



Referenz-Nr.: KS ARE 25-0111

Kontakt: Stefanie Jakob, Gebietsbetreuerin Richt-/Nutzungsplanung, Stampfenbachstrasse 12, 8090 Zürich
Telefon +41 43 259 54 10, www.zh.ch/are

1/4

Privater Gestaltungsplan «Baufelder N und O» – Genehmigung

Gemeinde **Regensdorf**

- Massgebende - Situationsplan Mst. 1:500 vom 21. März 2025
Unterlagen - Gestaltungsplanvorschriften (GPV) vom 21. März 2025
- Bericht nach Art. 47 RPV (inkl. Bericht zu den Einwendungen) vom 21. März 2025
- Erläuternde - Mobilitätskonzept vom 10. Juli 2024
Unterlagen - Überbauungskonzept vom 27. Februar 2024
- Lärmgutachten vom 13. März 2024
- Risikobericht Störfallvorsorge vom 18. März 2024

Festsetzung

Der Gemeinderat Regensdorf stimmte mit Beschluss vom 6. Mai 2025 dem privaten Gestaltungsplan «Baufelder N und O» zu. Die Gemeinde beantragt die Genehmigung der Vorlage.

Erwägungen

A. Formelle Prüfung

Die massgebenden Unterlagen sind vollständig.

B. Materielle Prüfung

1. Zusammenfassung der Vorlage

Der private Gestaltungsplan bezweckt die Transformation des Areals in ein gemischt genutztes Gebiet. Mit dem Gestaltungsplan werden die in der BZO, den Leitlinien und dem ARRP verankerten Ziele grundeigentümerverbindlich verankert. Es werden zwei Baufelder N und O festgelegt. Insgesamt gilt ein Mindestwohnanteil von 25% und ein Mindestgewerbeanteil von 25% über beide Baufelder. Für Baufeld N gilt eine maximal zulässige Baumasse von 71'880 m³ und für Baufeld O eine maximal zulässige Baumasse von 68'264 m³. Dem Gestaltungsplan liegt das Überbauungskonzept vom 27. Februar 2024 zugrunde. Als Nutzungen werden Wohnungen, Büros, Praxen, Handels- und Dienstleistungsbetriebe, Verwaltungen sowie höchstens mässig störende Gewerbebetriebe zugelassen. Der Handel mit Fahrzeugen ausserhalb von geschlossenen Gebäuden und verkehrsintensive Lager-, Transport- und Logistikbetriebe sind nicht zulässig. Gemäss Art. 41 GPV kann die Bebauung etappenweise

erfolgen. Die Etappenfolge ist grundsätzlich frei, sofern mit jeder Etappe eine für sich städtebaulich überzeugende Lösung entsteht und die lärmschutzrechtlichen Anforderungen eingehalten sind.

Zwischen den Baufeldern verläuft die Furttalpromenade; innerhalb der Baufelder werden Innenhöfe und die öffentlichen Fusswegverbindungen in den Gebäudegassen festgelegt. Die Lage und zulässige Situierung der oberirdischen Hauptgebäude innerhalb der Baufelder ergeben sich aus den im Situationsplan dargestellten Baufeldern, Anbaupflichtpunkten, Gebäudegassen und Innenhöfen (Art. 4). Die zulässige Baumasse sowie der Mindestwohnteil und Mindestgewerbeanteil von 25% wird mit Art. 5 GPV gesichert. In Art. 6 GPV wird die Gesamthöhe für Hauptgebäude auf max. 25 m festgelegt. Die Gestaltung der Aussenräume gemäss Aussenraumrichtprojekt (ARRP) wird mit Art. 15 GPV gesichert, indem dieses als massgebende Grundlage festgelegt wird. In den Innenhöfen sind aufenthaltsfreundliche Aussenräume vorgesehen (Art. 16 GPV). Die minimal zusammenhängende Innenhofffläche beträgt im Baufeld N 1'500 m² und im Baufeld O 1'300 m². Die Hälfte dieser Flächen sind zu begrünen und für die Versickerung und Retention zu verwenden. Die Baufeld-Vorzone entlang der Baufeldgrenzen dienen der Versickerung und Retention. Auch für die Gestaltung und Funktion dieser, den Baufeldern vorgelagerten Flächen, ist das ARRP massgebend (Art. 20 GPV).

Das Mobilitätskonzept legt die Anzahl Parkplätze für den MIV und für Zweiräder fest, zeigt die Standortvoraussetzungen auf und erläutert Anreize und Mobilitätsangebote, wie die Fahrtenkontingente gemäss Ziffer 6.11 der Leitlinien eingehalten werden können. Insgesamt sind 255 Autoabstellplätze und 1039 Veloabstellplätze zu erstellen. Die zulässige Anzahl Fahrten pro Stunde wird gemäss Leitbild im Mobilitätskonzept festgelegt. In Art. 26 GPV wird das Mobilitätskonzept als integraler Bestandteil des Gestaltungsplans festgelegt. An der Dorfstrasse Nord und der Schlattstrasse Süd sind die Bereiche für die Ein- und Ausfahrten zur Tiefgarage festgelegt. Mit Art. 24 GPV wird gewährleistet, dass pro Baufeld jeweils nur eine Tiefgaragenzufahrt zulässig ist.

Der Umgang mit dem Grundwasserschutzperimeter ist in Art. 32 GPV festgelegt. Massgebend ist das gültige Schutzzonenreglement der Grundwasserfassung Ehrenhau. Art. 34 GPV beinhaltet Vorschriften zur Störfallvorsorge. Vorgaben zum Lärmschutz werden in den Art. 35 bis 40 GPV festgelegt.

2. Genehmigungsprüfung

Den mit Vorprüfung des Amts für Raumentwicklung vom 17. November 2025 gestellten Auflagen wurde entsprochen.

C. Ergebnis

Die Vorlage erweist sich im Ergebnis als rechtmässig, zweckmässig sowie angemessen und kann genehmigt werden (§ 5 Abs. 1 PBG).

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

D. Rechtsmittel

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).

E. Publikation und Auflage

Gemäss § 5 Abs. 3 PBG ist der Genehmigungsentscheid von der Gemeinde zusammen mit der geprüften Planung zu veröffentlichen und aufzulegen.

Die Baudirektion verfügt:

- I. Der private Gestaltungsplan «Baufelder N und O», welchem der Gemeinderat Regensdorf mit Beschluss vom 6. Mai 2025 zugestimmt hat, wird genehmigt.
- II. Die Staats- und Ausfertigungsgebühr beträgt:

Staatsgebühr AWEL, EN	Fr. 139.20	105 326 / 83100.41.382
Staatsgebühr AWEL, PG	Fr. 139.20	105 323 / 83100.41.273
Staatsgebühr AWEL, GW+WV	Fr. 111.40	105 325 / 83100.41.284
Staatsgebühr TBA Strasseninspektorat SI	Fr. 278.40	110 854 / 83100.43.101
Staatsgebühr AWEL, LH	Fr. 69.60	105 322 / 83100.41.142
Staatsgebühr TBA FALS	Fr. 139.00	110 853 / 83100.43.100
Staats- und Ausfertigungsgebühr ARE, RP,	Fr. 2'900.00	104 103 / 83100.40.200
Total	Fr. 3'776.80	

und wird der Rechnungsadressatin gemäss Dispositiv V auferlegt.

- III. Gegen Dispositiv I 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 (via KatasterprozesseZH) mit Beleg der Publikation mitzuteilen;
- den Kataster der öffentlich-rechtlichen Eigentumsbeschränkungen (ÖREB-Kataster) nachführen zu lassen.

V. Mitteilung an

- Gemeinde Regensdorf (unter Beilage von zwei Dossiers)
- Baurekursgericht (unter Beilage von zwei Dossiers)
- Amt für Raumentwicklung (unter Beilage von zwei Dossiers)
- Piazza AG, Sieberstrasse 5, 8055 Zürich (Rechnungsadressatin)

: VERSENDET AM 2 - JULI 2025

**Amt für
Raumentwicklung**
Für den Auszug:



Privater Gestaltungsplan «Baufelder N + O» mit öffentlich-rechtlicher Wirkung gemäss § 85 ff Planungs- und Baugesetz (PBG)

Situationsplan 1:500

Von den Grundeigentümerinnen aufgestellt am: 2.4.2025

Kat.-Nr. 9397: PLAZZA AG

[Signature]
Thomas Casata,
CEO / CFO

[Signature]
Marcel Gilgen,
Leiter Projektentwicklung

Kat.-Nrn. 9162
und 9396: Kanton Zürich, Immobilienamt

[Signature]
Andreas Vaszary
Bassortbeiter

[Signature]
Pascal Tischer
Stv. Bassortbeiter

Vom Gemeinderat zugestimmt am:

06. MAI 2025

Der Gemeindepräsident:

Der Gemeindeschreiber:

[Signature]
Stefan Marty

[Signature]
Stefan Pfyf

Von der Baudirektion genehmigt am:

2. Juli 2025

Für die Baudirektion:

[Signature]
KS-0111/25

BDV Nr.

21. März 2025

Privater Gestaltungsplan «Baufelder N + O»
mit öffentlich-rechtlicher Wirkung gemäss § 85 ff Planungs- und Baugesetz (PBG)

Situationsplan 1:500

Von den Grundeigentümerinnen aufgestellt am:

Kat.-Nr. 9397: PLAZZA AG
Thomas Casata, CEO / CFO
Marcel Gilgen, Leiter Projektentwicklung

Kat.-Nm. 9162 und 9396: Kanton Zürich, Immobilienamt

Vom Gemeinderat zugestimmt am:

Der Gemeindepräsident: Der Gemeindegeschreiber:

Stefan Marty Stefan Pfyf

Von der Baudirektion genehmigt am:






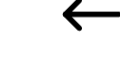
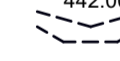













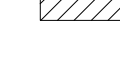

Für die Baudirektion:

