

Plangrundlage und Begleitung Bebauungsplanverfahren | Abschlussdossier
Stand: 12. April 2018

Konzeptionelle Untersuchungen

| | |
|-------------------------------|----|
| Situation | 7 |
| Städtebauliche Typologie | 9 |
| Erschliessung | 15 |
| Erschliessung Gebäude | 17 |
| Lichteinfallswinkel | 19 |
| 2h Schatten | 21 |
| 2h Schatten Vergleichsprojekt | 23 |

Wesentliche Darstellungen Projekt

| | |
|--|----|
| Grundrisse, Ansichten, Schnitte, M1:1000 | 27 |
| Regelgeschosse Hochhaus, M1:200 | 48 |
| Detailschnitt, M1:50 | 53 |
| Flächennachweis | 55 |

Weitere Untersuchungen

| | |
|-----------------------------|-----|
| Verlandung ohne Hohhaus Süd | 63 |
| Neues Brückenprofil | 71 |
| Zugang Perrons | 79 |
| Zugang Velo / PW | 83 |
| Anlieferung | 95 |
| Statikkonzept | 103 |
| Haustechnikkonzept | 120 |
| Brandschutzkonzept | 123 |

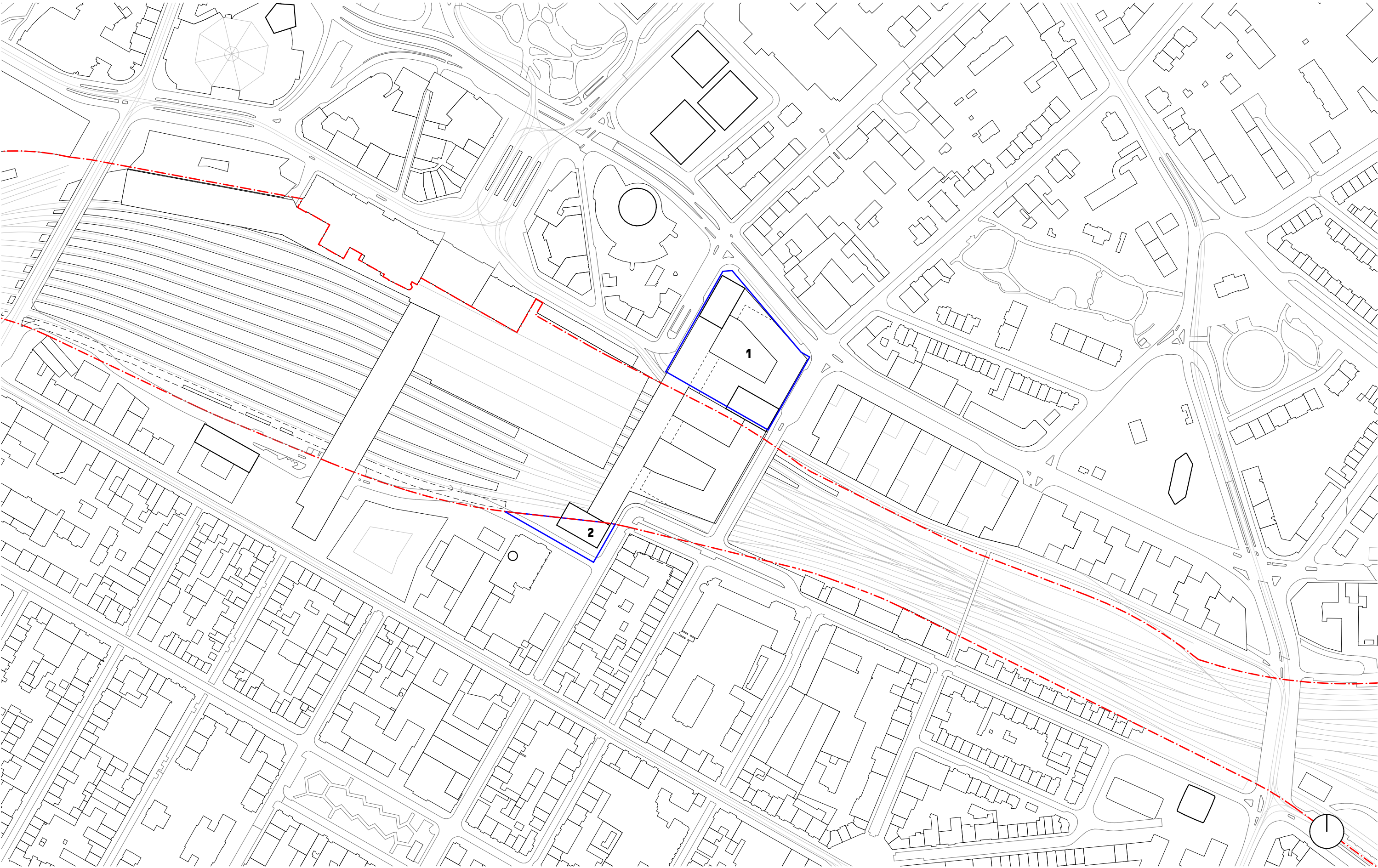
Konzeptionelle Untersuchungen



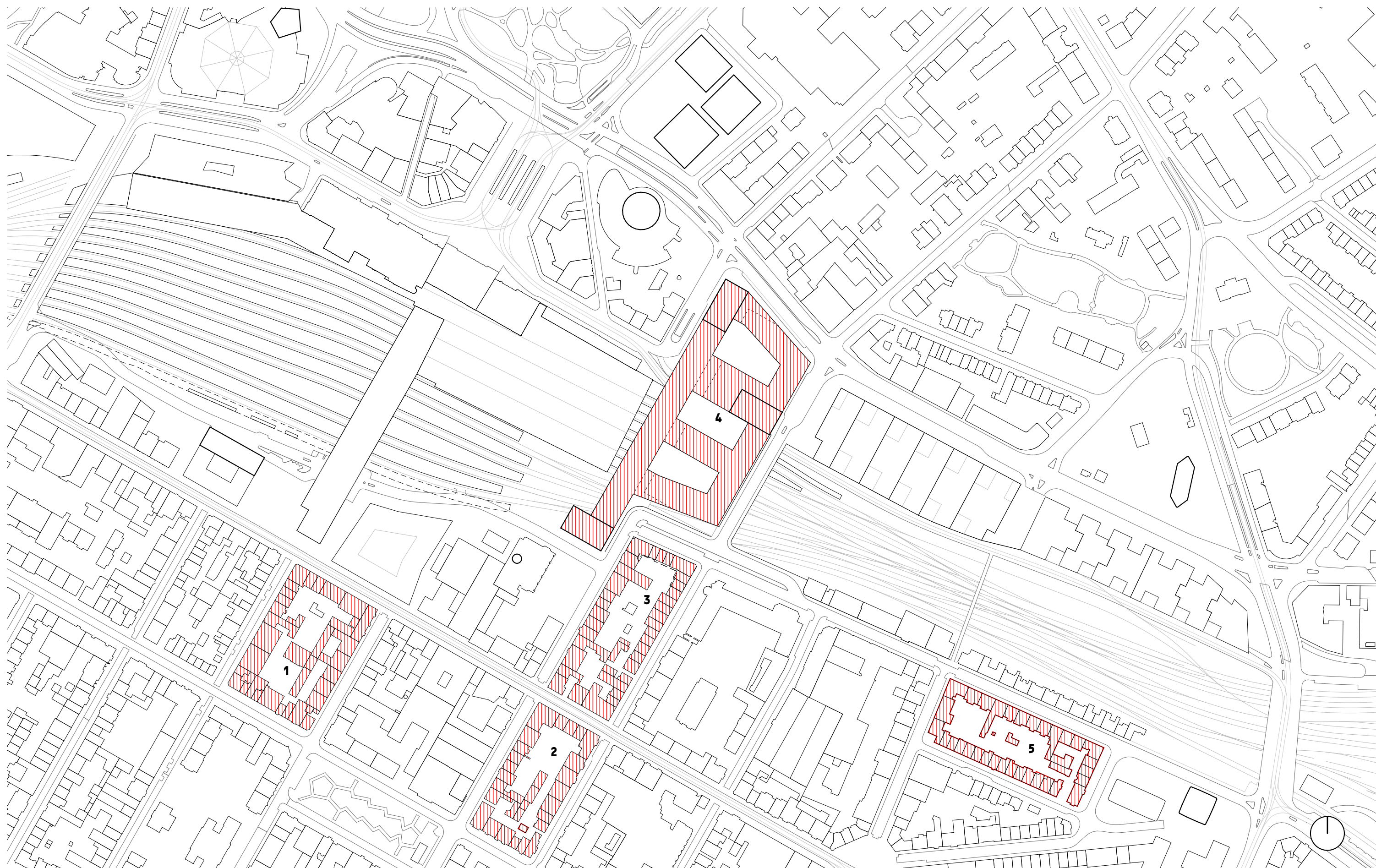
1 Parzelle 1474
Grundeigentümer: Post

2 Parzelle 1293, 0509,
begrenzt durch Interessenslinie
Grundeigentümer: SBB

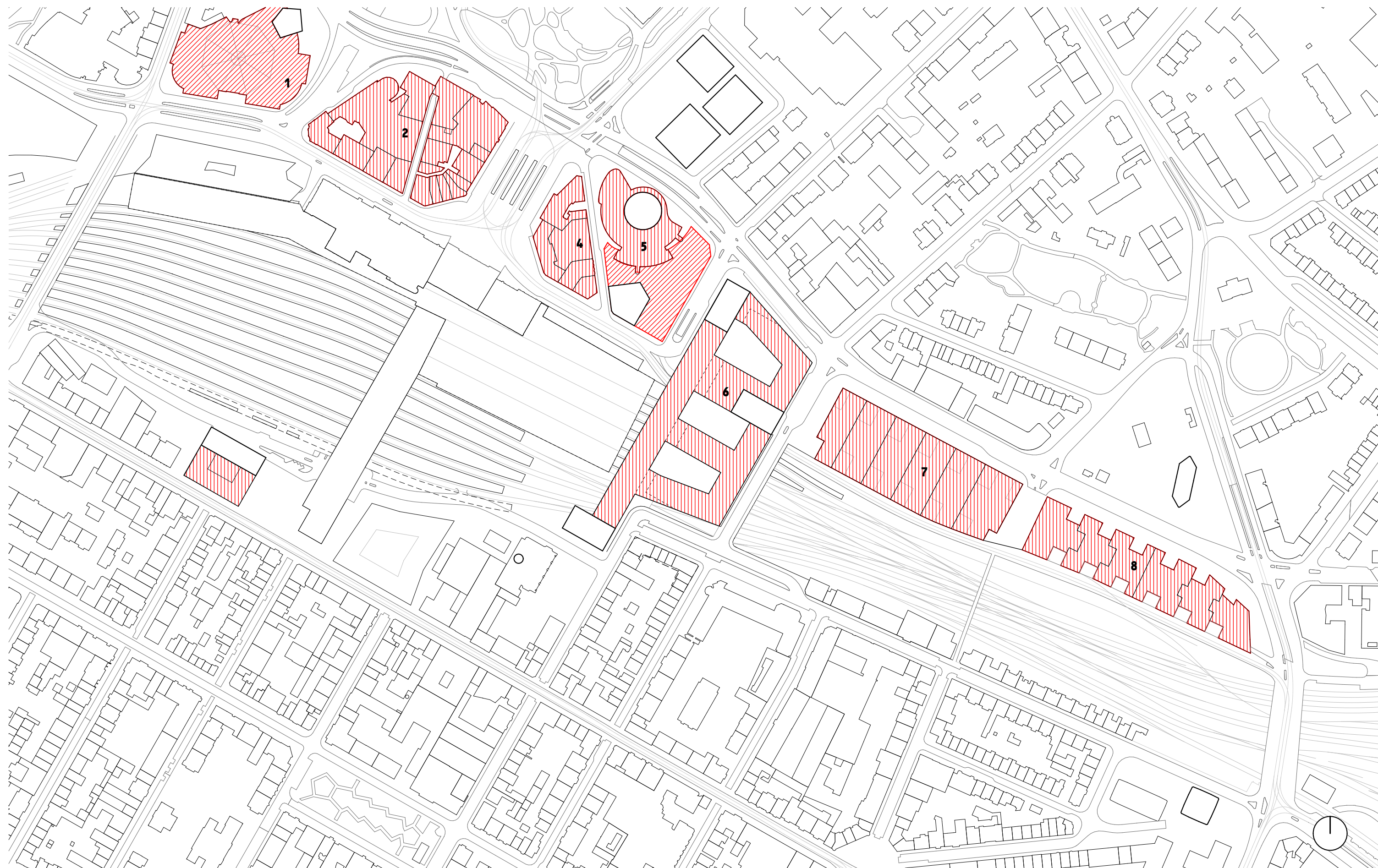
--- Interessenslinie SBB



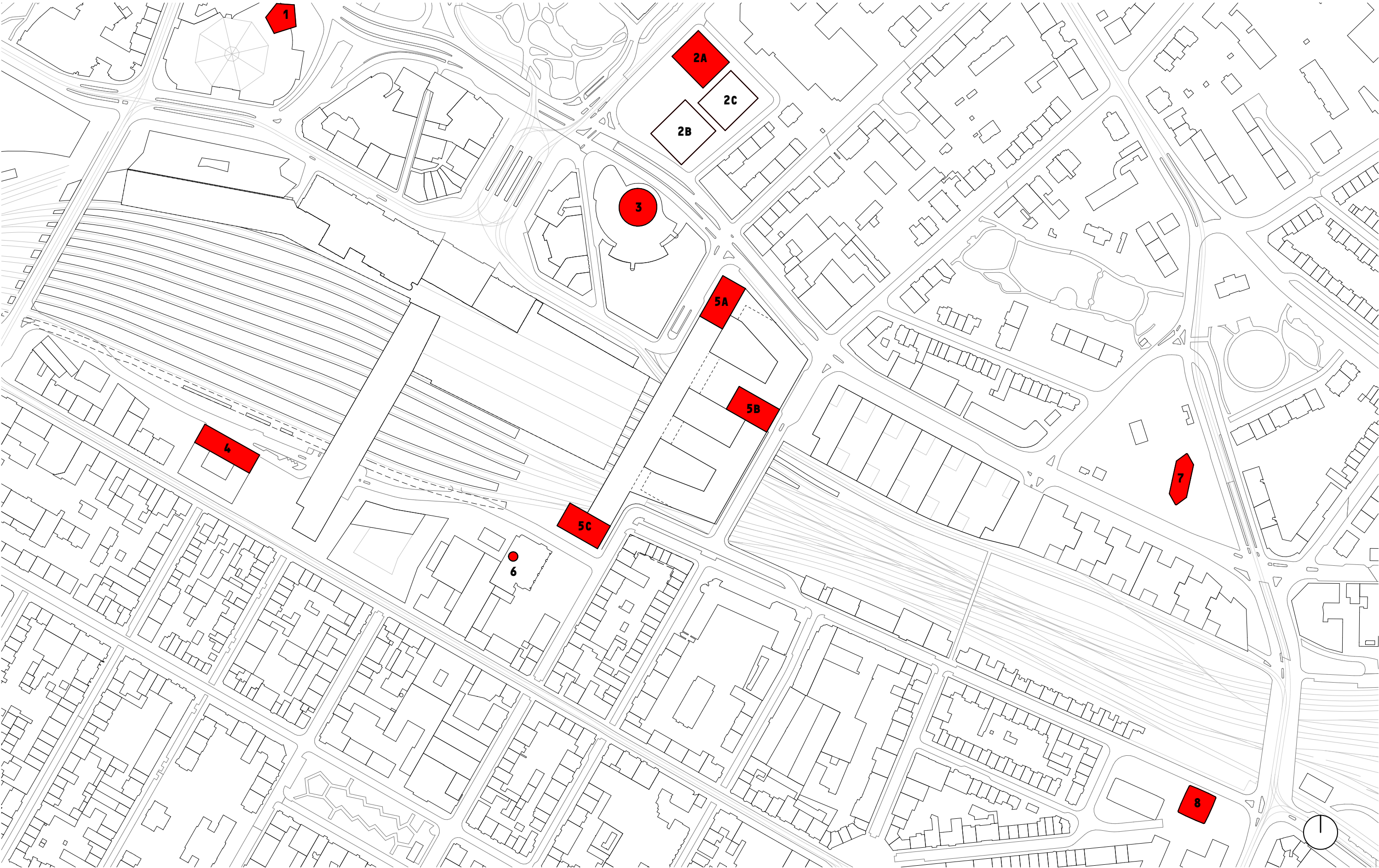
- 1** Blockrand Güterstrasse
Gempen-, Sempacher-,
Dornacherstrasse
- 2** Blockrand Güterstrasse
Solothurner-, Pfeffinger-,
Dornacherstrasse
- 3** Blockrand Meret Oppenheim-Strasse
Solothurner-, Pfeffinger-,
Hochstrasse
- 4** Überbauung Nauentor
Nauenstrasse, Peter Merian-Strasse,
Meret Oppenheim-Strasse
- 5** Blockrand Hochstrasse
Bruderholz-, Uhland-,
Schillerstrasse



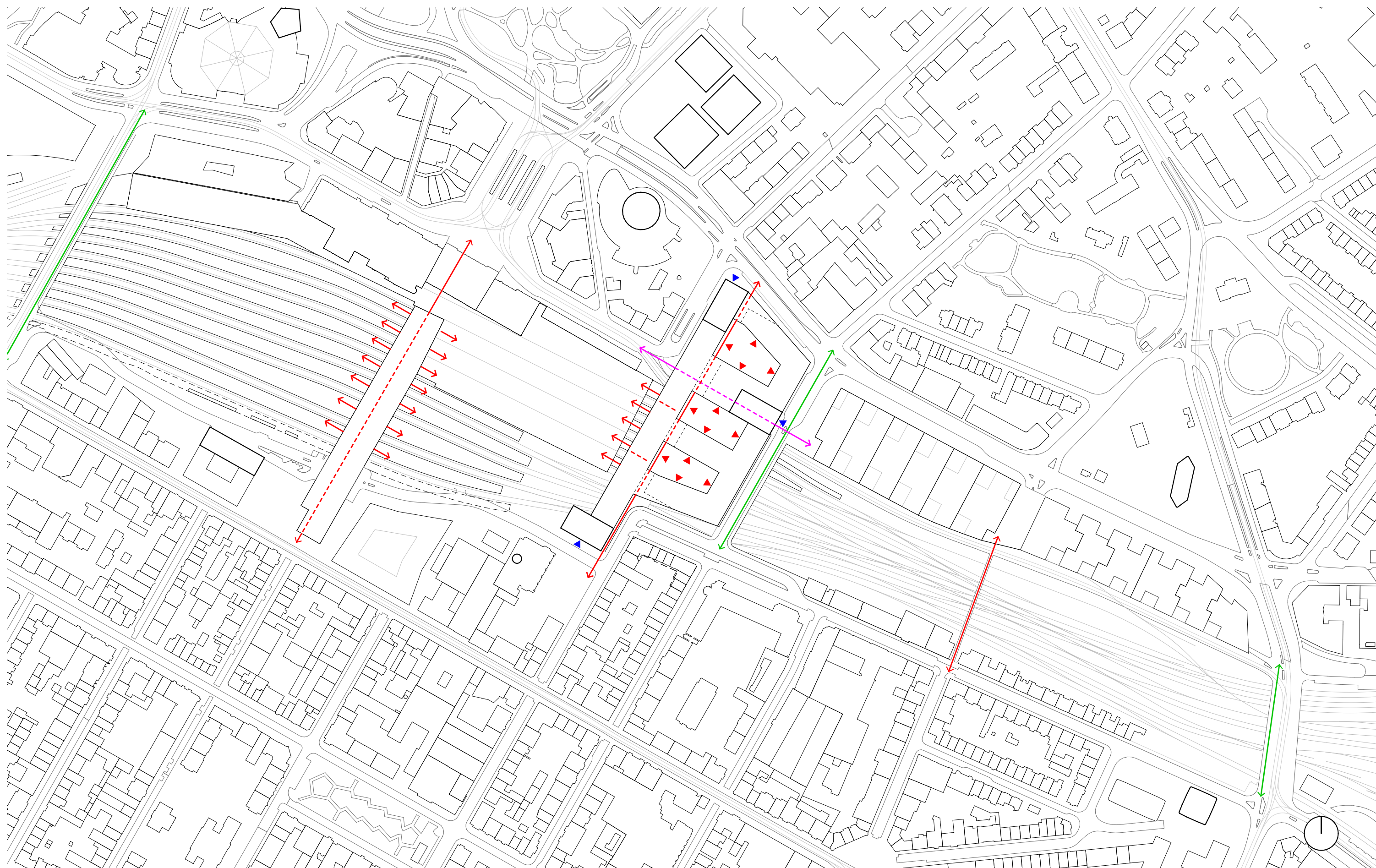
- 1** Areal Markthalle Steinentorberg
Viaduktstrasse 10
- 2** Blockrand Elisabethenanlage
Centralbahnstrasse
- 3** Blockrand Elisabethen-Passage
Centralbahnplatz
- 4** Blockrand Centralbahnplatz
Heumattstrasse
- 5** Bank für Internationalen
Zahlungsausgleich (BIZ)
Centralbahnplatz 2
- 6** Überbauung Nauentor
Nauenstrasse, Peter Merian-Strasse,
Meret Oppenheim-Strasse
- 7** Peter Merian Haus
Nauenstrasse, Gleisareal
- 8** Jacob-Burkhard-Haus
Nauenstrasse, Gleisareal



- 1** Wohn-Hochhaus
Steinentorberg 18
Höhe 50m (2012)
- 2** Baloise Ersatzbauten (WB 2014)
Areal Aeschengraben
Höhe A: 87m, B: 38m, C: 42m
- 3** Bank für Internationalen Zahlungsausgleich (BIZ)
Centrahlbahnplatz 2
Höhe: 77m (1977)
- 4** Meret Oppenheim Hochhaus (2019)
Meret Oppenheim-Strasse
Höhe: 81m
- 5** A, B, C:
Hochhäuser Nauentor (2028)
Nauenstrasse, Peter Merian-Strasse,
Meret Oppenheim-Strasse
Höhe: 87:5m
- 6** Heizkraftwerk Basel-Stadt
Solothurnerstrasse
Höhe: 68m (1981)
- 7** Lonza Hochhaus
Münchensteinerstrasse 38
Höhe: 68m (1962)
- 8** Coop-Hochhaus
Thiersteinerallee 12
Höhe: 52m (1979)

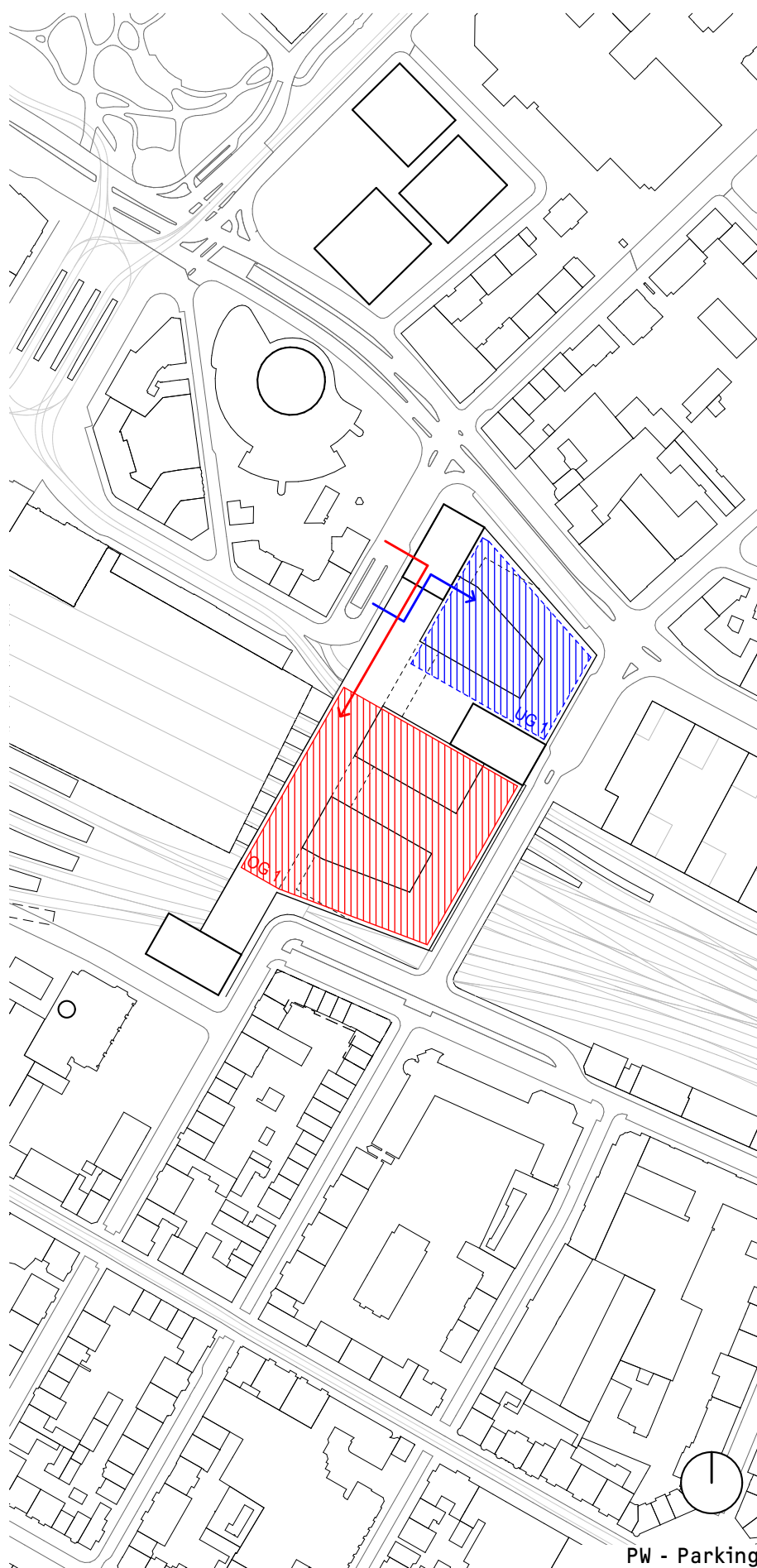


- ◀ Zugang Hochhaus
- ◀ Zugang Sockel
- ↔ Fussgänger
- ↔ Fussgänger, Velos
- ↔ Fussgänger, Velos, PWs







Velo - Parking

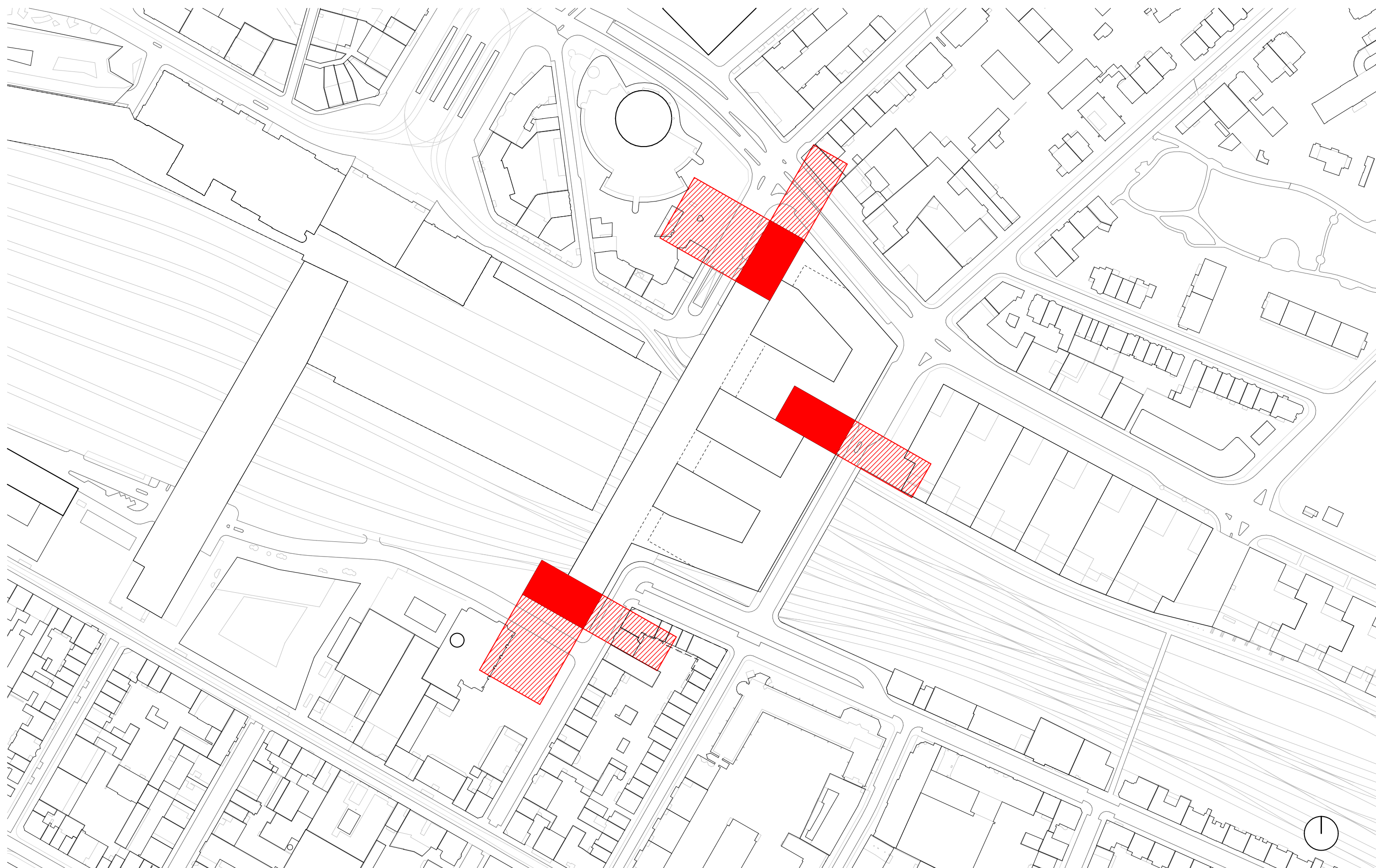




PW - Parking



Anlieferung

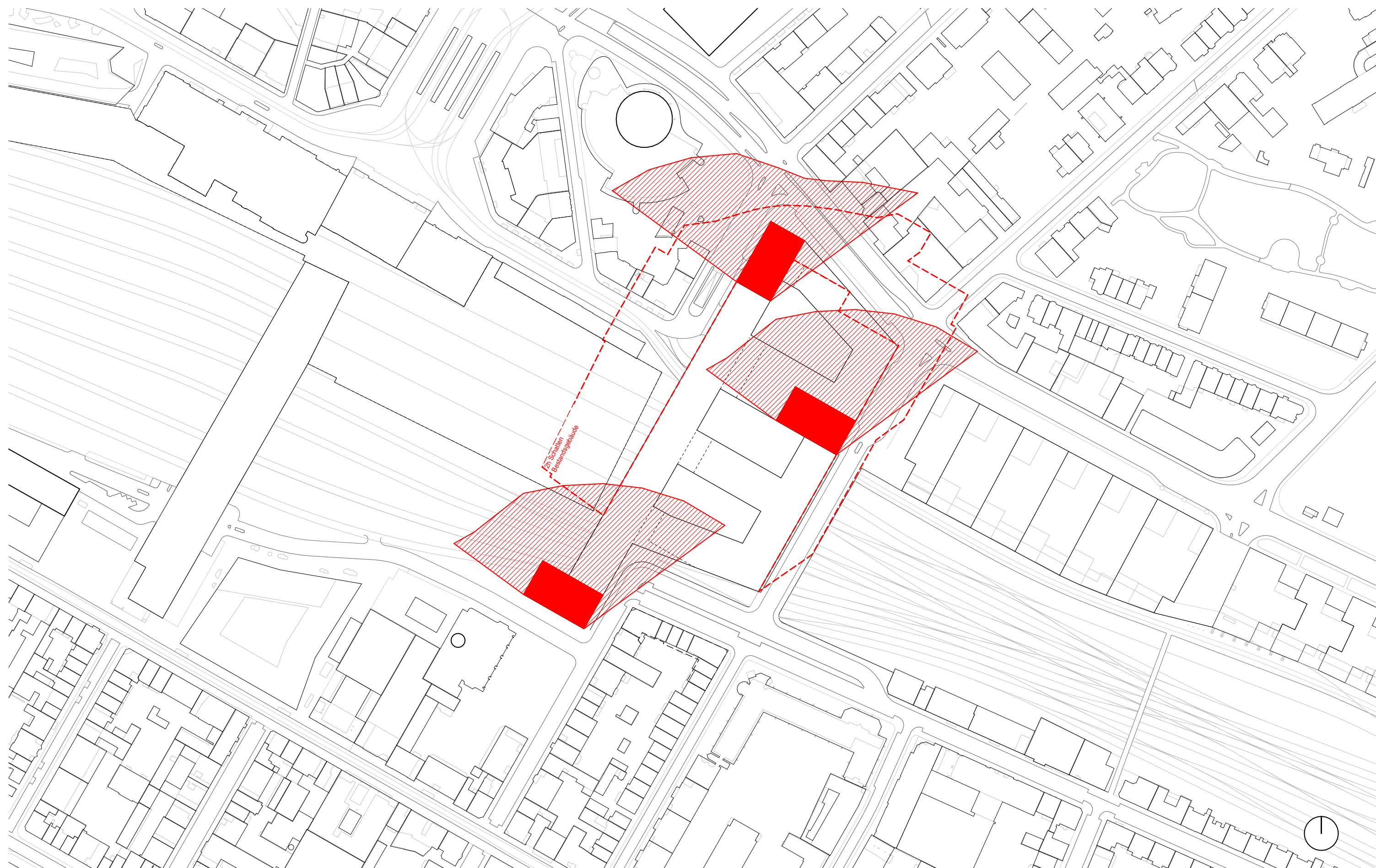
 Höhe Hochhaus: 87.4m | 366.90 m ü.M.
 60° Lichteinfallswinkel







Höhe Hochhaus: 87.4m | 366.90 m ü.M.

2h Schatten

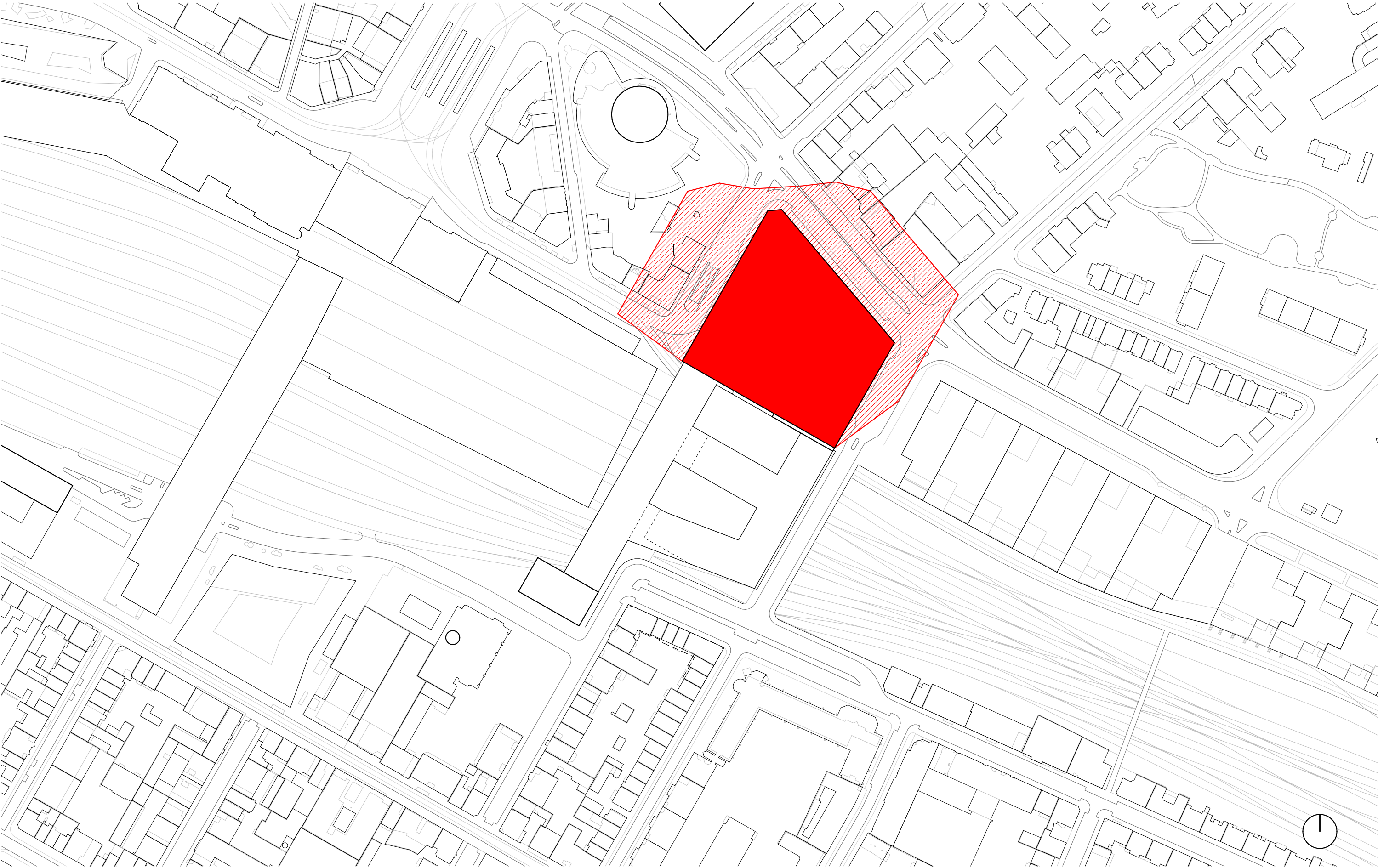




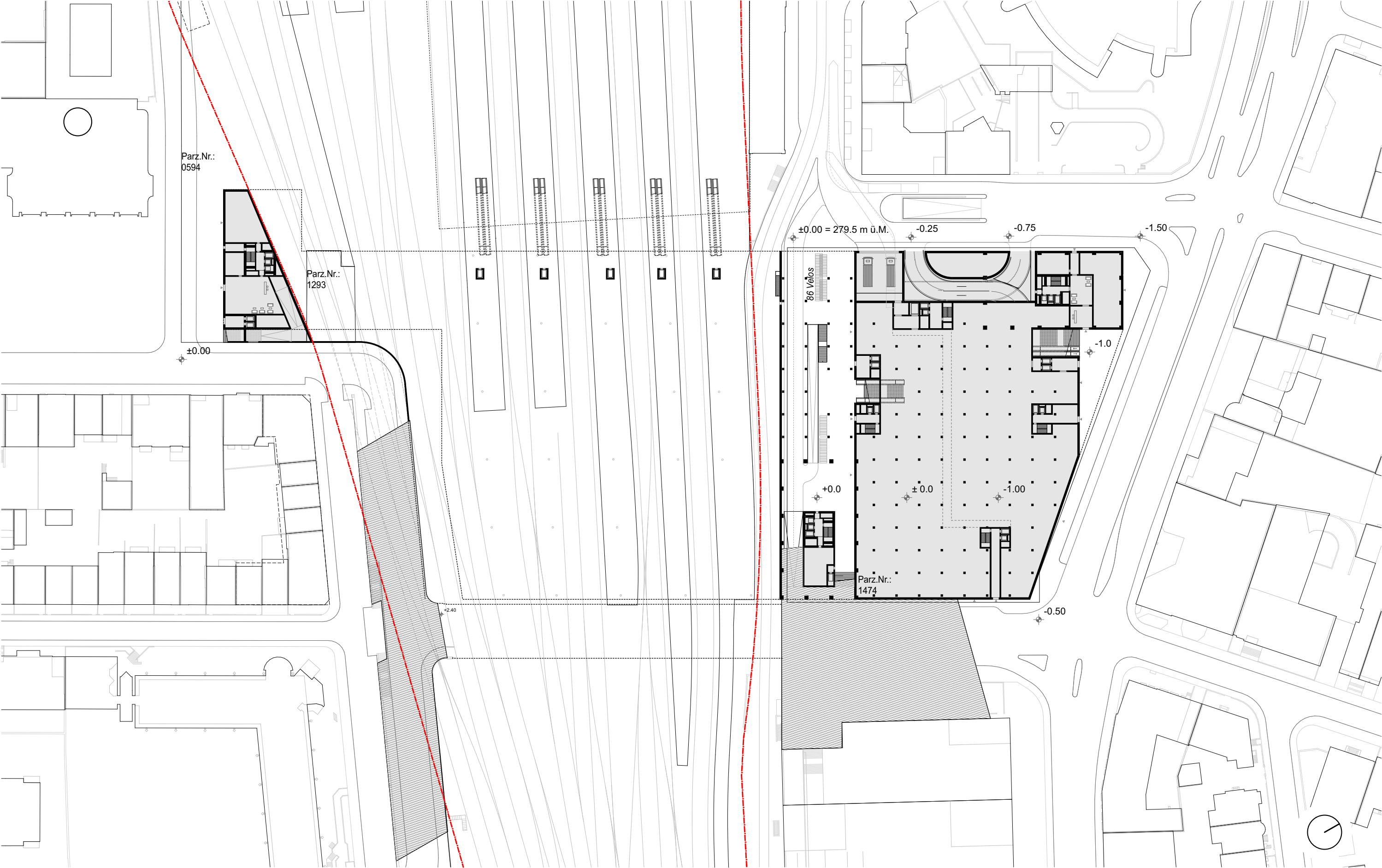
Vergleichsobjekt Zone 6:
max. Gebäudehöhe 25.00 m | 304.50 m ü.M.

