



PARTNERSTADT SCHAFFHAUSEN

Studienarbeiten aus dem
Studiengang Raumplanung



HSR

HOCHSCHULE FÜR TECHNIK
RAPPERSWIL

FHO Fachhochschule Ostschweiz

Raumplanung

Quartierplan Windegg	7
Räumliches Konzept	14
Teilrevision Nutzungsplanung	17
Planungsempfehlung Fussballstadion	22

Verkehrsplanung

Verkehrsberuhigung	30
Betriebs- und Gestaltungskonzept	34
Umgestaltung Busbahnhof	41

Städtebau

Siedlungsentwurf «Breite»	48
Städtebauliche Konzeptentwicklung	51

Bachelorarbeiten

Übersicht der Bachelorarbeiten von Schaffhausen 2014	61
Impressum	62

Vorwort

Seit vielen Jahren ist es an der HSR im Bachelor-Studiengang Raumplanung Tradition, während eines ganzen Studienjahrs mit einer Stadt oder Gemeinde in der Deutschschweiz zusammenzuarbeiten. Diese Zusammenarbeit ermöglicht es den Studierenden, ihre Studienarbeiten und Projekte mit einem unmittelbaren Bezug zu konkreten und aktuellen raumplanerischen Fragen und Problemstellungen durchzuführen: Sie setzen sich unter realistischen Bedingungen des Berufslebens mit Planungsaufgaben auseinander und stehen dabei in direktem Kontakt mit den Beteiligten eines Planungsprozesses.

Dieser Praxisbezug ist eine wesentliche Erfahrung, die wir angehenden Raumplanerinnen und Raumplanern ermöglichen, um optimal auf ihre spätere Arbeit – meistens «an vorderster Front» der Planung – vorbereitet zu sein. Die Zusammenarbeit mit einer Gemeinde ist aber nicht nur für die Studierenden von Vorteil, die Ergebnisse der studentischen Projekte sind auch für die Gemeinden selbst von grossem Nutzen. Das beweisen die zahlreichen positiven Reaktionen unserer bisherigen Partner.

Für das Studienjahr 2013/14 hatten der Studiengang Raumplanung und die Stadt Schaffhausen eine Vereinbarung über eine Zusammenarbeit abgeschlossen. Schaffhausen steht vor wichtigen raumplanerischen Entscheidungen und hat uns zahlreiche Problem- und Aufgabenstellungen zur Verfügung gestellt, welche die Studierenden bearbeitet haben. Die Studienarbeiten, welche innerhalb des Studienjahrs durchgeführt wurden, waren unterschiedlicher Art und betrafen unterschiedliche Themen und Aspekte: In der vorliegenden Publikation werden sie den drei Schwerpunktbereichen Raumplanung, Städtebau und Verkehrsplanung zugeordnet.

Aus didaktischen Gründen mussten die Rahmenbedingungen mancher Planungsaufgabe etwas vereinfacht werden. Dennoch zeugt die vorliegende Zusammenstellung besonders gelungener Arbeitsergebnisse davon, dass die Studierenden realitätsnahe und praktisch umsetzbare Lösungen ausgearbeitet und akzeptable Massnahmen vorgeschlagen haben.

Die Professoren und Dozierenden am Studiengang Raumplanung an der HSR hoffen, dass die zahlreichen Ideen, Vorschläge, Projektstudien etc. in Schaffhausen zu konstruktiven und angeregten Diskussionen führen werden und einen kleinen Beitrag zu einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Entwicklung leisten.

Mit der vorliegenden Publikation möchten wir die Ergebnisse des studentischen Engagements auch über die Stadt Schaffhausen hinaus bekannt machen: Wir möchten sie Planungsverantwortlichen in Gemeinden und Kantonen als Leistungsausweis vorstellen sowie der interessierten Öffentlichkeit einen Einblick in die Themen und Arbeitsgebiete des Raumplanungsstudiums geben.

Der Stadt Schaffhausen, dabei insbesondere Frau Tanja Geuggis und Herrn Jens Andersen, möchte ich im Namen aller beteiligten Kolleginnen und Kollegen des Studiengangs meinen Dank für die allzeit tatkräftige und kompetente Unterstützung unserer Arbeit aussprechen.

HSR Hochschule für Technik Rapperswil



Prof. Dr. Joachim Schöffel
Studiengangleiter Raumplanung

Rapperswil, September 2014



Quartierplan Windegg

Landumlegung und Gestaltungsplan

Studienarbeit
Raumplanung
HS 2013 | 3. Semester
Modul:
Planungsinstrumente
und Methodik 2
Dozent:
Walter Ulmann

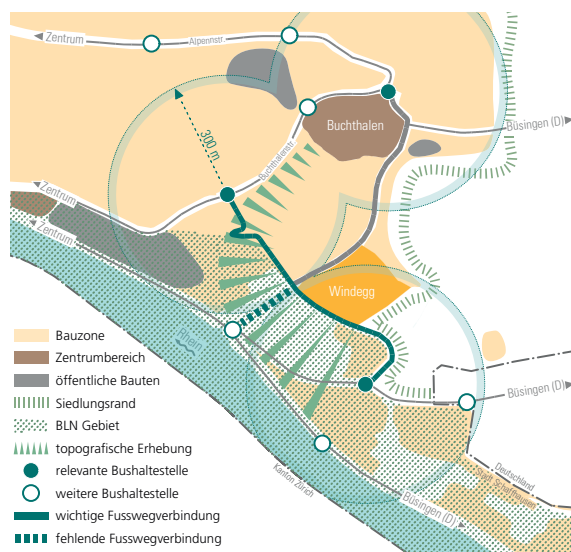
Titelbild:
Planungsgebiet
Windegg

Abbildung:
Analyseplan
Gruppe:
Dominique Brunner
Fabian Rieder
Dario Zallot

Für den Perimeter Windegg soll mit dieser fiktiven Projektarbeit ein Quartierplan samt Landumlegung erarbeitet werden. Dazu dient als Grundlage eine bereits realisierte Referenzsiedlung, welche von den Studierenden selbst ausgewählt wurde. Drei interessante Entwürfe inkl. Umsetzung werden auf den folgenden Seiten vorgestellt.

Ausgangslage

Der Bearbeitungsperimeter liegt am südöstlichen Siedlungsrand der Stadt Schaffhausen, erhöht über dem Rhein, auf einem nach Osten abfallenden Hügelrücken. Das im rechtskräftigen Zonenplan der W2-Zone zugewiesene Gebiet ist heute mehrheitlich unbebaut und wird landwirtschaftlich genutzt. Innerhalb des Perimeters befindet sich im nördlichen Teil ein freistehendes Einfamilienhaus, im Nordwesten ein kleines Turmgebäude und im südwestlichen Teil eine Hofgruppe bestehend aus einem Riegelhaus sowie einer Scheune.



Das Quartier Buchthalen, in welchem die Windegg liegt, dient hauptsächlich der Wohnnutzung. So finden sich Strukturen von Ein-/Zweifamilienhäusern und vereinzelt Mehrfamilienhäuser. Das Zentrum des Quartiers bildet der immer noch sehr gut erhaltene, mittelalter-

liche Kern des ehemaligen Bauern- und Winzerdorfes Buchthalen. Angrenzend situiert liegen diverse Infrastrukturl-Einrichtungen (Bank, Post). Einkaufsmöglichkeiten fehlen allerdings. Auch in Bezug auf die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr liegt das Gebiet nicht ideal (öV-Gütekategorie C/D). Diverse Buslinien streifen das Gebiet, dabei mangelt es jedoch oft an der Zugänglichkeit (Topografie). Der einzige Bus, welcher das Gebiet mehrheitlich erschliesst, ist zudem derjenige mit dem unattraktivsten Takt. Somit ist davon auszugehen, dass eine Bebauung der Windegg hohe Anteile an motorisiertem Individualverkehr erzeugen wird.

Aufgabenstellung und Ziele

Im Gebiet Windegg besteht eine Quartierplanpflicht nach Art. 65 BauO. Es muss ein Quartierplan inkl. einer Landumlegung sowie ein Gestaltungsplan erarbeitet werden. Die Grundstücke sollen nach der Landumlegung selbständig überbaut werden können. Als Grundlage dient ein Siedlungskonzept, welches mit Hilfe einer bestehenden Referenzsiedlung erarbeitet werden soll. Zu berücksichtigen und zu erweitern bzw. anzupassen sind die Infrastrukturen wie Erschliessung, Quartiereinrichtungen und Freiflächen.

Fazit des Dozenten

Bei der vorstehenden Arbeit handelt es sich um eine Übung mit vereinfachten Rahmenbedingungen. Das Planungsgebiet ist die Baugebietsreserve Windegg am südlichen Siedlungsrand der Stadt Schaffhausen. In einer ersten Phase war eine Vision für ein neues Wohnquartier gefragt. Anschliessend galt es, den Quartierplan samt Landumlegung auf der Basis des erarbeiteten städtebaulichen Entwurfes zu erarbeiten. Die vermeintlich grosse Gestaltungsfreiheit wurde durch das vorgegebene Zwangskorsett der vorhandenen unerschlossenen Parzellen massiv eingeschränkt. Dadurch reifte die Erkenntnis, dass die Siedlungsgestaltung im vorliegenden Fall in hohem Mass auch durch die vorhandene Parzellenstruktur mitbestimmt wird. Das im Zonenplan vorskizzierte Ausnutzungsmass wurde von den Studierenden im Sinne einer Verdichtung zu Recht nicht respektiert.

Verfasserinnen und
Verfasser:
Anja Anderer
Clelia Bertini
Tobias Spielmann

Quartierplan Windegg «1»

Der vorgestellte Bebauungsentwurf trägt die charakteristischen Züge des Riedpark in Zug, ein Entwurf der ARGE Em2n und Müller Sigrist Architekten AG. Haus um Haus reihen sich in Form des Grossbuchstabens M aneinander. Durchstiche lockern die strenge Linienführung auf. Die Stellung der Gebäude generiert zwei verschiedenartige Bereiche, die Erschliessungsflächen und den Grünraum. Verspielte Wege, etliche Ruhe- und Spielplätze sowie eine üppige Bepflanzung verstärken den Wohlfühlfaktor und die Wohnqualität.

Ein eigener Garten direkt angrenzend an die Landwirtschaftsfläche ist ein zusätzlicher Pluspunkt der Reihen-Einfamilienhäuser.

Bei einer Ausnützungsziffer von 1,0 und einer Bruttogeschossfläche von ca. 24 400 m² verteilen sich die Wohneinheiten bei den grossen Bauten über drei und bei den Reihenhäusern über zwei Etagen. Vorgestellt wird zusätzlich eine Variante, die das bestehende Landhaus und den Bauernhof einbindet.



Abbildung:
Richtprojekt

Quartierplan/Landumlegung

Um den gezeigten Bebauungsentwurf realisieren zu können, muss ein Quartierplan samt Landumlegung erarbeitet werden. Die massgebliche Grundstücksfläche für die Landumlegung ergibt sich aus dem Altbestand minus der Flächen für die Erschliessung, welche zuvor prozentual abgezogen wurden. Ziel ist es, dass jeder Grundeigentümer etwa gleich viel Land an etwa gleicher Lage wie im Altbestand zugeteilt bekommt. Trotz Ausarbeitung von mehreren Varianten, hat sich gezeigt, dass eine solche Landneuzuteilung nicht möglich ist. Ein bis zwei Eigentümer müssten immer den grössten Teil ihres Grundstückes an die grosse gemeinschaftliche Grünfläche abgeben und wären somit gegenüber den anderen Eigentümern, welche nur Bauland zugeteilt bekämen, benachteiligt.

Deshalb erfolgt die Landumlegung nach Bruttogeschossfläche (BGF). Bei der Neuzuteilung nach BGF wird für jedes Grundstück berechnet, wie viel BGF realisiert werden darf. Bei der angestrebten Ausnützung von 1,0 entspricht die BGF genau der neuen Parzellenfläche. Die errechnete BGF geteilt durch die Anzahl Geschosse des jeweiligen Baufeldes ergibt den maximalen Fussabdruck der Gebäude. Schlussendlich erhält jeder Eigentümer die ihm nach Parzellenfläche prozentual zustehenden Baufelder. Dadurch ist eine gerechte Landumlegung möglich geworden. Die Baufelder werden danach abparzelliert. Über diese Parzellen können die jeweiligen Eigentümer autonom verfügen. An der übrigen Fläche besitzen sie einen prozentualen Landanteil, welches künftig der Gemeinschaft gehört und als gemeinschaftliche Grünfläche gestaltet und genutzt wird.

Abbildung:
Neuzuteilung



Gestaltungsplan

Der Gestaltungsplan «Windegg» besteht aus Plan und Vorschriften. Die Bauvorschriften der Stadt Schaffhausen werden darin verfeinert, es werden aber auch abweichende Bestimmungen festgesetzt. Er beinhaltet Regelungen in den Bereichen Bau- und Nutzungsbestimmungen, Gestaltung, Aussenraum, Verkehrserschliessung und Abstellflächen sowie Bestimmungen im Bereich Umwelt. Im Plan wird zwischen festlegenden (allgemeinverbindlich, wegleitend) und orientierten Elementen unterschieden. Die im Plan ersichtlichen Baufelder, die erlaubten Vollgeschosse und die maximale Gebäudehöhe ermöglichen die Realisierung der zulässigen Bruttogeschossfläche. Ausgenommen den vier Baufeldern an der Windeggstrasse mit Wohn-

und Gewerbenutzung ist nur Wohnen erlaubt. Eine einheitliche Gesamtüberbauung soll durch die Pflichtbaulinien und durch die Einschränkung der freien Dachform (nur Flach- und Steildach) gesichert werden. Die Feinerschliessung sowie die Abstellmöglichkeiten werden einerseits durch die im Plan bezeichneten Bereiche, als auch durch zusätzliche Bestimmungen in den Vorschriften geregelt. Ausser den Besucherparkplätzen sind alle Abstellplätze für Autos unterirdisch anzuordnen. Die Erschliessungstrasse gewährleistet eine geregelte Zufahrt zu den Reihenhäusern im Süden. Mit einem hohen Anteil an unversiegelter Fläche und dem Gebrauch von einheimischen Pflanzen soll der ökologische Wert gesichert werden.

Abbildung:
Gestaltungsplan



Verfasserin und
Verfasser:
Gianna Müller
Jakob Müller
Benno Ender

Quartierplan Windegg «2»

Nach einer Analyse des Planungsgebietes Windegg in Schaffhausen wurde als Referenzprojekt «blue notes» der Pool Architekten gewählt. Anhand dieses Siedlungs-entwurfes wird eine Konzeptidee erarbeitet.

In erster Linie soll eine Bebauungsstruktur realisiert werden, welche sich optimal in die Hanglage und die umliegenden Wohnsiedlungen des Gebiets Windegg integriert. Weiter gilt es, eine verdichtete Wohnsiedlung am Siedlungsrand der Stadt Schaffhausen zu schaffen. In einem ersten Schritt wird ein Überbauungskonzept erarbeitet, welches fünf horizontale Baubereiche aufweist. Auf ihnen werden einheitlich nach Südosten ausgerichtete Reihenhäuser zu stehen kommen. Jede Zeile wird

jeweils durch eine eigene Quartierstrasse von Nordosten her erschlossen.

Die Grünräume, welche weit in die Wohnsiedlung vorstossen, sollen den Rhythmus der Baubereiche brechen und Aufenthaltsräume schaffen. Weiter erlauben diese offenen Bereiche, Blicke in das umliegende Grün.

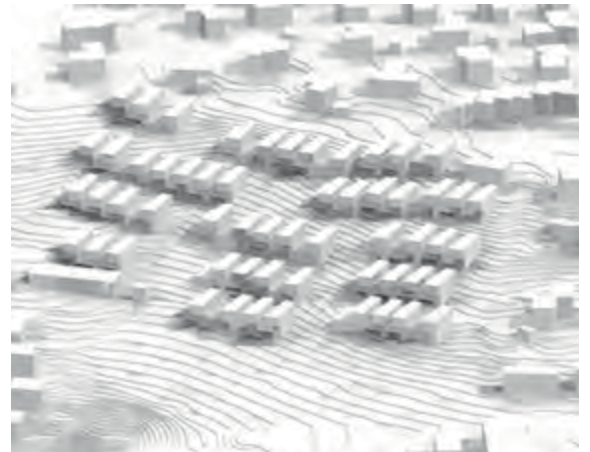
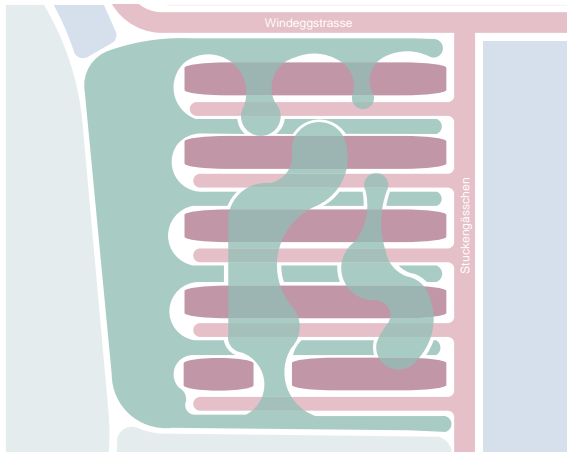
Gegen Südwesten hin wird die entstehende Wohnsiedlung durch eine grüne Übergangsfläche vom bestehenden BLN-Gebiet abgegrenzt. Die Grünfläche soll den Bewohnern der Siedlung künftig als Freizeigärten und Aufenthaltsort dienen. Im Südosten wird mittels begrünter Freifläche ein sanfter Übergang zur Landwirtschaft angestrebt.

Abbildung links:
Grobkonzept

Abbildung rechts:
Gipsmodell
Referenzprojekt

Legende

- Baufeld
- Grünraum
- Erschliessung
- Baugebiet
- Landwirtschaft



Quartierplan/Landumlegung

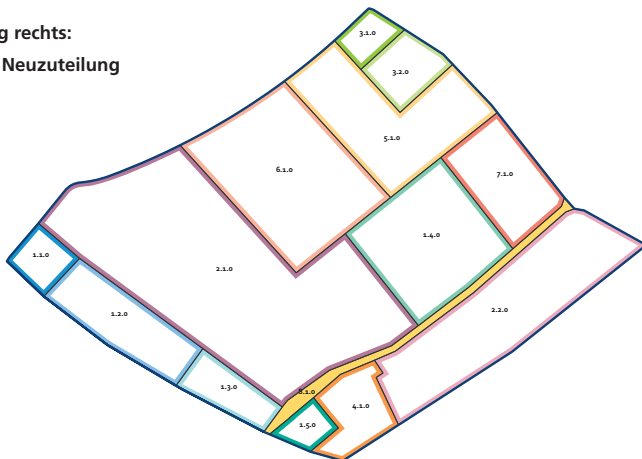
Im zweiten Teil der Projektarbeit erfolgt die Erarbeitung des Quartierplanes. In einem ersten Schritt wird aufbauend auf dem Altbestand die Flurwegaufteilung vorgenommen. Ebenfalls ausgehend vom Altbestand erfolgt der Landabzug für die künftigen Erschliessungsflächen, sowie für die Flächen, welche der Infrastruktur des Wohnquartiers dienen. Es gilt zu beachten, dass diese Flächen nur denjenigen Grundstücken belastet werden, denen sie auch zugutekommen. Beide Abzüge erfolgen jeweils prozentual. Am Ende resultiert der Neuzuteilungsanspruch.

Wird nun der Altbestand der Neuzuteilung gegenübergestellt, ist zu erkennen, dass alle Grundstücke bis auf den ausparzellierten Flurweg wiederzufinden sind. Des weiteren kann aus der Neuzuteilung die Lage und Dimensionierung der neu ausgeschiedenen Verkehrsflächen und Aufenthaltsbereiche herausgelesen werden. Soweit möglich, kommen die Grundstücke wieder an ursprünglicher Lage zu liegen.

Der anschliessend überarbeitete Siedlungsentwurf sowie der entstandene Gestaltungsplan klären die Bebauungsstruktur auf Grundlage der Neuzuteilung.

Abbildung links:
Parzellen Altbestand

Abbildung rechts:
Parzellen Neuzuteilung



Gestaltungsplan

Der Gestaltungsplan, bestehend aus Plan und Bauvorschriften, dient als baurechtliche Grundlage für eine künftige Überbauung. Die Bauvorschriften gliedern sich in: allgemeinen Bestimmungen, Nutzung und Gestaltung, Erschliessung, Umgebung und Umwelt.

Im Absatz Nutzung und Gestaltung befinden sich Vorschriften über die Platzierung und Ausdehnung der Baubereiche und über die Anzahl Vollgeschosse. Ausserdem werden weitere bauliche Gestaltungsvorschriften festgelegt. Der Absatz Erschliessung beschäftigt sich mit dem nichtmotorisierten, dem motorisierten Verkehr und der Parkierung im Planungsperimeter. Im Absatz Umgebung werden Vorschriften zu den allgemeinen und privaten Umgebungsflächen, den im Westen liegenden Familiengärten sowie der Bepflanzung gemacht.

Das Thema der Energieversorgung wird im Absatz Umwelt abgehandelt. Die Vorschriften stellen die Rahmenbedingungen für eine Überbauung sicher, lassen aber dennoch gewisse Handlungsfreiheiten offen.

Die Erarbeitung des Quartierplans und des anschliessenden Gestaltungsplans sowie dessen Vorschriften erwies sich für die Wohnüberbauung «blue notes» als nicht ganz einfach. Die Bauten mit ihren Auskragungen und Versätzen bedürfen genaue Festlegungen. Auch die Erschliessung sowie die Grünräume stellen in der dichten Bebauung eine Herausforderung dar.

Abbildung:
Gestaltungsplan



Legende

	Geltungsbereich		Baubereich Auskragung		Besucherparkplatz		Privater Grünraum
	Baubereich A		Abzubrechende Bauten		Allgemeine Umgebungsfläche		Baumreihe
	Baubereich B		Interne Verkehrsfläche		Kinderspielplatz		schützenswerter Nussbaum
	Baubereich C		Ausdehnung «Stuckengässchen»		Abfallsammelstelle		bestehende Bauten
	Baubereich D		Fusswegverbindungen		Familiengärten, Teilbereich 1 & 2		

Verfasserin und
Verfasser:
Dominique Brunner
Fabian Rieder
Dario Zallot

Quartierplan Windegg «3»

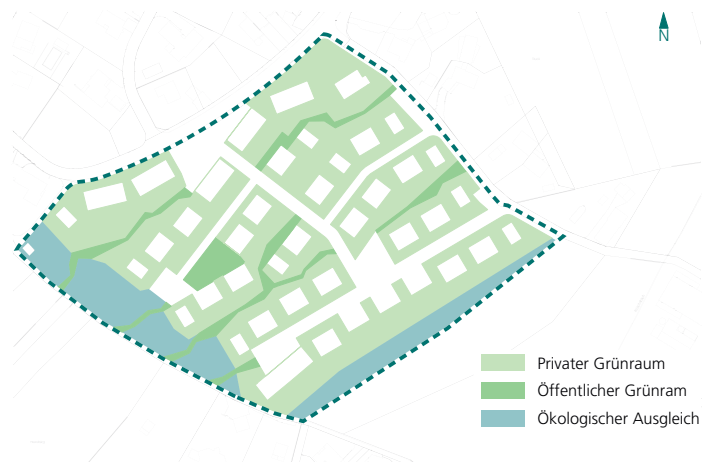
Abbildung:
Schwarzplan



Abbildung:
Visualisierung
Bebauungskonzept
Windegg



Abbildung links:
Schemaplan
Bebauung/
Erschliessung
Abbildung rechts:
Schemaplan
Grünraum



Bebauungskonzept

Aufgrund der Eindrücke der Begehung in Schaffhausen wird als erster Teil der Arbeit eine Referenzsiedlung gesucht und an die Gegebenheiten der Windegg angepasst. Durch die lockere Bebauung in der unmittelbaren Umgebung sowie die Lage am Siedlungsrand fiel die Wahl auf die Siedlung «Am Brunnen» in Hüttikon. Diese liegt ebenfalls an einem Siedlungsrad und ist in Bezug auf die Bebauungsstruktur vergleichbar und somit gut adaptierbar.

In Anlehnung an diese Referenzsiedlung werden deshalb, von Nord-Westen gegen Süd-Osten hin, die Bauten anhand der Topografie und durch Einbezug der bestehenden Gebäude eingepasst und in Reihen angeordnet. Dabei werden im Nord-Westen, mit jeweils vier Wohneinheiten die grössten Bauvolumen angeordnet (siehe Schemaplan Bebauung/Erschliessung). Die restlichen Reihen bestehen hauptsächlich aus Zweifamilienhäusern. In diese wurden Einfamilienhäuser eingeschoben, welche die strikte Ordnung brechen sollen und den Übergang zwischen Bebauung und Freiraum gestalten. Die Hauptpole der neuen Siedlung bilden die zwei Quartierplätze, welche entlang der Hauptachse der Erschliessung angeordnet sind. Daneben bestehen westlich am Ende der Stichstrassen zwei weitere, kleinere Plätze.

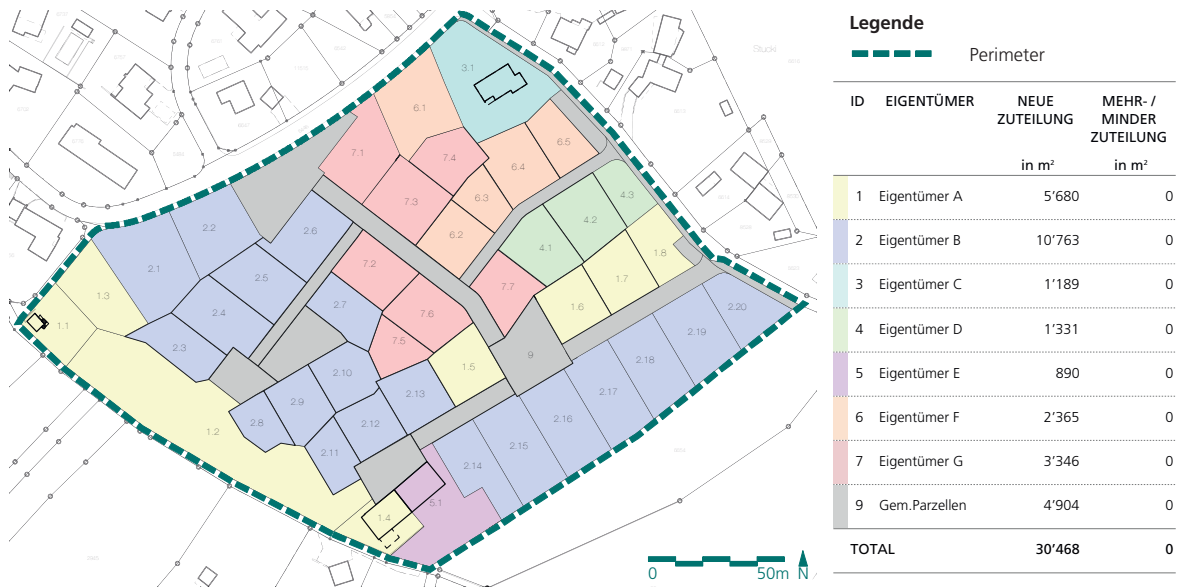
Aufgrund der Lage am Siedlungsrand wird auf eine gewisse Durchlässigkeit geachtet. Diese wird durch die Anordnung von grosszügigen Grünräumen (private und öffentliche) gesichert. Weiter bestehen zahlreiche Fusswegverbindungen durch die Siedlung. So wird in Kombination mit den öffentlichen Grünräumen, welche sich mehrheitlich zwischen den Häuserreihen durchziehen, ein engmaschiges Fusswegnetz angeboten (siehe Schemapläne).

Quartierplan/Landumlegung

Um die Eigentumsverhältnisse im Perimeter neu zu ordnen, wird gemäss Aufgabenstellung eine Landumlegung durchgeführt. Dabei wird zuerst der bestehende Flurweg aufgelöst und anteilmässig auf die Anstösser verteilt. Danach werden vom Bebauungskonzept die Quartierstrassen und die Flächen für gemeinschaftliche Ausstattung übernommen. Die dazu benötigten Flächen werden den Grundstücken, gemäss vorgängig definierten Perimetern, abgezogen. Die anfallenden Kosten berechnen sich ebenfalls anhand dieser Perimeter. Nach allen Flächenabzügen entsteht der (flächenmässige) «Anspruch» jedes Grund-

eigentümers. Aufbauend darauf wird die Neuzuteilung der Parzellenflächen vorgenommen. Ziel ist es, dass jeder Eigentümer dem «Anspruch» entsprechend gleich viele Quadratmeter Land zurück erhält. Weiter ist die heutige Lage der Parzellen zu berücksichtigen und eine jeweils gleich hohe Ausnützung sicherzustellen. Dies kann mit dem gewählten Siedlungsentwurf gewährleistet werden. Die Parzellenflächen (siehe unten) gehen ohne Differenz zum Anspruch auf. Die Ausnützungsziffern über die jeweiligen Parzellen, in Bezug auf das Bebauungskonzept, variieren im Bereich von plus/minus 1,5 Prozent.

Abbildung:
Plan Neuzuteilung



Gestaltungsplan

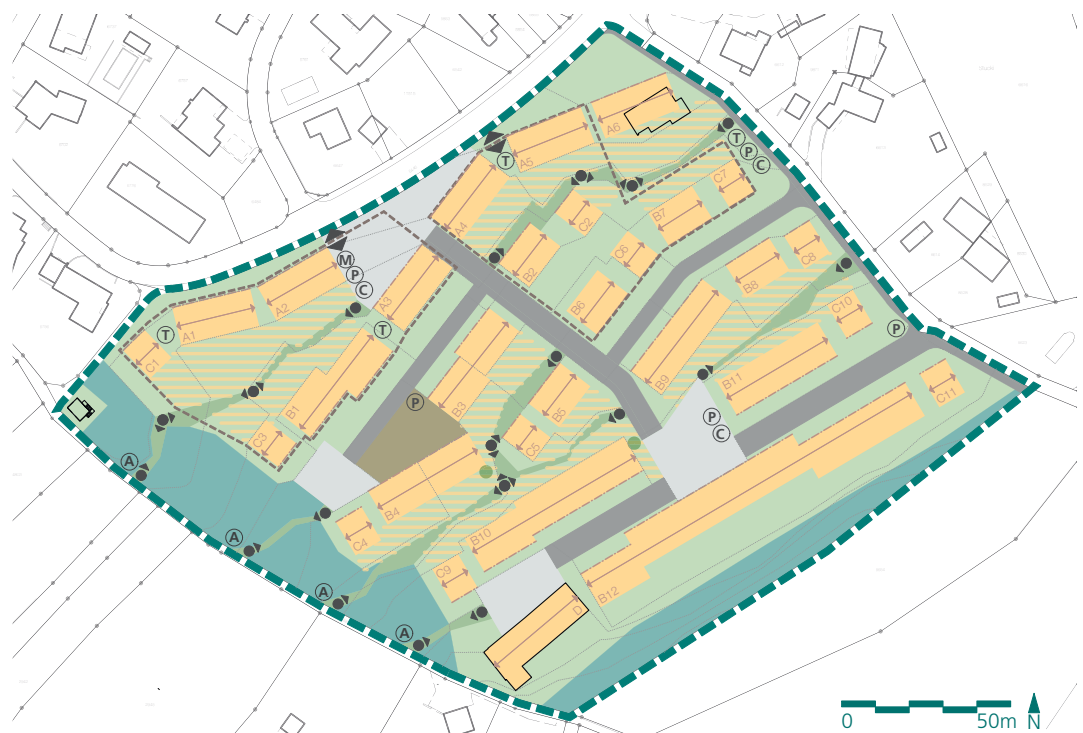
Das zugrunde liegende Bebauungskonzept ist durch den Quartierplan und dessen Neuordnung der Eigentumsverhältnisse bereits grob strukturiert. Um jedoch detailliertere Punkte wie zum Beispiel das Bauvolumen, die Ausrichtung der Bauten oder die öffentliche Ausstattung

(z. B. Parkierung) sicherzustellen, ist ein Gestaltungsplan erforderlich. Dieser setzt für die Ausarbeitung der Bauprojekte gewisse Leitplanken und hat die essenziellen Elemente des Bebauungskonzeptes sicherzustellen.