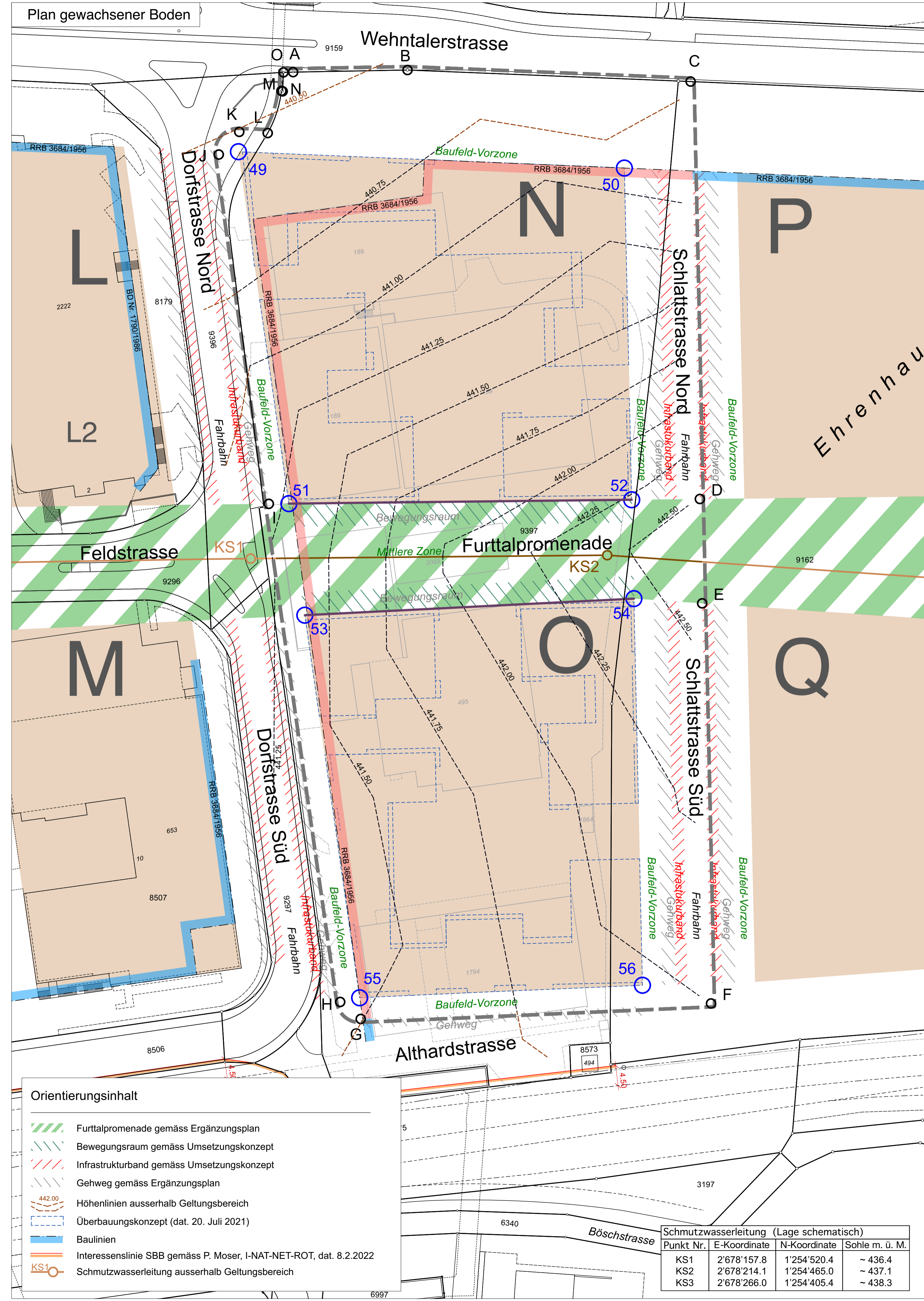
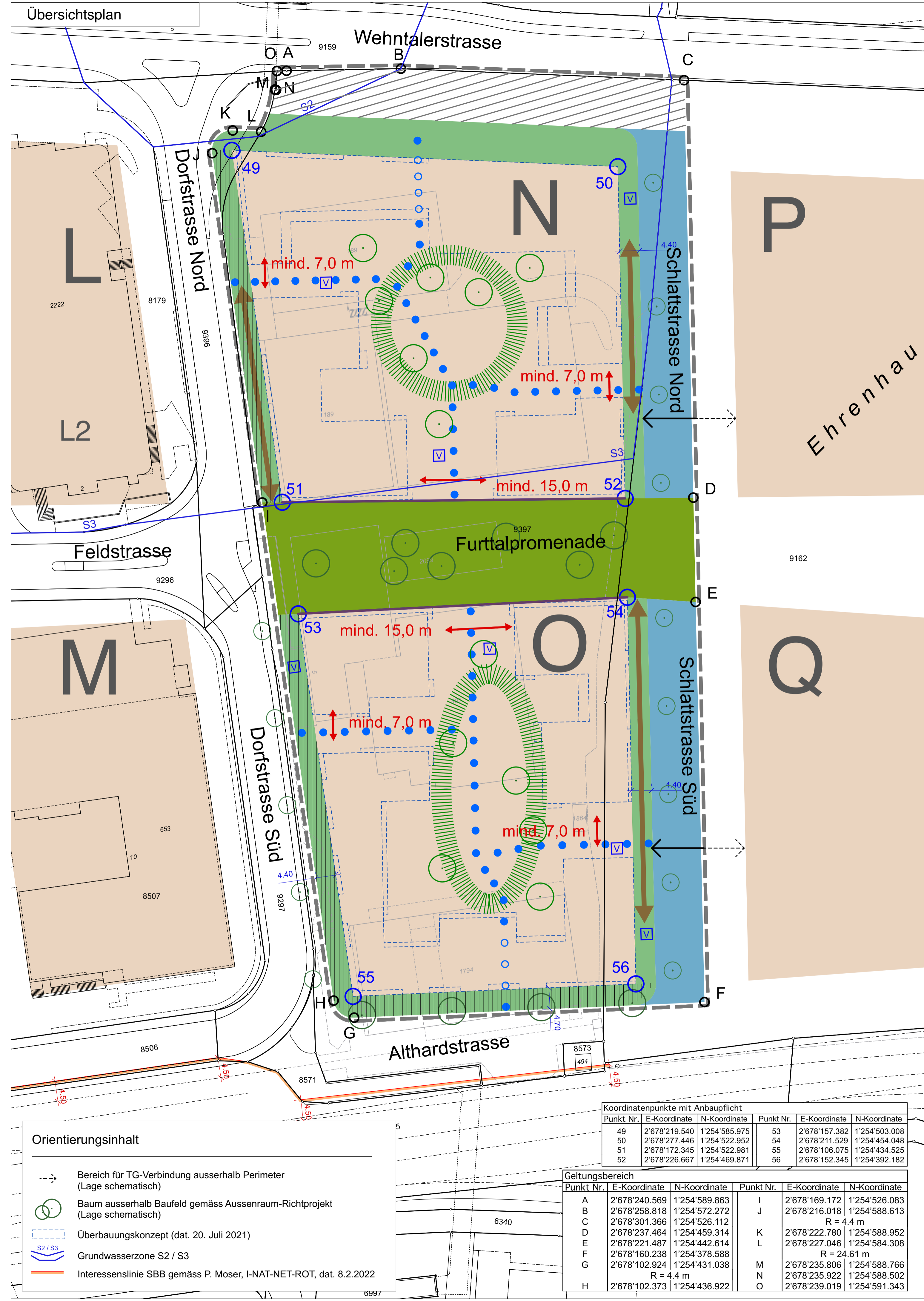
BDV Nr.

21. März 2025

PLANPARTNER
RAUMPLANUNG
STÄDTBAU
ENTWICKLUNG

Festsetzungsinhalt

-  Geltungsbereich Art. 2
-  Koordinatenpunkt Geltungsbereich Art. 3
-  Suspensierte Bauline Art. 4
-  Baufelder gemäss Ergänzungsplan Art. 4
-  Koordinatenpunkt mit Anbaupflicht gemäss Ergänzungsplan Art. 7
-  Bereich für TG-Verbindung innerhalb Perimeter (Lage schematisch) Art. 10
-  Bereich für TG-Verbindung ausserhalb Perimeter (Lage schematisch) Art. 10
-  Gewachsener Boden Art. 11
-  Mantellinie mit puplikumsorientierter Ergeschossnutzung gemäss Ergänzungsplan Art. 13
-  Bereich Furtalpromenade Art. 15
-  Innenhof (Lage schematisch) Art. 16
-  Bäume schematisch Art. 18
-  Baufeld-Vorzone Art. 20
-  Strassenraum Wehntalerstrasse Art. 21
-  Bereich für Tiefgaragein- und ausfahrten inkl. Anlieferung Art. 25
-  Erschliessungsbereich Schlattstrasse Art. 25
-  Veloabstellplätze (Lage schematisch) Art. 29
-  Fusswegverbindung (Lage schematisch) Art. 30
-  Fusswegverbindung Gebäudedurchgang (Lage schematisch) Art. 30
-  Gebäudegasse (Lage schematisch) Art. 30
-  Schmutzwasserleitung (Lage schematisch) Art. 32
-  Provisorische Feinerschliessung Art. 43



Privater Gestaltungsplan «Baufelder N + O»

mit öffentlich-rechtlicher Wirkung gemäss § 85 ff Planungs- und Baugesetz (PBG)

Bestimmungen

Von den Grundeigentümerinnen aufgestellt am:

Kat.-Nr. 9397: PLAZZA AG

.....
Thomas Casata,
CEO / CFO

.....
Marcel Gilgen,
Leiter Projektentwicklung

Kat.-Nrn. 9162

und 9396: Kanton Zürich, Immobilienamt

Vom Gemeinderat zugestimmt am:

Der Gemeindepräsident:

Der Gemeindegeschreiber:

.....
Stefan Marty

.....
Stefan Pfyl

Von der Baudirektion genehmigt am:

Für die Baudirektion:

BDV Nr.

21. März 2025

INHALT

A	Allgemeine Bestimmungen	4
Art. 1	Zweck	4
Art. 2	Bestandteile und Geltungsbereich	4
Art. 3	Geltendes Recht	5
B	Bebauung	5
Art. 4	Lage und Zahl	5
Art. 5	Baumasse	5
Art. 6	Gesamthöhe	5
Art. 7	Anbaupflichtpunkte	6
Art. 8	Erdgeschosskote	6
Art. 9	Vorsprünge	6
Art. 10	Unterirdische Bauten	6
Art. 11	Gewachsener Boden	7
C	Nutzung	7
Art. 12	Nutzweise	7
Art. 13	Publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen	7
Art. 14	Verkaufsfläche	7
D	Aussenraum	8
Art. 15	Aussenraum-Richtprojekt	8
Art. 16	Innenhof / Begrünung	8
Art. 17	Freiflächen	8
Art. 18	Bäume	9
Art. 19	Dachflächen	9
Art. 20	Baufeld-Vorzone	9
Art. 21	Strassenraum Wehntalerstrasse	9
E	Gestaltung	10
Art. 22	Grundsatz	10
Art. 23	Überbauungskonzept	10
Art. 24	Baubewilligungsverfahren	10
F	Erschliessung	10
Art. 25	Zu- und Wegfahrten	10
Art. 26	Abstellplätze für Personenwagen	11
Art. 27	Mobilitätskonzept	11
Art. 28	Parkplatzbewirtschaftung	11
Art. 29	Zweiradabstellplätze	12
Art. 30	Fusswegverbindungen	12
G	Ver- und Entsorgung / Umwelt	12
Art. 31	Entsorgung	12
Art. 32	Entwässerung und Werkleitungen	13
Art. 33	Grundwasser	13
Art. 34	Störfälle	13
H	Lärmschutz	14
Art. 35	Empfindlichkeitsstufe	14
Art. 36	Massnahmen für betriebliche Nutzungen	14

Art. 37	Massnahmen für Wohnnutzungen	14
Art. 38	Allgemeine Anforderungen	15
Art. 39	Lärmgutachten	15
Art. 40	Lärmschutzwände/-wälle	15
I	Etappierung	15
Art. 41	Etappenfolge	15
Art. 42	Erstellung Furttalpromenade	15
J	Übergangsbestimmungen	16
Art. 43	Provisorien Hauszugang und Feuerwehrezufahrt	16
K	Schlussbestimmungen	16
Art. 44	Inkrafttreten	16

A ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Art. 1 Zweck

¹ Der Gestaltungsplan "Baufelder N + O" bezweckt im Sinne von Art. 11a der Bauordnung der Gemeinde Regensdorf:

- 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.

Art. 2 Bestandteile und Geltungsbereich

¹ Der Gestaltungsplan besteht aus den folgenden rechtsverbindlichen Bestandteilen:

- Bestimmungen;
- Situationsplan 1:500 (Übersichtsplan und Plan gewachsener Boden);
- Mobilitätskonzept.

² Folgende Bestandteile haben orientierenden Charakter:

- Planungsbericht nach Art. 47 RPV;
- Überbauungskonzept.

³ Der Gestaltungsplan gilt innerhalb des im Situationsplan 1:500 (Übersichtsplan und Plan gewachsener Boden) dargestellten Geltungsbereichs.

Art. 3 Geltendes Recht

¹ Wo der Gestaltungsplan nichts anderes bestimmt, ist die jeweils gültige Bau- und Zonenordnung der Gemeinde Regensdorf massgebend. Für die Baubegriffe gilt das Planungs- und Baugesetz vom 1. Juli 2015 in der bis zum 28. Februar 2017 geltenden Fassung.

² Die Wirkung der im Situationsplan 1:500 (Plan gewachsener Boden) gekennzeichnete Baulinie (RRB Nr. 3684 / 1956 vom 22. November 1956) ist innerhalb des Geltungsbereichs während der Geltungsdauer des Gestaltungsplans suspendiert.

B BEBAUUNG

Art. 4 Lage und Zahl

¹ Die zulässige Situierung und die Anzahl der oberirdischen Hauptgebäude ergeben sich aus den im Situationsplan 1:500 (Übersichtsplan) dargestellten Baufeldern, Anbaupflichtpunkten, Gebäudegassen und Innenhöfe.

² Unabhängig von Strassen- und Grenzabständen können Gebäudeteile auf die Baufeldgrenzen gestellt werden.

Art. 5 Baumasse

¹ Die maximal zulässige Baumasse für Hauptbauten beträgt im Baufeld N 71'880 m³ und im Baufeld O 68'264 m³. Für Besondere Gebäude gilt Art. 1a.1 BZO.

² Insgesamt über beide Baufelder N und O gilt ein Mindest-Wohnanteil von 25 % und ein Mindest-Gewerbeanteil (alles Nicht-Wohnen inkl. Beherbergungsbetriebe) von 25 %.

³ Baumassenverlagerungen zwischen den Baufeldern N und O sind bis maximal 10'000 m³ zulässig. Dabei muss pro Baufeld je ein Gewerbeanteil von mindestens 20 % nachgewiesen werden.

Art. 6 Gesamthöhe

¹ Die Gesamthöhe der Hauptgebäude beträgt max. 25 m.

Art. 7 Anbaupflichtpunkte

² An die im Situationsplan bezeichneten Punkte mit Anbaupflicht ist mit mindestens einem Geschoss anzubauen.

³ Die Anbaupflichtpunkte sind in Abhängigkeit der Realisation der zulässigen Baumasse eines Baufeldes zu bebauen. Bei:

- Nicht mehr als 25% der Baumasse 1 Anbaupflichtpunkt;
- Zwischen 25 – 50% der Baumasse 2 Anbaupflichtpunkte;
- Zwischen 50 – 75% der Baumasse 3 Anbaupflichtpunkte;
- Mehr als 75% der Baumasse 4 Anbaupflichtpunkte.

Art. 8 Erdgeschosskote

¹ Die Erdgeschosskote ist auf die Höhenlage bestehender Strassen abzustimmen. Hochparterres sind in der ersten Raumtiefe von Gebäudeteilen entlang der Furttalpromenade nicht zulässig.

Art. 9 Vorsprünge

¹ Oberirdische Vorsprünge dürfen die Baufeldgrenze ab Unterkante zweites Obergeschoss auf einem Drittel der betreffenden Fassadenlänge bis höchstens 2.5 m überstellen.

Art. 10 Unterirdische Bauten

¹ Mit Ausnahme von Art. 32 Abs. 1 sind untergeordnete, unterirdische Gebäudeteile sowie oberirdische, die den gewachsenen Boden um nicht mehr als einen Meter überragen, punktuell auch ausserhalb der Baufelder zulässig. Sie dürfen den gestalteten Boden aber nicht überragen. Die Versickerung ist zu gewährleisten.