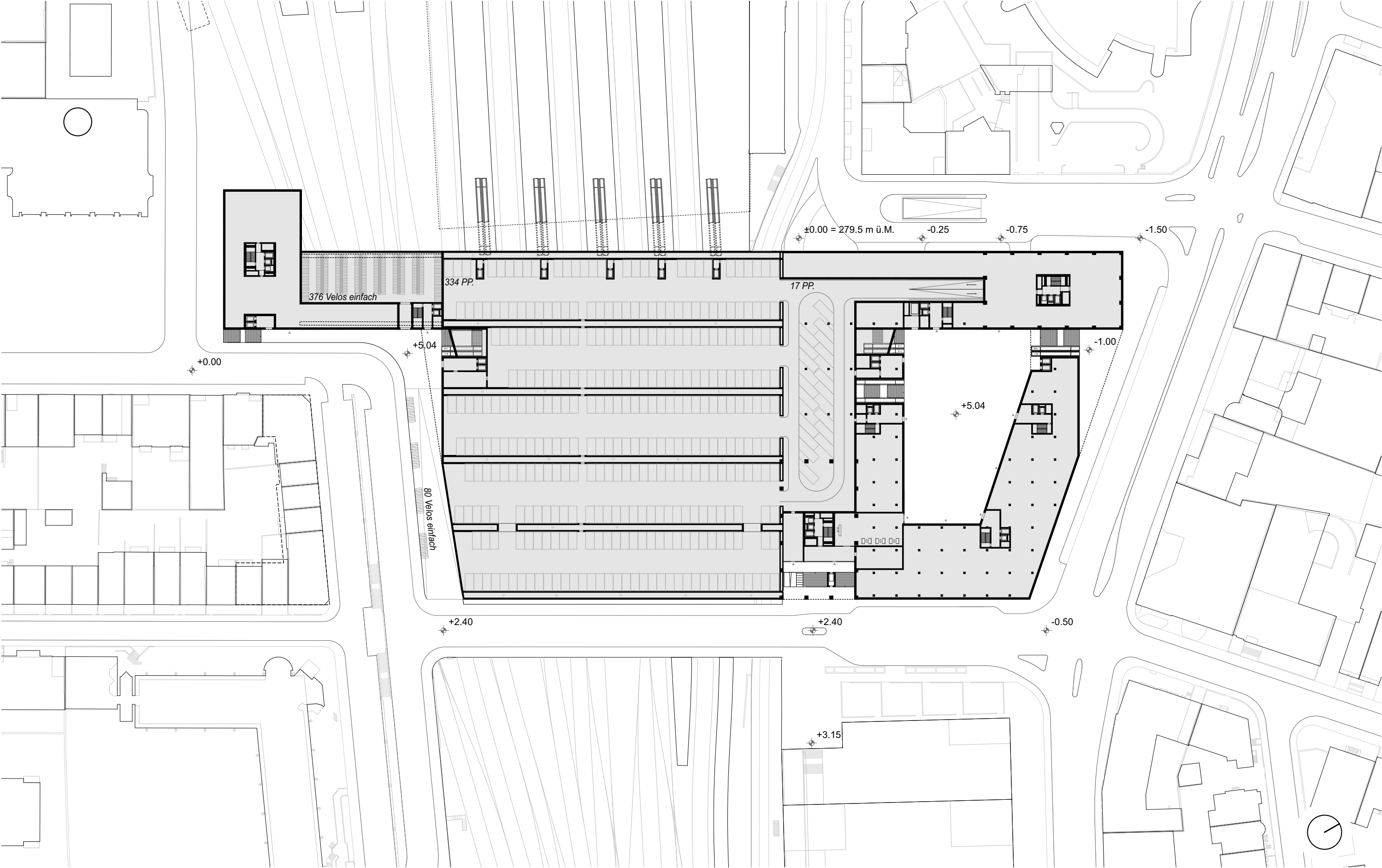


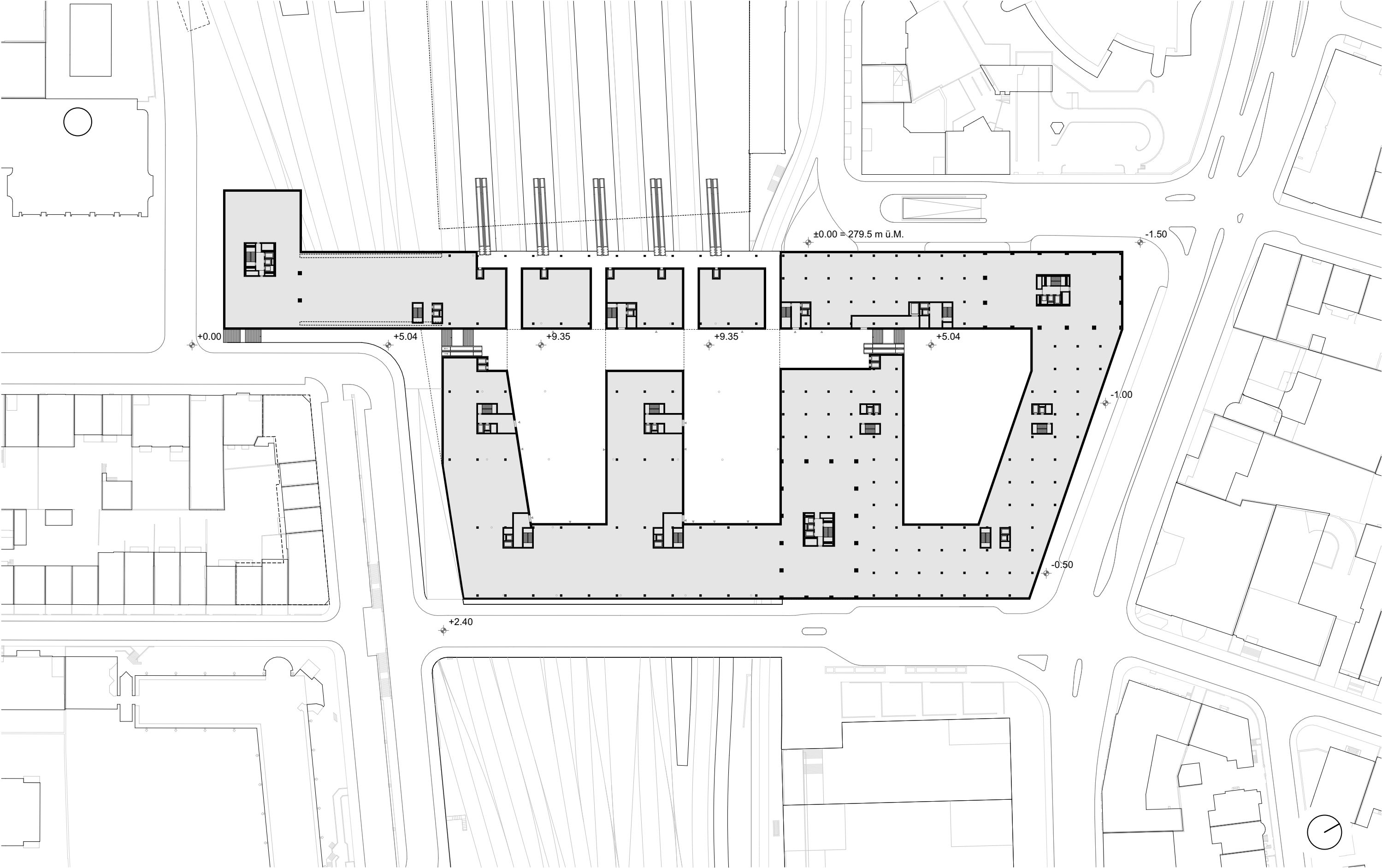
2h Schatten Vergleichsprojekt

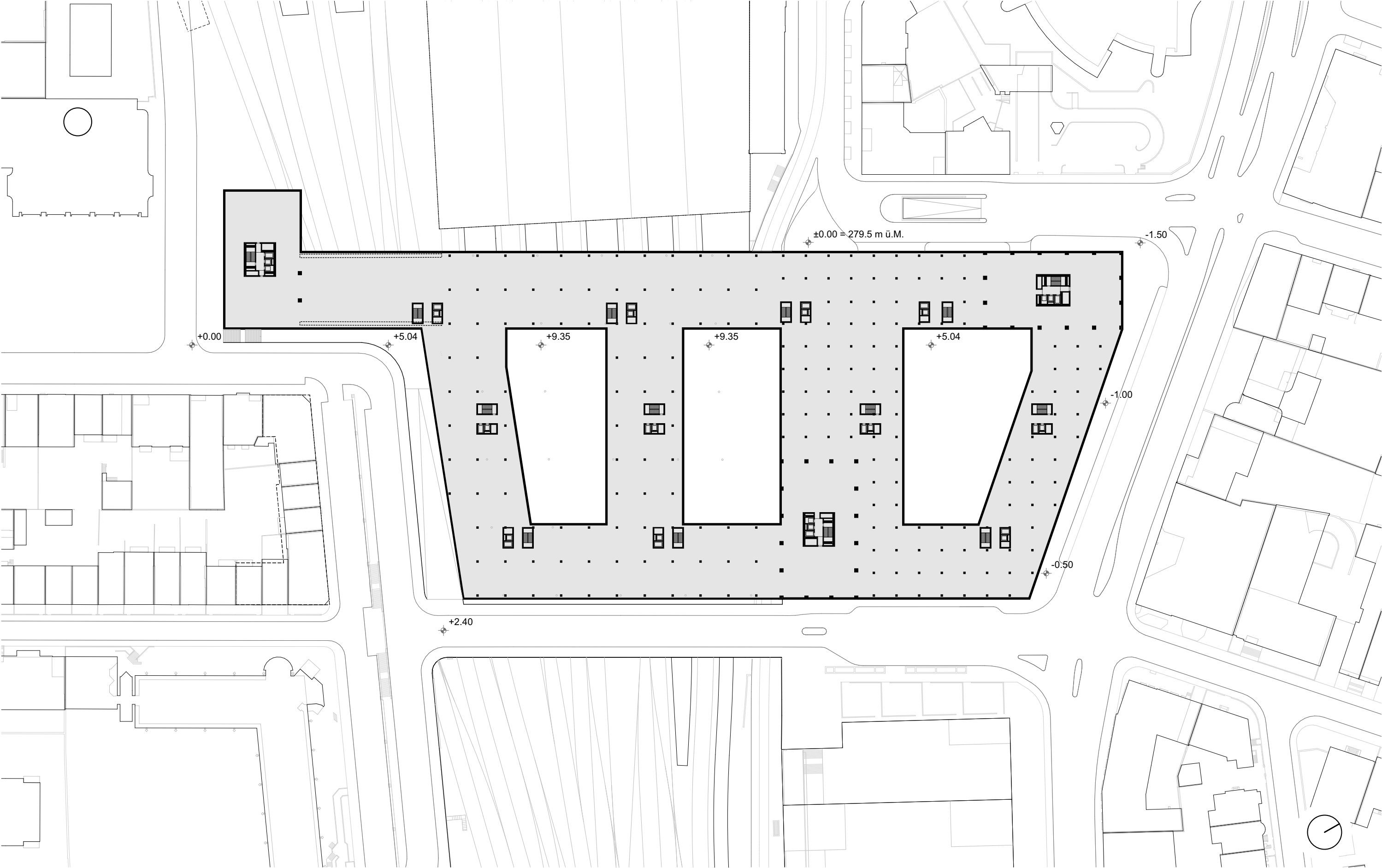



Wesentliche Darstellungen Projekt



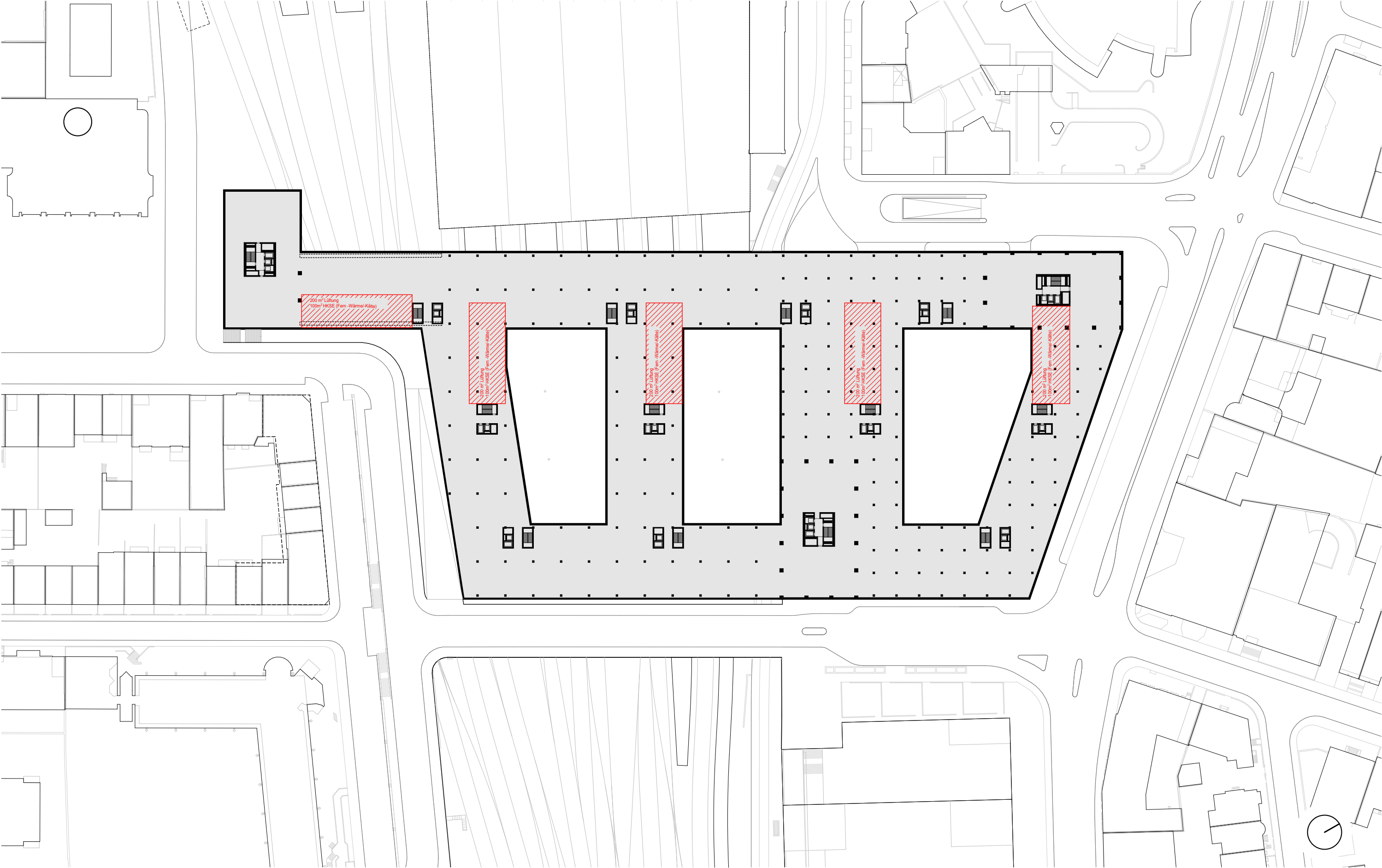






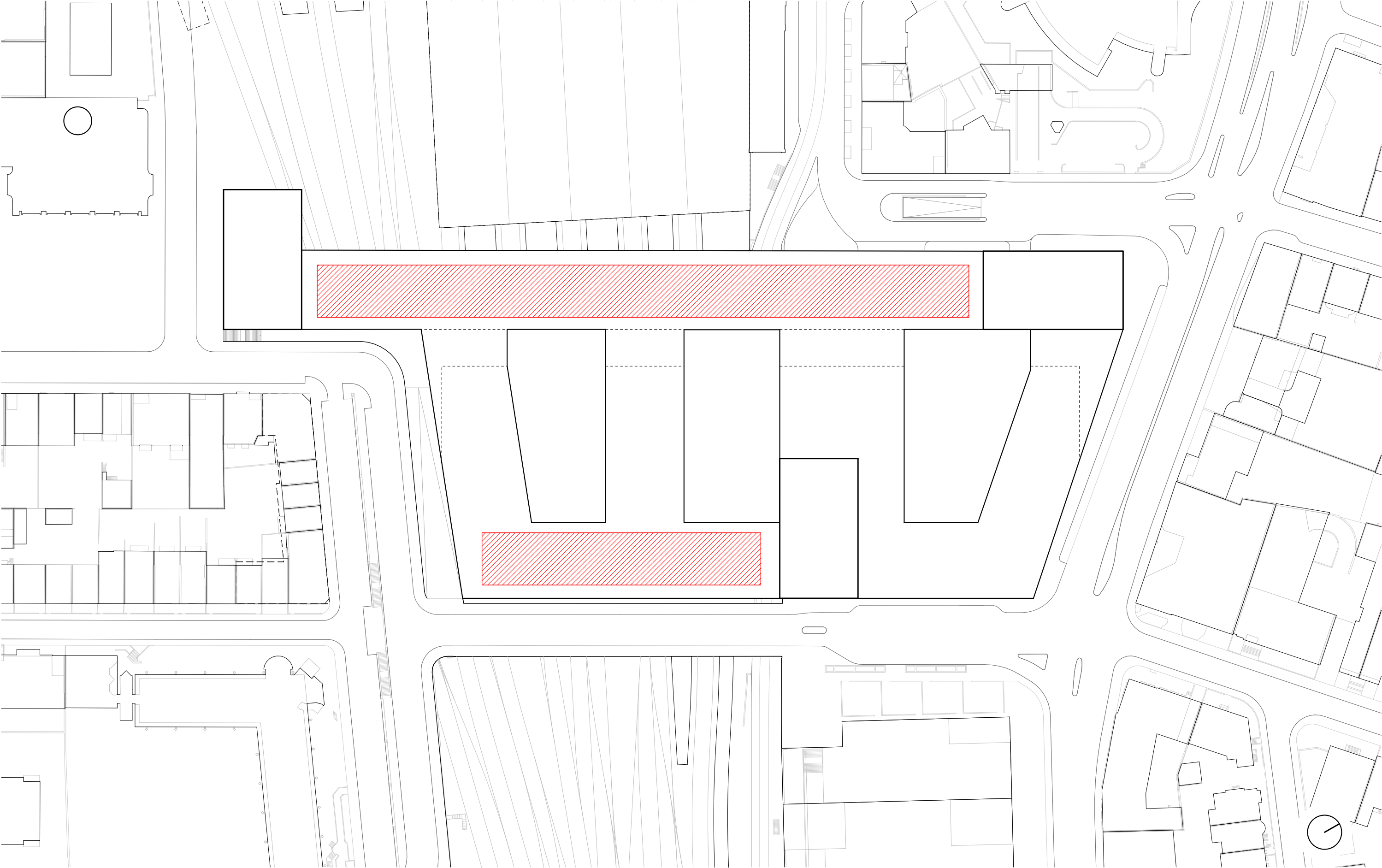


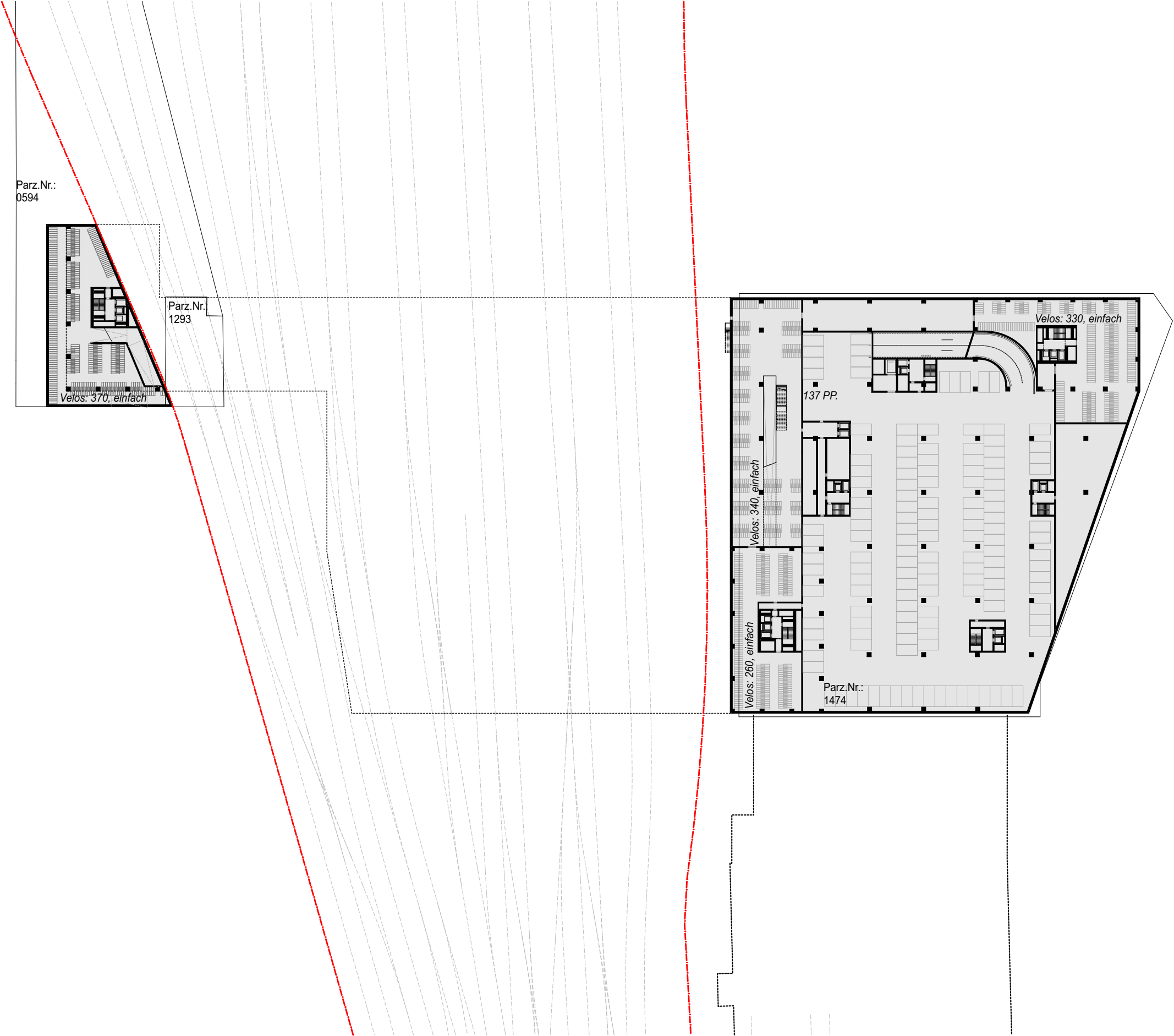
5 Technikzentralen à 300 m² , aufgeteilt zur Versorgung des Sockels

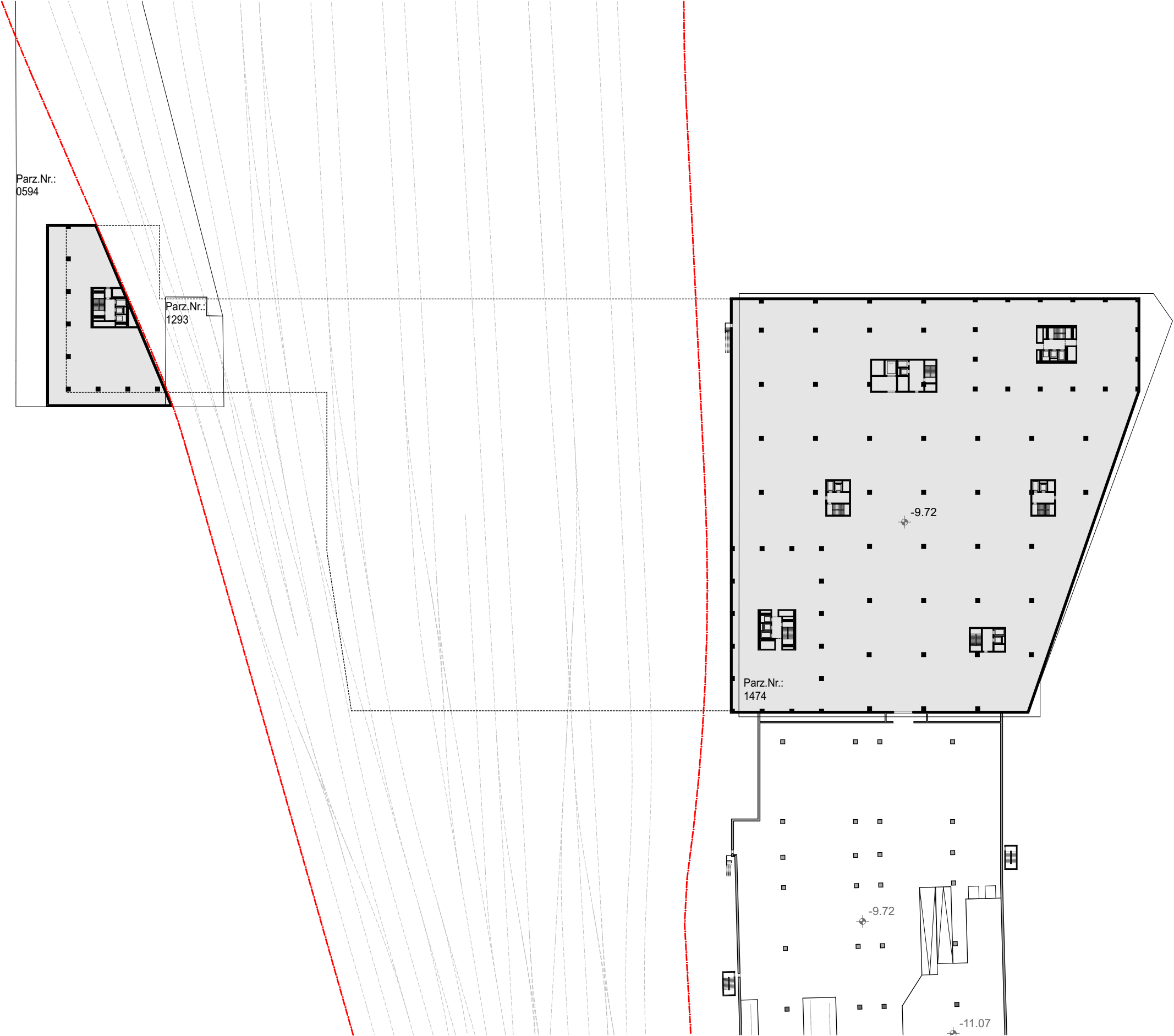


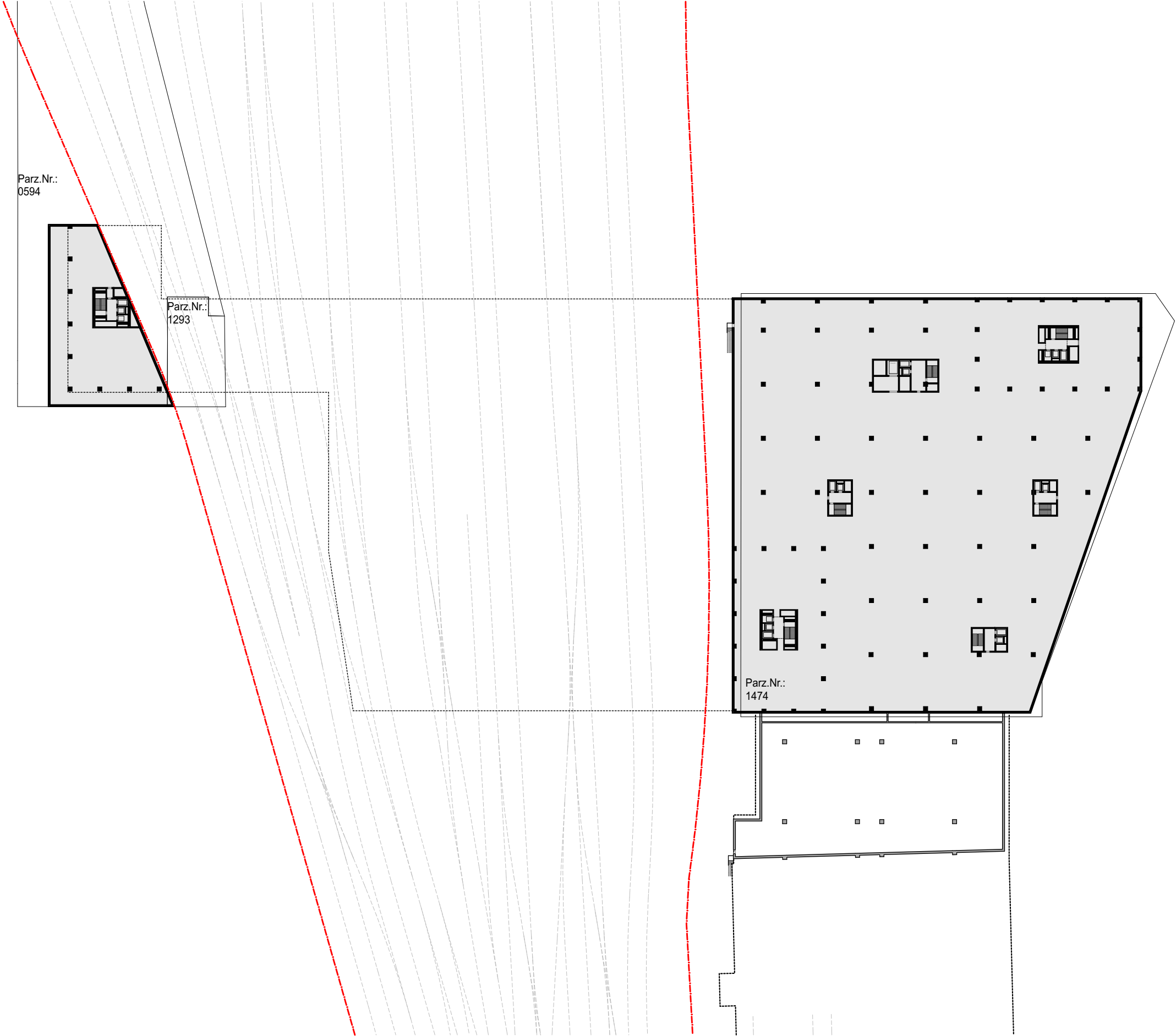


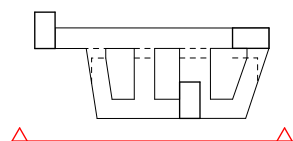
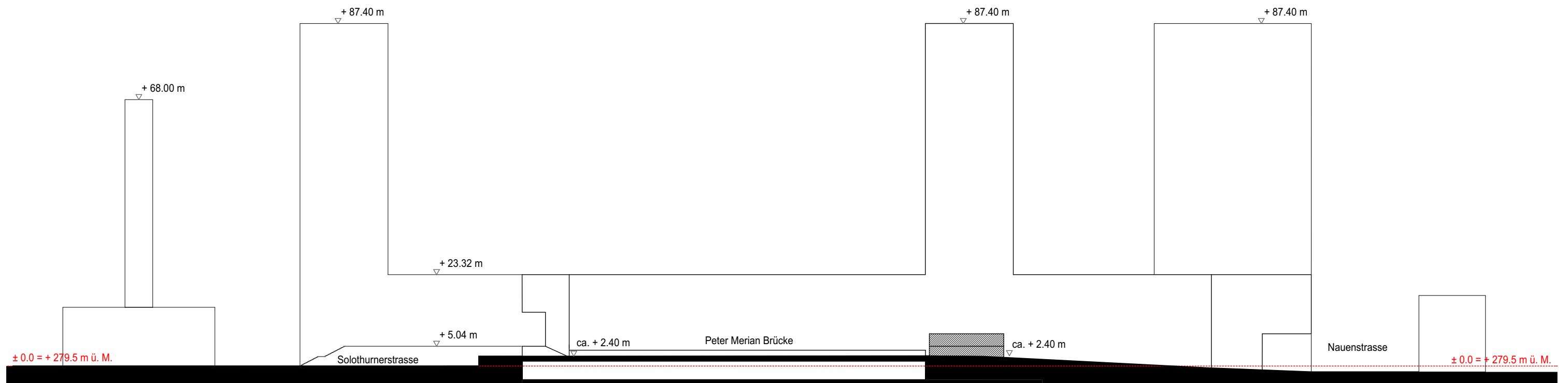
4000 m² Anlagenfläche für 2000 m²
Solarzellenfläche,
Aufgrund der Eigenstromerzeugung

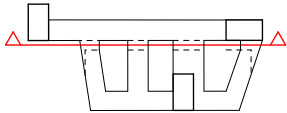
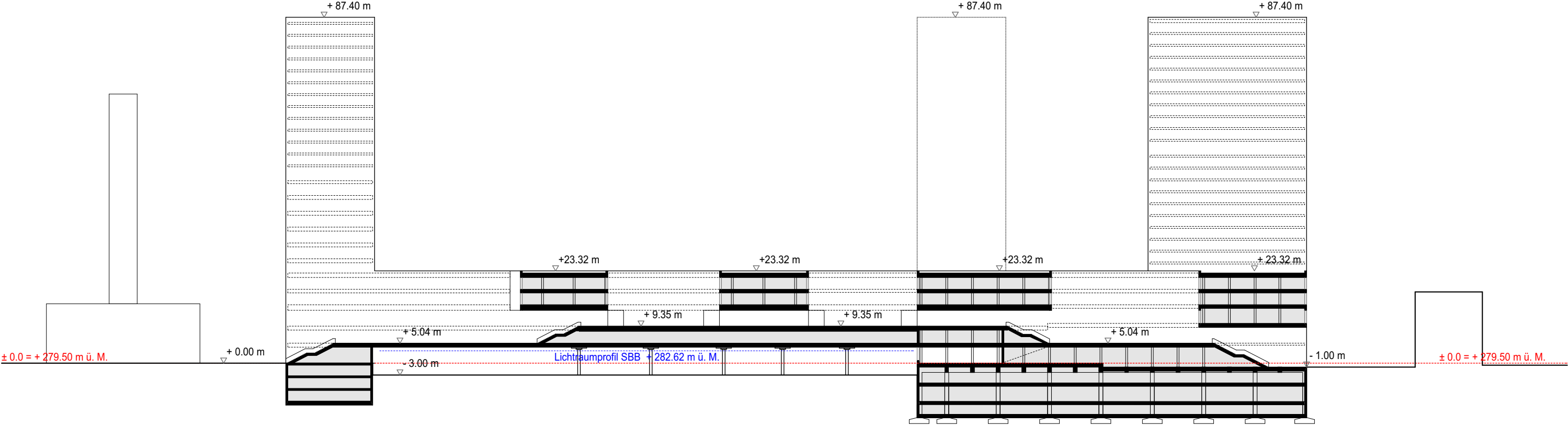


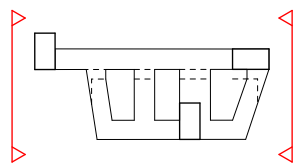
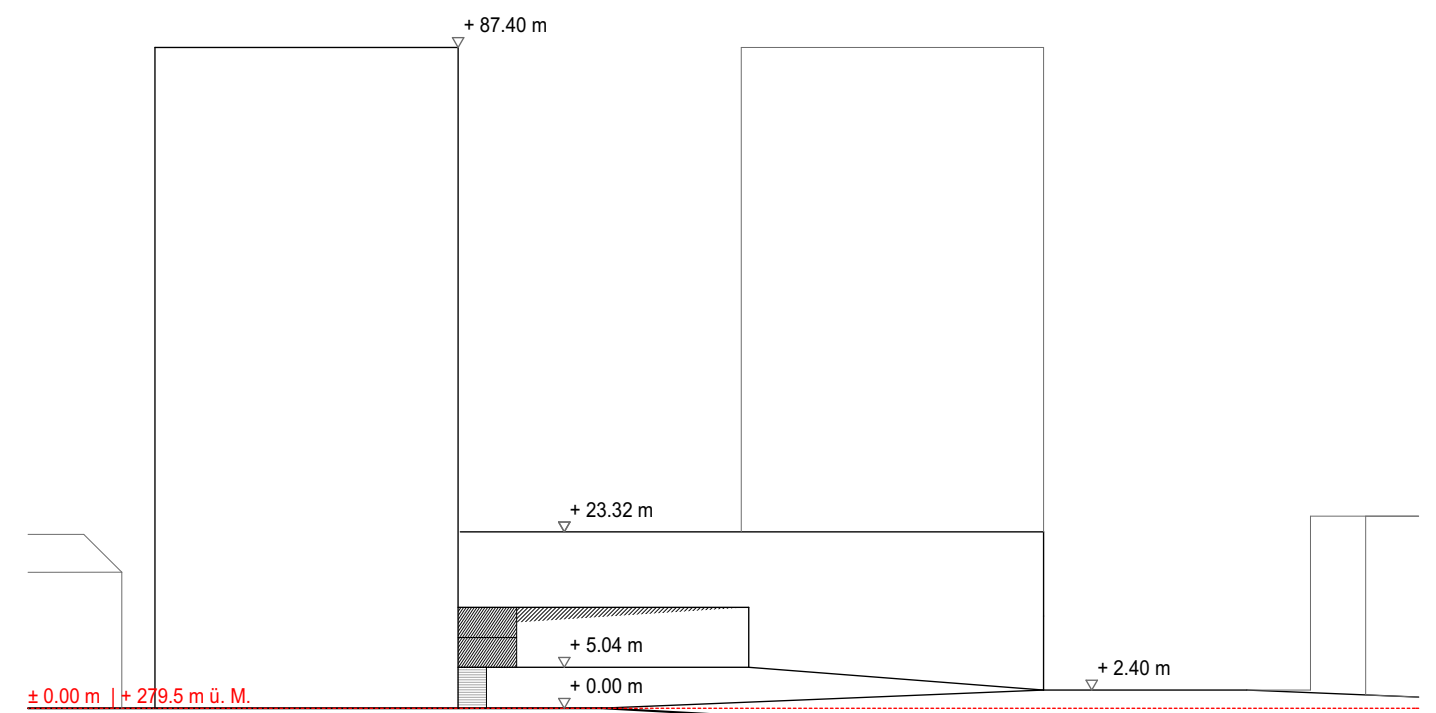
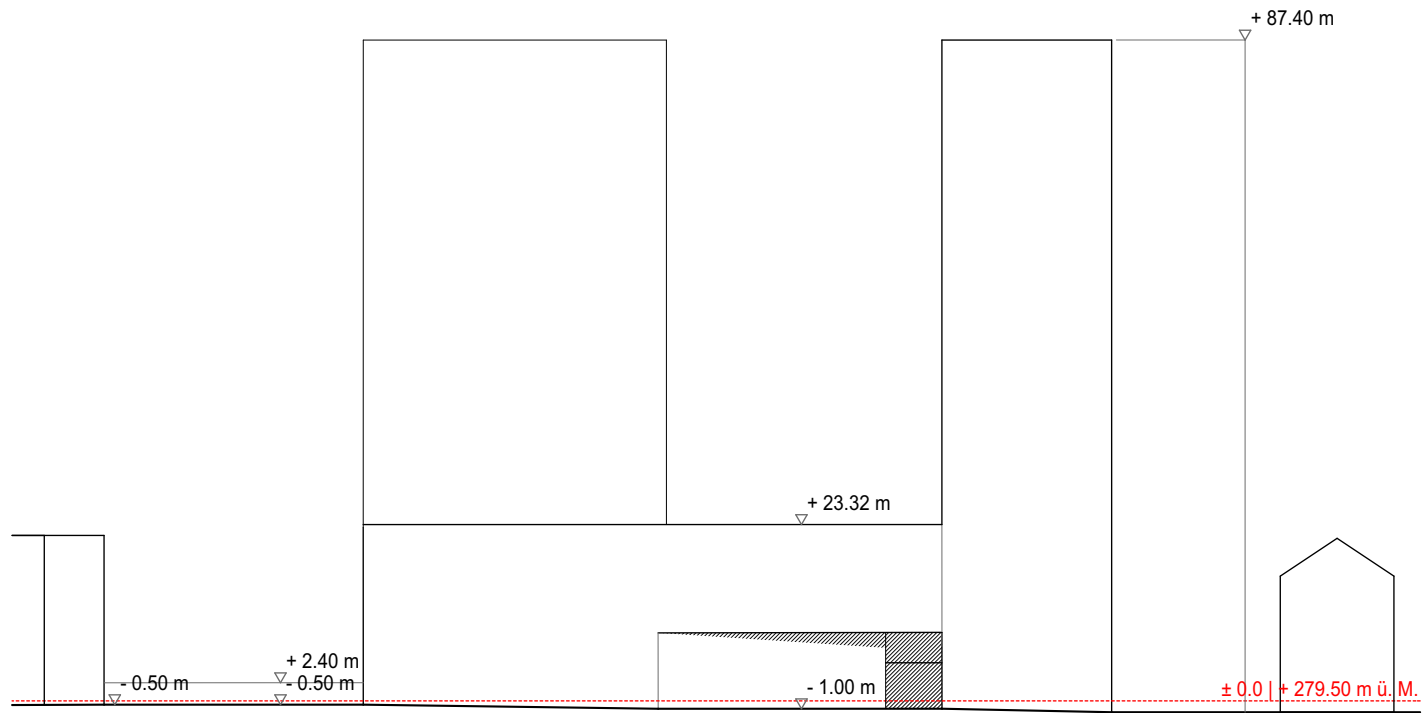


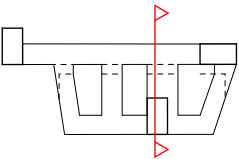
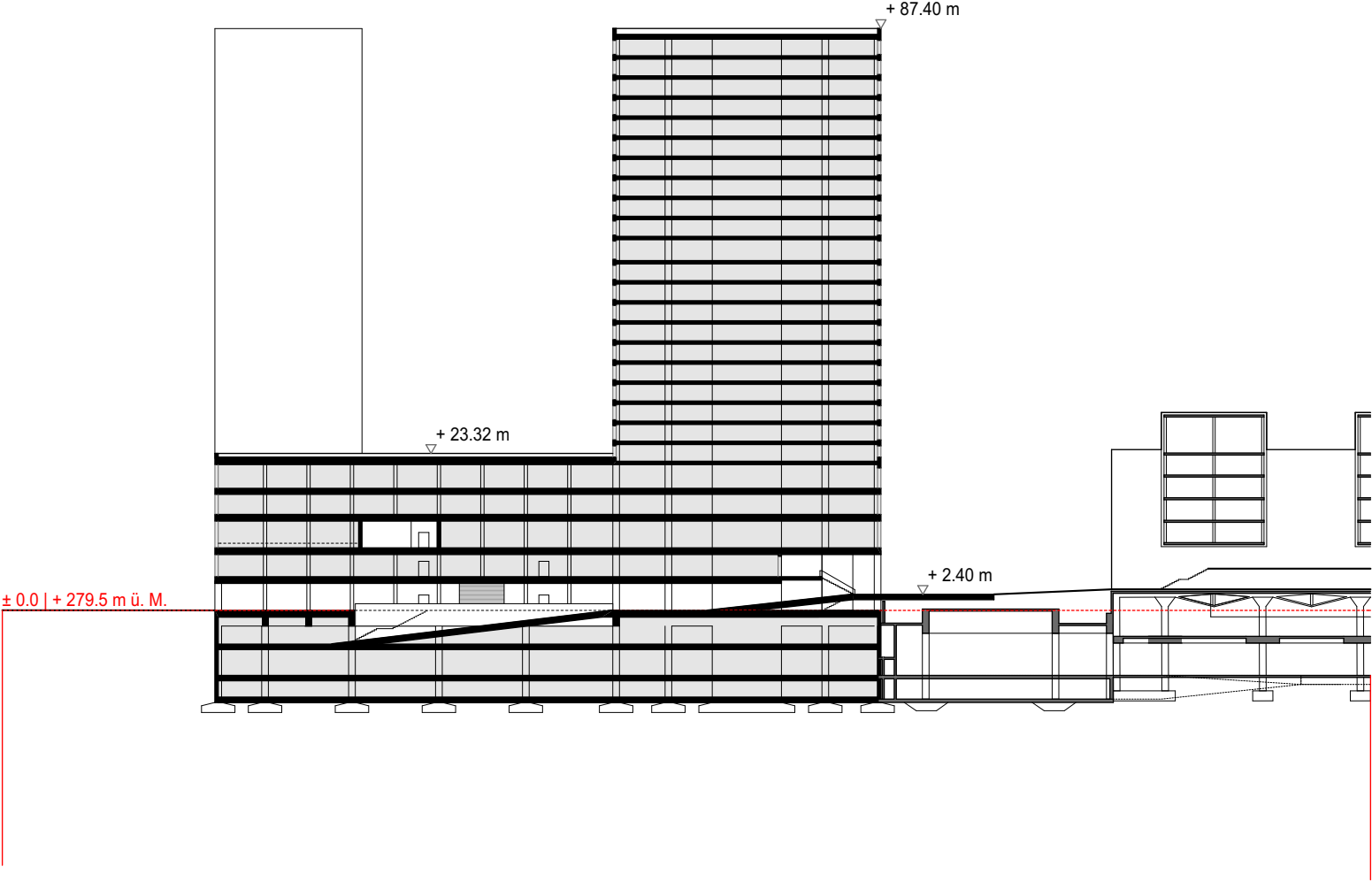


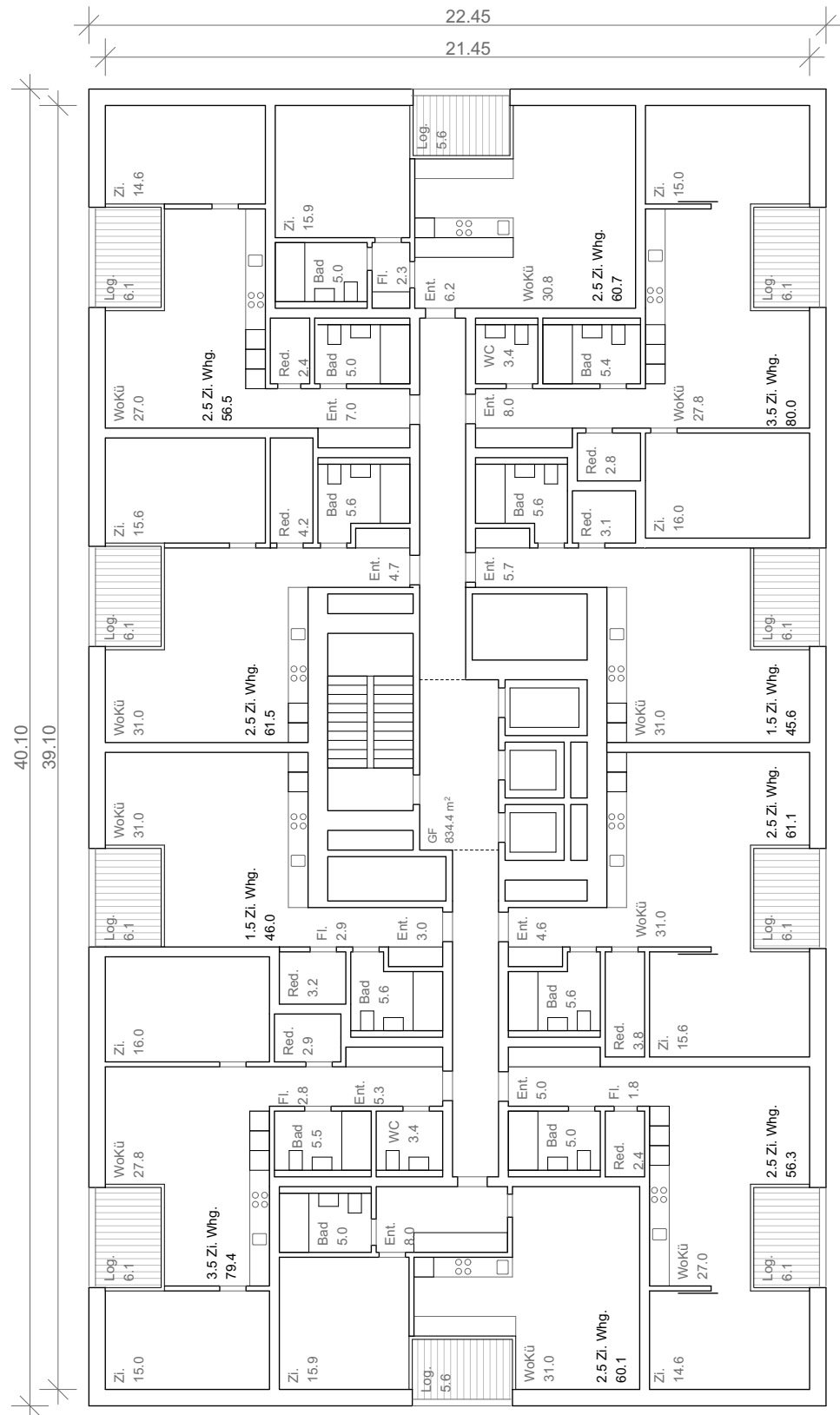






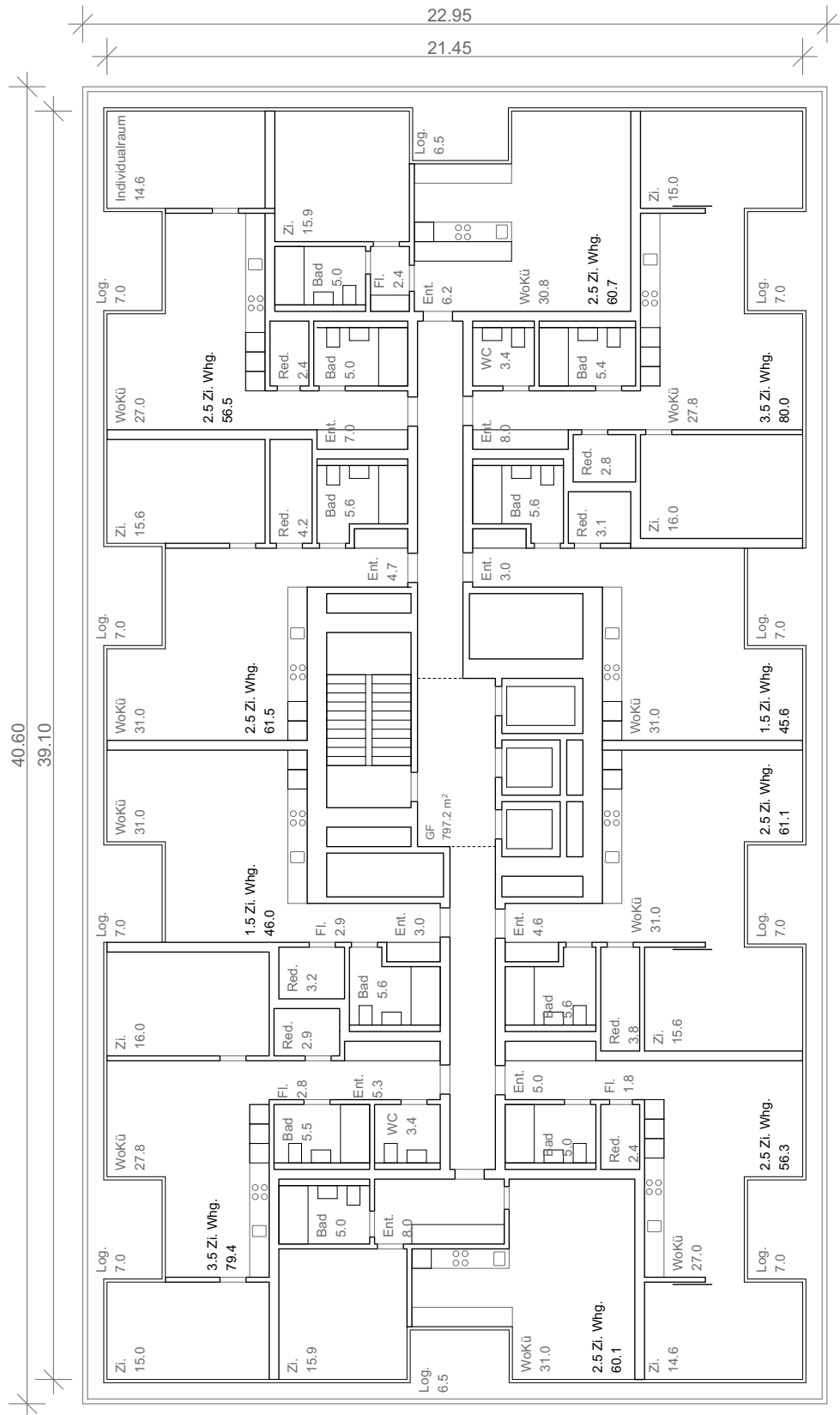






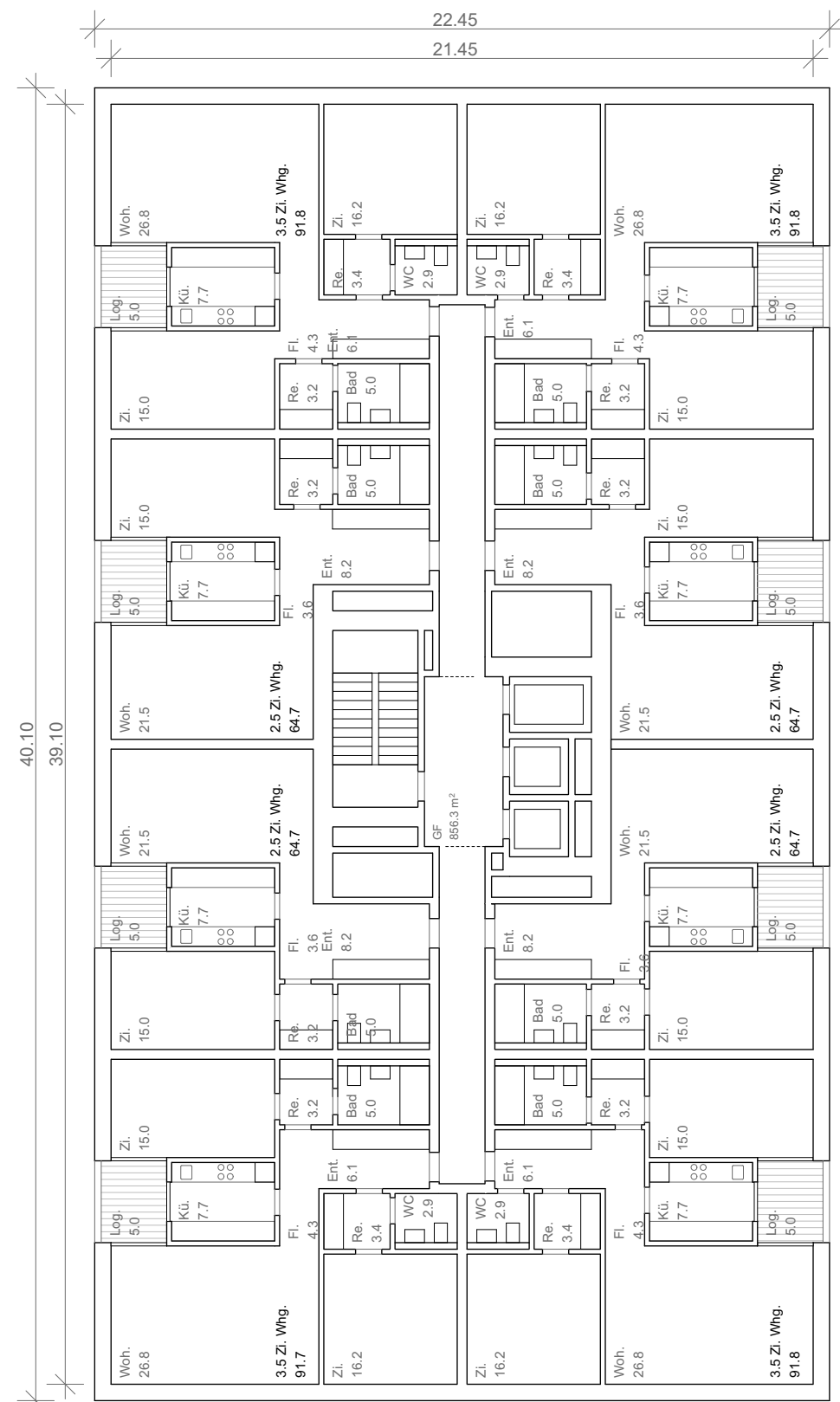
Wohnen A, einfache Loggia

NF (SIA): 623.2m²
 GF (SIA): 834.4m²
 Wohneinheiten: 10
 mögl. Mantellinie: 40.10m x 22.45m



