

EMANUEL CHRIST & CHRISTOPH GANTENBEIN
BENJAMIN DILLENBURGER | MARTINA VOSER

ALIGNEMENT

MASTER
THESIS



NOT GOOD ENOUGH
HS23

CHRIST-GANTENBEIN.ARCH.ETHZ.CH
DBT.ARCH.ETHZ.CH

NOT GOOD ENOUGH

Der Grossteil unseres bebauten Territoriums ist die ungeplante oder zumindest visionslos gebaute Stadt, die Agglomeration. Es ist wohl nur wenig übertrieben, wenn wir den meisten Akteuren in der Agglomeration unterstellen, dass ihr Bauen in gewisser Weise nur aus dem Moment heraus gedacht, pragmatisch und im Bezug auf eine weitere Zukunft wohl ohne städtebauliche Intention war. Dummerweise ist es in Wirklichkeit aber gar nicht so. Was in städtebaulicher Hinsicht nie wirklich ernst gemeint war, ist nun plötzlich bittere Realität geworden. Denn wir können uns den Abbruch, die Tabula Rasa und das nochmals neu Bauen schon nur aus ökologischen Gründen gar nicht mehr leisten. Die zusammenhangslose, zufällig, nicht nachhaltig gebaute Stadt ist deshalb zur unverrückbaren Realität unseres Landes geworden.

Die Agglomeration ist zwar nicht in jeder Hinsicht schlecht. Im Gegenteil, sie hat sehr wohl ihre poetische, rauhe und schöne Seite. Aber im Bezug auf die Dichte und vor allem auch im Bezug auf die Beziehung zwischen Orten und Menschen (öffentlicher Raum und öffentliche Verkehrsinfrastruktur) ist die Agglomeration ein Problem. Es fehlt ihr der städtebauliche und architektonische Zusammenhang, in gewisser Weise fehlt ganz einfach eine Idee – besonders eine langfristige.

Hier setzt unser Studio an. In der Region Basel wollen wir ein Stück dieses im Lauf des 20. Jahrhunderts entstandenen städtischen Gefüges systematisch untersuchen und die ebenso einfache wie schwierig zu beantwortende Frage stellen: Was braucht diese uns von unseren Vorgängern überlassene Stadt, um in eine nachhaltige Zukunft überführt zu werden? Was ist das bauliche Minimum, das zur Verbesserung der vorgefundenen räumlichen und programmatischen Strukturen unabdingbar ist? Ja, eigentlich ist genug da: «enough», nur leider kann man gleichermassen bemerken: sehr oft ist das Bestehende einfach nicht «good enough»! Es gibt also Handlungsbedarf. Kommende Generationen haben die Aufgabe, die Agglomeration nicht durch eine neue bessere Stadt zu ersetzen sondern sie vielmehr umzubauen; hin zu einer sozial und ökologisch nachhaltigen Stadt. Sustainable Urbanism.

Für diese Generationenprojekt möchten wir mit dem Masterstudio wegweisende exemplarische Projekte entwickeln. Typologische Vorbilder werden dabei zwar eine Rolle spielen, allerdings werden diese kaum direkt zur Anwendung kommen. Denn es ist ja eben eigentlich schon fast alles da. Es ist eher die «Typologie ex post», die es hier zu erfinden gilt: eine urbane Architektur, die ausgehend von dem, was da ist, eine neue stabile, interessante und nachhaltige städtebauliche Ordnung und Architektur schafft.

ALIGNEMENT

Seit Beginn der Ortsentwicklung verbinden einzelne Querachsen, diese historisch gewachsenen Ortskerne wie Perlen an einer Schnur am Talboden mit der Rheinstrasse. Schon bereits im 19. Jh. ist die Rheinstrasse als Hauptachse ein Katalysator für die Weiterentwicklung der Ortschaft. In den 1820er und 1830er Jahren war sie die Voraussetzung für die Ansiedlung der Industrie im Tal und die Entstehung einer Industriesiedlung in Niederschönthal mit drei Baumwollspinnereien. Die Grundvoraussetzung für die Entstehung der beiden Gemeinden als Agglomeration ist in erster Linie die Anbindung an die Hauptverkehrsstrasse und somit die Nähe zu den umliegenden nächstgrösseren Ortschaften Pratteln und Basel nordwestlich und Liestal im Süden. Die Strassen bilden also schon seit Beginn das nicht wegzudenkende Rückgrat der Agglomeration und haben massgeblich mitbestimmt wie sich die Ortsbilder entwickelt haben

Es zeigt sich, dass die Verbindungsachsen heute alle vorwiegend auf den Autoverkehr ausgelegt sind. Mit einer breiten Fahrbahn für Gegenverkehr und an der Seite anschliessenden Gehwegen und Parkplätzen. Neben dem Autoverkehrsachsen wird das Netzwerk im Ergolzthal auch durch Bus-, Velo- und Wanderrouen erweitert. Wobei die Busrouen flächig konzipiert sind und die einzelnen Zentren miteinander verbinden und sich die Velorouen im Gegensatz dazu nur auf den Talboden fokussieren. In der nachhaltigen Weiterentwicklung einer Ortschaft und deren Attraktivität in der Zukunft spielt vor allem flächig gut ausgebaute Velorouen eine Rolle. Die kleinmaschige Vernetzung der Ortskerne und aller Quartiersteile ist im Tal momentan vernachlässigt.

Im Zentrum für die zukünftige Entwicklung steht das nachhaltige Umdenken der wichtigen Verbindungsachsen im Ergolzthal. Das im Talboden konzentrierte diskontinuierliche Velonetz wird durch Querverbindungen flächig erweitert und dient als Mittel um Zentrumszonen und Ortskerne zu einer Einheit zusammenzubinden. Die Strasse als urbaner Raum entwickelt sich von einem rein autobasierten Ort zum lebendigen Boulevard, wo verschiedene Geschwindigkeiten und Nutzer aufeinandertreffen. Der Fokus für das Umdenken des Strassenraums liegt vor allem auf der heutigen Hauptverkehrsstrasse im Tal, der Rheinstrasse. Sie führt als zentralen Strang alle Verkehrsteilnehmer zusammen.

Obwohl die dazu parallel verlaufende Autobahn A22 den Grossteil des Tagesverkehrs aufnehmen soll, ist diese Hauptverkehrsstrasse aktuell immer noch mit viel Verkehr und Lärm belastet. Vor allem zwischen den Gemeinden Frenkendorf und Füllinsdorf, wo sie gleichzeitig als Gemeindegrenze dient, bildet die Rheinstrasse daher eine grosse physische Grenze.

Entlang des Boulevards als lineare Zentralität gegenüber des grünen Autobahndeckels verdichtet sich über die Zeit das Gebiet. Der grüne Autobahndeckel wird zur attraktiven Parkanlage und durch die Minimierung von Grenzabständen und die Maximierung der Geschosse entsteht eine Nutzungsdurchmischte Bebauungstypologie direkt am Boulevard, die gleichzeitig attraktiven Wohnraum und öffentliche Nutzung ermöglicht.

Ein Stück Stadt in der Agglomeration entsteht. Die stadträumliche Idee zeigt eine bauliche Verdichtung, dem grosszügigen Park gegenübergestellt.

RECHERCHE

REALITÄTEN

Das Ergolzthal, Teil der Agglomeration der Region Basel. Eine Autobahn über dem Fluss. Ein vom Verkehr geprägtes Dorfzentrum. Eine Fussgängerbrücke über der stark befahrenen Strasse. Ein ruhiger Feldweg mit Blick auf den Strassenverkehr. Geprägt von Gegensätzen. Geprägt vom Auto.

Zwei Welten treffen aufeinander. Die ruhige Idylle der Agglomeration mit ihren Wohnquartieren in der 30-Zone und malerischen Felder trifft auf das hektische Treiben des Strassenverkehrs.

Die Infrastruktur der Strasse zerschneidet die Ortschaften in Fragmente und versucht sie gleichzeitig durch Brücken und Unterführungen wieder zu verbinden.



Laura Pfeiffer: Autobahn A22 über Ergolz, Fieldtrip (2023)

ALIGNEMENT



Laura Pfeiffer: Frenkendorf Zentrum, Fieldtrip (2023)



Laura Pfeiffer: Fussgängerbrücke, Fieldtrip (2023)

ALIGNEMENT



Laura Pfeiffer: Nachbarschaft der Autobahn, Fieldtrip (2023)

STRASSE ALS KATALYSATOR

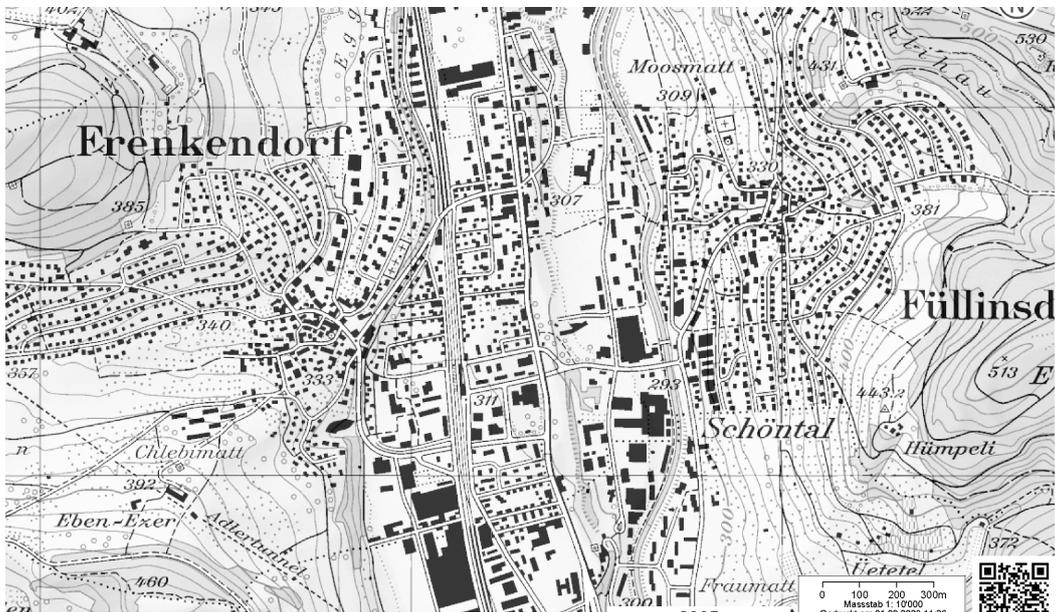
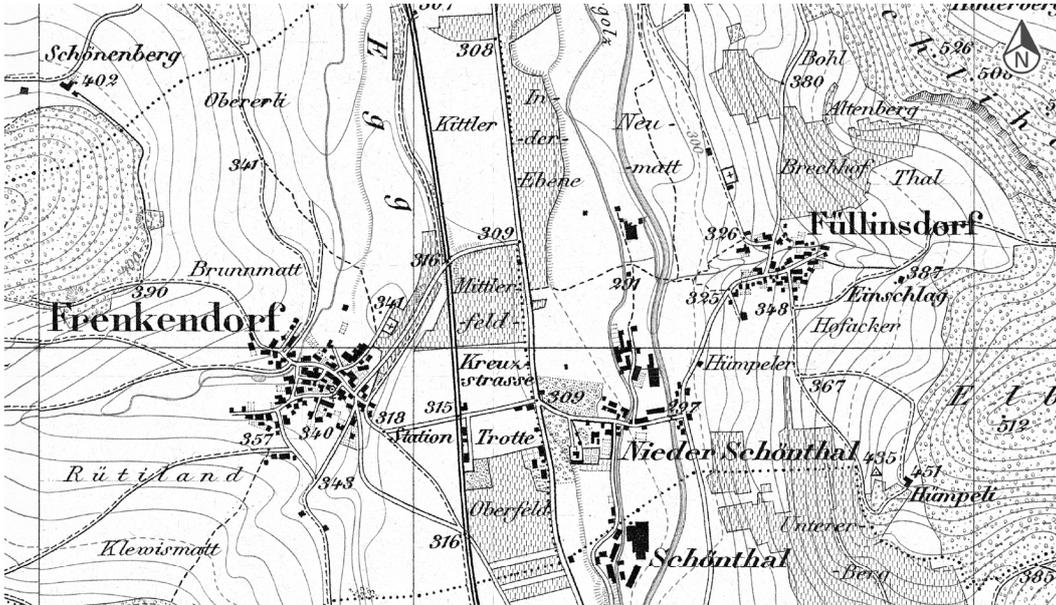
Bei einer historischen Siedlungsform versteht man die aus der Gebäudeanordnung und deren Zuordnung zu den Strassen und Plätzen resultierende Ortsgestalt. Ausserdem unterscheidet die Form zwischen geplanter Gestaltung mit regelmässiger Verteilung oder zufälliger Entstehung mit unregelmässiger Verteilung.

Die Grundformen der Orte unterscheiden sich in linear, platzbestimmt und flächig. Strassen-, Zeilen-, Linien-, Wege- und Waldstreifendorf sind nur einige der Bezeichnungen für eine lineare Siedlungsform. Platzsiedlung ist der Oberbegriff für alle Typen, bei denen ein Platz (auch Anger) das zentrale bildende Element bezeichnet. Auch Rundling und Angersdorf sind der Platzsiedlung zugehörig. Das Haufendorf bezeichnet die häufigste flächige Siedlungsform. In der Weiterentwicklung einer Siedlung bedingt die Grundform jedoch nicht spätere Erweiterungen. So kann sich eine ursprünglich flächiger Ort ebenfalls linear weiterentwickeln, wie umgekehrt.