² Verbindungen von Tiefgaragen (Durchfahrten) zwischen den Baufeldern N und O resp. N und P sowie O und Q sind zulässig, sofern die geplanten Werkleitungen weiterhin realisiert werden können. Die mittlere Zone der Futtalpromenade darf nur für Tiefgaragenverbindungen unterbaut werden, die pro Baufeld höchstens zwei Fahrstreifen aufweisen. Die Erdüberdeckung von Tiefgaragenverbindungen muss grundsätzlich 1.50 m betragen. Lokal darf dieses Mass reduziert werden, sofern das aussenräumliche Gestaltungskonzept gewahrt bleibt und die Verbindung nicht durch Lücken in der Bepflanzung erkennbar ist.

Art. 11 Gewachsener Boden

¹ Die im Situationsplan 1:500 (Plan gewachsener Boden) aufgeführten Höhenlinien gelten als gewachsener Boden.

C NUTZUNG

Art. 12 Nutzweise

¹ Es sind Wohnungen, Büros, Praxen, Handels- und Dienstleistungsbetriebe, Verwaltungen sowie höchstens mässig störende Gewerbebetriebe zulässig.

² Folgende Nutzweisen sind nicht zulässig:

- Handel mit Fahrzeugen aller Art ausserhalb von geschlossenen Gebäuden;
- Verkehrsintensive Lager-, Transport- und Logistikbetriebe.

Art. 13 Publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen

¹ Zur Sicherstellung von publikumsorientierten Nutzungen sind Erdgeschosse entlang der Furttalpromenade auf einer Länge, welche der Länge der massgebenden Mantellinie entspricht, ausschliesslich für publikumsorientierte Nutzungen vorbehalten. Die Geschosshöhe der Erdgeschosse in diesem Bereich 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.

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

Art. 14 Verkaufsfläche

¹ Die maximal zulässige Verkaufsfläche darf max. 25% der Grundstücksfläche betragen. Die Verlagerung von Verkaufsflächen zwischen den zwei Baufeldern N und O ist zulässig, sofern die Erhöhung 25 % der maximal zulässigen Verkaufsfläche des jeweiligen Baufeldes nicht übersteigt.

D AUSSENRAUM

Art. 15 Aussenraum-Richtprojekt

¹ Für die Gestaltung der Aussenräume innerhalb und ausserhalb der Baufelder ist das gestützt auf die Bau- und Zonenordnung vom Gemeinderat festgesetzte Aussenraum-Richtprojekt (ARRP) massgebend.

² Der Bereich der Furttalpromenade dient als Mischverkehrsfläche für Fussgänger und Velofahrer, als Aufenthalts- sowie als Aussenbereich und zur Anlieferung für angrenzende gewerbliche Nutzungen. Die Gestaltung der Furttalpromenade richtet sich nach dem Aussenraum-Richtprojekt (ARRP) unter Beachtung von Art. 10 Abs. 2.

³ Mit dem Baugesuch sind die detaillierte Umsetzung und die ortsspezifische Konkretisierung des Aussenraum-Richtprojekts (ARRP) im Umgebungsplan darzustellen. Materialisierung, Beleuchtung und Möblierung werden nach dem Umsetzungskonzept bestimmt.

Art. 16 Innenhof / Begrünung

¹ In den bezeichneten Bereichen sind aufenthaltsfreundliche, qualitätsvolle Innenhöfe auszugestalten. Die minimale zusammenhängende Fläche beträgt im Baufeld N 1'500 m² und im Baufeld O 1'300 m².

² Die Hälfte der Innenhofflächen ist zu begrünen. Diese begrüneten Flächen sind soweit möglich für die Versickerung und Retention zu verwenden. Dies gilt auch für die übrigen unbebauten Flächen, soweit deren Funktion dies zulässt.

³ Ein Drittel der nicht mit Gebäuden überbauten Innenhofflächen ist vor Unterbauungen freizuhalten.

Art. 17 Freiflächen

¹ Im Baufeld N ist eine Freifläche (Aufenthalts-, Spiel- und Grünflächen) mit einer Mindestfläche von 1'220 m² und im Baufeld O mit einer Mindestfläche von 1'159 m² auszuweisen.

² Insgesamt sind 30% des Planungsperimeters als Freiflächen auszuweisen.

Art. 18 Bäume

¹ In den im Situationsplan bezeichneten Bereichen sind standortgerechte, grosskronige Baumarten zu pflanzen und bei Abgang zu ersetzen.

² Massgebend für die Artenwahl sowie für die Situierung und Gruppierung von Bäumen ist das Aussenraum-Richtprojekt (ARRP).

Art. 19 Dachflächen

¹ Dachflächen sind mindestens extensiv und ökologisch wertvoll zu begrünen, soweit sie nicht als Terrasse genutzt oder durch technische Aufbauten beansprucht werden. Auch Dachflächen mit Anlagen zur Nutzung der Sonnenenergie sind zu begrünen. Diese Pflicht besteht, soweit dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist.

Art. 20 Baufeld-Vorzone

¹ Die Baufeld-Vorzonen entlang der Baufeldgrenzen dienen grundsätzlich durchwegs der Versickerung und Retention. Soweit möglich sind sie zu begrünen oder als Fläche für Spontanvegetation auszugestalten. Oberflächlich versiegelte Bereiche für Hauszugänge, Zufahrten, Anlieferungen und Unterflurcontainer sind zulässig. Massgebend ist das Aussenraum-Richtprojekt (ARRP).

² Mit der Fertigstellung des Bauvorhabens samt zugehörigen Aussenräumen auf dem jeweiligen Baufeld sind auch die Baufeld-Vorzonen in Absprache mit der Gemeinde zu erstellen. Wenn eine Erstellung noch nicht möglich ist, ist sie in geeigneter Form sicherzustellen.

Art. 21 Strassenraum Wehntalerstrasse

¹ Die Gestaltung des Bereichs zwischen der nordöstlichen Vorzone von Baufeld N und der Wehntalerstrasse hat sich zusätzlich zum Aussenraumrichtprojekt auch nach dem Strassenprojekt Wehntalerstrasse zu richten.

E GESTALTUNG

Art. 22 Grundsatz

¹ 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.

Art. 23 Überbauungskonzept

¹ Diesem Gestaltungsplan liegt ein Überbauungskonzept zugrunde, welches nach den Vorgaben der Leitlinien des Gemeinderats in einem Konkurrenzverfahren ermittelt wurde.

Art. 24 Baubewilligungsverfahren

¹ Das Baubewilligungsgesuch hat auf der Empfehlung des Beurteilungsgremiums des Konkurrenzverfahrens zu basieren.

² Das Überbauungskonzept vom 20. Juli 2021 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 Art. 21 als erfüllt.

F ERSCHLIESSUNG

Art. 25 Zu- und Wegfahrten

¹ Die Erschliessung der Tiefgaragenein- und ausfahrten sowie die Anlieferung erfolgt an der im Situationsplan 1:500 (Übersichtsplan) bezeichneten Lage.

² Pro Baufeld sind jeweils nur eine Ein- und eine Ausfahrt zulässig.

³ Die Tiefgaragenein- und -ausfahrten müssen ins Gebäude integriert sein.

⁴ Sofern die Schlattstrasse nicht für Erschliessungsanlagen genutzt wird, darf diese Fläche, unter Beachtung des Aussenraum-Richtprojekts (ARRP) als öffentlicher oder privater Grün-, Aufenthalts- oder Spielfläche wie Mietgärten genutzt werden. Die nötigen Querungen der Furttalpromenade für die Notzufahrt und einzelne Anlieferungen sind zulässig.

Art. 26 Abstellplätze für Personenwagen

¹ Die maximal zulässige und die minimal erforderliche Anzahl Abstellplätze für Personenwagen ergibt sich aus der «Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen» der Baudirektion vom Oktober 1997.

² Für die Bestimmung des massgeblichen Bedarfs ist die ÖV-Güteklasse B massgebend. Das Abstellplatzangebot ist höchstens in der Mitte zwischen dem minimalen und dem maximalen massgeblichen Bedarf festzulegen.

³ Für die Bestimmung der minimal erforderlichen Anzahl an behindertengerechte Abstellplätze ist die SIA-Norm 500 massgebend.

⁴ Die minimal erforderliche Anzahl an Abstellplätzen kann unterschritten werden, sofern mittels Mobilitätskonzept sichergestellt ist, dass die reduzierte Abstellplatzzahl dauerhaft ausreicht und dass keine Missstände auftreten.

Art. 27 Mobilitätskonzept

¹ Das Mobilitätskonzept ist integraler Bestandteil des Gestaltungsplans.

² Das Mobilitätskonzept hat sicherzustellen, dass die Gesamtzahl der Fahrten während der Hauptverkehrszeiten jeweils nördlich und südlich der Furttalpromenade eingehalten wird. Massgebend für die Zuordnung der Fahrten zum Perimeter ist der Ort der erfolgten Ein- bzw. Ausfahrt.

Art. 28 Parkplatzbewirtschaftung

¹ Die Abstellplätze für Personenwagen von Kunden müssen von der ersten Minute an lenkungswirksam bewirtschaftet werden.

Art. 29 Zweiradabstellplätze

¹ Die minimal erforderliche Anzahl Veloabstellplätze ergibt sich aus der «Empfehlung Velopflicht-Abstellplätze für die Normierung in kommunalen Bau- und Zonenordnungen» des Amtes für Verkehr vom September 2013. Zur sicheren Aufbewahrung der Velos für Bewohnende und Beschäftigte sind mindestens zwei Drittel der Veloabstellplätze vor Witterungseinflüssen zu schützen. Eine etappierte, bedarfsorientierte Erstellung der Veloabstellplätze ist, mit einem Nachweis über die Realisierbarkeit aller Veloabstellplätze, zulässig.

² Die minimal erforderliche Anzahl Abstellplätze für Motorräder errechnet sich aus 10 % der minimal zu erstellenden Anzahl Abstellplätze für Personenwagen.

Art. 30 Fusswegverbindungen

¹ Durch die Innenhöfe sind attraktive, nutzbare Fusswegverbindungen zu gewährleisten, deren Zugänglichkeit tagsüber gewährleistet wird.

² Gebäudegassen müssen einen Gebäudeabstand von mindestens der im Situationsplan 1:500 (Übersichtsplan) bezeichneten Breiten aufweisen.

³ Gebäudedurchgänge müssen eine Lichte Höhe von 3,0 m und eine Lichte Breite von mindestens 5,0 m aufweisen.

⁴ Die Erschliessung der Hauszugänge darf entlang des gesamten Geltungsbereichs erfolgen.

G VER- UND ENTSORGUNG / UMWELT

Art. 31 Entsorgung

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

² Die Einrichtungen sind grundsätzlich innerhalb des Planungsperimeters, jedoch ausserhalb der Furtalpromenade anzuordnen und gestalterisch gut in die Umgebung zu integrieren.

Art. 32 Entwässerung und Werkleitungen

¹ 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.

² Im Bereich der Furttalpromenade darf an der im Situationsplan 1:500 (Plan gewachsener Boden) eingetragene Lage eine Schmutzwasserleitung erstellt werden. Die Höhenlage der auf die Minimalkote abgesenkten Schmutzwasserleitung (Sohle) ist orientierend und muss auf die Höhenlage der Tiefgaragenverbindung gemäss Art. 10 Abs. 2 Rücksicht nehmen. Die übrigen Werkleitungen richten sich einerseits nach dem Werkleitungskonzept der Gemeinde Regensdorf für das Gebiet Bahnhof Nord und andererseits nach der Tiefgaragenverbindung gemäss Art. 10 Abs. 2.

Art. 33 Grundwasser

¹ Im Schutzzonenperimeter gilt das jeweils gültige Schutzzonenreglement der Grundwasserfassung Ehrenhau.

² In der Zone S3 müssen die Unterkanten von Bauten und Fundationen sowie von lokalen Vertiefungen einen Mindestabstand von 5 m zur Unterkante der Moräneschicht einhalten.

Art. 34 Störfälle

¹ Empfindliche Einrichtungen wie beispielsweise Kindertagesstätten, Kindergärten oder Altenwohnheime sowie nutzungssensitive Aussenflächen für schwer evakuierbare Personen sind innerhalb der Konsultationsbereiche nur zulässig, wenn ein ausreichender Schutz nachgewiesen werden kann.

² In den Bauten entlang der Wehntalerstrasse und der Bahnlinie sind Fluchtwege von Gebäuden so anzuordnen und auszugestalten, dass eine Flucht- und Sammelmöglichkeit auf der strassen- resp. bahnlinsenabgewandten Gebäudeseite möglich ist. Das geplante Gebäude entlang der Wehntalerstrasse ist als Riegelbau auszubilden.

³ Die Fassaden und die Tragkonstruktionen der Bauten entlang der Wehntalerstrasse sind so auszugestalten, dass sie auftretenden Hitzeeinwirkungen eines Brands auf der Wehntalerstrasse so lange standhalten, wie für eine Evakuierung der Gebäude notwendig ist.

⁴ Entlang der Wehntalerstrasse ist auf Balkone oder andere begehbbare Aussenflächen zu verzichten.