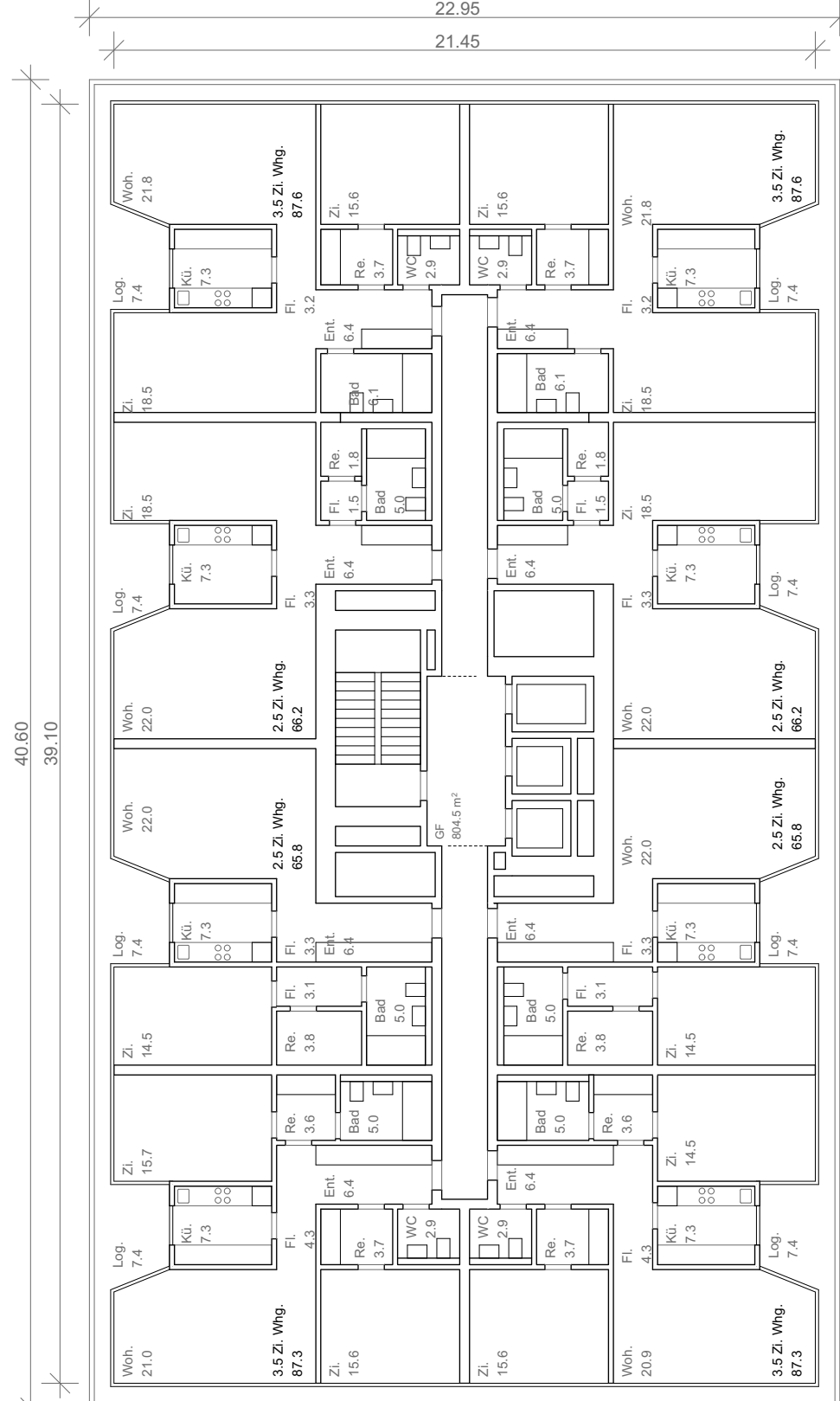
Wohnen A, vorgelagerte Loggienschicht

NF (SIA): 623.2m²
 GF (SIA): 797.7m²
 Wohneinheiten: 10
 mögl. Mantellinie: 40.60m x 22.95m



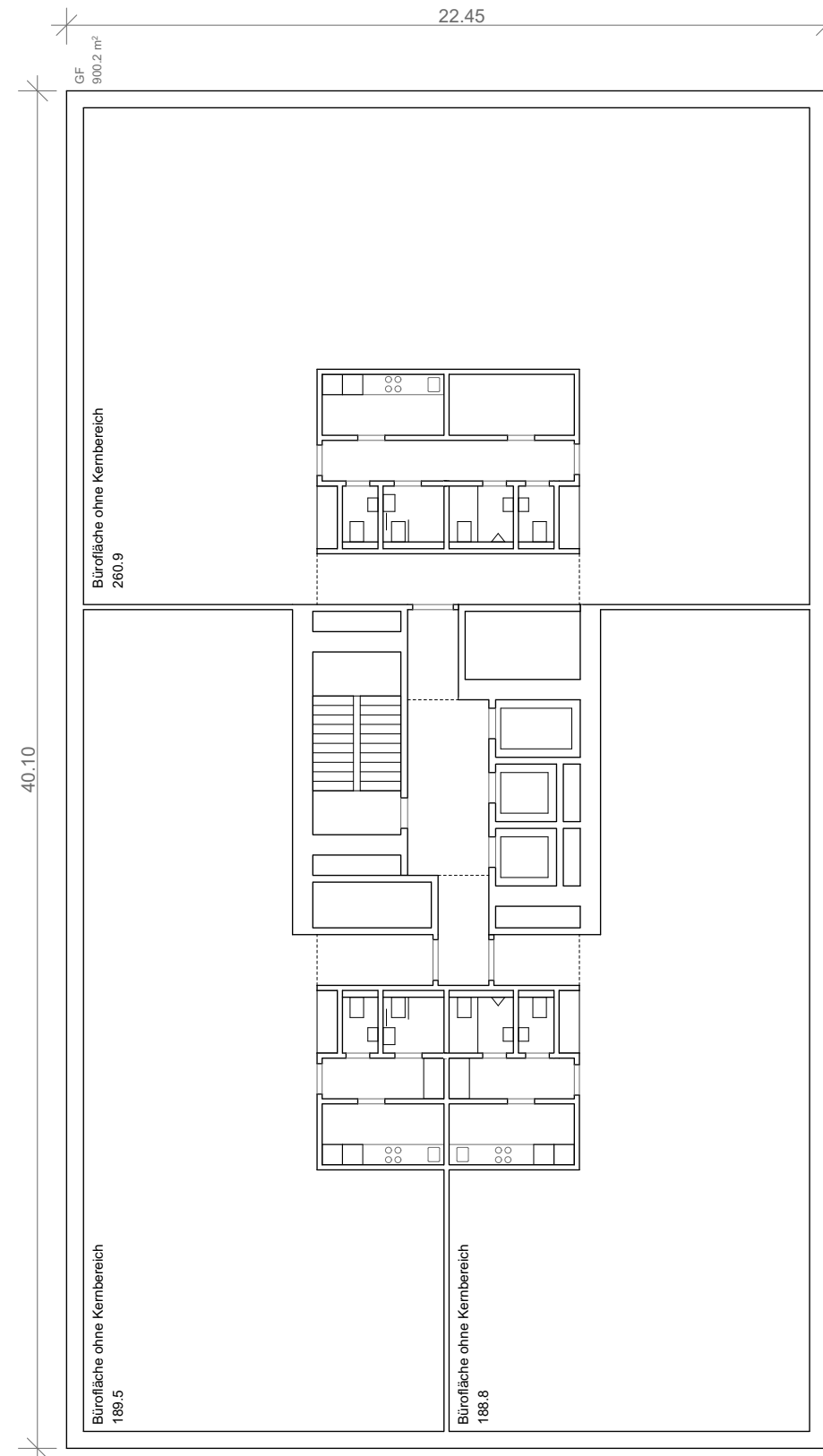
Wohnen B, einfache Loggia

NF (SIA): 652.5m²
GF (SIA): 856.34m²
Wohneinheiten: 8
mögl. Mantellinie: 40.10m x 22.45m



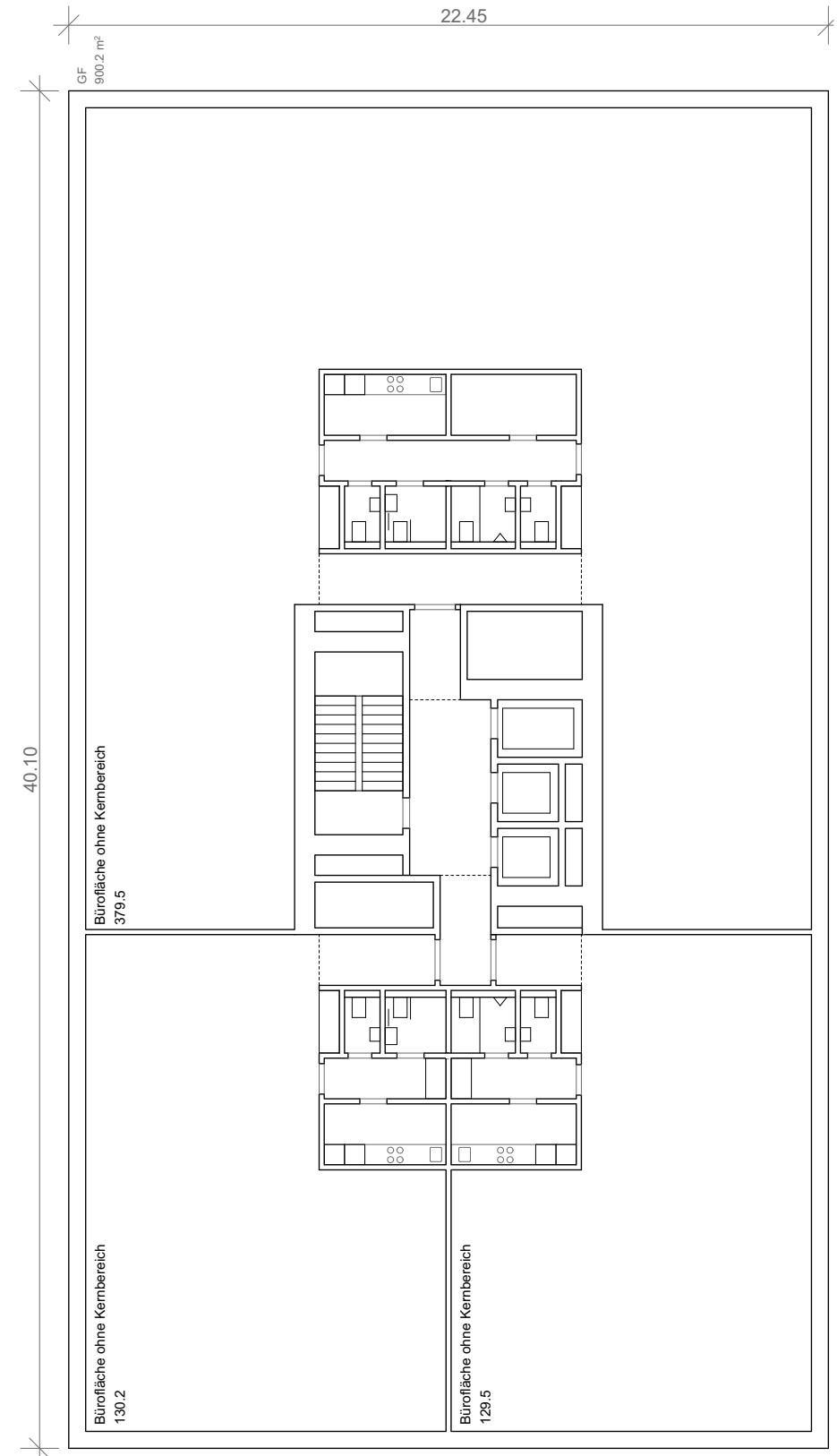
Wohnen B, vorgelagerte Loggienschicht

NF (SIA): 652.2m²
GF (SIA): 804.5m²
Wohneinheiten: 8
mögl. Mantellinie: 40.60m x 22.95m



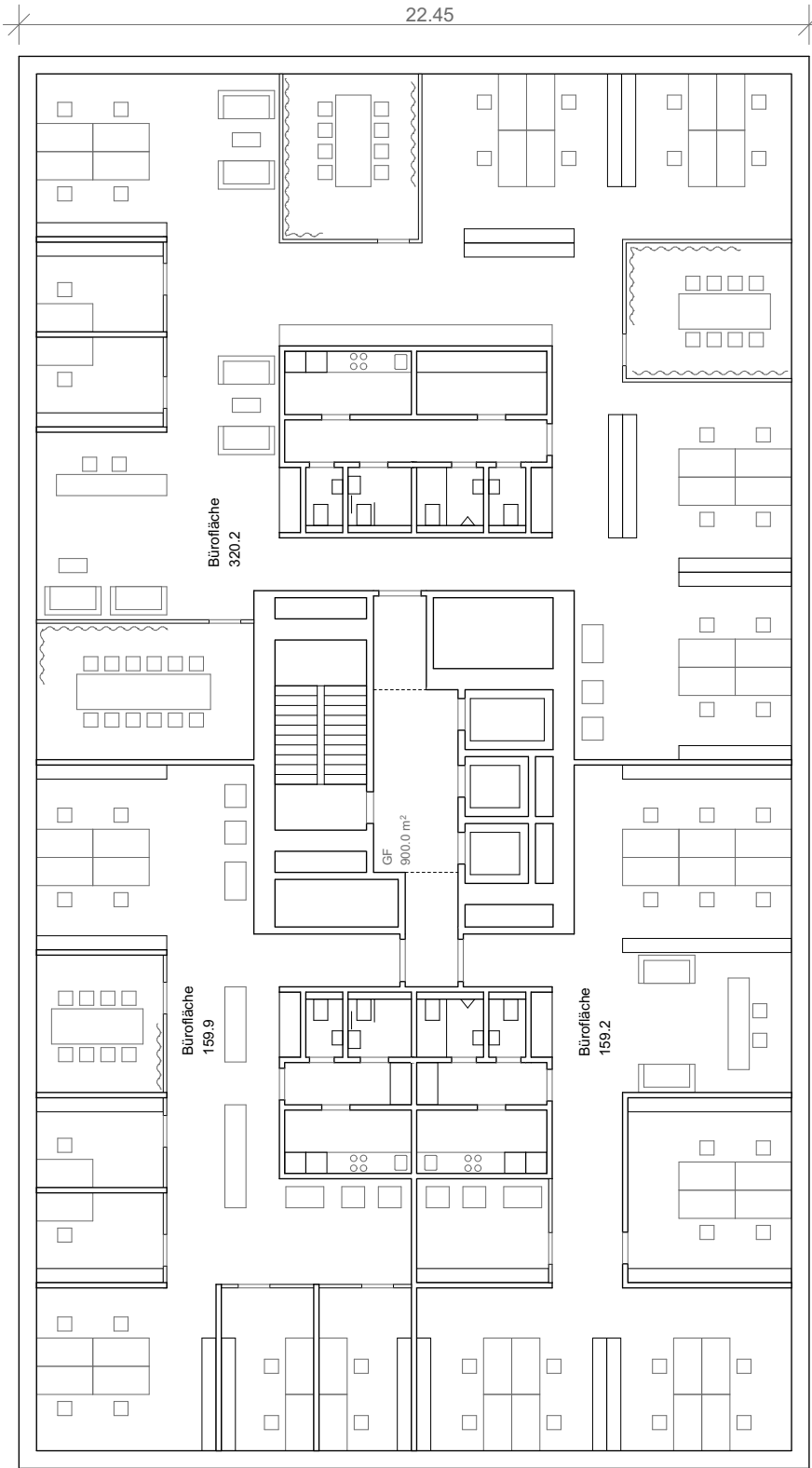
Büro - Einteilung

GF (SIA): 900.00m²
 mögl. Mantellinie: 40.10m x 22.45m



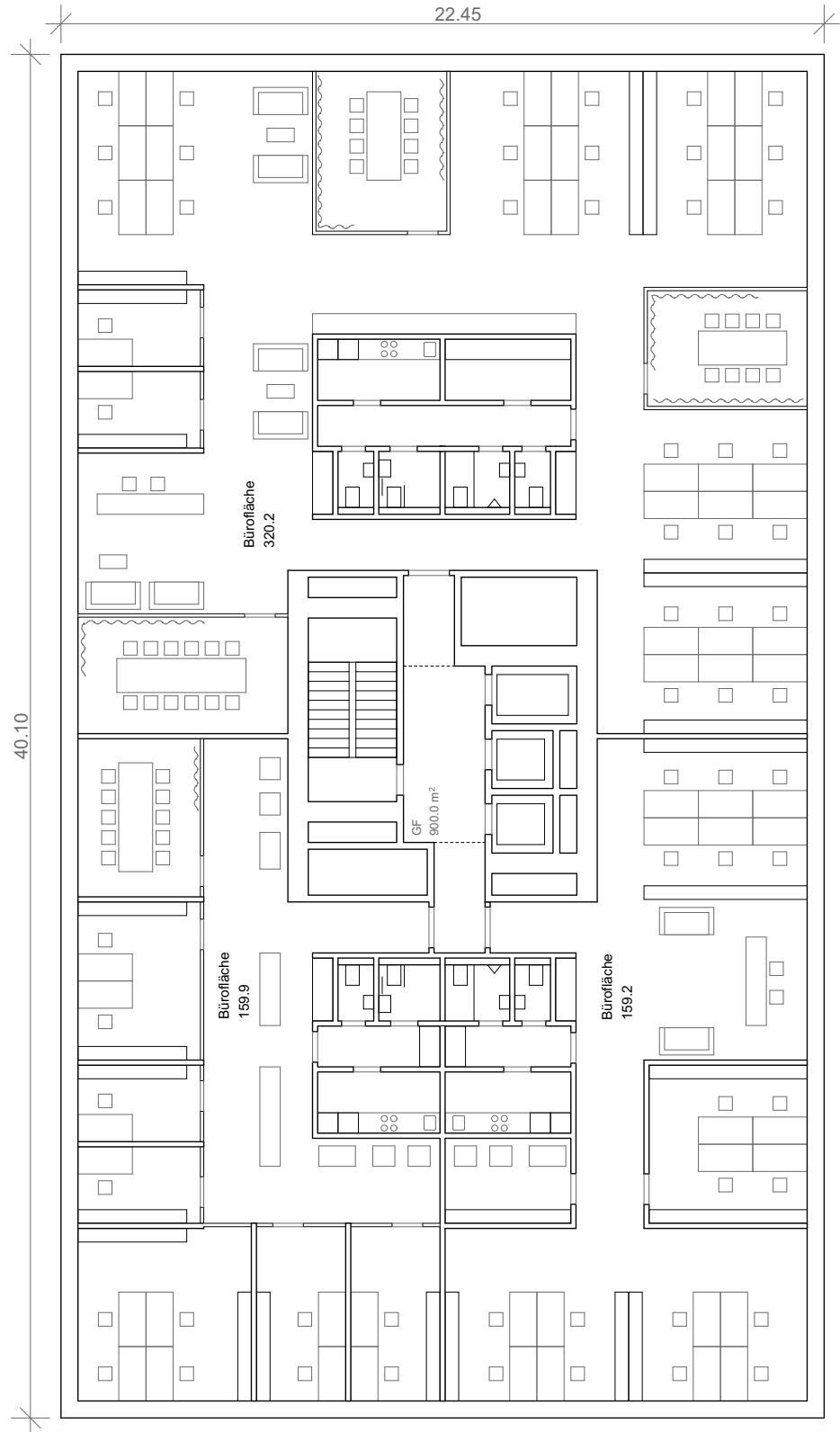
Büro - Einteilung

GF (SIA): 900.00m²
 mögl. Mantellinie: 40.10m x 22.45m



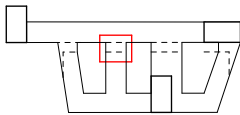
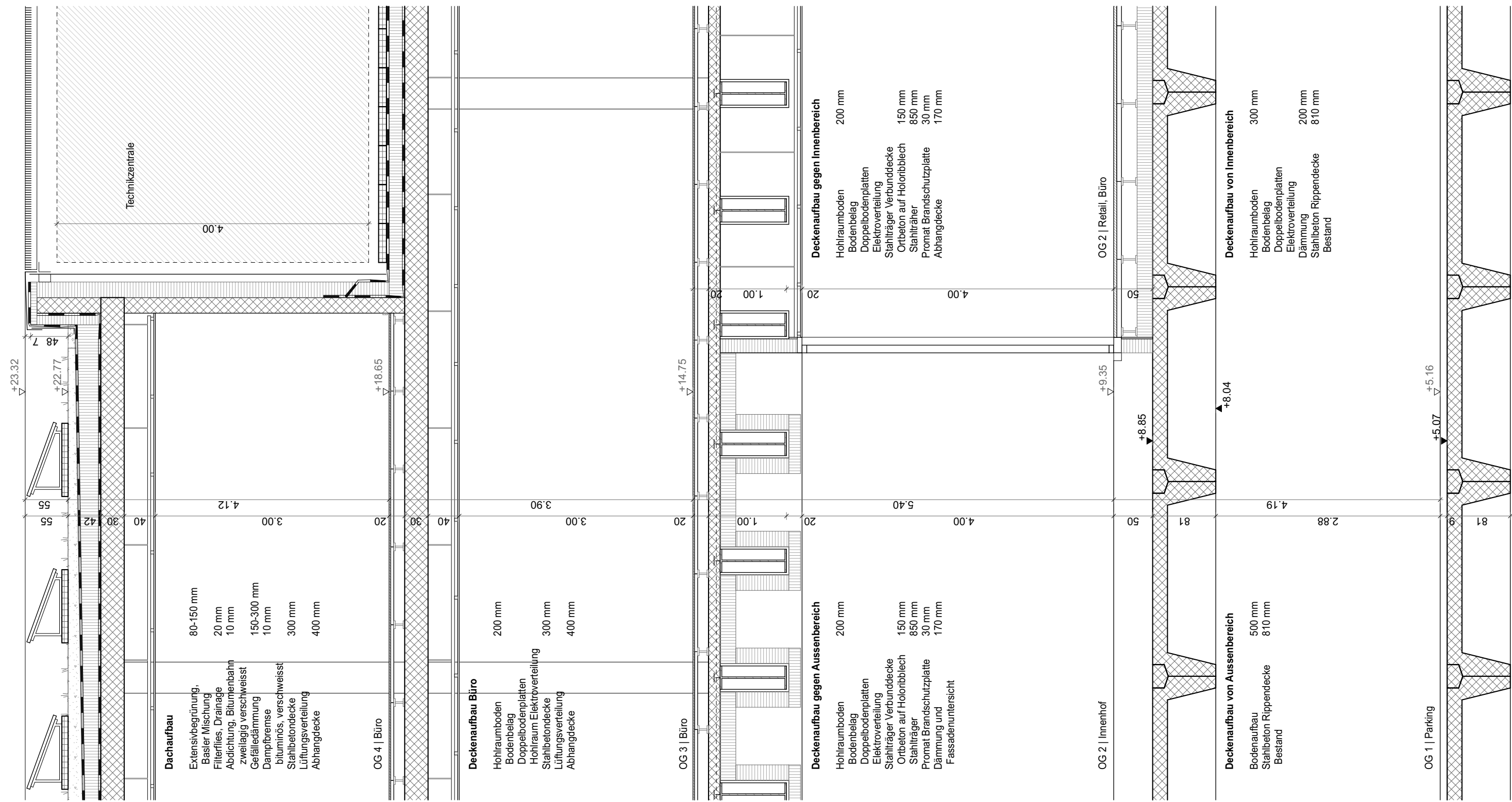
Büro - Einteilung

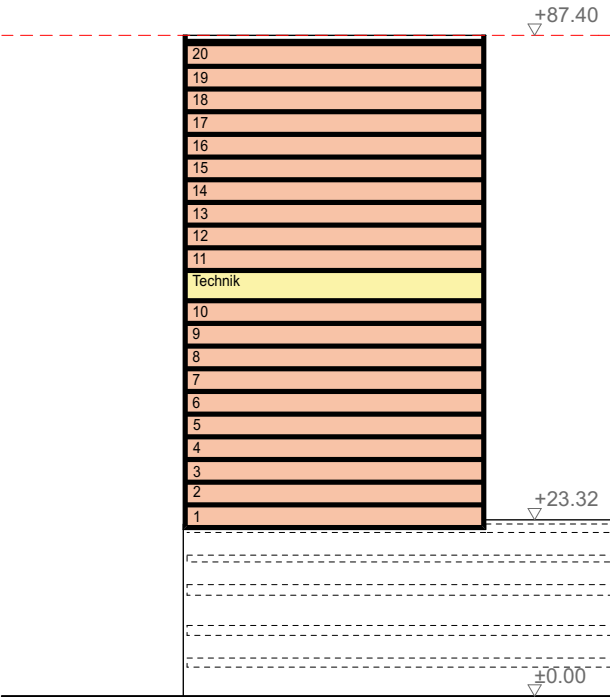
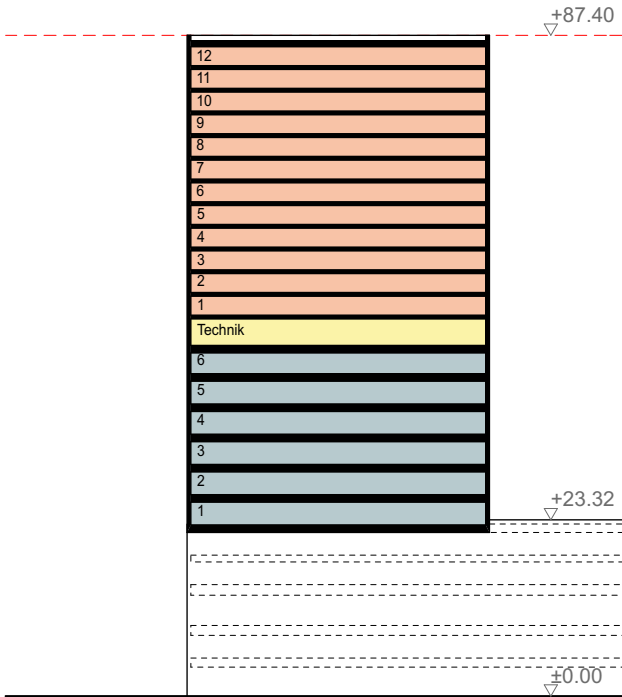
GF (SIA): 900.00m²
Einheiten: 54 feste Arbeitsplätze
mögl. Mantellinie: 40.10m x 22.45m



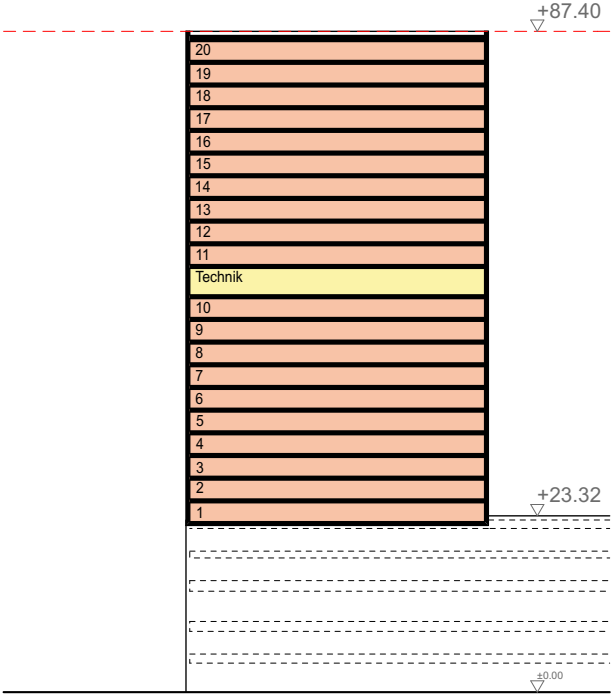
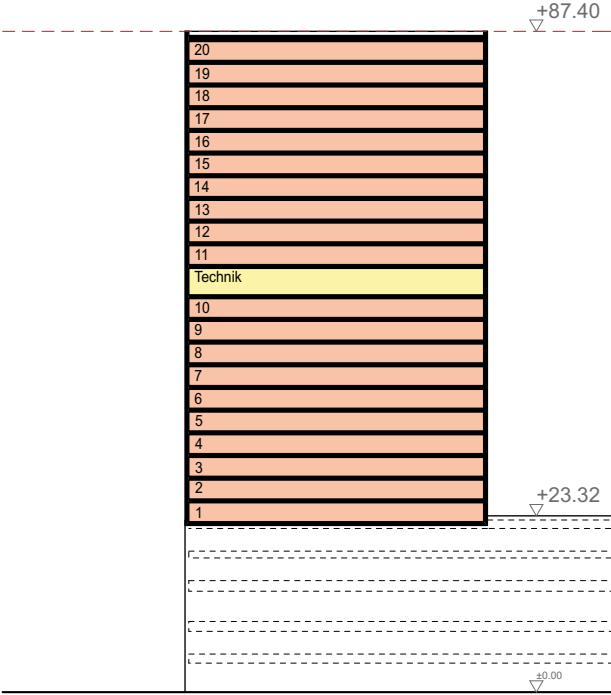
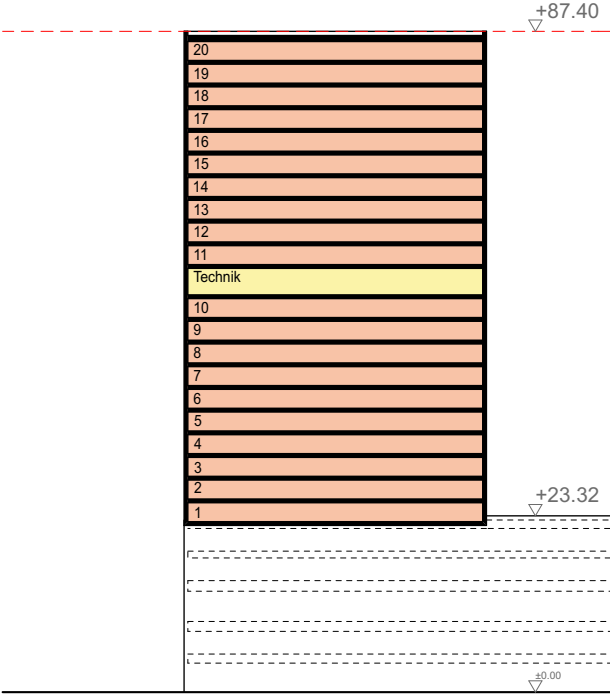
Büro - Einteilung

GF (SIA): 900.00m²
Einheiten: 62 feste Arbeitsplätze
mögl. Mantellinie: 40.10m x 22.45m





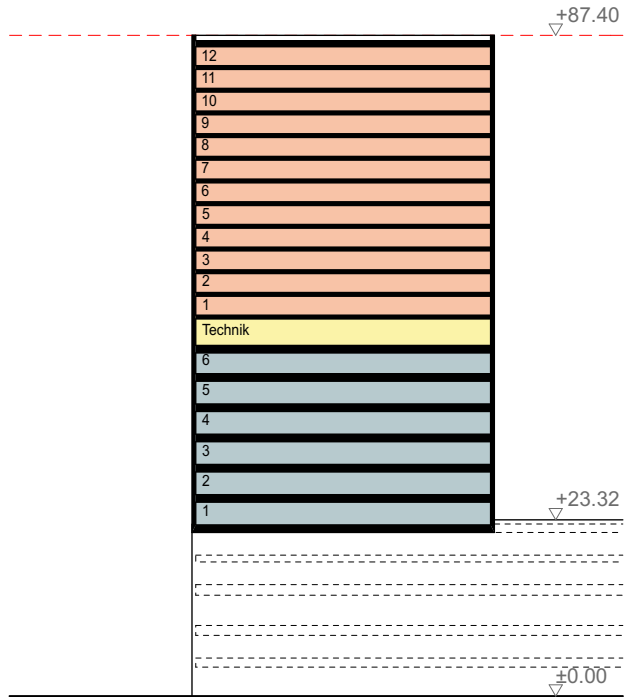
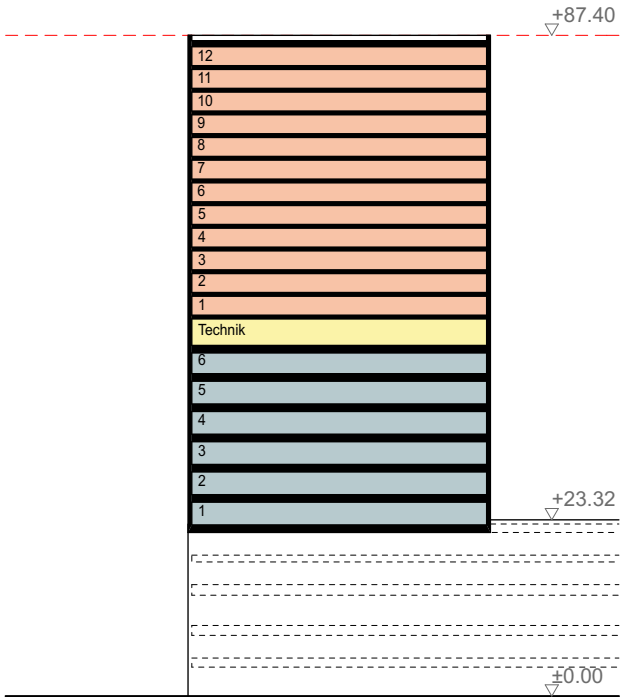
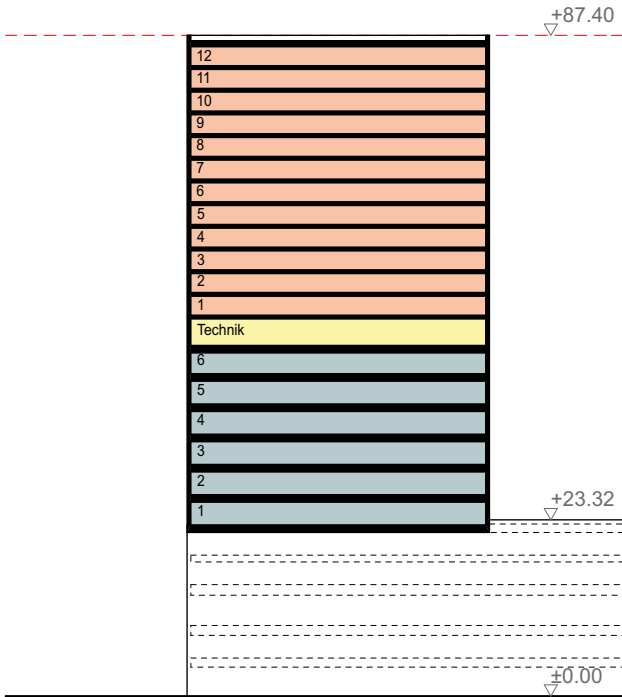
| | Hochhaus Wohnen Büro Wohnen 66 % | | | Hochhaus Wohnen Wohnen 100 % | | |
|-------------------------|---|---|--|---|--|--|
| <div></div> Wohnnutzung | Anzahl Geschosse: 12 GF: 10'800 m ² NFmax: 8'856 m ² FF,VF,KF (Kern): 1'063 m ² | - Luftwechsel über Loggien oder durch kontrollierte Belüftung möglich - Geschosshöhe 3.00 m - lichte Raumhöhe 2.50 m | | Anzahl Geschosse: 20 GF: 18'000 m ² NFmax: 14'760 m ² FF,VF,KF (Kern): 1'772 m ² | - Luftwechsel über Loggien oder durch kontrollierte Belüftung möglich - Geschosshöhe 3.00 m - lichte Raumhöhe 2.50 m | |
| <div></div> Büronutzung | Anzahl Geschosse: 6 GF: 5'400 m ² NFmax: 4'428 m ² FF,VF,KF (Kern): 532 m ² | - Installationsführung Belüftung in Abhangdecke - elektrische Installationsführung im Hohlboden - Geschosshöhe 4.00 m - lichte Raumhöhe 3.00 m | | | | |
| <div></div> Technik | Geschosse: 1 GF gesamt: 900 m ² FFmax (Technik): 738 m ² FF,VF,KF (Kern): 88.60 m ² | - Geschosshöhe 4.00 m - lichte Raumhöhe 3.56 m | | Geschosse: 1 GF gesamt: 900 m ² FFmax (Technik): 738 m ² FF,VF,KF (Kern): 88.60 m ² | - Geschosshöhe 4.00 m - lichte Raumhöhe 3.56 m | |
| | GF gesamt: 17'100 m ² NFmax: 13'284 m ² FF,VF,KF: 2'422 m ² (Kern+Technik) | | | GF gesamt: 18'900 m ² NFmax: 14'760 m ² FF,VF,KF: 2'599 m ² (Kern+Technik) | | |



Wohnanteil auf Gesamtprojekt:

$$\frac{GF_{\text{Wohnen}}}{(GF_{\text{HH}} + GF_{\text{Sockel}})} = 42.4\%$$

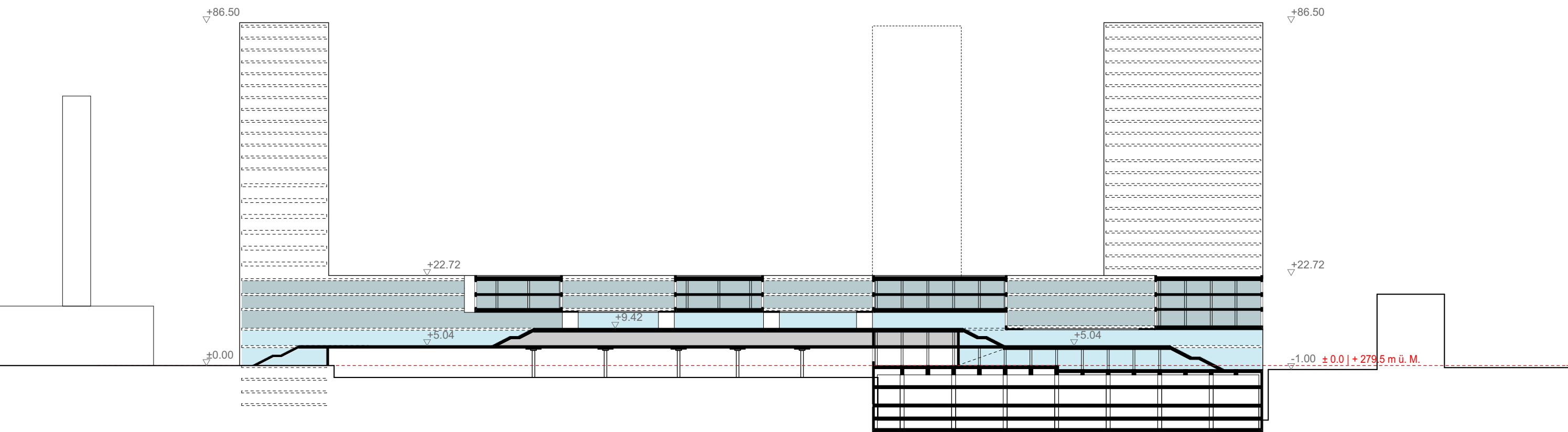
| | Hochhaus 1 Wohnnutzung 100 % | Hochhaus 2 Wohnnutzung 100 % | Hochhaus 3 Wohnnutzung 100 % | Hochhaus - Ensemble Wohnnutzung 100 % |
|-------------------------|---|---|---|--|
| <div></div> Wohnnutzung | Anzahl Geschosse: 20 GF: 18000 m ² NFmax: 14760 m ² FF,VF,KF (Kern): 1772 m ² | Anzahl Geschosse: 20 GF: 18000 m ² NFmax: 14760 m ² FF,VF,KF (Kern): 1772 m ² | Anzahl Geschosse: 20 GF: 18000 m ² NFmax: 14760 m ² FF,VF,KF (Kern): 1772 m ² | Anzahl Geschosse: 60 GF_{Wohnen}: 54000 m ² NFmax: 44280 m ² FF,VF,KF (Kern): 5316 m ² |
| <div></div> Büronutzung | | | | |
| <div></div> Technik | Geschosse: 1 GF gesamt: 900 m ² FFmax (Technik): 738 m ² FF,VF,KF (Kern): 88.60 m ² | Geschosse: 1 GF gesamt: 900 m ² FFmax (Technik): 738 m ² FF,VF,KF (Kern): 88.60 m ² | Geschosse: 1 GF gesamt: 900 m ² FFmax (Technik): 738 m ² FF,VF,KF (Kern): 88.60 m ² | Anzahl Geschosse: 3 GF: 2700 m ² FFmax: 2214 m ² FF,VF,KF (Kern): 265.8 m ² |
| | | | | Anzahl Geschosse: 63 GF_{HH}: 56700 m ² NFmax: 44280 m ² FF,VF,KF: 7795.8 m ² (Kern+Techn.) |