Abbildung:
Gestaltungsplan
Windegg

Legende

- Geltungsbereich
- Baubereich Hochbauten
- Ausrichtung First
- Pflichtbaulinie
- Baubereich Kleinbauten
- Bereich für Verkehrsflächen
- Bereich für Platzgestaltung
- Bereich für ökologischen Ausgleich
- Bereich für öffentliche Grünflächen
- Bereich Spielflächen
- Baubereich Tiefgarage
- Zufahrt Tiefgarage
- Richtpunkte Fusswegverbindung
- Aussichtspunkt
- Ausgang Tiefgarage
- Abfallsammelstelle
- Besucherparkfeld
- Mobility Parkfeld
- geschützter Baum
- Höhenkurven





Räumliches Konzept

Teilrevision der Nutzungsplanung aufgrund eines neuen räumlichen Konzeptes

Studienarbeit
Raumplanung
HS 2013 | 5. Semester
Modul:
Planungsinstrumente
und Methodik 5
Dozent:
Beat Aliesch

Die Semesterarbeit umfasst zwei Teilarbeiten. Im ersten Teil steht die Entwicklung eines räumlichen Konzeptes für ein Gebiet Schaffhausens im Fokus. In der darauf aufbauenden zweiten Teilarbeit werden diejenigen Konzeptinhalte, welche die Nutzungsplanung tangieren, in einer exemplarischen Teilrevision bis zum Stand Vorprüfung bearbeitet.

Titelbild:
Industriequartier
Herblingertal
K. Bendixen

Verfasserin:
Kerstin Bendixen

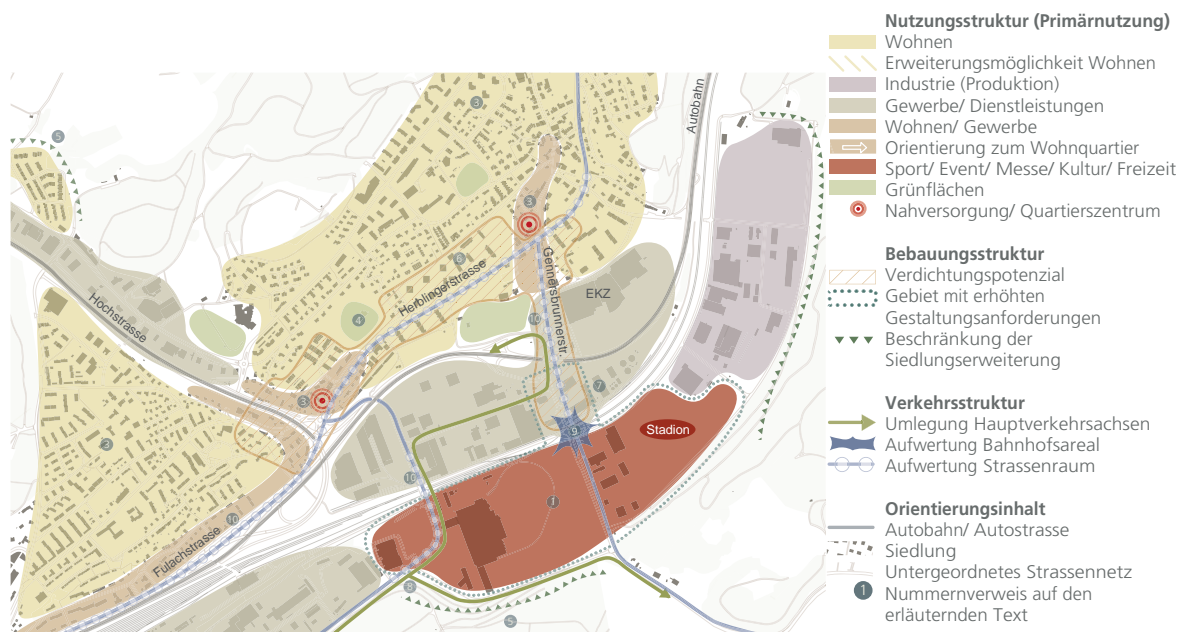
Räumliches Konzept «Schaffhausen Nord»

Ausgangslage

Die hier vorgestellte Arbeit behandelt im räumlichen Konzept das Gebiet «Schaffhausen Nord», welches in etwa dem ehemaligen Gemeindegebiet Herblingen entspricht. Das Konzept basiert auf der Grundannahme, dass

mittelfristig im Herblingertal ein Fussballstadion realisiert wird, was sowohl positive als auch negative Auswirkungen auf die Stadt Schaffhausen mit sich zieht. Der Fokus des räumlichen Konzeptes wird auf das nördliche Herblingertal gelegt.

Abbildung:
Ausschnitt aus dem
räumlichen Konzept
«Schaffhausen Nord»



Ziele

Folgende Leitsätze werden für das Konzept definiert:
In «Schaffhausen Nord» soll ...

- ... die Entwicklung darauf ausgerichtet sein, dass die Stadt Schaffhausen als Sport-, Messe-, Event- und Kulturzentrum an Stärke gewinnen kann.
- ... speziell im Herblingertal die Entwicklung eine klare Richtung erhalten, welche sowohl dem Legislaturleitbild als auch den raumplanerischen Ansprüchen Rechnung trägt.
- ... die Wohnqualität in Bezug auf die Nahversorgungsmöglichkeiten gesichert und verbessert werden.

Räumliches Konzept

Auf den Zielen aufbauend entstanden drei Varianten für ein räumliches Konzept, welche darauf abzielen, ein zusammenhängendes Zentrum für publikumsintensive Nutzungen zu schaffen, die Nahversorgung in den Wohnquartieren zu gewährleisten und dennoch die Wohnlagen vor Lärm- und Verkehrsbelastungen zu schützen.

Die daraus resultierende erwünschte Entwicklung ist im Konzeptplan und in einer ergänzenden Tabelle festgehalten. Das räumliche Konzept behandelt die drei Themenbereiche Nutzungsstruktur, Bebauungsstruktur und Verkehrsstruktur. Zentrale Inhalte sind unter anderem die Neuschaffung des Sport-, Messe-, Event-, Kultur- und Freizeitzentrums, die Aufwertung des Bahnhofareals, der Erhalt und die Förderung der attraktiven Wohnlagen, die Neuorganisation der Verkehrsstruktur und auch die Begrenzung der Siedlungserweiterung.

Teilrevision Nutzungsplanung

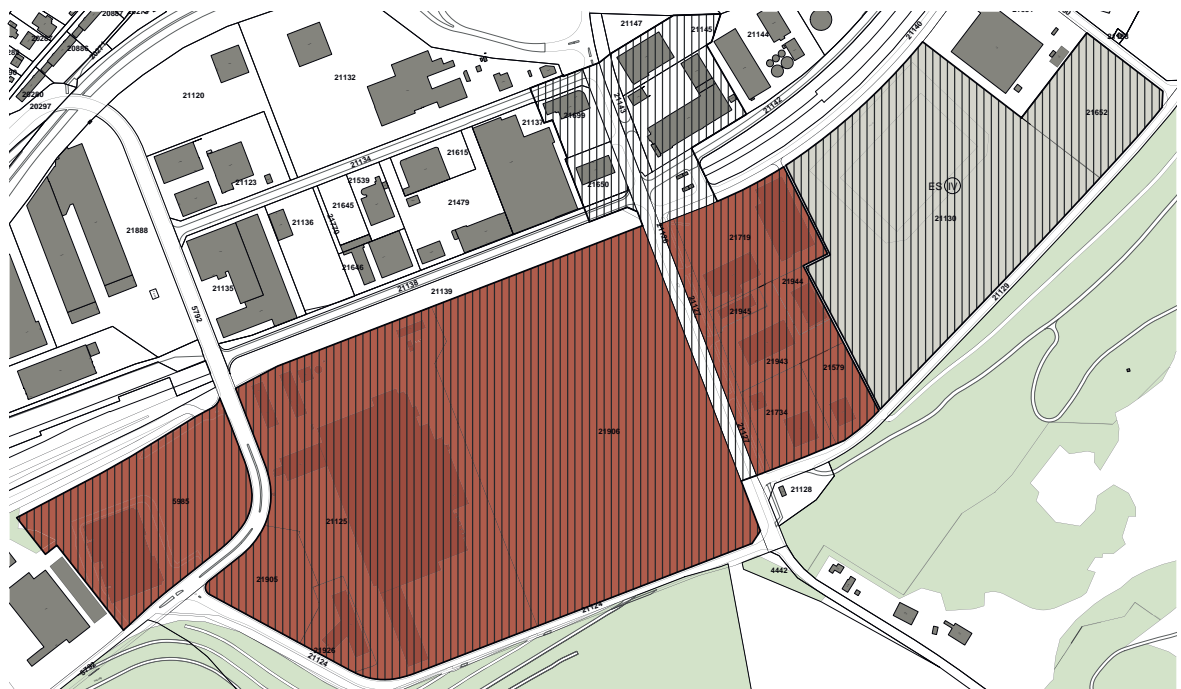
Der zweite Teil der Arbeit umfasst eine Teilrevision der Nutzungsplanung, für welche nebst anderen planerischen und rechtlichen Grundlagen das räumliche Konzept die massgebende Revisionsgrundlage darstellt. Im Fokus steht in dieser Arbeit die Teilrevision für das Herblingertal. Ziel ist, die erwünschten Entwicklungen aus dem räumlichen Konzept in der Nutzungsplanung zu ermöglichen. Konkret umfasst dies die Anpassung des Zonenplans, in welchem auf die Aufwertung des Bahnhofareals sowie auf das Sport-, Messe-, Event-, Kultur- und Freizeitzentrum reagiert werden muss. Entsprechend müssen auch die Inhalte der Bauordnung revidiert werden, so zum Beispiel bei den Zonenvorschriften und der Quartierplanpflicht.

Die Revisionsinhalte sind folgende:

- Umzonung in die neu geschaffene Zone für Freizeit und Veranstaltungen (ZFV)
- Umzonung in die Zone für öffentliche Bauten, Anlagen und Grünflächen (ZöBAG)
- Quartierplanpflicht für die umgezonten Gebiete sowie für das erweiterte Bahnhofareal

Mit dieser Revision werden sowohl das Sportstadion, als auch Messe- oder Freizeitanlagen ermöglicht. Für das Sportstadion wurde dabei die Höhenbeschränkung der ZöBAG im Rahmen der Quartierplanpflicht aufgehoben. Auf die Zulassung von grösseren Einkaufsnutzungen wurde verzichtet, sodass das Einkaufszentrum «Herblingmarkt» sowie der Dorfkern nicht konkurrenziert werden.

Abbildung:
Revisionsplan und
Legende der Teilrevision
im Herblingertal



Grundnutzungen

Lärm-ES

Abkürzung

III



ZFV

Zone für Freizeit und Veranstaltungen

II*



ZöBAG

Zone für öffentliche Bauten, Anlagen und Grünflächen

Überlagerte Festlegungen



QP

Gebiete mit Quartierplanpflicht

Räumliches Konzept «Breite»

Ausgangslage

In der Arbeit wird davon ausgegangen, dass folgende Gründe die Stadt Schaffhausen zu einer Teilrevision der Nutzungsplanung veranlassen:

- Umsiedelung Fussballstadion Breite und Trainingsplätze: Durch die Umsiedelung wird ein grosses Areal frei. Die neue Nutzung auf diesem Areal soll im Zuge der Teilrevision der kommunalen Nutzungsplanung für das Gebiet Breite geklärt werden.
- Bauzonkapazität: Die Bauzonkapazität der Stadt Schaffhausen ist für die nächsten 15 Jahre nicht ausreichend. Das Potenzial für Wohnnutzung soll im Gebiet Breite wie im Rahmen des Projekts «Zukunft Stadtleben» vorgesehen, genutzt werden.

- Kantonaler Richtplan: Eine Teilrevision ist notwendig um den im kantonalen Richtplan festgelegten Entwicklungsschwerpunkt Wohnen in der Breite grundeigentümerverbindlich zu sichern.
- Räumliches Konzept «Breite 2030»: Eine Teilrevision ist notwendig um zentrale Inhalte des räumlichen Konzepts (vgl. Legende unten) grundeigentümerverbindlich zu sichern.

Abbildung:
Räumliches Konzept



- Öffentliche Einrichtungen
- (K) Kulturzentrum
- (F+B) Freizeit- und Bildungseinrichtung
- ↓ Pufferbereich
- Urbanes Wohnen
- Spezielle Einrichtungen
- Öffentlicher Platz
- ┌└ Städtebauliche Setzung
- Öffentlicher Grünraum
- (F) Freizeit

Teilrevision Nutzungsplanung

Folgende Ziele werden mit der Teilrevision verfolgt:

- Dichtes Wohnen: Teile des Gebiets in der Breite sollen langfristig für neuen, urbanen und dichten Wohnraum gesichert werden.
- Öffentlicher Grünraum: Der im Konzept bezeichnete öffentliche Grünraum soll gesichert werden.
- Klinik Belair: Eine geeignete Zonierung soll das weitere Bestehen und die Weiterentwicklung der Klinik Belair ermöglichen.
- Präzisierung ZöBAG: Die Zonen für öffentliche Nutzungen sollen in der Nutzungsplanung grundeigentümerverbindlich gesichert werden.

Folgende Inhalte werden mit der Teilrevision des Zonenplans und der Bauordnung (BO) umgesetzt:

- Umzonung von zwei Teilgebieten in die Wohnzone W4 mit Quartierplanpflicht (QP)
- Umzonung eines Teilgebiets in die neu geschaffene Klinikzone Belair (KB)

- Präzisierung der ZöBAG in drei neue Zonen:
Zone für öffentliche Bauten und Anlagen (ZöBA)
Zone für öffentliche Anlagen (ZöA)
Zone für öffentliche Grünflächen (ZöG)

Die Ziele der Teilrevision werden mit den Revisionsinhalten erreicht und damit die Grundlage für die erwünschte Entwicklung des Quartiers Breite geschaffen. Die Inhalte des kantonalen Richtplans sowie Teile des räumlichen Konzepts «Breite 2030» werden für das Gebiet Breite grundeigentümerverbindlich gesichert. Die Breite wird mit den neuen Wohnzonen zu einem urbanen und dichten Wohnstandort entwickelt. Mit der zusätzlichen Bauzonkapazität wird der notwendige Beitrag zum voraussichtlichen Wohnraumbedarf der nächsten 15 Jahre geleistet. Mit der Schaffung der Klinikzone Belair wird der weitere Bestand sowie eine Entwicklung der Klinik ermöglicht. Zudem sichert die Präzisierung der ZöBAG in ZöBA, ZöA und ZöG im Teilrevisionsperimeter die im räumlichen Konzept festgehaltenen Freiräume grundeigentümerverbindlich.



Teilrevision Nutzungsplanung

Studienarbeit
Raumplanung
FS 2014 | 4. Semester
Modul:
Planungsinstrumente
und Methodik 3
Dozent:
Beat Aliesch

Projekinhalt ist die Teilrevision der Nutzungsplanung. Das heisst abändern und erstellen aller notwendigen Unterlagen wie Zonenplan, Bauordnung und ein Bericht nach Art. 47 RPV zuhanden der kantonalen Vorprüfung. Die Ausarbeitung erfolgte im Rahmen des Kurses Kommunale Planung 1 und basiert auf einem räumlichen Konzept, entworfen von Studierenden des 5. Semesters.

Titelbild:
Ausschnitt räumliches
Konzept «Schaffhausen
Nord» K. Bendixen

Teilrevision «Schaffhausen Nord»

Verfasserinnen und
Verfasser:
Anja Anderer
Clelia Bertini
Tobias Spielmann

Ausgangslage/Revisionsanlass

Anstoss für die Teilrevision war das ausgearbeitete räumliche Konzept «Schaffhausen Nord». Das Konzept sieht im Herblingental östlich der Bahnlinie, auf einer Teilfläche der bestehenden Industriezone, ein Zentrum für Sport, Messe, Event, Kultur und Freizeit vor. Zudem sind locker überbaute Gebiete zu verdichten, um die Siedlungsentwicklung der Stadt nach innen zu lenken, und wertvolle Grünflächen zu erhalten und zu sichern. Der Dorfkern Herblingen als Quartierzentrum soll weiterhin der Nahversorgung dienen.

Ziele

Die vorliegende Studienarbeit hat zum Ziel, das Konzept «Schaffhausen Nord» im Perimeter Fusswägäcker, Dreispitz und Stüdliacker umzusetzen. Nachfolgend werden die Änderungen in den drei Teilgebieten erläutert.

Quartierzentrum Herblingen

Oberhalb des bearbeiteten Perimeters liegt der Dorfkern von Herblingen. Um die Verbindung zwischen diesem Kern und dem Einkaufszentrum Herblinger Markt herzustellen bzw. den Kern als Aufenthaltsort wieder zu beleben, wird die Zone «überlagerte Erdgeschossnutzung» eingeführt. Mit dieser Zone sollen die Voraussetzungen für kundenorientierte Nutzungen geschaffen werden. Der Vorraum zwischen Strasse und Fassade muss deshalb öffentlich zugänglich sein. Zudem muss das Erdgeschoss

eine Geschosshöhe von 4 m aufweisen. Als Anreiz solche Nutzungen zu realisieren, wird die Fläche für kundenorientierte Nutzung nicht zur Bruttogeschossfläche angerechnet. Da die Hauptnutzung weiterhin das Wohnen sein soll, wird in den Vorschriften für die Regelbauweise und das Bauen unter Quartierplanpflicht der mind. Anteil Wohnen mit einem Prozentsatz festgelegt.

Um die Gennersbrunnenstrasse auf beiden Seiten zu beleben, wird das westliche Gebiet an der Strasse in die Zone W4 umgezont. Ausserdem wird dieser Perimeter als Reservefläche für die Entwicklung nach innen bezeichnet. Da die Parzellenstruktur für die Umsetzung der Vorschriften einer Zone W4 nicht geeignet ist, gilt für diese Fläche eine Quartierplanpflicht. Aus demselben Grund wurden die anderen zwei Bereiche ebenfalls unter Quartierplanpflicht gestellt. Die bis anhin nicht überbaute Fläche sowie auch die anderen beiden Flächen können so mit einer höheren Ausnutzung bebaut werden. Eine zusätzliche Verdichtung wird so ermöglicht.

Das Gebiet entlang der Gennersbrunnen- und Herblingerstrasse überschreitet die zugelassenen Lärmwerte für Wohnnutzung und wird deshalb als lärmvorbelastetes Gebiet ausgeschieden. Mit den vorgeschlagenen Änderungen in diesem Teilbereich könnten bis ca. 400 Einwohner wohnen.

Grünflächen Fusswägäcker/Dreispietz

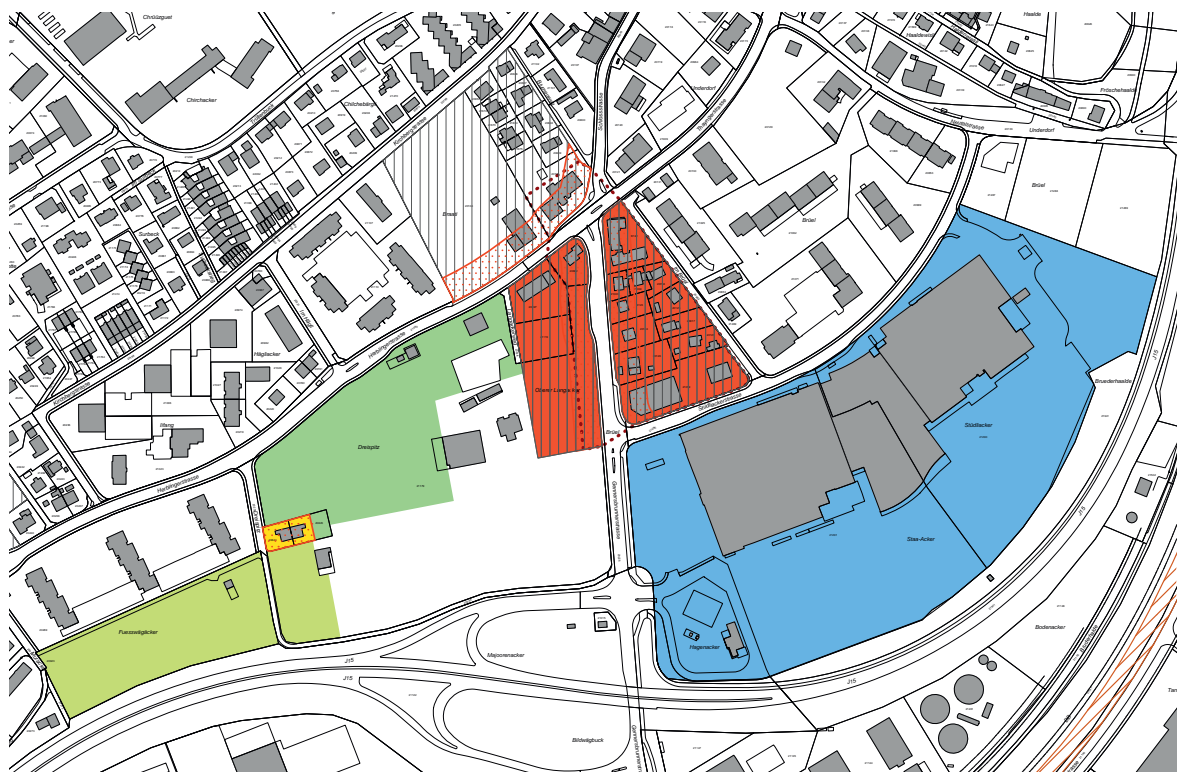
Der Fusswägäcker und der Dreispitz sind der Zone für öffentliche Bauten, Anlagen und Grünflächen (ZöBAG) zugewiesen. Im kommunalen Richtplan werden die Nutzungsarten für die beiden Gebiete detailliert definiert. Auch im räumlichen Konzept ist vorgesehen, die grösseren Grünflächen im Dreispitz zu erhalten und zu sichern. Diese Nutzungen sollen mit der Teilrevision eigentümerverbindlich festgelegt werden.

- Deshalb werden die Familiengärten auf dem Fusswägäcker und auf dem angrenzenden Teil des Dreispitz in die Familiengartenzone umgezont.
- Die Grünflächen im nördlichen Teil des Dreispitz werden in eine Freihaltezone umgezont.
- Der Wald bleibt gemäss Waldfeststellung bestehen.
- Die Tennisplätze, der Fussballplatz, die Turnhalle und drei weitere Gebäude bleiben wie bisher der ZöBAG zugeteilt. Eine Umzonung ist nicht nötig, da diese Nutzungen in der ZöBAG zonenkonform sind und sie weiterhin dort bleiben sollen.
- Hingegen entspricht das Doppel Einfamilienhaus nicht dem Zonenzweck der ZöBAG und wird in die Wohnzone mit 2 Vollgeschossen (W2) umgezont. Das Gebäude soll bei einem allfälligen Neubau nicht grösser werden als der Bestand. Deshalb wird die Zonengrenze parallel zur Ostfassade des bestehenden Gebäudes mit einem Abstand von 5 m (entspricht dem Grenzabstand) gezogen. Der Garten kann weiterhin genutzt werden, auch wenn er sich zukünftig in der Freihaltezone befindet.

Zone für Einkaufszentren Stüdlacker

Der Herblinger Markt liegt zurzeit in einer Gewerbezone. Das Gebiet ist im Kommunalen Richtplan Stadtentwicklung und im Agglomerationsprogramm Schaffhausen als Eignungsgebiet für verkehrsentensive Nutzungen ausgeschieden. In der Gewerbezone können auch kleinindustrielle Betriebe realisiert werden, das Einkaufszentrum ist deshalb nicht gesichert. An diesem Standort wäre eine kleinindustrielle Anlage fehl am Platz, könnte aber mit den gültigen Zonenvorschriften nicht verhindert werden. Deshalb wird die Zone für Einkaufszentren neu geschaffen. Einkaufszentren können so in Zukunft gezielt angesiedelt werden. In den anderen Gewerbe- und Industriezonen sind Einkaufszentren hingegen nicht mehr erlaubt. Um eingeschossige, viel Fläche verbrauchende Bauten zu verhindern, wurde eine mind. Gebäudehöhe definiert.

Abbildung:
Änderungen
Zonenplan



Legende

Baugebiet

- W2 Wohnzone mit 2 Vollgeschossen
- W4 Wohnzone mit 4 Vollgeschossen
- ZE Zone für Einkaufszentren

weitere Flächen

- F Freihaltezone
- FG Familiengartenzone

Nutzungsüberlagerungen

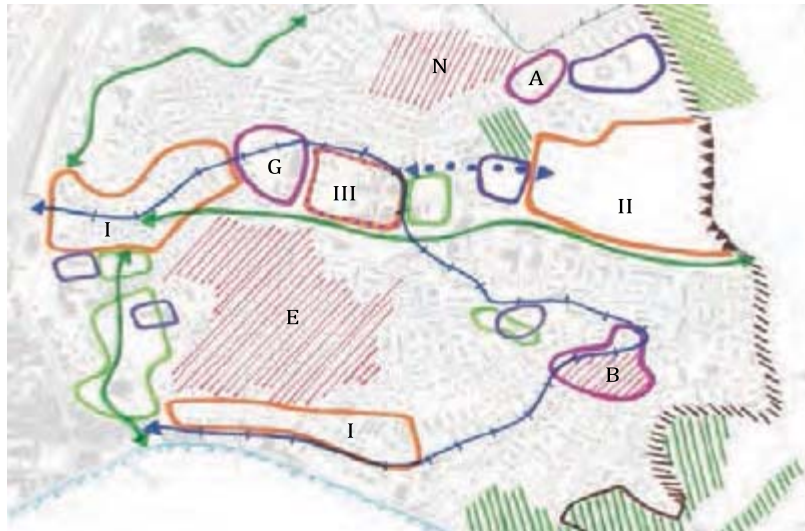
- LV lärmvorbelastete Gebiete
- QP Gebiete mit Quartierplanpflicht
- UeEG überlagernde Erdgeschossnutzung

Verfasser:
 Philipp Baur
 Benjamin Müller
 Christian Svec

Teilrevision «Schaffhausen Ost-Quartiere»

Die vorliegende Studienarbeit setzt den Fokus des räumlichen Konzeptes «Schaffhausen Ost» auf verschiedene Quartiere und deren Erhalt und Weiterentwicklung. Gemäss dem räumlichen Konzept sollen die baulichen Strukturen der Quartiere Niklause und Emmersberg erhalten bleiben. Weiter sieht das Konzept den Schutz der

Kulturlandschaft im Gebiet des Rebberges Heerebärg und dem Gebiet Grube vor. Ziel der Revision war es, die Forderung nach Erhalt und Schutz der Gebiete in geeigneter Weise planerisch umzusetzen.



Legende

- Quartierzentrum
- Bildungseinrichtungen
- Wohn-/Entwicklungsgebiet
- Entwicklungsgebiet Wohnen
- Strukturschutz Siedlung
- Siedlungsrand erhalten
- Siedlungsrand aufwerten
- Siedlungsrand neu
- Hauptverkehrsachse
- Erschliessung WE Grubental
- Öffentlicher Freiraum
- Familiengärten
- Grün-Vernetzungskorridor
- Strukturschutz Kulturlandschaft
- Rhein
- Wald

Abbildung:
 Räumliches Konzept
 «Schaffhausen Ost»

Erhaltung Quartierstruktur

Die beiden Quartiere Niklause und Emmersberg sind im Charakter unterschiedlich und konnten nicht mit denselben Gesetzesvorschriften gesichert werden.

Das Quartier Niklause, eine ehemalige Eigenheimsiedlung der Eisenbahner-Genossenschaft, besteht aus 54 Einfamilienhäusern. Diese sind sich in Aussehen und Typologie alle identisch. Ebenfalls charakteristisch für das Quartier sind die grossen Gartenflächen hinter den Wohnhäusern. Die Gebäude im Quartier Emmersberg weisen keine gemeinsame Typologie auf. Hier sind die Vor- und Hintergärten der Häuser prägend.

Um die entsprechenden Quartiere im Zonenplan zu bezeichnen, ist eine neue überlagernde Zone «Erhaltung Quartierstruktur» geschaffen worden. Im dazugehören-

den Gesetzesartikel in der Bauordnung werden die beiden Quartiere in separaten Absätzen behandelt. So kann den entsprechenden quartierspezifischen Charakteren genügend Rechnung getragen werden.

Im Quartier Niklause sind demnach künftig keine Neubauten, ausser Wiederaufbauten, zulässig. Allfällige Wiederaufbauten müssen den bestehenden Bauten in Ausmass und Erscheinung entsprechen. Die bestehende Garten- und Einfriedungsstruktur ist so zu erhalten.

Für das Quartier Emmersberg gelten folgende Vorschriften: Vorgärten, Hinterhöfe und Einfriedungen sollen erhalten bleiben. Um die Raumgliederung zu erhalten, muss der Stadtrat Baulinien erlassen, um auf die örtlichen Unterschiede und Gegebenheiten reagieren zu können.

Abbildung:
 Gebiet Emmersberg



Abbildung links:
Quartier Emmersberg



Abbildung rechts:
Quartier Niklause



Legende

- Erhaltung Quartierstruktur Fassadenflucht
- /// Vorgärten/Hinterhöfe

Landschaftsschutzzone/Freihaltezone

Damit die landschaftsprägenden und ökologisch wertvollen Hochstamm-bäume im Gebiet Gruebe in eine spätere Überbauung integriert werden können, wird das Entwicklungsgebiet Gruebe mit einer Landschaftsschutzzone überlagert. Zudem soll eine grössere Baumgruppe mittels einer Freihaltezone geschützt werden. Obwohl diese Parzelle in der Wohnzone W3 liegt, kann mit Umsetzung

dieser planerischen Massnahmen und der bestehenden Quartierplanpflicht der Erhalt der Hochstamm-bäume gesichert werden.

