auf Gründächern, Moor maximal schützen	Bedeutung lokaler Biodiversität im lokalen Bewusstsein etablieren
 Frieden, Gerechtigkeit, starke Institutionen	Identifikationsorte schaffen (öffentliche Räume, Merkzeichen)	Lokales Forum für nachhaltige Landwirtschaft gründen
 Partnerschaften	Räumliche Perimeter für Zusammenarbeit (z.B. Seeufer) definieren	Zusammenschlüsse mit anderen Seegemeinden stärken

3. LESART DES PERIMETERS: VIELFÄLTIGE POTENZIALE

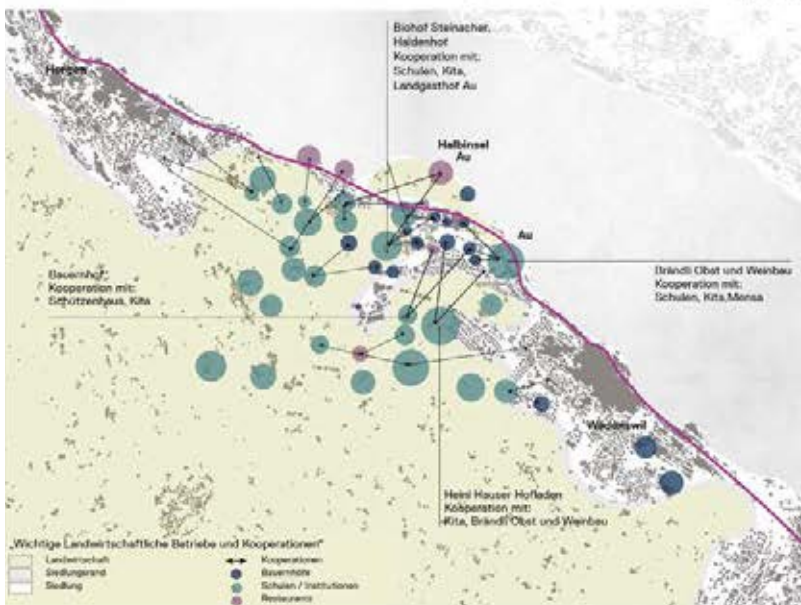
Im Perimeter der Testplanung, wie in jeder anderen räumlichen Situation, finden sich vielfältige Potenziale für eine «tiefe Transformation». Diese sind immer an bestimmte räumliche Eigenschaften geknüpft. Unsere Analyse fokussiert daher nicht nur auf «klassische» räumliche Eigenschaften, sondern immer auch deren **Zukunftsfähigkeit**.



3.1 «Dinosaurier» Halbinsel Au: Lokaler Identifikationspunkt

Die Halbinsel Au stellt in geologischer Hinsicht eine starke Ausnahmerscheinung dar. Wie ein sperriges Relikt aus längst vergangenen Zeiten unterbricht sie das ansonsten relativ gleichförmige Zürichseeufer. Die Halbinsel hat sich nicht nur über die Jahrmillionen, sondern auch über die letzten zwei Jahrzehnte als sehr resilient herausgestellt: Verschiedene Wechsel in der Landwirtschaft sowie die Einführung der Rebblaus im 19. Jahrhundert änderten das Erscheinungsbild, wurden aber jeweils gut bewältigt und haben zur Schönheit des Ortes beigetragen.

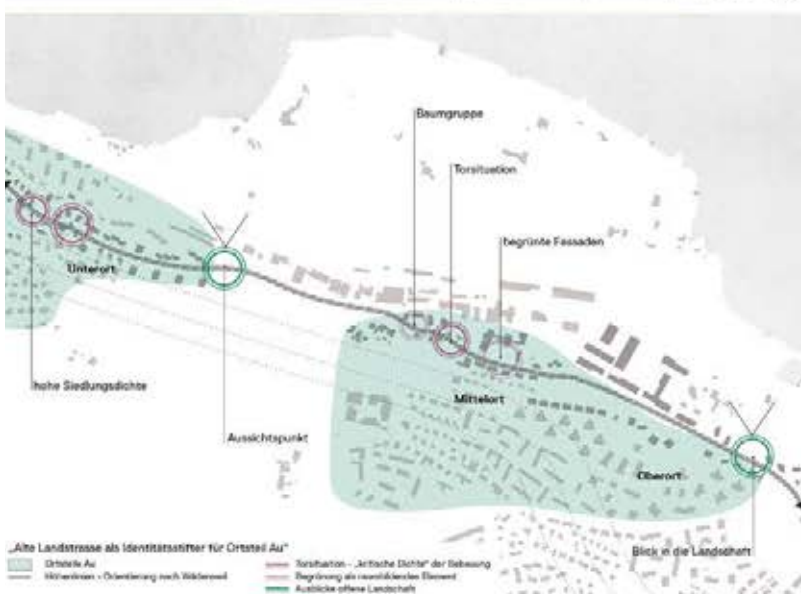
Als resilienter Ort könnte die Au in ihrem «Geheimtippcharakter» also noch verstärkt werden und würde trotzdem noch wichtiger Teil der Identität des Perimeters bleiben. Dabei sollte konsequent auf die Erschliessung der Halbinsel mit Langsamverkehr gesetzt werden und das Moor noch weniger von Besucherinnen und Besuchern tangiert werden. Zudem sollte jetzt proaktiv über Adaptationen der Halbinsel an die Erderwärmung nachgedacht werden.



3.3 Multifunktionaler Siedlungsrand: Zukünftige Zone wichtiger Synergien

Am Rand zwischen Landschaft und Siedlung finden sich besondere oder auch hybride Funktionen, wie z.B. Bauernhöfe mit Siedlungsbezug oder das Tiny House entlang der alten Landstrasse. Während die Landwirtschaft auf der Fläche eher monofunktional ist und die Wohnsiedlungen entlang dem Zürichsee es tendenziell auch sind, lebt diese Zwischenzone sehr stark auch vom Ideenreichtum der einzelnen Akteure. Momentan sind noch nicht viele der möglichen Synergien in dieser Zone aktiviert, sie schlummern gleichsam.

Bei einer Zunahme von lokaler Nahrungsproduktion wird dieser Zone eine grössere Wichtigkeit zukommen. Sie sollte daher räumlich so konfiguriert sein, dass sie weiterhin Synergien zulässt. Damit zusammenhängend könnte gerade diese Randzone dazu genutzt werden, Natur zu regenerieren und mehr Biodiversität zu schaffen.

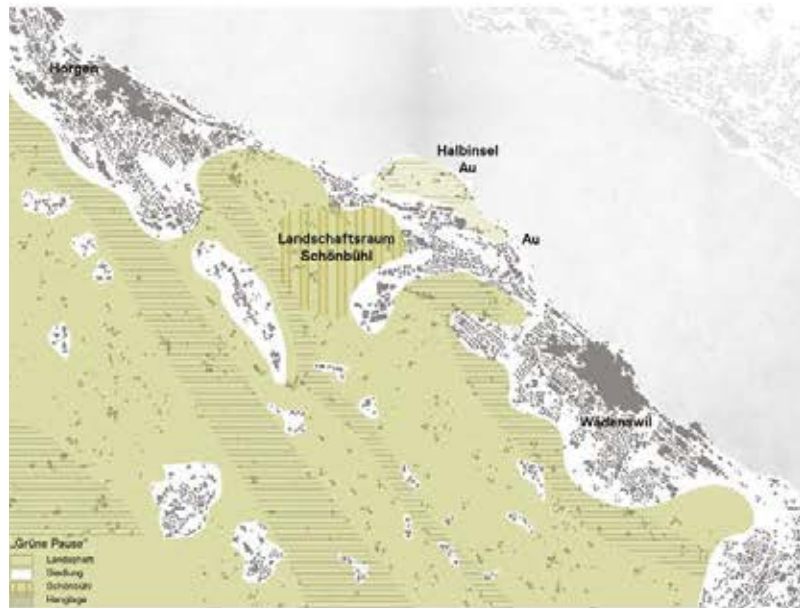


3.5 Alte Landstrasse: Identitätsstiftendes Element

An der Alten Landstrasse reihen sich viele historische Gebäude und soziale Funktionen des Ortes auf. Zudem bieten sich abwechslungsreiche Raumerlebnisse - Vereinigungen der Geborgenheit durch die Bebauung oder durch einen Grünraum und die Ausblicke zum See oder in die Agrarlandschaft. Wenn man nach einem Element sucht, das von der Vergangenheit her in die Gegenwart transportiert und zum Aufbauen zukünftiger Identität genutzt werden kann, ist dies sicher die alte Landstrasse.

In der zukünftigen Entwicklung sollte die alte Landstrasse als Bewegungsgader für den Langsamverkehr und zur Wiederherstellung des Dorflebens als wichtiger zukünftiger Bezugsraum gestärkt werden, z.B. durch landschaftliche Interventionen und die Anlagerung von Funktionen, die im (veränderten) Lebensalltag der Menschen wichtig sind.

3. LESART DES PERIMETERS: VIELFÄLTIGE POTENZIALE

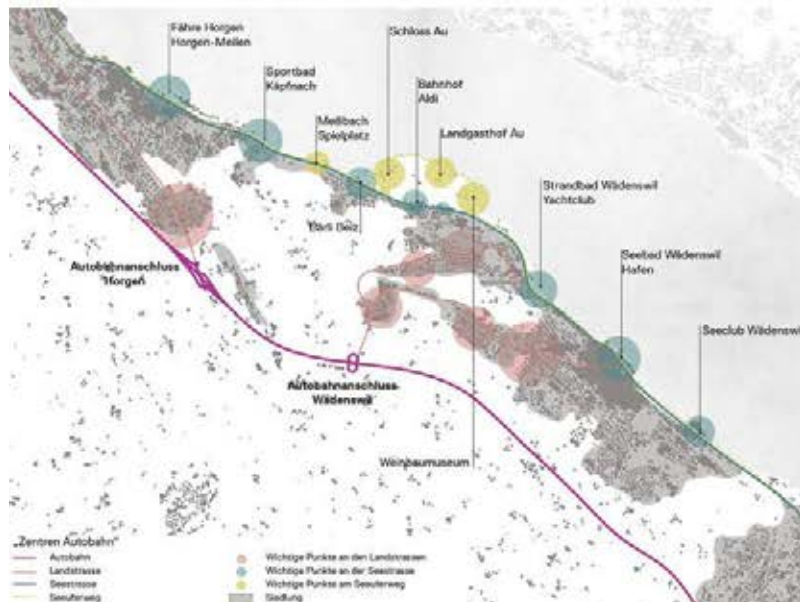


3.2 Schönbühl als «Grüne Pause»: Park für die neue Landwirtschaft

Durch die städtebauliche Entwicklung entlang des Sees ist fast das gesamte Seeufer verbaut worden. Dem Schönbühl kommt daher als «grüner Pause» eine besondere Rolle am See entlang zu.

Obwohl es auf den ersten Blick wie eine Rückseite wirkt, hat das Schönbühl als Landschaftsraum entlang des Sees grosses Potenzial - gerade auch in einer Zukunft, in der das Thema der Nahrungsproduktion wieder wichtiger werden wird. Stadtklimatisch wirkt es zudem als wichtige Kaltluftschneise.

Richtig erschlossen und inszeniert kann das Schönbühl als eine Art «Park am See» funktionieren, als Grünraum, der auch den Druck von der Halbinsel Au nimmt, bzw. sich mit dieser funktional ergänzt. Als Raum einer neuen Landwirtschaft kann das Schönbühl zudem dazu genutzt werden, positive Erzdrehungen über den kommenden Wandel zu vermitteln und die guten Seiten eines anderen Umgangs mit unseren Ressourcen zu betonen.



3.4 Weniger Autoverkehr: Steigende Bedeutung der Seestrasse

Mit einer Abnahme des Autoverkehrs entlang der Autobahn (bzw. damit, dass der MIV-Transport exklusiver wird), werden (E-)Veloverbindungen wichtiger. Die Seestrasse ist für Orte wie Wädenswil und Horgen die direkteste Verbindung nach Zürich ohne topographischen Unterschied. Sie, und der Seeuferweg, sind topographisch und von ihrer Verbindung her Elemente, die in Zukunft wichtiger werden.

Als wichtige Elemente, um den Verzicht auf das Automobil positiv zu gestalten, sollten Seestrasse und Seeuferweg oberste Priorität bei einer vologerechten Gestaltung mit höherer Aufenthaltsqualität haben. Insbesondere für den Transit werden die beiden Verbindungen dabei eine wichtigere Rolle spielen, die sie in der Vergangenheit hatten und zukünftig wieder haben werden.

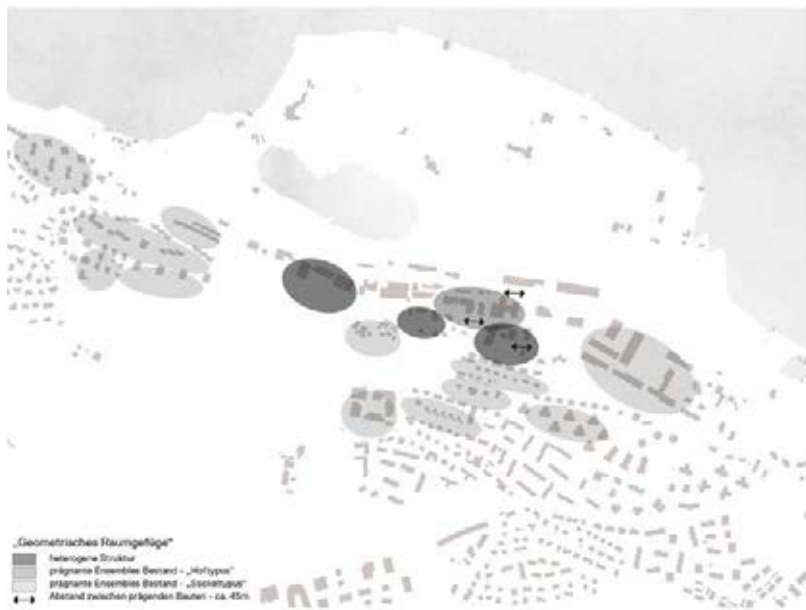


3.6 Polyzentrische Struktur: Vorsichtige Zentralität

Funktional ist die Struktur des Perimeters trotz der Präsenz des Bahnhofs polyzentrisch geprägt. Polyzentrische Netzwerke sind resilient gegenüber Veränderungen. Sie profitieren aber auch von einer gewissen Differenzierung in stärkere und weniger starke Zentren.

Bei der Weiterentwicklung des Gebiets sollte beachtet werden, dass der Bahnhof an Bedeutung gewinnen wird (Zunahme ÖV-Mobilität). Eine neue Zentralität an dieser Stelle wäre also durchaus denkbar. Der zu schaffende Ort sollte aber nicht linear sein, wie dies ja schon die alte Landstrasse ist, sondern eher ein Platz / ein «Punkt». Zudem sollte das neue Zentrum das alte nicht konkurrieren.

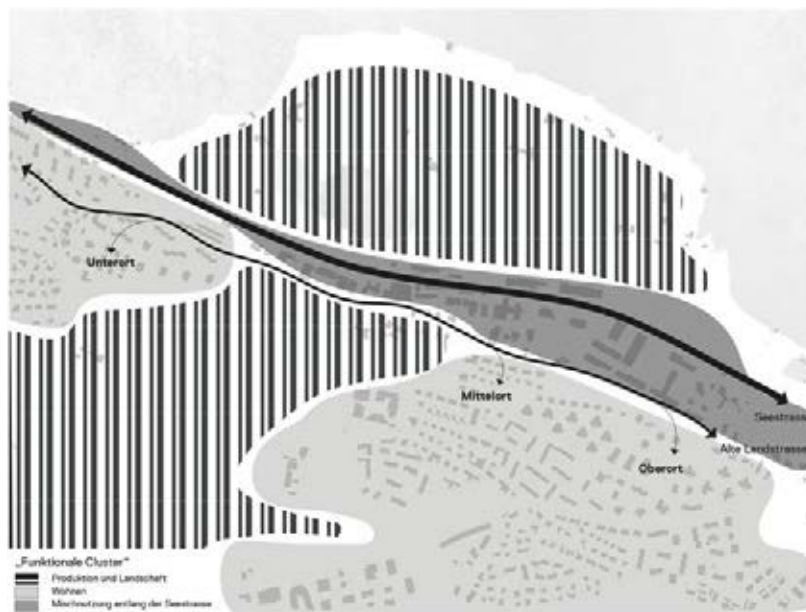
3. LESART DES PERIMETERS: VIELFÄLTIGE POTENZIALE



3.7 Typologische Gruppen: Gemeinschaftliche Mischtypen

Die zunächst eher heterogen erscheinende bauliche Struktur von Au ist durch eine Reihe von meist monofunktionalen Wohnkustern geprägt. Diese stehen für einen erhöhten Verbrauch an Ressourcen (Wohnfläche, Verkehr, Landschaft), ihre Anpassungsfähigkeit ist offen. Zugleich bilden sie als «Siedlungen» eine potenziell starke lokale Identität. Die Gebäudetypen an der Seestrasse hingegen haben sich zwar als gegenüber funktionalen Veränderungen stabil herausgestellt und können Nutzungsmischung aufnehmen, haben aber oft eher weniger Potenzial für eine gemeinschaftliche Identität.