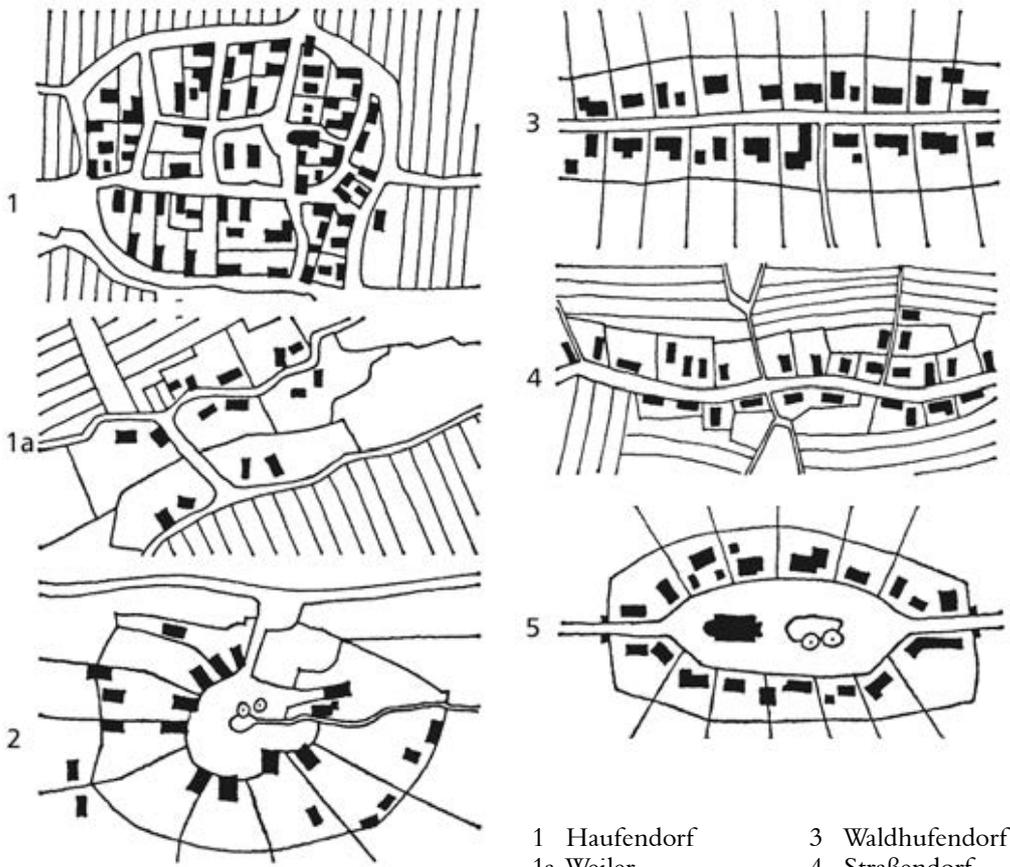
Dem Ortsbild zu entnehmen, sind die beiden kleineren Gemeinden im Tal; Frenkendorf und Füllinsdorf durch eine flächige Grundform entstanden: mit der Annahme eines ursprünglichen Haufendorfes. Ein Haufendorf ist prototypisch für spontan gewachsene Dörfer. Es zeigt sich mit unregelmässigen Strassenverlauf, welche auf die ungeplante Siedlung zurückzuführen ist.

Seit Beginn der Ortsentwicklung verbinden einzelne Querachsen, diese historisch gewachsenen Ortskerne wie Perlen an einer Schnur am Talboden mit der Rheinstrasse. Schon bereits im 19. Jh. ist die Rheinstrasse als Hauptachse ein Katalysator für die Weiterentwicklung der Ortschaft. In den 1820er und 1830er Jahren war sie die Voraussetzung für die Ansiedlung der Industrie im Tal und die Entstehung einer Industriesiedlung in Niederschönthal mit drei Baumwollspinnereien. Ab 1960 entwickelten sich die beiden Gemeinden Frenkendorf und Füllinsdorf zu beliebten Wohngemeinden der Agglomeration Basel und in der Folge entwickelten sich an den Talhügeln die reinen Wohnzonen mit den heutigen Einfamilienhäusern hin zum Wald. Die Grundvoraussetzung für die Entstehung der beiden Gemeinden als Agglomeration ist in erster Linie die Anbindung an die Hauptverkehrsstrasse und somit die Nähe zu den umliegenden nächstgrösseren Ortschaften Pratteln und Basel nordwestlich und Liestal im Süden. Die Strassen bilden also schon seit Beginn das nicht wegzudenkende Rückgrat der Agglomeration und haben massgeblich mitbestimmt wie sich die Ortsbilder entwickelt haben.

ALIGNMENT



Swisstopo: Frenkendorf/ Füllinsdorf (1880, 2005)



Dorfformen

- | | | | |
|----|------------|---|---------------|
| 1 | Haufendorf | 3 | Waldhufendorf |
| 1a | Weiler | 4 | Straßendorf |
| 2 | Rundling | 5 | Angerdorf |

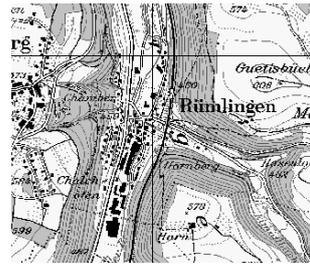
Hans Koepf, Günther Bindig: Bildwörterbuch der Architektur, Dorfformen (2005)

ALIGNEMENT

Haufen



Siegfriedkarte 1884



Landeskarte 2005

sternförmig

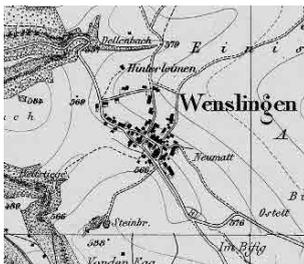


Siegfriedkarte 1880

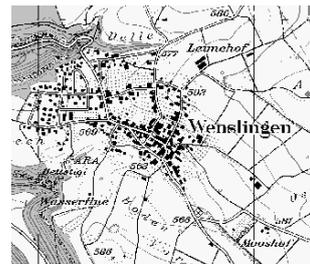


Landeskarte 2005

platzbestimmt



Siegfriedkarte 1880/84



Landeskarte 2005

Bachzeile

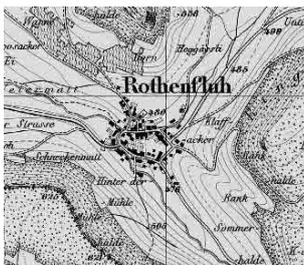


Siegfriedkarte 1883

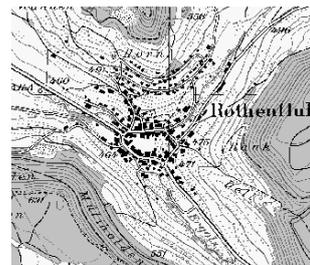


Landeskarte 2005

rinförmig



Siegfriedkarte 1880

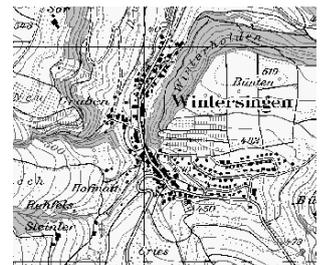


Landeskarte 2005

Strasse



Siegfriedkarte 1880



Landeskarte 2005

ISOS Ortsbilder: Basel Landschaft, historische Dorfformen (2008)

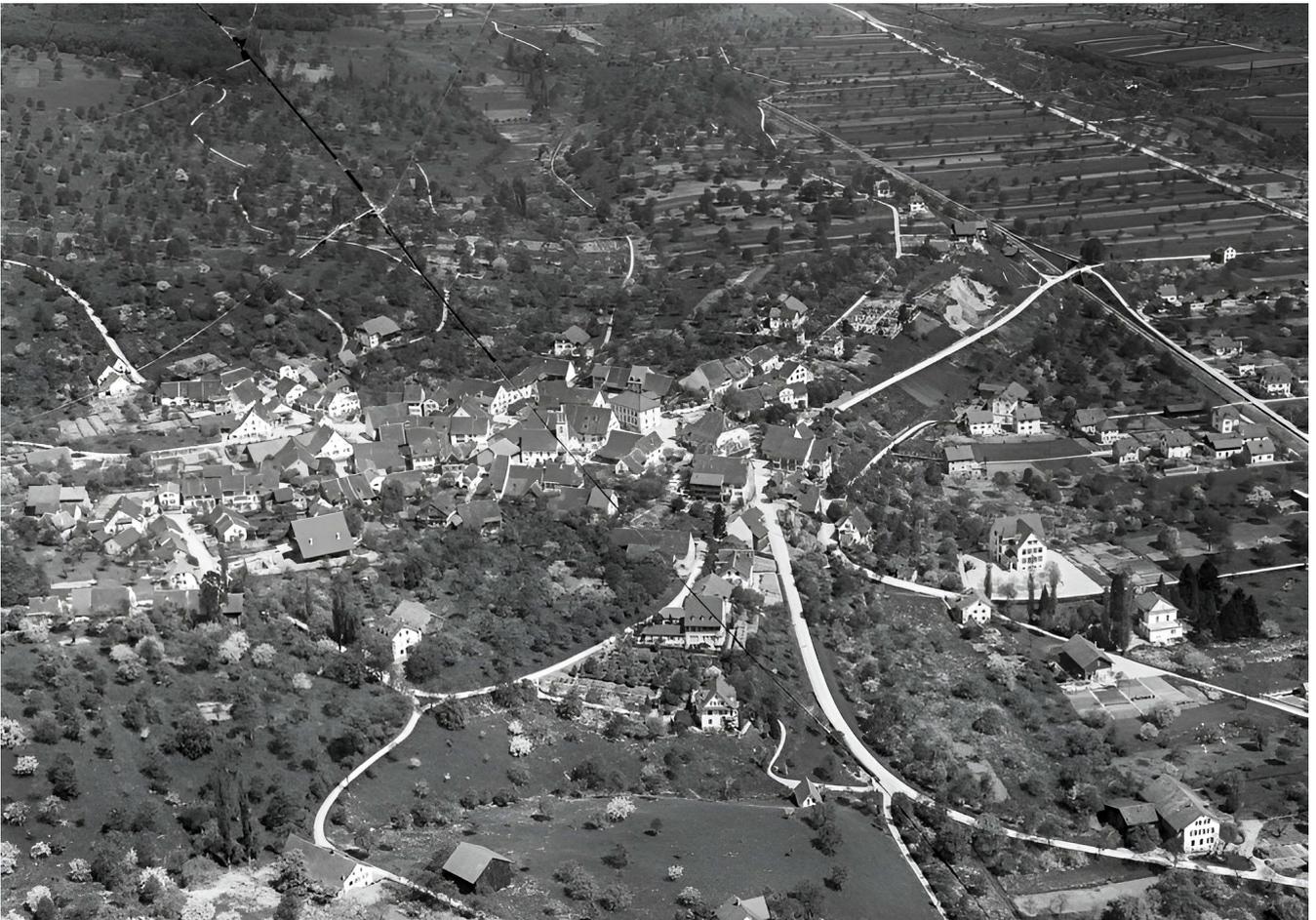


ETH Bildarchiv: Ergolzthal (1923)

ALIGNEMENT



ETH Bildarchiv: Füllinsdorf (1925)



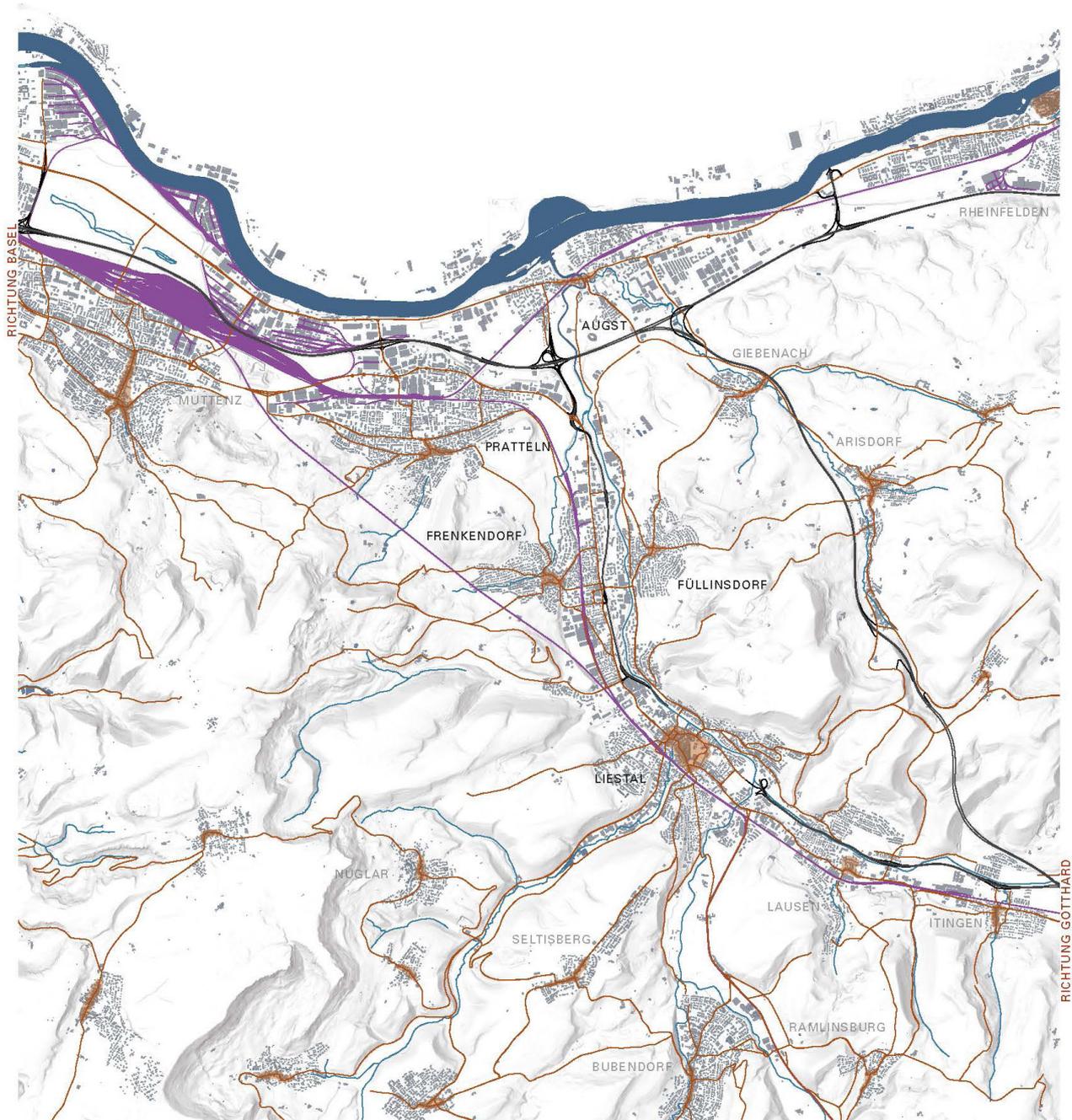
ETH Bildarchiv: Frenkendorf (1925)

AUSDEHNUNG

Die gute Anbindung und Erschliessung des Ergolztals ist durch 3 parallel verlaufende Routen gewährleistet: die Rheinstrasse als Hauptverkehrsstrasse, die A22 als kantonale Autobahn und die Bahnlinie.

