

Nutzung Erdgeschoss



■ Wohnen ■ Dienstleistung, stilles Kleingewerbe

Die Bereiche Seestrasse und Bahnhofsplatz werden als stark öffentlich angesehen. Entsprechend befinden hier im Erdgeschoss verschiedene Dienstleistungen sowie stilles Kleingewerbe. Im Sinne eines funktionsdurchmischten Städtebaus wird für die Wohnhöfe zu den Gleisen hin Wohnen im Hochparterre vorgeschlagen. Die Hoffnung ist eine höhere Belebtheit dieser Stadträume, sowie die gleichmässige und vielfältige Nutzung derselben über den Tag bzw. die Woche. Dieser Vorschlag wird durch spezielle Wohnformen ermöglicht, die Arbeit und Wohnen als kombinierbar ansehen. Die Atelierwohnungen sind hierzu ein Beispiel.

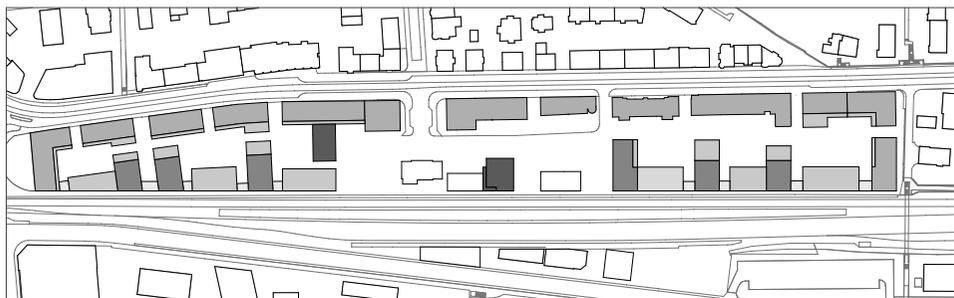
Nutzung Regelgeschoss



■ Wohnen ■ Dienstleistung, stilles Kleingewerbe

Der Leerstand vieler Büroräumlichkeit in näherer Umgebung zeigt die geringe Nachfrage dieser Gebäude in Wollishofen. Viel mehr ist dieses Stadtteil aus vielerlei Gründen ein beliebter Ort zum Wohnen in Zürich. Um dieser Nachfrage zu entsprechen und gleichzeitig die Wohnungsnot in Zürich zu lindern, wird eine durchgängige Nutzung der Obergeschosse für Wohnungen vorgeschlagen. Ausnahme bildet einzig das Bahnhofsgebäude, das seiner Zugehörigkeit zur Infrastruktur entsprechend einer anderen Nutzung zur Verfügung stehen soll. Angedacht ist hier eine Büronutzung, eine öffentlichere, vielleicht auch kulturelle Nutzung wäre aber erstrebenswert.

Bauhöhe



■ 7+ Geschosse ■ 5 Geschosse ■ 1 Geschoss
■ 6 Geschosse ■ 2 Geschosse

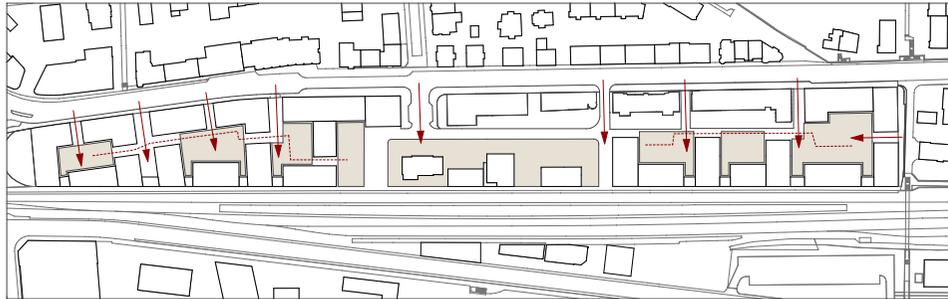
Die Seestrasse wird durch 5-geschossige Bauten mit einer Traufhöhe von 17.50m gefasst. Die Häuser an den Wohnhöfen sind auf 4-Geschosse beschränkt um eine optimale Belichtung zu gewährleisten. Ausnahme bilden die 6-geschossigen Turmhäuser zu den Gleisen hin, die aber höchstens mit 1/3 ihrer Gesamtlänge an den Höfen stehen dürfen.

