

HÄRDLI AREAL IST WUNDERKAMMER AN DER LIMMAT

ENTWICKLUNGSSTRATEGIE

ÜBERGEORDNETE VISION

Im Konzept der Wunderkammer an der Limmat wird das Potential der ausserordentlichen Lage vom Händli Areal zum Ausdruck gebracht, welches die Abfolge von hochwertigen Landschafts- und urbanen Räume innerhalb des Parkraums am Fluss beschreibt. Der Limmatpark ist zentraler Bestandteil der Entwicklung, indem es für die Einwohnern*innen einen attraktiven Ort schafft und gleichzeitig die Attraktivität der Gemeinde im regionalen Kontext erhöht.

Die Erreichbarkeit des Limmatparks wird dank direkteren Freiraumverbindungen vom Zentrum Neuenhof verbessert, während neue Nutzungsschwerpunkte im Frei- und Stadtraum zur Attraktivitätssteigerung beitragen. Ein Areal mit zwei Entwicklungsschwerpunkten, die durch einen «Brückenschlag» eine bessere Bespielung des Standortpotenzials am Bahnhof ermöglichen soll.

Die Unterteilung in Teilgebieten trägt zur Klärung der städtebaulichen Strukturen sowie der sorgfältigen kontextuellen Einbettung bei: Die "Urbane Kante" westlich der Bahnlinie, der nördliche "Gewerbe- und Wohnpark" und das zentral gelegene "Care-Quartier", letztere beide im Limmatpark.

URBANE KANTE

Die Urbane Kante wird als Teil des Stadtzentrums und als wichtige Schnittstelle zwischen den Wohnquartieren und dem Bahnhof betrachtet und leistet einen essentiellen Beitrag an die Innenentwicklung der Gemeinde Neuenhof bei. Im nördlichen Bereich entsteht ein neues Wohnviertel mit grünen Innenhöfen und öffentlichen Freiräumen, der die gesamte Zentrumszone gegenüber dem Gleisraum einen selbstverständlichen Abschluss bietet. Das charaktervolle Bahnhofsgebäude soll erhalten bleiben und durch einen Pavillon am Bahnhofsplatz sowie Wohngebäude im Süden ergänzt werden. Ein neues Hochhaus am Bahnhofplatz ergänzt das bereits bestehende Stadtbild von Neuenhof und bespielt die Lage am Bahnhof optimal.

LIMMATPARK QUARTIERE

Im Limmatpark ist die Bebauung dem Landschaftsraum untergeordnet. Die Bebauung fügt sich punktuell und harmonisch in den Kammern des Parks ein. Auf Bahnhofseite bildet das Care-Quartier einen markanten Übergang. Durch die Entwicklung des Bahnhofbereiches und die lokale Schaffung von aktiven Erdgeschosszonen soll eine gewisse Zentralität erzeugt werden. Das Quartier umfasst eine breite Palette an Nutzungen, wie Büro- und Dienstleistungsräume, ein Parkcafé, Alters- und Pflegeeinrichtungen sowie herkömmliche Wohnungen. Eine direkte Freiraumverbindung vom Limmatsee zum bestehenden Zentrum wird durch eine Passage unter dem Bahngleis ermöglicht.

Der nördlich gelegene Gewerbe- und Wohnpark soll die Ringstrasse strukturell abschliessen. Vor dem Hintergrund einer möglichen Haltestelle der Limmatbahn wird hier versucht, weg vom reinen Industrie- und Gewerbequartier zu kommen und punktuell durch Wohnnutzungen zu ergänzen umso den Übergang zum Limmatpark zu bilden. In Zukunft sollen nicht störende Gewerbe und Produktionen angesiedelt werden können.



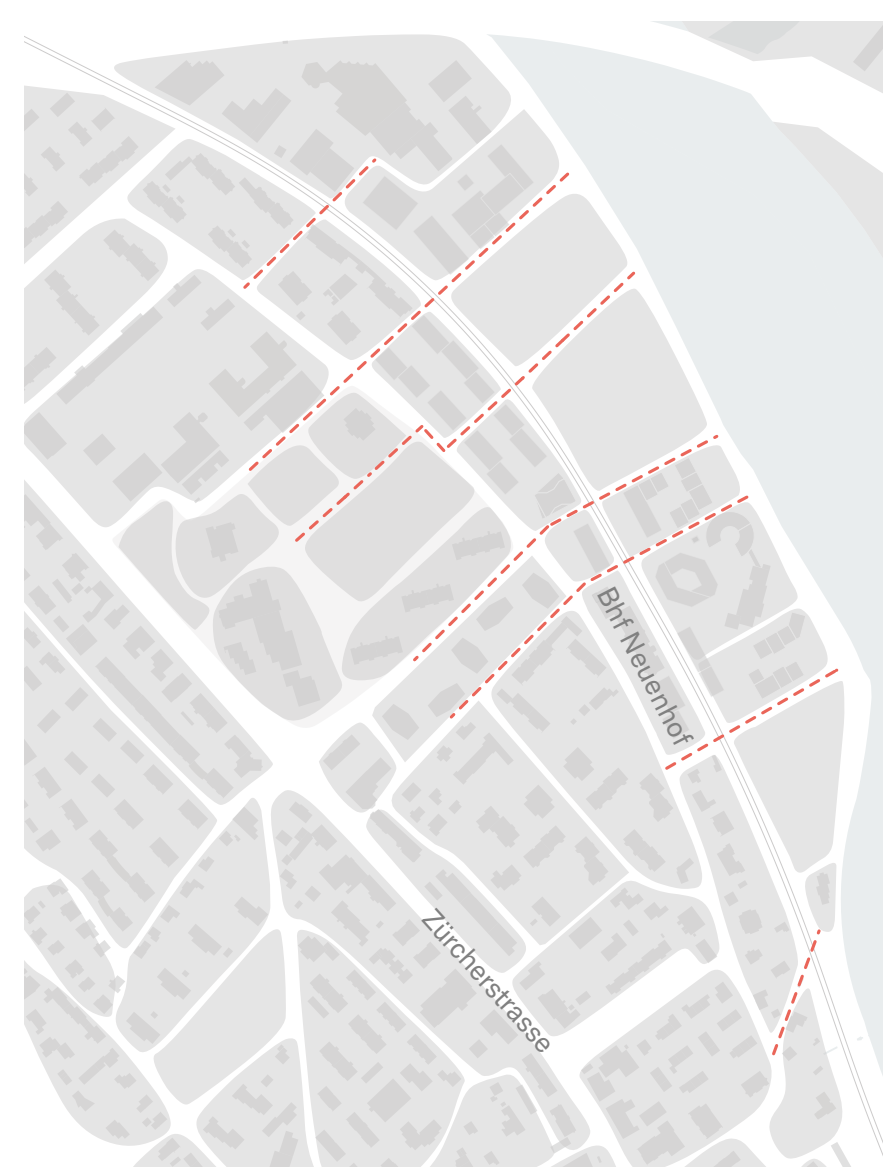
Schwarzplan
M 1:5'000



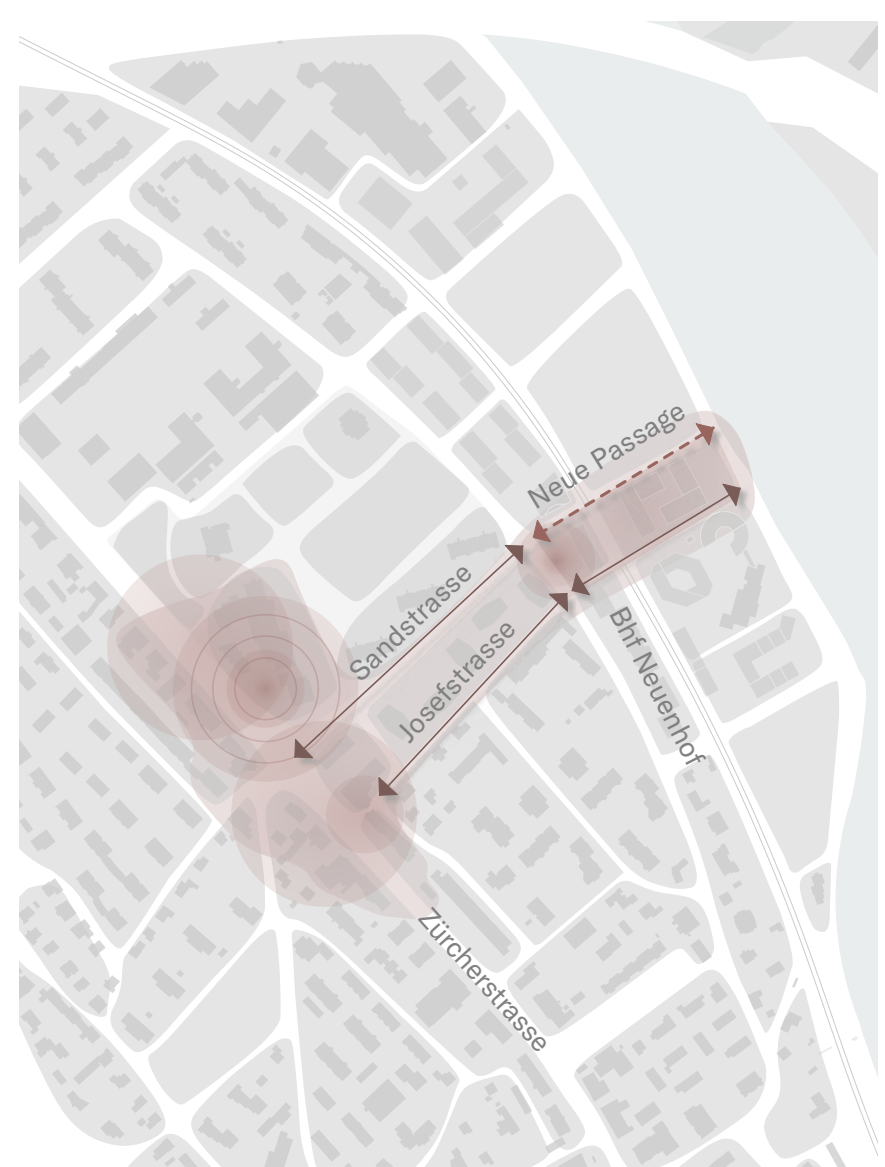
Übersichtsplan mit Teilgebieten
M 1:2'500