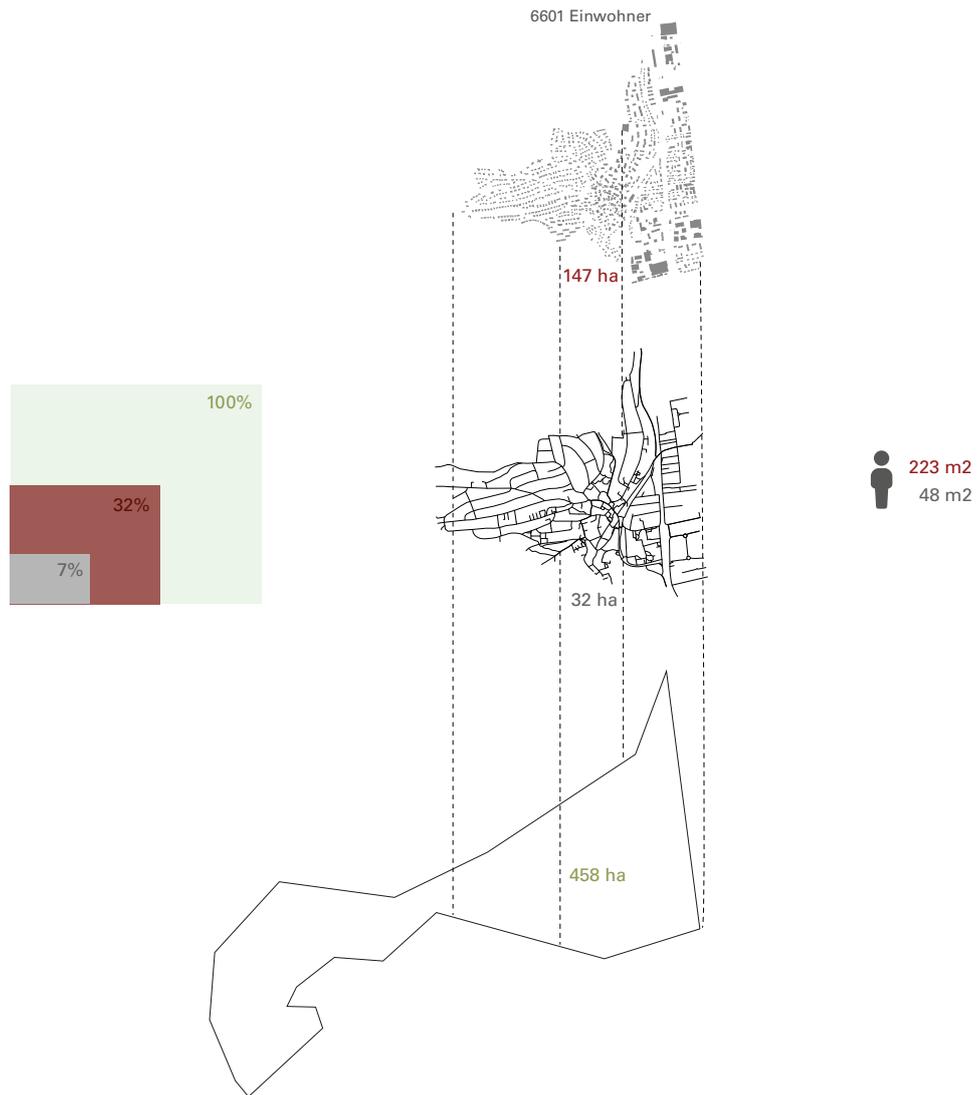
Die Rheinstrasse war als direkte Verbindung von Basel bis zum Gotthard und ins Tessin in ihrer Verlängerung schon immer wichtig. Bereits zur Zeit der Römer galt sie als wichtige Achse nach Augst. Die dazu parallel verlaufende Autobahn ist die schnellste Route durchs Tal und führt von Basel nach Sis-sach. Sie verläuft im Ergolztal aufgrund ihrer grossen Lärmbelastung unterirdisch mit darüberliegendem grünen Deckel. Die Bahnlinie verbindet Basel mit Olten und verzweigt dann dort Richtung Luzern. Sie war vor allem bis ins 20. Jahrhundert eine wichtige Transportmöglichkeit für die Industrie. Weiter haben als Überlandverbindungen auch die jeweilig untergeordneten Querachsen zu den benachbarten Dörfern und ihren Kernen eine regionale Bedeutung.

Die Ausdehnung der Ortschaften und deren Anbindung, bedingen gleichzeitig die Ausdehnung des Netzwerkes an Strassen. Frenkendorf und Füllinsdorf besitzen ca. 30% Siedlungsfläche und 6% Verkehrsfläche. Die Verkehrsfläche entspricht jeweils 30 km Gemeinde- und Kantonsstrassen. Der Bund rechnet pro km mit 35'000 CHF für den Unterhalt. In den beiden Gemeinden entspricht dies 879 CHF Kosten pro Person, was leicht über dem Durchschnitt der Schweiz liegt. Der Unterhalt der Strasse beinhaltet den generellen Betrieb, die Verwal-



Laura Pfeiffer: Hauptachsen Einzugsgebiet und Vernetzung (2023)

ALIGNEMENT

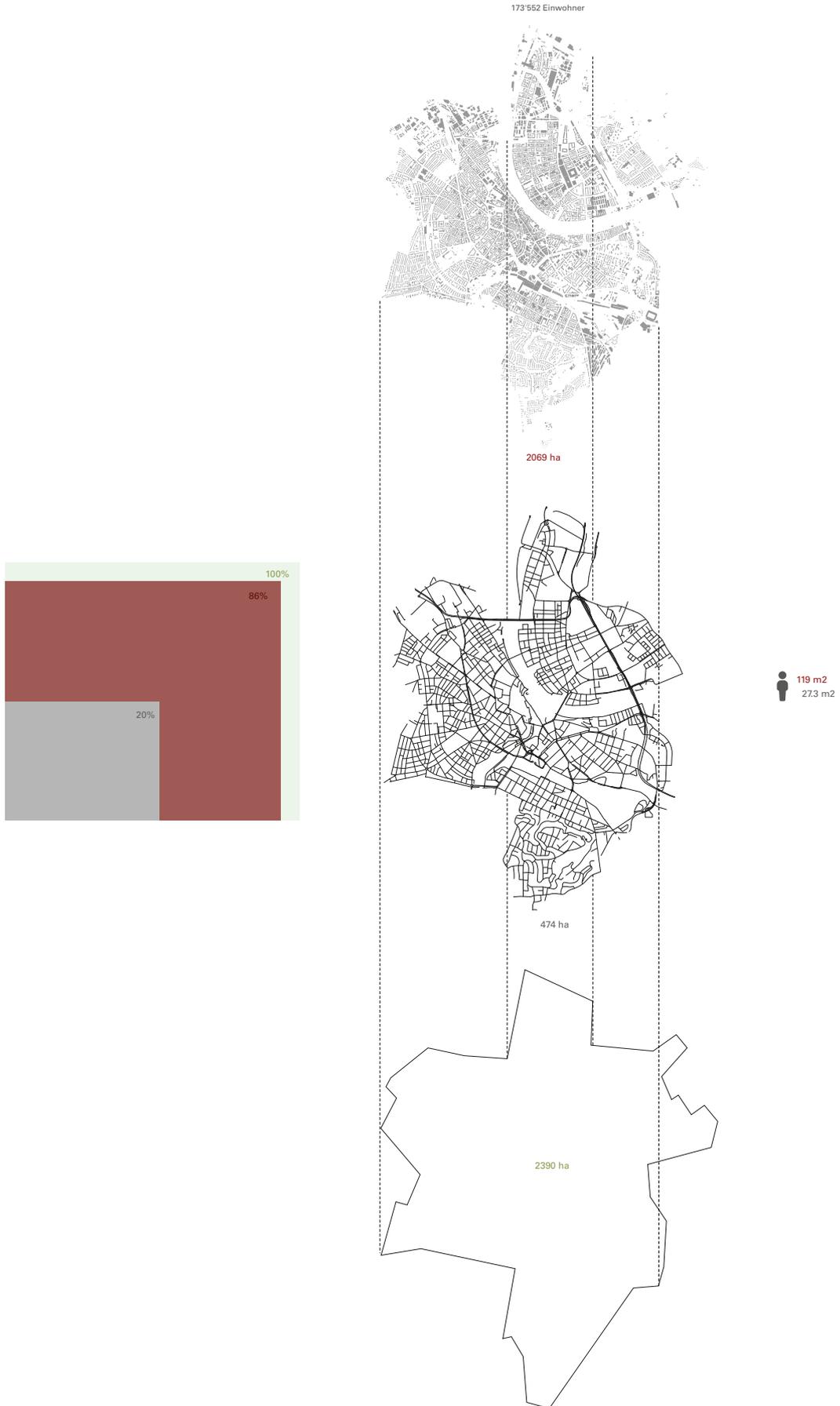


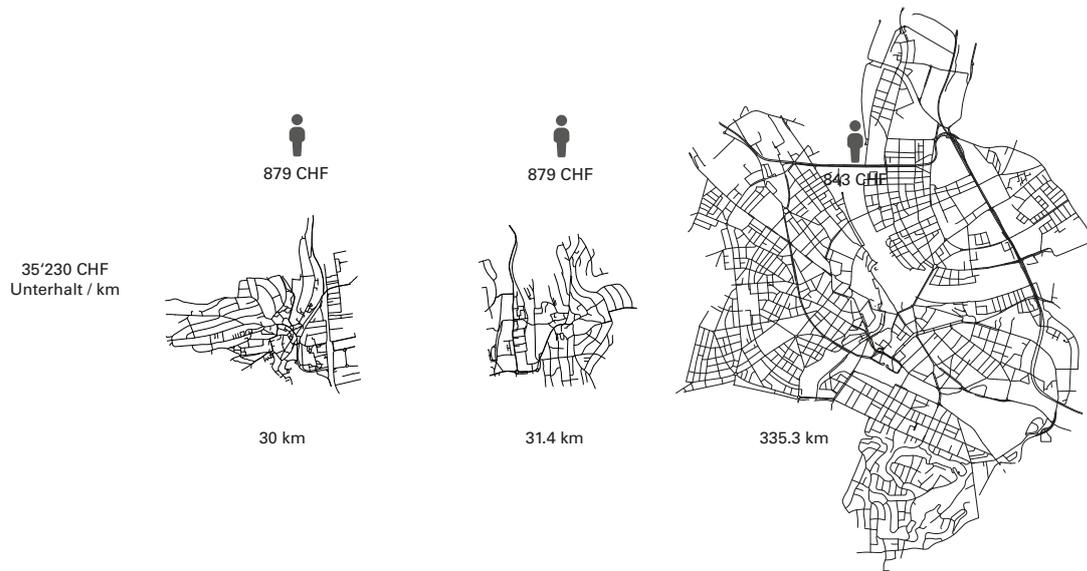
Laura Pfeiffer: Vergleich Siedlungsfläche / Verkehrsfläche, Frenkendorf (2023)



Laura Pfeiffer: Vergleich Siedlungsfläche / Verkehrsfläche, Füllinsdorf (2023)

ALIGNEMENT





Laura Pfeiffer: Strassenunterhaltskosten (2020)

KATEGORISIERUNG

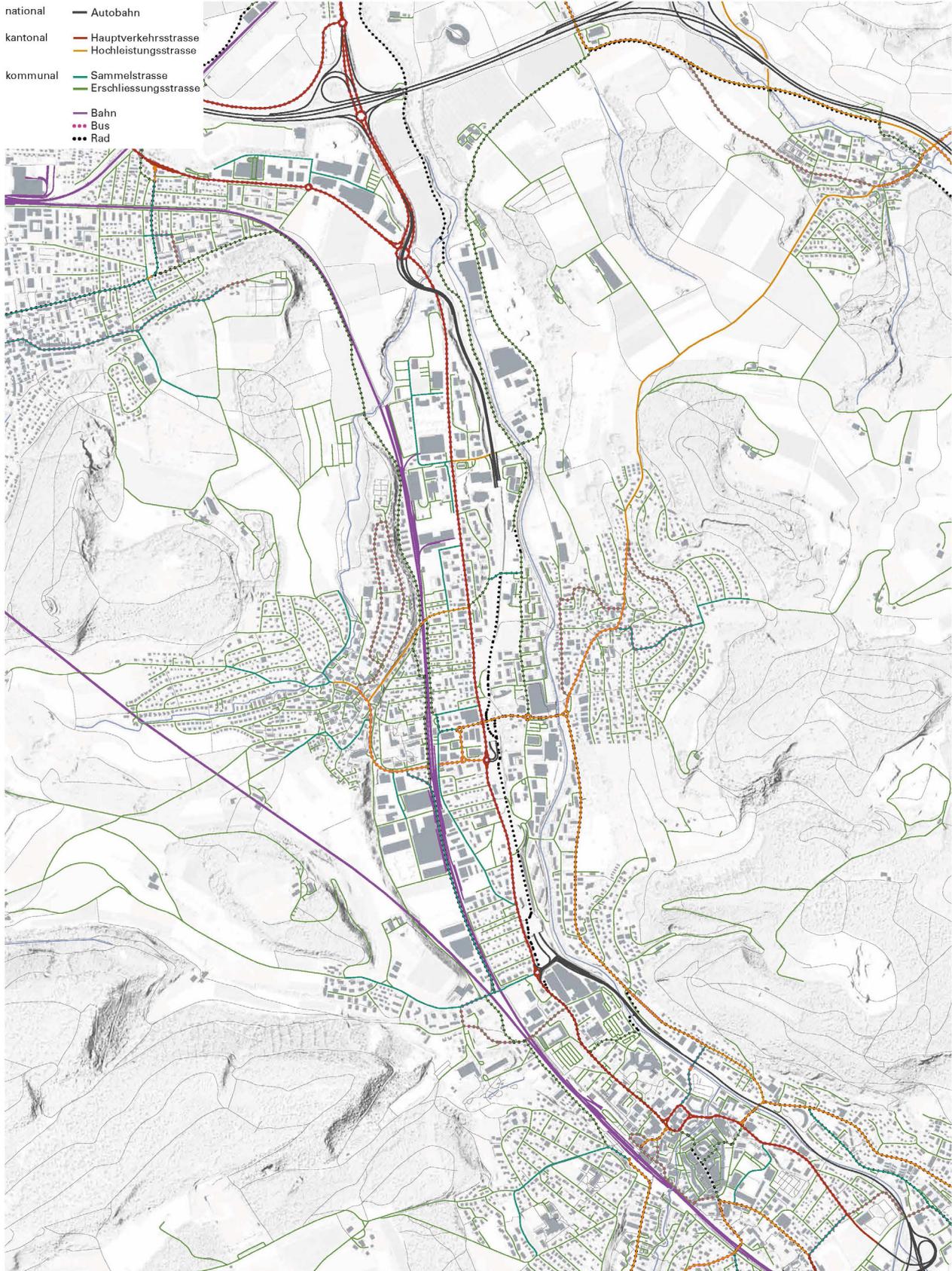
Das Autoverkehrsnetz lässt sich nach Aufgabe und Bedeutung in 3 Hauptkategorien unterscheiden: national, kantonal und kommunal.