⁵ In den Bauten entlang der Wehntalerstrasse sind Aufenthaltsräume (Wohnzimmer, Schlafzimmer etc.) auf der von der Wehntalerstrasse abgewandten Gebäudeseite anzuordnen.

⁶ Aussenluftfassungen von Lüftungsanlagen oder Klimageräten der Bauten entlang der Wehntalerstrasse und der Bahnlinie sind so auszugestalten, dass die Öffnungen möglichst auf der strassen- resp. bahnlinienabgewandten Seite und auf dem Dach zu liegen kommen.

H LÄRMSCHUTZ

Art. 35 Empfindlichkeitsstufe

¹ Es gilt die Lärmempfindlichkeitsstufe III.

Art. 36 Massnahmen für betriebliche Nutzungen

¹ Für lärmempfindliche Betriebsräume gelten die Immissionsgrenzwerte der ES III für die Tagperiode von 70 dB. Werden diese überschritten, so sind die Räume mit einer kontrollierten Lüftung auszustatten. Betriebsräume entlang der Wehntalerstrasse sind zwingend mit einer kontrollierten Belüftung auszustatten.

Art. 37 Massnahmen für Wohnnutzungen

¹ In der ersten Bautiefe ab der Wehntalerstrasse dürfen keine lärmempfindlichen Wohnräume ausschliesslich zur Wehntalerstrasse belüftet werden.

² Bauten entlang der Wehntalerstrasse sind in einem Abstand von maximal 5 m zur Baufeldgrenze bis zu einer Gebäudehöhe von vier Geschossen in geschlossener Bauweise zu erstellen.

Art. 38 Allgemeine Anforderungen

¹ Bei allen Wohnungen darf die Mehrheit der lärmempfindlichen Wohnräume an mindestens einem Fenster die Lärmbelastungen von 60 dB am Tag und 50 dB in der Nacht nicht überschreiten. Die Wohnungen verfügen zudem über einen ruhigen Aussenbereich (Balkon, Sitzplatz, Terrasse), dessen Belastung am Tag 60 dB nicht überschreitet (lärmexponiertester Empfangspunkt, 1.5 m über Boden).

² Für Eckbereiche an der Wehntalerstrasse und an der «Spange Althard» genügt es, wenn die Hälfte der Wohnräume die festgelegten Belastungen einhalten, sofern für diesen Bereich ein städtebauliches Interesse an der Wohnnutzung vorliegt.

Art. 39 Lärmgutachten

¹ Bei allen Fenstern lärmempfindlicher Wohnräume ist mit dem Baugesuch nachzuweisen, dass die Lärmschutzbestimmungen gemäss Art. 35 bis 0 eingehalten sind.

Art. 40 Lärmschutzwände/-wälle

¹ Freistehende Lärmschutzwände oder Lärmschutzwälle sind nicht zulässig.

I ETAPPIERUNG

Art. 41 Etappenfolge

¹ Die Neuüberbauung und Erneuerung des Gebiets kann etappenweise erfolgen. Die Etappenfolge ist grundsätzlich frei unter dem Vorbehalt, dass mit jeder Etappe für sich eine städtebaulich überzeugende Lösung entsteht und die lärmschutzrechtlichen Anforderungen eingehalten sind.

Art. 42 Erstellung Furttalpromenade

¹ Der Bereich der Furttalpromenade innerhalb des Geltungsbereichs ist gleichzeitig mit den jeweiligen Überbauungen auf den angrenzenden Baufeldern zu erstellen oder, wenn eine Erstellung noch nicht möglich ist, in geeigneter Form sicherzustellen.

² Die bestehenden Bauten und Anlagen innerhalb der Furttalpromenade sind mit der ersten Bauetappe zurückzubauen.

J ÜBERGANGSBESTIMMUNGEN

Art. 43 Provisorien Hauszugang und Feuerwehrzufahrt

¹ Solange das Trottoir der übergeordneten Althard- und Dorfstrasse nicht erstellt ist, dürfen die zugehörigen Vorzonen in dem im Situationsplan bezeichneten Bereich als Hauszugang und Feuerwehrzufahrt dienen.

² Während der Geltungsdauer der Übergangsbestimmungen können die Freiflächen gemäss Art. 17 Abs. 2 um das Mass der Bereiche der provisorischen Hauszugänge und Feuerwehrzufahrten herabgesetzt werden.

³ Sobald die übergeordneten Strassen und Trottoirs realisiert sind, sind die Vorzonen in ihrem geplanten Endzustand herzustellen.

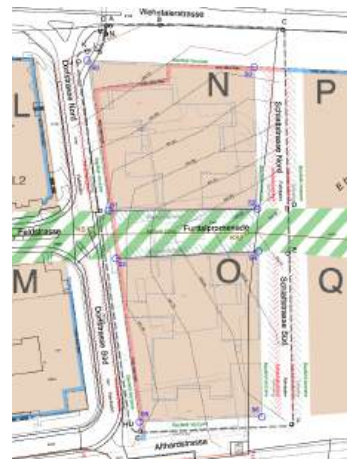
K SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Art. 44 Inkrafttreten

¹ Der Gestaltungsplan tritt mit der öffentlichen Bekanntmachung der kantonalen Genehmigung in Kraft. Der Gemeinderat Regensdorf bestimmt den Zeitpunkt der entsprechenden Publikation.

Privater Gestaltungsplan «Baufelder N + O»

Planungsbericht gemäss Art. 47 RPV, 21. März 2025



PLANPARTNER
RAUMPLANUNG
STÄDTEBAU
ENTWICKLUNG



IMPRESSUM

Auftraggeberin

PLAZZA AG,

Sieberstrasse 5, 8055 Zürich

Begleitung:

Thomas Casata, CEO / CFO, PLAZZA AG

Marcel Gilgen, Leiter Projektentwicklung, PLAZZA AG

Auftragnehmerin

Planpartner AG, Obere Zäune 12, 8001 Zürich

Bearbeitung:

Urs Meier, dipl. Architekt ETH, Raumplaner FSU REG A

Daniel Wetzel, dipl. Ing. Raumplaner HTL

Noelle Reich, MSc ETH in Raumentwicklung & Infrastruktursysteme

Titelbilder

Ansicht Siegerprojekt Studienauftrag, Michael Meier und Marius Hug Architekten AG, Zürich und Schmid Landschaftsarchitekten AG, Zürich (29206_12A_201026_Schlussabgaben_Teams)

Ausschnitt Situationsplan (29207_05A_220609_Situationsplan_V1.5.pdf)

INHALT

1	Einleitung	6
1.1	Veranlassung	6
1.2	Ausgangslage	8
2	Entwicklung der Baufelder N und O	10
2.1	Studienauftrag	10
2.2	Siegerprojekt Studienauftrag	10
	2.2.1 Empfehlung Beurteilungsgremium	10
	2.2.2 Beurteilung	11
3	Kommentar zu den Vorschriften	14
3.1	Allgemeine Bestimmungen	14
	3.1.1 Art. 1 Zweck	14
	3.1.2 Art. 2 Bestandteile und Geltungsbereiche	15
	3.1.3 Art. 3 Geltendes Recht	16
3.2	Bebauung	17
	3.2.1 Art. 4 Lage und Anzahl	17
	3.2.2 Art. 5 Baumasse	17
	3.2.3 Art. 6 Gesamthöhe	18
	3.2.4 Art. 7 Anbaupflichtpunkte	18
	3.2.5 Art. 8 Erdgeschosskote	18
	3.2.6 Art. 9 Vorsprünge	18
	3.2.7 Art. 10 Unterirdische Bauten	18
	3.2.8 Art. 11 Gewachsener Boden	20
3.3	Nutzung	23
	3.3.1 Art. 12 Nutzweise	23
	3.3.2 Art. 13 Publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen	23
	3.3.3 Art. 14 Verkaufsfläche	23
3.4	Aussenraum	24
	3.4.1 Art. 15 Aussenraum-Richtprojekt	24
	3.4.2 Art. 16 Innenhof / Begrünung	24
	3.4.3 Art. 17 Freiflächen	26
	3.4.4 Art. 18 Bäume	27
	3.4.5 Art. 19 Dachflächen	28
	3.4.6 Art. 20 Baufeld-Vorzone	28
	3.4.7 Art. 21 Strassenraum Wehntalerstrasse	28
3.5	Gestaltung	29
	3.5.1 Art. 22 Grundsatz	29
	3.5.2 Art. 23 Überbauungskonzept	29
	3.5.3 Art. 24 Baubewilligungsverfahren	30
3.6	Erschliessung	30
	3.6.1 Art. 25 Zu- und Wegfahrten	30
	3.6.2 Art. 26 Abstellplätze für Personenwagen	31
	3.6.3 Art. 27 Mobilitätskonzept	31

3.6.4	Art. 28 Parkplatzbewirtschaftung	32
3.6.5	Art. 29 Zweiradabstellplätze	33
3.6.6	Art. 30 Fusswegverbindungen	34
3.7	Ver- und Entsorgung / Umwelt	35
3.7.1	Art. 31 Entsorgung	35
3.7.2	Art. 32 Entwässerung und Werkleitungen	35
3.7.3	Art. 33 Grundwasser	36
3.7.4	Art. 34 Störfälle	38
3.8	Lärmschutz	40
3.8.1	Art. 35 – 40 Lärmschutzvorgaben	40
3.9	Etappierung	40
3.9.1	Art. 41–42 Vorgaben zur Etappierung	40
3.10	Übergangsbestimmungen	41
3.10.1	Art. 43 Provisorien Hauszugang und Feuerwehrezufahrt	41
3.11	Schlussbestimmungen	41
3.11.1	Art. 44 Inkrafttreten	41
4	Auswirkungen	42
4.1	Siedlung	42
4.2	Mobilität	42
4.3	Landschaft	43
4.4	Lokalklima	43
4.5	Ressourcen und Umwelt	46
4.6	Gefahren	47
5	Übereinstimmung mit übergeordneten Vorgaben	48
5.1	Grundwasserschutz	48
5.2	Störfallvorsorge	48
5.3	Altlasten	49
5.4	Richtplanung	49
5.5	Strassenprojekt Wehntalerstrasse	50
5.6	Planungswerk Bahnhof Nord	51
6	Verfahren	55
6.1	Verfahrensschritte	55
6.2	Mitwirkung	56
6.2.1	Öffentliche Auflage	56
6.2.2	Anhörung	56
6.3	Kantonale Vorprüfung	56
7	Grundlagenverzeichnis	58



B	Beilagen	60
B1	Bestimmungen	60
B2	Situationsplan 1:500	60
B3	Mobilitätskonzept	60
B4	Überbauungskonzept	60
B5	Lärmschutz	60
B6	Störfallvorsorge	61

1 EINLEITUNG

1.1 Veranlassung

Lage Das Planungsgebiet befindet sich in der Gemeinde Regensdorf nördlich des Bahnhofs zwischen der SBB-Gleisanlagen und der Wehntalerstrasse in Gehdistanz zum Naherholungsgebiet «Katzensee».

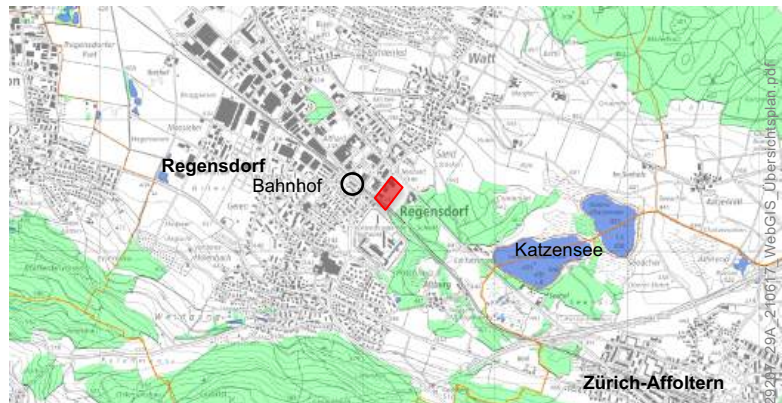


Abb. 1: Lage Planungsgebiet¹

Planungsabsicht Die Eigentümerin PLAZZA AG beabsichtigt, eine Wohn- und Gewerbeüberbauung mit hoher Identität zu schaffen, welche als erste Neuüberbauung im östlichen Teilgebiet des Entwicklungsgebiets «Regensdorf Bahnhof Nord» selbständig funktioniert und später zu einem grossen Ganzen beiträgt. Die Eigentümerin ist sich der städtebaulich anspruchsvollen Lage bewusst und hat darum einen Studienauftrag durchgeführt.



Abb. 2: Lage des Areal²

¹ Quelle: WebGIS [3], Landeskarten, Abruf vom 17.7.2021

² Quelle: GoogleEarth / Copernicus; Abruf 31.03.2020

Eigentum PLAZZA AG Die PLAZZA AG besitzt in Regensdorf die heute gewerblich genutzte Parzelle Kat.-Nr. 9397 mit den Baufeldern N und O. Das Areal ist unternutzt.



Abb. 3: Parzelle Kat.-Nr. 9397³

Urbane Mischnutzung Gemäss Entwicklungsplanung «Bahnhof Nord» [10] ist eine Zentrumsnutzung mit dichter urbaner Mischnutzung vorgesehen, welche mit einem privaten Gestaltungsplan zu konkretisieren ist.

