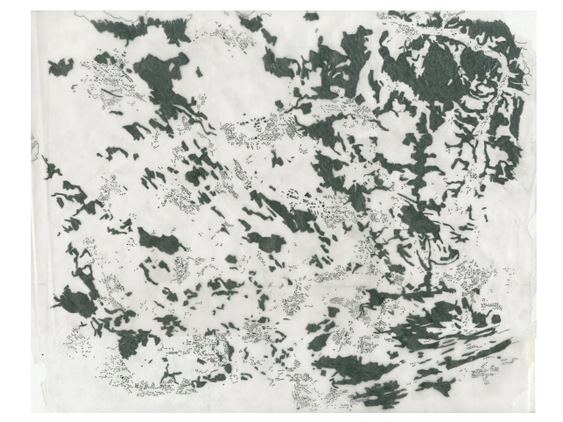
VECTORWORKS EDUCATIONAL VERSION

MASTERARBEIT THEMA A
HINWIL
HERBSTSEMESTER 2012

PROFESSOR PETER MÄRKLI
ASSISTENT CHRISTOF ANSORGE
STUDENT CONRADIN WEDER

BEGLEITFÄCHER
LANDSCHAFTSARCHITEKTUR
GÜNTHER VOGT UND THOMAS KISSLING
KONSTRUKTION
HANS PETER SEILER UND JOSEF KÄLIN


a

VORSCHLAG ZUR BAULICHEN ENTWICKLUNG VON HINWIL

EINLEITUNG

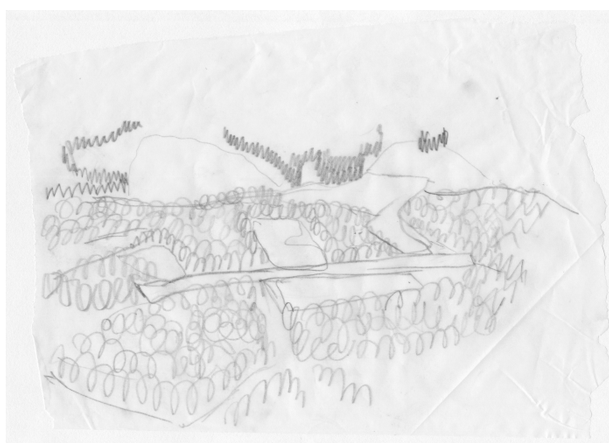
Hinwil liegt am Rand einer Hügellandschaft, welche sich durch seine relativ engen Täler und den höheren Bergen von der sanften Topographie des Zürcher Oberlands unterscheidet. Der Hinwiler Hausberg, der Bachtel ist ein beliebtes Erholungsgebiet und Ausflugsziel. Er schiebt sich quasi als hohe Erhebung in die sanft geformte Seenlandschaft. Diese besondere Lage verschafft seinen Besuchern eine einmalige Weitsicht, insbesondere dann, wenn man sich auf den Aussichtsturm wagt, welcher sich auf der Spitze des Bachtels befindet. Das Zürcher Oberland breitet sich vor dem Betrachter aus und zeigt sich als sehr schöne Textur von Wäldern, Feldern, Dörfern und linearen Elementen wie Strassen, Bahnlinien und vereinzelten Baumreihen. Diese besondere Kulturlandschaft gilt es zu schützen und in seinem Charakter zu erhalten.

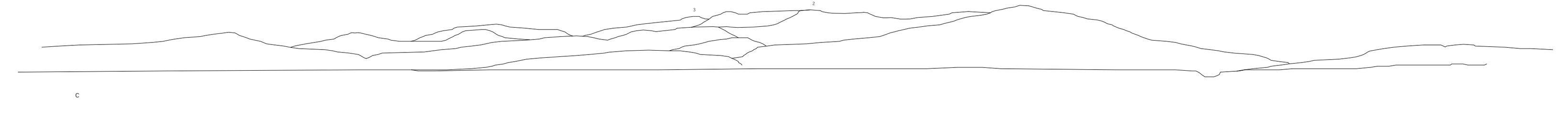
Vom Bachtel aus kann man weit in der Ferne Zürich erkennen. Somit steht eine wirtschaftlich und kulturell pulsierende Stadt gewissermaßen vor der Haustür. Sie ist für die Einen ein bedrohliches Monstrum und für Andere der Ort mit vielen Angeboten und Möglichkeiten. Diese doppelte Bedeutung der Stadt Zürich für die Region ist in den Agglomerationsgemeinden des Zürcher Oberlands auch in seinen baulichen Strukturen und Zonenplänen erkennbar. An den Gemeindegrenzen, ohne jegliche Anbindung an den Dorfkern werden übergrosse Industrie- und Lagergebäude genehmigt, die in der Stadt Zürich aufgrund der Bodenpreise nicht mehr realisierbar sind. Die historischen Dorfkerne haben infolge der ringförmigen Ausdehnung keine direkte Beziehung mehr zur Landschaft. Neubauten werden an alte Strukturen angehängt, ohne zu hinterfragen, ob sie überhaupt noch in der Lage sind, diese aufzunehmen. Schliesslich werden die Dorfkerne und die herausragend schöne Kulturlandschaft des Zürcher Oberlands immer stärker belastet. Wenn die zukünftige bauliche Entwicklung von Hinwil mit dem heutigen Leben, der Geschichte und seiner umgebenen Landschaft in Beziehung stehen soll, ist eine neue Struktur notwendig, welche im Kontrast steht mit der dörflichen Struktur der vorindustriellen Zeit und damit ihre Eigenheit beibehalten kann.