Bei den Nationalstrassen handelt es sich um die Autobahn. Deren Aufgabe es ist den Verkehr durchzuleiten.

Kantonsstrassen unterteilen sich in Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen. Die Hochleistungsstrassen sind dem Motorfahrzeugverkehr vorbehalten und verbinden überregionale und regionale Gebiete miteinander. Die Hauptverkehrsstrassen dienen dem gemischten Verkehr. Sie verbinden regionale Zentren und grössere Siedlungsgebiete. Die beiden Typen bilden zusammen das übergeordnete Strassennetz.

Die Unterscheidung der kommunalen Strassen bezieht sich auf den Typ Sammel- und Erschliessungsstrasse. Sammelstrassen befinden sich in besiedeltem Gebiet und haben örtliche Bedeutung. Sie sammeln den Verkehr und führen ihn zu Strassen des gleichen Typs oder zu Kantonsstrassen. Sie sind zuständig für lokale Verbindungen zwischen einzelnen Quartieren und Gemeindeteilen. Erschliessungsstrassen befinden sich ebenfalls innerhalb besiedeltem Gebiet und haben quartierinterne Bedeutung. Sie erschliessen einzelne Parzellen oder Gebäude und führen den Verkehr zu den Sammelstrassen.

Es zeigt sich, dass die Verbindungsachsen heute alle vorwiegend auf den Autoverkehr ausgelegt sind. Mit einer breiten Fahrbahn für Gegenverkehr und an der Seite anschliessenden Gehwegen und Parkplätzen. Neben dem Autoverkehrsachsen wird das Netzwerk im Ergolzthal auch durch Bus-, Velo- und Wanderrouten erweitert. Wobei die Busrouten flächig konzipiert sind und die einzelnen Zentren miteinander verbinden und sich die Velorouten im Gegensatz dazu nur auf den Talboden fokussieren. In der nachhaltigen Weiterentwicklung einer Ortschaft und deren Attraktivität in der Zukunft spielt vor allem flächig gut ausgebaute Velorouten eine Rolle. Die kleinmaschige Vernetzung der Ortskerne und aller Quartiersteile ist im Tal momentan vernachlässigt.

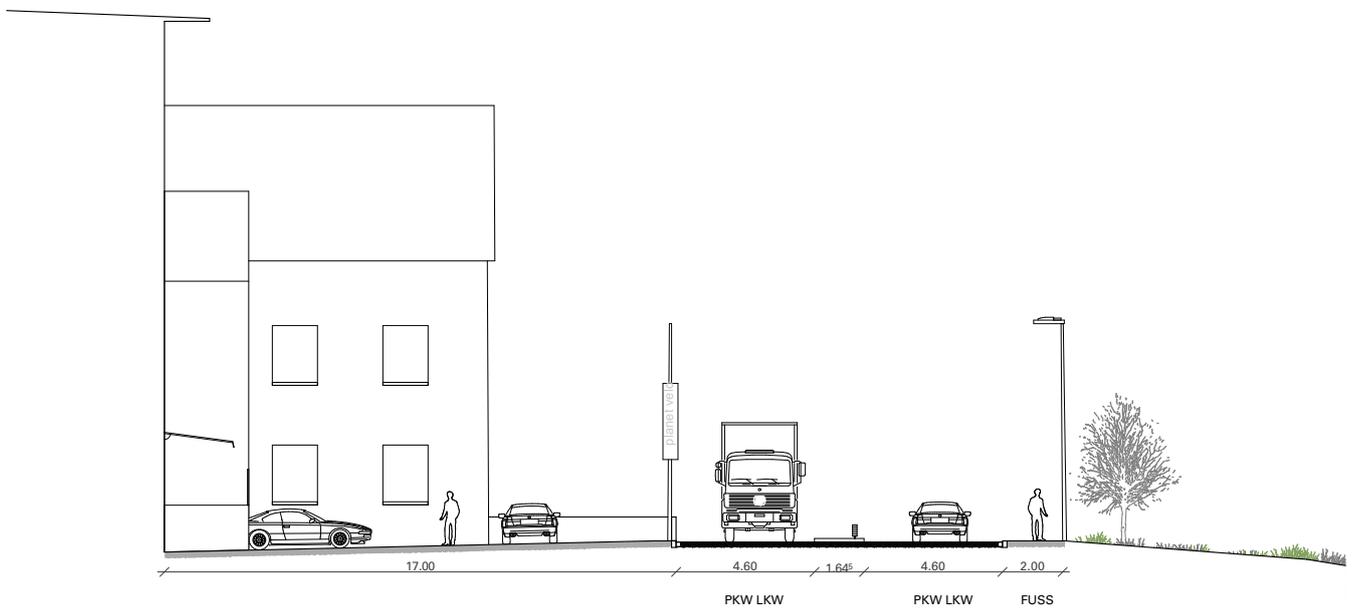


Laura Pfeiffer: Strassen Kategorisierung (2023)

ALIGNEMENT

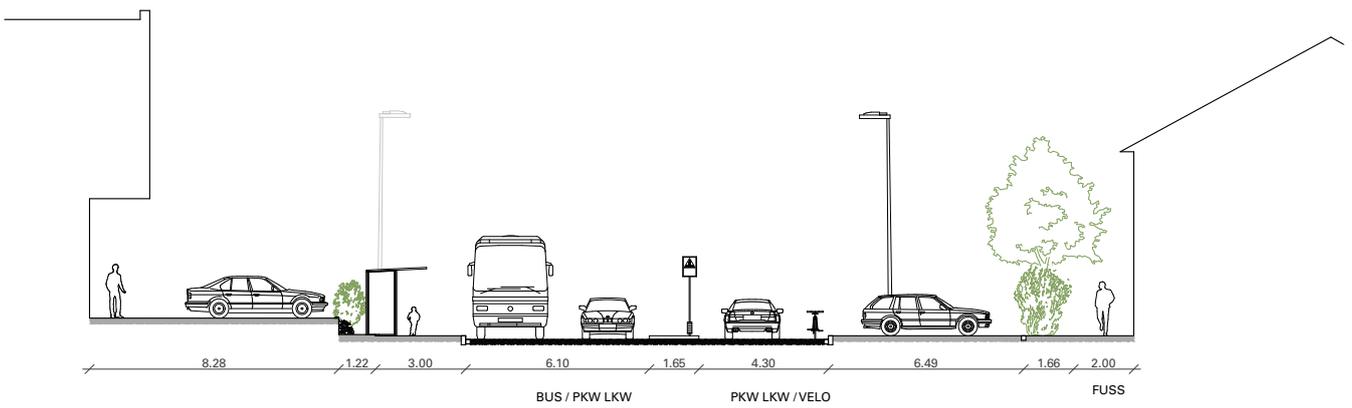


Laura Pfeiffer: Autobahn, national (2023)

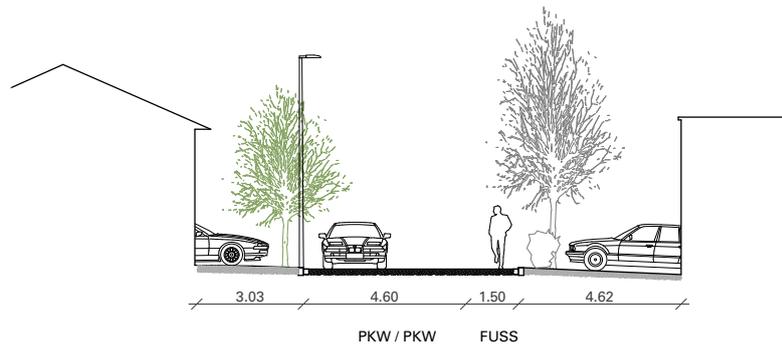


Laura Pfeiffer: Hauptverkehrsstrasse, kantonal (2023)

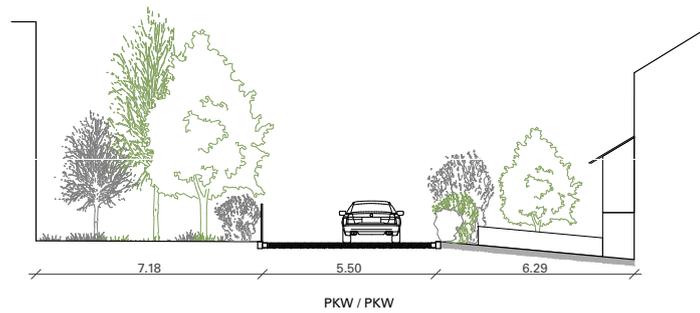
ALIGNEMENT



Laura Pfeiffer: Hochleistungsstrasse, kantonal (2023)



Laura Pfeiffer: Sammelstrasse, kommunal (2023)



Laura Pfeiffer: Erschliessungsstrasse, kommunal (2023)

ALIGNEMENT



Laura Pfeiffer: schnelle Autostrassen (2023)



Laura Pfeiffer: Velorouten (2023)

ALIGNEMENT



Laura Pfeiffer: Wanderwege (2023)

DOMINANZ

Der Langsamverkehr wurde über die Zeit immer mehr vom Strassenraum an die Seite gedrängt und die Wahrnehmung dieses Raums begrenzt sich auf das schnelle Vernetzen. Im Gegensatz zu früher wird der Raum nicht mehr zum Flanieren genutzt.

Trotz der unterschiedlichen Verkehrsmitteln prägt das Bild der Agglomeration im Ergolzthal vor allem das Auto. .

Seit 2010 verzeichnet sich eine kontinuierliche Zunahme von Personenwagen, wo sich in der Stadt Basel im Vergleich eine Abnahme zeigt. Beim Betrachteten der Anzahl Wagen pro Haushalt wird sichtbar, dass jeder Haushalt ein Auto besitzt. Die Dominanz des Autoverkehrs in der Agglomeration zeigt sich deutlich. Auf der einen Seite werden stark befahrene Strassen und auf der anderen Seite kaum genutzte sichtbar.

Obwohl die Strasse als schnelle Verbindung zwar wertvoll ist, möchten den entstehenden Verkehrslärm nur wenige vor der Haustüre. Mit bis zu 65 dB am Tag liegen einige Strassen in den reinen Wohnzonen sogar über dem Grenzwert für Wohnnutzungen. So wird der entstehende Verkehrslärm wahrscheinlich mit der Zeit zur Minderung der Wohnqualität führen. Die Tendenz der Wohnzonen zeigt heute schon eine Auslagerung an die Talhügel weg von der Hauptverkehrsstrasse, der Bahnlinie und der Autobahn. Die stark befahrenen Quartierstrassen könnten in Zukunft eine ähnliche Auswirkung auf neue Wohnzonen haben. Ein Kreislauf in dem Wohnzonen ausgelagert werden, neue Strassen zur Erschliessung gebaut und mit der Nutzung wieder neue dominante Strassen entstehen. Wie verleiht man also den bestehenden wichtigen Verkehrsachsen (dem Rückgrat der Agglomeration) in Zukunft wieder mehr Identität und denkt gleichzeitig unternutze Strassen wieder zum Verweilen um?

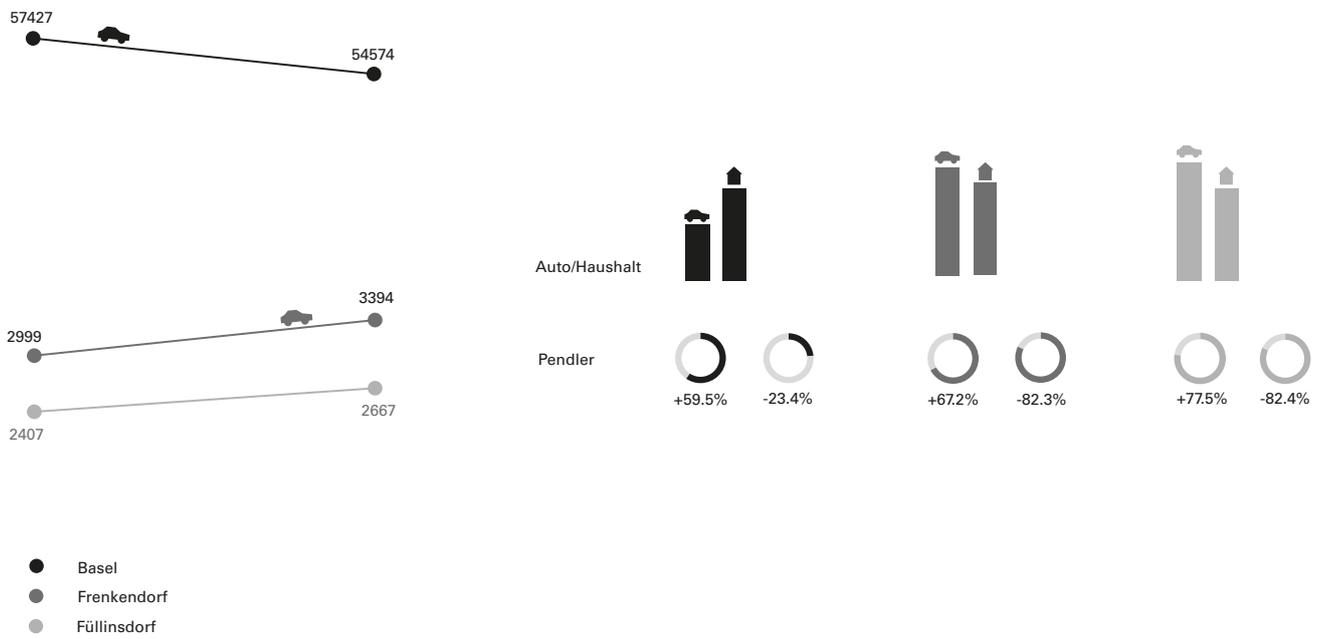


ETH Bildarchiv: Dorfkern Frenkendorf (1920)



