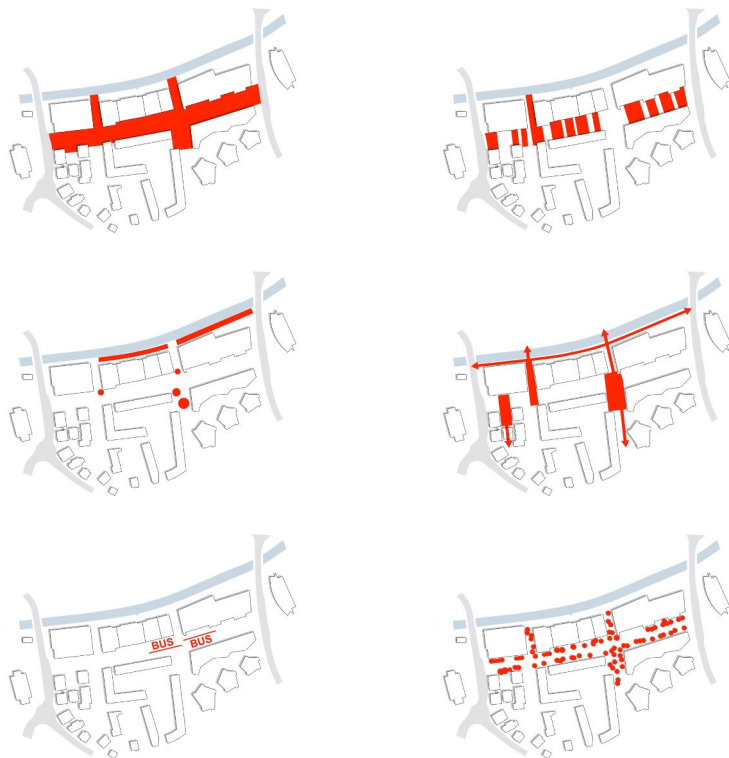


Begegnungszone Bandwies

BETRIEBS- UND GESTALTUNGS- KONZEPT

Erläuternder Bericht



**SUTER
VON KÄNEL
WILD**

Planer und Architekten AG

Förrlibuckstrasse 30, 8005 Zürich
+41 44 315 13 90, www.skw.ch

Inhalt

1	EINLEITUNG	3
2	RAHMENBEDINGUNGEN	4
2.1	Übergeordnete Vorgaben	4
2.2	Bestandesaufnahme Bandwiesstrasse	9
3	GRUNDKONZEPT	11
3.1	Zielsetzungen	11
3.2	Grundkonzept	12
4	BETRIEBS- UND GESTALTUNGSKONZEPT	15
4.1	Mischfläche	15
4.2	Aufbruch der Linearität	16
4.3	Platzfläche	17
4.4	Querungen Fuss-/Wanderwege	18
4.5	Flusspromenade	19
4.6	Aufgelöste Allee und Baumgruppen	19
4.7	Entsiegelte Flächen	20
4.8	Bushaltestellen	21
4.9	Beleuchtung	22
4.10	Mehrzweckstreifen Breitenhofstrasse	23
4.11	Weitere Ausstattungen	23
5	VERFAHREN UND UMSETZUNG	25
6	KOSTENSCHÄTZUNG	27
	BEILAGEN	29

Auftraggeberin

Gemeinde Rüti ZH

Bearbeitung

SUTER • VON KÄNEL • WILD
Peter von Känel, Cédric Arnold

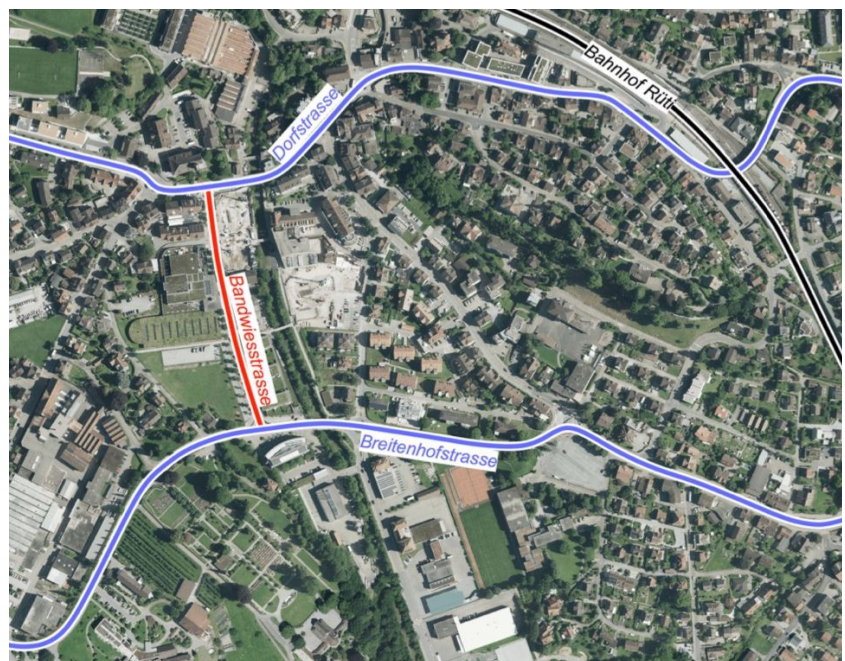
1 EINLEITUNG

Ausgangslage

Die Bandwiesstrasse ist als Tempo-30-Strasse signalisiert. Sie ist von publikumsorientierten Nutzungen umschlossen und entspricht einer wichtigen Einkaufsachse innerhalb des Ortszentrums von Rüti. Gleichzeitig dient sie als Verkehrsträger für den Fuss- und Radverkehr, den öffentlichen Verkehr (Bus 884), den motorisierten Individualverkehr und für die Anlieferung sowie Parkierung der angrenzenden Nutzungen. Entsprechend ist auf der Strasse ein hoher Anteil an Ziel- und Quellverkehr zu verzeichnen.

Die Bandwiesstrasse hat zudem eine Verbindungsfunktion zwischen der Dorf- und Breitenhofstrasse zu gewährleisten.

Übersichtsplan



Auftrag

Im Zusammenhang mit laufenden Veränderungen im Umfeld und geplanten Projekten ergeben sich neue Bedürfnisse. Eine hohe Aufenthaltsqualität im Aussenraum ist für die Gemeinde Rüti generell wichtig, insbesondere auch in der Bandwiesstrasse. Der Aussenraum im Bereich der Bandwiesstrasse soll daher funktionell und optisch verbessert und aufgewertet werden. Er soll zu einer Begegnungszone umgestaltet werden, wie dies im kommunalen Verkehrsplan vorgesehen ist. Dabei sollen auch öffentliche Plätze entstehen.

Die gestalterischen Ansätze der Bandwiesstrasse, samt den Übergangsbereichen zu den privaten Liegenschaften, also der Bereich von Fassade zu Fassade, sollen mit dem vorliegenden Betriebs- und Gestaltungskonzept im Detail geklärt werden. Es ist vorgesehen, eine Begegnungszone auf der Bandwiesstrasse einzuführen.

2 RAHMENBEDINGUNGEN

2.1 Übergeordnete Vorgaben

Anforderungen an eine Begegnungszone



Für die Signalisation einer Begegnungszone gelten gemäss Art. 22b Signalisationsverordnung (SSV) folgende Anforderungen:

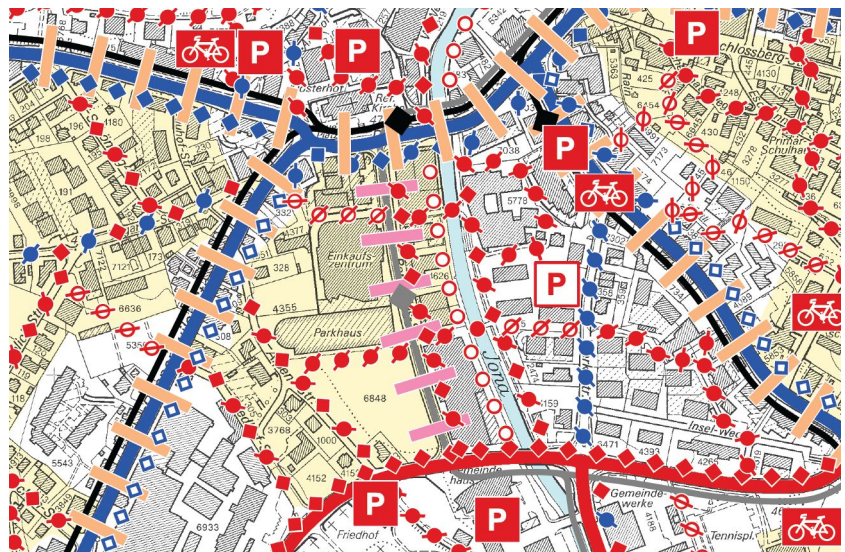
- Zulässige Geschwindigkeit max. 20 km/h, welche durch bauliche Massnahmen unterstützt wird
- Fahr- und Gehbereiche sind in Mischflächen zu integrieren (Auflösung Fahrbahnränder)
- Fussgänger und Benützer von fahrzeugähnlichen Geräten (Rollschuhe, Inline-Skates, Trottinette, Kinderräder etc.) haben Vortritt gegenüber dem Fahrverkehr
- Parkierung nur innerhalb von markierten Parkfeldern; für das Abstellen von Fahrrädern gelten die allgemeinen Vorschriften über das Parkieren

