



29. APR. 2020

vom 24. April 2020

Referenz-Nr.: ARE 20-0486

Kontakt: Christian Werlen, Gebietsbetreuer Richt-/Nutzungsplanung, Stampfenbachstrasse 12, 8090 Zürich  
Telefon +41 43 259 41 90, www.are.zh.ch

1/5

## Privater Gestaltungsplan «Baufeld K3» – Genehmigung

Gemeinde Regensdorf

Lage Bahnhof Nord, Kat.-Nr. 8504

- Massgebende - Plan 1:500 vom 12. März 2020  
Unterlagen - Bestimmungen vom 12. März 2020  
- Bericht nach Art. 47 RPV (inkl. Bericht zu den Einwendungen) vom 12. März 2020

### Sachverhalt

Anlass und Zielsetzung der Planung Der knapp 1 ha grosse Perimeter des privaten Gestaltungsplans «Baufeld K3» ist Bestandteil des 21.5 ha grossen Entwicklungsgebiets Bahnhof Nord, welches einer Zentrumszone mit Gestaltungsplanpflicht zugeordnet ist. Das Areal «Baufeld K3» liegt direkt am Bahnhof Regensdorf-Watt und grenzt nördlich an die Furtalpromenade, welche das Rückgrat und zentrale Element des städtebaulichen Konzepts der Gebietsentwicklung Bahnhof Nord bildet. Der Gestaltungsplanperimeter befindet sich in der Zentrumszone ZBN-B und ist der Lärmempfindlichkeitsstufe ES III gemäss Lärmschutzverordnung (LSV) zugeteilt. Gemäss Art. 11a.1 Abs. 3 BZO müssen die einzelnen Gestaltungspläne dem städtebaulichen Konzept entsprechen. Mit vorliegendem Gestaltungsplan sollen die in der BZO, den Leitlinien und dem Aussenraum-Richtprojekt verankerten Ziele grundeigentü-merverbindlich verankert werden.

Zustimmung Der Gemeinderat Regensdorf setzte den privaten Gestaltungsplan «Baufeld K3» mit Beschluss vom 27. Mai 2019 fest. Mit Schreiben vom 12. September 2019 ersucht die Gemeinde Regensdorf um Genehmigung der Vorlage.

Anhörung Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens prüfte das innerhalb der Baudirektion zuständige Amt für Raumentwicklung (ARE) die Vorlage auf Rechtmässigkeit, Zweckmässigkeit und Angemessenheit, wobei die in Art. 2.5 der Gestaltungsplanbestimmungen ermöglichte Unterbauung der Furtalpromenade als nicht rechtmässig beurteilt wurde. Die Gemeinde wurde anschliessend mit Schreiben vom 20. Januar 2020 zur Anhörung eingeladen, damit sie zum Entwurf der teilweisen Nichtgenehmigungsverfügung Stellung nehmen konnte. Der Gemeinderat beschloss die überarbeitete Vorlage am 31. März 2020 und reichte die geänderten Dokumente mit Schreiben vom 3. April 2020 dem ARE ein.

## Erwägungen

### A. Formelle Prüfung

Die massgebenden Unterlagen sind vollständig.

### B. Materielle Prüfung

Zusammenfassung  
der Vorlage

Gemäss BZO ist das Gebiet Bahnhof Nord mit einem hohen Wohnanteil, einer entsprechend hohen Siedlungsqualität sowie hochwertigen und qualitätsvollen Aussenräumen und Durchwegungen zu entwickeln. 20% der Bauelflächen sind als Freiflächen (Aufenthalts-, Spiel- und Grünflächen) auszuweisen. Die maximale Gesamthöhe im Gebiet Bahnhof Nord beträgt 25 Meter, wobei Hochhäuser zulässig sind. Die nördlichen Bereiche des vorliegenden Gestaltungsplanperimeters befinden sich im Bereich der Furttalpromenade - dem städtebaulichen Rückgrat der gesamten Gebietsentwicklung. Für die Furttalpromenade sind eine hohe Erlebnis- und Aufenthaltsqualität sowie optimale Verhältnisse für den Fuss- und Veloverkehr und die Anlieferung sicherzustellen.

In den vom Gemeinderat am 22. September 2015 festgesetzten Leitlinien der Entwicklungsplanung Bahnhof Nord sind folgende Punkte festgehalten, welche mit vorliegendem Gestaltungsplan grundeigentümergebunden gesichert werden: Hochparterres sind in der ersten Raumtiefe von Gebäuden entlang der Mantellinie nicht zulässig; die Geschosshöhe der publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen der ersten Raumtiefe (5.5 Meter) beträgt mindestens 4.25 Meter von Oberkante zu Oberkante; zur Sicherung einer langfristigen Baumentwicklung und Versickerung beträgt die Überdeckung der unterbauten Flächen mindestens 1.5 Meter; die im Plan schematisch bezeichneten Bäume sind zu pflanzen und bei Abgang zu ersetzen; Flachdächer sind extensiv zu begrünen; der Bahnhofplatz Nord ist in Abstimmung mit den übrigen bahn- und busbetrieblichen Entwicklungen am Bahnhof zu gestalten.

Verbindliches  
Aussenraum-  
Richtprojekt

Das in Art. 11a.3 Abs. 1 BZO als verbindlich erklärte und in Art. 4.2 der Leitlinien verankerte Aussenraum-Richtprojekt wurde vom Gemeinderat am 14. Februar 2017 festgesetzt. Das Aussenraum-Richtprojekt setzt sich zusammen aus Bestimmungen und zugehörigem Situationsplan sowie Erläuterungen inklusive Illustrationen zur prototypischen Ausführung der verschiedenen Raumtypen. Es enthält neben den Inhalten zur Gestaltung insbesondere auch Aussagen zur Unterbaubarkeit der Raumtypen sowie zu Konstruktion und Ausstattung von Verkehrs-, Aufenthalts- und Grünräumen. Das Aussenraum-Richtprojekt regelt die Gestaltung der Aussenräume innerhalb und ausserhalb der Bauelfelder und sichert dadurch die in Art. 11a.1 Abs. 1, Art. 11a.2 Abs. 1 und Art. 11a.3 Abs. 4 BZO geforderten städtebaulichen Qualitäten kraft Verweis in den Art. 11a.1 Abs. 4 sowie 11a.2 Abs. 5 BZO in grundeigentümergebundenen Weise. Für den Erlass von Gestaltungsplänen ist ein angemessener Spielraum zu belassen (Art. 11a.2 Abs. 5 BZO). Der Perimeter des Gestaltungsplans «Baufeld K3» tangiert folgende Raumtypen gemäss dem Aussenraum-Richtprojekt: Furttalpromenade (im Norden), Bereich Althardstrasse mit Spange (im Süden), Stichstrassen (im Westen) und Bereich Bahnhof-Ostring (im Osten und Norden).

Wesentliche  
Festlegungen und  
Vorschriften

In den Gestaltungsplanbestimmungen wird die Baumasse sowie die in der BZO festgelegte Gesamthöhe von maximal 25 Meter festgelegt. Zudem werden mehrere Festlegungen der Leitlinien grundeigentümergebunden gesichert, wie z.B. in Art. 3 die Geschoss-

höhe und Nutzung der Erdgeschosse entlang der Furttalpromenade zur Sicherstellung einer Publikumsorientierung. Hinsichtlich einer lokalklimatisch optimierten Situation werden in Art. 2.7 Fassadenmaterialien mit einer geringen Rückstrahlung vorgeschrieben. In Art. 4.1 wird das Aussenraum-Richtprojekt als massgebend festgelegt, damit die erforderlichen Aussenraum- und Aufenthaltsqualitäten gewährleistet werden können. Gemäss Art. 4.5 dient der Zwischenraum zu den Baufeldern K1/K2 als Langsamverkehrsachse, für die Versickerung und Retention, als Bauvorbereichszone sowie als Zufahrt, Anlieferung, Parkierung und als Standort für Unterflurcontainer. Von den laut BZO mindestens geforderten 20% Freiflächen innerhalb der Baufelder (entspricht 1'440 m<sup>2</sup>) sind gemäss Art. 4.6 minimal 1'000 m<sup>2</sup> als Innenhof auszugestalten. Die restlichen Flächen sind im Zwischenraum zu den Baufeldern K1/K2 angeordnet. Von diesen geforderten Freiflächen sind gemäss Art. 4.7 mindestens die Hälfte zu begrünen. Die im Plan schematisch bezeichneten Bäume sind zu pflanzen und bei Abgang zu ersetzen. Für die Bauten, Anlagen und den Umschwung wird eine besonders gute Gesamtwirkung im Sinne von § 71 PBG vorgeschrieben. Das dem Genehmigungsdossier beiliegende Mobilitätskonzept wird in Art. 6.3 als integraler Bestandteil des Gestaltungsplans verankert. Oberirdische Parkplätze für Besucher und Kunden sind im Zwischenraum zu den Baufeldern K1/K2 zulässig. Alle übrigen Parkplätze sind unterirdisch in der Tiefgarage anzuordnen. Des Weiteren sind mindestens 200 Veloabstellplätze innerhalb des Gestaltungsplanperimeters bereit zu stellen. Die gemäss BZO vorgeschriebene Durchwegung wird einerseits im Zwischenraum zu den Baufeldern K1/K2 und andererseits als mindestens 4.5 Meter breite Wegverbindung zwischen der Althardstrasse und der Furttalpromenade schematisch festgelegt. Währendem die Zugänglichkeit der Wegverbindung im Zwischenraum für die Öffentlichkeit dauerhaft zu gewährleisten ist, ist sie für die durch den Innenhof führende Wegverbindung gemäss Art. 6.8 Abs. 2 tagsüber zu gewährleisten.

Ergebnis der  
Genehmigungsprüfung

Der zur Genehmigung eingereichte Gestaltungsplan vermag die übergeordneten Vorgaben und Ziele grundeigentümergebunden zu sichern. Den mit Vorprüfung des Amtes für Raumentwicklung vom 20. November 2018 gestellten Anträgen und Empfehlungen wurde entsprochen. Die im Rahmen der Anhörung als nicht rechtmässig beurteilte Gestaltungsplanbestimmung (Art. 2.5) wurde dahingehend angepasst, dass unterirdische Gebäudeteile ausserhalb der Baufelder nur dann zulässig sind, wenn sie untergeordneten Charakter haben, und eine minimale Überdeckung von 1.5 Meter gewährleistet ist. Im Bereich der Furttalpromenade sind die untergeordneten, unterirdischen Gebäudeteile nur auf den ersten 5 Metern ab Baufeldgrenze zulässig. Im Erläuternden Bericht nach Art. 47 RPV wird diese Bestimmung dahingehend präzisiert, dass in diesem 5 Meter breiten Bereich lediglich ein Abwurfschacht für eine Pelletheizung als unterirdisches Gebäudeteil vorgesehen ist.

### **C. Ergebnis**

Die Vorlage erweist sich im Ergebnis als rechtmässig, zweckmässig sowie angemessen und kann genehmigt werden (§ 5 Abs. 1 PBG). Die Grundeigentümer (unter Vorbehalt der Kostenaufgabe gemäss Dispositiv II) und die Gemeinde sind durch die Genehmigung nicht beschwert. Gegen den genehmigten Gestaltungsplan steht weiteren betroffenen Privaten




und Verbänden der Rekurs offen (§§ 338a f. PBG). Gemäss § 5 Abs. 3 PBG ist der Genehmigungsentcheid von der Gemeinde zusammen mit dem geprüften Akt zu veröffentlichen und aufzulegen.

Gestützt auf § 4 und § 9 der Gebührenordnung für Verwaltungsbehörden ist für diese Verfügung eine Gebühr zu erheben.

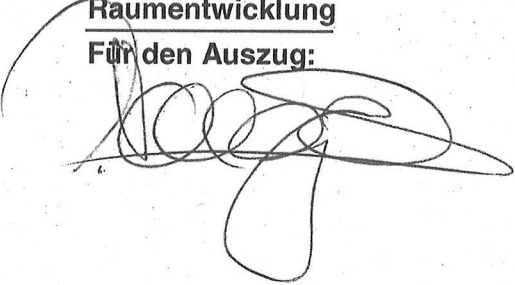
#### **Die Baudirektion verfügt:**

- I. Der private Gestaltungsplan «Baufeld K3», welchem der Gemeinderat Regensdorf mit Beschlüssen vom 27. Mai 2019 und 31. März 2020 zugestimmt hat, wird genehmigt.
- II. Die Staats- und Ausfertigungsgebühr beträgt Fr. 2'015.80 (106 528/83100.40.100) und wird der Rechnungsadressatin gemäss Dispositiv V auferlegt.
- III. Gegen Dispositiv II dieser Verfügung kann innert 30 Tagen, von der Mitteilung an gerechnet, beim Baurekursgericht des Kantons Zürich, Postfach, 8090 Zürich, schriftlich Rekurs erhoben werden. Die Rekurschrift muss einen Antrag und dessen Begründung enthalten. Die angefochtene Verfügung ist beizulegen oder genau zu bezeichnen. Die angerufenen Beweismittel sind genau zu bezeichnen und soweit wie möglich beizulegen. Rekursentscheide des Baurekursgerichts sind kostenpflichtig; die Kosten hat die im Verfahren unterliegende Partei zu tragen.
- IV. Die Gemeinde Regensdorf wird eingeladen
  - Dispositiv I sowie den kommunalen Beschluss samt Rechtsmittelbelehrung zu veröffentlichen
  - diese Verfügung zusammen mit der geprüften Planung aufzulegen
  - nach Rechtskraft die Inkraftsetzung zu veröffentlichen und diese dem Baurekursgericht sowie dem Amt für Raumentwicklung mit Beleg der Publikation mitzuteilen
  - nach Inkrafttreten die Änderungen im Kataster der öffentlich-rechtlichen Eigentumsbeschränkungen (ÖREB-Kataster) nachführen zu lassen
- V. Mitteilung an
  - Gemeinde Regensdorf (unter Beilage von sieben Dossiers)
  - Baurekursgericht (unter Beilage von zwei Dossiers)
  - Amt für Raumentwicklung (unter Beilage von zwei Dossiers)

-  Acht Grad Ost AG, Wagistrasse 6, 8952 Schlieren (Katasterbearbeiterorganisation KBO)
- Suter von Känel Wild AG, Förlibuckstrasse 30, 8005 Zürich (Rechnungsadressatin)

VERSENDET AM 24. APR. 2020

**Amt für  
Raumentwicklung**  
**Für den Auszug:**





Privater Gestaltungsplan "Baufeld K3"

Genehmigung

Situationsplan

1:500

Von der Grundeigentümerin Kat. Nr. 8504 aufgestellt am

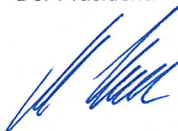
Mobimo AG

Vom Gemeinderat zugestimmt am 27.5.2019 / 31.3.2020

Namens des Gemeinderates

Der Präsident:

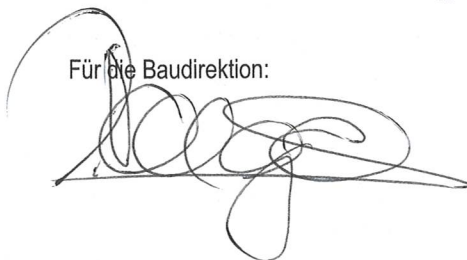


Der Schreiber:



Von der Baudirektion genehmigt am **24. April 2020**

Für die Baudirektion:



BDV-Nr.







**0486/20**



**Festsetzungsinhalt**

-  Geltungsbereich
-  Baubereich
-  400.0 m ü.M Höhenkote resp. Linien
-  Innenhof / Platz (schematisch)
-  Arkadenbereich (schematisch)
-  Mischverkehrs- und Aufenthaltsfläche
-  Mischverkehrs- und Aufenthaltsfläche innerhalb Baufeld gemäss Ergänzungsplan
-  Velo- und Fusswegverbindung (schematisch)
-  Fusswegverbindung (schematisch)
-  Bereich für Tiefgaragenein- und ausfahrt inkl. Anlieferung
-  Baum (schematisch)

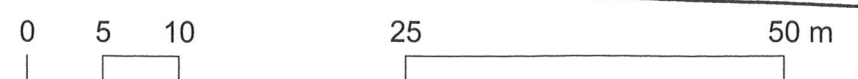
**Informationsinhalt**

-  Baufeld K gemäss Ergänzungsplan
-  Furttalpromenade gemäss Aussenraum-Richtprojekt
-  Althardstrasse gemäss Aussenraum-Richtprojekt
-  Bereich Bahnhof - Ostring gemäss Aussenraum-Richtprojekt
-  Mantellinie mit publikumsorientierter Erdgeschossnutzung gemäss Ergänzungsplan
-  Koordinatenpunkt mit Anbaupflicht gemäss Ergänzungsplan
-  Bestehender Bau
-  Verkehrsbaulinie
-  Baum gemäss Aussenraum-Richtprojekt (schematisch)

Das Druckdatum entspricht dem Erstellungsdatum.

Grundlagedaten  
 Amtliche Vermessung / ÖREB: Acht Grad Ost AG vom 1.6.2017 / 6.6.2017

Die Daten der Fixpunkte, Grenzpunkte und Einzelpunkte sind nach den gültigen Genauigkeits- und Zuverlässigkeitsanforderungen der amtlichen Vermessung bestimmt. Die Bodenbedeckung, Gebäude und Einzelobjekte dienen lediglich der Orientierung. Ihre Lage beruht auf einfachen Messungen ohne Kontrolle, weshalb für deren Richtigkeit keine Gewähr durch den Geometer besteht.



## Privater Gestaltungsplan "Baufeld K3"

**Genehmigung**

# Bestimmungen

Von der Grundeigentümerin Kat. Nr. 8504 aufgestellt am

Mobimo AG

Vom Gemeinderat zugestimmt am 27.5.2019 / 31.3.2020

Namens des Gemeinderates

Der Präsident:

Der Schreiber:

Von der Baudirektion genehmigt am

Für die Baudirektion:

BDV-Nr.

## 1. Allgemeine Bestimmungen

### 1.1 Zweck

Der Gestaltungsplan "Baufeld K3" bezweckt im Sinne von Art. 11a der Bauordnung:

- eine schrittweise Transformation des Industrieareals in ein Areal mit gemischter Nutzung,
- einen Beitrag an die Entwicklung eines durchmischten Areals Bahnhof Nord zu leisten, namentlich die Wohnnutzung auf dem Areal zu realisieren,
- eine koordinierte Gestaltung der Freiräume sicherzustellen, welche dem Ort eine unverwechselbare Identität gibt, zur Adressbildung beiträgt und eine hohe Aufenthaltsqualität aufweist,
- eine Überbauung von besonders guter städtebaulicher und architektonischer Qualität in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs zu ermöglichen, zu fördern und sicherzustellen und
- die Erschliessung (Verkehr, Ver- und Entsorgung) und Gebietsausstattung sicherzustellen und auf die Ansprüche des neuen Quartiers abzustimmen.

### 1.2 Geltungsbereich

Der Geltungsbereich des Gestaltungsplans ist im zugehörigen Situationsplan 1:500 festgehalten.

### 1.3 Verhältnis zur Bau- und Zonenordnung

Wo der Gestaltungsplan nichts anderes bestimmt, ist die jeweils gültige Bau- und Zonenordnung der Gemeinde Regensdorf massgebend, basierend auf der bis zum 28. Februar 2017 geltenden Fassung des Planungs- und Baugesetzes vom 1. Juli 2015.

## 2. Bebauung

### 2.1 Lage und Zahl

<sup>1</sup> Die zulässige Situierung des oberirdischen Hauptgebäudes ergibt sich aus dem im Plan festgelegten Baubereich und den Anbaupflichtpunkten.

<sup>2</sup> Unabhängig von Strassenabständen können Gebäudeteile auf die Baubereichsgrenzen gestellt werden.

### 2.2 Baumasse

Die zulässige oberirdische Baumasse beträgt 74'840 m<sup>3</sup>. Zusätzlich dürfen für die Ausgestaltung von Arkaden maximal 3'000 m<sup>3</sup> in den im Plan bezeichneten Bereichen beansprucht werden.

- 2.3 Erdgeschosskote Die Erdgeschosskote ist auf die Höhenlage bestehender Strassen abzustimmen. Hochparterres sind in der ersten Raumtiefe von Gebäudeteilen entlang der im Situationsplan bezeichneten Mantellinien nicht zulässig.
- 2.4 Vorsprünge Oberirdische Vorsprünge dürfen die Baubereichsgrenze ab Unterkante zweites Obergeschoss auf einem Drittel der betreffenden Fassadenlänge bis höchstens 2.5 m überstellen.
- 2.5 Unterirdische Bauten <sup>1</sup> Untergeordnete, unterirdische Gebäudeteile sowie oberirdische, die den gewachsenen Boden um nicht mehr als einen Meter überragen, sind unter Vorbehalt von Ziffer 2.5 Abs. 2 und 3 punktuell auch ausserhalb des Baubereichs zulässig, zur Furttalpromenade hin jedoch nur auf den ersten 5 m. Sie dürfen den gestalteten Boden aber nicht überragen.  
<sup>2</sup> Zur Verbindung zweier Tiefgaragen sind Unterbauungen dennoch möglich. Diese sind auf ein Minimum zu beschränken.  
<sup>3</sup> Die Pflanzung der Bäume gemäss Aussenraum-Richtprojekt darf dadurch nicht beeinträchtigt oder verunmöglicht werden. Für die Pflanzung von Bäumen muss die Überdeckung mindestens 1.5 m ab gestaltetem Boden betragen und die Versickerung muss möglich bleiben. Jedenfalls ist mit einer genügenden Erdüberdeckung eine gestalterisch zusammenhängende und langfristige Baumentwicklung sicherzustellen.
- 2.6 Gewachsener Boden Die im Situationsplan aufgeführten Höhenlinien gelten als gewachsener Boden.
- 2.7 Fassadenmaterial Zur Vermeidung von Hitzeinseln werden Fassadenmaterialien mit einer geringen Rückstrahlung verwendet.

### 3. Nutzweise

- Publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen <sup>1</sup> Zur Sicherstellung von publikumsorientierten Nutzungen sind Erdgeschosse entlang der zukünftigen Furttalpromenade (heutige Feldstrasse und dem Ostring auf einer Länge, welche der Länge der massgebenden Mantellinie entspricht, ausschliesslich publikumsorientierten Nutzungen vorbehalten. Die Geschosshöhe muss mindestens 4.25 m von Oberkante zu Oberkante aufweisen. Diese Anforderung gilt für eine erste Raumtiefe von mindestens 5.50 m und für Fassaden, welche der massgebenden Mantellinie zugewandt oder von dieser aus gut erreichbar sind.

<sup>2</sup> In diesen Erdgeschossen sind Wohnnutzungen nicht zulässig. Als publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen gelten insbesondere auch Hotelempfangsräume, Kinderhort und dergleichen.

## 4. Aussenraum

### 4.1 Aussenraum-Richtprojekt

<sup>1</sup> Für die Gestaltung der Aussenräume innerhalb und ausserhalb des Baubereichs ist das gestützt auf die Bau- und Zonenordnung vom Gemeinderat festgesetzte Aussenraum-Richtprojekt massgebend.

<sup>2</sup> Mit dem Baugesuch sind die detaillierte Umsetzung und die ortsspezifische Konkretisierung des Aussenraum-Richtprojekts im Umgebungsplan darzustellen.

### 4.2 Furttalpromenade (heutige Feldstrasse)

Auf der zukünftigen Furttalpromenade verläuft entlang dem Baubereich ein Bewegungsraum für Fussgänger, Velofahrer und die Anlieferung. Die mittlere Zone ist als zentraler Grünraum mit Bäumen ausgestaltet und dient gleichzeitig als Aufenthaltsbereich. Die Flächen dienen teilweise auch dem öffentlichen Busverkehr.

### 4.3 Althardstrasse

<sup>1</sup> Entlang der Althardstrasse ist der Bereich zwischen Baubereichsgrenze und Trottoir als Bewegungsraum für Fussgänger sowie die Anlieferung und Zufahrt und die Businfrastruktur zu gestalten. Versickerungs- und Retentionsflächen sind ebenfalls zulässig.

<sup>2</sup> Für die ÖV-Nutzung ist die Erstellung eines Wartehäuschen zulässig.

### 4.4 Ostring

<sup>1</sup> Auf dem Niveau des Ostrings resp. Bushofs dürfen unterirdische Bauten erstellt werden.

<sup>2</sup> Dafür notwendige Erdarbeiten gelten nicht als Abgrabungen gemäss 1a.7 BZO.

<sup>3</sup> Die geplanten baulichen Anpassungen am Bushof müssen jederzeit gewährleistet sein.

- 4.5 Zwischenraum zu Baufeldern K1/K2
- <sup>1</sup> Der Raum zwischen dem Baubereich K3 und den benachbarten Baufeldern K1 und K2 wird als zusätzliche Langsamverkehrachse, für die Versickerung, die Retention und als Baubereichsvorzone sowie als Zufahrt, Anlieferung, Parkierung und für Unterflurcontainer genutzt.
- <sup>2</sup> Er ist soweit möglich zu begrünen. Oberflächlich versiegelte Bereiche für Wege, Hauszugänge, die Zufahrt und Anlieferung, oberirdische Parkplätze sowie die Einrichtung von Unterflurcontainern sind zulässig.
- 4.6 Innenhof
- <sup>1</sup> Im bezeichneten Bereich ist ein aufenthaltsfreundlicher, qualitätsvoller Innenhof auszugestalten. Die minimale zusammenhängende Grösse beträgt 1'000 m<sup>2</sup>.
- <sup>2</sup> Dazu zählen auch Dachflächen auf dem Erdgeschoss, welche über Treppen oder Rampen mit dem Erdgeschoss verbunden sind.
- <sup>3</sup> Ein angemessener Teil ist zu begrünen.
- 4.7 Grünflächen
- Von den gemäss Art. 11a.3 BZO geforderten Freiflächen ist mindestens die Hälfte zu begrünen. Diese Grünflächen sind soweit möglich für die Versickerung und Retention zu verwenden. Dies gilt grundsätzlich auch für die übrigen Freiflächen, soweit deren Funktion dies zulässt.
- 4.8 Bäume
- Die im Plan schematisch bezeichneten Bäume sind zu pflanzen und bei Abgang zu ersetzen. Die genaue Anzahl, die Lage und Grösse der Pflanzen sind im Bauprojekt zu definieren. Es sind standortgerechte Arten zu verwenden.
- 4.9 Dachflächen
- Dachflächen sind extensiv zu begrünen, soweit sie nicht als Terrasse genutzt oder für den Bau von Anlagen zur Nutzung von Sonnenenergie oder technischen Aufbauten beansprucht werden.
- 4.10 Erstellung Aussenräume
- <sup>1</sup> Mit der Fertigstellung des Bauvorhabens samt zugehörigen Aussenräumen auf dem Baufeld sind auch die Mischverkehrs- und Aufenthaltsflächen ausserhalb des Baufeldes in Absprache mit der Gemeinde zu erstellen. Wenn eine Erstellung noch nicht möglich ist, ist sie in geeigneter Form sicherzustellen.
- <sup>2</sup> Materialisierung, Beleuchtung und Möblierung werden nach den Richtlinien der Gemeinde Regensdorf bestimmt.