ETH Bildarchiv: Dorfkern Frenkendorf (1998)

ALIGNEMENT

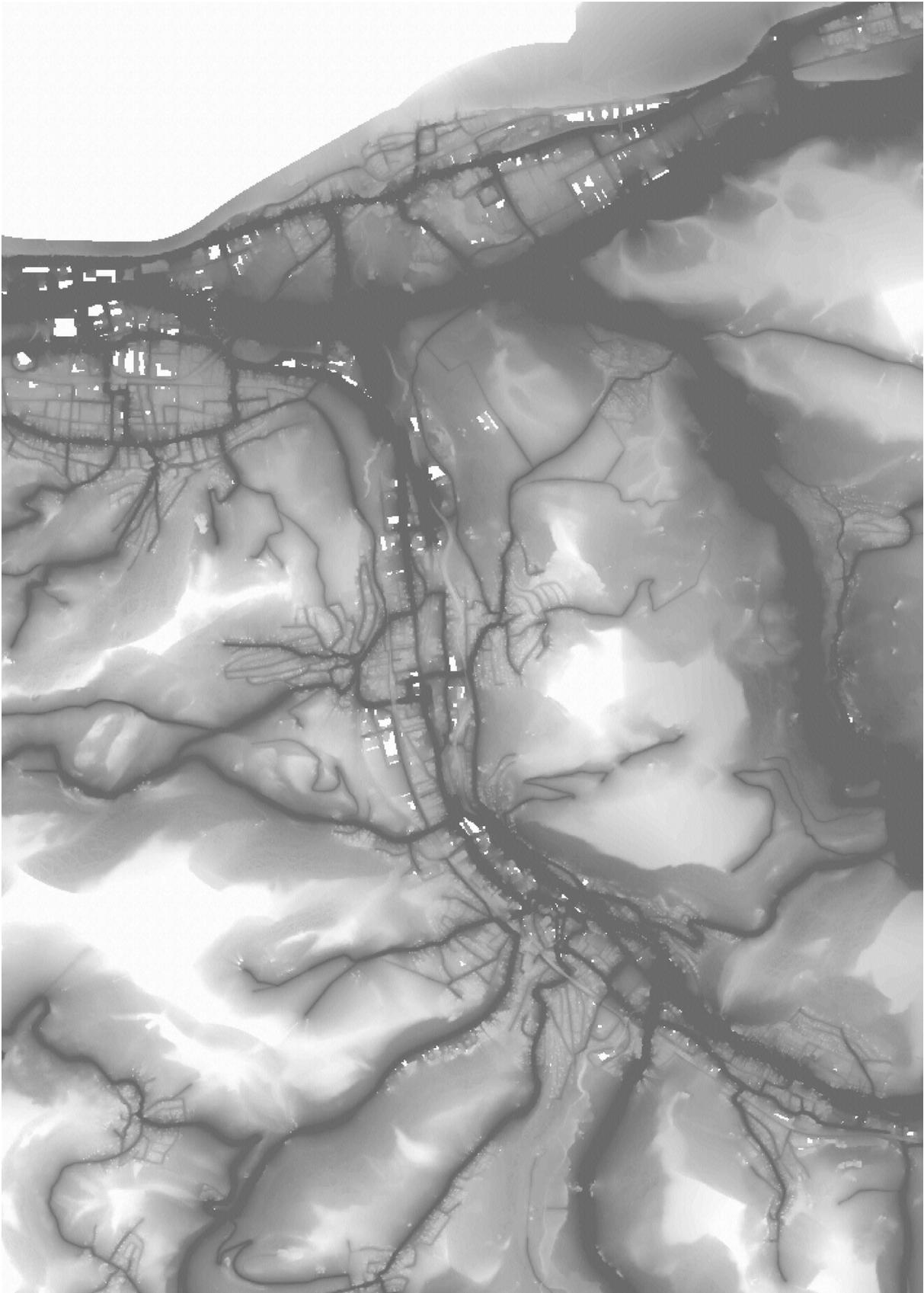


Laura Pfeiffer: Zunahme Personenwagen 2010-2022, Personenwagen / Haushalt (2023)



Laura Pfeiffer: Nutzungsfrequenz Strasse (2023)

ALIGNEMENT



Laura Pfeiffer: Verkehrslärm, 50dB bis 65 dB (2023)

SZENARIO

S. 40 – 58

HS23

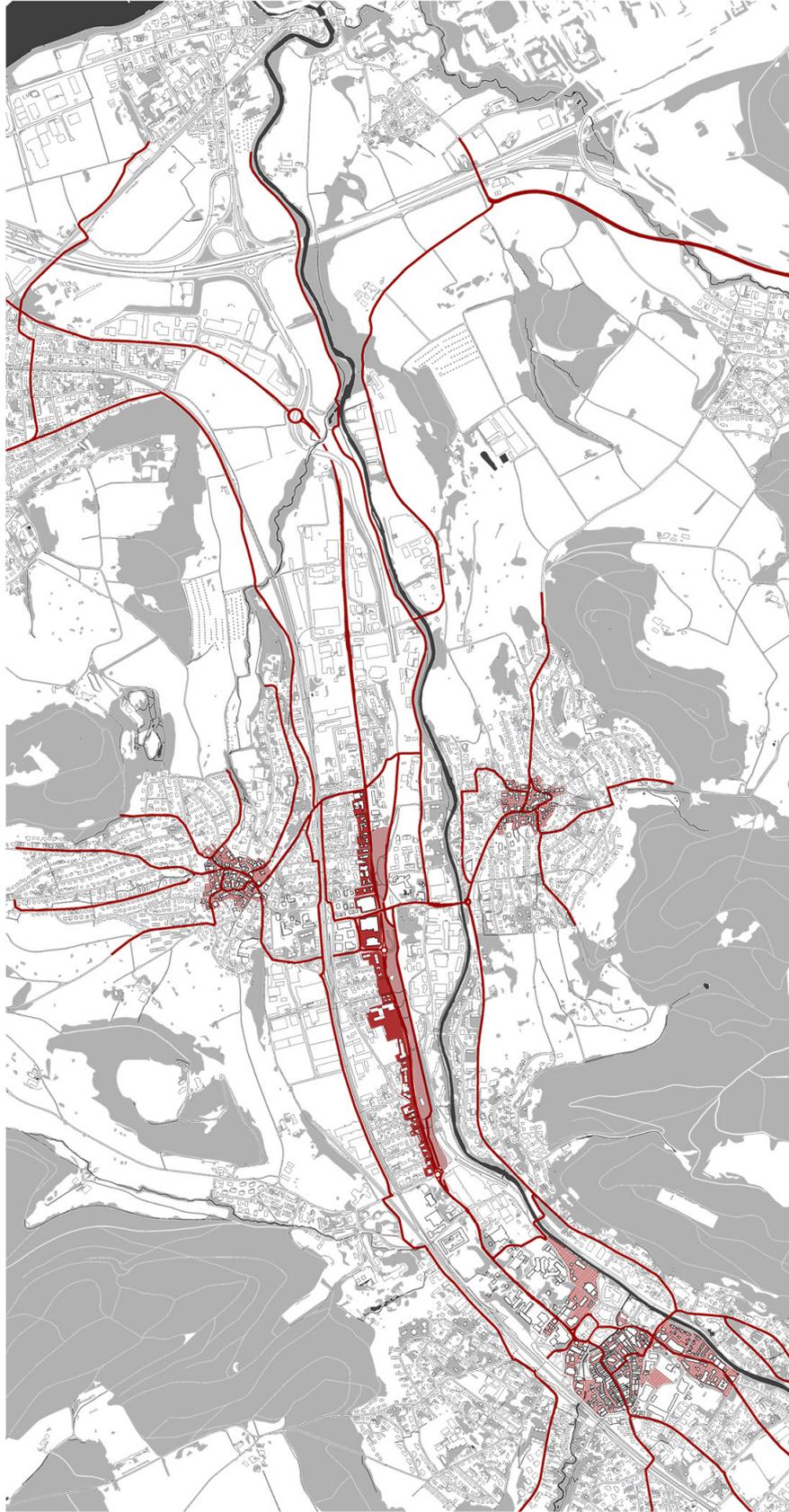
ZUKUNFT SZENARIO

Im Zentrum für die zukünftige Entwicklung steht das nachhaltige Umdenken der wichtigen Verbindungsachsen im Ergolzthal. Das im Talboden konzentrierte diskontinuierliche Velonetz wird durch Querverbindungen flächig erweitert und dient als Mittel um Zentrumszonen und Ortskerne zu einer Einheit zusammenzubinden. Die Strasse als urbaner Raum entwickelt sich von einem rein autobasierten Ort zum lebendigen Boulevard, wo verschiedene Geschwindigkeiten und Nutzer aufeinandertreffen. Der Fokus für das Umdenken des Strassenraums liegt vor allem auf der heutigen Hauptverkehrsstrasse im Tal, der Rheinstrasse. Sie führt als zentralen Strang alle Verkehrsteilnehmer zusammen.

Obwohl die dazu parallel verlaufende Autobahn A22 den Grossteil des Tagesverkehrs aufnehmen soll, ist diese Hauptverkehrsstrasse aktuell immer noch mit viel Verkehr und Lärm belastet. Vor allem zwischen den Gemeinden Frenkendorf und Füllinsdorf, wo sie gleichzeitig als Gemeindegrenze dient, bildet die Rheinstrasse daher eine grosse physische Grenze.

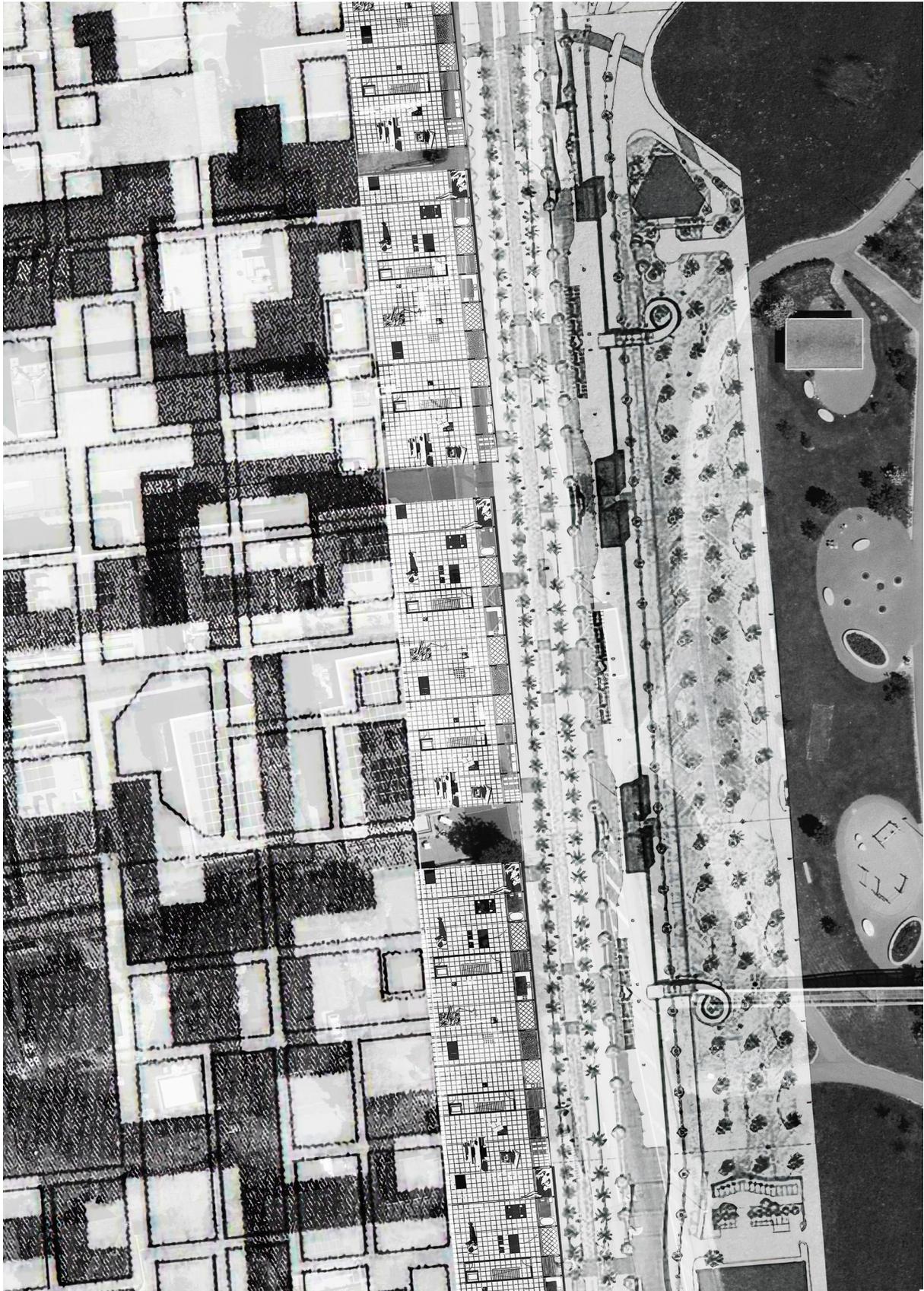
Entlang des Boulevards als lineare Zentralität gegenüber des grünen Autobahndeckels verdichtet sich über die Zeit das Gebiet. Der grüne Autobahndeckel wird zur attraktiven Parkanlage und durch die Minimierung von Grenzabständen und die Maximierung der Geschosse entsteht eine nutzungsdurchmischte Bebauungstypologie direkt am Boulevard, die gleichzeitig attraktiven Wohnraum und öffentliche Nutzung ermöglicht.

Ein Stück Stadt in der Agglomeration entsteht. Die stadträumliche Idee zeigt eine bauliche Verdichtung, dem grosszügigen Park gegenübergestellt.