Kommunaler Verkehrsplan

Der kommunale Verkehrsplan macht zur Bandwiesstrasse folgende Aussagen:

- Signalisation als Begegnungszone gemäss Signalisationsverordnung (SSV)
- Aufenthaltsfreundlichkeit des Strassenraums erhöhen
- Möglichkeit von öffentlichen Plätzen prüfen
- Reibungslose Durchfahrt für den Ortsbus 884 sicherstellen
- Erarbeitung eines verkehrstechnischen Gutachtens gemäss Art. 108 SSV
- Bestehende kommunale Fuss- und Radwege entlang der Bandwiesstrasse sowie Querungen
- Geplante Fuss- und Wanderwege entlang der Jona

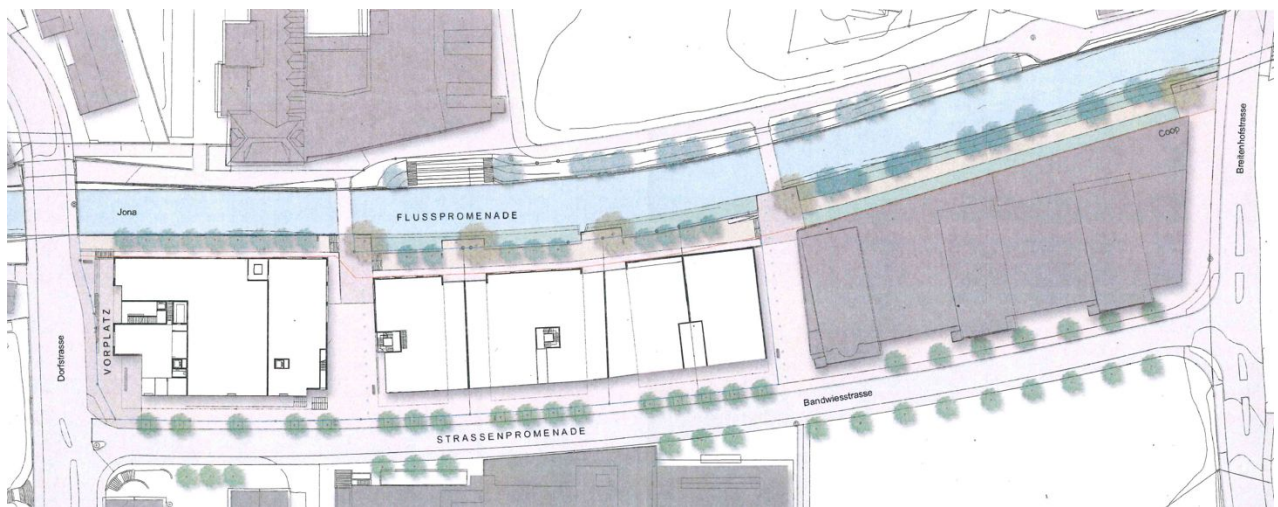
bestehend	geplant	
		Hauptverkehrsstrasse (regional, kantonal)
		Sammelstrasse
		Radweg
		Fuss- und Wanderweg ohne Hartbelag
		Fuss- und Wanderweg mit Hartbelag
		Begegnungszone



Gestaltungsplan Bandwies

Für die Bandwiesstrasse 3–9 wurde der private Gestaltungsplan Bandwies aufgestellt. Der nördliche Teilbereich (Bandwiesstrasse 1–3) wurde bereits entsprechend den Vorgaben des Gestaltungsplans neu überbaut. Bezogen auf die Bandwiesstrasse macht der Gestaltungsplan mit dem Aussenraumkonzept von tjissen landschaftsarchitektur, Rapperswil vom 27.3.2012 auch verbindliche Aussagen zur Gestaltung des Strassenraums sowie zur Aufwertung des westlichen Uferbereichs entlang der Jona. Konkret werden mit dem Gestaltungsplan folgende Inhalte festgelegt, die im vorliegenden Betriebs- und Gestaltungskonzept zu berücksichtigen sind:

- Strassenbegleitende Baumreihe entlang der Bandwiesstrasse
- Rückwärtige Flusspromenade entlang der Jona



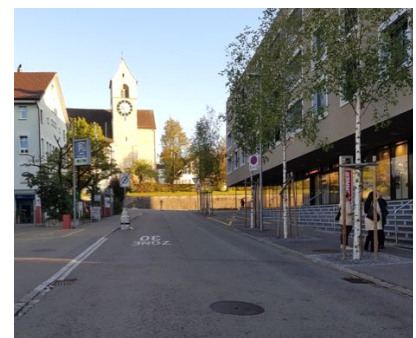
Aussenraumkonzept/Richtprojekt Gestaltungsplan Bandwies



Neubau Bandwiesstrasse 1–3



Rückwärtige Flusspromenade












Strassenbegleitende Baumreihe

**Gestaltungsplan
 Bandwies Süd (Gemeinde)**

Für das unbebaute Grundstück Kat. Nr. 6848 südlich der Migros ist eine fünf- bis sechsgeschossige Überbauung mit einer publikumsorientierten Erdgeschossnutzung geplant. Hierfür ist der öffentliche Gestaltungsplan Bandwies Süd in Erarbeitung. Das Projekt wurde im Jahr 2020 vom Souverän an einer Urnenabstimmung abgelehnt, weshalb eine Überarbeitung notwendig ist. Die Neubebauung hat einen grossen Einfluss auf die Strassenraumgestaltung. Bezogen auf die Bandwiesstrasse sind folgende Inhalte aus dem Gestaltungsplan bzw. dem Richtprojekt von SPPA Architekten beim vorliegenden Betriebs- und Gestaltungsplan zu berücksichtigen:

- Publikumsorientierte Erdgeschossnutzung entlang der Bandwiesstrasse
- Nordseitiger, an die Bandwiesstrasse angrenzender Quartierplatz mit Wasserspiel, Café, Sitzgelegenheiten usw.
- Baumreihe sowie Veloabstellplätze entlang der Bandwiesstrasse
- Rückwärtige Erschliessung der Tiefgarage ab der Breitenhofstrasse

Gestaltungsplan Bandwies Süd,
 Stand vom 13.12.2018

	Geltungsbereich
	Baufelder
	Koordinaten
	Massgebendes Terrain (Höhenlinien ausserhalb Richtprojekt, Äquidistanz 0.50 m)
	Quartierplatz
	Bereich Begegnungszone Bandwies
	Infrastrukturband
	Hof
	Durchwegung
	Wiese
	Bäume (Lage gemäss Richtprojekt Aussenraum)
	Bereich Ein- und Ausfahrt UNG
	Ein- und Ausfahrt UNG