Im Gebiet Heerebärg wird der gesamte Rebberg, welcher im BLN-Gebiet Untersee-Hochrhein liegt, neu mit einer Landschaftsschutzzone überlagert. Mit dieser Massnahme soll der wertvolle Landschaftsraum in seiner Vielfalt und Eigenart erhalten werden.

Abbildung links:
Schutz-zonen Gebiet
Gruebe



Abbildung rechts:
Landschaftsschutzzone
Gebiet Heerebärg



Legende

- Freihaltezone
- Landschaftsschutzzone

Interessensabwägung

Wie bei den meisten raumplanerischen Aufgaben war auch in diesem Fall die Interessensabwägung von zentraler Bedeutung. Bei Schutz- und Erhaltungszielen stellt sich immer die Frage, inwiefern die Eigentumsrechte eingeschränkt werden können. Weiter stehen geschützte Gebiete im Konflikt mit der Maxime der inneren Verdichtung.

Im vorliegenden Projekt wurde die Erhaltung des Quartiers Niklause als wichtiger eingeschätzt als eine mögliche Verdichtung. Im Quartier Emmersberg werden durch Baulinien die Vor- und Hintergärten erhalten, zugleich sind Verdichtungen jederzeit möglich.

Die Landschaftsschutz- und Freihaltezone im Grueben ermöglicht den Schutz der Hochstamm-bäume. Die dadurch «verlorene» Bebauungsfläche kann im Quartierplan den umliegenden Flächen gutgeschrieben werden. So kann eine qualitätsvolle Siedlung mit genügend Freiraum entstehen. Der landschaftsprägende Rebhang Heerebärg wird so auf längere Zeit gesichert und von Beeinträchtigungen freigehalten.

Teilrevision «Schaffhausen Ost-Grubental»

Das Konzept basiert auf der Leitidee: «Das Grubental-Zentrum und Entwicklungsmotor für das Wohnquartier Schaffhausen Ost». Heute dient die gesamte Fläche des Grubentals primär der Arbeitsnutzung (Gewerbezone). In Zukunft soll die Gewerbezone öffentlichen Nutzungen, Freiräumen und einer dichten Wohnbebauung Platz machen. Mit der Teilrevision wird ein zusammenhängendes Teilgebiet des Entwicklungskonzepts «Schaffhausen Ost» umgesetzt. Dabei handelt es sich um das Quartierzentrum Grubental (G) und um das Entwicklungsgebiet Wohnen/Zentrum (III). Das Gebiet Grubental braucht ein grösseres, stabiles Quartierzentrum, welches die zukünftigen Ansprüche vollumfänglich erfüllen kann.

Bestimmungen der Bauordnung

Um die angestrebte Entwicklung zu begünstigen, wurde die Bauordnung Schaffhausen unter anderem in Artikel 39 (Wohn- und Gewerbezone) und Artikel 61a (neue publikumsorientierte Zone) angepasst.

Die bestehende Wohn- und Gewerbezone (Art. 39) wurde erweitert und lässt neu auch Dienstleistungsbetriebe zu, welche vorher nur in der reinen Gewerbezone zugelassen waren. Dies ermöglicht eine bessere Nutzungsdurchmischung in der Gewerbe- und Wohnzone respektive im künftigen Zentrum. Weiter wird in einem zusätzlichen Absatz festgelegt, dass nur mässig störende Betriebe zugelassen sind.

Für die Förderung eines Quartierzentrums wurde die neue Zonenüberlagerung «Publikumsorientierte Nutzung» eingeführt (Art. 61a). Diese schreibt eine publikumsorientierte Nutzung im Erdgeschoss vor. Dazu zählen auch öffentliche Einrichtungen mit vergleichbarem Charakter. Öffentliche Nutzungen haben eine belebende Wirkung auf den öffentlichen Raum. Deshalb werden sie miteinander geschlossen.

Durch die neue Zonenüberlagerung kann die Erdgeschossnutzung besser gesteuert werden und sie ermöglicht die Versorgung der Bevölkerung. Zugleich wird ein Raum für Begegnung geschaffen, der belebt wird durch den Publikumsverkehr der Nutzungen.

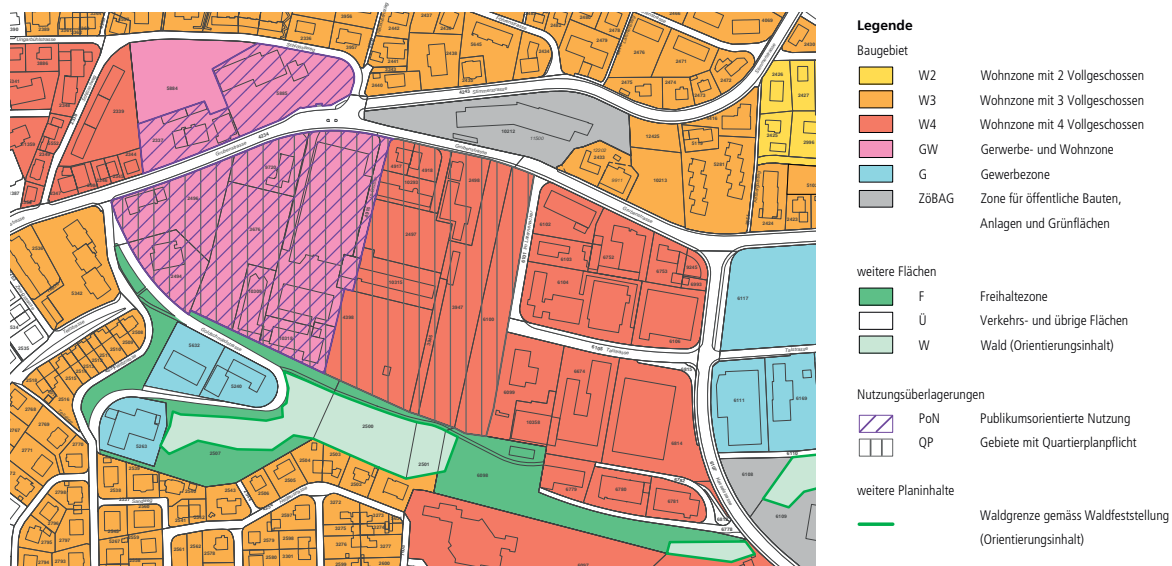
Die Verkaufsflächen im Unter- und Erdgeschoss werden nicht an die anrechenbare Bruttogeschossfläche ange-rechnet. Dies schafft einen Anreiz für die Umsetzung, welcher höher ist als die bestehenden Anreize gemäss Art. 38 Abs. 4. Der Vorteil der Zonenüberlagerung gegenüber einer Grundzone ist, dass so auch Zentren geschaffen werden können, welche nicht im kommunalen Richtplan eingetragen werden müssen, wie dies beim Zentrum Grubental der Fall ist.

Zonenänderung

Etwa ein Drittel der heutigen Gewerbezone, die Zone für öffentliche Bauten, Anlagen und Grünflächen werden neu der Gewerbe- und Wohnzone zugewiesen. Ungefähr zwei Drittel der heutigen Gewerbezone werden neu der Wohnzone W4 zugewiesen. Dies ermöglicht eine dichte Wohnnutzung und ist eine wichtige Voraussetzung für die Bildung des Quartierzentrums. Damit sich der nordwestliche Teil des Planungsgebiets gemäss Entwicklungskonzept zu einem Quartierzentrum entwickeln kann, wird die Grundzone (GW) mit der neuen Zone «Publikumsorientierte Nutzung (PoN)» überlagert. Somit kann sichergestellt werden, dass in den Erdgeschossen publikumsorientierte Nutzungen realisiert werden.

Ein Teilgebiet wird mit einer Quartierplanpflicht überlagert. Somit kann die Feinerschliessung, Bebauungsstruktur und Gestaltung geregelt werden. Das Gebiet mit Quartierplanpflicht umfasst die gesamte Gewerbe- und Wohnzone südlich der Grubenstrasse und rund die Hälfte der neuen Wohnzone W4. Innerhalb diesem Gebiet mit Quartierplanpflicht sind anschliessend die exakten Perimeterabgrenzungen der einzelnen Quartierpläne nach Art. 17ff. BauG festzulegen. Einige Parzellen eignen sich in Lage und Form nicht unbedingt für eine zweckmässige Bebauung. Aus diesem Grund ist ein Landumlegungsverfahren einzuplanen. Dies ermöglicht mehr Flexibilität bei der Erstellung eines öffentlichen Platzes für Aufenthalt und Begegnung der Anwohner und es können weitere Freiflächen geschaffen werden.

Abbildung:
Revidierter
Zonenplan





Planungsempfehlung Fussballstadion

Mit Nutzungskonzept und Quartierplan

Projektarbeit
Raumplanung
HS 2013 | 5. Semester
Modul: PIM 6
Dozenten:
Prof. Dirk Engelke
Prof. Andreas
Schneider
Martin Schlatter

Titelbild:
Skizze Stadion
Vordere Breite
Hans-Ruedi Beck

Seit einigen Jahren ist es dem FC Schaffhausen nur dank einer Spezialbewilligung möglich, seine Heimspiele im altehrwürdigen «Stadion Breite» auszutragen. Angestossen durch die private Initiative einiger Investoren rund um den FCSH wurde mithilfe der Stadt Schaffhausen im Herblingertal ein Stadionneubau mit integrierter Mantelnutzung geplant. Zur Klärung möglicher Alternativen wird eine fiktive Planungsempfehlung zuhanden des Stadtrates erstellt, welche die Frage des Standorts klärt, verschiedene Stadionkonzepte diskutiert sowie die planerische Festlegung der besten Lösung darlegt.

Ausgangslage

Diskutiert werden verschiedene Standorte sowie unterschiedliche Betriebskonzepte. Für den Standort Herblingen wurden schon mehrere Projekte entwickelt. Ausschlaggebend für die Diskussion ist das bestehende Stadion in der Breite. Dieses genügt den Anforderungen der Challenge League nicht mehr. Der Fussballclub Schaffhausen darf daher nur noch mit Ausnahmegewilligung spielen. Um den Spielbetrieb zu gewährleisten muss eine Lösung in der Stadionfrage gefunden werden. Folgende Standorte sollen deshalb überprüft werden:

- Die Vordere Breite (Sanierung des jetzigen Stadions)
- Die Birch (Neubau)
- Das Herblingertal (Neubau)

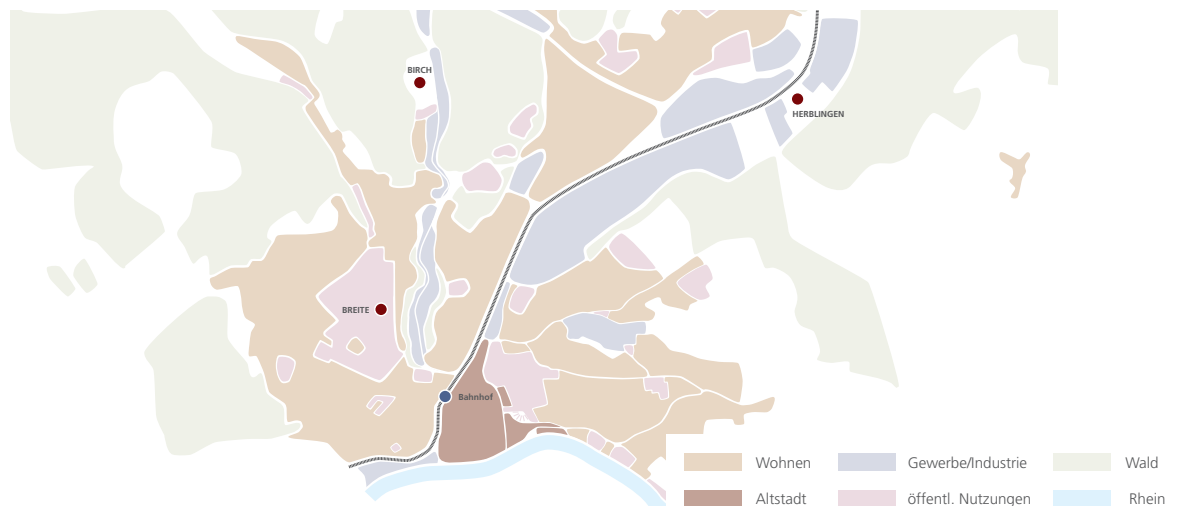
Aufgabenstellung und Ziele

Mithilfe verschiedener Instrumente der Planungsmethodik, wie z. B. der Standort- und SWOT-Analyse sowie der Nutzwert- und Sensitivitätsanalyse werden Standorte und Grobkonzepte bewertet, miteinander verglichen und der Standortentscheid mit dem dazugehörigen Stadionkonzept gefällt. Ein städtebauliches Leitbild und ein Verkehrskonzept bilden hiernach die Grundlage zur Erstellung eines Richtkonzeptes, in welchem die Teilaspekte des Projektes differenzierter ausgearbeitet werden. Die Ausarbeitung eines Quartierplans sowie die notwendigen Anpassungen weiterer Planungsinstrumente sichern die raumplanerische Umsetzung des vorgeschlagenen Stadionprojekts.

Fazit des Dozenten

Im Rahmen dieser Semesterarbeiten konnte mithilfe raumplanerischer Kriterien aufgezeigt werden, welcher Standort sich am besten für ein Stadion eignet. In diesem Zusammenhang wurden auch Art und Umfang einer Mantelnutzung diskutiert, da der Bau eines Stadions durch die Querfinanzierung über dessen Mantelnutzung insgesamt als wahrscheinlicher erscheint. Zudem zeigen die studentischen Arbeiten für die gewählten Standorte Konzepte und deren planerische Instrumentierung auf. In der Form einer «fiktiven» Planungsempfehlung wurden schliesslich die Erkenntnisse und Resultate für den Stadtrat zusammengefasst dargelegt.

Abbildung:
Übersichtskarte Stadt Schaffhausen mit den drei Standorten
Bernhard Leder



Planungsempfehlung Standort Breite «1»

Der Standort

In der Evaluation hat sich herausgestellt, dass am Standort Breite am wenigsten Kompromisse gemacht und keine grossen Risiken eingegangen werden müssen. Der Standort «Vordere Breite» mit einer Mantelnutzung Wohnen wird deshalb zur weiteren Planung empfohlen.

Die Anforderungen an das neue Stadion

Das Stadion hat die Mindestanforderungen an die Normen des SFL (Schweizer Football League) für Super League Spiele zu erfüllen. Die aktuell gewünschten 8000 Zuschauerplätze können, falls es die Umstände erfordern, auch zu einem späteren Zeitpunkt mit einer zusätzlichen vierten Tribüne erstellt werden.

Das Stadion hat idealerweise in seinem nächsten Umfeld genügend Trainingsplätze für den Nachwuchs und den Breitensport aufzuweisen.

Die Kosten für den Stadionbau sollen niedrig gehalten werden, daher empfiehlt sich die Modulbauweise. Mit ihr lässt sich einfach auf stetig verändernde Bedingungen im Fussballsport reagieren und die Kosten lassen sich im Rahmen halten. Die öffentlichen Räume um das Stadion haben eine hohe Qualität aufzuweisen. Dies schafft Akzeptanz in der Bevölkerung und gewährleistet eine gute Integration in das Quartier Vordere Breite.

Die Standortevaluation

Bei einer Konzentration von Nutzungen an einem Standort ergeben sich am meisten positive Effekte. Diese vor allem in folgenden Punkten:

ÖV-Erschliessung | Langsamverkehrsförderung | Regelung der Parkierung | Wirtschaftlichkeit | Akzeptanz in der | Bevölkerung | Erlebniswert | Vereinszugehörigkeit | Auslastung der Anlagen | Investitionskosten | Synergien mit anderen Sportarten

Der Standort Vordere Breite ist mit der Nähe zum KSS Freizeitpark, den bestehenden Trainingsplätzen, der guten ÖV-Anbindung und der Nähe zum Stadtzentrum die erste Wahl für ein Stadion. Zugutekommt der Vorderen Breite, dass die Stadt bereits im Besitz aller Grundstücke für den Bau der Anlagen ist. Der Gewinn eines Verkaufs des Grundstücks, auf welchem die Stadion Mantelnutzung Wohnen zu stehen kommt, kann zur Finanzierung des Stadionprojektes eingesetzt werden.

Hauptargumente für ein Stadion auf der Vorderen Breite

- Nähe zum Stadtzentrum
- Akzeptanz in der Bevölkerung
- Städtebauliche Erscheinung
- Flexibilität in der Erstellung
- Finanzierung durch den Verkauf des Stadionmantels Wohnen
- Attraktivität für die Fans
- Identität des FC Schaffhausen wird gestärkt
- Attraktivitätssteigerung der Vorderen Breite für Anlässe, und bessere Organisation derer
- Keine Landerwerbskosten für die Stadt

- Synergien mit bestehenden Anlagen und Veranstaltungen auf der Vorderen Breite
- Regelung der Bebauung mittels Quartierplan
- Gute ÖV Erschliessung
- Aufwertung der Vorderen Breite Naherholungs-, Freizeit- und Wohngebiet

Nutzungskonzept Vordere Breite

Die wichtigsten Bestandteile des Konzepts sind die öffentlichen Räume, die Erschliessung, die Einbindung in die Landschaft und die neue Wohnsiedlung.

Öffentliche Räume

Der ganze Bereich, auf welchem aktuell das Stadion steht, bis zum Kreisel ganz im Süden der Vorderen Breite soll öffentlich zugänglich werden. Vor dem Stadion ist ein grosser Begegnungsplatz geplant, welcher den KSS Freizeitpark und das Stadion verbindet. Auf ihm können Anlässe wie Flohmärkte, Quartierfeste und dergleichen abgehalten werden.

Südlich dem Stadion vorgelagert entsteht eine grosszügige Parkanlage mit einer integrierten Spielwiese, welche auch für Quartierfussballturniere und dergleichen benutzt werden kann.

Auf dem Areal der Familiengärten, zwischen Zeughaus und Schule, entstehen zwei neue Trainingsplätze für den FCS und den Breitensport. Verlegt man im Stadion einen Kunstrasen, bleiben somit auf der Breite vier Trainingsplätze bestehen.

Erschliessung

Die Vordere Breite soll während den Anlässen von parkierenden Fahrzeugen befreit werden. An Spiele, Messen oder andere Anlässe gelangt man in Zukunft mit dem ÖV, zu Fuss, dem Velo oder mit Shuttle Bussen vom Park + Ride Parkplatz (4 min Fahrzeit zum Stadion). Die Park + Ride Massnahme soll die Verlagerung der Anreise vom MIV auf den ÖV fördern. Dies bringt dem Quartier mehr Sicherheit und Ruhe. Ohne diese Massnahme wäre eine Realisierung eines Neubaus auf der Breite wohl kaum politisch durchsetzbar.

Einbindung in die Landschaft

Mit der Realisierung des Duraducts über das Mühletal wird zugleich eine Langsamverkehrsverbindung auf die Vordere Breite geschaffen. Somit wird auch ein Naherholungsweg aus der Stadt auf den Ölberg oberhalb der Breite geschaffen. Entlang dieses Weges sind die Grünräume zu schützen und zu fördern.

Die Mantelnutzung Wohnen

Auf den jetzigen Trainingsplätzen zwischen Riet- und Bühlstrasse entsteht neuer Wohnraum für rund 400 Personen. Die Bebauungsstruktur des Quartiers wird in diesem Bereich geschlossen. Die Vorteile eines Wohnmantels, welcher nicht direkt am Stadion erstellt wird, liegen auf der Hand. Er wird nicht den Emissionen des Spielbetriebs ausgesetzt und ist somit attraktiver für die zukünftigen Bewohner und mögliche Investoren.

Abbildung:
Verkehrerschließungsplan für das Stadion. MIV Parkierung in der Birch

Der Stadionbau

Das Stadion kann entweder am heutigen Standort oder am neuen wie im Städtebaulichen Konzept vorgesehenem Standort erstellt werden. Eine Neuplatzierung des Stadions hätte den Vorteil, dass die Räume rund um das Stadion attraktiver gestaltet werden könnten.

Etappierung

Das ganze Projekt kann etappenweise realisiert werden.

1. Etappe: Bau des Wohnmantels (Vorfinanzierung des Stadions) und der Trainingsplätze (können als Stadionprovisorium genutzt werden während der Bauzeit) auf dem Familiengartenareal.
2. Etappe: Bau des Stadions und Gestaltung der umliegenden Freiräume.
3. Etappe: Bau des Duraducts über das Mühlebachtal.

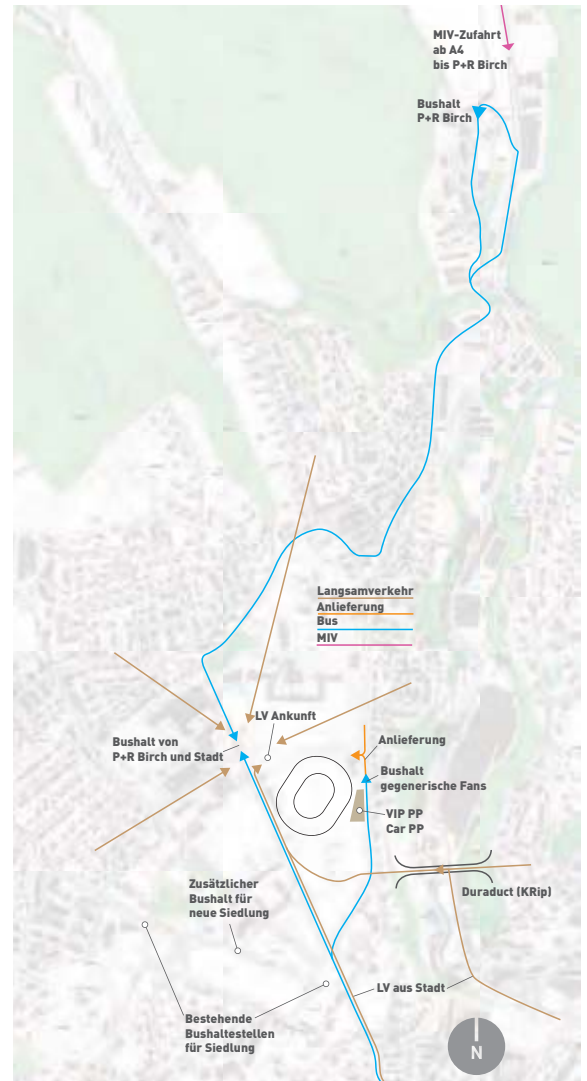


Abbildung:
Städtebauliches Grobkonzept Vordere Breite



Planungsempfehlung Standort Breite «2»

Standortevaluation und Grobkonzepte

Die drei einzelnen Standorte wurden detailliert analysiert (Städtebau, Erschliessung, Planungsinstrumente, etc.), mittels einer SWOT-Analyse grob bewertet und eine mögliche Mantelnutzung zugewiesen. Darauf aufbauend wurden für jeden Standort mindestens zwei Grobkonzepte erstellt (Grobkonzept für ein reines Fussballstadion und für ein Fussballstadion mit Mantelnutzung). Für den Standort Breite wurde zusätzlich die Sanierung des bestehenden Stadions mit und ohne Mantelnutzung konzipiert.

Mithilfe einer Nutzwertanalyse wurden die acht unterschiedlichen Grobkonzepte in sechs verschiedenen Kategorien mit jeweils zwei bis drei Kriterien bewertet. Das

Ergebnis zeigt, dass die beiden Konzepte zur Sanierung des Stadions Breite den höchsten Nutzen bringen. Insbesondere die Möglichkeit einer bedarfsgerechten Etappierung, die Nutzung der bestehenden Infrastruktur im Umfeld des Sport- und Freizeitstandorts «Vordere Breite» sowie Aspekte der Stadtentwicklung sprechen klar für den Standort Breite. Das Grobkonzept «Sanierung mit Mantelnutzung» wird im Folgenden weiter vertieft, da durch dessen Kombination mit der Realisierung einer Wohnüberbauung auch die Ziele des «Entwicklungsschwerpunkt Wohnen» in der Breite umgesetzt werden.

Abbildung:
Grobkonzept VII
Herblingen ohne
Mantelnutzung

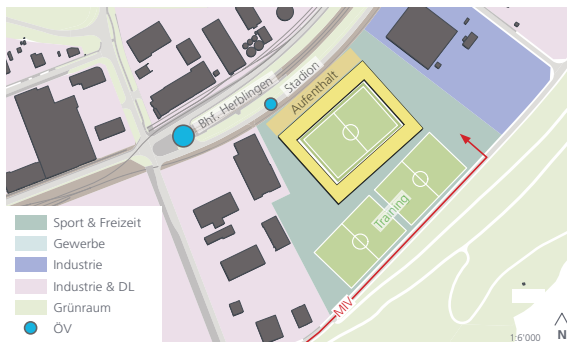


Abbildung:
Auszug aus
Nutzwertanalyse

g1	GROBKONZEPTE							
	BREITE				BIRCH		HERBLINGEN	
	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII
konzeptbezogen	n * g	n * g	n * g	n * g	n * g	n * g	n * g	n * g
STADION	15	570	390	750	630	390	210	390
RÄUMLICHE ENTWICKLUNG	25	650	1'050	850	1'250	550	600	1'250
VERKEHR	15	600	300	750	450	300	300	600
RISIKEN	15	150	375	450	675	225	375	225
		1'970	2'115	2'800	3'005	1'465	1'485	2'465
standortbezogen								
SITUATION	20	900	900	900	900	300	300	700
UMWELT	10	500	500	500	500	180	180	420
		1'400	1'400	1'400	1'400	480	480	1'120
TOTAL		3'370	3'515	4'200	4'405	1'945	1'965	3'585
RANG		6	5	2	1	8	7	4

Richtkonzept

Zur Erstellung des Richtkonzepts werden die im Grobkonzept getroffenen Aussagen zur Sanierung und Erweiterung des Stadions Breite sowie zur Wohnüberbauung an der Randen- bzw. Nordstrasse weiter vertieft. Als Zielsetzungen dienen hierbei ein städtebauliches Leitbild sowie ein Verkehrskonzept.

Im städtebaulichen Bereich soll insbesondere der durchgrünte und durchlässige Charakter des Quartiers Breite gewahrt werden. Durch punktuelle bauliche Eingriffe entsteht ein dichtes Quartier mit grosszügigen Grünflächen sowie einer hohen Nutzungsvielfalt (Wohnen, Sport, Freizeit, öff. Einrichtungen). Die Erschliessung wird weiterhin durch das bestehende Angebot abgedeckt. Ein Parkraumkonzept soll jedoch die Situation für den MIV und dessen Auswirkung auf die Anwohnenden entschärfen.

Die Sanierung und Erweiterung des Stadions Breite wird etappiert angegangen. In einer 1. Etappe entsteht eine neue, überdachte Gegentribüne mit rund 2500 Sitzplätzen, in welcher auch der Gästeblock untergebracht ist. Das Gebäude der heutigen Haupttribüne wird gemäss den Anforderungen der SFL saniert. Um die minimale Zuschauerkapazität gemäss Stadionkatalog «B» zu erreichen, muss die Haupttribüne nördlich und südlich erweitert werden. Die Fortführung des Spielbetriebs ist durch die Etappierung gewährleistet.

Sollte der FCSH den Aufstieg in die Super League anstreben, so kann dieser Schritt mit der 2. Bautetappe auch infrastrukturell ermöglicht werden. Die Haupt- und Gegentribüne werden zu diesem Zweck mit zwei Stirntribünen ergänzt, diese beinhalten je 1500 Sitzplätze. Durch diesen

Abbildung:
Sanieretes und erweitertes Stadion Breite
(Ansicht von der Nordstrasse in Richtung Breitenaustrasse)



Vollausbau kann die für die Teilnahme an der Super League minimal erforderliche Zuschauerkapazität von 8000 Sitzplätzen erreicht werden. Mittels modularer Elemente und funktionaler Baustoffe (Beton, Stahl) wird bewusst eine archaische Architektur angestrebt. Dies ermöglicht minimale Investitionen von ca. CHF 10 Mio. pro Bauetappe. Südlich des Stadions wird als verbindendes Element zum restlichen Quartier eine Spielmeile sowie ein kleinerer Quartierpark geschaffen. Verschiedene Spiel- und Aufenthaltsflächen für Gross und Klein sowie Kleingewerbe und/oder öffentliche Einrichtungen entlang der Spielmeile dienen dem Quartier auch an spielfreien Tagen als Treffpunkt. Auf den Flächen der heutigen Familiengärten und der zwei Trainingsfelder entsteht eine dichte Wohnüberbauung mit bis zu fünfgeschossigen Gebäuden. Ersatzflächen für deren bisherige Nutzer sind in der Birch anzubieten und zwingend. Die partielle Verdichtung ermöglicht den Erhalt wertvoller Grün- und Freiräume, die der gesamten Quartierbevölkerung zur Benutzung offen stehen. Die Ausnutzungsziffer richtet sich hierbei nach den Bestimmungen der Wohnzone W3 (im Rahmen eines Quartierplanverfahrens) und beträgt für das gesamte Quartierplangebiet knapp 0,6. Der durch den Grundstückverkauf oder die Abgabe von Bauland im Baurecht erzielte Gewinn zur Realisierung einer privat finanzierten Wohnüberbauung kann je nach politischem Willen zur Deckung der Investitionen zur Sanierung und Erweiterung des Stadions eingesetzt werden.

Abbildung:
Berechnung Ausnutzungsziffer für das Quartierplangebiet

Raumplanerische Umsetzung

Zur planerischen und rechtlichen Sicherung des vorliegenden Richtkonzepts wird sowohl ein Quartierplan erstellt als auch eine Anpassung verschiedener bestehender Planungsinstrumente zwingend.

Abbildung:
Bebauungsvorschlag
Vordere Breite

Der Quartierplan «Vordere Breite» besteht aus einem Situationsplan sowie den dazugehörigen Quartierplanvorschriften und legt u. a. die im städtebaulichen Leitbild und Verkehrskonzept gemachten Aussagen eigentümerverbindlich fest. Als erläuternde Grundlage dient der Bebauungsvorschlag. Zur Projektrealisierung sind sowohl eine Parzellenbereinigung als auch eine Umzonung notwendig. Erstere kann mittels Landumlegung im Rahmen des Quartierplanverfahrens durchgeführt werden. Die notwendige Umzonung einiger Parzellen muss mittels Teilrevision des Zonenplans erfolgen. So müssen zwei der bereinigten Parzellen von der «Zone für öffentliche Bauten, Anlagen und Grünflächen» in die «Wohnzone W3» umgezont werden.

Weitere kleinere Anpassungen sind u. a. am kantonalen und an zwei kommunalen Richtplänen sowie am Agglomerationsprogramm «Schaffhausen plus» anzubringen. Der konsequente und rasche Einbezug der Quartierbevölkerung sowie eine offene Kommunikations- und Informationspolitik seitens der Stadt ist zwingend.