Urbanes und nachhaltiges Regionalzentrum Der Gestaltungsplan für die Baufelder N + O ist ein wichtiger Bestandteil des übergeordneten Gestaltungs- und Entwicklungskonzepts für das Gebiet Bahnhof Nord, welches mit der Revision der Bauordnung 2015 für das gesamte Gebiet Bahnhof Nord rechtlich festgesetzt wurde. Damit soll unter Mitwirkung der betroffenen Grundeigentümer, interessierter Bevölkerungskreise und in enger Zusammenarbeit mit den regionalen Interessenverbänden innert 30 Jahren ein urbanes und nachhaltiges Regionalzentrum im Furtal geschaffen werden.

³ Quelle: WebGIS [3], amtliche Vermessung, Abruf 17.06.2021

1.2 Ausgangslage

Zonenplan Das Planungsgebiet ist der Zentrumszone Bahnhof Nord A (Z-BN A) zugeordnet. Für dieses gesamte Entwicklungsgebiet ist in der BZO eine Gestaltungsplanpflicht verankert.





-  Wohnzone 2.2
-  Gewerbezone 3.5
-  Zentrumszone 3.5
-  Zentrumszone 5.0
-  Zentrumszone BN B
-  Zone für öffentliche Bauten B
-  Kantonale Landwirtschaftszone
-  Strassen (weitere)
-  Wald
-  Gestaltungsplanpflicht
-  Hochhäuser
-  Kommunalen Gestaltungsplan
-  Quartierplan
-  mässig störende Betriebe zulässig (Wohnzonen)
-  Verkaufsgeschäfte ... >= 1'000 m2
-  Arealüberbauung zulässig



Abb. 4: Zonenplan (ÖREB-Kataster)⁴

Ergänzungsplan Bahnhof Nord

Gemäss Art. 11a.1 Abs. 2 BZO wird die Baumassen für Hauptbauten mit dem Ergänzungsplan festgelegt. Der Ergänzungsplan Bahnhof Nord zur BZO [13] enthält neben den Angaben zu Baufeldern, Anbaupflichtpunkten und publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen auch die maximal zulässige Baumasse mit Gestaltungsplan für jedes einzelne Baufeld.

- Festsetzungsinhalt
-  Geltungsbereich
 -  Baufeld / Teilbaufeld mit Bezeichnung
 -  Furtalpromenade / Bahnhofplatz Nord
 -  Adressbildungs-Potenzial
 -  Koordinatenpunkt mit Anbaupflicht
- Informationsinhalt
- | | |
|--------------------|--|
| Kat. Nr. 2471 | Baufeldinformationen mit zulässiger Baumasse |
| Baufeld B2 | |
| Zone Z-BN A | |
| Zulässige Baumasse | 84'880 m ² |

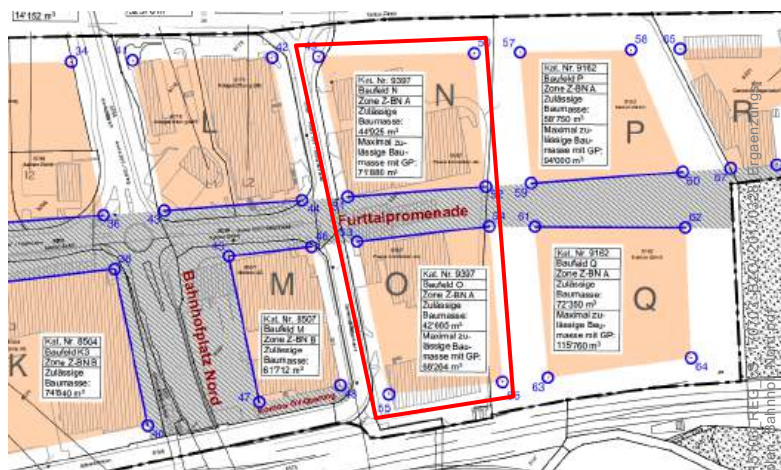


Abb. 5: Ergänzungsplan Bahnhof Nord⁵

⁴ Quelle: WebGIS [3], ÖREB-Kataster, Abruf: 16.6.2021

⁵ Quelle: Ergänzungsplan [13]

Bauordnung	Im Rahmen einer BZO-Teilrevision wurden die Grundsätze der Arealentwicklungen (Bauten, Nutzung, Gestaltung, Qualität) grundeigentümerverbindlich festgelegt.
Leitlinien, Aussenraum-Richtprojekt und Entwicklungsvertrag	Zur Sicherung des städtebaulichen Konzepts fordert die BZO den Erlass von Leitlinien (Bau), eines Aussenraum-Richtprojekts (Freiraum) sowie den Abschluss eines Entwicklungsvertrages (Finanzierung), vgl. auch Kap. 5.6.
Angrenzende Strassen	Das Planungsgebiet grenzt heute an die Wehntaler- und die Althardstrasse sowie an die SBB-Gleisanlage an

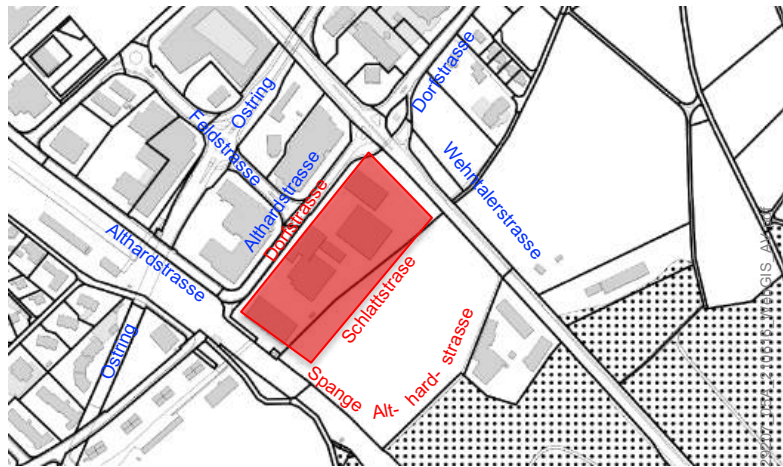


Abb. 6: Namen der angrenzenden Strassen⁶
 blau heute gültige Strassennamen
 rot zukünftige Strassennamen

Teil-Umbenennung Althard- in Dorfstrasse	Der Abschnitt der Althardstrasse entlang des Planungsgebiets soll gemäss den kommunalen Leitlinien [15] auf die noch zu erstellende Spange Althardstrasse (Verlängerung entlang der SBB-Gleisanlage) verlegt werden. Der betreffende Abschnitt der Althardstrasse soll unbenannt werden in «Dorfstrasse». In Zukunft grenzt das Planungsgebiet an die Althard-, Dorf-, Wehntaler- und Schlattstrasse.
Hinweis zu den Strassennamen	Der Gestaltungsplan verwendet immer diese neue Strassenbezeichnungen.

⁶ Quelle: WebGIS[3], Amtliche Vermessung schwarz/weiss, Abruf: 16.6.2021 mit Ergänzung durch Planpartner AG

2 ENTWICKLUNG DER BAUFELDER N UND O

2.1 Studienauftrag

- Verfahren Für die Erlangung einer hinsichtlich Städtebau, Architektur, Wohnwert, Arbeitsplatzstruktur, Aussenraum, Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit vorbildlichen und zukunftsorientierten Überbauung, führte die PLAZZA AG als Grundeigentümerin im Dialog mit der Stadt Regensdorf einen nicht anonymen, einstufigen Studienauftrag mit Zwischenbesprechung durch.
- Fünf Generalplanerteam Für den Vergleich von Lösungsvarianten beauftragte die Veranstalterin fünf Generalplanerteams mit der Erstellung je einer Projektstudie.

2.2 Siegerprojekt Studienauftrag

2.2.1 Empfehlung Beurteilungsgremium

- Konkurrenzverfahren Das Beurteilungsgremium des Studienauftrags empfahl einstimmig den Projektvorschlag von «Michael Meier und Marius Hug Architekten AG, Zürich» und «Schmid Landschaftsarchitekten AG, Zürich» zur Weiterbearbeitung (siehe auch Bericht des Beurteilungsgremiums [4]).

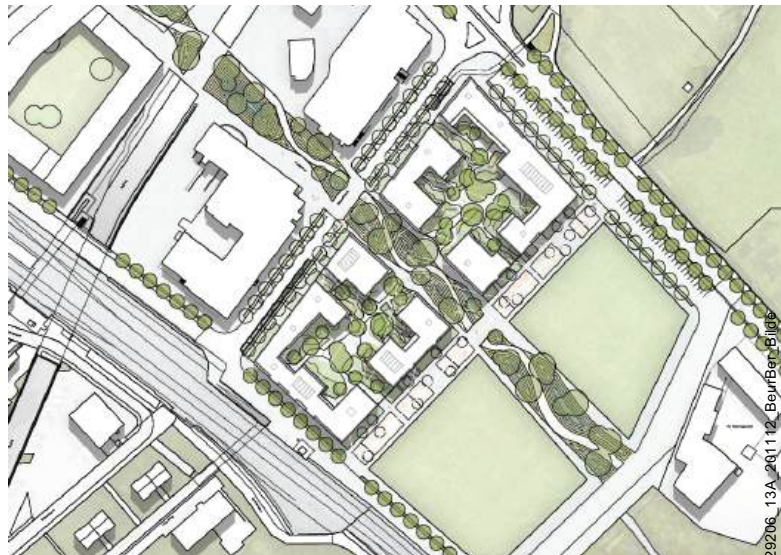


Abb. 7: Situationsplan Siegerprojekt⁷

⁷ Quelle: Situationsplan, Siegerprojekt von Michael Meier Marius Hug Architekten AG, Zürich [4]

Bebauungsstruktur

2.2.2 Beurteilung

Das Siegerprojekt überzeugte das Beurteilungsgremium mit einem städtebaulichen Ansatz, der geschickt mit den Bedingungen des Ortes und des Raumprogramms umgeht und eine Überbauung mit einer starken Identität und einem grosszügigen Freiraum hervorbringt. Trotz der grossen Dimensionen der Baufelder entsteht eine kleinteilige und abwechslungsreiche Bebauungsstruktur. Die offene Bauweise erleichtert eine Vernetzung mit der Umgebung und wirkt wohnlich und einladend. Die Fassaden zeigen gute Ansätze, weisen hinsichtlich ihrer atmosphärischen Wirkung und der architektonischen Ausformulierung noch Verbesserungspotenzial auf. Die Wohnungen profitieren von der räumlich differenzierten Gebäudefigur. Besonders hervorzuheben ist die Vielfalt des Wohnungsangebots und die mehrseitige Orientierung der Wohnungen, die trotz der Lärmemissionen eine intensive Beziehung zum durchgrünten Freiraum ermöglicht.

Abb. 8: Ansicht Siegerprojekt⁸

Abb. 9: Ansicht Siegerprojekt

Städtebauliche Qualität

Die besondere Ausgangslage mit zwei gegenüberliegenden Baufeldern wird zum Anlass genommen, um eine grosse zusammenhängende und räumlich differenzierte Freiraumfigur zu entwickeln, die den Perimeter in seiner gesamten Tiefe auslotet und ein einprägsames städtebauliches Moment in den Gesamtplan einschreibt. Auf diese Weise gelingt es, der Überbauung eine eigene Identität zu verleihen, die das Potenzial des Ortes und der Aufgabenstellung ausschöpft. Die Furttalpromenade bildet dabei das räumliche Zentrum und wird als verbindendes Element der Gebietsentwicklung gestärkt.

Räumliche Vielfalt

Die scharf geschnittenen Konturen der äusseren Gebäudekanten und die starke räumliche Beziehung der beiden Höfe erwecken den Eindruck einer Gesamtfigur, die sich aus unterschiedlich geformten Volumen zusammensetzt. Mit dieser Operation gelingt es, eine räumliche Vielfalt zu erzeugen, die trotzdem als

⁸ Quelle: Siegerprojekt von Michael Meier Marius Hug Architekten AG, Zürich [4]

Einheit lesbar bleibt. Die daraus entstehende Freiraumfigur verzahnt sich mit den Volumen und bildet intime Nischen, die den Primat einer Grossform geschickt umgeht und eine kleinteilige und abwechslungsreiche Raumstruktur erzeugt. Die Lücken zwischen den Einzelvolumen verbinden die Innen- mit der Aussenwelt und vermeiden eine hermetische Erscheinung der Überbauung. Diese Absicht wird durch das bodennahe Wohnen unterstützt, das den beiden grosszügigen halböffentlichen Freiräumen den Charakter von durchgrünten Wohnhöfen verleiht. Die gezielt und konzentriert platzierte Gewerbenutzung tritt in den Hintergrund und lässt der primären Zweckbestimmung der Wohnhöfe den Vortritt. Dies bietet den Vorteil, dass die Atmosphäre der Höfe, unabhängig von der Gewerbenutzung, vom Wohnen geprägt wird. Die Qualität der Höfe wird dank der Durchbrüche in Bezug auf die Besonnung und die klimatischen Bedingungen deutlich verbessert.