Richtprojekt Bandwies Süd,
 Stand vom 27.11.2018

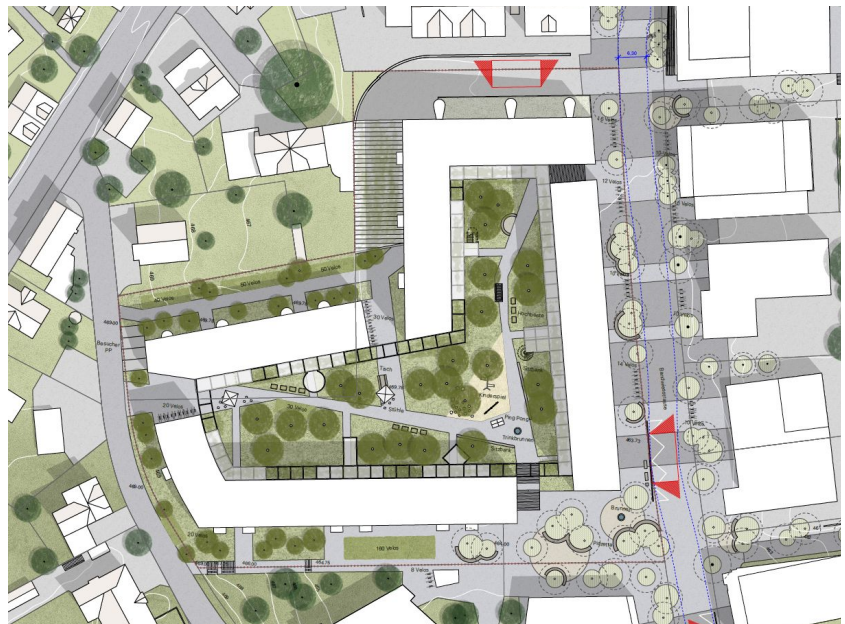


Gestaltungsplan Bandwies Nord (Migros)

Die Grundstücke Kat. Nrn. 4344 und 4355 sind im Besitz der Migros und sollen neu entwickelt werden. Nach einer ersten Flächenstudie, die einen Rückbau des Parkhauses sowie eine nordseitige Erweiterung des Einkaufszentrums vorsah, liegt nun ein Richtprojekt vor. Das Projekt sieht einen Neubau für das gesamte Areal vor. Im 1. UG und im Sockelgeschoss sollen wieder die Migros und weitere Geschäfte Platz finden. Auf dem Sockelgeschoss findet eine viergeschossige Wohnüberbauung Platz. Zur Bandwiesstrasse tritt der Neubau damit fünfgeschossig mit überhöhtem EG in Erscheinung. Auf dem Sockelgeschoss ist ein halböffentlicher Innenhof mit üppiger Begrünung angedacht. Die Anlieferung der Geschäfte soll über die Bandwiesstrasse am nördlichen Rand des Areals erfolgen. Die Tiefgarage für die Kunden und Bewohner soll sowohl nördlich über die Bandwiesstrasse als auch via die Tiefgarage des GP Bandwies Süd und damit über die Breitenhofstrasse erschlossen sein. Die Neubebauung hat einen grossen Einfluss auf den Strassenraum und ist Auslöser für die Überarbeitung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts im Jahr 2023. Folgende Inhalte des Richtprojektes müssen im BGK berücksichtigt werden:

- Publikumsorientiertes Erdgeschoss entlang der Bandwiesstrasse
- Südseitiger, erweiterter, an die Bandwiesstrasse angrenzender Quartierplatz mit Brunnen, Sitzmöglichkeiten, Eingang zu Einkaufszentrum usw.
- Aussenraum für Restaurant entlang der Bandwiesstrasse
- Nordseitige Erschliessung der Tiefgarage und Anlieferung ab der Bandwiesstrasse

Richtprojekt Bandwies Nord
Stand 2023



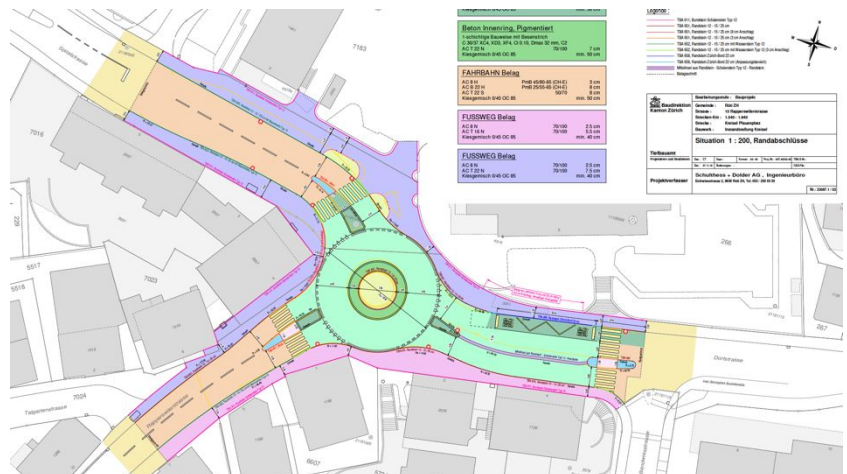
Visualisierung Richtprojekt Migros



Sanierung Kreisel Pfauenplatz

Der Kreisel Pfauenplatz wurde im Auftrag der Baudirektion des Kantons Zürich saniert. Es ist ein Beton-Belag eingebaut worden, der sich bis zur Einmündung in die Bandwiesstrasse erstreckt. Die Bäume entlang der Dorfstrasse wurden entfernt. Für das Betriebs- und Gestaltungskonzept Bandwies wurde das kantonale Bauprojekt vom 27.11.2018 als Grundlage verwendet. Mit der Umsetzung des kantonalen Bauprojekts ist der Zugang zur Bandwiesstrasse für den Ortsbus (Linie 884) erleichtert worden. Der Bus kann nun ab der Dorfstrasse direkt in die Bandwiesstrasse einbiegen und das Linksabbiegeverbot für den Busbetrieb wurde aufgehoben.

Kantonales Bauprojekt Kreisel Pfauenplatz vom 27.11.2018



2.2 Bestandesaufnahme Bandwiesstrasse

Strassenquerschnitt

Die Bandwiesstrasse weist eine Tempo-30-Signalisation auf und verfügt über eine Fahrbahnbreite zwischen 5.9 und 6.2 m sowie ein beidseitiges Trottoir (ca. 2.0 m Breite). Mittels Vertikalversätzen ist die Fahrbahn zwischen den beiden Bushaltestellen Bandwies sowie bei den Einmündungen in die Dorf-/Breitenhofstrasse auf das Niveau der Trottoire angeglichen.

Bushaltestellen

Die Buslinie 884 verläuft im Gegenverkehr auf der Bandwiesstrasse. Die Bushaltestellen sind jeweils bei den Eingängen der Einkaufszentren Coop/Migros angeordnet. Diese müssen im Zuge der weiteren Projektierungsarbeiten entsprechend dem BehiG angepasst werden.



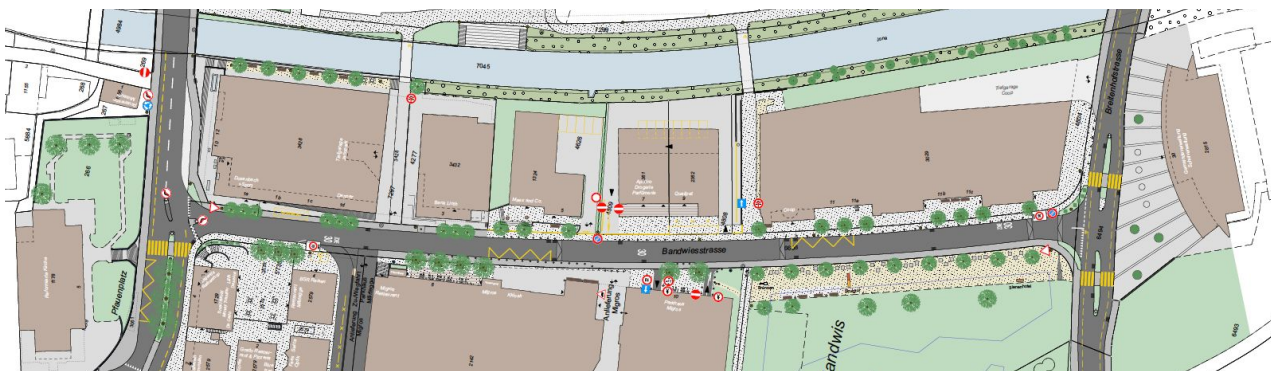
Baumreihe/Brunnen Bandwies Süd



Bushaltestelle Bandwies



Vertikalversatz Einmündung



Vielfalt an unterschiedlichen Elementen und Materialisierungen

Der Strassenraum entlang der Bandwiesstrasse weist eine sehr hohe Vielfalt an unterschiedlichen Elementen, Materialisierungen und Belägen auf. Auffällig sind die zahlreichen unterschiedlichen Poller entlang der Strassenränder sowie die markanten Baumreihen im Bereich der Einkaufszentren Migros und Coop. Neben der Asphaltierung ist ein Grossteil der angrenzenden Grundstücke mit Betonverbundsteinen ausgestaltet. Künftig soll eine homogenere Gestaltung den Strassenraum prägen.

