

Stadt Wädenswil

Testplanung Zentrum Ortsteil Au

Vertiefung der Testplanungsergebnisse und Konzept für die planerische Umsetzung
Zürich, 15. März 2021



Impressum

Auftraggeberin
Stadt Wädenswil
Planen und Bauen
Florhofstrasse 3
Postfach
8820 Wädenswil

Planerteam
Planwerkstadt AG
pool Architekten
Basler & Hofmann AG
Martin Steiner

Fotos
Fotos Gebiet: Juliet Haller

Dokument
10261.01_08_210308_Zentrum_Au_Vertiefung.indd

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	4
1.1	Auftrag	4
1.2	Ziele	5
1.3	Beteiligte	6
1.4	Verbindlichkeit	6
2	Ausgangslage	8
2.1	Perimeter	8
2.2	Richt- und Nutzungsplanung	8
2.3	Grundeigentum und Gebäude	13
2.4	Verkehr	13
2.5	Lärm	14
2.6	Areal «AuPark»	16
3	Städtebauliche Vertiefung	18
3.1	Vorgehen	18
3.2	Übergeordnete Zielsetzungen	19
3.3	Teilbereich Mittelort	20
3.4	Teilbereich Bahnhof Au	30
3.5	Teilbereich Landschaftsfenster	35
3.6	Berechnung bauliche Dichte	38
4	Konzept Umsetzung	42
4.1	Umsetzung in Teilbereichen	42
4.2	Aufwertung Seestrasse	42
4.3	Teilbereich Mittelort	43
4.4	Teilbereich Bahnhof Au	45
4.5	Teilbereich Landschaftsfenster	47
4.6	Begründung öffentliches Interesse	48

Anhang

Foliensatz Workshop II, pool Architekten, 20.10.2021

Foliensatz Endbericht, Basler & Hofmann AG, 19.11.2021

1 Einleitung

1.1 Auftrag

Für das heute mehrheitlich der Industriezone zugeteilte Gebiet um den Bahnhof Au in Wädenswil wurde zwischen April 2019 und Juni 2020 eine Testplanung mit drei Planungsteams durchgeführt mit dem Ziel zu evaluieren, ob sich das Gebiet für eine Verdichtung und eine Entwicklung zu einer gemischt genutzten neuen Mitte für das Quartier Au eignet. Die Testplanung zeigte, dass sich der heutige Bestand verdichten und für Wohnnutzung öffnen lässt sowie rund um den Bahnhof das Potential für die Entwicklung eines kompakten, bescheidenen Zentrums besteht.

Die Testplanung machte deutlich, dass nicht für den ganzen Perimeter die gleichen Entwicklungsmöglichkeiten und entsprechend auch nicht der gleiche Handlungsbedarf bestehen. Vielmehr lassen sich vier Bereiche ausmachen mit unterschiedlicher Ausgangslage und unterschiedlichem Potential:

- Unterort: Bestehende Nutzung weiterentwickeln
- Landschaftsfenster: Zäsur mit übergeordneter Kraft (von Bebauung freispielen)
- Bahnhof Au: Treffpunktfunktion
- Mittelort: Wohnen und Arbeiten

Die Einteilung in die vier Bereiche ermöglicht eine klare Strukturierung und Positionierung derselben. Neben Erkenntnissen wurde durch die Testplanung auch deutlich, welche Fragen noch offen bzw. welche Punkte noch zu klären sind.

Abb. 1
Im Rahmen der
Testplanung defi-
nierte Bereiche



Für die unterschiedlichen Bereiche wurden entsprechend unterschiedliche Vertiefungsthemen definiert. Der vorliegende Bericht fasst die Erkenntnisse aus der Vertiefung für die Bereiche Bahnhof Au, Mittelort und Landschaftsfenster zusammen.

Die Vertiefung erfolgte basierend auf dem städtebaulichen Konzept des Teams pool Architekten. Das Beurteilungsgremium der Testplanung war sich einig, dass die Eckwerte des Konzepts von pool Architekten die zu verfolgende Entwicklung für den Ortsteil Au am besten abbilden.

Die Testplanung wurde u.a. vor dem Hinblick der zurzeit laufenden Gesamtrevision der Nutzungsplanung gestartet. Die Erkenntnisse aus dem Verfahren können so direkt in die Revision einfließen. Im Rahmen der Vertiefung galt es deshalb auch zu klären, welche Elemente für diese Revision gesichert werden können, welche Instrumente sich für die grundeigentümerverbindliche Umsetzung eignen, und welche Elemente sich aus Sicht Markt definieren lassen.

1.2 Ziele

Für die drei Bereiche wurden für die Vertiefungsarbeiten die folgenden Ziele definiert bzw. folgende Aussagen verlangt:

Teilbereich Mittelort

- Ziel: Klärung und Vertiefung der typologischen Möglichkeiten, wie man Wohnen und Gewerbe kombinieren kann. Dies unter Berücksichtigung verschiedener Abhängigkeiten und Rahmenbedingungen (z.B. Parzellierung, Erschliessung, Etappierung, Höhenentwicklung etc.).
- Aussagen zu:
 - Dichte/Höhe/Stellung der Bauten (Rahmengerüst)
 - Erschliessung
 - Etappierung in Abhängigkeit von Grundeigentum und Erschliessung
 - Nutzung: Nutzungsverteilung/-anordnung/-art, Angebotsprofile, Mengengerüste, Story-Tauglichkeit

Teilbereich Bahnhof Au

- Ziel: Plausibilisierung Umgang mit der Topographie und Fragen der Zentrumsbildung
- Aussagen zu:
 - Möglichkeiten Umgang mit dem Terrain (Verlegung Strasse, Bahnhof, Busführung)
 - Nutzung: Nutzungsverteilung/-anordnung/-art, Angebotsprofile, Mengengerüste, Story-Tauglichkeit

Teilbereich Landschaftsfenster

- Ziel: Aufzeigen der Möglichkeiten zur Sicherung des Landschaftsfensters. Aufzeigen einer möglichen Bebauung unter Berücksichtigung eines Landschaftsfensters und Lärmmissionen.
- Aussagen zu:
 - Dichte/Höhe/Stellung der Bauten
 - Etappierung in Abhängigkeit von Grundeigentum
 - Nutzung: Nutzungsverteilung/-anordnung/-art

Übergeordnet wurden für die Vertiefungsarbeiten folgenden Ziele definiert bzw. folgende Aussagen verlangt:

Neugestaltung Seestrasse

- Ziel: erste konzeptionelle Überlegungen als Grundlage für das anschliessend zu bearbeitende Betriebs- und Gestaltungskonzept
- Aussagen zu:
 - Sicherstellung der Erschliessung in allen Etappierungsschritten
 - Platzbedarf Strassenraum und erste Aussagen zur notwendigen Raumsicherung

1.3 Beteiligte

Die Vertiefungsarbeiten wurden von einem Planungsteam bestehend aus pool Architekten (Städtebau), Basler & Hofmann (Verkehr), Martin Steiner (Nutzung/Markt) und Planwerk-stadt AG (Raumplanung) erarbeitet. Die Stadt Wädenswil (Abteilung Planen und Bauen) begleitete die Bearbeitung eng. Mit einzelnen betroffenen Grundeigentümern wurden Gespräche geführt.

1.4 Verbindlichkeit

Der Stadtrat nahm an der Klausur vom 12. und 13. Mai 2020 den Schlussbericht der Testplanung zur Kenntnis und stimmte der Weiterverfolgung des Konzeptes von pool Architekten zu. Im Sommer 2020 wurden die Ergebnisse den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern sowie dem Quartier vorgesellt. Im Anschluss daran wurden die Vertiefungsarbeiten gemäss Schlussbericht zur Testplanung in Angriff genommen.

Der vorliegende Bericht zur Vertiefung der Testplanungsergebnisse und Konzept für die planerische Umsetzung wurde am 15. März 2021 vom Stadtrat zur Kenntnis genommen und dessen Erkenntnisse und Empfehlungen zuhanden der Gesamtrevision der Nutzungsplanung zugestimmt.



Sicht vom Landschaftsfenster auf die Gewerbe- und Industrienutzungen, im Hintergrund die Halbinsel Au (Blick Richtung Nordosten)

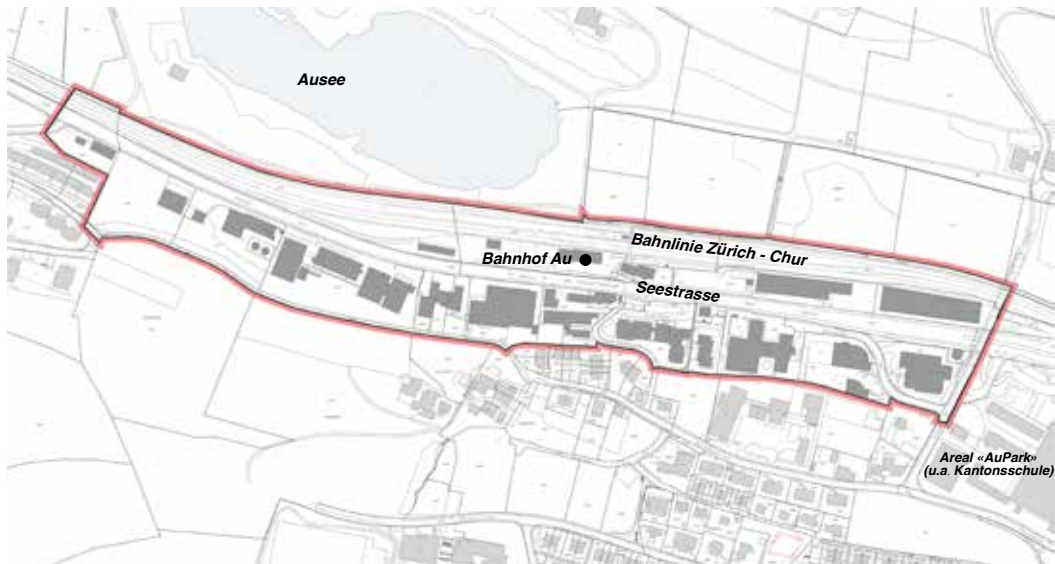
2 Ausgangslage

Nachfolgend werden die für die Vertiefungsarbeiten relevanten Rahmenbedingungen aufgeführt. Ausführlich sind diese im Programm zur Testplanung enthalten.

2.1 Perimeter

Der Perimeter für die vorliegenden Vertiefungsarbeiten entspricht den in der Testplanung definierten Bereichen Landschaftsfenter, Bahnhof Au und Mittelort und umfasst rund 12.0 ha sowie 52 Grundstücke. Die Parzellen zwischen Bahnlinie und Seestrasse, ausgenommen der Gebäude direkt beim Bahnhof, werden dabei nicht vertieft betrachtet, da aufgrund der Eigentümerstruktur und der Lärmbelastung (kein Wohnen möglich) das Veränderungspotential gering ist.

Abb. 2
Perimeter



2.2 Richt- und Nutzungsplanung

Der Perimeter 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. Zurzeit läuft die Gesamtrevision der Bau- und Zonenordnung. Die Ergebnisse der Vertiefungsarbeiten dienen als Basis für die Revision.

Zonen	Industriezone IC	Gewerbezone GA	Kernzonen:	A
Baumassenziffer, max.	5.0 m ³ /m ²	4.0 m ³ /m ²	Vollgeschosse max.	4
Überbauungsziffer max.	60%	50%	Anrechenbare Dachgeschosse max.	2
Empfindlichkeitsstufe	IV	III	Anrechenbare Untergeschosse max.	1
Gebäudehöhe bei Schrägdächern max.	12 m	10 m	Grundgrenzabstand min.	6 m
Gebäudehöhe bei Flachdächern max.	13.5 m	15 m	Gebäudehöhe max.	13.5 m
Grundgrenzabstand min.	1/2 der Gebäudehöhe, jedoch mind. 3.5 m	6 m	Empfindlichkeitsstufe	III
			Baumassenziffer, max.	---

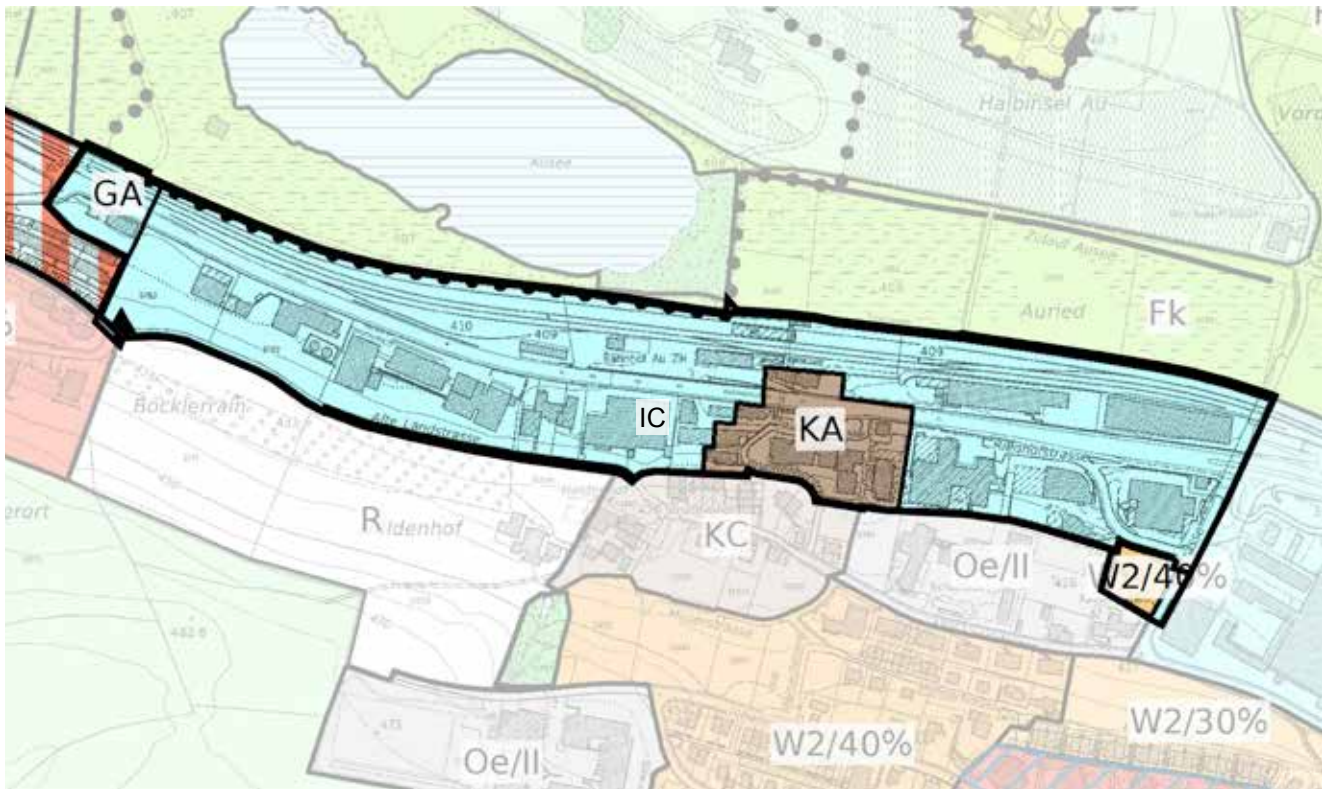
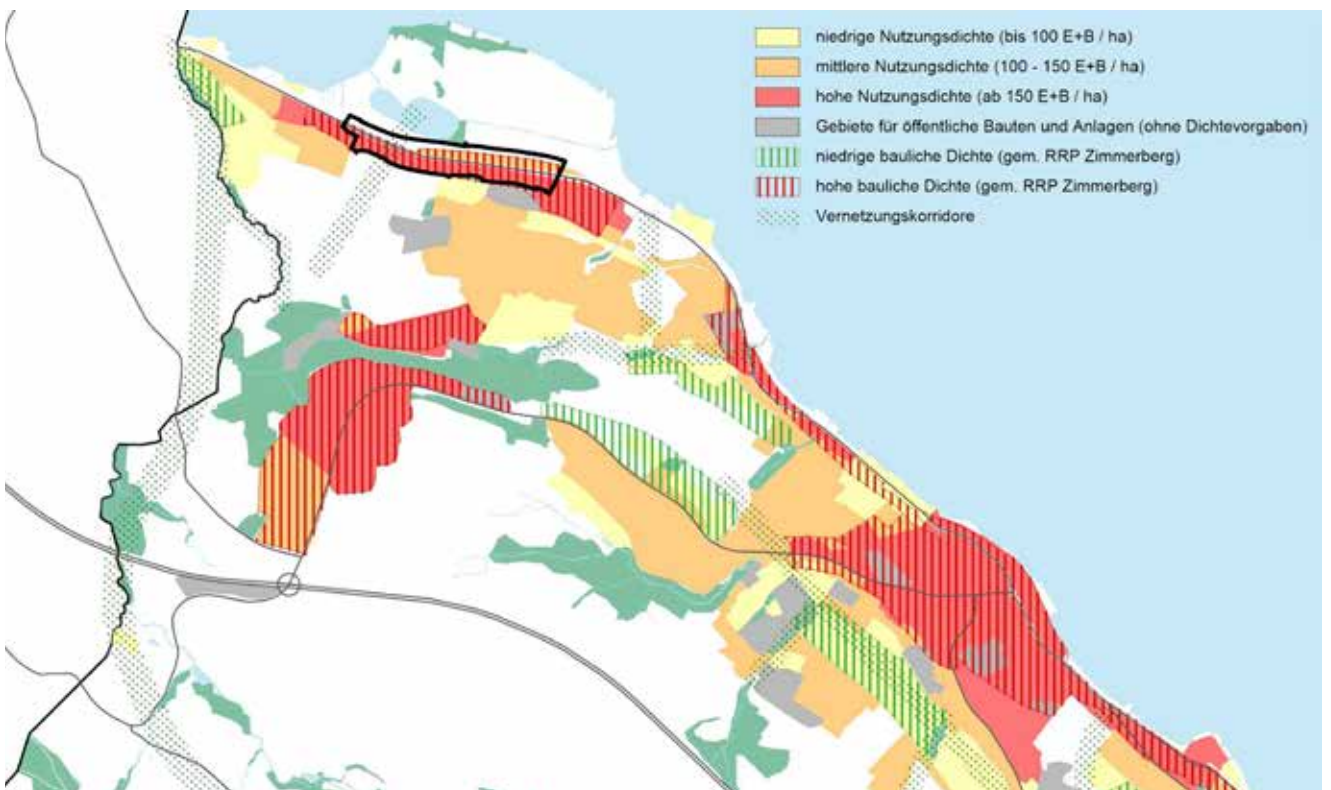