ZUR UMSETZUNG

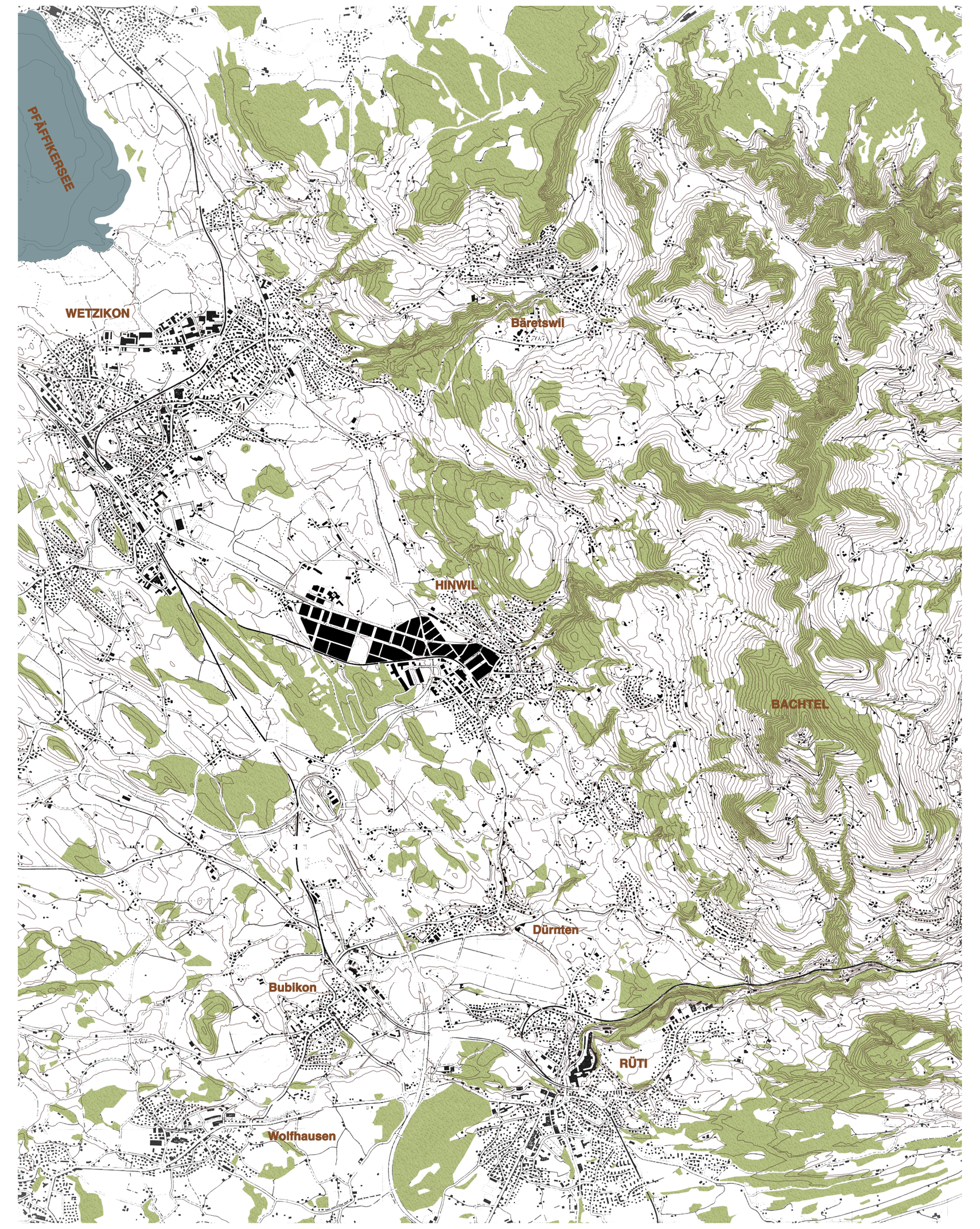
In meinem Vorschlag möchte ich das Schwergewicht der zukünftigen Entwicklung auf die Ebene legen und die Hänge schützen. Das Baugebiet wird in seiner heutigen Ausdehnung fixiert und mit zusätzlich zwei grossen öffentlichen Freiflächen, der Allmend und dem Waldstück besetzt. Die Allmend ist als grosse Grasfläche am Wildbach zu verstehen, die genügend Platz bietet für kollektive Anlässe und welche auch gleichzeitig als Naherholungsgebiet im Innern der gebauten Umwelt zur Verfügung steht. Die Walderweiterung kann im Sinn eines Waldgartens oder einer frei zugänglichen Baumschule den Zugang zum nahen Waldgebiet thematisieren. Mit dem Bahnhofplatz bilden diese zwei Räume Anknüpfungspunkte für ein Gebiet, das sich dazwischen entwickeln könnte. Die Bebauungsstruktur soll sich dabei klar vom dörflich geprägten Strassensystem mit geschwungenen Wegen unterscheiden. Im Strassenraster sehe ich ein geeignetes städtebauliches Element, das im Wässeri-Areal, dem Industriegebiet im Westen von HInwil bereits in seinen Grundzügen angelegt ist. Pragmatische Entscheidungen haben zur Etablierung von rechtwinkligen Strassenzügen geführt, die ausreichen offen und robust sind, damit viele Nutzungen nebeneinander existieren können. Diese Vorzüge sind nicht nur im Wässeri-Areal ideal, sie könnten im Zentrum von Hinwil auch dazu beitragen, dass eine wirkliche Alternative zur Bebauung an den Hängen entstehen kann. Deshalb verbindet eine neue Struktur mit einer eigenen Höhe die Kernzone mit dem Industriegebiet und schafft so ein offenes und vielfältiges Quartier, welches das bestehende Angebot von Wohn- und Arbeitsformen mit zeitgemässen Vorstellungen von Wohnen und Arbeiten erweitern könnte. Die Figur wird im Norden vom Wildbach und im Süden von der Eisenbahn begrenzt. Ein Strassenraster ist dem Gebiet eingeschrieben, das zwei verschiedene Geometrien aufweist. Beim Bahnhof nehmen sie die Richtung der „Unteren“ und „Oberen Bahnhofstrasse“ auf, welche in der Fallrichtung zum Hang angelegt sind. Auf diese Weise nehmen alle parallel dazu verlaufenden Strassen Bezug zur nahen Hügelkette. Mit der unterschiedlichen Behandlung des Strassenraums wird versucht, einerseits den Bahnhofplatz mit breiten Strassen an das Dorf und die Topographie anzuknüpfen, andererseits das Wässeri-Areal zur weiten Landschaft zu öffnen und gleichzeitig die Verbindung zum nahen Waldgebiet zu verstärken. Das System von parallel verlaufenden Strassen hat im Vergleich zu den einfachen Strassen den Vorteil, dass es eine Vielzahl von Möglichkeiten gibt, wie man von A nach B kommen kann. Diese Offenheit lässt bei der Realisierung eine gewisse Etappierung zu, da es nicht auf jede Strasse ankommt, es wird vielmehr ein Netz von Strassen angeboten und die wirkliche Nachfrage wird über die konkrete Ausführung eines Strassenstücks entscheiden.