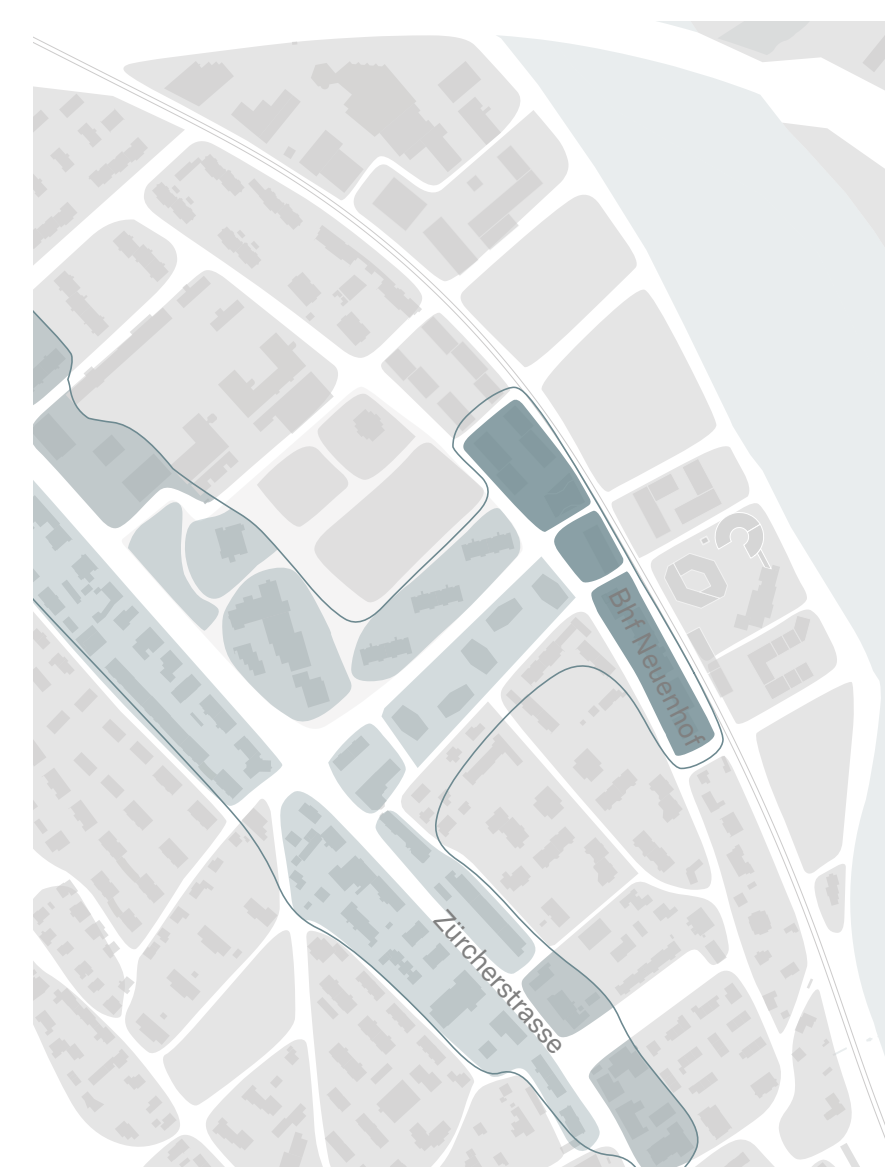
Situationsplan
M 1:1'000



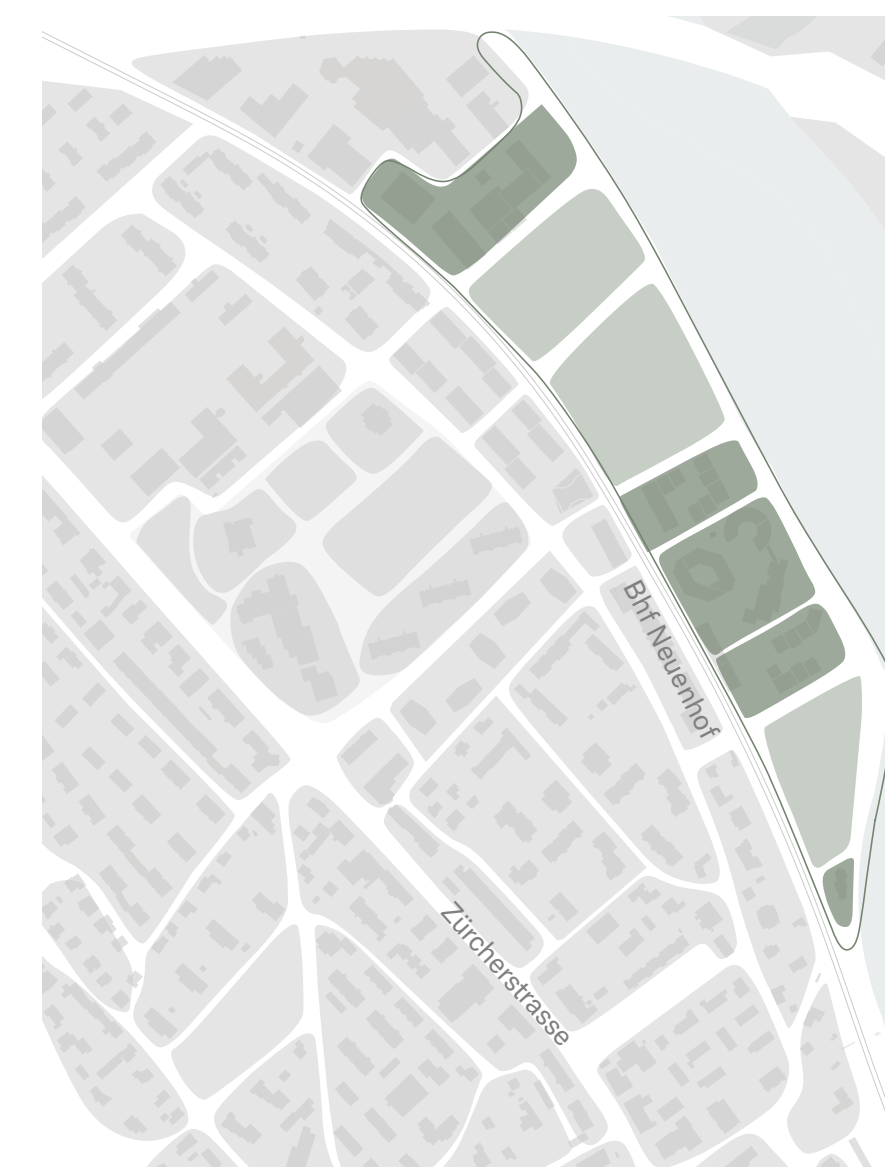
Struktur und Kontinuität



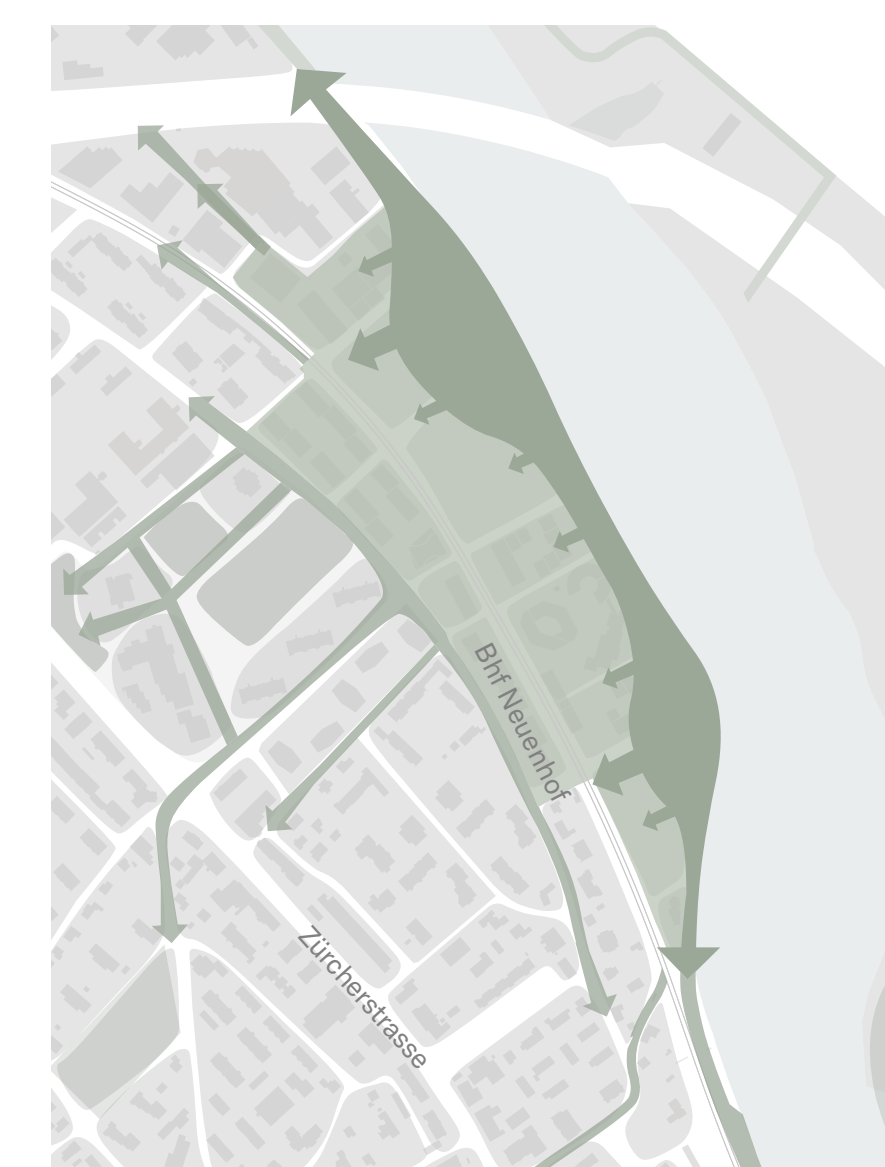
Direkte Anbindung Limmatsee - Zentrum



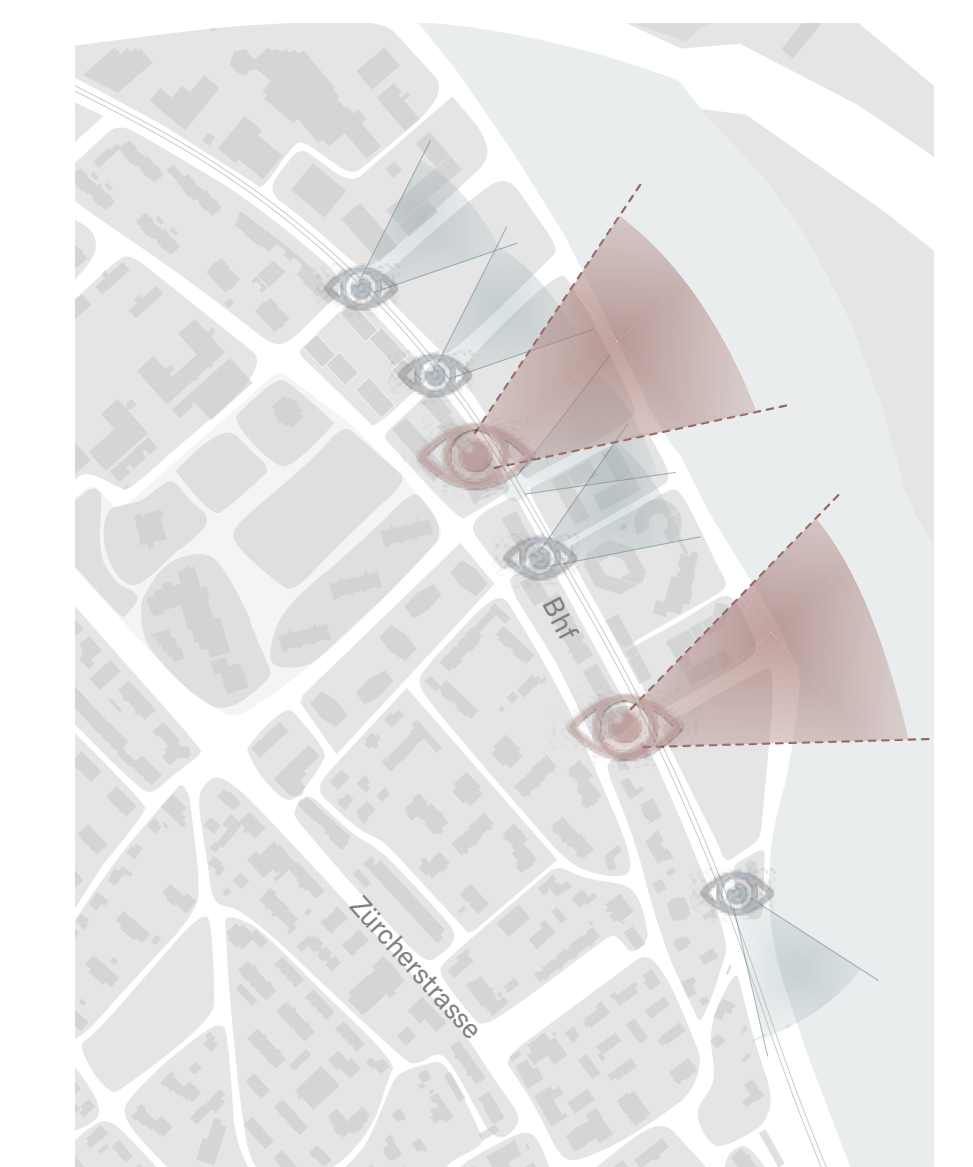
Urbane Kante und BHF als Teil des Zentrums



Inseln im Limmatpark



Kamm-Prinzip Limmatpark / Freiraumnetz



Offenheit bewahren / Visuelle Durchblicke

HÄRDLI AREAL IST LIMMATPARK

FREIRAUMKONZEPT

LIMMATPARK

Das Freiraumkonzept basiert auf der Grundidee, einen grosszügigen, öffentlich zugänglichen und vielseitig nutzbaren Limmattpark zu schaffen, der zusammen mit dem neugestalteten und direkt angebundenen Bahnhofplatz eine zukunftsgerichtete, resiliente und verbindende Freiraumstruktur für Neuenhof bildet.

Im Zentrum stehen dabei die Transformation des Hårdli Areals in eine zusammenhängende und differenzierte Parklandschaft am Limmatsee, deren landschaftliche Qualitäten bewahrt, zugänglich und erfahrbar gemacht und mit neuen Angeboten ergänzt werden. Der Limmattpark stellt dabei sowohl einen Teil des übergeordneten, parallel zur Limmat verlaufenden «Blauen Bandes» wie auch einen lokal angebundenen mit dem Siedlungsraum verzahnten, grossflächig gesicherten Freiraum dar.

Die bestehende, reich strukturierte Gehölzschicht im Hårdli wird mit zahlreichen Baumpflanzungen erweitert und bildet einen ökologisch wertvollen, stadtklimatisch wirkungsvollen und atmosphärisch abwechslungsreichen Parkraum. Die teilweise dicht bestockten Uferbereiche werden ökologisch aufgewertet und mit Kleinstrukturen zur Förderung der Biodiversität ergänzt.

FREIRAUMANGEBOT

Die bestehenden Park- und Sportnutzungen, z.B. Durchwegung oder Tennisplätze, bleiben in reduzierter Form erhalten und werden in ein gesamtheitliches Nutzungskonzept mit zusätzlichen öffentlichen Spiel- und Sportmöglichkeiten integriert. Ein ergänztes, klar hierarchisiertes Wegsystem bindet die unterschiedlichen Bereiche zusammen und erzeugt eine gute Erschliessung und Orientierung.