Um dem kommenden Wandel gut begegnen zu können, sollten neue bauliche Interventionen eine starke typologische Identität haben, aufbauend auf den Bestand. Sie sollten aber auch den gemeinschaftlichen Aspekt ermöglichen, z. B. durch die ablesbare Gruppierung von Baukörpern zu grösseren Einheiten.



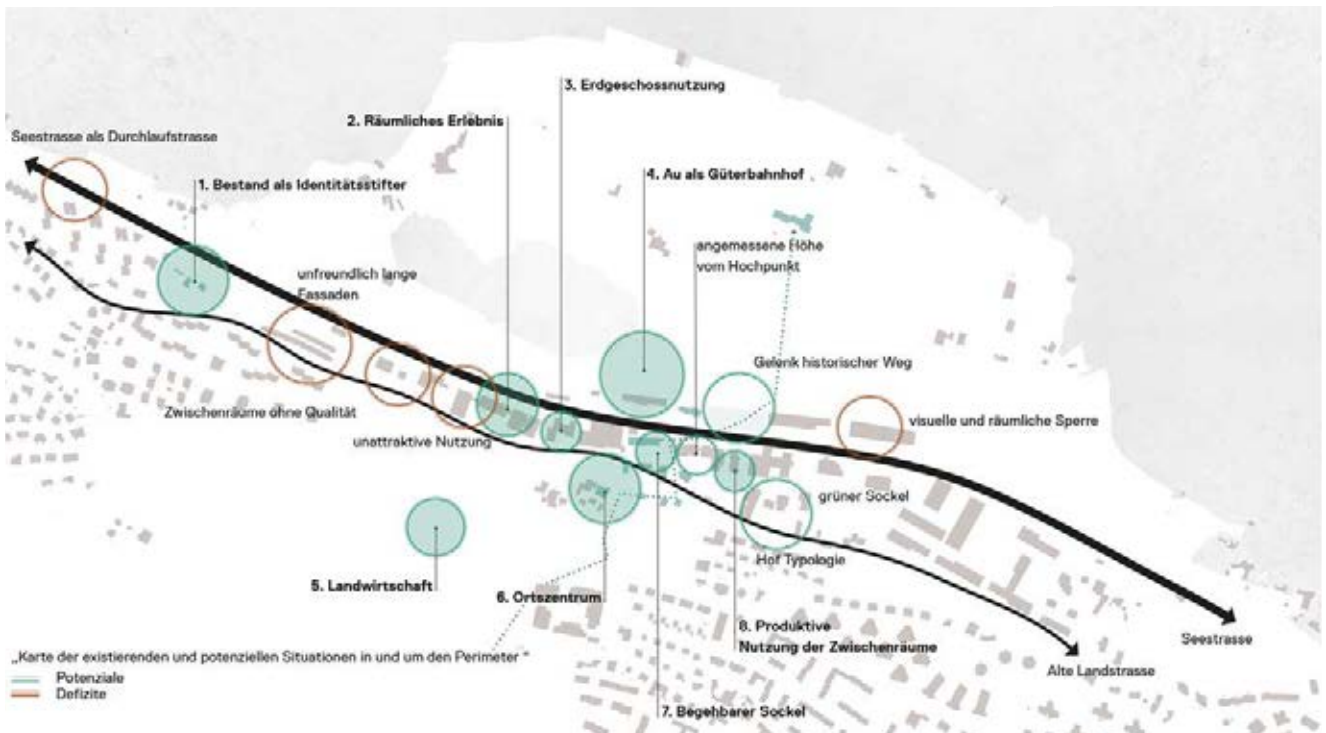
3.8 Präsenz der Topographie: Hanglage als Potenzial

Die Topographie ist im Perimeter sehr präsent, wobei der fast komplett nach Norden ausgerichtete Hang auffällt.

Diese zunächst nachteilig erscheinende Hanglage birgt ein mehrfaches Potenzial: Nach Norden ausgerichtete Sockel lassen sich nur schwer dem Wohnen zuordnen und bieten sich damit automatisch für besondere Nutzungen bzw. Mischnutzungen an. Zudem können so über die intelligente Anordnung von Wohnen und Arbeiten mischgenutzte Gebäude entstehen. Auch im Bezug auf die Identifikation ist die Hanglage wichtig, daher sollte ihre Ablesbarkeit auch in Zukunft gewährleistet sein.

4. SITUATIONEN

Gerade der sehr «alltäglich» erscheinende Perimeter ist beim genaueren Hinsehen voller atmosphärisch dichter Stellen. Hinzu kommen Orte, in denen Potenzial für solche atmosphärisch dichte Situationen schlummert. Die Identifikation und Benennung dieser Situationen kann als Grundlage für die Kommunikation und Akzeptanz der weiteren Planung dienen. An den Situationen wird die Planung



Alte Landstrasse: Entlang der Alten Landstrasse finden sich viele kleine Orte, an denen etwas passiert.



Suburbane Landwirtschaft: Im Perimeter existiert ein enges räumliches Zusammenlagern von Landwirtschaft und Siedlungsstruktur. Auch kleinräumliche Felder sind vorhanden und dienen als Übergang.



Kern der Identifikation: Die Baum-Gebäude-Gruppe am Neugartenweg mit den Mehrfamilienhäusern im Hintergrund verschmelzt ländliche mit städtischen Motiven, zusammengefasst durch die große Wiese.



Verfälschte Hanglage: Entlang der Seestrasse wird immer wieder der Blick ins Grüne frei. Der Hang flacht zur Straße und wird dort durch eine Mauer «aufgehalten». Gebäude und Grün ergeben sich räumlich.



Präsenz der Landwirtschaft: Die Landwirtschaft ist umgeben im Perimeter und prägt dessen Atmosphäre in vielen Teilen.



Industrielle Erdgeschossnutzung: Die Ladenfronten, die auch mit der Hanglage korrespondieren, prägen den halb-öffentlichen Raum vor den Gebäuden und lassen die «stille» Anwesenheit zu.



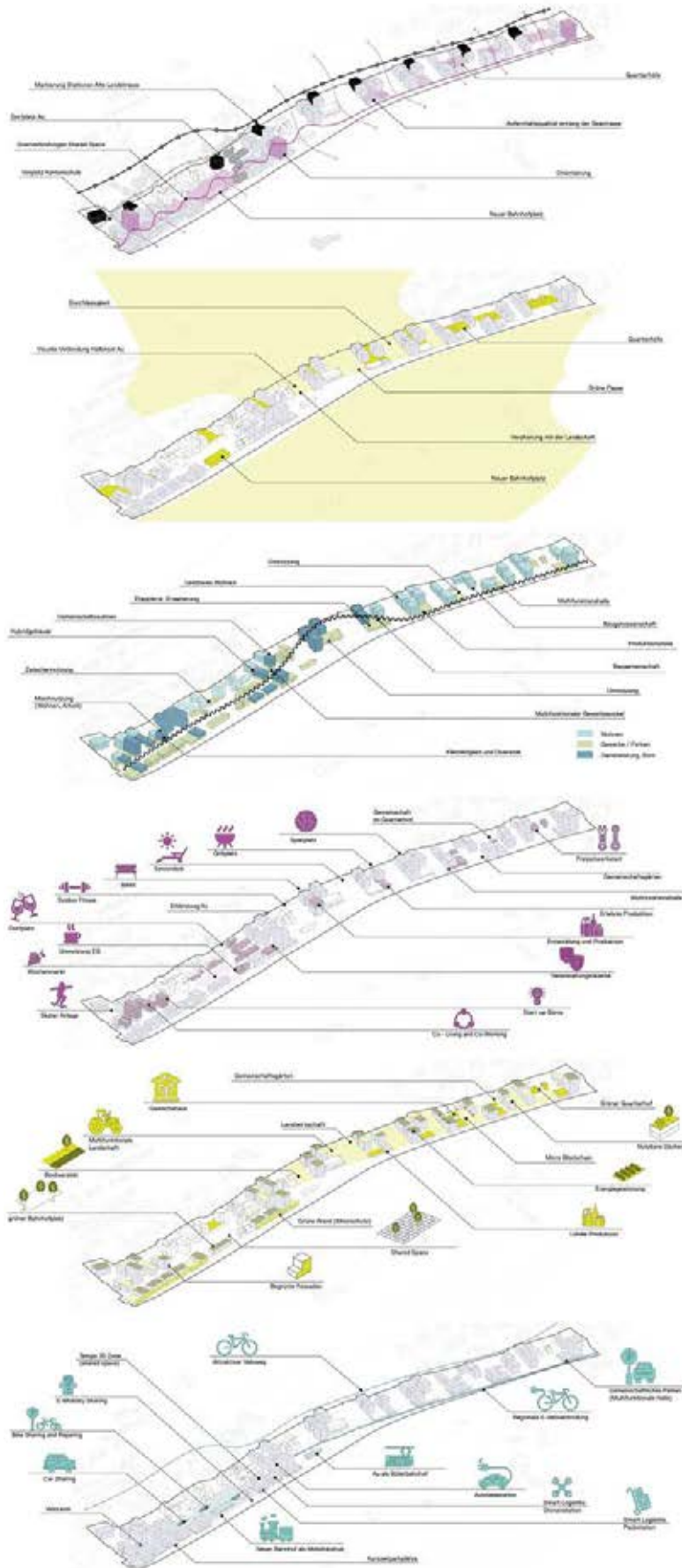
Grüner Bahnhof: Eine Besonderheit des Bahnhofs Au ist, dass man gleichzeitig vom Grünen ankommt, Blick nach Richtung Hofbühl Au, während man sich schon in der Natur.



Weg der Terrassen: Oben finden sich kleinere und größere Terrassen, die die Hanglage nutzen.

6. RÄUMLICHE LEITLINIEN IM PERIMETER

Die präzise Umsetzung dieser Ideen im Perimeter muss nach der Testplanung der Geganstand eines mit den entsprechenden Stakeholdern und der Gemeinde abgestimmten Prozesses sein. Im Folgenden werden jedoch aufgrund der Entwurfsideen Vorschläge für räumliche Leitlinien und funktionale Festlegungen gemacht. In einer gemeinsamen Weiterentwicklung würden sie als Ausgangspunkt für die Diskussion bzw. Verfeinerung dienen. Im Folgenden dienen sie als Grundlage für das Entwicklungsszenario.



Bauliche Ordnung / Orientierung

Die bauliche Ordnung im Perimeter richtet sich an den beiden linearen Erschließungskorridoren Seestrasse und Alte Landstrasse aus. Die Adressen der verschiedenen Baukörper werden jeweils an beiden Bewegungsachsen gebildet. Die Alte Landstrasse dient dabei eher als Adresse für Wohnnutzungen, die Seestrasse für Arbeitsnutzungen. Durch die Topographie bedingt ist diese durch Terrassen geprägt.

Der Bereich des Bahnhofsplatzes hebt sich dadurch hervor, dass er beidseitig bebaut wird. Diese platzartige Situation wird an den Ein- und Ausgängen durch höhere Orientierungspunkte markiert.

Landschaftliche Prägung der Terräume

Die drei Terräume im Perimeter sind durch unterschiedliche landschaftliche Herangehensweisen geprägt. Teilbereich I als Erweiterung des bestehenden Siedlungsgrunds gruppiert sich um Quartierhöfe. Im Bereich II, der experimentelle Wohn- und Arbeitsformen erhalten soll, wird der durchfließende Hang betont und als »Grüne Passage« in die Straße später gemacht. Bereich III wiederum orientiert sich um den neuen Bahnhofplatz als von allen Verkehrsträgern geteilten Raum.

Der »Grüne Bahnhof« wird durch Maßnahmen des Moorschutzes und durch die Verankerung der meistenten vorhandenen Bepflanzung angesetzt.

Die Halbinsel Au wird durch die stärkere Nutzung und Qualität des Grünbeliefs erlesen. Das Moor wird zu einer Hückerfläche gemacht, die nur für Wilder zugänglich ist, vor allem Vogelbeobachter.

Nutzung

Grundsätzlich soll die für den Perimeter spezifische Nutzungsmischung beibehalten werden. Angesichts der zu erwartenden Re-Lokalisierung von Produktion und Arbeit in Orts wie Wilder wäre eine Abkehr von der gewerblichen Nutzung sehr kurzfristig, sie ist initialmäßig zu bewahren. Industriemischung, Gewerbenutzung und Wohnnutzung sollen alle ihren Platz finden. Zwischen den verschiedenen Bereichen wird eine Abstufung vorgenommen, die Nutzungskonflikte vermeiden helfen soll.

Genuss Lokal / Treffpunkte

Entlang der alten Landstrasse befinden sich heute schon einige Treffpunkte oder besondere Orte. Diese werden in ihrer Frequenz und Benutzungsfreundlichkeit wesentlich intensiviert. Sie werden auch mit den Nutzungen in den Blöcken sinnvoll kombiniert und können in einem partizipativen, phasierten Prozess stärker aufeinander abgestimmt werden.

Freiraum

Der Freiraum wird aus Sicht der produktiven Landschaft betrachtet. Der Rückgriff auf frühere Verhaltensweisen bedeutet dabei insbesondere, dass die Landschaft nicht monofunktional oder »zwecklos« ist, sie dient einem bestimmten Zweck, wird aber auch nicht zu stark übernutzt und ist multifunktional. Auch die Ökologie ist Teil dieser Multifunktionalität.

Erreicht wird dies durch die Produktive Landschaft mit Gartenstrukturen, den Siedlungsrand als Ökologie-, Anreizungs- und Forschungsbereich.

Wichtig ist in diesem Kontext auch die enge funktionale Verknüpfung von Freiraum und Schulen. Diese arbeiten mit den Bauern in einem Pilotprojekt mit starker Vernetzung zusammen.

Mobilität

Die Mobilität wird konsequent auf Langsamverkehr und das Teilen von Fahrzeugen abgelegt. Es werden alle Elemente bereitgestellt, die für eine entspannte, lokale, und emissionsarme bzw. energiearme Mobilität nötig sind.

7. ENTWICKLUNGSSZENARIO

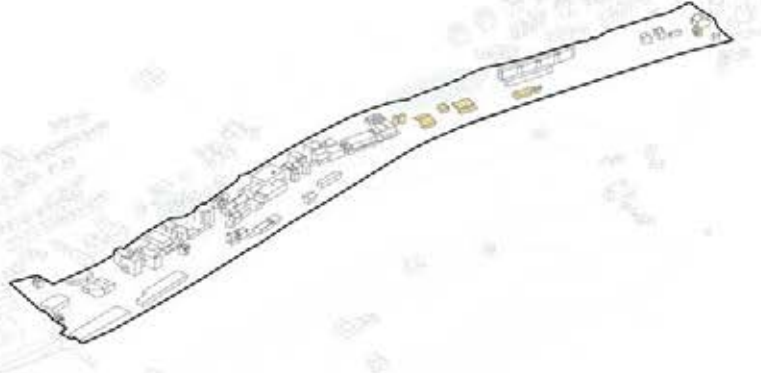
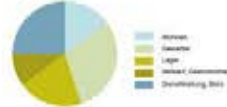
Der Vorschlag ist so ausgelegt, dass möglichst wenige Umlegungen von Parzellen nötig sind. Insofern kann die Entwicklung prinzipiell unterschiedliche Wege nehmen. Die Gebäude in Bereich II, die für den grundlegendsten Wandel stehen, werden so wie es momentan aussieht als letzte realisiert, da sich momentan kaum ein Wandel andeutet. Dies könnte sich in einigen Jahren, je nach Handlungsdruck / politischen Präferenzen aber durchaus ändern.

Phase 0 (2020-2025)

Szenario: In den nächsten Jahren erleben wir immer mehr Altzechner, die Erdwärme erreichen dadurch das Bewusstsein breiter Bevölkerungsschichten. Der politische Wille zum Wandel steigt, selbst die rechten Parteien werden grünlich.

In den ersten fünf Jahren wird die Planung gemeinsam mit der Gemeinde vorbereitet und mittels partizipativen Prozessen präzisiert. Die Eingriffe sind sanft, landschaftlich und teilweise temporär, um den Veränderungsprozess zu vermitteln und anzuketteln.

