

Kanton Aargau  
Gemeinde Turgi

# Städtebauliches Konzept Bahnhofsgebiet Turgi

Schlussbericht  
3. Mai 2017



## Impressum

### Auftraggeber

Kanton Aargau, BVU  
Abteilung Raumentwicklung  
Entfelderstrasse 22  
5001 Aarau

Stefan Dössegger

Gemeinde Turgi  
Bauverwaltung  
Schulhausstrasse 8  
5300 Turgi

Sven Schutzbach

### Auftragnehmer

Van de Wetering  
Atelier für Städtebau GmbH  
Birmensdorferstrasse 55  
8004 Zürich  
Tel +41(0)44 245 46 09  
[www.wetering.ch](http://www.wetering.ch)

Roman Hanimann  
Christoph Stahel

### Begleitgremium

Kanton Aargau:  
Beni Fischer (Sektionsleiter Grundlagen und  
Kantonalplanung),  
Reto Candinas (Kreisplaner),  
Daniela Bächli (Sektion Siedlungsentwicklung und  
Freiraum),  
Marco Lombardi (Abteilung Verkehr),  
Stefan Dössegger (Projektleiter)

Gemeinde Turgi:  
Dr. iur. Adrian Schoop (Gemeinderat),  
Priska Meier (Gemeinderätin),  
Paul Keller (Fachberater),  
Sven Schutzbach (Bauverwalter)

SBB:  
Anja Krasselt (SBB Immobilien)

## Inhaltsverzeichnis

Aufgabenstellung	4
Analyse + Handlungsansätze	7
Übergeordnete Leitidee	15
Gesamtkonzept	21
Nutzungsstruktur + Geschossigkeit	43
Kennzahlen	45
Erschliessung + Parkierung	47
Umsetzungsstrategie	49
Schlussfolgerung	52
Anhang	55

# Aufgabenstellung

### **Ausgangslage / Aufgabenstellung**

Vor dem Hintergrund des Richtplans (Kap. S 1.3 - Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte (ESP) von kantonaler und regionaler Bedeutung sowie Bahnhofsgebiete) sollen aus kantonaler Optik an ausgewählten Beispielen inhaltliche und methodische Ansätze zur Entwicklung von Bahnhofsgebieten eruiert werden und die Gemeinden in einer gesamtheitlichen Planung der Bahnhofsgebiete (Abstimmung Siedlung und Verkehr) unterstützt werden. In einer städtebaulichen, funktionalen, verkehrlichen und freiräumlichen Gesamtbetrachtung ist dazu ein ortsgerechtes und massgeschneidertes städtebauliches Konzept für das Bahnhofsgebiet von Turgi (vgl. Perimeter S. 6) als Beitrag für eine hochwertige Innenentwicklung zu erarbeiten.

Das Bahnhofsgebiet Turgi gilt gemäss kantonalem Richtplan (Kapitel S 1.9) als Wohnschwerpunkt (WSP). Die Herausforderung bei einem WSP besteht darin bei einer hohen Dichte gleichzeitig eine hohe Wohnbauqualität und attraktive Freiraumgestaltung zu realisieren. Mit den grösseren unüberbauten Arealen nördlich und südlich des Gleisfeldes direkt am Bahnhof und dem unüberbauten Areal Weichlen, welches im kantonalen Richtplan als Siedlungsgebiet ausgeschieden wurde, besteht ein hohes Potenzial für eine innere Siedlungsentwicklung.

### **Zielsetzung**

Ziel der Aufgabe ist die Erarbeitung eines ortsgerechten und städtebaulichen Konzepts für das Bahnhofsgebiet von Turgi als Beitrag für eine hochwertige Innenentwicklung. Im Vordergrund steht eine bessere Ausnützung des entwicklungsfähigen Gebiets mit einer ausgewogenen Mischung von Wohnen, Arbeiten und Zentrumsnutzungen.

Für den Planungssperimeter wird ein kohärentes Gesamtkonzept entwickelt, welches Aussagen zur Bebauung, Nutzungen, Freiräume und Verkehrsregime macht. Dazu wird eine Umsetzungsstrategie vorgeschlagen, welche eine integrale Entwicklung in die gewünschte Richtung lenkt.



**Analyse**  
**+**  
**Handlungsansätze**

### Historisch gewachsene Struktur



Siegfriedkarte 1914, Quelle swisstopo

- 1826-28 Baumwollspinnerei (erste Fabrik in der ehem. Grafschaft Baden)
- 1858 mit ca. 400 Beschäftigten grösste Fabrik der CH
- 1856 Bahnhofprovisorium an der Strecke Baden-Brugg
- 1859 Inselbahnhof (1996 abgebrochen) mit zwei Buffets für Umsteigende – gleichzeitig Eröffnung Linie Turgi-Waldshut (Verbindung Zürich – Basel)
- Entwicklung zwischen Spinnerei und Bahnhof (Arbeitersiedlung mit Kosthäusern, Schulhaus)
- 1884 Gemeindetrennung



Luftbild 1943 (Quelle: swisstopo)

#### Literatur

A. und J. Haller, Chronik von T., 1984

D. Sauerländer, A. Steigmeier, „Wohlhabenheit wird nur Wenigen zu Theil“, 1997

## Historisch gewachsene Struktur / Gartenquartiere



Ansicht vor 1914 (Poststempel), Quelle ETH-Bildarchiv, Zürich

### Analyse

- Industriegeschichte prägt Turgi; 1890 siedelte sich mit der Metallwarenfabrik W. Egloff & Co. (später Straub-Egloff) ein weiterer grosser Industriebetrieb in Turgi an; die Fabrikanlagen wurden 1972 abgebrochen
- Charakteristische Bauten: Fabrik- und Längsbauten (Kosthäuser) sowie Fabrikantenvillen, sorgfältige Ergänzung durch Neubauten (vgl. Wakkerpreis)
- Stark durchgrünte Siedlungsstruktur, grundgebundene Wohnform mit privaten Gärten und Einfriedungen, hohe Wohnqualität

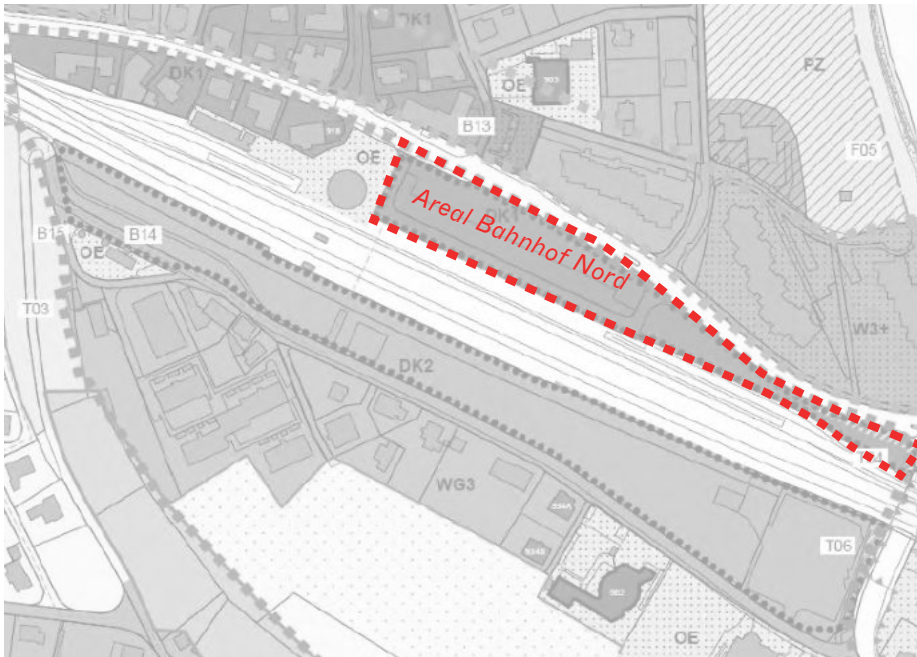


Ortstypische Gartenquartierstruktur Turgi (Luftbild: agis)

### Handlungsansatz

- Erhalt und Weiterführung der Gartenquartiere, samt Einfriedungen
- Bestehende Typologien anwenden und integrieren in Neubauquartiere (Langhäuser, Solitärbauten, Stadtvillen)

## Areal Bahnhof Nord / Kantonsstrasse (Vogelsang- / Bahnhofstrasse K438)



Situation unüberbautes Areal

### Analyse

- Grosses unüberbautes Areal nördlich des Gleisfeldes direkt am Bahnhof, hohes Potenzial für eine innere Siedlungsentwicklung
- Lärmbelastung (Eisenbahn und Kantonsstrasse)
- Bahnhof ist nicht in das Siedlungsgefüge eingebunden
- Räumliche Zerschneidung zwischen Bahnhof und nördlichem Ortsteil durch verkehrsorientierte Kantonsstrasse und durch die weiten unüberbauten Flächen
- Fehlende, raumbildende Fassung des Strassenraums
- Strassenquerschnitt ist nicht einheitlich



Kantonsstrasse, breiter Strassenquerschnitt, weite unüberbaute Fläche (Bild: vdw)

### Handlungsansatz

- Bahnhof und Kantonsstrasse ins Siedlungsgefüge integrieren durch bauliche Entwicklung auf dem Areal
- Aufgrund der sehr guten ÖV-Erschliessungsqualität (ÖV-Güteklasse A) ist eine hohe Dichte anzustreben
- Stärkung der Zentrumsfunktion des Bahnhofs
- Attraktive Nutzungsdurchmischung am Bahnhof, Zentrumsnutzungen anordnen, Belebung Bahnhofareal fördern, trotz Lärmbelastung eine ausgewogene Mischung von Wohnen und Zentrumsnutzungen (WSP)
- Einheitlicher Strassenquerschnitt

## Bahnhofstrasse / Bahnhofzugang Nord



Achse Bahnhofstrasse als lineares Zentrum von Turgi (Bild: vdw)



Trennende Kantonsstrasse zwischen Zentrum und Bahnhofzugang (Bild: vdw)

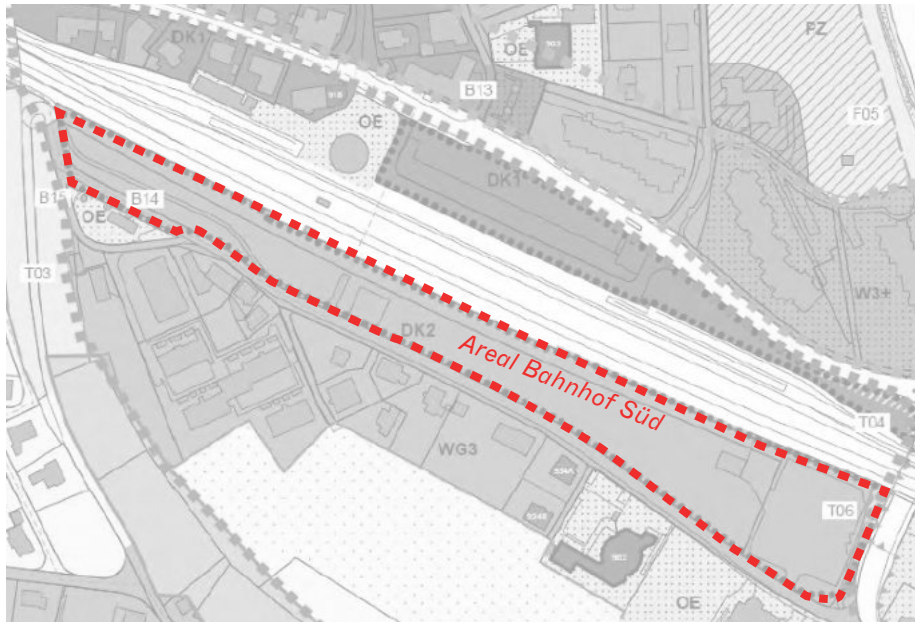
### Analyse

- Die Bahnhofstrasse ist das lineare Zentrum von Turgi
- Kantonsstrasse als trennendes Element zwischen Bahnhofstrasse und dem Bahnhof
- Fehlende raumbildende Kante auf der Ostseite des Bahnhofplatzes

### Handlungsansatz

- Fortsetzung und Anbindung der Qualität der Bahnhofstrasse an den Bahnhof (Scharnierwirkung)
- Integration Kantonsstrasse in den Bahnhofplatz
- Bahnhofplatz mit einer baulichen Fassung abgrenzen