Bauetappen & Ausnutzungsnummer



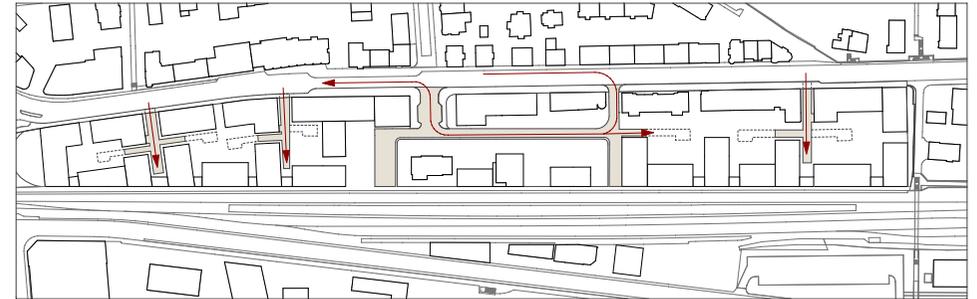
Eine Etappierung des Areals in einzelne Baufelder wird auf Grund der Grösse und der logistische sowie planerischen Komplexität als erforderlich erachtet: Baufeld D wird zur kurzfristigen Realisierung vorgeschlagen. Der behindertengerechte Ausbau des Bahnhofes in den nächsten Jahren und die Integration der Bushaltestelle bilden hierzu den zeitlichen Rahmen. Baufeld E steht im direkten Zusammenhang mit Baufeld D, da es sich auf der selben Parzelle der SBB befindet. Es sollte eine mittelfristige Realisierung angestrebt werden, zur Optimierung der Abläufe wäre die gleichzeitige Durchführung von Baufeld D und E denkbar. Die Baufelder A, B, C sowie F stellen einen Vorschlag zur langfristigen Entwicklung des Areals um den Bahnhof dar und zeigen das Potenzial dieser Parzellen.

Erschliessung Fussgänger



Das Areal wird durch mehrere Wege und Strassen für Fussgänger gut erschlossen. Während man durch Sackgassen bei den Strassen eine Verkehrsberuhigung anstrebt, soll die Durchgänglichkeit für Fussgänger gewährleistet werden. Das Areal wird als Sequenz einzelner Räume verstanden und soll als solche auch erfahrbar sein.

Erschliessung Verkehr



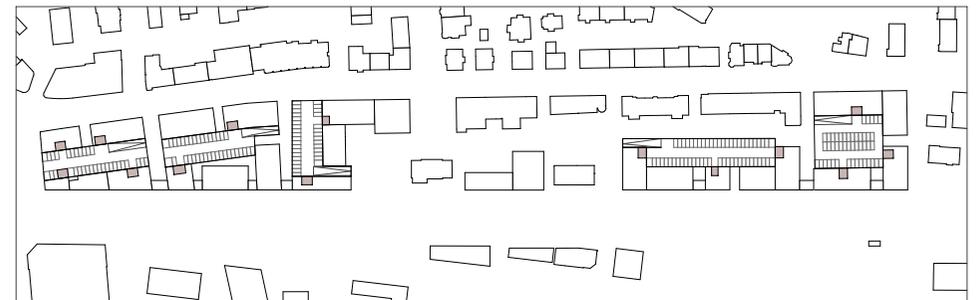
Die Höfe werden durch einzelne Stichstrassen direkt mit der Seestrasse verbunden und werden so zu ihrer räumlichen und funktionalen Erweiterung. Die einzelnen Wohnhöfe werden gleichzeitig zu Sackgassen und somit verkehrsberuhigt. Die Zufahrt soll nur für Anlieferungen und kurzparkierende Anwohner gewährt werden. Gleichzeitig wird so die Zufahrt der Feuerwehr sichergestellt. Für den Bahnhof wird eine Strassenschleife vorgeschlagen, die dem Bus als Zufahrt dient und diesen öffentlichen Bereich somit besser erschliesst.

Unterirdische Parkplätze



Es wird eine kleine Anzahl oberirdischer Parkplätze für Kurzparkierende in den Wohnhöfen vorgesehen. Im Bahnhofsbereich befinden sich 13 Parkplätze im Bereich Güterschuppen und altes Bahnhofsgebäude. Es ist vorgesehen, eine ausreichende Anzahl Tiefgaragenplätze zur Verfügung zu stellen, um deren Gebrauch möglichst gering zu halten.
Total oberirdische Parkplätze über ganzes Areal: 25

Oberirdische Parkplätze



Die Tiefgaragen befinden sich jeweils unter den Wohnhöfen und werden durch ein Haus erschlossen und über mehrere Kerne entflüchtet. Für jede Tiefgarage ist ein öffentlicher Ausgang vorgesehen, sodass der Zugang auch unabhängig von den Kernen der angrenzenden Gebäude funktioniert. Das hat zur Folge, dass die Tiefgaragen unabhängiger geplant werden können.
Gesamtzahl Parkplätze Baufeld A, B und C: 101, Gesamtzahl Parkplätze Baufeld D, E und F: 111
Total Tiefgaragenplätze über ganzes Areal: 212
Total Parkplätze (oberirdisch, unterirdisch): 237 / 292