Terrainverlauf

Entlang der Bandwiesstrasse ist ein leichtes Längsgefälle zu verzeichnen. Ostseitig der Fahrbahn weist das Terrain aufgrund der unterschiedlich angeordneten Gebäudezugänge zahlreiche Höhensprünge auf (Treppen).



Unterschiedliche Poller



Baumreihe und Brunnen Bandwies Süd



Ostseitige Höhenversätze/Treppen

Strassenentwässerung

Die Strassenentwässerung ist mittels beidseitig angeordneter Schlammsammler gewährleistet (vgl. Leitungskataster).



Leitungskataster Abwasser

3 GRUNDKONZEPT

3.1 Zielsetzungen

Ziele

Für die Neugestaltung der Bandwiesstrasse werden Zielsetzungen definiert. Die Ziele sind operabel formuliert. Dies erleichtert die abschliessende Überprüfung der Zielerfüllung und die Klärung des Handlungsbedarfs.

Anforderungen Signalisationsverordnung/KAPO erfüllt

- Die Anforderungen an eine Begegnungszone gemäss Art. 22b Signalisationsverordnung (SSV) und Kantonspolizei sind erfüllt.

Fuss- und Veloverkehr

- Die Sicherheit und Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr sind unter Berücksichtigung der kommunalen Fuss- und Velowegverbindungen und Querungsstellen optimiert.

Gestaltung/Charakter Strassenzug

- Der Strassenraum von Fassade zu Fassade ist im Hinblick auf ein siedlungsorientiertes Erscheinungsbild mit einheitlichen Gestaltungselementen, Belägen und Identifikationspunkten wie Plätzen gestaltet. Der öffentliche Raum bietet eine hohe Aufenthaltsqualität für die Passanten. Wichtige Querungspunkte und Platzsituationen sind gestalterisch hervorgehoben.

Geschwindigkeitsniveau/Verkehrsfluss

- Die Geschwindigkeiten befinden sich auf dem Niveau Tempo 20. Der Verkehrsfluss ist aufgrund der Strassenraumgestaltung beruhigt.

Flexible Gestaltungsansätze

- Die im Betriebs- und Gestaltungskonzept vorgesehenen Massnahmen berücksichtigen die zum heutigen Zeitpunkt bekannten künftigen Bauprojekte und gewährleisten zudem auch langfristigen Planungsspielraum bei Um- und Neubauprojekten.

Kompatibilität mit ÖV-Busbetrieb

- Sämtliche Konzeptmassnahmen sind kompatibel mit dem ÖV-Busbetrieb. Die Bushaltestellen entsprechen darüber hinaus den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG).

Begrünung und Bäume

- Der Begegnungszone ist intensiv begrünt und kommt von der klassischen Allee weg. Die Bepflanzung sorgt zusammen mit grossen begrünten Baumscheiben für ein angenehmes Lokalklima. Das Oberflächenwasser wird so gut als möglich vor Ort versickert.

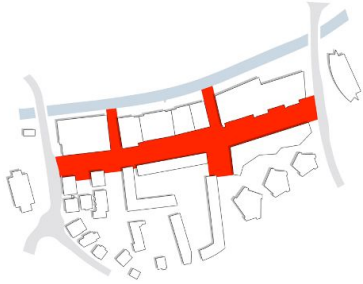
3.2 Grundkonzept



Konzeptmassnahmen

Nachfolgend werden die zentralen Konzeptansätze für die Begegnungszone Bandwies erläutert. Sie enthalten die übergeordneten Grundsätze, die in der Detailgestaltung berücksichtigt und mit einer adäquaten Materialisierung und Umstrukturierung des Strassenraums umgesetzt werden sollen.

Mischfläche



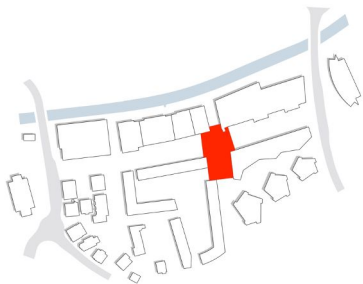
Die heutige Bandwiesstrasse verfügt über ein beidseitiges Trottoir. Die Fahrbahn soll zukünftig auf das Niveau der Trottoire angehoben werden. Dadurch werden die Fahrbahnränder aufgelöst und es entsteht eine Mischfläche für den Fuss- und Veloverkehr sowie den motorisierten Verkehr. Die ursprünglichen Trottoirkanten können durch Elemente wie Baumreihen, Beleuchtung usw. lesbar gemacht werden. Die Mischfläche entspricht dem Perimeter für die Begegnungszone. Sie wird durch die beiden übergeordneten Strassen (Dorf-/Breitenhofstrasse) begrenzt.

Aufbruch der Linearität



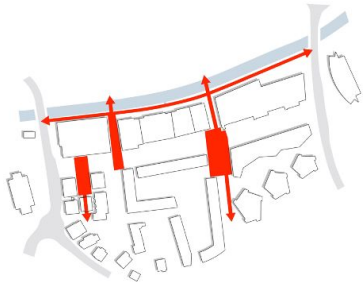
Die Linearität der Bandwiesstrasse wird durch quer zur Fahrtrichtung stehende Bänder gebrochen. Mit der Strukturierung in Querrichtung wird der Fokus auf die Verbindung der gegenüberliegenden Fassaden geleitet. Die Linearität der Strasse rückt gestalterisch in den Hintergrund. Für Autofahrende wird klar, dass sie in der Begegnungszone zu Gast sind und den Strassenraum zu teilen haben. Eine angepasste Geschwindigkeit fühlt sich dank der Gestaltung selbstverständlich an. Die quer liegenden Bänder können durch Materialwechsel, die Einfärbung des Materials oder auch unterschiedliche Oberflächenbearbeitungen erreicht werden.

Platzfläche



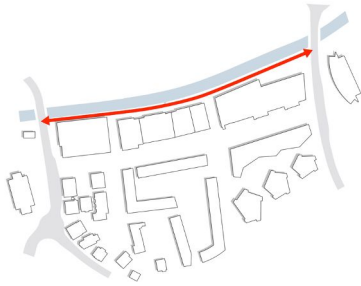
Zwischen den publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen Coop, Migros und Bandwies Süd sowie den beiden Bushaltestellen spannt sich ein kompakt gehaltener Platz auf. Die Platzfläche kann aktiv in den Strassenraum eingebunden werden, um den öffentlichen Raum zu beleben und den Verkehrsfluss zu beruhigen.

Querungen Fuss-/Wanderwege



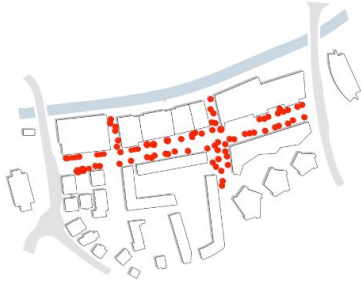
Zwei kommunale Fuss- und Wanderwege queren die Bandwiesstrasse, die an die Brücken entlang der Jona angebunden sind. Diese Querungsstellen sollen in geeigneter Weise gestalterisch hervorgehoben werden. Dies kann beispielsweise mit einem Materialwechsel umgesetzt werden. Die südliche Querungsstelle entspricht gleichzeitig der oben erwähnten Platzfläche.

Flusspromenade



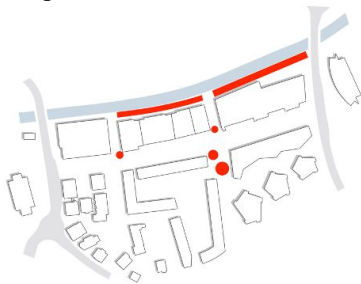
Als alternative Fusswegverbindung zur Bandwiesstrasse ist eine naturbezogene Flusspromenade entlang der Jona vorgesehen. Sie dient der Naherholung und ist mit den angrenzenden kommunalen Fusswegrouten verknüpft.

Aufgelöste Allee und Baumgruppen



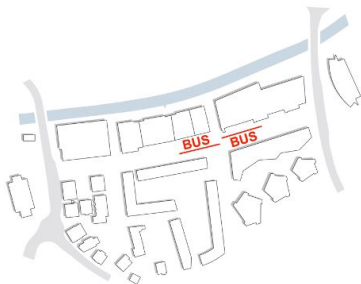
Die Bandwiesstrasse verfügt heute über klassische Baumreihen. Diese sollen in eine aufgelöste Form überführt werden. Weniger strenge und linear angeordnete Baumreihen, die sich lokal zu Baumgrüppchen zusammenfügen, strukturieren den Strassenraum und brechen die Linearität weiter. Dank einer Variation der Baumarten sowie grossen, runden und begrünten Baumscheiben, entstehen verschiedene Räume entlang der Bandwiesstrasse. Zusätzlich werden gute Voraussetzungen für ein angenehmes Lokalklima geschaffen. Die Beschattung ist hoch und die Versickerung von Oberflächenwasser direkt vor Ort so gut wie möglich sichergestellt.