Abb. 4
Zonenplan,
Perimeter Test-
planung
schwarz um-
randet

Abb. 3
Kommunaler
Richtplan, Aus-
schnitt Plan Ziel-
bild Nutzungs-
dichte, Perimeter
schwarz um-
randet



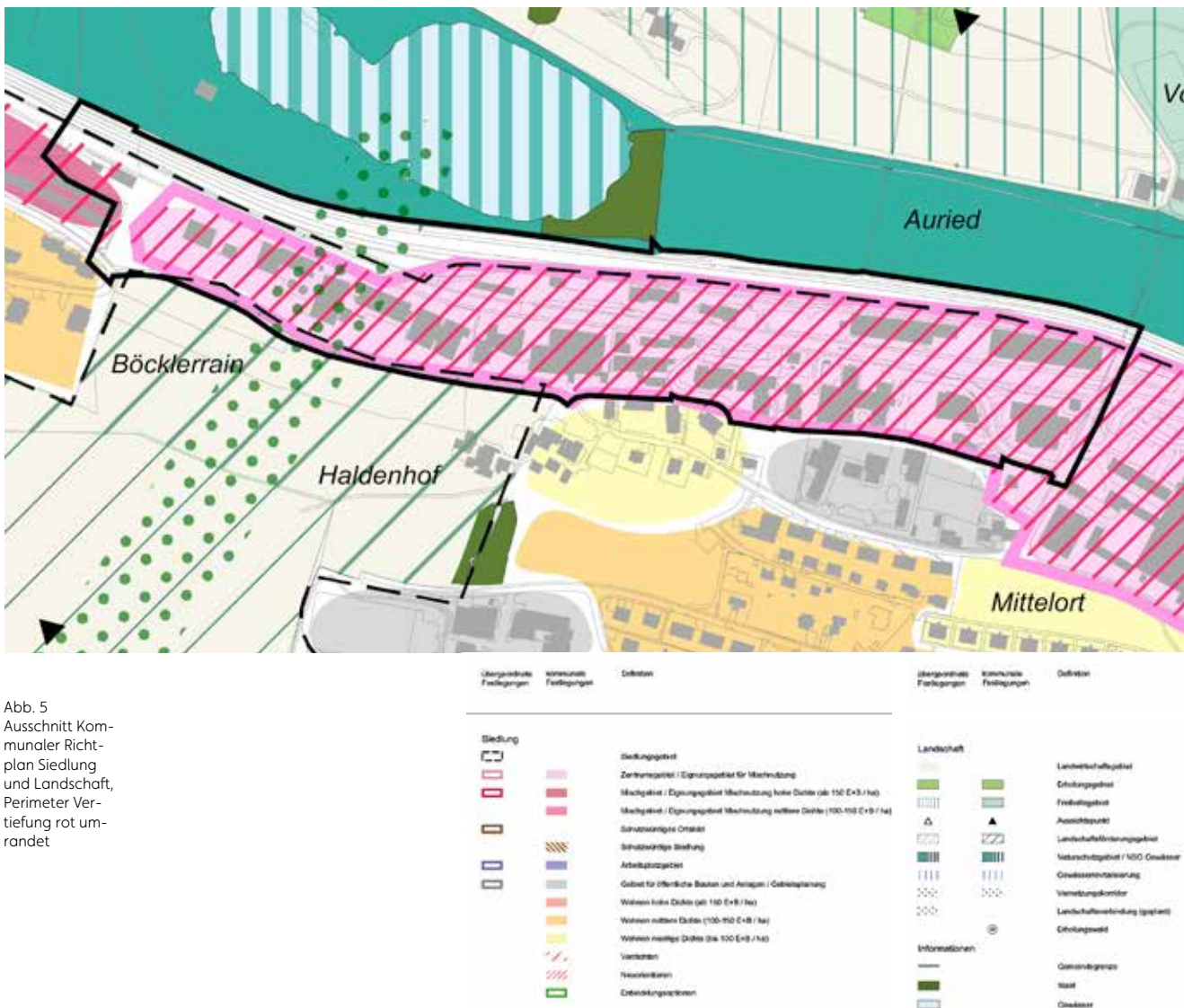


Abb. 5
Ausschnitt Kom-
munaler Richt-
plan Siedlung
und Landschaft,
Perimeter Ver-
tiefung rot um-
randet

Die relevante übergeordnete Grundlage ist der kommunale Richtplan (am 9. Juli 2018 vom Gemeinderat von Wädenswil festgesetzt). Der Perimeter wird der Entwicklungsstrategie «Neuorientieren» zugewiesen. Südlich der Seestrasse ist eine hohe Nutzungsdichte (ab 150 E+B/ha) und zwischen Seestrasse und Bahngleise eine mittlere Nutzungsdichte (bis 100 E+B/ha) vorgesehen. Zudem wird vorgeschrieben, dass im Minimum 25 % der Gesamtnutzfläche für Arbeiten zu nutzen ist. Dieser Anteil ist über das ganze Gebiet sicherzustellen und nicht pro Parzelle. Gemäss der Umrechnungshilfe Nutzungsziffern des Amts für Raumentwicklung entspricht eine Nutzungsdichte von 150 E + B/ha einer Brutto-Ausnutzungsziffer von 80 bis 100 % und ungefähr 3 bis 4 Vollgeschossen.

Als wichtiges Element beinhaltet der kommunale Richtplan zudem, dass die Seestrasse umgestaltet werden soll und dass damit eine publikumsorientierte Strassenraumgestaltung angestrebt wird. Weiter ist eine vertikale Verbindung vom Bahnhof Au zur Alten Steinacherstrasse bezeichnet (geplant). Das Siedlungsgebiet von Wädenswil erstreckt sich über eine beachtliche Höhendifferenz. Die oberen Hanglagen sind besonders für den Fussverkehr nicht einfach erreichbar. Durch die Erstellung von vertikalen Verbindungen im Ortsteil Au, im Gebiet Speerstrasse und bei den Quartieren Hangenmoos und Hochschule wird die Verbindung zum Zentrum und zu den Bahnhöfen verbessert, um den Fussverkehr aufzuwerten.



Abb. 6
Sicht auf die See-
strasse und den
Bahnhof, im Hin-
tergrund die
Halbinsel Au
(Blick Richtung
Norden)



Abb. 7
Blick von der
Halbinsel Au auf
das Planungs-
gebiet



Abb. 8
Gewerbe- und
Industrienutzun-
gen entlang der
Seestrasse (Blick
Richtung Süden)

Abb. 9
Eigentumsver-
hältnisse



Abb. 10
Nutzungen Erd-
geschoss

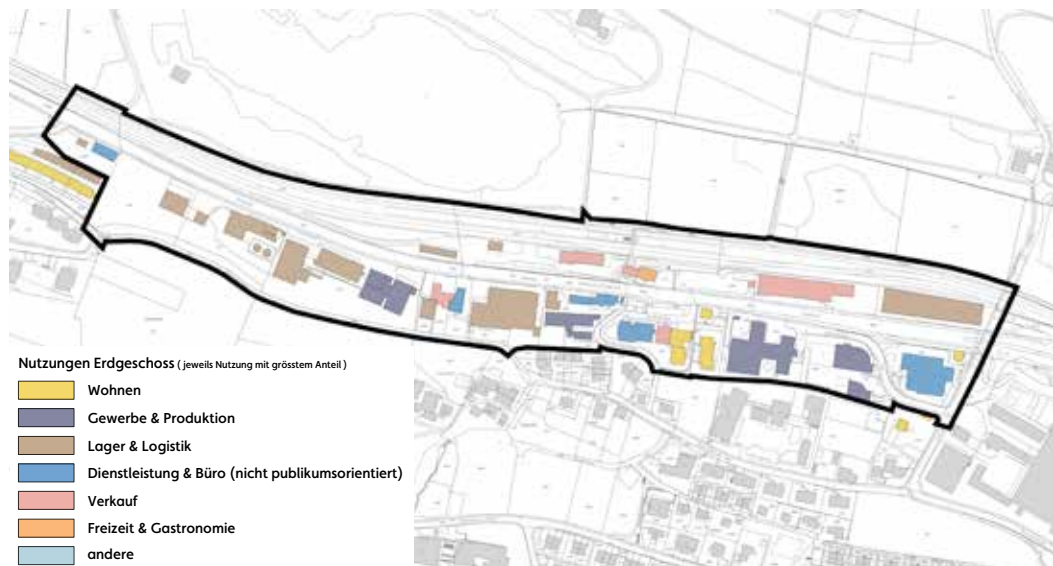


Abb. 11
Geschossigkeit



2.3 Grundeigentum und Gebäude

Die Grundstücke innerhalb des Perimeters gehören privaten und juristischen Personen, der Stadt Wädenswil sowie der SBB. Entsprechend der heutigen Nutzung handelt es sich mehrheitlich um grossvolumige Gebäude mit 1 bis 4 Vollgeschossen (ab Seestrasse). In der Kernzone befindet sich ein Hochhaus mit 9 Vollgeschossen. Erstellt wurden die Mehrheit der Gebäude vor 1980 (Gebäudestatistik maps.zh.ch). Die heutige Nutzung ist in Abb. 6 ersichtlich. Aufgrund der Zonierung ist Wohnnutzung nur in der Kernzone vorzufinden.

2.4 Verkehr

Öffentlicher Verkehr

Ab dem Bahnhof Au verkehrt die S8 im Halbstundentakt Richtung Zürich / Winterthur und Pfäffikon SZ. Der Perimeter wird überwiegend der ÖV-Güteklasse C zugeordnet. Mittelfristig möchte die Stadt Wädenswil die Erschliessung mit dem ÖV verbessern, insbesondere auch im Hinblick auf die Realisierung der Kantonsschule im AuPark.

Bahnhof Au

Der Bahnhof Au wird heute von ca. 1'000 Ein-/Aussteiger pro Tag frequentiert. Durch den geplanten Bau der Kantonsschule werden ca. 1'200 Reisende mehr erwartet, allenfalls wird deshalb ein Ausbau der Publikumsanlagen notwendig. Dieser Ausbau kann nur in Richtung Seestrasse erfolgen. Der Zugang zum Perron, namentlich die Rampen, müssen zudem zur Erfüllung des Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) zwingend angepasst werden. Dafür wird ebenfalls Platz benötigt.

Erschliessung und Parkierung

Die Erschliessung des Gebiets ist heute auf die gewerbliche und industrielle Nutzung ausgerichtet. Die Seestrasse übernimmt dabei die Hapterschliessungsfunktion. Die Zufahrt auf die Autobahn A3 erfolgt im Westen des Perimeters über die Unterortstrasse («Schleichweg») und die Alte Landstrasse beim Areal «AuPark». Bereits heute ist Ecke Austrasse/Alte Landstrasse ein Konfliktpunkt. Die Parzellen im Osten des Perimeters sind über die Riedhof/Brunnenhofstrasse erschlossen. Zukünftig soll die Erschliessung direkt von der See- oder Unterortstrasse erfolgen. Die bestehenden rückwärtigen Erschliessungen über die alte Landstrasse können beibehalten werden. Die Zahl der Anschlüsse an die Seestrasse ist zu konzentrieren, anzustreben sind 3 bis 5 Anschlüsse. Die Erschliessung und die Parkierung der heutigen Parzellen ist in Abb. 12 dargestellt.

Seestrasse

Im regionalen Richtplan ist der Abschnitt der Seestrasse innerhalb des Perimeters mit «Aufwertung Strassenraum» bezeichnet. Es kann davon ausgegangen werden, dass der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV, heute ca. 9'000) bis 2040 abnimmt und eine Integration in den Siedlungskörper deshalb denkbar ist. Es kann von einer Temporeduktion auf 50 km/h ausgegangen werden. Eine Zielgeschwindigkeit von 40km/h ist in Zentrumslage kein Problem und verkehrlich oft gegeben, damit die Durchlässigkeit der Strasse gewährleistet ist. Eine Zielgeschwindigkeit von 30-40 km/h bedingt eine städtebauliche Integration des

Strassenraumes und eine entsprechende Ausgestaltung der Strasse. Die Festlegung der Querschnitte und der Abschnittsbildung findet im Rahmen des Betriebs- und Gestaltungskonzepts statt.

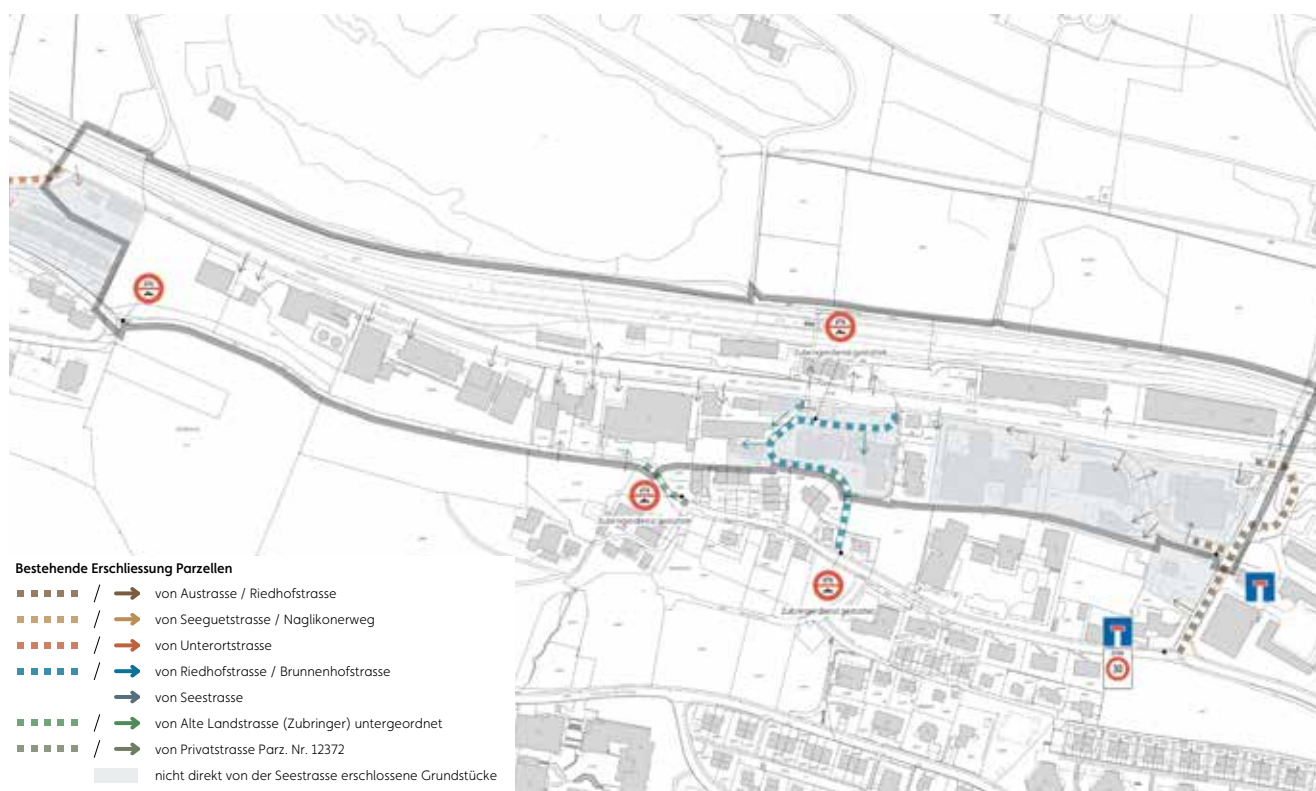
Radrouten und Fuss- und Wanderwege

Die Radrouten und Fuss- und Wanderwege sind im kommunalen Richtplan gekennzeichnet. Der GIS-Browser (maps.zh.ch) bezeichnet die Seestrasse als Velohauptverbindung (Alltag). Es sind beidseits der Seestrasse Radstreifen vorhanden. Diese Radwegverbindung weist lineare Schwachstellen auf und soll gemäss Richtplantext kurz- bis mittelfristig saniert werden. Querungsmöglichkeiten für die Fussgänger über die Seestrasse bieten ein Bahnübergang im Westen des Perimeters sowie drei Fussgängerstreifen im Bereich des Bahnhof Au. Die Unterführungen beim Bahnhof und die Austrasse (Brücke) stellen heute die Verbindung zur Halbinsel Au dar.