Parz. Nr. [neu]	Nutzung	Zone	Parz.fläche [neu]	BGF [bestehend]
1514-1	Schulhaus Breite	ZöBAG	18'810 m ²	ca. 5'340 m ²
1515	Zeughaus	ZöBAG	15'611 m ²	ca. 6'540 m ²
1291	Wiese Ost [Zeughaus]	ZöBAG	4'256 m ²	-
1609 - 2	Wiese West	ZöBAG	8'618 m ²	-

BGF [neu]

1610	Stadion Breite	ZöBAG	37'102 m ²	8'000 m ²
1514 - 2	Wohnen Randen	W3	16'557 m ²	22'100 m ²
1609 - 1	Wohnen Nord	W3	18'917 m ²	22'100 m ²

TOTAL			119'875 m²	ca. 64'100 m²
--------------	--	--	------------------------------	---------------------------------

AZ = ca. 0.55



- 1 FUSSBALLSTADION BREITE**
 - Sanierung / Erweiterung Challenge League
 - 1a Haupttribüne (inkl. Medien/VIP, Garderoben)
 - 1b Gegentribüne (inkl. Glastribüne)
 - Erweiterung Super League
 - 1c Stütztribüne
 - Trainingsbereich
 - 1d Trainingsfeld
 - Außenhalt
 - 1e Spalmbänke
 - Erschließung
 - 1f Parkierung Matchbesucher
 - 1g Parkierung Gläubigenschaft, VIP
 - 1h Bushaltestelle Nordstrasse
- 2 WOHNÜBERBAUUNG RANDENSTRASSE**
 - 2a Zeilenbebauung mit total 21'900 m² BGF (bis fünf Gesch.)
 - 2b Siedlungsaussenraum
 - 2c Parkierung Besucher & Einfahrt Tiefgarage
- 3 WOHNÜBERBAUUNG NORDSTRASSE**
 - 3a Hofbebauung mit total 13'812 m² BGF (bis fünf Gesch.)
 - 3b Gewerbe- und Wohnriegel mit total 7'956 m² BGF
 - 3c Siedlungsaussenraum
 - 3d Parkierung Besucher
 - 3e Einfahrt Tiefgarage
- 4 QUARTIERPARK VORDERE BREITE**
 - 4a Quartiertreffpunkt mit Verweilmöglichkeiten, Tactilinnis, Polynésie-Bühnen, Kleintierställe
 - 4b Spielplatz

Planungsempfehlung Standort Herblingen

Planerische Bewertung

Eine umfangreiche Bewertung bildet die Grundlage für die Standortempfehlung. In der Bewertung werden die drei Standorte Breite, Birch und Herblingen betrachtet. Bewertet werden fünf verschiedene Betriebskonzepte an den drei Standorten. Die Betriebskonzepte wurden aufgrund raumplanerischer Kriterien evaluiert. Es resultierten folgende Betriebskonzepte:

- Breite ohne Mantelnutzung
- Breite mit Mantel Wohnen
- Breite mit polysportivem Mantel
- Birch ohne Mantel
- Herblingen mit Mantel Einkauf und Arbeitsplätze

Zwei sich ergänzende Bewertungsmethoden

Die Nutzwertanalyse bildet die eigentliche Bewertung. Sie bewertet die fünf Betriebskonzepte mit quantitativ messbaren, planerischen Kriterien. Dabei schneidet das Betriebskonzept in Herblingen gefolgt von der Breite ohne Mantel am Besten ab. Die Argumenten-Bilanz-Methode dient als Ergänzung und zusätzlicher Indikator zur Nutzwertanalyse. Sie beinhaltet die nicht quantifizierbaren Kriterien, welche nicht in die Nutzwertanalyse integriert werden konnten. In der Bewertung schneidet der Standort Herblingen ebenfalls am Besten ab. Die zweitmeisten Punkte erreichen die Betriebskonzepte Breite mit Mantel Wohnen und Breite mit polysportivem Mantel.

Empfehlung Standort Herblingen

Die vorliegende Planungsempfehlung empfiehlt für den Stadionbau in Schaffhausen den Standort Herblingen. Die Empfehlung erfolgt aus planerischer Sicht. Der Standort Herblingen qualifiziert sich insbesondere aufgrund folgender Kriterien:

- Geringe Sensitivität des Umfelds
- Gute verkehrliche Erschliessung
- Attraktivität des Quartiers Breite für die Wohnnutzung

Empfehlung Betriebskonzept Einkauf und Arbeitsplätze

Empfohlen wird für den Standort in Herblingen ein Betriebskonzept mit Einkauf und Arbeitsplätzen. Dabei ist ein kundenextensiver als auch kundenintensiver Einkauf denkbar. Die Empfehlung dieses Betriebskonzepts basiert auf einer Prüfung möglicher Betriebskonzepte aus raumplanerischer Sicht.

Gesamtkonzept

Das Gesamtkonzept zeigt auf, wie das Stadionprojekt in Herblingen realisiert werden könnte (vgl. Abb. nächste Seite). In der Folge sind die wesentlichen inhaltlichen Empfehlungen für den Standort Herblingen zusammengefasst.

Etappierung

Das Konzept sieht vor, das Stadionprojekt etappenweise zu erstellen. In einem ersten Schritt sollen insgesamt 5000 Sitzplätze für die Zuschauer erstellt werden. Dabei soll die gesamte Haupttribüne erstellt werden. Bei Bedarf kann die zweite Etappe des Stadions realisiert werden. Sie sieht vor, die Tribünen um 3000 Sitzplätze zu erweitern. Zusammen mit den 5000 Sitzplätzen der 1. Etappe werden so die 8000 Sitzplätze erreicht, welche für ein Super League Stadion notwendig sind. Die Voraussetzungen für den Ausbau zum Super League tauglichen Stadion müssen bereits beim Bau der 1. Etappe sichergestellt werden.

Erschliessung

Es wird empfohlen, dass die Erschliessung der Parzelle mit dem motorisierten Verkehr von Süden erfolgt. So kann der Konflikt zwischen Fussverkehr und motorisiertem Verkehr entschärft werden.

Trainingsplätze

In Bezug auf die Trainingsplätze wird empfohlen, mindestens zwei Trainingsplätze am Standort Herblingen zu integrieren. Dadurch wird in der Breite Fläche frei, welche für die Wohnraumentwicklung genutzt werden kann.

Erweiterungsoption Trainingsplätze

Da der Bedarf an Trainingsplätzen nicht genau eruiert werden kann, soll die Parzelle 21652 als mögliche Erweiterung der Trainingsplätze dienen. Es wird empfohlen, diese Parzelle vorläufig für einen dritten Trainingsplatz freizuhalten. Die Parzelle ist im Eigentum der Stadt Schaffhausen.

Begleitende Massnahmen

Im Zusammenhang mit dem Betriebskonzept wird empfohlen, Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Radverkehrs zu ergreifen. Denkbar sind beispielsweise die Integration des ÖV-Tickets im Eintrittsbillet sowie die Stärkung des Fuss- und Radverkehrsnetzes.

Koordination

Wichtig bei der Ausarbeitung des Bauprojekts in Herblingen ist die Koordination mit den Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm (Aufwertung Bahnstation Herblingen und neue Buslinie nach Herblingen) sowie mit der Strassenraumgestaltung der Industriestrasse und dem Fussweg von Ost nach West.

Planerische Schritte

Die raumplanerische Instrumentierung ist darauf ausgelegt, dass das Stadionprojekt entsprechend dem Gesamtkonzept (vgl. Abb. unten) umgesetzt wird. Folgende planerische Schritte sind notwendig, bis die Baueingabe des Stadionprojekts in Herblingen erfolgen kann:

- Teilrevision kommunaler Richtplan Stadtentwicklung
- Teilrevision kommunaler Rahmenplan Herblingen
- Teilrevision Bau- und Zonenordnung
- Neuaufstellung Quartierplan

Für die Teilrevisionen besteht gemäss Stadtverfassung die Pflicht einer Volksabstimmung.

Quartierplan Stadion Herblingen

Planrechtlich und gemäss Bauordnung ist die Erarbeitung eines Quartierplans vorgeschrieben. Es wird empfohlen, die aus raumplanerischer Sicht wichtigen Aspekte der Stadionbebauung über den Quartierplan zu sichern. Ein Quartierplan, welcher auf dem Gesamtkonzept basiert, ist in der vorliegenden Planungsempfehlung entworfen. Folgende Themen sind im Quartierplan geregelt:

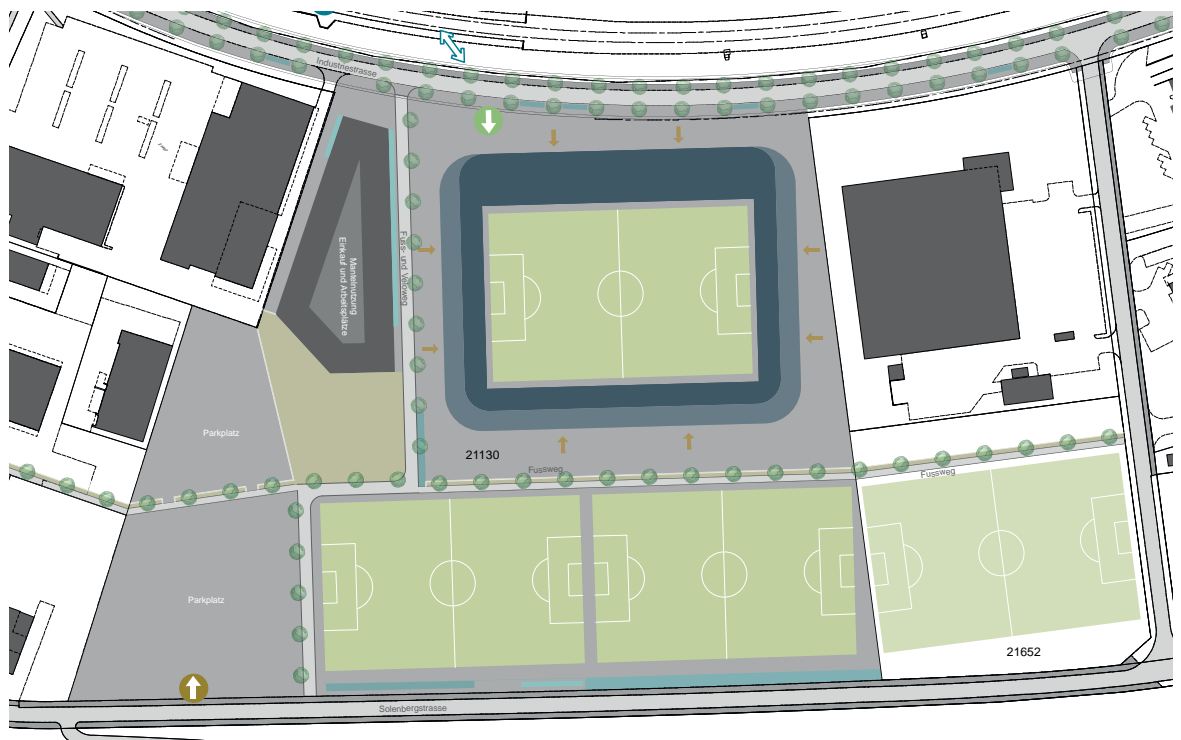
- Zulässige Nutzungsart der Mantelnutzung und des Stadions
- Zulässige Baumasse pro Baubereich
- Erstellung der Trainingsplätze
- Strassenraumgestaltung Industriestrasse
- Baumreihe
- Hauptzugänge für die Erschliessung
- Veloabstellplätze
- Zweck und Grösse der Parkierungsanlage
- Öffentlicher Fuss- und Veloweg
- Öffentlicher Fussweg

Weiteres Vorgehen

Folgende Umsetzungsschritte werden für das weitere Vorgehen vorgeschlagen:

- Erarbeitung eines Finanzierungsmodells für das Betriebskonzept Einkauf und Arbeitsplätze
- Politischer Standortentscheid
- Einleitung Teilrevision und Erarbeitung Entwicklungskonzept Breite

Abbildung:
Gesamtkonzept
Standort Herblingen



- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ■ Gebäude ■ Gebäudeinnenhof (2. und 3. Geschoss) ■ Stadion 1. Etappe (5000 Sitzplätze, Challenge League tauglich) ■ Stadion 2. Etappe (Erweiterung um 3000 Sitzplätze, Super League tauglich) ■ Zugang Stadion ■ Befestigte Fläche (Fahrbahn) ■ Befestigte Fläche (Umschwung Stadion, öffentlicher Parkplatz) | <ul style="list-style-type: none"> ■ Begrünte Fläche ■ Abstellplätze für vorgegebenen Nutzerkreis ■ Öffentliche Veloabstellplätze ■ Trainingsplatz ■ Trainingsplatz (optionale Erweiterung) ■ Hupterschliessung Fussgänger (ungefähre Lage) ■ Hupterschliessung MIV (ungefähre Lage) ■ Bahnstation Herblingen ■ Attraktiver Zugang zu Bahnstation ■ Herblingen (gemäss Massnahme aus dem Agglomerationsprogramm plus) ■ Baumreihe |
|---|--|



Verkehrsberuhigung

für verschiedene Quartierstrassen in der Stadt Schaffhausen

Studienarbeit
Verkehrsplanung
HS 2013 | 1. Semester
Modul:
Verkehr und CAD
Dozenten:
Prof.
Klaus Zweibrücken
Simon Wegmann

Seitens der Stadt Schaffhausen wurden Problemfelder auf Quartierstrassen formuliert. Bereits in der Mitwirkung zum Gesamtverkehrskonzept 2006 wurden Tempo-30-Zonen von der Bevölkerung als sehr wichtiges Thema angesehen, welches aber konzeptionell nicht weiter thematisiert wurde. Trotzdem steht in verschiedenen Wohnquartieren Tempo 30 nach wie vor zur Diskussion. Im Rahmen der Studienarbeit des Kurses Verkehrsplanung 1a im 1. Semester werden verschiedene Vorschläge erarbeitet und visualisiert.

■ **Klausweg:** Der Strassenquerschnitt ist relativ breit, auch wegen der Buslinienführung. In einem Teilbereich an der Busstation Niklausen besteht bereits eine Tempo-30-Zone. Angrenzende Nutzungen wenden sich zum Teil vom Strassenraum ab (mit Mauern, Hecken etc.). Teilweise verläuft das Trottoir nur einseitig. Das Erscheinungsbild ist besonders in der ansteigenden Buchenstrasse autoorientiert. An der Einmündung Arvenweg besteht eine platzähnliche Situation mit einer Wertgutsammelstelle. Die Bebauung besteht mehrheitlich aus Einzel- und Mehrfamilienhäusern.

Titelbild:
Stauffacherstrasse

Ausgangslage

Für folgende drei Strassen wurden Ideen gesucht:

- **Stauffacherstrasse:** Die Strasse steigt von der Kesselstrasse her stark an. Der Strassenquerschnitt ist durchgehend sehr breit. Der ganze Bereich ist bereits als Tempo-30-Zone signalisiert. Die Vorzonen der angrenzenden Bauten sind meist versiegelt und werden zur Parkierung genutzt. Am oberen Ende der Stauffacherstrasse besteht an der Einmündung Hohenkrähenstrasse bzw. vor dem Kirchenzentrum St. Konrad eine platzähnliche Situation. Das Erscheinungsbild ist insgesamt stark autoorientiert. Trottoirs sind beidseitig vorhanden, im oberen Teil aber durch Parkierung unterbrochen. Die Bebauung besteht vorwiegend aus Mehrfamilienhäusern, Reihenhäusern und Einzelbauten.
- **Randenstrasse:** Die Strasse ist heute noch nicht als Tempo-30-Zone signalisiert. Im Bereich des Schulhauses Breite ist ein Teilabschnitt mit einer lokalen Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h versehen (keine Zone). Der Strassenquerschnitt ist relativ breit, für den motorisierten Verkehr bestehen wenig Durchfahrtswiderrstände. Die Trottoirs sind beidseitig durchgehend. Die lange Parkplatzreihe beim Schwimmbad prägt das Strassenraumbild negativ. An der Einmündung Hohlenbaumstrasse bestehen Versorgungseinrichtungen (Denner) und im mittleren Teil der Randenstrasse gibt es eine Bäckerei und ein Café. Die Bebauung besteht überwiegend aus Einzelhäusern und öffentlichen Bauten (Schule, Schwimmbad)

Aufgabenstellung und Ziele

Die Aufgabe bestand darin, innerhalb begrenzter Perimeter konkrete Vorschläge zur verkehrsberuhigten Umgestaltung ausgewählter Strassenabschnitte zu machen. «Harte» bauliche Massnahmen (Sperrungen, Einbahnstrassenführung etc.) sollten dabei nicht eingesetzt werden. Gesucht waren Vorschläge, die mit punktuellen oder gesamthaften Eingriffen eine möglichst positive Wirkung im Bereich der Strassenraumgestaltung erzielen. Dabei sollten gezielt Schwerpunkte und Prioritäten gesetzt werden. Die direkt an den Strassenraum angrenzenden privaten Vorflächen sollten in die Betrachtungen einbezogen werden. Ziele waren neben einer Verbesserung der Strassenraumgestaltung ein Gewinn an Aufenthaltsqualität und Komfort sowie Sicherheitsgewinne für den nicht-motorisierten Verkehr. Insbesondere der Sicherung der Schulwege und der sicheren Ausgestaltung der Fusswegquerungen wurden grosses Gewicht beigemessen.

Fazit des Dozenten

Mit den studentischen Arbeiten konnte aufgezeigt werden, wo Verbesserungspotentiale im Bereich der Strassenraumgestaltung und der Verkehrssicherheit liegen. Die Arbeiten gehen entsprechend der Aufgabenstellung alle von einer umfassenden Umgestaltung der bearbeiteten Strassenabschnitte aus, so wie sie z.B. bei einer Gesamtsanierung realisiert werden könnte. Wichtige Stellen für provisorische Massnahmen, welche rascher umgesetzt werden könnten, lassen sich aber ebenfalls aus den Arbeitsergebnissen ableiten.

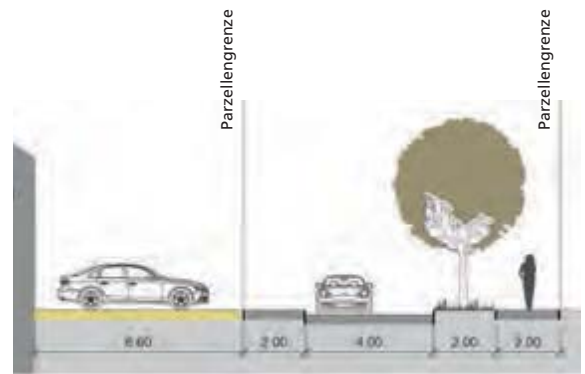
Verkehrsberuhigung Stauffacherstrasse

Massnahmen

- Einfahrt von der Kesselstrasse:** Durch das Pflanzen zweier Bäume an der Einfahrt in die Stauffacherstrasse entsteht eine Torsituation. Das Einfärben des Asphalt und die Erhöhung des Strassenniveaus auf das Trottoir bei der Einfahrt zeigen den Durchfahrenden zudem auf, dass hier eine Tempo-30-Zone beginnt.
- Vorplätze:** Die an der Stauffacherstrasse anliegenden Vorplätze sind heute durchgehend asphaltiert. Damit die Vorplätze visuell weniger stark wahrgenommen werden, wird vorgeschlagen, diese mit Kiesflächen zu gestalten.
- Längsparkierungen:** Entlang der Stauffacherstrasse wird eine Längsparkierung vorgeschlagen, abwechselnd auf beiden Strassenseiten. Dadurch wird die Strasse schmaler und die Fahrgeschwindigkeiten verringert. Um Langzeitparkierungen zu verhindern, werden die Längsparkplätze als blaue Zone markiert. Somit wird es für die Anwohner attraktiver, in ihre Tiefgaragen auszuweichen, was die Anzahl der Parkierenden im Strassenraum vermindern könnte.
- Punktuelle Massnahmen:** Am Knotenpunkt Lohnstrasse an der Einfahrt von der Stauffacherstrasse und an der Querungsstelle über die Kesselstrasse beim Kindergarten sind punktuelle Verbesserungen nötig. Diese werden erreicht, indem das Strassenniveau in diesen Bereichen auf das Niveau des Trottoirs angehoben wird. Zudem wird der Asphalt gleich wie an der Einfahrt in die Stauffacherstrasse eingefärbt. Der eingefärbte Asphalt wird auch in die Lohnstrasse und in den Fussweg hineingezogen. Baumpflanzungen engen den Strassenraum zusätzlich optisch ein.
- Platzgestaltung:** Am Ende der Stauffacherstrasse, an den Übergängen zur Hohenkrähenstrasse und zur Hegastrasse entsteht ein neuer Platz. Eine Fahrspur trennt die Fahrwege vom Platz. Das Wenden für kleine Lastwagen ist möglich. Die Fahrbahn wird beim Platz auf das Niveau des Trottoirs gehoben und gleich wie am Knotenpunkt und am Eingang der Stauffacherstrasse eingefärbt. Der nicht befahrene Teil wird gekiest. Gegen Norden und Osten wird der Platz durch Baumgruppen abgegrenzt, im Westen und Süden trennen Sitzbänke den Platz von der Fahrbahn. Eine Feuerstelle, ein Brunnen, Tischtennistische, verschiedene Spielgeräte und Sitzgelegenheiten laden auf der neu entstehenden Fläche zum Verweilen ein. Die aufgehobenen Parkplätze können durch eine Erweiterung der Parkplatzanlage ersetzt werden.

Abbildung rechts:
Stauffacherstrasse

Abbildung:
Massnahmenplan



Verkehrsberuhigung Randenstrasse

Massnahmen

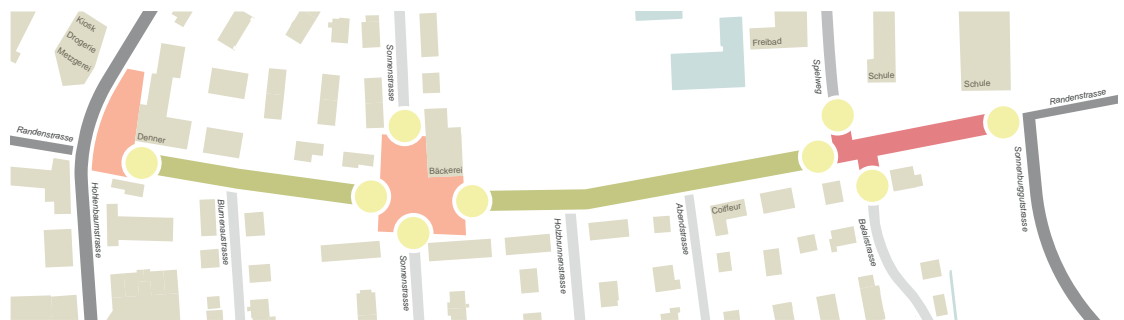
- Durch die neue Anordnung der Parkierung und Schaffung neuer Aufenthaltsqualitäten auf dem Dennerplatz kann für das Quartier einen Mehrwert geschaffen werden. Der Platz soll niveaugleich gepflästert und mit einer Rinne von der Fahrbahn abgetrennt werden. Unter den Bäumen sind Sitzgelegenheiten vorgesehen.
- Durch die versetzte Anordnung der Längsparkierung mit einhergehender Verengung auf 3,60 Meter soll der Verkehr beruhigt werden. Der Begegnungsfall Velo/Personenwagen (PW) ist durchgehend möglich.
- Die Platzsituation (Schnitt) soll sich durch eine ganzheitliche Pflasterung abheben. Die Bäume werden in eine Gitterbaumscheibe von 3 Meter Durchmesser auf chaussiertem Belag gesetzt. Vor der Bäckerei wird eine neue Aufenthaltsmöglichkeit geschaffen.
- Der durchgehende, lange Abschnitt mit Längsparkierung wird durch die Parkplatzreduzierung und die Pflanzung von Bäumen unterbrochen. Die Fahrbahnbreite von 4,50 Meter ermöglicht das Kreuzen PW/PW und führt mit der optisch einengenden Wirkung der Längsparkierung zu einer wirkungsvollen Verkehrsberuhigung.

- Im Abschnitt des Schulhauses ist eine Begegnungszone mit Tempo 20 geplant. Die Spurführung der Randenstrasse wird in die Sonnenburggutstrasse geleitet (Busführung). Um den Eingang in die Begegnungszone zu verdeutlichen, ist eine Engstelle von 4,50 Meter mit zwei Bäumen vorgesehen.



Abbildung rechts:
Visualisierung
Platzsituation bei der
Bäckerei

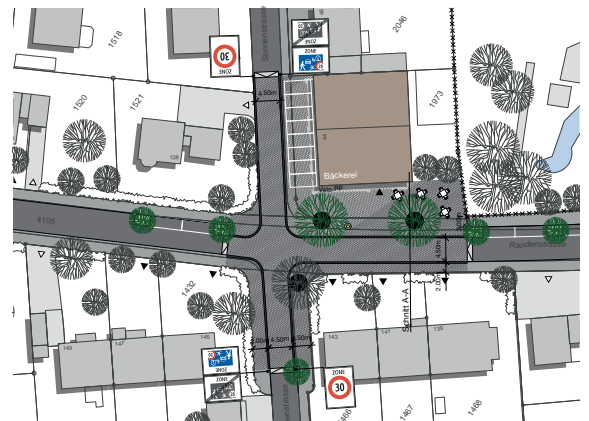
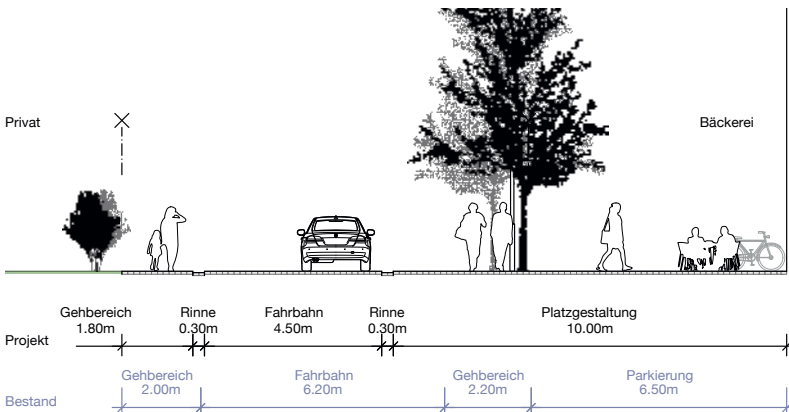
Abbildung:
Grobkonzept



Legende

Tempo 20	Tor	Strassengestaltung mit Parkierung Tempo 30
Tempo 30	Platzgestaltung Tempo 30	
Tempo 50	Gestaltung Begegnungszone	

Abbildung unten:
Platzsituation bei der
Bäckerei, Schnitt und
Situation



Verkehrsberuhigung Klausweg

Massnahmen

Allgemein: Die bestehende Tempo-30-Zone wurde auf den ganzen Verlauf des Klauswegs ausgedehnt. Die Fahrbahn für den MIV wird durchgehend auf eine Breite von 4,50 m reduziert. Die Fahrbahn und der Gehbereich werden durch eine Rinne voneinander abgegrenzt. Für das Kreuzen von grösseren Fahrzeugen kann auf die Gehflächen ausgewichen werden. Die Fusswegverbindungen werden beidseits durchgängig geführt.

- Bereich A: Eingangstor zur Tempo-30-Zone durch Verengung der Fahrbahn, Platzgestaltung mit neuem Baum und Kurzzeitparkplatz
- Bereich B: Die Busstation wurde aus der Engstelle verschoben und befindet sich neu etwas weiter östlich
- Bereich C: Neue Platzgestaltung mit grosszügigem und attraktivem Wartebereich für die verschobene Busstation
- Bereich D: Anstelle der bestehenden Parkierung entstehen neu sechs Parkplätze in der blauen Zone.
- Bereich E: Die Einfahrten in den Klausweg sind als Gehwegüberfahrten gestaltet und garantieren dem Bus und dem Fussverkehr den Vortritt
- Bereich F: Neugestaltung der Kreuzung mit einer Mittelinsel, zwei richtungsgetrennten Fahrspuren und einem Fussgängerstreifen zur Bushaltestelle hin. Aufwertung der Mittelinsel durch neuen Baumbestand.



Abbildung rechts:
Massnahmenplan





Betriebs- und Gestaltungskonzept

Hochstrasse und Schlosstrasse

Studienarbeit
Verkehrsplanung
FS 2014 | 2. Semester
Modul:
Verkehr 2a
Dozent:
Michael Liebi

Titelbild:
Hochstrasse

Im Rahmen des Agglomerationsprogrammes sind verschiedene Verbesserungen und Aufwertungen in Schaffhausen geplant:

Die Hochstrasse, welche durch dicht überbautes Wohngebiet führt und heute auch als Autobahnzubringer dient, spielt eine wichtige Rolle für die Änderungen des Hauptstrassennetzes im Nordosten der Stadt. Sie ist vom quartierfremden Verkehr zu entlasten. Dieser soll auf die weiter südlich gelegene Ebnatstrasse verlagert werden. Das Hauptstrassennetz im Nordosten der Stadt ist statt durch Wohngebiete in das Industriegebiet Herblingertal zu verlegen und ab der Kreuzung Brüel/Thayngerstrasse über die Thayngerstrasse zu führen. Damit kann der Ortskern Herblingen vom Verkehr entlastet und entsprechend aufgewertet werden.

- sichere Lösungen für den Radverkehr im gesamten Strassenabschnitt und den Knotenbereichen
- Aufenthaltsräume auf den Vorflächen bei publikumsorientierten EG-Nutzungen schaffen
- Knotenflächen auf das nötige Mass reduzieren und Torsituationen schaffen

Analyse Hochstrasse

Motorisierter Individualverkehr

- Es ist Tempo 50 signalisiert. Die gefahrenen Geschwindigkeiten werden als angemessen wahrgenommen
- Der Knoten Hochstrasse/ Gemsgasse weist eine grosse, unattraktive Verkehrsfläche auf. Grösseres Potenzial für eine Aufwertung
- Es herrscht ein hoher Parkplatzbedarf, welcher nur ungenügend gedeckt werden kann

Öffentlicher Verkehr

- Es verkehren zwei Buslinien durch die Hochstrasse und ergeben so eine sehr gute Erschliessung durch den ÖV

Fussverkehr

- Durch die angrenzende Schulanlage bestehen besondere Anforderungen an die Verkehrssicherheit (Schulwege).
- Die hohe Anzahl an parkierten Autos beeinträchtigt die Längs- und Querbeziehungen sowie die Sicherheit auf dem Trottoir

Radverkehr

- Durch den engen Querschnitt sind die Radstreifen mit knapp 1,20 Meter Breite sehr eng bemessen und geben dem Radfahrer ein Gefühl falscher Sicherheit
- An den Knoten fehlen teilweise Markierungen für den Radverkehr

Gestaltung

- Die Baumreihe im westlichen Abschnitt prägt den Strassenraum und wertet diesen auf
- Durch die Garagen und die davor parkierten Autos entsteht ein unattraktiver Strassenraum.
- Unterschiedliche publikumsorientierte Nutzungen (Restaurant, Frischmarkt ect.) beleben den Strassenraum, jedoch fehlen dazugehörige Aufenthaltsmöglichkeiten

Ausgangslage Hochstrasse

Ausgangslage Hochstrasse

Die Stadt Schaffhausen möchte die Hochstrasse, welche durch dicht überbautes Wohngebiet führt, vom quartierfremden motorisierten Individualverkehr (MIV) entlasten. Deshalb soll der MIV verlagert und neu durch das Industriegebiet südlich der Autobahn geführt werden. Die Höchstgeschwindigkeit ist mit Tempo 50 signalisiert, zusätzlich ist die Strasse als Kernfahrbahn markiert. Die Belastung der Hochstrasse ist hauptsächlich auf den Durchgangsverkehr zurückzuführen.