Entsiegelte Flächen



Entlang der Jona auf dem neuen Teil der Flusspromenade sowie in den Platzbereichen werden zusätzliche Flächen entsiegelt. Im Bereich der Platzsituation werden grössere zusammenhängende Flächen chaussiert.

Bushaltestelle Bandwies



Im Zuge der Neugestaltung sind die Bushaltestellen entsprechend den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) umzugestalten: Demnach ist für Bushaltestellen eine Haltekantenhöhe von 22 cm festzulegen. Da die Parkierung der Migros zukünftig unterirdisch angeordnet wird (vgl. Kapitel 2.1), kann der Vorbereich des heutigen Parkhauses neu bespielt und mit einer Bushaltestelle ergänzt werden. Somit rücken die Bushaltestellen der beiden Richtungen näher zueinander und grenzen an den neu entstehenden Platz.

4 BETRIEBS- UND GESTALTUNGSKONZEPT

Betriebs- und Gestaltungskonzept 1:500

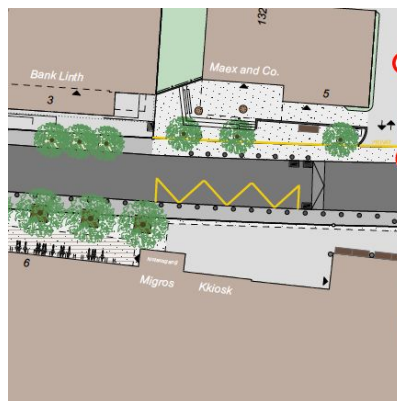
Aufbauend auf dem Grundkonzept wurde ein Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet und im Massstab 1:500 aufskizziert. Das Konzept wurde an der Baukommissionssitzung vom 11. Februar 2019 verabschiedet und dient als Basis für die weiteren Planungsschritte. Die Umsetzung hat sich mehrfach verzögert, weshalb mit der Konkretisierung der Absichten der Migros das BGK im Frühjahr 2023 überarbeitet wurde. Das überarbeitete nun vorliegende Konzept wurde von der Baukommission am ... 2023 verabschiedet.

4.1 Mischfläche

Schwarzbelag

Die Mischfläche umfasst die Strassenparzelle inklusive der angrenzenden Vorbereiche der Anstösser und wird nord- und südseitig durch die Dorf- und Breitenhofstrasse begrenzt. Sie soll einheitlich als Schwarzbelag (Asphalt) ausgestaltet werden. Quer zur Fahrtrichtung soll der Asphalt teilweise eingefärbt werden und so den Strassenraum in verschiedenen breite Bänder gliedern. Die Randsteine der bestehenden Trottoire sind zu entfernen.

Vergleich Bestand/Neugestaltung Bandwiesstrasse 5



Bestand



Neugestaltung

Flächige Gestaltung

Es ist eine flächige Gestaltung von Fassade zu Fassade anzustreben. Höhenversätze sind soweit möglich zu vermeiden. Dies ist insbesondere bei Neubauprojekten entlang der Bandwiesstrasse zu berücksichtigen.

4.2 Aufbruch der Linearität

Linearität

Die Bandwiesstrasse hat bei einer Länge von rund 300 Metern nur eine geringe Krümmung. Das Gemeindezentrum am einen Ende und die Kirche am anderen Ende der Strasse bilden gut sichtbare Fixpunkte. Mit den diversen Neuentwicklungen entlang der Strasse wird das Lineare der Strasse in Zukunft weiter betont. Die führt zu einer vermeintlichen Übersichtlichkeit und kann damit dazu animieren, mit einer überhöhten Geschwindigkeit zu fahren. Dies ist dem Ziel, die Bandwiesstrasse zu einem attraktiven und zum Verweilen einladenden Zentrum zu entwickeln, nicht förderlich.

Strukturierung Belag

Um die Linearität zu brechen und den Bezug zu den Fassaden sowie den dahinterliegenden Erdgeschossnutzungen herzustellen, soll der Belag quer zur Fahrtrichtung strukturiert werden. Dies kann grundsätzlich durch einen Materialwechsel, verschiedene Färbungen desselben Materials oder einen Farbauftrag auf den Belag geschehen. Bei einem Materialwechsel, insbesondere zwischen zwei Materialien mit verschiedenen Ausdehnungskoeffizienten, wie beispielsweise bei Asphalt und Beton, entsteht immer eine kritische und unterhaltsaufwendige Fuge. Es soll deshalb vorzugsweise mit verschiedenfarbigen Varianten des gleichen Materials gearbeitet werden. In diesem Fall mit eingefärbtem und normalem Asphalt.



Referenzbilder von Willisau



4.3 Platzfläche

Piazzetta

Im Bereich Migros/Coop/Bandwies Süd ist eine Platzgestaltung vorgesehen, die den gesamten Strassenraum der Bandwiesstrasse einbezieht. Die Platzgestaltung korrespondiert mit den angrenzenden publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen. Zudem ist die Bushaltestelle Bandwies an die Platzgestaltung angeknüpft. Der Platzbereich entspricht zudem der Querungsstelle mit der kommunalen Fuss- und Wanderwegroute. Angesichts dieser verschiedenen Funktionen ist die notwendige Belebung des Platzes gewährleistet.

Gestaltung

Die Platzfläche ist durch den auch ansonsten über den gesamten Strassenzug vorzufindenden Material- respektive Farbwechsel abgegrenzt. Da die geplanten Bauten die Piazzetta gut fassen, ist in Längsrichtung zur Strasse keine klare Abgrenzung notwendig. Durch die Bepflanzung wie auch die Ausstattung, die sich im Bereich des Platzes intensiviert, entsteht ein fließender Übergang, der dennoch die Lesbarkeit des Platzes zulässt. Ansonsten nicht vorkommende entsiegelte Flächen heben die Piazzetta vom restlichen Strassenraum weiter ab.

Situation BGK



4.4 Querungen Fuss-/Wanderwege

Akzentuierung

Die Platzfläche dient gleichzeitig als Querungsstelle auf dem kommunalen Fusswegnetz. Mit der Platzgestaltung wird die Querungsmöglichkeit bereits ausreichend hervorgehoben. Für die nördliche Querungsstelle soll der gleiche Ansatz zur Akzentuierung konzipiert werden, der bereits bei der Piazzetta zur Anwendung kommt.

Jonabrücke - Märtegge

Die Querung verläuft im Bereich der Jonabrücke zum Märtegge nicht linear über die Strasse, sondern verfügt über einen Versatz. Aufgrund ihrer räumlichen Distanz zueinander, bestehen zwei Punkte, die optisch hervorgehoben werden sollen. Im Bereich Märtegge soll dies über den Belagswechsel sowie die höhere Ausstattungs- und Bepflanzungsdichte geschehen. Beim Zugang zur Jonabrücke soll das Element der entsiegelten Flächen der Piazzetta aufgenommen werden. Die Bepflanzung und Ausstattung soll sich ansonsten nicht gross vom restlichen Strassenrum abheben. Bei der Platzierung der Elemente ist zudem die Zufahrt in die Tiefgarage des Jonaparks zu berücksichtigen.

Querungsstelle Jonabrücke - Märtegge



4.5 Flusspromenade

Alternative Fusswegverbindung

Für zu Fuss Gehende, die nicht zum Einkaufen unterwegs sind, steht eine alternative Fusswegverbindung entlang der Jona zur Verfügung. Sie soll, als Pendant zur Bandwiesstrasse, naturbezogen mit Bäumen und einer Chaussierung ausgestaltet werden. Die Erlebbarkeit und Nähe zur Jona soll mit auskragenden «Kanzeln» und Sitzgelegenheiten gefördert werden. Entlang der Bandwiesstrasse 1 wurde eine erste Etappe der Flusspromenade bereits realisiert.