Eine zentral gelegene, zum Limmatsee orientierte grosse Spiel- und Liegewiese bildet das nutzungs offene und gut besonnte Herzstück des Parks. Punktuelle Öffnungen in der dichten Uferhecke sichern den visuellen Kontakt zum einzigartigen Limmatsee, während einfache Uferstufen einen informellen Wasserzugang für Badende bietet. Räumlich gefasst wird die offene Wiese durch einen dichten, schattenspendenden Baumgürtel, der als aktive und nutzungspezifische Zone diverse Angebote über Kinderspielplätze, Workout-Stationen, Beachvolley-Feld, Tennis, einen Skatepark und Pumptrack bietet. Im südöstlichen Abschnitt werden die kleinteiligen und strukturreichen Aneignungsflächen sanft transformiert und öffentlich gemacht.

DURCHGRÜNTE INSEL

Das neue Care-Quartier wird als durchlässige und durchgrünte Wohnsiedlung in den Park eingebettet und schafft gleichzeitig eine urbane Platzsituation am Bahnhof, der zusammen mit dem neuen Bahnhofplatz einen zentrumswürdigen und attraktiven Auftakt zum Dorfkern und Park bildet. Im Inneren des Care-Quartiers entsteht eine abwechslungsreiche Abfolge von dicht bepflanzten Garten- und Platzräumen, die als gemeinschaftliche Treffpunkte und Aufenthaltsorte dienen und sich selbstverständlich mit dem öffentlichen Park verbinden.

BAHNHOFSPLATZ

Der neue Bahnhofplatz schafft einen attraktiven, zentrumswürdigen Ankunftsort am Bahnhof. Zwischen neuem Hochhaus, bestehendem Bahnhofsgebäude und Pavillon entsteht grosszügiger Kiesplatz mit üppigem Baumdach, einem Brunnen und langen Sitzbänken, der als zentraler, urbaner Treffpunkt für Neuenhof dient. Mit der neuen, grosszügigen Unterführung werden die beiden Seiten der Geleise selbstverständlich miteinander verbunden und bilden eine Verlängerung der Sandstrasse bis zum Limmatsee.



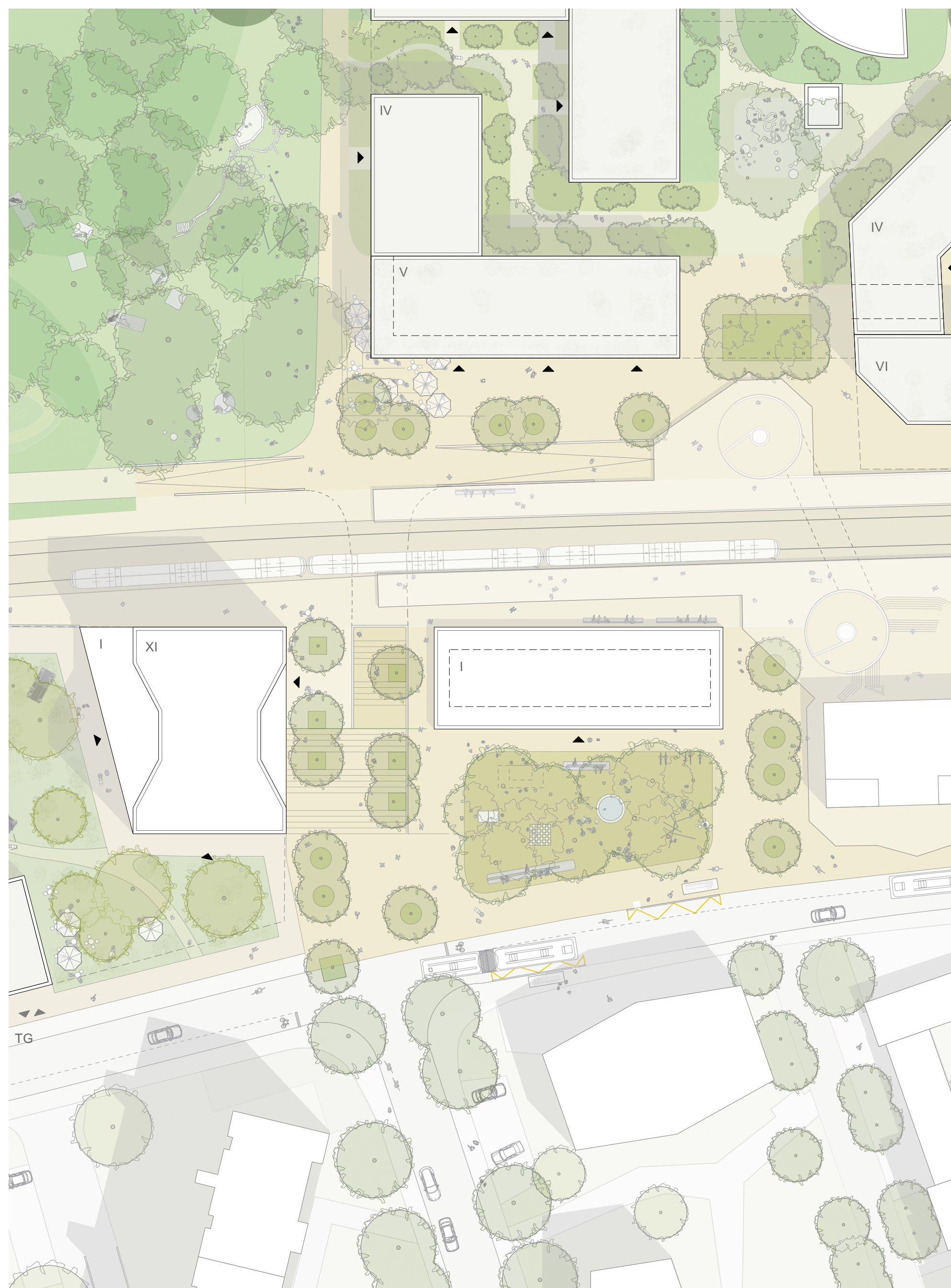
Referenz für Herzstück: Spiel- und Liegewiese