Aufgabestellung Hochstrasse

Die Strasse ist so zu gestalten, dass sie für den reinen Durchgangsverkehr unattraktiv wird. Dabei soll der Radverkehr und der öffentliche Verkehr so wenig wie möglich beeinträchtigt werden.

Ziele Hochstrasse

- Durchfahrtswiderstand erhöhen
- Parkierungssituation optimieren
- keine negativen Auswirkungen auf ÖV aufgrund des Durchfahrtswiderstandes
- Längs- und Querbeziehungen für Fussgänger insbesondere für Schulkinder verbessern

Betriebs- und Gestaltungskonzept Hochstrasse «1»

Allgemeine Erläuterungen zum Konzept

Um auf die Bedürfnisse der verschiedenen Nutzergruppen eingehen und auch kurzfristig bereits eine Qualitätssteigerung der Hochstrasse erreichen zu können, basiert das Konzept auf einer kurzfristigen und einer langfristigen Umsetzung.

Zur Gliederung der Hochstrasse wird diese in fünf Abschnitte unterteilt. Jeder Abschnitt soll einen einheitlichen Strassenquerschnitt aufweisen, welcher den jeweiligen Anforderungen und Nutzung entspricht.

Kurzfristig – Allgemein

Die rasche Umsetzung hat hier oberste Priorität. Hier wird bewusst auf aufwändige bauliche Massnahmen verzichtet und vor allem mit Markierungen und mobilen Elementen gearbeitet.

Abschnitt I

Mit farblichen Gestaltungen von Strassenoberflächen (FGSO) und Pollern soll das Vortrittsregime geändert und die Verkehrsfläche reduziert werden. Die Bushaltestelle wird neu gegenüberliegend angeordnet.

Abschnitt II

Um die Hauszugänge zu kennzeichnen und eine Auflockerung der durchgehenden Parkierung zu erreichen, werden mobile Elemente eingesetzt. Zusätzlich soll die Aufenthaltsqualität vor den EG-Nutzungen gesteigert werden. Mit FGSO-Bändern soll der Strassenquerschnitt optisch verschmälert und so die Geschwindigkeiten reduziert werden. Die Fahrzeuge werden in die Mitte der Fahrbahn gelenkt, wodurch zusätzlich ein Sicherheitsabstand zur Längsparkierung und zum Gehweg entsteht.

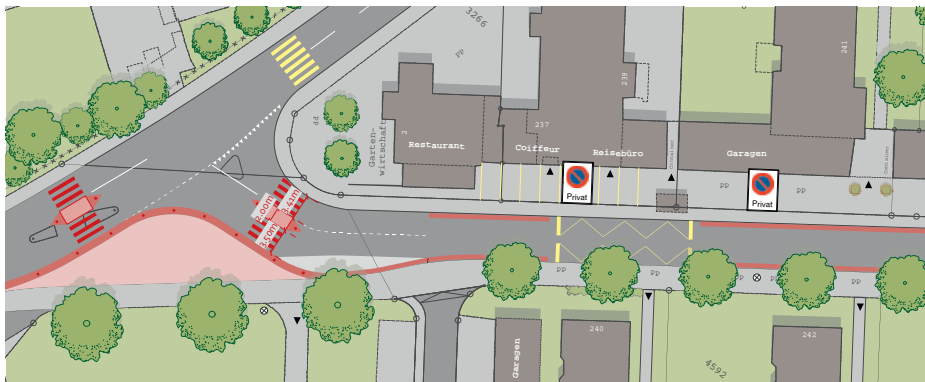
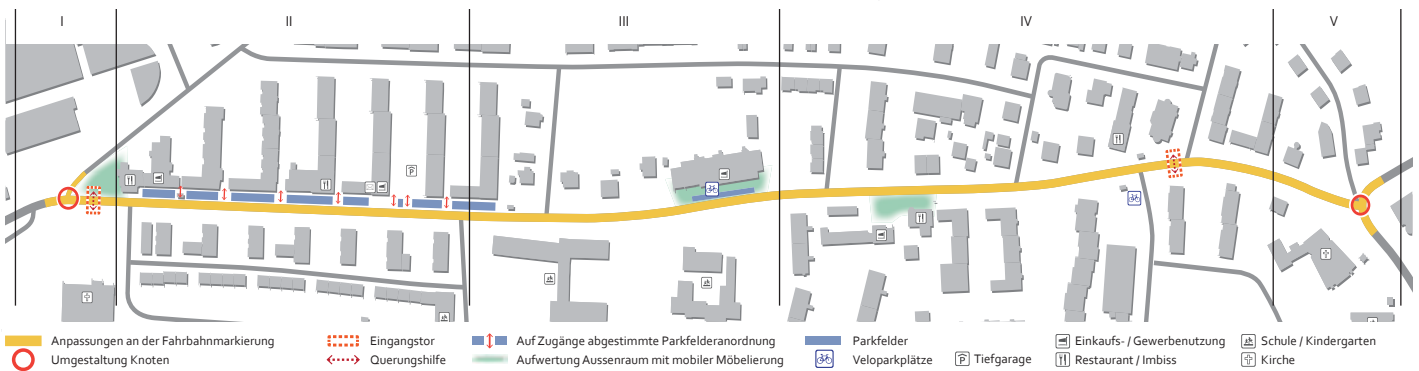
Abschnitt III und IV

Markierte Fussgängerschutzinseln erleichtern das Überqueren der Strasse. Die Vorflächen des AK Marktes und des Picknick Take Away werden neu gestaltet.

Abschnitt V

Der Knoten Ost soll vor allem eine Verbesserung für den Fuss- und Radverkehr erreichen und quartierfremden Verkehr abhalten. Mit der Reduktion auf einen Fahrstreifen soll auch die Attraktivität als Durchfahrtsstrasse vermindert werden. Die Auswirkungen auf den Betriebsablauf des ÖV sind in weitergehenden Untersuchungen zu prüfen.

Abbildung unten:
Konzept – kurzfristig



Abschnitt I und II, Knoten West



Abschnitt V, Knoten Ost



markierte Schutzinsel (Landstrasse Wettingen)



FGSO Bänder (Schönenwerderstr. Oberentfelden)

Langfristig – Allgemein

Im langfristigen Konzept wird der Fahrbahnquerschnitt auf grossen Teilen der Hochstrasse angepasst. Dies soll in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung im Quartier und Leitungssanierungen erfolgen. Das langfristige Konzept zeigt die vorhandenen Potenziale auf.

Abschnitt I

Der Knoten West wird so umgestaltet, dass die Hochstrasse nicht mehr als Durchgangsstrasse wahrgenommen wird. Die Fussgängerquerungen werden baulich gesichert. Eine neue Torsituation entsteht.

Abschnitt II

Es wird ein neues Parkraumkonzept angestrebt, um eine Umgestaltung der Vorflächen zu ermöglichen. Die Parkplätze auf den Vorflächen werden in zwei neue Tiefgaragen verlagert und Längsparkplätze fürs Gewerbe angeboten. Durch eine zusätzliche Baumreihe soll eine Allee geschaffen werden, welche den Strassenraum optisch einengt. Mit neuen Sitzmöglichkeiten und einem breiten Trottoir wird ein attraktiverer Raum angestrebt. Durch die neue Anordnung der Fahrbahnhaltestelle wird der Bus priorisiert und der Durchfahrtswiderstand erhöht.

Abschnitt III

Die Baumallee wird weitergezogen und die Bushaltestellen neu auf der Fahrbahn angeordnet. Im Bereich des Frischmarktes soll die neue Vorflächengestaltung zum Verweilen einladen. Der Zugang zur Schule wird verbessert und der Fussgängerstreifen mit einer Schutzinsel gesichert.

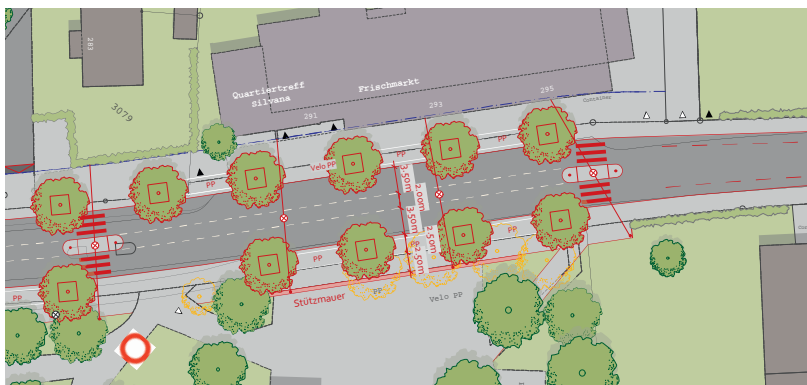
Abschnitt IV

Durch eine Neuordnung bzw. Umlagerung von Parkplätzen entsteht beim Restaurant «Sandlöchli» mehr Platz für eine Aussenraumgestaltung. Die Trottoirüberfahrten erhöhen die Fussgängersicherheit. Der Mittelstreifen zwischen der Bushaltestelle und der Mittelinsel begünstigt das Abbiegen. Westlich wird der bestehende Strassenquerschnitt beibehalten.

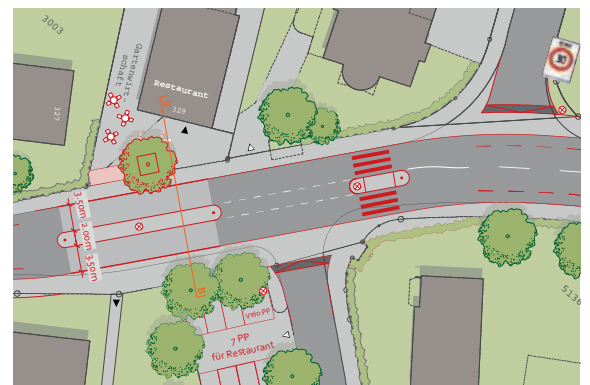
Abschnitt V

Hier erfolgt, nach einem Testbetrieb und eingehender Prüfung, die bauliche Umsetzung der kurzfristigen Variante.

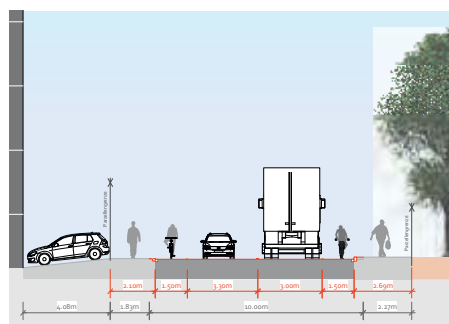
Abbildung unten:
Konzept – langfristig



Abschnitt III, Frischmarkt



Abschnitt IV, Bushaltestelle Sandlöchli



Schnitt Abschnitt V, langfristig



Visualisierung Baumallee, Abschnitt II

Verfasser:
Jan Braun
Glen Rothenbühler
Adrian Lais

Betriebs- und Gestaltungskonzept Hochstrasse «2»

Im Grobkonzept wird die Strasse in fünf Abschnitte gegliedert. Im Abschnitt eins und fünf soll der Einfahrtswiderstand verstärkt und die Übersichtlichkeit verbessert werden. Im zweiten Abschnitt wird die vorhandene Baumallee erweitert, um den Strassenraum zusätzlich aufzuwerten. Zwischen dem Schulhaus und den verschiedenen

Gewerbegebieten müssen neue Aufenthaltsbereiche und sichere Querungsstellen für den Fussgänger geschaffen werden. Im vierten Abschnitt werden die Mängel beseitigt und Optimierungen im Bestand vorgenommen.

Abbildung:
Grobkonzept
Hochstrasse

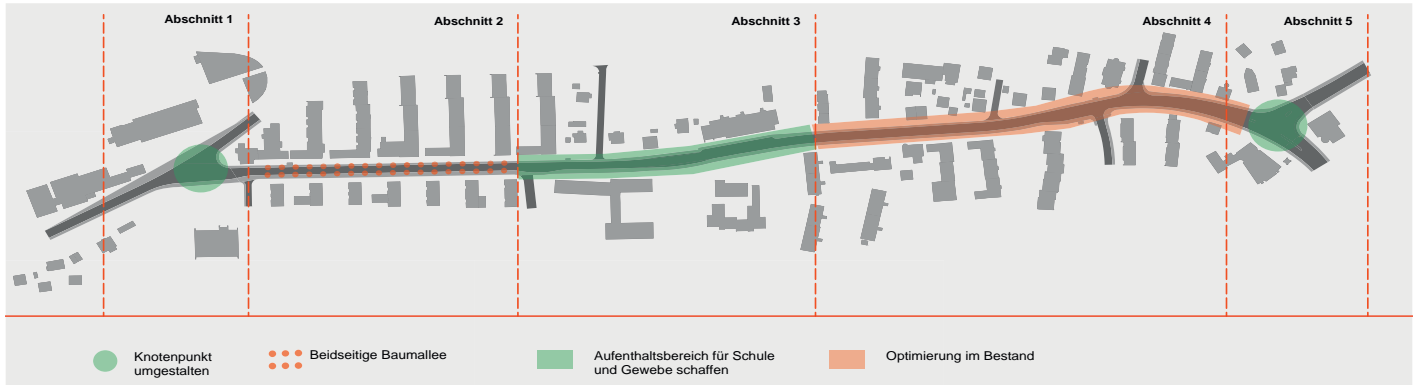


Abbildung:
Visualisierung
breite Bänder am
Strassenrand



Abschnitt 2

In diesem Abschnitt wird eine optische Verengung des Strassenraumes durch gefärbte breite Bänder vorgeschlagen. Dies bringt mehrere Vorteile mit sich. Zum einen wird der Durchfahrtswiderstand erhöht und durch die optische Verschmälerung des Strassenraumes das Tempo reduziert. Einen anderen Vorteil ergibt sich für den Veloverkehr, der durch die Bänder vom Strassenrand ferngehalten wird. Dies bringt dem Velofahrer einerseits einen Sicherheitsabstand zu den längsparkierenden Autos, und andererseits werden gefährliche Überholmanöver seitens der Motorfahrzeuge vermieden.

Abbildung:
Visualisierung Platz



Abschnitt 3

Im Bereich des Schulhauses wird eine kurze Tempo-30-Zone empfohlen. Durch diese Massnahme können mehrere Ziele erreicht werden. Weniger Tempo bedeutet sichereres Queren für die Schulkinder sowie eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität. Ebenfalls verringert die Zone 30 die Lärmimmissionen für das ansässige Gastgewerbe und Wohnen. Der gesamte Strassenraum wird mit Hilfe von Fahrbahnrampen auf ein gleiches Niveau gehoben (wobei die Fahrbahn jedoch bestehen bleibt) und mit einer Fahrbahnrinne und Pollern ausgestattet. Der Bus wird durch diese Massnahme nicht entscheidend beeinträchtigt.

Abbildung:
Situation Knoten
St. Peter



Abschnitt 5

Dieser Abschnitt beinhaltet den Knoten St. Peter. Die geltende Vortrittsregelung soll beibehalten werden, da diese eine Priorisierung der Strassen zulässt. Um diese zu verstärken und eine Torwirkung zu erzeugen, wird die Einfahrt in die Hochstrasse verschmälert und zusätzlich durch das Einsetzen von Bäumen am Strassenrand ergänzt. Die Radstreifen sollen für den Schutz der Velofahrer rot markiert werden. Zusätzlich wird dem Radfahrer eine Linksabbiegehilfe aus der Hochstrasse angeboten, damit ein sicheres Queren der Kreuzung möglich wird. Die Spiegelguthalpe wird gesperrt und ist nur noch für Fussgänger begehbar.

Ausgangslage Schlosstrasse

Ausgangslage Schlosstrasse

Der Dorfkern Herblingen ist geprägt durch den eng gefassten, durchgängigen Strassenraum der Schlosstrasse. Die Übergänge sind sowohl für den Langsamverkehr sowie auch den motorisierten Individualverkehr zum Teil äusserst unübersichtlich und gefährlich. Diese Problematik wird durch den geplanten Ausbau des Kindergartens in Herblingen weiter verschärft.

Aufgabestellung Schlosstrasse

Es ist aufzuzeigen, wie der Strassenraum, welcher heute auf die Durchlässigkeit für den motorisierten Verkehr ausgelegt ist, zu einem qualitätsvollen und multifunktionalen Raum weiterentwickelt werden kann. Dazu ist der gesamte Strassenraum von Fassade zu Fassade mit einzubeziehen.

Ziele Hochstrasse

- Eine sinnvolle Trottoirführung soll die Sicherheit für den Fussverkehr und vor allem für die Kinder erhöhen.
- Die Verkehrssicherheit soll durch verkehrsberuhigende Massnahmen erhöht werden.
- Der Strassenraum soll für den MIV verkleinert werden.
- Die Schlosstrasse soll im Verhältnis zum Ortskerncharakter angemessen gestaltet werden.
- Die bestehende Platzqualität soll gestärkt werden.

Analyse Schlosstrasse

Motorisierter Individualverkehr

Das aktuelle Verkehrsregime ist auf Tempo 50 ausgelegt. Die Schlosstrasse gehört zum Netz der Kantonsstrassen. In den bestehenden Seitenstrassen, welche in die Schlosstrasse einmünden, wurden bereits Massnahmen zur Verkehrsberuhigung realisiert. Trotzdem hat der MIV in der Schlosstrasse einen hohen Stellenwert. Aufgrund des schmalen Strassenraums und der dichten Gebäudeanordnung sind für Tempo 50 die Sichtverhältnisse unzureichend.

Radverkehr

Am nordöstlichen Ende des Bearbeitungsperimeters ist ein Radstreifen realisiert, welcher sich aber nicht über die ganze Schlosstrasse erstreckt. Das hohe Tempo des motorisierten Verkehrs, der geringe Strassenquerschnitt und der oftmals fehlende Radstreifen machen das Radfahren auf der Schlosstrasse unsicher.

Fussverkehr

Die Gehwege entlang der Schlosstrasse sind oft schmal oder fehlen teils gänzlich. Die Fussgängerquerungen über die Schlosstrasse sind unübersichtlich. Ein «Achtung Kinder» Warnhinweis lässt auf eine unbefriedigende Situation für Kindergärtner schliessen.

Öffentlicher Verkehr

Das Gebiet um die Schlosstrasse ist gut mit den öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar. Die Strecke des zu bearbeitenden Perimeters der Schlosstrasse wird durch die Buslinien 5 und 24 erschlossen. Für die Linie 5 gibt es eine neue angedachte Linienführung, welche nicht mehr über die Schlosstrasse führt.

Städtebau

Der Charakter des Dorfkerns Herblingen zeichnet sich durch eine Vielzahl unter Schutz gestellter Objekte aus. Quartierprägend sind auch die alten Brunnen. Zusammen mit den Gebäudefassaden bilden sie Platzbereiche mit Aufenthaltsqualität.

Ein Projekt von den Architekten moos. giuliani. herrmann architekten sieht für die Erweiterung des Kindergartens einen neuen Gemeinschaftsraum und die Freilegung des Baches vor. Im jetzigen Zustand stimmt die Dimensionierung der Strasse nicht.

Abbildung:
Schlosstrasse



Verfasser:
Michael Nievergelt
Pascal Meile
Manuel Forster

Betriebs- und Gestaltungskonzept Schlosstrasse «1»

Konzept

Der im Bearbeitungsperimeter liegende Teil der Schlosstrasse und die dazugehörigen Seitenstrassen werden neu einheitlich als eine Tempo-30-Zone ausgestaltet. Die gegenüber dem Bestand tiefere Geschwindigkeit in der Schlosstrasse erhöht die Verkehrssicherheit und ermöglicht eine Reduktion der Fahrbahnbreite. Durch die tiefere Geschwindigkeit des motorisierten Individualverkehrs (MIV) können die Sichtweiten neu an allen Knotenpunkten eingehalten werden, sodass der heute bestehende Trixispiegel nicht mehr notwendig sein wird. Das geringere Tempo des MIV führt auch zur Reduktion des Strassenlärms.

Massnahmen

Im ganzen Perimeter wird aufgrund der neuen Geschwindigkeitsbegrenzung und der heute ungenügenden Verkehrssicherheit ein neues Normprofil eingeführt. Der neue Querschnitt sieht neben der Fahrbahn beidseitig eine Rinne vor, die befahren werden kann. Entlang der Schlosstrasse ist eine durchgehende Linienführung für Fussgänger geplant. Das Trottoir befindet sich neu auf dem gleichen Niveau wie die Fahrbahn. An wichtigen

Fussgängerquerungen beim Kindergarten sorgen Poller zusätzlich für mehr Sicherheit im Wartebereich. Die Radien der Fahrbahn können bei der tieferen Geschwindigkeit enger ausgestaltet werden, was dazu führt, dass die Fahrbahn auch weniger Fläche benötigt.

Die Eingänge in die Tempo-30-Zone werden, wo es nötig ist, neu gestaltet. Bei den beiden Eingängen der Schlosstrasse sollen Torsituationen als Hinweis auf die neue Geschwindigkeit entstehen. Bei den Nebenstrassen weisen Trottoirüberfahrten an die neu geschaffene Hierarchie im Strassenraum hin. Eine sich wiederholende Bodenmarkierung erinnert an die erlaubte Maximalgeschwindigkeit von 30 km/h. Die Beleuchtung wird im ganzen Perimeter neu angeordnet. Die neuen Kandelaber passen gestalterisch zum Dorfkern Herblingen. Die Platzbereiche bei den Brunnen werden aufgewertet. Von unten beleuchtete Bäume stiften Identität und setzen gestalterische Akzente.

Beim Knotenpunkt der Schlosstrasse und der Unterdorfstrasse entsteht ein neu gestalteter Platz. In diesem Bereich wird die Fahrbahn mit Pflastersteinen ausgestaltet. Die Bäume werden auch auf dem Platz von unten beleuchtet. Neben den Brunnen sind mehrere Sitzgelegenheiten vorhanden. Der neu gestaltete Platz orientiert sich auch an dem projektierten Neubau und der Bachfreilegung neben dem Platz.

Abbildung:
neues Normprofil

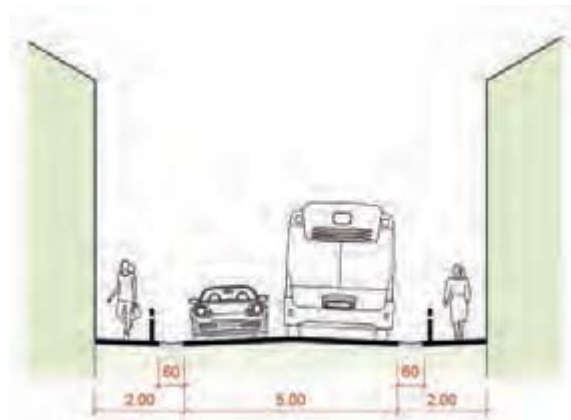


Abbildung:
Konzept



Verfasser:
 Dominic Nörr
 Kevin Raymann
 Lukas Köchli

Betriebs- und Gestaltungskonzept Schlosstrasse «2»

Konzept

Um die Gehwege zu stärken, soll ein sicherer und durchgängiger Fussweg auf der Westseite realisiert werden. Auf der Ostseite soll der Fussweg sicherer werden. Die Strassenbreite soll über die gesamte Strasse vereinheitlicht werden. Im Dorfkern wird das vorgegebene Projekt vom Neubau Kindergarten Herblingen optimal einbezogen. Die vorhandenen Freiräume und Plätze sollen aufgewertet werden, damit mehr Aufenthaltsqualität entsteht. Die heutige Torwirkung dorfauswärts soll durch Schaffung einer neuen Einfahrt verstärkt werden.

Massnahmen

Um im gesamten Bereich einen einheitlichen und guten Strassenquerschnitt zu erreichen, wird der Normquerschnitt auf 5 Meter verringert. Das Kreuzen von 2 Personenwagen ist weiterhin möglich. Um das Kreuzen von zwei LKW oder Bussen zu gewährleisten wird die ostseitige Fahrbahn mit einer überfahrbaren Granitrinne von 0,3 Metern versehen. Im Grundsatz wird zudem der westseitige Gehweg mit 2 Metern realisiert und mit einem abgesenkten Randstein abgeschlossen.

Der Perimeter wird mit Tempo 30 signalisiert. Das Projekt des Neubaus Kindergarten wird übernommen und mit dem Konzept des Strassenraums vereint. Der Fussgängerstreifen beim Restaurant Hirschen und dem neugeplanten Kingerarten bleibt bestehen.

Bei der Engstelle wird der Strassenraum auf 4,20 Meter verschmälert. Um das Kreuzen der Fahrzeuge zu gewährleisten, ist die Stelle auf beiden Seiten mit einer überfahrbaren Plästerung von 40 cm versehen. Durch die beidseitige Fahrbahnverengung ist die Vorrtrittsregelung nicht klar definiert. Dadurch ist ein rücksichtsvolles Verkehrsverhalten der Fahrzeuglenker nötig.

Die Platzsituation soll aufgewertet werden, indem die heutige Pflasterung über die Strasse im Höfli bis an den Gasthof Löwen gezogen wird. Der Rechtsvortritt wird aufgehoben, um die unübersichtliche Einfahrt zu entschärfen. Die Parkierung wird in die Platzgestaltung einbezogen und wird neu mit hellen Pflastersteinen markiert. Die Pflasterung des Platzes wird bereits nach der Engstelle aufgenommen und reicht bis zum Beginn der Tempo-30-Zone. Der Eingangsbereich wird mit einem 50 cm Versatz angedeutet und durch Bäume, Pflasterung und Platzgestaltung verstärkt.

Um auch bereits bei der Ortseinfahrt im Norden ein angepasstes Tempo zu erreichen, wird eine neues Tor geplant, welches mit einem Versatz und einem Baum verdeutlicht werden soll.

Abbildung links:
Einfahrtsbereich

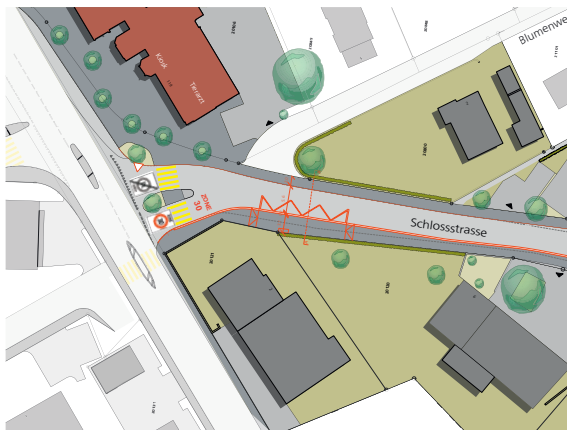


Abbildung rechts:
Bereich Kindergarten



Abbildung links:
Platzsituation



Abbildung rechts:
Visualisierung Platz





Umgestaltung Busbahnhof

Projektarbeit
Verkehrsplanung
FS 2014 | 6. Semester
Modul:
Projekt
Verkehrsplanung
Dozent:
Prof.
Carsten Hagedorn

Titelbild:
neuer Busbahnhof
Alen Rajic
Daniel Ruiz Gomez

Der Bahnhof ist der zentrale Verknüpfungspunkt im ÖV-Netz der Stadt und der Region. Am Busbahnhof stehen in den nächsten Jahren Unterhaltsarbeiten und Belagserneuerungen an. Vor diesen Arbeiten sollen Optimierungsmöglichkeiten für die Gestaltung des Busbahnhofes im Bereich der Stadtbusse geprüft und aufgezeigt werden.

Ausgangslage

Der Bahnhof wird von den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und der Deutschen Bahn (DB) angefahren. Es bestehen direkte Verbindungen unter anderem nach Zürich, Winterthur, Kreuzlingen und Stuttgart. Das Angebot des öffentlichen Verkehrs in der Region soll mit der S-Bahn Schaffhausen schrittweise ausgebaut werden. Es soll ein flächendeckender Halbstundentakt im Kanton Schaffhausen sowie ein Viertelstundentakt in der Hauptverkehrszeit im Agglomerationskerngebiet entstehen. Vor dem Bahnhof liegt der Busbahnhof in der Bahnhofstrasse. Dort verkehren eine Trolleybuslinie und fünf Autobuslinien. Direkt neben dem Bahnhof wurde 2004 der neue Bushof für die regionalen Buslinien eröffnet. Die städtischen Buslinien verkehren tagsüber im 10-Minuten-Takt am Abend im 20-Minuten-Takt. Gleichzeitig passieren im Bereich des Busbahnhofes täglich um 40 000 Personen.

Aufgabenstellung und Ziele

Mit der Arbeit sollen die Optimierungsmöglichkeiten für den Busbahnhof aufgezeigt werden. Es sind die genaue Lage und Ausdehnung der Haltestellen zu bestimmen. Ausserdem geht es darum, einen optimal organisierten Verknüpfungspunkt zu konzipieren. Schliesslich soll aufgezeigt werden, wie der Busbahnhof in die Netze des Fuss- und Veloverkehrs eingebunden werden kann. Es ist davon auszugehen, dass die Anzahl der Buslinien und Fahrzeuge sowie der Grundtakt beibehalten werden.

Fazit des Dozenten

Die studentischen Arbeiten zeigen für den Busbahnhof Schaffhausen mögliche Betriebskonzepte auf. Diese Konzepte bilden ein breites Lösungsspektrum auf der Basis von vielen untersuchten Varianten ab. Neben der heutigen Anordnung der Haltestellen in Seitenlage, wurde auch ein Mittelperron und Kombinationen aus Mittelperron und Seitenlage untersucht. Die zum Teil sehr unterschiedlichen Entwürfe veranschaulichen einerseits die Optimierungsmöglichkeiten hinsichtlich Betrieb und Gestaltung, andererseits aber auch die Konsequenzen für andere Verkehrsmittel. Anhand der Entwürfe kann jetzt sehr gut diskutiert werden, welches Betriebskonzept weiterverfolgt werden sollte.

Verfasser:
Alen Rajic
Daniel Ruiz Gomez

Umgestaltung «1»

Grundidee

Aus Sicht der Planer hat sich die grundsätzliche Anordnung der Funktionsflächen für Stadtbusse, Regionalbusse und «Zusatzflächen» in Schaffhausen bewährt. Die wesentlichen Abläufe funktionieren effizient und platzspa-

rend. In den Zusatzflächen werden der Güterumschlag, der Taxibetrieb sowie Kiss & Ride abgewickelt.

An dieser Grundidee soll auch im Variantenstudium festgehalten werden.

Abbildung:
Grundidee der Funktionen im Bahnhofsbereich



Variantenstudium

In einem umfangreichen Variantenstudium wurden einander vier Lösungen gegenübergestellt. Dabei lassen sich Varianten 1 und 2 in Bushaltestellen mit aussen angeordneten Haltekanten typisieren, während Varianten 3 und 4 eine Mittelsinsel aufweisen. In beiden Gruppen wiederum findet sich je eine Lösung mit schräg angeordneten Buskanten sowie mit geraden Kanten.