## 5. Gestaltung

- 5.1 Grundsatz Bauten, Anlagen und Umschwung sind für sich und in ihrem Zusammenhang mit der baulichen Umgebung so zu gestalten, dass eine besonders gute Gesamtwirkung im Sinne von § 71 PBG erreicht wird. Diese Anforderung gilt auch für Materialien und Farben.
- 5.2 Überbauungskonzept Diesem Gestaltungsplan liegt ein Überbauungskonzept zugrunde, welches nach den Vorgaben der Leitlinien des Gemeinderats in einem Konkurrenzverfahren ermittelt wurde.
- 5.3 Baubewilligungsverfahren<sup>1</sup> Das Baubewilligungsgesuch hat auf der Empfehlung des Beurteilungsgremiums des Konkurrenzverfahrens zu basieren.  
<sup>2</sup> Das Überbauungskonzept gemäss Empfehlung des Beurteilungsgremiums ist für das Bauprojekt massgebend und von der Bewilligungsbehörde im Rahmen ihres Ermessens zu berücksichtigen. Soweit das gestützt auf das Konkurrenzverfahren gefundene Überbauungskonzept zu den zu beurteilenden Punkten Aussagen macht und diese mit der Baueingabe eingehalten sind, gelten die Anforderungen gemäss Ziff. 5.1 als erfüllt.

## 6. Erschliessung

- 6.1 Zu- und Wegfahrten<sup>1</sup> Die Erschliessung erfolgt über die Althardstrasse.  
<sup>2</sup> Die zukünftige Furttalpromenade dient im Abschnitt Baufeld K3 als Mischverkehrsfläche für Fussgänger, Velofahrer und den öffentlichen Verkehr, als Aufenthaltsbereich sowie als Aussenbereich für angrenzende gewerbliche Nutzungen und zur Anlieferung.  
<sup>3</sup> Der Gemeinderat bewilligt die nötige vorübergehende, weitergehende Erschliessung über die Furttalpromenade, wenn die definitive plankonforme Zufahrt rechtlich und tatsächlich gesichert ist, aber auf Grund des Standes der Entwicklung auf anderen Baufeldern oder dem Stand der Realisierung von übergeordneten Erschliessungsanlagen objektiv noch nicht möglich ist.  
<sup>4</sup> Die Anordnung der Parkplätze und die Gestaltung der Zu- und Wegfahrt sowie die Anlieferung werden so auszugestalten, dass sie nicht zu Beeinträchtigungen auf der Althardstrasse führen.

- 6.2 Parkplatzzahl
- <sup>1</sup> Die maximale und minimale Parkplatzzahl ergibt sich aus der "Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen" der Baudirektion vom Oktober 1997.
- <sup>2</sup> Für die Bestimmung des massgeblichen Bedarfs ist die ÖV-Güteklasse B massgebend. Das Parkplatzangebot ist höchstens in der Mitte zwischen dem minimalen und dem maximalen massgeblichen Bedarf festzulegen.
- 6.3 Mobilitätskonzept
- Das Mobilitätskonzept in der Beilage ist integraler Bestandteil des Gestaltungsplans.
- 6.4 Parkplatzbewirtschaftung
- Die Kunden-Parkplätze müssen lenkungswirksam bewirtschaftet werden.
- 6.5 Oberirdische Parkplätze für Besucher und Kunden
- <sup>1</sup> Oberirdische Parkplätze sind im Zwischenraum zu den Baufeldern K1/K2 zulässig.
- <sup>2</sup> Die Zu- und Wegfahrt zu diesen Parkplätzen hat ausschliesslich über die Althardstrasse zu erfolgen.
- 6.6 Tiefgarage
- <sup>1</sup> Die Ein- und Ausfahrt der Tiefgarage muss innerhalb des im Situationsplan bezeichneten Bereichs ins Gebäude integriert sein.
- <sup>2</sup> Im Rahmen der Baubewilligung ist der Nachweis zu erbringen, dass die Tiefgarage mit einer künftigen Tiefgarage in den Baufeldern K1/K2 verbunden werden kann.
- 6.7 Veloabstellplätze
- <sup>1</sup> Im Mobilitätskonzept ist eine ausreichende und gut erreichbare Anzahl an Veloabstellplätzen gestützt auf das Merkblatt des kantonalen Amts für Verkehr festzulegen.
- <sup>2</sup> Es sind min. 200 öffentliche Veloabstellplätze im näheren Bereich des Abgangs zum Bahnhof und dem Bushof vorzusehen.
- 6.8 Wegverbindungen
- <sup>1</sup> Zwischen der Althardstrasse und der Furttalpromenade ist im bezeichneten Bereich (Zwischenraum zu den Baufeldern K1/K2) eine attraktive, dauerhaft öffentlich nutzbare baufeldinterne Durchwegung für Langsamverkehr zu gewährleisten.
- <sup>2</sup> Durch den Innenhof ist eine attraktive, öffentlich nutzbare Durchwegung für Fussgänger zu gewährleisten, deren Zugänglichkeit tagsüber gewährleistet wird. Die Gebäudedurchgänge müssen mindestens die im Plan bezeichneten Breiten aufweisen.

## 7. Ver- und Entsorgung / Umwelt

### 7.1 Entsorgung

<sup>1</sup> Für die Entsorgung der im Planungsgebiet anfallenden Abfälle sind die nötigen Flächen auszuscheiden und es sind die erforderlichen Einrichtungen als Unterflurlösungen zu schaffen.

<sup>2</sup> Die Einrichtungen sind ausserhalb der Furttalpromenade anzuordnen und gestalterisch gut in die Umgebung zu integrieren.

### 7.2 Meteorwasser

Das im Gestaltungsplangebiet anfallende unverschmutzte Meteorwasser ist in Anwendung von Art. 7 Gewässerschutzgesetz und nach Massgabe des generellen Entwässerungsplanes nach Möglichkeit in geeigneter Weise (nötigenfalls mittels Retentionsmassnahmen) dem Grundwasser zuzuführen, falls dies der Baugrund zulässt.

### 7.3 Energie

Neubauten haben mindestens dem zum Zeitpunkt des baurechtlichen Entscheides gültigen Minergie-Grenzwert (gewichtete Energiekennzahl) zu entsprechen oder die Anforderungen des § 10a Energiegesetz sind um 20% zu unterschreiten. Eine Zertifizierung nach Minergie ist nicht erforderlich.

### 7.4 Störfälle

Bei Neubauten sind geeignete Massnahmen zur Störfallvorsorge gegenüber der Bahnlinie umzusetzen, soweit diese wirtschaftlich und technisch verhältnismässig sind (bspw. betreffend Nutzungsbeschränkung, Entfluchtung, Fassadengestaltung, Zu- und Abfahrten und Haustechnik). Dies gilt insbesondere für Nutzungen mit hohen Personenzahlen oder empfindliche Einrichtungen.

## 8. Lärmschutz

### 8.1 Empfindlichkeitsstufe

Es gilt die Lärmempfindlichkeitsstufe III.

### 8.2 Massgebliche Empfangspunkte

<sup>1</sup> Als massgeblicher Empfangspunkt gilt die Mitte der zur Lüftung notwendigen Fenster lärmempfindlicher Wohnräume. Dieser muss jedoch mindestens 1.5 m über dem Geschossboden liegen.

<sup>2</sup> Die Fläche dieser Lüftungsfenster muss mindestens 5% der Bodenfläche des zu belüftenden Raumes betragen, sofern noch andere (öffnbare) Fenster vorhanden sind. Sind keine anderen Fenster bzw. nur festverschlossene Fassadenelemente zur Belichtung vorhanden, so muss das Lüftungsfenster 10% der Bodenfläche umfassen.

- <sup>3</sup> Das Lüftungsfenster muss ins Freie führen und diese Verbindung darf nicht von Fassadenteilen oder anderen baulichen Hindernissen unterbrochen werden.
- 8.3 Massnahmen für betriebliche Nutzungen Für lärmempfindliche Betriebsräume gelten die Immissionsgrenzwerte der ES III für die Tagperiode vom 70 dB. Werden diese überschritten, so sind die Räume mit einer kontrollierten Lüftung auszustatten. Betriebsräume entlang des Ostrings sind zwingend mit einer kontrollierten Lüftung auszustatten.
- 8.4 Massnahmen für Wohnnutzungen <sup>1</sup> Gebäudeteile entlang dem Ostring sind in einem Abstand von maximal 5 m zur Baubereichsgrenze bis zu einer Gebäudehöhe von vier Geschossen in geschlossener Bauweise zu erstellen. <sup>2</sup> Mit der Anordnung der Baukörper (Riegelbauten) sind lärmgeschützte Aussenräume zu schaffen.
- 8.5 Allgemeine Anforderungen <sup>1</sup> Bei Wohnungen sind bei mindestens einem lärmempfindlichen Wohnraum die Immissionsgrenzwerte der Empfindlichkeitsstufe II einzuhalten. <sup>2</sup> Bei Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte an allen Fenster eines Wohnraumes muss sichergestellt sein, dass die Wohnung über einen ruhigen Aussenraum verfügt und bei der betroffenen Wohnung zusätzlich die Mehrheit (für Eckbereiche die Hälfte) der lärmempfindlichen Wohnräume die Immissionsgrenzwerte ES II einhalten. <sup>3</sup> Solche Ausnahmen können pro Wohnung für höchstens einen Drittel der lärmempfindlichen Räume beansprucht werden, sofern für diese Räume die Installation einer Einzelraumlüftung oder Wohnungslüftung vorgesehen ist.
- 8.6 Lärmgutachten Für lärmempfindliche Wohnräume ist mit dem Baugesuch nachzuweisen, dass die Lärmschutzvorschriften gemäss den Ziffern 8.1 - 8.5 eingehalten sind.
- 8.7 Lärmschutzwände/-wälle Freistehende Lärmschutzwände oder Lärmschutzwälle sind nicht zulässig.

## 9. Schlussbestimmungen

### Inkrafttreten

Der Gestaltungsplan tritt mit der öffentlichen Bekanntmachung der kantonalen Genehmigung in Kraft. Der Gemeinderat Regensdorf bestimmt den Zeitpunkt der entsprechenden Publikation.

Privater Gestaltungsplan "Baufeld K3"

**Genehmigung**

# Erläuternder Bericht

nach Art. 47 Raumplanungsverordnung (RPV)

Wettbewerbsprojekt "Platzhirsch"



Inhalt	1. Einleitung	3
	1.1 Rahmen und Veranlassung	3
	1.2 Ausgangslage	3
	2. Entwicklung Baufeld K3	5
	2.1 Studienauftrag	5
	2.2 Projekt Marazzi + Paul Architekten AG	6
	2.3 Abgeschlossenes Vorprojekt	8
	2.4 Stand Bauprojekt	9
	3. Kommentar zu den Vorschriften	10
	3.1 Allgemeine Bestimmungen	11
	3.2 Bebauung	11
	3.3 Nutzweise	17
	3.4 Aussenraum	18
	3.5 Gestaltung	22
	3.6 Erschliessung	24
	3.7 Ver- und Entsorgung / Umwelt	27
	3.8 Lärmschutz	30
	3.9 Schlussbestimmungen	32
	4. Auswirkungen	33
	4.1 Siedlung	33
	4.2 Mobilität	34
	4.3 Landschaft	35
	4.4 Ressourcen und Umwelt	35
	4.5 Gefahren	36
	5. Verfahren	37
	6. Mitwirkung	38
	6.1. Öffentliche Auflage	38
	6.2 Anhörung	38
	6.2 kantonale Vorprüfung	43

Beilagen	<ul style="list-style-type: none"><li>• Vorprojekt vom 31. März 2018</li><li>• Jurybericht Studienauftrag Althardstrasse 30 vom 15. Mai 2017</li><li>• Protokoll Lärmschutz vom 12. September 2017</li><li>• Aussenraum-Richtprojekt (ARRP), GRB vom 14. Februar 2017</li></ul>
----------	---

Bearbeitung	Suter • von Känel • Wild • AG Fiona Mera, Reto Wild
-------------	--

# 1. Einleitung

## 1.1 Rahmen und Veranlassung

Der Gestaltungsplan für das Baufeld K3 ist ein Baustein zur Realisierung des städtebaulichen Konzepts im Gebiet Althard- und Wehntalerstrasse zwischen den Wäldchen Hardhölzli und Schlatt. Dieses übergeordnete Gestaltungs- und Entwicklungskonzept für das gesamte Gebiet Bahnhof Nord entspricht seinerseits dem Leitbild 2042 und wurde mit der Revision der Bauordnung 2015 für das gesamte Gebiet Bahnhof Nord rechtlich verankert. Damit will die Gemeinde Regensdorf unter Mitwirkung der betroffenen Grundeigentümer, interessierter Bevölkerungskreise und in enger Zusammenarbeit mit den regionalen Interessenverbänden innert 30 Jahren ein urbanes und nachhaltiges Regionalzentrum im Furttal schaffen.

## 1.2 Ausgangslage

### Rahmenbedingungen

Das Planungsgebiet grenzt an die Feld- und Althardstrasse, den Ostring und den Bahnhof und ist der Zentrumszone Z-BN B zugeordnet.

Für dieses gesamte Entwicklungsgebiet ist in der BZO eine Gestaltungsplanpflicht verankert.

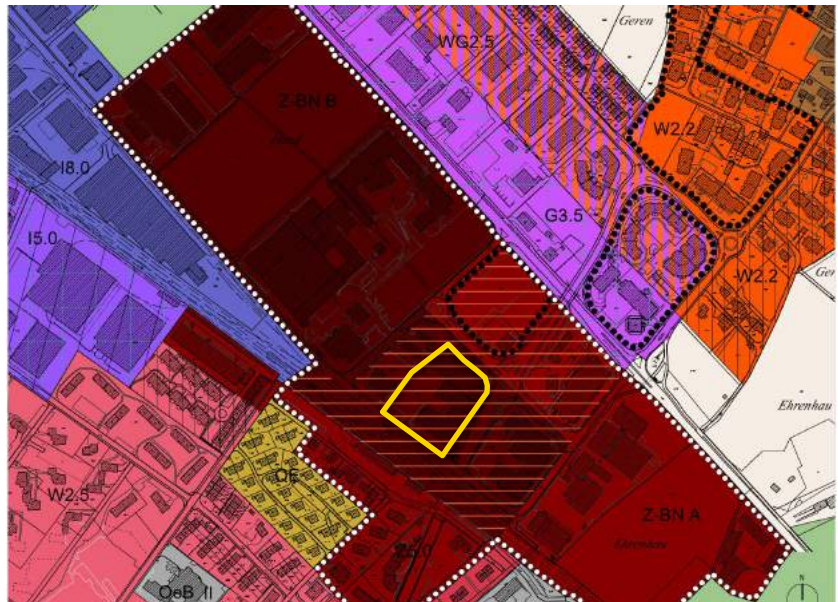
Luftbild mit GP-Perimeter

 Gestaltungsplanperimeter



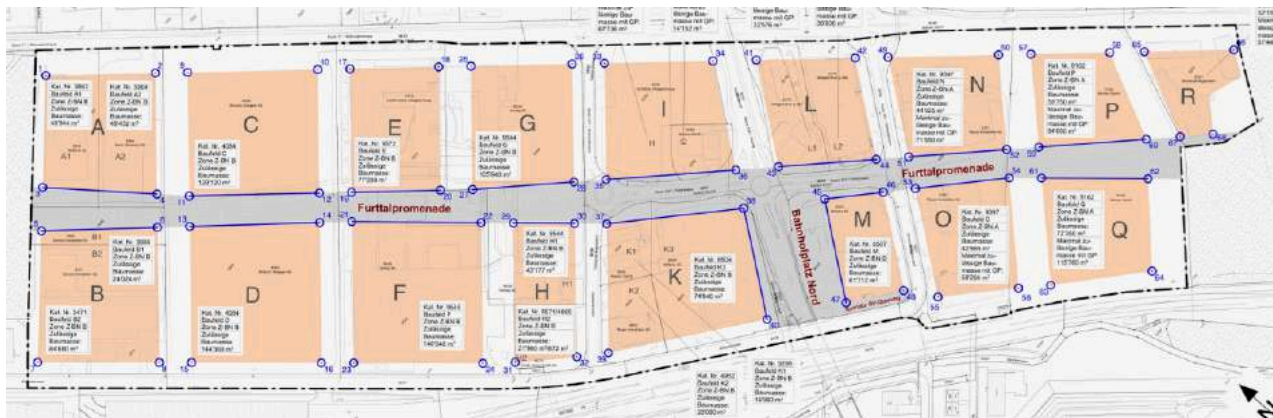
Ausschnitt Zonenplan

	K	Kernzone
	QE	Quartiererhaltungszone
	W2.2	Wohnzone 2.2 / mässig störende Betriebe zulässig
	W2.5	Wohnzone 2.5 / mässig störende Betriebe zulässig
	WG2.5	Wohnzone mit Gewerbeerleichterung
	Z3.5	Zentrumszone 3.5
	Z5	Zentrumszone 5.0
	Z-BN A	Zentrumszone Bahnhof Nord A
	Z-BN B	Zentrumszone Bahnhof Nord B
	G3.5	Gewerbezone
	I5	Industriezone 5.0
	I8	Industriezone 8.0
	OeB	Zone für öffentliche Bauten
		Verkaufsgeschäfte mit einer Verkaufsfläche gemäss BBV II $\geq 1'000\text{m}^2$ zulässig



Ergänzungsplan Bahnhof Nord

Im Ergänzungsplan Bahnhof Nord zur BZO wurden Baufelder, Anbaupflichtpunkte und publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen festgelegt. Zudem wurde pro Baufeld resp. Teilbaufeld aufgezeigt, welche Baumasse als verträglich erachtet wird. Die Baumasse wurde jedoch nicht rechtskräftig festgelegt und ist daher in den nachfolgenden Gestaltungsplänen zu definieren.



## 2. Entwicklung Baufeld K3

### 2.1 Studienauftrag

#### Verfahren

Die Mobimo Management AG veranstaltete im Auftrag der Mobimo AG einen einstufigen Studienauftrag auf Einladung. Es wurden insgesamt sechs Architektenteams angefragt, die jeweils ein Projekt erarbeiteten.

In der ersten Phase des Studienauftrages, bis zur Zwischenkritik, galt es für den erweiterten Perimeter, zusammen mit dem Baufeld M eine städtebauliche Leitidee zu entwickeln. In einer zweiten Phase bis zur Schlussabgabe lag der Fokus auf dem Baufeld K3 und der dortigen, detaillierten Entwicklung eines Wohn- und Gewerbegebäudes. Die Volumenstudie auf dem Baufeld M wird nach Beendigung des Studienauftrags vorerst nicht weiterbearbeitet.

#### Aufgabe

Es wurde ein Projekt erwartet, das hinsichtlich der städtebaulichen und architektonischen Qualität sowie der Nachhaltigkeit überzeugt, dem Anspruch an preisgünstiges Wohnen und den weiteren detaillierten Anforderungen Rechnung trägt. Der Wohnanteil sollte dabei maximiert werden.

Der Entwurf für das Gebäude sollte Eigenständigkeit und Modernität ausstrahlen sowie gleichzeitig dem Gedanken der sozialen, ökologischen und ökonomischen Nachhaltigkeit entsprechen. Identitätsstiftende Architektur sollte dazu beitragen, dass sich die zukünftigen Bewohner über ihre eigenen Wohnungen hinaus mit dem Ort identifizieren können.

Mit funktionalen und flexiblen Grundrissen und dem ökonomischem Umgang mit den zur Verfügung stehenden Flächen, sollte ein Projekt mit hoher Wohn- und Lebensqualität entstehen.

Die schnelle Umsetzung und die Bewilligungsfähigkeit des Projekts standen ebenso im Vordergrund, wie die Markttauglichkeit und die Schaffung besonderer Alleinstellungsmerkmale.

## 2.2 Projekt Marazzi + Paul Architekten AG

### Konkurrenzverfahren

Der Projektvorschlag von Marazzi + Paul Architekten AG, Zürich wurde als Resultat des Studienauftrags von der Jury zur Weiterbearbeitung empfohlen (Details vgl. Jurybericht).

### Beurteilung

Das Projekt überzeugt mit einer sowohl einfachen wie klaren Antwort auf die städtebaulich anspruchsvolle Ausgangslage. Die Strategie des Blockrands und die klare Trennung von Wohnen und Gewerbenutzung lassen in der weiteren Bearbeitung und während des gesamten Gebäudezyklus einen grossen Spielraum offen. Mit den ansprechenden Wohnungen, attraktiven Aussenräumen und dem grünen Innenhof sind die Voraussetzungen für einen vorbildlichen Wohnbau mit innovativer und publikumsorientierter Sockelnutzung im neuen Quartier Bahnhof Nord gegeben. Die erhöhten Anforderungen im Sinne von § 71 PBG beurteilt die Jury als erfüllt.



### Städtebauliche Qualität

Eine klassische Blockrandbebauung besetzt den Bauperimeter vollumfänglich. Das siebengeschossige, markante Volumen umschliesst im Inneren einen sehr intimen, begrünten Innenhof, der über zwei Durchgänge mit der Stadtebene in Verbindung tritt. In den obersten zwei bzw. drei Geschossen zur Althardstrasse und Furtalpromenade befinden sich gliedernde Einschnitte im Blockrandvolumen. Das überhöhte Sockelgeschoss wird durch den umlaufenden Arkadengang deutlich abgesetzt. Auf dem breiteren und herausstehenden Erdgeschossdach im Bereich des Innenhofes sind private Dachterrassen vorgesehen.

## Frei-/Aussenräume und Integration

Das Element der Arkade ist eine integrierende Geste zur Stadt, die das Potenzial der Aussenräume aufnimmt. Zusätzlich werden durch den umlaufenden Arkadengang die Passantenströme konsequent geführt. Die publikumsorientierten Flächen im Erdgeschoss aktivieren die Fussgängerflächen und kommunizieren mit dem öffentlichen Raum.

Der introvertierte Innenhof stellt einen qualitativen Kontrast zum belebten und urbanen Umfeld dar. Eine neu angedachte nordwestliche Wegverbindung durch das Baufeld K schafft für Fussgänger und Fahrradfahrer eine zusätzliche Verknüpfung mit dem Quartier und erweitert dessen Durchquerungsmöglichkeiten.

Die Bushaltekanten auf dem Ostring können über eine neu gestaltete Treppenanlage mit der Erdgeschosebene des Gebäudes verbunden werden, sodass dennoch eine klare räumliche Trennung zwischen Stadt- und Strassenebene erfolgt.

Es sind für jede Wohnung qualitätsvolle und lärmabgewandte Aussenräume vorgesehen, mehrheitlich Balkone mit Ausrichtung zum privaten Innenhof. Begrünte Dachgärten sind für einzelne Wohnungen im 1. Obergeschoss vorgesehen und der halbprivate Innenhof bietet allen Bewohnern hohe Aufenthaltsqualität.

## Situationsplan



## Publikumsorientierte Zone und Verkaufsflächen

Im Erdgeschoss ist die gewerbliche Nutzung vorgesehen. Mit sechs Metern Raumhöhe sind sowohl eine eingeschossige Verkaufsnutzung als auch zweigeschossige Büro- und Gewerbenutzungen oder Wohnateliers möglich. Das innovative System weist einen sehr hohen Nutzwert und grosse Flexibilität aus. Die Zugänglichkeit und Sichtbarkeit der Flächen ist von allen relevanten Seiten gewährleistet sowie klar von der Wohnnutzung getrennt.

## Verkehrs- und Erschliessungskonzept

Die Gebäudezufahrt erfolgt über eine Tiefgarageneinfahrt an der Althardstrasse. Die eingeschossige, unterirdische Einstellhalle weist eine ausreichende Anzahl an Parkplätzen sowie die erforderlichen Veloabstellplätze auf.

Die interne Gebäudeerschliessung ist effizient über sechs Erschliessungskerne und Laubengänge gelöst.