2.5 Lärm

Um die Lärmsituation innerhalb des Perimeters abzuklären, wurde im Rahmen der Vorbereitung der Testplanung durch Grolimund + Partner AG eine Lärmuntersuchung durchgeführt (siehe Beilage 4d). Dabei wurden die Lärmquellen Seestrasse, SBB-Linie und der Industrie- und Gewerbelärm berücksichtigt. Geplant ist eine Umzonung des Gebiets in eine zweckmässige Mischzone (ES III). Die Beurteilung der Lärmbelastung erfolgte sicherheitshalber

Abb. 12
Erschliessung

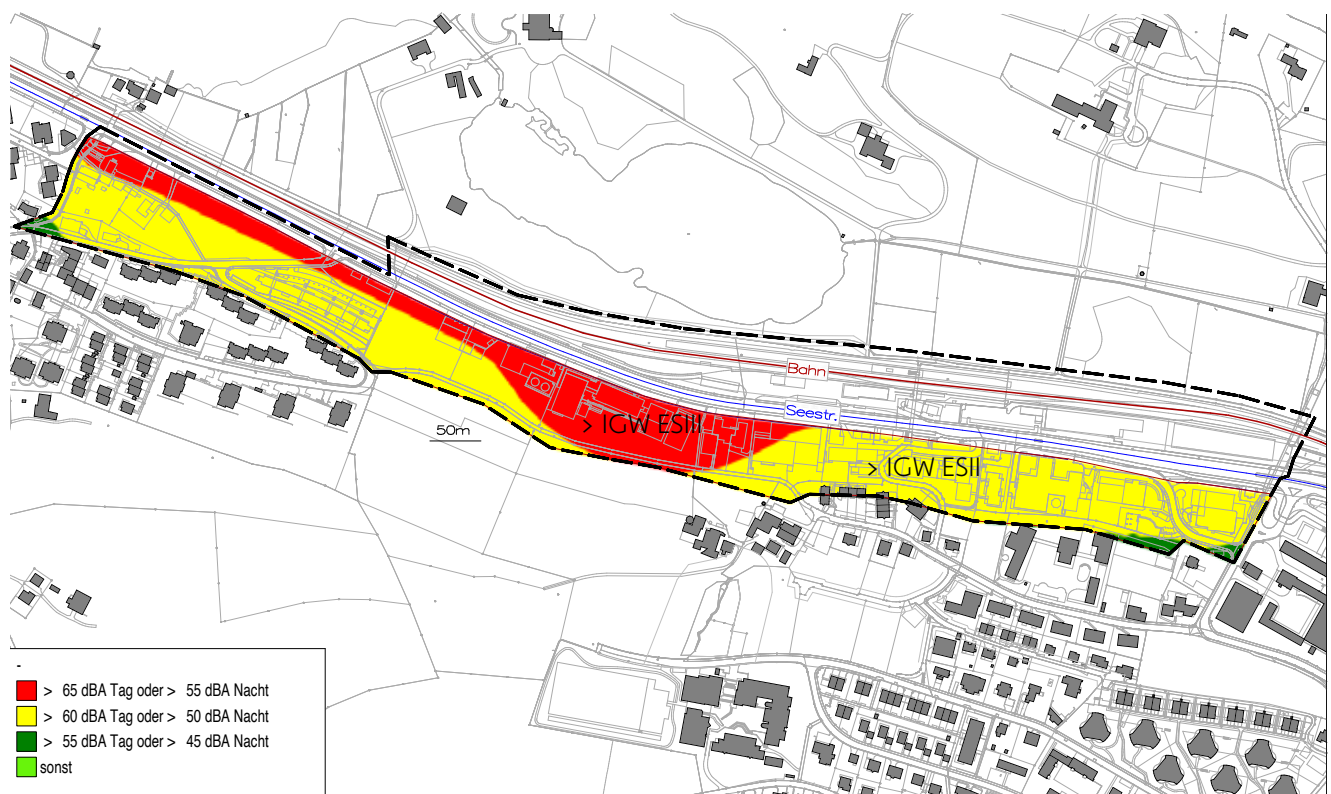


für die Empfindlichkeitsstufe II. Die Lärmuntersuchung betrachtet nur den Bereich südlich der Seestrasse, da eine Bebauung mit Wohnnutzung des Gebiets zwischen Seestrasse und Bahngleise aufgrund der Lärmsituation nicht möglich ist. Eine Bebauung mit Gewerbebauten ist bei einer ausreichenden Schallschutzdämmung und evtl. einer kontrollierten Lüftung möglich.

Für das Gebiet südlich der Seestrasse zeigt sich, dass die Immissionen durch den Verkehrslärm für Wohnnutzung eher hoch sind. Tagsüber ist der Verkehr der Seestrasse deutlich vernehmbar. Während der Nacht sind die Pegelspitzen aufgrund des Bahn- und Rangierlärms kritisch (siehe Abb. 13). Dies betrifft insbesondere den Bereich gegenüber des Rangierbahnhofs, welcher deshalb für Wohnnutzung nicht geeignet ist. Die kritischste Lärmquelle hinsichtlich Industrie- und Gewerbelärm ist aufgrund der Anlieferungen voraussichtlich der ALDI. Auf allfällige störende Emissionen durch haustechnische Anlagen kann nötigenfalls punktuell reagiert werden. Weitere kritische Industrie- und Gewerbelärmquellen sind im Gebiet nicht vorhanden.

Sämtliche kritischen Lärmquellen befinden sich somit im Norden resp. Nordosten des Untersuchungsperimeters der Lärmuntersuchung (nur Gebiet südlich der Seestrasse). Mit Massnahmen am Gebäude wie z.B. Loggien kann aufgrund der Distanz zur Bahnlinie und der deutlichen Überschreitung der Grenzwerte nicht gearbeitet werden. Loggia- oder Balkonlösungen wären höchstens punktuell (Seitenfassade, obere Stockwerke) im westlichen Teil des Gebiets knapp möglich. In einer ES III sind die Anforderungen gemäss Lärmschutzverordnung weniger streng und ermöglichen damit eine flexiblere Grundrissgestaltung. Eine detaillierte Beschreibung eines möglichen Bebauungskonzept ist in der Lärmuntersuchung erläutert.

Abb. 13
Bahnlärmbe-
lastung 3. OG



2.6 Areal «AuPark»

Auf dem Areal «AuPark» (auch als Alcatel-Areal resp. AuCenter-Areal bekannt), welches sich heute Industriezone C befindet, ist ein Mischgebiet mit zwischen 200 und 300 Wohnungen, ergänzender Quartiersversorgung und Gewerbeflächen geplant. Zusätzlich soll die Kantonsschule Zimmerberg mit Aula, Mensa und zwei Turnhallen auf dem Areal realisiert werden. Dazu wurde 2013 ein Studienauftrag durchgeführt und das Projekt von Meier Hug Architekten, Zürich und Müller Illien Landschaftsarchitekten, Zürich wurde als Siegerprojekt ausgewählt und zur weiteren Bearbeitung empfohlen. Basierend auf dem Richtprojekt wurde ein Gestaltungsplan erarbeitet. Parallel zum Gestaltungsplanverfahren ist eine Umzonung des Areals von der heutigen Industriezone C in eine Wohnzone mit Gewerbe vorgesehen (WG5/85%: fünfgeschossige Wohnzone mit einer Ausnützung von 85 %). Zurzeit läuft das Genehmigungsverfahren des Gestaltungsplans. Der Gestaltungsplan «AuPark» sieht eine hohe bauliche Dichte mit 133 % Ausnützung (Baumasse von 4 m³/m²) sowie eine Nutzungsdichte von ca. 500 Köpfe / ha Bauzone vor (Kantonsschule mit 1'500 Schülern) vor. Die Gebäudehöhe wird auf 25 m begrenzt, Hochhäuser sind ausgeschlossen. Die Kantonsschule ist im westlichen Bereich vorgesehen. Entlang der Alten Landstrasse und im östlichen Bereich ist Wohnen geplant, im Erdgeschoss Richtung Seestrasse Gewerbe. Mindestens 20 % der Geschossfläche für Wohnen ist als bezahlbares Wohnen zu realisieren. Im Untergeschoss unter dem Au-Park ist Fläche für einen Grossverteiler eingeplant. Informationen finden sich auch auf der Website vom AuPark (<https://aupark.ch/>.) Stand Herbst 2020 ist der Bezug für 2028 geplant.



Abb. 14
GP AuPark,
Gestaltungskon-
zept Aussenraum,
Stand
August 2018

3 Städtebauliche Vertiefung

3.1 Vorgehen

Die Bearbeitung der Vertiefungen erfolgte anhand der in der Testplanung definierten räumlichen Sequenzen. Aufgrund unterschiedlicher Fragestellungen für die verschiedenen Sequenzen konnten diese teilweise gesondert bearbeitet und vertieft werden. Die Vertiefungen wurden an Planausschnitten bearbeitet und am Gipsmodell aus der Testplanung im Massstab 1:1000 räumlich und im Kontext geprüft. Es wurden die drei Teilbereiche Mittelort, Bahnhof Au und das Landschaftsfenster sowie die Seestrasse als übergeordnetes und verbindendes Element weiter vertieft. Der primäre Fokus in der Vertiefung lag auf dem Bereich Mittelort.

Parallel zu den Vertiefungsfragen aus der Testplanung wurde von Seiten pool Architekten und Basler & Hofmann eine Machbarkeitsstudie zur Kantonsschule Zimmerberg im Auftrag des Hochbauamtes des Kantons Zürich erarbeitet.

Im Auftrag des Tiefbauamtes des Kantons Zürich erarbeitet das Team um Basler & Hofmann (Zusammen mit pool Architekten und Maurus Schifferli Landschaftsarchitekten) ein Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Seestrasse.

Abb. 15
Situation Abgabe
Testplanung



3.2 Übergeordnete Zielsetzungen

Aufwertung Seestrasse

Die Seestrasse ist heute verkehrsorientiert ausgestaltet und wird den unterschiedlichen Nutzeransprüchen nicht gerecht. Mit Eröffnung der neuen Kantonsschule im 2028/29 und dem in der Testplanung entwickelten räumlichen Zielbild ändern sich auch die verkehrlichen Anforderungen an die heutige Seestrasse: Eine publikumsorientierte Strassenraumgestaltung wird angestrebt, welche als Saumlinie fungieren und die neuen Quartiere / Neubauten besser mit dem Bahnhof verbinden kann. Fuss- und Veloverkehr sollen gestärkt und die Seestrasse in einen Bewegungsraum mit Aufenthaltsqualität transformiert werden.

Empfehlungen Aufwertung Seestrasse

Basierend auf der Testplanung und dieser Vertiefungsstudie sollen in einem nächsten Schritt die bisherigen Erkenntnisse für die Seestrasse in einem Betriebs- und Gestaltungskonzept weiter geschärft werden. Neben der Aufwertung der Seestrasse steht auch der Rückbau der sanierungsbedürftigen Aubrücke im Fokus. Die neue Austrasse inklusive des Knotens Alte Landstrasse gilt es in den neu entstehenden Raum zu integrieren.

Sicht Markt

Innerhalb der Vertiefungsarbeiten wurden die Planungsgrundlagen auch nochmal aus Sicht Markt – auf einen längeren Zeithorizont gesehen – betrachtet; dabei mussten u.a. folgende Aspekte berücksichtigt werden.

- Es sind kaum Einschätzungen in Bezug auf die (Entwicklung / Veränderungen) der Nachfrage/Nachfrager möglich (Quantität, Qualität, Nutzerprofile)
- Es sind kaum Einschätzungen in Bezug auf die Leistungsnachfrage, Angebotsgestaltung möglich (Mikrolagen, Flächen, Preise etc.)
- Es sind kaum Einschätzungen in Bezug auf die Ertragskraft nach Nutzerprofilen möglich (Zahlungsbereitschaft CHF/pro m2)

Empfehlungen Sicht Markt

Gerade weil die genannten wichtigen Aspekte nicht vorausgesagt werden können, muss die Planung folgendes sicherstellen:

- Grösstmögliche Flexibilität in Bezug auf Nutzungsverteilung (Nutzer-Cluster, Nutzerprofile) und Angebotsgestaltung (Lagen, Flächen, Preise etc.)
- Auf der Basis der städtebaulichen Prinzipien und der entsprechend grossen Varianz der Typologien ist das gewährleistet.

3.3 Teilbereich Mittelort

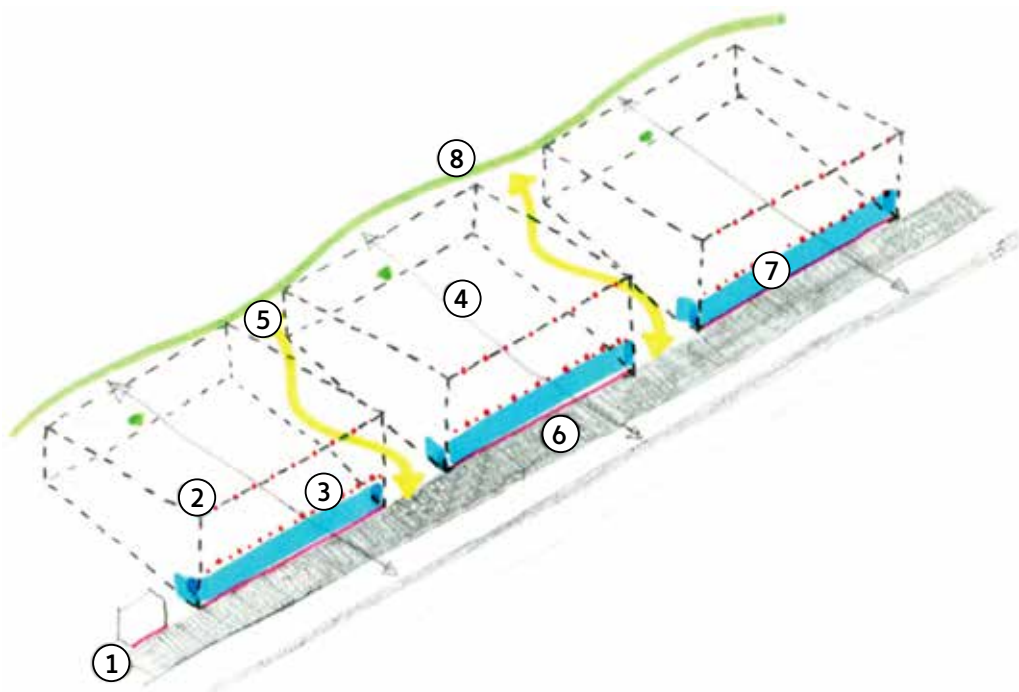
Ziel der Vertiefung im Bereich Mittelort war unter anderem die Klärung und Vertiefung der typologischen Möglichkeiten wie man Wohnen und Gewerbe kombinieren kann. Dies unter Berücksichtigung verschiedener Abhängigkeiten und Rahmenbedingungen (z.B. Parzellierung, Erschliessung, Etappierung, Höhenentwicklung etc.). Ausgehend vom Zielbild aus der Testplanung (Team pool) wurden mögliche Dichten, Höhen und Stellung der Bauten sowie deren Etappierung in Abhängigkeit der Erschliessung geprüft. Die Nutzungsart und deren Verteilung wurde im Rahmen der Vertiefung aufgrund Rückmeldungen von betroffenen Eigentümern angepasst.

A. Städtebauliche Prinzipien

Die städtebaulichen Prinzipien für die drei Parzellen Elektron, Star-Unity und Au-Garage wurden im Rahmen der Vertiefung weiter verfeinert und auf ihre Belastbarkeit getestet. Die zentralen Prinzipien sind:

1. Durchgehende Gebäudeflucht an der Seestrasse
2. Maximale Richthöhe Gebäude bei 25m
3. Ausbildung Sockelgeschoss(e), mit einer maximalen Richthöhe von 10m
4. Durchlässigkeit und Blickbeziehungen in Hang-Seerichtung hinweg
5. Öffentliche vertikale Möglichkeiten der Durchwegung zwischen den Baubereichen
6. Vorzone entlang Seestrasse als gemischter Bereich für Anlieferungen und als Bewegungsraum für Fussgänger
7. Sockelnutzung mit hoher Interaktion mit Seestrasse
8. Erschliessung hangseitig für Langsamverkehr (Mittelweg)

Abb. 18
Schema zu den
städtebauliche
Prinzipien



B. Typologische Untersuchungen aufbauend auf Testplanung (Sockel, verschiedenartige Aufbauten)

Im Rahmen der Vertiefung wurde Handlungsspielraum innerhalb der vorgeschlagenen Typologie sowie deren Vor- und Nachteile hinsichtlich Nutzung, Erschliessung, Orientierung und weiterer Themen ausführlich und weiter ausgelotet. Als wichtigste Erkenntnis bleibt die mögliche Varianz innerhalb Typologie hinsichtlich volumetrischer Ausformulierung.