Bestehende Flusspromenade



Erweiterung Flusspromenade

4.6 Aufgelöste Allee und Baumgruppen

Auflösung Allee

Ostseitig wurden im Zuge der Realisierung der ersten Etappe des Gestaltungsplangebiets Bandwiesstrasse 1–3 neue Baumreihen gepflanzt. Dabei handelt es sich um kleinkronige Birken. Für die Neugestaltung der Bandwiesstrasse soll diese ursprünglich geplante, sehr strikte Allee aufgelöst werden. Die Bäume dürfen und sollen die Linearität durchbrechen und durch eine Variation der Abstände ein spannendes Umfeld bilden. Es sollen bewusst sowohl einzelne Bäume als auch kleinere Baumgruppen angeordnet werden. Der Strassenraum wird dadurch in verschiedene Kammern gegliedert und eröffnet so immer wieder neue Einblicke. Die Anzahl Bäume kann so zudem gegenüber einer klassischen Allee erhöht werden. Dies entspricht dem Ziel der Hitzeminderung und steigert damit auch die Aufenthaltsqualität.

Bestehende Birken entlang Neubau
Bandwiesstrasse 1



Variation in Baumarten

Mit einer breiten Auswahl an standortgerechten und wenn möglich einheimischen Bäumen soll eine Variation in die Bepflanzung gebracht werden. Das bisher verfolgte Prinzip von Baumreihen einer einzelnen Art wird verworfen. Unterschiedliche Bäume verfügen über unterschiedliche Wüchse und Kronenausbildungen. Auch farblich, sowohl im Grünton als auch in der Herbstfärbung, bestehen Unterschiede. Bei einem Krankheits- oder Schädlingsbefall besteht zudem der Vorteil, dass nicht gleich alle Bäume einzugehen drohen.

Baumscheiben

Die Baumscheiben sollen grosszügig und im Kontrast zum linear eingeteilten Belag rund ausgestaltet werden. Die Baumscheiben sollen üppig begrünt werden und damit auch stadtklimarelevante Aufgaben übernehmen. Das Oberflächenwasser soll so weit als möglich über die Baumscheiben versickert werden. Es soll geprüft werden, inwiefern dabei das Prinzip der Schwammstadt umgesetzt werden kann. Um einen guten Wuchs der Bäume sicherzustellen, sind diese an Stellen ohne Unterkellerung sowie mit einem angebrachten Abstand zu Werkleitungen zu pflanzen. Die Dimensionierung der Baumgruben soll sich am Merkblatt der Stadt Zürich «Baumgruben mit Baumsubstrat 2.0» orientieren.

4.7 Entsiegelte Flächen

Chaussierung

Das Betriebs- und Gestaltungskonzept sieht grundsätzlich einen Hartbelag vor, der sich von Fassade zu Fassade zieht. Angesichts der angegliederten Nutzungen und den grossen Kundenströmen ist dies angebracht. Wo möglich und sinnvoll, sollen dennoch Flächen entsiegelt werden. Dies betrifft zum einen die Flusspromenade, die vollständig chaussiert ausgeführt werden soll. Zum anderen sollen auf der Piazzetta und beim Fusswegübergang von der Jonabrücke kommend im Strassenraum Flächen entsiegelt werden. Dies kann beispielsweise in Form grösserer, zusammenhängender chaussierter Flächen ge-

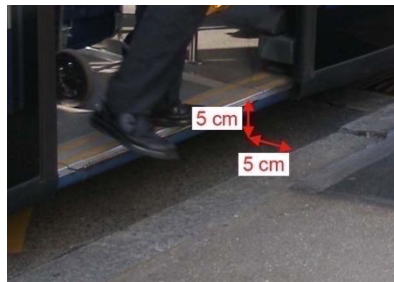
schehen. Die Flächen sollen so liegen, dass sie im Normalfall nicht von Fahrzeugen überfahren werden. Mit einer organischen Form sollen sie analog zu den Baumscheiben auch die lineare Struktur des Hartbelags brechen.

4.8 Bushaltestellen

Bushaltestelle Linie 884

Die Bushaltekanten kommen im Bereich des Platzes zu liegen. Der Haltebereich für den Bus ist mit Beton zu materialisieren. Ist dies gestalterisch nicht vertretbar, sind lediglich farbliche Markierungen vorzusehen. Die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs müssen bis Ende 2023 den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) entsprechen. Die Norm verlangt, dass Haltestellen nach Möglichkeit so anzuordnen sind, dass für den autonomen Einstieg (ohne fremde Hilfe) hohe Haltekanten und geringe Spaltbreiten realisiert werden können. Die zulässigen Spaltmasse bei niveaugleichen Einstiegen gemäss Verordnung des UVEK über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VAböV) betragen 3 bzw. 5 cm (Höhe) und 7 bzw. 5 cm (Breite). Weiter macht die Norm Vorgaben zur Höhe der Haltekanten: Für Bushaltestellen ist eine Haltekantenhöhe von 22 cm festzulegen und auf die Höhe des Fahrzeugbodens im Einstiegsbereich bei abgesenktem Fahrzeug (Kneeling) abzustimmen. Sofern eine Haltekantenhöhe von 22 cm unverhältnismässig ist bzw. die Prüfung (inkl. Haltestellenverschiebung) ein negatives Ergebnis ergibt, kann eine Haltekantenhöhe von 16 cm vorgesehen werden.

Versatz Einstieg vertikal/horizontal
gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG)

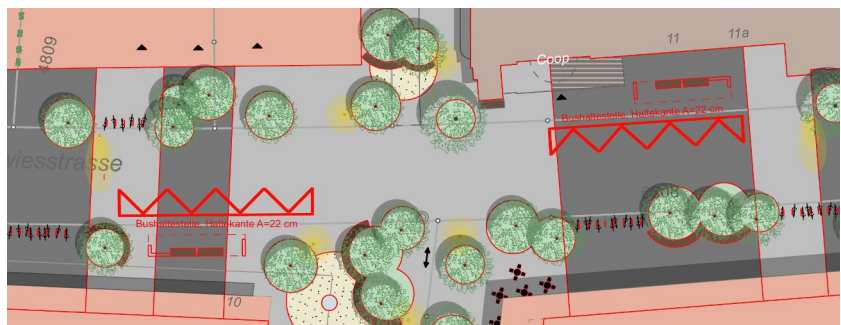


Buswartehaus

Die Platzverhältnisse ermöglichen bei beiden Bushaltestellen ein Buswartehaus mit Sitzgelegenheiten und Fahrplaninformationen für die ÖV-Nutzer.



Referenzbeispiel Buswartehaus



Lage Bushaltekanten bei Migros/Coop

4.9 Beleuchtung

Einseitige Beleuchtung Strassenraum

Die Bandwiesstrasse ist heute grösstenteils ostseitig mit Kandelabern beleuchtet. Die Beleuchtung des Strassenraums ist auch im Zuge der Neugestaltung nur einseitig vorgesehen. Im Sinne einer einheitlichen Materialisierung und ganzheitlichen Aufwertung der Bandwiesstrasse sollen die bestehenden Kandelaber durch neue Lampen ersetzt werden.



Bestehende Beleuchtung Fusswege



Bestehender Kandelaber



Referenzbeispiel Strassenbeleuchtung

Beleuchtung Platz und Flusspromenade/Fusswege

Für die Beleuchtung des Platzes und der Fusswegverbindungen soll das bestehende Beleuchtungskonzept entlang der Fusswege der Jona fortgesetzt werden. Somit kann ein einheitliches Beleuchtungskonzept über den erweiterten Betrachtungsperimeter hinweg umgesetzt werden.



Beleuchtungskonzept

Erhöhung der Durchlässigkeit

4.10 Mehrzweckstreifen Breitenhofstrasse

Eine Erweiterung der Begegnungszone bis zum Gemeindehausvorplatz wurde geprüft und als nicht zweckmässig beurteilt. Um die Durchlässigkeit zwischen der Bandwiesstrasse und der Gemeindeverwaltung zu erhöhen, ist jedoch ein Mehrzweckstreifen auf der Breitenhofstrasse angedacht. Der Mehrzweckstreifen kann für den motorisierten Verkehr zum Einspuren genutzt werden und erhöht dessen Aufmerksamkeit. Die Gestaltung des Gemeindehausvorplatzes wird im Rahmen des Betriebs- und Gestaltungskonzepts Breitenhofstrasse aktuell nochmals beurteilt und eine Aufwertung überprüft und angestrebt.