Um die Gebiete nicht wie bisher voneinander abzuschotten, sondern zu verbinden, sind Anpassungen an den Verkehrsinfrastrukturen erforderlich. Die Unterführungen „Winterthurer“- und „Unterer Bahnhofstrasse“ verhindern eine Vernetzung, da in Kombination mit den Hindernissen, welche die Bahngeleise darstellen zu stark eingeschränkt ist. Deshalb habe ich die Niveaus von Strasse und Bahn neu geprüft und bin zum Schluss gekommen, dass ein Viadukt die Situation entscheidend verbessern würde. Beispielsweise, könnte der Bahnhofplatz dank einer gedeckten Fuss- und Veloweg direkt mit dem Wässeri-Areal verbunden werden, ausserdem bedeutet der Wegfall der Unterführung „Untere Bahnhofstrasse“ eine ebenerdige Ausweitung des Bahnhofplatzes bis zum hin Silo. Auch im Westen kann der Bahnhofplatz verlängert werden, da ein Zweirad-Parking im Viadukt den bestehenden Velounterstand auf dem Platz ersetzen könnte.


b

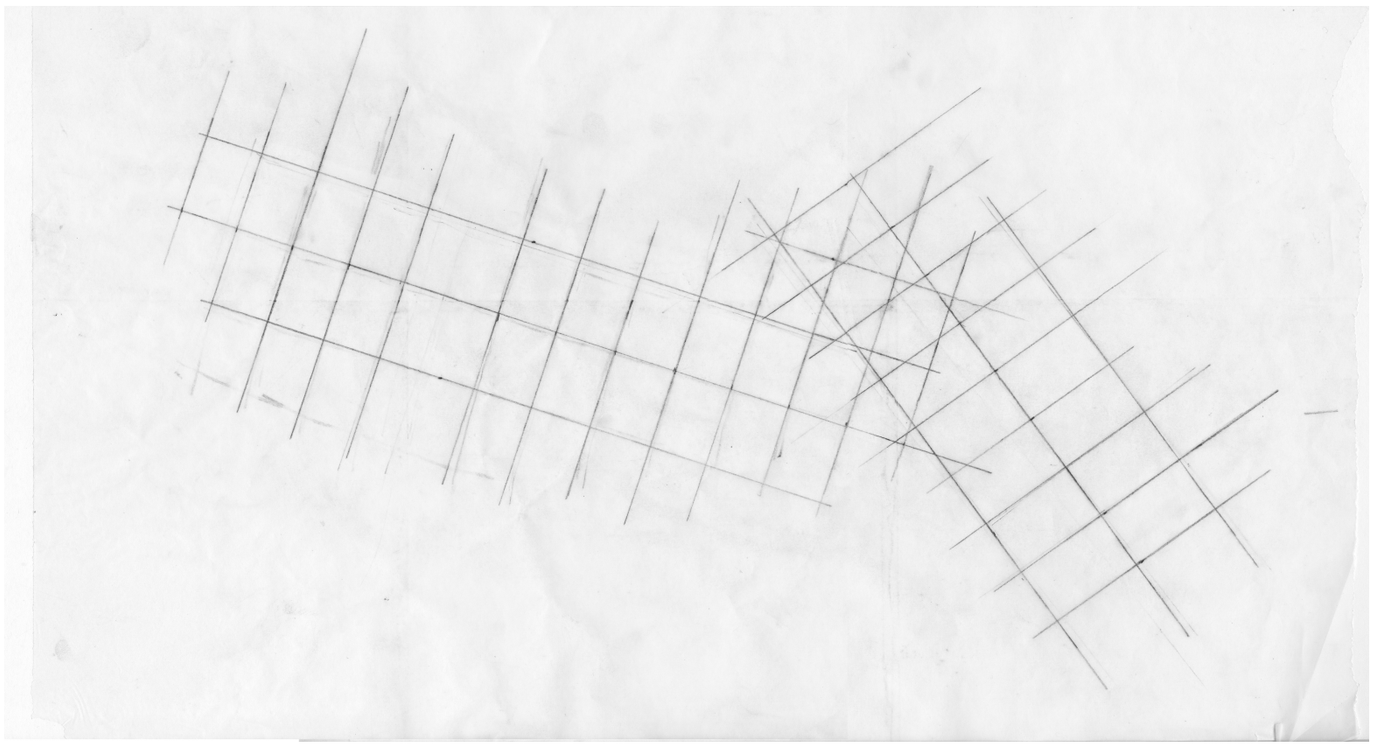


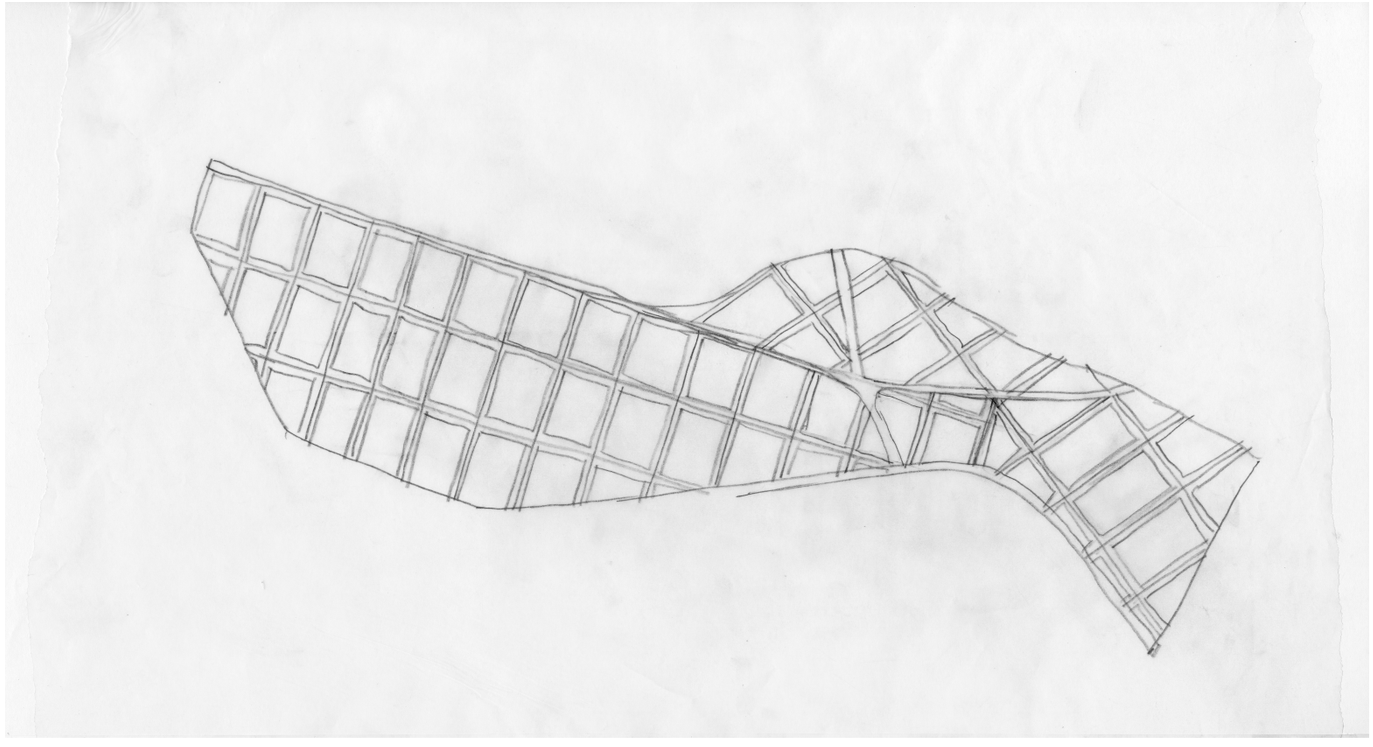
c

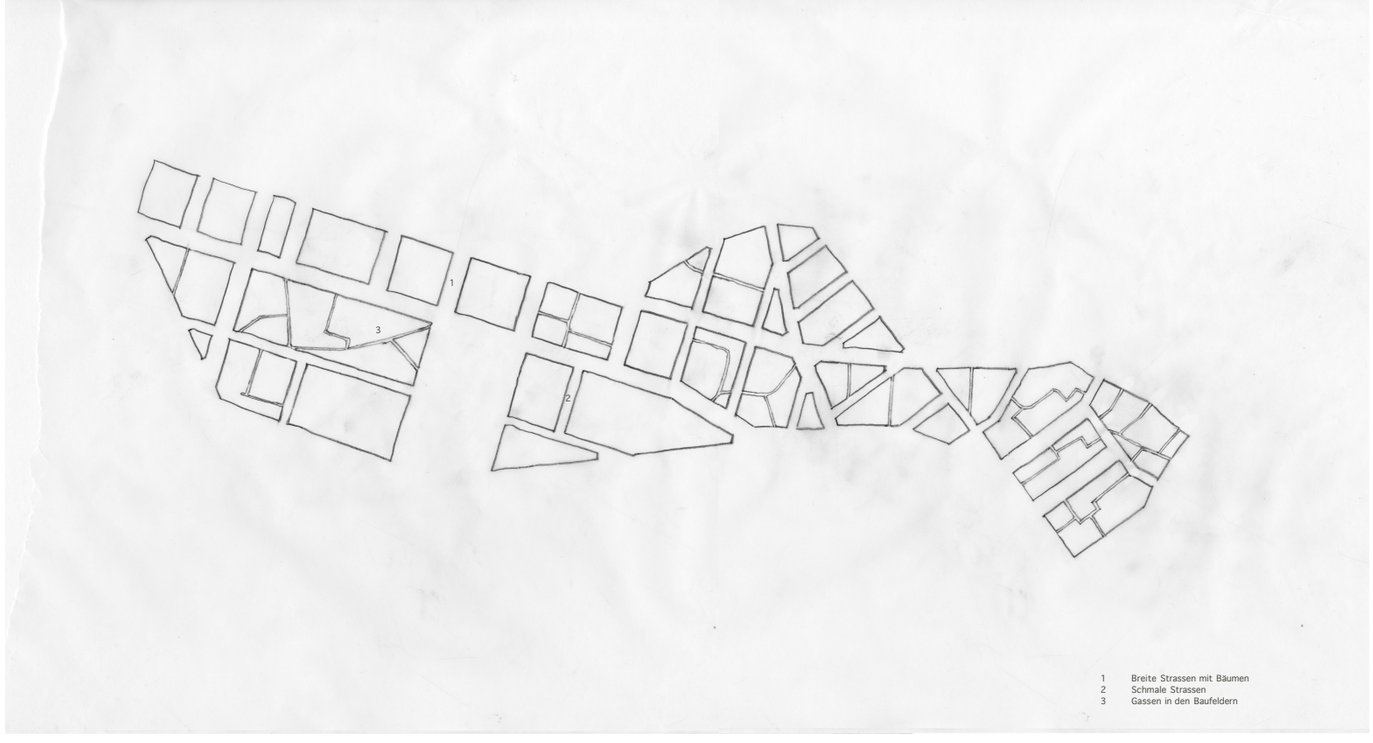


SITUATION
M 1:15'000

- a Zeichnung, Waldgebiet Zürcher Oberland
- b Skizze, "Hänge schützen - Bauen in der Ebene"
- c Ansicht M 1:10'000, Hügelkette mit Bachtel (1), Allmen (2) und Allenberg (3)

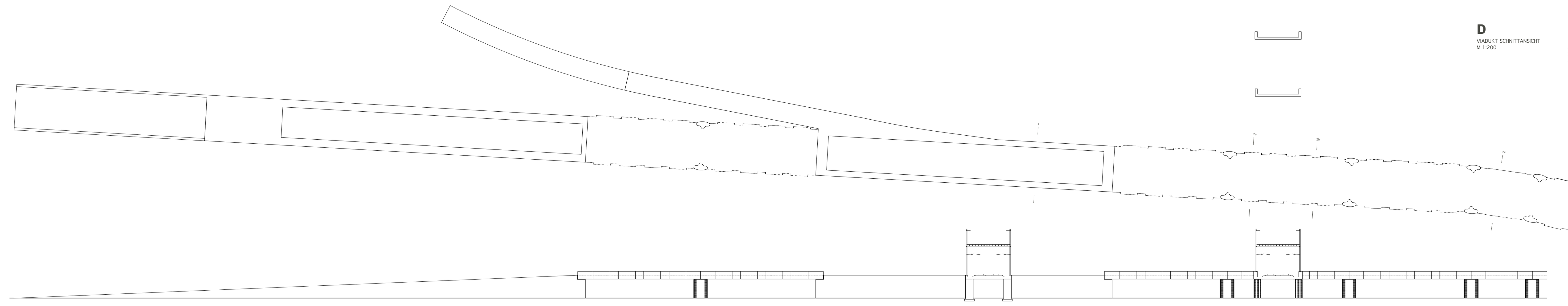

a


b



c

- a Rastergeometrien, Zeichnung M 1:5000
- b Baufelder, Zeichnung M 1:5000
- c Hierarchie der Strassen, Zeichnung M 1:5000