Aus einer Bewertungsmatrix ging hervor, dass die Variante 1 (Seitenlage mit schrägen Haltebuchten) die gestellten Kriterien am besten erfüllt. Insbesondere konnte sie bei den Kriterien Flexibilität und Sicherheit für Velofahrer überzeugen.

Querschnitt

Mit der Umgestaltung kann gut auf die bestehenden Fussgängerströme reagiert werden. Heute kommt es oft zu Gedränge auf den Gehsteigen.

In Längsrichtung werden der nutzungsintensiven Altstadtseite 2,00 bis 2,50 Meter mehr im Querschnitt zugesprochen. Für sicheres Queren entstehen zwei Engstellen (Zungen) auf der Nord- und Südseite des Bahnhofsbereiches mit einer Länge von 11,50 und 8,00 Metern. Diese schaffen Klarheit und Orientierung im Strassenabschnitt,

die durch bombierte Bodenmarkierungen verstärkt wird. Zwischen den Zungen bleibt eine 6,50 Meter breite Mittelfahrbahn, bei der zwei Busse jederzeit kreuzen können.

Gestaltung

Der Bahnhofsbereich wird sorgfältig aber zurückhaltend gestaltet. Durch die Nähe zur Altstadt erübrigt sich eine ausgefallene Möblierung.

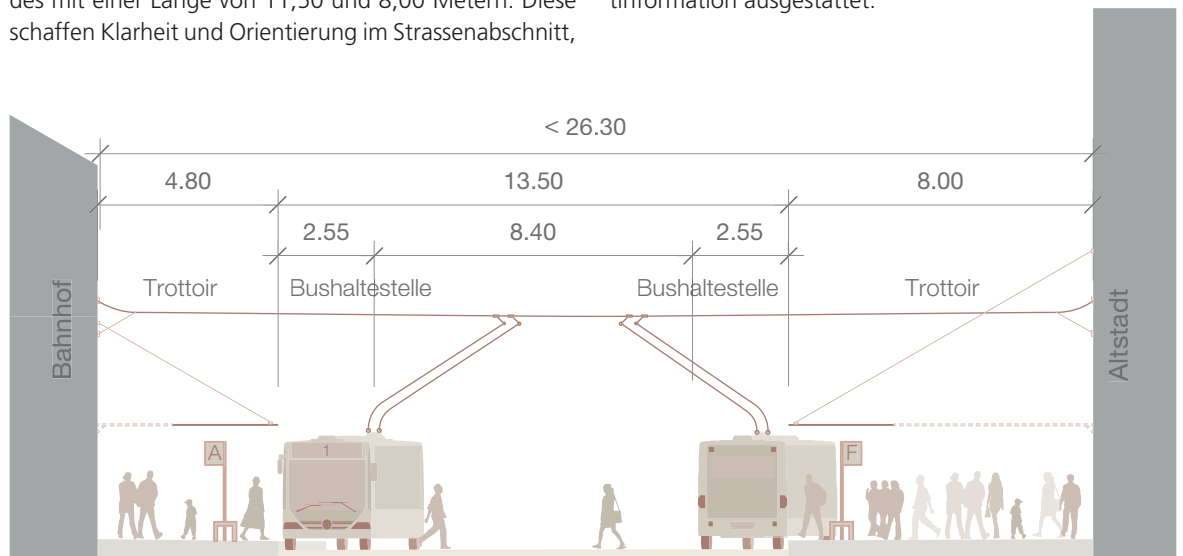
Der Busbahnhof Schaffhausen darf als wichtiger Verkehrsknotenpunkt im Kanton durchaus auffallend in Erscheinung treten und als identitätsstiftendes Merkmal in Szene gesetzt werden. Es ist vorgesehen, dass beidseits der Bahnhofstrasse ein dünnes, zickzackförmiges Dach die Fahrgäste vor Witterung schützt. Dabei kommt dieses gänzlich ohne Stützen aus.

Im Hinblick auf die teils historisch wertvollen Fassaden tritt die Dachkonstruktion aus der Ferne nur als schmaler Strich in Erscheinung.

Dynamische Fahrgastinformation

Im Zuge der Umgestaltung werden die Haltekanten mit sechs Echtzeit- Bildschirmen für eine lückenlose Fahrgastinformation ausgestattet.

Abbildung:
neuer Querschnitt
Bushof



Der neue Busbahnhof erfüllt neben hohen funktionalen und rein technischen Aspekten auch gestalterische Ansprüche. Der Bahnhofsbereich Schaffhausen kann neben Verkehrsaufgaben auch Aufenthalts- und Treffpunkt-funktionen in der Region wahrnehmen.

Die gewählte Lösung setzt den Fussverkehr in den Vordergrund, ohne dabei den Busbetrieb zu benachteiligen. Passanten erhalten mehr Platz und Klarheit in der täglichen Nutzung des Bahnhofsbereichs. Im Gegenzug

bekommen die Verkehrsbetriebe Schaffhausen einen äusserst flexiblen Bushof, welcher auch zukünftige Erweiterungen des Linienangebots meistern kann. Schliesslich stellt der Entwurf eine Empfehlung für die Stadt Schaffhausen dar und kann einen Beitrag zur offenen Gestaltungsdiskussion leisten.

Abbildung:
Visualisierung
neuer Busbahnhof

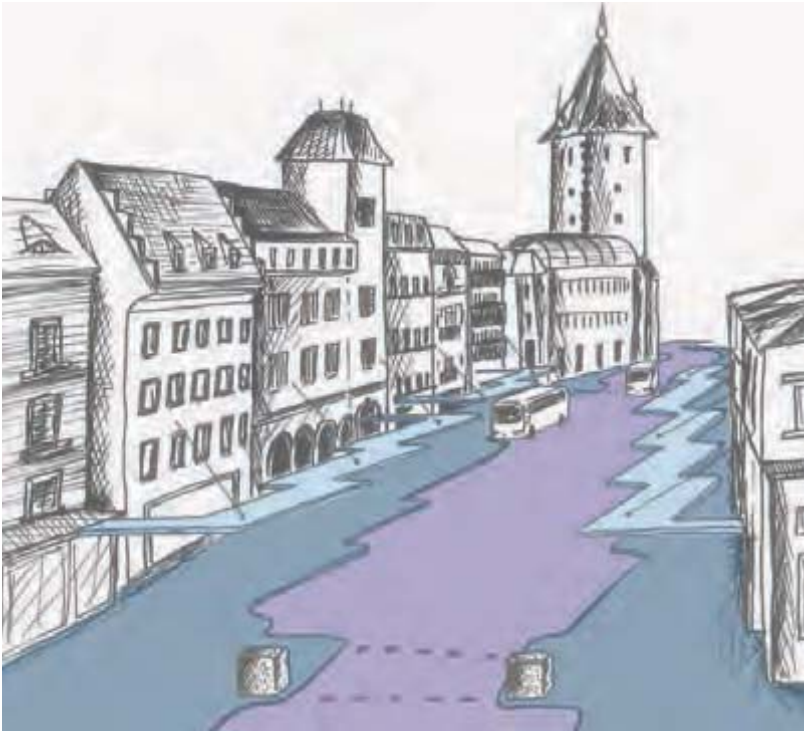
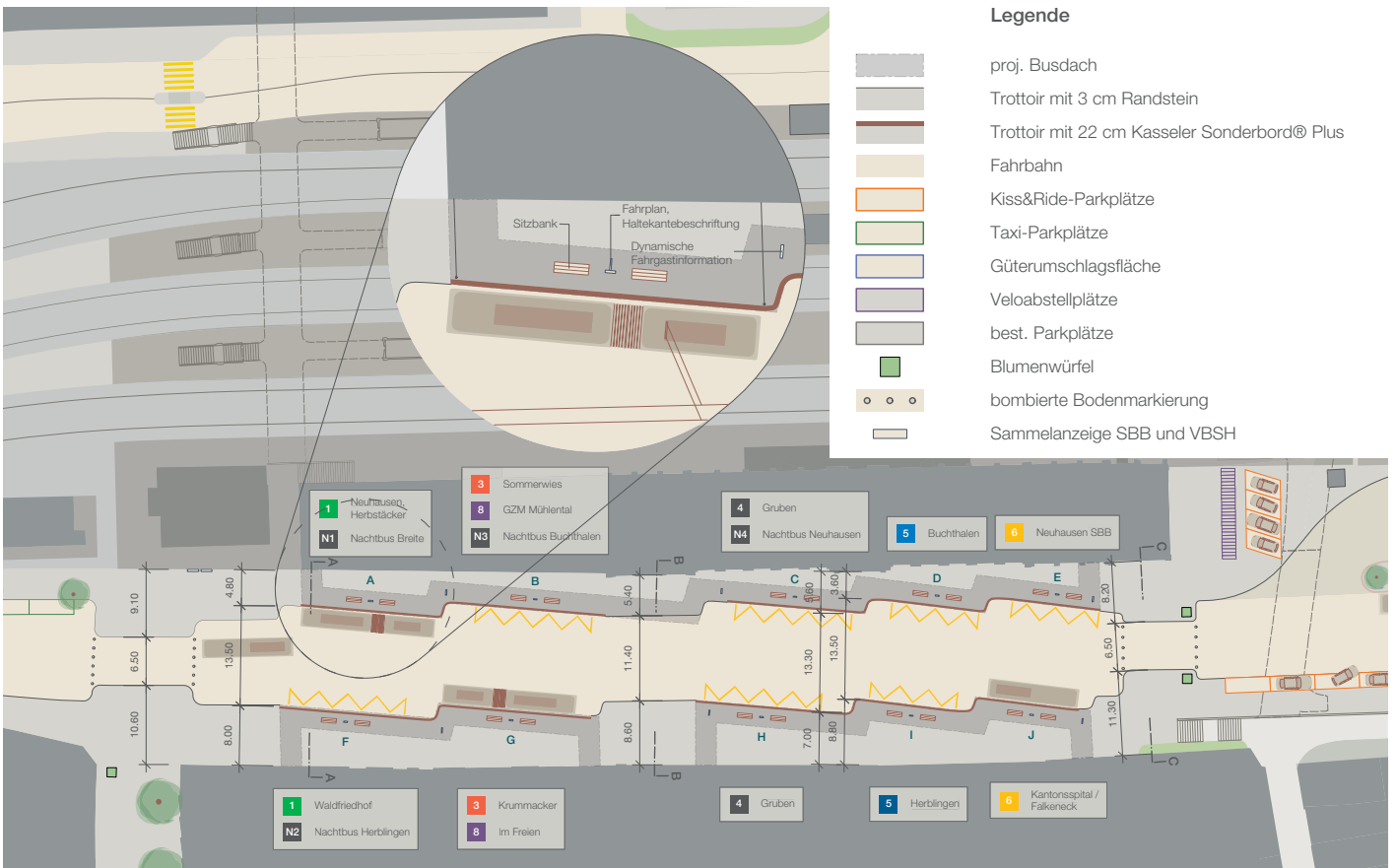


Abbildung:
Beispiel Pfäffikon ZH:
schräge Anordnung der Buskanten



Die Vorteile einer schrägen Anordnung der Buskanten können am Beispiel Pfäffikon ZH abgelesen werden. Die Lösung ermöglicht eine gute Übersicht über die einzelnen Linien und eine einfache Orientierung.

Abbildung:
Ausschnitt aus dem
verkehrsplanerischen
Entwurf



Umgestaltung «2»

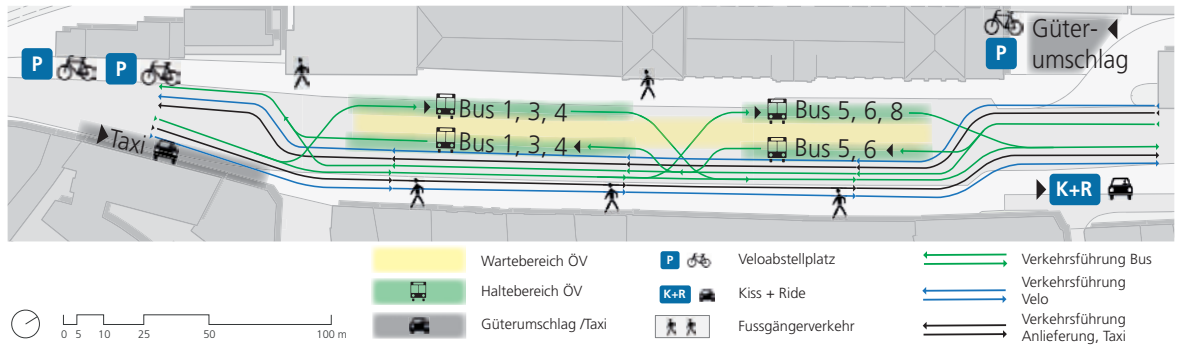


Abbildung:
Konzeptschema

Konzept

Die grössten Änderungen ergeben sich beim städtischen Busbahnhof. Anstelle von vier verteilten, beidseitig der Strasse angeordneten Haltestellen entsteht ein kompakter ÖV-Verknüpfungspunkt mit zwei Wartebereichen. Durch den zentralen Standort auf der Bahnhofseite werden direkte Umsteigebeziehungen zwischen den Buslinien und der Bahn ermöglicht. So können die Widerstände (Zeit, Wege) beim Umsteigen zwischen Bahn und Bus minimiert werden. Das First-In-First-Out-System an den Haltestellen bleibt.

Die seitlichen Gehbereiche werden von den Wartebereichen der ÖV-Benutzer getrennt. Durch die Trennung der Ströme wird die Wahrscheinlichkeit von Konflikten zwischen den beiden Verkehrsteilnehmern kleiner. Lediglich Busse fahren über den Haltebereich ÖV.

Die Fahrpläne, der Takt und die Fahrzeugtypen der sechs Stadtbushlinien bleiben gleich und werden ins Konzept integriert. Eine Taktverdichtung ist im Hinblick auf eine künftige Kapazitätserhöhung denkbar und möglich. Zudem werden die verkehrlichen Abläufe vereinfacht und geordnet. Um die Haltekanten anfahren zu können, müssen die Busse aber künftig die Fahrlinien kreuzen. Zwischen den Perrons können die Busse ein- und ausfahren. Die Haltekanten werden konsequent behinder-

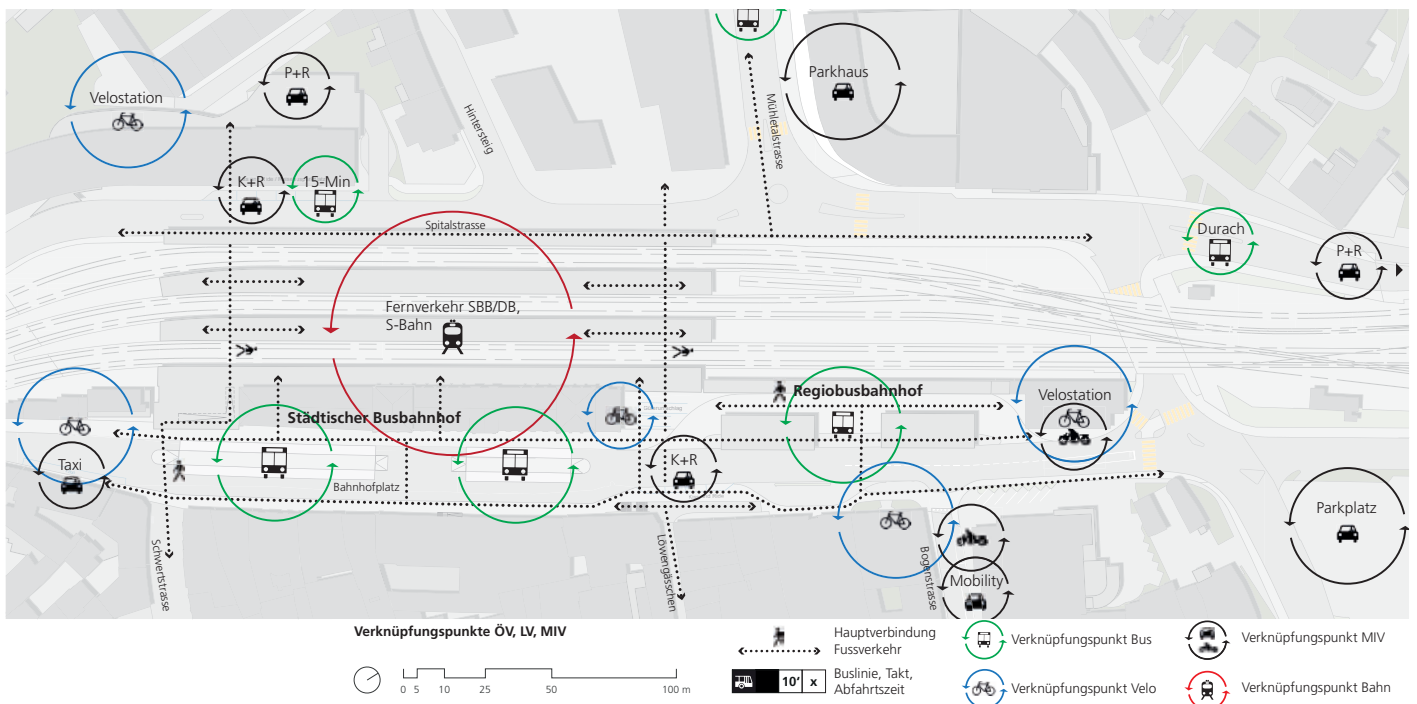
tengerecht ausgestaltet (22 cm Höhe, nicht überfahrbar). Die Anfahrbarkeit wurde mit Schlepplinien überprüft. Die platzquerenden Regionalbuslinien (21, 22, 25, 630, 634) müssen neu eine leichte Kurve fahren. Die Linienführung bleibt ansonsten gleich wie heute.

Die Flächen für Güterumschlag und Taxis werden neu angeordnet. Zusätzlich werden zwei neue offene Veloabstellplätze und auf den 5-Min-Parkplätzen teilweise K+R-Angebote eingerichtet. Das heisst:

Die Fahrspuren für Velos, Taxi und Anlieferungsverkehr werden auf die Altstadtseite verschoben. Mit der neuen Velo-Abstellanlage zwischen Hauptgebäude und Regio-busbahnhof wird der Langsamverkehr gegenüber dem MIV priorisiert und das Umsteigen vom oder auf das Velo attraktiver. Mit den gedeckten Velostationen und dem Ausbau der bestehenden offenen Abstellanlagen an den Zufahrtsachsen entsteht ein dichtes Netz an Velo-Verknüpfungspunkten.

Die MIV-Verknüpfungspunkte werden entweder neu platziert oder umfunktioniert. Die 5-Min-Parkplätze werden zu einem K+R-Angebot, das an dieser Stelle sinnvoller erscheint als Kurzzeitparkfelder. Die bestehenden Parkplätze zwischen Bahnhofgebäude und Regio-busbahnhof werden entfernt. Der peripher gelegene

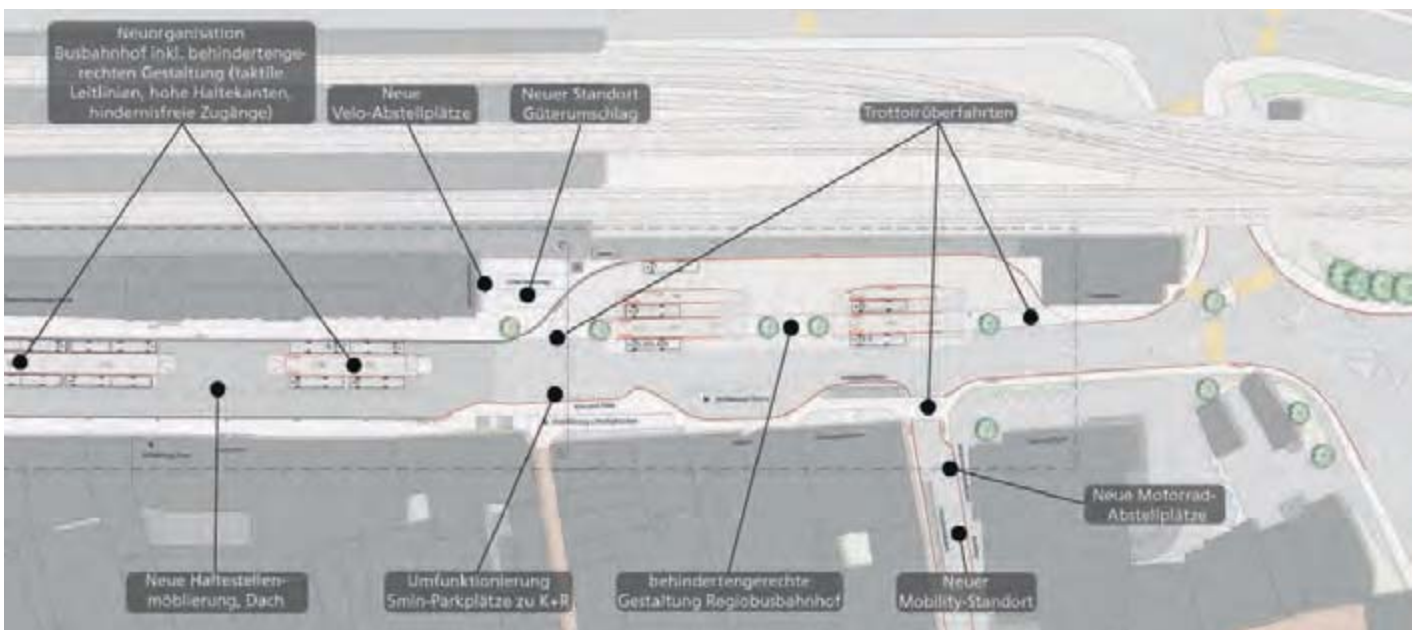
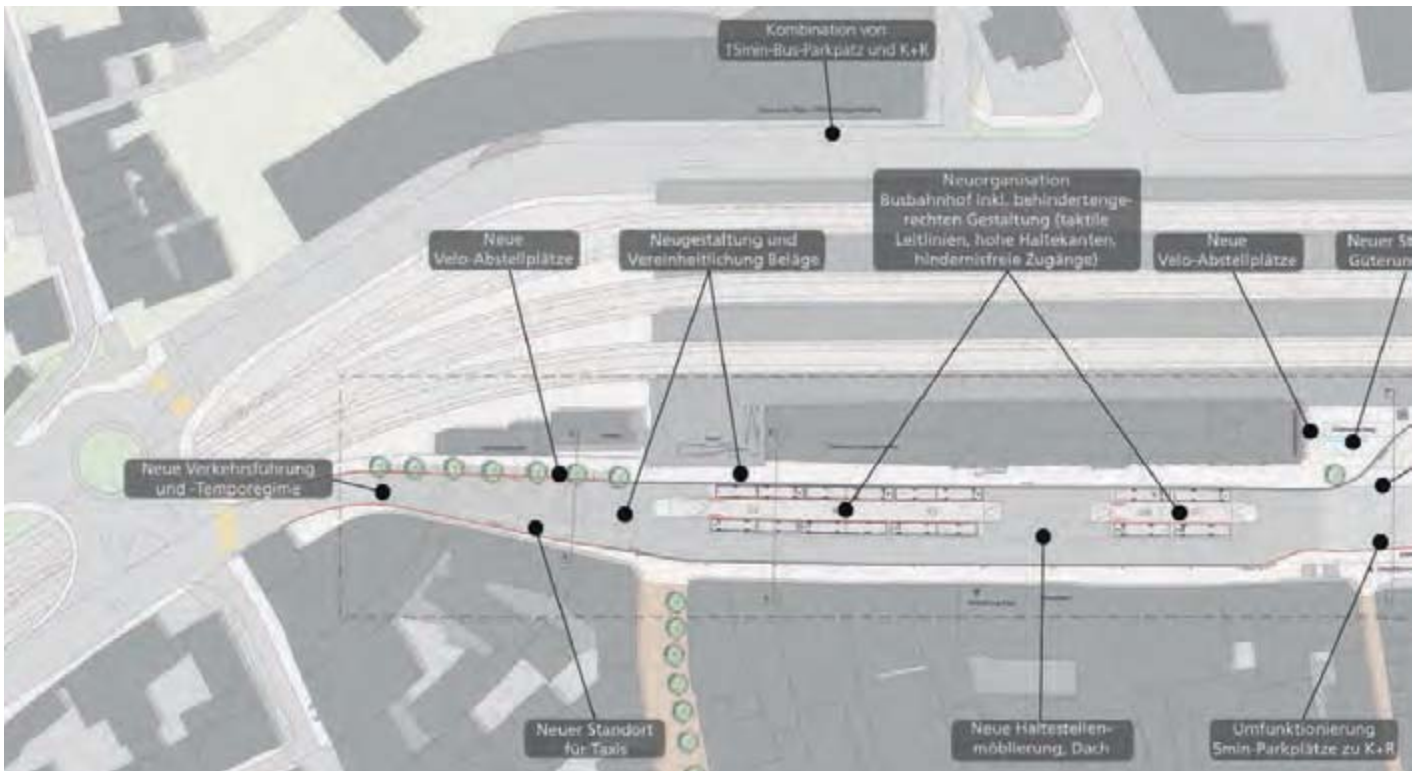
Abbildung:
Konzept
Verknüpfungspunkte



Mobility-Standort wird gestärkt, indem er auf den bestehenden PW-Parkplätzen in der Bogenstrasse eingerichtet wird. Hierhin werden auch die Motorrad-Abstellplätze verschoben. Der Taxi-Standort befindet sich neu beim südlichen Eingang zum Bahnhofplatz. Die Verknüpfungspunkte Taxi und MIV befinden sich nun alle ausserhalb des Bahnhofplatzes.

Insgesamt werden die Verknüpfungspunkte sinnvoller und weniger weitläufig angeordnet, was eine optimale Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel ermöglicht.

Abbildung:
Übersicht Massnahmen



Umgestaltung «3»

Konzept

Diese Arbeit sieht eine Änderung der heutigen Bushaltestellenanordnung vom Fahrbahnrand zur Mittellage vor. Ein Vorteil dieser Variante ist die Entflechtung der verschiedenen Nutzerflächen. Jedoch muss hier das notwendige Kreuzen der Busse bei der Ein- und Ausfahrt als Nachteil in Kauf genommen werden. Die vorliegende Arbeit hat diesen negativen Umstand aber durch eine geschickte Anordnung der Fahrbahnelemente gelöst.

Öffentlicher Verkehr

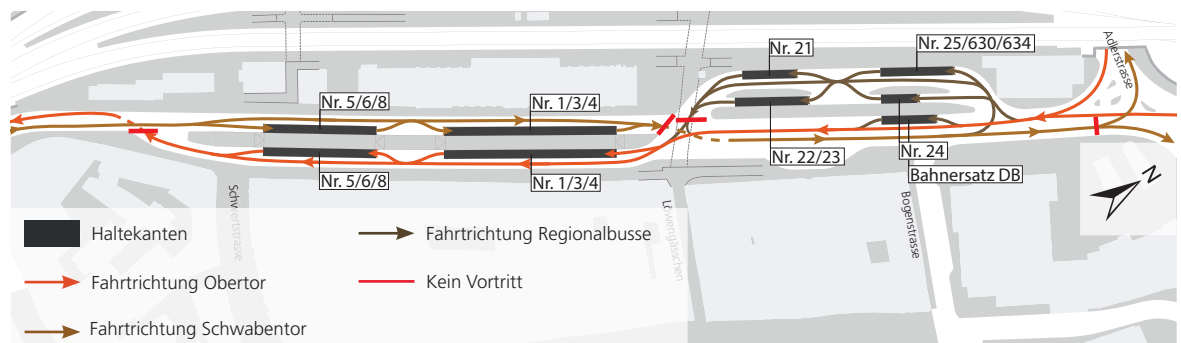
Mit der gewählten Variante kann ein möglichst störungsfreier Busbetrieb garantiert werden. Die einspurigen Fahrbahnen der Bahnhofstrasse werden im Abschnitt des Stadtbushofes neu im Linksverkehr befahren (Siehe Plan «Konzept für den Busverkehr»). Dies ist notwendig, da sich die Türen bei den Bussen rechts und die Perrons in Mittellage befinden. Der Wechsel vom Rechts- auf den Linksverkehr erfordert einen Kreuzungsvorgang vor und nach den Haltekannten um die Busse wieder in den normalen Rechtsverkehr eingliedern zu können. Es gilt die Regelung, dass in den Bushof einfahrende Busse Vortritt

vor den Ausfahrenden haben. Dies wird entsprechend durch eine bauliche Ausgestaltung der Eingänge und Fahrbahnmarkierungen verdeutlicht. Da die Fahrbahnen zusätzlich von den Velofahrenden, dem Anlieferungsverkehr und den Taxis befahren werden, ist diese klare und für jedermann verständliche Ausgestaltung des Kreuzungsvorgangs wichtig.

Fussgänger

Die gewählte Haltestellenform hat den Vorteil, dass die Haltekannten kompakter angeordnet sind und somit kürzere Umsteigewege entstehen. Zudem erhöht sich dadurch auch die Übersichtlichkeit für die Reisenden. Die Haltekannten können dank der gewählten Form behindertengerecht ausgestaltet werden. Ein weiterer Vorteil einer mittig angeordneten Haltekannte ist das vereinfachte Queren der Fahrbahn für die Fussgänger. Die Querungswege werden durch die Mittelinsel kürzer und sicherer. Zudem erlaubt die Haltestellenform eine Trennung der Zirkulations- und Warteflächen. Dies trägt zu einem raschen Umsteigen ohne Widerstände und einer hohen Leistungsfähigkeit der Fussverkehrsanlagen bei.