## 2.3 Abgeschlossenes Vorprojekt

### Weiterentwicklung

Im Rahmen des weiteren Planungsprozesses wurde das Richtprojekt insbesondere in folgenden Punkten weiterentwickelt:

- Qualitätsvoller Zugang zur publikumsorientierten EG-Nutzung und geschützte Umwegung des Baufeldes über den Arkadengang
- Direkte, begrünte und beruhigte Querverbindung zwischen Furtalpromenade und Auf- und Abgang Ostring über den Innenhof
- Zusätzliche Durchwegung für den LV im Zwischenraum zu den Teilbaufeldern K1 und K2
- Halb-/ privater Innenhof als ruhiger Rückzugsort mit hoher Aufenthaltsqualität für die Bewohner mit öffentlichem Durchgang für Fussgänger
- Anordnung Grossverteiler im EG für Quartiersversorgung
- Einstellhallenzufahrt und Anlieferung über baufeldinternen Zwischenraum zu Baufeldern K1/K2 mit Zugang zur Althardstrasse
- Reduktion der Gebäudezugänge sowie EG-Zugängen zur Althardstrasse aufgrund der Nähe zur Bahninfrastruktur (Störfallvorsorge) sowie aufgrund der verkehrintensiven Bushaltestelle

## 2.4 Stand Bauprojekt

### Weiterentwicklung

Im Rahmen des weiteren Planungsprozesses wurde das Richtprojekt insbesondere in folgenden Punkten weiterentwickelt:

- Zusätzliche direkte, begrünte und beruhigte Verbindung zwischen Furttalpromenade und Althardstrasse über den Innenhof
- Aufhebung Durchwegung vom Innenhof zum Zwischenraum zu den Teilbaufeldern K1 und K2 aufgrund Lärmschutz
- Wegfall Grossverteiler

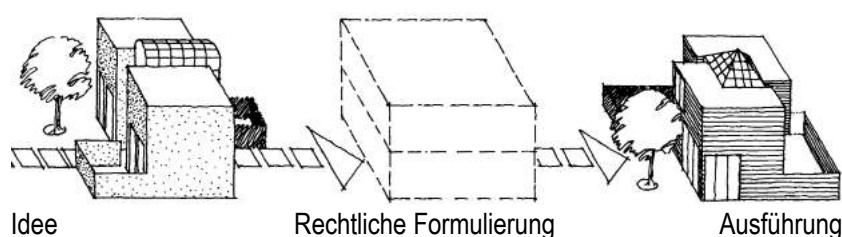
### Bauprojekt (Stand Januar 2019)



### 3. Kommentar zu den Vorschriften

#### Projektierungsspielraum und Qualitätssicherung

Die Inhalte des Gestaltungsplans sind so festzulegen, dass für die Projektierung ein angemessener Spielraum offen bleibt. Das nachstehende Schema illustriert diesen Ansatz nach dem Prinzip, eine Konzeptidee im Gestaltungsplan zu abstrahieren und im Detail auch anders ausführen zu können.



Zur Sicherung der Realisierung des Grundkonzepts für das Gebiet Bahnhof Nord macht im vorliegenden Fall bereits die Bau- und Zonenordnung gezielt detaillierte Vorgaben. Die städtebauliche Qualität wird zusätzlich mit Leitlinien und einem Aussenraum-Richtprojekt des Gemeinderats sowie mit dem Entwicklungsvertrag zwischen der Gemeinde und den Grundeigentümern gesichert. Der Gestaltungsplan Baufeld K3 enthält deshalb vergleichsweise detaillierte Vorgaben und für die Auslegung der Vorschriften liegt dem Bericht ein Auszug des architektonischen Richtprojektes (Marazzi + Paul Architekten AG, Zürich) bei. Auf Stufe Gestaltungsplan wird damit u.a. auch die Abstimmung der Aussenraumqualität auf die – pro Baufeld unterschiedlich vorgesehenen – Nutzungen gesichert.

#### Bau- und Zonenordnung, Leitlinien und Aussenraum-Richtprojekt

Neben den Vorgaben der Bau- und Zonenordnung mit dem Ergänzungsplan sind die Leitlinien sowie das Aussenraum-Richtprojekt des Gemeinderats zur Entwicklungsplanung Bahnhof Nord massgebend. Diese Leitlinien und das Aussenraum-Richtprojekt sind mit dem vorliegenden Gestaltungsplan durchwegs eingehalten. Abweichende Formulierungen sind entweder rein redaktionell bedingt oder sind nötig, damit die spezifische Lösung für das Baufeld K3 innerhalb des vorgegebenen Rahmens ersichtlich wird.

### 3.1 Allgemeine Bestimmungen

zu Art. 1.1  
Zweck

Der private Gestaltungsplan bezweckt in erster Linie, die Realisierung von Wohnnutzung auf dem Baufeld K3 zu ermöglichen. Das Areal soll schrittweise in ein gemischt genutztes Gebiet transformiert werden. Die bestehenden Nutzungen haben Bestandesschutz und können so lange wie nötig und gewünscht erhalten bleiben.

Die generellen Ziele und Anforderungen gemäss BZO-Revisionsvorlage, Leitlinien und Aussenraumrichtprojekt werden eingehalten.

zu Art. 1.2  
Geltungsbereich

Der Gestaltungsplan umfasst die Parzelle Kat. Nr. 8504 mit einer Fläche von total 9'355 m<sup>2</sup>, welche sich im Besitz der Mobimo AG befindet.

zu Art. 1.3  
Verhältnis zur Bau- und Zonenordnung

Wo der Gestaltungsplan nichts anderes bestimmt, ist die jeweils gültige Bau- und Zonenordnung der Gemeinde Regensdorf massgebend.

Da sich die BZO der Gemeinde Regensdorf noch nicht auf die Begriffe gemäss Interkantonaler Vereinbarung zur Harmonisierung der Baubegriffe bezieht, wird der vorliegende Gestaltungsplan anhand der bis zum 28. Februar 2017 geltenden Fassung des Planungs- und Baugesetzes vom 1. Juli 2015 beurteilt.

### 3.2 Bebauung

zu Art. 2.1  
Lage und Zahl

Durch die im Ergänzungsplan zur BZO festgelegten Baufelder und Anbaupflichtpunkte ist die Situierung von Hochbauten festgelegt. Innerhalb des Baufeldes K3 ist mit dem Gestaltungsplan zusätzlich ein Baubereich definiert, welcher den gemäss Richtprojekt geplanten oberirdischen Neubau umgrenzt und die Grenzabstände zu den Nachbargrundstücken auf den Baufeldern K1 und K2 einhält. Der Mehrhöhenzuschlag gemäss PBG § 270 ist bei der Platzierung des Baukörpers zu den Baufeldern K1 und K2 hin im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens zusätzlich zu berücksichtigen.

Allfällige Grenzabstände gemäss BZO/PBG und Strassenabstände gemäss PBG sind nicht zu beachten.

Das Baufeld K3 verfügt über zwei Anbaupflichtpunkte. Bei Realisierung bis 50% der zulässigen Baumasse, ist mindestens einer dieser Anbaupflichtpunkte anzubauen. Werden mehr als 50% der zulässigen Baumasse realisiert, so sind beide Anbaupflichtpunkte anzubauen. Eine Etappierung des Bauprojekts ist jedoch nicht vorgesehen.

Zu Art. 2.2  
Baumasse

Die Baufeldabgrenzungen und -grössen sind in der Bau- und Zonenordnung (inkl. Ergänzungsplan) unabhängig von der Parzellenstruktur festgelegt. Diese Festlegung ist im Gestaltungsplan übernommen. Sie ermöglichen insbesondere die entschädigungslose Abtretung von Flächen ausserhalb des Baufeldes gemäss Entwicklungsvertrag und damit schliesslich die konzeptgemässe Realisierung des öffentlichen Aussenraums zwischen den Baufeldern, also insbesondere auch der Furttalpromenade.

Für den Baubereich ist eine oberirdische Baumasse von 74'840 m<sup>3</sup> zulässig. Diese Baumasse wurde bereits im Ergänzungsplan zur BZO für das Baufeld K3 informativ festgelegt und entspricht ungefähr einer Baumassenziffer von 8 m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup> gerechnet auf die gesamte Parzellenfläche.

Das aktuelle Richtprojekt sieht auf zwei Seiten des Baukörpers eine eingeschossige Arkade vor. Der dadurch entstehende, öffentlich genutzte Hohlraum wird nicht zur Baumasse von 74'840 m<sup>3</sup> gezählt, sondern darf zusätzlich beansprucht werden.

zu Art. 2.3  
Erdgeschosskote

Mit der Abstimmung auf die Höhenlage der an den Baubereich angrenzenden Strassen sowie mit dem Verzicht auf Hochparterres in der ersten Raumtiefe zur Furttalpromenade und dem Ostring hin soll erreicht werden, dass die Erdgeschossnutzungen den Strassenraum beleben.

zu Art. 2.4  
Vorsprünge

Die Baufelder gemäss Ergänzungsplan zur BZO bilden den Rahmen für die räumliche Wirkung der Furttalpromenade und der übrigen Aufenthalts-, Grün- und Mischverkehrsflächen ausserhalb der Baufelder. Oberirdische Vorsprünge wie Balkone und Erker dürfen nur bis zu einem gewissen Mass und nur ab Unterkante zweites Obergeschoss über die Baufeld- resp. Baubereichsgrenzen hinausragen, damit die angestrebte Wirkung erzielt wird.

zu Art. 2.5  
Unterirdische Bauten

Das Baufeld K3 verfügt aufgrund der speziellen Lage des Baufeldes am Bahnhof und Ostring gemäss Aussenraum-Richtprojekt nur zur Althardstrasse hin über eine geringe Baufeldvorzone. Aufgrund der Situierung des Bushofes ist diese Baufeldvorzone jedoch nicht als solche nutzbar. Das Baufeld K3 verfügt daher nicht über Baufeldvorzonen, welche bspw. zur Versickerung genutzt werden können, sondern ist entgegen den meisten anderen Baufeldern im Entwicklungsgebiet Bahnhof Nord auf drei Seiten direkt von Flächen umgeben, welche vom Langsamverkehr genutzt werden.

Daher können untergeordnete, unterirdische Gebäude- und Gebäudeteile punktuell auch ausserhalb des Baufeldes resp. Baubereichs erstellt werden, sofern sie den gestalteten Boden nicht überragen. Diese Bestimmung soll insbesondere technische Infrastrukturbauten wie beispielsweise Lüftungs- und Einwurfschächte oder Versickerungsanlagen ermöglichen. Sie darf jedoch nicht dazu genutzt werden, die nutzbare Fläche beispielsweise der Tiefgarage zu erweitern.

zu Ostring und Althardstrasse

Für die Versickerungsanlagen des Baufeld K3 sind daher an jeweils einem Bereich in den Flächen zum Ostring und zur Althardstrasse unterirdische Gebäudeteile ausserhalb des Baufeldes notwendig.

Ebenso müssen die Abluftschächte der Tiefgarage unter der Fläche zum Ostring hin geführt werden.

Abbildung Konzessionsflächen  
ausserhalb Baufeld



Zur Furttalpromenade

Um die unterbauten Flächen im Hinblick auf deren Auswirkungen für das Lokalklima möglichst gering zu halten und damit kein Widerspruch zum Aussenraum-Richtprojekt entsteht, welches für die Furttalpromenade eine begrünte, nicht unterbaute mittlere Zone vorsieht, sind unterirdische Bauten im Bereich der Furttalpromenade jedoch grundsätzlich nur auf den ersten 5 m ab Baufeldgrenze zulässig. Dieser Bereich wird entlang der gesamten Furttalpromenade als Bewegungsbereich für Fussgänger und Velofahrer genutzt, allfällige Unterbauungen sind somit möglich.

Von dieser Regelung ausgenommen ist der Zusammenschluss zweier Tiefgaragen auf benachbarten (Teil-)Baufeldern. Die für den Zusammenschluss beanspruchte Fläche ist jedoch auf das betriebliche Minimum zu reduzieren. Eine solche Verbindung verfügt maximal über je einen Richtungstreifen und umfasst eine Breite ca. 7.5 m. Dabei darf die Qualität der Aussenräume oder die Raumwirkung der Furttalpromenade dadurch nicht beeinträchtigt werden.

Im Bereich des Baufeldes K3 wird lediglich ein kleiner Bereich zur Erstellung eines Abwurfschachts für die Pelletheizung unterbaut. Eine Verbindung der Tiefgarage unter der Furttalpromenade zum Baufeld I ist nicht vorgesehen.

#### Baumpflanzung

Bei der Erstellung von unterirdischen Gebäuden und Gebäudeteilen ausserhalb des Baufeldes muss darauf geachtet werden, dass die Pflanzung der Bäume gemäss Aussenraum-Richtprojekt entlang der Althardstrasse oder der Furttalpromenade nicht beeinträchtigt wird.

Im aktuellen Vorprojekt ragt das Untergeschoss nur im Zwischenraum zu den Baufeldern K1/K2 um maximal 2.3 m über den im Gestaltungsplan bezeichneten Baubereich zu hinaus und rückt so auf maximal 7.7 m an die Parzellengrenze heran.

Es kommt daher zu keiner Beeinträchtigung der Bäume gemäss Aussenraum-Richtprojekt. Ansonsten wäre eine Überdeckung von mindestens 1.5 m notwendig und die Versickerung müsste gewährleistet sein, damit Bäume auf unterirdischen Gebäuden langfristig überleben. Die genaue Erdüberdeckung wäre gestützt auf das Aussenraum-Richtprojekt für jeden Standort im Rahmen der Projektierung zu ermitteln. Die Lage der Bäume und die unterirdischen Bauten sind aufeinander abzustimmen.

Der langfristige Bestand der zusätzlichen im Gestaltungsplan bezeichneten Bäume und Sträucher im Zwischenraum zu den Baufeldern K1/K2 und im Innenhof ist ebenfalls zu gewährleisten. Dieser wird jedoch nicht mit einer minimalen Überdeckungshöhe geregelt, sondern es kann auch mit der Wahl der entsprechenden Baumart reagiert werden (Wuchsform, Wurzelbildung etc.)

#### Grundwasser

Massgebend zur Erreichung eines möglichst umfassenden Trinkwasserschutzes ist die Bewilligungspraxis beim Bauen in Grundwasserleitern (vgl. Richtlinie "Bauvorhaben in Grundwasserleitern und Grundwasserschutzzonen", AWEL). Namentlich ist sicherzustellen, dass keine Beeinträchtigung des unteren Grundwasserstockwerkes durch Pfahlfundationen erfolgt.

zu Art. 2.6  
Gewachsener Boden

Im Situationsplan werden die Höhenkoten des gewachsenen Bodens mittels Höhenlinien bezeichnet. Diese basieren auf dem durch ein Ingenieurbüro aufgenommenen bestehenden Terrain. Durch den bestehenden Bau bedingte Unebenheiten wurden geglättet.

zu Art. 2.7  
Fassadenmaterial

Gebäude und versiegelte Oberflächen speichern die Wärme, was an heissen Sommertagen zu ungünstigen lokalklimatischen Verhältnissen führt. Diesem Umstand gilt es mittels geeigneter Massnahmen zu begegnen. Mit dem Einsatz von Fassadenmaterialien mit einer tiefen Wärmeabsorption (tendenziell helle und glatte Materialien) kann ein wirkungsvoller Beitrag geleistet werden. Je weniger lange ein Material die Wärme speichert bzw. je schneller die Hitze ab der Oberfläche wieder weggeführt wird, desto positiver ist der Einfluss auf das lokale Klima.

Durch zusätzliche Massnahmen wird die Wärmespeicherung weiter reduziert und die Verdunstung (daraus resultierende Abkühlung) erhöht:

- Extensive Begrünung des Flachdaches
- Innenhofbepflanzung und Schaffung von unversiegelten Flächen

Abgrabungen

Abgrabungen sind in der gültigen Bauordnung geregelt.

## Baulinien

Gemäss gültiger Bauordnung kann von den Grenz- und Strassenabständen abgewichen werden (Art. 11a.2 BauO). Für künftige Bebauungen sind also die im Ergänzungsplan zur Bau- und Zonenordnung definierten Baufelder massgebend.

Baulinienwidrige bestehende Bauten und Anlagen ausserhalb dieser Baufelder haben grundsätzlich Bestandesgarantie und können gemäss § 101 PBG entsprechend dem bisherigen Verwendungszweck unterhalten und modernisiert werden. Vorbehalten bleiben die Rückbaupflichten zur Gestaltung der Furtalpromenade gemäss Ziff. 9.2 der Leitlinien.

## Abbildung Baulinie entlang Althardstrasse



## Anbaupflichtpunkte

Auf die im Ergänzungsplan zur BZO bezeichneten Anbaupflichtpunkte muss gemäss BZO 11a.2 Absatz 6 mit mindestens einem Geschoss angebaut werden. Dieser Regelung wird mit dem vorliegenden Gestaltungsplan erfüllt, da mit Ausnahme des Erdgeschosses im Bereich der Arkaden alle Geschosse an die Anbaupflichtpunkte angebaut werden.

### 3.3 Nutzweise

#### Wohnanteile

Gemäss gültiger Bauordnung können in der Zentrumszone Z-BN B 75 % der projektierten Baumasse zum Wohnen genutzt werden. Es gelten ein Mindest-Wohnanteil von 25% und ein Mindest-Gewerbeanteil von 25%.

Das aktuelle Richtprojekt sieht vor das gesamte Erdgeschoss für Gewerbe zu nutzen (ca. 18'700 m<sup>3</sup>). In den Obergeschossen wird Wohnnutzung angeordnet (ca. 56'100 m<sup>3</sup>). Dadurch wird ein Nutzungsmix von ca. 25% Gewerbe und ca. 75% Wohnen erreicht.

#### zu Art. 3. Publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen

In den Gebäudeteilen, welche sich zu den im Plan bezeichneten Mantellinien hin orientieren, sind im Erdgeschoss publikumsorientierte Nutzungen anzusiedeln. Dies gilt für die über Arkaden erschlossenen Fassaden zum Ostring und zur Furttalpromenade. Die erste Raumtiefe von 5.5 m misst sich dabei entsprechend ab der Innenseite der Arkade.

Durch die Festlegung von publikumsorientierten Nutzungen im Erdgeschoss wird eine Belebung der Furttalpromenade angestrebt, damit sich diese so wie in der BZO vorgesehen als Rückgrat des Quartiers etablieren kann.

Im Richtprojekt sind ca. 1'100 m<sup>2</sup> Verkaufsflächen und 700 m<sup>2</sup> Lagerflächen vorgesehen. Zudem sollen in Erd- und Zwischengeschoss ca. 2'500 m<sup>2</sup> Dienstleistungen angeordnet werden.

Gemäss Vorgaben der BZO dürfen Verkaufsflächen von bis zu 2'340 m<sup>2</sup> realisiert werden und auch ein Verkaufsgeschäft von mehr als 1'000 m<sup>2</sup> wäre in diesem Bahnhofsnahen Bereich zulässig. Das Richtprojekt hält die Vorgaben daher deutlich ein und wird einen wichtigen Beitrag leisten zur Belebung der umliegenden Strassenräume.

### 3.4 Aussenraum

zu Art. 4.1  
Aussenraum-Richtprojekt

Abs. 1 verweist auf das Aussenraum-Richtprojekt des Gemeinderats gemäss Art. 11a.3 Abs. 1 Bauordnung, welches bei der Realisierung zu beachten ist.

Gemäss Abs. 2 sind mit dem Baugesuch die detaillierte Umsetzung und die ortsspezifische Konkretisierung des Aussenraum-Richtprojekts im Umgebungsplan darzustellen. Dies gilt für die Aussenräume auf dem Baufeld resp. Baubereich und für die mit der jeweiligen Bauetappe zu erstellenden Aussenräume ausserhalb des Baufeldes resp. Baubereichs.

Das Aussenraum-Richtprojekt wird mit dem Gestaltungsplan umgesetzt und wird über die GP-Bestimmungen zusätzlich vertieft.

zu Art. 4.2  
Furttalpromenade  
(heutige Feldstrasse)

Die Mischverkehrs- und Aufenthaltsflächen sind fussgänger- und aufenthaltsfreundlich zu gestalten. Die Mischverkehrsflächen sind so auszugestalten, dass eine gut funktionierende Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmer möglich ist. Massgebend sind das Aussenraum-Richtprojekt und insbesondere auch die Bestimmungen der Bauordnung zur Funktion und Ausgestaltung der Furttalpromenade und zu den Freiflächen (Aufenthalts-, Spiel- und Grünflächen) sowie die Bestimmungen zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Aussenräume (Art. 4.10).

zu Art. 4.3  
Althardstrasse

Die Althardstrasse ist eine klassische, wenig verkehrsbelastete Sammelstrasse, die den Baubereich von Südwesten her erschliesst. Zukünftig wird die Althardstrasse jedoch an Bedeutung gewinnen, da sie als rückwärtige Haupterschliessung für das Gebiet Bahnhof Nord dient.

Die Althardstrasse wird räumlich durch eine Baumreihe gefasst, soweit diese neben den Busbuchten und der Zufahrt zur Tiefgarage möglich ist. Das Trottoir ist gegenüber der Fahrbahn in der Höhe abgesetzt.

Im Bereich zwischen Trottoir und Fassade darf ein geschützter Wartebereich für die Nutzung des ÖV (Wartehäuschen, Unterstand o.ä.) erstellt werden.

zu Art. 4.4  
Ostring

Im Bereich Bahnhof-Ostring konzentriert sich der motorisierte Verkehr. Hier liegt einerseits auf einer unteren Ebene die Bushaltekanten mit den Linien des öffentlichen Verkehrs, andererseits quert hier der Ostring mit Durchgangsverkehr.

Unabhängig von den hohen Verkehrsfrequenzen verfügt aber auch der Bereich Bahnhof-Ostring an seinen Rändern über grössere zusammenhängende Freiflächen und Aufenthaltsbereiche. Eine besondere Herausforderung sind die Bushaltekanten, der als schräge Platzfigur an die höher gelegenen, ebenerdigen Platzbereiche anschliesst, wobei der Sprung in der Topografie an der tiefsten Stelle ca. 6.00 m ausmacht. Zur Sicherung der Qualität strebt der Gemeinderat Regensdorf an, dass für Verkehrsprojekte der öffentlichen Hand in diesem Teilraum zusammen mit den zuständigen kantonalen Stellen Konkurrenzverfahren durchgeführt werden. Unter anderem gilt es dabei, der stadträumlichen Anbindung und der architektonischen Ausformulierung der Verbindung der beiden Ebenen Beachtung zu schenken. Die Asymmetrie der beiden Vorzonen der Baufelder K3 und M ermöglicht es zudem, auf die Belichtung (Abendsonne) vertieft einzugehen.

Auf dem Niveau des Ostrings dürfen unterirdische Bauten wie beispielsweise Kiosk- oder kleiner Ladenflächen, Veloabstellräume oder Zugänge zum Untergeschoss erstellt werden. Diese Nutzungen dürfen die Benützung der Businfrastruktur jedoch nicht negativ beeinträchtigen.

Da es sich beim Niveausprung zum Ostring um eine bestehende Geländesituation handelt, gelten Erdarbeiten, welcher für solche unterirdischen Bauten notwendig sind, nicht als Abgrabungen gemäss Artikel 1a. 7 BZO.

zu Art. 4.5  
Zwischenraum zu  
Baufeldern K1/K2

Der Zwischenbereich zwischen dem Baubereich K3 und den Baufeldern K1/K2 wird als Langsamverkehrsachse durch das Baufeld K, für die Versickerung, die Retention, als Baubereichsvorzone sowie als Zufahrt, Anlieferung, Parkierung und für Unterflurcontainer genutzt. Die Oberflächen werden daher wo möglich versickerungsfähig gestaltet und begrünt. Im Bereich der öffentlichen Wegverbindung ist die Pflanzung von Bäumen vorgesehen und die Vorbereiche zu den Erdgeschossen sollen qualitativ begrünt werden.

zu Art. 4.6  
Innenhof

Der Innenhof ist eine Freifläche mit einem angemessenen Grünanteil und einer besonders hohen Aufenthaltsqualität. Im Gestaltungsplan wird daher eine Mindestfläche von 1'000 m<sup>2</sup> bezeichnet.

Der Innenhof ist insofern halböffentlich, als er zwar über Wege an die öffentlichen Flächen ausserhalb des Baubereichs angeschlossen ist, jedoch nicht direkt an diese angrenzt. Zudem werden die Gebäudedurchgänge abends abgeschlossen.

Der Innenhof wird mit einer Aufteilung auf zwei verschiedene Niveaus strukturiert. Ein Teil wird auf der Dachfläche des Erdgeschosses realisiert und mittels einer Treppenanlage mit dem Teil im Erdgeschoss verbunden. Beide Bereiche werden als qualitätsvolle Aussenräume ausgestaltet und ausreichend begrünt.

zu Art. 4.7  
Grünflächen

Über den gesamten Perimeter Bahnhof Nord sind gemäss Art. 11a.3 Abs. 2 Bauordnung 30% als Freiflächen auszuweisen (also innerhalb und ausserhalb der Baufelder). Innerhalb des Baufeldes gemäss Ergänzungsplan zur BZO müssen mindestens 20% als Freifläche ausgewiesen werden (entspricht ca. 1'440 m<sup>2</sup>). Dazu zählen im Gestaltungsplangebiet der Zwischenraum zu den Baufeldern K1/K2 und der Innenhof. In deren minimalen Ausdehnung umfassen die Freiflächen zusammen rund 2'000 m<sup>2</sup>.

Das aktuelle Richtprojekt Marazzi + Paul Architekten AG weist für das Baufeld K3 gar einen Freiflächenanteil von rund 35% aus (rund 2'500 m<sup>2</sup>). Mindestens die Hälfte der Freiflächen sind zu begrünen.

zu Art. 4.8  
Bäume

Im Gestaltungsplan sind die gemäss Richtprojekt vorgesehenen Bäume im Innenhof und im Zwischenraum zu den Baufeldern K1/K2 schematisch eingezeichnet. Die genaue Lage, Anzahl und Grösse der Bäume und Sträucher wird mit dem Bauprojekt definitiv bestimmt.

Die im Aussenraum-Richtprojekt enthaltenen Bäume entlang der Althardstrasse sind als Informationsinhalt ebenfalls dargestellt. Deren Lage und Realisierbarkeit ist jedoch stark von den notwendigen Verkehrsflächen (Bushaltekanten, Anlieferung, Parkfelder, Entsorgung etc.) abhängig.

zu Art. 4.9  
Dachflächen

Dachflächen sind extensiv zu begrünen, sofern sie nicht als Terrasse oder für die Nutzung von Sonnenenergie beansprucht werden.

zu Art. 4.10  
Erstellung Aussenräume

Die grosszügigen Aussenräume innerhalb und ausserhalb des Baufeldes resp. Baubereichs, mit einem Freiflächenanteil von mindestens 30%, stellen eine wichtige Qualität des neuen Quartiers dar. Zur Sicherung des städtebaulichen Konzepts für das gesamte Gebiet Bahnhof Nord und zur Sicherung der Qualität in jedem Zeitpunkt der Gebietsentwicklung ist es wichtig, dass diese Aussenräume im Zuge der jeweiligen Bauetappe erstellt werden. Der genaue Umfang der zu einem Bauvorhaben zugehörigen Aussenräume (bei Baufeld-übergreifenden Überbauungen und auch bei Bebauungen oder Teilbebauungen einzelner Baufelder) ist im Rahmen der konkreten Realisierung und Etappierung zu bestimmen.