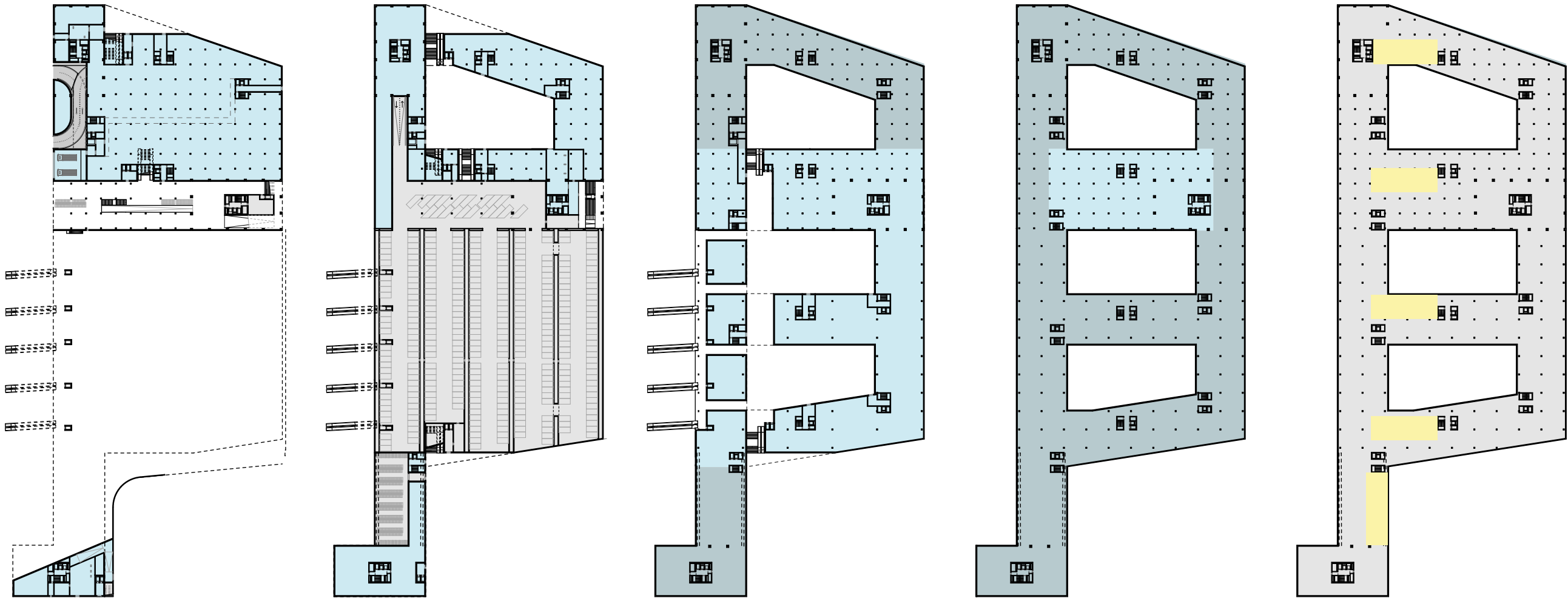


Wohnanteil auf Gesamtprojekt:

$$\frac{GF_{\text{Wohnen}}}{(GF_{\text{HH}} + GF_{\text{Sockel}})} = 26.6\%$$

| | Hochhaus 1 Wohnnutzung 66 % | | Hochhaus 2 Wohnnutzung 66 % | | Hochhaus 3 Wohnnutzung 66 % | | Hochhaus - Ensemble Wohnnutzung 66 % | |
|-------------------------|--------------------------------|-----------------------|--------------------------------|-----------------------|--------------------------------|-----------------------|---|----------------------|
| <div></div> Wohnnutzung | Anzahl Geschosse: | 12 | Anzahl Geschosse: | 12 | Anzahl Geschosse: | 12 | Anzahl Geschosse: | 36 |
| | GF: | 10'800 m ² | GF: | 10'800 m ² | GF: | 10'800 m ² | GF _{Wohnen} : | 32400 m ² |
| | NFmax: | 8'856 m ² | NFmax: | 8'856 m ² | NFmax: | 8'856 m ² | NFmax: | 26568 m ² |
| | FF,VF,KF (Kern): | 1'063 m ² | FF,VF,KF (Kern): | 1'063 m ² | FF,VF,KF (Kern): | 1'063 m ² | FF,VF,KF (Kern): | 3189 m ² |
| <div></div> Büronutzung | Anzahl Geschosse: | 6 | Anzahl Geschosse: | 6 | Anzahl Geschosse: | 6 | Anzahl Geschosse: | 18 |
| | GF: | 5'400 m ² | GF: | 5'400 m ² | GF: | 5'400 m ² | GF: | 16200 m ² |
| | NFmax: | 4'428 m ² | NFmax: | 4'428 m ² | NFmax: | 4'428 m ² | NFmax: | 13284 m ² |
| | FF,VF,KF (Kern): | 532 m ² | FF,VF,KF (Kern): | 532 m ² | FF,VF,KF (Kern): | 532 m ² | FF,VF,KF (Kern): | 1596 m ² |
| <div></div> Technik | Geschosse: | 1 | Geschosse: | 1 | Geschosse: | 1 | Anzahl Geschosse: | 3 |
| | GF gesamt: | 900 m ² | GF gesamt: | 900 m ² | GF gesamt: | 900 m ² | GF: | 2700 m ² |
| | FFmax (Technik): | 738 m ² | FFmax (Technik): | 738 m ² | FFmax (Technik): | 738 m ² | FFmax: | 2214 m ² |
| | FF,VF,KF (Kern): | 88.60 m ² | FF,VF,KF (Kern): | 88.60 m ² | FF,VF,KF (Kern): | 88.60 m ² | FF,VF,KF (Kern): | 265.8 m ² |
| | | | | | | | Anzahl Geschosse: | 57 |
| | | | | | | | GF _{HH} : | 51300 m ² |
| | | | | | | | NFmax: | 39852 m ² |
| | | | | | | | FF,VF,KF: | 7264 m ² |
| | | | | | | | (Kern+Techn.) | |







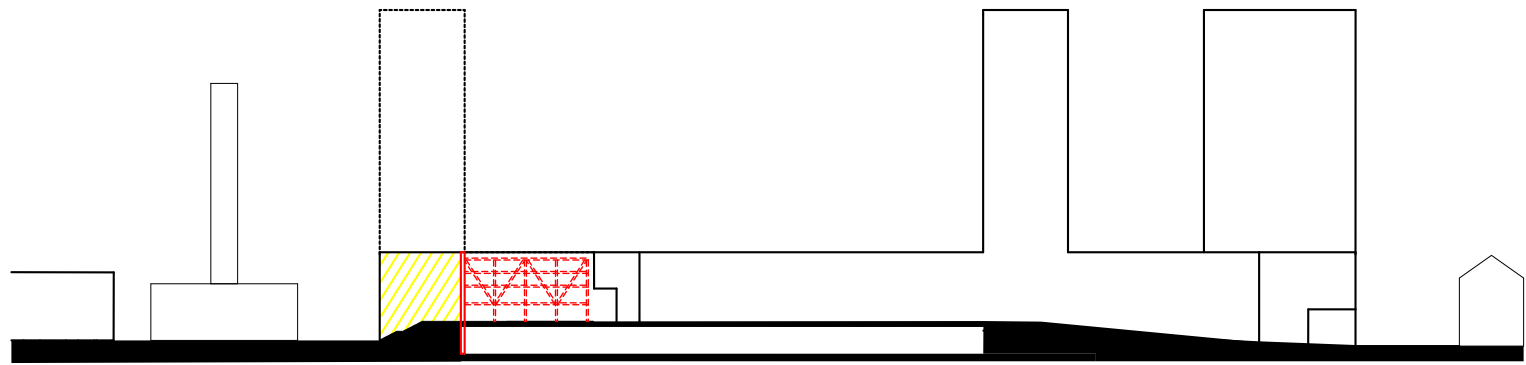
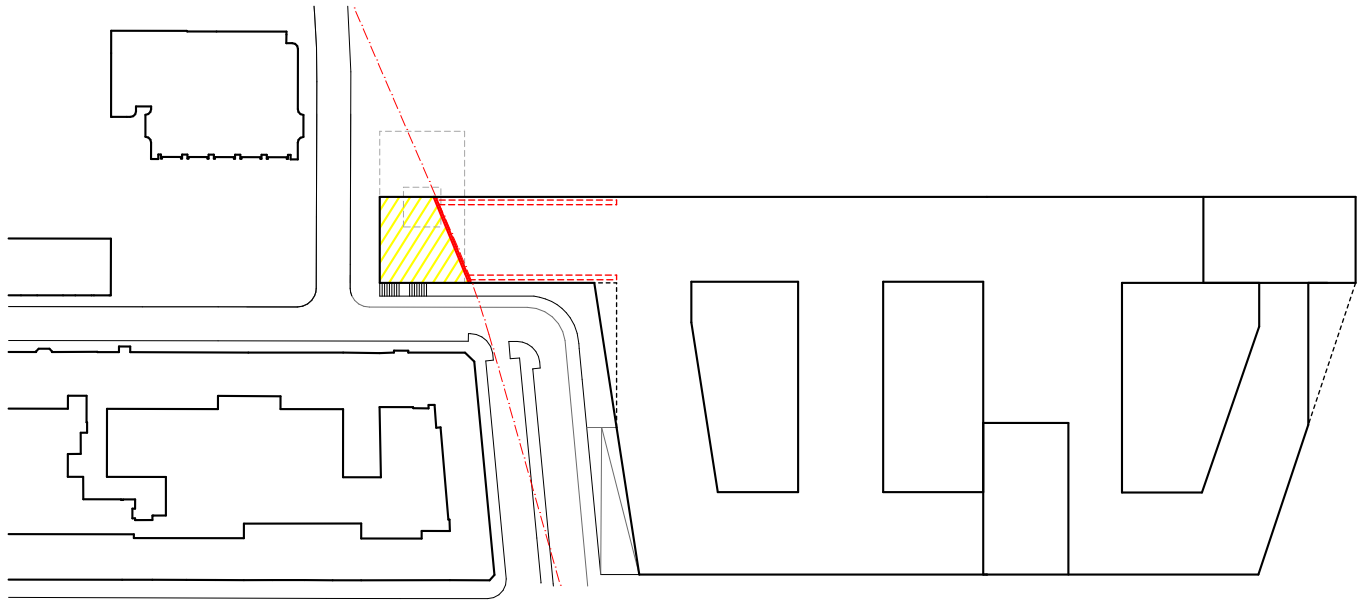
| | EG | OG 1 | OG 2 | OG 3 | OG 4 | |
|--|--|--|--|---|---|--|
| | GF: 6'915 m ² Retail 70%, Gastronomie 10%, Dienstleistung 20% | GF: 5'829 m ² Retail 70%, Gastronomie 10%, Dienstleistung 20% | GF: 8'850 m ² Retail 70%, Gastronomie 10%, Dienstleistung 20% | GF: 2'545 m ² Retail 20%, Dienstleistung 80% | GF: 2'245 m ² Retail 20%, Dienstleistung 80% | GF: 26'384 m² |
| | | | GF: 5'245 m ² Dienstleistung 90%, Bildung 10% | GF: 13'148 m ² Dienstleistung 90%, Bildung 10% | GF: 11'948 m ² Dienstleistung 90%, Bildung 10% | GF: 30'341 m² |
| | GF: 368 m ² Parking | GF: 11'945 Parking | | | | GF: 12'322 m² |
| | | | | | GF: 1'500 m ² Technik | GF: 1'500 m² |
| | GF: 7'283 m ² | GF: 17'774 m ² | GF: 14'095 m ² | GF: 15'693 m ² | GF: 15'693 m ² | GF_{Socket}: 70'547 m² |

Weitere Untersuchungen

Rückbau der Etappe 1

In der ersten Etappe wird auf Seiten Gundeli ein Volumen mit fünf Geschossen erstellt, da Teile der Parzelle für die bautechnische Infrastruktur des Gleisbaus genutzt werden sollen. In der zweiten Etappe wird an selber Stelle ergänzend das Hochhaus Süd erstellt. Um der städtebaulichen Verpflichtung und der permanenten Zugänglichkeit des Nauentors gerecht zu werden, schlagen wir ein provisorisches Gebäudevolumen in Kombination mit der finalen Erschliessungssituation vor. Die gleisüberspannende Struktur wird auf der Interessenslinie verlandet. Das brückenartige Bauwerk zwischen Interessenslinie und Hofbauten wird dem Endausbau entsprechend erstellt, wohingegen der Gebäudeteil auf der Parzelle der SBB nur provisorisch erstellt wird. Um das Hochhaus zu erstellen, kann der provisorische Gebäudeteil ohne Beeinträchtigung des "Brückenbauwerks" zurückgebaut werden.

 Struktur, reversibel
 Struktur, final



Aufbau auf Etappe 1

In der ersten Etappe wird auf Seiten Gundeli ein Volumen mit fünf Geschossen erstellt, da Teile der Parzelle für die bautechnische Infrastruktur des Gleisbaus genutzt werden sollen.

In der zweiten Etappe wird an selber Stelle ergänzend das Hochhaus Süd erstellt.

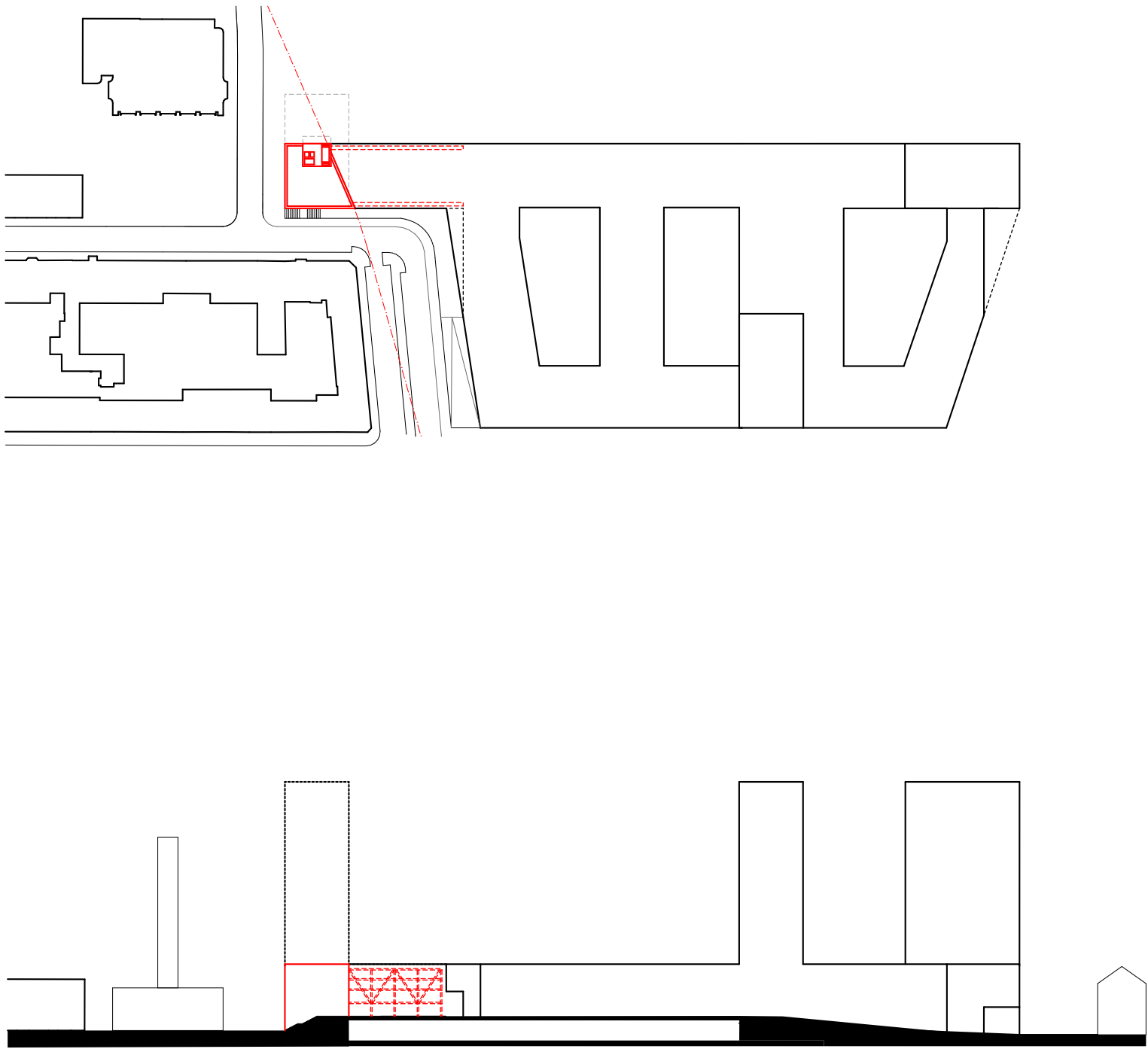
Um der städtebaulichen Verpflichtung und der permanenten Zugänglichkeit des Nauentors gerecht zu werden, schlagen wir ein

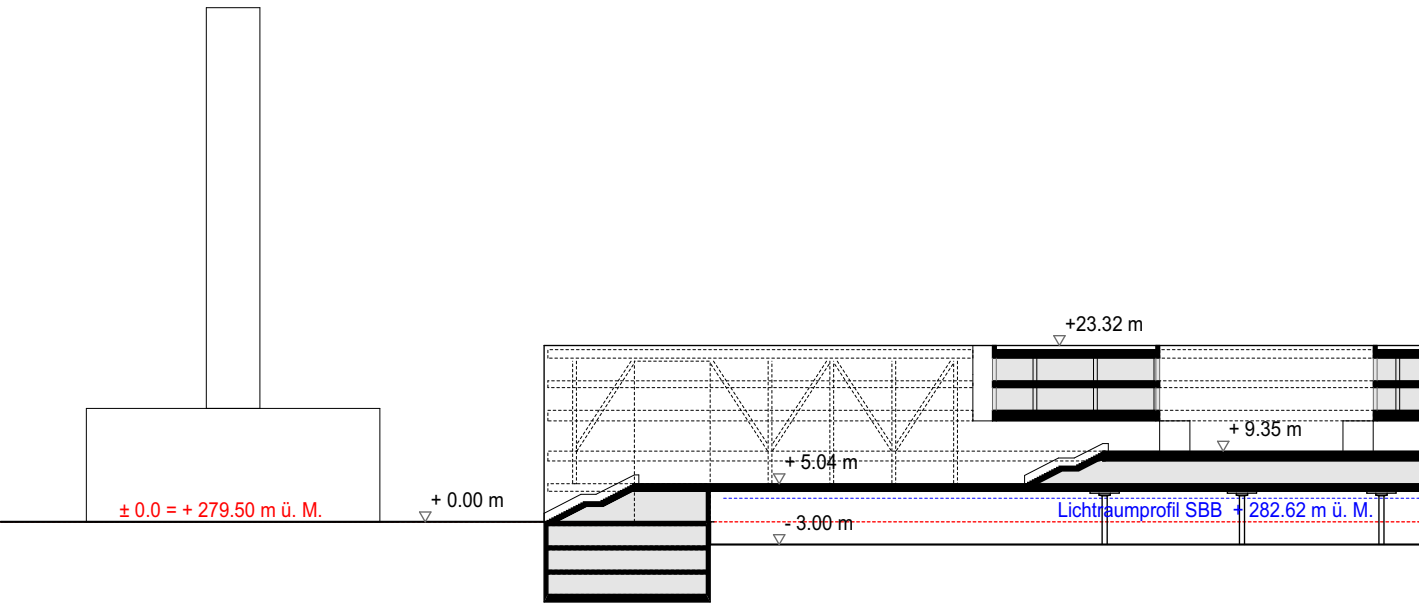
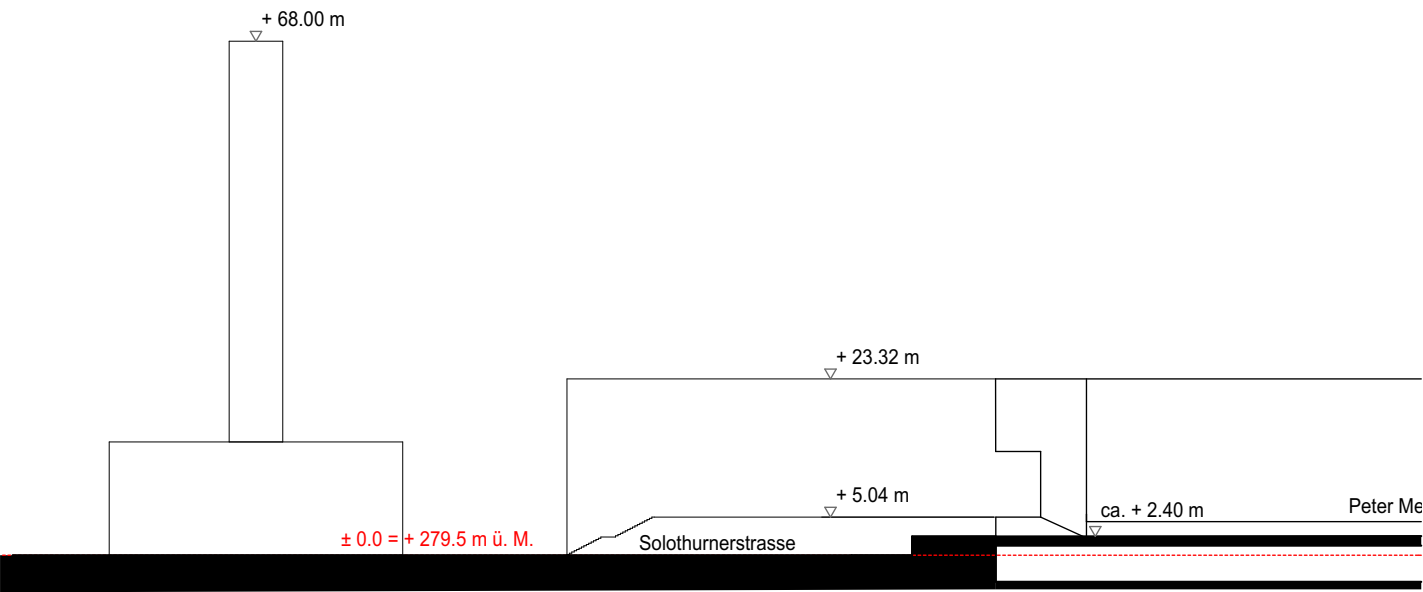
provisorisches Gebäudevolumen in Kombination mit der finalen Erschliessungssituation vor.

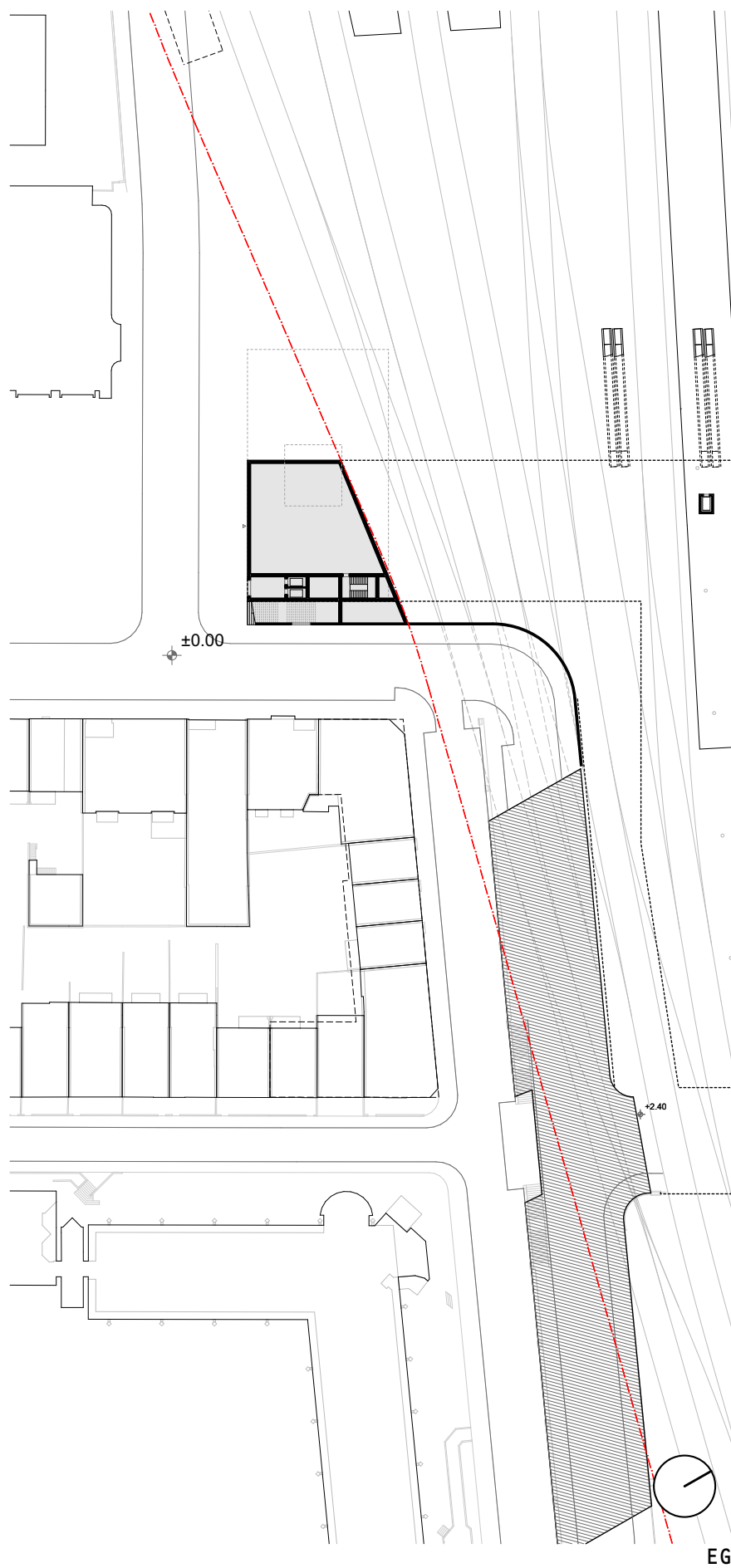
Alternativ zu einem Rückbau der ersten Etappe, könnte man bereits zu deren Erstellung die für das Hochhaus benötigte Gebäudestruktur planen und bauen.

Um auf der ersten Etappe aufbauen zu können, müsste die Statik, sowie der Erschliessungskern hochausgerecht ausgelegt sein. Dieser Vorgriff in der Planung würde eine weit vorangeschrittene Planung des Hochhauses bedingen, oder diese einschränken.

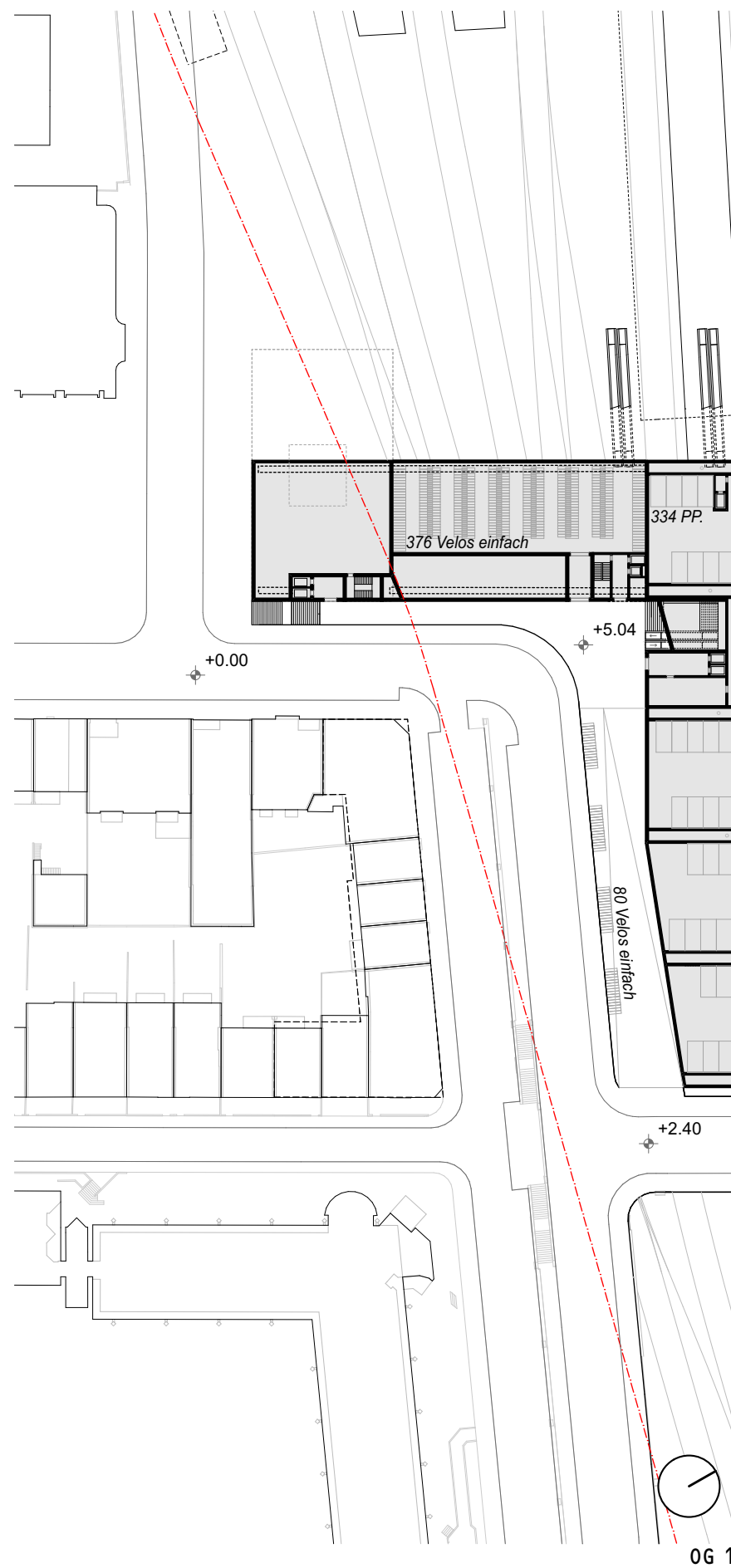
 Struktur, final



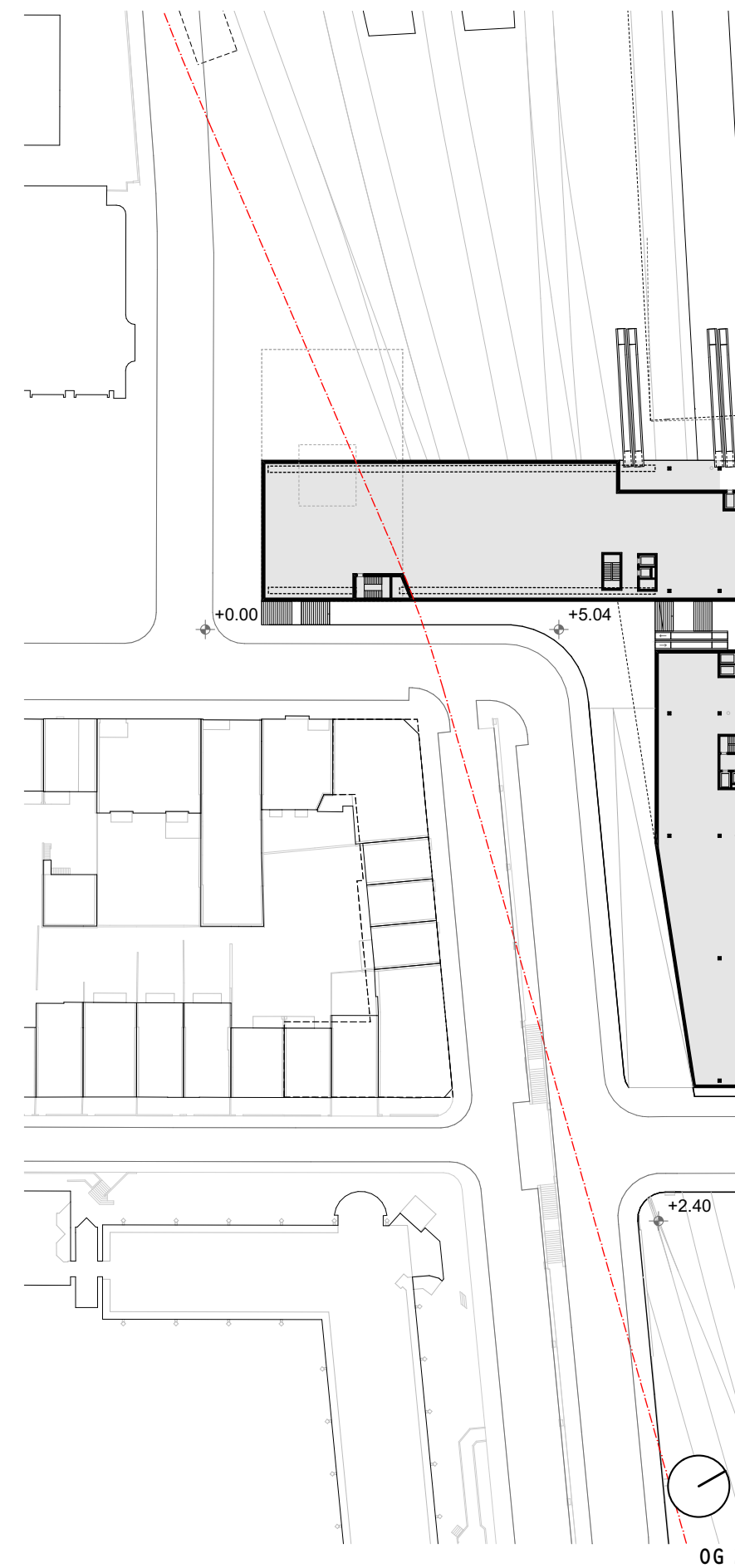




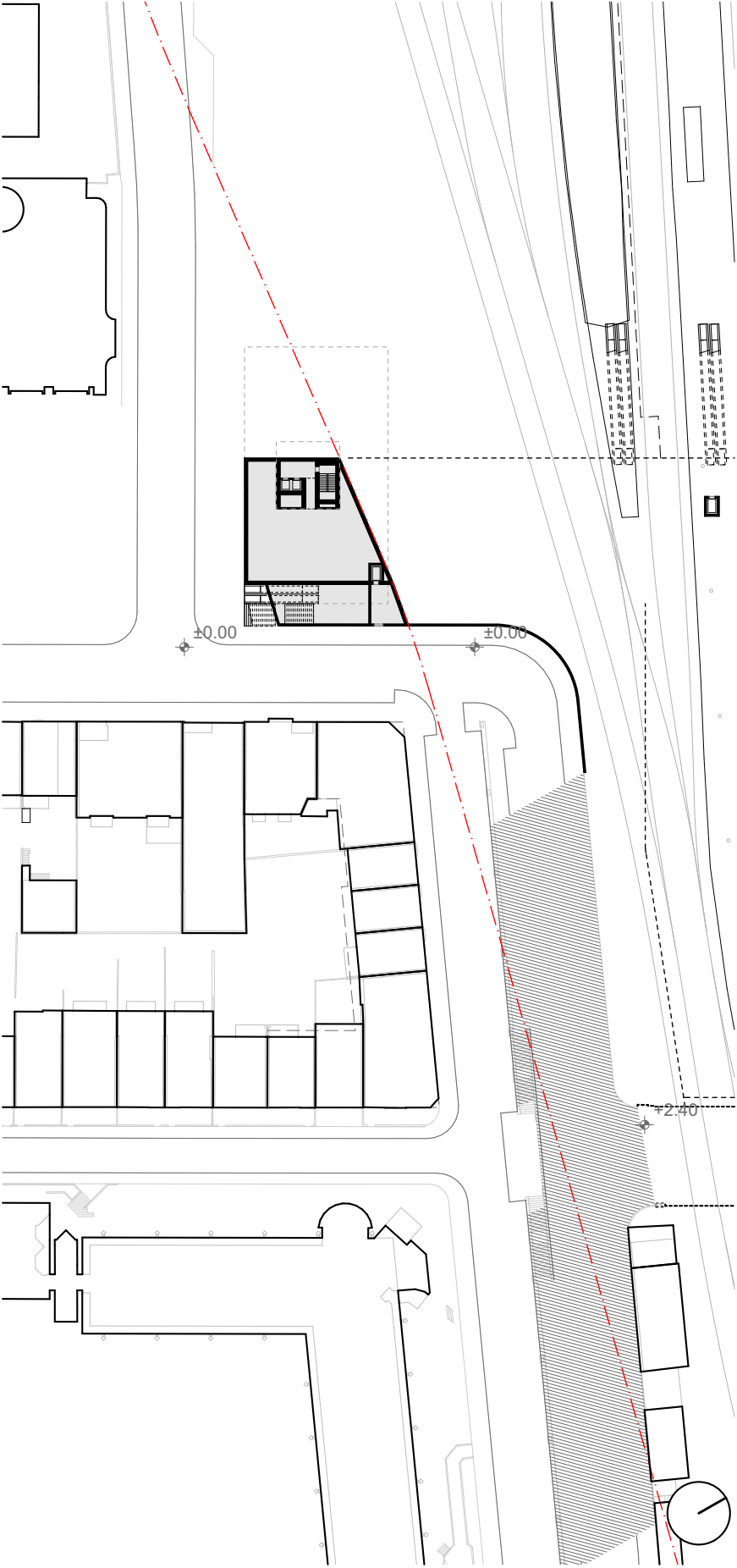
EG



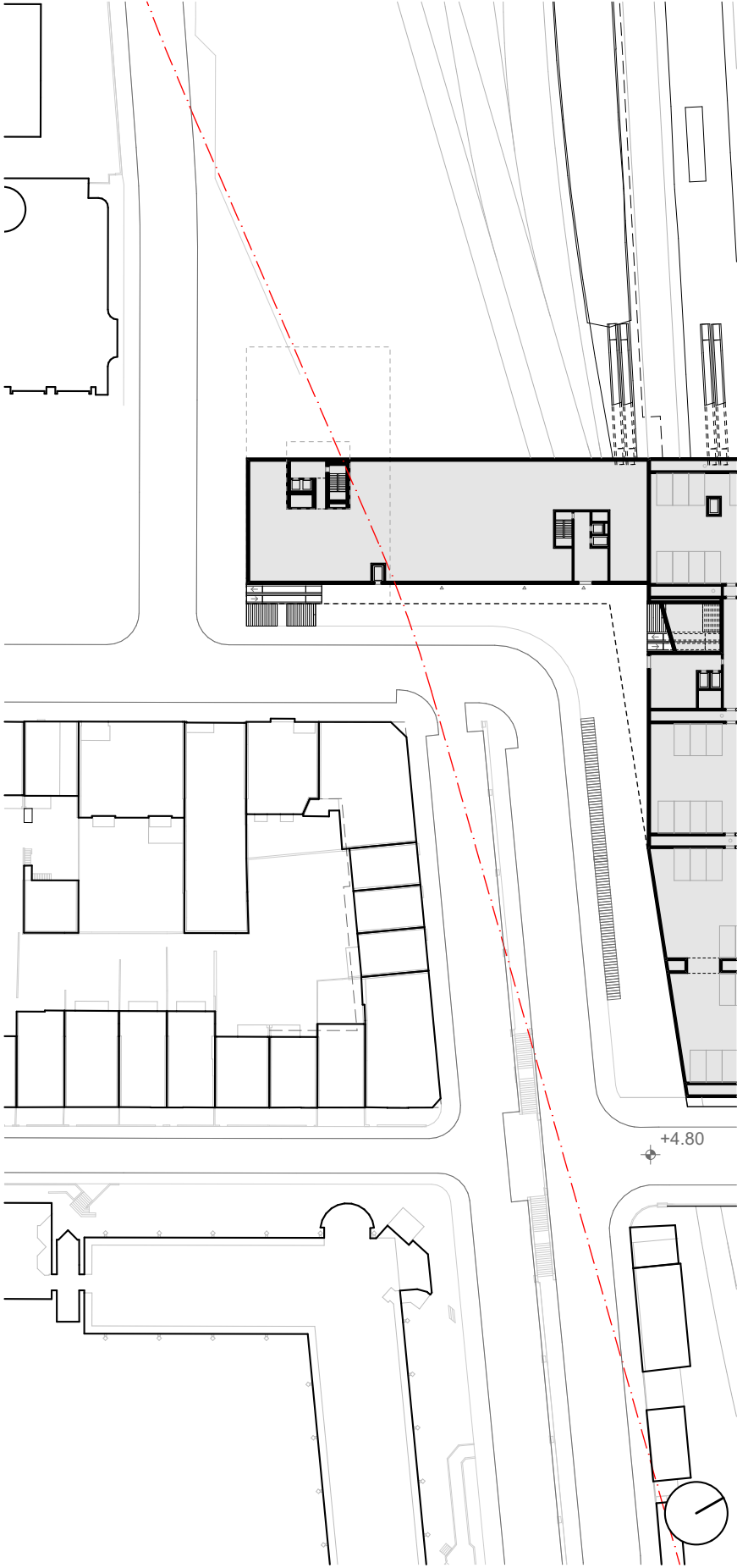
OG 1



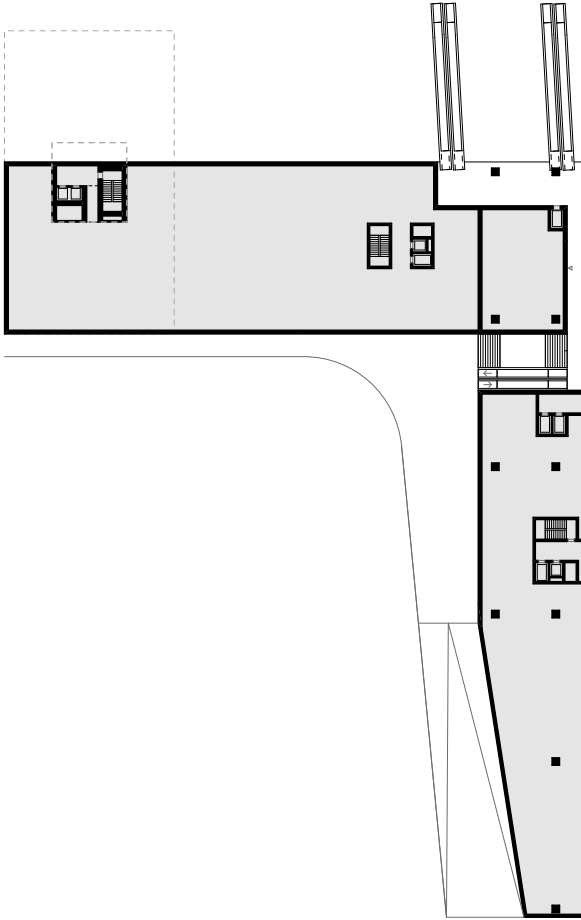
OG 2



EG



OG 1



OG 2

Heutiges Brückenprofil

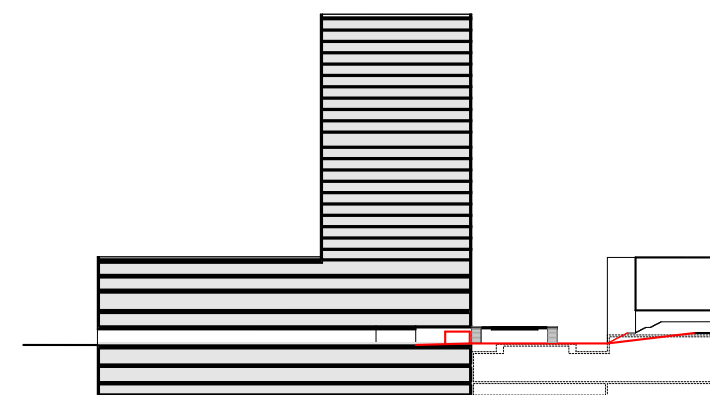
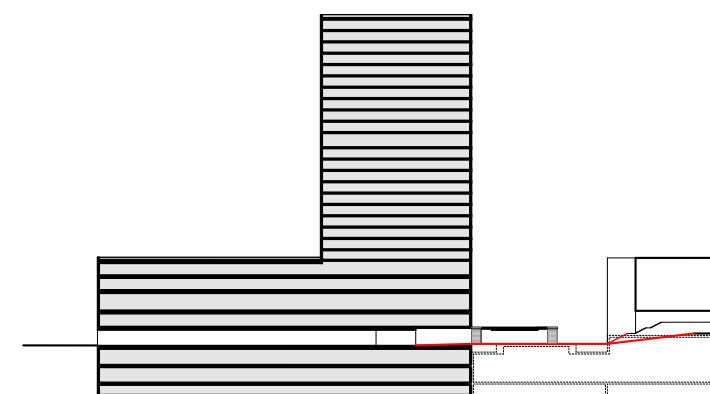
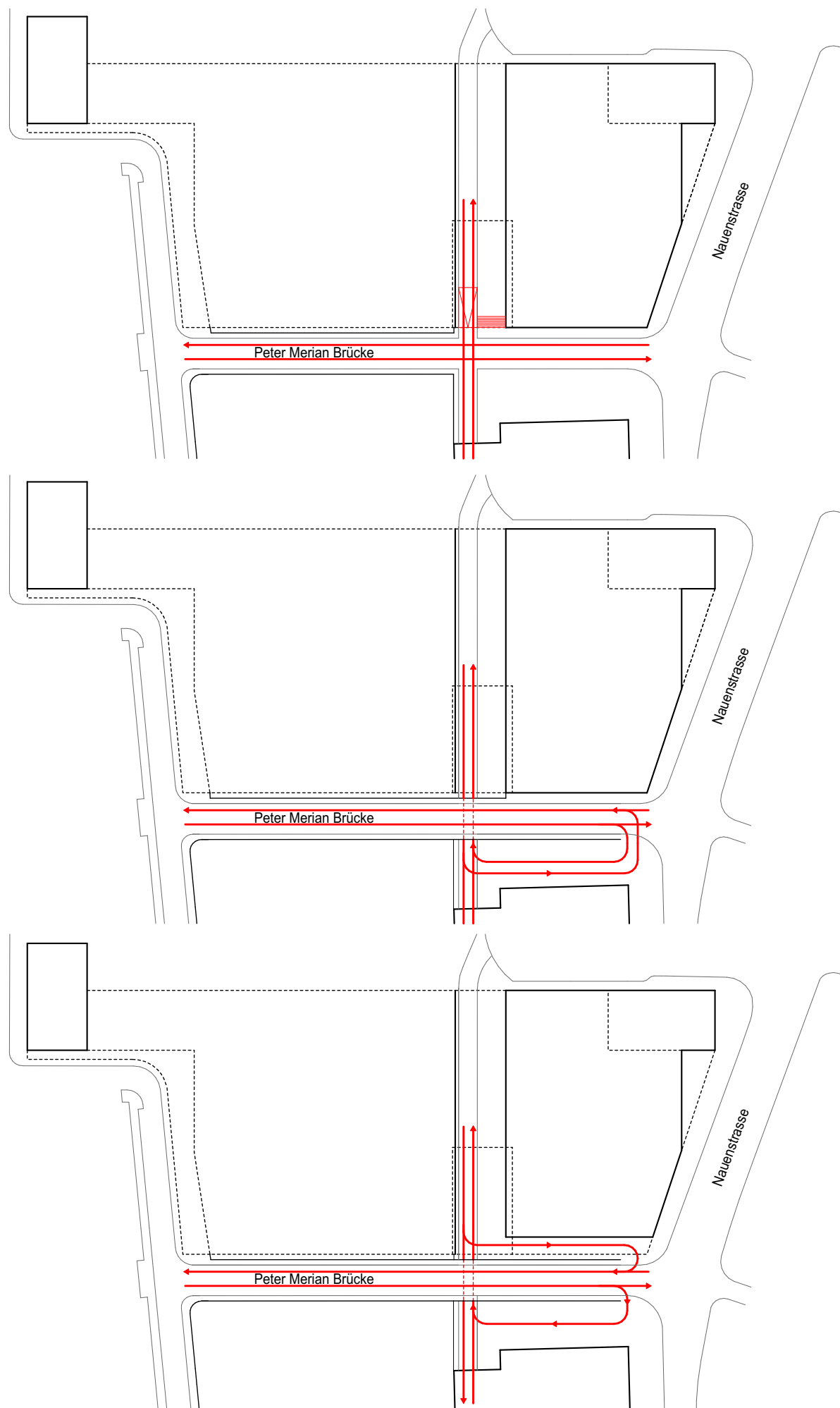
Das heutige Brückenprofil wird in den Nächsten Jahren um ca. 2m erhöht, da es nicht dem aktuellen Lichtraumprofil der durchfahrenden Züge entspricht. Dementsprechend sollte die Anbindung der Velo- und Fussgänger-Passage an die Peter Merian Strasse so ausgeführt werden, dass sie auf eine zukünftige Änderung des Umgebungsniveaus angepasst werden kann. Dieser Zwischenstand stellt einen Verkehrsknotenpunkt mit Gefahrenpotential dar, da sich eine Vielzahl an Verkehrswegen oft und mässig geregelt überschneiden.