- In Bereich II werden die eingeschossigen Bauten rückgebaut, um Flächen für die neue Entwicklung zu schaffen
- Die Gewerkschaft Au wird gegründet, mit dem Ortszentrum Alte Landstrasse als Standort
- Entlang der alten Landstrasse werden erste Folgeschneefelder etabliert, die Bewirtschaftung von temporären Gärten als gemeinschaftliche Initiative gestaltet.

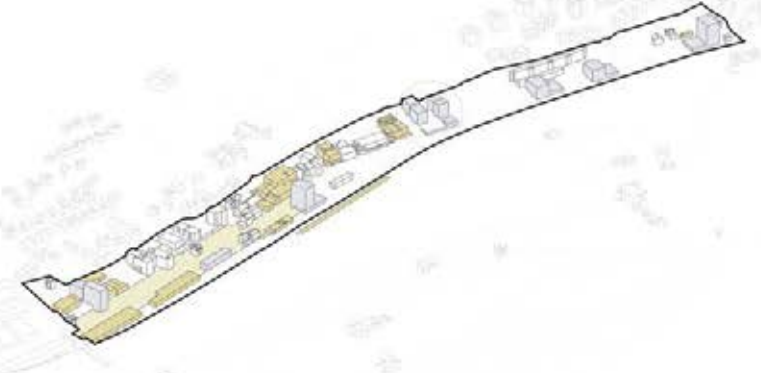
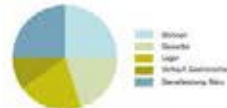


Phase 1 (2020-2030)

Szenario: Zwischen 2020 und 2030 führen die EU und die Schweiz radikale Massnahmen ein, um die Umweltprobleme in den Griff zu bekommen. Neue Technologien, aber auch Spionessaktionen müssen auf Gemeindefebene umgesetzt werden. Starke Absicherungen und Krisenmassnahmen stellen sich um. Lokale gegenseitige Unterstützung wird überlebenswichtig, auch weil die industrialisierte Landwirtschaft Ausfälle hinnehmen muss und sich wandelt.

Die erste Phase der Umsetzung konzentriert sich auf Bereich III und dort vor allem auf den Shared Space als Initialprojekt, verbunden mit der Fertigstellung des AufParks.

- Räumliche Markierung von Shared Space durch Hochpunkte an Anfang und Ende
- Tempo 30 Zone als Schulweg zum AufPark
- Hybridgebäude mit Parkdeckel im Bereich I
- Produktionshof in Bereich II als Pilotprojekt
- Anfang Umsetzung der grünen Freiflächen von Freizeit zu Produktion

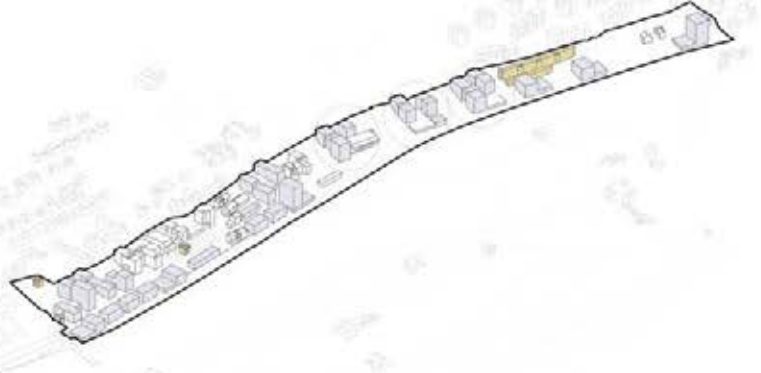


Phase 2 (2030-2040)

Szenario: Ende der 2030er Jahre ist der Wandel eingeleitet, während die Märkte von US Groß Globalis Erdwärme überschritten wird. Die Lieferketten für manche Produkte sind nicht mehr verfügbar sind, wird wieder mehr lokal produziert und repariert. Die Krisen globaler Finanzsysteme, aber auch die Digitalisierung produzieren viele «Ausreisser» z.B. aus dem Blockchainktor, die sich an Orten wie Wädenswil positiv und langfristig mit ihrem know-how einbringen.

Die zweite Phase der Umsetzung liegt in einer Phase, in der sich breite Schichten aktiv am Wandel beteiligen.

- Bau weiterer Produktionshöfe mit entsprechender landwirtschaftlicher Tätigkeit
- Weiterentwicklung / multifunktionale Nutzung Shared Space (z.B. Wochenmarkt)
- Intensive Zusammenarbeit mit Landwirtschaft

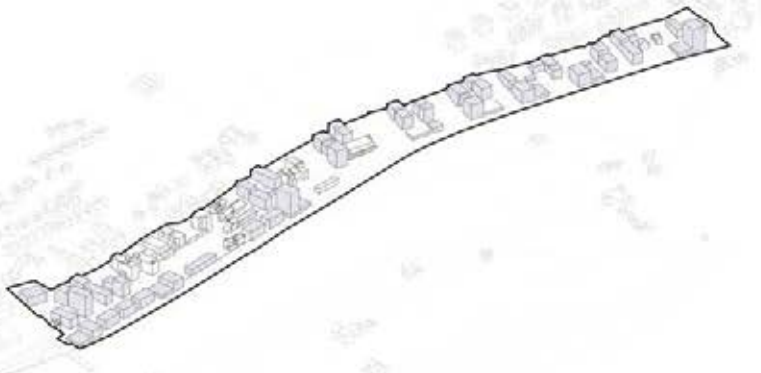


Phase 3 (2040-2050)

Szenario: In einer Phase der Bewältigung von Umweltproblemen auf dem globalen Niveau sind Gemeinden wie Wädenswil in mehr Aspekten als zuvor auf sich gestellt: in der Nahrungsmittelproduktion, aber auch im Herstellen und Reparieren von Waren. Der Umkehr wird vor allem in der Schweiz vermischt, die dröckliche Böden, rund um den Zürichsee ist ein Gemeindefundament entstanden, der sich gegenseitig stark unterstützen.

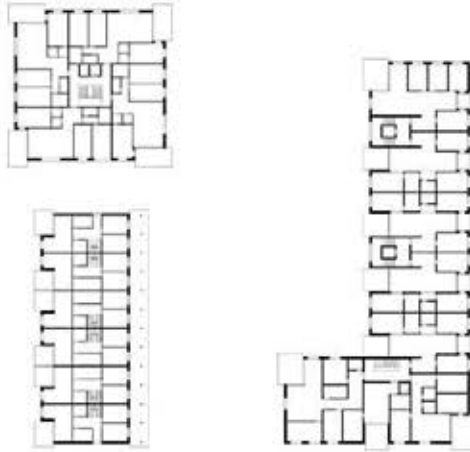
Die dritte Phase der Umsetzung liegt in der Phase, in der sich die «neue Normalität» etabliert, von der wir nur schemenhaft wissen, wie sie aussehen könnte. Vermutlich aber wird die lokale Gemeinschaft immer wichtiger werden.

- Gemeinschaftshöfe werden stetig weiterentwickelt
- Wandel der Landschaftsfläche wird durchgeführt
- Neu hinzugekommene Bevölkerung wird integriert



9. BEBAUUNGSTYPEN

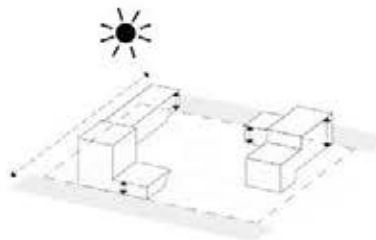
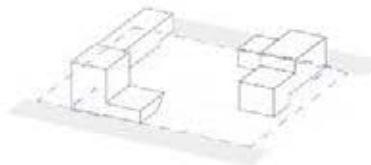
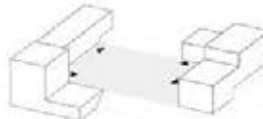
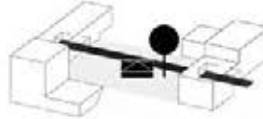
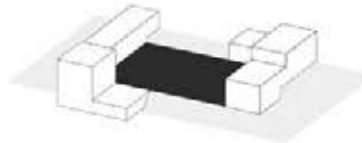
Die vorgeschlagenen Bebauungstypen entwickeln ortstypische Elemente weiter. Sie beziehen sich auf die jeweilige Lage im Perimeter und haben als gemeinsames Thema die Orientierung um einen gemeinschaftlichen Hof, der immer auch der Identitätsbildung und Orientierung dient. Die Bebauungstypen beziehen sich dabei sowohl auf einen typologischen als auch einen landschaftlichen Ansatz.



Gestaltungsplan 1:500 Ausschnitt 1 OG



Querschnitt 1:1000



Bereich I: Der Gemeinschaftshof

Im Bereich I wird eine relativ konventionelle Siedlungsentwicklung vorgeschlagen, aber mit einer grösseren gemeinschaftlichen Komponente. Durch die Baufelder wird ein grüner Hof definiert, so dass möglichst viel Fläche für gemeinschaftliche Nutzungen ausgestaltet werden kann und möglichst viel unversiegelte Fläche sichergestellt wird.

Zentrale Elemente

Als quartierbildende Elemente werden ein- bis zweigeschichtige Bauten als Gemeinschaftsflächen zugelassen. Grössere Bäume markieren das Quartierzentrum in Anlehnung an dem klassischen Bauernhof.

Erschliessung

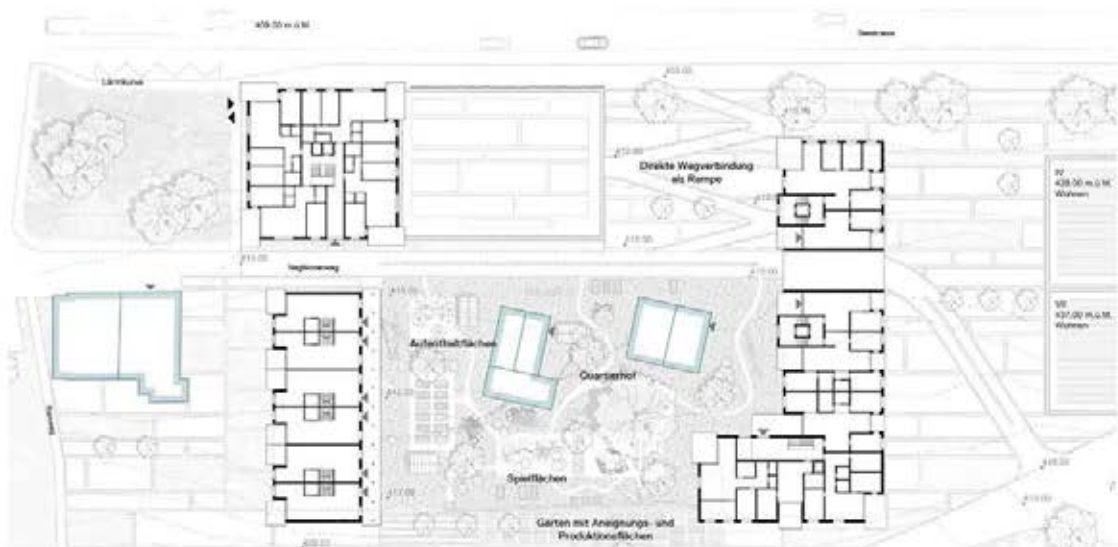
Die Erschliessung erfolgt über den Wohnhof um informelle Begegnungen zu ermöglichen und die gemeinschaftliche Nutzung zu stärken.

Grenzabstand

Die Hofstruktur wird durch Pflichtbaulinien zwei gegenüberliegenden Seiten entlang der Seestrasse und der alten Landstrasse definiert und lässt gleichzeitig genug gestalterische Freiheit. Die Abstandsflächen werden durch die Definition der Baufelder reguliert.

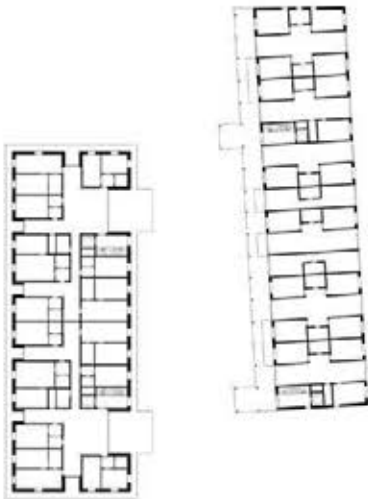
Gebäudehöhe und Orientierung

Eine Ost/West Hauptorientierung sichert ausreichende Belichtung der Bebauung aber auch der Quartierhöfe. Höhere Bebauung wird nur in Ost/West Richtung zugelassen (H_{max} = +438.00m.ü.M.), damit Verschattungen minimiert werden.

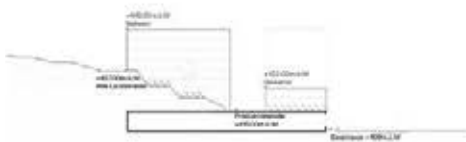


Gestaltungsplan 1:500 Ausschnitt 1 EG

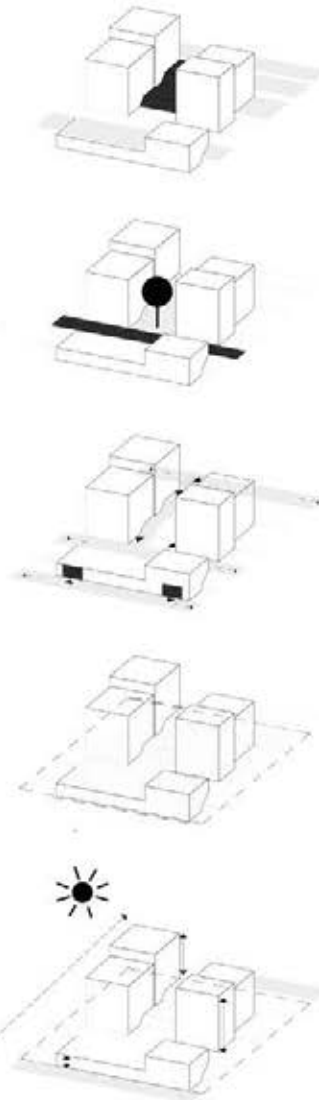
9. BEBAUUNGSTYPEN



Gestaltungsplan 1:500 Ausschnitt 2 OG



Querschnitt 1:1000



Bereich II: Der Produktionshof

Im Bereich II wird eine Hybridbebauung von Gewerbe und Wohnen vorgeschlagen. Im Mittelpunkt soll dabei die Verschränkung von landwirtschaftlicher Produktion und Gewerbe stehen. Die Dachfläche des «Produktionssockels» dient den Wohn- und Arbeitsnutzungen als Hof.

Die Baufelder können phasenweise oder in einem Schritt überbaut werden.

Quartierstrasse

Die neu etablierte «Quartierstrasse» dient als mittlere Erschliessung der Höfe, um die Gebäude von beiden Seiten barrierefrei erschliessen zu können. Sie dient gleichzeitig auch als Verbindung der landwirtschaftlichen Flächen zu den Produktionshöfen.

Erschliessung

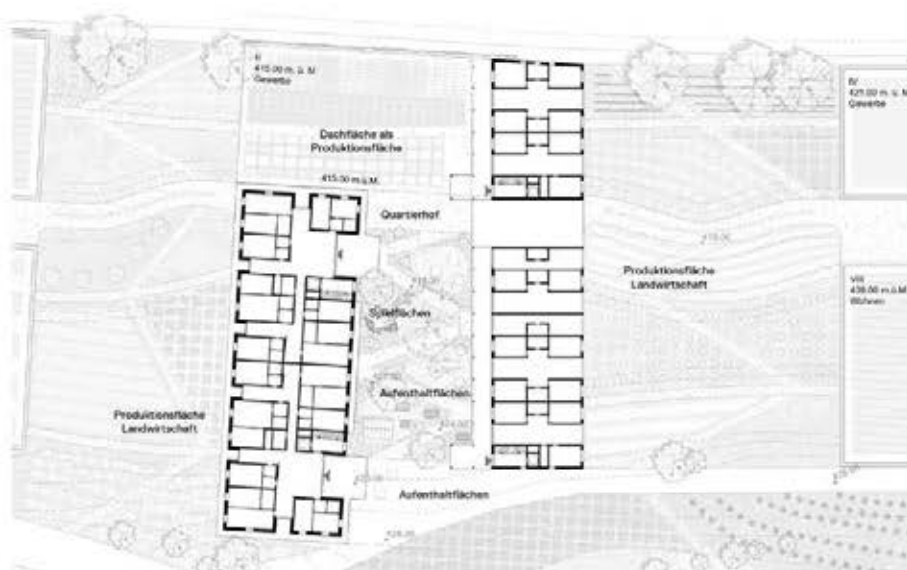
Die Erschliessung der Gewerbenutzungen findet an der Seestrasse statt, die anderen Nutzungen werden über den Hof erschlossen.