## Areal Bahnhof Süd / Weichlenstrasse / Bahnhofzugang Süd



Situation unüberbautes Areal



Weichlenstrasse, Linienführung (Bild: vdw)

### Analyse

- Grosses unüberbautes Areal südlich des Gleisfeldes direkt am Bahnhof, hohes Potenzial für eine innere Siedlungsentwicklung
- Lärmbelastung (Eisenbahn)
- Weichlenstrasse und Gebiet Weichlen als Bahnhof-Rückseite, Orientierung Bahnhof nur Richtung nördliches Siedlungsgebiet
- Bahnhofzugang Süd ist heute von untergeordneter Bedeutung, ist kein klar wahrnehmbarer Bahnhofzugang
- Weichlenstrasse: Linienführung der Strasse führt zu schwierig bebaubaren Parzellen, Niveauunterschied

### Handlungsansatz

- Bauliche Entwicklung Bahnhofsareal, aufgrund der sehr guten ÖV-Erschliessungsqualität ist ein hohe Dichte anzustreben
- Trotz Lärmbelastung eine ausgewogene Mischung von Wohnen und Zentrumsnutzungen (WSP)
- Zweiseitige Orientierung des Bahnhofs, Anbindung Weichlen Quartier im Süden, Ortsbauliche Auszeichnung des südlichen Bahnhofzugangs
- Weichlenstrasse: Aufwertung zu einer unverkennbaren Quartier- und Bahnhofsadresse auf der Südseite, Korrektur/Optimierung der Linienführung

## Siedlungserweiterungsgebiet Weichlen



Siedlungserweiterungsgebiet Weichlen (Bild: vdw)



Situation Siedlungserweiterungsgebiet Weichlen

### Analyse

- Siedlungserweiterungsgebiet Weichlen gemäss Richtplan, 2.1 ha grosse Wiese, in Gehdistanz zum Bahnhof
- Einzelne erhaltenswerte Bauten (MFH Wiesenweg, kath. Kirche)
- Südlicher Waldabstand gegenüber Siedlungserweiterungsgebiet Weichlen

### Handlungsansatz

- Städtebauliches Gesamtkonzept für das Siedlungserweiterungsgebiet Weichlen erstellen als Basis für eine Einzonzung
- Integration bestehender Bauten, punktuelle Erweiterung im Bestand
- Waldabstand berücksichtigen, klaren Siedlungsrand schaffen

## Geländekante / Fussgängerverbindung



Fussweg entlang der Flanken der Geländekante (Bild: vdw)



PU Ost, Anbindung an das Fusswegnetz über Kiesweg (Bild: vdw)

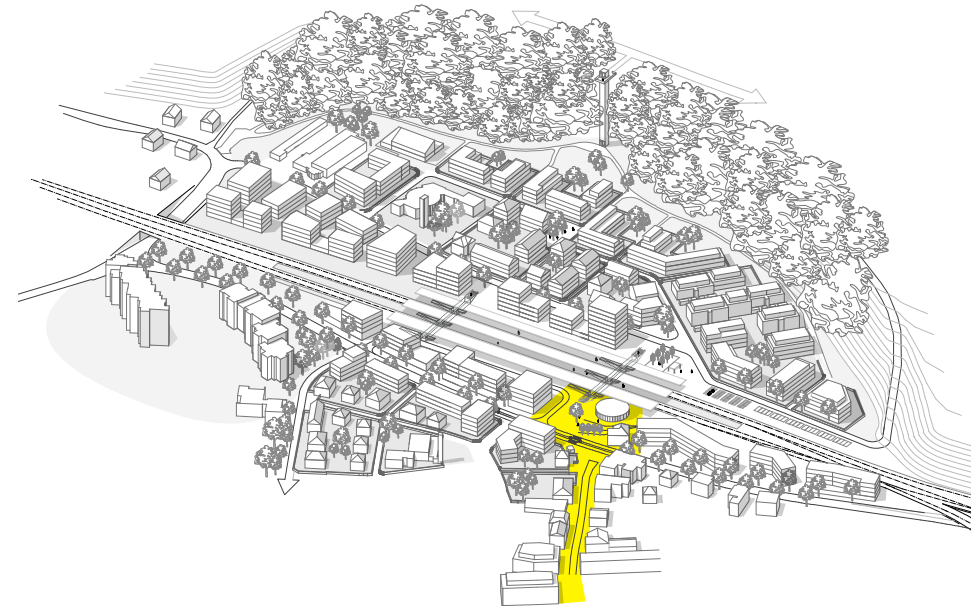
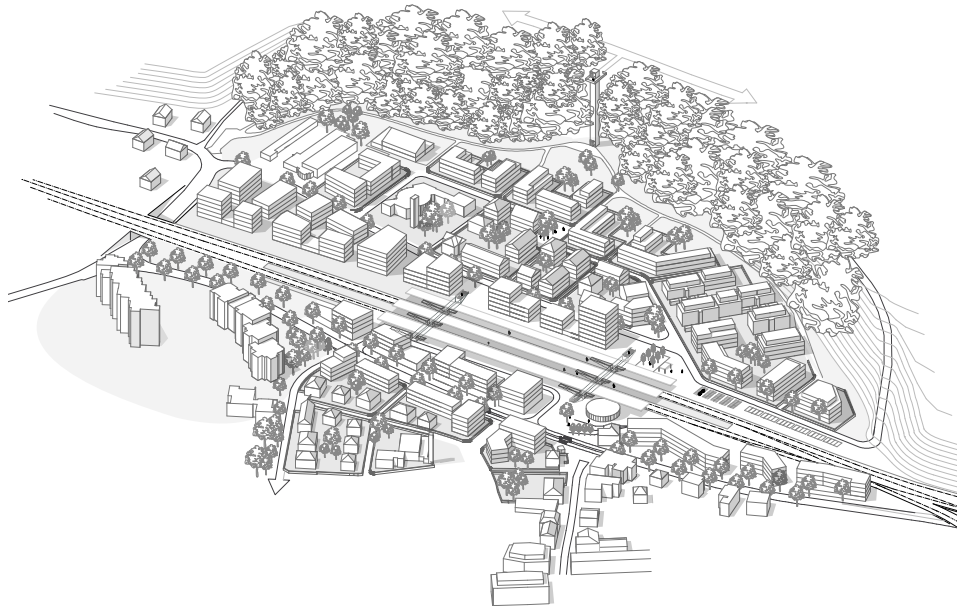
### Analyse

- Trennwirkung zwischen den südlichen Ortsteilen Gehling / Neuwil und dem Bahnhof Turgi durch die steile Geländekante
- Steile Fusswegverbindungen entlang den Flanken der Geländekante in die südlichen Ortsteile
- Keine direkte Anbindung der Fusswege an die PU's und somit an den nördlichen Ortsteil
- Keine Zugänglichkeit zum Wald als Naherholungsraum

### Handlungsansatz

- Überwindung der steilen Geländekante, besserer Anbindung Ortsteile Gehling / Neuwil
- Feinmaschiges Fusswegnetz durch das künftige Siedlungsgebiet Weichlen, Anbindung an die PU's
- Direktere Fusswegverbindung zum Wald

# Übergeordnete Leitidee

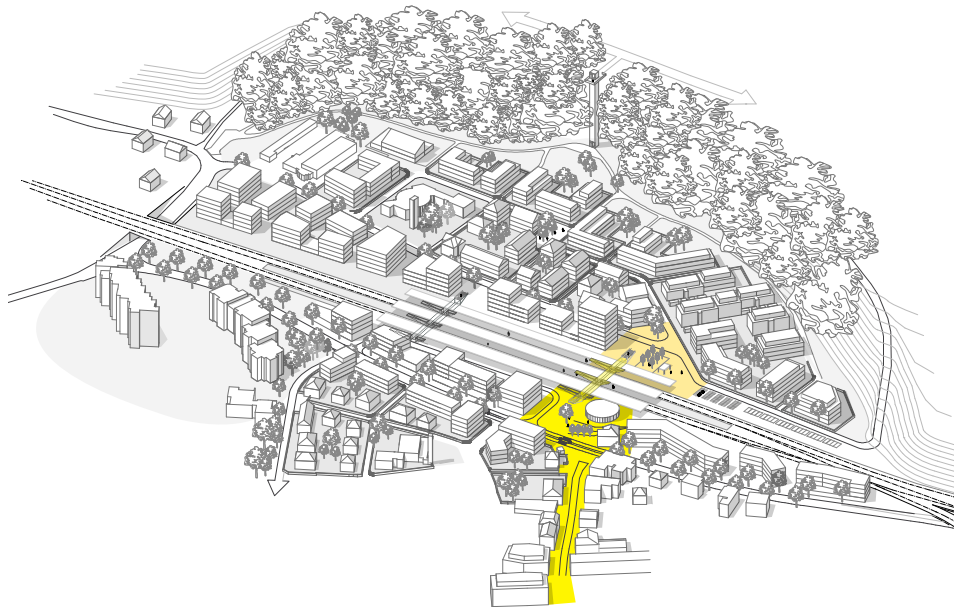


### **Städtebauliches Gesamtkonzept**

Nachfolgend werden die sieben übergeordneten Leitideen anhand des städtebaulichen und freiräumlichen Gesamtkonzepts erläutert.

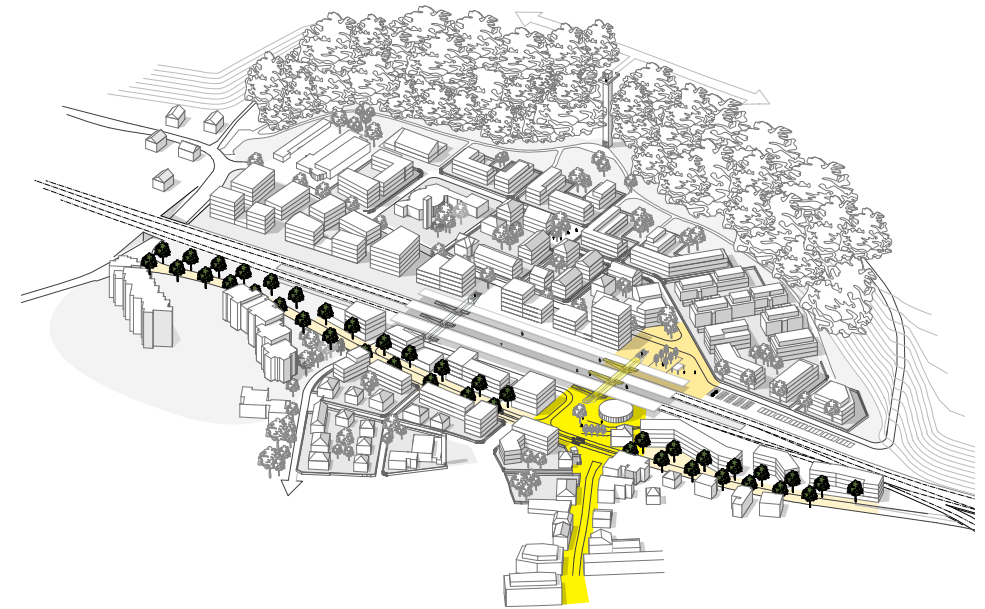
### **1 : Bahnhofstrasse / Bahnhofplatz Nord**

Die Bahnhofstrasse bildet das räumliche Rückgrat der Gemeinde zwischen Limmat und Kantonsstrasse. Sie ist als lineares Zentrum ablesbar. Durch die Neugestaltung des Bahnhofplatzes wird der Bahnhof räumlich an das Zentrum angebunden und der Nord- resp. Hauptzugang zum Bahnhof Turgi städtebaulich ausgezeichnet.