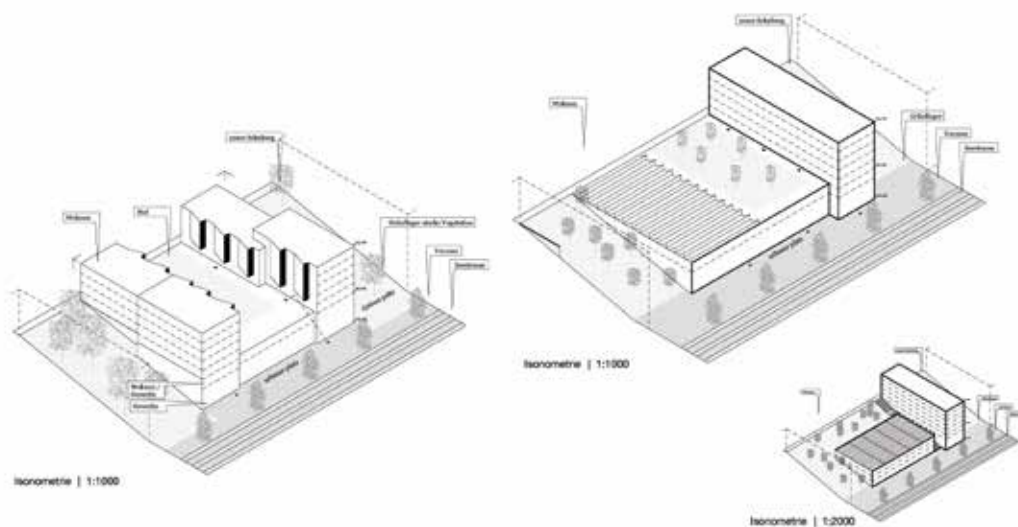


Abb. 19
Isometrien

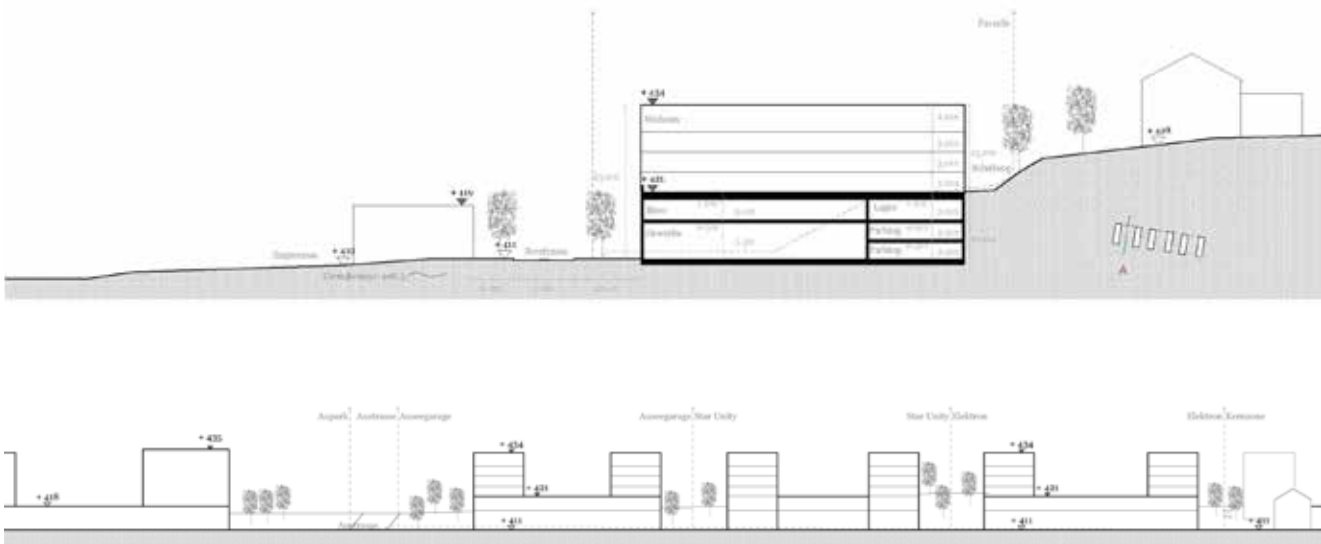
C. Raumfassung und Sockelkote

Aufgrund der gegen Westen steiler ansteigenden Topographie ist der Höhenunterschied zwischen Oberkante Sockel und dem Terrain bei einer gleichmässig über alle Gebäude hinweg durchgehenden Sockelkote beträchtlich. Hangseitig soll die Langsamverkehrs- und Nebenerschliessung für die Aufbauten erfolgen; ein nicht übermässiges Gefälle zwischen Sockel und Weg ist von Interesse.



Abb. 20
Situation Überlagerung Bestand und Projekt mit möglicher Lage des Mittelwegs

Abb. 21
Schnitt und
Längsansicht
Strassenfassade



Zwischen den einzelnen Baukörpern sorgen öffentliche begehbare Fusswegverbindungen zwischen Seestrasse und neuem Mittelweg für einen hohen Grad an Verknüpfung und Durchlässigkeit.

D. Nutzungsverteilung und Nutzungsart (Wohnen > Gewerbe, Gewerbe > Wohnen)

Die Nutzungsart und deren Verteilung wurde im Rahmen der Vertiefung aufgrund Rückmeldungen von betroffenen Eigentümern getestet. Grundsätzlich kann der Wohnanteil verringert werden. Eine solche Mengenverteilung ist in der vorgeschlagenen Typologie möglich. Gewisse Aufbauten werden in diesem Gedankenmodell dadurch ebenfalls gewerblich genutzt werden müssen.

Im Sockelbereich ist produzierendes Gewerbe, oder sind Teilbereiche von produzierenden Unternehmen (Showrooms, Verkaufsflächen) aus Sicht Markt gut denkbar, auch weiterführende Gewerbenutzungen in den Aufbauten, zum Beispiel von ausgelagerten administrativen Leistungen, aber auch von Produzenten von digitalen Gütern, und natürlich von Dienstleistungsunternehmen sind markadäquate Nutzungen für diesen Ort.

Zwecks Plausibilisierung der verschiedenen Abhängigkeiten und Konsequenzen einer Verschiebung der Nutzungsanteile zwischen Wohnen und Gewerbe/DL wurden verschiedene Varianten skizziert und qualifiziert. Diese finden sich im Anhang zu diesem Bericht.

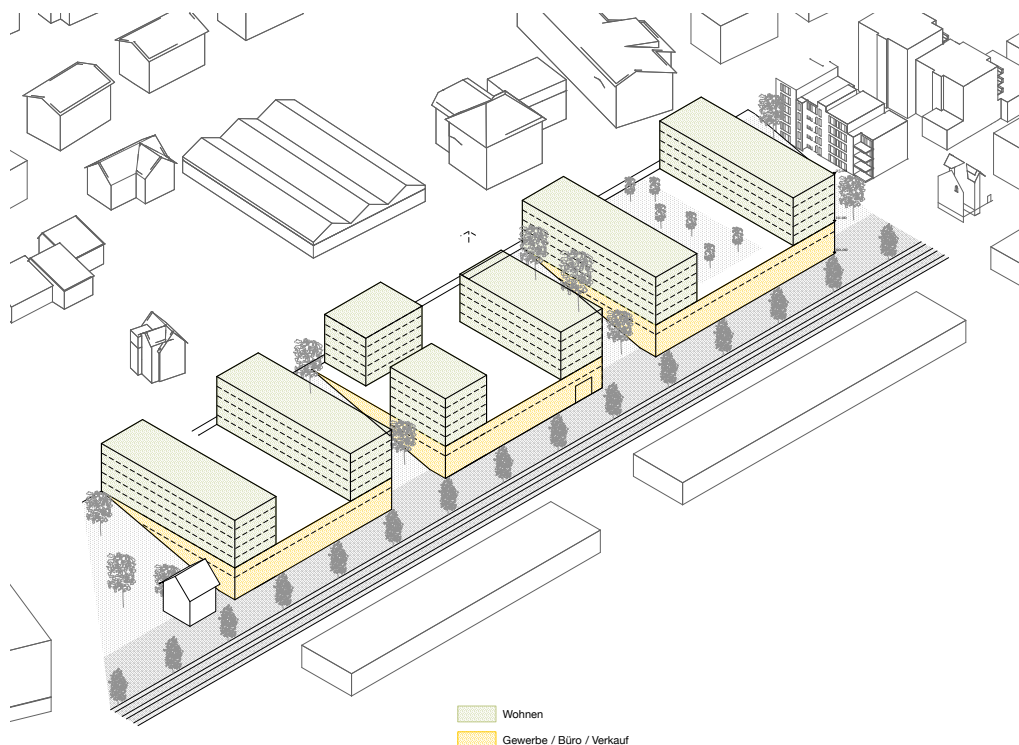
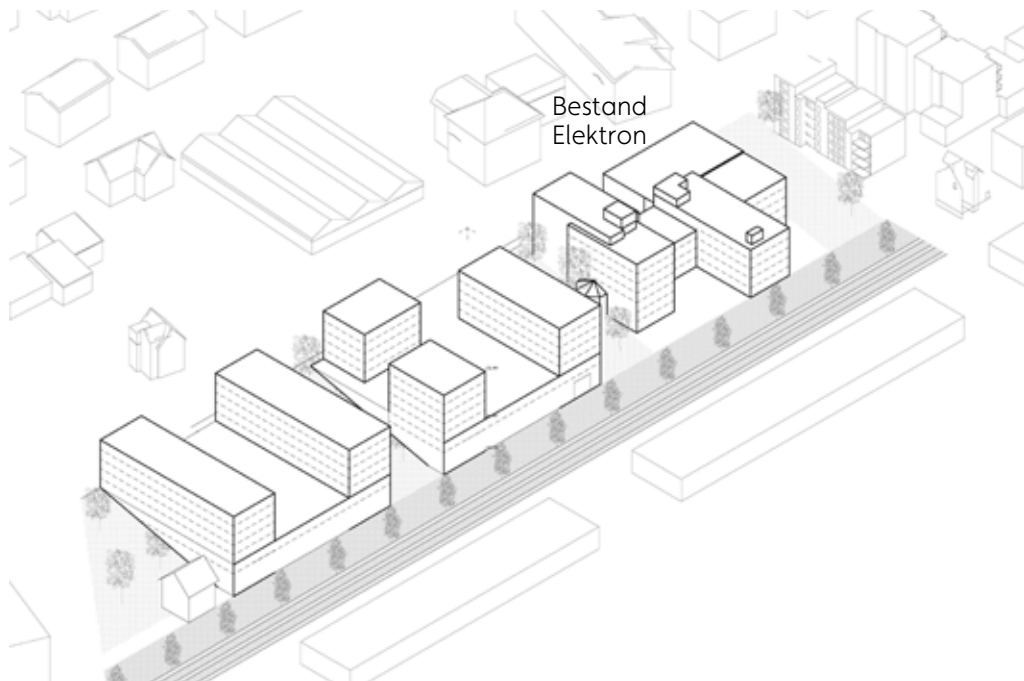


Abb. 22
Isometrie mit Nutzungsverteilung
70% Wohnen 30% Gewerbe

E. Umgang und Einbindung Bestand Elektron

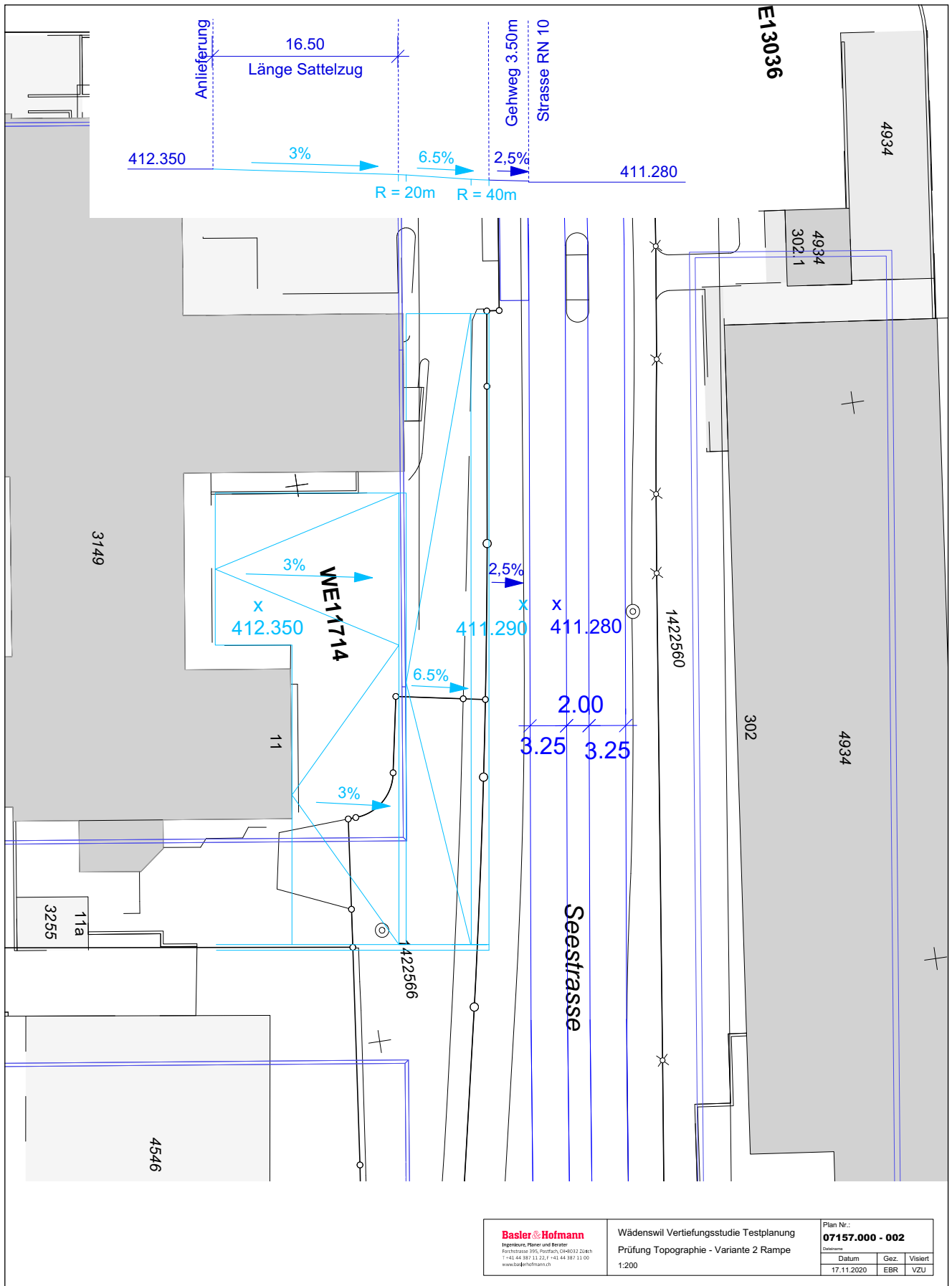
Die Vertiefungen bestätigen die relative Unabhängigkeit der Elektron-Parzelle von den beiden anderen Parzellen (Au-Garage und StarUnity). Dies vor allem hinsichtlich der Erschliessung. Auch aufgrund der Setzung, der Höhenentwicklung und weiterer städtebaulich relevanter Kriterien ist eine mögliche Einbindung des Bestandes Elektron in eine Gesamtabfolge mehrerer grossmasstäblicher Bauten entlang der Seestrasse vorstellbar. Eine mögliche Umnutzung des Gebäudekomplexes zu Wohnungen wäre teilweise möglich.

Abb. 23
Isometrie Umgang mit Bestand Elektron



Das bestehende Elektron Gebäude wird heute rückwärtig von der Riedstrasse erschlossen. Im Rahmen der vorliegenden Studie wurde nachgewiesen, dass die Erschliessung des Elektron Bestandsgebäudes durch einen Sattelzug bei einer unabhängigen Bebauung der Nachbargebäude und der damit verbundenen Aufhebung der Riedstrasse gewährleistet werden kann.

Von Westen (Horgen) herkommend kann das Areal direkt von der Seestrasse aus angefahren werden. Um die Abbiegebeziehungen von/nach Osten in Richtung Wädenswil ebenfalls zu gewährleisten ist aufgrund der Lage des Bestandsgebäudes oberhalb des Strassenniveaus eine Zufahrts-Rampe erforderlich, um die Höhendifferenz von 1.65m zu überwinden. Mittels Berechnungen wurde die Lage und der Platzbedarf einer allfälligen Rampe unter Berücksichtigung der relevanten Normen ermittelt. Hierbei wurden verschiedene Varianten getestet, welche im Anhang illustriert sind. Grundsätzlich sind sowohl eine parallele als auch eine rechtwinkelige Rampe machbar, aus Gründen der Verkehrssicherheit (Sichtbeziehung der ausfahrenden LKWs) und des Stadtraums wäre eine rechtwinkelige Rampe, wie in Abbildung 23 gezeigt, zu bevorzugen. Die Prüfung der Zufahrtsrampe erfolgte auf der Basis des in der Testplanung erarbeiteten Strassenquerschnitts und ist an den im Rahmen des nachgelagerten Betriebs- und Gestaltungskonzepts zu entwickelnden Strassenquerschnitt entsprechend anzupassen.



Basler & Hofmann Ingenieure, Planer und Berater Fachstrasse 355, Postfach CH-4032 Dornen T +41 44 387 11 22, F +41 44 387 11 00 www.baslerhofmann.ch	Wädenswil Vertiefungsstudie Testplanung Prüfung Topographie - Variante 2 Rampe 1:200		
	Plan Nr.: 07157.000 - 002		
	Datum 17.11.2020	Gez. EBR	Visiert VZU

Abb. 24
Nachweis
Erschliessung
Elektron
(verkleinert)

[illegible]

- Gestaltung öffentlicher Raum inkl. Vorzonen von Fassade zu Fassade
- Angrenzende Erschliessung abstimmen auf Betriebs- und Gestaltungskonzept
- Im Rahmen des Betriebs- und Gestaltungskonzepts wird ein möglicher Perimeter für eine Geschwindigkeitsreduktion und das Zusammenspiel mit den Massnahmen des Betriebs- und Gestaltungskonzepts als Ganzes geprüft.