Mit der Fertigstellung des Bauvorhabens sind daher auch die angrenzenden Mischverkehrs- und Aufenthaltsflächen ausserhalb des Baufeldes zu erstellen und es sind die Flächen zwischen den Strassenfassaden und der Baufeldgrenze darauf abgestimmt zu gestalten. Falls die Erstellung dieser Aussenräume auf den Zeitpunkt der Fertigstellung des Bauvorhabens noch nicht möglich ist, ist sie in geeigneter Form sicherzustellen.

Diese Regelung erlaubt insbesondere die Koordination der Erstellung der Aussenräume ausserhalb des Baufeldes für den Fall, dass Bauetappen auf benachbarten Baufeldern kurz nacheinander realisiert werden und die Fertigstellung der entsprechenden Aussenräume aufeinander abgestimmt werden muss.

### 3.5 Gestaltung

zu Art. 5.1  
Grundsatz

Sowohl an Bauten als auch an Anlagen und Umschwung werden hohe gestalterische Ansprüche gestellt. Diese haben für sich und in ihrem Zusammenhang mit der baulichen Umgebung eine besonders gute gestalterische Gesamtwirkung zu erreichen. Als Referenz gelten die bewährten Anforderungen an eine Arealüberbauung gemäss § 71 PBG.

zu Art. 5.2  
Überbauungskonzept

Zur Sicherung der städtebaulichen Qualität im Hinblick auf die neu angestrebte dichte Mischnutzung im Gebiet Bahnhof Nord, wird in den Leitlinien des Gemeinderats für Neubauten und erhebliche Umbauten ein Überbauungskonzept verlangt. Dieses ist durch ein geeignetes Konkurrenzverfahren zu ermitteln.

Abs. 1 stellt fest, dass diesem Gestaltungsplan ein Überbauungskonzept zugrunde liegt, das im vorgeschriebenen Konkurrenzverfahren durchgeführt und nach den dort aufgeführten Kriterien von einem ordnungsgemäss zusammengesetzten Beurteilungsgremium geprüft wurde. Das Ergebnis des Konkurrenzverfahrens ist stufengerecht in diesen Gestaltungsplan eingeflossen.

Das Überbauungskonzept geht davon aus, dass auf dem Bau-feld K3 zeitnah eine Neuentwicklung stattfindet.

Im Rahmen des Wettbewerbs wurde auch aufgezeigt, dass mit dem vorgesehenen Projekt auf dem Teilbaufeld K3 auch auf den angrenzenden Teilbaufeldern K1 und K2 eine gute Lösung erreicht werden kann.

Situationsplan aus dem Wettbewerb



### Mögliche Verbindung Tiefgaragen

Im Grundriss des 1. Untergeschosses sind auch mögliche Verbindungen zu künftigen Tiefgaragen auf den benachbarten Teilbaufeldern K1 und K2 aufgezeigt (violette Pfeile). Diese können als zweispurige Durchfahrten ausgestaltet werden.



### zu Art. 5.3 Baubewilligungsverfahren

Die Forderung nach einer besonders guten Gesamtwirkung im Sinne von § 71 PBG gilt als erfüllt, wenn die Baueingabe dem Überbauungskonzept gemäss Empfehlung des Beurteilungsgremiums entspricht.

### 3.6 Erschliessung

zu Art. 6.1  
Zu- und Wegfahrten

Die Erschliessung des Baufeldes resp. Baubereichs erfolgt ausschliesslich über die Althardstrasse. Die Furttalpromenade darf – mit Ausnahme von Entsorgungs-, Notfall- und Anlieferungsfahrzeugen – nicht für die Erschliessung durch den motorisierten Individualverkehr beansprucht werden.

Die Flächen ausserhalb der Baufeldgrenzen werden gemäss Aussenraum-Richtprojekt gestaltet und dienen als öffentlicher Raum.

Anlieferung

Die Anlieferung erfolgt mehrheitlich ab der Althardstrasse resp. über den Zwischenraum zu den Teilbaufeldern K1/K2 und die Tiefgarage. Dabei ist bei der Anordnung der Parkplätze und der Gestaltung der Zu- und Wegfahrt sowie der Anlieferung zu beachten, dass die Auswirkungen auf die Althardstrasse möglichst gering sind, da auf dieser rückwärtigen Quartiererschliessungsstrasse fortwährend ein ungehinderter Verkehrsfluss gewährleistet werden muss.

Die Anlieferung für die nördlichen Gebäudeteile kann jedoch teilweise auch über die Furttalpromenade erfolgen oder bis zur Erstellung der Furttalpromenade über die bestehende Neuhard- und Feldstrasse.

Zufahrt

Die Zufahrt erfolgt über den Zwischenraum zu den Baufeldern K1/K2. Der Nachweis der genügenden Feuerwehrezufahrt inkl. Abstellplätze (Richtlinie FKS) ist im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens zu erbringen.

zu Art. 6.2  
Parkplatzzahl

Zur Ermittlung der maximalen und minimalen Anzahl Parkplätze pro Baufeld, wird die Wegleitung der Baudirektion vom Oktober 1997 als massgebend erklärt.

Für die Bestimmung des massgeblichen Bedarfs wird die ÖV-Güteklasse B als definitiv massgebend erklärt. Das Parkplatzangebot ist zudem höchstens in der Mitte zwischen dem minimalen und dem maximalen massgeblichen Bedarf festzulegen. Dadurch kann eine möglichst geringe Belastung des Strassenetzes durch zusätzliche Fahrzeuge sichergestellt und die Umweltbelastung tief gehalten werden.

zu Art. 6.3  
Mobilitätskonzept

Mit der Erstellung des Mobilitätskonzepts wird sichergestellt, dass an diesem hervorragend mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Standort keine überzähligen Park- und Veloabstellplätze gebaut werden müssen, wenn beispielsweise die Mehrfachnutzung von Park und Abstellplätzen geregelt oder eine Nutzung nach den Regeln des "autoarmen Wohnens" erstellt wird. Das Mobilitätskonzept ist ein integraler Bestandteil des Gestaltungsplans und als solches nach dessen Genehmigung rechtskräftig.

zu Art. 6.4  
Parkplatzbewirtschaftung

Es wird angestrebt, dass die Bewohner, Beschäftigten und Besucher des Gestaltungsplangebietes vermehrt die öffentlichen Verkehrsmittel benutzen. Aus diesem Grund sind alle neuen Parkplätze lenkungswirksam zu bewirtschaften (z.B. degressive Gebührenpflicht ab der 1. Minute, wirksame Gebührenehöhe, keine Gratisparkplätze).

zu Art. 6.5  
Oberirdische Parkplätze für  
Besucher und Kunden

Ausserhalb des Baubereichs dürfen oberirdische Parkplätze im Zwischenraum zu den Baufeldern K1/K2 erstellt werden.

Die Zu- und Wegfahrt zu diesen Parkplätzen darf nur über die Althardstrasse und nicht über die zukünftige Furttalpromenade erfolgen. Am Ende des Zwischenraums wird ein Wendepplatz erstellt, welcher dies sicherstellt.


zu Art. 6.6  
Tiefgarage

Die mögliche Lage der Ein- und Ausfahrten von Tiefgaragen ist im Plan festgelegt. Die Ein- und Ausfahrtsbereiche müssen in ein Gebäude integriert sein, weil sie sich so viel besser einordnen als freistehende Rampen.

## zu Art. 6.7 Veloabstellplätze

Die Anzahl und Ausstattung der Veloabstellplätze richtet sich nach dem Merkblatt des kantonalen Amtes für Verkehr. Die Ermittlung der genauen Anzahl erfolgt analog der Parkplätze im Mobilitätskonzept.

Es sind mindestens 200 Veloabstellplätze öffentlich zugänglich im näheren Bereich des Abgangs zum Bahnhof und den Bushaltekanten vorzusehen. Aufgrund der knappen Platzverhältnisse und um der Forderung nach genügend privaten Veloabstellplätzen im Erdgeschoss gerecht zu werden, sieht das Bauprojekt vor, die öffentlichen Veloabstellplätze vom Ostring her zugänglich zu machen.

 Mögliche Lage öffentlich zugängliche Veloabstellplätze



## zu Art. 6.8 Wegverbindungen

Um eine gute Durchwegung des Gebiets Bahnhof Nord für den Langsamverkehr zu gewährleisten, ist im Gestaltungsplan die zu erstellende Velo- und Fusswegverbindung zwischen dem Baubereich K3 und den Baufeldern K1/K2 schematisch bezeichnet. Diese muss dauerhaft öffentlich benutzbar sein.

Zudem werden die Fussgänger im Bereich der Arkade entlang der publikumsorientierten Nutzungen witterungs- und aufgrund der Brüstungen gegenüber dem Ostring auch lärmgeschützt um das Baufeld herumgeführt.

Als direktere Verbindung zwischen dem Auf- resp. Abgang Ostring und der Furttalpromenade wird zusätzlich eine qualitative, öffentlich zugängliche Verbindung durch den Innenhof angeboten. Damit werden die Fussgänger bewusst vom stark belegten Raum an der Althardstrasse im Bereich der Bushaltekanten weg auf den breiten, lärm- und witterungsgeschützten Bereich zwischen Fassade und Ostring geleitet. Aus Betriebs- und Sicherheitsgründen werden die Gebäudedurchgänge abends jedoch geschlossen, weshalb diese Verbindung nur tagsüber öffentlich nutzbar ist.

### 3.7 Ver- und Entsorgung / Umwelt

#### zu Art. 7.1 Entsorgung

Für die Entsorgung der im Planungsgebiet anfallenden Abfälle sind ausserhalb der Furtalpromenade die nötigen Flächen auszuscheiden und die erforderlichen Einrichtungen zu schaffen. Diese sind gut in die Umgebungsgestaltung zu integrieren. Die private Abfallentsorgung hat mittels Unterflurlösungen zu erfolgen. Ausserhalb des Baufeldes gemäss Ergänzungsplan zur BZO haben sich diese nach den Vorgaben des Aussenraum-Richtprojekts zu richten.

#### zu Art. 7.2 Meteorwasser

Gemäss Aussenraum-Richtprojekt sind Grünflächen sowie übrige Freiflächen soweit möglich für Versickerung und Retention zu verwenden, soweit deren Funktion dies zulässt. In den Gestaltungsplanbestimmungen ist daher verankert, dass das anfallende unverschmutzte Meteorwasser nach Möglichkeit und falls dies die Baugrundsituation zulässt, in Anwendung des Gewässerschutzgesetzes und nach Massgabe des generellen Entwässerungsplanes in geeigneter Weise (nötigenfalls mittels Retentionsmassnahmen) dem Grundwasser zuzuführen.

Gemäss Vorprojekt wird sämtliches Meteorwasser im Gestaltungsplanperimeter versickert. Aufgrund der mehrheitlichen Unterkellerung der Freiflächen erfolgt die Versickerung vorwiegend über eine Versickerungsanlage.

#### Entwässerungsplan (Stand Jan.19)

##### Entwässerung über Gewachsene Terrain

- Aufbau: 10-18cm Asphalt  
60cm Kiesfundation  
Fläche Total: 2742m<sup>2</sup>  
Abflussbeiwert: 1.0
- Asphalt und Grünflächen  
Entwässerung über Schulter, Versickerung  
Fläche Total: 528m<sup>2</sup>  
Abflussbeiwert: 0.0

##### Entwässerung über Betondecken

- Aufbau: 8-18cm Hartbelag  
>25cm Kiesfundation, 1cm Drainmatte  
Fläche Total: 189m<sup>2</sup>  
Abflussbeiwert: 1.0
- Aufbau: >50cm Substrat für Grünflächen, 1cm Drainmatte; Hartbeläge über Schulter in Gfl.  
Fläche Total: 310m<sup>2</sup>  
Abflussbeiwert: 0.1
- Aufbau: 25-50 cm Substrat für Grünflächen, 1cm Drainmatte; Hartbeläge über Schulter in Gfl.  
Fläche Total: 1021m<sup>2</sup>  
Abflussbeiwert: 0.2
- Aufbau: 20-40 cm Substrat für Grünflächen, 1cm Drainmatte; Hartbeläge über Schulter in Gfl.  
Fläche Total: 1126m<sup>2</sup>  
Abflussbeiwert: 0.4
- Aufbau: 1cm Kies, 5cm Netztaler  
25cm Kies, 30cm Unterboden, 1cm Drainmatte  
Fläche Total: 174m<sup>2</sup>  
Abflussbeiwert: 0.6



zu Art. 7.3  
 Energie

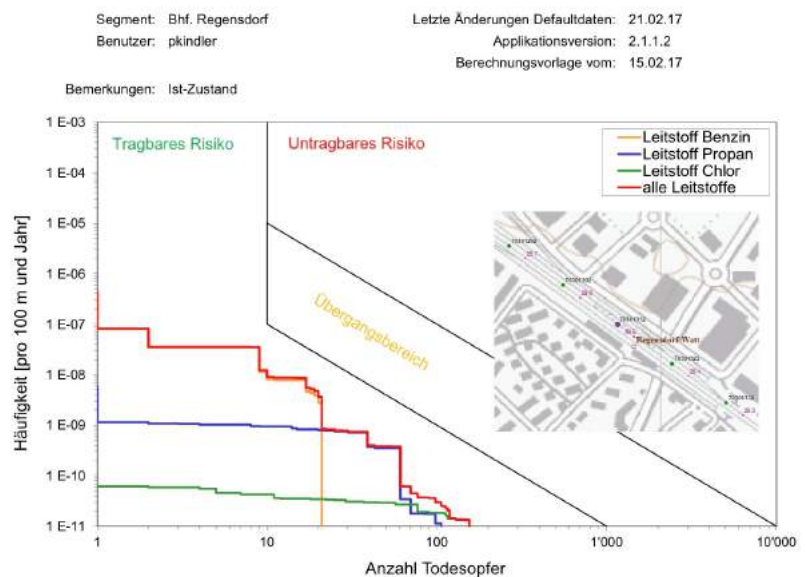
Neubauten haben entweder dem zum Zeitpunkt der Baubewilligung gültigen Minergie®-Grenzwert zu entsprechen oder es müssen die Anforderungen des § 10a Energiegesetz um 20% unterschritten sein. Eine Minergie®-Zertifizierung ist nicht nötig, es muss lediglich nachgewiesen werden, dass die Anforderungen eingehalten werden. Das neue Quartier übernimmt mit dieser Regelung eine Vorbildfunktion im Hinblick auf einen nachhaltigen Umgang mit der Ressource Energie. Massgebend beim Minergie®-Grenzwert ist die gewichtete Energiekennzahl. Damit ist ein geeignetes Technikkonzept mit Einsatz von erneuerbaren Energien zu finden und es werden nicht Vorschriften an die Wärmedämmqualität der Gebäudehülle definiert. Ein Technikkonzept unter Berücksichtigung des Einsatzes von erneuerbaren Energien ist viel effizienter und weist ein grösseres Energieeinsparpotenzial auf, als dies mit einer Verbesserung der Dämmqualität der Gebäudehülle erreicht werden kann.

zu Art. 7.4  
 Störfälle

Das Ziel der Störfallvorsorge besteht darin, die von den jeweiligen Anlagen und Transportachsen ausgehenden Risiken für die Umgebung mit verhältnismässigen Massnahmen zu vermindern (Störfallverordnung). Gemäss der Risikobewertung liegt das Baufeld K3 heute im so genannten "akzeptablen Bereich". Künftig wird sich das Risiko zwar erhöhen, sich aber im "Übergangsbereich" einpendeln. Aufgrund der künftig erhöhten Personenzahl im Gebiet Bahnhof Nord ergibt sich fallweise eine neue Ausmassbeurteilung. Gestützt auf Art. 3 RPG und Art. 3 RPV (u.a. Schutz von Wohngebieten vor lästigen Einwirkungen), ist eine Interessenabwägung zwischen den divergierenden Zielsetzungen (z.B. Verdichtung nach innen) vorzunehmen.

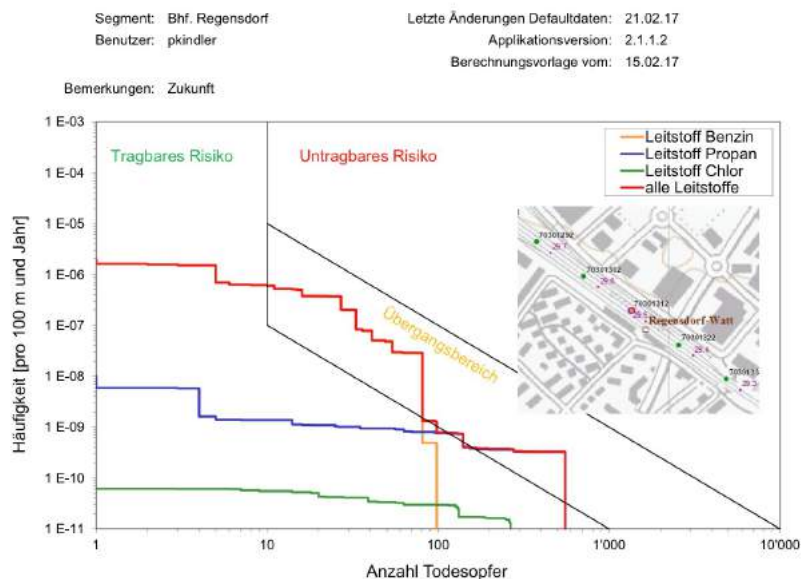
Ist Zustand

W/A-Diagramm für selektierte Subelemente: Indikator "Bevölkerung"



Zukunft

W/A-Diagramm für selektierte Subelemente: Indikator "Bevölkerung"



Es gilt die Schutzbedürfnisse der Personen zu erkunden und daraus verhältnismässige Massnahmen abzuleiten. Mit den Massnahmen soll das Ausmass der infolge eines Störfalls entstehenden Einwirkungen auf die Bevölkerung minimiert werden. Die geeigneten Massnahmen hängen stark von der jeweiligen konkreten Situation ab, weshalb die aufgezählten möglichen Massnahmen nicht im Sinne einer Rangordnung zu verstehen sind. Zu prüfen sind insbesondere folgende Massnahmen (aus Planungshilfe "Koordination von Raumplanung und Störfallvorsorge entlang von risikorelevanten Bahnanlagen"):

- Vermeidung von Nutzungen für Personengruppen und Aktivitäten ohne hinreichende Möglichkeiten für Selbst- und Fremdrettung gegen die Bahnlinie hin
- Schaffung von kurzen und von der Bahnlinie abgewandten Fluchtwegen
- Platzierung der Luftansaugstellen von Lüftungsanlagen und Klimageräten möglichst strassen- und bahnabgewandt und möglichst hoch über dem Boden
- Ausbildung des unmittelbar neben der Bahnlinie verlaufenden Landstreifens zur Verminderung der Ausbreitung bzw. zur Zurückhaltung des Gefahrgutes
- Minimierung von Gebäudeöffnungen wie Tiefgarageneinfahrten, Kanäle und dergleichen gegen die Bahnlinie resp. Ergreifung von Massnahmen, damit z.B. kein Benzin in die Tiefgarage laufen kann
- Verstärkung der Fassaden gegen die Bahnlinie hin

### 3.8 Lärmschutz

#### Lüftungsfenster

Mit Urteil vom 16. März 2016 (BGE 1C\_139\_2015) hat das Bundesgericht entschieden, dass der Lärmschutz bei Neubauten gemäss "Lüftungsfensterpraxis" formell nur noch auf dem Wege der Erteilung von Ausnahmegewilligungen zulässig ist. Die Immissionsgrenzwerte für Lärm müssen bei Neubauten grundsätzlich an allen Fenstern von lärmempfindlichen Räumen eingehalten werden. Die von rund der Hälfte aller Kantone angewandte "Lüftungsfensterpraxis", wonach die Grenzwerte nur an einem Fenster einzuhalten sind, führt zu einer unzulässigen Aushöhlung des Gesundheitsschutzes. Um dem raumplanerischen Interesse an einer Siedlungsverdichtung nach innen gerecht zu werden, können aber Ausnahmegewilligungen erteilt werden. Aufgrund dieses Urteils, das während des Genehmigungsverfahrens ergangen ist, wurde Art. 11a.5 Abs. 2 der Bauordnung der neuen Rechtslage angepasst. Entsprechend ist in der Folge in Absprache mit der kantonalen Fachstelle Lärmschutz auch Art. 8.5 des Gestaltungsplans angepasst worden.

#### zu Art. 8.1 Empfindlichkeitsstufe

Es gilt wie bis anhin die Lärmempfindlichkeitsstufe III. Da weiterhin mässig störende Nutzungen zulässig sind, ergibt sich kein Bedarf einer von der Bau- und Zonenordnung abweichenden Lärmempfindlichkeitsstufe.

#### zu Art. 8.2 Massgebliche Empfangspunkte Zu Art. 8.3 Massnahmen für betriebliche Nutzungen

Der Begriff "massgeblicher Empfangspunkt" wird definiert.

Bei Betriebsräumen, bei welchen der Grenzwert überschritten wird, ist eine kontrollierte Lüftung zwingend.

#### Zu Art. 8.4 Massnahmen für Wohnnutzungen

Um für die Gebäudeteile entlang dem Ostring einen angemessenen Lärmschutz zu gewährleisten, sind diese im Abstand von max. 5 m zur Baufeld- resp. Baubereichsgrenze bis zu einer Gebäudehöhe von vier Geschossen in geschlossener Bauweise zu erstellen. Dieser Lärmriegel schirmt die hinterliegenden Bauten und Aussenräume so stark vom Strassenlärm des Ostrings ab, dass voraussichtlich keine weiteren Lärmschutzmassnahmen ergriffen werden müssen.

Zu Art. 8.5  
Allgemeine Anforderungen

Der Lärmschutz ist mit organisatorischen, baulichen und gestalterischen Massnahmen an den Gebäuden sicherzustellen. So können beispielsweise lärmempfindliche Wohnräume wie Schlaf- und Wohnräume gegen einen Innenhof hin angeordnet werden oder Fenster mit einem geeigneten Aspektwinkel von der entsprechenden Strassenachse abgewandt werden. Mit dem Richtprojekt wird aufgezeigt, dass die Anforderung der Einhaltung der Planungswerte der ES III (60 dB am Tag und 50 dB in der Nacht) für die Mehrheit der Wohnräume einer Wohnung eingehalten werden kann.

Ausnahmen gemäss Art. 31 Abs. 2  
LSV

Auch unter Ausschöpfung dieser Massnahmen ist es in diesem städtisch geprägten Siedlungsgebiet nicht möglich, einen vollumfassenden Lärmschutz zu gewährleisten. An dieser Lage soll, gestützt auf den regionalen Richtplan, aus raumplanerischen Gründen (haushälterische Nutzung des Bodens, Verdichtung nach innen, sehr gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr) trotz hoher Lärmbelastung urbaner Wohnraum geschaffen werden. Deshalb werden ausgewählte Massnahmen aus der Praxis "Neue Wohnnutzungen entlang von Kantons- oder Gemeindestrassen und Bahnlinien im Siedlungsraum" der kantonalen Fachstelle Lärmschutz übernommen. So kann der Konflikt zwischen den Interessen des Lärmschutzes beim Wohnungsbau und dem Gebot der Verdichtung im Siedlungsraum sowie den orts- und städtebaulichen Anforderungen sachgerecht entschärft werden.

"rote Räume" LSV-konforme  
Lüftungsfenster-Praxis 2016

Insbesondere ist es zulässig, dass eine geringe Anzahl Wohnräume über eine erhöhte Belastung verfügen darf, wenn gleichzeitig sichergestellt ist, dass die Wohnungen über einen ruhigen Aussenraum verfügen und die Mehrheit (für Eckbereiche die Hälfte) der lärmempfindlichen Wohnräume die Immissionsgrenzwerte ES II einhalten. Wohnräume, die eine Ausnahmebewilligung benötigen, müssen mit einer Einzelraumlüftung oder Wohnungslüftung versehen werden.

"gelbe Räume" LSV-konforme  
Lüftungsfenster-Praxis 2016

In Folge des Entscheids des Bundesgerichts zur Lüftungsfensterpraxis ist neu die Erteilung einer Ausnahmebewilligung für Fenster mit IGW-Überschreitungen nötig, auch wenn derselbe Raum über ein Lüftungsfenster verfügt, an dem die IGW der ES III eingehalten werden. Für diese Zweitfenster kann eine Ausnahmebewilligung gemäss Art. 31 Abs. 2 LSV in Aussicht gestellt werden.

zu Art. 8.6  
Lärmgutachten

Der Nachweis der Einhaltung der Planungswerte ist im Baubewilligungsverfahren zu erbringen.

Lärmquelle Tiefgarage

Tiefgaragenein- und -ausfahrten sind gemäss LSV so zu konzipieren, dass die Planungswerte auf gegenüberliegenden Nachbargrundstücken eingehalten werden. Die dazu erforderlichen Massnahmen sind durch den Verursacher vorzunehmen.

Betriebslärm

Bei der Projektierung von Bauvorhaben ist nicht nur der Strassen- und Bahnlärm, sondern auch der Betriebslärm zu berücksichtigen. Neubauten müssen auf den bestehenden Betriebslärm auf der eigenen Parzelle sowie auf den Nachbarparzellen abgestimmt werden. Durch den Neubau und die Ansiedlung von Wohnen dürfen die bestehenden Betriebe nicht eingeschränkt werden.

zu Art. 8.7  
Lärmschutzwände/-wälle

Aus gestalterischen Gründen sind freistehende Lärmschutzwände und -wälle nicht zulässig. Der Lärmschutz ist mit organisatorischen, baulichen und gestalterischen Massnahmen an den Gebäuden sicherzustellen.

### 3.9 Schlussbestimmungen

zu Art. 9  
Inkrafttreten

Der Gestaltungsplan wird mit Rechtskraft der kantonalen Genehmigung verbindlich. Die Gemeinde publiziert das Datum der Inkraftsetzung gemäss § 6 PBG.