## 2 : Bahnhofvorplatz Süd

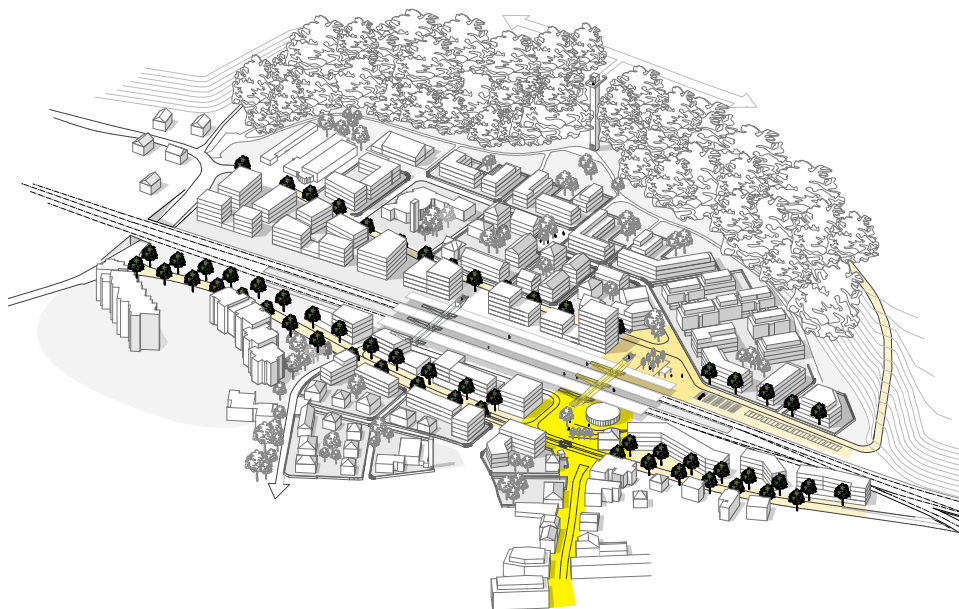
Der Bahnhof soll sich auf zwei Seiten orientieren, deshalb wird die südliche Zugänglichkeit zur Personenunterführung verbessert und ortsbaulich ausgezeichnet. Durch eine Platzgestaltung und eine räumliche Fassung des Südzugangs entsteht ein Scharnier zwischen Neubauquartier Weichlen und Bahnhof.



## 3 : Kantonstrasse als Rückgrat

Die Trennwirkung der Kantonstrasse wird durch eine Neugestaltung des Strassenquerschnitts und insbesondere durch eine bauliche Fassung der Strasse verringert. Dadurch wird sie ein Teil der Siedlungsstruktur. Zusätzlich wird eine Baumallee helfen die Kantonstrasse als Rückgrat der Gemeinde Turgi auszubilden.

In Kombination mit dem neugestalteten Bahnhofplatz entsteht eine attraktivere Vorfahrt zum Bahnhof.



#### 4 : Weichlenstrasse mit adressbildender Funktion

Die Weichlenstrasse bildet das „Pendant“ zur Kantonsstrasse auf der südlichen Seite. Sie dient als Zubringer zur Südseite des Bahnhofs und nimmt eine adressbildende Funktion für das Areal Bahnhof Süd und das Siedlungserweiterungsgebiet Weichlen ein.



#### 5 : Fussgänger Verbindung Geländekante

Die östliche PU wird mittels einer durchgängigen Fusswegverbindung vom nördlichen Siedlungsgebiet durch die PU bis über die Geländekante in ein feinmaschiges Wegnetz integriert. Dadurch kann die Trennwirkung der Bahn gemindert werden und die Ortsteile Neuwil und Gehling durch das Überwinden der Geländekante besser angebunden und vernetzt werden.



### 6 : Gartenquartiere

Die bestehenden ortstypischen Gartenquartiere von Turgi werden durch erhaltenswerte Bauten, eine starke Durchgrünung, Einfriedungen und eine grundgebundene Wohnform geprägt. Dadurch hat sich eine hohe Wohnqualität etabliert. Diese Qualität und den Charakter der Gartenquartierstruktur werden erhalten und auf das Siedlungserweiterungsquartier Weichlen angewendet.



### 7 : Waldrand öffentlicher Freiraum

Zwischen dem Siedlungserweiterungsquartier Weichlen und dem Wald wird ein klarer Siedlungsrand in Form eines öffentlichen Freiraums geschaffen. Dieser dient als „Puffer“ zwischen Siedlung und Naherholungsraum Wald.

## Synthese übergeordnete Leitidee



**Gesamtkonzept**

### **Städtebauliches und freiräumliches Gesamtkonzept**

Das Bahnhofsgebiet wird in das bestehende Siedlungsgefüge eingebunden. Es entsteht ein zusammenhängender Siedlungskörper, welcher das bestehende Zentrum (Achse Bahnhofstrasse), die Areale Bahnhof Nord und Süd, sowie das Siedlungserweiterungsgebiet Weichlen städtebaulich und funktional miteinander vernetzt. Dadurch werden die Trennwirkung der Kantonsstrasse, des Geleisfeldes und der weiten unüberbauten Flächen reduziert und der Bahnhof zum Teil der Siedlung. Die Orientierung und die räumliche Verknüpfung werden mit einem feinmaschigen Fusswegnetz und einer hohen Durchlässigkeit zwischen der Bebauung gewährleistet.

Die Bebauung des städtebaulichen und freiräumlichen Gesamtkonzepts ist geprägt durch zwei Quartiertypen. Zum Einen die Gartenquartiere als reine Wohnquartiere, welche von einer starken Durchgrünung mit privatem Charakter geprägt sind. Zum Anderen die Stadtperron Quartiere auf den Arealen Bahnhof Süd und Bahnhof Nord.

Diese Stadtperron Quartiere sind durch einen öffentlichen Charakter geprägt und sind öffentlich zugänglich gestaltet. Insbesondere der Zugang zum Perron von der Nordseite wird zwischen der Bebauung gewährleistet.

Die Stadtperron Quartiere werden, aufgrund einer höheren Dichte als Orientierungspunkt mit einer Zentrumsfunktion konzipiert. Dadurch erhält der Bahnhof Turgi entsprechend seiner Bedeutung und Funktion eine höhere Präsenz im Siedlungsgebiet. Das Bahnhofsgebiet und der ÖV-Knoten werden in ihrer Funktion innerhalb der Siedlungsstruktur gestärkt.

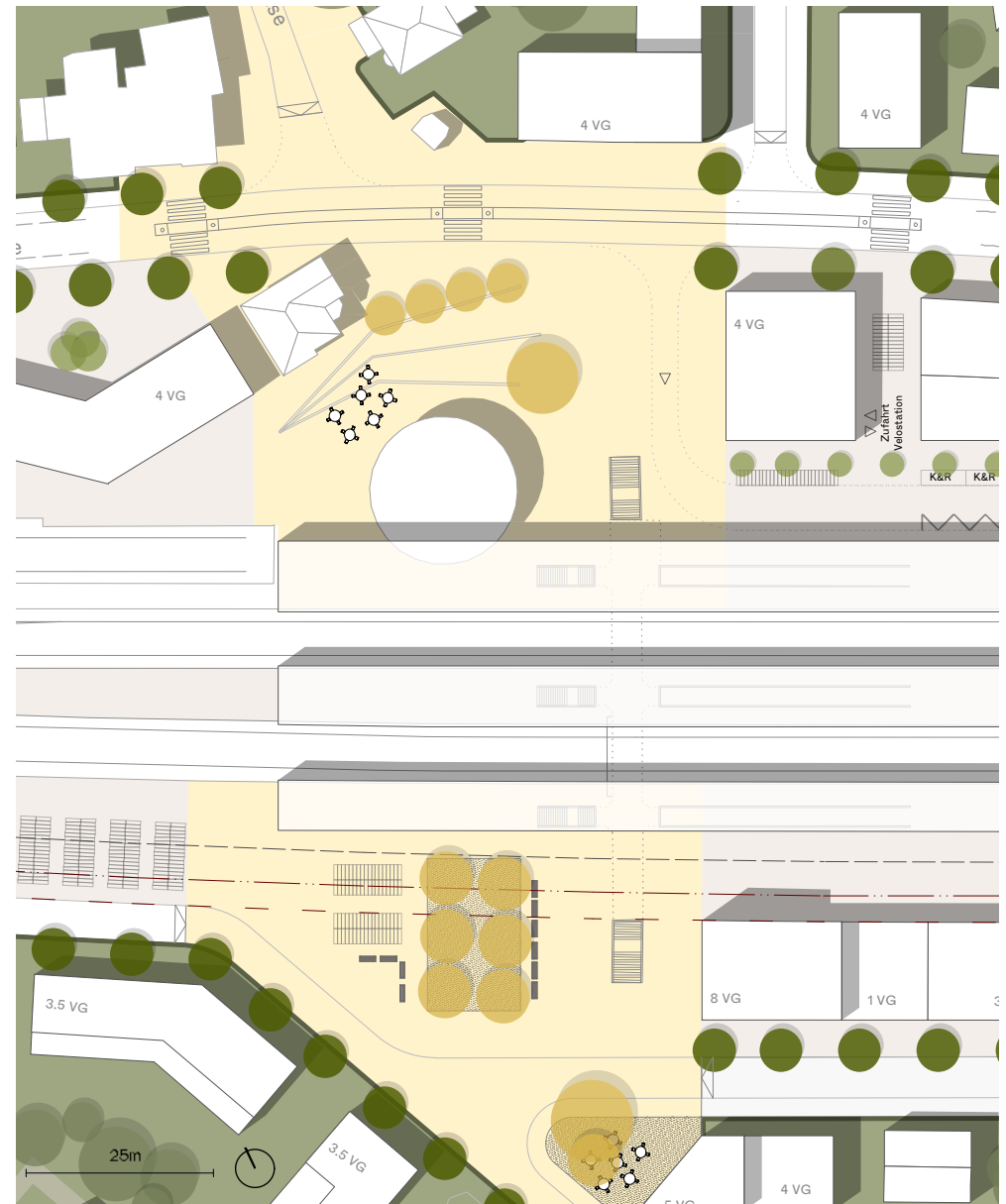
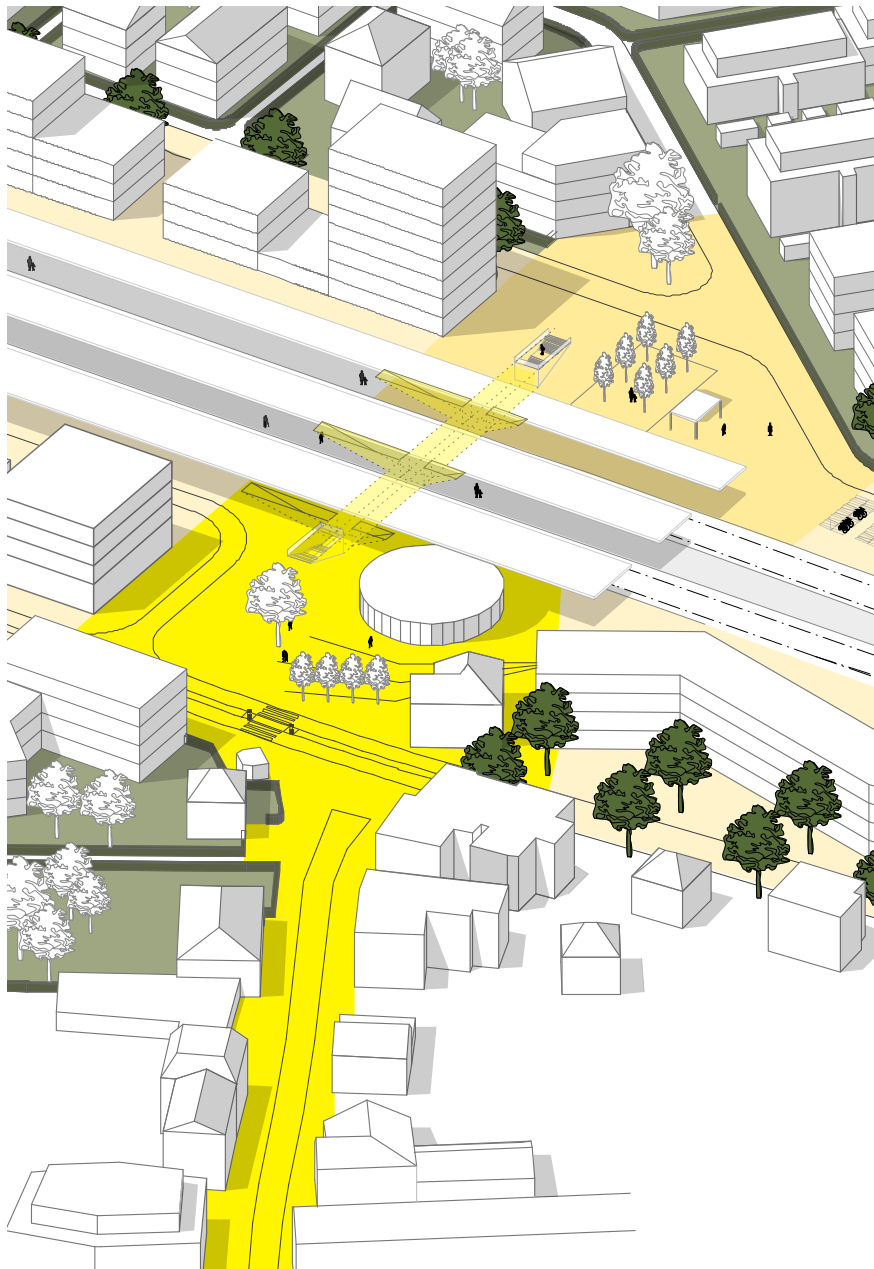


Städtebauliches und freiräumliches Gesamtkonzept 1 : 2500

### **Bahnhofplatz als zentrales Element**

Der Bahnhofplatz ist das zentrale Element des städtebaulichen Konzepts. Der Bahnhofplatz funktioniert als Scharnier zwischen den Ortsteilen, den angrenzenden Baufeldern und dem Bahnhof. Er ist ein repräsentativer Freiraum mit einer hohen Aufenthaltsqualität. Die Zugänglichkeit des Bahnhofs von beiden Seiten ist von wichtiger Bedeutung für die Zentralität und Orientierung. Durch eine attraktive Platzgestaltung auf beiden Seiten wird eine zweiseitige Zugänglichkeit des Bahnhofs geschaffen. Die beiden Bahnhofsplätze werden mit Bauten gefasst und räumlich begrenzt. Die Wahrnehmbarkeit des Platzes wird dadurch gestärkt.