D
VIADUKT SCHNITTANSICHT
M 1:200

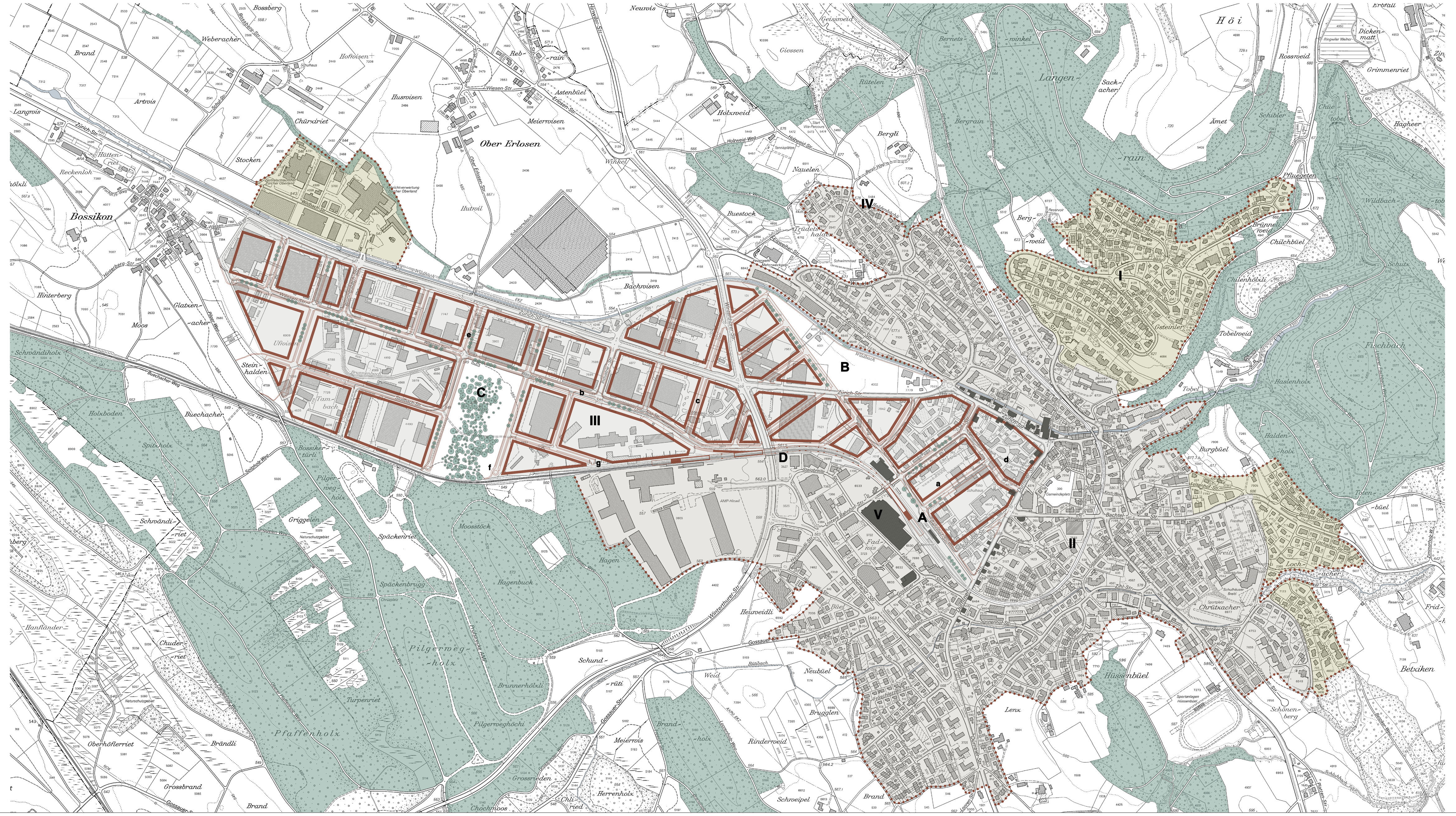
1 Mauern in Stampfbeton, Decke in Eisenbeton
2a Pfeiler und Balken in Eisenbeton, breite Verstärkung
2b Pfeiler und Balken in Eisenbeton, ohne Verstärkung
2c Pfeiler und Balken in Eisenbeton, schmale Verstärkung