Referenz für öffentliche Aneignungsflächen



Blick auf die neue Passage und Parkcafé



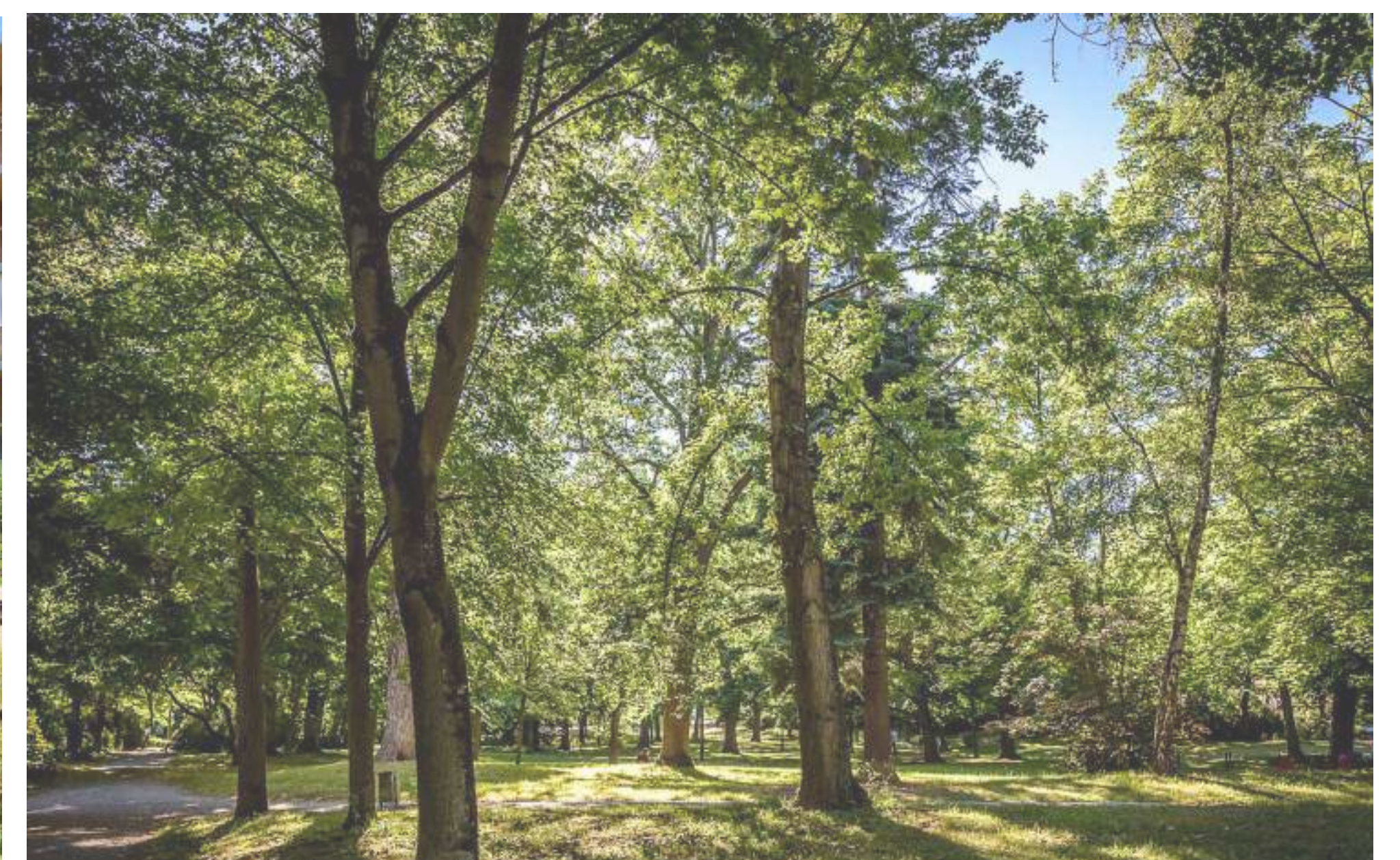
Zoom Bahnhofplatz
M 1:500



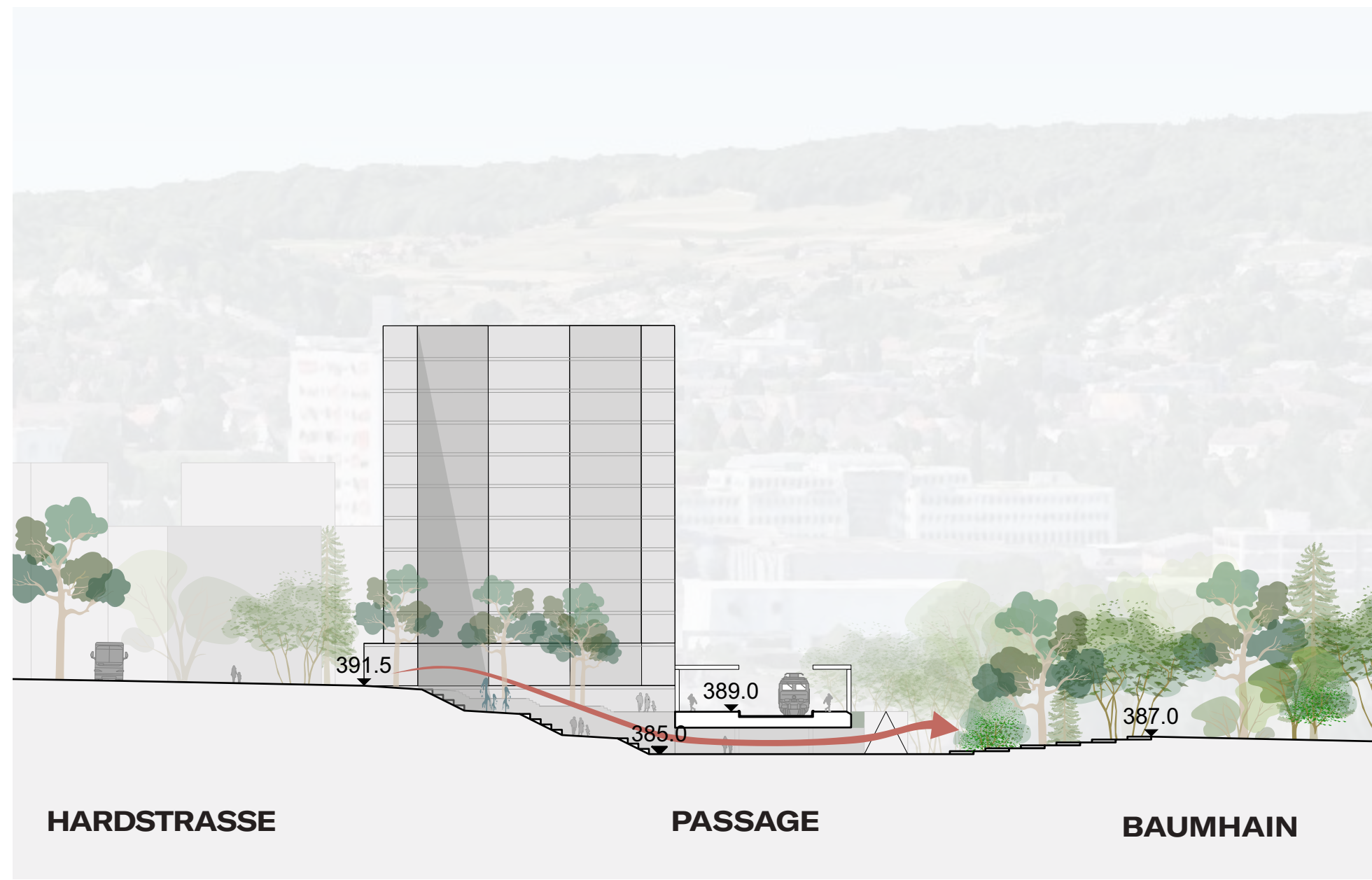
Referenz für hohes Haus am Platz
Loeiger Strub Architekten, Zürich



Referenz für Wohnen im Grünen



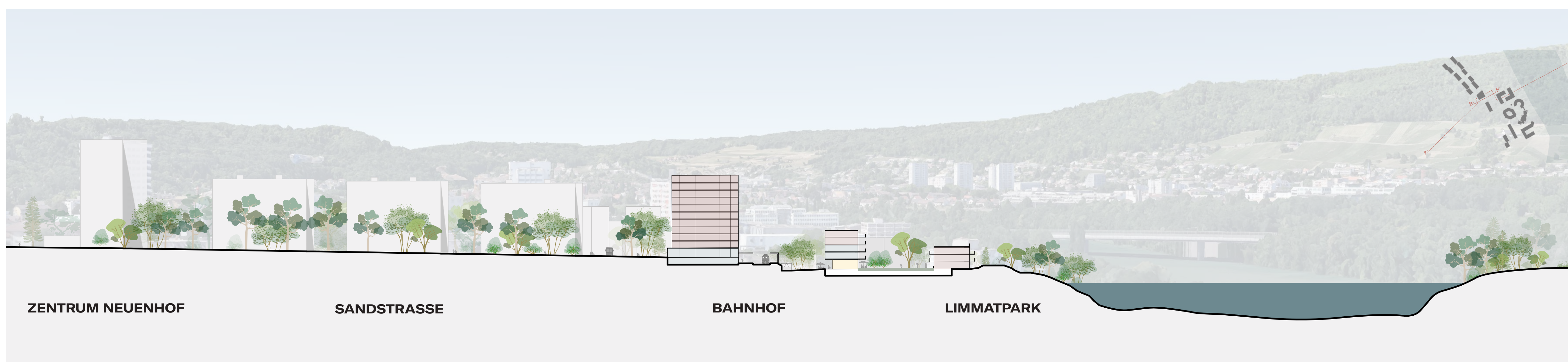
Referenz für Baumgürtel mit diversen Angeboten