Verschiedenen Optionen zur Erschliessung der Mischzone wurden geprüft. Eine direkte Zufahrt der PWs zu den Tiefgaragen (ohne Nutzung der Servicestrasse) ist denkbar um die Direktheit für PWs zu gewährleisten und die Fussgängerverbindungen entlang der Vorzonen zu stärken.

26 Zentrum Ortsteil Au | Stadt Wädenswil | Vertiefung Testplanungsergebnisse

der Seestrasse erreicht und das Potential für Strassenbäume maximiert werden. Die LKW Ausfahrt 60m westlich der Knotens Seestrasse - Austrasse gewährleistet, dass der Platzbereich Austrasse freigespielt und Konfliktpunkte im Knotenbereich minimiert werden.

Dimensionierung Linksabbiegender LKW B

Für Linksabbiegenden LW B in und aus dem Seitenraum ist zwischen dem jenseitigen, nördlichen Fahrbahnrand und dem Gebäude eine Breite von mindestens 20 m zu gewährleisten.

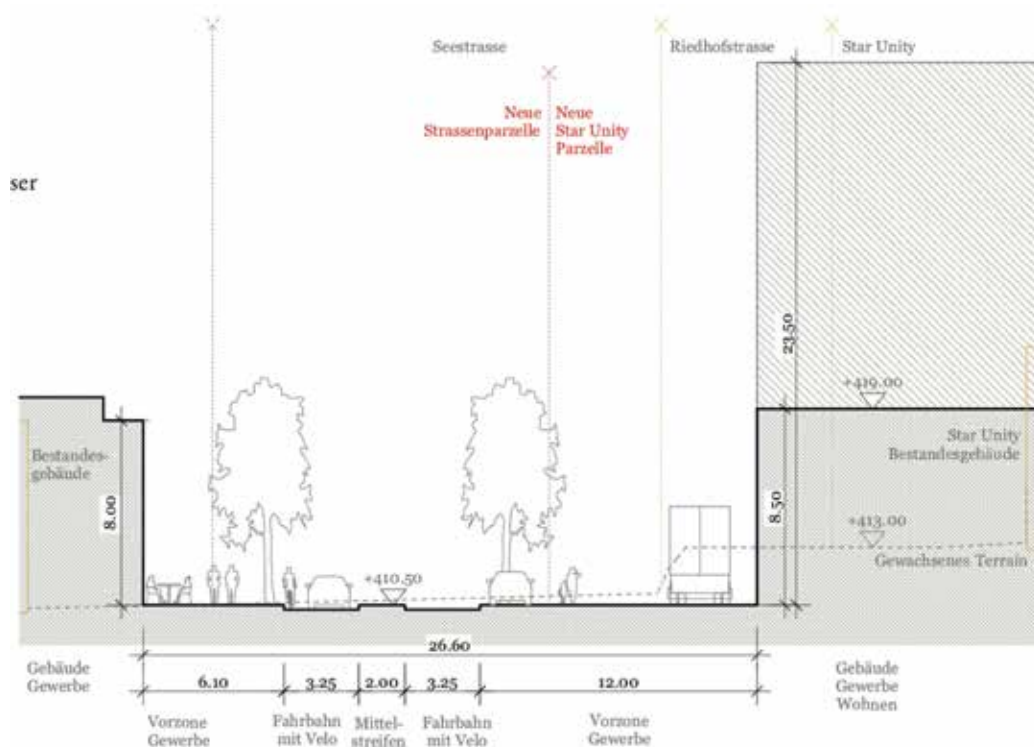


Abb. 27
Strassenquerschnitt
T30 Regime

F. Parzellierung und Baulinien

Aufgrund der Verschmälerung der Seestrasse und einem möglichen Flächenbedarf für den zukünftigen Mittelweg im städtebaulichen Zielbild wurde eine Parzellenumlegung/-arrondierung schematisch geprüft (siehe Anhang).

Im Rahmen der Vertiefung wurden verschiedene Abhängigkeiten (Tempo, Fahrspuren, Abbiegebeziehungen, Parkierung, Bewegungsraum, Vegetation etc.) im Strassenquerschnitt geprüft. Die Festlegung der strassenseitigen Baulinien und des Strassenquerschnittes erfolgt aus dem nachgelagertem Betriebs- und Gestaltungskonzept.

G. Strassenraum und Vorzone

Die Vorzone soll als grosszügig bemessener Bewegungsraum für Fussgänger aber auch für Anlieferungen dienen.

- Seestrasse Bereich Mittelort
- Verschiedene Strassenraumvarianten sind denkbar, um die in Kapitel 3.1 aufgeführte Zielsetzung für die Seestrasse zu erzielen, welche im nachgelagerten Betriebs- und Gestaltungskonzepts vertieft geprüft werden. Im Rahmen dieser Vertiefungsstudie wurde ein Strassenraumprofil mit Mehrzweckstreifen, Temporeduktion und Mischverkehr konzipiert, welches die folgenden Vorteile verzeichnet: Grosszügige Gehwegbreiten und Vorzonen bietet ausreichenden Raum für hohes, gebündeltes Fussgängeraufkommen (Schulbeginn und Schulende)
- Zentraler Mehrzweckstreifen im Bahnhofsbereich ermöglicht flächiges Queren und wird somit dem hohen Fussgänger-Querungsbedarf zwischen dem Bahnhof und den Quartieren / Kantonsschule gerecht
- Mehrzweckstreifen ermöglicht Abbiegebeziehungen im Knotenbereich sowie Grundstückszufahren, ohne Verkehrsfluss auf der Seestrasse durch Rückstau zu beeinträchtigen
- Überfahrbarkeit des Mehrzweckstreifens bietet zusätzlichen Raum für Abbiegevorgänge grosser Fahrzeuge und ermöglicht damit schlankere Areal-Zufahrten
- Kontinuierliche Strassenraumbreiten, Aufweitungen im Knotenbereich und an Querungsstellen mit Fussgängerinseln nicht erforderlich
- Beeinflussung des Fahrverhaltens: Schmale Fahrbahnbreiten, optische Verschmälerung durch Mehrzweckstreifen und Regime im Mischverkehr mit Velo resultiert in Entschleunigung des Verkehrs

Rückbau Aubrücke

Um die Machbarkeit des Rückbaus der Aubrücke nachzuweisen wurde ein T-Knoten von der neuen Austrasse mit der Seestrasse konzipiert und seine Leistungsfähigkeit eingeschätzt. Um Rückstau durch Linksabbieger auf der Seestrasse zu vermeiden, wird der Mehrzweckstreifen als separate Linksabbiegespur in diesem Bereich vorgesehen. Der Leistungsfähigkeitsnachweis basiert auf dem Verkehrszahlen aus dem Verkehrsgutachten für den AuPark (Teamverkehr.zug, 2015). Die Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufes gemäss VSS Norm 40 022 zeigt Qualitätsstufe B (sehr gut) in der MSP und Qualitätsstufe D (ausreichend) in der ASP. Es ist anzumerken, dass die mittleren Wartezeiten auf der Austrasse mit 10-15sek in der MSP und 25-45 sek in der ASP ausschlaggebend für die Gesamtbeurteilung des Knotens gemäss Norm sind. Die Qualität des Verkehrsablaufs auf der Seestrasse als kantonale Hauptstrasse wird in beiden Spitzenstunden mit A beurteilt, so dass davon ausgegangen werden kann, dass der Verkehrsfluss auf der Kantonsstrasse durch einen niveaugleichen Knoten nur marginal beeinträchtigt wird.



Abb. 28
Knotengeometrie
Aubrücke

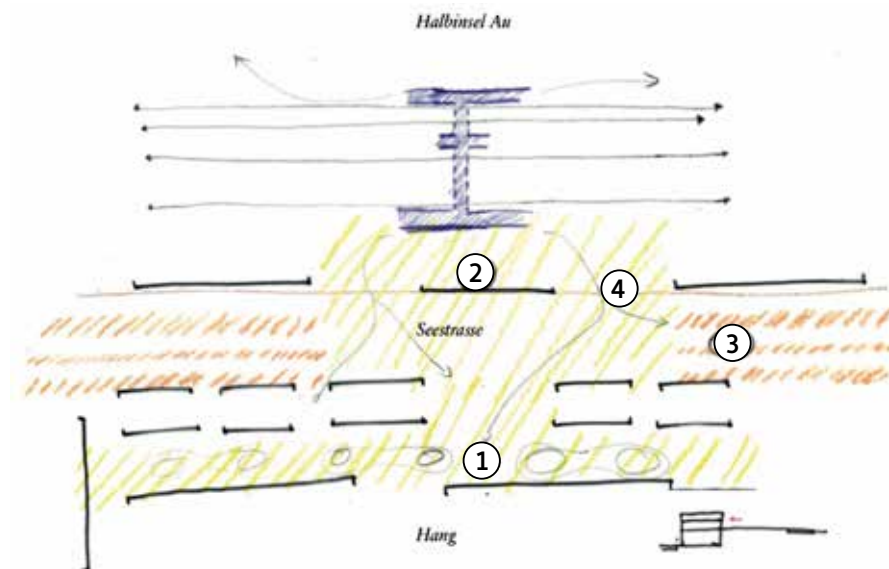
Erkenntnisse und Empfehlungen Teilbereich Mittelort

- Die städtebaulichen Prinzipien aus der Testplanung lassen unterschiedliche Nutzungsszenarien zu und werden entsprechend als robust betrachtet.
- Die Parzelle der Elektron kann heute schon unabhängig ab der Seestrasse erschlossen werden (mit Anpassungen im Freiraum um Zufahrtsrampen zu ermöglichen).
- Einer gemeinsamen Entwicklung der beiden Parzellen Au-Garage und Star-Unity wird grosses städtebauliches Potential attestiert.
- Die Seestrasse muss aufgrund der zeitlichen Dringlichkeit im Zusammenhang mit der Erstellung und Inbetriebnahme der Kantonsschule unabhängig und aufgrund der Dynamik vor den Liegenschaften der Mischzone in einen Bewegungsraum mit Aufenthaltsqualität transformiert werden.
- Bei höherem Anteil der Gewerbe/DL-Nutzung ergeben sich erhöhte Anforderungen bzgl. der Schnittstellen in der vorgeschlagenen Sockel-Aufbau-Typologie (Nutzungsverteilung, interne Erschliessung, Freiraum, Fassade etc.)
- Weitere Prüfungen im Rahmen eines Betriebs- und Gestaltungskonzept über die Seestrasse inklusive Untersuchung der Erschliessung der Liegenschaften entlang der Seestrasse unter Einbezug der Topographie.

3.4 Teilbereich Bahnhof Au

Es zeigt sich, dass ein «Zentrum» am Standort rund um den heutigen Bahnhof Au nicht verwechselt werden kann mit einer klassischen Ortskern-Lage. Eine Stärkung des öffentlichen Raumes mit Merkmalen wie Aneignung und Treffpunktfunktionen ist in beschränktem Rahmen jedoch möglich. Eine kompakte, heterogene und bescheidene Kernzone kann aus dem Bestand heraus entwickelt werden. Der Bereich um den Bahnhof wird dafür als geeignet betrachtet. Eine platzähnliche Situation beidseitig der Seestrasse kann dabei den räumlichen Rahmen schaffen für verbesserte Begegnungs- und Aufenthaltsmöglichkeiten. Aufgrund der mit der Kantonsschule zu erwartenden Fussgängerfrequenzen ist der Bedarf für eine solche zusätzlich legitimiert. Diese bereits in der Testplanung erzielten Erkenntnisse wurden im Rahmen der Vertiefung plausibilisiert und verifiziert.

Abb. 29
Skizze Städtebau-
liche Potentiale



A. Städtebauliche Potentiale

1. Zentrumsbildung:

- Öffentliche/publikumswirksame Erdgeschossnutzung (Umgang mit den Parkplätzen)
- Fassung Strassenraum > Raumkante 1. Gebäudereihe
- Räumliche und atmosphärische Dichte > Gasse und Platzfigur

2. Ankunftsart stärken:

- Für wen? Kantonsschule / Tourismus / Bewohner
- Kurzzeitige Aufenthaltsqualitäten stärken
- Optimierung verkehrliche Nutzung Bahnhofsplatz - Orientierung im Raum verbessern

3. Strassenraum fassen und beruhigen:

- Querschnittsgestaltung ermöglicht Entschleunigung des Verkehrs und verbessert Querbeziehungen

4. Umgang mit Topografie:

- Verbindung der Strassen- und Bahnhofsniveau

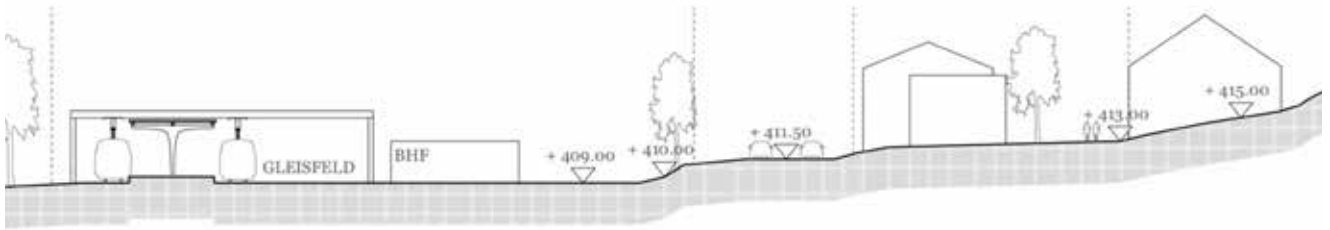


Abb. 30
Querschnittsansicht

B. «Verlagerung Bushaltestelle auf Niveau Seestrasse»

Die Vertiefungen bestätigen die Erkenntnisse aus der Phase Testplanung bzgl. den städtebaulichen Potentialen hinsichtlich Adressierung, Freiraumgestaltung und Fussgängeranbindung bei einer möglichen Verlagerung der Bushaltestelle (Fahrtrichtung Horgen) vom Niveau des Bahnhofs auf das Niveau der Seestrasse (mittels Fahrbahnhaltestelle oder Haltestellenbucht). Durch die Verlagerung der Bushaltestelle können bspw. zusätzliche vertikale Verbindungselemente (Treppenanlagen) geschaffen und damit die topographische Zäsur für den Fussgängerverkehr zwischen den beiden erwähnten Ebenen Seestrasse und Bahnhof Au verringert werden. Dasselbe gilt für Taxiplätze. Diese Option besteht als kurz- bis mittelfristiges Potential und ist unabhängig einer baulichen Entwicklung der SBB-Parzellen (inkl. Bahnhofsgebäude) im Rahmen des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes weiter zu prüfen.

Abb. 31
Verkehrsnutzung
Bahnhof



C. «Ankunftsort Bahnhof: Stärkung Kurzaufenthalt und Begegnung»

Die heutigen Freiräume zwischen Bahnhof und Seestrasse haben aufgrund ihrer lateralen Lage, ihrer teilweise geringen Dimensionierung sowie ihrer Gestaltung und Nutzung wenig begünstigenden Charakter bzgl. Kurzaufenthalt und Begegnung.

Durch die unter a) angesprochene Verlagerung der Bushaltestelle auf die Seestrasse, sowie b) einer Anpassung des Erschliessungsregimes (Einbahnverkehr bzw. Richtungsänderung der Erschliessung) für die Kurzzeitparkplätze und Taxistandplätze mit einer c) mittel-/ langfristiger Verlagerung ebendieser kann eine Verminderung/Befreiung vom motorisierten Verkehr der Vorzone zwischen Seestrasse und dem Bahnhofsshop/-platz, insbesondere der heutigen Zufahrtsstrasse (Grundstücks-Nr. WE4543 im Eigentum der Stadt Wädenswil) erzielt werden. Diese wiederum wird als grundlegende Voraussetzung für die Stärkung der freiräumlichen Qualitäten des Bereichs um den Bahnhof und seiner verbesserten Adressierung sowie Funktion als Kurzaufenthalts-, Begegnungs- und Orientierungsort erachtet. Diese Option besteht als kurz- bis mittelfristiges Potential und ist unabhängig einer baulichen Entwicklung der SBB-Parzellen (inkl. Bahnhofsgebäude) im Rahmen des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes weiter zu prüfen.

D. «Haus am Bahnhof»

Die Liegenschaften auf den Grundstück-Nr. WE6618 (Privater Grundeigentümer) und WE7371 (Grundeigentümer Stadt Wädenswil) bilden eine Gebäudezeile mit einer hohen örtlichen Präsenz am Bahnhof Station Au. Ihre zur Seestrasse leicht ausgedrehte Setzung leiten in den Raum ein und schafft eine räumliche Verknüpfung zwischen Seestrasse und dem eigentlichen Bahnhof.