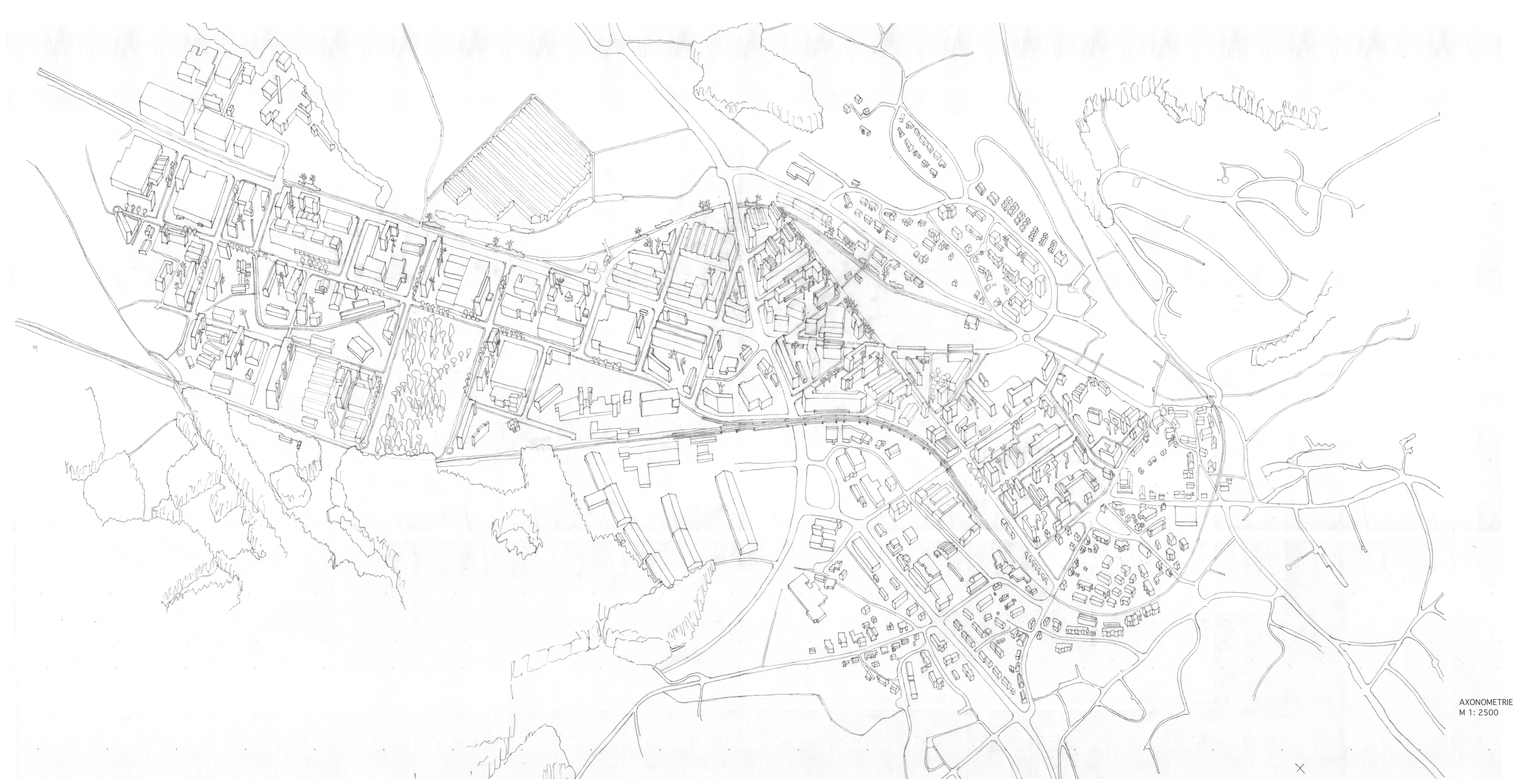
BAUZONENPLAN
M 1:2000

- A Bahnhofplatz
- B Allmend
- C Ergänzung Waldgebiet
- D Viadukt

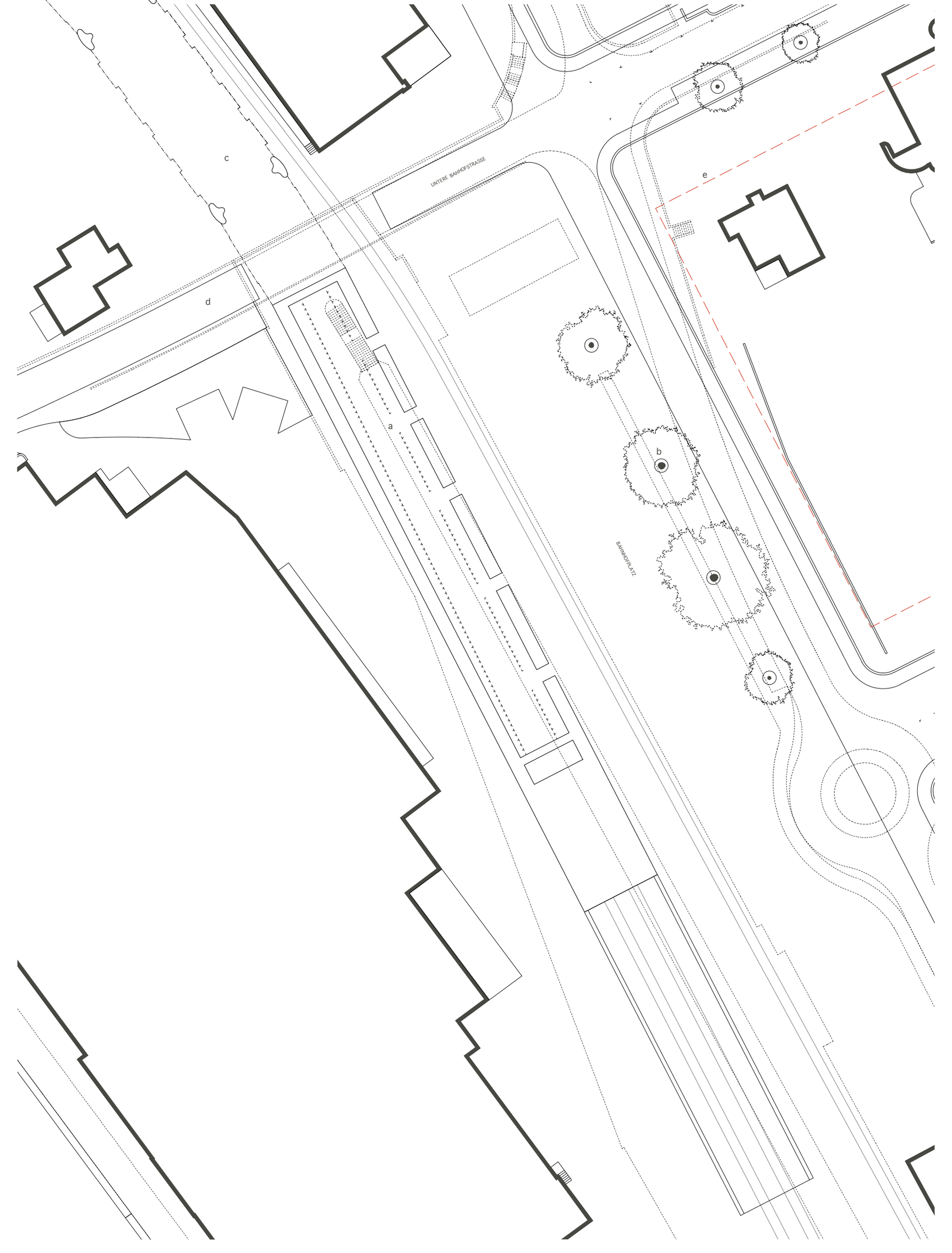
- I zweigeschossige Wohn- und Gewerbezone
- II viergeschossige Wohn- und Gewerbezone
- III siebengeschossige Wohn-, Gewerbe- und Industriezone - Überbauungsziffer 0.5/ max. Gebäudehöhe 24.0 m
- IV Grenze Baugebiet
- V Schützenswerte Häuser in der Nähe der Zone III