Schnitt B-B'
M 1:500



Referenz für Passage
Cordula Passage, Baden



Schnitt A-A'
M 1:1'000



Freiraumschema

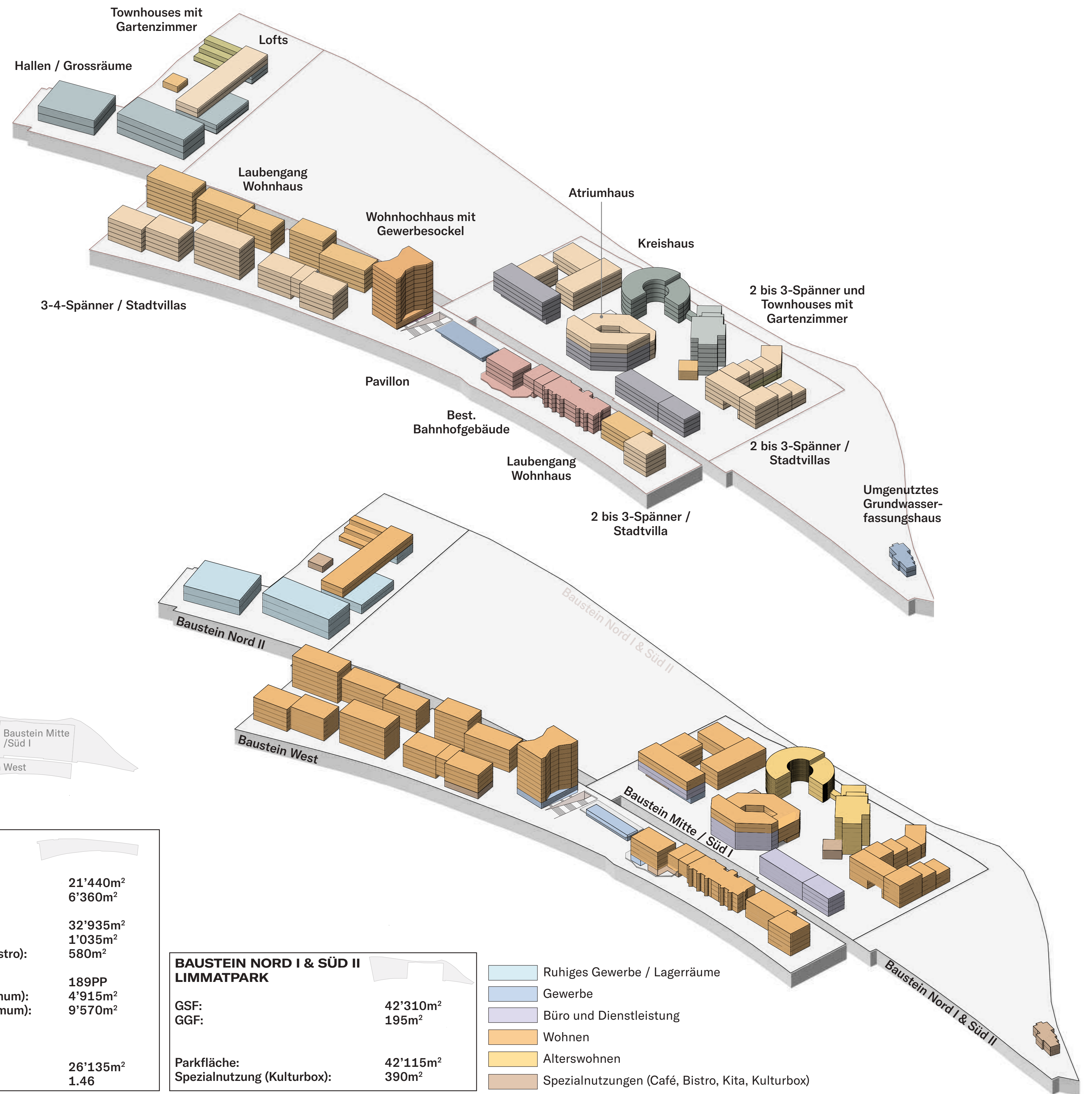
HÄRDLI AREAL IST ARBEITS- UND WOHNZIMMER

TYPOLOGISCHE DIVERSITÄT

Um ein diversifiziertes Angebot von Wohn- und Arbeitsräumen im Hårdli-Areal zu schaffen, wurden verschiedene Gebäudetypologien eingesetzt. Die Hauptzielgruppen - Familien, Alleinstehende, Senioren, Pflegebedürftige und Genossenschaftsmitglieder - sollten am Bahnhof bereit sein, in urbanen Wohnformen zu leben. In Richtung der Limmat sollen insbesondere Familien und Senioren angesprochen werden, die ein Bedürfnis nach privaten Rückzugsorten und Nachbarschaftskontakten haben. Die unterschiedlichen Lärmquellen haben zu unterschiedlichen Ansätzen in der Bebauung geführt, was die typologische Diversität des Areals bestärkt.

Das geplante Angebot umfasst Stadtvillen mit privaten Terrassen, Mehrfamilienhäuser mit Laubengängen entlang der Gleise, Townhouses mit Gartenzimmern, ein mixed-use Atriumhaus mit Wohnungen für Genossenschaftsmitglieder und Alterswohnungen im Care-Circle für Paare und Singles. Die unterschiedlichen Gebäudetypologien tragen zur gewünschten sozialen sowie funktionalen Diversifizierung innerhalb der Arealentwicklung bei. Die Erschliessungskerne wurden so angeordnet, dass eine flexible Raumaufteilung möglich ist und z.B. an lärmexponierten Gebäudeecken platziert wurden.

Gerade bei der Neubaustrategie auf der Grünen Wiese im Limmatpark wird bewusst eine Mischung angestrebt und somit eine Sammlung an typologischen Möglichkeiten aufgezeigt. Die Wunderkammer beabsichtigt die Diversität zu fördern und gleichzeitig die Ensemblefunktion beizubehalten. Die Setzung der Baukörper erzeugt im Inneren eine Abfolge unterschiedlicher öffentlicher Räume, welche aufgrund der versetzten Anordnung der Gebäude vom Lärm geschützt sind und ruhige Innenhof Situationen erzeugt.



NUTZUNGSANORDNUNG UND MENGengerüst

TOTAL KENNWERTE		NUTZUNGSVERTEILUNG GESAMTAREAL (GFoi)	
GSF (ohne Limmatpark):	54'975m ²	WOHNEN	68.1%
GSF Limmatpark:	42'310m ²	ALTERSWOHNEN	11.1%
GSF Total:	97'285m ²	GEWERBE	1.7%
GGF:	16'440m ²	BÜRO & DIENSTLEISTUNG	7.9%
GFoi Wohnen:	50'800m ²	RUHIGES (PRODUZIERENDES) GEWERBE	9.3%
GFoi Alterswohnen:	8'310m ²	SPEZIALNUTZUNGEN	1.9%
GFoi Büro und Dienstleistung:	5'880m ²		
GFoi Gewerbe:	1'235m ²		
GFoi Ruhiges (produzierendes) Gewerbe:	6'900m ²		
GFoi Spezialnutzung (Kita/Gastro etc.):	1'420m ²		
TOTAL GFoi:	74'545m ²		
TOTAL GFui (Annahme):	18'730m ²		
TOTAL GF:	93'275m ²		
TOTAL aGF:	67'835m ²		
TOTAL AZ (ohne Limmatpark):	1.23		
Parkplätze (Minimum):	370PP		
Parkplätze (Maximum):	758 PP		
Veloabstellplätze:	2'054VP		

BAUSTEIN NORD II GEWERBE- UND WOHNKAMP	
GSF:	11'690m ²
GGF:	3'470m ²
GF Wohnen:	2'780m ²
GF Ruhiges Gewerbe:	6'900m ²
GF Spezialnutzung (Bistro):	100m ²
Parkplätze (Minimum):	47PP
Parkierungsfläche (Minimum):	1'220m ²
Parkierungsfläche (Maximum):	2'705m ²
aGF:	8'900m ²
AZ:	0.76

BAUSTEIN MITTE / SÜD I CARE CLUSTER	
GSF:	21'845m ²
GGF:	6'500m ²
GF Wohnen:	15'085m ²
GF Büro/Dienstleistung:	5'880m ²
GF Gewerbe:	200m ²
GF Alterswohnen:	8'310m ²
Spezialnutzung (Café/Gastro/WC):	350m ²
Parkplätze (Minimum):	134PP
Parkierungsfläche (Minimum):	3'485m ²
Parkierungsfläche (Maximum):	7'435m ²
aGF:	23'040m ²
AZ:	1.24

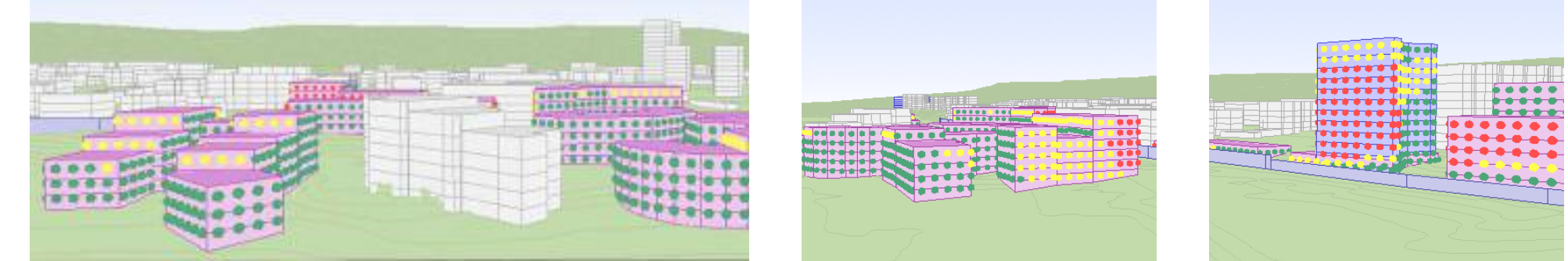
BAUSTEIN WEST URBANE KANTE	
GSF:	21'440m ²
GGF:	6'360m ²
GF Wohnen:	32'935m ²
GF Gewerbe:	1'035m ²
Spezialnutzung (Kita/Gastro):	580m ²
Parkplätze (Minimum):	189PP
Parkierungsfläche (Minimum):	4'915m ²
Parkierungsfläche (Maximum):	9'570m ²
aGF:	26'135m ²
AZ:	1.46

BAUSTEIN NORD I & SÜD II LIMMATPARK	
GSF:	42'310m ²
GGF:	195m ²
Parkfläche:	42'115m ²
Spezialnutzung (Kulturbox):	390m ²

- Ruhiges Gewerbe / Lagerräume
- Gewerbe
- Büro und Dienstleistung
- Wohnen
- Alterswohnen
- Spezialnutzungen (Café, Bistro, Kita, Kulturbox)

LÄRMSCHUTZKONZEPT

Durch die städtebauliche Setzung sowie der Nutzungsverteilung innerhalb des Areals, soll das Eindringen von Lärm vor allem für ruhige Wohnlagen bestmöglich erschwert werden. Im östlichen Teil der Bahngleise wurden daher Gewerbe- und Bürogebäude so platziert, dass die dahinterliegenden Wohngebäude von einer verbesserten Wohnqualität profitieren können. Um den Lärmemissionen der Bahnlinie entgegenzuwirken, werden bevorzugt Grundrisse entwickelt, die vom Lärm abgewandt sind. Es wurden beispielsweise Durchwohn-Typologien entwickelt, welche eine optimierte Anordnung lärmempfindlicher Räume zur Inneren lärmabgewandten Seite (Wohnhof) ermöglichen. Die Eck-Wohnungen im Wohnhochhaus werden zusätzlich mit Lärmloggien bespielt, um eine ausreichende Lärmoptimierung zu sichern.