In den zukünftigen Entwicklungsszenarien des Bereichs Kernzone rund um den Bahnhof kommt der Gebäudezeile (im Bestand, als gemeinsamer Neubau) eine hohe Wichtigkeit zu: Nebst ihrer Vermittlung zwischen den verschiedenen Niveaus kann sie durch eine entsprechende Nutzung einen wesentlichen Beitrag zu einer höheren Aktivitätsvielfalt und -dichte am Bahnhof beitragen. Dies gilt im Speziellen für die Erdgeschoss(e) (Niveau Strasse, Niveau Bahngleise). Aufgrund der vorherrschenden Lärmimmissionen und der ausgezeichneten Erschliessung ist eine (kleinteilige) reine Dienstleistungs- und Verkaufsnutzung (bspw. mit Verkauf, Büro, Praxis) eines möglichen Neubaus wünschenswert und realistisch. Die Gebäudezeile hat das Potential Merkpunkt entlang der Seestrasse und in der Kernzone zu werden. Ein potentieller Neubau sollte über die der zentralen Lage und städtebaulichen Orientierungsfunktion entsprechenden hohen architektonischen Qualitäten verfügen.



Abb. 32
Visualisierung
Bahnhof

E. «Verdichtung und Aufwertung Kernzone südlich der Seestrasse

Im südlichen Bereich der Kernzone spannen zwei kleinere Wohnbauten den Raum entlang der Seestrasse auf. Der Freiraum dazwischen und rund um die Riedhofstrasse ist heute geprägt von einer geringen Nutzungsdichte. Freiräume sind mit Parkplätzen belegt oder als MIV-Erschliessungsflächen ausgebildet. Der Raum ist entsprechend spärlich begrünt und ohne Aufenthaltsqualitäten.

Im Rahmen der Vertiefungsarbeiten bestätigt sich das Potential, dass eine Weiterentwicklung des Raumes aus dem Bestand heraus bestehende städtebauliche Qualitäten stärkt und weitere hinzufügt. Mit einer räumlichen, atmosphärischen und nutzungsspezifischen Verdichtung in der ersten Bautiefe entlang der Seestrasse kann einerseits eine klarere räumliche Fassung des Strassenraumes sowie ein insgesamt lebendigerer Ort als Kernzone mit publikumsorientierten Erdgeschossen und unterschiedlichen räumlichen Qualitäten erzeugt werden. Diverse Potentiale und zeitliche Abhängigkeiten sind in der weiteren Planung zu berücksichtigen und vertieft zu prüfen.

Es besteht beispielsweise ein Potential für die Umnutzung des Gebäudes auf der Parzelle der Firma Star-Unity, was eine Chance zur Belebung des gassenartigen Freiraums nördlich davon bieten würde.

Des weiteren ist im Zusammenhang mit der zunehmenden Anzahl Bahnnutzer (Stichwort Kantonsschule) eine Reorganisation der fussläufigen Bahnhoferschliessung zu prüfen. Das flächige Queren der Seestrasse steht dabei als mögliche Weiterentwicklung im

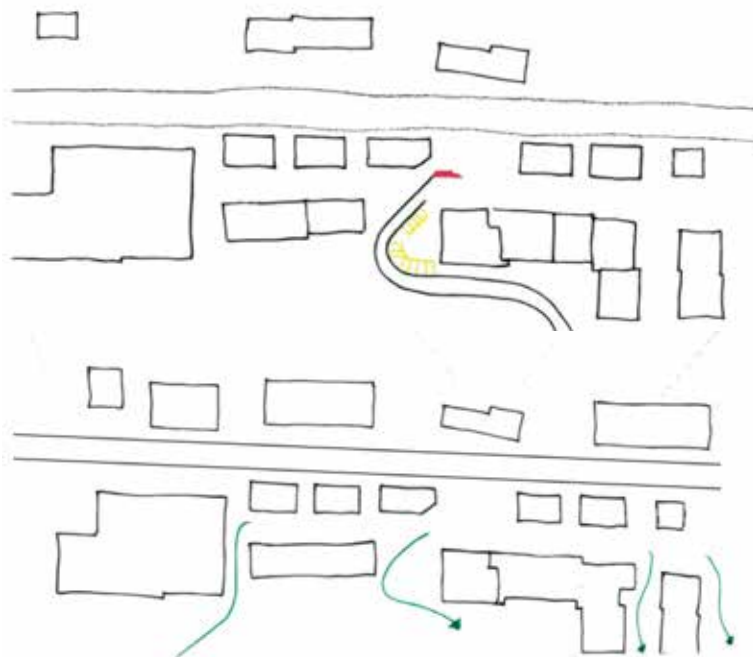
Vordergrund. Damit könnte die Unterführung im Bereich Seestrasse aufgehoben werden. Dies würde wiederum grosse Handlungs- und Gestaltungsräume für eine Platzgestaltung südlich der Seestrasse schaffen, könnten doch im diesem Bereich Rampen- und Treppenerbauerwerke aufgehoben werden.

Im gleichen Bereich befinden sich heute als Freiraum genutzte Flächen im Eigentum der Stadt Wädenswil. Diese Räume sollten für die vorherig beschriebene Platzgestaltung unbedingt mit eingebunden werden. Ebenso bieten die Aufhebung/Verlagerung der Aussenparkplätze - unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der ansässigen Gewerbebetriebe - eine zusätzliche Chance im Zusammenhang mit der Platzgestaltung.

F. Verknüpfung mit Alter Landstrasse

Mit der Weiterentwicklung des Ortsteil Au wird die Alte Landstrasse als Langsamverkehrsverbindung (bspw. zur Kantonsschule oder zum Landschaftsfenster) zusätzlich an Bedeutung gewinnen. Die Verknüpfung zwischen Bahnhof und Alter Landstrasse gilt es dementsprechend zu stärken; auch für eine verbesserte Anbindung der hangseitigen Wohnquartiere an den Bahnhof. Eine gestalterische Aufwertung der Brunnenhofstrasse als primäre Vertikalverbindung scheint möglich und ist weiter zu prüfen. Eine Chance besteht beispielsweise im Zusammenhang mit der Platzgestaltung südlich der Seestrasse wo eine Treppenanlage auf die Brunnenhofstrasse einen funktionalen Mehrwert schaffen und die Verknüpfung stärken kann. Ein weiterer zu berücksichtigender Zusammenhang besteht mit der Erstellung des hangseitigen Mittelwegs zur Kantonsschule. Darüber hinaus bieten sich mit der Schaffung zusätzlicher neuer fussläufiger Treppenverbindungen (bspw. beim heutigen regionalen Ausbildungszentrum) zusätzliche, relativ einfach umsetzbare Möglichkeiten einer verbesserten Verknüpfung mit der Alten Landstrasse.

Abb. 33
Skizze mit Verknüpfung zur Alten Landstrasse



Empfehlungen Teilbereich Bahnhof Au

- Weitere Prüfungen im Rahmen eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts über die Seestrasse inklusive Untersuchung des Bahnhofs und der Erschliessung der Liegenschaften entlang der Seestrasse unter Einbezug der Topographie.
- Durchführung eines Planungsprozesses (evtl. Konkurrenzverfahren) gemeinsam mit der Grundeigentümerschaft zur Vertiefung der vorhandenen städtebaulichen Ideen, zur Sicherung der Qualität und zur späteren verbindlichen Festsetzung.
- Die Stadt Wädenswil als einer der Grundeigentümer hat die grosse Chance die Weiterentwicklung des «Haus am Bahnhof» anzustossen und entscheidend mitzuprägen. Die gleichen Grundvoraussetzungen bieten sich — in vermindertem Masse — auch für die kleinen Strassen- und Grünraumparzellen im Eigentum der Stadt.
- Zeitliche Abhängigkeit mit der Erstellung der Kantonsschule in der Priorisierung beachten.

Folgende Fragen/Punkte konnten im Rahmen der Vertiefung nicht bearbeitet und sollten in nachgelagerten Planungsschritten weiter untersucht werden:

1. Räumliche Abgrenzung zum Mittelort
2. Räumliche Lage Bahnhofsgebäude (zur Strasse / an Geleisen)
3. Weiterentwicklung Liegenschaften SBB als langfristiges Entwicklungspotential

3.5 Teilbereich 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 im Siedlungsband entlang des Zürichsees schafft Orientierung und bedarf für ihre Lesbarkeit der Ausbildung klarer Ränder baulicher oder vegetativer Art.



Abb. 34
Visualisierung
Landschafts-
fenster

A. Lage und Ausdehnung Landschaftsfenster

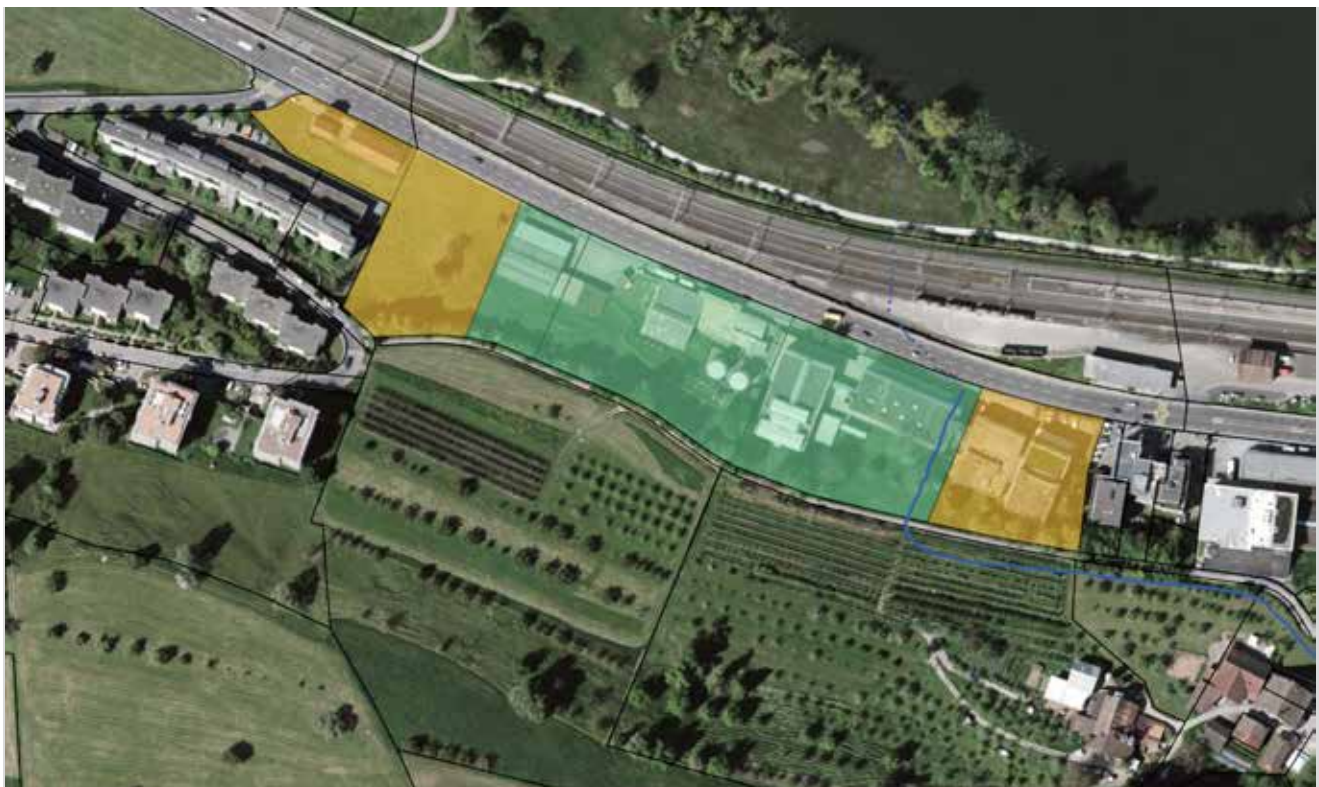
Die mögliche Lage und Ausdehnung wurde des Landschaftsfenster wurde mittels Modellstudien, perspektivischen Skizzen, Situationsplänen und Flächenberechnungen in verschiedenen Varianten geprüft (siehe Anhang).

Die Qualifizierung und der Vergleich der verschiedenen Varianten bestätigt die Erkenntnis aus dem Testplanungsbeitrag, dass die mittige Lage des Landschaftsfensters zwischen EO Lack Farben und dem bestehenden Gebäude an der Seesstrasse Nr. 333 (Galerie art333) räumlich am meisten Potential aufweist. Sie lässt eine klare Fassung der Ränder des Landschaftsfensters zu. Darüber hinaus deckt sich die mittige Lage des Landschaftsfensters mit der vorherrschenden Lärmentwicklung vor Ort — wo dieser übermässig gross ist sind keine Bauten vorzusehen.

Abb. 35
Skizze Bebauung
Ränder Land-
schaftsfenster



Abb. 36
Situation Land-
schaftsfenster



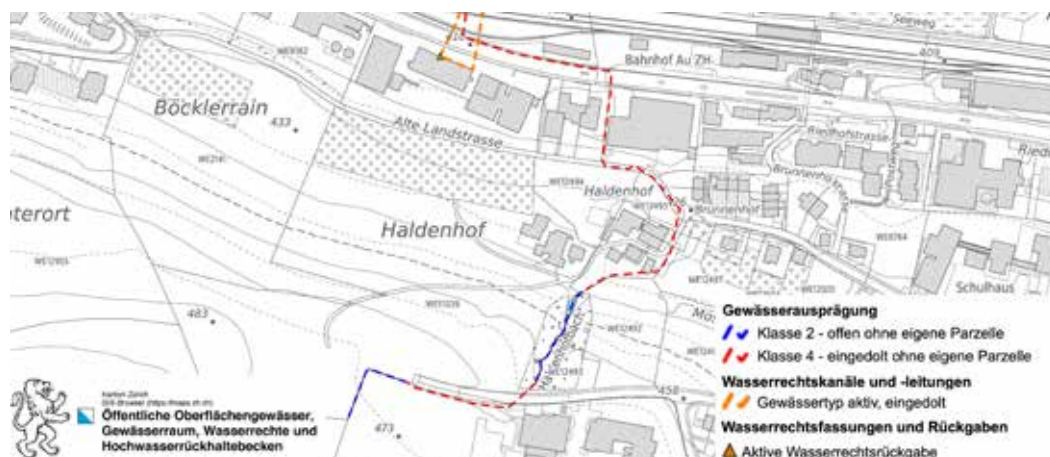
B. West: Baulicher Abschluss zum Unterort

Der bauliche Abschluss zum Unterort bedarf erhöhter städtebaulicher, landschaftsarchitektonischer sowie architektonischer Anforderungen. Wohnnutzungen sind aufgrund der verminderten Lärmbelastung durch den Schienenverkehr an dieser Lage möglich. Die max. Höhe der Bebauung soll fünf bis sechs Geschosse nicht übersteigen.

C. Ost: Vegetativer Abschluss zur Kernzone

Gemäss dem Testplanungsbeitrag kann der heute noch eingedolte Haldenhofbach als natürliche Begrenzung des Landschaftsfensters zur Kernzone dienen. Der Bach mitsamt vegetativen Elementen können die Vernetzungsqualität zur Halbinsel Au erhöhen. Eine Ausdolung und die genaue Bachführung ist im weiteren Verlauf der Planungen zu prüfen.

Falls der Haldenhofbach als primäre Begrenzungsoption des Landschaftsfensters aufgrund Distanzen oder Topographie nicht umsetzbar ist, sollen naturnahe vegetative Elemente mit erhöhten Anforderungen den Abschluss des Landschaftsfensters gewährleisten. Erst in einer letzten Priorität ist ein baulicher Abschluss (Bestand) zu prüfen.



D. Potential Eigentum und Bestand

Durch die vorgeschlagene mittige Lage des Landschaftsfensters sind lediglich vier Parzellen im Eigentümer zweier verschiedener Parteien betroffen. Dies reduziert die Komplexität und erhöht die Chancen einer zukünftigen Umsetzung.

Für die EO Lack Farben soll eine teilweise Umnutzung des Bestandes geprüft werden. Wohnnutzungen sind aufgrund der Lage und den damit verbundenen Lärmimmissionen nicht realistisch.

Die Tankstelle und das Lagergebäude westlich der EO Lack Farben sind für die Umsetzung des Landschaftsfensters komplett aufzuheben und zu verlagern.

Empfehlungen Teilbereich Landschaftsfenster

Alle Parzellen in diesem Bereich sollen vorerst nicht weiter bebaut werden können: Die Situation einer auch nur temporären, kompletten Schliessung des Landschaftsfensters soll wenn möglich vermieden werden. Dies ist mit einer aufeinander abgestimmten Entwicklung der verschiedenen Parzellen am realistischsten umsetzbar. Zur Sicherung des Landschaftsfensters wird eine Gestaltungsplanpflicht vorgeschlagen.