Die bestehende Personenunterführung (PU) soll umgebaut werden. Mit einem direkten Aufgang in der Flucht der PU und der Aufhebung der Strassenunterführung, damit die Fussgänger auf dem Platz und nicht unter dem Platz gehen, wird der Bahnhofplatz belebt und aktiviert.



Quartierplan 1 : 1'000 - Zentrales Element Bahnhofzugang Nord und Süd

### **Rückgrat Kantonsstrasse**

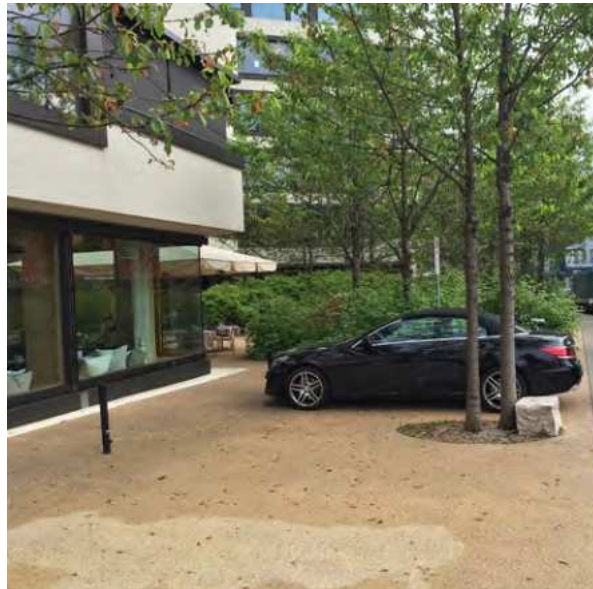
Der nördliche Ortsteil von Turgi wird durch eine siedlungsverträglichere Gestaltung der Kantonsstrasse mit dem Bahnhof verbunden. Die bestehende Kernfahrbahn bleibt erhalten, jedoch wird ein durchgängig gleicher Strassenquerschnitt vorgeschlagen. Die Strasse wird von Bäumen gesäumt. Im Zentrum beim Knoten Bahnhofstrasse / Kantonsstrasse wird mit einem Mehrzweckstreifen das Linksabbiegen und die Querung für Fussgänger verbessert. Zusätzlich bildet der Mehrzweckstreifen ein Gestaltungselement, welches den Zentrumsbereichs markiert.

### **Verdichtungsgebiet Stadtperron Quartier**

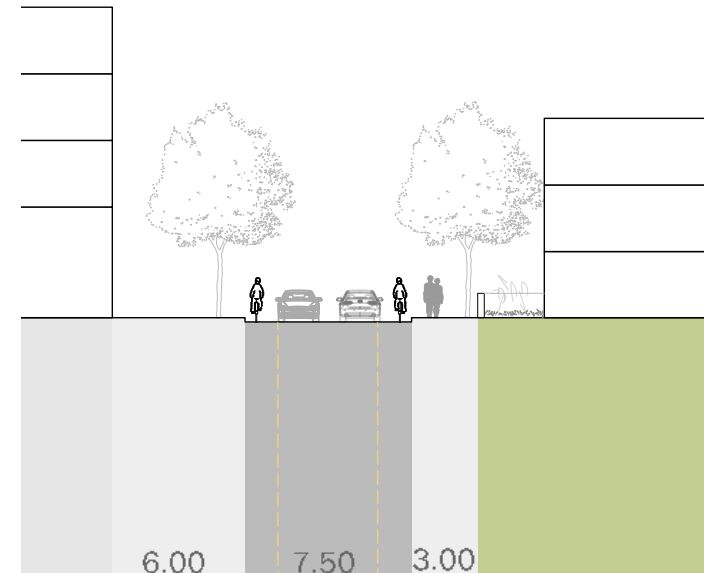
Das Gebiet zwischen Kantonsstrasse und Gleisfeld bietet optimale Voraussetzungen für eine urban geprägte Verdichtung an zentraler Lage. Das Baufeld östlich des Bahnhofplatzes kann kurzfristig bereits auf einer unbebauten Fläche entwickelt werden. Westlich des Bahnhofplatzes kann die teils baufällige Bausubstanz langfristig ersetzt und verdichtet werden. Dieses Verdichtungsgebiet wird als Stadtperron Quartier bezeichnet, weil die Bebauung eine Durchlässigkeit zwischen Perron und Kantonsstrasse zulässt. Mit der Verdichtung in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof und der Integration von Wohnen kann einen wertvollen Beitrag zur Innenentwicklung geleistet werden.



Gebäudevorbereiche mit Wohnen im EG, Fellenbergstrasse Zürich (Quelle: vdw)



öffentlicher Raum als Gebäudevorbereich zwischen Strasse und Fassade, Altstetten Seniorenresidenz (Quelle: vdw)



Strassenquerschnitt Kantonsstrasse als Kernfahrbahn



Situationsplan - Ausschnitt Kantonsstrasse und Verdichtungsgebiet Stadtperron Quartier

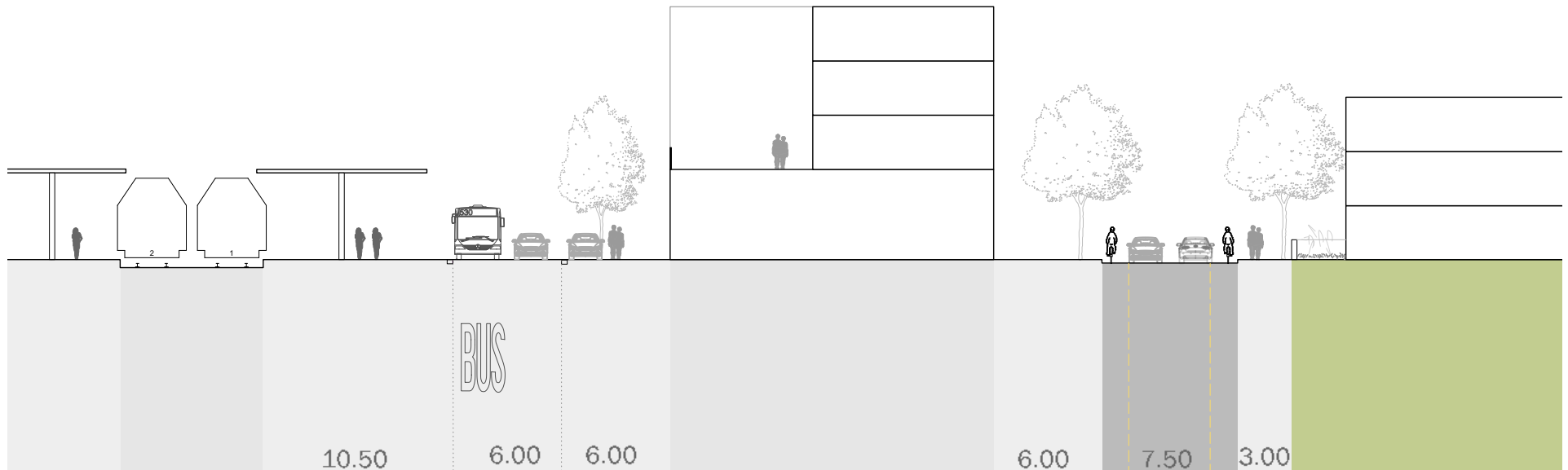


Referenzbild Bahnhofsvorfahrt, Liestal  
(Quelle: Basellandschaftliche Zeitung)

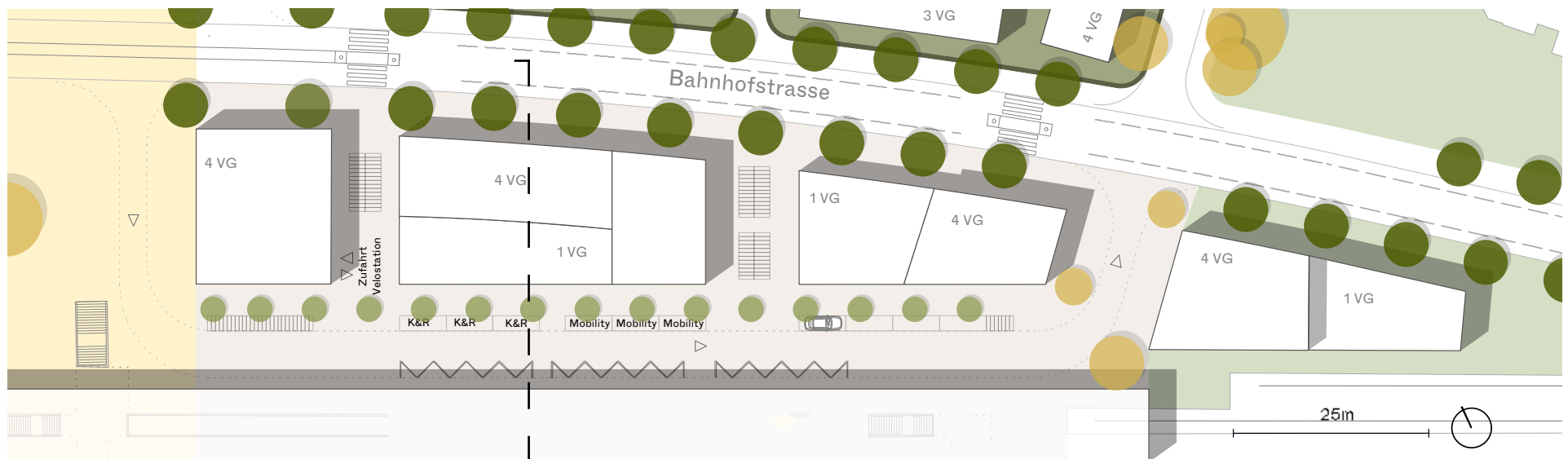
### **Areal Bahnhof Nord**

Die Bahnhofsvorfahrt für die Busse und den MIV ist nach wie vor im Einbahnverkehr geregelt. Es werden Längsparkfelder (Kiss and Ride, Mobility und Kurzzeit-PP) und oberirdische Veloabstellplätze auf dem Areal angeordnet. Unter dem Gebäude am Platz soll eine Velostation entstehen, welche unterirdisch an die PU angebunden ist.