Abstandsflächen

Die rundum definierten Abstandsflächen von 5 m zur Parzellengrenze sorgen für eine hohe Dichte am Rand, aber trotzdem für relativ breite Landschaftsbänder zwischen den Gebäuden.

Baulinien / Maximalhöhen

Die Bauregeln sind so formuliert, dass jeweils an den diagonal gegenüberliegenden Ecken des Grundstücks die höheren Baukörper positioniert sind.

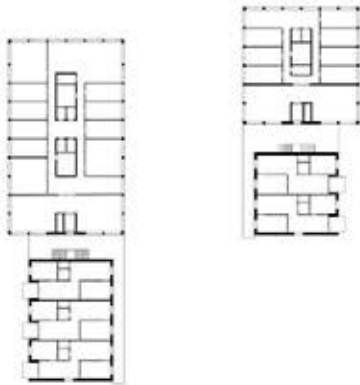


Gestaltungsplan 1:500 Ausschnitt 2 EG

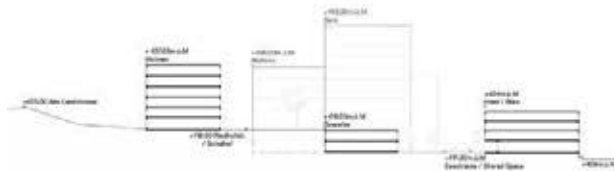
Gesamtansicht 1:1000



9. BEBAUUNGSTYPEN



Gestaltungsplan 1:500 Ausschnitt 3 EG

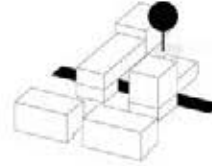


Querschnitt 1:1000

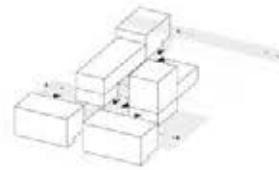


Bereich III: Flexible Mischtypen

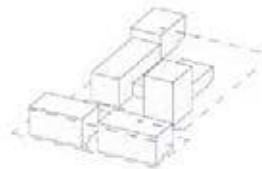
Der Bereich III, in dem die meisten Bestandsstrukturen stehen, ist von einer hohen Dichte und der räumlichen Definition des shared space geprägt. Die «flexiblen Mischtypen» rahmen diesen shared space. Sie entwickeln die Prinzipien der bestehenden Bauten im Perimeter weiter.



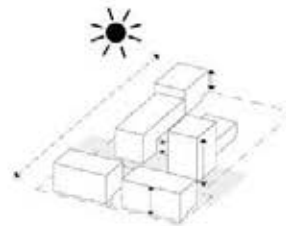
Erdgeschossnutzung
Entlang vom shared space (nach Norden ausgerichtete Hanglage) wird eine multifunktionale, flexible Nutzung angeordnet. Diese kann ihre Bespielung und Bedeutung immer wieder ändern.



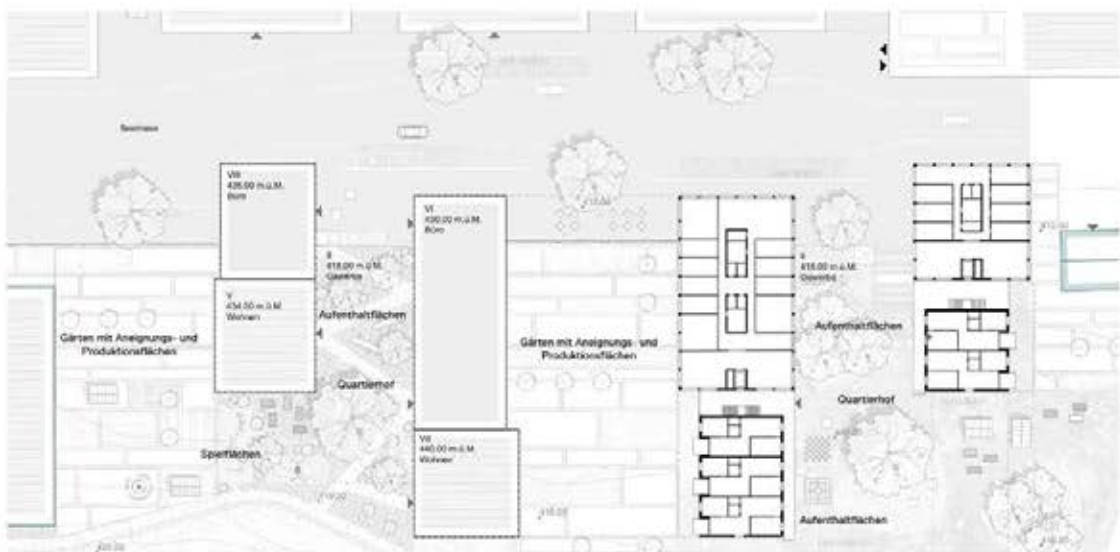
Erschließung
Die Baufelder werden hauptsächlich über die Seestrasse erschlossen, hier findet auch die Anlieferung statt. Die baufeld-internen Querverbindungen und auch die Querverbindungen zwischen den Baufeldern begründen, warum dem Langsamverkehr mit dem shared space eine solche Bedeutung zugeschrieben wird.



Abstandsflächen
Auch um diese Baufelder werden Abstandsflächen von 5 m definiert.



Baulinien / Maximalhöhen
Die Bauregeln sind so formuliert, dass jeweils an den diagonal gegenüberliegenden Ecken des Grundstücks die höheren Baukörper positioniert sind.

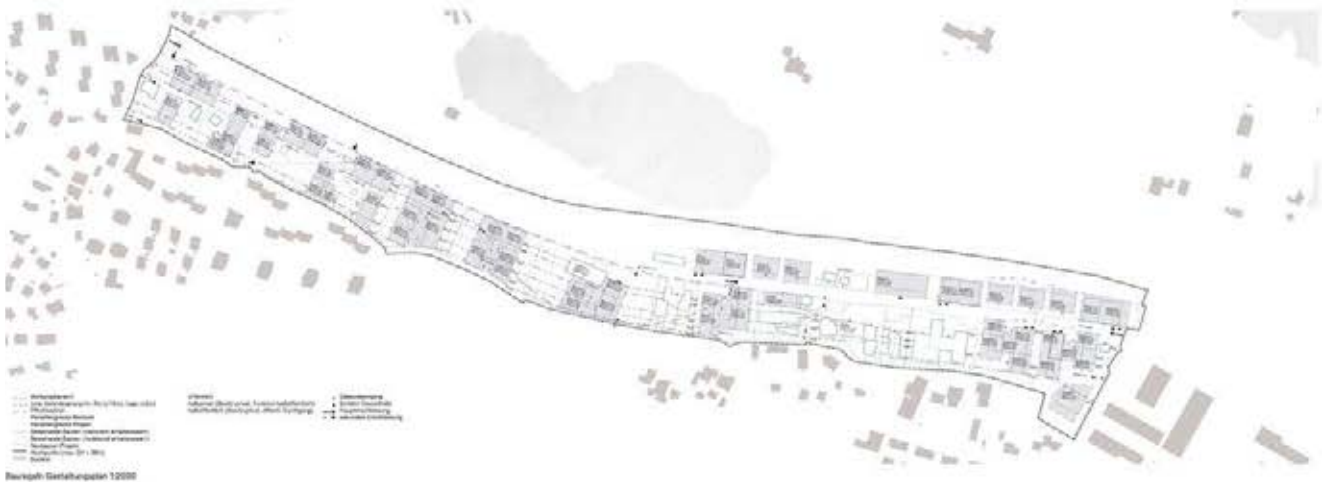


Gestaltungsplan 1:500 Ausschnitt 3 EG



10. BAUREGELN

Das Regelwerk fixiert zentrale Faktoren wie die Erschließung, die Lage und Grösse der Baufelder, wichtige Orientierungspunkte und erhaltenswerte Gebäude. Es wird mit einem geeigneten planungsrechtlichen Instrument über den gesamten Perimeter festgelegt.

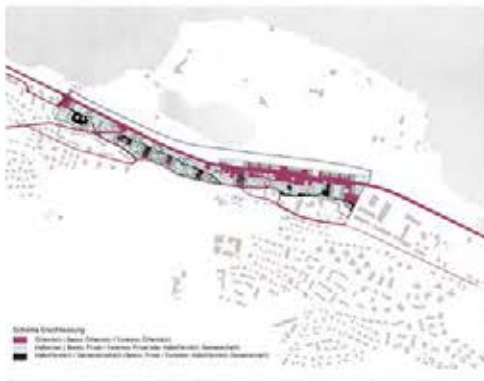


Bauplan: Gestaltung 12000



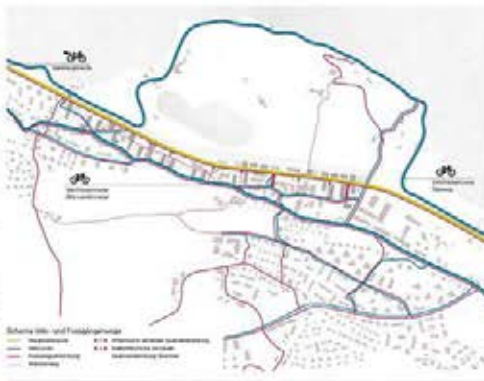
Übersicht Funktionsbereiche

Übersicht Parkieren



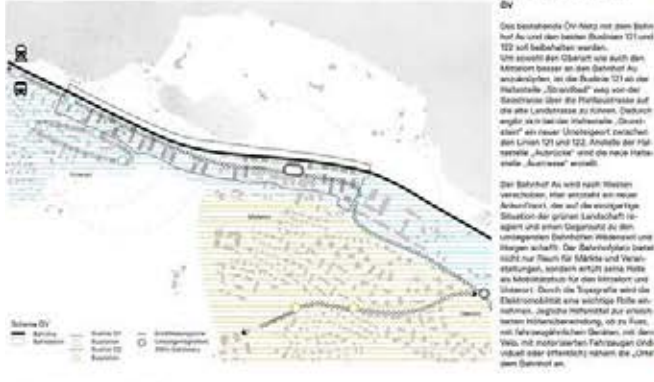
Erschließung
 Die Seestrasse wird in Abschnitt II ein überlegender Baugebiet- und Ankerpunkt im Freien, in dessen Umfeld Open Spaces, Plätze, zu Fuss Gehwege, Active Lanes, Lärmschutzwand und landschaftliche Naturerlebnisse entstehen. Zugelassen wird der Raum mit Baumreihen in unregelmässigen Reihen, sowie für Strassen-Schilder und die Bushaltestelle. Wichtig des Behaltens wird die Seestrasse als zentrale Strasse mit Tempo 30 festgelegt.
 Die alte Landstrasse bildet das stützende Gerüst. Sie verbindet die alte Dorfstruktur, die Landschaft, die Schulhausfreizeite und das bestehende Wohngebiet mit dem neuen Quartier. Als ein geeigneter Platz zum Raum für den Austausch im Dorf für Ausgrenzung oder zum Verweilen.
 Verbunden werden die beiden Ebenen ebenfalls durch die gewachsenen Dorfverbindungen - die Schläufe Unterstrasse, Neuhörsenweg und die Brunnstrasse, sowie durch die neue öffentliche Greenway, parallel der Ausstrasse, die die Seestrasse und die Parkstrasse erschließt. Anliegend verläuft ein Netz von schmalen Wegen durch die Gärten die vertikale Verknüpfung der beiden Ebenen.

Schematische Erschließung



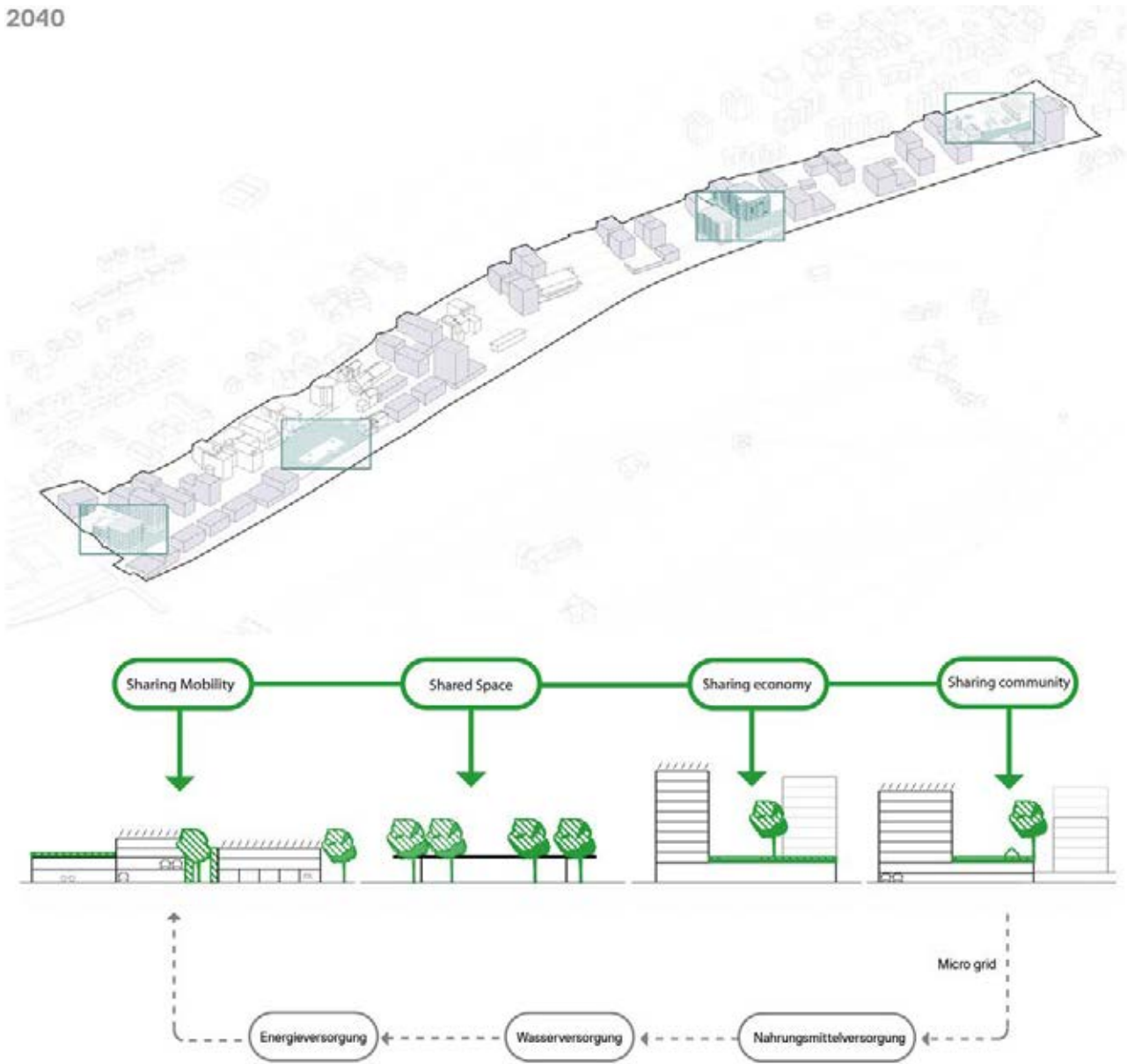
Langsamverkehr
 Die Seestrasse als Verkehrsader für schnelles Vergehen wird mit genügend breiten Gehwegen ausgestattet. Die alte Landstrasse und der Seehofweg mit den immer kalten Asphaltbelägen fungieren als Freizeitalternativen für die gemässigten Verweiler. Mit den bestehenden Baumreihen entstehen genügend schattige Aufenthaltsorte zwischen den Häusern. Der Bahnhof Au wird ein Ort, an dem man über die alte Landstrasse und Brunnstrasse erreicht. Für den Mittelort bildet der Seehofweg sehr breiten.
 Den Freizeigänger werden weitere öffentlich zugängliche Greenways über die gemässigten und privaten Greenways zwischen Seestrasse und Alter Landstrasse angeboten. Der Greenway durch die neuen Quartiere I und II ist die Quartierstrasse Lohrstrasse, an welche die Gärten und die Waldhäuser angeschlossen sind.
 Die Führung des Fussverkehrs erfolgt nach dem Prinzip des Minimums. Die meisten Verbindungen führen entlang von Parkstrassen des MV. Alle anderen sind durch die Seestrasse oder durch die Fußgängerführung getrennt angeordnet.