Ausschnitte aus Simulation mit maximaler Lärmbelastung - Grafiken: Grolimund + Partner AG



OPTIONAL: ALTERS- UND PFLEGE CAMPUS

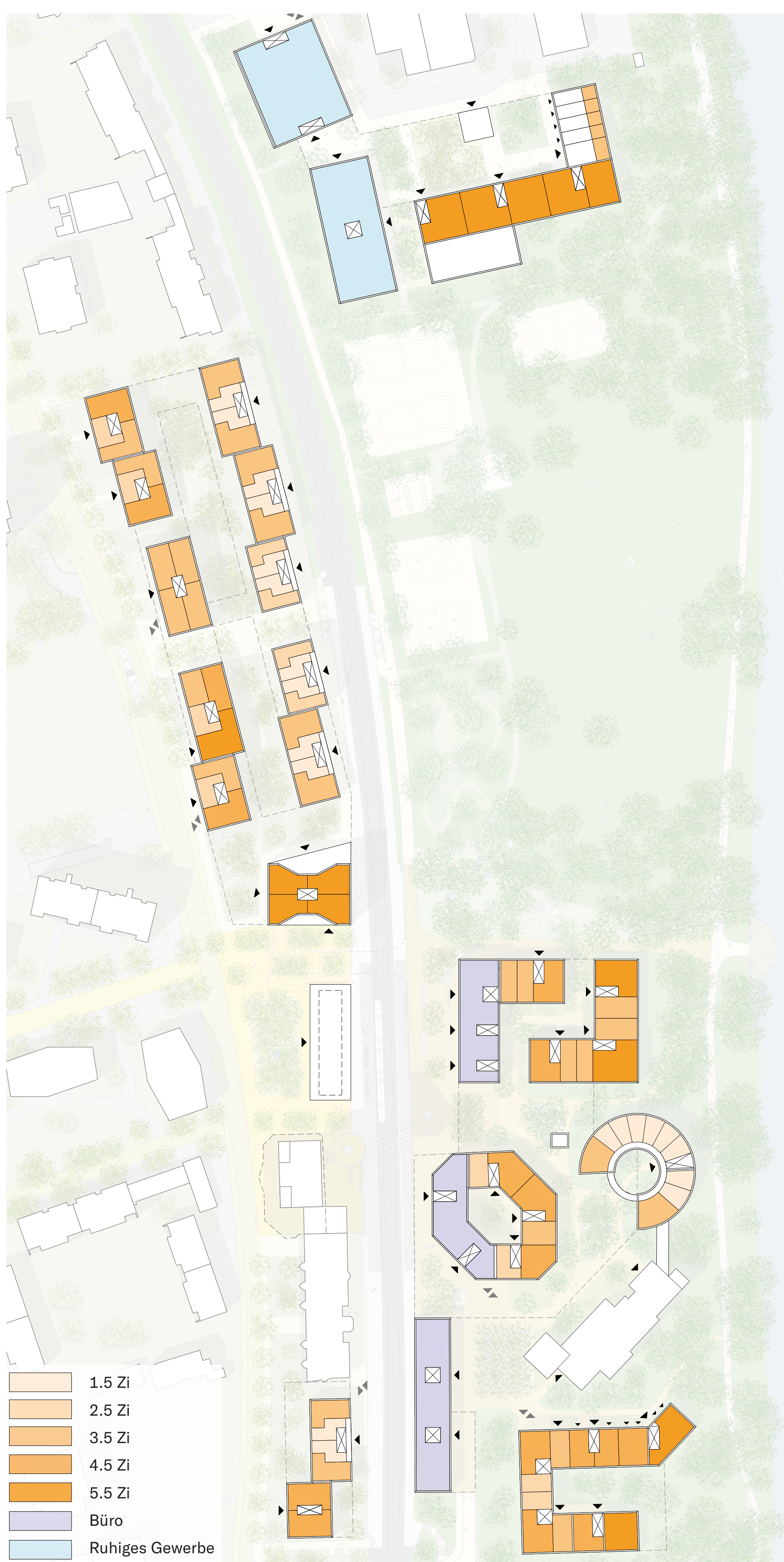
Im Gegensatz zum bevorzugten Entwurf, der das bestehende Altersheim Sonnmatt beibehält, wird hier der Bestand durch einen neuen Alters- und Pflegecampus ersetzt.

Der neue Baukörper ist kompakt und verfügt über zwei Innenhöfe, die den zeitgemässen Anforderungen an Alters- und Pflegeeinrichtungen entsprechen. Ein fünfgeschossiger Solitär mit abgeknickter Volumetrie bietet unterschiedlich nutzbare Aussenräume. Im Gebäudeinneren ist es wichtig, dass einerseits tägliche Zirkulation für die Bewohner*innen (ggf. mit Demenz) möglich sind, um so am Leben des gesamten Altersheims teilhaben zu können. Andererseits sollten ausreichend Gemeinschaftsräume vorhanden sein.

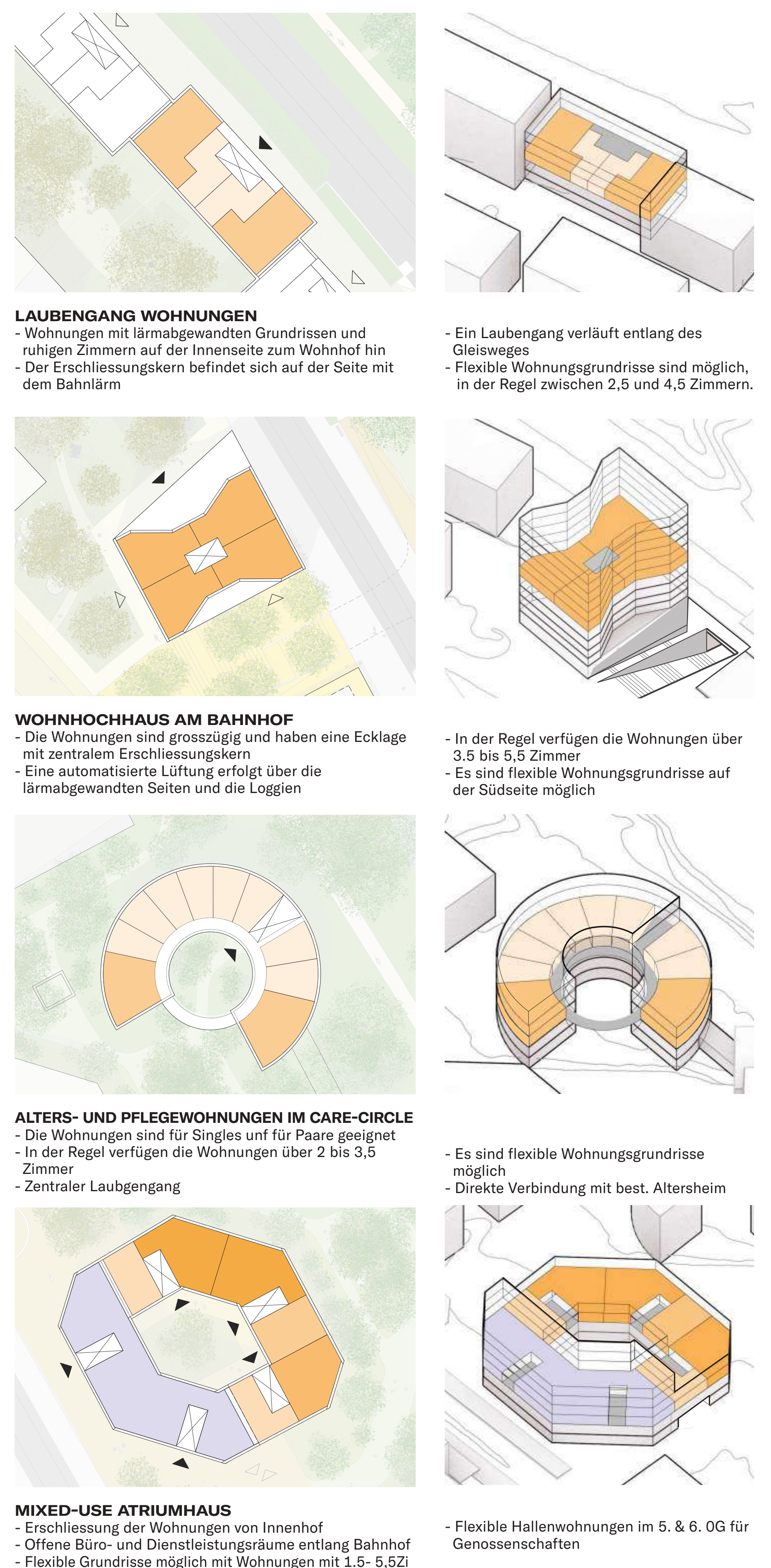


Situation Option Alters- und Pflegecampus M 1:2'000

SCHEMATISCHE GRUNDRISSSE 3. OG 1:1'000



AUSGEWÄHLTE SCHEMATISCHE GRUNDRISSSE 1:500



HÄRDLI AREAL IST BAHNHOFSPLATZ

ETAPPIERUNGSSCHRITTE

TRANSFORMATIONSVOLUMEN

Das Ziel der Arealtransformation besteht darin, eine Teilentwicklung zu priorisieren und das Transformationsvolumen entsprechend abzuwägen. Dabei ist es wichtig, eine Balance zwischen den beiden vorgegebenen Doppelstrategien "Neubau Händli" und "Siedlungserneuerung im Innern" zu finden. Der Projektvorschlag soll mit dem bestehenden Zentrum nicht in Konkurrenz treten, sondern durch zusätzliche Vitalität und Funktionalität ergänzen.