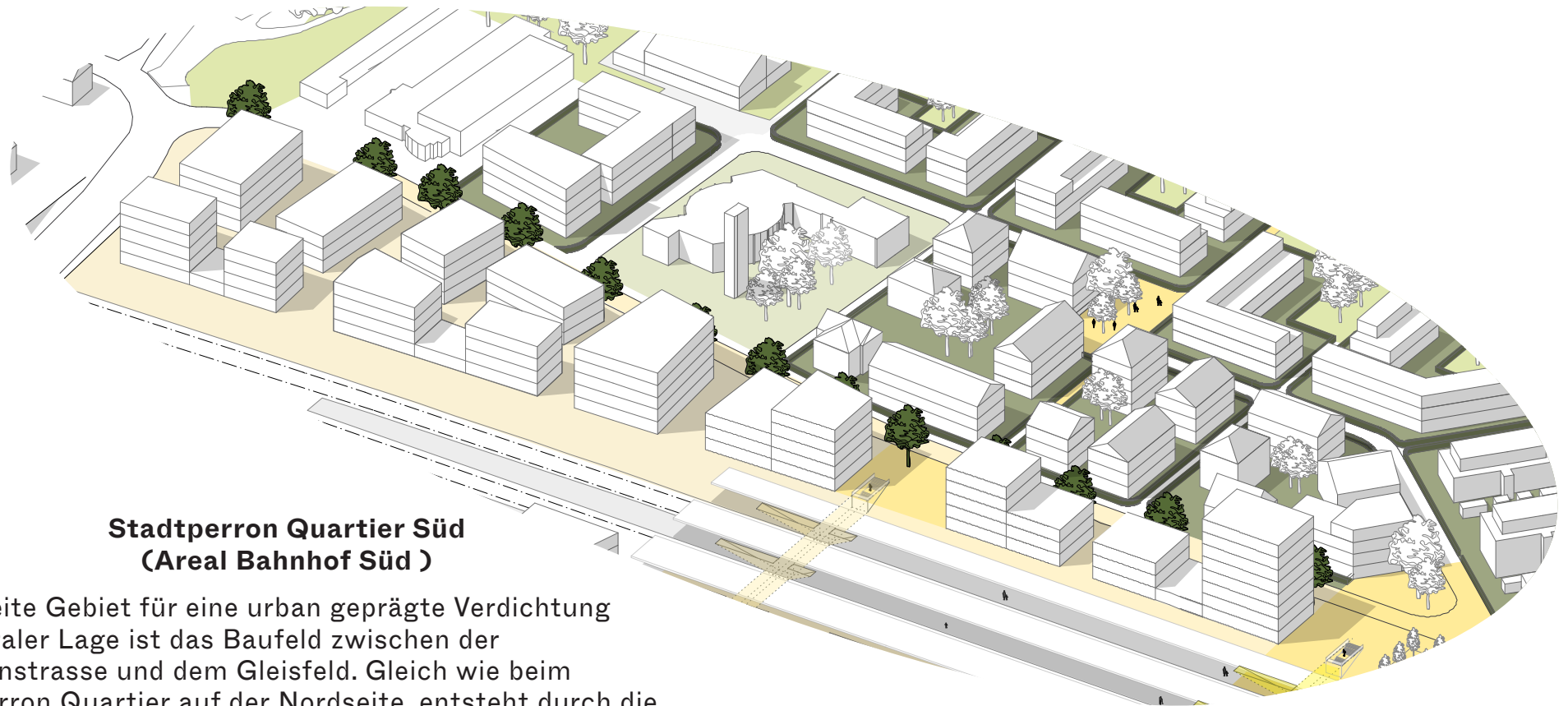
Die Bebauungstypologie auf dem Areal Bahnhof Nord sieht ein überhohes Erdgeschoss für eine hohe Nutzungsflexibilität und bessere Lichtverhältnisse vor. In den Obergeschossen ist mit einer geschickten Anordnung der Grundrisse auch Wohnen denkbar, trotz der Lärmbelastung (vgl. Seite 32/33).



Schnitt - Bahnhofsvorfahrt, Haltekante Bus, Längsparkfelde, Gebäudevorbereich, Baufeld, Kantonstrasse



Situationsplan - Ausschnitt Bahnhofsvorfahrt



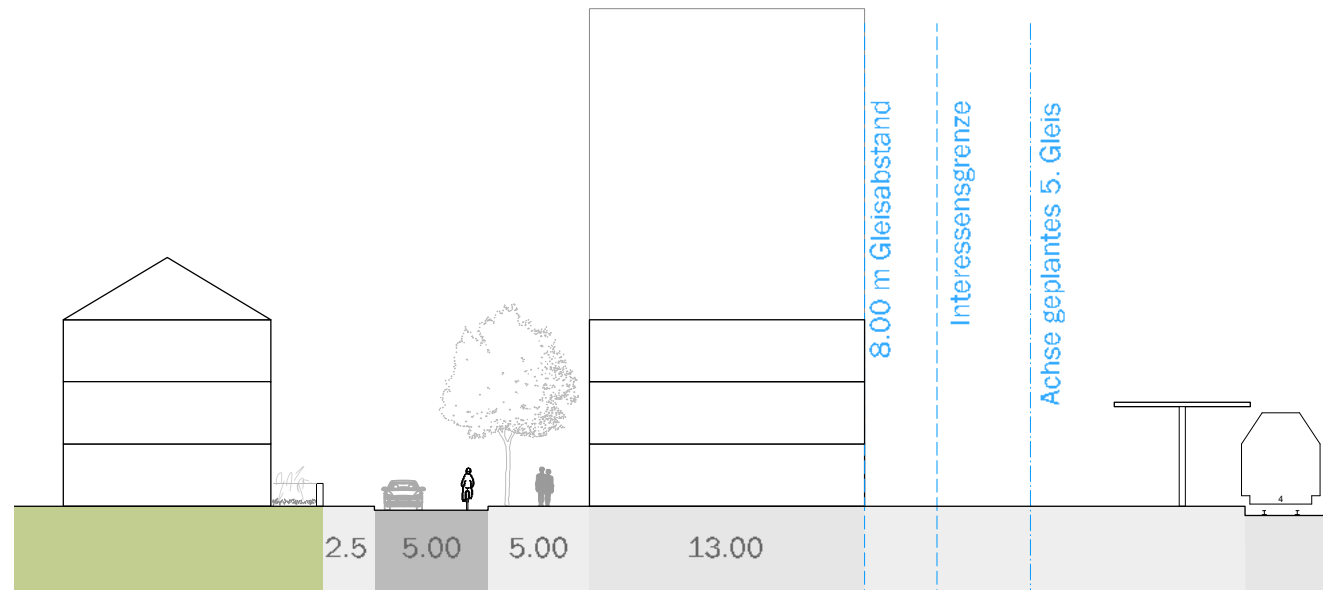
### **Stadtperron Quartier Süd (Areal Bahnhof Süd )**

Das zweite Gebiet für eine urban geprägte Verdichtung an zentraler Lage ist das Baufeld zwischen der Weichlenstrasse und dem Gleisfeld. Gleich wie beim Stadtperron Quartier auf der Nordseite, entsteht durch die Setzung der Bebauung eine Durchlässigkeit zwischen den Bauten. Es wird bewusst auf einen Längsriegel verzichtet und stattdessen kleinteiligere Bauten vorgeschlagen, um eine am Ort entsprechende Massstäblichkeit, trotz der Dichte zu wahren.

Mit einer heterogenen Höhenentwicklung der Bauten werden die Zugänge zu den PUs akzentuiert. Der südliche Hauptzugang zum Bahnhof wird mit einem 8-geschossigen Kopfbau akzentuieren.



Situationsplan - Ausschnitt Stadtperron Quartier Süd



Schnitt - Weichlenstrasse, Baufeld, Gleisabstand

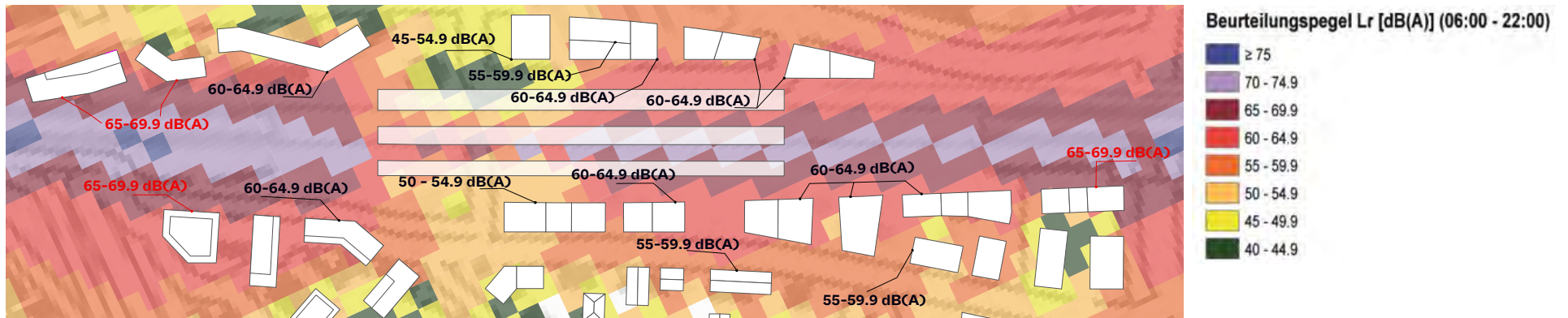


*Offengestaltete Nordfassade der Wohnüberbauung Neufrankengasse, Zürich am Gleisfeld (Quelle: EM2N)*

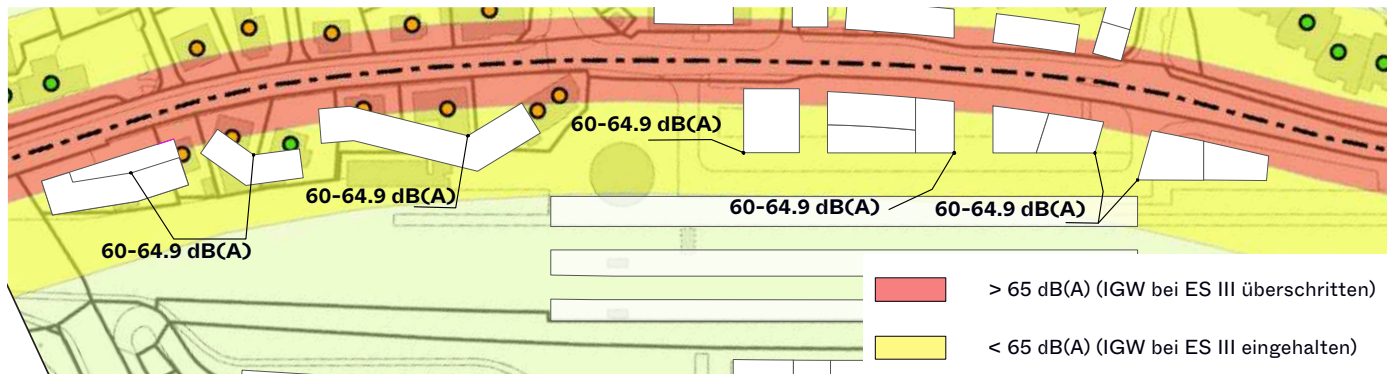
### **Lärmbelastung**

Für die grobe Lärmuntersuchung wurde die Lärmbelastung während des Tages geprüft. Es wurde die Annahme getroffen, dass für die Baufelder entlang der Gleise und der Kantonsstrasse die Werte der Empfindlichkeitsstufe III (ES III) gelten. Da die Areale bereits erschlossen sind, gelten die Immissionsgrenzwerte 65 dB(A) am Tag. Diese Darstellungen sind grob und können den Lärmpegel nicht abschliessend beurteilen, dafür wäre ein Lärmgutachten nötig.

Schlussfolgernd lässt sich sagen, dass Wohnen auf dem Areal Bahnhof Nord zwischen Kantonsstrasse und den Gleisen möglich ist.



Eisenbahnlärm Grobkataster (Quelle: map.geo.admin.ch) - Die schwarz beschrifteten dB(A)-Werte halten die Immissionsgrenzwerte bei der Empfindlichkeitsstufe III ein. Der Eisenbahnlärm breitet sich nicht allzu tief in die zweite Bautiefe aus. An der Weichlenstrasse sind die ES II Werte bereits eingehalten. Die rot beschrifteten dB(A)-Werte überschreiten die Immissionsgrenzwerte bei der ES III. In diesen Fällen würde eine Ausnahmegewilligung gemäss Art. 31 LSV benötigt.



Strassenlärm Grobkataster (Quelle: AGSI) - Im Westlichen Teil des Areals, aufgrund der geknickten Gebäudeform, können die lärmempfindlichen Räume über ein Fenster zur Kantonsstrasse gelüftet werden. Zwar ist diese Seite vom Strassenlärm belastet, jedoch können die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden, weil die Bauten genügend Abstand zur Strasse haben. Die Bauten des Areas Bahnhof Nord sind vom Eisenbahnlärm nicht beeinträchtigt und können daher die lärmempfindlichen Räume mit einer Ausnahmegewilligung gegen Süden lüften.

### **Fussgänger Verbindung Geländekante**

Die durchgängige Fusswegverbindung verbindet die Ortsteile Neuwil und Gehling mit dem Zentrum von Turgi und dem Bahnhof. Der Fussweg verläuft in der Verlängerung der Kronenstrasse, über die Kantonsstrasse, durch PU, durch das Gebiet Weichlen und über die Geländekante. Die steile Geländekante wird mit einem Lift überwunden. Der Lift steht in der Sichtachse der Bahnhofstrasse und bietet zudem eine Aussichtsplattform.