Schematische Langsamverkehr



Mix Parken und Anlieferung
 Im Bereich II und III sind die Parkplätze und Anlieferungen der einzelnen Gebäude entlang von der Seestrasse anzuschliessen.
 Die Anlieferungswege können bei der Planung und situativ bedingt auf der Seestrasse oder zwischen den Gebäuden stattfinden.
 Im Bereich I übernimmt neben der Seestrasse die Unterstrasse diese Funktion.
 Das Parken erfolgt im Bereich I und II entlang der Seestrasse. Die Parkreihen sind über die Seestrasse ebenfalls trennbar. Die Gebäude anliegend sind durch einen schmalen Greenway angeordnet. In diesem Bereich sind eine Active Lane und Mobility und EV angeordnet, so dass die Attraktivität des MV in Abhängigkeit von der Entfernung mit dem MV geringere ist.

TEAM BUD | KLOTZ | FIEDLER | WILD





Team Christian Salewski & Simon Kretz Architekten GmbH
Studio Vulkan Landschaftsarchitektur GmbH

Architektur / Städtebau

Christian Salewski & Simon Kretz Architekten GmbH
Weststrasse 74, 8003 Zürich

Landschaftsarchitektur

Studio Vulkan Landschaftsarchitektur GmbH
Vulkanstrasse 120, 8048 Zürich

Verkehrsplanung

IBV Hüsler AG
Olgastrasse 4, 8001 Zürich

Modell
Nordostansicht



Das Team geht von einer Neuverteilung von bebautem Raum und Landschaft aus. Im gesamtheitlichen Verständnis von Landschaft klingen die ursprünglichen Postulate des Landschaftsschutzes am Zürichsee («Schilfröhrliclub») an. Dieser stemmte sich schon in den 20-er Jahren des letzten Jahrhunderts gegen eine geschlossene Überbauung der Zürichseehänge und forderte weite Fenster zur Landschaft.

Abgeleitet aus der Lektüre des ganzen linken Zürichseeufers und seiner historischen Entwicklung kommt das Team zum Schluss, dass die Seestrasse die Funktion einer Uferkante und eines «Quais zur Natur» hat. Dieser soll nicht nur topographisch wirksam sein, sondern mit seinem «Magnetismus» auch die künftige Entwicklung in der Au bestimmen. Als zentrale Orte am linken Seeufer sieht das Team um Salewski Kretz weniger den Ortsteil Au als vielmehr Horgen und Wädenswil. In der Au soll baulich eher ausgedünnt und dafür Naturraum in Wert gesetzt werden.

Der Bahnhof wird zu einer durchlässigen Haltestelle mit Scharnierfunktion in alle Richtungen. In seinem Umfeld entsteht ein strassenübergreifender Freiraum als neue Ortsmitte. Restaurants und temporäre Nutzungen schaffen eine Art «temporäre Urbanität» mit hohem Potential für Veränderungen. Zur seeparallelen Raumschichtung gesellen sich vier räumliche Zäsuren, die zwischen den bebauten Bereichen Naglikon-Industrie-Mittelort und Kantonsschule gut erkennbare Landschaftsfenster öffnen.

Mit dem angedachten Schräglift wird die Wirkungskraft der neuen Ortsmitte bis hoch in den Steinacker hinauf fortgesetzt (ein diesbezüglicher Richtplaneintrag ist bereits vorhanden). Die Seestrasse ist verkehrlich komplett neu gedacht worden: Sie funktioniert wie ein Seil, das in die funktionalen Fasern der einzelnen Verkehrsträger aufgedröselst wird. Das hat selbstredend eine generelle Entschleunigung im ganzen Planungsbereich zur Folge.

Die Geländelinse vor der Seestrasse wird in der Schlussfassung des Teams weniger als Aktionsraum für die Erholung denn als naturräumlich definierter Ausgleichsraum mit hohem ökologischem Potential angesehen. Er ist mit Langsamverkehrswegen durchwoben und topographisch leicht abgesenkt. In der Logik des Naturraums wird auch die Rampe zur Aubrücke zwischen der Seestrasse und den Geleisen zurückgebaut.

Durch die Geländelinse kann eine sekundäre Renaturierung («Vermooring») angesprochen werden: Die Flachmoore werden durch den Wasserzufluss aus dem Hangbereich alimentiert. Durch die räumliche Distanz zum Siedlungskörper, die Abtiefung und eine konstante Wasserzufuhr werden die Ansprüche des Moorschutzes weitgehend erfüllt. Ökostrukturen und -durchlässe sorgen für eine zusätzliche Biotopvernetzung und dienen als Wildwechsel.

Die Etappierung der vorgeschlagenen Massnahmen entwickelt sich aus der neuen Ortsmitte heraus in pendelartiger Wechselwirkung nach Westen und nach Osten. Für die Bebauung wird eine durchlässige Grundstruktur aus annähernd quadratischen Baufeldern vorgeschlagen. Sie sind als «bauliche Konglomerate» organisiert. Ihre Grundlogik ergibt sich aus der spezifischen Schnittlösung mit hangwärts gerichtetem Wohnen, strassenseitig orientiertem Gewerbe und flexiblen Nutzungen in der Mittellage. Für den Nutzungsmix und die Volumetrie werden klar definierte Spielregeln vorgeschlagen.

Die Erschliessung für den motorisierten Verkehr soll künftig vor allem über die Seestrasse erfolgen; die Etappierung zeigt dabei, mit welchen Abhängigkeiten der Rückbau der Riedhofstrasse möglich ist. Für den Fuss- und Veloverkehr entsteht ein durchlässiges Netz innerhalb des Siedlungsgebietes und eine neue auf die Ökologie ausgerichtete Wegführung im Naturraum. Das Team fokussiert konsequent auf den Aspekt Freiraum. Hierin liegt der Hauptgrund für

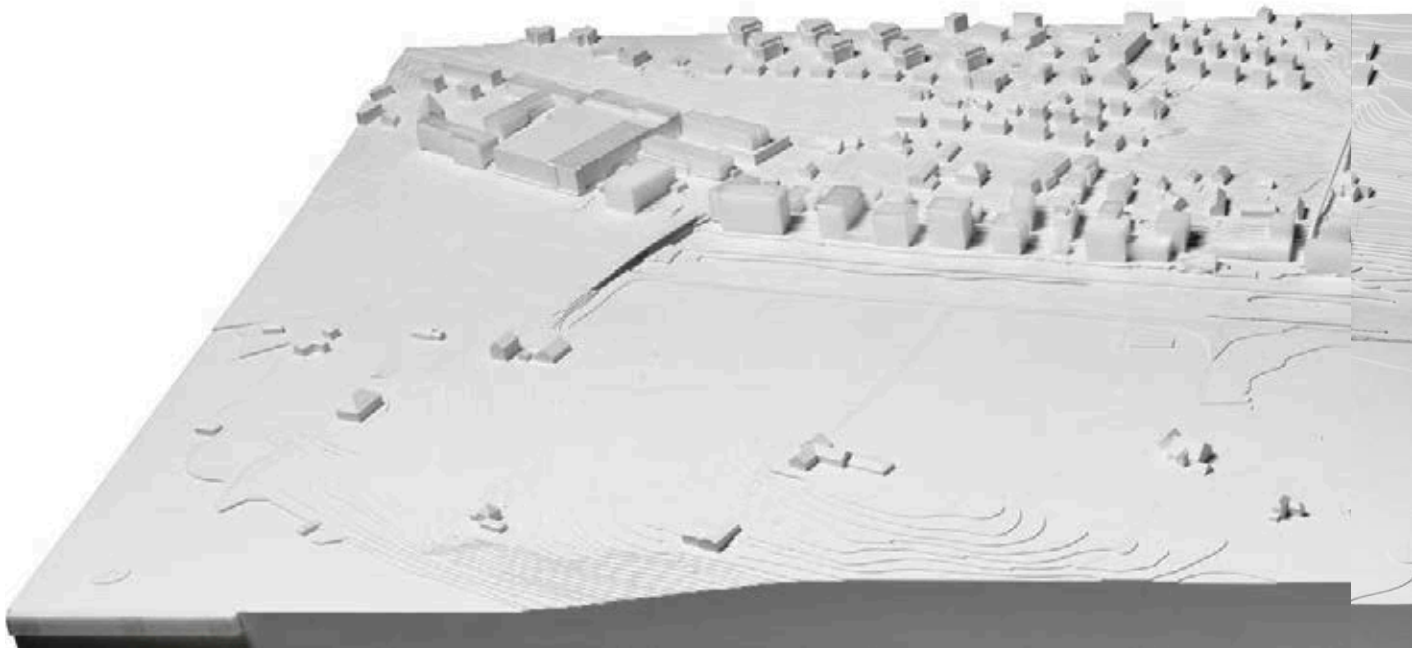
die relativ geringe Menge an Geschossflächen. Zudem ist der Anteil von über 50 % der Flächen, der nicht nutzerspezifisch ausgelegt ist, ausserordentlich hoch und basiert auf den flexiblen Nutzungen der Mittellage. 39 % der Flächen sind für Wohnen, gut 9 % für publikumsorientierte Nutzungen und über 50 % für noch nicht spezifizierte Nutzersegmente vorgesehen.

Das Team hat auf überzeugende Art und Weise den Ort und sein Potential ergründet und schlägt ein Set von plausiblen Verhaltensweisen vor. Diese sind radikal und auf langfristige Wirkung ausgelegt. Wieweit sie einzeln und im Zusammenhang festgeschrieben und umgesetzt werden könnten, müsste sich zeigen. Notwendig wäre ein entsprechender politischer Wille, das Rad der Geschichte nicht nur weiterdrehen zu lassen, sondern eine (zumindest teilweise) planerische Kehrtwendung vorzunehmen. Einmal getroffen könnte die Umsetzung parzellenweise und über einen langen Zeitraum hinweg erfolgen.

Insbesondere die bauliche Ausdünnung und landschaftliche Verstärkung des Fensters zum Schönbühl erfordert einen langen Atem. Das Beurteilungsgremium und die in ihm vertretenen Politiker sehen grosse Chancen, so ein offenes Landschaftsfenster auch umzusetzen zu können. Auch die vertikale Verbindung mittels Schräglift wird als taugliche Massnahme und starkes Zeichen angesehen, um höher gelegene Gebiete direkt an den Bahnhof anzubinden. In weiteren Planungsschritten gilt es zu prüfen, ob der angedachte Schräglift sogar bis zur Steinackerstrasse / Schützenhaus gehen könnte und ob vielleicht ein anderes Verkehrsmittel in Frage kommt.

Ein weiterer Meilenstein des Teams ist der Verzicht auf allzu viel Zentralität um den Bahnhof. Vielmehr soll künftig ein identitätsbildender Freiraum die Ankunft in der Natur inszenieren.

Modell
Nordansicht

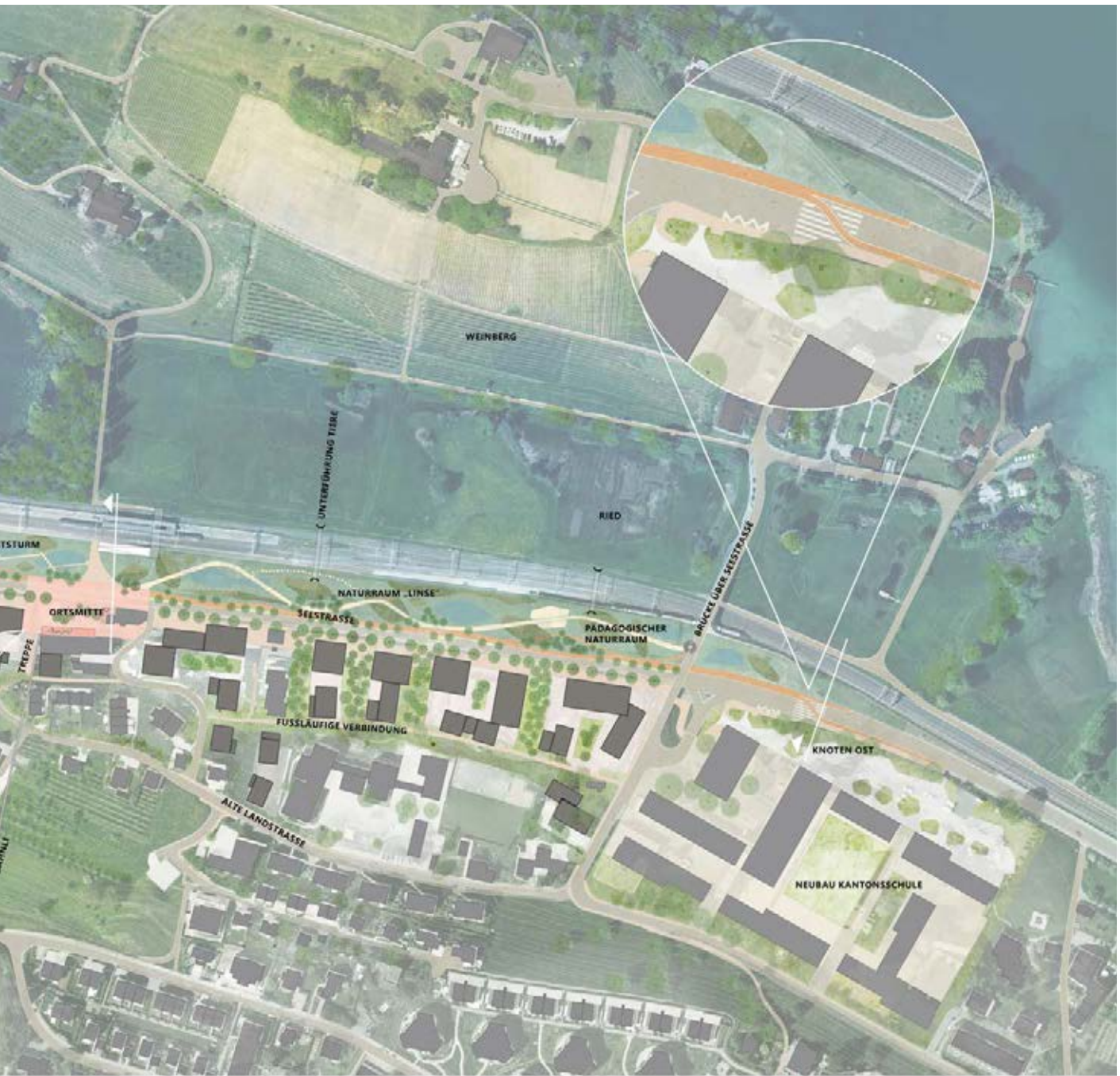


Die konsequente Haltung und Lesart der Seestrasse als topographische Kante wird mit einer unkonventionellen verkehrlichen Lösung überlagert. Die Plausibilität und Machbarkeit müsste bei einer Vertiefung geprüft und weiter präzisiert werden. Die Einteilung in klar definierte Baufelder und die flexible Anordnung von Bauten in kleinteiligen Konglomeraten stellt eine plausible und realisierbare Möglichkeit der baulichen Umsetzung dar. Überzeugende Schnittreferenzen realisierter Projekt wären hilfreich für eine entsprechende Argumentation. Fazit der kritischen Aspekte des Projektansatzes:

- Die von Bebauung freigehaltene Linse vor der Seestrasse ist konzeptionell kritisch und planerisch kaum umsetzbar
- Die zentrale Frage, ob man sich im Gebiet Au ausserorts oder innerorts befindet lässt sich nicht eindeutig beantworten
- Die angestrebte Geschossfläche ist zu gering; Für mögliche Kompensationen / Realersatz wird kein Lösungsweg aufgezeigt
- Der Verzicht auf eine Verdichtung um den Bahnhof widerspricht einem Hauptpostulat der neueren Schweizer Raumplanung
- Die verkehrliche Machbarkeit ist kritisch







EINORDNUNG



Zentren und Landschaft um den Zürichsee

Seestrasse als Quaianlage um den See

Die Seestrasse ist der wichtigste Ort für die Wahrnehmung des Zürichsees und der gesamten Landschaft. Zudem führt sie durch die wichtigsten Ortschaften am See und verbindet sie miteinander.

Aussergewöhnliche Orte (Destinationen)

Zwischen See und Strasse gibt es viele spezielle Orte wie die öffentlichen Grünflächen am Zürichhorn, die Altstadt von Rapperswil, umgenutzte Fabrikareal oder die Halbinsel Au.

Der Bereich Zentrum Ortsteil Au liegt zwischen den beiden Zentren Horgen und Wädenswil, in einem landschaftlich geprägten Raum direkt gegenüber an der Halbinsel.

Im Landschaftsraum zwischen Horgen und Wädenswil

Zentren von Horgen und Wädenswil liegen am Ufer des Zürichsees.

Die **Seestrasse & die Bahn** verbinden die grossen Orte und definieren den Uferbereich besonders ausserhalb der Zentren.

Die historischen **Weiler von Au** befinden sich auf der landwirtschaftlich geprägten Terrasse über dem Zürichsee und sind durch die **Alte Landstrasse** verbunden.

Der **Seeuferweg** führt durch die vielfältige Uferlandschaft des Zürichsees.