Mehrzweckstreifen Breitenhofstrasse



Referenzbeispiel Mehrzweckstreifen

Signalisation Begegnungszone

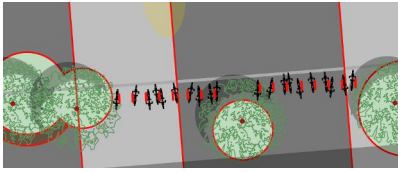
4.11 Weitere Ausstattungen

Da die Kantonspolizei die Begegnungszonen verfügt, müssen die angeordneten Massnahmen den Anforderungen der Kantonspolizei genügen. Die Begegnungszone muss gemäss den Vorgaben der Signalisationsverordnung (SSV) signalisiert werden. Der Start bzw. das Ende der Begegnungszone (Übergang 50 Generell) muss jeweils mit dem Signal 2.59.5 gemäss SSV signalisiert werden. Für die Bandwiesstrasse ist hierfür jeweils eine Stele (Zonentor) bei den Einmündungen in die Dorf- und Breitenhofstrasse vorgesehen. Des Weiteren sind als Erinnerungen Bodenmarkierungen mit «Tempo 20» anzubringen.

Signalisation/Markierung



Veloparkierung



Ein Angebot an öffentlichen Veloabstellplätzen ist insbesondere für die beiden Einkaufszentren Migros/Coop und die geplante Überbauung Bandwies Süd zu gewährleisten. Die öffentlichen Veloabstellplätze sind einheitlich zu gestalten und jeweils zwischen den Baumpflanzungen anzuordnen. Die Veloparkierung soll ein bequemes und sicheres abschliessen der Velos ermöglichen.

Oberirdische Autoabstellplätze und Anlieferung

Mit Ausnahme von einzelnen Behindertenparkplätzen und der Anlieferung für die Bandwiesstrasse 1 (Denner) sind innerhalb der Begegnungszone keine oberirdischen Autoabstellplätze vorgesehen.

Keine Poller

Für die Neugestaltung der Bandwiesstrasse sind keine Poller vorgesehen. Sämtliche Poller entlang der Bandwiesstrasse sind zu entfernen.

Sitzgelegenheiten, Wasserspiel, Kunst

Der öffentliche Raum ist an geeigneten Stellen mit Elementen auszustatten, welche die Aufenthaltsqualität steigern und identitätsstiftende Akzente setzen. Insbesondere beim öffentlichen Platz und entlang der Fusswege und Flusspromenade sind genügend Sitzgelegenheiten vorzusehen.

Der Platz ist zudem gemäss den Festlegungen im Gestaltungsplan (vgl. Bestimmungen, Ziffer 4.2.4) mit einem Wasserspiel oder einem anderen attraktiven Wasserelement auszustatten. Es besteht die Möglichkeit, den bestehenden Brunnen zu erhalten und in die Platzgestaltung zu integrieren.

Innerhalb des Perimeters zum Gestaltungsplan Bandwies Süd wird die Möglichkeit, den Bereich mit Kunst auszustatten mittels einer Dienstbarkeit gesichert.



Bestehender Brunnen



Bestehende Skulptur



Referenzbild Sitzbank

5 VERFAHREN UND UMSETZUNG

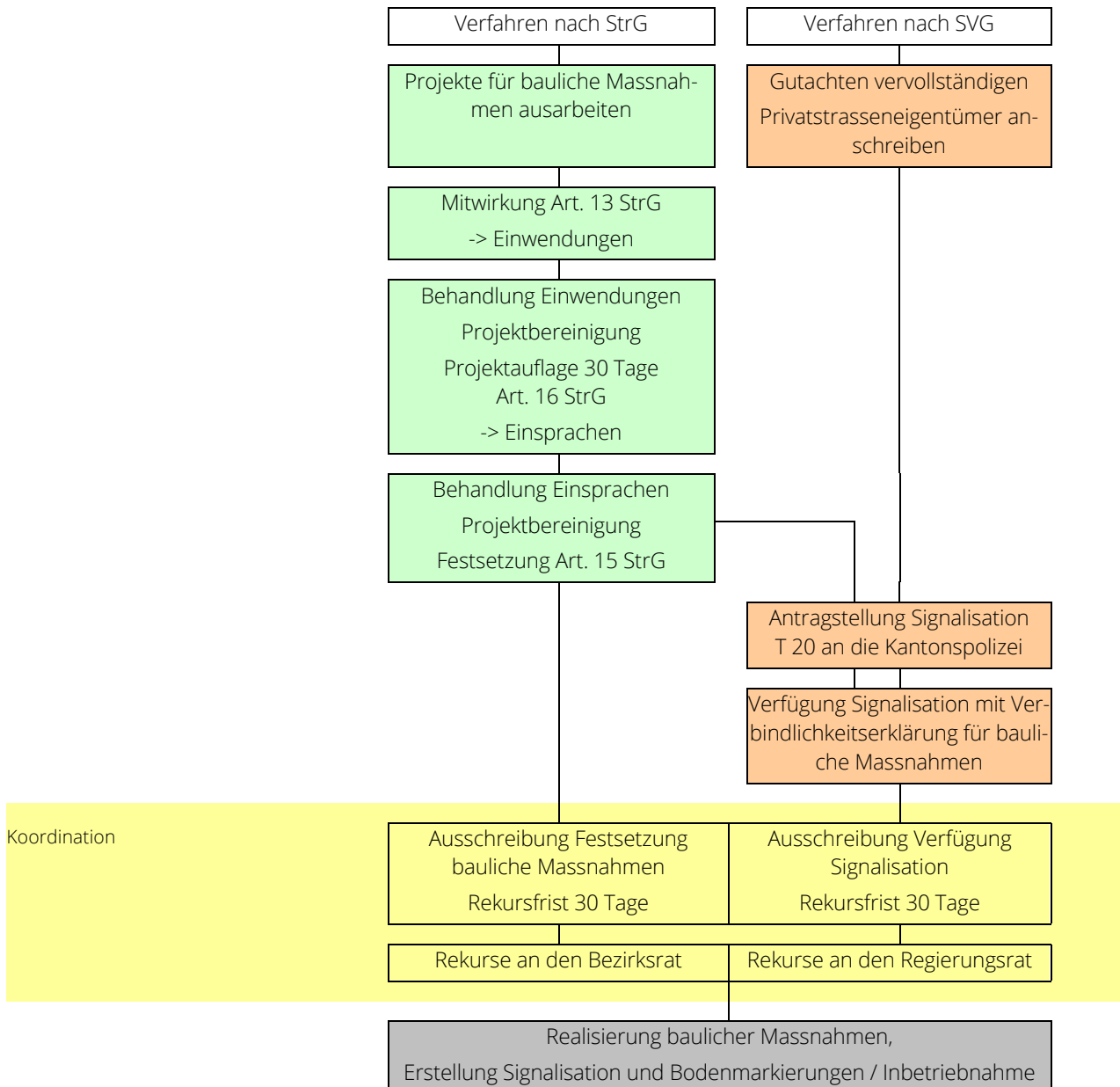
Öffentlichkeitsarbeit und Ausarbeitung Vorprojekt

Die Anstösser und die Öffentlichkeit sind über das Konzept zu informieren. In einem nächsten Schritt ist das BGK zu vertiefen und zu einem Vorprojekt auszuarbeiten. Die Projektierung und Umsetzung erfolgt gemäss Vorgaben SVG/StrG.

Verfahren nach SVG/StrG

Bei der Reduktion der Höchstgeschwindigkeit ist für die Signalisationsmassnahmen das Verfahren nach Strassengesetz (SVG) notwendig.

Bei der Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit in Verbindung mit baulichen Massnahmen muss sowohl das Verfahren nach SVG als auch das Verfahren nach StrG für bauliche Massnahmen durchgeführt werden. Diese sind miteinander zu koordinieren.



Etappierung

Die Realisierung der baulichen Massnahmen kann in Etappen erfolgen. Die Umgestaltung der Bandwiesstrasse ist zwingend mit den Neubauprojekten Bandwies Nord, Bandwies Süd und Bandwies 5–9 sowie allfälligen Werkleitungssanierungen zu koordinieren. Eine mögliche Etappierung könnte wie folgt umgesetzt werden:

Etappe Nord

Die Etappe Nord umfasst den nördlichen Strassenabschnitt bis und mit Bandwiesstrasse 1d sowie deren Zufahrt und kann unabhängig von den südlicheren Neubauprojekten realisiert werden.

Etappe Mitte

Die Etappe Mitte ist mit dem Neubau des Gestaltungsplangebiets Bandwiesstrasse 5–9 und dem Neubau der Migros bzw. des Parkhauses zu koordinieren.