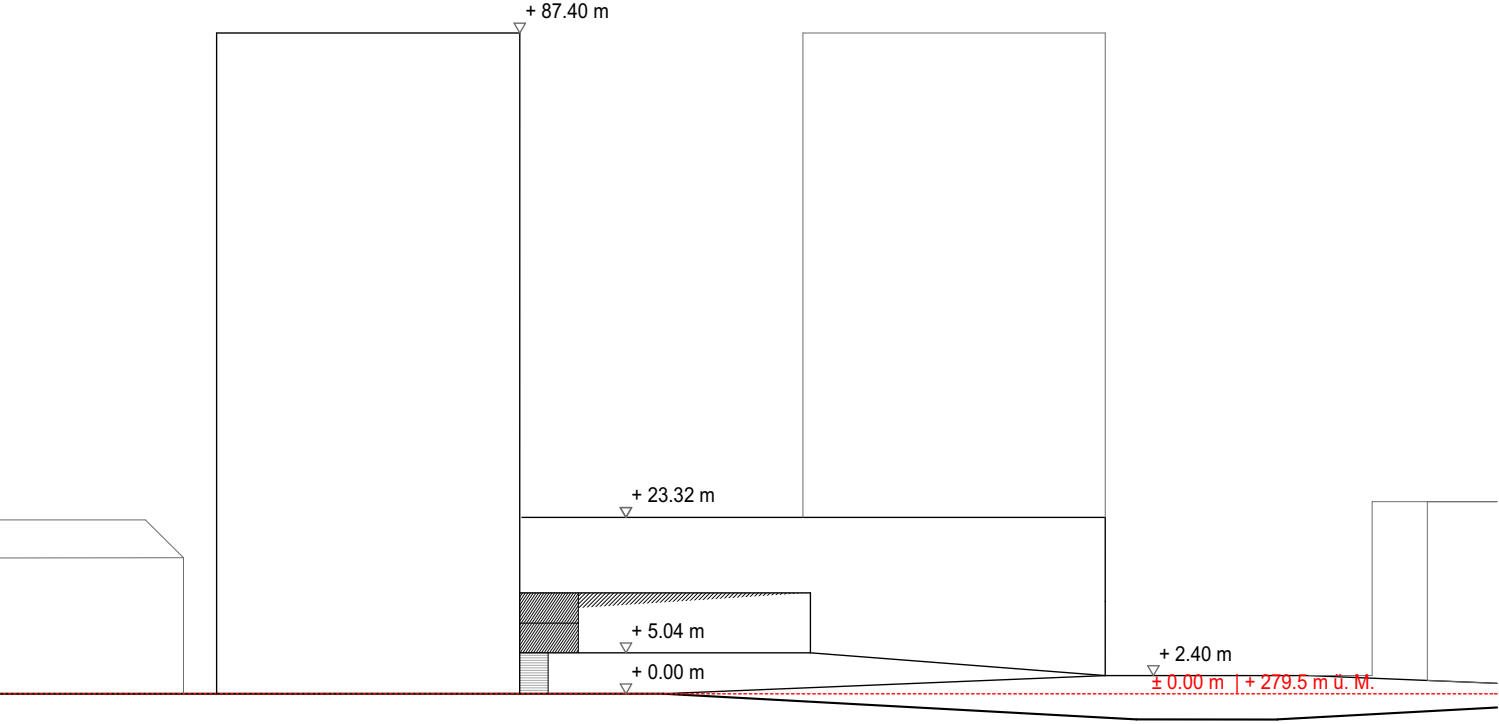
Zukünftiges Brückenprofil, einseitig erschlossen

Wird die Brücke um 2m erhöht, lässt sich der kritische Knotenpunkt verkehrstechnisch beruhigen, indem man die Velo- und Fussgänger-Querung unter der Peter Merian Strasse hindurch führt und somit die Verkehrsströme entzerrt. Lediglich Velos in Richtung Gundeldingen müssten die Kreuzung an der Nauenstrasse queren.

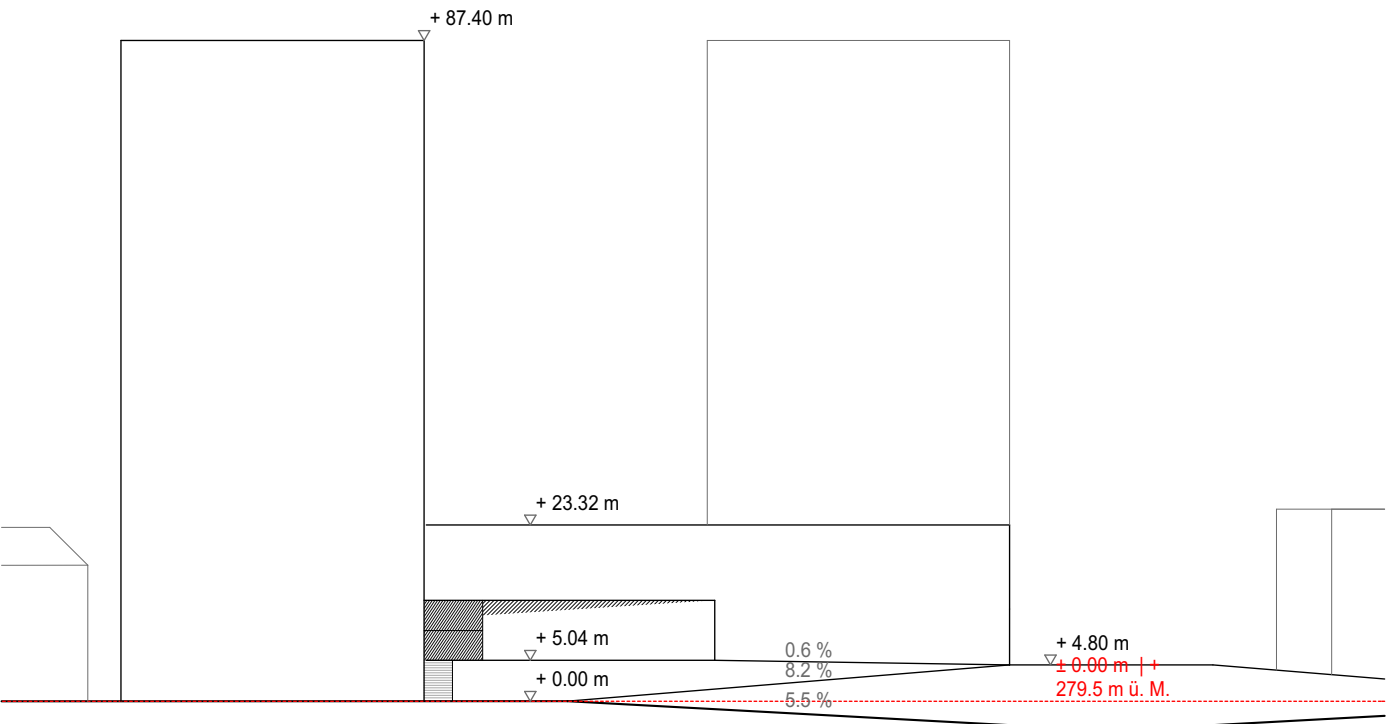
Zukünftiges Brückenprofil, beidseitig erschlossen

Eine beidseitige Erschliessung der angehobenen Brücke würde den Verkehrsknotenpunkt optimal entlasten. Für die Umsetzung wäre es nötig einen Bereich im EG von der Bebauung frei zu halten um ihn dem Langsamverkehr zugänglich zu machen. Das selbe Ergebnis könnte auch durch die Anpassung der Verkehrswege und die Lage der Brücke erreicht werden, muss jedoch in einem übergeordneten Verkehrskonzept untersucht werden.

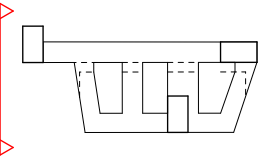


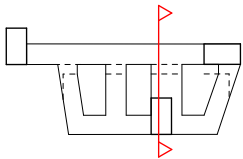
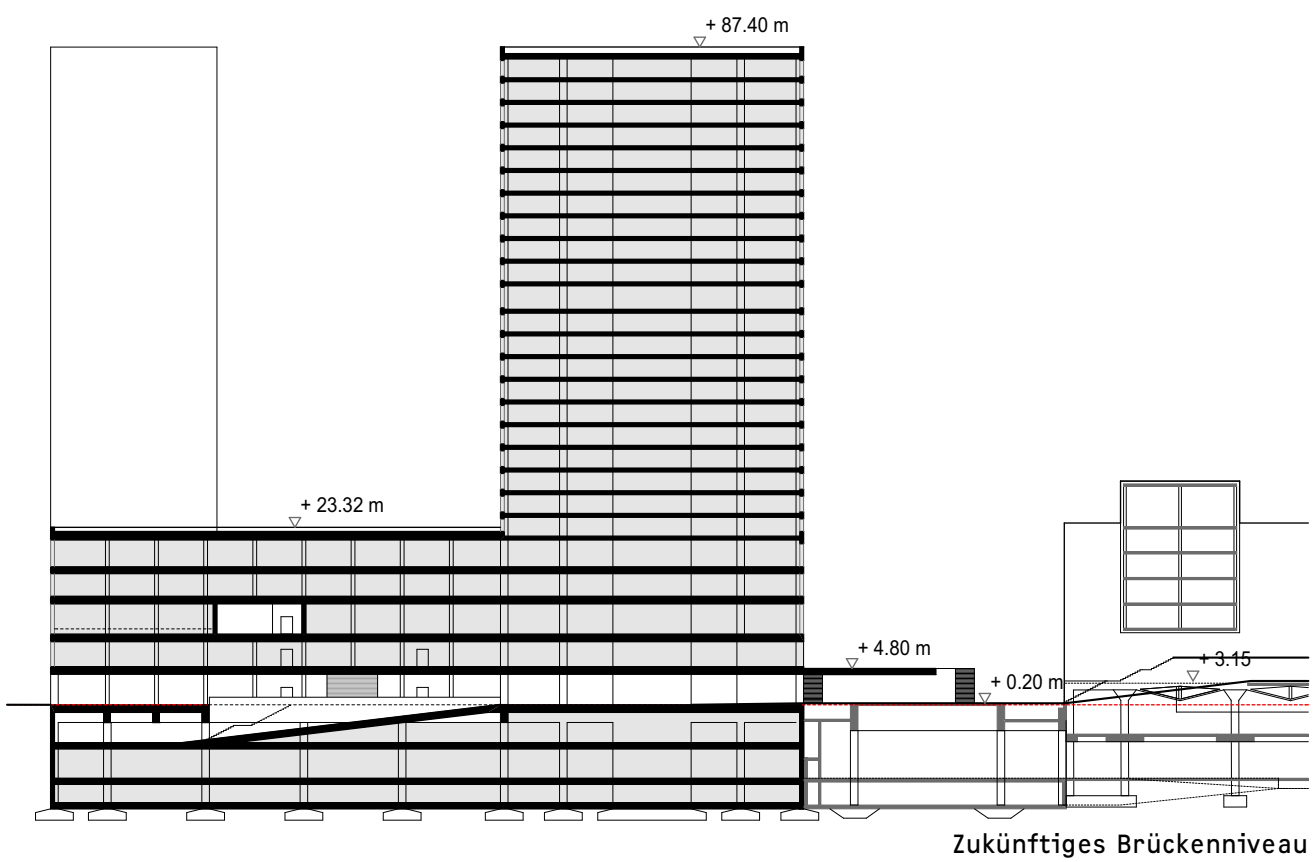
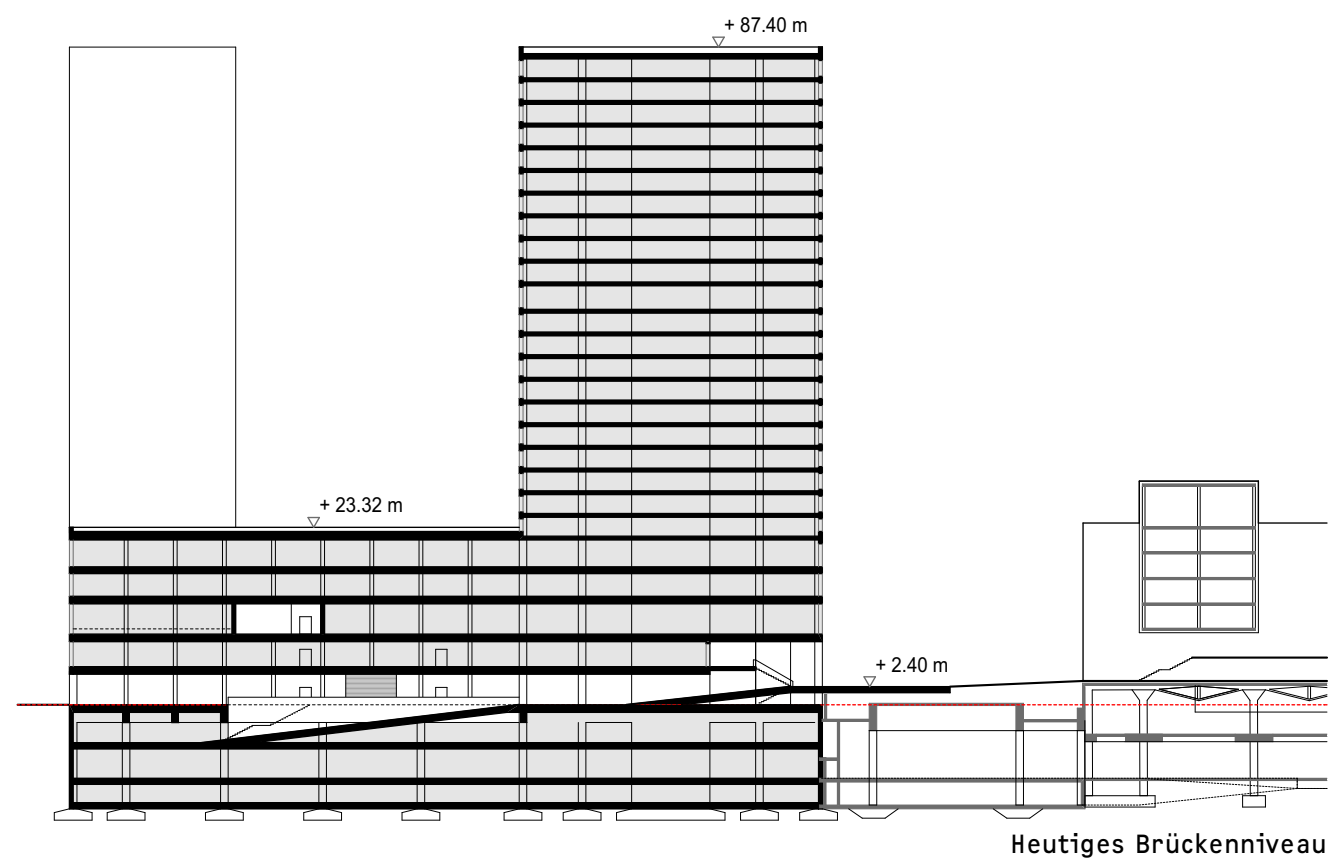


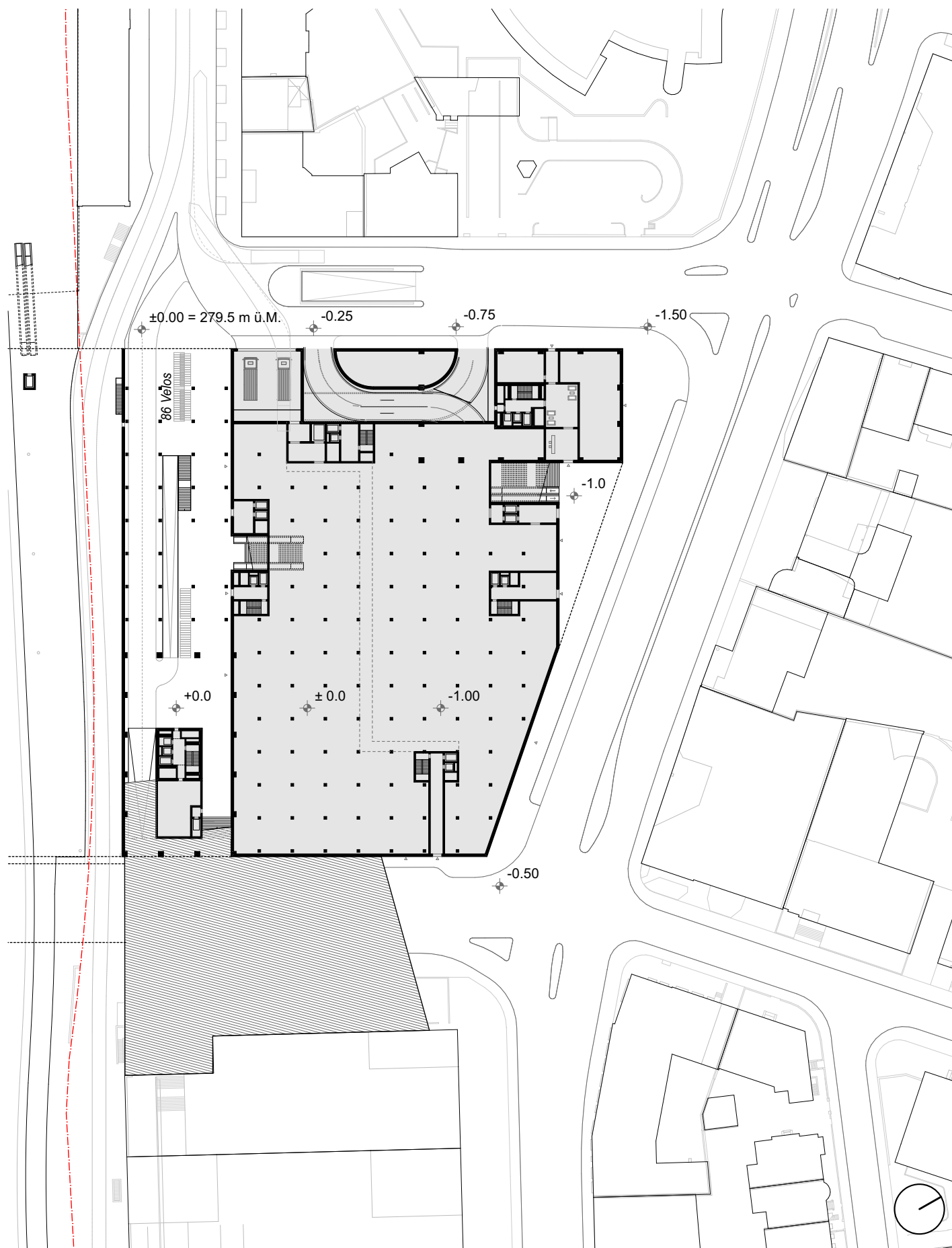
Heutiges Brückenprofil



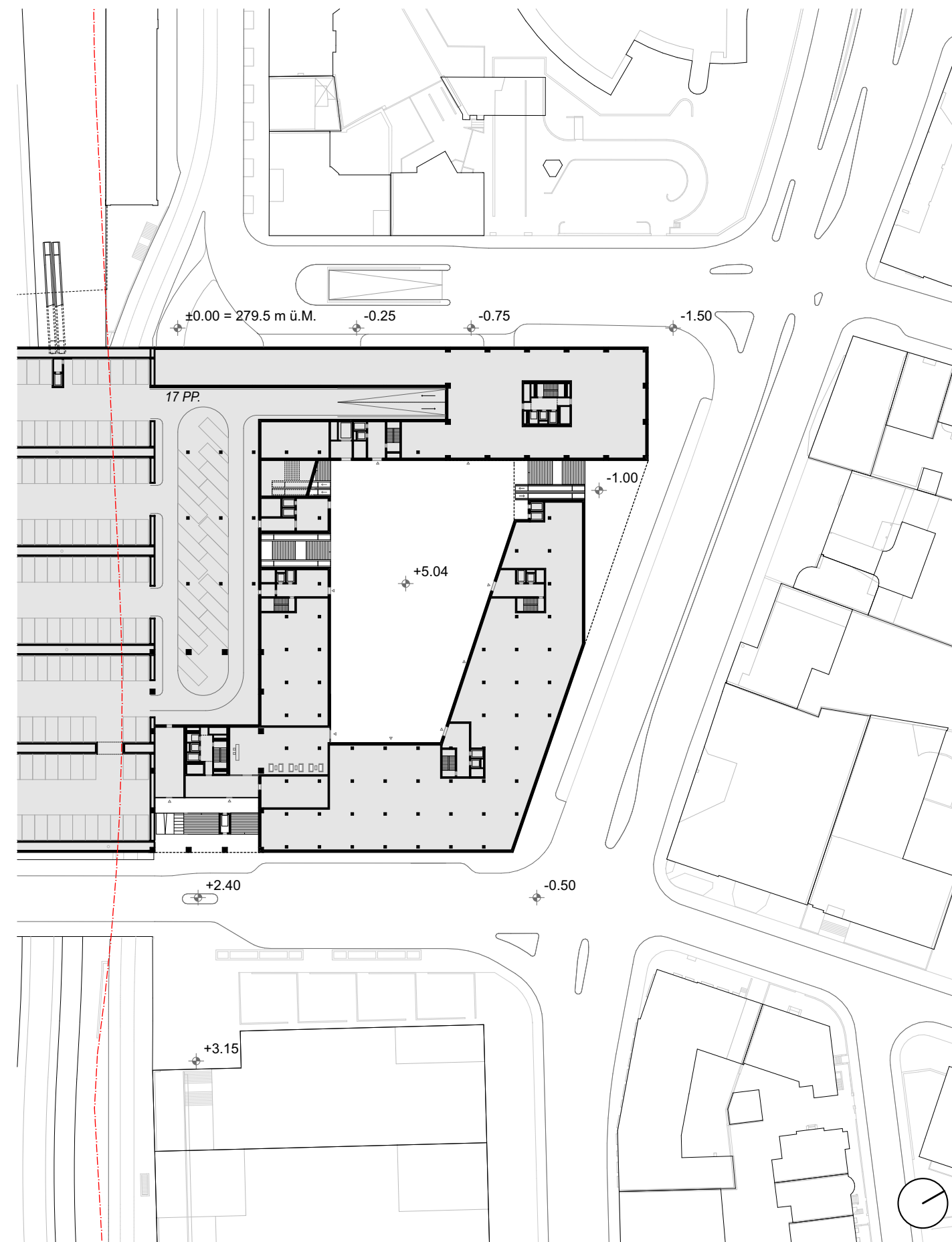
Neues Brückenprofil



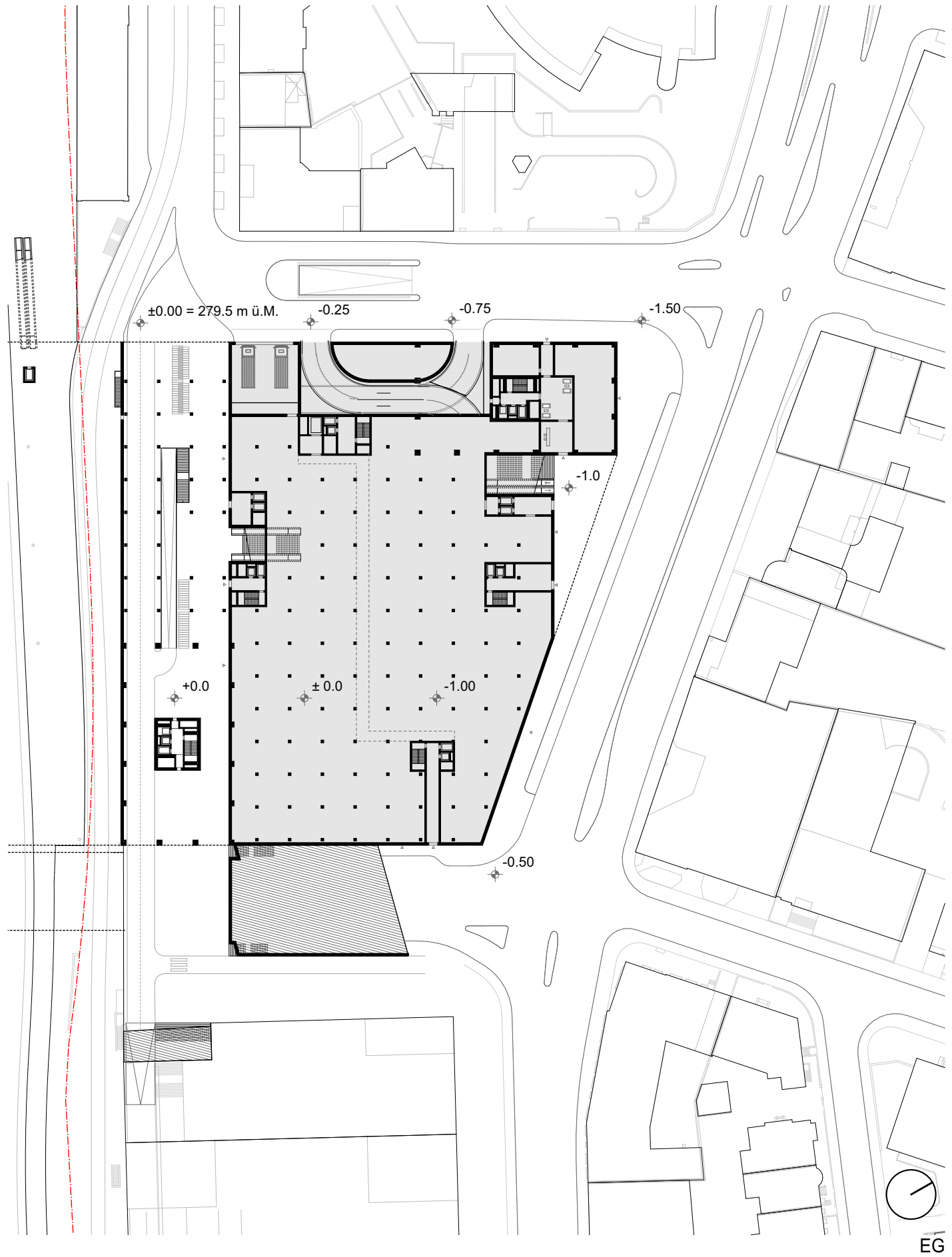




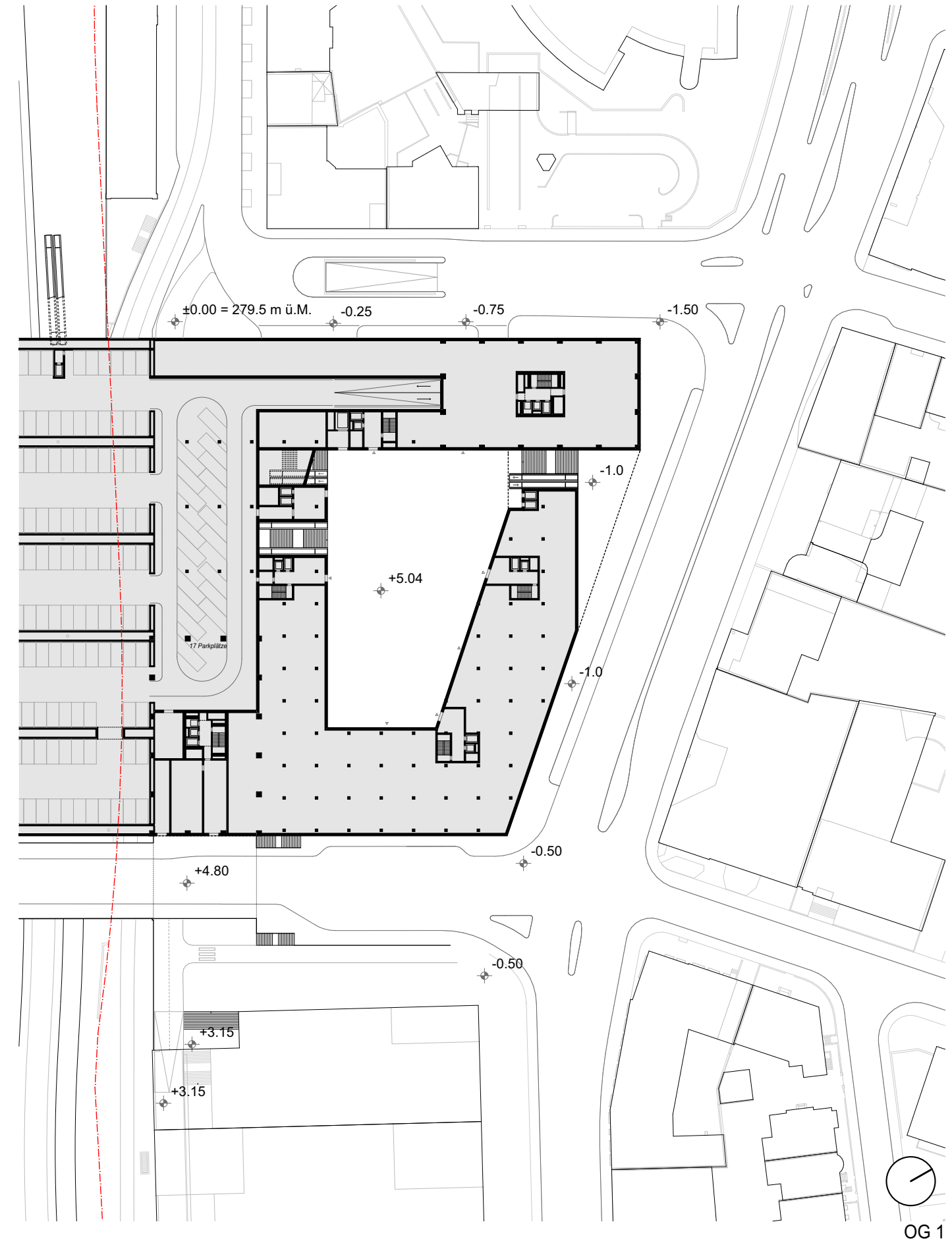
EG



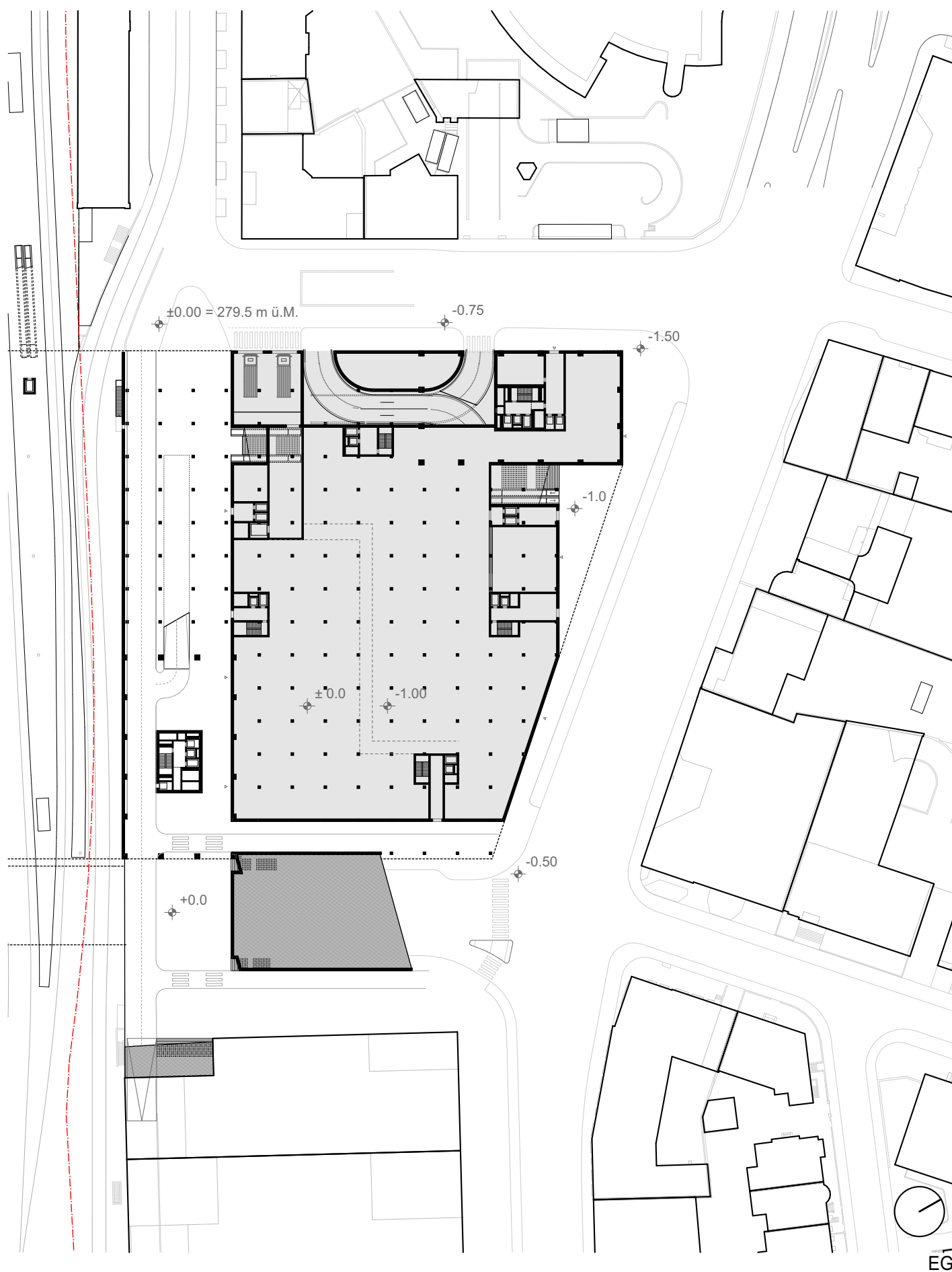
OG 1



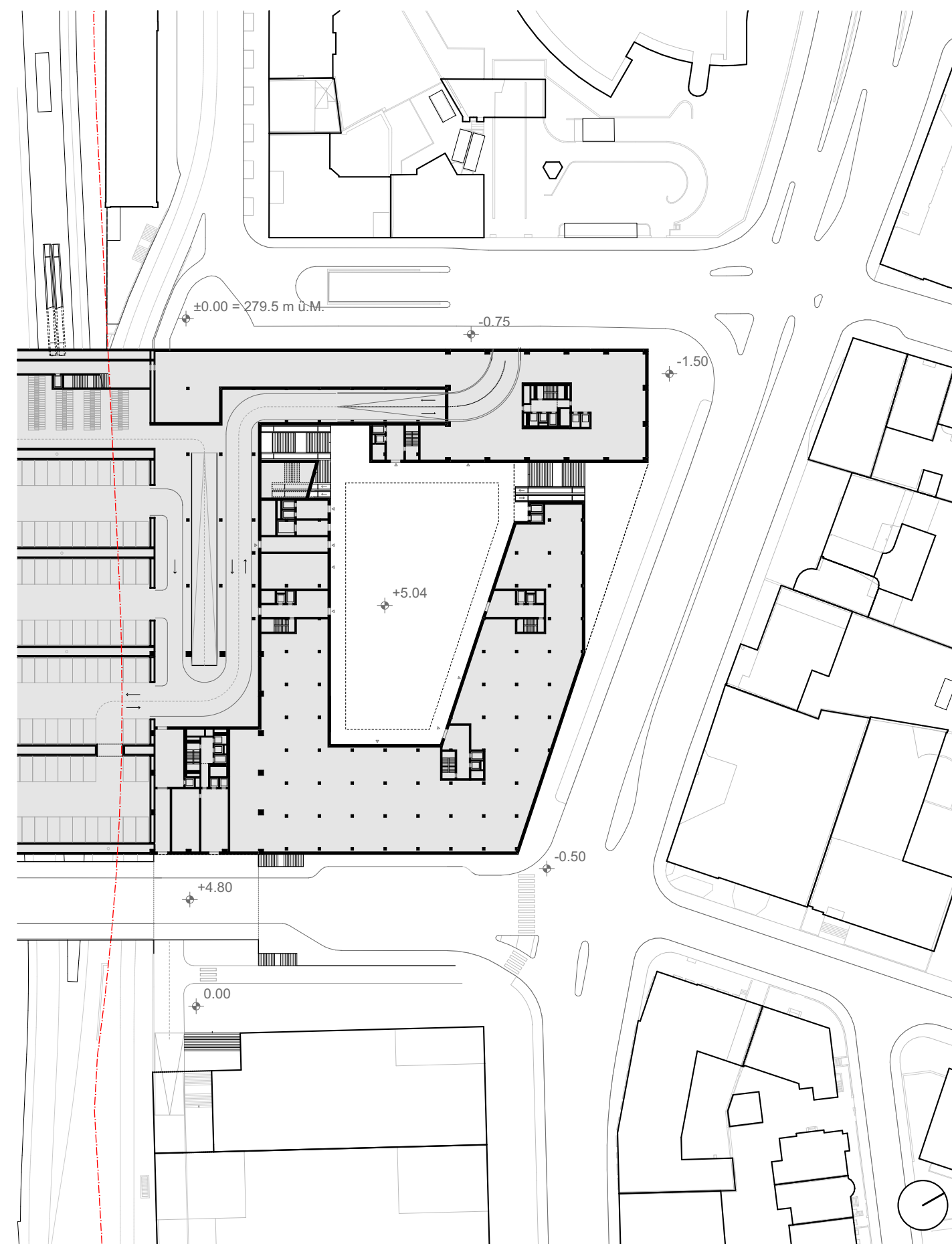
EG



OG 1



EG



OG 1

Zugang über Zwischenzone

Die Perrons werden über Rolltreppen und Aufzüge aus dem Niveau der Magistrale im OG 2 erschlossen.

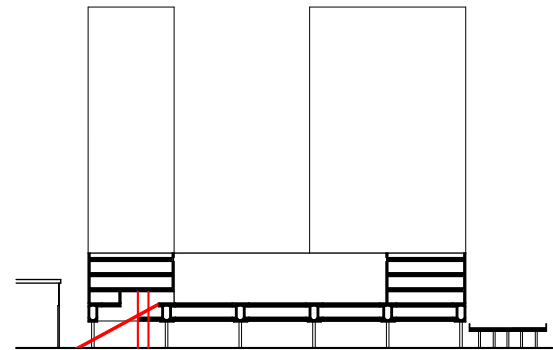
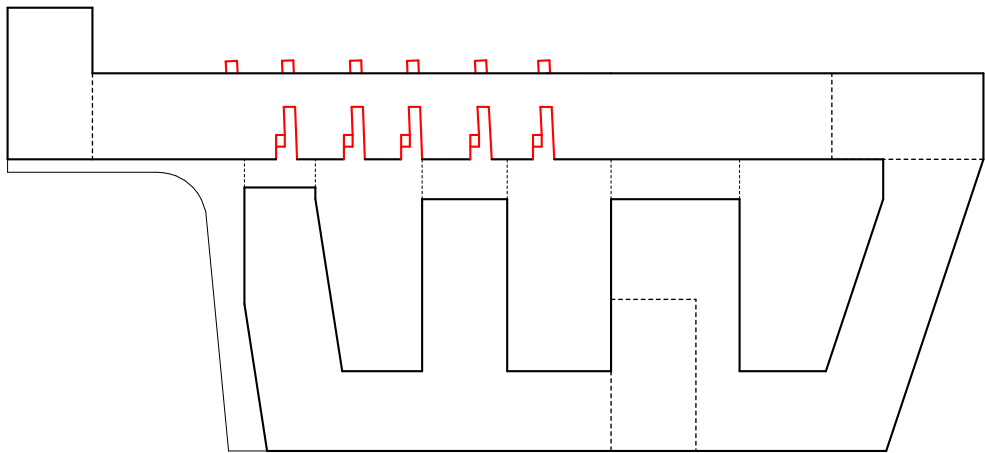
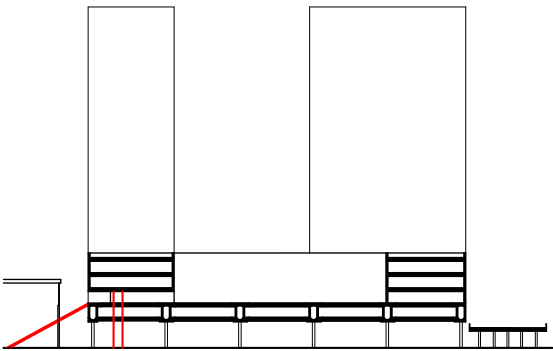
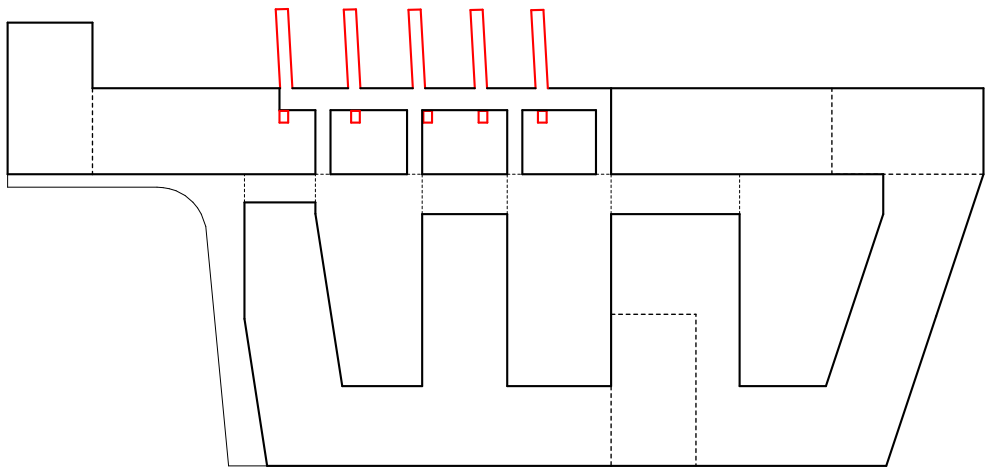
Zwischen Magistrale und Rolltreppen wird eine durchlässige Zone geschaffen. Diese Filterschicht muss in einem solchen Masse geschlossen sein dass der Hofcharakter gewahrt bleibt, zugleich so durchlässig dass keine Konkurrenzsituation zur Magistrale entsteht.

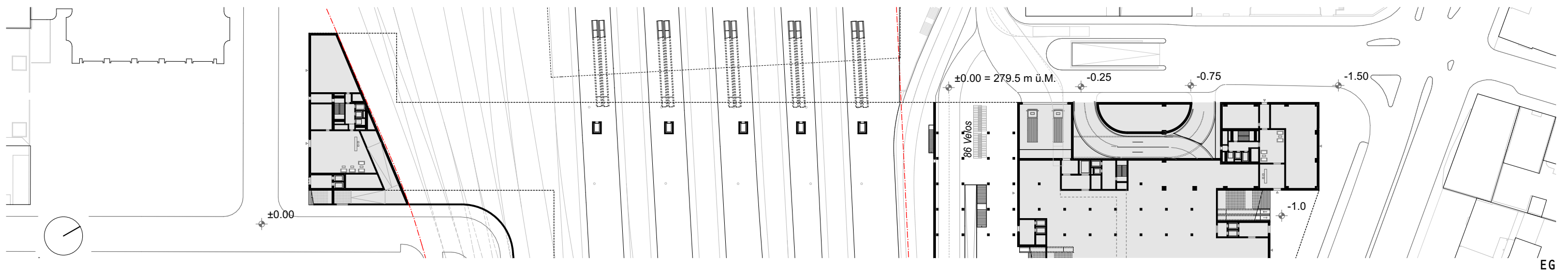
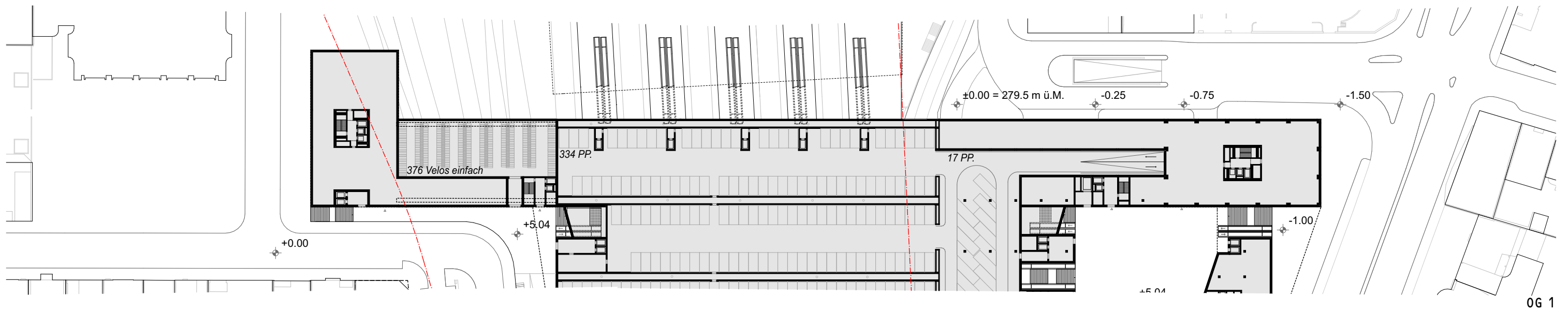
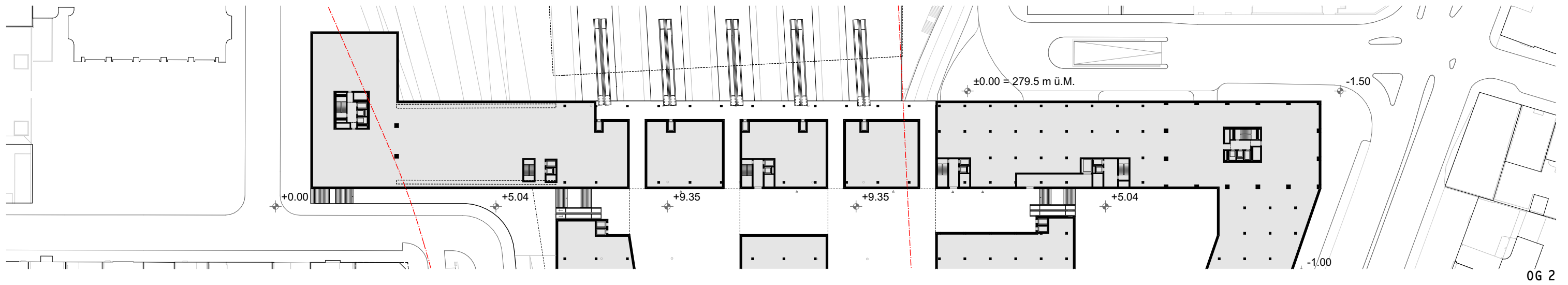
Das angrenzende Bahnhofsdach muss in die Planung mit einbezogen werden.