Verlauf Fusswegverbindung, gekennzeichnet durch orange Bäume



Lift Geländekante, Bahnhof Rorschach  
(Quelle: Alex Buob)



### **Gartenquartier Nord**

Um die Kantonsstrasse baulich zu fassen und als Teil der Siedlung zu gestalten, soll die Typologie des bestehenden Gartenquartiers bis an die Kantonsstrasse heran gezogen werden. Die ortstypische Gartentypologie mit Einfriedungen wird fortgeführt. Entlang der Kantonsstrasse entstehen längere Zeilenbauten, damit die Bauten in der zweiten Bautiefe von Lärmimmission abgeschirmt werden.



Ortstypische Einfriedungen und Gärten, Kronenstrasse Turgi (Quelle: vdw)

### **Gartenquartier Weichlen**

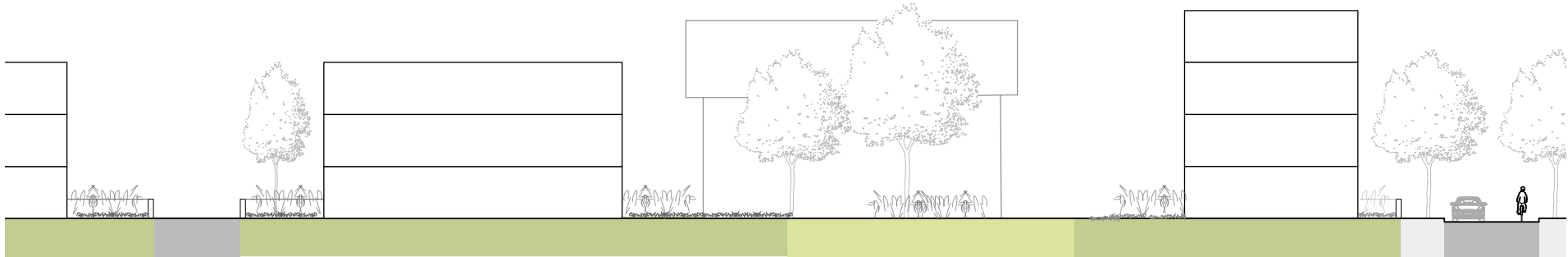
Im Gebiet Weichlen in unmittelbarer Bahnhofsnähe besteht die Möglichkeit, auf grösstenteils unbebautem Land ein neues Quartier zu bauen. Der Fokus liegt auf einer kleinteiligen Bebauungsstruktur mit einer mittleren Dichte.

Strukturiert und erschlossen wird das Gebiet durch die Verlängerung des Blumenwegs und einer neuen Strasse ab der Weichlenstrasse. Bei der Kreuzungsstelle dieser neuen Strassen mit der Fusswegverbindung entsteht ein kleiner Quartierplatz. In diesem Siedlungsgebiet wird der Charakter der ortstypischen Gartenquartiere vom nördlichen Dorfteil übernommen. Der eingefriedete Vorgarten dient der Adressbildung und prägt das Erscheinungsbild der Quartierstrasse. Mit der offenen Bauweise und der grundgebundenen Wohntypologie entsteht ein stark durchgrüntes Quartier.

Die Weichlenstrasse wird am westlichen Ende der Strasse arrondiert und an das Gleisfeld geschoben, um besser bebaubare Baufelder und einen klaren Siedlungsabschluss gegenüber den Gleisen zu schaffen.



Situationsplan Siedlungserweiterungsgebiet Weichen



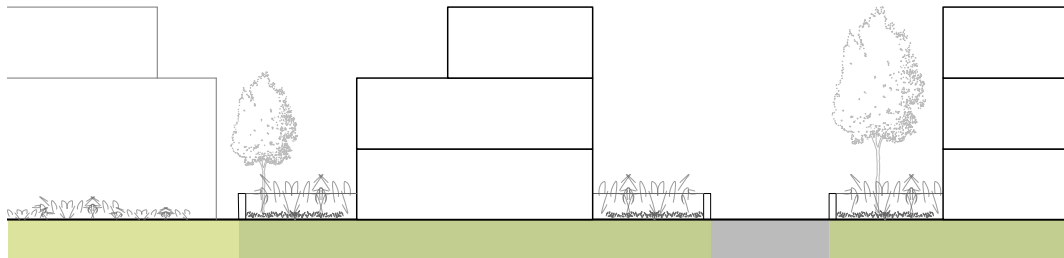
Die Bauten werden an die Quartierstrasse gesetzt, um die Freifläche in einen Vor- und Hauptgarten zu gliedern und um eine Hofbildung zu erhalten.



Quartierplatz, Augustin Keller-Strasse, Aarau (Quelle: vdw)



Punktuelle Wohnbauentwicklung im Bestand



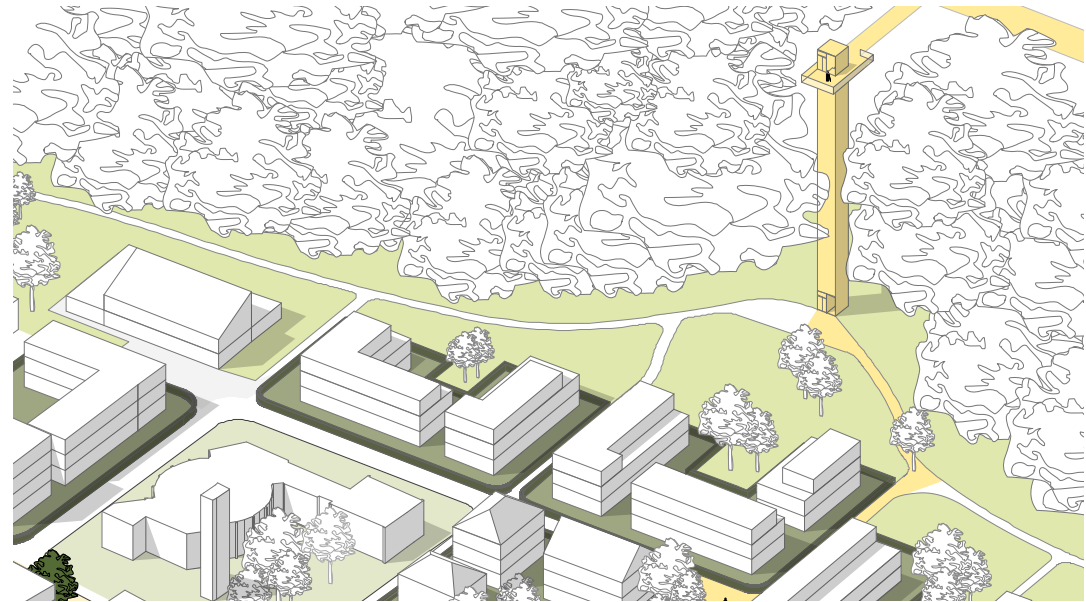
Der eingefriedete Vorgarten dient der Adressbildung und prägt das Erscheinungsbild der Quartierstrasse.



Bebauungstypologie: 2 bis 3-geschossige Längszeilenbauten entsprechen der Typologie des historischen Langhauses oder dem MFH - Floraweg. Mit der Öffnung als U-Form zum Wald entsteht ein sanfter Siedlungsrand.



Längszeilenbauten (o.) historisches Langhaus und (u.) MFH - Floraweg (Quelle: vdw)



*Öffentlicher Freiraum*

*Eine grosse öffentliche Wiese als Park, welche mittels mehreren Stich-Wege gut zugänglich ist, bildet den Siedlungsrand. In der Wiese sollen Nutzungen wie eine Boccia Bahn oder Spielplätze integriert werden. Das Gemeinschaftshaus der JUBLA findet ebenfalls Platz direkt am Freiraum.*

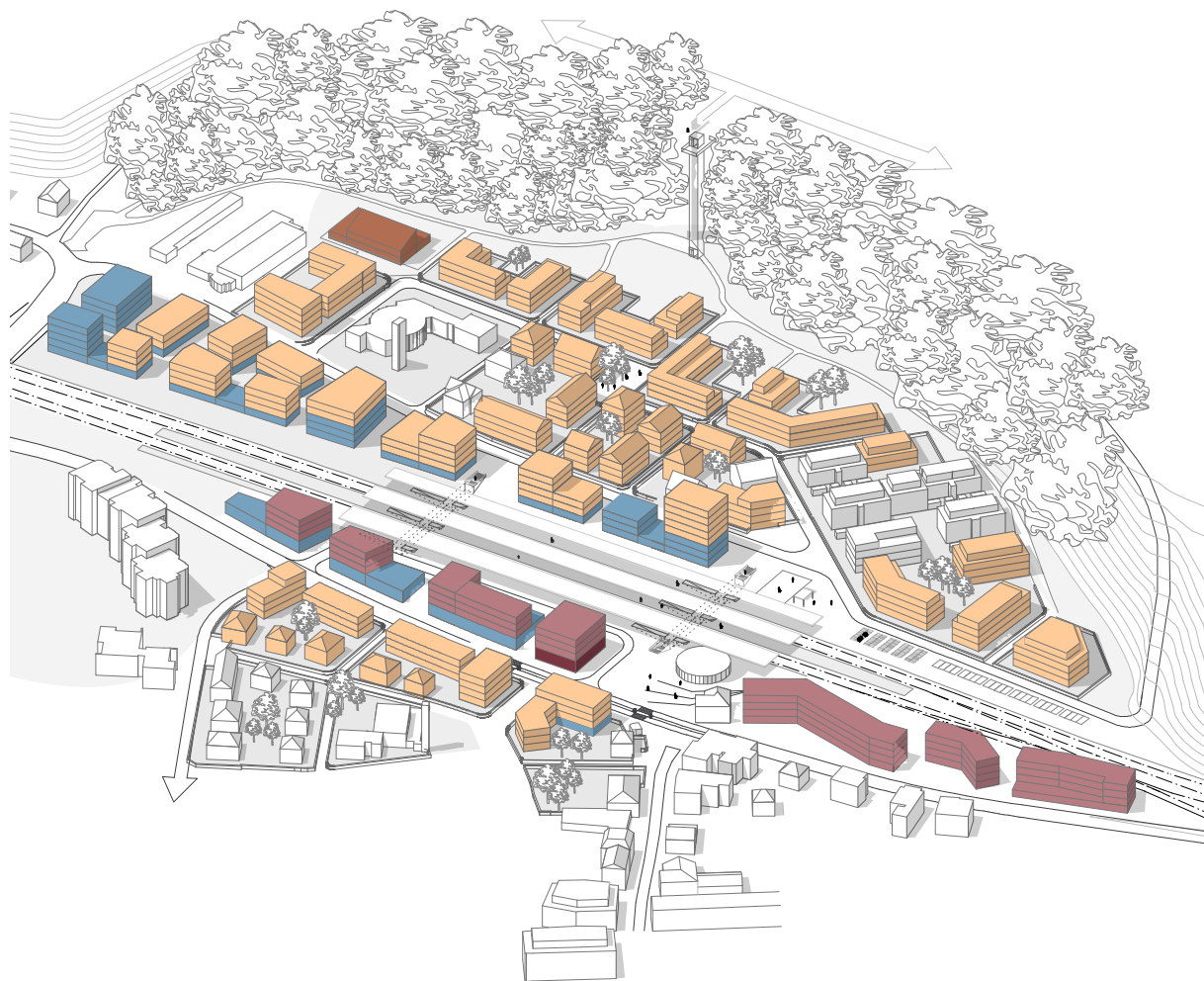


*Grosse Wiese mit Gehölze als Abschluss, Quartierpark Suessle-  
renstrasse Zürich (Quelle: vdw)*






*Öffentliche Wiese mit angrenzender offener Bebauung, Bachwie-  
senweg Zürich (Quelle: vdw)*