Die Seestrasse und die Alte Landstrasse prägen den Bereich «Zentrum Ortsteil Au».



Uferseitig der Seestrasse

Der Landschaftsbezug von der Seestrasse zum See und der Halbinsel Au muss im Bereich «Zentrum Ortsteil Au» sicht- und erlebbar sein.

Der **Seeuferweg** führt nicht entlang der Gleise, sondern auf die Halbinsel Au. Dadurch wird das Ried besser abgeschirmt vor Fussgänger.

Der **Zwischenraum** zwischen Bahn und Seestrasse wird heute unterschiedlich genutzt, bietet jedoch grosses Potenzial für den Bezug zur Landschaft, wie auch für spezielle Nutzungen.



EINORDNUNG



Zwischenraum mit grossem Potenzial

Zwischenraum im Zentrumsbereich

In den historischen Dorfkernen von Horgen, Wädenswil und Käpfnach ist der Zwischenraum durch seine räumliche Tiefe Teil des Zentrums.

Zwischenraum ausserhalb der Zentren

Dieser Raum ist wesentlich schmaler und heute unterschiedlich genutzt: Industrie, Aldi, Schrebergärten, Wohnen.

Potenzial des Zwischenraum im Zentrum Ortsteil Au

Dieser Raum wird Anknüpfungsort, Verbindungsraum zur Kanti, schafft den Landschaftsbezug von der Seestrasse zur Halbinsel, kann vielfältige Freiraumfunktionen aufnehmen und als Identifikation des Ortes dienen.



Bergseitig der Seestrasse

Entlang der **Seestrasse** gibt es vor allem drei unbebaute Flächen zwischen den Ortsteilen, in der Landschaftsbezug und die Topographie erlebbar wird.

Die **Alte Landstrasse** führt erhöht durch die Ortsteile. Bauernhöfe und Landwirtschaftsflächen am Zimmerberg.

Die **Vernetzungskorridor** -Schönbühl - Steinacher-Halbinsel Au- soll erhalten und gestärkt werden.

Auch im **bebauten Gebiet** soll die Topographie lesbar sein: Grünraum mit Topographie zwischen den Gebäuden, keine langen Gebäude. Dadurch wird die Aussicht auf den Zürichsee von der Alten Landstrasse gewährleistet.

Anderer Umgang im Unterort?!

ANALYSE

Orte/Situationen



ANALYSE

Langsamverkehrsnetz: Wegnetz



Anpassungen am bestehenden Wegnetz:

- Seeuferweg führt über die Halbinsel Au
- Zusätzliche Querverbindungen von der Seestrasse (mit Strassenquerungen) zur Alten Landstrasse
- Parallele Verbindung zwischen Seestrasse und Alten Landstrasse als Rückgrat der neuen Bebauung (zwischen Bahnhofplatz und Aupark)

Lärm



Nutzungsverteilung im Erdgeschoss



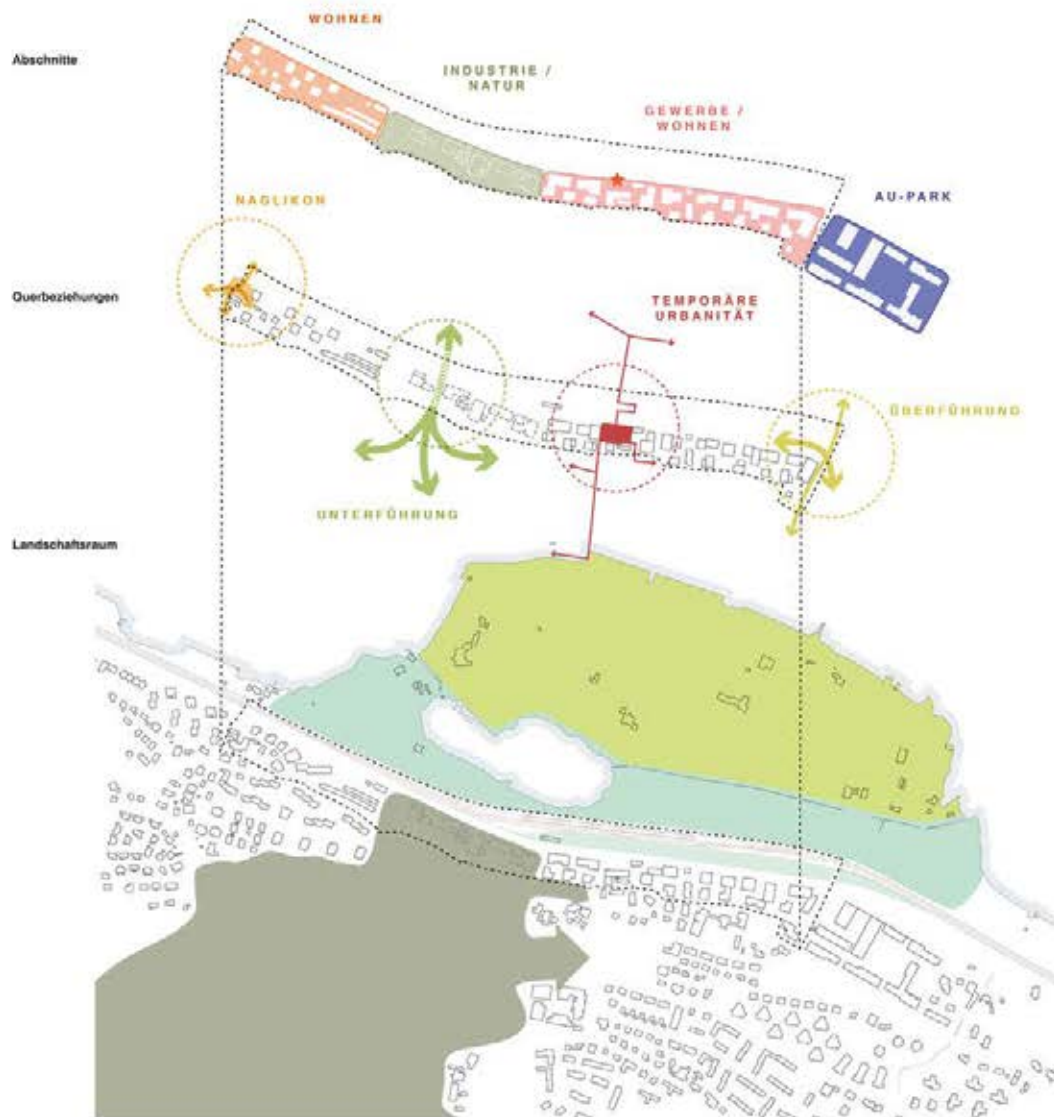
Heute versteckter Gewerbebau mit Potential zur Umnutzung

- Publikumsorientiertes Gewerbe
- Industrie / Gewerbe
- Soziokulturelle Einrichtungen
- Schulen
- Freifläche

Resumée



QUALITÄTEN



Magnetismus der Kante

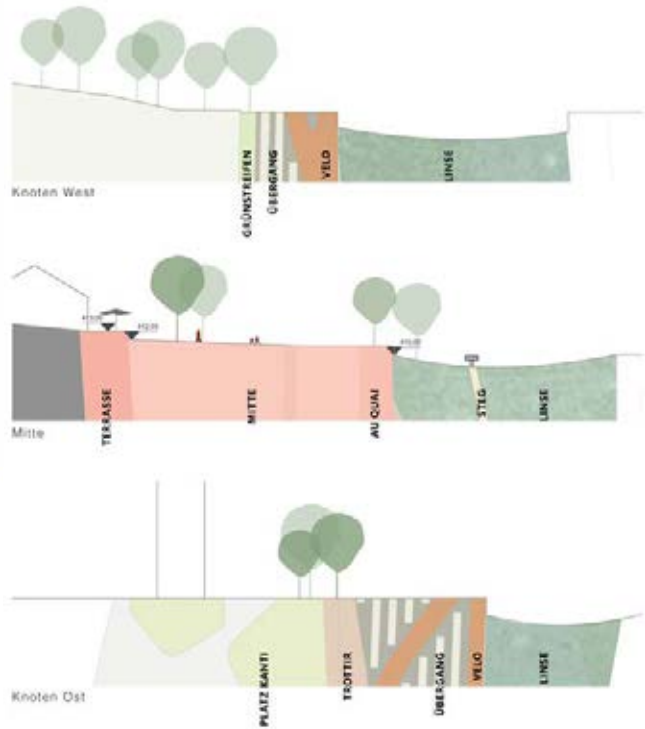
A.P. Southman



NEUE ORTSMITTE IM NATURRAUM



SCHNITTE SEESTRASSE



Temporäre Urbanität



Bahnhofsplatz ohne temporäre Nutzung



Bahnhofsplatz mit temporärem Markt und Aussensitzplätzen Restaurant



Bahnhofsplatz mit temporärem Eisfeld und Tannenbaumverkauf

KORRIDOR

Vernetzung - Promenade & Puffer



Scharnier

Der Platz gegenüber des Bahnhofs fungiert als Scharnier und verteilt Ankommende in die Landschaftsräume.



Biotopvernetzung

Um die trennende Wirkung der Bahn und der Strasse so weit wie möglich zu mindern, werden für die (Klein-)Tierwelt Hilfen zur Überwindung der Barrieren bereitgestellt.

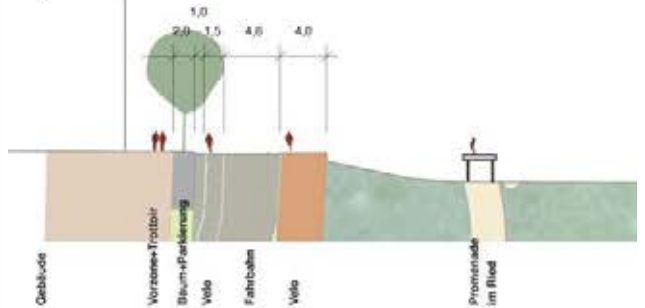


VERKEHR

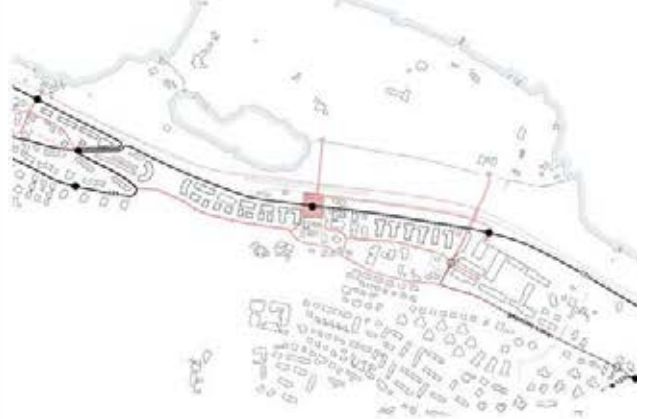
Langsamverkehrsnetz: Strassenraum Seestrasse



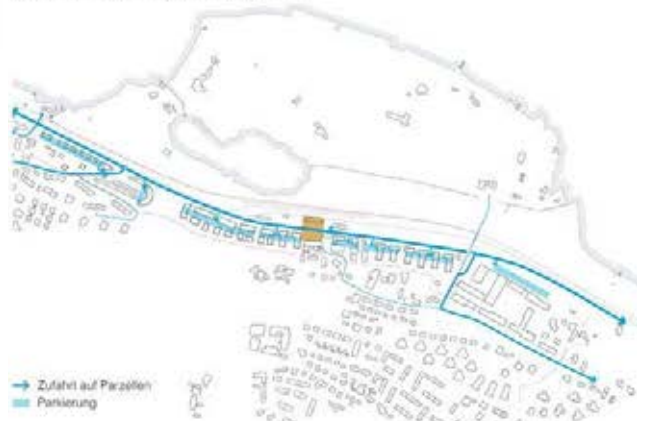
Regelschnitt



Langsamverkehrsnetz: Bushaltestellen

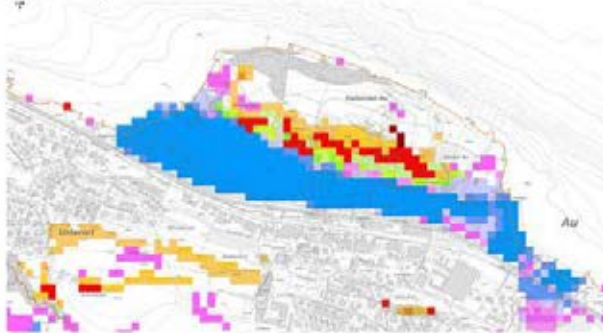


Motorisierter Individualverkehr

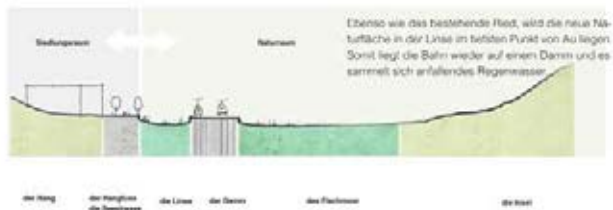


LINSE

Anforderungen Lebensraum Flachmoor



Der Hang - der Hangfluss - das Riet - der Damm - die Insel



Back to the Roots



Historisch war der Landstreifen hinter der Halbinsel und vor dem Berg immer feucht. Durch den Bau der Bahn und der Straße sind die Moorflächen geschwunden.

Zonen Linse

Erlebnis



Natur



Pädagogik



Kompensation



Um ein Moor entstehen zu lassen, muss der Grundwasserspiegel maximal 30cm unter der Oberfläche verlaufen. Ob das in Au der Fall ist, muss geprüft werden.