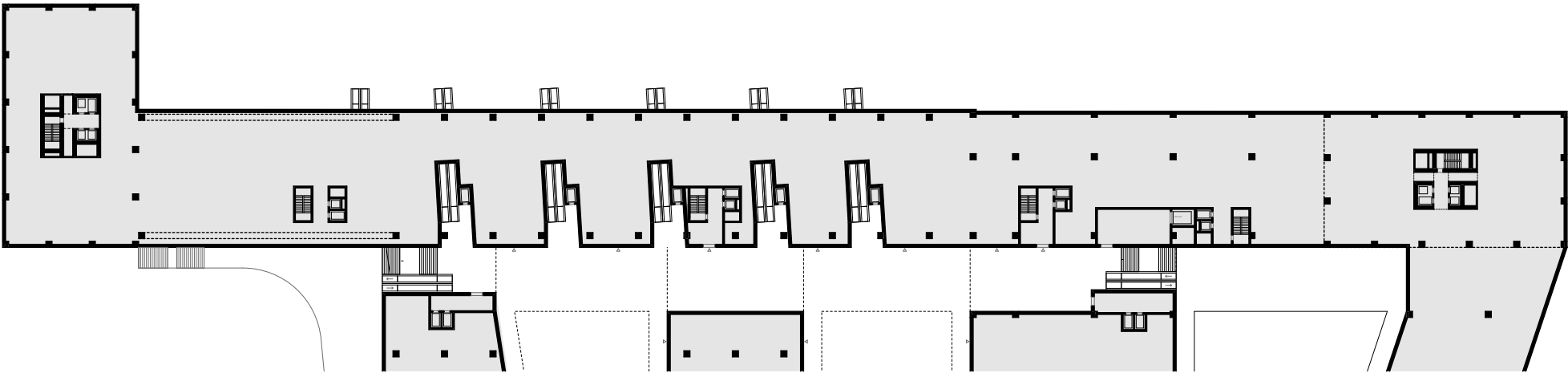
Zugang direkt von Magistrale

Um die Magistrale und ihren Hofcharakter zu stärken, wäre es denkbar die Perrons direkt aus den Höfen zu erschliessen.

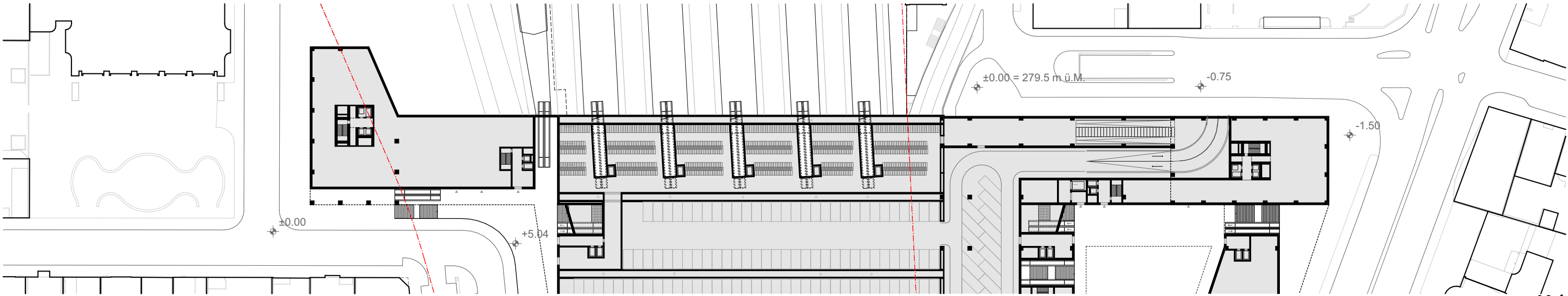
Dies würde einen partiellen Eingriff in die Struktur und Nutzbarkeit mit sich bringen.



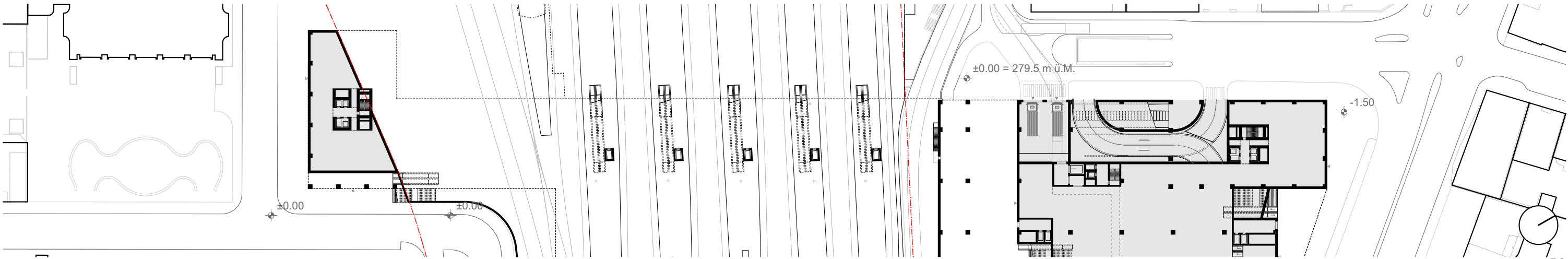




OG 2



OG 1



EG

Dezentrale Anordnung

Privates Velo-Parking für die Wohnnutzung im UG unter dem jeweiligen Hochhaus.
Öffentliches Velo-Parking dezentral angeordnet. Von der jeweiligen Stadtseite aus erreichbar.
Gleisquerungsmöglichkeit für Velos über den öffentlichen Strassenraum.

OG 1



Öffentliches PW - Parking im gesamten OG 1.
Öffentliches Velo-Parking von Gundeldinger Seite.

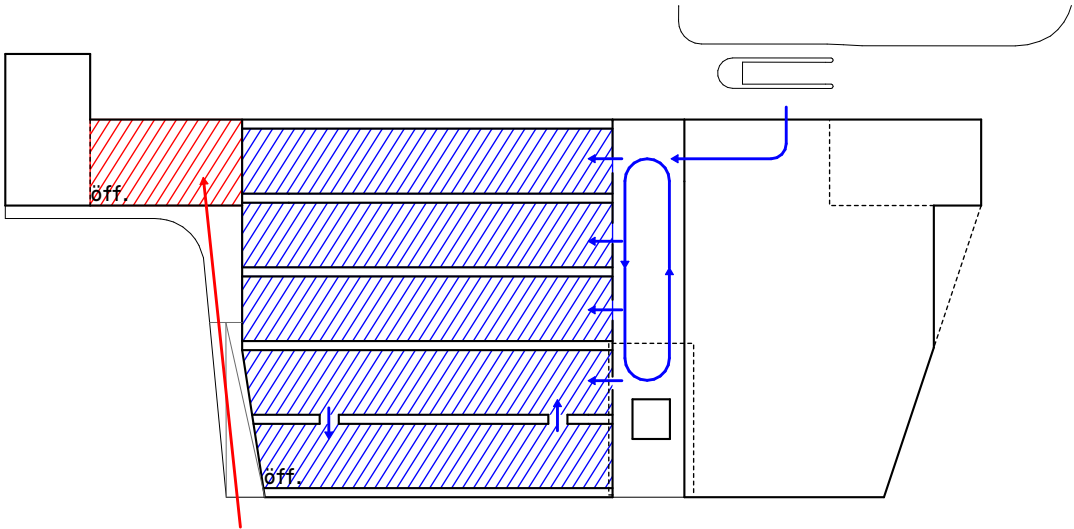
EG

Zufahrt PW-Parking über die Gartenstrasse.
Velo-Parking für Innenstadt über Rampe aus Velo-Passage erreichbar.

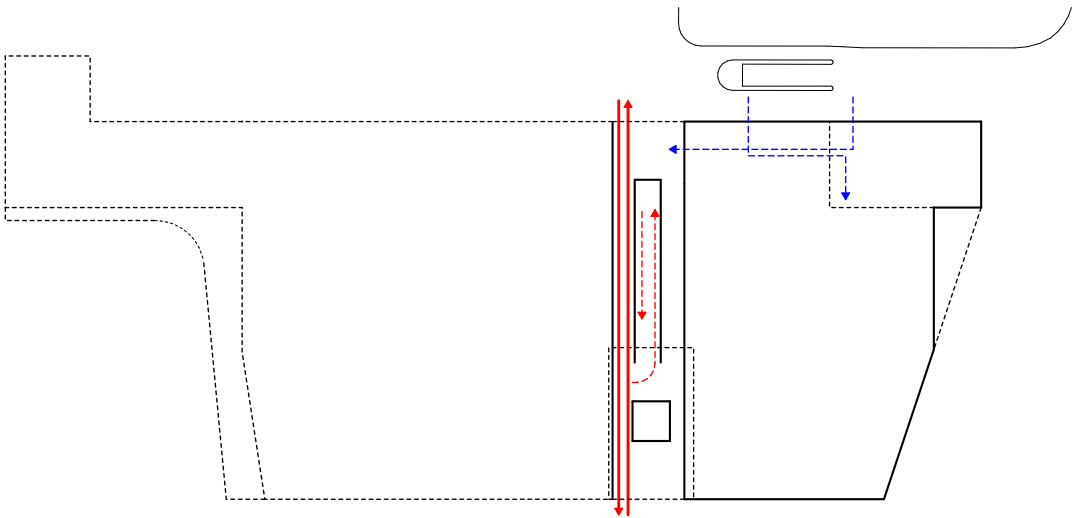
UG 1

Private Velo Einstellmöglichkeiten für die Wohnungsnutzung unter den jeweiligen Hochhäusern.
Öffentliches Velo-Parking zentral an der internen Erschliessung gelegen.

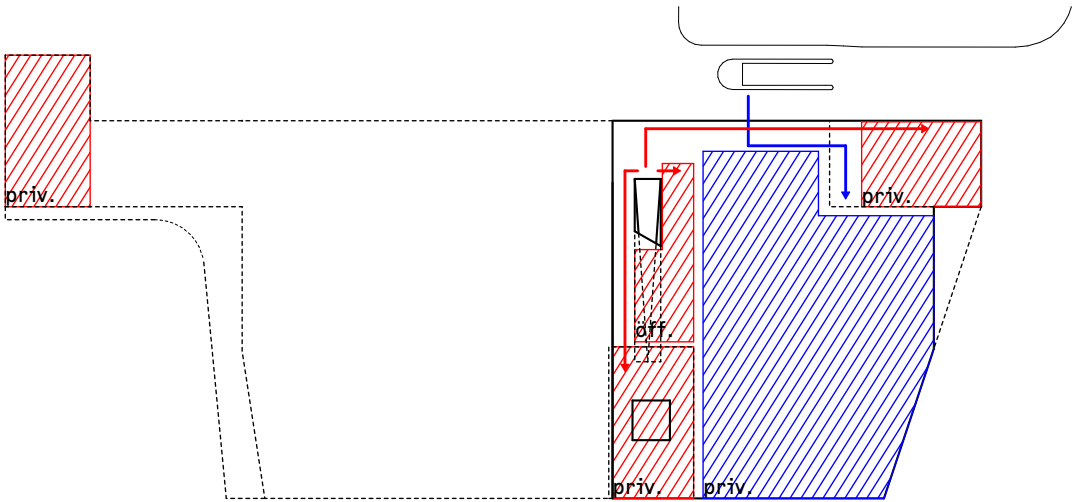
 PW - Parking
 Velo - Parking



| | |
|------------------|--------------------|
| OG 1 | |
| PW | 351 |
| Velo, privat | 0 |
| Velo, öffentlich | 456, Einfachparker |



| | |
|------------------|---|
| EG | |
| PW | 0 |
| Velo, privat | 0 |
| Velo, öffentlich | 0 |



| | |
|------------------|--------------------|
| UG 1 | |
| PW | 137 |
| Velo, privat | 960, Einfachparker |
| Velo, öffentlich | 340, Einfachparker |

| | |
|------------------|---------------------|
| Geasmt | |
| PW, ges. | 488 |
| Velo, ges. priv. | 960, Einfachparker |
| Velo, ges. öff. | 796, Einfachparker |
| Velo, ges. | 1756, Einfachparker |

Zentrale Anordnung

Privates Velo-Parking im UG unter dem jeweiligen Hochhaus.
Öffentliches Velo-Parking zentral im OG angeordnet. Von beiden Stadtseiten aus erreichbar, gute Anbindung an die Gebäudeinterne Erschliessung, sowie an die Perrons.
Querungsmöglichkeit für Velos über Veloparking.
Praxistauglichkeit von Wegeführung und Niveauüberwindung fraglich.

OG 1



Ein Riegel des PW-Parkings wird zugunsten eines zentralen Velo-Parkings und Querungsmöglichkeit aufgeben.
Öffentliches Velo-Parking von beiden Stadtteilen aus erreichbar.

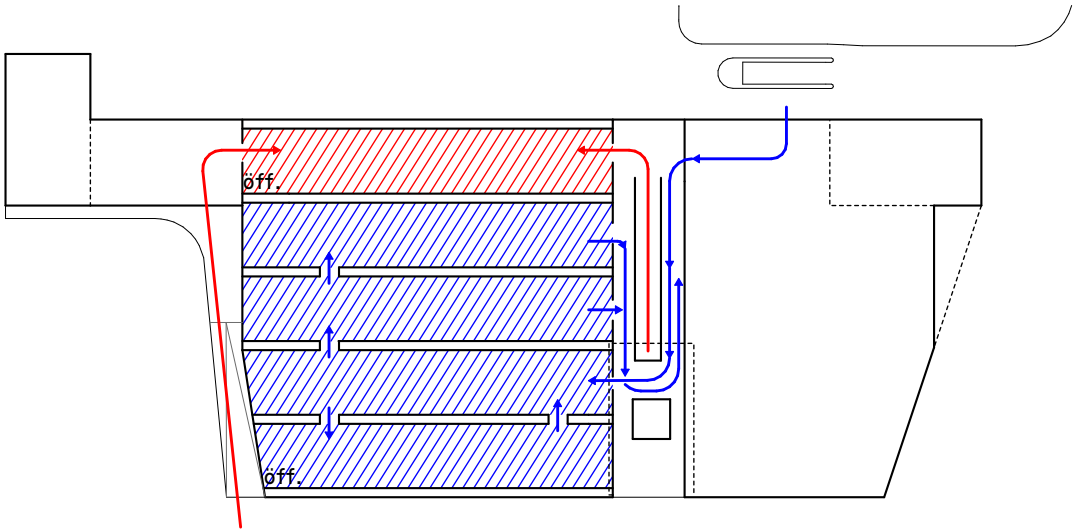
EG

Zufahrt PW-Parking über die Gartenstrasse.
Velo-Parking für Innenstadt über Rampe direkt aus Velo-Passage erreichbar.

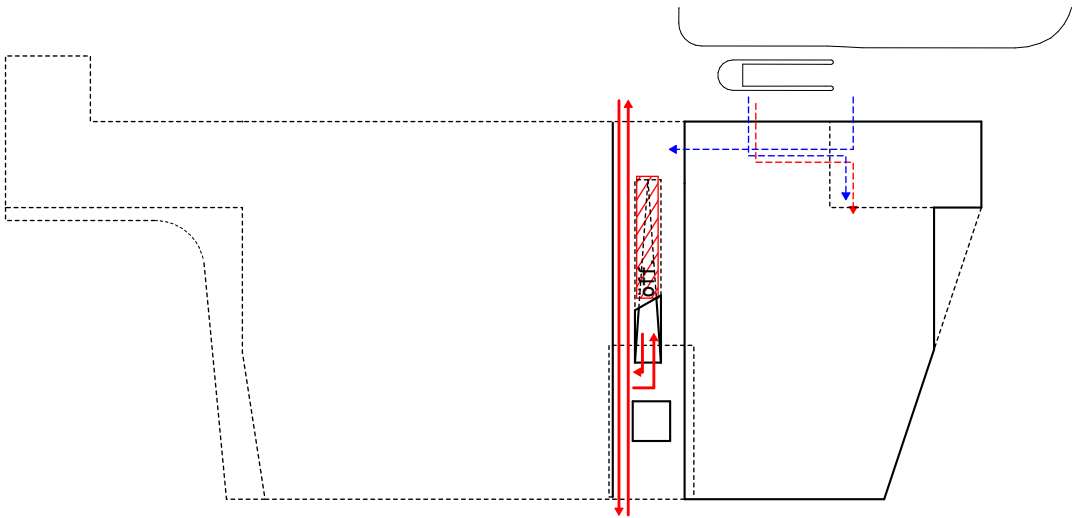
UG 1

Privates Velo-Parking für die Wohnungsnutzung unter den jeweiligen Hochhäusern.
PW-Parking für die Wohnnutzung.
Nutzungsüberlagerung von Velo- und PW-Parking im Bereich der Rampe.

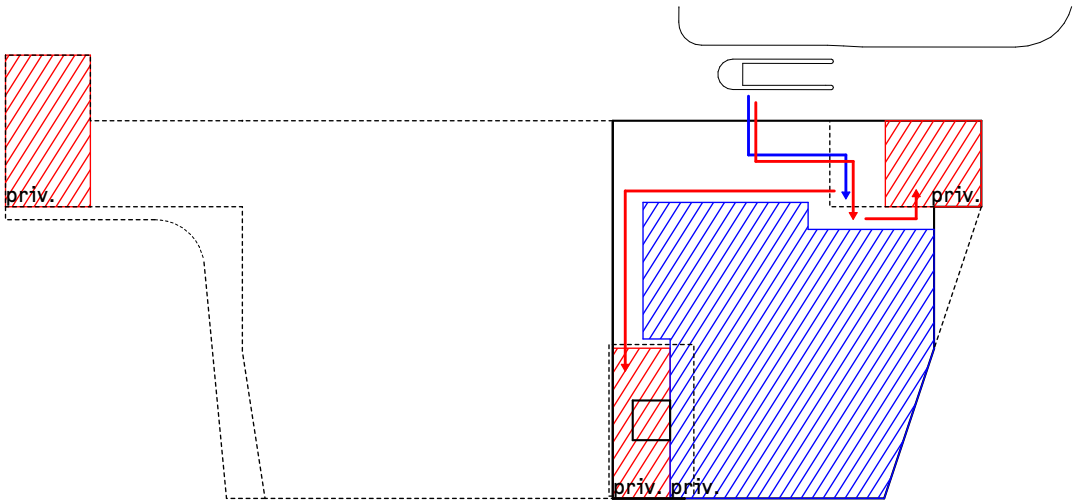
 PW - Parking
 Velo - Parking



| | |
|------------------|--------------------|
| OG 1 | |
| PW | 267 |
| Velo, privat | 0 |
| Velo, öffentlich | 628, Einfachparker |

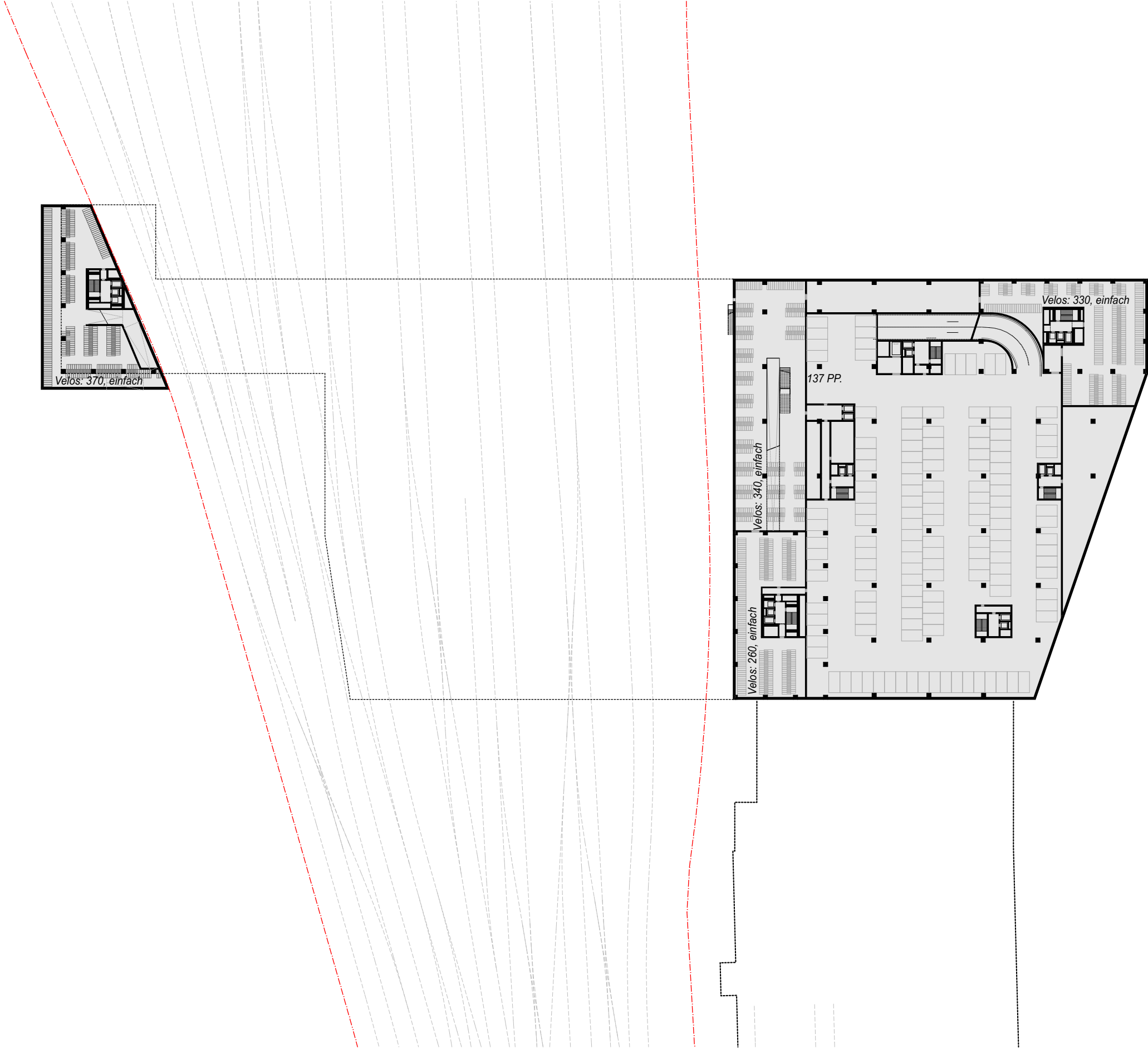


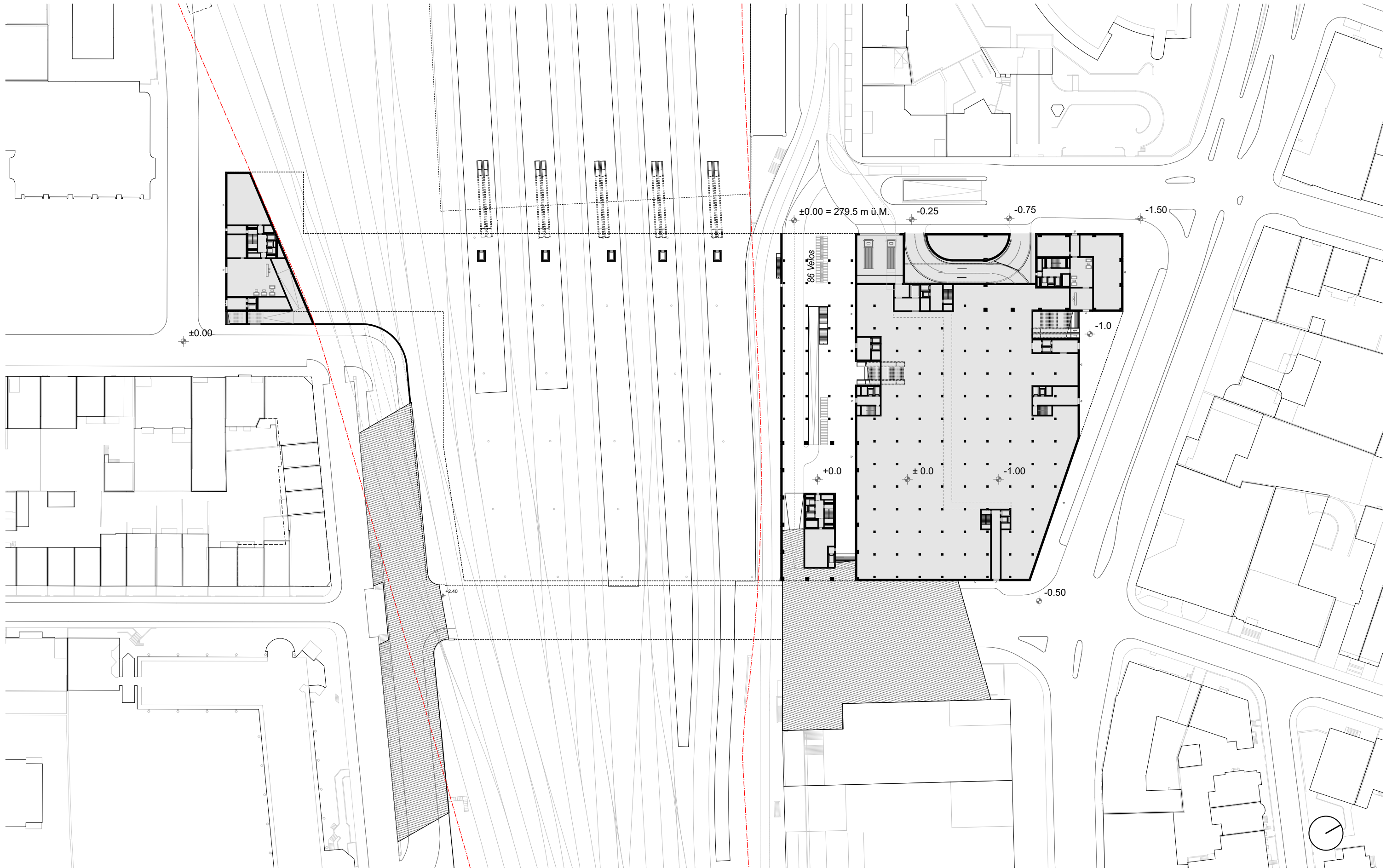
| | |
|------------------|-------------------|
| EG | |
| PW | 0 |
| Velo, privat | 0 |
| Velo, öffentlich | 78, Einfachparker |

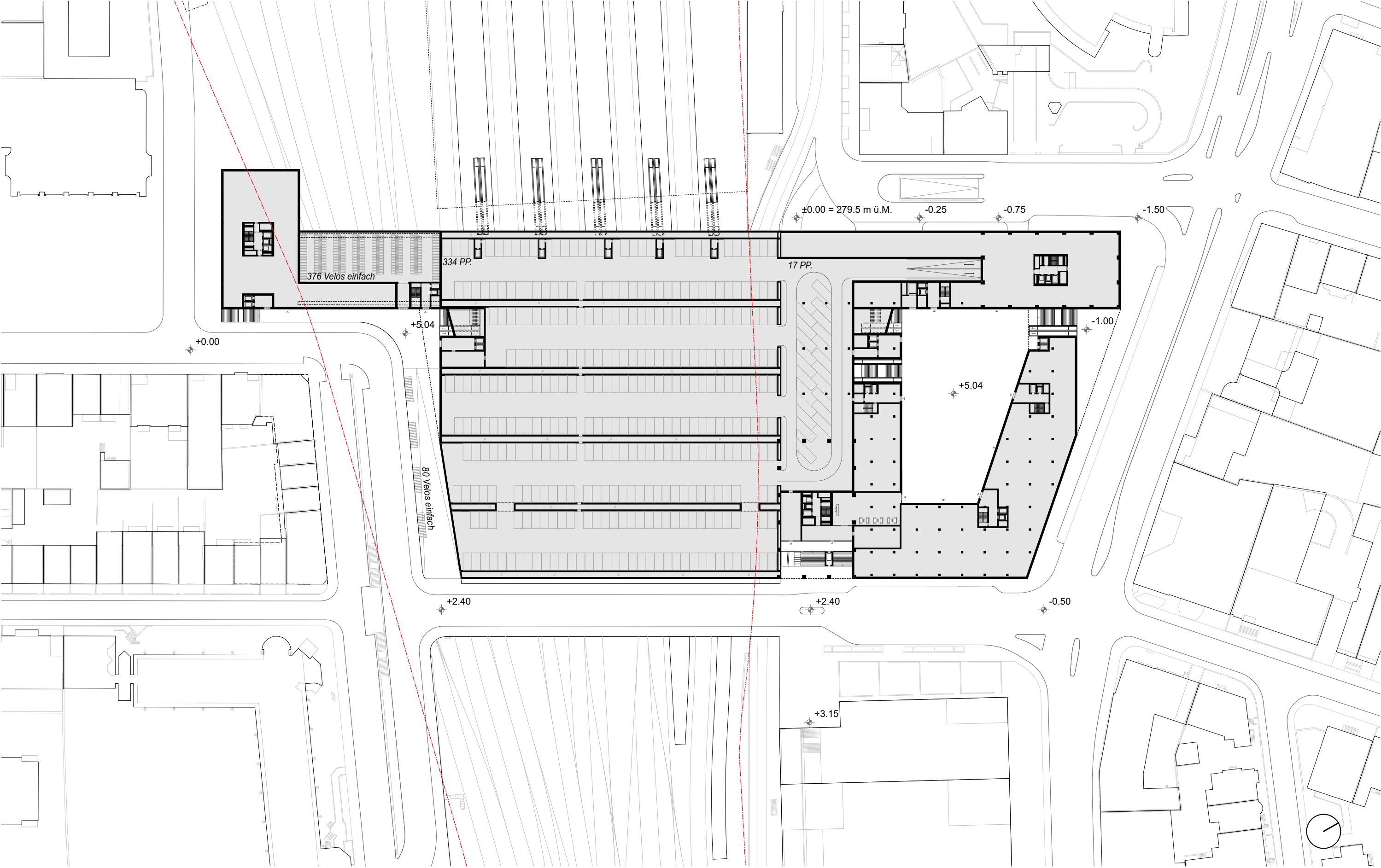


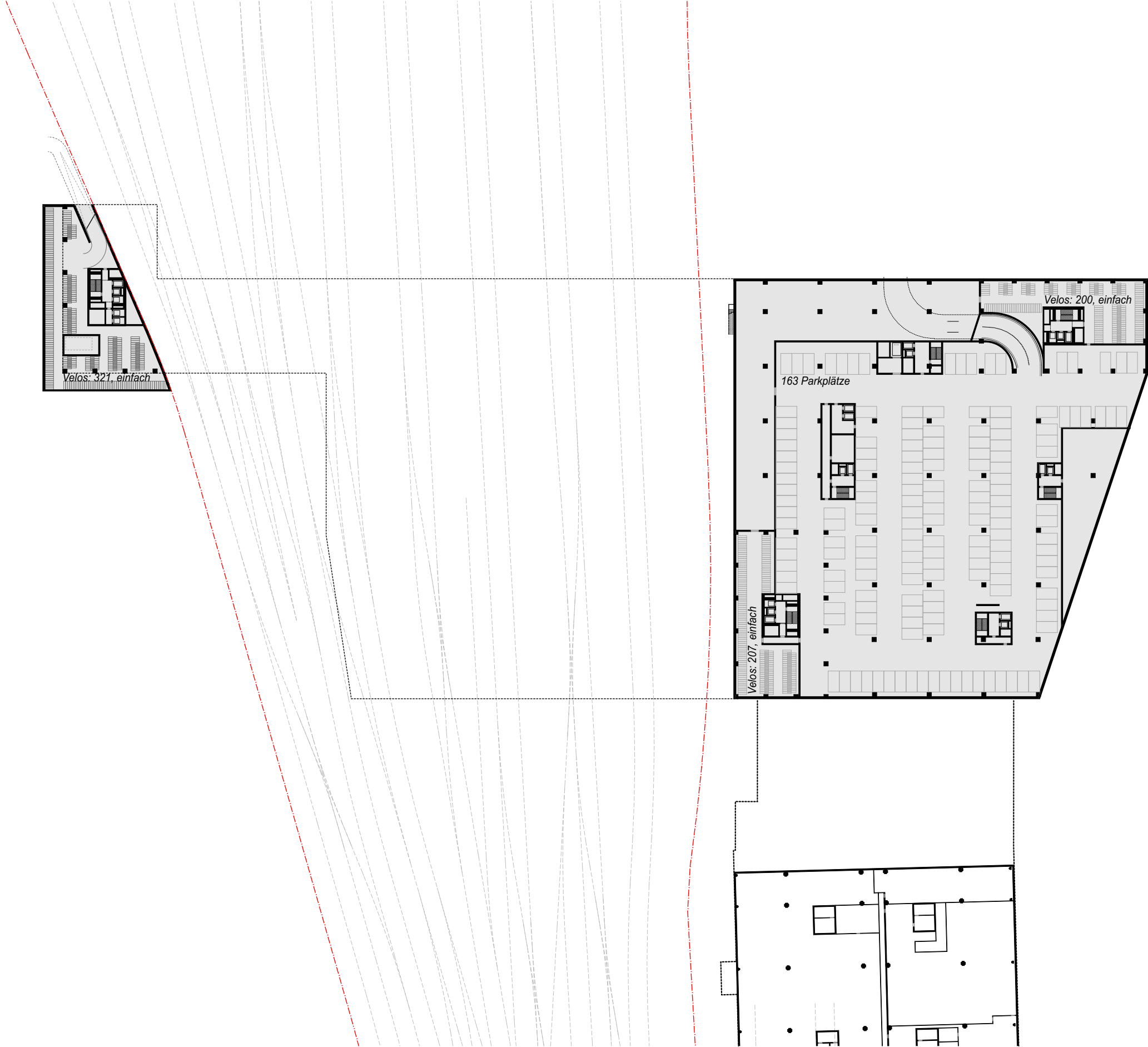
| | |
|------------------|--------------------|
| UG 1 | |
| PW | 160 |
| Velo, privat | 726, Einfachparker |
| Velo, öffentlich | 0 |

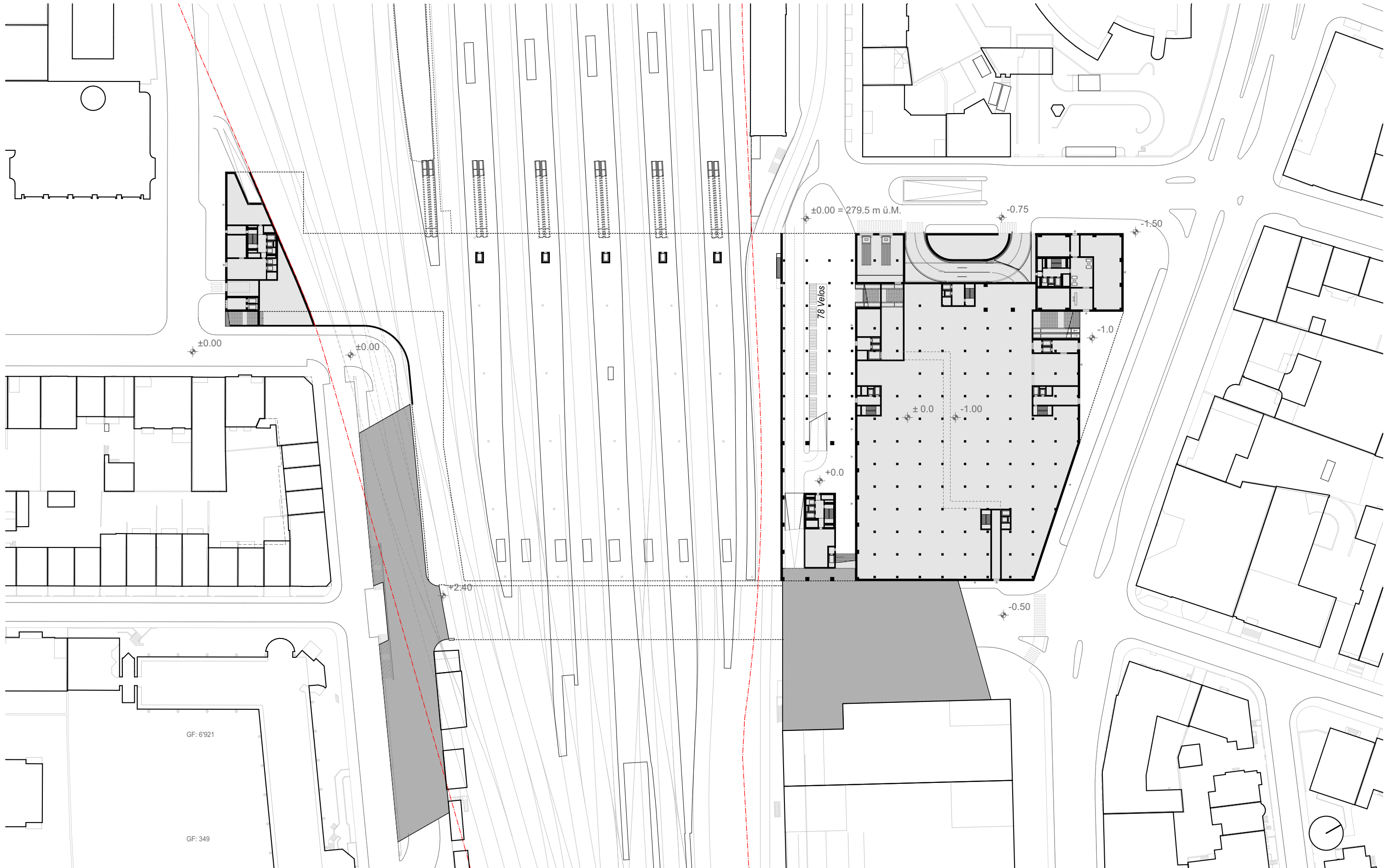
| | |
|------------------|---------------------|
| Geasmt | |
| PW, ges. | 427 |
| Velo, ges. priv. | 726, Einfachparker |
| Velo, ges. öff. | 706, Einfachparker |
| Velo, ges. | 1432, Einfachparker |

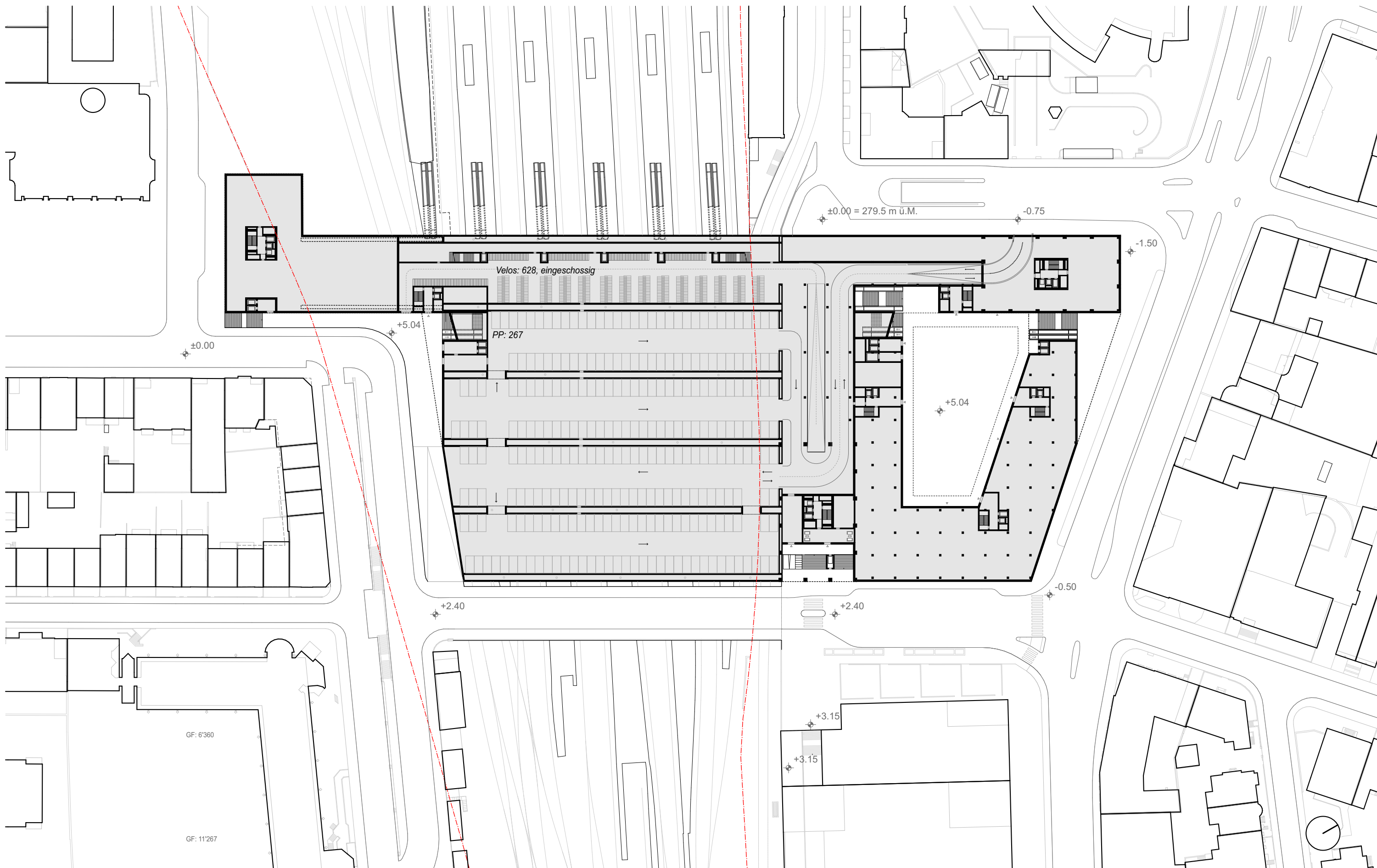










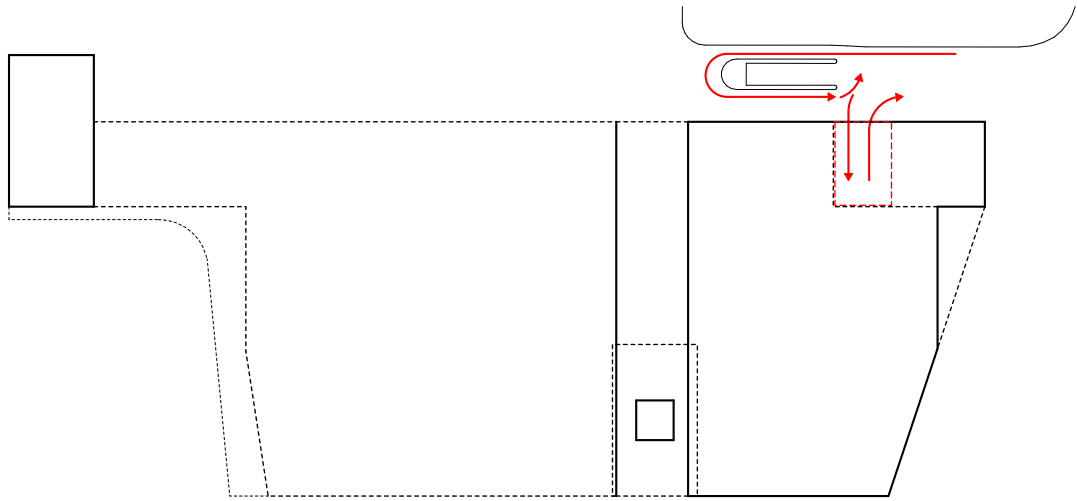
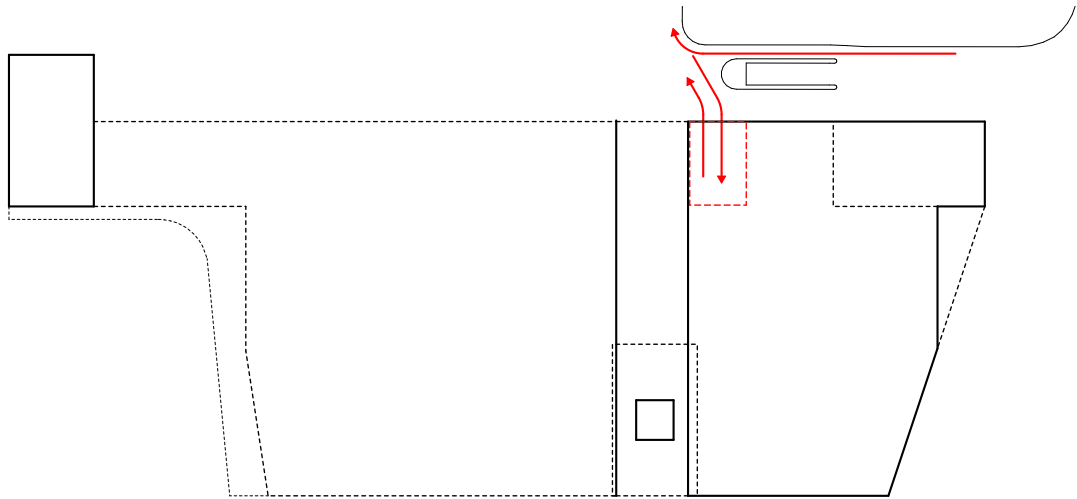


Gartenstrasse - Heumattstrasse

Einfahrt in die Gartenstrasse aus der
Nauenstrasse, Ausfahrt über die Heumattstrasse.

Gartenstrasse - Nauenstrasse

Einfahrt in die Gartenstrasse aus der
Nauenstrasse, Ausfahrt über die Gartenstrasse in
die Nauenstrasse.