Etappe Süd

Die Etappe Süd umfasst den Platz sowie den südlichen Abschnitt der Bandwiesstrasse. Diese Etappe sollte idealerweise zusammen mit der geplanten Überbauung Bandwies Süd realisiert werden. Für die Umsetzung des Platzes besteht eine hohe Abhängigkeit vom Projekt der Migros, da die bestehenden Bauten einen Teil des Platzes beanspruchen.

Etappe Ost

Die Flusspromenade sowie der Mehrzweckstreifen der Breitenhofstrasse können unabhängig von den übrigen Etappen separat baulich umgesetzt werden.



Mögliche Etappierung

6 KOSTENSCHÄTZUNG

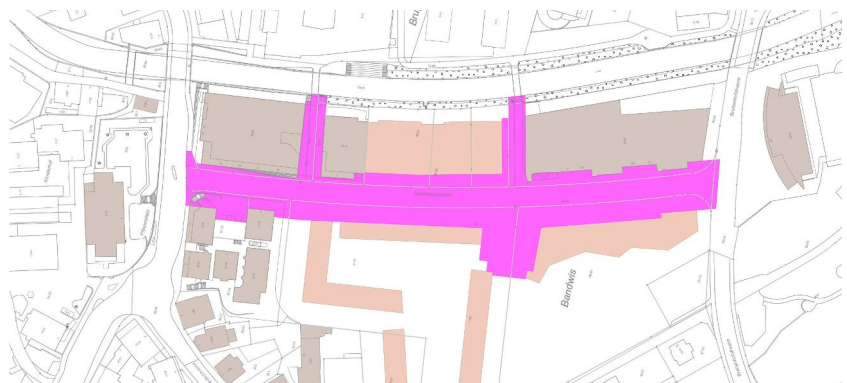
Grobkostenschätzung bauliche Realisierung (+/- 30 %)

Für die Neugestaltung der Bandwiesstrasse muss mit Planungs- und Baukosten von rund Fr. 5'260'000.- (exkl. Leitungsbau) gerechnet werden. Die Realisierung der Flusspromenade und des Mehrzweckstreifens der Breitenhofstrasse umfasst Kosten von rund Fr. 626'000.- abzüglich des Bereichs innerhalb des Gestaltungsplangebiets Bandwiesstrasse 5 bis 9, der durch die privaten Eigentümer finanziert wird. Die Einheitspreise basieren auf Erfahrungswerten von andernorts bereits realisierten Platz- und Strassenraumgestaltungen.

Neugestaltung Bandwiesstrasse

Massnahme	Kosten (Fr.) pro Einheit	Anzahl (ca.)	Total (Fr.)
Asphaltierung Mischfläche / Platzgestaltung	380.-/m ²	6'200	2'356'000.-
Chaussierung	150.-/m ²	200	30'000.-
Begrünte Baumgruben	150.-/m ²	1'200	180'000.-
Haltekanten Bus	400.-/lm	40	16'000.-
Pflanzung strassenbegleitende Bäume	5'000.-/Stk.	40	200'000.-
Pflanzung Bäume Platz	5'000.-/Stk.	20	100'000.-
Kandelaber/Beleuchtung Platz	8'500.-/Stk.	24	204'000.-
Buswartehaus	40'000.-/Stk.	2	80'000.-
Stele/Rack Eingangstor	1'500.-/Stk.	2	3'000.-
Sitzgelegenheiten / Veloparkierung / Abfalleimer	pauschal	1	200'000.-
Zwischentotal Baukosten			3'369'000.-
Nebenkosten			
Technische Arbeiten (15 %)			505'000.-
Allfällige Eigenleistungen Gemeinde (10%)			337'000.-
Unvorhergesehenes (20 %)			674'000.-
Zwischentotal			4'885'000.-
MwSt. (7.7 %)			376'000.-
Total (gerundet)			5'260'000.-

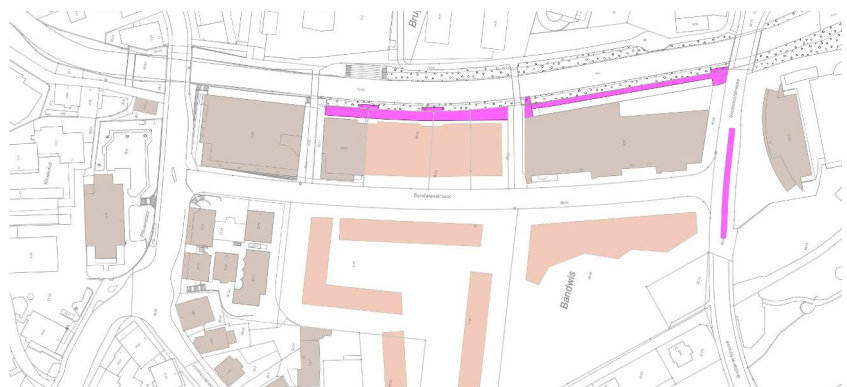
Zu sanierende bzw. neu zu gestaltende
 Fläche (violett)



Flusspromenade / Mehrzweckstreifen Breitenhofstr.

Massnahme	Kosten (Fr.) pro Einheit	Anzahl (ca.)	Total (Fr.)
Chaussierung Promenade inkl. allfälliger Treppen/Rampen	150.- /m ²	960	144'000.-
Kanzel mit Stützmauern (Uferböschung) inkl. Geländer und Sitzgelegenheit	25'000.-	1	25'000.-
Pflanzung Bäume entlang Promenade	5'000.-/Stk.	13	65'000.-
Beleuchtung Promenade	8'500.-/Stk.	14	119'000.-
Rückbau Mittelschutzinseln und Asphaltierung	150.-/m ²	110	17'000.-
Markierung Mehrzweckstreifen	50.-/m ²	140	7'000.-
Mittelschutzinsel mit Fertigelementen	12'000.-/Stk.	2	24'000.-
Zwischentotal Baukosten			401'000.-
Nebenkosten	Technische Arbeiten (15 %)		60'000.-
	Allfällige Eigenleistungen Gemeinde (10%)		40'000.-
	Unvorhergesehenes (20 %)		80'000.-
Zwischentotal			581'000.-
	MwSt. (7.7%)		45'000.-
Total (gerundet)			626'000.-

Zu sanierende bzw. neu zu gestaltende Fläche (violett)



BEILAGEN

Bestandesplan, 1:500

Betriebs- und Gestaltungskonzept, 1:500



Begegnungszone Bandwies

BETRIEBS- UND GESTALTUNGSKONZEPT

1:500



SUTER VON KÄNEL WILD

Planer und Architekten AG
Föhrliackerstrasse 30, 8005 Zürich
+41 44 315 13 90, www.skvw.ch

34911 - 12.7.2023



- | | | | |
|--|--|--|----------------------|
| | Projektgeometrie | | Zaun |
| | Zonentor | | Beleuchtung |
| | Asphalt - Fahrbahn | | Beleuchtung (neu) |
| | Asphalt - Trottoir | | Sitzbank |
| | Asphalt - Privat | | Sitzbank (neu) |
| | Beton | | Tisch / Stühle (neu) |
| | Betonverbundstein | | Eingang |
| | Chaussierung | | Zufahrt |
| | Grünfläche | | Durchgang |
| | Bestockte Fläche | | Radstreifen |
| | Gebäude | | Park-/Halteverbot |
| | Gewässer | | Fussgängerstreifen |
| | Gebäude Projekt, Gestaltungspläne Bandwies | | Parkplatz (gelb) |
| | Vordach | | Parkplatz (weiss) |
| | Baum | | Inselschutzpfosten |
| | Baum (neu) | | Poller |
| | Baum gemäss GP | | Container |
| | Gebüsch / Hecke | | Hydrant |
| | Pflanzentrog | | Strassenablauf |
| | Mauer | | |

Grundlagedaten
Amtliche Vermessung: Amt für Raumentwicklung Zürich vom 28.6.2018
Die Daten der Fixpunkte, Grenzpunkte und Einzelpunkte sind nach den gültigen Genauigkeits- und Zuverlässigkeitsanforderungen der amtlichen Vermessung bestimmt.
Die Bodenbedeckung, Gebäude und Einzelobjekte dienen lediglich der Orientierung. Ihre Lage beruht auf einfachen Messungen ohne Kontrolle, weshalb für deren Richtigkeit keine Gewähr durch den Geometer besteht.