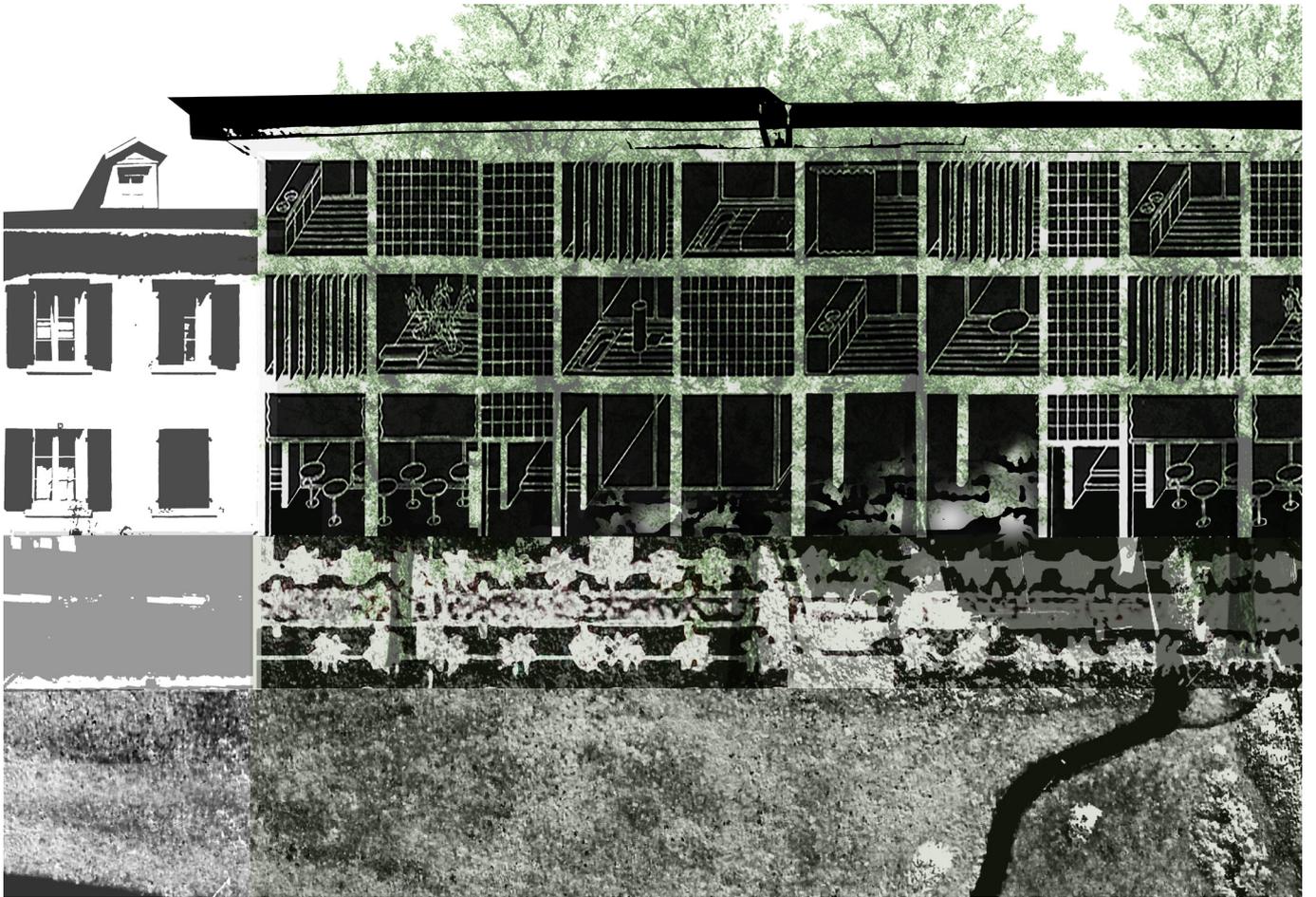


Laura Pfeiffer: Zukunftsbild Ergolztal (2023)

ALIGNEMENT



Laura Pfeiffer: Plancollage Zukunftsvision Rheinstrasse als Boulevard (2023)



Laura Pfeiffer: Plancollage Zukunftsvision Rheinstrasse als Boulevard (2023)

TYOLOGIE BOULEVARD

Der Boulevard ist charakterisiert als Prachtstrasse und repräsentativer Ort einer Stadt.

Er ist gestaltet als breiter, mehrspuriger, urbaner Strassenraum gesäumt von Bäumen. Die jeweiligen Spuren bilden immer Zonen, welche jeweils einem bestimmtem Nutzer vorbehalten sind: Fussgänger, Velo, Bus, Tram oder Auto.

Der Boulevard fungiert als verbindendes Element zweier bedeutender Orte, Plätze, Bauwerke oder Monumente als Anfangs- und Endpunkt.

Die Fahrgeschwindigkeit der Motorfahrzeuge ist meist auf 30km/h oder 50km/h fixiert.

Entlang des Boulevards befinden sich prachtvolle und identitätsstiftende Bauwerke und öffentlicher Raum.

CHAMPS ELYSÉE, PARIS

70m Breite, 1910m Länge

Von Obelisk bis Arc de Triomphe

Seitlich breite Fussgängerzone, mittig mehrspurige Strasse

50km/h

Einkaufsmeile

Sichtachse



Champs Elysée, 1900 und 2018 (Wikimedia Commons)

UNTER DEN LINDEN, BERLIN

60m Breite, 1500m Länge

Von Brandenburgertor bis Stadtschlosse

Seitlich Strassen, mittig breite Fussgängerzone

auf 40km/h reduziert

Geschäfte, Kultur



Unter den Linden Berlin, 1902 und 2016 (Wikimedia Commons)

LA RAMBLA, BARCELONA

unterschiedliche Breite, 1200m Länge

Von Placa Catalunya bis Hafen

Seitlich engere Strasse für Individual- & Busverkehr, mittige Fussgängerpromenade

10-20km/ht

Flaniermeile



La Rambla Barcelona, 1907 und 2015 (Wikimedia Commons)

THE MALL, LONDON

38m Breite, 780m Länge

Von Buckingham Palace bis Trafalgar Square

Seitliche breite Gehwege, mittig mehrspurige Strasse

30km/h in Wohnzonen, 50km/h bei Hauptachse

an Sonn- und Feiertagen und zu besonderen Anlässen gesperrt

teuerstes Viertel



The Mall London, 1750 und 2022 (Wikimedia Commons)

ANDRASSY, BUDAPEST

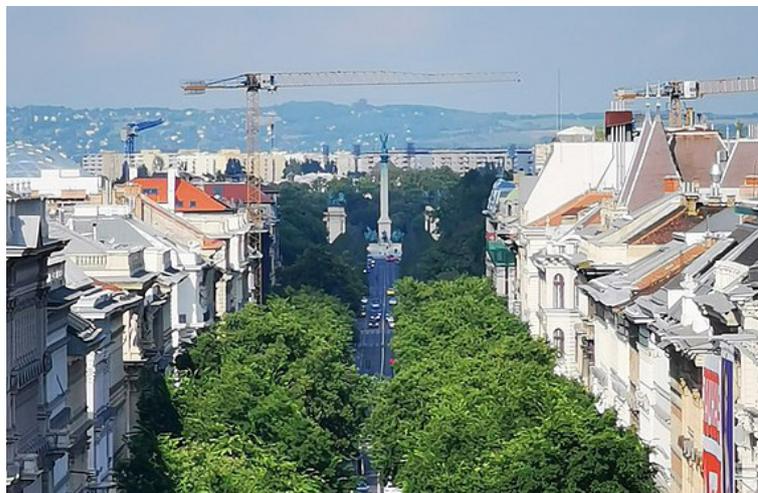
30m Breite, 2300m Länge, 3 Abschnitt

Von Innenstadt bis Heldenplatz

Seitliche Gehwege, mittig Strasse

50km/h

Shoppingstrasse, Freizeit und Unterhaltung, Luxuswohnen



Andrassy Budapest, 1840 und 2022 (Wikimedia Commons)

RINGSTRASSE, WIEN

20-50m Breite, 5200m Länge, Schleife

Von Wiener Oper bis Stadtpark

mehrspurige Strasse, Promenade für Fussgänger und Radfahrer dazwischen

50km/h

Geschäfte, Kultur und Unterhaltung



Wiener Ring, 1830 und 2019 (Wikimedia Commons)

ZENTRALITÄT

Zwischen den Gemeinden Frenkendorf und Füllinsdorf entlang der Rheinstrasse befindet sich die Zentrumszone Z4A. Sie wird Teil der zukünftigen Verdichtung entlang des neuen Boulevards.

Das Gebiet besitzt momentan 2 bis 3 stöckige Gebäude mit einer Nutzungsdichte von 20 bis 40% oder 100 bis 130% im Falle von Gewerbe. Die Nutzungsdurchmischung bezieht sich meist auf ein Drittel Kleingewerbe oder Gastro auf zwei Drittel Wohnen.

Zwar in der Zonenordnung als Zentrumszone ausformuliert, jedoch im Vergleich zu Zentrumszonen in der Stadt (Zürich) oder einer bewussten urbanen Kernzone (Monte Carasso) noch nicht als solche gestaltet.

Die Zentrumszone soll sich in Zukunft auf die ganze Länge gegenüber des neuen grosszügigen Parks erstrecken und als Zentralität und Identität für das gesamte Ergolzthal funktionieren. Ausserdem soll durch das Minimieren der Grenzabstände zur Strasse/ Nachbargebäuden und das Maximieren der Geschosse eine bauliche Verdichtung entstehen.

ZENTRUMSZONE Z4A, FRENKENDORF

max. 4 Vollgeschosse

35% max. Bebauungsziffer (Bebauung/ Parzelle)

130% max. Nutzungsziffer (Vollgeschosse/ Parzelle)

15% min. Grünflächenziffer (unüberbaut, unversiegelt)

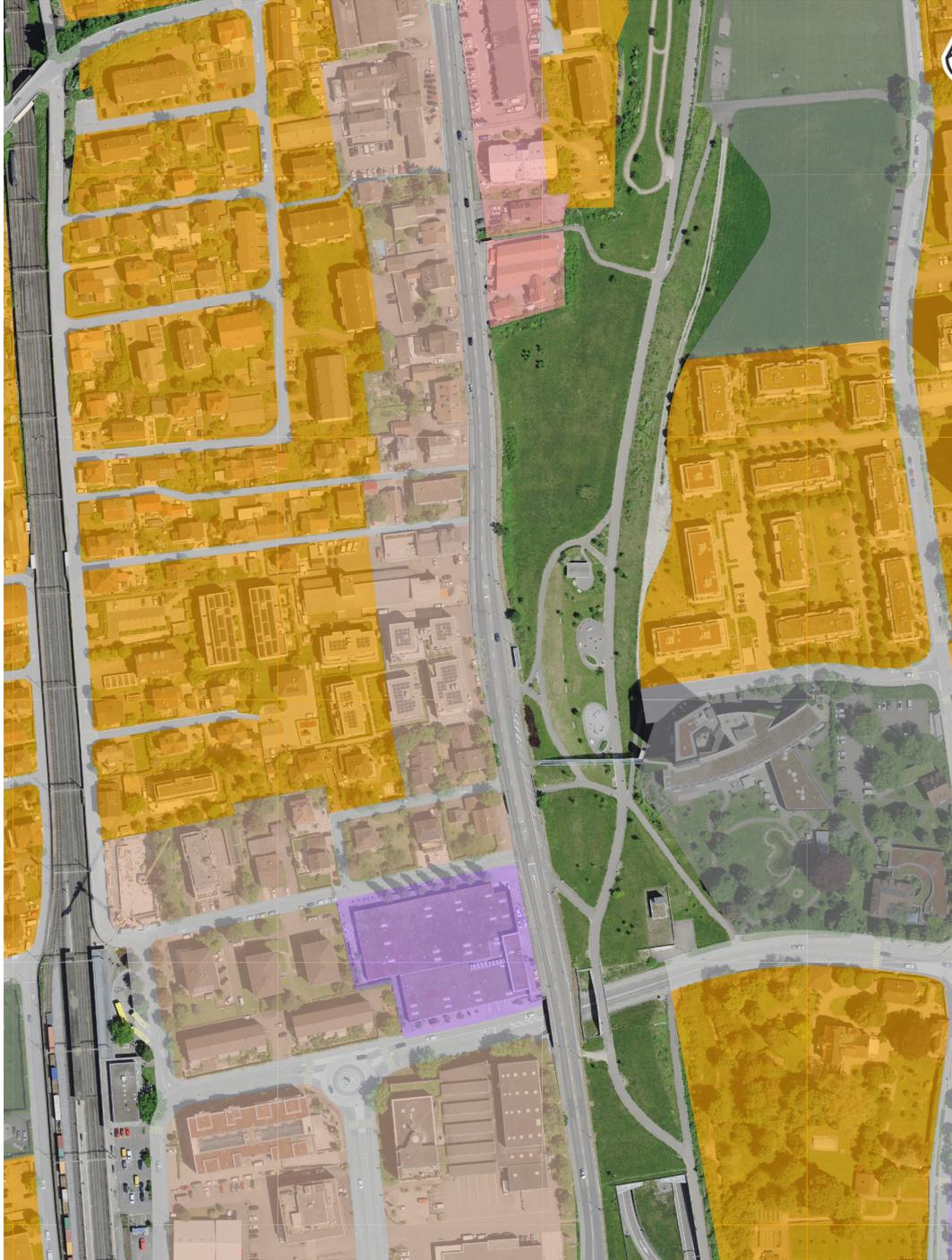
13.5m max. Gebäudehöhe

50% max. Wohnnutzung (Vollgeschosse der Nutzungsziffer)

3.5m min. Grenzabstand

7m max. Grenzabstand

Wohnen, publikumsorientierte Nutzung oder mässiges Gewerbe



Geoadmin: Frenkendorf Zentrumszone entlang Rheinstrasse 1:5000 (2023)

ZENTRUMSZONE Z5, ZÜRICH

max. 5 Vollgeschosse

200% max. Nutzungsziffer (Vollgeschosse/ Parzelle)

30% min. Grünflächenziffer (unüberbaut, unversiegelt)