Peter Merian Haus

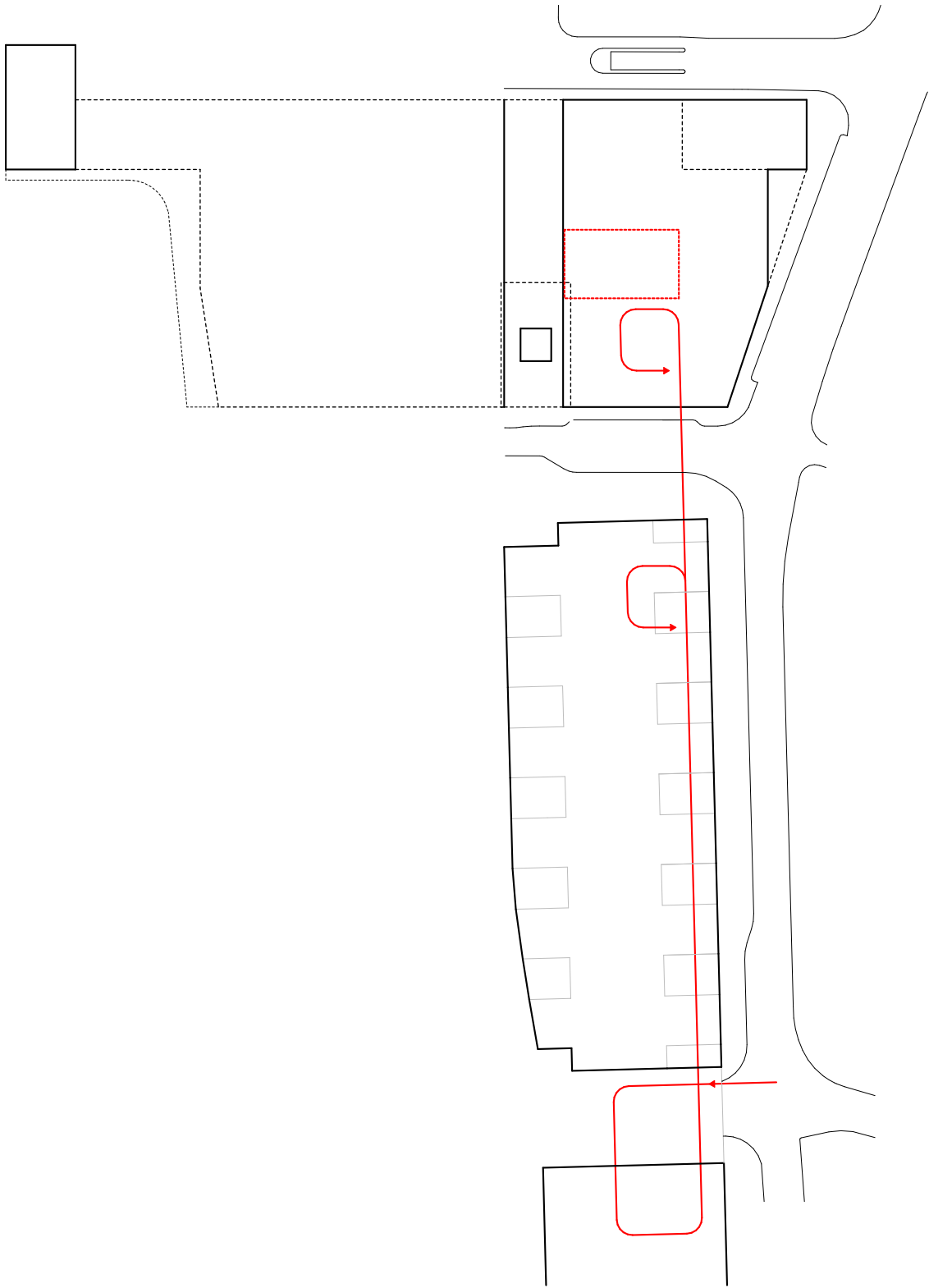
Gegenwärtig befindet sich im UG des Peter Merian Hauses ein Postbahnhof der nach einer Umstrukturierung des Postwesens nicht mehr genutzt wird. Somit ist eine mögliche Umnutzung denkbar.

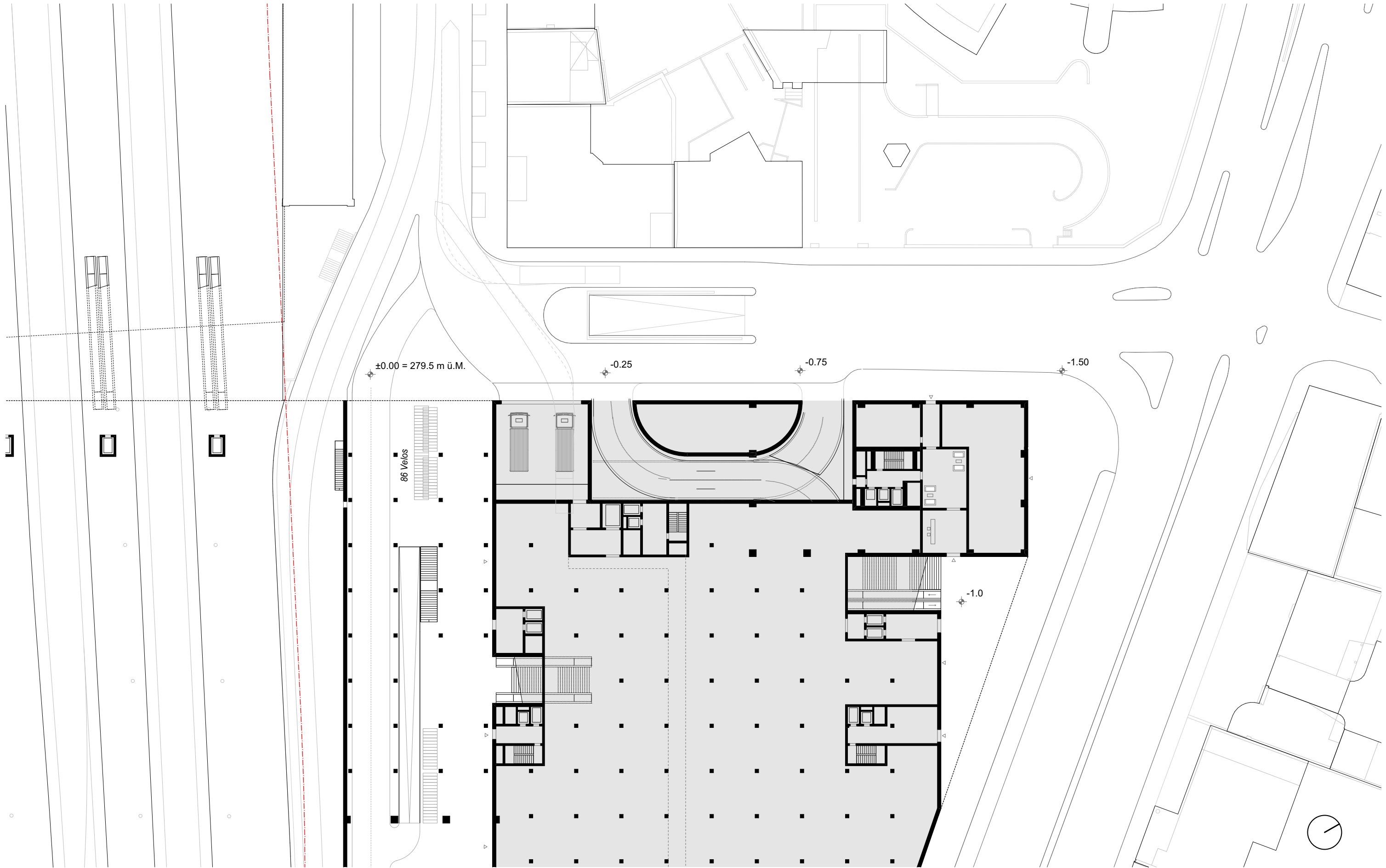
Ein Ansatz wäre die Anlieferung des Nauentors über das Peter Merian Haus abzuwickeln. Dies würde die Gartenstrasse entlasten und attraktive Flächen im EG für andere Nutzungen anstelle der Anlieferung freigeben.

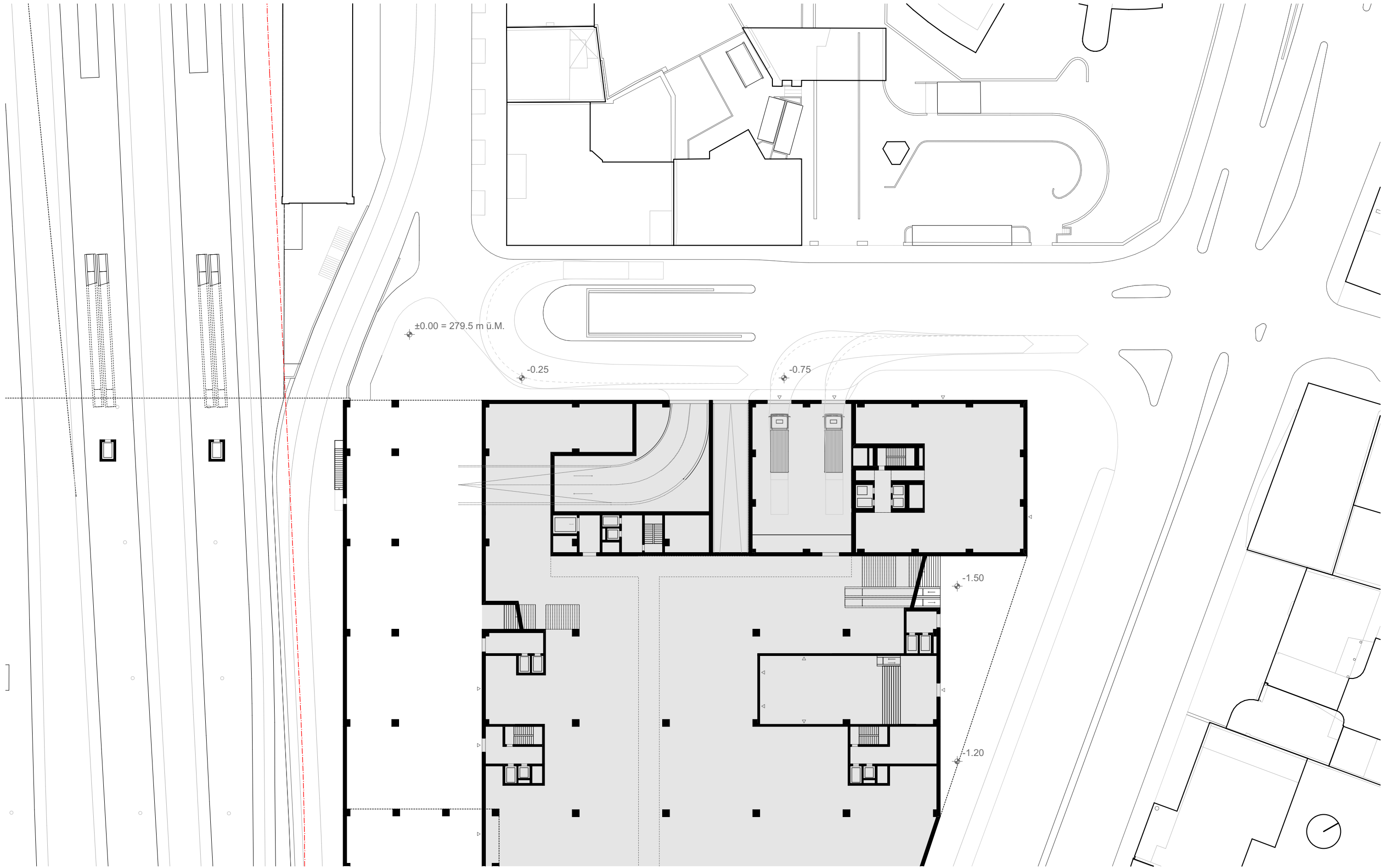
Die Gebäude sind im Untergeschoss bereits verbunden, die Infrastruktur für Zufahrt und Verkehrsregelung ist bereits vorhanden und für LKWs ausgelegt.

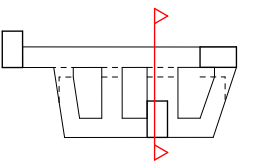
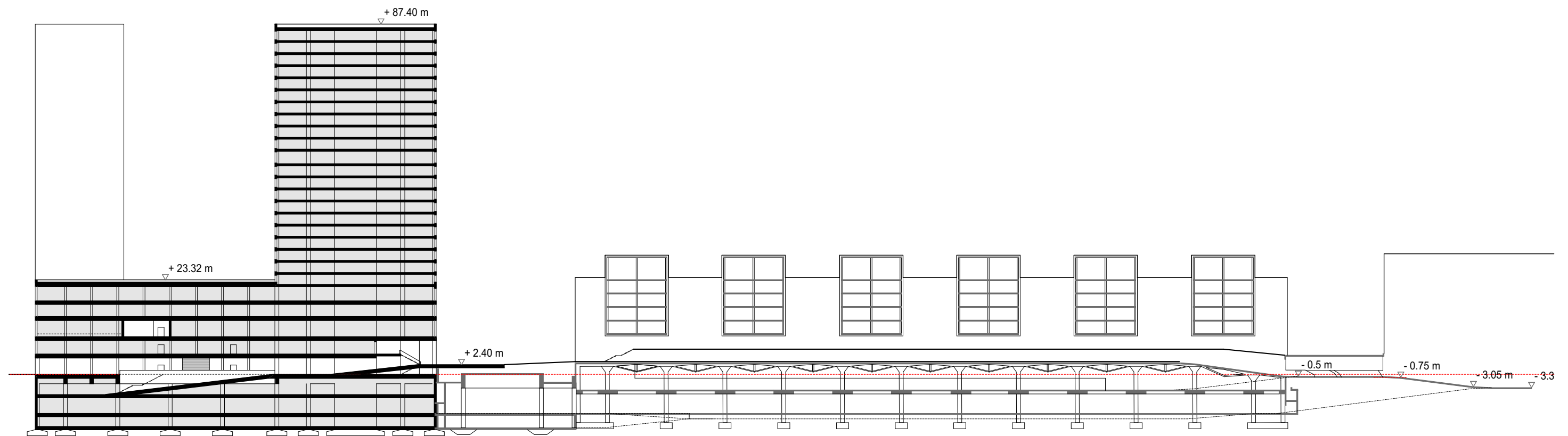
Das enorme Platzangebot und die hervorragende verkehrstechnische Anbindung liegen weit über dem Bedarf der Anlieferung und legen eine Nutzungskombination nahe.

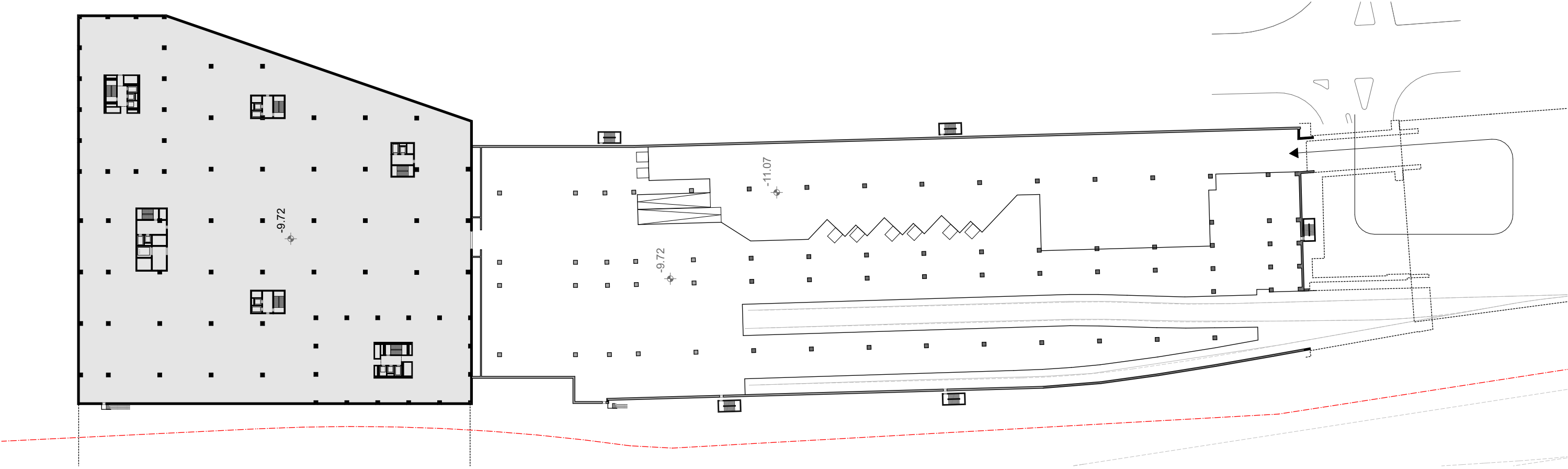
In Anbetracht der zentralen und optimal angebundenen Lage, wäre ein Fernbusbahnhof eine mögliche ergänzende Nutzung.

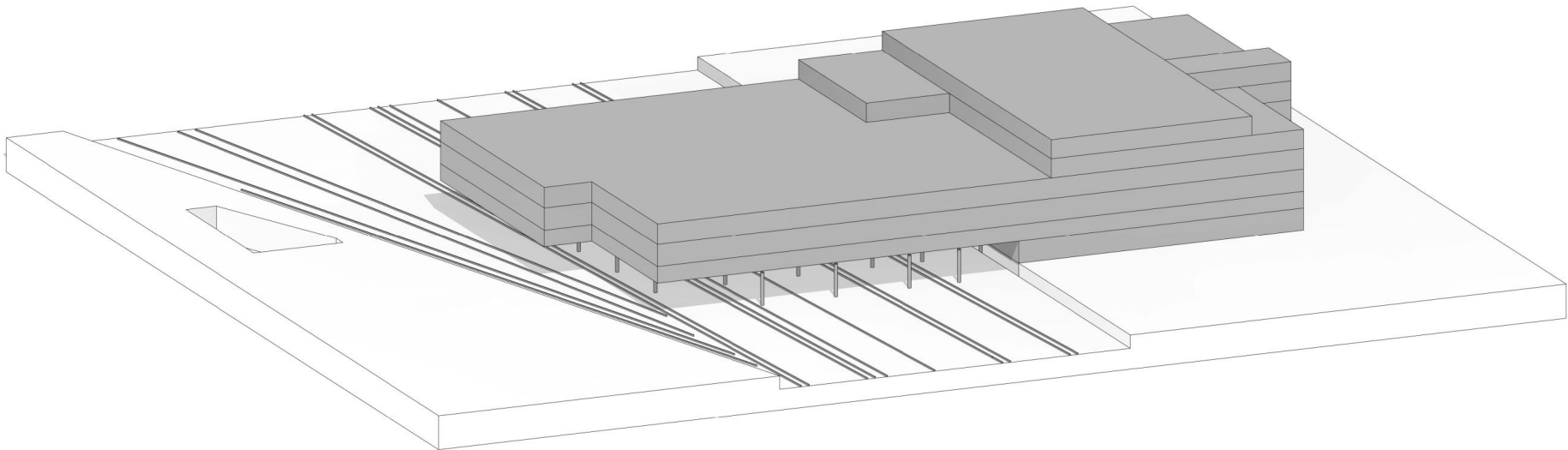






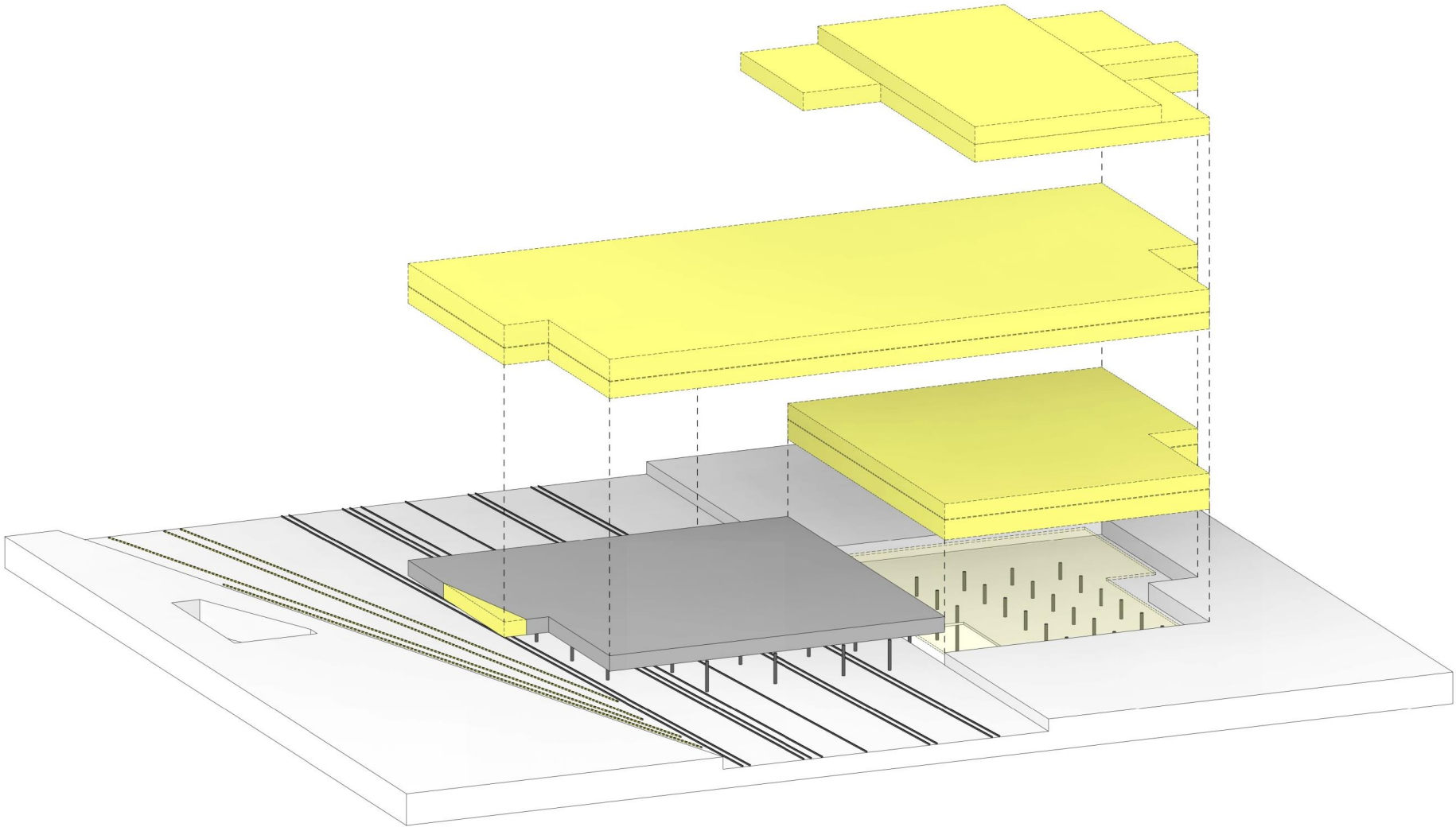




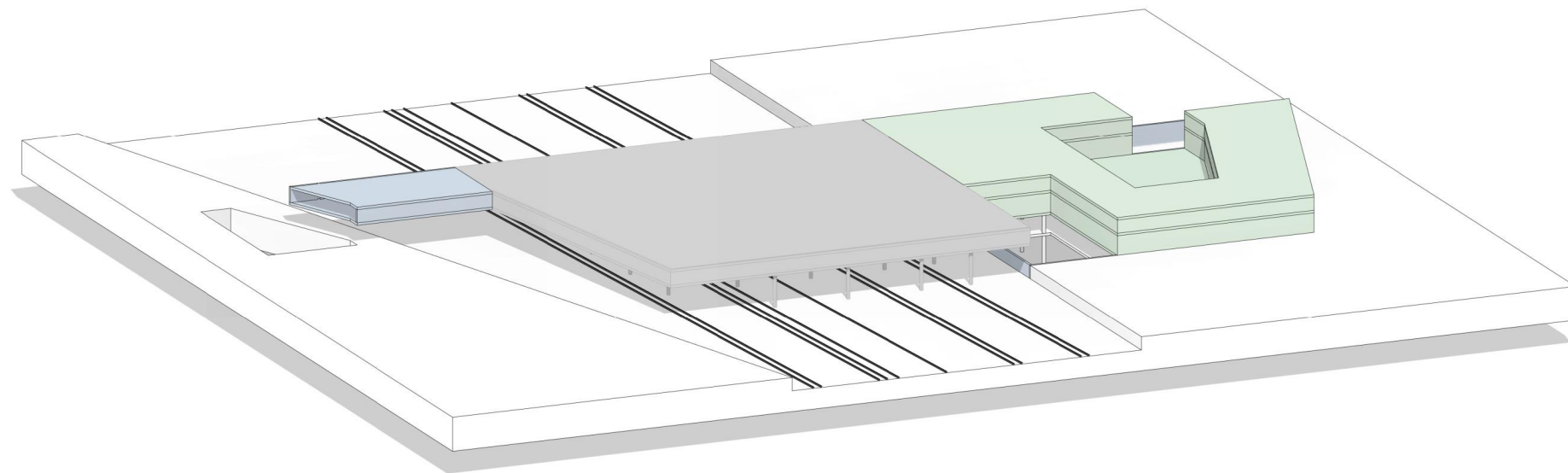




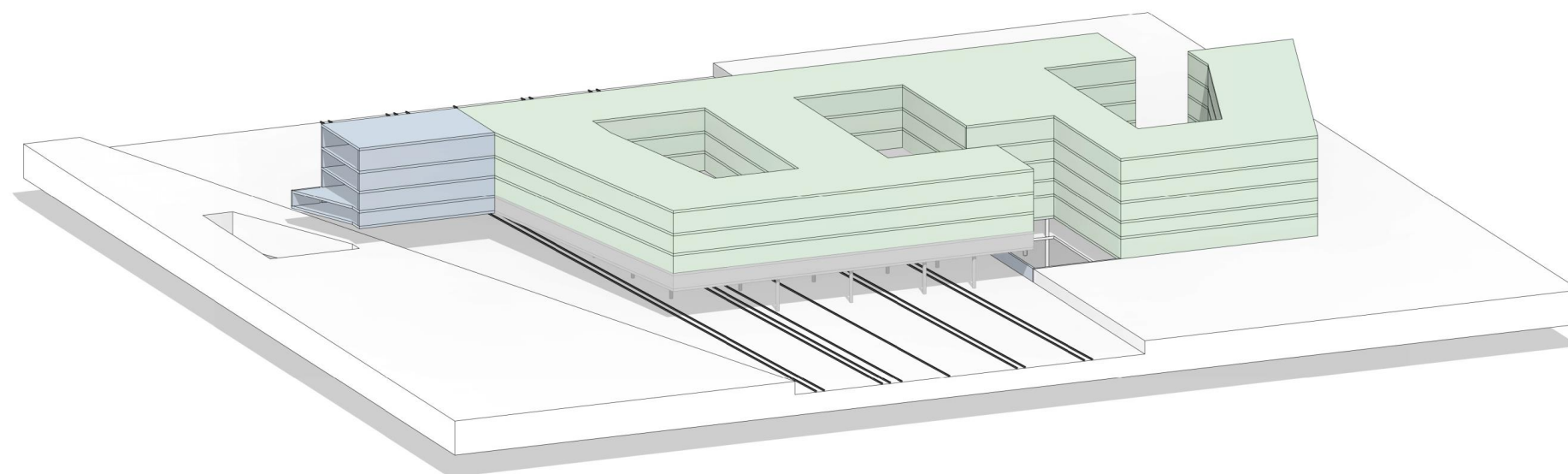
 Abriss des Bestands
 Erhaltung des Bestands



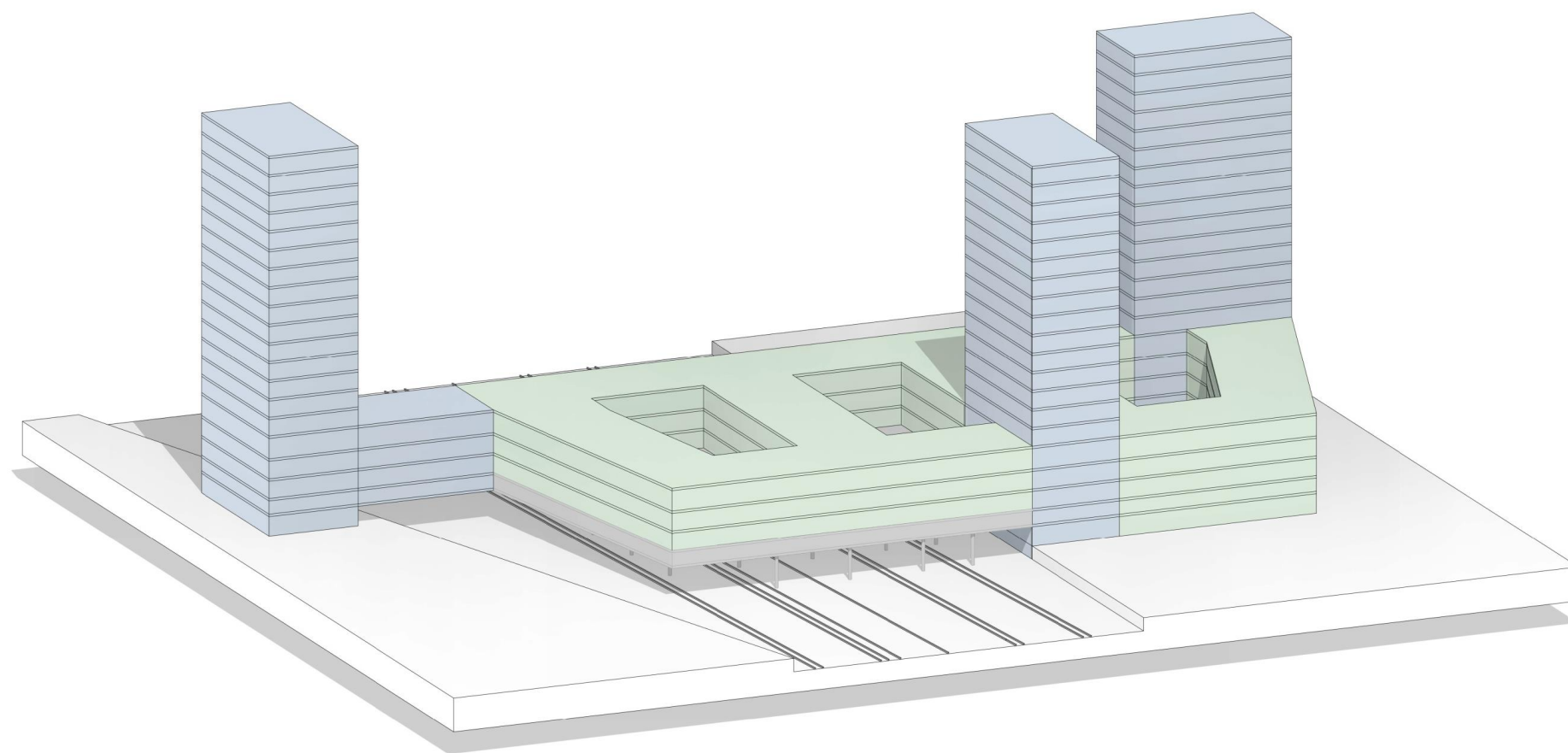
- Erweiterung des Bestands
- Erhaltung des Bestands
- Neubauten

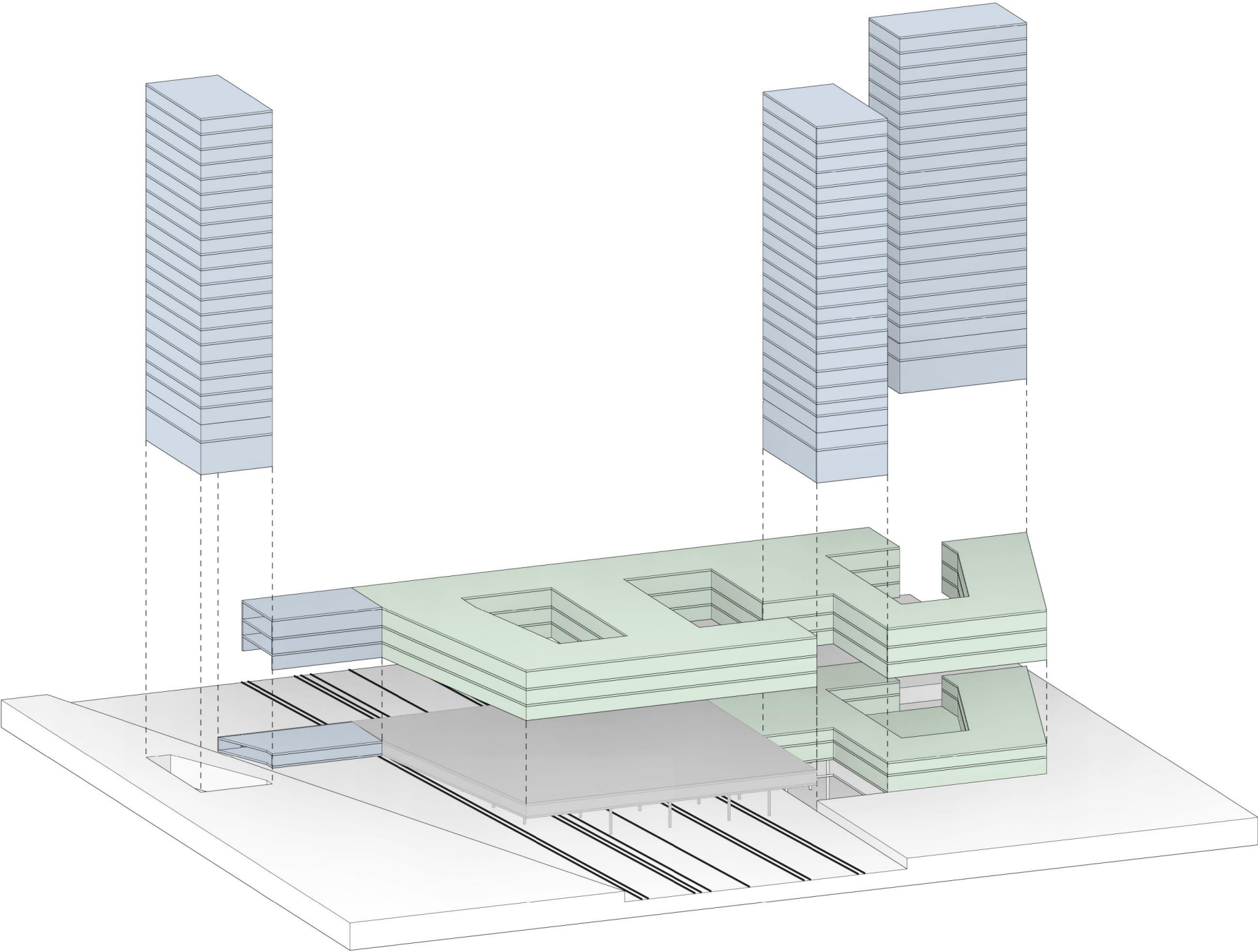


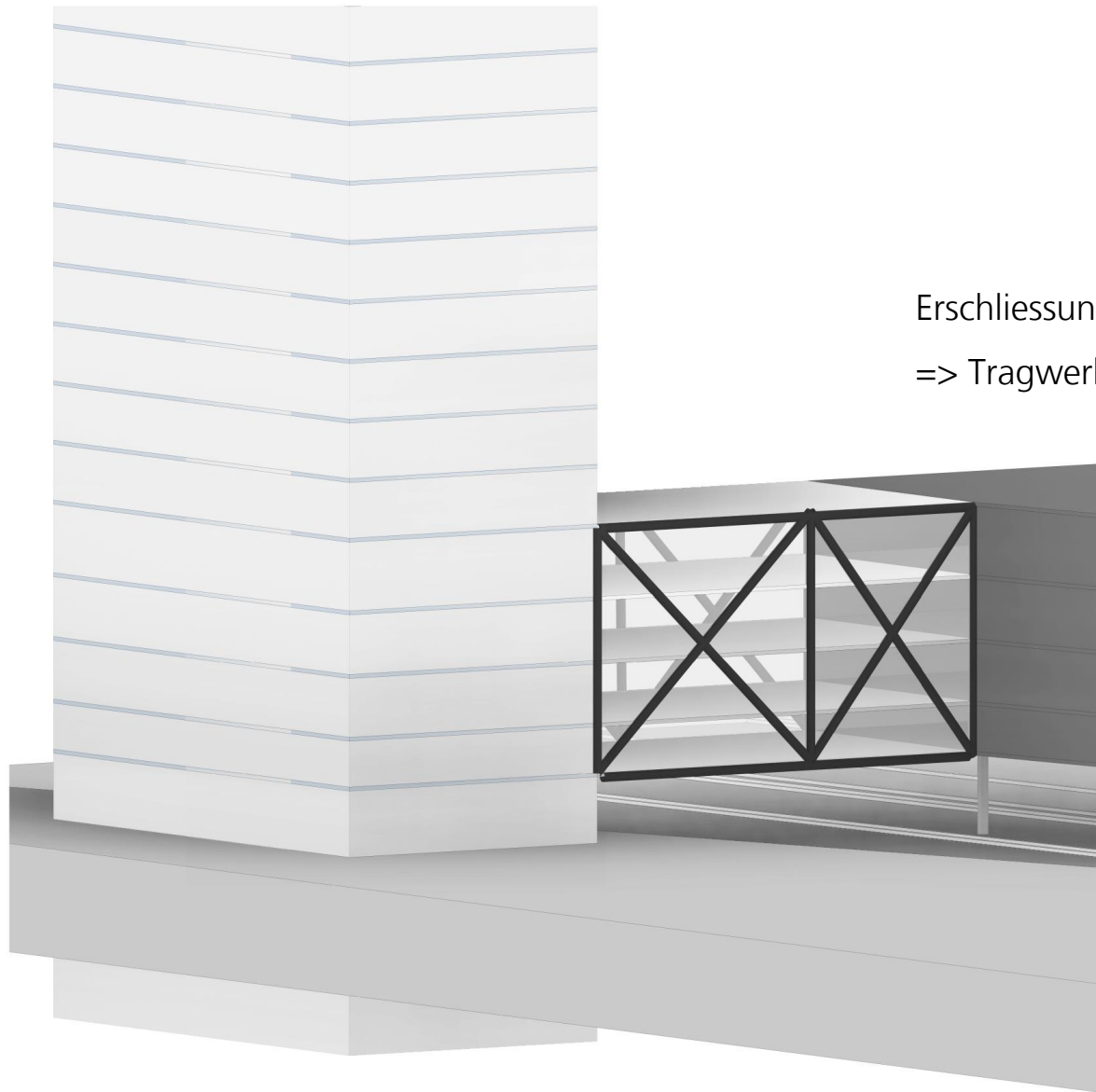
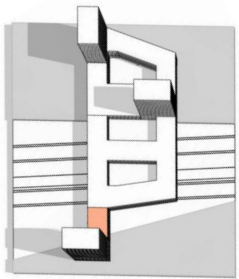
- Erweiterung des Bestands
- Erhaltung des Bestands
- Neubauten



- Erweiterung des Bestands
- Erhaltung des Bestands
- Neubauten

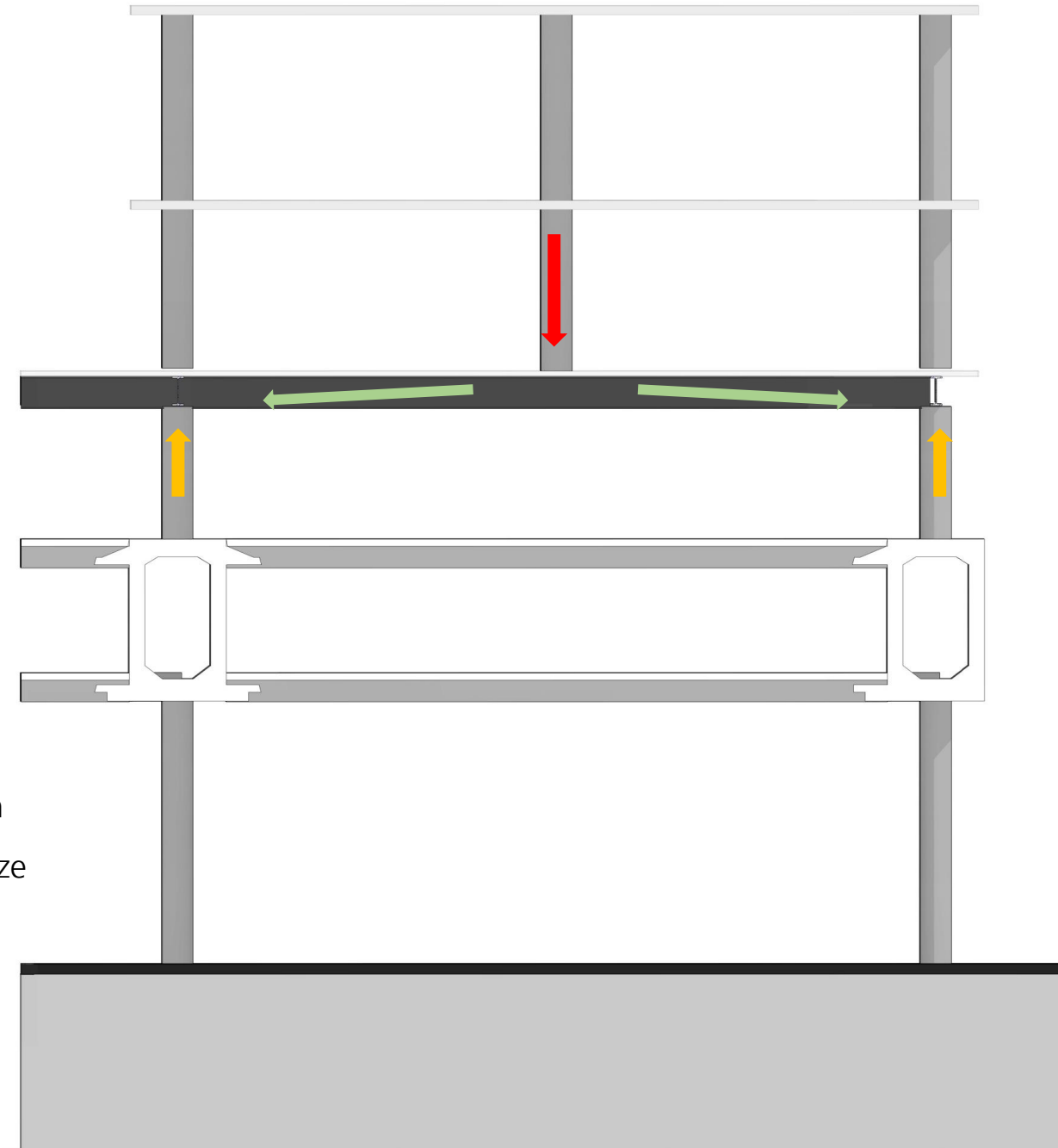




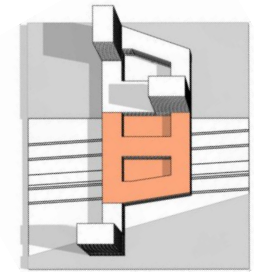


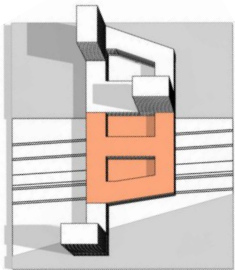
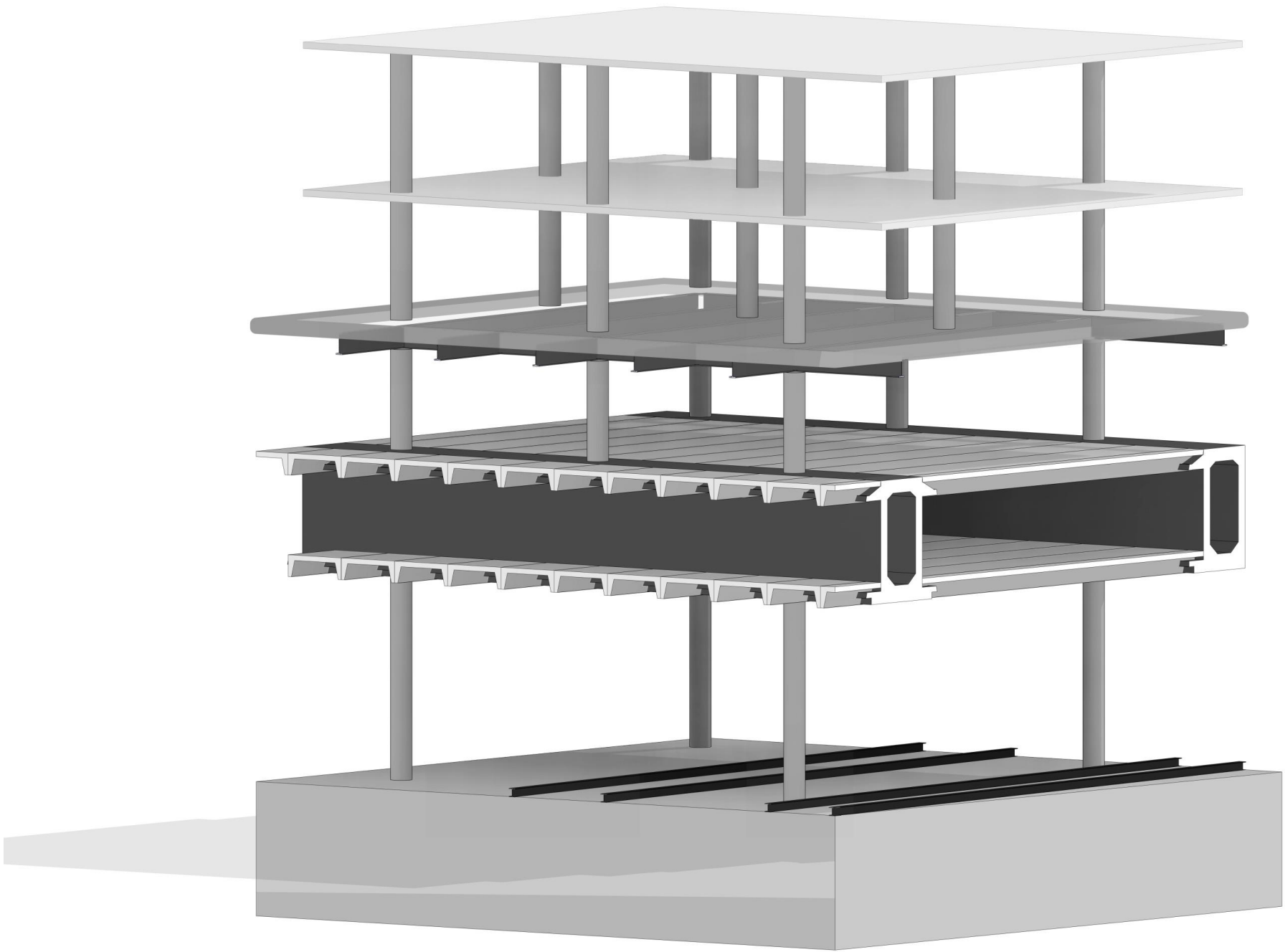
Erschliessung erfolgt über eine Passerelle
=> Tragwerk beliebig anpassbar