Abb. 10: Situationsplan Erdgeschoss Siegerprojekt⁹

Freiraum Innerhalb der klaren städtebaulichen Grundfigur werden die einzelnen Orte über unterschiedliche Vegetationstypen und einem differenzierten Umgang mit der Topografie herausgearbeitet. Die Furttalpromenade wird, als «urbanisiertes Landschaftselement» mit den Baumarten des Naturraumes des Katzenses bestückt und lässt so die Natur physisch und atmosphärisch in den Siedlungskörper eindringen. Das Beurteilungsgremium erkennt die atmosphärisch hohe Qualität dieses Raumes, würde sich dazu jedoch noch etwas mehr an handfesten Nutzungen in

⁹ Quelle: Situationsplan EG, Siegerprojekt von Michael Meier Marius Hug Architekten AG, Zürich [4]

diesem Raum wünschen. Die Höfe verstehen sich als modulierte eher kleinräumige Landschaften mit einem relativ wilden Habitus und von hoher Aneignbarkeit. Begrüsst wird hier auch der direkte Zugang in die Höfe von den Erdgeschosswohnungen aus. Die Wegeführung zwischen den zwei Höfen über die Promenade scheint noch etwas unbestimmt. Wohltuend ist der Vorschlag, die östliche Seite des Grundstückes mit urban gardening anstatt einer Erschliessungsstrasse zu bespielen.

- | | |
|-------------------------------------|--|
| Architektur | Die kleinteilige, reich gegliederte und räumlich differenzierte Bauungsstruktur findet in der Architektursprache eine konsequente Fortsetzung. Jede Fassade erhält eine besondere gestalterische Zuwendung in Form eines architektonischen Ausdrucks, der sich an der Organisation der Grundrisse und an der städtebaulichen Exposition orientiert. Hier offenbart sich eine weitere Qualität der städtebaulichen Idee. Die bewegten Volumen besitzen eine vielfältige Plastizität und werden mit Erkern, Loggien und Balkonschichten angereichert und gegliedert. Auch die Gewerbehäuser zeigen eine ihrem Programm und Funktion entsprechende architektonische Sprache. Die Bedeutung der Furttalpromenade wird hervorgehoben, indem die flankierenden Fassaden mit einer Loggiaschicht ausgezeichnet und betont werden. Die Idee für eine Architektursprache, die den lebendigen Ausdruck einer vielfältigen Wohnwelt vermittelt, ist spürbar, weist jedoch Verbesserungspotenzial auf. Die Atmosphäre, die in den Bildern vermittelt wird, wirkt im Vergleich zum stimmungsvollen Grünraum noch zu anonym. |
| Lärmschutz | Das Projekt reagiert mit dem Hof gut auf die Lärmsituation. Die seitlichen Öffnungen vermögen den Lärmschutz nicht massgeblich zu schmälern. Insbesondere die grossen lärmberuhigten Fassadenabwicklungen im Inneren des Hofes bieten viele lärmberuhigte Fassaden zur Anordnung der Räume. Die Problematik wurde erkannt und auch ausführlich kommentiert. Das Überbauungskonzept zeigt auf, dass hinsichtlich Lärmschutz die Anforderungen der aktuellen kantonalen Praxis erfüllt werden können. |
| Nachhaltigkeit, Ökologie und Umwelt | Der Entwurf überzeugt durch eine hohe Qualität und wirksame Massnahmen hinsichtlich gutem Lokalklima und Energieeffizienz der Gebäudekonstruktion. |
| Weiterbearbeitung | Das Siegerprojekt (vgl. Beilage B4a) wurde zu einem Überbauungskonzept weiterbearbeitet (vgl. Beilage B4b). |

3 KOMMENTAR ZU DEN VORSCHRIFTEN

Projektierungsspielraum und Qualitätssicherung Zur Sicherung der Realisierung des Grundkonzepts für das Gebiet Bahnhof Nord macht im vorliegenden Fall bereits die Bau- und Zonenordnung gezielt detaillierte Vorgaben (vgl. Teilrevision Nutzungsplanung «Bahnhof Nord» [10]). Die städtebauliche Qualität wird zusätzlich mit Leitlinien [15] und einem Aussenraum-Richtprojekt (ARRP) [16] des Gemeinderats sowie mit dem Entwicklungsvertrag zwischen der Gemeinde und den Grundeigentümern [20] gesichert. Der vorliegende Gestaltungsplan «Baufelder N + O» gibt diese Vorgaben konzentriert und nachvollziehbar wieder.

Bau- und Zonenordnung, Leitlinien und Aussenraum-Richtprojekt (ARRP) Neben den Vorgaben der Bau- und Zonenordnung [12] mit dem Ergänzungsplan [13] sind die Leitlinien [15] sowie das Aussenraum-Richtprojekt (ARRP) [16] des Gemeinderats zur Entwicklungsplanung Bahnhof Nord massgebend. Diese Leitlinien und das Aussenraum-Richtprojekt sind mit dem vorliegenden Gestaltungsplan durchwegs eingehalten.

Im Zuge der Erarbeitung des Generellen Betriebs- und Gestaltungskonzepts (BGK) für die Wehntalerstrasse wurde entschieden, dass die Baufelder entlang der Wehntalerstrasse nicht mittels Parallelerschliessung, sondern über die Stichstrassen erschlossen werden können. Gegenwärtig wird das Aussenraumrichtprojekt dahingehend revidiert. Der vorliegende Gestaltungsplan ist auch mit dem Entwurf der revidierten Fassung kongruent.

Abweichende Formulierungen sind entweder rein redaktionell bedingt oder sind nötig, damit die spezifische Lösung für die Baufelder N und O innerhalb des vorgegebenen Rahmens umgesetzt werden kann.

3.1 Allgemeine Bestimmungen

3.1.1 Art. 1 Zweck

Gemischt genutztes Gebiet Der private Gestaltungsplan bezweckt die Transformation des Areals in ein gemischt genutztes Gebiet. Dazu soll vorrangig Wohnnutzung und untergeordnet Gewerbenutzungen auf den zwei Baufelder N und O realisiert werden. Die bestehenden Nutzungen haben grundsätzlich Bestandesschutz und können so lange wie nötig und gewünscht erhalten bleiben.

3.1.2 Art. 2 Bestandteile und Geltungsbereiche

Bestandteile Die verbindlichen Bestandteile des Gestaltungsplans sind die Bestimmungen, der Situationsplan 1:500 sowie das Mobilitätskonzept. Die Bestandteile mit orientierendem Charakter sind der vorliegende Planungsbericht sowie das Überbauungskonzept.

Geltungsbereich Der Gestaltungsplan weist eine Gesamtfläche von rund 19'400 m² auf. Gemäss einem Grundsatz der Planung zum Gebiet Bahnhof Nord soll der Geltungsbereich auch die jeweiligen Stichstrassen umfassen. Aus diesem Grund ist die Schlattstrasse inkludiert. Die Dorfstrasse stellt diesbezüglich eine Ausnahme dar, da aufgrund der Verkehrsführung (u.a. Velounterführung, Bus) die Gemeinde bei der Planung federführend ist. Die Dorfstrasse ist deshalb nicht Teil des Geltungsbereichs. Im Süden wird der Geltungsbereich durch den Abschluss der Baufeld-Vorzone gegenüber der geplanten Althardstrasse begrenzt. Der Vorbereich im Norden gegenüber der Wehntalerstrasse wird gemäss dem Bauprojekt der Wehntalerstrasse gestaltet. Der Perimeter reicht hier bis zur bestehenden Strassenparzelle.

Somit umfasst der Geltungsbereich Teilflächen der drei Parzellen Kat.-Nrn. 9397, 9396, und 9162. Das Grundstück Kat.-Nr. 9397 befindet sich im Besitz der PLAZZA AG, die Grundstücke Kat.-Nrn. 9396 und 9162 sind im Besitz des Kantons Zürich.

Kat.-Nr.	9397	9396	9162	Total
Eigentümer	PLAZZA AG	Kt. Zürich, vertr. durch Immo-Amt	Kt. Zürich, Immo-Amt	Geltungs-bereich
Baufeld N inkl. Baufeld-Vorzone	7'380 m ²	90 m ²	45 m ²	7'177 m²
Baufeld O inkl. Baufeld-Vorzone	5'969 m ²	–	906 m ²	6'875 m²
Schlattstrasse Nord	202 m ²	–	673 m ²	831 m²
Schlattstrasse Süd	–	–	959 m ²	959 m²
Furttal-promenade	1'834 m ²	–	354 m ²	2'188 m²
Wehntalerstrasse	957 m ²	–	38 m ²	1'376 m²
Total in Geltungsbereich	16'342 m²	90 m²	2'974 m²	19'406 m²

Abb. 11: Teilflächen Gestaltungsplan

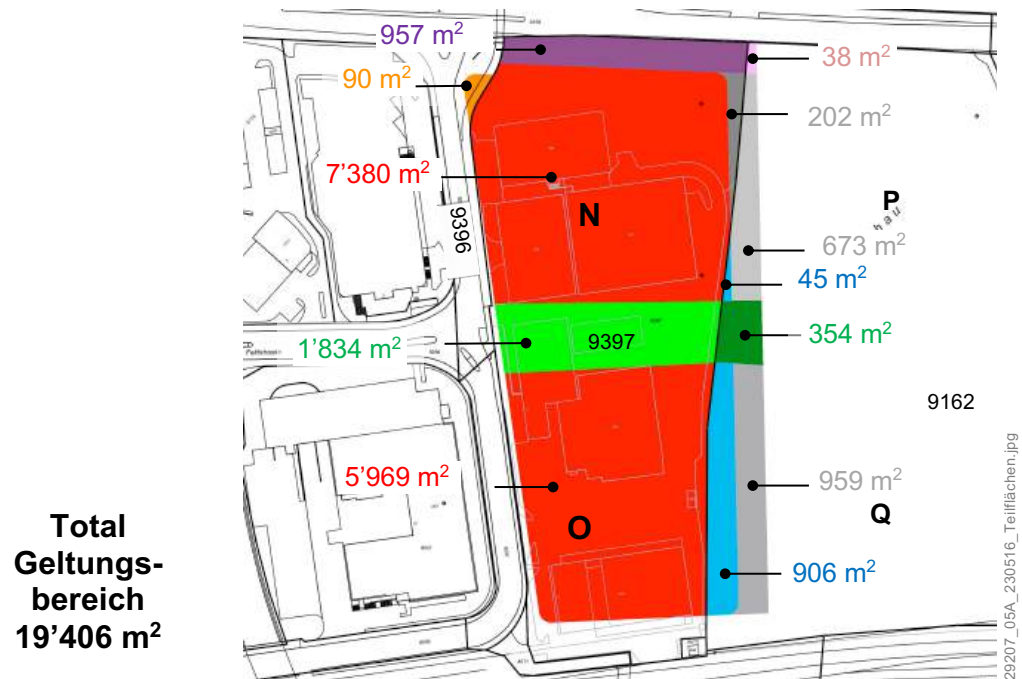


Abb. 12: Plan Teilflächen Gestaltungsplan

3.1.3 Art. 3 Geltendes Recht

Bau- und Zonenordnung

Massgebend für den Gestaltungsplan ist die jeweils gültige Bau- und Zonenordnung (BZO) der Gemeinde Regensdorf.

Planungs- und Baugesetz ohne harmonisierte Baubegriffe

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.

Baulinie

Der Gestaltungsplan ist entlang der Wehntalerstrasse und entlang der Dorfstrasse von Verkehrsbaulinien betroffen. Es gibt zurzeit Bestrebungen, diese Baulinien aufzuheben. Mit dem Gestaltungsplan wird die Wirkung dieser Verkehrsbaulinie sistiert. Das bedeutet, dass die Verkehrsbaulinie innerhalb des Gestaltungsplans nicht zur Anwendung kommt. Diese Sistierung hat keine nachteilige Auswirkung auf eine allfällige spätere Aufhebung der Baulinie.

Baulinienwidrige bestehende Bauten und Anlagen

Baulinienwidrige bestehende Bauten und Anlagen haben grundsätzlich Bestandegarantie 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.

3.2 Bebauung

3.2.1 Art. 4 Lage und Anzahl

Lage und Zahl	Durch die im Ergänzungsplan [13] zur BZO festgelegten Baufelder und Anbaupflichtpunkte ist die Situierung von Hochbauten festgelegt. In Kombination der Baufelder mit den Gebäudegasen (Art. 30 Abs. 2 oder Kap. 3.6.6) und den zwei Innenhöfe (Art. 16 Abs. 1 oder Kap. 3.4.2) können drei Gebäudekörper pro Baufeld erstellt werden.
Grenz- und Strassenabstände	Allfällige Grenzabstände gemäss BZO oder PBG und Strassenabstände gemäss PBG sind nicht zu beachten. Dies ist gemäss Art. 11a.2 Abs. 2 BZO zulässig.
Baufeldabgrenzungen	Die Baufeldabgrenzungen und -grössen sind in der Bau- und Zonenordnung [12] mitsamt Ergänzungsplan [13] unabhängig von der Parzellenstruktur festgelegt. Diese Festlegung wurde im Gestaltungsplan übernommen. Sie ermöglichen insbesondere die entschädigungslose Abtretung von Flächen ausserhalb des Baufeldes gemäss Entwicklungsvertrag [20] und damit schliesslich die konzeptgemässe Realisierung des öffentlichen Aussenraums zwischen den Baufeldern insbesondere auch der Furttalpromenade.