19m max. Gebäudehöhe

3.5m min. Grenzabstand

Wohnen, publikumsorientierte Nutzung oder mässiges Gewerbe

kein Wohnen im EG in erster Raumtiefe entlang Strasse und Platz

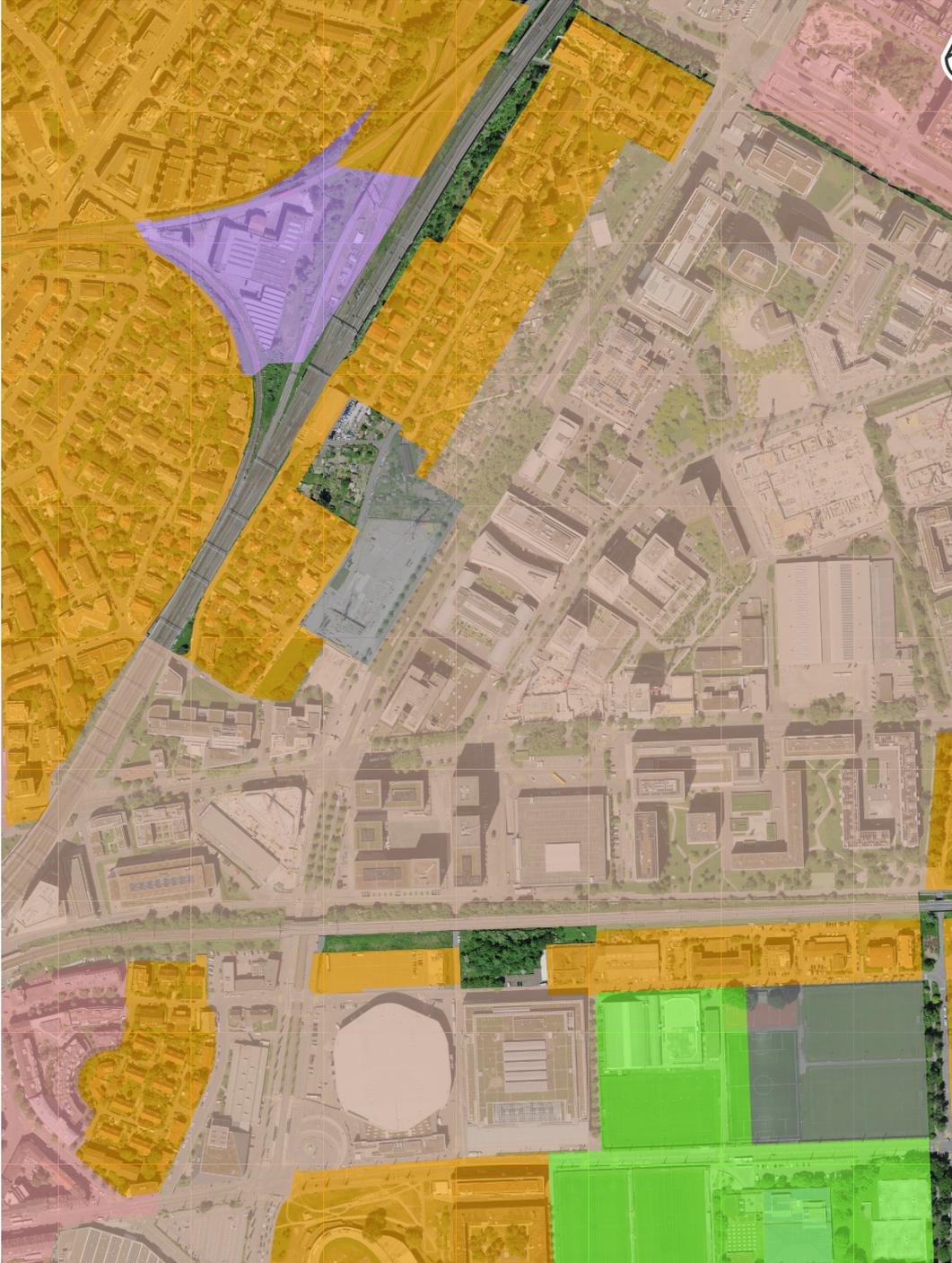
ZONE FÜR ÖFFENTLICHE BAUTEN OE4, ZÜRICH

max. 4 Vollgeschosse

130% max. Nutzungsziffer (Vollgeschosse/ Parzelle)

12m max. Gebäudehöhe

3.5m min. Grenzabstand



Geoadmin: Oerlikon Zentrumzone Nähe Bahnhof 1:5000 (2023)

REVISION ZONE ORTSKERN, MONTE CARASSO
(LUIGI SNOZZI, 1987)

max. 4 Vollgeschosse

100% max. Nutzungsziffer (Vollgeschosse/ Parzelle)

9m max. Gebäudehöhe, zusätzliche Dachterrasse (1.5m)

0m Grenzabstand zum Nachbar für Fassaden ohne Fenster

0m Grenzabstand zur Strasse in urbanisierten Zonen

2m Grenzabstand zum Nachbar für Fassaden mit Öffnungen

3-4m Grenzabstand für bestehende Gebäude

max. 2.5m hohe Einfriedung entlang der Strasse



Geoadmin: Monte Carasso Zentrumszone im historischen Kern 1:5000 (2023)

BEDINGUNGEN ZENTRUMSZONE ERGOLZTAL (LAURA PFEIFFER, 2023)

Nutzungsdurchmischung mit Wohnen

Integration publikumsorientierte Nutzung oder mässiges Gewerbe

Verdichtung unter Beachtung von neuen Grünflächen

0m Grenzabstand zur Strasse in urbanisierten Zonen

0m Grenzabstand zu Nachbargebäuden

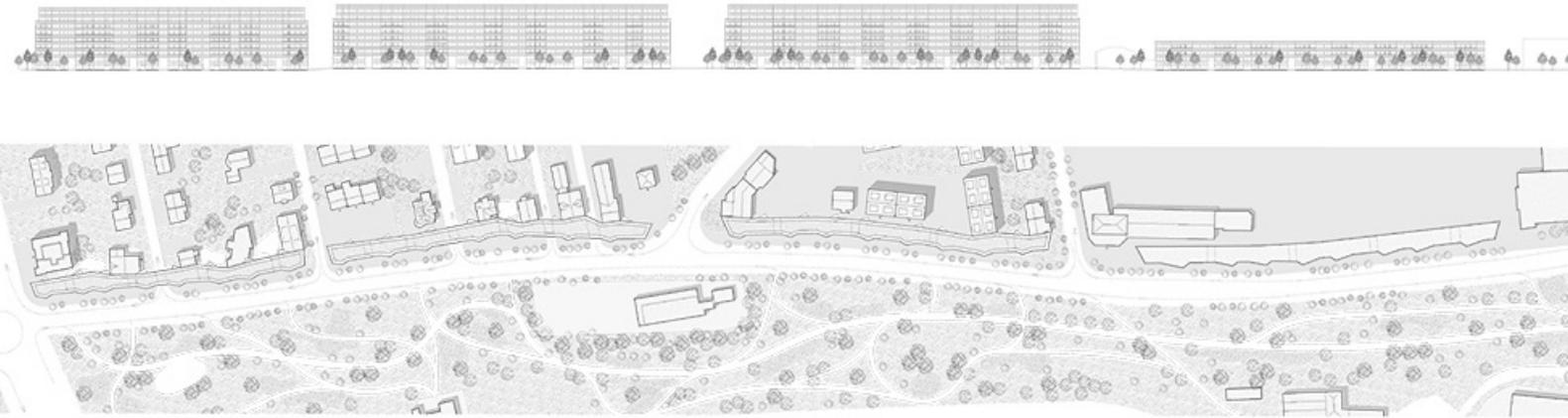
kein Wohnen im EG in erster Raumtiefe entlang Strasse und Platz

PROJEKT

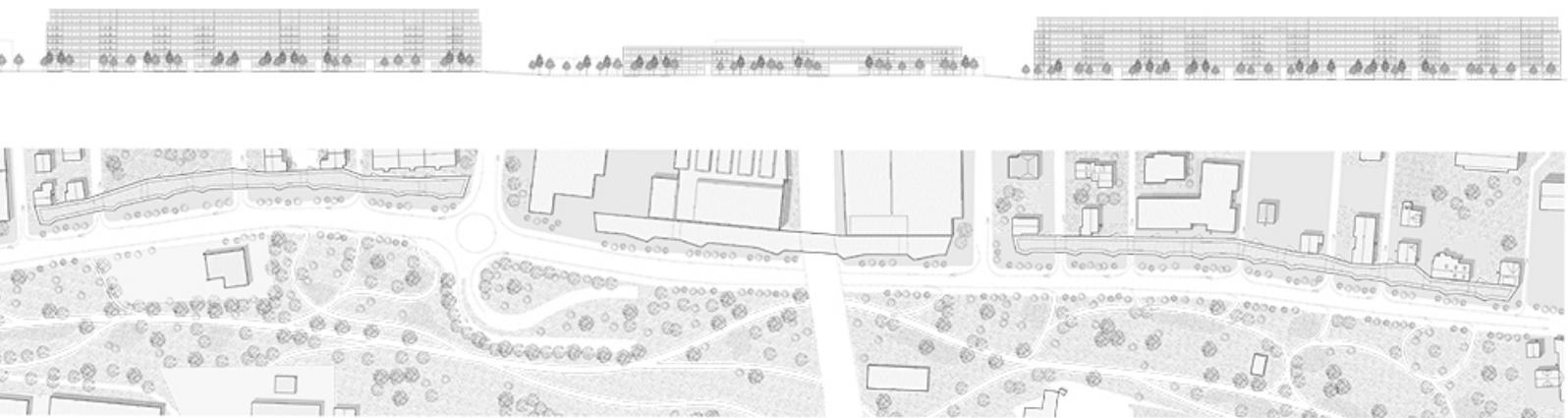
S. 60 – 76

HS23

ALIGNEMENT



Laura Pfeiffer: B



oulevard (2023)

ALIGNEMENT

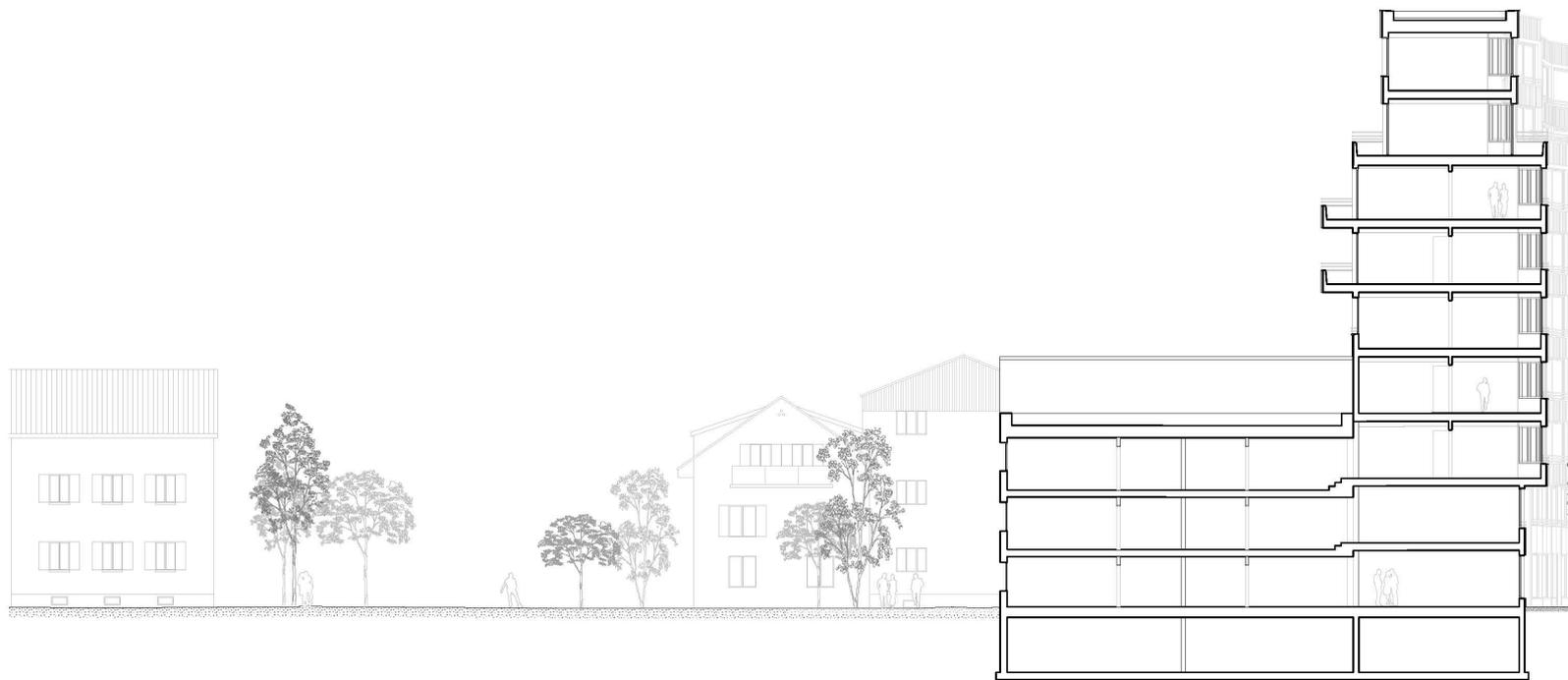


Laura Pfeiffer: Er

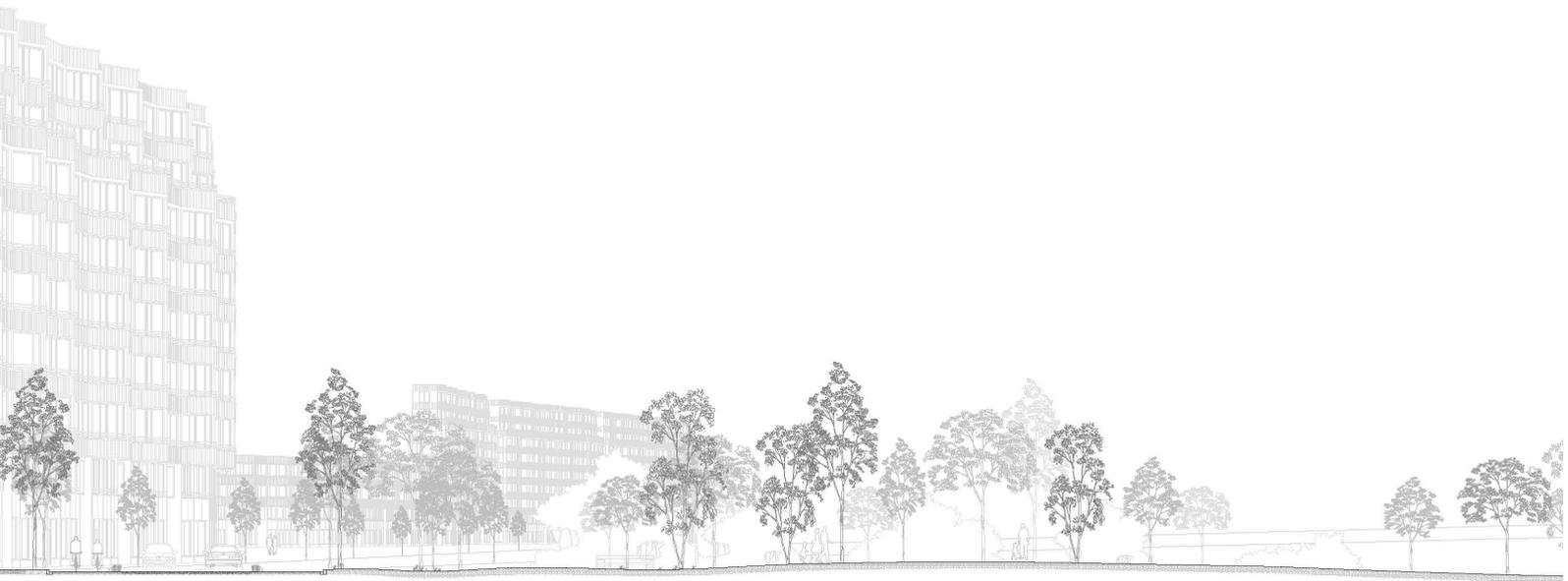


rdgeschoss (2023)