- a Pflichtbaulinie
- b Strassenbreite 36,0 m
- c Strassenbreite 19,5 m
- d Gassenbreite 15,0 m
- e Baumgruppen
- f Wendeschlaufe
- g Wendeplatz





AXONOMETRIE
M 1: 2500

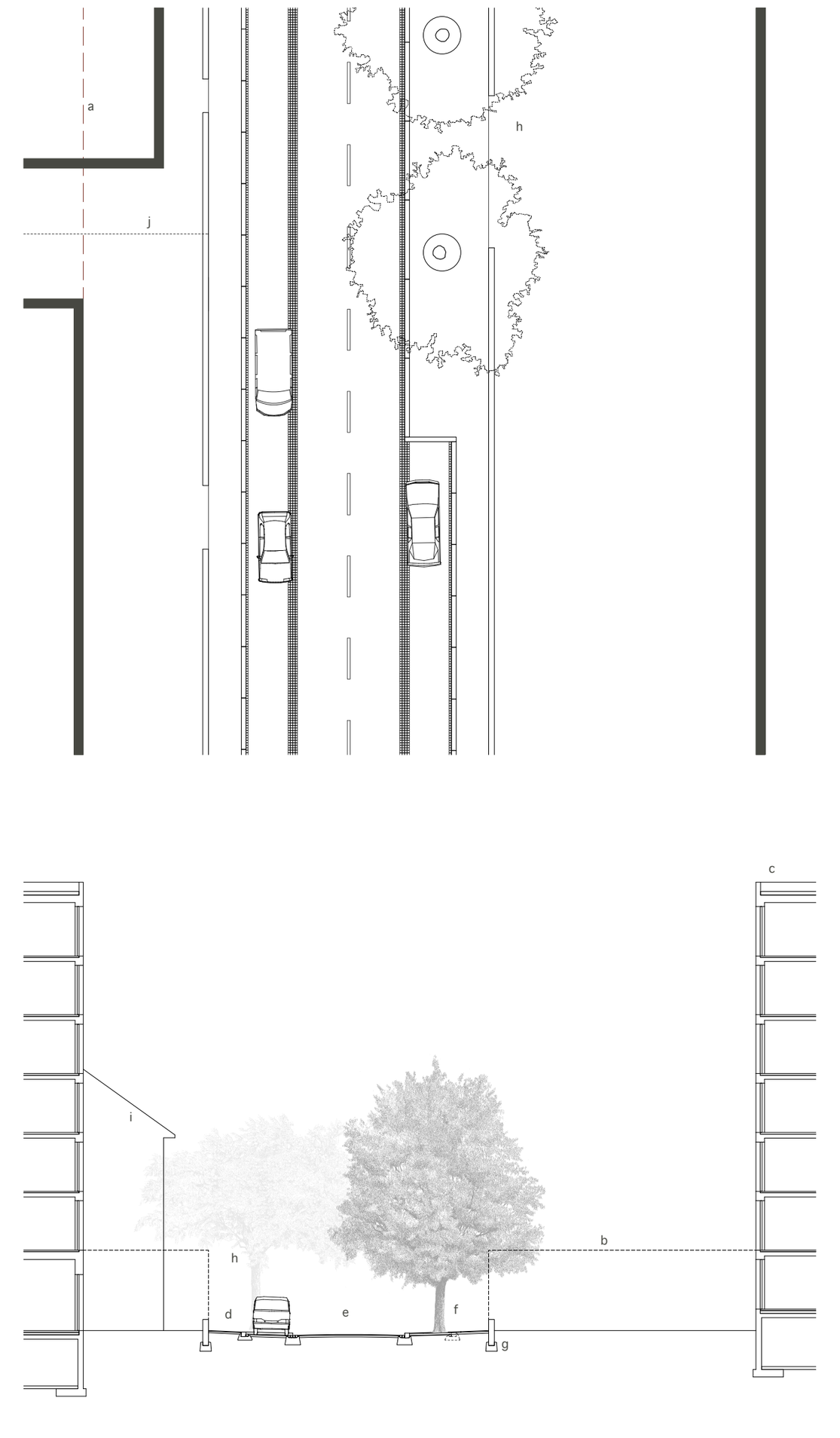


A
BAHHOFPLATZ (AUSCHNITT)
M 1:200

- a 2-Rad Parking
- b bestehende Baumgruppe
- c Velo- und Fussgängerverbindung ins Wässeri-Areal
- d Unterführung wird aufgeschüttet
- e Pflichtbaulinie Baufelder

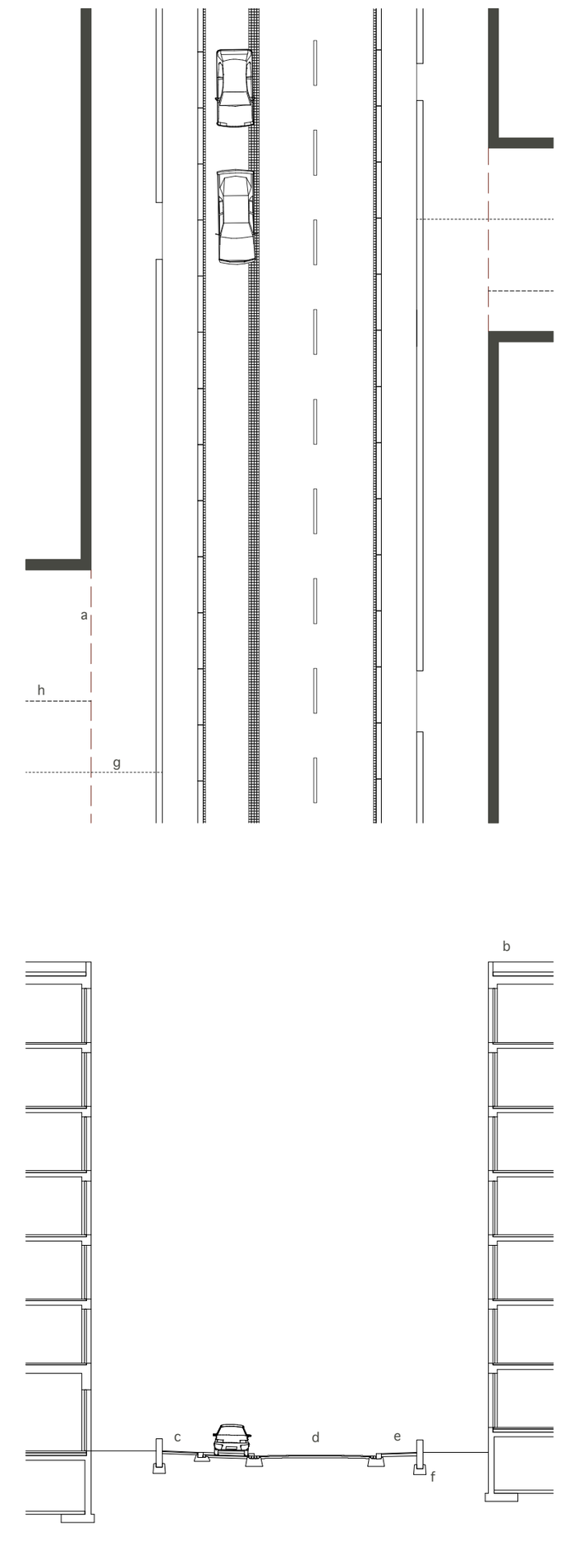
b
Strassenprofil 36 Meter
Grundriss und Schnitt
M 1:100