3.6 Berechnung bauliche Dichte

Für die heute im Perimeter festgesetzten Zonen gilt eine Baumassenziffer (Industriezone C und Gewerbezone A) oder es gibt keine Beschränkung der baulichen Dichte (Kernzone A). Für eine Annäherung einer künftigen baulichen Dichte wurden die heute realisierte Dichte sowie die mögliche Dichte berechnet. Die unten abgebildete Tabelle gibt Auskunft darüber. Die berechneten Zahlen sind mit Vorsicht zu betrachten. Es handelt sich dabei um eine rein Voluminöse betrachtungsweise ohne Qualitätsansprüche oder ortsspezifischer Adaption. Folgende Annahmen wurden getroffen:

Berechnung Baumasse Bestand

- Baumasse gemäss Bauwilligung wo vorhanden
- Berechnung mit Hilfe von: swissBUILDINGS3D 2.0 und Geländemodell, Isohypsen DTM - 2017/2018, GIS ZH)

Berechnung Baumasse möglich

- mögliche Baumasse mit heutiger Baumassenziffer

Baumassenziffer §254 PBG = oberirdische Baumasse BM ----- massgebliche Grundfläche GF							
Nr.	Parz. Nr.	Oberir. Baumasse BM (m3) Bestand	Baumassenziffer BMZ (m3/m2) Bestand	Oberir. Baumasse BM (m3) möglich	Baumassenziffer BMZ (m3/m2) möglich	Oberir. Baumasse BM (m3) Projekt	Baumassenziffer BMZ (m3/m2) Projekt
1	WE11469	1'795*	1.04	6'902	4.00	-	-
2	WE9763	1'678*	0.27	30'762	5.00	-	-
3	WE9762	3'609*	0.58	31'223	5.00	-	-
4	WE12254	39'180	3.92	50'027	5.00	-	-
5	WE12710	3'570*	4.01	4'452	5.00	-	-
6	WE12709	3'548	3.56	4'990	5.00	-	-
7	WE9995	0	0.00	1'944	5.00	-	-
8	WE6815	3'675*	4.87	3'774	5.00	-	-
9	WE7368	20'111	4.51	22'311	5.00	-	-
10	WE5443	7'690	2.98	12'892	5.00	-	-
10	WE5443	In der Kernzone A besteht keine Ausnützungsziffer oder Baumassenziffer.					
11	WE5442						
12	WE9065						
13	WE9517						
14	WE9062						
15	WE8341						
16	WE13199						
17	WE13200						
18	WE11714	25'850	5.21	24'814	5.00	38'931	7.35
19	WE8372	12'137	2.89	21'022	5.00	32'023	6.16
20	WE8370	16'706	4.52	18'488	5.00	36'420	6.26
21	WE6768	1'101*	4.07	1'354	5.00	-	-
22	WE12318	13'759*	3.53	19'493	5.00	-	-
23	WE13036	10'406	1.85	28'076	5.00	-	-
24	WE7371	In der Kernzone A besteht keine Ausnützungsziffer oder Baumassenziffer.					
25	WE6618						
26	WE4543						
TOTAL		164'815		282'523	Ø 5.00	107'374	Ø 6.59

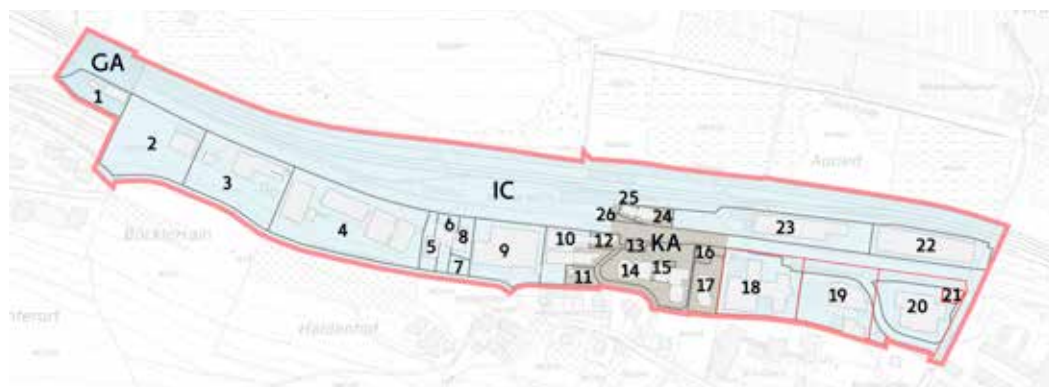
* BM Zahlen (swissBUILDINGS3D 2.0 - Geländemodell, Isohypsen DTM - 2017/2018, GIS ZH)

Umrechnung Baumasse in Brutto-Ausnützungsziffer

- Annahmen: Baumasse / 3.5m = Geschossfläche GF
- GF / 1.1 = Realisierbare anrechenbare Geschossfläche (inkl. DG/UG)
- Annahme, dass alle oberirdischen Räume anrechenbar in DG und UG.

Umrechnung Brutto-Ausnützungsziffer in Ausnützungsziffer PBG

- Annahmen: gemäss Umrechnungshilfe Nutzungsziffern (Leitfaden Dichtevorgaben umsetzen, Amt für Raumentwicklung Kanton Zürich, 2015)



Umrechnung: Baumasse in Brutto Ausnützungsziffer Annahmen: BM / 3.5m = Geschossfläche GF GF / 1.1 = Real. anr. GF (inkl. DG/UG) Annahme, dass alle oberirdischen Räume anrechenbar in DG und UG.								Umrechnungshilfe Nutzungsziffern Leitfaden: Dichtevorgaben umsetzen	
Nr.	Parz. Nr.	aGF (m2) Bestand	Brutto AZ Bestand	aGF (m2) möglich	Brutto AZ möglich	aGF (m2) Projekt	Brutto AZ Projekt	AZ PBG möglich	AZ PBG Projekt
1	WE11469	466	0.27	1793	1.04	-	-	0.88	-
2	WE9763	436	0.07	7990	1.30	-	-	1.12	-
3	WE9762	937	0.15	8110	1.30	-	-	1.12	-
4	WE12254	10177	1.02	12994	1.30	-	-	1.12	-
5	WE12710	927	1.04	1156	1.30	-	-	1.12	-
6	WE12709	922	0.92	1296	1.30	-	-	1.12	-
7	WE9995	0	0.00	505	1.30	-	-	1.12	-
8	WE6815	955	1.26	980	1.30	-	-	1.12	-
9	WE7368	5224	1.17	5795	1.30	-	-	1.12	-
10	WE5443	1997	1.02	2534	1.30	-	-	1.12	-
10	WE5443	In der Kernzone A besteht keine Ausnützungsziffer oder Baumassenziffer.							
11	WE5442								
12	WE9065								
13	WE9517								
14	WE9062								
15	WE8341								
16	WE13199								
17	WE13200								
18	WE11714	6714	1.35	6445	1.30	10112	1.91	1.12	1.66
19	WE8372	3152	0.75	5460	1.30	8318	1.60	1.12	1.39
20	WE8370	4339	1.17	4802	1.30	9460	1.63	1.12	1.42
21	WE6768	286	1.06	352	1.30	-	-	1.12	-
22	WE12318	3574	0.92	5063	1.30	-	-	1.12	-
23	WE13036	2703	0.48	7292	1.30	-	-	1.12	-
24	WE7371	In der Kernzone A besteht keine Ausnützungsziffer oder Baumassenziffer.							
25	WE6618								
26	WE4543								
TOTAL		42'809	Ø 0.79	72568	Ø 1.30	27889	Ø 1.71	Ø 1.12	Ø 1.49

Erkenntnisse

Die Berechnung zeigt, dass die heute mögliche Baumasse in der Industriezone C, umgerechnet, einer Ausnützungsziffer gemäss PBG (ohne Dach- und Untergeschosse) von 1.12 entspricht. Dies wiederum kommt der möglichen Dichte der heutigen Wohn- und Gewerbezone 5 (85% Wohnen / 15% Gewerbe / 10% Arealbonus = 110%) sehr nahe.

In der Folge sind die Erkenntnisse betreffend der baulichen Dichte für die einzelnen Teilbereiche zusammengefasst. Die Empfehlung zur Umsetzung dieser sind im Kapitel 4 Konzept Umsetzung zu finden:

Teilbereich Mittelort

Die im Rahmen dieser Studie entworfenen Volumen für den Bereich Mittelort (Nr. 18, 19 und 20 in der Tabelle) weisen gemäss Berechnung eine durchschnittliche Baumassenziffer von 6.5 auf. Die Studie geht von einem Sockelgeschoss von 10 Metern Höhe und einer Gebäudehöhe von 25 Metern aus. Für die planungsrechtliche Umsetzung scheint die Festsetzung einer Gebäudehöhe für den vorliegenden Fall ungeeignet, es wird empfohlen die Höhe mittels Höhenkoten im Sinner einer Mantellinie zu definieren. Aufgrund dessen und aufgrund der noch groben Dichteberechnung, wird eine maximale Baumassenziffer von 6.0 empfohlen.

Teilbereich Bahnhof Au

Die bauliche Dichte für den Teilbereich Bahnhof Au konnte im Rahmen der Vertiefungsstudie noch nicht vertieft ausgelotet werden (grosse Abhängigkeiten zu Erschliessung etc.). Die effektive Dichte soll im Rahmen der Vorarbeiten zu einem öffentlichen Gestaltungsplan integral über alle Themen nochmals geprüft werden. Das Ziel ist jedoch ein Baustein mit hoher baulicher Dichte. Als Übergang zum Teilbereich Mittelort wird empfohlen, mit der Grundordnung eine Baumassenziffer von 4.0 bis 5.0 festzusetzen.

Für den westlichen Teil des Bereichs Bahnhof Au wird aufgrund der Lärmproblematik, gestützt auf die heutige Zonierung, eine Baumassenziffer von 4.0 empfohlen.

Teilbereich Landschaftsfenster

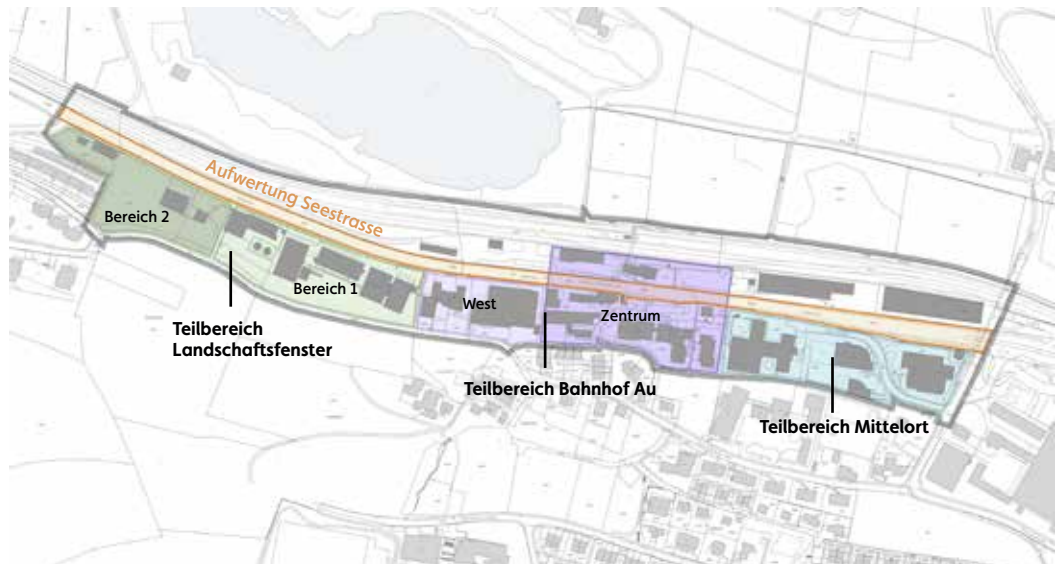
Für den Teilbereich Landschaftsfenster ist die effektive Dichte in Abhängigkeit zur Ausdehnung des Landschaftsfensters und zur Ausformulierung der Übergänge und Randbereiche, im Rahmen einer Folgeplanung auszuloten. In der Grundordnung sollen Baumassenziffern von 4.0 (östlicher Teil) bis 5.0 (westlicher Teil) zugelassen werden.

4 Konzept Umsetzung

4.1 Umsetzung in Teilbereichen

Zentrale Erkenntnis aus der Testplanung und aus der Vertiefungsstudie ist, dass nicht für den ganzen Perimeter die gleichen Entwicklungsmöglichkeiten und entsprechend auch nicht der gleiche Handlungsbedarf besteht. Die drei Teilbereiche Mittelort, Bahnhof Au und Landschaftsfenster verlangen aufgrund ihrer Ausgangslage und des unterschiedlichen Entwicklungspotentials auch in der planungsrechtlichen Umsetzung jeweils spezifische Antworten. Grundsätzlich soll mit folgendem Konzept aufgezeigt werden, mit welchen Mitteln eine Umsetzung im Rahmen der anstehenden BZO Revision erfolgen kann und welche zusätzlichen Planungsschritte notwendig sind.

Abb. 38
Teilbereiche für
die planungs-
rechtliche Um-
setzung

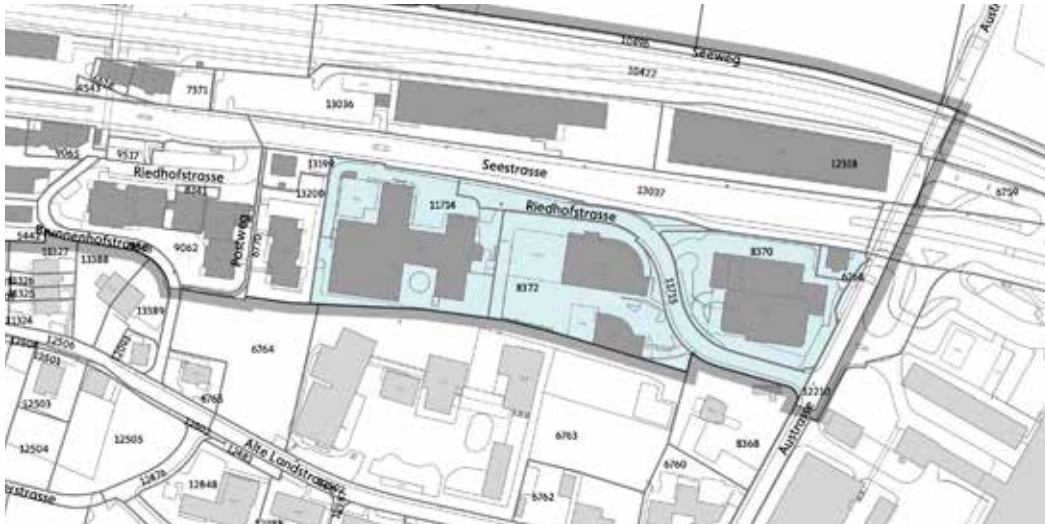


4.2 Aufwertung Seestrasse

Die Seestrasse ist das Rückgrat der Siedlungsentwicklung und Transformation und muss einem hohen Anspruch betreffend Funktion und Gestaltung erfüllen. Eine Entwicklung in den Bereichen Mittelort und Bahnhof Au steht in direktem Zusammenhang mit der Neugestaltung des Strassenraums. Es ist daher zwingend, in einem nächsten ersten Planungsschritt, im Rahmen eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts die in der Testplanung und der Vertiefungsarbeiten erarbeiteten Ansätze weiterzuentwickeln. Es sind namentlich diese:

- Siedlungsorientierte Gestaltung, Geschwindigkeitsregime etc.
- attraktive Fusswegverbindung zwischen Kantonsschule - Bahnhof Au
- Aufhebung Aubrücke und Niveaufreier Anschluss der Austrasse an die Seestrasse
- direkte Erschliessung des Teilbereichs Mittelort ab der Seestrasse
- Festlegung Pflichtbaulinie im Teilbereich Mittelort für den südlichen Teil
- Abstimmung mit beabsichtigter Siedlungsentwicklung (Zwischenzustände/Etappierung)
- Verbesserung der Veloinfrastruktur (gemäss Anforderungen einer Velohauptroute)

4.3 Teilbereich Mittelort



Die Weiterentwicklung des Teilbereichs Mittelort ist aufgrund der gewünschten Neuausrichtung und Adressierung auf die Seestrasse, stark in an deren künftige Gestalt und dem Platzbedarf geknüpft. Alle Parzellen gelten heute grundsätzlich als erschlossen. Mit der geplanten Aufhebung der Riedhofstrasse ist jedoch im Rahmen einer Landumlegung, die Parzellarordnung soweit anzupassen, dass die gewünschte Bebauung möglich wird. Es ist zu prüfen, ob die Landumlegung privatrechtlich oder im Rahmen eines amtlichen Quartierplanverfahrens erfolgen soll. Zu klären ist ausserdem die Frage zu den Zwischenzuständen. Die Parzelle Kat.-Nr. 11714 kann bereits heute direkt ab der Seestrasse erschlossen werden, die übrigen Parzellen müssen bis zu deren beulichen Entwicklung gemäss nachfolgenden Planungsinstrumenten rückwärtig über die Riedhofstrasse erschlossen werden.

Auf Ebene der Nutzungsplanung stehen für diesen Teilbereich derzeit noch drei Varianten zur Diskussion. Aus heutiger Sicht wird empfohlen, die Variante 2 weiterzuverfolgen. Dies ist in einem nächsten Schritt stadtintern und mit dem Amt für Raumentwicklung zu diskutiert.

Variante 1 – Volle Kontrolle (nicht empfohlen)

- Grundordnung mit Mischnutzung, z.B. neue Wohn- und Gewerbezone mit einem maximalen Wohnanteil von 70% und einer Baumassenziffer von 6.0 (ca. AZ 130%).
- Festlegung einer Gestaltungsplanpflicht über Parzellen 6768, 8370, 8372, 11714, 11715 (siehe auch Planbeilage) -> Formulierung einer Zieldefinition zur GP-Pflicht

Mit diesen Massnahmen wird davon ausgegangen, dass die Transformation dieses Teilbereichs in ein Gebiet mit hohem Wohnanteil und Gewerbenutzung in einem Sockelgeschoss erfolgen soll. Das ansässige Gewerbe kann sich im Rahmen der Bestandesgarantie minimal weiterentwickeln, grössere Veränderungen lösen die Aufstellung eines Gestaltungsplans aus. Im Rahmen dieses, sind die Erkenntnisse dieser Studie zu einem Richtprojekt zu vertiefen und mit dem Gestaltungsplan grundeigentümerverbindlich festzusetzen.