## 4. Auswirkungen

### 4.1 Siedlung

#### Richtplanung

Die durch den Gestaltungsplan ermöglichte Nutzung entspricht der im regionalen Richtplan bezeichneten Mischnutzung. Zudem ist das Gebiet Bahnhof Nord der Dichtestufe "sehr hohe Dichte, > 300 Einwohner + Arbeitsplätze pro Hektare" zugewiesen. Diese Vorgabe des regionalen Richtplans wird ebenfalls eingehalten. Die Schutzraumplanung rechnet mit rund 370 Einwohnern für das Gestaltungsplangebiet. Dies entspricht ca. 350 Einwohnern pro Hektare.

Die Konzentration baulicher Entwicklung auf diesem zentralen, hervorragend erschlossenen Gebiet unmittelbar am Bahnhof entspricht zudem den Entwicklungsgrundsätzen des Kantons.

#### Optimierte Dichte

Die Umnutzung und Verdichtung an hervorragend mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossenen Lagen ist für eine nachhaltige Entwicklung von zentraler Bedeutung. Der Gestaltungsplanperimeter ist weitgehend überbaut.

Mit dem Gestaltungsplan wird den Grundeigentümern ermöglicht bis zu 75% der zulässigen Baumasse für Wohnnutzungen zu verwenden. Die bauliche Dichte entspricht dem städtebaulichen Konzept.

Durch die Ermöglichung von Wohnnutzungen erhält das gesamte Gebiet Bahnhof Nord einen baulichen Entwicklungsschub in Richtung der angestrebten urbanen Mischnutzung. Die ortsbaulich erwünschte Nachverdichtung leistet einen Beitrag zur Verminderung des Bodenverbrauchs, indem auf unternutzten Grundstücken zusätzlicher Wohn- und Arbeitsraum erstellt wird.

#### Öffentlicher Raum

Der Gestaltungsplan schafft die Voraussetzung für ein hochwertiges Bauprojekt, welches über öffentliche Aussenräume (Vor-zonen) mit hoher Aufenthaltsqualität verfügen.

#### Nutzung

Zur Siedlungsqualität gehören auch standortgerechte, zentrumsorientierte Nutzungen mit Konsum- und Dienstleistungsangeboten, die die öffentlichen Aussenräume beleben helfen. Der Gestaltungsplan beinhaltet entsprechende Regelungen, um diese zu ermöglichen.

## 4.2 Mobilität

### Vorbemerkung

Die Entwicklung des Gebiets Bahnhof Nord als Mischzone mit hoher Dichte verursacht je nach konkret realisierter Variante im Endausbau Mehrverkehr, der in allen Fällen problemlos über die geplante gebietsinterne Feinerschliessung und die neu vorgesehene Spange Althardstrasse abgewickelt werden kann.

Der Mehrverkehr kann vom übergeordneten Strassennetz an den leistungsbestimmenden Knoten bewältigt werden. Die Auslastung des Systems (gebietsintern und übergeordnetes Netz) bewegt sich bereits heute auf hohem Niveau und wird sich mangels erheblicher Kapazitätsreserven auf dem übergeordneten Netz auch zukünftig auf vergleichbarem Niveau bewegen.

In Absprache mit dem Amt für Verkehr und der Gemeinde werden zudem weiterführende Abklärungen zur Netztopologie, zur detaillierten Ausgestaltung der relevanten Knoten betreffend die Erschliessung des Gebietes Bahnhof Nord und zur Führung des Fussgänger- und des Veloverkehrs durchgeführt.

### Motorisierter Verkehr

Gemäss den Nutzungsmöglichkeiten dürften im Gestaltungsplangebiet trotz guter Erschliessung durch Bahn und Bus zusätzliche Parkplätze realisiert werden. Damit ist mit einer Erhöhung des täglichen Verkehrsaufkommens zu rechnen, welches durch das übergeordnete Strassennetz bewältigt werden muss.

Der detaillierte Ausbau und die Etappierung des Strassennetzes im gesamten Gebiet werden unter Federführung der Gemeinde und zusammen mit dem Kanton parallel zu den verschiedenen laufenden Planungen (auch im Bereich des öffentlichen Verkehrs) entwickelt.

### Verkehrslenkung

Die Pflicht zur Bewirtschaftung der Parkplätze leistet einen Beitrag für ein umweltgerechtes Mobilitätsverhalten.

### Fussgänger- und Veloverkehr

Das Fahrverbot auf der Furttalpromenade für den motorisierten Individualverkehr mit Ausnahme der Entsorgungs-, Notfall- und Anlieferungsfahrzeugen sowie die fussgänger- und aufenthaltsfreundliche Gestaltung der Fussgängerbereiche und Mischverkehrsflächen leistet einen Beitrag zur Verminderung und Vermeidung von Autofahrten.

## 4.3 Landschaft

### Erholungsräume

Die Furttalpromenade stellt einen grösseren öffentlichen Erholungsraum dar, welcher über das Gestaltungsplangebiet hinausgeht. Durch die Verbindung der Furttalpromenade mit den beiden Waldstücken Hardhölzli und Schlatt werden auch diese Erholungsräume für die Bewohner und Beschäftigten des Gestaltungsplangebietes erschlossen und nutzbar.

## 4.4 Ressourcen und Umwelt

### Bodenversiegelung

Die intensivere Nutzung der heute vollständig versiegelten und grösstenteils überbauten Grundstücke innerhalb des Gestaltungsplan-Perimeters bewirkt keinen Verlust an unversiegelten Flächen.

Mit der Umsetzung des Aussenraum-Richtprojekts und der generellen Regelung, wonach das im Gestaltungsplangebiet anfallende, unverschmutzte Meteorwasser wenn möglich dem Grundwasser zugeführt werden muss, werden die versickerungsfähigen Flächen gegenüber dem heutigen Zustand markant erweitert, abgestimmt auf die neuen Nutzungen und die erforderliche Aufenthaltsqualität. Mit der geplanten Neubebauung wirkt sich die Verdichtung längerfristig positiv auf den Wasserhaushalt aus.

### Energieverbrauch

Mit dem Minergiestandard wird sich der Energiebedarf für die Beheizung der Gebäude deutlich reduzieren. Der Minergiestandard stellt zudem eine nachhaltige Energienutzung möglichst ohne den Einsatz von fossilen Energieträgern sicher und leistet damit einen Beitrag zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses.

Im Hinblick auf die sich in Zukunft noch mehr akzentuierenden Energiefragen ist eine höhere Erneuerungsrate des Gebäudebestandes erwünscht.

### Luftqualität (NO<sub>x</sub>)

Längs der Wehntalerstrasse und im Bereich des Ostrings befindet sich der NO<sub>2</sub>-Wert für das Jahresmittel bereits heute im Bereich des Grenzwertes von 30 µg/m<sup>3</sup>. Das zusätzliche Verkehrsaufkommen wirkt sich negativ auf die NO<sub>x</sub> Belastung aus. Die Auswirkungen sind auf die Gesamtmenge betrachtet jedoch gering. Durch den geplanten Ausbau der Wehntalerstrasse und die Absenkung des Ostrings wird sich die Kapazität dieser Strassen, und dadurch deren Verkehrsfluss, deutlich verbessern.

Diese Ausbauarbeiten werden voraussichtlich parallel zur baulichen Entwicklung des gesamten Gebiets Bahnhof Nord stattfinden. Zudem ist mittelfristig mit einem Rückgang der NO<sub>x</sub>-Emissionen pro Fahrzeug zu rechnen.

Einen weiteren positiven Einfluss hat die energetische Sanierung des Gebäudebestandes und der Ersatz von älteren Öl- und Gasheizungen. Es wird mittelfristig daher mit einer Reduktion der NO<sub>2</sub>-Werte gerechnet.

## Lärmbelastung

Das Gestaltungsplanareal ist mehrheitlich überbaut und verfügt zurzeit über einige oberirdische Parkplätze. Die massgebenden Lärmquellen sind der Ostring und die Bahnlinie. Durch die künftig mögliche Wohnnutzung ist keine Zunahme der Lärmbelastung auf dem Areal zu erwarten. Es werden voraussichtlich mehr Personenwagen, dafür aber weniger Lastwagen das Areal befahren.

## 4.5 Gefahren

### Naturgefahren und technische Gefahren

Durch das Gestaltungsplangebiet fliessen keine Gewässer. Es ist daher nicht von einer Hochwassergefährdung auszugehen. Die Störfallvorsorge wird durch das für das gesamte Gebiet Bahnhof Nord geforderte Konzept und die daraus resultierenden Massnahmen sichergestellt.

## 5. Verfahren

Einreichung Grundeigentümerin	Die Grundeigentümerin reichen den Gestaltungsplan der Gemeinde im November 2017 ein. Der Gemeinderat prüft den Gestaltungsplan anschliessend und gibt ihn für die Vorprüfung und die öffentliche Auflage frei.
Vorprüfung	Der Gestaltungsplan wird durch die Baudirektion des Kantons Zürich vorgeprüft. Aufgrund der Hinweise im kantonalen Vorprüfungsbericht wird die Vorlage allenfalls ergänzt und angepasst.
Öffentliche Auflage	Der Gestaltungsplan liegt während 60 Tagen öffentlich und wird gleichzeitig den Nachbargemeinden sowie der ZPF und der RZU zur Anhörung unterbreitet.
Nicht berücksichtigte Einwendungen	Die innert der Auflagefrist eingegangenen Einwendungen werden geprüft und fliessen allenfalls in die Vorlage ein. Die nicht berücksichtigten Einwendungen werden in einem separaten Bericht zusammengefasst.
Gemeinderat	Die Zustimmung zum Gestaltungsplan erfolgt durch den Gemeinderat.
Genehmigung	Die Genehmigung erfolgt durch die Baudirektion.
Rekursfrist	Mit der öffentlichen Bekanntmachung der Genehmigung und des zugrundeliegenden Zustimmungsbeschlusses der Gemeinde beginnt die 30-tägige Rekursfrist.
Rechtskraft	Nach unbenütztem Ablauf der Rekursfrist oder nach Erledigung allfälliger Rekurse gegen die Zustimmung und Genehmigung wird der Gestaltungsplan nach Einholen der Rechtskraftbescheinigung vom Gemeinderat in Kraft gesetzt.

## 6. Mitwirkung

### Bericht zu den Einwendungen

Gemäss § 7 PBG sind abgelehnte Anliegen in einem Bericht der nicht berücksichtigten Einwendungen zu dokumentieren und die Ablehnung zu begründen.

In diesem Kapitel werden alle Einwendungen aus der öffentlichen Auflage und Anträge der kantonalen Vorprüfung aufgeführt. Sie wurden auf ihre Zweckmässigkeit geprüft und sind bei positiver Beurteilung in die Revisionsvorlage eingeflossen. Diesem Teil des Berichts wird als Teil des Gestaltungsplans vom Gemeinderat zugestimmt.

### 6.1. Öffentliche Auflage

#### Öffentliche Auflage

Der Gestaltungsplan wurde am 3. September 2018 vom Gemeinderat zuhanden der öffentlichen Auflage, Anhörung und Vorprüfung verabschiedet.

Die öffentliche Auflage gemäss § 7 PBG erfolgte vom 22.9. bis zum 21.11.2018. Während dieser Auflagefrist konnte sich jedermann zur Planungsvorlage äussern und schriftliche Einwendungen dagegen vorbringen. Es sind keine Einwendungen eingegangen.

### 6.2 Anhörung

Die Nachbargemeinden, eidgenössische Stellen (SBB und Bundesamt für Verkehr (BAV)) sowie die Zürcher Planungsgruppe Furtal (ZPF) wurden zur Anhörung einladen.

Es sind Schreiben der Gemeinde Buchs, der ZPF, der SBB und des BAV eingegangen, in welchen Anträge sowie Hinweise formuliert wurden.

#### Antrag 1: Nutzungsdichte

Im Planungsbericht sind die heutige Nutzungsdichte und die erwarteten Auswirkungen der Planung auf die Nutzungsdichte aufzuzeigen, jeweils bezogen auf die Grundfläche (Einwohner und Beschäftigte pro Hektare). Sofern diese unter dem Wert von 300 Einwohnern + Arbeitsplätze pro Hektare liegt, ist die Abweichung von der Vorgabe aus dem regionalen Richtplan zu begründen.

Neben der allgemeinen Vorgabe, wonach eine überdurchschnittlich hohe, den örtlichen Gegebenheiten angepasste Dichte zu erreichen sei, enthalte der regionale Richtplan im Ka-

titel 2.2 gebietsweise Vorgaben für die Nutzungsdichte von Regensdorf. Das Gebiet Bahnhof Nord sei der Dichtestufe "sehr hohe Dichte, > 300 Einwohner + Arbeitsplätze pro Hektare" zugewiesen.

Entscheid

Der Antrag wird berücksichtigt.

Die Vorgabe des regionalen Richtplans wird eingehalten. In der Schutzraumplanung wird mit > 370 Einwohner/ha gerechnet. Dies wird im Bericht entsprechend ergänzt.

Antrag 2: Bewirtschaftung  
Besucherparkplätze

Neben der Bewirtschaftung der Kundenparkplätze ist auch eine Bewirtschaftung der Besucherparkplätze zu prüfen. Ggf. sind entsprechende Bestimmungen in die Vorlage aufzunehmen. Unabhängig vom Ausgang der Prüfung ist das Ergebnis dieser Prüfung im Planungsbericht darzulegen.

Der regionale Richtplan weise die Gemeinden an, die Festlegung lenkungswirksamer Parkplatz-Bewirtschaftung für Kunden- und Besucherparkplätze in den Zentrumsgebieten in der Bau- und Zonenordnung zu prüfen.

Entscheid

Der Antrag ist im Mobilitätskonzept bereits berücksichtigt.

Alle Parkplätze werden lenkungswirksam bewirtschaftet. Es findet keine Unterscheidung von Kunden- und Besucherparkplätzen statt. Für Besucher und Kunden wird eine Gebühr ab der 1. Minute erhoben.

Antrag 3: Energieversorgung

Die Aufnahme von Vorschriften zur Versorgung mit Wärme und Kälte ist zu prüfen. Allenfalls sind entsprechende Bestimmungen aufzunehmen. Unabhängig vom Ausgang der Prüfung ist das Ergebnis dieser Prüfung im Planungsbericht darzulegen.

Für den Aufbau und den Betrieb eines Energieverbundes bedürfte es einer günstigen Energiequelle. Abwärme aus dem gereinigten Abwasser einer Abwasserreinigungsanlage komme vorliegend als Quelle nicht in Frage, da die Abwasserreinigungsanlage zu weit vom Gebiet entfernt sei. Hingegen sei die Nutzung der betrieblichen Abwärme aus den Kältenutzungen der Büro- und Verkaufsnutzungen vertieft zu prüfen. In Frage kommt zudem Wärme und Kälte aus dem Grundwasser.

Entscheid

Der Antrag wurde bereits geprüft.

Aufgrund der Nähe zum Grundwasserpumpwerk ist eine Nutzung des Grundwassers nicht möglich.

Der Grundausbau ist so vorgesehen, dass eine Kältenutzung bei den Gewerbeflächen möglich ist. Ob und in welchem Umfang diese Option genutzt wird, ist im späteren Betrieb zu klären.

Hinweise SBB

Die SBB stimmt dem Gestaltungsplan mit folgenden Hinweisen zu:

- Im kantonalen Richtplan ist für die Strecke Regensdorf-Watt-Wettingen der Ausbau auf eine Doppelspur vorgesehen. Es besteht aktuell kein konkretes Projekt oder ein Termin.
- Durch die geänderte Nutzung des Baufelds ist zukünftig mit einer erhöhten Frequentierung des Bahnhofs zu rechnen. Die daraus resultierenden Wegbeziehungen, Anforderungen an deren Kapazität und Auswirkungen an die angrenzende Umgebung ist Rechnung zu tragen und im Gestaltungsplan zu berücksichtigen.
- Die bestehenden 42 Park + Rail Parkplätze am Bahnhof Regensdorf dürfen nicht beeinträchtigt werden. Im Perimeter vom Bahnhof soll es für die zukünftigen Bedürfnisse Platz haben (ca. insgesamt 70 Parkplätze bis 2025).
- Durch die Umnutzung mit dem neuen Gestaltungsplan dürfen keine Einschränkungen (z.B. Störfallverordnung) für die Bahnunternehmung entstehen.
- Allfällige Belastung durch den Eisenbahnbetrieb (z.B. Lärm, nicht ionisierende Strahlung) sind durch das neue Projekt zu tragen bzw. durch das Projekt und auf deren Kosten die nötigen Massnahmen zu realisieren.
- Eine allfällige Bepflanzung hat die Richtlinien zum Schutz der Bahnanlagen zu berücksichtigen.

Entscheid

Die Hinweise werden berücksichtigt.

#### Antrag 4: Massnahmen Störfall

Das Eidgenössische Bundesamt für Verkehr beantragt, dass die im Protokoll zur Sitzung vom 28.7.2017 (Teilnehmer: A. Wende (Mobimo Management AG), P. Kindler (Baudirektion Kt. ZH), M. Osswald und N. Bukowits (Marazzi + Paul Architekten AG)) aufgeführten Massnahmen im Gestaltungsplan als umzusetzende Massnahmen aufzunehmen sind. Diese werden in Anbetracht der Risikosituation als angebracht und üblich erachtet:

- Nutzungsbeschränkung: keine empfindliche Nutzung (z.B. Altersheim, Kita, etc.)
- Entfluchtung: Treppenhäuser Althardstrasse müssen einen unabhängigen, vom Störfall abgewendeten Fluchtweg aufweisen. Dieser kann auch über andere Nutzung im Untergeschoss führen (keine Vorgaben nach VKF)
- Fassade: nicht brennbar (auf Brandschutzfenster kann verzichtet werden)
- Zu-/Abfahrten: Garageneinfahrt mit Schwelle (ca. 20cm) ausführen damit UG nicht mit Flüssigkeit geflutet werden kann.
- Haustechnik: Keine Zuluftfassung über der zum Störfall gerichteten Fassade. Positionierung auf Dachfläche möglich.

Das Planungsvorhaben liege im Konsultationsbereich Eisenbahn gemäss Art. 11 a Abs. 2 StFV. Die von den Gestaltungsplanerarbeitern durchgeführte Berechnung der Risikosituation zeige, dass das Planungsvorhaben risikorelevant sei. Eine Koordinationspflicht gemäss vorerwählter Planungshilfe sei somit gegeben.

#### Entscheid

Der Antrag ist berücksichtigt.

Die Zu- und Wegfahrt für die Tiefgarage und die Anlieferung wurde entgegen dem Richtprojekt um 90° abgedreht. Zudem sind alle erwähnten Massnahmen im Gestaltungsplan aufgeführt. Im Baubewilligungsverfahren gilt es zu prüfen, ob diese Massnahmen im Bauprojekt umgesetzt.

#### Bemerkung 5: Funktionsfähigkeit Strassennetz

Im Beschluss des Regensdorfer Gemeinderates vom 3. September 2018 ist zudem festgehalten, dass die Fahrtenzahlen während der Hauptverkehrszeiten begrenzt werden müssen, damit das Strassennetz funktionsfähig bleibt.

Es werde davon ausgegangen, dass damit nicht nur die Funktionsfähigkeit des kommunalen Strassennetzes gemeint ist. Eine flüssige Abwicklung des MIV auf dem Kantonsstrassennetz (z.B. Wehntalerstrasse) ist für die Standortattraktivität der Gemeinde Buchs von grosser Bedeutung.

Entscheid	Die Funktionsfähigkeit des übergeordneten Strassennetzes ist auch für die Standortgemeinde und die Entwicklung des Gebiets Bahnhof Nord von grosser Bedeutung. Die Begrenzung der Fahrtenzahlen spielt dabei eine zentrale Rolle.
Bemerkung 6: Suchverkehr	Die angewendeten Reduktionsfaktoren entsprechen den Vorgaben der kantonalen Wegleitung zur Ermittlung des Parkplatz-Bedarfes. Dadurch resultiert ein tiefer massgeblicher Minimal- und Maximalbedarf an Parkfeldern, der gemäss GP gemittelt werden muss. Es wird befürchtet, dass - wenn der Umsteige-effekt zum öffentlichen Verkehr (ÖV) nicht greift - die knappen Parkplatzzahlen den Suchverkehr erhöhen und damit das Strassennetz zusätzlich belasten werden.
Entscheid	Um die Funktionsfähigkeit des Strassennetzes zu gewährleisten, ist die Festlegung eher tiefer Parkplatzzahlen unumgänglich. Aufgrund der zentralen Lage ist jedoch auch der Parkplatzbedarf entsprechend tiefer ist. Es ist daher nicht davon auszugehen, dass es zu vermehrtem Suchverkehr im Quartier kommt.
Bemerkung 7: Beschränkung Fahrtenzahl	Die Fahrtenanzahl soll während der Hauptverkehrszeiten begrenzt werden; vermutlich um den Umsteigeeffekt zum ÖV zu erzwingen. Zu- und Wegfahrten zählen separat als je eine Fahrt. Das bedeute, dass pro Stunde nicht einmal 30 Fahrzeuge ein- und ausfahren können (ohne Fahrtoleranz). Diese geringe Zahl sei realitätsfremd und reiche wahrscheinlich gerade mal aus, um die Kundenströme des geplanten Lebensmittelgeschäfts zu lenken. Davon ausgenommen wären dann aber alle Dienstleistungsbetriebe (rund 2'500 m <sup>2</sup> ) sowie die Bewohner und Besucher der geplanten 204 Wohnungen. Es ist schwierig vorstellbar, wie das funktionieren soll.
Entscheid	Im Vergleich zum heutigen Mobilitätsverhalten im Furttal scheint die Begrenzung der Fahrtenzahl während der Hauptverkehrszeiten als sehr gering. Das Gesamtverkehrskonzept macht jedoch deutlich, dass das übergeordnete Verkehrssystem keine höheren Fahrtenzahlen zulässt. Eine Beschränkung der Fahrten auf diesem Niveau ist daher im Interesse des gesamten Furttals.

### Bemerkung 8: Kontroll- und Überprüfungs-möglichkeiten

Die im Mobilitätskonzept erwähnten Kontroll- und Überprüfungs-möglichkeiten werden eher als «Lockerungen» empfunden und vermögen darum keineswegs zu überzeugen. Es würde klare Kontrollmechanismen und griffige Sanktionsmöglichkeiten fehlen um die angestrebten Ziele (Fahrtenbegrenzung, Umsteigeeffekte) wirkungsvoll zu erreichen. Zudem werde bei diesen Regelungen ausgeblendet, dass es nicht nur abendliche Hauptverkehrszeiten gebe.

### Entscheid

Bei den im Mobilitätskonzept festgelegten Überprüfungs-möglichkeiten handelt es sich um sehr griffige Regeln, welche in anderen Gebieten bereits erfolgreich angewandt wurden.

Gemäss Absatz "Überprüfung Hauptverkehrszeit" des Mobilitätskonzepts werden die Hauptverkehrszeiten zudem gelegentlich überprüft. Gemäss Gesamtverkehrskonzept stellt die Abendverkehrsspitze den momentanen Engpass dar. Sollten auch zu anderen Hauptverkehrszeiten Probleme entstehen, würde das Mobilitätskonzept entsprechend angepasst.

## 6.2 kantonale Vorprüfung

### Stellungnahme ARE

Parallel zur öffentlichen Auflage wurde die Vorlage dem kantonalen Amt für Raumentwicklung (ARE) zur Vorprüfung eingereicht. Das ARE hat mit Vorprüfungsbericht vom 20. November 2018 zum Gestaltungsplan Stellung genommen und darin 23 Anträge formuliert, welche im Folgenden behandelt wurden und gegebenenfalls in die Vorlage eingeflossen.

Zusammenfassend kommt das ARE zum Schluss, dass die in der BZO geforderten hohen Aussenraumqualitäten und die Festlegungen des Aussenraum-Richtprojekts nicht hinreichend verankert seien. Die zentralen Eckwerte der Leitlinien und des Aussenraum-Richtprojekts seien im Gestaltungsplan grundeigentümerverschuldig zu sichern. Demzufolge sei der vorliegende Gestaltungsplan vor allem dahingehend zu überarbeiten, dass die erforderlichen hochwertigen und qualitätsvollen Aussenräume, und somit das städtebauliche Gesamtkonzept, sichergestellt seien und auch umgesetzt werden könnten.

Mit der Umsetzung der formulierten Anträge und vor allem der grundeigentümerverschuldlichen Sicherung der erforderlichen Aussenraumqualitäten sowie der Optimierung der mikroklimatischen Situation könne eine Genehmigung in Aussicht gestellt werden. Es werde jedoch empfohlen, den privaten Gestaltungsplan «Baufeld K3» zu einer zweiten kantonalen Vorprüfung einzureichen. Damit könne sichergestellt werden, dass unter Berücksichtigung der oben erwähnten Auflagen einer Genehmigung nichts entgegensteht.

Entscheid

Auf eine 2. Vorprüfung wird verzichtet.

Die offensichtlich unterschiedlichen Ansichten bezüglich dem Zusammenspiel aller im Gebiet Bahnhof Nord bereits erarbeiteten Planungsgrundlagen können aus Sicht des Gemeinderates nicht mittels einer 2. Vorprüfung ausgeräumt werden. Eine Aussprache zwischen Gemeinde und Kanton wird als zielführender erachtet. Diese wird von der Gemeinde organisiert.

Antrag 1: Vorgaben Leitlinien  
und Aussenraum-  
Richtprojekt

Die Vorgaben der Leitlinien sowie des Aussenraum-Richtprojekts sind mittels geeigneter Festlegungen in Plan und Bestimmungen zu sichern. Zudem weisen wir darauf hin, dass hinsichtlich einer unmissverständlichen Anwendbarkeit des Gestaltungsplans allen Flächen innerhalb des Geltungsbereichs Signaturen (mit dazugehörigen Bestimmungen) zuzuweisen sind.

Die Flächen im Geltungsbereich, welche sich ausserhalb des Baubereichs befinden, seien momentan im Situationsplan mit keiner Signatur versehen (ausser den Bereichen zwischen den Baufelder K3, K2 und K1). Diese Flächen gehören zum öffentlichen Raum und seine gemäss den Leitlinien und dem Aussenraum-Richtprojekt zu planen und zu gestalten. Hierfür wurden im Aussenraum-Richtprojekt zu jedem Raumtyp Grundsätze festgelegt.