3.2.2 Art. 5 Baumasse

Maximal zulässige Baumasse	Im Baufeld N beträgt die maximal zulässige Baumasse für Hauptbauten 71'880 m ³ ; im Baufeld O 68'264 m ³ . Für Besondere Gebäude gilt gemäss Art. 1a.1 Abs. 1 BZO eine Baumassenziffer von 0.3 m ³ /m ² . Die pro Baufeld für Hauptbauten maximal zulässige Baumasse entspricht dem Ergänzungsplan [13] und den Vorgaben der Leitlinie (Ziffer 2.2 [15]). Siehe dazu auch Kap. 3.3. «Nutzung».
Wohn- und Gewerbeanteil	Gemäss Ziffer 3.2 der Leitlinien [15] sind Verlagerungen von Nutzungen innerhalb festgelegter Baufeldgruppen zulässig. Die Baufelder N und O gehören in dieser Betrachtung zu derselben Baufeldgruppe. Sofern die minimalen resp. maximalen Wohnanteile gesamthaft nicht unter- resp. überschritten werden, sind Nutzungsverlagerungen zulässig. Über beide Baufelder N und O zusammen muss ein Mindest-Gewerbeanteil von 25 % eingehalten werden. Der Mindest-Wohnanteil beträgt ebenfalls 25 %.
Baumassenverlagerung	Gemäss Ziffer 2.8 der Leitlinien [15] sind zwischen Baufeldern Baumassenverlagerungen zulässig, sofern die Erhöhung oder Reduktion 30% der Baumasse des jeweiligen Baufeldes nicht übersteigt. Eine Baumassenverlagerung von 30% würde eine Verlagerung zwischen den Baufeldern N und O von ungefähr 20'000 m ³ entsprechen. Um die Qualität des

Überbauungskonzepts zu sichern, sieht der Gestaltungsplan eine reduzierte Verlagerung von maximal 10'000 m³ Baumassen zwischen den Baufeldern N und O vor. Bei einer solchen Verlagerung von Baumasse ist jedoch nachzuweisen, dass in jedem Baufeld der Gewerbeanteil nicht unter 20 % fällt.

3.2.3 Art. 6 Gesamthöhe

Gesamthöhe Gemäss § 83 Abs. 1 PBG werden mit Gestaltungsplänen u.a. die äusseren Abmessungen der Bauten bindend festgelegt. Art. 11a.1 Abs. 2 BZO legt eine maximale Gesamthöhe von 25 m fest. Im Gestaltungsplanperimeter sind keine Hochhäuser vorgesehen. Die Vorgabe aus der BZO wird sinngemäss übernommen. Die Gesamthöhe umfasst die Gebäudehöhe und die Firsthöhe. Für technische Aufbauten gelten die übergeordneten Festlegungen (§ 292 PBG).

3.2.4 Art. 7 Anbaupflichtpunkte

Anbaupflicht und Etappierung Jedes Baufeld verfügt über vier Anbaupflichtpunkte. In Abhängigkeit der Realisierung der zulässigen Baumasse sind gemäss Art. 11a.2 Abs. 7 BZO mit mindestens einem Anbaupflichtpunkt bis zu vier Anbaupflichtpunkte zu bebauen. Eine Etappierung des Bauprojekts ist zulässig, jedoch nicht vorgesehen.

3.2.5 Art. 8 Erdgeschosskote

Verzicht Hochparterre entlang Furttalpromenade Mit der Abstimmung auf die Höhenlage der an den Baubereich angrenzenden Strassen sowie mit dem Verzicht auf Hochparterres in der ersten Raumtiefe zur Furttalpromenade hin soll erreicht werden, dass die Erdgeschossnutzungen den Strassenraum beleben. Dies entspricht Ziffer 2.3 der Leitlinien [15].

3.2.6 Art. 9 Vorsprünge

Vorsprünge gemäss Leitlinien Gemäss Ziffer 2.4 der Leitlinien [15] dürfen oberirdische Vorsprünge die Baufeldgrenze ab Unterkante zweites Obergeschoss auf einem Drittel der betreffenden Fassadenlänge bis höchstens 2.50 m überstellen. Diese Vorgaben der Leitlinie werden mit dem Gestaltungsplan übernommen.

3.2.7 Art. 10 Unterirdische Bauten

Ausserhalb Baufelder Unterirdische Gebäude dürfen gemäss Ziffer 2.5 der Leitlinien [15] über das Baufeld hinausragen, wenn diese höchstens 1 m über dem gewachsenen Boden, aber unter dem gestalteten Boden liegen. Die Pflanzung der Bäume darf dadurch nicht beeinträchtigt oder verunmöglicht werden. Für die Pflanzung von Bäumen muss die Überdeckung mindestens 1.50 m bis zum gestalteten Boden betragen und die Versickerung muss möglich

bleiben. Diese Vorgaben der Leitlinie werden mit dem Gestaltungsplan sinngemäss übernommen. Das Aussenraumrichtprojekt konkretisiert, dass Freiflächen soweit möglich für Versickerung und Retention zu verwenden sind, soweit deren Funktion dies zulässt.

Unterirdische Verbindung der Tiefgaragen

Zwischen den Baufeldern N und O sind Tiefgaragenverbindungen unter der Furttalpromenade durch zulässig. Der Gestaltungsplan ermöglicht zudem allfällige Tiefgaragen-Verbindungen zu den benachbarten Baufeldern (d.h. Verbindungen zwischen den Baufeldern N und P resp. O und Q) unter der Schlattstrasse durch. Die Bereiche der Unterquerungen sind zu minimieren. Die geplanten Werkleitungen müssen weiterhin realisiert werden können. Im Bereich der Furttalpromenade darf dabei, unter Beachtung des Aussenraum-Richtprojekts (ARRP), lokal die Erdüberdeckung über der Tiefgaragenverbindung reduziert werden, sofern das aussenräumliche Gestaltungskonzept gewahrt bleibt und die Verbindung nicht durch Lücken in der Bepflanzung erkennbar ist. Die Tiefgaragenverbindung wurde dahingehend optimiert. Auch unter Berücksichtigung der Werkleitungen sowohl im Decken- als auch im Bodenbereich kann die Zielgrösse der Überdeckung von 1.50 grundsätzlich eingehalten werden und die oberirdische Gestaltung wird dadurch nicht gestört.



Abb. 13: Querschnitt Furttalpromenade mit Querung Tiefgaragen-Verbindung

3.2.8 Art. 11 Gewachsener Boden

Nivelletten

Das Areal weist unregelmässige Neigungsverhältnisse auf. Gemäss den Leitlinien [15] und der Bewilligungspraxis der Gemeinde Regensdorf ist der gewachsene Boden aufgrund von Höhenaufnahmen sowie Anpassungen zur Angleichung an die Nivelletten [17] der zukünftigen Strassen und Freiräumen im Rahmen des Gestaltungsplans festzulegen.

Herleitung gewachsener Boden

Im Gestaltungsplan wird das für die Baufelder N und O massgebende Terrain (gewachsene Boden) unter Beachtung der Leitlinien [15] und den entsprechenden Nivelletten festgelegt. Der neue gewachsene Boden weist einen regelmässigen Verlauf von der an das Baufeld angrenzende Nivellette zur Nivellette auf der gegenüberliegenden Baufeldseite auf.

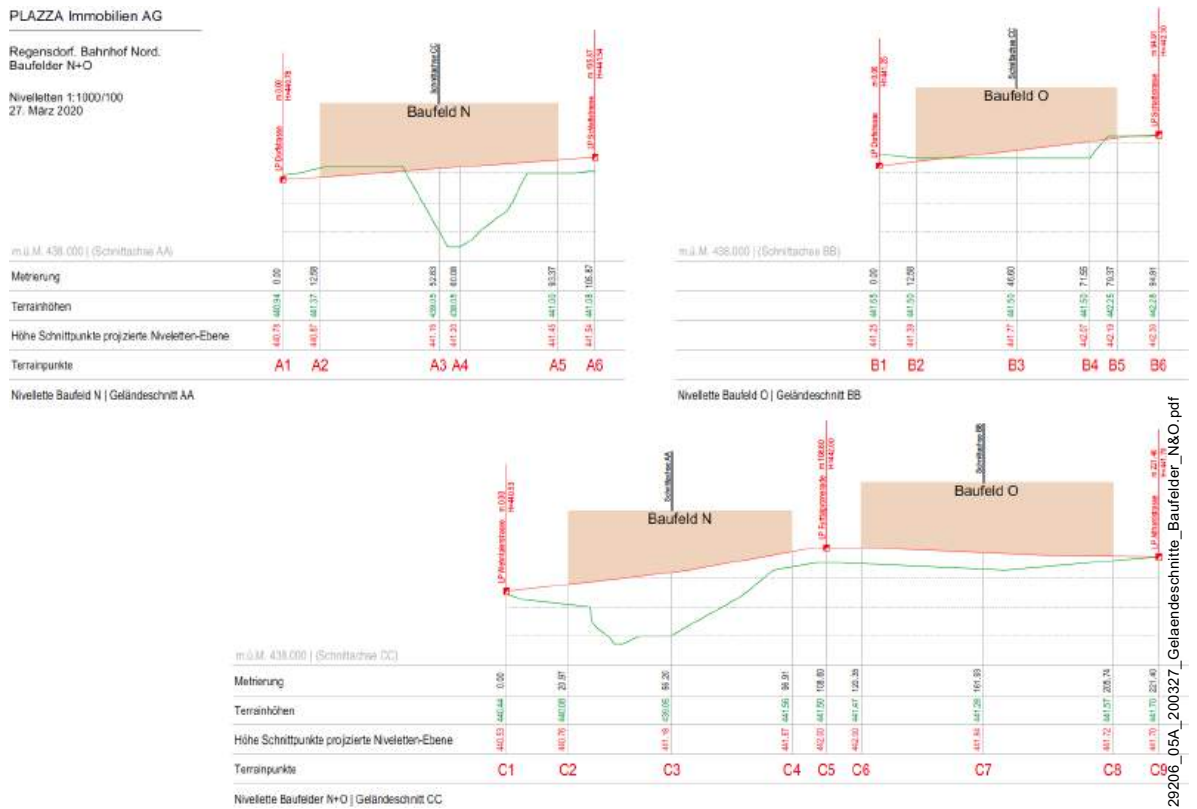


Abb. 14: Nivelletten / Geländeschnitte durch Baufelder N+O¹⁰

¹⁰ Quelle: Darstellung Planpartner AG (Höhen um Faktor 10 überhöht), basierend auf den Nivelletten gemäss Umsetzungskonzept [17], Planbeilagen 3.2a / 3.2g / 3.2h / 3.2i / 3.2j

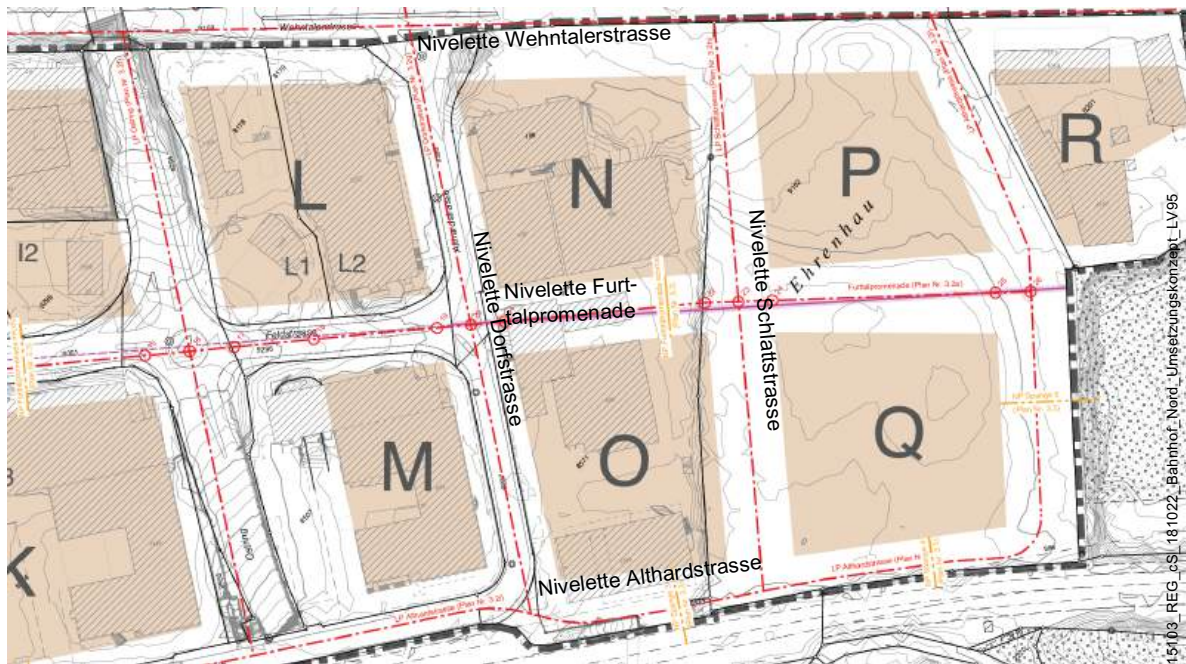


Abb. 15: Lage der Nivelletten¹¹

Festlegung gewachsener Boden	Im Situationsplan 1:500 (Plan gewachsener Boden) sind der gewachsene Boden mittels Höhenlinien dargestellt. Auf Grund der oben erwähnten besonderen Verhältnisse wird mit dem Gestaltungsplan dieser künftige gewachsene Boden im Sinne von § 5 Abs. 2 ABV [2] festgesetzt.
Eruierung Höhenlage	Durch Interpolation zwischen den Höhenlinien kann die Höhe des gewachsenen Bodens an jedem beliebigen Ort im Gestaltungsplan erhoben werden. Aus diesem Grund sind im Situationsplan auch die Höhenlinien ausserhalb des Geltungsbereichs dargestellt (Orientierungsinhalt).