Variante 2 – Flexibilität für Grundeigentümer (Empfohlen)

- Grundordnung mit Mischnutzung, z.B. neue Wohn- und Gewerbezone mit einem maximalen Wohnanteil von 20% (so wenig wie möglich) und einer Baumassenziffer von 5.0 (ca. AZ 100%, dies entspricht der heutigen Baumassenziffer).
- Festsetzung eines Ergänzungsplans: Sicherung der städtebaulichen Eckpfeiler gemäss Studie (Pflichtbaulinie, Durchwegung/Gebäudeabstand/Vernetzung Grünraum, Kote 421 M.ü.M. für Sockelgeschoss und Kote 433 M.ü.M. für Hochbauten)
- Erlass von Sonderbauvorschriften: Möglichkeit zur Erhöhung des Wohnanteils auf maximal 70% und zur Erhöhung der Dichte auf eine Baumassenziffer von 6.0 (ca. AZ 130%), beides geknüpft an weitere Vorschriften und Kriterien zur Qualitätssicherung (Sicherung der Inhalte gemäss Erkenntnisse Vertiefungsstudie, besonders gute Gestaltung etc.)

Aus den geführten Gesprächen mit den betroffenen Grundeigentümern geht hervor, dass derzeit das Interesse an einer substanziellen Wohnnutzung nicht gross ist. Es wurden Befürchtungen geäussert, dass ein hoher Wohnanteil zu einem Preisdruck führen könnte, was wiederum den Druck auf die Gewerbebetriebe an diesem Standort erhöhen würde. Die mit einem hohen Wohnanteil geschaffene Anreize würden den Erneuerungsprozess beschleunigen. In Neubauten würde dann unter Umständen das jetzt ansässige Gewerbe nicht mehr bestehen können.

Mit einer Umsetzung der flexiblen Variante 2 könnte diesem Aspekt Rechnung getragen werden, indem der Eigentümerschaft mehr Optionen angeboten würden. Die Weiterentwicklung des bestehenden Gewerbes ist im Rahmen der Grundordnung möglich. Allerdings sind die zentralen Eckpunkte der städtebaulichen Studie (Adressierung zur Seestrasse, Freiräume, evtl. Sockelgeschoss, etc.) einzuhalten. Eine Erhöhung der Nutzungsdichte und des Wohnanteils ist unter Einhaltung der Sonderbauvorschriften möglich. Diese sind so auszugestalten, dass der Eigentümer davon profitieren kann aber nicht muss.

Variante 3 – Laissez-faire (nicht empfohlen)

- Grundordnung neue Wohn- und Gewerbezone 6 mit einem maximalen Wohnanteil von 70% und einer Baumassenziffer von 6.0 (ca. AZ 130%)
- Festsetzung eines Ergänzungsplans: Sicherung der städtebaulichen Eckpfeiler gemäss Studie (Pflichtbaulinie, Durchwegung/Gebäudeabstand/Vernetzung Grünraum, Kote 421 M.ü.M. für Sockelgeschoss und Kote 433 M.ü.M. für Hochbauten)

Die Variante 3 öffnet den Teilbereich für Wohnnutzung und regelt die Eckpfeiler der städtebaulichen Studie ohne weitere qualitätssichernde Hürden. Mit dieser liberalen Variante können die Grundeigentümer ihre Parzellen im Rahmen der Grundordnung entwickeln. Ihren Bedenken betreffend Preisdruck kann damit jedoch nicht entgegnet werden. Ausserdem stellt sich die Frage, ob die gewünschten Qualitäten ohne weitergehende Planungsinstrumente oder qualitätssichernde Verfahren sichergestellt werden können.

Bereich Zentrum

- Mit der Umzonung und der Gestaltungsplanpflicht wird die Grundlage für eine qualitätsvolle Transformation dieses Gebietes geschaffen. Die Stadt Wädenswil wird in einem nächsten Schritt in einem Planungsprozess gemeinsam mit der Grundeigentümerschaft die vorhandenen städtebaulichen Ideen weiter vertiefen (evtl. Konkurrenzverfahren) und verbindlich festsetzen. Die nordwestlichen Parzellenteile der SBB sollen dabei zumindest als Betrachtungsperimeter miteinbezogen werden.

Planwerkstadt AG | Raumplanung · Prozesse · Städtebau 45

Die Parzellen 6815, 7368, 9995, 12709, 12710 eignen sich aufgrund der Lärmsituation (siehe Kapitel Lärm) nicht für Wohnnutzung. Ein Teil der bestehenden Nutzungen (Hotel auf Parzelle 12709 und Schule auf Parzelle 7368) sind derzeit betreffend Zonenkonformität zweifelhaft. Ein Erhalt und eine Weiterentwicklung dieser ist jedoch wünschenswert und unbestritten. Im Rahmen der BZO-Revision soll deshalb geprüft werden, mit welchen Massnahmen dies ermöglicht werden kann. Aus heutiger Sicht denkbar sind folgende Massnahmen:

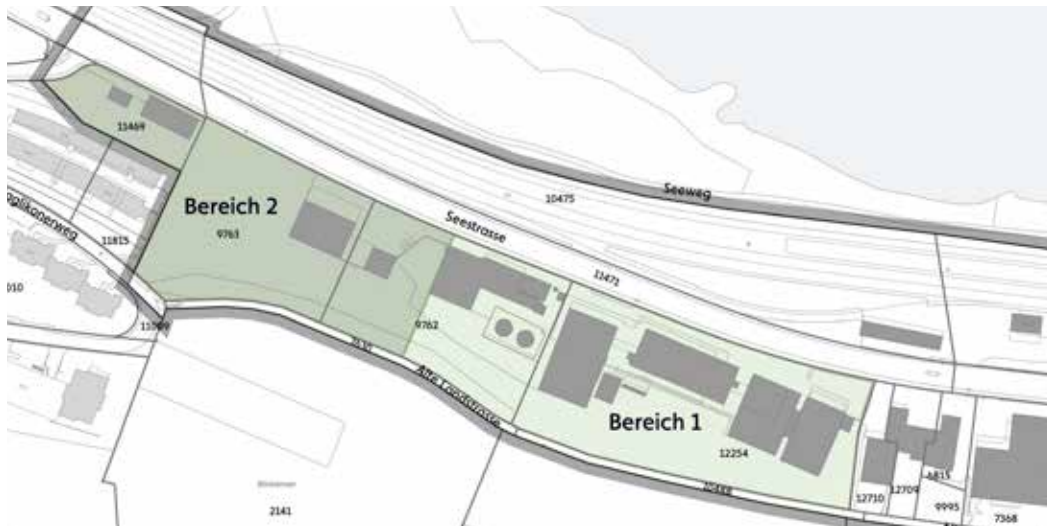
Bereich West

- Grundordnung mit Mischnutzung, z.B. neue Wohn- und Gewerbezone 4 mit einem maximalen Wohnanteil von 20% und einer Baumassenziffer von 4.0 (ca. AZ 85%), ca. 13.5 Meter Gebäudehöhe und maximal 4 Geschossen

Sicht auf den
Bahnhof Vor-
bereich und die
Seestrasse, (Blick
Richtung Westen)



4.5 Teilbereich Landschaftsfenster



Das Freispielen eines Landschaftsfensters wurde im Rahmen der Testplanung als grosse Chance (Vernetzung, Siedlungstrennung, naturräumliche Inszenierung) und als zentrales Element in der zukünftigen Entwicklung des Ortsteils Au betrachtet. Im Rahmen der Vertiefungsstudie wurden Varianten betreffend Lage und Länge des Landschaftsfensters geprüft. Es zeigt sich, dass die Realisierung möglicher Neubauten in konzentrierter Form an den Rändern des Bereichs und damit das Freispielen eines unbebauten Teils möglich ist. Grundsätzlich ist Wohnnutzung am westlichen Rand aufgrund des Rangierlärms besser geeignet als am östlichen Rand. Für die Umsetzung werden folgende Massnahmen vorgeschlagen:

Bereich 1 (analog östlich angrenzender Bereich)

- Grundordnung mit Mischnutzung, z.B. neue Wohn- und Gewerbezone 4 mit einem maximalen Wohnanteil von 20% und einer Baumassenziffer von 4.0 (ca. AZ 85%), ca. 13.5 Meter Gebäudehöhe und maximal 4 Geschossen

Bereich 2

- Grundordnung mit Mischnutzung, z.B. neue Wohn- und Gewerbezone 5 mit einem maximalem Wohnanteil von 80% und einer Baumassenziffer von 5.0 (ca. AZ 100%), ca. 16.5 Meter Gebäudehöhe und maximal 5 Geschossen

Beide Bereiche

- Festlegung einer Gestaltungsplanpflicht über die Parzellen 9762, 9763, 11469 und 12254 (siehe auch Planbeilage), Zieldefinition zur GP-Pflicht: Freihaltebereich über eine minimale Länge von 100 Meter zwischen Seestrasse und Landwirtschaftszone, Definition Qualität des LF, sorgfältige Gestaltung der Randbereiche, etc.

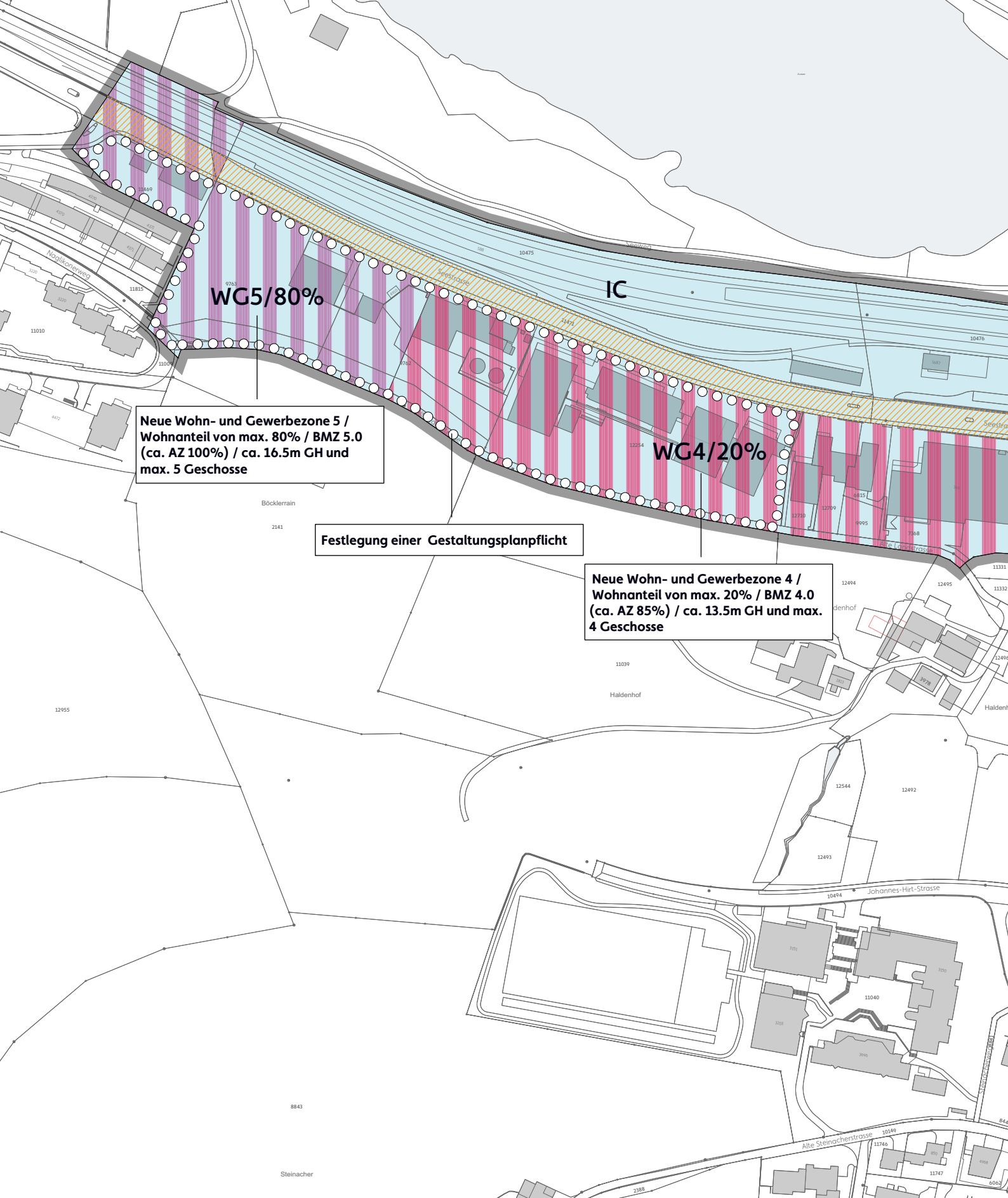
Da die Realisierung eines Landschaftsfensters in gewünschter Qualität (noch zu definieren) über einen längeren Zeitraum erfolgen wird und in Abhängigkeit zu den Absichten der Grundeigentümerschaft steht, muss für die planungsrechtliche Umsetzung dieser Idee entsprechende Spielraum gegeben werden. Die Festlegung einer Gestaltungsplanpflicht über die vier Parzellen ermöglicht den zwei betroffenen Eigentümern die Findung einer für sie optimalen Lösung auf der Zeitachse, stellt jedoch auch sicher, dass bei Veränderungen über die Bestandesgarantie hinaus, die Herstellung eines Landschaftsfensters sichergestellt wird.

4.6 Begründung öffentliches Interesse

Gemäss §48 Absatz 3 des Planungs- und Baugesetzes kann, sofern ein wesentliches öffentliches Interesse besteht (wie beispielsweise des Ortsbild- und Landschaftsschutzes, des Aussichtsschutzes, des Immissionsschutzes oder ein solches an einer differenzierten baulichen Verdichtung), mit der Zonenzuweisung festgelegt werden, dass für bestimmte Teilbereiche ein Gestaltungsplan aufgestellt werden muss.

Es wird davon ausgegangen, dass ein solches wesentliches öffentliches Interesse für alle Teilbereiche im Perimeter besteht. Die folgenden Punkte sind als Hinweise für die Begründung im Rahmen des Erläuterungsberichts zur BZO-Revision zu verstehen:

- Für den gesamten Planungsperimeter besteht gemäss kommunalem Richtplan die Zielsetzung einer Neuorientierung hin zum einem Zentrumsgebiet. Eine differenzierte Umstrukturierung und schrittweise Transformation des Gebiets bedarf spezifischer Festlegungen über die Zonenbestimmungen hinaus.
- Die Umsetzung der Anforderungen zum Schutz der angrenzenden Flachmoore von nationaler Bedeutung kann erst mit differenzierten Bestimmungen zu Lage und Höhe von Gebäuden sichergestellt werden.
- Für den Teilbereich Landschaftsfenster bezeichnet der kommunale Richtplan den kommunalen Vernetzungskorridor Schönbüel-Steinacher-Halbinsel Au mit dem Ziel einer Aufwertung und Verbesserung der Durchlässigkeit des Gewerbe-/Industriegebiets. Mit der Festsetzung einer Gestaltungsplanpflicht, kann diese Ziel unter Berücksichtigung eines angemessenen Anordnungsspielraums für die Grundeigentümerschaft, erreicht werden.
- Die Sicherstellung der Anforderungen des Lärmschutzes bedarf, für die vom Bahnlärm betroffenen Gebiete, weiterer spezifischer Festlegungen über die Zonenbestimmungen hinaus.



PROJEKT:

Stadt Wädenswil

Vertiefung der Testplanungsergebnisse für die Bereiche Bahnhof Au und Mittelort

PLAN:

Konzept Umsetzung

DATUM

11. Februar 2021

DOK.-BEZ.

10261.01_08_210211_Plan.vwx

Betriebs- und Gestaltungskonzepts

- Siedlungsorientierte Gestaltung, Geschwindigkeitsregime etc.
- attraktive Fusswegverbindung zwischen Kantonsschule - Bahnhof Au
- Aufhebung Aubrücke und planfreien Anschluss der Austrasse an die Seestrasse
- direkte Erschliessung des Teilbereichs Mittelort ab der Seestrasse
- Festlegung Pflichtbaulinie im Teilbereich Mittelort für den südlichen Teil
- Abstimmung mit beabsichtigter Siedlungsentwicklung (Zwischenzustände und Etappierung)
- Verbesserung der Veloinfrastruktur entsprechend den Anforderungen einer Velohauptroute

- Grundordnung mit Mischnutzung und hoher Dichte (neue Zentrumszone) BMZ 5.0 (ca. AZ 100%)
- Wohnanteil von max. 80%

- Festlegung einer Gestaltungsplanpflicht (öff. Gestaltungsplan)

Variante 1 – Volle Kontrolle (nicht empfohlen)

- Neue Wohn- und Gewerbezone BMZ 6.0 (ca. AZ 130%)/
- Wohnanteil von max. 70%
- Festlegung einer Gestaltungsplanpflicht
- Ziele GP-Pflicht ergänzen

Variante 2 – Flexibilität für Grundeigentümer (Empfohlen)

- Neue Wohn- und Gewerbezone BMZ 5.0 (ca. AZ 100%) /
- Wohnanteil von max. 20%
- Festsetzung eines Ergänzungsplans
- Erlass von Sonderbauvorschriften BMZ 6.0 (ca. AZ 130%)



Variante 3 – Laissez-faire (nicht empfohlen)

- Neue Wohn- und Gewerbezone BMZ 6.0 (ca. AZ 130%)/
- Wohnanteil von max. 70%
- Festsetzung eines Ergänzungsplans