Damit die gemäss Art. 11a.3 Abs. 4 BZO geforderten hochwertigen und qualitätsvollen Aussenräume hinreichend gesichert werden könnten, seien die wesentlichen Eckwerte dieser Raumtypen im Gestaltungsplan, und nicht, wie in Art. 4.1 Abs. 2 erwähnt, im Baubewilligungsverfahren zu sichern. Als wesentliche Eckwerte gelten: die flächenmässige Sicherung der Zonen und Elemente der verschiedenen Raumtypen sowie die Festlegung derer Nutzungen in den Bestimmungen, die Situierung und Darstellung der Oberflächenwasser, die Festlegung und Sicherung nicht unterbaubarer Bereiche, die Festlegung der Bäume und Bepflanzung sowie die Sicherstellung ausreichender Grün- und Versickerungsflächen hinsichtlich eines optimierten Mikroklimas und einer hohen Aussenraumqualität. Im Übrigen ist wie in Art. 4.1 Abs. 1 festgehalten für die Gestaltung der Aussenräume das Aussenraum-Richtprojekt massgebend.

Entscheid

Der Antrag wird teilweise berücksichtigt.

Das Aussenraum-Richtprojekt ist sowohl in den Leitlinien des Gemeinderates als auch in der BZO Art. 11a.3 Aussenraum verankert und damit für die Grundeigentümer verbindlich. Ein Kopieren von Bestimmungen (bspw. der Raumtypen) aus dem Aussenraum-Richtprojekt in den Gestaltungsplan ist daher nur bedingt zweckmässig. Dies würde zudem einem statischen Verweis gleichkommen, welcher insbesondere bei langfristigen Planungen nicht erwünscht ist. Die entsprechenden Raumtypen können im Situationsplan aber als Informationsinhalt ergänzt werden.

Die mittlere Zone ist nicht Bestandteil des Gestaltungsplanperimeters. Regelungen betreffend Wasserelementen und nicht unterbaubarer Bereiche sind daher im Gestaltungsplan nicht möglich.

Gemäss Aussenraum-Richtprojekt sind Grünflächen sowie übrige Freiflächen soweit möglich für Versickerung und Retention zu verwenden, soweit deren Funktion dies zulässt. Sämtliches Meteorwasser im Gestaltungsplanperimeter wird versickert. Der Nachweis erfolgt jedoch nicht über die Fläche. Die Versickerung erfolgt aufgrund der mehrheitlichen Unterkellerung der Freiflächen vorwiegend über eine Versickerungsanlage. Dies kann im erläuternden Bericht ergänzt werden.

Antrag 2: Situationsplan  
Mischverkehrs- und Aufenthaltsflächen

Die erwähnte Unstimmigkeit bzgl. der Mischverkehrs- und Aufenthaltsflächen ist zu bereinigen.

In der Legende ist der Eintrag «Mischverkehrs- und Aufenthaltsfläche» aufgeführt, welche aber im Plan nicht dargestellt sei.

Entscheid

Der Antrag wird berücksichtigt.

Antrag 3:  
Situationsplan Bäume

Die Bäume entlang der Althardstrasse sind als Festsetzungsinhalt aufzuführen, damit die Inhalte des Aussenraum-Richtprojekts und somit die geforderten hohen Aussenraumqualitäten grundeigentümergebunden gesichert werden können.

Damit die notwendigen hohen Aufenthaltsqualitäten grundeigentümergebunden gesichert werden können, seien die Inhalte des Aussenraum-Richtprojekts im vorliegenden Gestaltungsplan als Festsetzungsinhalte zu sichern. Vor diesem Hintergrund sei nicht nachvollziehbar, weshalb die Bäume zwischen den Baufeldern K1 bis K3 als Festsetzungsinhalt, und die Bäume entlang der Althardstrasse lediglich als Informationsinhalt aufgeführt seien.

Entscheid

Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

Wie im erläuternden Bericht aufgezeigt wird, handelt es sich beim Bereich zur Althardstrasse um einen Bereich mit vielen überlagernden Nutzungsansprüchen. Strassenbepflanzung, Versickerung, Businfrastruktur, Verkaufsvorbereiche, Wohnungszugänge, Feuerwehrezufahrt, öffentliche Veloabstellplätze etc. müssen in diesem Bereich stattfinden.

Die genauen Abmessungen der öffentlichen Businfrastruktur sind noch nicht klar. Es ist aber davon auszugehen, dass diese die Pflanzung der im Aussenraum-Richtprojekt im Gestaltungsplanperimeter vorgesehenen Bäume stark beeinträchtigt resp. allenfalls gar verunmöglicht. Da Aussenraum-Richtprojekt für die Gestaltung der Aussenräume jedoch bindend ist, sind diese Bäume zu pflanzen, sollten keine übergeordneten öffentlichen Interessen dagegensprechen. Eine zusätzliche Festsetzung dieser Bäume im Gestaltungsplan macht vor diesem Hintergrund jedoch keinen Sinn.

Antrag 4: Art. 1.3  
Verhältnis zur BZO

In Artikel 1.3 ist zu ergänzen, welche Gesetzesfassung beim übergeordneten kantonalen Recht zur Anwendung kommt.

Solange eine durch die Gemeinde harmonisierte BZO nicht rechtskräftig genehmigt sei, seien Bauvorhaben in der betreffenden Gemeinde anhand der bis zum 28. Februar 2017 geltenden Fassung des Planungs- und Baugesetzes vom 1. Juli 2015 zu beurteilen. Um zu wissen, nach welcher Gesetzesfassung das übergeordnete Recht zur Anwendung komme, sei dies in der Vorschrift zu präzisieren.

Entscheid

Der Antrag wird berücksichtigt und Artikel 1.3 entsprechend ergänzt.

Antrag 5: Art. 2.5  
Unterirdische Bauten

Art. 2:5 Abs. 1 (in Kombination mit dem Situationsplan) ist dahingehend anzupassen, dass mindestens die mittlere Zone der Furttalpromenade nicht unterbaut werden darf. Ausgenommen sind Tiefgaragenverbindungen, die pro Baufeld höchstens zwei Fahrstreifen aufweisen. Aus mikroklimatischer Sicht wird empfohlen, den Anteil nicht unterbaubarer Bereiche zusätzlich zu erhöhen.

In Art. 2.5 Abs. 1 werden unterirdische Gebäude und Gebäudeteile im gesamten Geltungsbereich zugelassen. Gemäss dem im vorliegenden Gestaltungsplan zu sichernden Aussenraum-Richtprojekt (Art. 2.1 Abs. 4) darf die mittlere Zone des Raumtyps «Furttalpromenade» nur für Tiefgaragenverbindungen unterbaut werden, die pro Baufeld höchstens zwei Fahrstreifen aufweisen. Dies ist im vorliegenden Gestaltungsplan ebenfalls zu sichern.

Entscheid

Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

Das Aussenraum-Richtprojekt ist sowohl in den Leitlinien des Gemeinderates als auch in der BZO Art. 11a.3 Aussenraum verankert und damit für die Grundeigentümer verbindlich. Ein Kopieren von Bestimmungen aus dem Aussenraum-Richtprojekt in den Gestaltungsplan ist daher unnötig.

Zudem ist die mittlere Zone nicht Bestandteil des Gestaltungsplanperimeters. Gegenüber dem Aussenraum-Richtprojekt verschärfende Regelungen betreffend nicht unterbaubarer Bereiche sind daher im Gestaltungsplan nicht zweckmässig.

Antrag 6: Art. 2.5 Verweis  
auf Aussenraum-Richtplan

In Art. 2.5 Abs. 2 ist auf die im Gestaltungsplan festgesetzten Baumstandorte zu verweisen. Der Verweis auf das Aussenraum-Richtprojekt ist zu streichen.

Bei Art. 2.5 Abs. 2 werde auf das Aussenraum-Richtprojekt verwiesen. Da die Bäume aber im Gestaltungsplan gesichert werden müssen, könne der Verweis auf das Aussenraum-Richtprojekt weggelassen werden.

Entscheid

Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

Insbesondere aufgrund der Nutzungskonflikte im Bereich zur Althardstrasse wird auf die zusätzliche Festsetzung der Bäume gemäss Aussenraum-Richtprojekt im Gestaltungsplan verzichtet (siehe auch Begründung zu Antrag 3).

Antrag 7: Art. 4.3  
Althardstrasse

Art. 4.3 Abs. 1 ist dahingehend zu präzisieren, als dass der Zweck der Baufeldvorzone gemäss Art. 3.1 der Bestimmungen des Aussenraum-Richtprojekts grundeigentümerverbindlich gesichert wird.

In Art. 4.3 Abs. 1 werde erwähnt, dass «Versickerungs- und Retentionsflächen ebenfalls zulässig sind». Gemäss Aussenraum-Richtprojekt würden aber die Baufeld-Vorzonen durchwegs der Versickerung und der Retention dienen, weshalb dieser Zweck in der vorliegenden Formulierung zu unverbindlich bleibe.

Entscheid

Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

Für das Teilbaufeld K3 (Gestaltungsplanperimeter) werden im Aussenraum-Richtprojekt nur im Bereich der Zufahrt / Anlieferung Baufeldvorzonen bezeichnet. Dies aufgrund der zentralen Lage am Bahnhof und den damit verbundenen Nutzungskonflikten. Art. 4.3 Abs. 1 steht daher nicht im Widerspruch zum Aussenraum-Richtprojekt.

Die überlagernden öffentlichen Interessen (Interessenslinie SBB, Bushof Nord etc). lassen sich zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht genau abgrenzen, weshalb auch im Gestaltungsplan keine verbindlichere Aussage möglich ist.

Antrag 8: Art. 4.5 Zwischenraum zu Baufeldern K1/K2  
Nutzung

Aufgrund der nicht hinreichenden Aussenraumqualität und der lärmtechnisch unzureichenden Situation sind die Tiefgaragenein- und -ausfahrt, die Anlieferung sowie die Parkierung im Zwischenraum der Baufelder K1, K2 und K3 zu streichen. Die Tiefgaragenzufahrt soll analog dem Projekt von Marazzi Paul Architekten (vgl. Jurybericht) von der Althardstrasse her erfolgen. Art. 4.5 ist zusammen mit dem Situationsplan dahingehend anzupassen, als dass der Zwischenraum zu den Baufeldern K1/K2 ausschliesslich dem Fuss- und Veloverkehr dient und eine hohe Aussenraumqualität sichergestellt werden kann. Die Anlieferung bzw. der Bereich für die Tiefgaragenein- und -ausfahrt ist ausschliesslich entlang der Althardstrasse anzuordnen. Eine Parkierung ist auszuschliessen. Für die Unterflurcontainer ist zu prüfen, ob diese tatsächlich in diesem für die Aussenraumqualität wichtigen Zwischenraum platziert werden müssen.

Freifläche

Aufgrund der gemäss BZO erforderlichen hohen Siedlungsqualität würden oberirdische Flächen in erster Linie als Freifläche und Bewegungsraum für den Fuss- und Veloverkehr dienen.

Die Festlegung des Bereichs zwischen den Baufeldern K1, K2 und K3 als Mischverkehrsfläche mit Tiefgaragenein- und -ausfahrt, Parkierung und Anlieferung stehe dieser BZO-Bestimmung entgegen und beeinträchtigt die Aussenraumqualität dieses wichtigen Zwischenraums in hohem Masse. Zudem werde festgestellt, dass gemäss Art. 11 a.3 Abs. 2 BZO mindestens 20% der Baufeldflächen als Freiflächen (Aufenthalts-, Spiel- und Grünflächen) zu sichern seien. Bezogen auf das Baufeld K3 seien somit mindestens 1'440 m<sup>2</sup> Freiflächen zu schaffen. Während im Innenhof 1'000 m<sup>2</sup> Freiflächen angeordnet werden, seien somit die restlichen mindestens 440 m<sup>2</sup> Freiflächen im Zwischenraum zu den Baufeldern K1/K2 zu sichern. Des Weiteren ist in Art. 6.9 Abs. 2 der Leitlinien festgelegt, dass Zu- und Wegfahrten (zu Tiefgaragen) möglichst direkt ab dem übergeordneten Strassensystem zu erfolgen haben.

Lärmschutz

Das Umweltschutzgesetz (USG) wie auch die LSV verpflichten zur Vorsorge im Lärmschutz (Vorsorgeprinzip). Zudem würden die Grundsätze «Lärm zu Lärm» und «lärmunempfindlichere Nutzung zum Lärm» gelten. Gemäss diesen Grundsätzen müssten die Tiefgaragenzufahrt, die Anlieferung sowie die Parkierung zur Althardstrasse verlegt werden. Ansonsten kommt es zu einer Anordnung lärmunempfindlicher Nutzungen (Zufahrt, Parkierung und Anlieferung) an einem bezüglich Strassenlärm ruhigeren Ort, so dass der Grundsatz «Lärm zu Lärm» nicht berücksichtigt wird. Nach Art. 7 LSV sind die Lärmemissionen einer neuen ortsfesten Anlage so weit zu begrenzen, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist. Insofern sind auch Massnahmen zu ergreifen, die über die allfällige Einhaltung der Planungswerte hinausgehen (in Ergänzung zur Aussage im Planungsbericht auf Seite 29). Die Möglichkeit zur Einhaltung der Planungswerte gegenüber der Parkierung und der Anlieferung ist vorliegend nicht beurteilt worden (wie auch die lärmtechnischen Auswirkungen auf die Baufelder K1 und K2). Es wird festgestellt, dass maximal 189 Parkplätze mit teilweise hohem SVP (Verkauf, publikumsorientierte Dienstleistung) möglich sind. Es kann demzufolge nicht ausgeschlossen werden, dass die Planungswerte der ES III bei einer Anordnung der Tiefgaragenein- und -ausfahrt im Zwischenraum eventuell sogar überschritten würden.

Öffnung zum Zwischenraum

Der Gestaltungsplan siehe ab dem Zwischenraum eine Öffnung (Fusswegverbindung) zum Innenhof des Baufelds K3 vor. Diesbezüglich weisen wir darauf hin, dass aus Sicht des Lärmschutzes ein direkter Schalleintrag durch Zu- und Wegfahrten sowie Reflexionen an künftigen Bauten in den Baufeldern K1 und K2 möglichst vermieden werden sollte, um die Aufenthaltsqualität im Innenhof des Baufeld K3 nicht zu beeinträchtigen.

Entscheid

Der Antrag wird teilweise berücksichtigt.

Nutzung

Die Definition der Raumtypen "Furttalpromenade" und "Ostring" im Aussenraum-Richtprojekt schliesst die Erstellung der für das Baufeld notwendigen Infrastruktur aus. Wie bereits bei Antrag 3 dargelegt, bestehen für den Bereich zur Althardstrasse viele überlagernden Nutzungsansprüchen. Die genauen Abmessungen der öffentlichen Businfrastruktur sind zwar noch nicht klar, aufgrund der ersten Studien muss aber davon ausgegangen werden, dass diese so viel Platz beansprucht, dass die Tiefgaragenein- und -ausfahrt sowie die Anlieferung nicht an der Fassade zur Althardstrasse angeordnet werden können. Hinzukommt, dass die engen Platzverhältnisse und überlagernden Nutzungen zu erheblichen Beeinträchtigungen des Verkehrs auf der Althardstrasse führen würden.

Aufgrund übergeordneter Anforderungen an die meisten, an den Baukörper angrenzenden Räume, stellt der Zwischenraum damit den einzigen verfügbaren Raum für die benötigte Infrastruktur dar. Die bemängelte Qualität der Durchwegung im Zwischenraum wird zudem mit der direkten Verbindung von der Althardstrasse zur Furttalpromenade über den Innenhof analog dem Wettbewerbsprojekt aufgewogen.

#### Freifläche

Wie im erläuternden Bericht dargelegt, wird die Auflage aus der BZO, wonach 20% der Baufeldfläche als Freiräume zu gestalten sind, erfüllt. Der Baubereich umfasst nur ca. 87% des Baufeldes. Zudem werden im Innenhof mind. 1'000 m<sup>2</sup> Freiflächen angeordnet. Damit weist das Richtprojekt einen Freiflächenanteil von mind. 30% auf.

#### Lärmschutz

Die Vorgaben hinsichtlich Störfall, wonach beispielsweise Gebäudeöffnungen an der Störfallabgewandten Fassade anzuordnen sind, widersprechend der Zu- und Wegfahrt in die Tiefgarage direkt ab der Althardstrasse. Da Art. 7 LSV vorschreibt, die Lärmemissionen einer neuen Anlage so weit zu begrenzen, als die technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist, liegt mit der Zu- und Wegfahrt über den Zwischenraum im vorliegenden Gestaltungsplan dann auch keine Verletzung der Lärmschutzverordnung vor.

Bei maximal 30 Fahrten pro Stunde über den Zwischenraum kann zudem nicht von einer relevanten Lärmquelle gesprochen werden. Insbesondere nicht im direkten Umfeld der Althardstrasse und des Ostrings mit deutlich höheren Fahrtenzahlen und damit Lärmemissionen.

#### Öffnung zum Zwischenraum

Im Bauprojekt wird auf die Öffnung vom Innenhof zum Zwischenraum zugunsten einer direkteren Nord-Süd-Verbindung durch den Innenhof verzichtet. Damit kommt es nicht mehr zu einem direkten Schalleintrag vom Zwischenraum zum Innenhof.

#### Antrag 9: Parkplätze

Art. 6.5 Abs. 1 bzgl. der oberirdischen Parkplätze im Zwischenraum zu den Baufeldern K1/K2 ist aufgrund der obigen Ausführungen zu streichen.

#### Entscheid

Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

Gemäss Leitlinien dürfen vereinzelt oberirdische Parkplätze angeordnet werden. Für die meisten Baufelder können diese entlang der Stichstrassen angeordnet werden. Für das Baufeld K3 ergibt sich aufgrund der zentralen Lage an Ostring, Althardstrasse mit Bushaltestelle und Furttalpromenade keine anderer Anordnungsspielraum für oberirdische Parkplätze als den Zwischenraum zu den Baufeldern K1/K2. Dieser Zwischenraum

übernimmt die Funktion eines Infrastrukturräumtes. Neben der für die Ansiedlung von Gewerbenutzungen im Erdgeschoss notwendigen Parkierung sind dort auch die Trafostation und die Unterflurcontainer angeordnet.

Als Ergänzung wird der Innenhof als qualitativer ruhiger Freiraum mit hoher Aussenraumqualität ausgestaltet.

#### Antrag 10: Art. 4.6 / 4.7 Innenhof / Grünflächen

Hinsichtlich der erforderlichen hohen Aussenraumqualitäten und der zu optimierenden mikroklimatischen Rahmenbedingungen ist der vom Aussenraum-Richtprojekt übernommene Begriff «angemessen» für den vorliegenden Gestaltungsplan zu präzisieren.

Diese Festlegung ist abzustimmen mit den zu pflanzenden Bäumen und der dafür notwendigen Überdeckung.

In Art. 4.6 Abs. 3 sowie in Art. 4.7 werde festgehalten, dass ein angemessener Teil des Innenhofs bzw. der übrigen Freiflächen zu begrünen sei. Der Begriff «angemessen» sei nicht hinreichend bestimmt.

#### Entscheid

Der Antrag wird berücksichtigt.

Der Begriff "angemessen" wird in den Bestimmungen durch einen entsprechend festgelegten Anteil der Freiflächen ersetzt, welcher zu begrünen ist.

#### Antrag 11: Art. 4.8 Bäume und Sträucher

Art. 4.8 und der Legendeneintrag im Situationsplan sind dahingehend anzupassen, als dass an den schematisch bezeichneten Standorten ausschliesslich Bäume gepflanzt werden dürfen. Diese Baumpflanzungen können selbstverständlich durch Sträucher ergänzt werden.

Die Pflanzung von Bäumen sei ein wesentliches Element zur Schaffung eines angenehmen Mikroklimas. Vor diesem Hintergrund und der Tatsache, dass dem Aussenraum und dem Mikroklima in der gesamten Entwicklungsplanung Bahnhof Nord ein hoher Stellenwert beizumessen sei, sei nicht nachvollziehbar, weshalb gemäss Art. 4.8 anstelle von Bäumen auch Sträucher gepflanzt werden dürfen. An den im Situationsplan festgelegten Standorten (dunkel- und hellgrüne Kreise) seien in Übereinstimmung mit dem Aussenraum-Richtprojekt ausschliesslich Bäumen zu pflanzen.

#### Entscheid

Der Antrag wird berücksichtigt.

Antrag 12: Art. 5 Gestaltung

Weil der in Art. 5.1 festgehaltene Grundsatz einer besonders guten Gesamtwirkung im Sinne von § 71 PBG dem Art. 4 (Aussenraum) übergeordnet ist, ist Art. 5 in der Reihenfolge vor Kap. 4 (Aussenraum) zu verschieben.

Entscheid

Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

Die Bestimmungen eines Gestaltungsplans weisen keine Priorisierung auf und deren Reihenfolge daher frei.

Antrag 13: Art. 5.3  
Baubewilligungsverfahren

Art. 5.3 (insbesondere Abs. 1) ist hinsichtlich eines angemessenen Projektierungsspielraums zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen.

Gemäss § 83 Abs. 2 PBG hat der Gestaltungsplan für die Projektierung einen angemessenen Spielraum zu belassen. Vor diesem Hintergrund ist nicht hinreichend klar, was mit Art. 5.3 Abs. 1 ausgesagt bzw. bezweckt werden soll.

Entscheid

Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

Bei Art. 5.3 handelt es sich um eine für alle Gestaltungspläne im Gebiet Bahnhof Nord entwickelte Standardbestimmung, um die Qualität der Bauprojekte zu sichern. Dieser Artikel wurde im Gestaltungsplan Gretag-Areal bereits genehmigt und ergibt Sicherheit sowohl für die Bauherrschaft als auch die Gemeinde.

Antrag 14: Art. 6.1  
Zu- und Wegfahrten

Art. 6.1 Abs. 4 ist in der vorliegenden Form zu streichen.

In Art. 6.1 Abs. 4 werde erwähnt, dass die Anlieferung "möglichst nicht zu Beeinträchtigungen auf der Althardstrasse" führen dürfe. Einerseits ist unklar was mit dieser Aussage beabsichtigt werde, und andererseits ist diese Aussage normativ unbestimmt. Zudem weisen wir darauf hin, dass ein Gestaltungsplan lediglich Sachverhalte innerhalb des Geltungsbereichs regeln darf. Des Weiteren lässt vorliegende Bestimmung vermuten, dass die verkehrliche Lösung auf der Althardstrasse noch nicht abschliessend geregelt ist.

Entscheid

Der Antrag wird teilweise berücksichtigt.

Die Bestimmung 6.1 Abs. 4 wird folgendermassen angepasst: Die Anordnung der Parkplätze und die Gestaltung der Zu- und Wegfahrt sowie die Anlieferung werden so auszugestalten, dass sie nicht zu Beeinträchtigungen auf der Althardstrasse führen.

Antrag 15: Art. 6.5  
Oberirdische Parkplätze für  
Besucher und Kunden

Wie oben unter dem Punkt «Zwischenraum zu den Baufeldern K1/K2» dargelegt wurde, ist Art. 6.5 Abs. 1 zu streichen.

Entscheid

Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

Vergleiche Begründung zu Antrag 8.

Antrag 16: Art. 6.7  
Veloabstellplätze

In Art. 6.7 Abs. 1 ist der Satz «Die minimale Anzahl kann reduziert werden, sofern deren Mehrfachnutzung oder ein reduzierter Bedarf nachgewiesen werden kann.» zu streichen.

Die ausführliche Berechnung der Veloabstellplätze werde begrüsst. Gemäss der Berechnung bzw. der VSS Norm werde festgehalten, dass insbesondere bei der Wohnnutzung die Anzahl der Veloabstellplätze nicht angepasst werden soll, weil hier nicht die Velobenutzung, sondern der Velobesitz der massgebende Faktor ist. Der grösste Anteil der im vorliegenden Gestaltungsplan benötigten Veloabstellplätze sei für das Wohnen reserviert und deshalb soll die Anzahl nicht reduziert werden.

Entscheid

Der Antrag wird berücksichtigt.

Empfehlung 17: Spezialvelos

Es wird empfohlen, den Anteil der Abstellplätze für Spezialvelos in den Bestimmungen festzulegen.

Gemäss den dargelegten Berechnungen wird richtigerweise von einem Anteil für Spezialvelos von 20% ausgegangen. In den Bestimmungen wird dies hingegen nicht festgehalten. Die Spezialvelos benötigen mehr Fläche als normale Velos. Dies verringert die Fläche bzw. die Anzahl der Abstellplätze für normale Velos.

Entscheid

Die Empfehlung wird berücksichtigt und das Mobilitätskonzept entsprechend ergänzt.

Empfehlung 18: öffentliche  
Veloabstellplätze

Wir empfehlen der Gemeinde Regensdorf, die Anzahl Veloabstellplätze für das ganze Bahnhofgebiet zu errechnen und rund um den Bahnhof auf Baufelder zu verteilen. Die Anzahl von 200 öffentlichen Veloabstellplätzen ist dann zu überprüfen und allenfalls noch weiter zu erhöhen.

In Art. 6.7 Abs. 2 werden 200 öffentliche Veloabstellplätze definiert. Wir begrüssen diese Festlegung. Die Zentrumszone Z-BN B besteht aus 17 Baufeldern. Die Baufelder F, H, K, M und O grenzen an die Gleise bzw. an den Bahnhof Regensdorf und die Bushaltestellen.

Entscheid

Die Empfehlung ist bereits berücksichtigt.

Die Gemeinde verfügt über eine Berechnung der erforderlichen öffentlichen Veloabstellplätze im gesamten Entwicklungsgebiet Bahnhof Nord. Darin sind mehr als 1'100 Abstellplätze auf den Baufeldern F – O vorgesehen. Zusätzlich besteht die Option einer Velostation in der Machbarkeitsstudie Bushof, welche weitere 1'000 Abstellplätze umfassen wird. Damit sind ausreichende Abstellplätze auf der Nordseite des Bahnhofs vorhanden.