Abbildung:
Konzept für den
Busverkehr

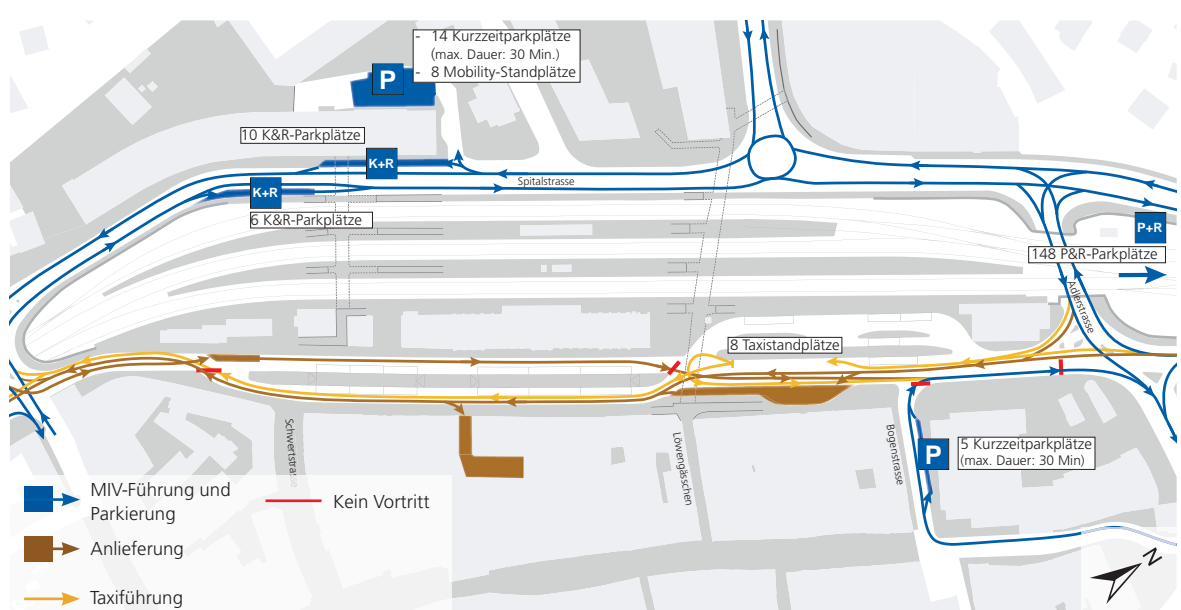


Motorisierter Individualverkehr

Die Taxiplätze werden an die äusserste Haltekannte des Regionalbushofes verlegt. Gegenüber den Taxiplätzen befindet sich neu die Anlieferung, welche ebenfalls der kompakteren Anordnung der Bushaltekannten Platz machen muss. Neu ist zudem, dass der MIV gänzlich von

der Bahnhofstrasse ferngehalten wird. Um trotzdem Kiss&Ride-Parkplätze in der Nähe des Bahnhofs anbieten zu können, werden diese neu beidseitig entlang der Spitalstrasse angeordnet. Dies ermöglicht den ankommenden Fahrgästen, durch die Unterführung direkt zu den Gleisen sowie zum Bushof und in die Altstadt zu

Abbildung:
Konzept für den
Privatverkehr



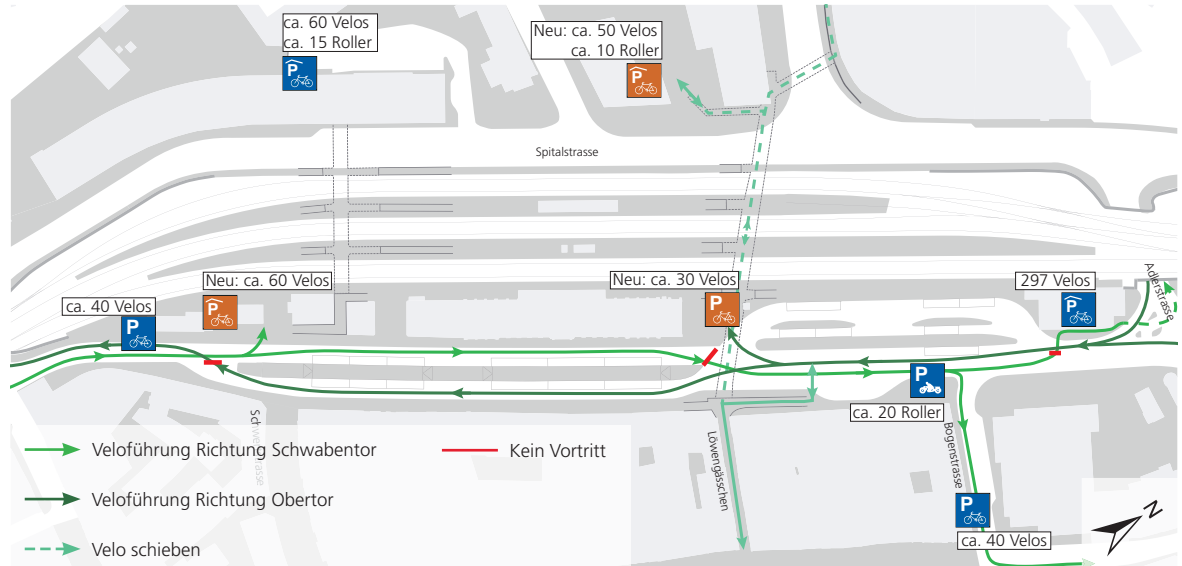
gelangen. Die Kurzzeitparkplätze auf Höhe der Löwengässchenpassage werden in die Bogenstrasse verlegt. Weitere Kurzzeitparkplätze gibt es bei der Spitalstrasse.

Veloverkehr

Ebenfalls klarer geregelt ist die Veloführung durch die Bahnhofstrasse. Grundsätzlich ist es dem Velo gestattet, den Bushof zu durchfahren. Dabei hat das Velo das

gleiche Verkehrsregime zu beachten wie der Bus. Um das Wildparkieren der Velos künftig besser unterbinden zu können, werden an strategisch wichtigen Punkten neue Veloabstellanlagen geschaffen. Neu soll es dem Velofahrer ermöglicht werden, die Unterführung beim Löwengässchen zu benutzen, um nicht den Umweg über die östlich gelegene Adlerstrasse machen zu müssen.

Abbildung:
Konzept für den Veloverkehr

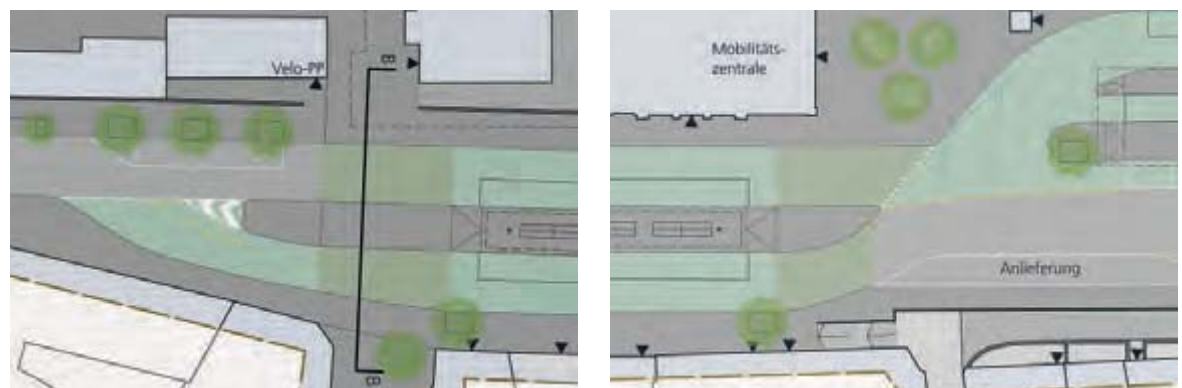


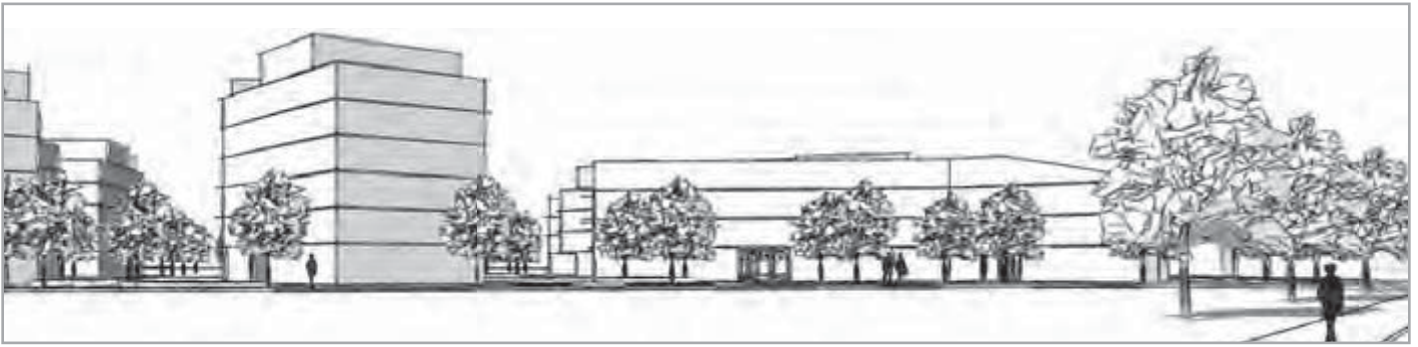
Umsetzung Mittellage

Die untenstehende Abbildung zeigt die nördliche und südliche Eingangssituationen zum Stadtbushof, wie sie im Entwurfsplan dargestellt sind. Dabei wird die Verkehrsführung bereits durch die Belagsänderung des Bushofs in Beton (hier grün dargestellt) augenscheinlich.

Die Fussgängerquerung wird mit eingefärbtem Beton klar ersichtlich. Gut zu erkennen ist, dass die Einfahrten viel direkter angefahren werden können, als dies bei der Ausfahrt der Fall ist. Das Kreuzungsmanöver wird somit klar und übersichtlich geregelt.

Abbildung:
Bushofzugänge





Siedlungsentwurf «Breite»

Planen und Bauen für zukünftige Bewohner

Semesterarbeit
 Städtebau
 FS 2014 | 2. Semester
 Modul:
 Städtebau 2
 Dozent:
 Lucas Steiner

Für die Entwicklungsmöglichkeiten einer Stadt ist die Thematik des Wohnens von zentraler Bedeutung. Die Auseinandersetzung mit dem Thema Wohnungsbau steht deshalb im Zentrum des Kurses Siedlungsentwurf. Mittels einer zweistufigen Projektarbeit soll der Frage nachgegangen werden, wie PlanerInnen und ArchitektInnen in einem realen Kontext ein Umfeld schaffen, in dem sich Menschen wohl und zu Hause fühlen.

Die Aufgabe wurde in zwei Arbeitsschritte gegliedert. In einem ersten Teil arbeiteten die Studierenden in Gruppen à 3–4 Personen. Das Kernthema der Gruppenarbeit war, die Aufgabe und den Ort zu analysieren. Erschliessung, Klima, Orientierung, baulicher und sozialer Kontext sowie das Erkennen von bestehenden Typologien waren die zentralen Fragestellungen. Anschliessend folgte der zweite Teil des Projektes als Einzelarbeit. Jedes Gruppenmitglied bearbeitete individuell einen spezifischen Ausschnitt der Siedlung in einem architektonischen höheren Detaillierungsgrad. Der Entwurfsfokus lag auf einem «typischen» Wohnhaus mit seinem Innenleben und seiner näheren Umgebungsgestaltung.

Titelbild:

Visualisierung

Entwurf Gruppe

Möckli/Echsle/Schüpfer

Ausgangslage

Der Betrachtungsperimeter für den Siedlungsentwurf umfasst das Gebiet «Vordere Breite» bzw. das ca. 52 600 m² grosse Areal mit dem gegenwärtigen Fussballstadion und den dazugehörigen Trainingsplätzen. Basierend auf bereits bestehenden städtebaulichen Absichten ist das Gesamtareal für den Siedlungsentwurf in vier kleinere Areale unterteilt worden. (A,B,C,D). Die beiden je ca. 17 000 m² grossen Perimeter A und C wurden als Planungssperimeter definiert. Innerhalb dieser zugewiesenen Perimeter sollte eine architektonisch-städtebaulich überzeugende Überbauung geplant werden.

Die nachfolgenden Abbildungen geben einen Einblick in die Vielfalt der entstandenen Entwurfsarbeiten aus den Gruppenarbeiten.

Abbildung:

Planungssperimeter A+C

Aufgabenstellung

Die Aufgabe umfasste den kritischen und qualitätsvollen Umgang mit dem Thema «Wohnen». Dabei sollten den spezifischen Qualitäten des Ortes Rechnung getragen werden. Ziel war es, eine Siedlung zu entwickeln, welche einen eigenständigen Charakter besitzt, in das bestehende Umfeld eingebunden ist und das Potenzial besitzt, von den BewohnerInnen und Bewohnern als hochwertige Wohnumgebung wahrgenommen und geschätzt zu werden. Im Rahmen des Entwurfsprozesses wurden die unterschiedlichsten Aspekte des Wohnens (z.B. Siedlungsstruktur, Landschaftsbezug, individueller Rückzug, Aussen und Innenraum etc.) diskutiert, geplant und vertieft.



Abbildung:
Situationsplan
Perimeter C

Gruppe:
Manuel Forster
Pascal Meile
Michael Nievergelt

Das Areal wird mit zwei unterschiedlichen Gebäudetypologien überbaut. Im Westen des Areals soll eine dichtere Wohnnutzung mit vier Geschossen und Flachdach entstehen. Die östliche Bebauung nimmt mit ihren dreigeschossigen Wohnbauten und Satteldächern Bezug zur angrenzenden Besiedlung.

Mit einem Grüngürtel durch das Areal wird ein Bezug zu den freistehenden Parzellen geschaffen. Die parkähnliche Struktur soll eine prägende Funktion als Treffpunkt für das Quartier übernehmen. Der Charakter der Schrebergärten wird in Form von Vorgärten für die dreigeschossige Bebauung erhalten.

Das Thema der platzformenden Bebauungen wird aufgenommen und weitergeführt. So entstehen für alle Anwohner zugängliche Platzsituationen.



Abbildung:
Situationsplan
Perimeter C

Gruppe:
Lukas Köchli
Dominic Nörr
Kevin Raymann

Die Überbauung sieht 10 Punkthäuser vor, welche durch ihre verzahnte Anordnung und die rechteckigen Formen viele spannende und interessante Räume entstehen lassen. Trotz der Unabhängigkeit jedes Gebäudes entsteht durch diese Verflechtung eine Zusammengehörigkeit. Die Gebäude orientieren sich an Siedlungsinternen und -externen Grünräumen. Gegen Süden hin sind die maximal 15 Meter hohen Gebäude abfallend, dies führt zu viel Helligkeit und vielen Sonnenstunden. Die Punkthäuser weisen eine Ausnutzungsziffer von 0,83 auf. Dies wird im Bezug auf die umliegende Siedlungsstruktur als verträglich beurteilt.



Abbildung:
Situationsplan
Perimeter A

Gruppe:
Zeno Kupferschmidt
Martin Lehmann
Luca Imoberdorf

Das Konzept sieht insgesamt sieben Gebäude vor, die sich in einen östlichen und westlichen Teil gliedern. Im Westen entsteht ein öffentlicher, urbaner Platz, um den herum (auf vier Etagen) ein Mix aus Gewerbe und Wohnen angesiedelt ist. Im östlichen Teil befindet sich ein grosser privater Innenhof, umringt von dreistöckigen Wohnbauten. Der trichterförmige Freiraum zwischen den beiden Siedlungsteilen fungiert als Grünkorridor und verbindet den nördlich gelegenen Park mit dem weitläufigen Freiraum im Süden der Siedlung. Der Grünkorridor und die unterbrochene Blockrandbebauungsstruktur gewährleisten eine optimale Transparenz der Siedlung. Insgesamt wird damit eine Ausnutzung von etwas mehr als 0,9 erreicht.

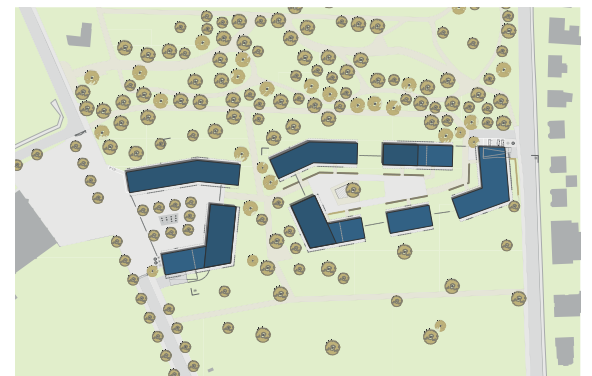


Abbildung:
Situationsplan
Perimeter C

Gruppe:
Andreas Möckli
Lukas Echsle
Wolfgang Schüpfer

Die schöne Lage, das flache Grundstück und die gute Erschliessung bilden die Grundlagen für diese Siedlung. Die Bebauung hebt sich vom Bestand ab, ohne aufdringlich zu sein. Der Wohnungsmix (2 ½ bis 5 ½ Zimmerwohnungen) der Quartierladen, das Café und ein Angebot an Gewerbeflächen lassen eine gute Durchmischung erwarten.

Die Erschliessung erfolgt über offene Erdgeschossdurchgänge. Die sechs Blocks sind als 2- oder 3-Spanner konzipiert, wobei jede Wohnung West oder Süd orientiert ist. Mit einer AZ von 1,0 werden Gebäude geschaffen mit drei bis fünf Obergeschossen und grosszügigen Aussenräumen. Die abgewinkelte Form der Gebäude generiert eine gewisse Privatsphäre, Lärmschutz und spannende Aussenräume.



Abbildung:
Situationsplan
Perimeter C

Gruppe:
Kilian Treichler
Florian Birrer
Alexandra Sonderegger

Das Konzept der Siedlung basiert auf der Ausrichtung der Gebäude auf den Schützenhausplatz sowie auf die vom Platz sternförmig ausgehenden Strassen. Durch die Gebäudeanordnung entstehen im Öffentlichkeitsgrad unterschiedliche Innenhöfe und Aussenräume. Die Siedlung, wenige Busminuten vom Zentrum entfernt, soll vor allem Familien mit Kindern und gutverdienende Paarhaushalte anziehen.

Bei der Freiraumgestaltung wurde in den privaten und halbprivaten Innenhöfen mit geometrischen Elementen sowie Niveauunterschieden gearbeitet. Die Nord-Süd-Verbindung, welche die Siedlung mit den grossen Grünflächen verbindet, ist organisch gestaltet und begrünt.





Städtebauliche Konzeptentwicklung

Für die Gebiete Vordere Ebnet, Urwerf und Gruben

Studienarbeit
 Städtebau
 HS 2013 | 5. Semester
 Modul:
 StBau6/FP4
 Dozenten:
 Prof. Markus Gasser
 Prof. Susanne Karn
 Markus Pfyl

In dieser Studienarbeit befasst sich eine interdisziplinäre Gruppe aus Studierenden der Raumplanung und Landschaftsarchitektur mit dem Potential eines Areals. Dazu wird das Gebiet analysiert und eine mögliche Entwicklung aufgezeigt. Als Ergebnis wird ein städtebauliches Leitbild mit dazugehörigen Handlungsanweisungen in den Bereichen Siedlungs- und Freiraumentwicklung erstellt. Dieses baut auf einer ersten Gebietseinschätzung und einer detaillierten Analyse auf, in welcher alle relevanten Planungsfragen geklärt werden. Es werden mehrere Pläne und Handlungsansätze erstellt, in welchen die wesentlichen Resultate der Arbeit dargestellt werden.

Titelbild:
 Collage zur Vision für
 das Gebiet Vordere
 Ebnet

Konzeptentwicklung Industriegebiet Vordere Ebnet

Verfasserinnen:
 Carolina Esteves Flores
 Corinne Hugentobler
 Rebekka Künzli

Vision und Ziele

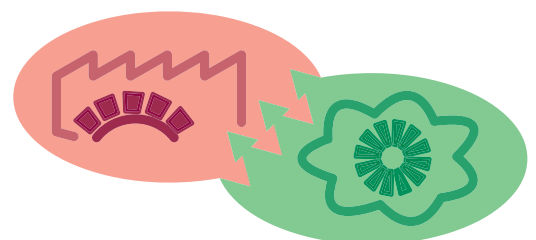
Als erster Schritt wurde eine Vision für das Gebiet Vordere Ebnet entwickelt. Die Vision besteht aus den drei Slogans:

- «Ebnet – ein Gebiet für neue Möglichkeiten.»
- «Ebnet – ein Gebiet in dem man sich gerne Aufhält.»
- «Ebnet – ein Gebiet in dem immer etwas läuft.»

Um die Vision besser fassen zu können, wurden daraus Ziele und Handlungsansätze zu den Themen Siedlungsentwicklung und Freiraumentwicklung formuliert. Entsprechend der Ziele wurde ein Logo entwickelt, dass auch als Marketingsymbol verwendet werden kann.

Abbildung links:
 Gebiet Vordere Ebnet

Abbildung rechts:
 Logo zu den Zielen
 Die rote Seite steht
 für die Siedlungsentwicklung, die grüne Seite für die Freiraumentwicklung



Konzept

Das Konzept besteht aus zwei Leitbildern. Das «Leitbild Siedlungsentwicklung» dient zur langfristigen Sicherstellung der Nutzungen im Gebiet und zeigt auf, wie sich das Gebiet städtebaulich entwickeln soll. Das «Leitbild Freiraumentwicklung» zeigt, was für Elemente der Freiraum künftig enthalten soll, um den Charakter im Gebiet zu stärken.

Aus der Analyse ging hervor, dass das Areal der Vorderen Ebnat ein wichtiger Wirtschaftsstandort der Stadt Schaffhausen ist, welcher gestärkt und besser strukturiert werden muss. Da sich die meisten historischen Objekte in einem guten Zustand befinden, wird im Konzept stark mit dem Bestand gearbeitet, damit die charakteristischen Merkmale des Gebiets erhalten bleiben können.

Das Leitbild Siedlungsentwicklung beinhaltet folgende Themen, welche vertieft betrachtet wurden:

- Nutzung
- Baustruktur
- Verkehr
- Siedlungsraum

Es ist ein Nutzungsmix anzustreben, welcher jedoch (im Vergleich zu heute) durch die Baustruktur besser erkennbar sein soll. Es ist wünschenswert, die Gewerbenutzung und die Bildungseinrichtungen zu stärken sowie zusätzliche Angebote für Sport und Freizeit und für das Wohnen zu schaffen. Dazu sind auch Gastronomienutzungen und Einrichtungen für die Nahversorgung nötig. Im südlichen Teil des Areals entlang der Ebnatstrasse konzentrieren sich publikumsorientierte Nutzungen wie Bildung, Sport, Gastronomie oder Gewerbe. Im nördlichen Teil des Areals sind hauptsächlich Wohnnutzungen vorherrschend, welche am Hang platziert sind. Es sind grössere Bauvolumen wünschenswert, welche sich gut in die bestehende Baustruktur einfügen. Durch das Anstreben einer möglichst verkehrsberuhigten Amsler-Laffonstrasse und einer geregelten Parkierung soll das Areal für den Langsamverkehr attraktiver werden. Dazu sind Tiefgaragen und Parkierungsmöglichkeiten in erster Linie am Rande des Areals zu konzentrieren. Damit das Areal durchlässiger und besser zugänglich wird, sind mehrere Fusswege durch das ganze Areal mit Orten zum Verweilen geplant.

Abbildung:
Leitbild Siedlungsentwicklung

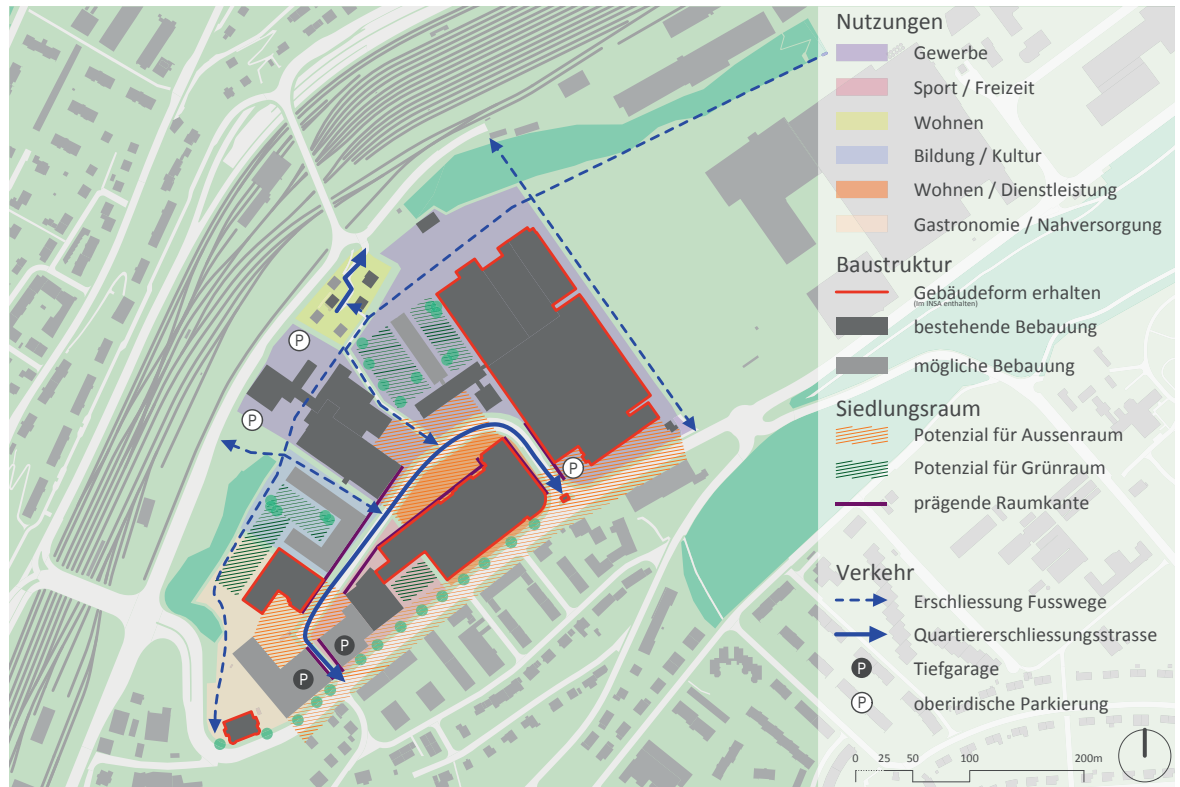
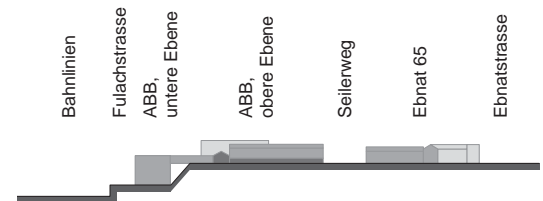


Abbildung links:
3-D-Visualisierung der neuen Gebäudestruktur



Abbildung rechts:
Querschnitt des Areals von Nordwest bis Südost mit neuer Gebäudestruktur



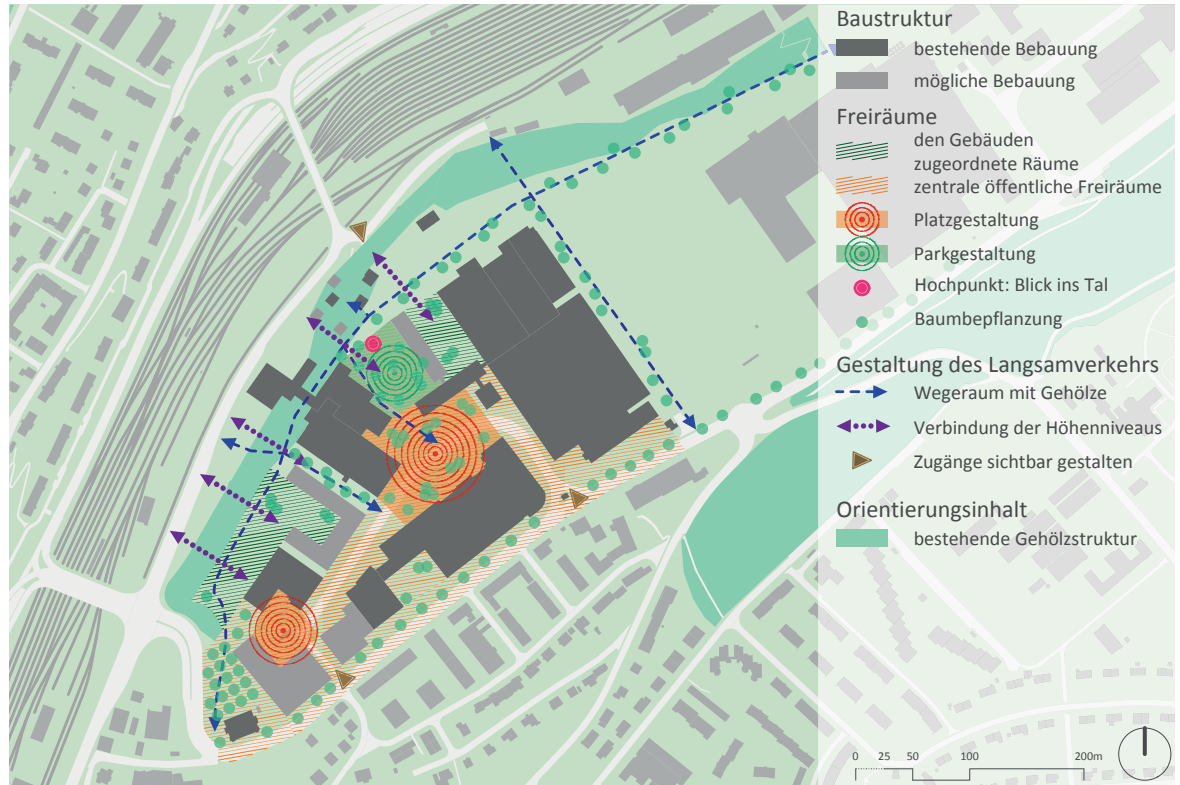
Das Leitbild Freiraumentwicklung beinhaltet folgende Themen, welche vertieft betrachtet wurden:

- Freiraum
- Gestaltung des Langsamverkehrsraumes

Die Grundidee der Freiraumentwicklung ist die Teilung der Freiräume in zwei unterschiedliche Freiraumtypen. Im südlichen Bereich, an der Amsler-Laffonstrasse bzw. an der Amslerstrasse sollen zentrale öffentliche Freiräume entstehen und im nördlichen Bereich hinter den Bauten sind Freiräume angedacht, welche den einzelnen Ge-

bäuden bzw. Firmen zugeordnet sind und daher weniger öffentlich sind. Die einzelnen Teilräume sollen ihren unterschiedlichen Qualitätsansprüchen gerecht werden und dementsprechend gestaltet sein. Als zentrale öffentliche Freiräume sind zwei Plätze und ein Park definiert, welche die Aufenthaltsqualität stärken. Die Leute sollen sich gerne im Areal aufhalten. Durch die Gestaltung aller Freiräume mittels Grünflächen und Grünakzenten wird es möglich, das Gebiet aufzuwerten und dem Qualitätsanspruch der Erholung zu genügen.

Abbildung:
Leitbild Freiraumentwicklung



Etap pierung

Die Etab pierung wird nicht mit einem zeitlich definierten Horizont festgelegt, sondern nur in ihrer Reihenfolge.