**Nutzungsstruktur  
+  
Geschossigkeit**



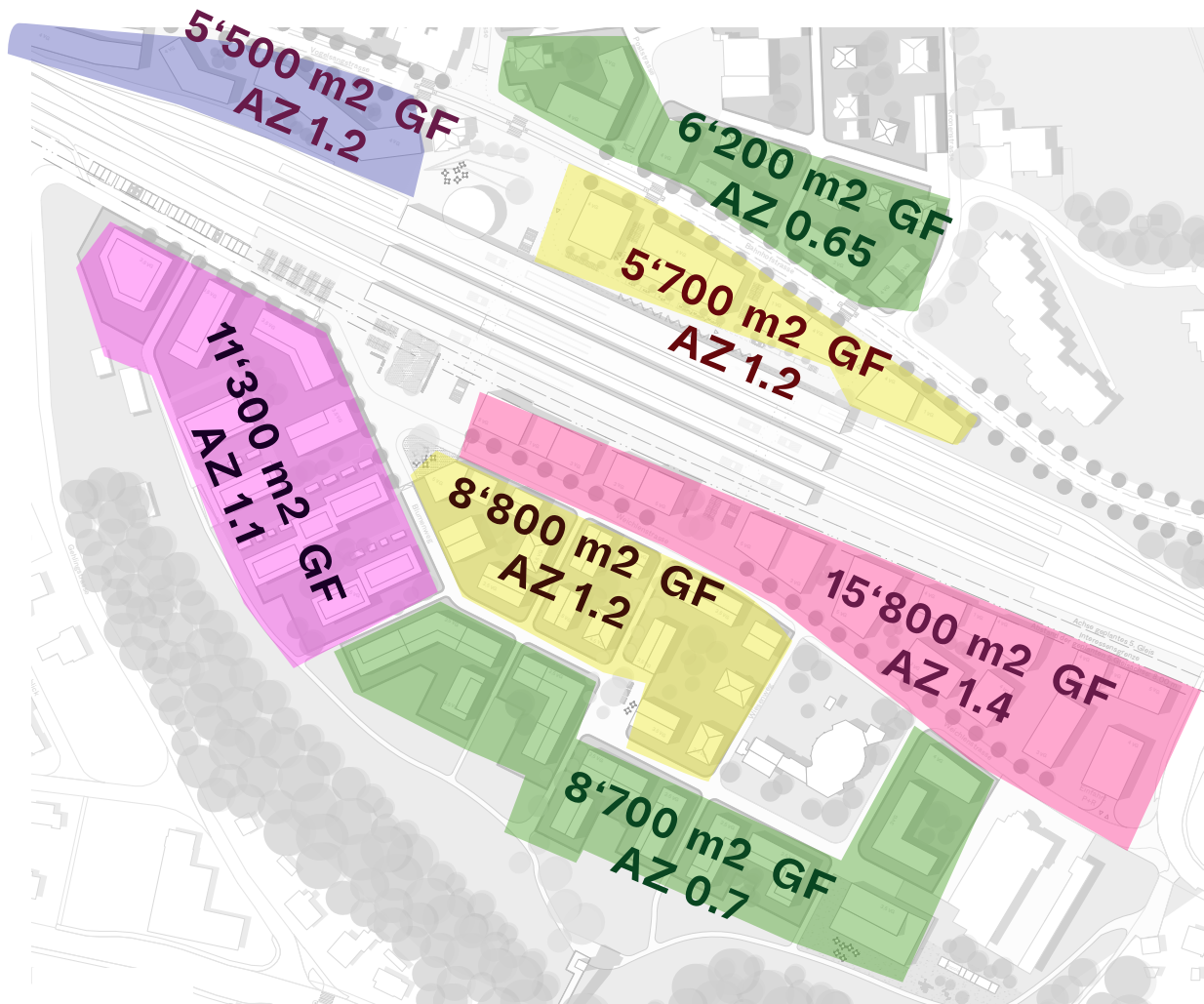
## Nutzungsstruktur

-  Wohnen
-  Mischnutzung (Wohnen, DL, Büros oder Kleingewerbe)  
Fokus auf Wohnen sofern die Lärmgrenzwerte gemäss LSV eingehalten werden können
-  Publikumsintensive Nutzung  
Eine kundenintensive Nutzung die zur Aktivierung & Belebung des Bahnhofplatzes beiträgt
-  Dienstleistungen, Büros oder Kleingewerbe
-  Öffentliche und gemeinschaftliche Nutzung  
Sport, Freizeit, JUBLA

## Geschossigkeit

Die Geschossigkeit ist um den Bahnhof mit den urbaneren Typologien am höchsten mit 3- bis 5-geschossigen Bauten und einem 8-geschossigen Kopfbau. In den reinen Wohnquartieren bzw. den Gartenquartieren entspricht die Geschossigkeit dem örtlichen Charakter mit 2- bis 4-geschossigen Bauten.

# Kennzahlen



anrechenbare Grundstücksfläche: 57'700 m<sup>2</sup>

Geschossfläche: 62'000 m<sup>2</sup>

AZ: 1.07

---

Wohnen: 42'000 m<sup>2</sup>

Mischnutzung: 9'500 m<sup>2</sup>

Publikumsintensive Nutzung: 500 m<sup>2</sup>

Dienstleistungen, Büros oder

Kleingewerbe : 9'500 m<sup>2</sup>

Öffentliche Nutzung: 500 m<sup>2</sup>

---

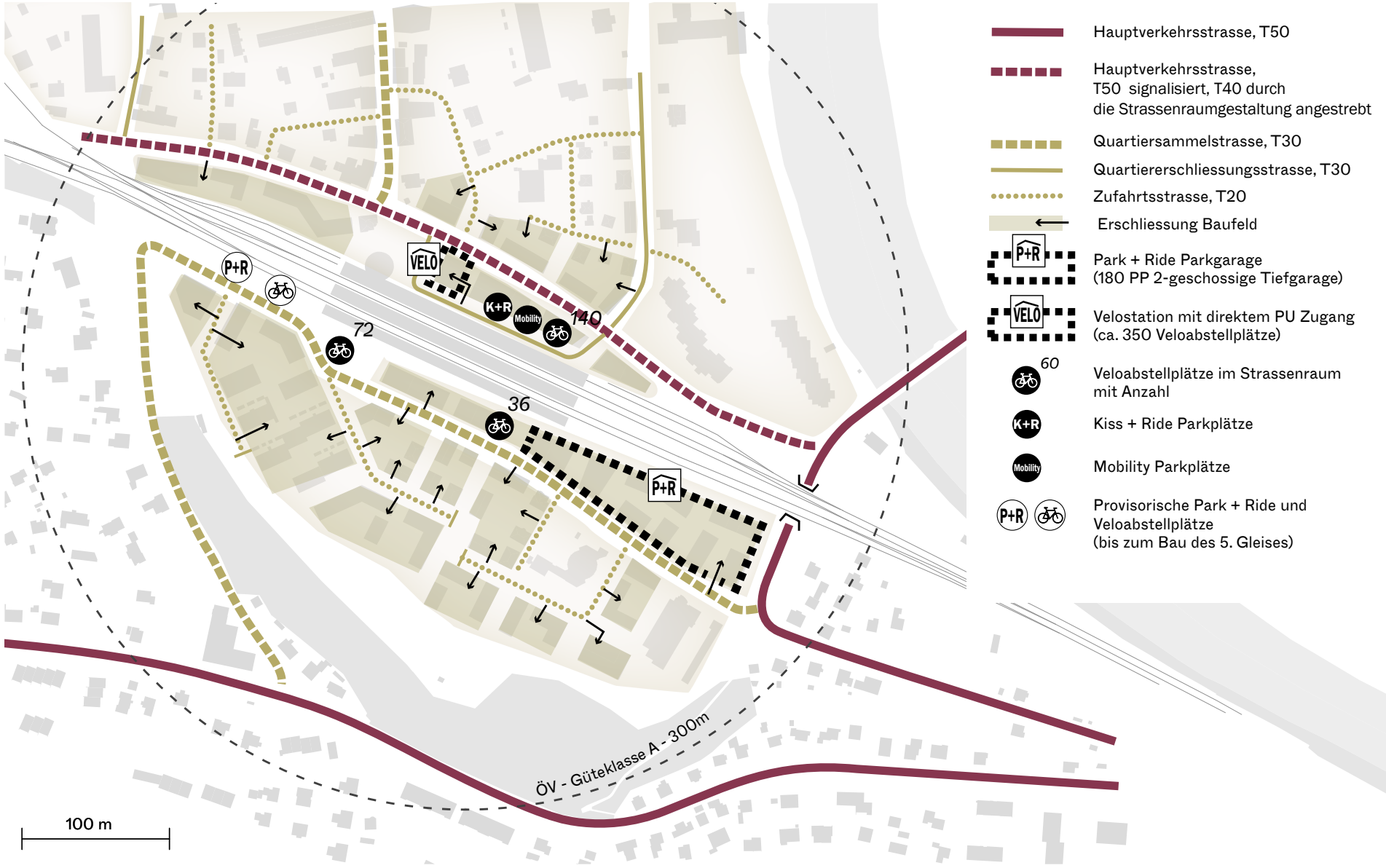
Mann kann aufgrund der Nutzungsverteilung davon ausgehen, dass der Mindestwohnanteil von 70% (43'300 m<sup>2</sup> GF) eingehalten wird.






43'300 m<sup>2</sup> / 50 m<sup>2</sup> pro Einwohner = 886 EW

Einwohnerdichte: 151 EW / ha

Der Wohnschwerpunkt (WSP) Turgi gilt als urbaner Entwicklungsraum, dass bedeutet bei unüberbauten Wohn- und Mischzonen ist eine Mindestdichte von 150 E / ha einzuhalten. Mit 151 E / ha kann das städtebauliche Gesamtkonzept diese Vorgabe einhalten. Somit wird die Entwicklung des Bahnhofsgebiets zum Wohnschwerpunkt entsprechend dem Richtplan-Kapitel S 1.9 erfüllt.

**Erschliessung  
+  
Parkierung**



-  Hauptverkehrsstrasse, T50
-  Hauptverkehrsstrasse, T50 signalisiert, T40 durch die Strassenraumgestaltung angestrebt
-  Quartiersammelstrasse, T30
-  Quartierserschliessungsstrasse, T30
-  Zufahrtsstrasse, T20
-  Erschliessung Baufeld
-  Park + Ride Parkgarage (180 PP 2-geschossige Tiefgarage)
-  Velostation mit direktem PU Zugang (ca. 350 Veloabstellplätze)
-  60 Veloabstellplätze im Strassenraum mit Anzahl
-  Kiss + Ride Parkplätze
-  Mobility Parkplätze
-  Provisorische Park + Ride und Veloabstellplätze (bis zum Bau des 5. Gleises)

100 m

ÖV - Güteklasse A - 300m

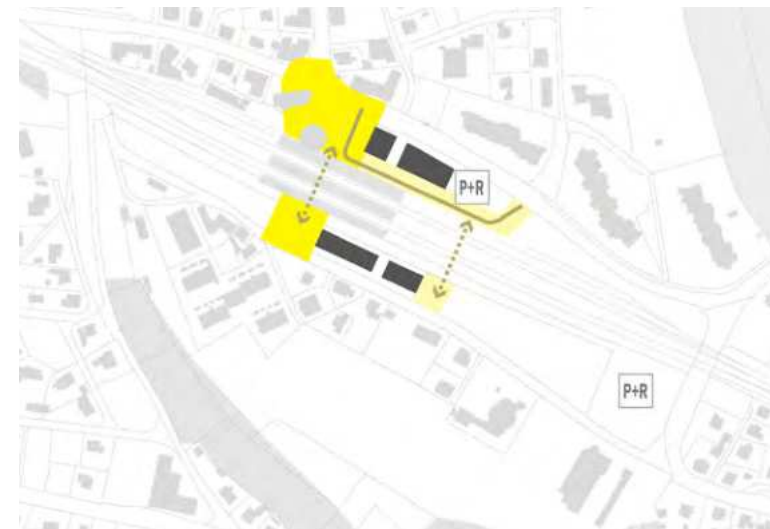
# Umsetzungsstrategie



Parzellenstruktur / Eigentumsverhältnisse



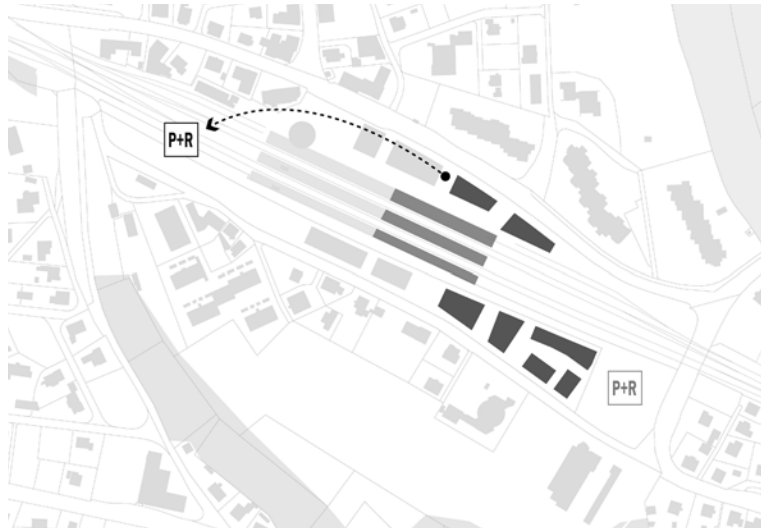
Bestand



1. Etappe: : Entwicklung um den Bahnhof, Plätze Nord und Süd  
Zugang, bauliche Fassung Bahnhofplatz, P+R Nord wird kompakter angeordnet

### Entwicklungsschritte / Etappierung:

Die Eigentumsverhältnisse und die Parzellenstruktur lassen eine grösstenteils unabhängige Etappierung des Richtkonzeptes zu. Das Richtkonzept bleibt vielerorts innerhalb der bestehenden Parzellierung. Aus städtebaulicher Sicht wäre folgende Etappierung in 5 Etappen zweckmässig.