Aus dieser Gesamtberechnung leitet sich auch die Anzahl von 200 öffentlichen Veloabstellplätzen für das Baufeld K3 ab. Eine Erhöhung dieser Anzahl ist nicht notwendig und aufgrund der beschränkten Platzverhältnisse auch kaum realisierbar.

Antrag 19: Art. 6.8  
Wegverbindung

Die Veloverbindungen durch den Innenhof sind im Situationsplan sowie in den Bestimmungen zu ergänzen. Die Benützung der Wege im Innenhof «tagsüber» ist zu überprüfen.

Gemäss Mobilitätskonzept (S. 12) seien im Innenhof der Überbauung oberirdische Veloabstellplätze vorgesehen. Die Wegverbindung zu diesen Veloabstellplätzen sei aber gemäss Situationsplan und der vorliegenden Bestimmung 6.8 nur als Fussweg tagsüber benutzbar. Die Wegverbindungen sollen für Fuss- und Veloverkehr durchgängig sein damit die Veloabstellplätze mit dem Velofahren erreichbar seien.

Entscheid

Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

Aufgrund der Überarbeitung des Bauprojekts werden im Innenhof keine Veloabstellplätze mehr platziert. Zudem soll der Innenhof als qualitätsvoller, ruhiger Freiraum ausgestaltet werden, welcher nicht durch eine Veloverbindung beeinträchtigt werden soll. Die Schnittstelle zur Althardstrasse eignet sich aufgrund der Wartebereiche der Buskanten zudem auch nicht für eine Veloverbindung.

Antrag 20: Art. 7.2  
Meteorwasser

Art. 7.2 ist im Sinne des Aussenraum-Richtprojekts dahingehend anzupassen, als dass die Versickerung und die Retention von Meteorwasser aufgrund des hohen Stellenwerts zu fördern ist.

Gemäss Art. 1.1 Abs. 3 der Bestimmungen des Aussenraum-Richtprojekts haben Flächen für die Versickerung und die Retention von Meteorwasser einen besonders hohen Stellenwert. Die vorliegende Bestimmung vermöge diese Vorgabe nicht hinreichend zu sichern.

Entscheid

Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

Gemäss Aussenraum-Richtprojekt sind Grünflächen sowie übrige Freiflächen soweit möglich für Versickerung und Retention zu verwenden, soweit deren Funktion dies zulässt. Im Gestaltungsplanperimeter sämtliches Meteorwasser wird versickert. Der Versickerung kommt daher ein hoher Stellenwert zu. Eine Verschärfung der Bestimmung wird daher nicht als notwendig erachtet.

Antrag 21: Art. 7.4 Störfall

Die Massnahmen zur Risikominimierung sind in die Bestimmungen des Gestaltungsplans aufzunehmen. Die Stellungnahme zur Risikosituation des BAV als zuständige Vollzugsstelle der Störfallverordnung für Bahnlinien ist in der Gesamtbeurteilung zu berücksichtigen.

Der Planungssperimeter liegt teilweise im Konsultationsbereich der Furttal-Bahnlinie, die aufgrund des Transportes von jährlich 1'708'000 Tonnen Gefahrgut der Störfallverordnung unterstellt ist. Aus diesem Grund sind damit die Aspekte der Störfallvorsorge bei Rauplanungsverfahren zu berücksichtigen. Im Rahmen des Vorprojektes wurden in Zusammenarbeit mit der kantonalen Fachstelle Störfallvorsorge die Personenrisiken abgeschätzt und Massnahmen am Bauvorhaben zur Risikominimierung evaluiert. Die Personenrisiken werden aufgrund der Personenzunahme zukünftig zunehmen und voraussichtlich in den Übergangsbereich ansteigen. Es sind deshalb Massnahmen zur Risikominimierung umzusetzen. Diese sind im Gestaltungsplanverfahren festzusetzen und nicht wie in Art. 7.4 vorgesehen, erst im nachgelagerten Baubewilligungsverfahren zu klären.

Bei Änderungen der Richt- und Nutzungsplanung müsse gemäss Art. 118 Abs. 3 der Störfallverordnung zur Beurteilung des Risikos eine Stellungnahme bei der zuständigen Vollzugsstelle eingeholt werden. Im Falle von Bahnlinien sei die zuständige Vollzugsstelle das Bundesamt für Verkehr (BAV). Die Fachstelle Störfallvorsorge leite deshalb das Planungsvorhaben dem BAV weiter. Die Stellungnahme des BAV vom 19. Oktober 2018 (siehe Beilage) sei zu berücksichtigen.

Entscheid

Der Antrag wird berücksichtigt.

Die Umsetzung geeigneter Massnahmen ist im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens nachzuweisen. Siehe auch die Behandlung des Antrages 1 der öffentlichen Auflage. Die Bestimmung wird jedoch um die möglichen Massnahmen ergänzt.

Antrag 22: Art. 8.5  
allgemeine Anforderungen

Art. 8.5 Abs. 2 der vorliegenden Bestimmungen ist zu streichen und Art. 8.5 Abs. 3 der vorliegenden Bestimmungen ist um die Anforderung des ruhigen Aussenraums zu ergänzen.

Gemäss Art. 8.5 Abs. 2 sei eine Ausnahmegewilligung für einen Wohnraum, bei welchem der Immissionsgrenzwert (IGW) an einem Fenster zwar überschritten, am Lüftungsfenster jedoch eingehalten sei, nur möglich, wenn die Wohnung über einen ruhigen Aussenraum verfüge. Dies entspreche weder der kantonalen Praxis für Ausnahmegewilligungen noch den Festlegungen von Art. 11 a.5 Abs. 2 BZO. Zudem werde ein gewerblicher Mindestanteil vorausgesetzt. Dies erscheine nicht zweckmässig. Aus Sicht der Fachstelle Lärmschutz könne der erwähnte Absatz gänzlich gestrichen werden.

Um sowohl der kantonalen Praxis als auch der BZO zu entsprechen, sei der ruhige Aussenraum hingegen eine Voraussetzung für eine Ausnahmegewilligung für Wohnräume, bei welchen der IGW an allen Fenstern überschritten sei (rote Räume). Art. 8.5 Abs. 3 der Bestimmungen sei dahingehend zu ergänzen. Ausnahmegewilligungen für gelbe Räume können unter Vorbehalt des den Lärmschutz überwiegenden Interesses in Aussicht gestellt werden. Soll der in der BZO definierte gewerbliche Mindestanteil Eingang in die Bestimmungen erhalten, wäre Art. 8.5 Abs. 3 aus unserer Sicht der geeignete Ort.

Entscheid

Der Antrag wird berücksichtigt.

Auf eine zusätzliche Verankerung des gewerblichen Mindestanteils gemäss BZO im Gestaltungsplan wird verzichtet.

Hinweis 23: Lokalklima

Zur Verbesserung der lokalklimatischen Situation ist auch eine Fassadenbegrünung zu prüfen.

Die vorgesehenen Bauten und die benötigte Bodeninfrastruktur würden eine Fläche von rund 0.8 ha beanspruchen. Gemäss kantonalem Klimamodell liege die nächtliche Lufttemperatur auf dem Projektareal ca. 4°C über dem kantonalen Mittel und sei somit als urbane Hitzeinsel zu betrachten. Aufgrund der zusätzlichen Versiegelung der Bodenoberfläche und der angestrebten dichten Bebauung werde sich die lokalklimatische Situation für die künftigen Bewohnerinnen und Bewohner sowie Beschäftigten verschärfen, was sich auf Gesundheit und Wohlbefinden auswirken könne. Überwärmungen stellen, zusammen mit einer hohen Schadstoffbelastung der Luft, gesundheitliche Risiken für die Wohnbevölkerung dar. Deshalb sei es im Sinne von Art. 1 USG notwendig, lokal klimatische Anforderungen bei städtischen Planungsprozessen zu beachten. In diesem Zusammenhang werden die Begrünungsmassnahmen im Freiraum sowie die Verwendung von hellen Materialien an der Gebäudefassade begrüsst.

Die geplante extensive Dachbegrünung werde aus lokalklimatischer Sicht als nicht ausreichend beurteilt. Aus diesem Grund werde empfohlen, gegenüber der in Art. 4.9 (Dachflächen) vorgeschriebenen extensiven Dachbegrünung eine grössere Substratdicke vorzuschreiben, so dass eine lokalklimatisch wirksame, intensive Dachbegrünung mit einheimischen Arten möglich werde.

Entscheid

Der Hinweis wurde geprüft.

Der Hinweis enthält die fälschliche Annahme, dass es im Gestaltungsplanperimeter zu einer zusätzlichen Versiegelung der Bodenoberfläche kommt. Aufgrund der heute beinahe vollständigen Versiegelung der Freiflächen, vergrössert sich die unversiegelte Fläche mit der Projektrealisierung erheblich.

Alle Fassade zur Althardstrasse zwingend nicht brennbare Materialien zu verwenden. Dies gilt auch für Fassaden, welche von der Feuerwehr nicht anleiterbar sind (Brandschutz). Gegen eine Fassadenbegrünung spricht auch deren hoher Unterhalt und Wartung.

Für ein besseres Mikroklima haben die Dachbegrünung und der begrünte Innenhof zudem nachweislich einen ausreichenden positiven Einfluss.

Baufeld K3, Bahnhof Nord

Genehmigung

# Mobilitätskonzept

Visualisierung Richtprojekt



Inhalt	1. Anlass und Ausgangslage	3
	2. Ziele	5
	3. Nutzerverhalten	5
	4. Parkplatzberechnung und -zuteilung	6
	5. Parkplatzbewirtschaftung	9
	6. Fahrtenmodell	9
	6.1 Definition	9
	6.2 Fahrtenzahl	10
	6.3 Prozess bei Fahrtenüberschreitung	11
	7. Ausstattung und Integration der Parkierungsanlage	12
	8. Veloparkierung	12
	9. Weitere mobilitätsreduzierende Massnahmen	14
	10. Anpassungen	16
	11. Fazit	16
	Anhang	16

Bearbeitung

Suter • von Känel • Wild • AG  
Luca Imoberdorf, Fiona Mera, Reto Wild

# 1. Anlass und Ausgangslage

## Ausgangslage

Der Gestaltungsplan für das Baufeld K3 ist ein Baustein zur Realisierung des städtebaulichen Konzepts im Gebiet Bahnhof Nord. Das aufgrund des Studienauftrages ausgewählte Projekt von Marazzi + Paul Architekten AG, Zürich wurde zu einem Richtprojekt weiterentwickelt.

Das Richtprojekt sieht eine reine Gewerbenutzung im Erdgeschoss und Wohnen in den Obergeschossen vor. Es resultiert ein Nutzungsmix von ca. 25% Gewerbe und ca. 75% Wohnen.

Davon sind rund 1'000 m<sup>2</sup> Verkaufsflächen und 700 m<sup>2</sup> Lagerflächen. Zudem sollen im Erd- und Zwischengeschoss ca. 2'500 m<sup>2</sup> Dienstleistungen angeordnet werden. In den Obergeschossen sind ca. 200 Wohnungen geplant.

## Zweck Mobilitätskonzept

Das Mobilitätskonzept soll das Funktionieren des Verkehrssystems und der Parkierung garantieren, so dass ein Ausweichen auf öffentliche Parkierungsflächen verhindert werden kann.

## Geltungsbereich Mobilitätskonzept

Der Geltungsbereich des Mobilitätskonzeptes entspricht dem Perimeter des Gestaltungsplans Baufeld K3.

 Gestaltungsplanperimeter



## Grundlage Abstellplätze Auto

Gemäss Art. 10.2 der Bau- und Zonenordnung und Art. 6.2 des Gestaltungsplans wird die Zahl der erforderlichen und zulässigen Abstellplätze aufgrund der Erschliessung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln (ÖV) in Prozenten des Normbedarfs festgelegt. Grundlage der Parkplatzbemessung bildet die kantonale Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen vom Oktober 1997.

Das Grundstück ist aufgrund der ÖV-Erschliessung der Güteklasse B zugeordnet. Für die Bewohner beträgt der massgebliche Parkplatzbedarf entsprechend 55% bis 80% des Grenzbedarfs, für Beschäftigte 30% bis 45% und für Besucher und Kunden 40% bis 60%.

Gemäss Art. 6.2 Abs. 2 der Bestimmungen des Gestaltungsplans ist das Parkplatzangebot höchstens in der Mitte zwischen dem minimalen und maximalen massgeblichen Bedarf festzulegen.

Ebenfalls kann gemäss Art. 6.3 Abs. 2 Gestaltungsplan die minimale Parkplatzzahl um bis zu 50% reduziert werden, sofern eine Mehrfachnutzung der Parkplätze gesichert ist, oder wenn der reduzierte Bedarf im Mobilitätskonzept nachgewiesen wird.

## Grundlage Abstellplätze Velo

In der Empfehlung für die Normierung in kommunalen Bau- und Zonenordnungen werden die minimal erforderliche Zahl der Veloabstellplätze gestützt auf die Richtwerte der VSS Norm SN 640065-2011 «Parkieren – Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkierungsanlagen», respektive auf die Merkblätter zur Veloparkierung des Kantons Zürich formuliert.

## Verantwortlichkeit

Für die Durchführung des Konzeptes ist die Eigentümerin der Parkierungsanlage verantwortlich. Kontroll- und Bewilligungsbehörde ist die Gemeinde Regensdorf. Das Mobilitätskonzept ist gleichzeitig mit dem Bauvorhaben der Baubehörde zur Bewilligung vorzulegen.

## Vorbehalt

Sämtliche Angaben zu Anzahl und Lage von Abstellplätzen und daraus abgeleitete Regelungen beziehen sich auf den aktuellen Stand des Richtprojekts zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Mobilitätskonzeptes. Basierend auf dem Bauprojekt können im Rahmen der Baubewilligung erforderliche Anpassungen am Mobilitätskonzept vorgenommen werden.

## 2. Ziele

### Übergeordnete Vorgaben Modalsplit

Gemäss dem kantonalen Richtplan (Stand 29. April 2015) soll die Hälfte des Verkehrszuwachses, der nicht auf den Fuss- und Veloverkehr entfällt, vom öffentlichen Verkehr übernommen werden. Das kantonale Amt für Raumentwicklung fordert darüber hinaus bei Gebietsentwicklungen rund um S-Bahnhöfe den Nachweis, dass mindestens 60% des Neuverkehrs über den öffentlichen Verkehr abgewickelt wird.

Laut dem Entwurf des kommunalen Verkehrsrichtplans wird für die Gemeinde Regensdorf das folgende Modalsplit-Ziel angestrebt:

- Motorisierter Individualverkehr: 75%
- Öffentlicher Verkehr: 21%
- Velo-/Fussverkehr: 4%

Um dieses Modalsplit-Ziel für das gesamte Gemeindegebiet zu erreichen, muss es für das hervorragend mit ÖV erschlossene Gestaltungsplangebiet Baufeld K3 übertroffen werden.

Es erfolgt kein direkter Nachweis der Einhaltung der Modalsplit-Ziele. Die Erreichung der Modalsplit-Ziele wird durch die Umsetzung und Kontrolle der Massnahmen (z.B. Fahrtenzahl) sichergestellt.

## 3. Nutzerverhalten

### Standort

Durch die Nähe zu diversen Erholungsräumen (z.B. Furttalpromenade, Hardhölzli, Katzensee) sind kurze und damit autoarme Wege für tägliche Aktivitäten garantiert. Durch eine attraktive und dichte Nutzungsdurchmischung können viele Bedürfnisse des täglichen Lebens innerhalb des Quartiers gedeckt werden.

Durch die unmittelbare Lage am Bahnhof Regensdorf-Watt ist die Überbauung zudem hervorragend an das Angebot des öffentlichen Verkehrs angebunden.

Vom S-Bahnhof aus verkehrt die S6 je im Halbstundentakt in Richtung Baden und Uetikon am See. Zusätzlich fährt die S21 im Halbstundentakt in Richtung Zürich HB. Daraus ergibt sich ein regulärer Viertelstundentakt von und nach Zürich.

Zusätzlich verkehren vom Bahnhof aus eine Vielzahl von Buslinien (451, 452, 453, 454, 456, 485, 491, N45).

#### Bewohnerschaft

Das Zielpublikum der Überbauung zeichnet sich durch einen urbanen Lebensstil aus. Es wird der Bewohnerschaft eine verhältnismässig hohe Bereitschaft zur Nutzung öffentlicher und alternativer privater Verkehrsmittel (z.B. Velo, Bike- und Car-Sharing) zugetraut. Die hervorragende Anbindung an den öffentlichen Verkehr macht den Standort für Pendler sehr attraktiv.

#### Verkaufsflächen

Hauptzielpublikum der Verkaufsnutzungen sind die Bewohner und Beschäftigten des Quartiers und die Umsteigenden am Bahnhof. Das Angebot soll keine Konkurrenz zum Hauptzentrum von Regensdorf darstellen. Es kann daher bei den Kunden mit einem geringen Anteil an motorisiertem Individualverkehr gerechnet werden.

## 4. Parkplatzberechnung und -zuteilung

#### Bedarf und Reduktion

Der massgebliche Bedarf an Parkfeldern beläuft sich basierend auf dem Vorprojekt auf mindestens 153 und maximal 225 (siehe Anhang). Gemäss Art. 6.2 Abs. 2 des Gestaltungsplans darf sich das Parkplatzangebot deshalb auf maximal 189 Parkfelder belaufen.

Gemäss Richtprojekt werden zur Fahrtenminimierung nur 175 Parkfelder (10 davon oberirdisch) davon in Anspruch genommen, um das Verkehrsaufkommen zu reduzieren. Die Definition der genauen Anzahl Parkplätze ist jedoch erst im Baubewilligungsverfahren möglich.

#### Tiefgarage

Die Parkplätze in der Tiefgarage werden in zwei voneinander abtrennbare Bereiche unterteilt. Bereich A umfasst die Parkplätze für die Bewohner. Für Besucher, Kunden und Beschäftigte ist vorgesehen einen Pooling-Bereich auszuscheiden (Bereich B). Im Baubewilligungsverfahren ist darzulegen, welche Massnahmen vorgesehen werden, damit ein Rückstau bei einer vollbelegten Tiefgarage vermieden werden kann.

Bereich A (privat)

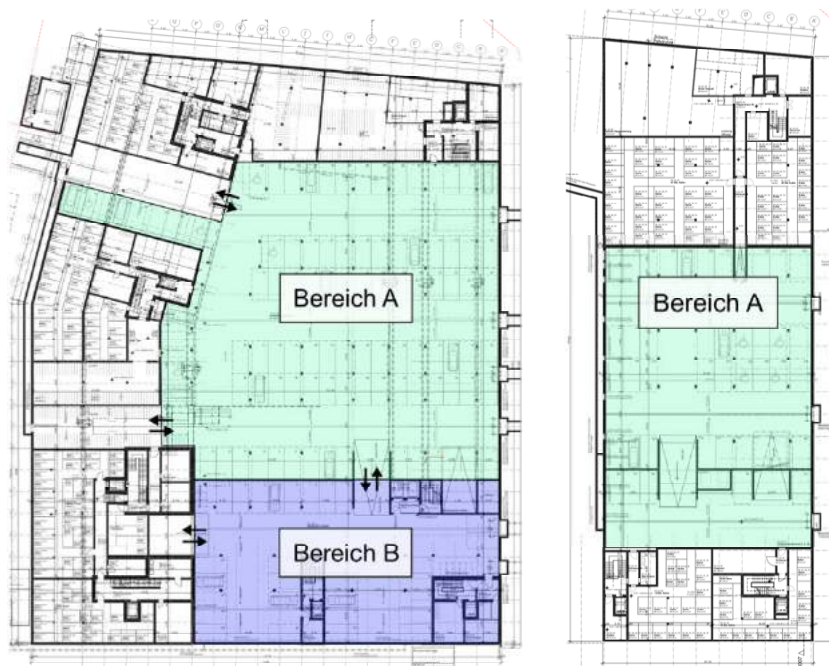
136 (statt 138 mögliche) Parkplätze für Bewohner

Bereich B (öffentlich, Pooling)

29 (statt 39 mögliche) Parkplätze für

- Besucher Wohnen
- Beschäftigte Gewerbenutzungen
- Kunden Gewerbenutzungen

Lage Bereich A und B  
(links: 1. Untergeschoss,  
rechts: 2. Untergeschoss)



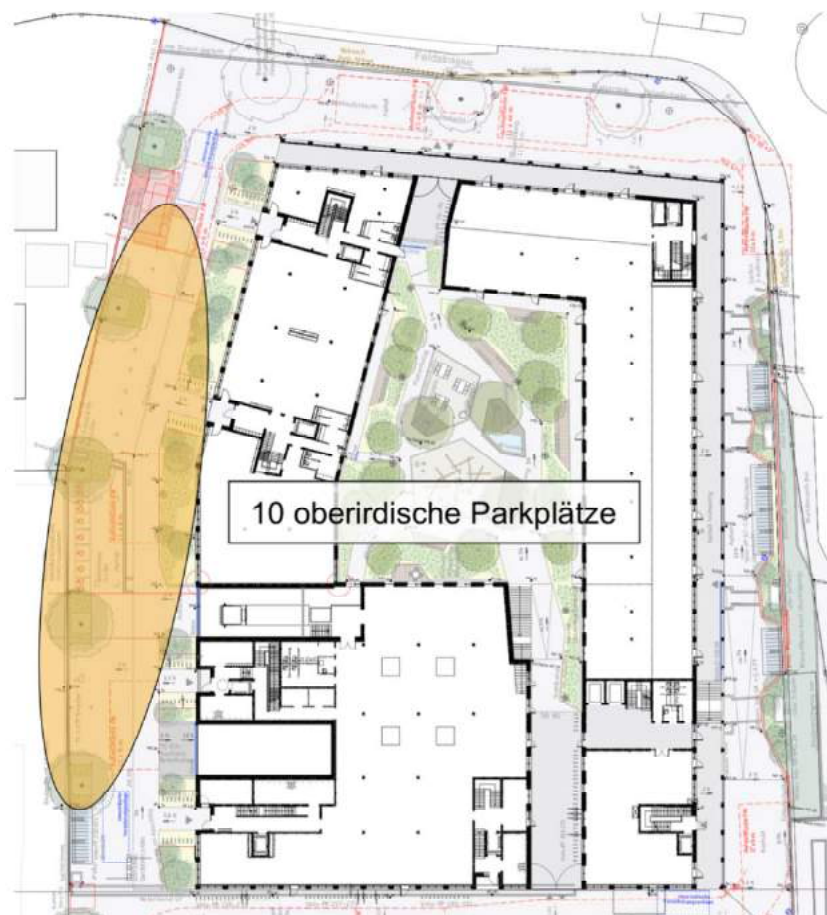
Beide Bereiche werden über die zentrale Zu- und Wegfahrt erschlossen. Bereich A wird nach Schweizer Norm 640 291a (VSS) gemäss Komfortstufe A, Bereich B gemäss Komfortstufe B ausgestattet.

Oberirdische Parkplätze,  
Anlieferung und Waren-  
umschlag

10 (statt 12 mögliche) oberirdische Parkplätze für

- Beschäftigte Gewerbenutzungen
- Kunden Gewerbenutzungen
- ev. Car-Sharing

Lage oberirdische Parkplätze



Oberirdische Parkplätze

Oberirdische Parkplätze für Besucher, Kunden und Beschäftigte und Car-Sharing sind gemäss Art. 6.5 des Gestaltungsplans im Zwischenraum zu den Baufeldern K1/K2 zulässig. Die Zu- und Wegfahrt hat ausschliesslich über die Althardstrasse zu erfolgen.

Anlieferung

Die Anlieferung erfolgt oberirdisch über die Althardstrasse, den Zwischenraum zu den Baufeldern K1/K2 und in eingeschränkter Form über die Furttalpromenade. In den jeweiligen Nutzungsvereinbarungen ist festzuhalten, dass durch einen entsprechenden Lieferzeitplan sicherzustellen ist, dass keine gleichzeitige Anlieferung durch mehrere Fahrzeuge stattfindet. Eine Anlieferung während der Hauptverkehrszeiten (Montag bis Freitag, 16.00 bis 19.00 Uhr) ist untersagt. Die Anlieferbox ist zur Lärmvermeidung zudem mit einem Tor verschliessbar.

## 5. Parkplatzbewirtschaftung

Bereich A	<p>Die Bewohnerparkplätze werden zu einem ortsüblichen Preis vermietet (voraussichtlich ca. CHF 150.-) oder im Fall von Stockwerkeigentum verkauft. Die Parkplätze werden fix zugeteilt oder fallweise als Poolingbereich "Bewohnerparkplätze" bewirtschaftet.</p> <p>Werden von der Bewohnerschaft nicht alle Parkplätze gemietet, können diese – mit dem entsprechenden Grundbuchvermerk – an die unmittelbare Nachbarschaft vermietet werden.</p>
Bereich B	<p>Die Parkplätze in Bereich B werden grundsätzlich als Poolingbereich lenkungswirksam bewirtschaftet. Es ist jedoch auch eine teilweise fixe Zuteilung von Abstellplätzen möglich. Die Beschäftigtenparkplätze werden zu einem ortsüblichen Preis vermietet. Für Besucher und Kunden wird eine Gebühr ab der 1. Minute erhoben.</p> <p>Eine externe Nutzung dieses Bereichs ist nur mit Zustimmung durch die Gemeinde Regensdorf möglich.</p>
Technisches System	<p>Die notwendigen Erfassungen der Parkplatzbelegung werden gewährleistet.</p>
Oberirdische Parkplätze	<p>Die oberirdischen Parkplätze werden mit geeigneten Massnahmen (bspw. Parkuhr, Miete etc.) ebenfalls lenkungswirksam bewirtschaftet.</p>

## 6. Fahrtenmodell

### 6.1 Definition

Definition Fahrt	<p>Massgebend für die zulässige Fahrtenerzeugung sind alle Zu- und Wegfahrten aus dem Perimeter. Zu- und Wegfahrt zählen separat als je eine Fahrt. Für die Aussenstellplätze werden aufgrund der nicht vorhandenen Beschränkungsanlage und Überprüfungsmöglichkeit Pauschalfahrten angenommen (insgesamt 2 Fahrten pro Stunde). Die Anlieferungsfahrten werden voraussichtlich durch Protokolle erhoben.</p>
------------------	---

## 6.2 Fahrtenzahl

### Zulässige Fahrtenzahl

Für Spitzenzeiten, in welchen Kapazitätsengpässe bestehen wird eine maximale Fahrtenzahl festgelegt. Ziel der Regelung ist die Abstimmung eines möglichst flexiblen Parkplatzangebots auf die vorhandenen Verkehrskapazitäten auf dem übergeordneten Strassennetz.