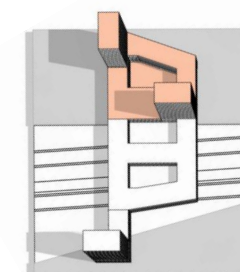




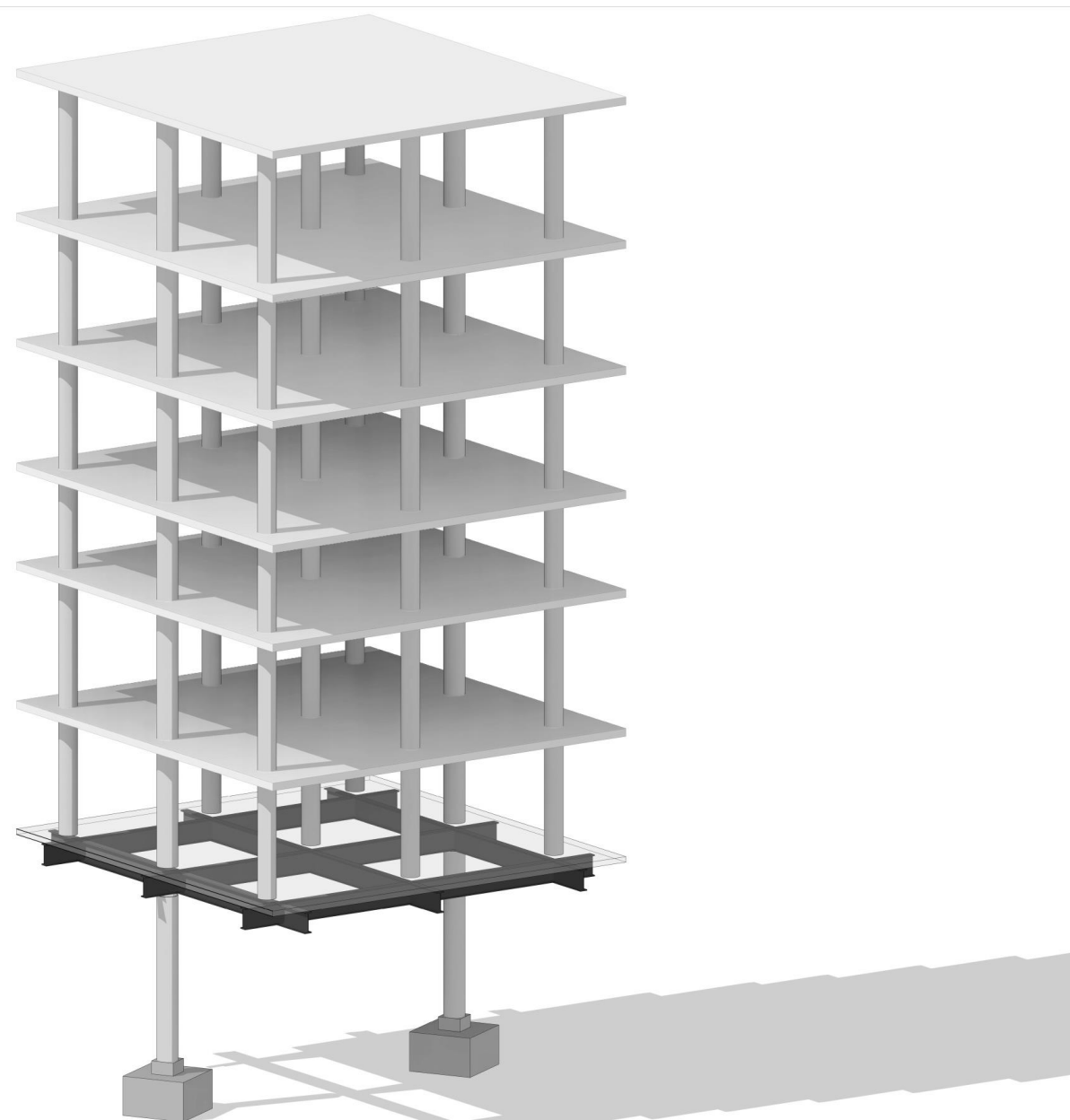
Stahlverbunddecke dient als Tisch
=> Abfangung der mittleren Stütze

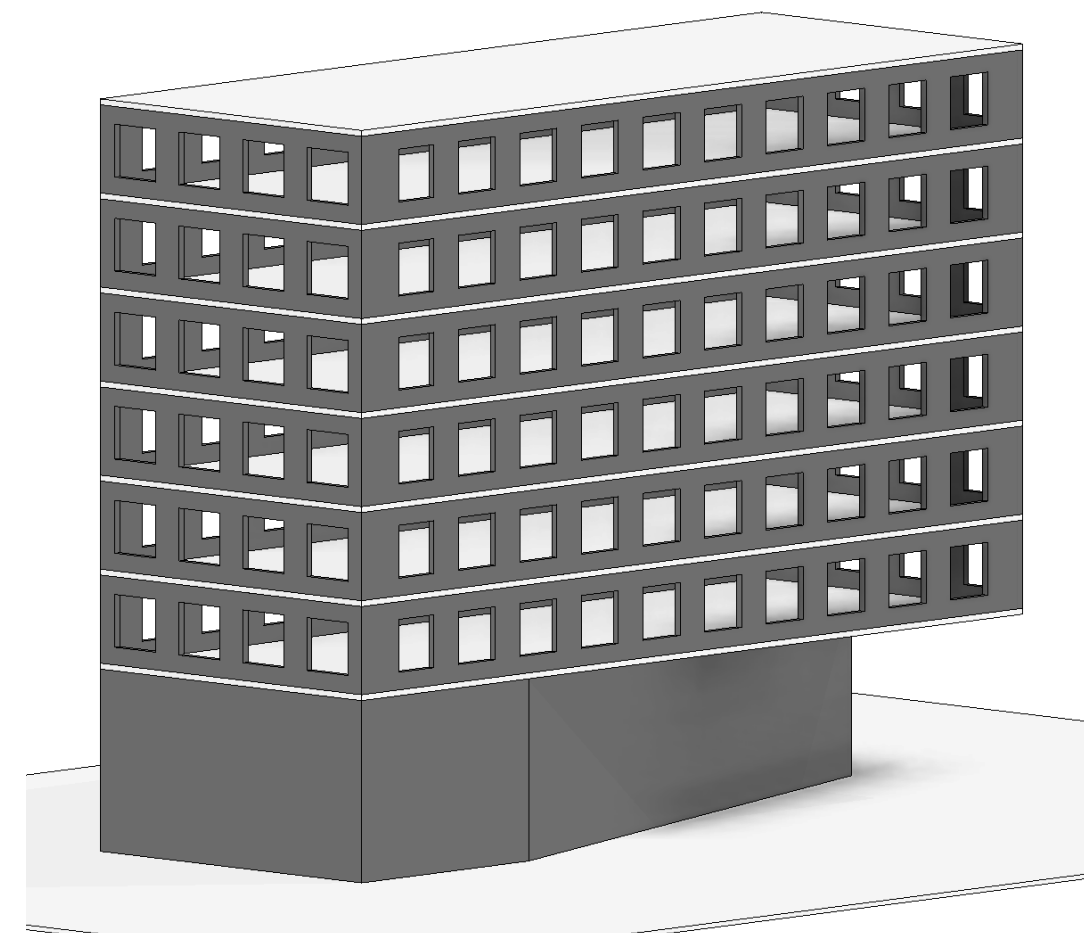
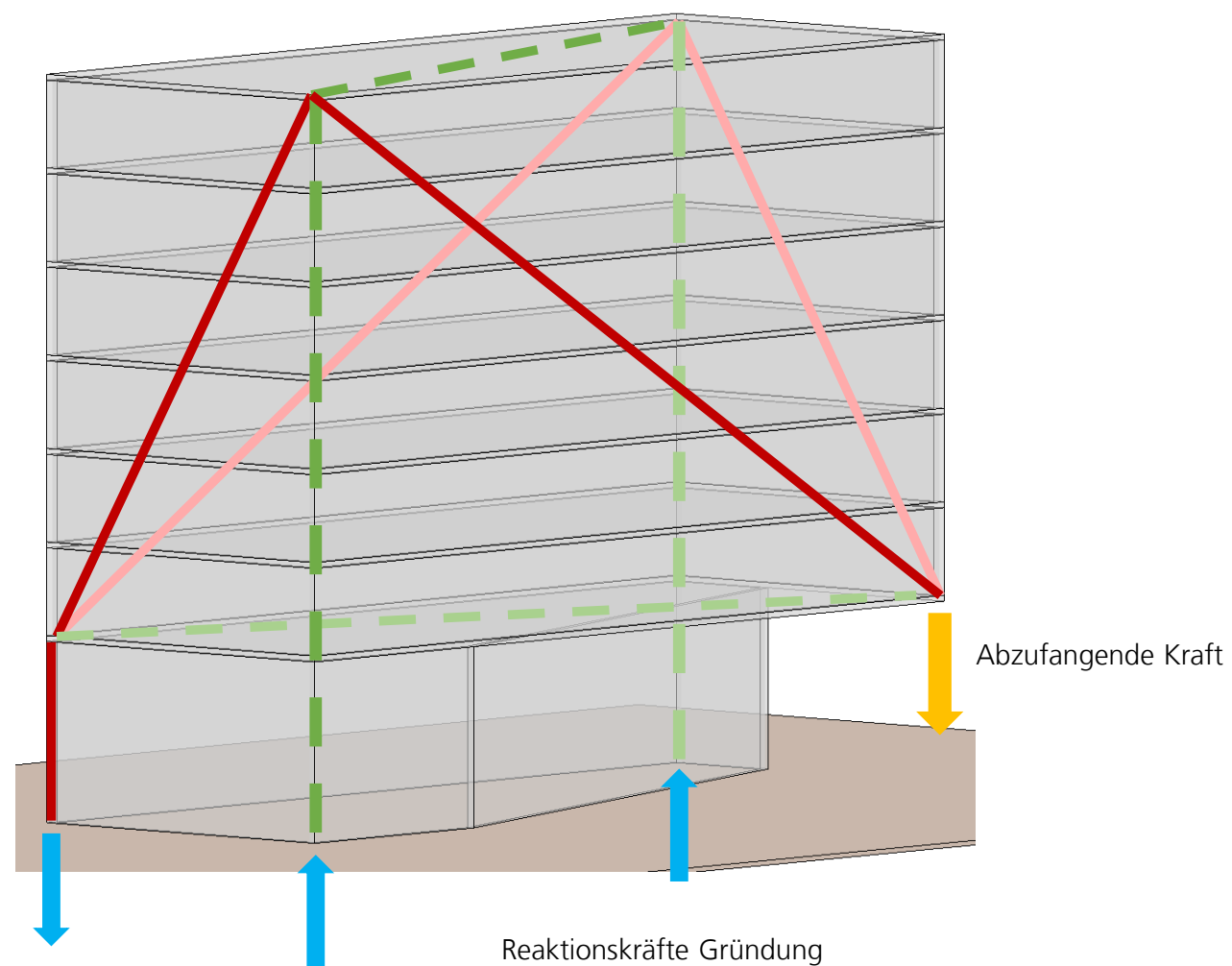






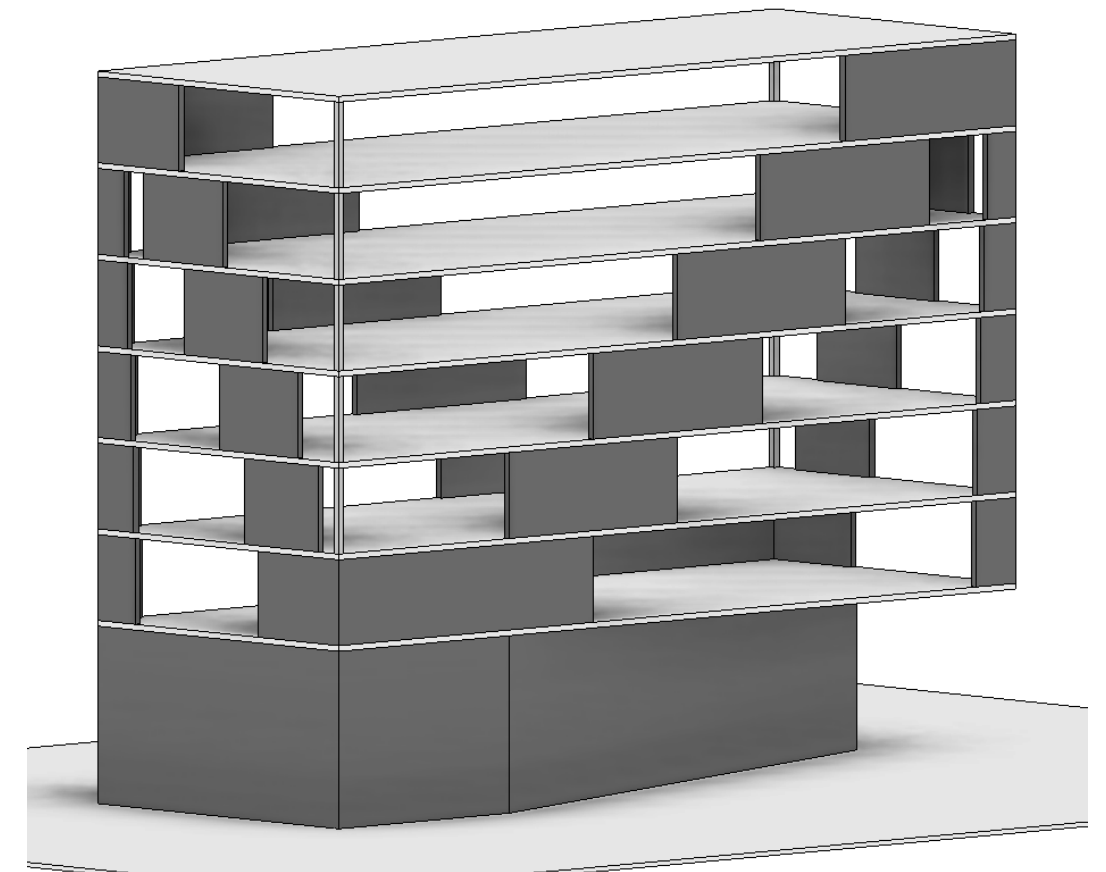
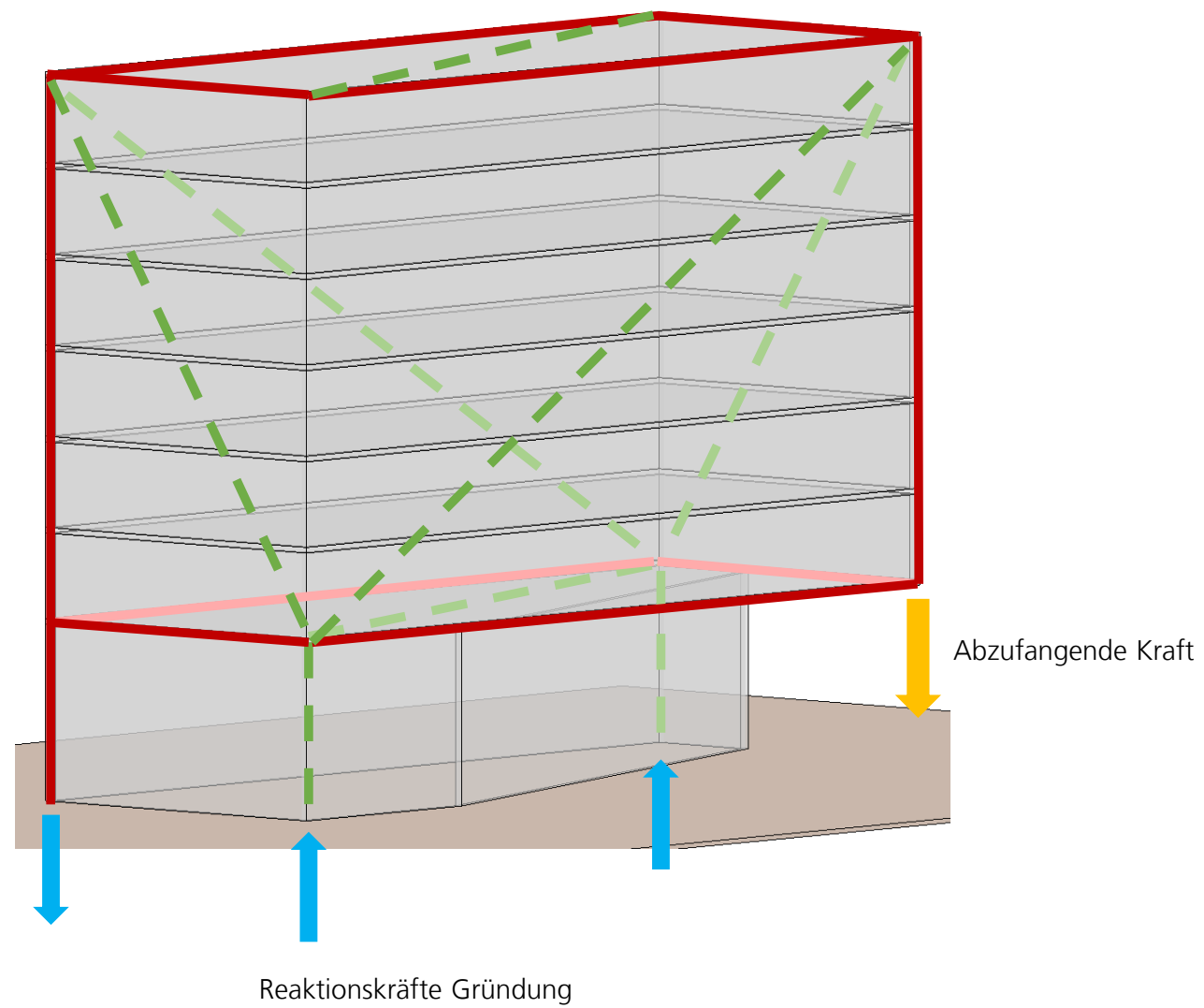
Stahlverbunddecke dient als Tisch
=> Abfangung der mittleren Stütze





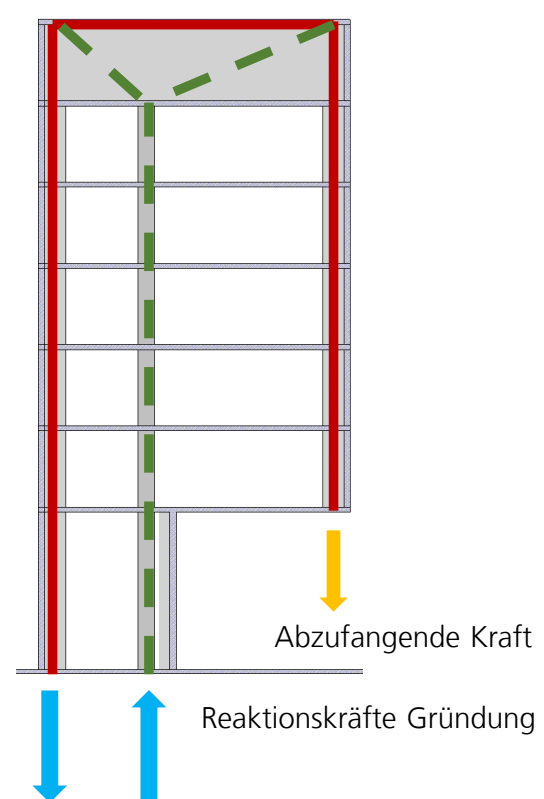
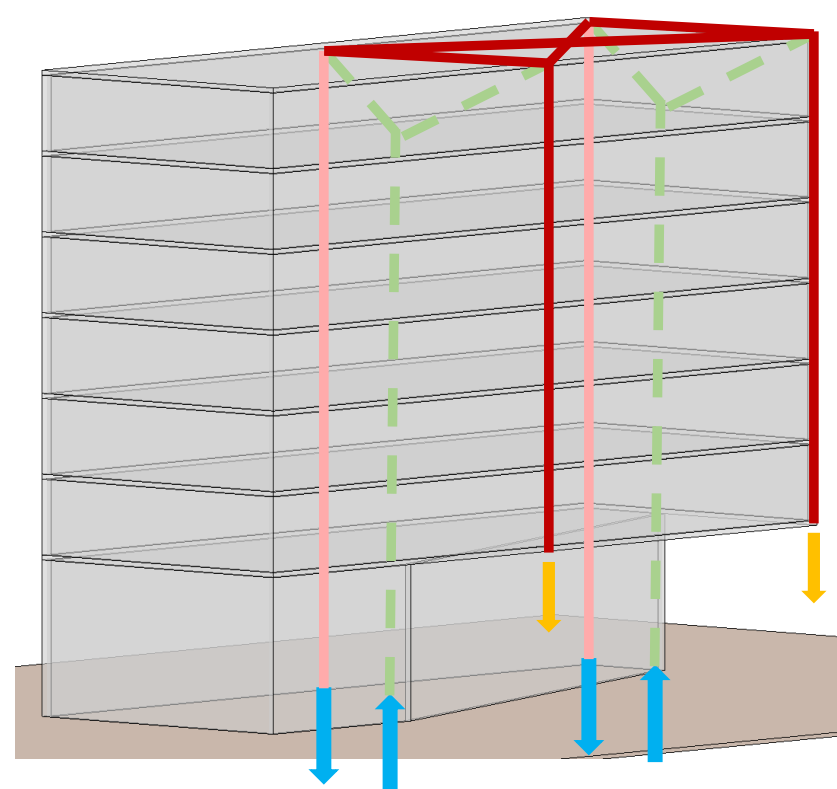
Mögliches Fassadensystem:

- Vierendeelsystem



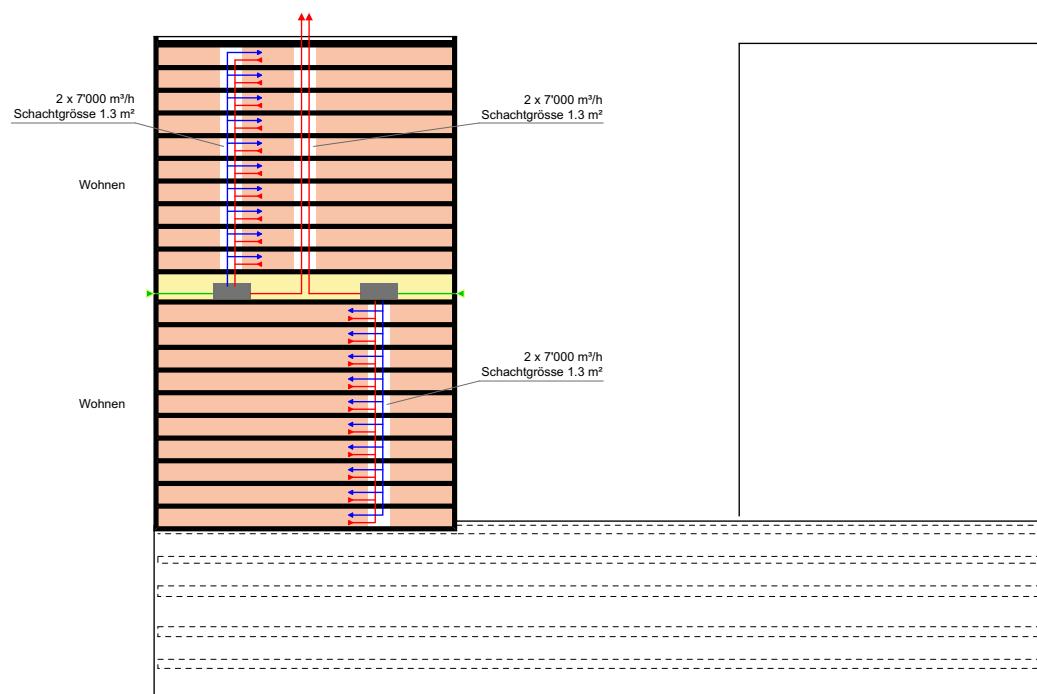
Mögliches Fassadensystem:

- Wandscheibensystem

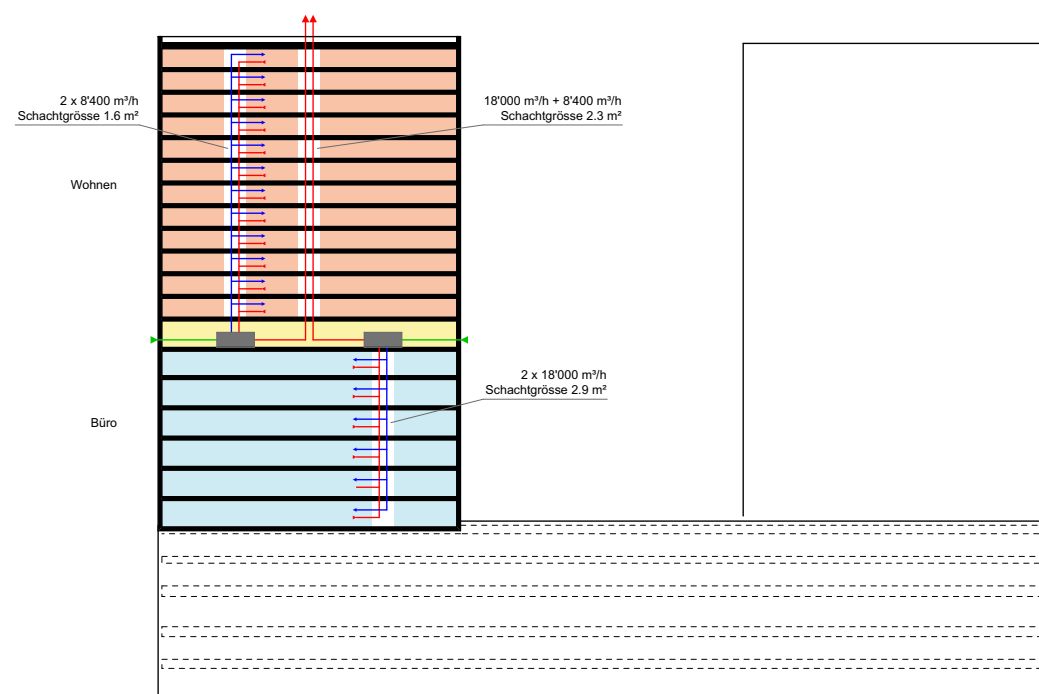


Mögliches Tragsystem:

- Stützen mit Wandscheiben



Lüftungskonzept Wohnen



Lüftungskonzept Wohnen / Büro

Brandschutzkonzeptentwurf

Die Brandschutzmassnahmen wurden aktuell auf eine möglichst vielseitige und flexible Nutzung des Gebäudekomplexes ausgelegt.

Dabei wurden folgende Massnahmen geplant:

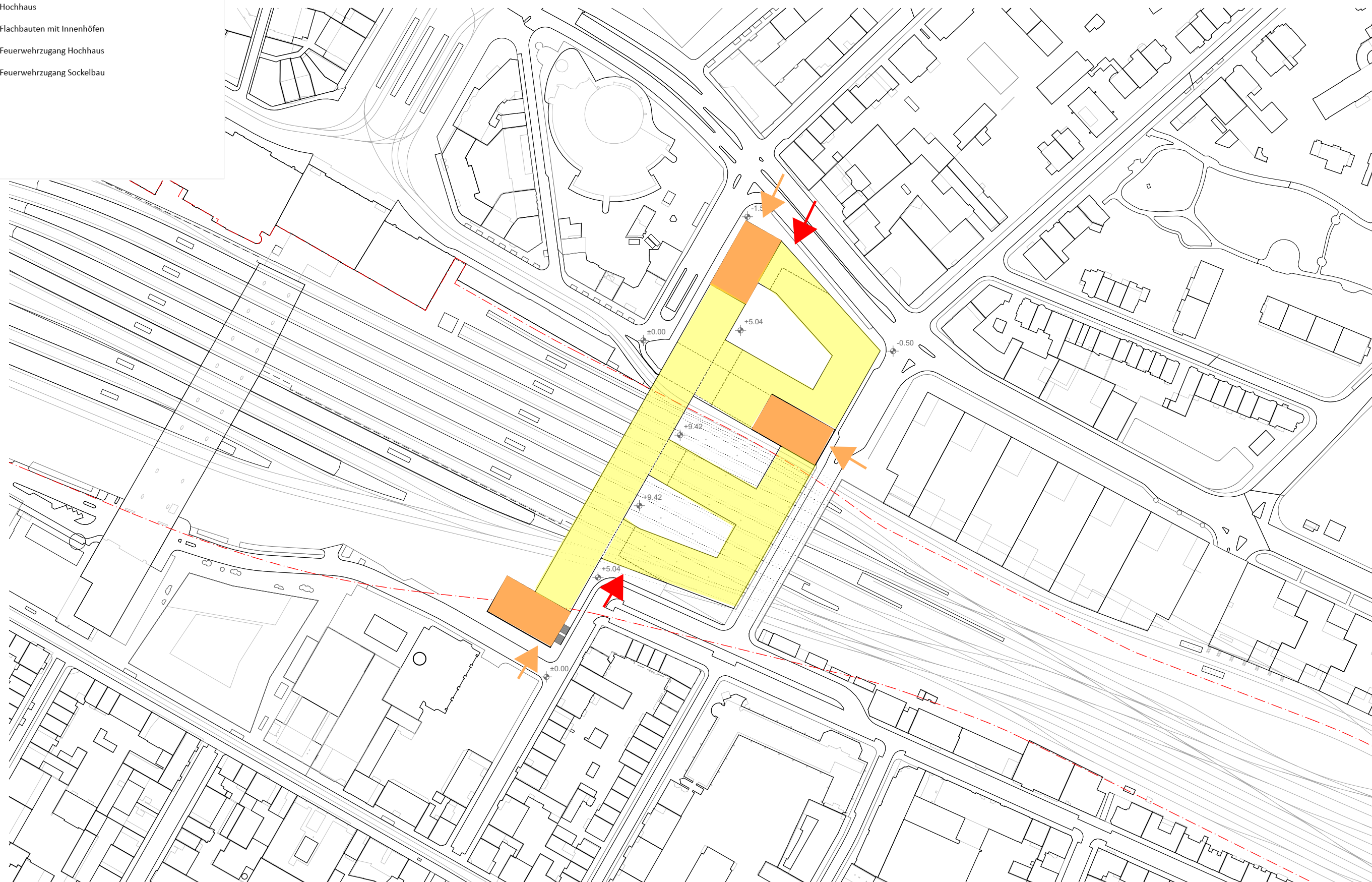
- Sich überschneidende Hochhaus- und Flachbaubereiche werden in Hochhausqualität erstellt.
- Sicherheitstreppenhäuser in den Hochhäusern
- Sprinklervollschutz und Brandmeldevollüberwachung
- Entrauchung der Einstellhalle erfolgt maschinell, ggf. mittels Brandlüftern der Feuerwehr
- Feuerwehruzugang zu jedem Hochhaus und auf das Sockelgeschoss zu den Innenhöfen

Aufgrund des angrenzenden Bahnhofs SBB können sich weitere Anforderungen an das Gebäude ergeben, die im weiteren Projektverlauf abzustimmen sind.

- Entfluchtung Perrons - Ausführung Treppen zu Sockelgeschoss (in Abhängigkeit des Entflutzungskonzepts der SBB)

QB Quantum Brandschutz
Brandschutzkonzeptentwurf 03.02.2018

- Hochhaus
- Flachbauten mit Innenhöfen
- Feuerwehruzugang Hochhaus
- Feuerwehruzugang Sockelbau



QB

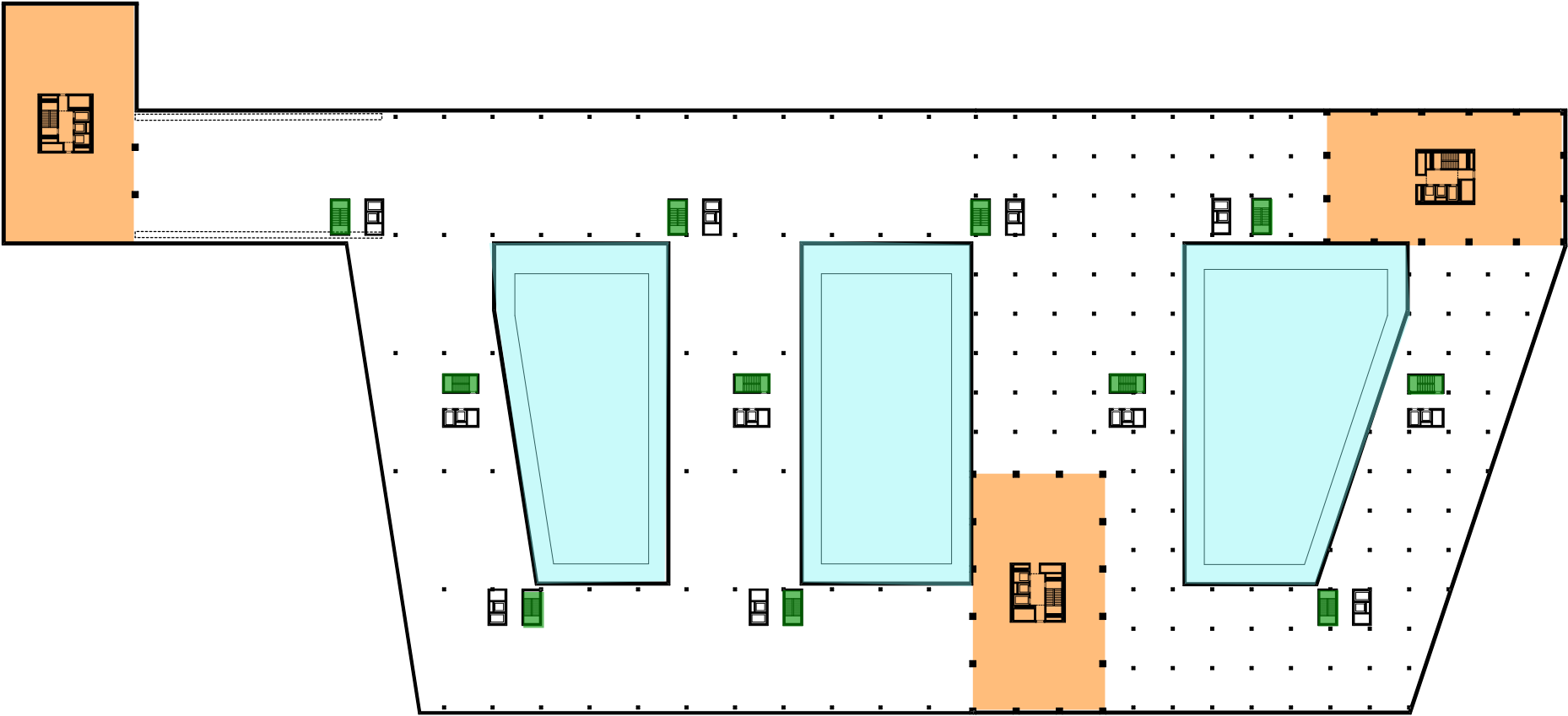
Quantum Brandschutz

Brandschutzkonzeptentwurf 03.02.2018






Hochhaus

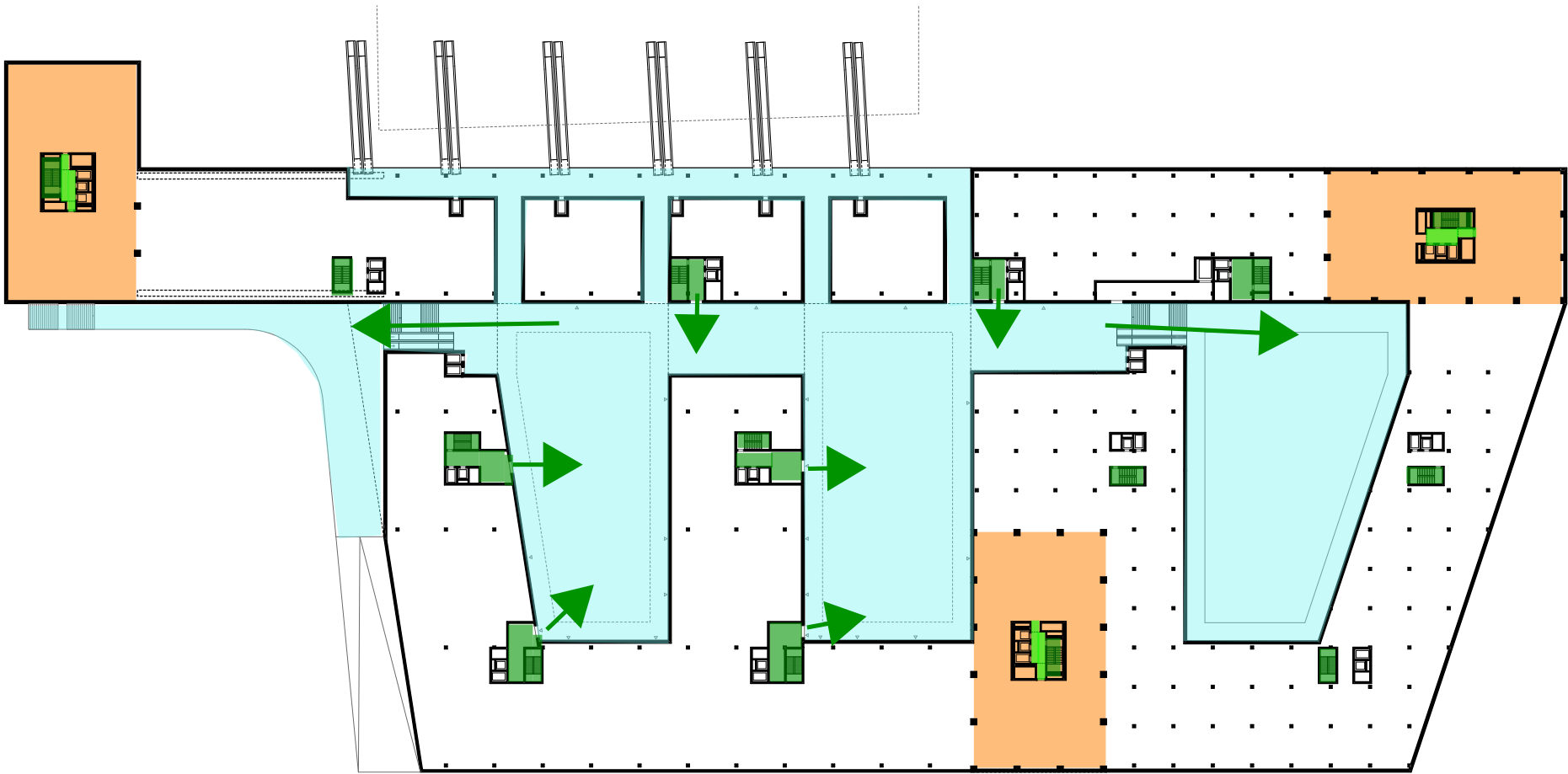
Innenhöfe der Flachbauten

Treppenhaus / vertikaler Fluchtweg



QB Quantum Brandschutz
Brandschutzkonzeptentwurf 03.02.2018

-  Hochhaus
-  Innenhöfe der Flachbauten
-  Treppenhaus / vertikaler Fluchtweg
-  Schleuse Sicherheitstreppenhaus
-  Fluchtrichtung konzeptionell



Quantum Brandschutz

Brandschutzkonzeptentwurf 03.02.2018

Hochhaus

Einstellhalle

Innenhöfe der Flachbauten

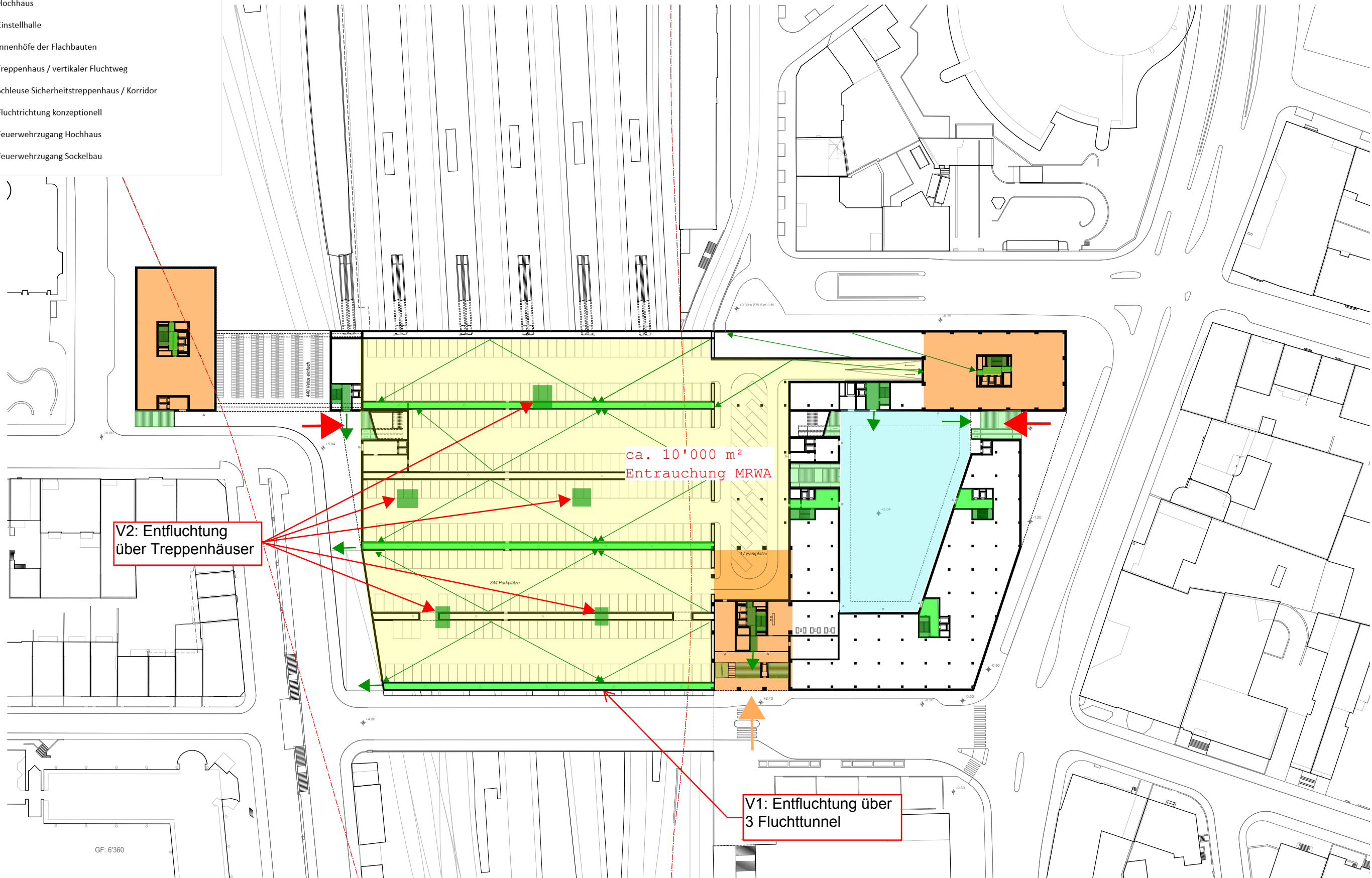
Treppenhaus / vertikaler Fluchtweg

Schleuse Sicherheitstreppenhaus / Korridor

Fluchtrichtung konzeptionell

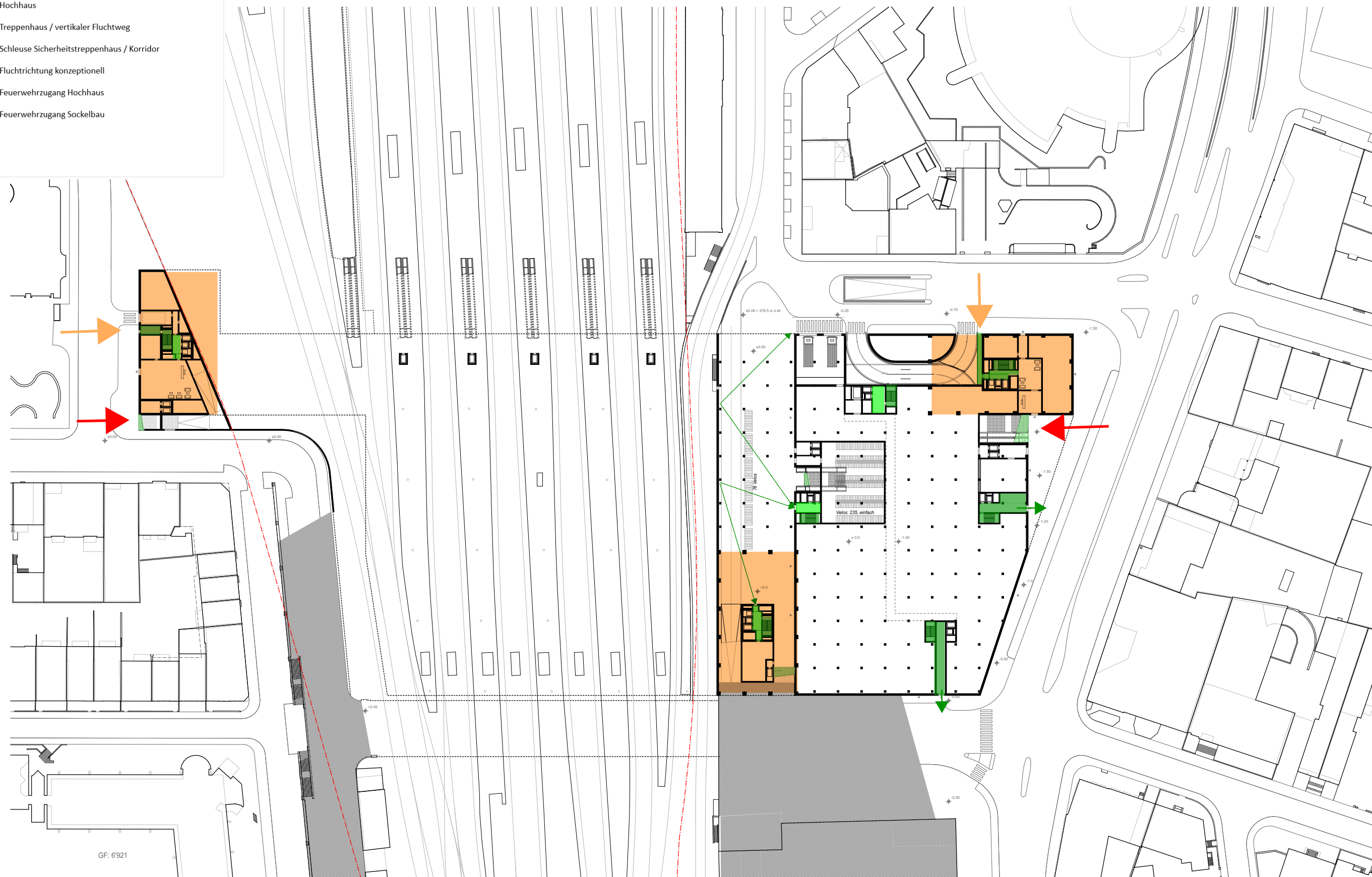
Feuerwehrgang Hochhaus


Feuerwehrgang Sockelbau



QB Quantum Brandschutz
Brandschutzkonzeptentwurf 03.02.2018


- Hochhaus
- Treppenhaus / vertikaler Fluchtweg
- Schleuse Sicherheitstreppe / Korridor
- Fluchtrichtung konzeptionell
- Feuerwehruzgang Hochhaus
- Feuerwehruzgang Sockelbau








Quantum Brandschutz


Brandschutzkonzeptentwurf 03.02.2018

 Hochhaus

 Einstellhalle

 Treppenhaus / vertikaler Fluchtweg

 Schleuse Sicherheitstreppehaus / Korridor

 Fluchtrichtung konzeptionell