Etap pe 1

- Tiefgaragen
- Bebauung für Gastronomieeinrichtungen
- Aussenraumgestaltung mit der Platzgestaltung «Kultur»
- Umnutzung des Industriegebäudes zu Gunsten von Kultureinrichtungen

Etap pe 2

- Bildungseinrichtung mit dazugehörigen Aussenraumgestaltung

Etap pe 3

- Strassengestaltung im Bereich der zentralen öffentlichen Freiräume mit dem zentralen öffentlichen Platz

Etap pe 4

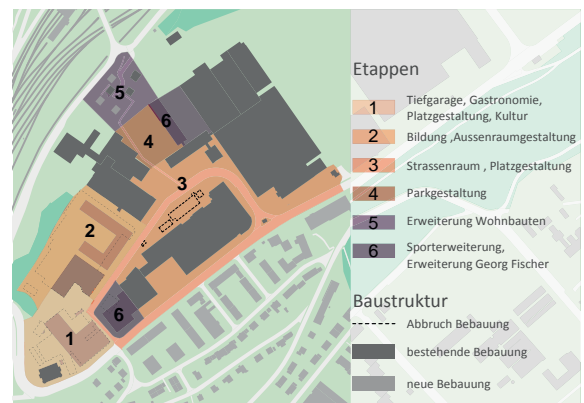
- Parkgestaltung

Etap pe 5/6 (unabhängig)

- Erweiterung der Wohnbauten (nach Bedarf)
- Erweiterung Georg Fischer AG und Sportzentrum (nach Bedarf)

In einem weiteren Ausblick (etwa 20–30 Jahren) kann man davon ausgehen, dass weitere Gebäude im Gebiet Vordere Ebnet ersetzt werden müssen. Dazu zählt insbesondere das derzeitige Gebäude der ABB. Dadurch steht die Möglichkeit für neue Freiräume, Parks und weitere Aufenthaltsorte für die Angestellten offen. Dies wäre eine grosse Chance, um die Aufenthaltsqualität vor Ort für alle Nutzer zu verbessern und das Gebiet weiter aufzuwerten. Es wird vorgeschlagen, in einem Abstand von 20–30 Jahren das Leitbild regelmässig zu überprüfen und bei Bedarf anzupassen.

Abbildung rechts:
Etab pierungsplan



Verfasserinnen:
Julia Steiner
Tamara Eiermann

Konzeptentwicklung Gebiet Urwerf

Ausgangslage

Diese Arbeit befasst sich mit dem Quartier Urwerf, welches westlich der Schaffhauser Altstadt liegt. Das Gebiet bietet eine exzellente Lage, gute Verkehrsanbindung und eine interessante Topographie mit viel Aussicht. Durch eine vielfältige Baustruktur, die Topographie und das trennende Bachtobel wirkt das Quartier Urwerf jedoch nicht als eine Einheit. Es ist wenig dicht bebaut und es bestehen noch Reserveflächen.



Abbildung:
Einteilung des Urwerfs
in zwei Teilgebiete

Aufgrund einer ersten Begehung sowie einer ausführlichen Bestandesaufnahme und Analyse wird das Urwerf in zwei Teilgebiete A und B und den trennenden Grüngürtel gegliedert.

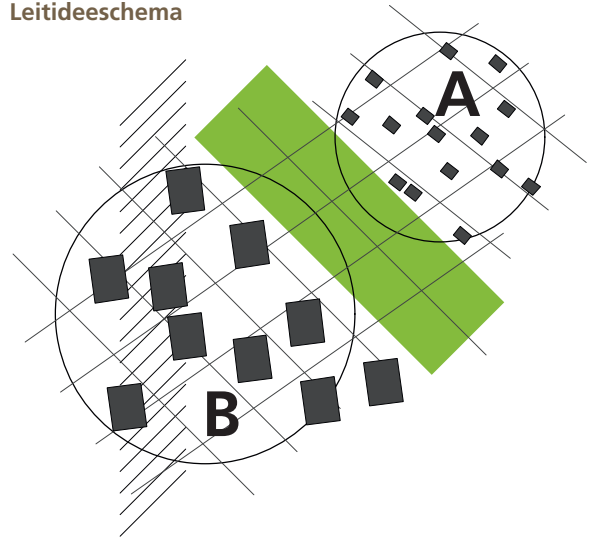
Leitidee

Die beiden Teilgebiete A und B werden differenziert behandelt. Der Grüngürtel bildet das verbindende Element für die zwei Gebiete und wird zu einem wichtigen sozialen Zentrum mit Nächsterholungsfunktion. Über das ganze Quartier wird ein Langsamverkehrsnetz gelegt. Zudem werden Freiräume in die Teilgebiete integriert. Im Teilbereich A tritt die Thematik des Erhaltens hervor, da viele der gewünschten Qualitäten bereits vorhanden sind. Die feine Körnigkeit mit den zahlreichen Villen und Baumbestände tragen zur Identifikation des Quartiers bei.

Im Bereich B ergibt sich durch neue Bebauungen und Verdichtung eine höhere Bevölkerungsdichte. Durch das grobkörnige Gebiet «fließt» neu ein multifunktionaler Freiraum.

Eine Konzentration an öffentlichen und gemeinschaftlichen Nutzungen und eine Verdichtung entlang der Stokarbergstrasse West sind im Teilgebiet B vorzusehen.

Leitideeschema



Ziele

Siedlungsentwicklung

- Siedlungsstruktur
Es sollen zwei Teilgebiete mit unterschiedlicher Siedlungsstruktur und Körnigkeit entstehen.
- Nutzung/Versorgung
Eine Mischnutzung wird in gewissen Bereichen erlaubt. Eine Versorgung des täglichen Bedarfs sowie öffentliche/private Einrichtungen vor Ort werden angestrebt.
- Bevölkerungsdichte/-struktur
Das Urwerf soll sich zu einem attraktiven, vielfältigen Wohnquartier entwickeln.

- Erschliessung
Die Erschliessung des gesamten Gebietes Urwerf soll optimiert und durchlässiger gestaltet werden.

Freiraumentwicklung

- Freiraumstruktur:
Das hohe Potential der natürlichen Strukturen (Wäldchen, Bach, Grünzone) soll ausgeschöpft werden. Der Grüngürtel soll zu einem Nächsterholungsgebiet werden.
- Freiraumtypologie
Öffentliche und gemeinschaftliche Freiräume sollen in Zukunft an Wichtigkeit gewinnen, so dass eine ausgeglichene Freiraumtypologie entstehen kann.
- Freiraumfunktion
Durch Schaffen von multifunktionalen Freiräumen sowie einem zentralen Hauptfreiraum als Zentrum soll das Quartierleben neu aufblühen.
- Biodiversität
Die ökologische Aufwertung und Vernetzung des Quartiers soll in die Gestaltung der Freiräume mit einfließen und so der Flora und Fauna wie auch der Bevölkerung zugute kommen.

Abbildungen:
Skizze Bachaufwertung



Leitbild Quartierentwicklung Urwerf

Das Urwerf weist durch aufgewertete Wege in Naherholungsgebiete und eine neue Busverbindung eine gute Vernetzung nach aussen auf. Innerhalb des Quartiers gibt es viele attraktive Langsamverkehrsverbindungen, welche das Quartier vernetzen und durchlässiger machen. Die Langsamverkehrswege sind einheitlich und mit einem öffentlichen Charakter gestaltet.

Die Strassen sind multifunktional nutzbar und mit einer entsprechenden Ausstattung versehen. Sackgassen existieren nur für den MIV, um den Schleichverkehr zu verhindern.

Die drei öffentlichen Bereiche im Teilgebiet A sind neu gestaltet und ausgestattet. Die ökologisch wertvollen Gestaltungselemente wie Trockensteinmauern, Dornsträucher etc. ziehen sich durchs ganze Gebiet. Grossflächige versiegelte Flächen sollen zukünftig nicht mehr zugelassen werden.

Die gute Lage im Teilgebiet B wird genutzt, um attraktiven Wohnraum zu schaffen. Dies geschieht durch Füllen von Baulücken und mittels Innenverdichtung. Als Zielgruppe ist der Mittelstand und somit die breite Bevölkerung anzusprechen. Eine durchlässige Baustruktur, welche einen fließenden Aussenraum zulässt, wird angestrebt.

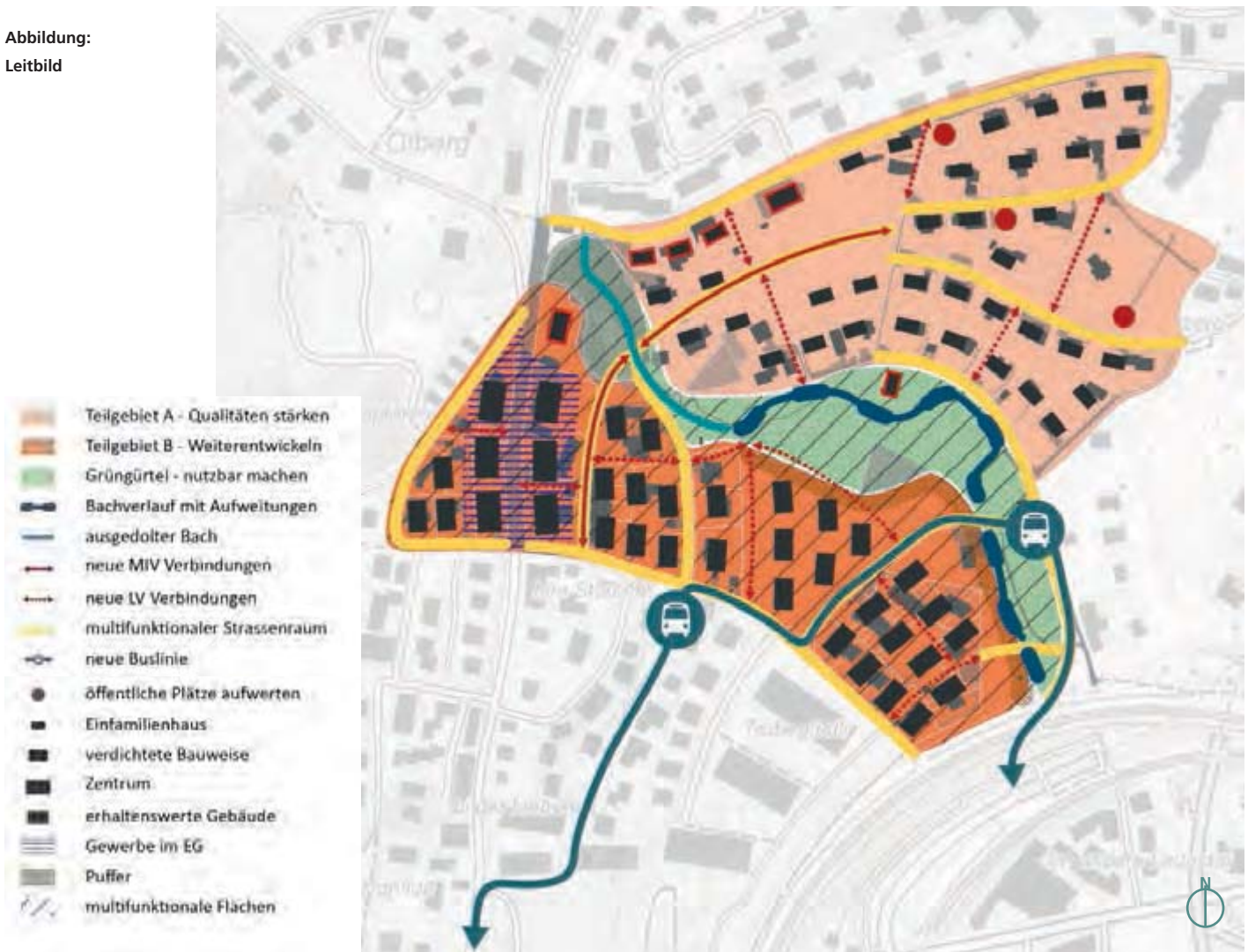
Das Teilgebiet A zeichnet sich durch seine feinkörnige Bebauungsstruktur und seine hauptsächlich private Freiraumstruktur aus. Auf unbebauten Parzellen soll der Villenquartiercharakter weitergeführt werden, die geschlossene Bauweise wird verhindert.

Gewerbliche Nutzung ist im Bereich entlang der Stokarbergstrasse West möglich. Eine Entwicklung zu einem sozialen Zentrum in diesem Bereich ist vorstellbar.

Gemeinschaftliche, siedlungsinterne, aneignbare Flächen und gemeinschaftliche Räume (als Treffpunkte) sind in jeder Überbauung vorhanden. Mögliche temporäre Nutzungen wie auch Aneignungsflächen im Bereich des Grüngürtels sind vorzusehen. Durchs ganze Teilgebiet B zieht sich ein System von punktuellen Gehölzgruppen (ökologisch wertvolle z. B. Dornsträucher).

Der Grüngürtel gilt als neuer Treffpunkt für die Nächsterholung und wird nicht bebaut. Er ist als öffentlicher und natürlicher Raum zu gestalten und mit verschiedenen, nebeneinander liegenden Nutzungen auszustatten. Es gibt zum Beispiel Bereiche mit extensiv genutzten Wiesen. Der Bach wird durch Ausdolung, Ausweitungen, Renaturierung und einer lockeren Gehölzstruktur erlebbar.

Abbildung:
Leitbild



Konzeptentwicklung Wohn- und Gewerbegebiet Gruben

Ausgangslage

Gruben grenzt an den östlichen Siedlungsrand und ist durch zwei markante Hangflanken als eigenständiger Raum definiert. Das Gebiet kann aus städtebaulicher Sicht als klassisches Arbeitsplatzgebiet bezeichnet werden. Es weist mehrheitlich grossvolumige Gewerbebauten und funktionale Lagerhallen sowie ausgedehnte Erschliessungs- und Parkierungsflächen auf. Die Bebauungsstruktur von Gruben unterscheidet sich stark von den umliegenden Quartierteilen. Im Vergleich zur unmittelbaren Umgebung gibt es im Gebiet grössere Freiräume (v.a. Reserveflächen der angesiedelten Unternehmen). Die Flächen werden heute sehr unterschiedlich genutzt, bzw. ihre Funktion ist nicht klar definiert. Im Osten grenzt ein weitgehend unüberbauter, offener Landwirtschaftsraum an das Gebiet.

Aufgabenstellung und Ziele

Gestützt auf eine Analyse der Siedlungs- und Freiraumstrukturen wurde für das Gebiet Gruben das vorliegende städtebauliche Leitbild erarbeitet. In Gruben soll in den nächsten Jahren ein modernes und lebendiges Wohn- und Gewerbequartier entstehen. Die heutige Mischnutzung und die bestehenden Freiraumqualitäten sollen beibehalten und ausgebaut werden.

Das Gebiet besitzt keine erhaltenswerte Bauten und stellt ein unabhängiges städtebauliches System dar, das sich vom restlichen Quartier klar unterscheidet. Daraus ergibt sich die grosse Chance für eine komplette Neuentwicklung des Gebiets. Das Gebiet soll als Ganzes neu gedacht und geplant werden.

Das Leitbild gibt den Rahmen für die künftige Siedlungs- und Freiraumentwicklung im Gebiet vor. Es enthält Empfehlungen und Ziele für Bauherren, Architekten und Planer und umfasst folgende Themen:

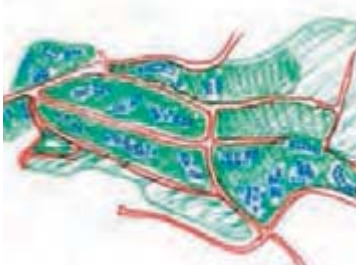
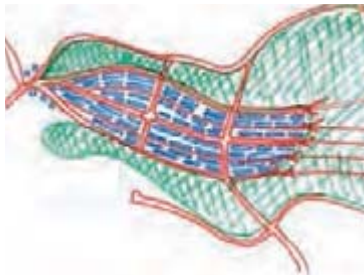
- Dichte, Struktur und Umgang mit dem Bestand
- Typologie und Gestaltung von Freiräumen und Bauten
- Durchmischung und Nutzung
- Kommunikation und Begegnung
- Eingliederung und Vernetzung
- Verbindungen und Erschliessung
- Identität und Charakter

Ausgehend von den Zielen und Handlungsempfehlungen wurden konkrete Gestaltungsvorschläge mit Schemen, Visualisierungen sowie Schnitten ausgearbeitet, die als zusätzlichen Orientierungsrahmen dienen.

Das Leitbild ist auch eine klare politische Richtschnur für die kommenden Jahre. Es kann allerdings nur bedingt verbindlich sein. Zur rechtlichen Sicherung sollte, basierend auf diesem Leitbild, ein städtebauliches Entwicklungskonzept ausgearbeitet werden. Dieses dient wiederum als Grundlage für die Ausarbeitung eines Quartierplans.

Abbildungen:

Ausgewählte Varianten und Ideen aus dem Entwurfsprozess



Collagen neues Wohn- und Gewerbequartier Gruben



Abbildungen:
Handlungsfelder
des Leitbilds

Handlungsfelder

Die räumlichen Qualitäten des zentralen Quartierfreiraums ergeben sich aus Anordnung sowie Stellung der Bauten. Der Raum ist als einheitlich gestalteter Platz definiert, der Aufenthalts-, Verbindungs- und Erschliessungsfunktion übernimmt. Der Siedlungsfreiraum beinhaltet eine Vielzahl unterschiedlicher Nutzungen. Innerhalb der Gebäudevolumen entstehen gemeinschaftliche Höfe, die sich vom restlichen Siedlungsgebiet bewusst abgrenzen. Im Westen der Siedlung soll ein weiterer öffentlicher Platz entstehen.

Der Aussenraum wird durch den zentralen Quartierfreiraum und die grosszügigen Grünflächen an den Siedlungsrändern bestimmt. Die Gestaltung unterstützt und ermöglicht alltägliche Funktionen (Flanieren, Aufenthalt, Spiel, usw.), übernimmt aber auch immaterielle Aufgaben (Orientierung, Identität, Atmosphäre usw.). Diese Funktionen werden innerhalb des Siedlungsfreiraums in flexiblen «Nutzungsinseln» konzentriert.

An den Siedlungsgrenzen sollen bestehende Qualitäten, z. B. bestockte Hangflanken, Hochstammkulturen (Obst-hain) sowie Baumgruppen in die Gestaltung einbezogen werden. Der Übergang zwischen Siedlungsfreiraum und offener Landschaft ist fliegend.

An der westlichen Arealgrenze wird ein Spezialbaustein die Rolle einer Landmarke übernehmen. Ausgehend davon werden mehrere Gebäude in geschlossener Bauweise mit gemeinschaftlichen Hofräumen entstehen.

Die bestehenden Bauten können ausnahmslos entfernt und das gesamte Areal komplett neu entwickelt werden. Im Gegensatz zu den kleinstrukturierten Typologien in der Umgebung wird hier mit Grossvolumen geplant. Es soll eine zeitgemässe Dichte erreicht werden, die auf die topografischen Gegebenheiten und auf die bestehenden Natur- und Landschaftsqualitäten reagiert.

Es musste eine Bautypologie gefunden werden, die sowohl eine hohe Siedlungsqualität schafft als auch die nötige Funktionalität und Nutzungsflexibilität garantiert. Hof- und Blockrandstrukturen ermöglichen die Ansiedlung von Gewerbeflächen in den Erdgeschossen ebenso wie eine Wohnnutzung in den darüberliegenden Etagen. Der Hofraum lässt unterschiedliche Bautiefen im EG zu, wodurch zweckmässige Grundrisse für flächenintensive Gewerbenutzungen möglich werden. Die hofseitigen Dachflächen bleiben weiterhin für die Quartierbewohnenden nutzbar. Flexibles Design und Funktionalität ist auch bei den öffentlichen Freiräumen zentral. Die Benützung ändert je nach Jahr, Monat und Tag. Die Plätze werden offen und anpassungsfähig ausgestaltet, damit temporäre Nutzungen möglich sind.

Im zentralen Bereich des Quartiers ist die Hauptachse geplant. Sie ist die ordnende Verbindung und neben ihrer Erschliessungsfunktion dient sie auch dem Aufenthalt. In Ost-West- und in Nord-Süd-Richtung werden quartierquerende Verbindungen für den Velo- und Fussverkehr entstehen. Der MIV und der ÖV werden weiterhin auf der Kessel- und der Grubenstrasse konzentriert. Innerhalb der Siedlung ist autofreier Mischverkehr (Velo- und Fussverkehr) vorgesehen. Die Gruben- und die Kesselstrasse werden umgestaltet und für den NMV optimiert.



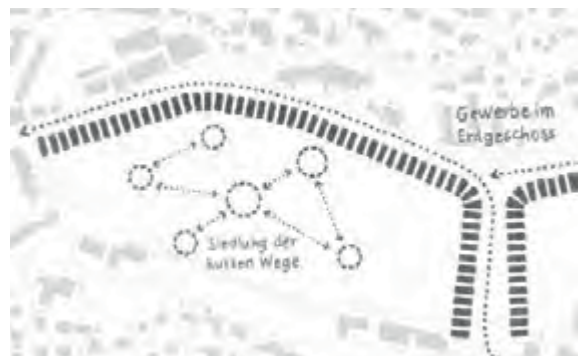
1 Typologie der Freiräume



2 Gestaltung Grün- und Freiräume



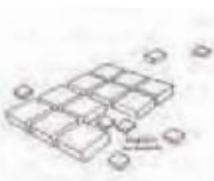
3 Typologie der Bauten



4 Intensive und flexible Mischnutzung



5 Verbindungen



Gestaltungs- und Nutzungsvorschläge

Das Gebiet Gruben ist in sich geschlossen und mit klaren Grenzen versehen. Es bietet sich so die Chance einen eigenständigen Stadtteil mit hoher Ausstrahlungskraft zu entwickeln, ohne sich an den umgebenden Bebauungsstrukturen orientieren zu müssen. Mit den für Schaffhausen untypischen Blockrändern entsteht ein Quartier mit starker Identität und Eigenständigkeit.

Die unterschiedlichen Ansprüche von Gewerbe, Dienstleistung und Wohnen verlangen nach flexiblen Lösungen. Diese werden durch diese Bautypologie geboten. Entlang den Strassen entstehen publikumsorientierte Flächen. «Schubladeneinschübe» in den Höfen bieten auch Gewerbe mit grösserem Flächenbedarf Raum. «Schubladendächer» sind nutz- und bepflanztbar.

Das Erdgeschoss wird durchgängig in Überhöhe ausgebildet, um dem Gewerbe die erforderliche Raumhöhe zu bieten. Die Überhöhe ermöglicht eine Hochpartierlösung mit genügend Privatsphäre für das Wohnen.

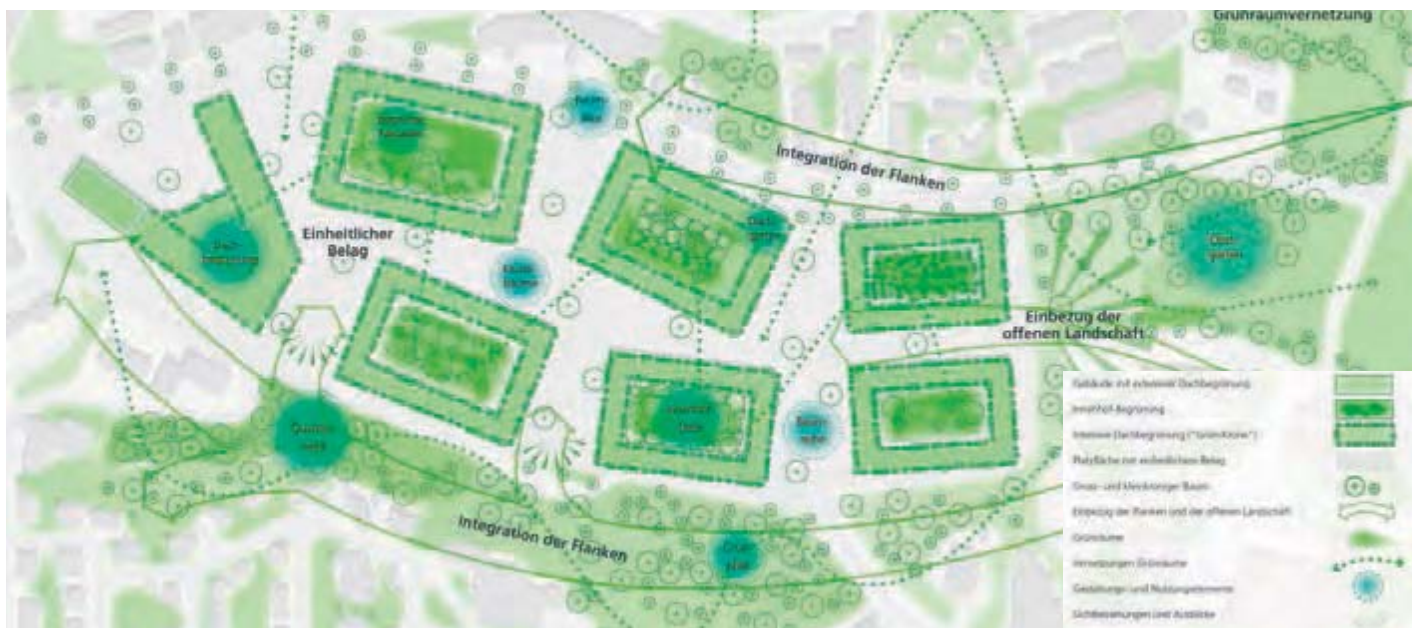
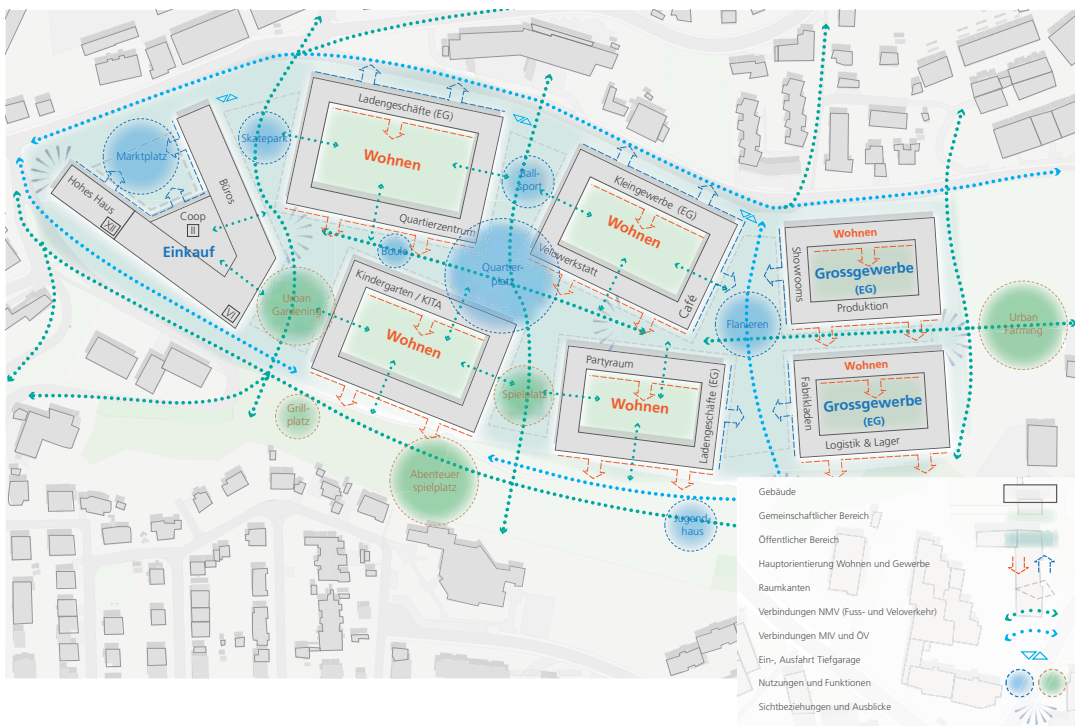
Grundsätzlich orientiert sich das Gewerbe an der Strasse und das Wohnen nach Süden (optimale Besonnung) und in die Höfe.

Es entsteht ein differenziertes Freiraumangebot, sowohl in Bezug auf den Öffentlichkeitscharakter (privat-gemeinschaftlich-öffentlich) als auch in Bezug auf die Nutzung (spezifisch – multifunktional – nutzungs offen) und Gestaltung (dicht – offen/grün, weich, üppig – grau, hart, karg). Die Blockränder lassen räumlich interessante Strassenplätze und Raumkammern entstehen. Diese werden als öffentliche Freiräume für das gesamte Quartier ausgebildet. Dieser Freiraum wird offen und fließend gestaltet, um die räumlichen Qualitäten zu erhalten und Quartiersdurchlässigkeit zu gewährleisten.

Der Bodenbelag ist einheitlich, idealerweise ein sickerfähiger Hartbelag wie z. B. Betonplatten mit breiten Fugen. Bäume werden locker eingestreut, so dass der gesamte Raum wahrnehmbar bleibt. Die Nutzungen werden ebenfalls eingestreut bzw. eingestanzt. Der Freiraum ist ein multifunktionaler Begegnungs-, Kommunikations- und Aufenthaltsort. Im Gegensatz zum offenen Strassenplatz haben die Höfe einen abgeschlossenen, dichten, grünen und intimen Charakter. Die Ausgestaltung bleibt sehr offen und spezifisch. Diese «Hofoasen» werden auch von aussen sichtbar durch eine üppige, auskragende Dachbepflanzung angedeutet.

Die Hangflanke wird mit gezielten Aufforstungen als vielseitig grüne und durchgängige Verbindung in den nahen Landschaftsraum gestärkt. Zudem wird sie mit Nutzungen bespielt. Die siedlungsnahen Landschaft wird so zukünftig zu einem vielseitigen und attraktiven Quartierpark.

Abbildungen:
Gestaltungs- und Nutzungsvorschläge
Städtebau und Freiraum



Übersicht der Bachelorarbeiten von Schaffhausen 2014

Bachelorarbeiten 2014

Thema	Name	Vorname
Raumplanung		
Bau- und Zonenordnung Hemmental	Aebli	Benjamin
Bau- und Zonenordnung Hemmental	Beck	Hans-Ruedi
Bau- und Zonenordnung Hemmental	Buob	Dennis
Bau- und Zonenordnung Hemmental	Fischer	Lukas
Bau- und Zonenordnung Hemmental	Grubenmann	Jonas
Bau- und Zonenordnung Hemmental	Meier	Michael
Bau- und Zonenordnung Hemmental	Meyer	Danielle
Bau- und Zonenordnung Hemmental	Poppa	Luigi
Bau- und Zonenordnung Hemmental	Thaler	Tobias
Bau- und Zonenordnung Hemmental	Zanoni	Pascal
Gaswerk-Areal	Bill	Christoph
Gaswerk-Areal	Brändle	Fabienne
Gaswerk-Areal	Deta	Paolo
Gaswerk-Areal	Grütter	Adrian
Gaswerk-Areal	Leder	Bernhard
Gaswerk-Areal	Schwegler	Josua
Gaswerk-Areal	Setz	Moritz
Verkehrsplanung		
Parkierungskonzept Altstadt	Gilg	Stefan
Parkierungskonzept Altstadt	Honegger	Pascal
Parkierungskonzept Altstadt	Kappeler	Valérie
Parkierungskonzept Altstadt	Vlach	Amando
Parkierungskonzept Altstadt	Weber	Kilian

Impressum

Herausgeber	HSR Hochschule für Technik Rapperswil Studiengang Raumplanung mit freundlicher Unterstützung der Stadt Schaffhausen
Redaktion	Nicola Roggo, Martin Schlatter
Druck	Spälti Druck AG, 8750 Glarus
Copyright	HSR Hochschule für Technik Rapperswil und ProjektverfasserInnen Titelbild: Comet Photoshopping GmbH, Dorfstrasse 8, Postfach 22, 8484 Weisslingen

STUDIENGANG RAUMPLANUNG

HSR Hochschule für Technik Rapperswil ■ Oberseestrasse 10 ■ Postfach 1475 ■ CH-8640 Rapperswil
Telefon +41 (0)55 222 41 11 ■ office@hsr.ch ■ www.hsr.ch