- a Pflichtbaulinie für Hauptbaukörper
- b Annexbauten zur Strasse innerhalb des Profils - max. Länge 1/2 der Fassadenlänge
- c max. Gebäudehöhe 24,0 m
- d Trottoir (2,0 m) mit Parkfeld (2,5 m)
- e Fahrspur (2 x 3,0 m)
- f Trottoir (4,5 m) mit Baumgruppen
- g Gartenmauer (h: 0,6 m)
- h Ulmen und Akazien
- i bestehendes Gebäude
- j Parzellengrenze



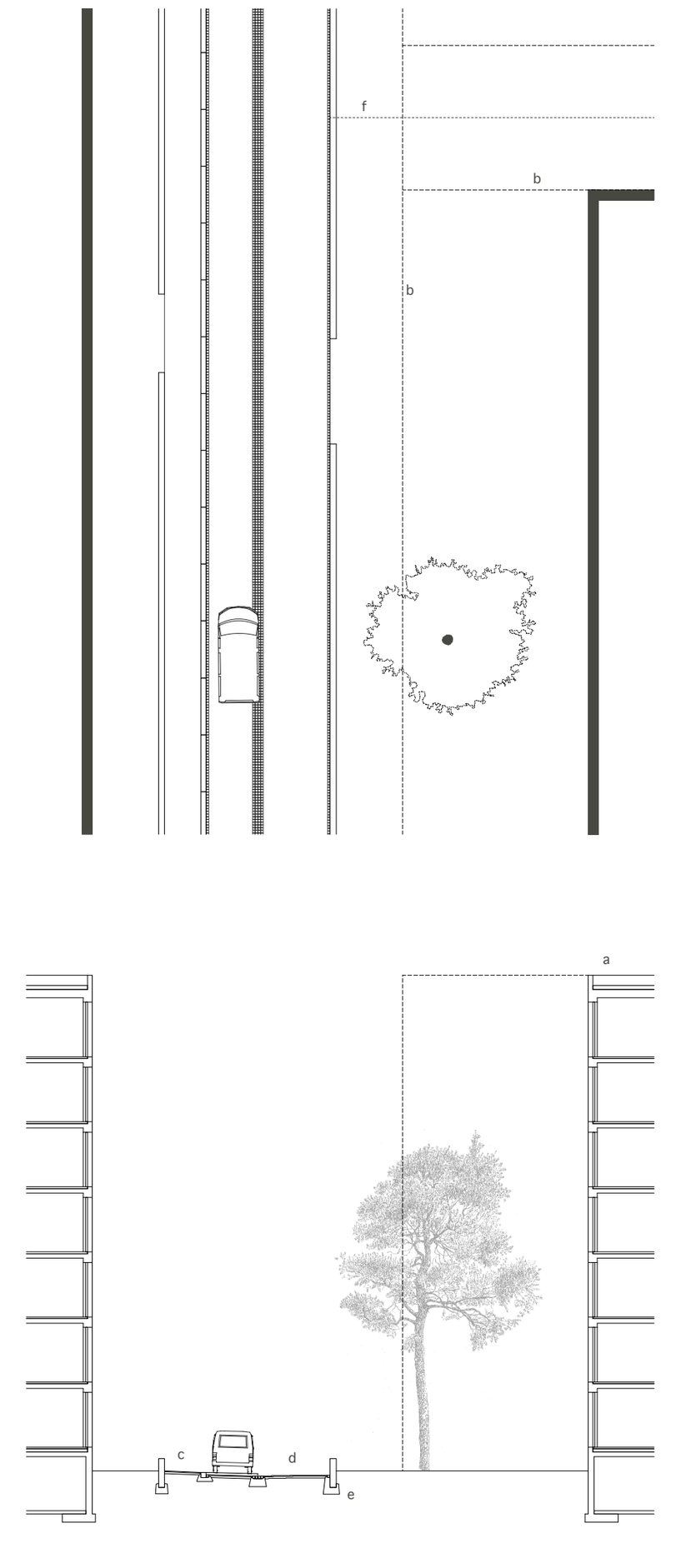
c
Strassenprofil 19.5 Meter
Grundriss und Schnitt
M 1:100

- a Pflichtbaulinie für Hauptbaukörper
- b max. Gebäudehöhe 24,0 m
- c Trottoir (2,0 m) mit Parkfeld (2,5 m)
- d Fahrspur (2 x 3,0 m)
- e Trottoir (2,0 m)
- f Gartenmauer (h: 0,6 m)
- g Parzellengrenze
- h Grenzabstand (3,5 m)



d
Gassenprofil 15 Meter
Grundriss und Schnitt
M 1:100

- a max. Gebäudehöhe 24,0 m
- b Grenzabstand 3,5 m
- c Trottoir (2,0 m) mit Parkfeld (2,5 m)
- d Fahrspur (3,0 m)
- e Gartenmauer (h: 0,6 m)
- f Parzellengrenze



VECTORWORKS EDUCATIONAL VERSION