ALIGNEMENT



Laura Pfeiffer: Schni

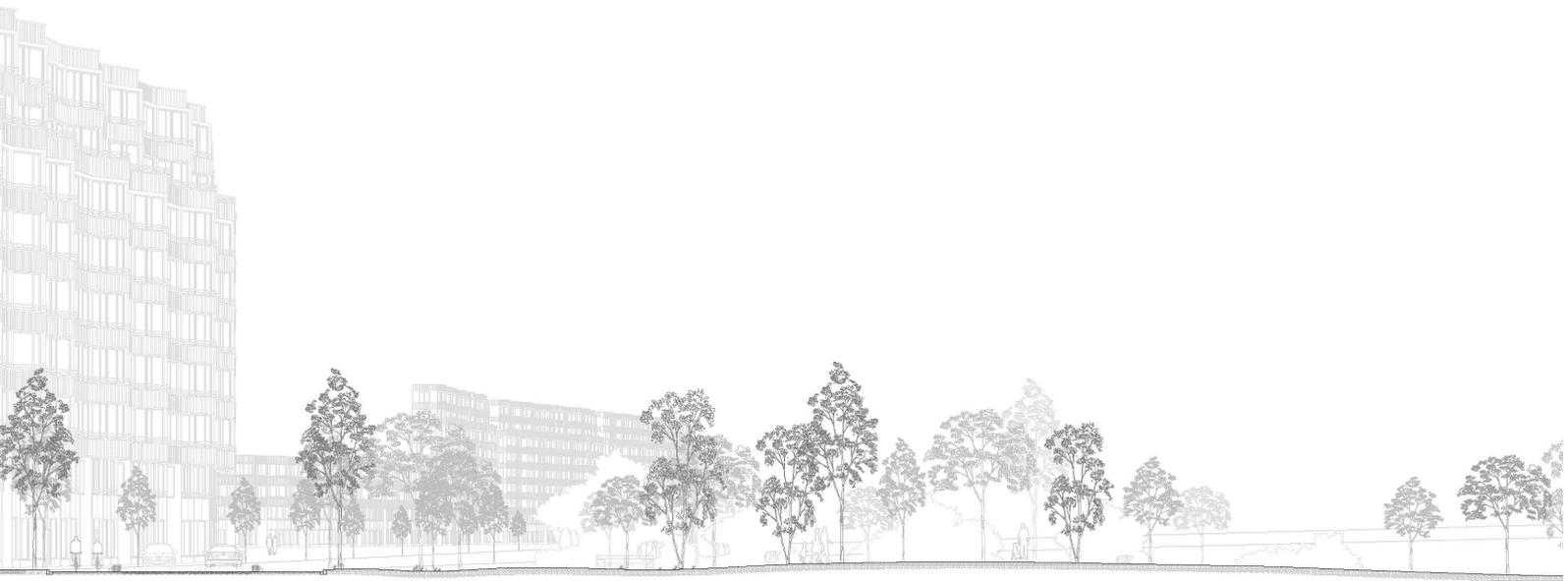


tt Sockelzone (2023)

ALIGNEMENT

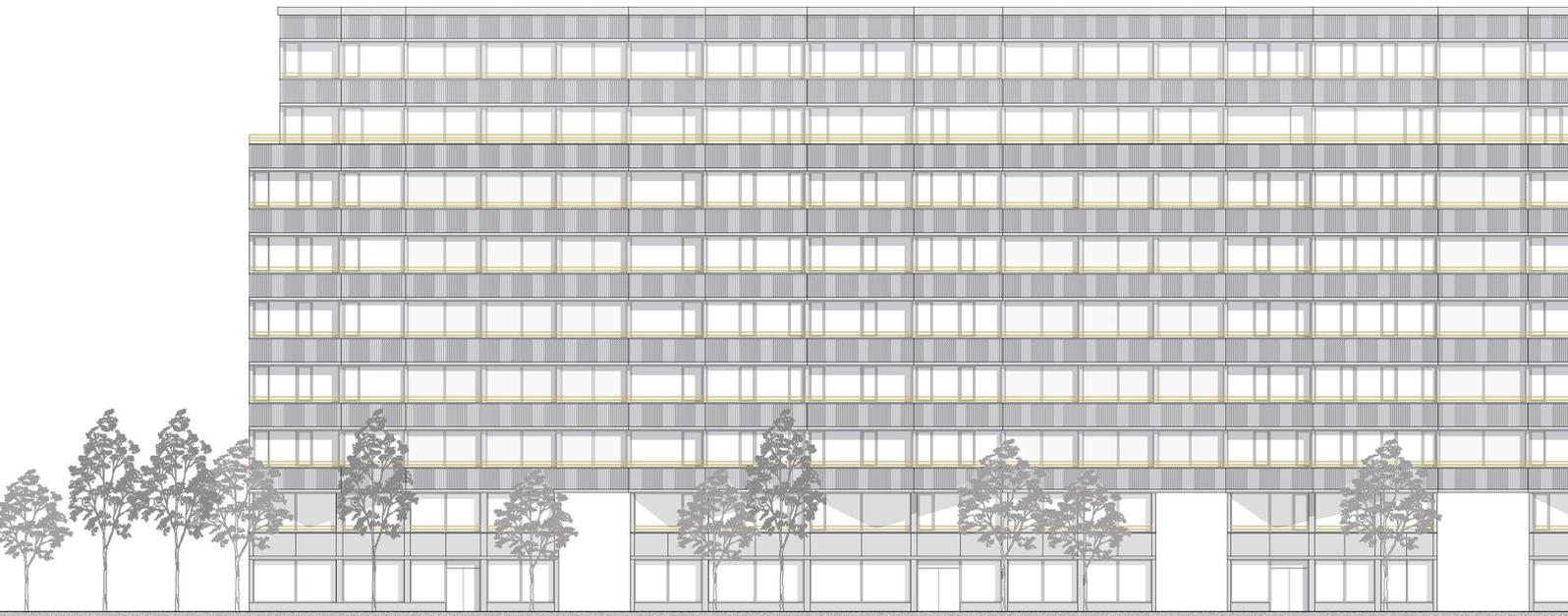


Laura Pfeiffer: Schni

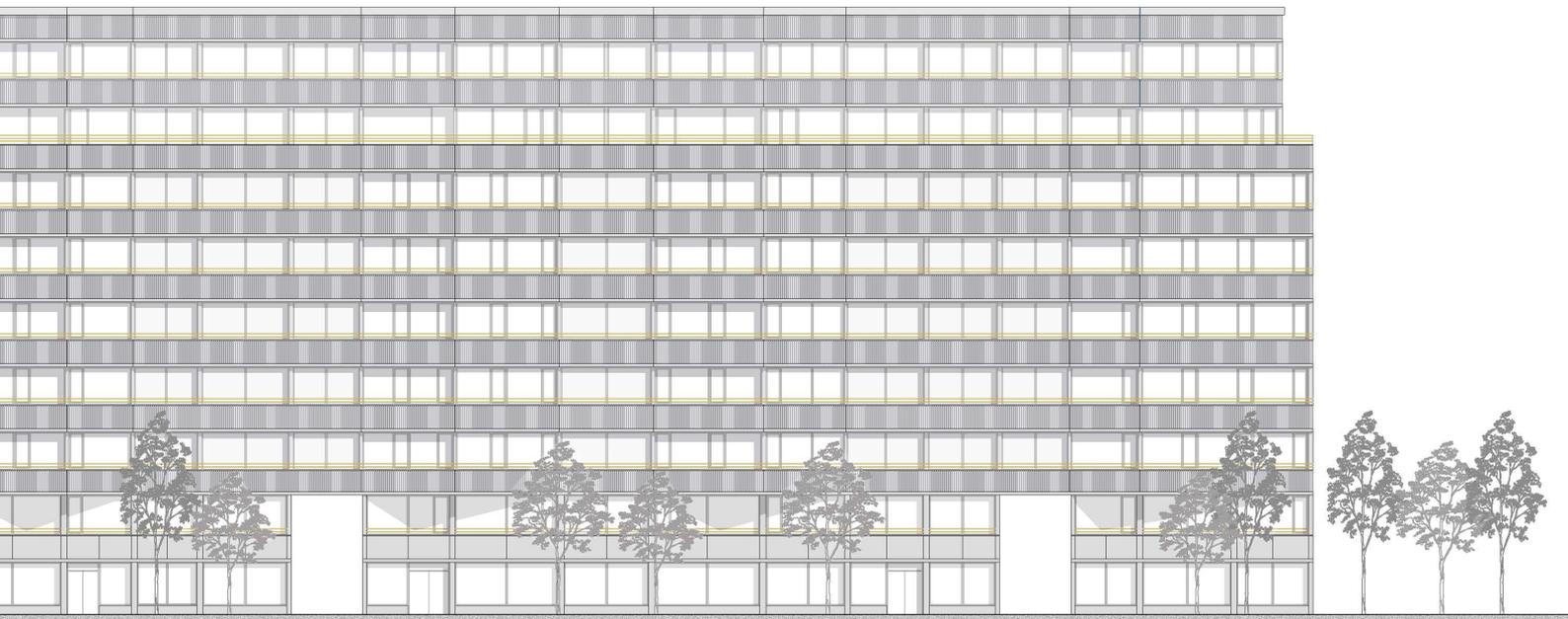


itt Durchgang (2023)

ALIGNEMENT



Laura Pfeiffer: Fassa



de Boulevard (2023)

ALIGNEMENT



Laura Pfeiffer: Fassade Detail (2023)

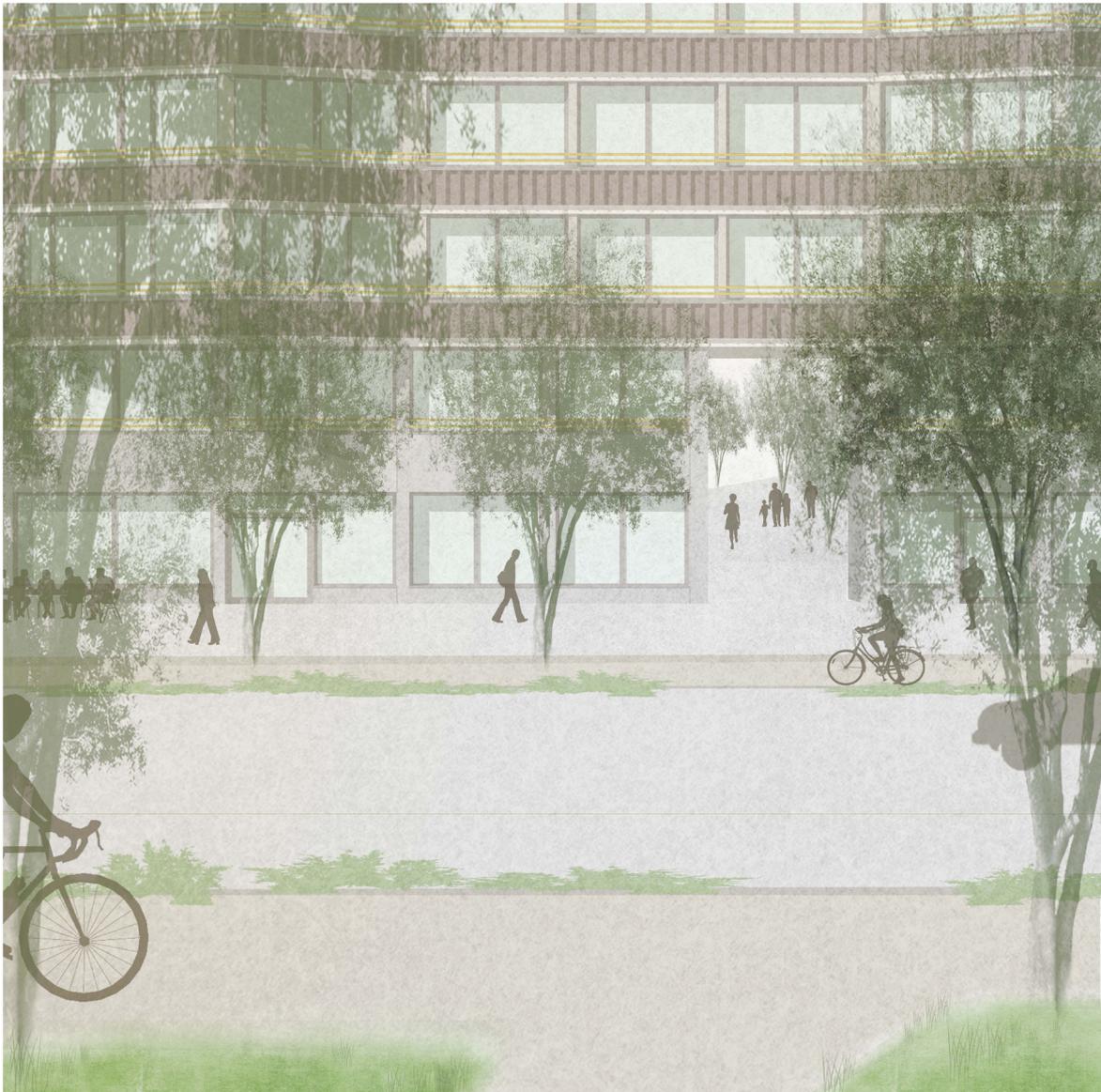


Laura Pfeiffer: Fassade Ansicht (2023)

ALIGNEMENT



Laura Pfeiffer: Visualisierung Boulevard (2023)



Laura Pfeiffer: Visualisierung Boulevard (2023)

ALIGNEMENT



Laura Pfeiffer: Reg



Belgeschoss (2023)

ALIGNEMENT



Laura Pfeiffer: Visualisierung Innenraum (2023)