Wasser

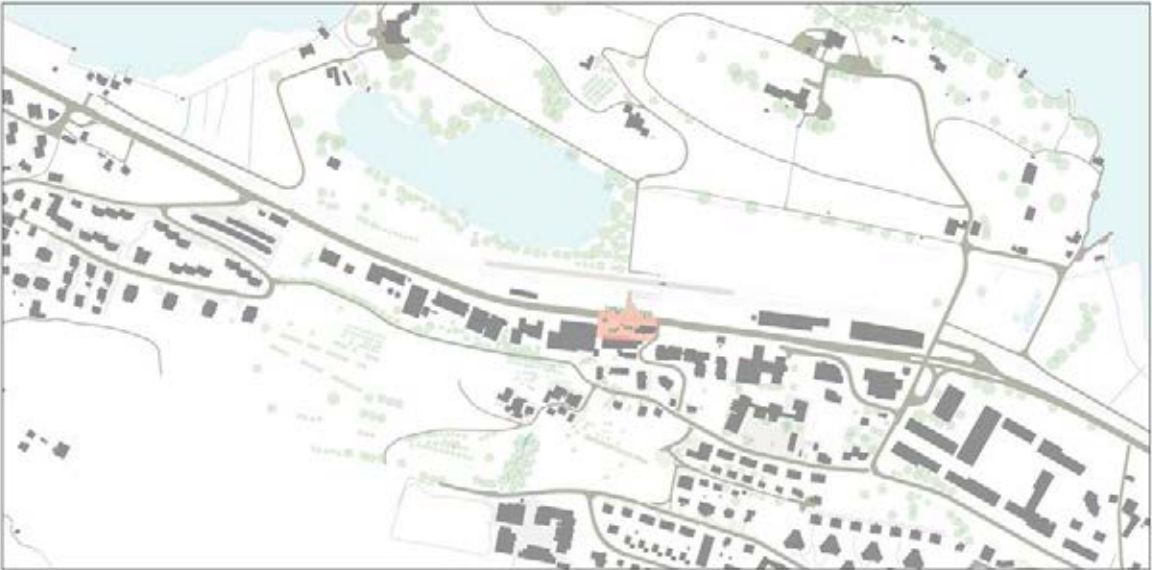


Das Moor in der Linse



ETAPPIERUNG

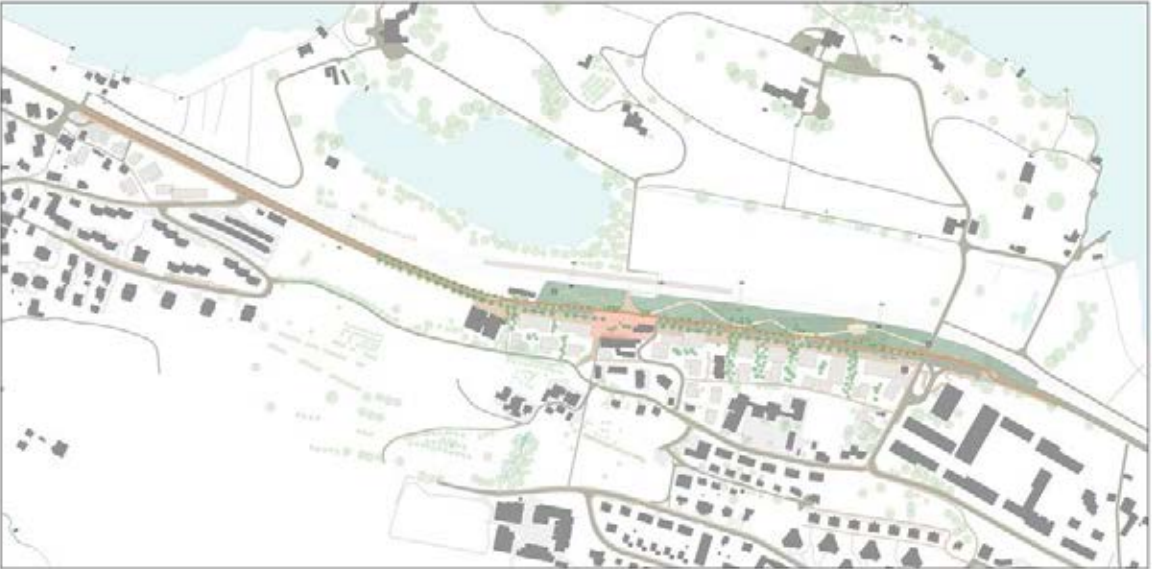
Kurzfristig - ca. 5 Jahre



Mittelfristig - ca. 10 Jahre



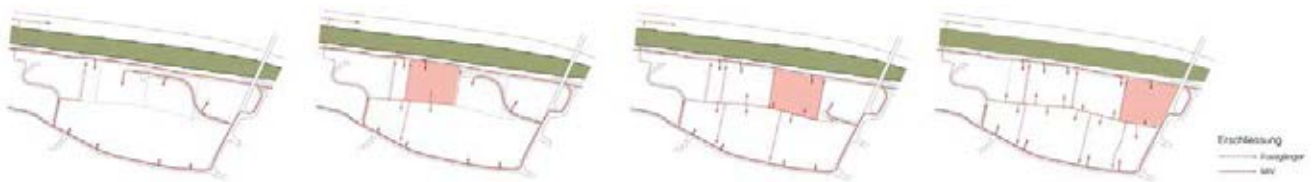
Langfristig - ca. 20 Jahre



ETAPPIERUNG - ENDEZUSTAND



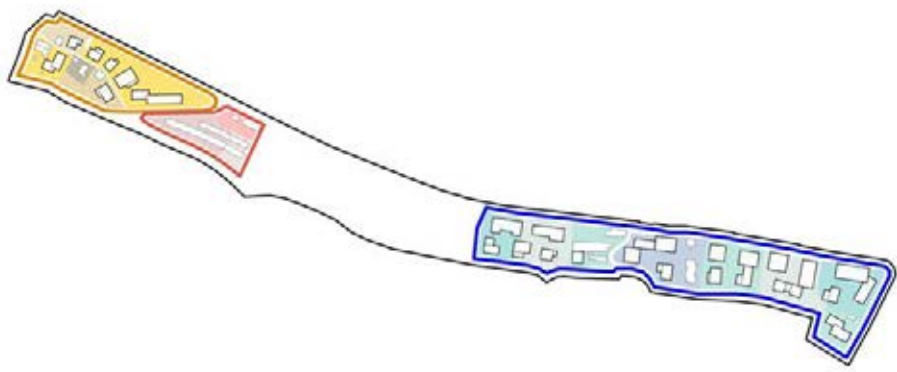
Etappierung und Rückbau Riedhofstrasse





DICHTE

Volumenverteilung*



Teilgebiet 1

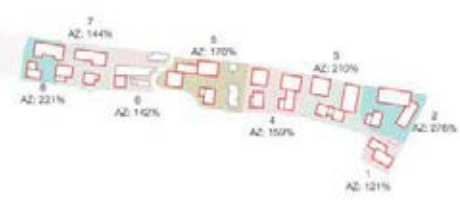
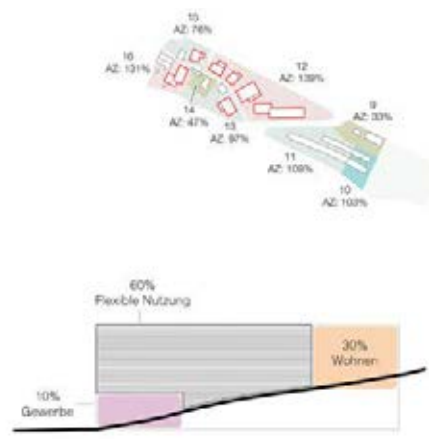
Grundstücksfläche	35'250 m ²
Geschossfläche (GF)	71'500 m ²
Geschossflächenziffer möglich	2.0
Geschossflächenziffer realistisch	1.8

Teilgebiet 2

Grundstücksfläche	14'800 m ²
Geschossfläche (GF)	19'500 m ²
Geschossflächenziffer möglich	1.4
Geschossflächenziffer realistisch	1.2

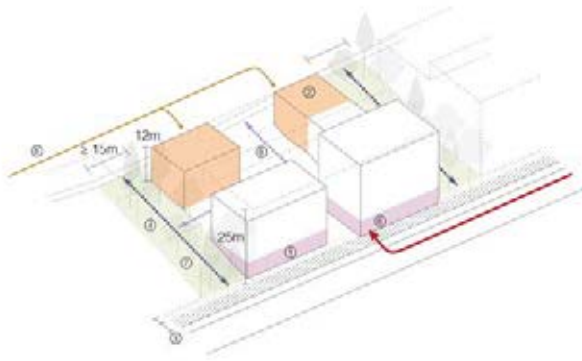
TOTAL

Geschossfläche (GF)	91'000m²
---------------------	----------------------------



Empfehlung: Minimaler Gewerbe- und Wohnanteil von jeweils 25 %

TYOLOGIE



Envelope (Kubatur)

- Höhenbegrenzung 25 m an Seestrasse
- Höhenbegrenzung 12 m an Mittelweg
- Volumen max 50 % des Envelopes
- minimal 2 Baustörper

Nutzung

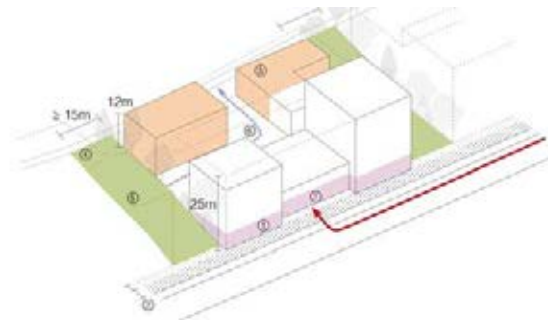
- ① An der Seestrasse im Erdgeschoss publikumsverträgliche / orientierte Nutzung
- ② Am Mittelweg Wohnnutzung und Hauseingänge für LV.

Aussenräume

- ③ Vorzone entlang der Seestrasse von 5-8 m Breite. (An 1/3 der Parzellenlänge mindestens 8 m)
- ④ Mindestens 15 m Abstand zur Bebauung des nächsten Baufeldes, bebaubar
- ⑤ Mittelweg als neue LV-Achse mit Wohnqualitäten

Erschliessung

- ⑥ Erschliessung MV und Anlieferung der Bauleiter ab Seestrasse
- ⑦ Fussgänger Verbindung zwischen den Baufeldern (vom Mittelweg zur Seestrasse)
- ⑧ anastomose Fussgänger Verbindung vom Mittelweg zu min. einer Vertikalverbindung (5).



- ① An der Seestrasse im Erdgeschoss publikumsverträgliche / orientierte Nutzung

- ② An der Seestrasse Vorzone von 5-8m Breite. An 1/3 der Parzellenlänge mindestens 8m.

- ③ Am Mittelweg Wohnnutzung die von diesem aus erschlossen wird.

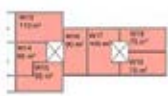
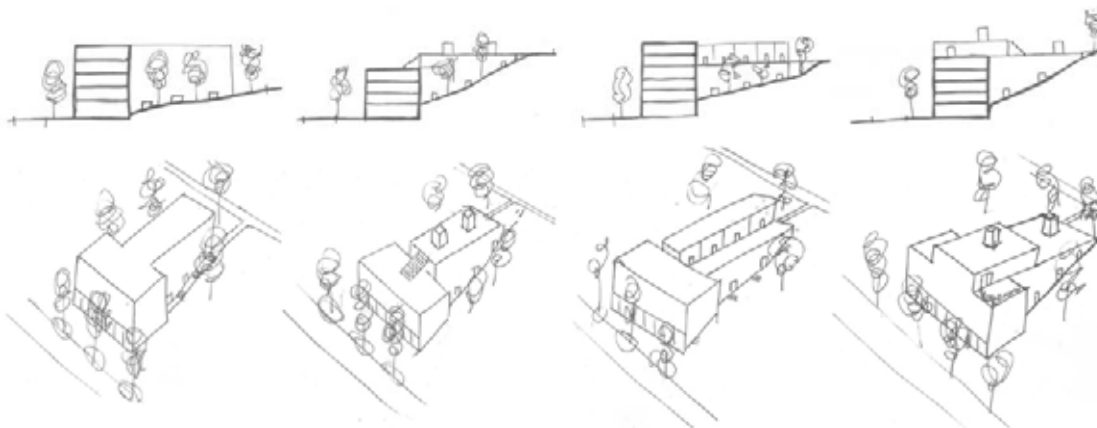
- ④ Mindestens 15m begrünter Abstand zur Bebauung des nächsten Baufeldes.

- ⑤ Zwischen den Baufeldern immer eine Fussgänger Verbindung vom Mittelweg zur Seestrasse

- ⑥ Vom Mittelweg eine zusätzliche, anastomose Fussgänger Verbindung zu einer der Vertikalverbindungen (5).

- ⑦ MV Erschliessung der Gebäude von der Seestrasse über Vorzone.

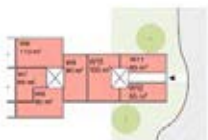
Hangtypologie



3 - 4 Obergeschoss



3 - 4 Obergeschoss



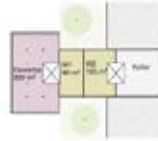
2 - 3 Obergeschoss



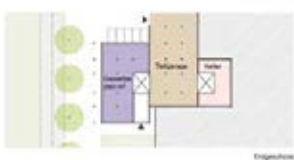
2 Obergeschoss



1 Obergeschoss



1 Obergeschoss



0 Obergeschoss



0 Obergeschoss



PERSPEKTIVE



Team pool Architekten

Architektur / Städtebau

pool Architekten
Bremgartnerstrasse 7, 8003 Zürich

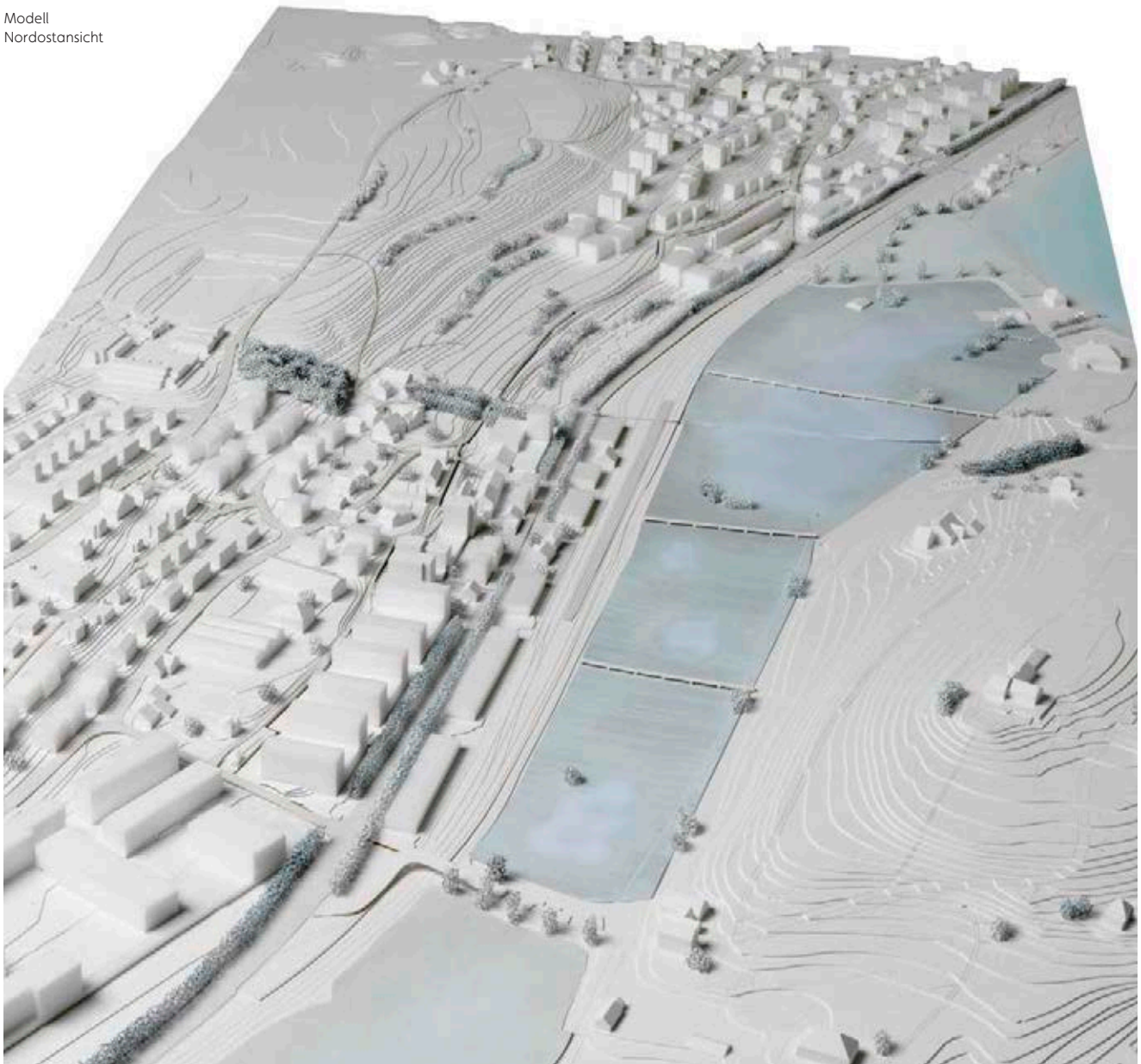
Landschaftsarchitektur

Maurus Schifferli, Landschaftsarchitekt
Käfiggässchen 10, 3011 Bern

Verkehrsplanung

Basler & Hofmann Verkehr, Mobilität und Raum
Forchstrasse 395, 8032 Zürich

Modell
Nordostansicht



Das Konzept basiert auf einer sorgfältigen Analyse, in welcher das Planungsgebiet als Folge unterschiedlicher Sequenzen gelesen wird. Die Landschaft mit der Halbinsel und der gestuften Hangtopografie bilden einen übergeordneten kontextuellen Rahmen. Die Sequenzen werden sinnfällig aus dem Bestand abgeleitet. So wird das Gebiet um den Bahnhof als «Kernzone» entwickelt und ist Ankunfts-, Bewegungs- und Begegnungsraum. Hier wird die Seestrasse auf einem Abschnitt als Querungsraum mit beidseitigen Plätzen ausgebildet. Zwischen der Kernzone und dem Unterort wird ein grosszügiges «Landschaftsfenster» vorgeschlagen, welches zusammen mit der Halbinsel einen prägnanten Freiraumkorridor schafft. Die bauliche Nutzung soll an die beidseitigen Ränder des Korridors oder in andere Sequenzen verlagert werden. Auf der Seite Unterort wird eine Siedlungserweiterung mit Wohnnutzung vorgeschlagen, welche dazu eine plausible Verlagerungsoption darstellt.

Neben der Kernzone beim Bahnhof und dem Landschaftsfenster bildet der Aupark mit der zukünftigen Kantonsschule und Wohnüberbauung eine dritte wichtige Sequenz. Damit diese in Richtung Bahnhof und entlang der Seestrasse attraktiver angebunden werden kann, wird der Rückbau der Aubrücke vorgeschlagen. Damit wird sowohl die Dominanz der Verkehrsinfrastruktur reduziert, als auch die Orientierung entscheidend verbessert. Zwischen Aupark und Kernzone wird hangseitig eine Verdichtung mit gemischter Nutzung vorgeschlagen (Sequenz «Wohnen & Arbeiten»). Eine zweiseitige Orientierung mit Wohnen zum Hang und Gewerbe zur Seestrasse sowie deren vertikale Schichtung nutzen geschickt die Lage und die Topografie. Die drei identisch vorgeschlagen Baukomplexe wirken sehr schematisch. Durch eine stärkere Reaktion auf den Bestand, eine Differenzierung der Volumen und die Etappierung ist hier mit einer grösseren Vielfalt zu rechnen, was durchaus positiv ist. Ein neuer rückwärtiger «Schulweg» verbindet die Wohnzeilen in den oberen Geschossen mit dem ruhigen Wohnumfeld und der Schule Ort. Entlang der Seestrasse entsteht eine grosszügige Fläche, die für die Anlieferung des Gewerbes und als Fussverkehrsverbindung zum Aupark dient. Das Mischen von Anlieferung und Fussverkehr birgt einiges Konfliktpotential; kann aber durch eine geschickte Gestaltung auf der vorgesehenen grosszügigen Fläche gelöst werden.