Gemäss Entwurf des Gesamterschliessungskonzeptes respektive der dazugehörigen Vereinbarung wird die Zahl der zulässigen Fahrten zu den Hauptverkehrszeiten wie folgt beschränkt:

16.00-19.00 Uhr Montag bis Freitag      55 Fahrten/Stunde

Für Samstag werden keine Hauptverkehrszeiten definiert, solange keine Kapazitätsprobleme bestehen.

### Fahrtentoleranz

Die Fahrtenanzahl darf an bis zu 10% der Werktage die zulässige Fahrtenanzahl um bis zu 30% überschreiten.

### Überprüfung Hauptverkehrszeit

Die Hauptverkehrszeiten sind periodisch entsprechend den tatsächlich gemessenen Ganglinien durch die Gemeinde zu überprüfen. Bei deutlichen Veränderungen der Ganglinien sind die Hauptverkehrszeiten anzupassen.

### Zuordnung Fahrtenkontingente

Das Fahrtenkontingent bezieht sich den gesamten Geltungsbereich des Gestaltungsplans. Den einzelnen Nutzungen wird keine anteilmässige Anzahl Fahrten zugeteilt.

### Gesamtauswertung Fahrtenzahl

Der Gemeinde Regensdorf ist durch die Grundeigentümerin/Betreiberin jährlich eine Gesamtauswertung der registrierten Fahrten vorzulegen.

### Verwendung der Mittel

Die Verwendung der Mittel durch die Gemeinde Regensdorf erfolgt zweckgebunden.

Bauliche und betriebliche  
Massnahmen bei  
Überschreiten der  
zulässigen Fahrten pro  
Jahr

## 6.3 Prozess bei Fahrtenüberschreitung

Wird die zulässige Fahrtenzahl je Kalenderjahr überschritten, hat die Grundeigentümerin/Betreiberin im Rahmen des Mobilitätskonzeptes ausreichende Massnahmen zur Einhaltung der Fahrtenzahl zu treffen. Gezählt werden dabei an 10% der Tage alle Fahrten ab der 73. Fahrt und an 90% der Tage alle Fahrten ab der 56. Fahrt.

Bei einer Überschreitung in zwei aufeinanderfolgenden Jahren wird eine Abgabe von CHF 2 pro überzählige Fahrt des zweiten Jahres erhoben. Die Abgabe wird periodisch der Teuerung angepasst (gem. Landesindex der Konsumentenpreise).

Wird die Fahrtenzahl in drei aufeinanderfolgenden Jahren überschritten oder zeichnet sich ab, dass die Fahrtenzahl nicht befriedigend plafoniert werden kann, kann die Baubehörde geeignete Massnahmen mittels baurechtlichem Beschluss zu deren Einhaltung anordnen. Diese Massnahmen sind regelmässig zu überprüfen und gegebenenfalls zu befristen resp. zu widerrufen. Die Baubehörde kann zeitliche und/oder örtliche Begrenzungen des Abstellplatzangebots verlangen.

## 7. Ausstattung und Integration der Parkierungsanlage

### Anforderungen

Beim Bau sind für die Datenerhebung folgende Anforderungen an die Parkierungsanlage einzuplanen:

- Unterscheidung der Nutzergruppen (Mieter, Beschäftigte, Besucher und Kunden)
- Unterscheidung der Zufahrten zu den unterschiedlichen Bereichen
- Speicherung der erforderlichen Daten für die jährliche Gesamtauswertung

### Elektrofahrzeuge

Um künftigen Ansprüchen bezüglich Elektromobilität gerecht zu werden zu können, bereitet die Eigentümerin bei einem angemessenen Teil der Parkplätze und Veloabstellplätze die Möglichkeit zum Aufladen von Elektrofahrzeugen mittels Verlegen von Leerrohren vor.

### Motorradabstellplätze

Für Motorräder ist eine ausreichende Anzahl von Abstellplätzen bereitzustellen.

## 8. Veloparkierung

### Anzahl / Bedarf

Die Anzahl Velopflichtabstellplätze richtet sich nach der Empfehlung für die Normierung in kommunalen Bau- und Zonenordnungen (Koordinationsstelle Veloverkehr, Kanton Zürich, September 2013) sowie der VSS-Norm SN 640 065.

Für die Überbauung sind basierend auf dem Vorprojekt insgesamt mindestens 840 Veloabstellplätze zu erstellen (detaillierte Berechnung gemäss massgeblichen Grenzbedarf im Anhang). Davon sind 260 als Kurzzeit- und 490 als Langzeitabstellplätze zu realisieren. Die Definition der genauen Anzahl Parkplätze ist jedoch erst im Baubewilligungsverfahren möglich.

### Anordnung und Gestaltung Wohnen & Beschäftigte

Langzeitabstellplätze für Bewohner und Beschäftigte befinden sich im Untergeschoss und im Bereich des Innenhofs. Sie sind stufenlos erreichbar und abschliessbar.

Es sind ca. 20% der Abstellplätze für Spezialvelos und Veloanhänger u.ä. vorzusehen.

### Etappierung der Veloabstellplätze

Es werden mindestens 50% des notwendigen Bedarfs der Veloabstellplätze realisiert. Die restlichen Abstellplätze werden in der Fläche zur Nachrüstbarkeit nachgewiesen. Die Ausnutzung während der Betriebsphase entscheidet über die Nachrüstung auf die maximale Anzahl.

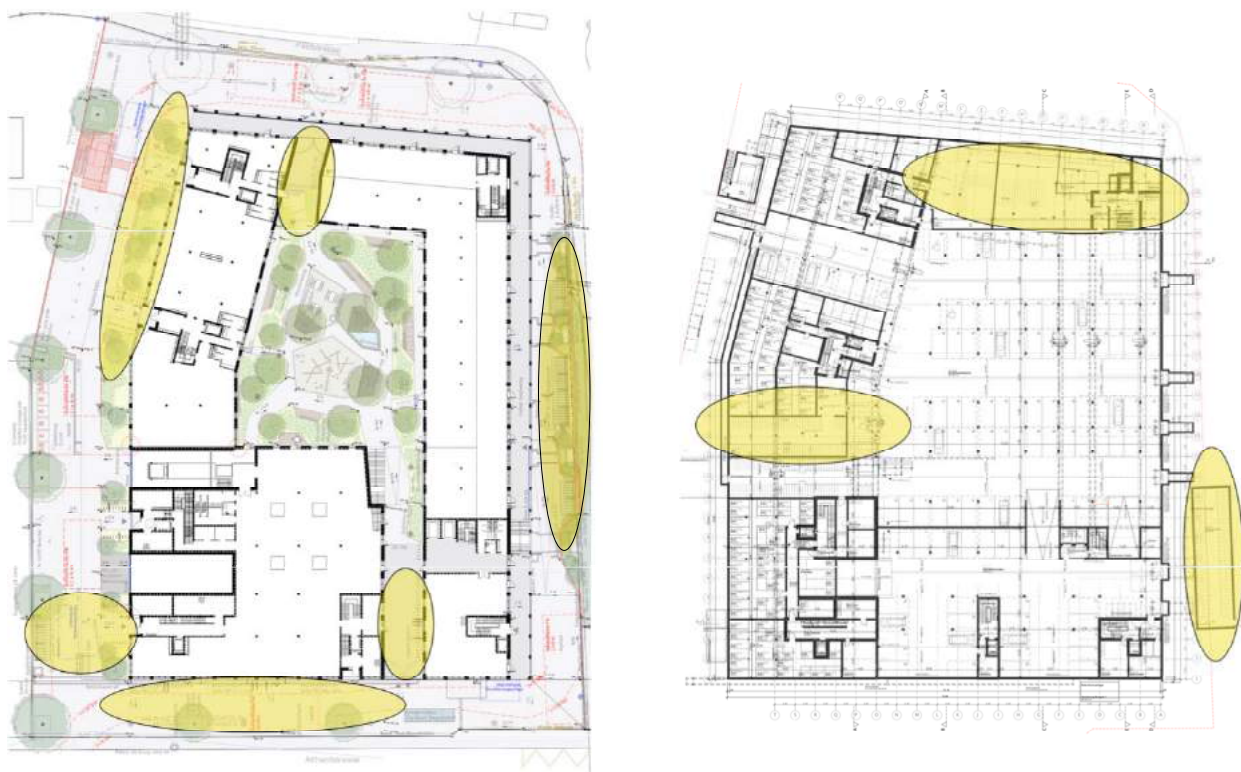
### Anordnung und Gestaltung Kunden & Besucher

Abstellplätze für Kunden und Besucher befinden sich ausschliesslich oberirdisch und in unmittelbarer Nähe zu den Eingängen der publikumsorientierten Nutzungen (maximal 50 Meter Entfernung) und sind wenn möglich überdacht. Es besteht die Möglichkeit den Velorahmen an das Parkiersystem anzuschliessen.

Die Abstellplätze sind modulartig zu gestalten, so dass sie bei grosser Nachfrage später erweitert werden können.

### Bike and Ride

Es sind mindestens 200 Veloabstellplätze öffentlich zugänglich im näheren Bereich des Abgangs zum Bahnhof und den Bushaltekanten zu erstellen. Aufgrund der knappen Platzverhältnisse und um der Forderung nach genügend privaten Veloabstellplätzen im Erdgeschoss gerecht zu werden, sieht das Bauprojekt vor, die öffentlichen Veloabstellplätze vom Ostring her zugänglich zu machen.



Lage oberirdische (links) und unterirdische (rechts) Veloabstellplätze

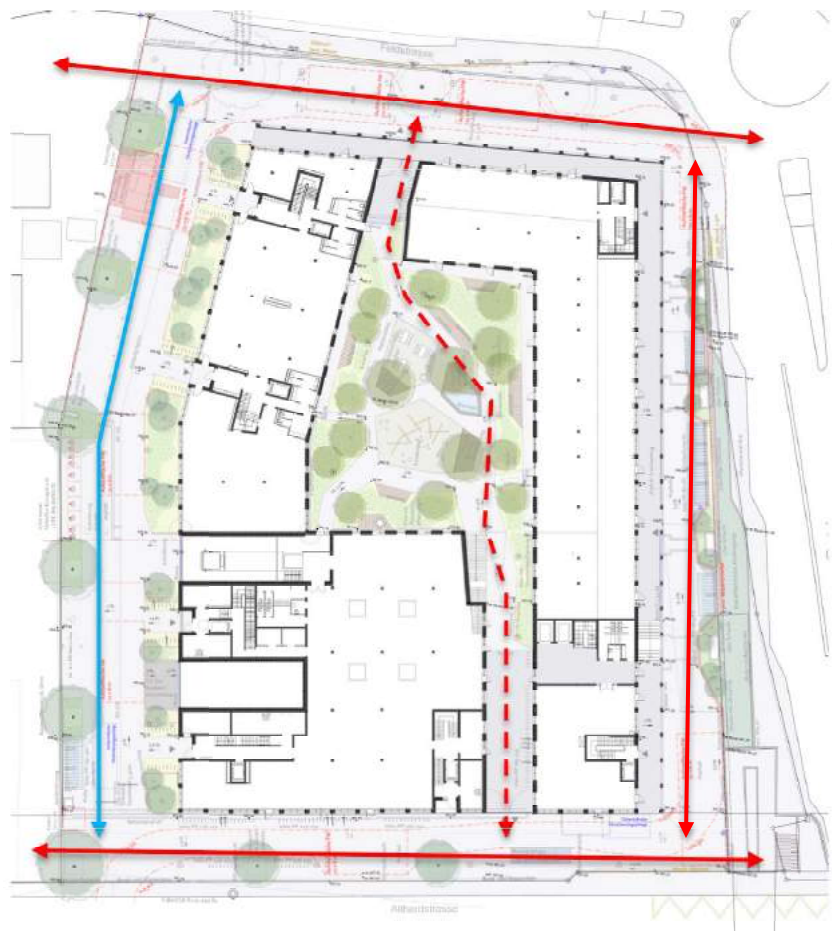
## 9. Weitere mobilitätsreduzierende Massnahmen

Vermarktungsstrategie	Bei der Vermarktung und im Betrieb wird mithilfe unterschiedlicher Kommunikationsmittel (Prospekte, Medienmitteilungen, Webseite, Interviews in Radio / Fernsehen / Zeitung etc.) auf die hervorragende Erschliessung des Gebiets mit dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr hingewiesen. Auf diese Weise soll gezielt das Interesse von potenziellen Nutzern, die über kein eigenes Auto verfügen, geweckt werden.
Förderung autoloser Haushalte	Als direkte Konsequenz aus der Vermarktungsstrategie werden bei der Wohnungsvergabe vorwiegend Mieter berücksichtigt, die keinen Bedarf an einem eigenen Parkplatz haben.
Car-Sharing	<p>Im Umkreis von einem Kilometer existieren zur Zeit zwei Car-Sharing-Angebote von Mobility (Regensdorf Bahnhof und Zentrum).</p> <p>Es ist abzuklären, ob seitens eines Car-Sharing-Dienstleisters Interesse an einem Standort auf dem Areal besteht. Dieser hat die Möglichkeit Parkfelder zu üblichen Konditionen anzumieten.</p>
Bike-Sharing	Es ist abzuklären, ob seitens eines Bike-Sharing-Dienstleisters Interesse an einem Standort auf dem Areal besteht.
Mobilitätsberatung für Unternehmen	Die Eigentümerin verweist im Rahmen der Vermarktungsstrategie auf das bestehende Mobilitätsberatungsangebot des Kantons Zürich (Impuls Mobilität) hin. Unternehmen können mithilfe der Mobilitätsberater individuelle Mobilitätsmassnahmen ausarbeiten und innerhalb des eigenen Unternehmens umsetzen.
Mobilitätsinformation	<p>Um die Nutzer auf die umgesetzten Massnahmen und bestehenden Angebote aufmerksam zu machen, prüft die Eigentümerin die folgenden Informationsmassnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Abgabe Informationsbroschüre zur Mobilität beim Einzug</li><li>• Hinweise zum Mobilitätsangebot an Bewohneranlässen</li><li>• Statische oder dynamische Information in Form von Fahrplantaafeln / -anzeigen an zentralen Standorten innerhalb des Perimeters</li><li>• Informationen zum Mobilitätsangebot auf der Webseite des Areals, Verlinkung externer Angebote</li></ul>

## Wegverbindungen

Der Fussverkehr wird einerseits entlang der Fassaden mit publikumsorientierten Nutzungen geführt, um diese auch angemessen zu beleben. Andererseits kann das Baufeld tagsüber auch via den Innenhof durchquert werden.

Zudem führt entlang des Teilbaufeldes ein breiter Zwischenraum, welcher sowohl vom Fuss- und Veloverkehr, als auch vom motorisierten Individualverkehr und für Anlieferungszwecke genutzt werden kann.



## Entsorgung

Die Entsorgung (Hausmüll, Papier, Karton, Kompost) ist mit geringem Aufwand und somit ohne Benützung eines Autos möglich. Die Entsorgung der Verkaufsnutzungen erfolgt über die Anlieferung.

## 10. Anpassungen

Spätestens zehn Jahre nach Erstbezug der Überbauung ziehen die Gemeinde Regensdorf und die Betreiberin der Parkplatzanlage eine Bilanz über das vorliegende Mobilitätskonzept. Darin werden die gesammelten Erfahrungen ausgetauscht und über die Fortführung des Konzeptes unter Berücksichtigung der möglicherweise veränderten Rahmenbedingungen befunden.

## 11. Fazit

Mit den geplanten Verbesserungen des Angebots im öffentlichen sowie im Fuss- und Veloverkehr werden Alternativen zum MIV geschaffen, die das Umsteigen auf Bahn, Bus und Velo für die Verkehrsteilnehmenden im Gebiet attraktiv macht. Als Konsequenz daraus kann die Verkehrsbelastung auf der Strasse reduziert werden.

## Anhang

- Berechnung Grenzbedarf Parkplätze
- Berechnung Grenzbedarf Veloabstellplätze

Objekt: Althardstrasse 30, Regensdorf

Verfasser: Os

Stand: 03.11.2017

Auftraggeber: Marazzi + Paul Architekten AG, Drahtzugstrasse 18, 8008 Zürich

**Berechnung der Velopflichtabstellplätze**

gemäss Empfehlung für die Normierung in kommunalen Bau- und Zonenordnungen (Koordinationsstelle Veloverkehr, Kt. Zürich, September 2013) sowie der VSS-Norm SN 640 065

**Berechnung auf Flächen basierend**

Nutzung	Geschossfläche (GF)	Velo-P/100m2	Richtwerte Veloabstellplätze	Anteil Kurz- und Langzeitparkplätze	
				Kurzzeit	Langzeit
<b>Verkauf Lebensmittel (Migros)</b>	<b>1070</b>				
Kunden / Besucher		2.50	27	100%	0%
Beschäftigte		1.00	11	30%	70%
Zwischentotal			37	30	7
<b>Dienstleistung (publikumsorientiert)</b>	<b>1245</b>				
Kunden / Besucher		1.50	19	100%	0%
Beschäftigte		1.00	12	30%	70%
Zwischentotal			31	22	9
<b>Dienstleistung (nicht publikumsorientiert)</b>	<b>1245</b>				
Kunden / Besucher		0.25	3	100%	0%
Beschäftigte		1.00	12	30%	70%
Zwischentotal			16	7	9
<b>Lagerflächen</b>	<b>691</b>				
Kunden / Besucher		0.10	1	100%	0%
Beschäftigte		0.40	3	30%	70%
Zwischentotal			3	2	2

**Berechnungen mit weiteren Bezugsgrössen**

Nutzung	Bezugsgrösse	PP für	Parkfelder (Grenzbedarf)	Aufteilung in % der Kurz- und Langzeitparkplätze	
				Kurzzeit	Langzeit
<b>Wohnen</b>	<b>204 Wohnungen,</b>				
Besucher	(davon 80 x 2.5 Zi,	im Wert Bew. enthalten pro Zimmer 1 Velo-P	662	30%	70%
Bewohner	96 x 3.5 Zi,				
Zwischentotal	28 x 4.5 Zi)				

**Übersicht Total Veloabstellplätze**

	Massge. Bedarf Veloabstellpl.	davon Kurzzeit	davon Langzeit
<b>Massgeblicher Bedarf</b>	<b>750</b>	<b>259</b>	<b>490</b>
<b>Zusätzliche öffentliche Veloabstellplätze</b>	<b>90</b>	<b>0</b>	<b>90</b>
<b>Gesamttotal</b>	<b>840</b>	<b>259</b>	<b>580</b>

**Bemerkungen**

- Besondere örtliche Verhältnisse können eine Reduktion oder Erhöhung des Standardbedarfs erfordern. Bei Wohnbauten wird jedoch keine Anpassung vorgenommen, weil hier nicht die Velobenutzung, sondern der Velobesitz der Massgebende Faktor ist (gemäss SN 640 065).
- Gemäss Entwurf der GP-Bestimmungen vom 14.08.2017 sind mind. 90 öffentliche Veloabstellplätze im Sichtbereich des Bahnhofs (Althardstrasse oder Ostring) zu erstellen (bei Berechnungen bereits berücksichtigt). Gemäss Besprechung mit Kanton und Gemeinde vom 7.9.2017 sind diese Abstellplätze vorzugsweise am Ostring anzuordnen.
- Verkauf: Gemäss kantonalem Merkblatt kann der Bedarf an Veloabstellplätzen für Kunden nur aufgrund der Nutzungsintensität bestimmt werden (2 Velo-P / 10 Kunden). Da die Nutzungsintensität noch nicht bekannt ist, erfolgt die Ermittlung gemäss der SN 640 065 anhand der Fläche. Gemäss SN 640 065 beträgt der Richtwert für Kunden 2 - 3 Veloabstellplätze pro 100m2 Verkaufsfläche. Aufgrund der Lage wird von einem hohen öV-Kundenanteil ausgegangen, weshalb hier von einem Mittelwert (2.5 Velo-P pro 100m2 VF) ausgegangen wird.
- Aufteilung Kurzzeit- / Langzeitparkplätze: Gemäss kantonalem Merkblatt sind für Mitarbeitende ca. 30% Kurzzeit- und 70% Langzeitparkplätze vorzusehen. Gemäss SN 640 065 bestehen teilweise abweichende Vorgaben (Tendenz mehr Langzeitabstellplätze). Hier wurden die Werte gemäss kantonalem Merkblatt übernommen.
- Bei den Lagerflächen wurde für die Bestimmung der Anzahl Veloabstellplätze die Nutzung "Gewerbe und Industrie" verwendet.
- Bei Wohnbauten beträgt der Anteil an Spezialvelos (Tandem, Anhängervelos etc.) gemäss den kantonalen Merkblättern ca. 20% (Kurzzeit- und Langzeitparkplätze). Bei den übrigen Nutzungen empfehlen wir von einem tieferen Wert auszugehen. Die Spezialvelos benötigen mehr Fläche als normale Velos.
- Veloabstellplätze allgemein: fahrend erreichbar (keine Stufen, Absätze), Platz für Anhänger und Spezialvelos, verkehrssichere Zufahrt, näher am Eingang als PW-PP
- Langzeitabstellplätze: überdacht, Stromanschluss für Elektrovelos, Ablagefächer für Helm, Pumpe etc., Diebstahlschutz (Velorahmen an Parkiersystem anschliessbar und/oder abschliessbare Anlage)
- Kurzzeitabstellplätze: möglichst nahe beim jeweiligen Eingang, Überdachung erwünscht, Diebstahlschutz (Velorahmen an Parkiersystem anschliessbar)

<b>Auftrag</b>	<b>SNZ Ingenieure und Planer AG</b>
<b>Objekt: Althardstrasse 30, Regensdorf</b> Verfasser: Os Stand: 03.11.2017 Auftraggeber: Marazzi + Paul Architekten AG, Drahtzugstrasse 18, 8008 Zürich	
<b>Erschliessung mit öffentlichem Verkehr</b> Gemeindetyp: 2 (ausgeprägte Zielgebiete) Güteklasse ÖV-Erschliessung: B (gemäss Projektpflichtenheft und Entwurf GB-Bestimmungen)	

**Berechnung des massgeblichen Parkfeldbedarfs**  
 gemäss Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen, Kanton Zürich (1997)

**Berechnung auf Flächen basierend**

Nutzung	Massgebende Geschossfläche (mGF)	P/100m2	Parkfelder (Grenzbedarf)	Massgeblicher Bedarf in % des Grenzbedarf		Massgeblicher Bedarf (Parkfelder)	
				min.	max.	min.	max.
<b>Verkauf Lebensmittel (Migros)</b>	1070						
Kunden / Besucher		3.33	36	40%	60%	14	21
Beschäftigte		0.66	7	30%	45%	2	3
<b>Zwischentotal</b>			43			16	25
<b>Dienstleistung (publikumsorientiert)</b>	1245						
Kunden / Besucher		1.00	12	40%	60%	5	7
Beschäftigte		1.25	16	30%	45%	5	7
<b>Zwischentotal</b>			28			10	14
<b>Dienstleistung (nicht publikumsorientiert)</b>	1245						
Kunden / Besucher		0.33	4	40%	60%	2	2
Beschäftigte		1.25	16	30%	45%	5	7
<b>Zwischentotal</b>			20			6	9
<b>Lagerflächen</b>	691						
Kunden / Besucher		0.00	0	40%	60%	0	0
Beschäftigte		0.33	2	30%	45%	1	1
<b>Zwischentotal</b>			2			1	1

**Berechnungen mit weiteren Bezugsgrössen**

Nutzung	Bezugsgrösse	PP für	Parkfelder (Grenzbedarf)	Massgeblicher Bedarf in % des Grenzbedarf		Massgeblicher Bedarf (Parkfelder)	
				min.	max.	min.	max.
<b>Wohnen</b>	204 Wohnungen						
Besucher		+10% der Bewohner PP 1 PP / Wohnung	20	40%	60%	8	12
Bewohner			204	55%	80%	112	163
<b>Zwischentotal</b>						120	175

**Total Massgeblicher Bedarf**

TOTAL	Massgeblicher Bedarf (Parkfelder)		
	Ø	min.	max.
	189	153	225

**Bemerkungen**

- Gemäss Projektpflichtenheft und Entwurf GP-Bestimmungen ist das Parkplatzangebot höchstens in der Mitte zwischen dem minimalen und dem maximalen massgeblichen Bedarf festzulegen.
- Gemäss Entwurf GP-Bestimmungen kann die minimale Parkplatzzahl um bis zu 50% reduziert werden, sofern eine Mehrfachnutzung der Parkplätze gesichert ist, oder wenn der reduzierte Bedarf über ein Mobilitätskonzept nachgewiesen wird.



**Rubrik:** Raumplanung

**Unterrubrik:** Nutzungsplanung/Sondernutzungsplanung

**Publikationsdatum:** KABZH - 26.06.2020

**Meldungsnummer:** RP-ZH02-0000000688

**Kanton:** ZH

**Publizierende Stelle:**

Gemeinde Regensdorf - Bau und Werke, Watterstrasse 116,  
8105 Regensdorf

## **Privater Gestaltungsplan «Baufeld K3», Bekanntmachung des Inkrafttretens**

**Betrifft:** 8105 Regensdorf

Der private Gestaltungsplan «Baufeld K3» wurde vom Gemeinderat Regensdorf am 27. Mai 2019 festgesetzt, am 31. März 2020 überarbeitet festgesetzt und von der Baudirektion mit Verfügung vom 24. April 2020 genehmigt.

Gemäss Rechtskraftbescheinigung des Baurekursgerichts vom 17. Juni 2020 ist kein Rechtsmittel ergriffen worden.

Der private Gestaltungsplan «Baufeld K3» tritt am Tag nach der Publikation in Kraft.

**Rechtliche Hinweise:**

**Kontaktstelle:**

Gemeinde Regensdorf - Bau und Werke  
Watterstrasse 116  
8105 Regensdorf