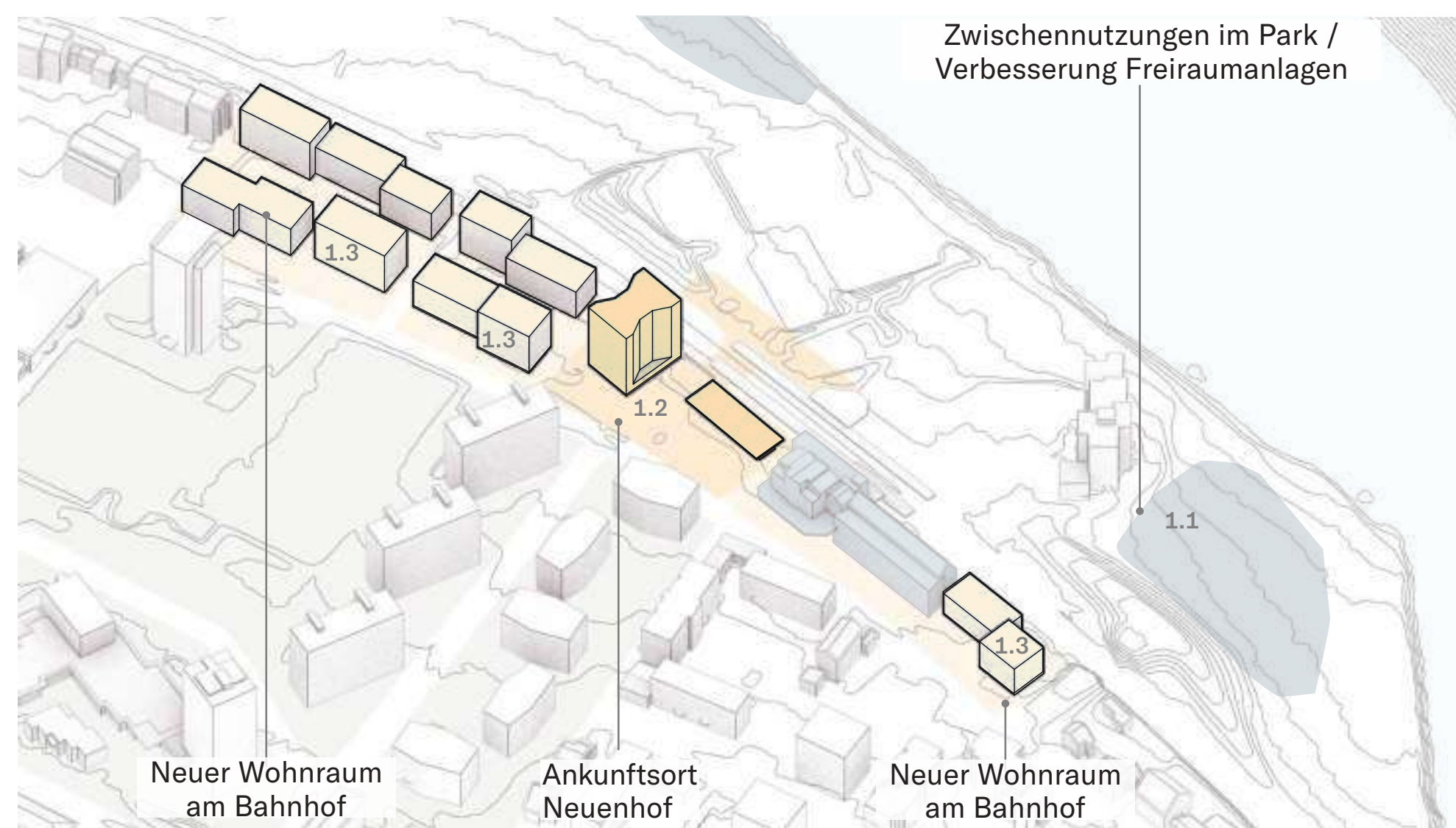
QUICKWINS MAKROEBENE

Bei solchen Quickwins geht es um Massnahmen, die bei der Arealentwicklung relativ schnell und mit geringem Aufwand umgesetzt werden können und einen positiven Effekt auf das Areal und die Nutzer*innen haben. Quickwins im Händli-Areal könnten sein:

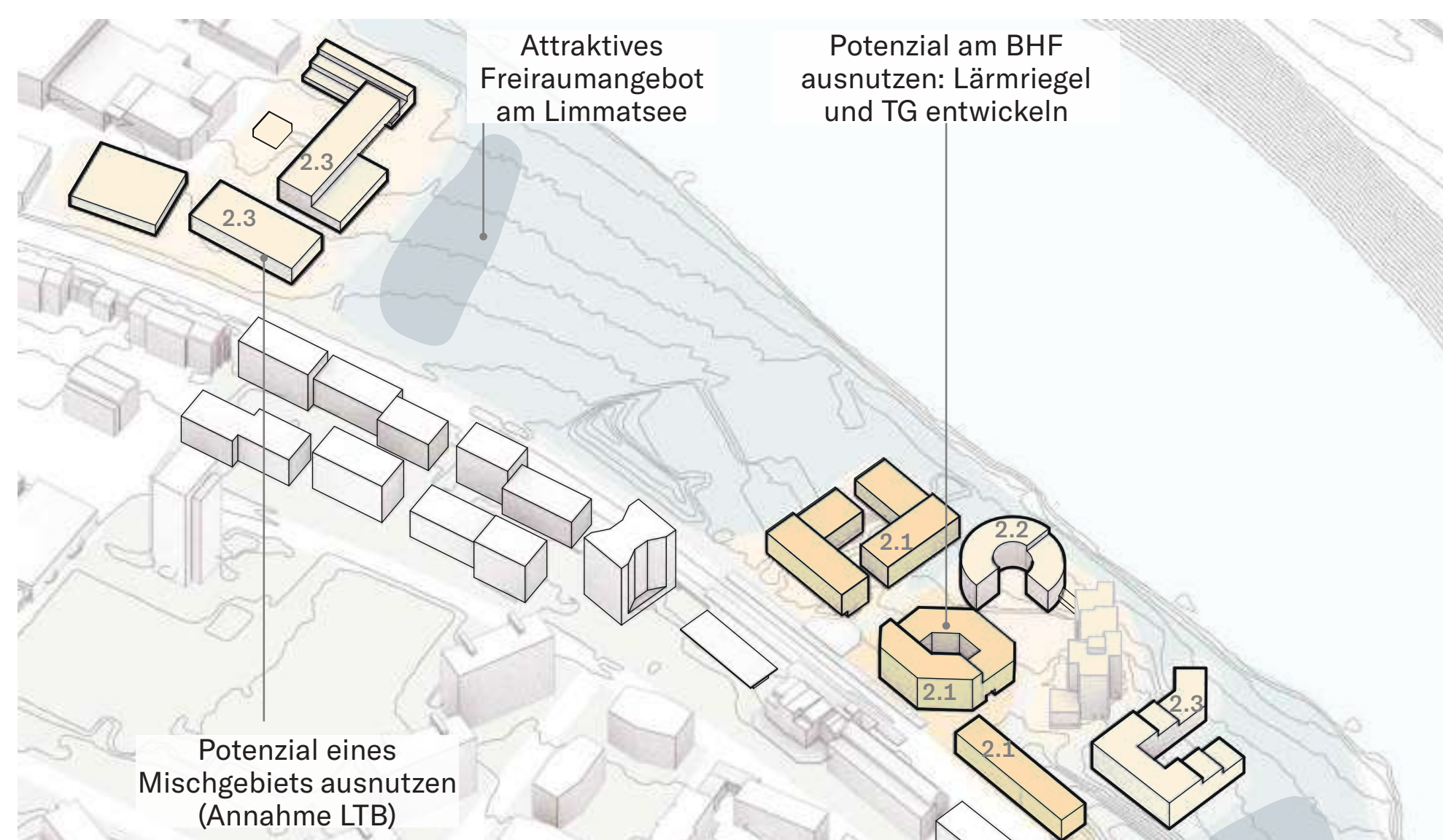
- Verbesserung Freiraumanlagen (Verweilt mit Aufenthaltsqualität generieren)
- Schaffung von temporären Nutzungen (Leerstehende Büroräume als Pop-up-Stores, Ausstellungsräume /Veranstaltungsräume, Zwischennutzungen im Park)
- Verbesserung der Infrastrukturen (Kleine Massnahmen wie die Einrichtung von Fahrradabstellplätzen oder die Verbesserung der Beleuchtung können schnell umgesetzt werden)
- Einbindung von Kunst und Kultur (Durch die Integration von Kunstwerken oder kulturellen Veranstaltungen kann das Areal aufgewertet werden)
- Verbesserung der Fassaden (Grafische Gestaltungsmassnahmen)
- Verbesserung von Gemeinschaftseinrichtungen
- Bauliche Massnahmen am Bahnhof (1. Etappe Passage und Bahnhofplatz)



- | | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ETAPPE 1
Urbane Kante
<ul style="list-style-type: none"> 1.1 Verbesserung Freiraumanlagen (Quickwin) 1.2 Bahnhofsentwicklungen 1.3 Entwicklung entlang Hardstrasse und Gleisen, getaktet mit Innenverdichtungsstrategie | ETAPPE 2
Limmatpark Bebauung
<ul style="list-style-type: none"> 2.1 Weiterentwicklung BHF (Lärmriegel + TG entwickeln) 2.2 Weiterentwicklung Altersheim 2.3 Flexible Bebauung möglich Getaktete Parkentwicklung mit angrenzender Bebauung | ETAPPE 3
Limmatpark Freiflächen
<ul style="list-style-type: none"> 3.1 Restliche Park- und Freirauminfrastrukturen |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|



Etappe 1 - Urbane Kante und Bahnhof



Etappe 2 & 3 - Inseln im Limmatpark

MOBILITÄTS-, VERKEHRS- UND LOGISTIKKONZEPT

ÜBERGEORDNETES MOBILITÄTSKONZEPT

Die Mobilität für das neue Quartier wird möglichst klimaneutral gestaltet, der öffentliche Verkehr und der Bahnhof Neuenhof stehen im Vordergrund. Attraktive Wege für den Langsamverkehr werden direkt und intuitiv geführt, die Trennung der bestehenden Infrastruktur werden entschärft. Die oberirdische Verkehrsflächen werden minimiert, im Freiraumkonzept integriert und auf die Bedürfnisse des Langsamverkehrs optimiert. Die Autoabstellplätze sind mittels Mobilitätskonzept auf ein Minimum zu reduzieren.

FUSS- UND VELOVERKEHR

Das Areal ist ansprechend mit zahlreichen Fuss- und Veloverbindungen durchwegt. Die bestehenden übergeordneten Achsen (Flussuferweg, Sandstrasse, Josefstrasse, Hardstrasse) werden konsequent in ihren Funktionen gestärkt und im System integriert. Die Unterquerung/Passage der Bahnlinie wird für den Fuss- und Veloverkehr mit der Realisierung einer großzügigen Personenunterführung als Verlängerung der Sandstrasse massgeblich verbessert. Die neuen Bausteine sind grundsätzlich verkehrsfrei konzipiert. Gedeckte und nicht gedeckte Velobstellplätze werden in ausreichender Zahl bei den einzelnen Gebäuden und im Untergeschoss geplant. Insgesamt sind ca. 2'054 VAP vorgesehen, davon sind ca. 1/3 gedeckt im EG zu planen. Der Veloverkehr wird darüber hinaus mit gezielten betrieblichen Massnahmen wie z.B. Shared-Angebote von Sondervelos, Anhängern etc. weiterentwickelt.

