

ART. 76 h, ZPP NR. 20 BAHNHOF

ZPP Nr. 20 „Bahnhof“

¹ Die Zone mit Planungspflicht (ZPP) Nr. 20 „Bahnhof“ ist eine ZPP nach Art. 92ff BauG.

Planungszweck

² Zentrumsgerichte, dichte Überbauung mit Rücksichtnahme gegenüber den im Perimeter vorhandenen, schützenswerten Villen sowie deren Umfeld. Abstimmung der Neubebauung auf die vorhandene Quartierstruktur sowie auf die angrenzenden Verkehrsräume der Bahnhofstrasse und die neuen Fuss- und Radwegverbindungen zum Bahnhof.

Art der Nutzung

³ Es sind Wohn- und nicht störende Dienstleistungsnutzungen zugelassen. Entlang des öffentlichen Raumes (Fusswege, Plätze, Verkehrsflächen) sind publikumsorientierte Nutzungen wie Läden und Restaurants zugelassen. Im **Sektor A** ist mindestens die Hälfte der BGF von Neubauten dem Wohnen vorbehalten.

Im **Sektor B** ist mindestens die Hälfte der BGF Arbeitsnutzungen vorbehalten.

Es gelten die Bestimmungen für die Empfindlichkeitsstufe III gemäss Art. 43 LSV.

Mass der Nutzung

⁴ Es sind maximal 6 Geschosse zugelassen. Eine zusätzliche Attika ist nicht möglich.

Im Sektor A beträgt die maximale oberirdische BGF für Neubauten 4'900 m².

Davon ausgenommen ist die Nutzung der beiden schützenswerten Villen Bahnhofstrasse Nr. 6 und 10. Sie können nur mit der Zustimmung der kantonalen Denkmalpflege Nutzungsmässig und baulich verändert werden.

Im Sektor B beträgt die maximale oberirdische BGF für Neubauten 2'500 m².

Davon ausgenommen sind die Villa Bernstrasse 21 und das bestehende Pikettmagazin der Feuerwehr. Letzteres kann innerhalb der heute überbauten Gebäudegrundfläche um ein Geschoss aufgestockt werden.

Für die Villa Bernstrasse Nr. 21 gelten die gleichen Bestimmungen wie für die Villen im Sektor A.

Gestaltungsgrundsätze

⁵ **Neubauten** sind hinsichtlich Stellung, Bezug zum Aussenraum sowie deren wesentliche architektonischen Merkmale als Einheit auszubilden. Sie

stehen in ihrer Längsrichtung rechtwinklig zur Bernstrasse und betonen so die eigenständige Stellung der bestehenden Villen und deren Umfeld. Bauten mit mehr als vier Geschossen sind architektonisch so zu gestalten, dass ihre Höhenentwicklung möglichst wenig dominant in Erscheinung tritt. Durch die Anordnung der Neubauten soll eine neue Langsamverkehrsachse aus der Richtung Talstrasse – Bahnhofstrasse hin zum Bahnhofplatz räumlich betont werden.

Die **Villen Bahnhofstrasse Nr. 6, 10** und **Bernstrasse Nr. 21** sind im Bauinventar der kantonalen Denkmalpflege als schützenswert eingestuft und sind somit zu erhalten. Veränderungen sind möglich, sofern ihr denkmalpflegerischer und architektonischer Wert nicht geschmälert wird. Bei geplanten baulichen Veränderungen an den Gebäuden oder deren Umgebung ist eine frühzeitige Absprache mit den zuständigen Fachstellen erforderlich. Die Gebäude Bahnhofstrasse Nr. 8 und 8a können abgebrochen werden. Das **Umfeld der Neubauten im Sektor A** ist als gemeinschaftlich zugängliches Wohnumfeld zu gestalten. Die bestehende Torsituation gegen die Bahnhofstrasse mit den beiden markanten Bäumen ist soweit möglich und zweckmässig zu erhalten. Weitere, inventarisierte Bäume sind zu erhalten bzw. zu ersetzen.

Im **Sektor B** hat die nördliche Vorplatzgestaltung eines Neubaus so zu erfolgen, dass, im Falle einer späteren Verlegung der Bahnhofstrasse auf das angrenzende Landiareal, eine zweckmässige Vorplatzerweiterung möglich ist.

Erschliessung, Verkehrslenkung, Parkierung

⁶ Der Übergang vom gemeinschaftlichen Wohnumfeld zum öffentlichen Strassenraum der Bahnhofstrasse ist so zu gestalten, dass die funktionalen Unterschiede der verschiedenen Bereiche deutlich erkennbar sind, trotzdem aber eine räumliche Transparenz besteht. Durch den Sektor A ist in der Verlängerung der Achse Talstrasse – Bahnhofstrasse eine **öffentliche Fuss- und Radwegverbindung** zu erstellen. Sie ist übersichtlich und gut beleuchtet zu gestalten. Der Übergang zum angrenzenden gemeinschaftlichen Wohnumfeld muss optisch gut erkennbar sein. Die Einmündung dieser Wegverbindung in die Bahnhofstrasse und deren Querung ist so zu gestalten, dass die Wegverbindung über die Strasse hinweg bis zum Bahnhofgebäude optisch erkennbar bleibt und übersichtlich ist.

Die **Parkierung** für Neubauten ist grundsätzlich unterirdisch. Notwendige oberirdische Parkplätze werden in der Überbauungsordnung festgelegt. Die Zu- und Wegfahrt in eine unterirdische Einstellhalle im Sektor A erfolgt am südöstlichen Sektorrand und im Sektor B auf der nordöstlichen Seite eines Neubaus. Es besteht auch die Möglichkeit, die Einstellhallen beider Sektoren über nur eine der beiden Zu- und Wegfahrten zu erschliessen. Eine solche

Zu- und Wegfahrt ist im Sektor B anzustreben. Ein Teil der unterirdischen Parkplätze kann öffentlich bewirtschaftet werden. Ihre Anzahl ist in der Überbauungsordnung zu regeln. Die Parkierung für die vorhandenen Villen kann oberirdisch erfolgen. Ihre Zu- und Wegfahrt wird in der Überbauungsordnung geregelt.

Energie

⁷ Die Bauten müssen so gestaltet sein, dass ihre Energieversorgung möglichst sparsam und rationell ist. Bei einer Bauweise nach Minergiestandard kann ein Nutzungsbonus von maximal 3% und bei einer Bauweise nach Minergie-P ein solcher von 5% auf die realisierbare Bruttogeschossfläche gewährt werden.

Teilüberbauungsordnungen und Realisierung

⁸ Teilüberbauungsordnungen müssen mindestens einen Sektor umfassen. Die neue Fuss- und Radwegverbindung durch den Sektor A ist zusammen mit den Neubauten in diesem Sektor zu realisieren.