2. Etappe: Entwicklung restliche Fläche Stadtperron Quartiere, P+R Nord wird verschoben und bleibt provisorisch bis zum Bau des 5. Gleises bestehen, P+R Süd bleibt oberirdisch bestehen



4. Etappe: Arrondierung der Weichlenstrasse, Abhängigkeiten der Parzellierung beachten



3. Etappe: Entwicklung Siedlungsgebiet Weichlen, Bau der Erschliessungsstrassen, bebauen der unbebauten Flächen, diese Etappe kann auch parallel zur 2. Etappe entwickelt werden



5. Etappe: Dies sind alles Ersatzneubauten, diese können punktuell entwickelt werden und sind nicht an eine gemeinsame Etappe gebunden. In dieser Etappe würde das P+R Süd in eine Tiefgarage integriert.

**Schlussfolgerung**

## Entwicklungschance Bahnhofsgebiet Turgi

Die gesamtheitliche Planung um das Bahnhofsgebiet Turgi ermöglicht ein ortsgerechtes und massgeschneidertes städtebauliches Konzept als Beitrag für die langfristige Entwicklung. Dabei werden insbesondere folgende Aspekte berücksichtigt:

- Mit dem Gesamtkonzept wird eine hochwertige Innenentwicklung des Bahnhofsgebiets mit einer ausgewogenen und standortgerechten Mischung von Wohnen, Arbeiten und Zentrumsnutzungen aufgezeigt.
- Die ortsspezifische Städtebaustruktur trägt zur Identitätsbildung bei, lässt aber auch genügend Spielraum für eine kleinteilige und vielfältige Quartierentwicklung zu. Die kleinteiligen, bebauten Grundstücke werden zu einem selbstverständlichen Teil des Konzepts und können von den Eigentümern bedarfsgerecht erneuert werden.
- Es entstehen prägnante und hochwertige Freiräume im unmittelbaren Umfeld des Bahnhofs und in den angrenzenden Quartieren. Der Bahnhofplatz wird städtebaulich, gestalterisch und funktional mit der Bahnhofstrasse vernetzt. Auf der Südseite entsteht durch die leicht versetzte Strassenführung ein selbstverständlicher Bahnhofsvorplatz als Bindeglied zwischen Quartier und Bahnhof. Die bahnhofnahen Quartier werden nachhaltig aufgewertet.
- Der Bahnhof kann als attraktive Verkehrsdrehscheibe mit sicheren und kurzen Umsteigemöglichkeiten gestärkt werden. Die wichtigen Bahnhofsfunktionen können entlang der neuen Bahnhofsvorfahrt (Bushaltestelle, K+R, Taxi, Mobility) oder in unmittelbarer Nähe der Per-

sonenunterführungen (Velo, P+R) angeordnet werden. Die langfristige Kapazitätserhöhung und Gleiserweiterung wird sichergestellt.

- Durch die Festlegung einer kohärenten räumlichen Grundstruktur und die Regelung von zentralen Elementen kann eine langfristige und bedarfsgerechte Entwicklung gesteuert werden.

Das vorliegende städtebauliche Gesamtkonzept dient der Gemeinde und dem Kanton als Entscheidungs- und Kommunikationsgrundlage für die weiteren Entwicklungsschritte.

## Nächster Entwicklungsschritt

Es wird empfohlen, die zentralen Elemente und Erkenntnisse aus dem städtebaulichen Gesamtkonzept behördenverbindlich zu regeln (z.B. mit einem Entwicklungsrichtplan). Damit wird ein strategisches Steuerungsinstrument und eine Grundlage für die Beurteilung von Gestaltungsplänen und Baugesuchen geschaffen. Basierend auf dem städtebaulichen Gesamtkonzept sind folgenden zentralen Elemente und Aspekte behördenverbindlich zu regeln:

1. Bahnhofplatz Nord: Bauliche Fassung und Präsenzgebäude am Bahnhofplatz Nord (z.B. Pflichtbaulinien), Orientierung und Adresse der Gebäude zum Platz (z.B. Lage der Haupteingänge), Standortfestlegung der publikumsorientierten Erdgeschossnutzung, Integration PU-Zugang in die Platzgestaltung, Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität

2. Strassenraum Kantonsstrasse (Bahnhof-/Vogelsangsstrasse): Bauliche Fassung und einheitliche Gestaltung des Strassenraums inkl. Gebäudevorbereich- und Vorgartengestaltung (z.B. Baulinien und Gestaltungsprinzipien), Verbesserung Querungsmöglichkeiten und Scharnierfunktion im Bahnhofplatzbereich (z.B. Mehrzweckstreifen)
3. Areale Bahnhof Nord: Definition der Baufelder, Höhenentwicklung, Nutzungsschwerpunkte, Regelung der Durchlässigkeit zwischen Bahn und Strasse (z.B. Gebäudelänge, Freihaltebereich oder Festlegung Sichtbeziehung)
4. Bahnhofvorplatz Süd: Räumliche Definition des Bahnhofsvorbereichs und zweckmässige Erschliessung des Quartiers durch Strassenversatz (z.B. Baulinien), räumliche Akzentuierung des Bahnhofzugangs durch 8-geschossiges Kopfhaus mit Hauptzugang zum Platzbereich (z.B. Pflichtbaulinie, Gestaltungsbaulinie), quartierbezogene Vorplatzgestaltung mit Aufenthaltsqualität
5. Strassenraum Weichlenstrasse: Bauliche Fassung und einheitliche Gestaltung des Strassenraums als Quartieradresse (z.B. Baulinie und Gestaltungsprinzipien), Kohärente Gebäudevorbereiche und Vorgartengestaltung (z.B. Richtlinien)
6. Areal Bahnhof Süd: Definition der Baufelder, Höhenentwicklung, Nutzungsschwerpunkte, Regelung der Durchlässigkeit zwischen Bahn und Strasse (z.B. Gebäudelänge, Freihaltebereich oder Festlegung Sichtbeziehung)
7. Gartenquartier Weichlen: Quartierplatz bezeichnen und Erschliessung (z.B. Baulinien), offene und durchgrünte Bauweise. Ortsspezifische Gartenquartier als Referenztypologie, Höhenentwicklung, Nutzungsschwerpunkte, Bezeichnung von wichtigen Wegverbindungen, Regelungen zu den Gartenanlagen und Einfriedungen (z.B. Richtlinien)
8. Öffentlicher Freiraum Waldrand: Dimensionierung und Zugänglichkeit des Freiraums regeln, Standortfestlegung von öffentlichen Nutzungen, Wegverbindung über die Geländekante, Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität, ökologische Qualität
9. Erschliessung Bahnhofsgebiet: Strassenfunktionen, Festlegung der Bahnhofvorfahrt, Bushaltestellen, Parkfelder P+R / K+R / Mobility / Velo, Baufelderschliessungen, Fuss- und Velowege
10. Eттappierung: Sicherung von zusammenhängenden und qualitativ hochwertigen Teiletappen oder Entwicklungsschritten

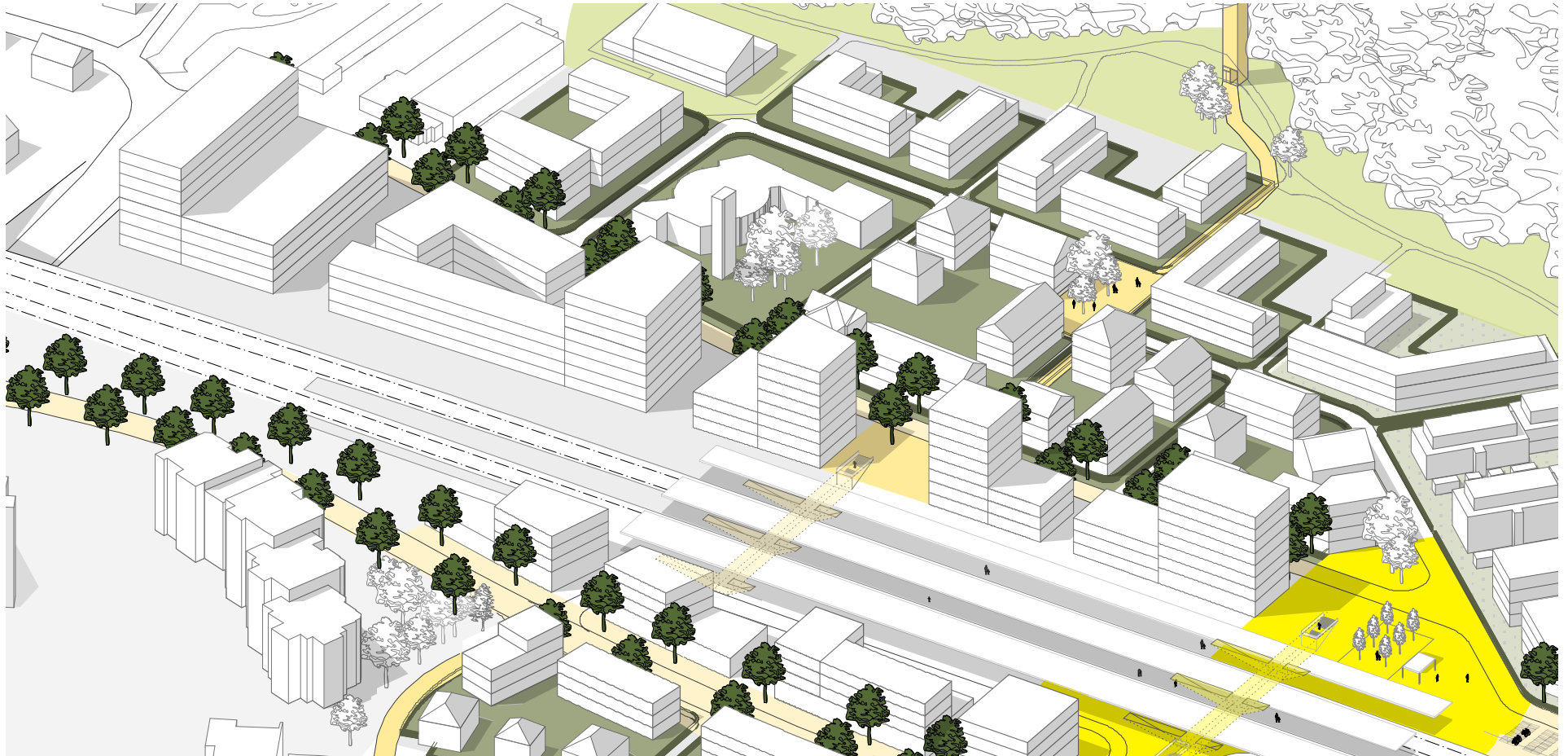
**Anhang**

**Variante : Städtebaulicher Versatz der Kantonsstrasse**



*Alternative Variante: Städtebaulicher Versatz der Kantonsstrasse an das Gleisfeld, dadurch können die Lärmemissionsquellen (Strasse und Eisenbahn) kombiniert werden und somit wäre das Areal Bahnhof Nord nicht mehr von zwei Seiten durch den Lärm belastet.*

### 8-Geschossigkeit Stadtperron Quartier Süd



*Für das Stadtperron Quartier Süd wurde noch eine deutlich urbanere und dichtere Variante geprüft. Dieser Bebauungsvorschlag mit längeren Typologien und fünf 8-geschossigen Bauten würde aus städtebaulicher Sicht nicht mehr dem Ortsbild und dem bestehenden Charakter Turgis entsprechen.*