ÖFFENTLICHER VERKEHR

Der Bahnhof Neuenhof stellt sich als Schwerpunkt der neuen Entwicklung (Bausteine Mitte und West) dar und wird in der städtebaulichen Struktur von Neuenhof an Zentralität deutlich gewinnen. Um die Einbindung des Verdichtungsgebietes in das lokale ÖV-Netz zu verbessern, soll die Möglichkeit einer direkten Busanbindung des Bahnhofs im weiteren Planungsvorgehen geprüft werden. Der Baustein Nord II ist optimal im Einzugsgebiet der Verlängerung der Limmattalbahn gelegen. Im Rahmen der Verbesserung der Busanbindung des Bahnhofs kann auch die Möglichkeit (eventuell als Übergangslösung bis zur Realisierung der LTB) einer neuen Buserschliessung dieses Gebietes (Baustein Nord II) in Betracht gezogen werden.

MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR, LOGISTIK- UND ENTSORGUNGSKONZEPT

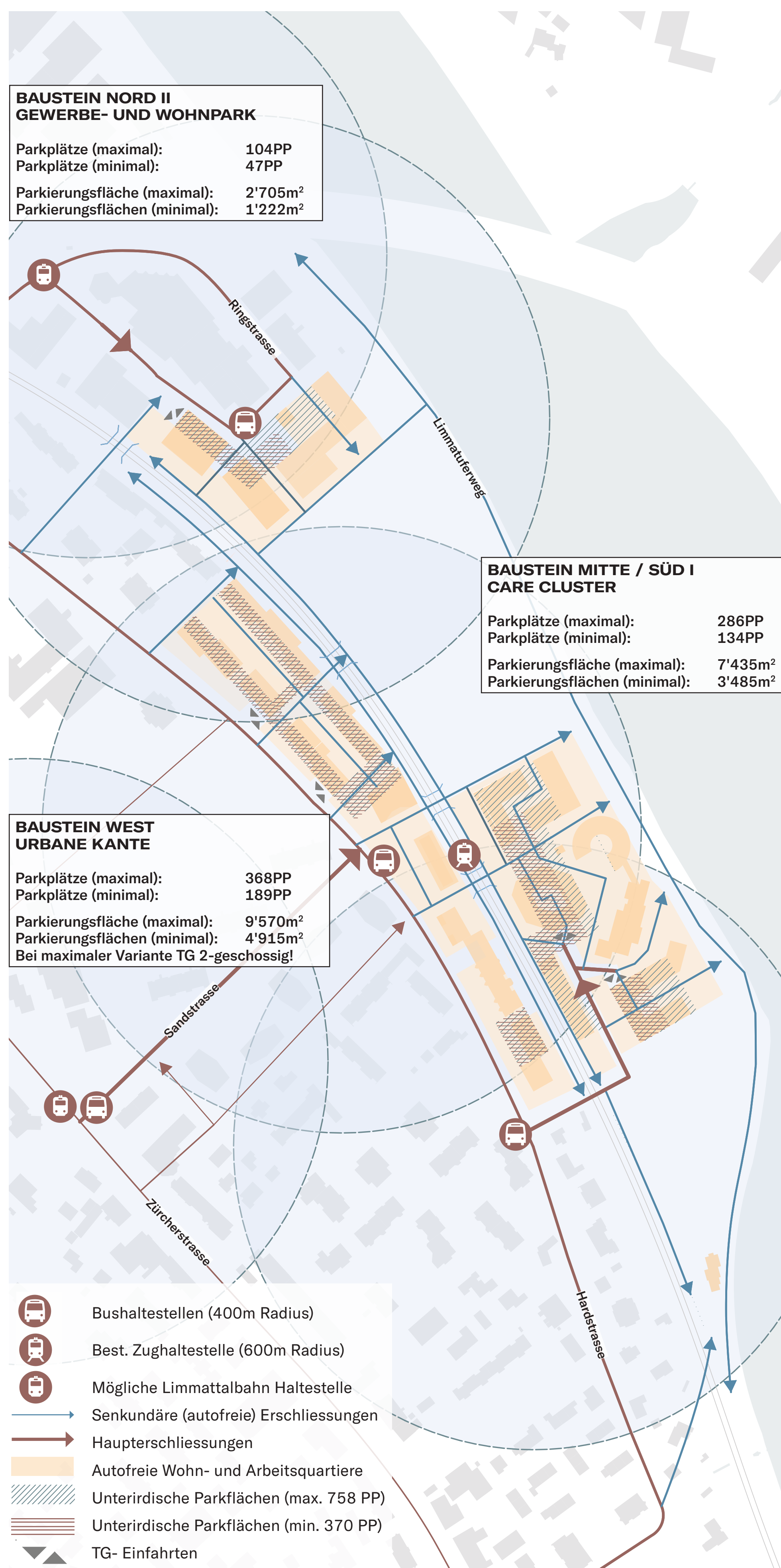
Der motorisierte Verkehr wird möglichst am Rand des Entwicklungsgebietes geführt. Die Erschliessung der Bausteine West (max. 368PP) kann direkt über die Hardstrasse abgewickelt werden. Der Baustein Mitte/Süd (max. 286PP) wird über die bestehende Brücke über die Eisenbahn erschlossen. Der Baustein Nord II (max. 104PP) wird über das bestehende Strassennetz der Ringstrasse von Norden her erschlossen. Grundsätzlich ist für die MIV-Erschliessung des neuen Quartiers kaum neue Strasseninfrastrukturen notwendig.

Gemäss BNO Anhang IV könnten aber auch (mit Berücksichtigung von «Zielsetzung von Autoreduziertem Wohnen») insgesamt 430 PP vorgesehen werden, wir gehen aber davon aus, dass mit der Verbesserung der Durchlässigkeit des Bahntrassens und eventueller der Busanbindung auch die Bausteine östlich der Bahnlinie neu in der Parkierungsstufe B eingestuft werden könnten, weshalb noch ca. 370 PP notwendig wären. Weitere Reduktionen könnten durchaus mit der Erarbeitung von projektspezifischen Mobilitätskonzepten geprüft werden.



Blick auf den neuen Bahnhofplatz mit Wohnhochhaus

MOBILITÄTSKARTE



Ressourcenschonendes Mobilitätskonzept
M 1:2'500

BERECHNUNGEN ZU DEN PARKFELDERN - 2 OPTIONEN

OPTION I (MINIMUM)

Es wird angenommen, dass das ganze Areal der Parkierungszone B zugeordnet wird (Abweichung zur BNO). Inklusiv Zielsetzung autoreduziertes Wohnen bei Bewohner (z.B. Zone B: min. 50% / max. 80%) gem. Anhang IV BNO.

BAUSTEIN NORD II	
BewohnerInnen/Beschäftigte:	36PP
Besuchende:	10PP
Parkierungsfläche (Minimum):	1'222m ²
Option: Mit Reduktionen (Minimum)	47PP
gem. Parkierungszone B:	79PP
Option: Mit Reduktionen (Maximum)	79PP
gem. Parkierungszone B:	79PP
Velobstellplätze:	191VAP

BAUSTEIN MITTE / SÜD I	
BewohnerInnen/Beschäftigte:	108PP
Besuchende:	26PP
Parkierungsfläche (Minimum):	3'485m ²
Option: Mit Reduktionen (Minimum)	134PP
gem. Parkierungszone B:	222PP
Option: Mit Reduktionen (Maximum)	222PP
gem. Parkierungszone B:	222PP
Velobstellplätze:	699VAP

BAUSTEIN WEST	
BewohnerInnen/Beschäftigte:	169PP
Besuchende:	21PP
Parkierungsfläche (Minimum):	4'915m ²
Option: Mit Reduktionen (Minimum)	189PP
gem. Parkierungszone B:	303PP
Option: Mit Reduktionen (Maximum)	303PP
gem. Parkierungszone B:	303PP
Velobstellplätze:	1'164VAP

TOTAL OPTION I
Mit Zielsetzung autoreduziertem Wohnen bei Bewohner gem. Anhang IV BNO

Parkplätze mit Reduktion (Min.):	370PP
Parkplätze mit Reduktion (Max.):	604PP
Velobstellplätze:	2'054VAP

OPTION II (MAXIMUM)

Es wird angenommen, dass ausser "Baustein West/ Urbane Kante", die übrigen Gebiete der Parkierungszone C zugeordnet wird (gemäss BNO). Ohne Zielsetzung autoreduziertes Wohnen.

BAUSTEIN NORD II	
BewohnerInnen/Beschäftigte:	83PP
Besuchende:	21
Parkierungsfläche (Maximum):	2'705m ²
Option: Mit Reduktionen (Minimum)	78PP
gem. Parkierungszone C:	104PP
Option: Mit Reduktionen (Maximum)	104PP
gem. Parkierungszone C:	104PP
Velobstellplätze:	191VAP

BAUSTEIN MITTE / SÜD I	
BewohnerInnen/Beschäftigte:	233PP
Besuchende:	53PP
Parkierungsfläche (Maximum):	7'435m ²
Option: Mit Reduktionen (Minimum)	222PP
gem. Parkierungszone C:	286PP
Option: Mit Reduktionen (Maximum)	286PP
gem. Parkierungszone C:	286PP
Velobstellplätze:	699VAP

BAUSTEIN WEST	
BewohnerInnen/Beschäftigte:	233PP
Besuchende:	53PP
Parkierungsfläche (Maximum):	9'570m ²
Option: Mit Reduktionen (Minimum)	222PP
gem. Parkierungszone C:	286PP
Option: Mit Reduktionen (Maximum)	286PP
gem. Parkierungszone C:	286PP
Velobstellplätze:	1'164VAP

TOTAL OPTION II
Ohne autoreduziertes Wohnen bei Bewohner

Parkplätze ohne Reduktion (Min.):	588PP
Parkplätze ohne Reduktion (Max.):	758PP
Velobstellplätze:	2'054VAP



Parkierungszuordnung gem. BNO Gemeinde Neuenhof

Vermerk Alterswohnen: Gemäss SN 40 281 sind pro 100 m² BFG 1 PP für die Bewohnenden anzubieten, zusätzlich sind 10% der PP für die Bewohnenden für Besucher anzubieten. Gemäss Merkblatt zur Gestaltung von Altersgerechten Wohnbauten (Juli 2013, Bundesamt für Wohnungswesen), wird 1 PP pro 3 Wohnungen empfohlen.

Vermerk Berechnung Personwagen-Abstellplätze (PW-AP): Angebot an Parkfeldern für Personwagen, gem. VSS 40 281