Gegenüber dem verdichteten hangseitigen Mischgebiet an der Seestrasse wird die bestehende Gewerbezeile zwischen Bahnlinie und Strasse grundsätzlich beibehalten und zurückhaltend verdichtet und aufgewertet. Die zweigeschossigen Bauten sollen zukünftig à Niveau auf die Seestrasse orientiert werden. Erweiterte, grosszügige Vorzonen beidseits der Seestrasse erhöhen die Aufenthalts- und Bewegungsqualität. Hangseitig werden die Neubauten zusätzlich zurückversetzt, womit für die beiden Gewerbe- und Dienstleistungsgeschosse eine gute Erschliessung ermöglicht wird.

Die vorgeschlagenen Eingriffe in die Riedlandschaft sind zurückhaltend und streben eine klare Wegführung (Stege anstelle Wege) und eine Verstärkung der Moorlandschaft an (Ergänzung der Wasserflächen). Eine zusätzliche Querung der Seestrasse und Bahnlinie wird im Raum Unterort vorgeschlagen. Das Verkehrskonzept strebt eine verträgliche Abwicklung des Verkehrswachstums an. Dazu dienen attraktive Räume und Wege für den Langsamverkehr und die Akzentuierung des Bahnhofgebiets als gemischte Kernzone sowie ein reduziertes Parkplatzangebot. Die unterschiedlichen Sequenzen entlang der Seestrasse widerspiegeln sich auch in der Gliederung und Gestaltung des Strassenraums. Ergänzend dazu wird das Verkehrsregime auf der Seestrasse in den drei Sequenzen Kernzone, Wohnen & Arbeiten sowie Aupark auf Tempo 30 reduziert. Ein Mittelstreifen erleichtert das Queren und beim Bahnhof wird durch eine platzartige Gestaltung der Strassenfluss zusätzlich gebro-

chen. Auf den hangseitigen Plateaus werden für den Langsamverkehr die Durchbindung der Alten Landstrasse und der Johannes-Hirt-Strasse zwischen dem Mittelort und Unterort vorgeschlagen. Als Vertikalverbindung vom Bahnhof zum Mittelort dient weiterhin die Brunnenhofstrasse.

Die der Arbeit zugrunde gelegte sequenzielle Gliederung ist auch in Bezug auf die Nutzersegmente gut lesbar. Es entsteht ein insgesamt attraktiver Mix für unterschiedlichste Nachfragesegmente mit klar definierten räumlichen Schwerpunkten. Etwa 45 % der Flächen sind für Wohnen, 45 % für Gewerbe (bzw. 33 % für publikumsorientierte Nutzungen) und knapp 10 % für Bildung vorgesehen.

Insgesamt überzeugt der Vorschlag durch seine kontextuelle Haltung und die konsequente Stärkung der spezifischen Charakteristiken des Ortes. Die Frage, was das Zentrum von Au ist, beantwortet das Konzept durch den Begriff «Kernzone». Die Bausteine Bahnhof, Verbindung Halbinsel und Unterort, Nutzungsmischung, bestehende und neue Bauten, Platzbildung und Querung der Seestrasse, werden hier städtebaulich eingebunden und akzentuiert. Die vorgeschlagenen Nutzungsanteile von 55% Arbeitsnutzungen und 45% Wohnnutzungen basieren auf einer Schichtung der Nutzungen mit den zwei Ebenen Seestrasse (Gewerbe) und Hanglage (Wohnen). Der Anteil von 33% publikumsorientierten Flächen ist deutlich zu hoch aber variabel für Gewerbe und Dienstleistungen. Der Vorschlag zeigt auf, wie aus dem einzigartigen Bestand durch Ergänzen, Weglassen, Verknüpfen und Verdichten eine städtebauliche Klärung des Ortes erfolgen kann. Die wichtigsten Elemente der Strategie sind dabei die aufgewertete Seestrasse, welche für die Umsetzung eine Schlüsselrolle einnimmt, die situationsgerechte Sequenzierung der Abschnitte und das Freispielen des Landschaftsfensters.

Modell
Nordansicht









Die Au

Ergänzen, verknüpfen und verdichten

Thesen

Au als gewachsene Struktur stärken

- Der Bahnhof als Adresse (Ankunftsort)
- Kernzone als Schnittstelle zwischen Siedlung, Landschaft und Mobilität
- Räumliche Dichte (Morphologie und Körnung)
- Schichten des Ortes verbinden

Aufbauen auf dem Bestand

- Charakteristische Sequenzen entlang der Seestrassen
- Schärfung der Kontraste mit spezifischen Typologien
- Nutzungsdurchmischung fördern
- Etappierung ausgehend von bestehender Parzellenstruktur

Seestrassen aufwerten

- Seestrassen als Treiber der Veränderung
- Stärkung Langsamverkehr
- Anbindung Halbinsel

Landschaft als Ausgangs- und Bezugspunkt

- Bedeutung der Landschaft im übergeordneten Kontext
- Dramaturgie im Raum
- Landschaftstypologien klären
- Wert der Landschaft steigern
- Durchlässigkeit und Verknüpfung erhöhen



Blick über Ort



Blau Bergmann



Schöne Landschaft

Analyse & Kontext



Photogramm. Janssen

Quelle: FHO Heide, 2008



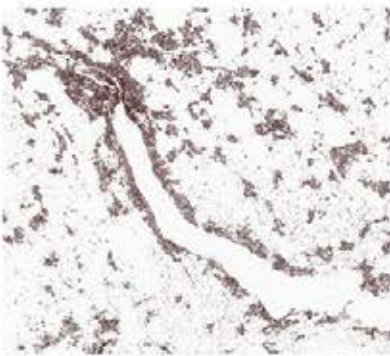
Blick über Ort

Quelle: Janssen, 2008



Klassischer Landschaftstyp

Quelle: FHO Dorn, 2008



Photogramm. des Zentrums

Quelle: Janssen, 2008



Blick über Ort

Quelle: FHO Dorn, 2008

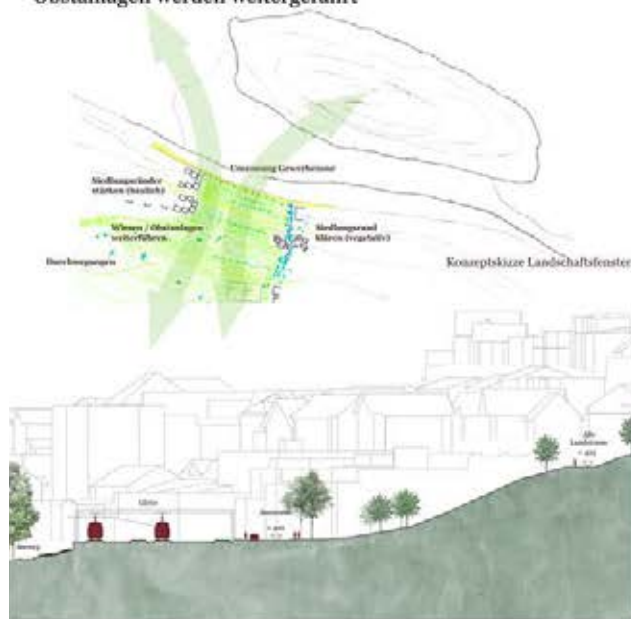


Klassischer Landschaftstyp, Karte von 1990

Quelle: map.geo.admin.ch

Landschaftsfenster

- Transitorische Landschaftswahrnehmung:
Als Reisender erfährt mit dem Landschaftsfenster und der Halbinsel Au einen klaren Bruch und somit eine Klärung (offen – geschlossen)
- Fokussierte Durchblicke schaffen monumentalisierte Landschaftsbilder
- Ränder des Landschaftsfensters werden präzise formuliert (Ergänzung Siedlungsstruktur, Weiterführung Bachlauf)
- Horizontale Wege und Infrastrukturverbindungen verbinden sich geschickt im Raum ein
- Bestehende Kultur- und Grünraumstrukturen mit Wiesen und Obstanlagen werden weitergeführt



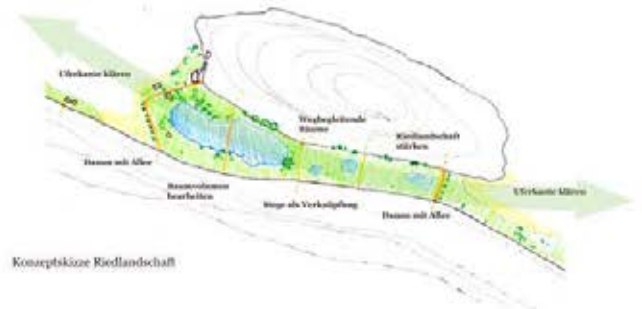
Schnitt Landschaft 1:500



Landschaftsfenster

Riedlandschaft

- Klärung topologische Verhältnisse (Insel, Feuchtzone, Ufer)
- Hierarchisierung differenzierter Übergänge (Damm mit Säulenpappeln, Stege)
- Wegeführung ergänzt promenadeartiges Rundwegsystem
- Kulturlandschaftliche Pflege steuert Landschaftsbild (Mahdkonzept wird auf Ökologie abgestimmt)
- Offene Wiesenlandschaft schafft Weite und Durchblicke



Konzeptskizze Riedlandschaft



Schnitt Riedlandschaft 1:500

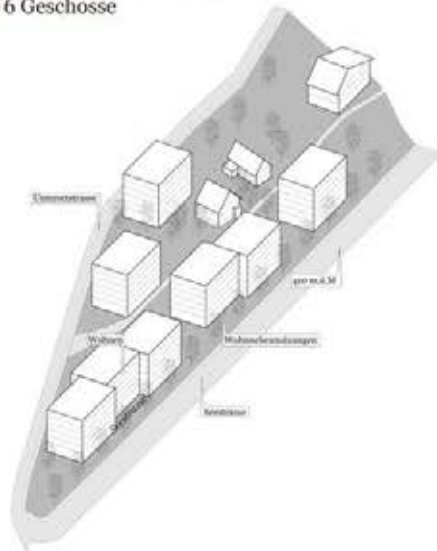


Riedlandschaft

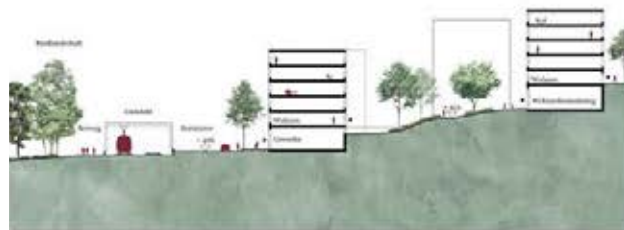
Unterort

Bestehende Wohnnutzung stärken

- Wohnen am See: Ergänzung des Bestands
- Setzung: Durchlässigkeit der Landschaft
- max. Höhen auf 6 Geschosse



Axonometrie Wohnen mit Seeblick



Schnitt Unterort 1:500

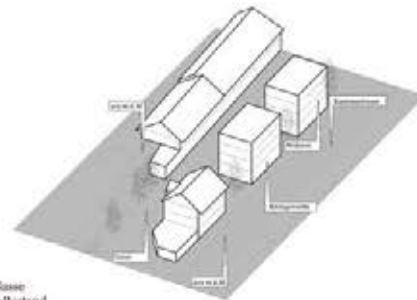


Modellfoto Unterort

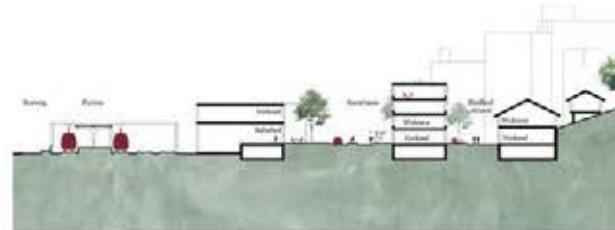
Kernzone

Kern Au als gewachsenes Zentrum stärken

- Verkehrsknoten zwischen Dorf und Stadt
- Verknüpfung mit der Halbinsel Au
- Historische Substanz einzelner Bauten und Zwischenräume
- Nutzungsvielfalt erhalten und ausbauen
- Punktuell baulich verdichten
- Räumlich-atmosphärische Dichte schärfen
- Bewegungsraum mit Aufenthaltsqualität schaffen
- Lebendige Erdgeschosse zur Belebung des Ortes



Axonometrie Gasse mit Ergänzung Bestand



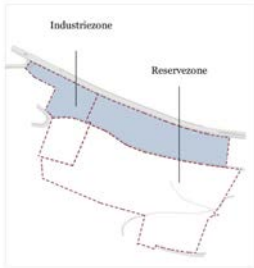
Schnitt Kernzone 1:500



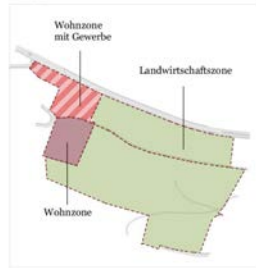
Kernzone Au



Bestand



Neu



Landwertsteigerung: ca. 8.4 Mio CHF
(Nettogewinn d.h. nach Entschädigung der
ausgezonten Flächen im Landschaftsfenster)

Diagramm Landwert und Zonenplanänderung, ohne Mst. 1

Zonenplan neu 1



Landschaftsschnitt 1:1000



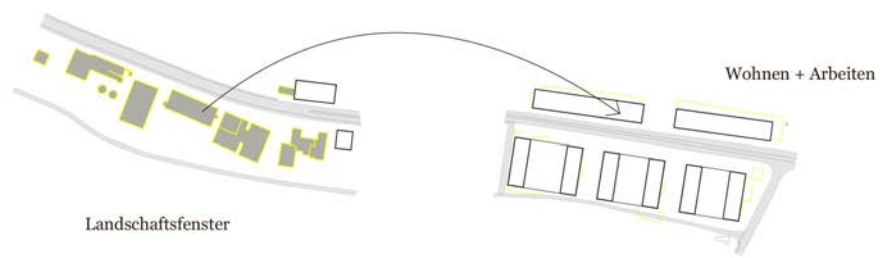


Diagramm Nutzungstransfer – Neue Gewerbeflächen, ohne Mst. 1



Nutzungen im Kontext



Axonometrie mit Nutzungsverteilung, ohne Maß.

Vernetzung & Mobilität

Verkehrswachstum verträglich abwickeln

- LV durch attraktive Räume & direkte Verbindungen stärken
- Nutzungen diversifizieren - kurze Wege
- Veloschnellroute und Velofreizeitrouen / attr. Veloparken
- Zugänge zu ÖV verbessern, Takt verdichten

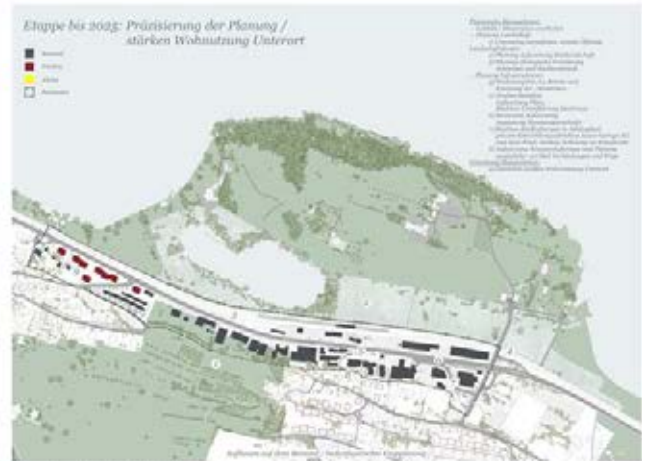
Dominanz von Verkehr und Infrastruktur reduzieren

- Siedlungsverträgliche Gestaltung der Seestrasse
- Rückbau Aubrücke

Autoarmes Wohnen und Arbeiten

- Auf dem Potenzial der Station aufbauen
- Reduziertes Parkplatzangebot

Übergeordnetes Mobilitätskonzept für Masterplangebiet



Etappe bis 2025, ohne Mst.



Diagramm Langsamverkehr und öffentlicher Verkehr, ohne Mst.



Etappe bis 2040, ohne Mst.



Diagramm MIV, Anlieferungen und Parkierung, ohne Mst.



Etappe bis 2030, ohne Mst.