¹¹ Quelle: Umsetzungskonzept [17], Planbeilage 3.1

Massgebend für Baubewilligung Der im Situationsplan 1:500 (Plan gewachsener Boden) dargestellte gewachsene Boden ist massgebend für das Baubewilligungsverfahren.



Abb. 16: Plan gewachsener Boden (Auszug)

Abgrabungen Abgrabungen sind in der Bau- und Zonenordnung geregelt.

3.3 Nutzung

Wohnanteile Gemäss gültiger Bauordnung können in der Zentrumszone Bahnhof Nord A (Z-BN A) 75 % der projektierten Baumasse zum Wohnen genutzt werden. Es gelten ein Mindest-Wohnanteil von 25 % und ein Mindest-Gewerbeanteil von 25 % (vgl. auch Kap. 3.2.2).

3.3.1 Art. 12 Nutzweise

Nutzweise gemäss BZO Gemäss § 83 Abs. 1 PBG werden mit Gestaltungsplänen u.a. die Nutzweisen bindend festgelegt. Da ein Verweis auf die BZO nicht zulässig ist, wird der Wortlaut von Art. 11a.4 Abs. 1 und 2 BZO wiederholt.

3.3.2 Art. 13 Publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen

Erdgeschossnutzung entlang Furttalpromenade In den Gebäudeteilen, welche sich zu den im Plan bezeichneter Mantellinien entlang der Furttalpromenade hin orientieren, sind im Erdgeschoss publikumsorientierte Nutzungen anzusiedeln. In diesen Erdgeschossen sind Wohnnutzungen nicht zulässig. Als publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen gelten insbesondere auch Hotelempfangsräume, Kinderhort und dergleichen.

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

3.3.3 Art. 14 Verkaufsfläche

Verkaufsfläche gemäss BZO Gemäss Vorgaben der BZO dürfen Verkaufsflächen von bis zu 25 % realisiert werden.¹² Diese Ziffer bezieht sich auf die Grundstücksfläche.

Verkaufsfläche gemäss Gestaltungsplan Die voraussichtlichen Grundstücksflächen im Gestaltungsplan-gebiet entsprechen den zwei Baufeldern N und O mitsamt den angrenzenden Vorzonen (ohne Furttalpromenade). Sie beträgt insgesamt 14'299 m². Diese daraus abgeleitete maximal zulässige Verkaufsfläche beträgt folglich 3'575 m². Im Baufeld N sind somit maximal 1'856 m² Verkaufsfläche und im Baufeld O 1'719 m² Verkaufsfläche zulässig.

¹² Quelle: Art. 11a.4 Abs. 5 BZO: Die Verkaufsfläche gemäss BBV II von Verkaufsgeschäften darf maximal 0.25 m² je Quadratmeter Grundstücksfläche betragen.

Grösse Verkaufsgeschäfte	Verkaufsgeschäfte mit einer Verkaufsfläche (gemäss BBV II) von über 1'000 m ² sind im Gestaltungsplangebiet nicht zulässig. Dies entspricht den Vorgaben gemäss Art. 11a.4 Abs. 6 BZO.
Transfer Verkaufsfläche	Die Verlagerung (Transfer) von Verkaufsflächen zwischen den Baufeldern N und O ist hingegen zulässig, sofern die maximal zulässige Verkaufsfläche des jeweiligen Baufeldes um höchstens 25 % vergrössert wird.

3.4 Aussenraum

3.4.1 Art. 15 Aussenraum-Richtprojekt

Aussenraum-Richtprojekt massgebend	Der Gestaltungsplan verweist auf das Aussenraum-Richtprojekt [16] des Gemeinderats gemäss Art. 11a.3 Abs. 1 BZO [12], welches bei der Realisierung zu beachten ist.
------------------------------------	---

Furttalpromenade	Der Bereich der Furttalpromenade dient der öffentlichen Nutzung. Diese Nutzung ist in den übergeordneten Leitlinien (Ziffer 6.3 [15]) definiert. Die Gestaltung der Furttalpromenade hingegen ist im Aussenraum-Richtprojekt (Ziffer 2.1 ARRP[16]) festgelegt.
------------------	--

Umsetzung Aussenraum-Richtprojekt	Mit dem Baugesuch sind die detaillierte Umsetzung und die ortsspezifische Konkretisierung des Aussenraum-Richtprojekts im Umgebungsplan darzustellen.
-----------------------------------	---

3.4.2 Art. 16 Innenhof / Begrünung

Ausgestaltung Hoffläche	Der Gestaltungsplan verlangt, dass Innenhöfe aufenthaltsfreundlich und qualitativvoll ausgestaltet werden.
-------------------------	--

Grösse Hoffläche	Die minimale zusammenhängenden Innenhofflächen muss im Baufeld N 1'500 m ² und im Baufeld O 1'300 m ² betragen. Der nachfolgende Nachweis (siehe Abb. 17) zeigt, dass diese Vorgabe im weiterentwickelten Überbauungskonzept (vgl. Beilage B4b) bei Weitem erreicht wird. Je nach Ausgestaltung der Hofflächen können diese nicht vollumfänglich an die Freiflächen angerechnet werden (vgl. Definition der Freiflächen in Kap. 3.4.3).
------------------	---

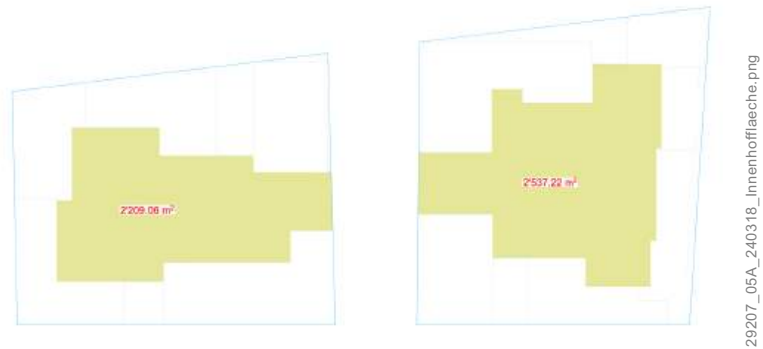


Abb. 17: Nachweis Hoffläche Überbauungskonzept (Weiterentwicklung)

Begrünung Hoffläche Die Hälfte der Hoffläche ist zu begrünen. Diese begrüneten Flächen sind soweit möglich für die Versickerung und Retention zu verwenden. Dies gilt grundsätzlich auch für die übrigen unbebauten Flächen, soweit deren Funktion dies zulässt.



Abb. 18: Nachweis Begrünung Innenhof Überbauungskonzept (Weiterentwicklung)

Unterbauungen Nicht unterbaute Flächen begünstigen die Versickerung zusätzlich. Zudem ermöglichen sie einen grösseren Wurzelraum und damit das Wachstum von Pflanzen mit einer klimawirkungsvollen Grösse. Insgesamt ist ein Drittel der nicht mit Gebäuden überbauten Hoffläche von Unterbauungen freizuhalten.

Beim weiterentwickelten Überbauungskonzept beträgt der minimale Wert im Baufeld O folglich 735 m² und im Baufeld N 845 m². Die Minimalanforderungen werden mit 850 m² (Baufeld O) und 890 m² (Baufeld N) nicht ausgereizt.

3.4.3 Art. 17 Freiflächen

- Definition** Gemäss dem Umsetzungskonzept umfassen Freiflächen alle Aufenthalts-, Spiel- und Grünflächen (vgl. Art. 11a.3 Abs. 2 BZO), inkl. Dachflächen, wenn sie öffentlich zugänglich sind (vgl. Ziffer 4.2 ARR in Verbindung mit Ziff. 4.6 Leitlinien).
- Freifläche gesamt** Über den gesamten Perimeter Bahnhof Nord sind gemäss dem ersten Satz von Art. 11a.3 Abs. 2 BZO [12] 30 % Freiflächen auszuweisen (also innerhalb und ausserhalb der Baufelder). Zur Klärung der jeweiligen Bezugsgrössen für die Bemessung der Freiflächen wurden im Umsetzungskonzept die erforderlichen Mindestflächen pro Parzelle zugewiesen. Demnach beträgt die minimale Freifläche für die Baufelder N und O 5'428 m². Es wird unterschieden zwischen Freiflächen inner- und ausserhalb der Baufelder.



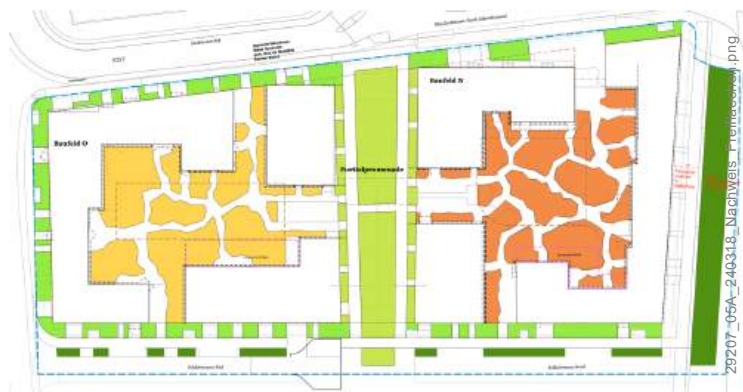
29207_05A_181024_Plan_Nr. 2_Freiflaechen.pdf

Abb. 19: Auszug Plan Nr. 2 «Freiflächen» zum Umsetzungskonzept

- Freifläche innerhalb Baufelder** Innerhalb der Baufelder müssen gemäss dem zweiten Satz von Art. 11a.3 Abs. 2 BZO [12] mindestens 20 % der Baufeldfläche als Freifläche ausgewiesen werden. Dies bedeutet, dass innerhalb des Baufelds N eine Fläche von 1'220 m² (=20% von 6'101 m²) und innerhalb des Baufelds O eine Fläche von 1'159 m² (=20% von 5'794 m²) als Freifläche ausgewiesen werden muss. Der nachstehende Nachweis (siehe Abb. 20) zeigt die Realisierbarkeit der Freifläche anhand des weiterentwickelten Überbauungskonzepts auf. Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens ist detailliert die tatsächliche Grösse der Freiflächen aufzuzeigen. Das weiterbearbeitete Überbauungskonzept (vgl. Beilage B4b) hält die Vorgaben der BZO zu den Freiflächen ein.
- Freiflächen ausserhalb Baufelder** Die Entwicklungsplanung Bahnhof Nord sieht eine Konzentration der Bebauung auf den Baufeldern und die Erstellung grosszügiger öffentlicher Aussenräume ausserhalb der Baufelder vor. Mit Ausnahme der Verkehrsflächen für ÖV und Motorfahrzeuge können gemäss Umsetzungskonzept zur Erreichung der

gesamthaft geforderten Freiflächen alle nicht bebauten Flächen ausserhalb der Baufelder angerechnet werden (vgl. grün bezeichnete Flächen im Plan Nr. 2 «Freiflächen» zum weiterentwickelten Umsetzungskonzept, Beilage B4b). Das Umsetzungskonzept beziffert den Umfang der erforderlichen Freiflächen ausserhalb des Baufelds auf 3'049 m² (Kap. 3.2.3 Umsetzungskonzept). Diese Flächen können auch innerhalb der Baufelder realisiert werden, d.h. zusätzlich zu den dort mindestens vorgeschriebenen 20% der Baufeldfläche. Solche Transfers von ausserhalb auf das Baufeld sind nur auf Flächen auf Niveau Erdgeschoss möglich, nicht aber auf Dachflächen.

Freiflächen Überbauungskonzept



Berechnung Freifläche

Freifläche Baufeld N	1'220 m ²
Freifläche Baufeld O	1'159 m ²
Vorzone Freifläche ohne Wehntaler	1'050 m ²
Vorzone Wehntstr. neu gesamt	750 m ² (Planung ausstehend)
Furtalprom. Freifläche	1'200 m ²
Infrastrukturband + Grünzug Wehntalerstr.	850 m ²
Freifläche	5'470 m²

Abb. 20 Freiflächen Umsetzungskonzept (Weiterentwicklung)

3.4.4 Art. 18 Bäume

Standortgerechte, grosskronige
Bäume

Der Gestaltungsplan bestimmt, dass standortgerechte, grosskronige Baumarten verwendet werden müssen.

Aussenraum-Richtprojekt (ARRP)

Die Artenwahl und Situierung der Bäume erfolgt gemäss dem Aussenraum-Richtprojekt (ARRP) [16]. Die darin ausgewiesenen Bäume ausserhalb der Baufelder sind im Situationsplan zum Gestaltungsplan schematisch eingezeichnet. Die genaue Lage und Anzahl der Bäume wird mit dem Bauprojekt bestimmt.

	3.4.5 Art. 19 Dachflächen
Begrünung Dachflächen	Dachflächen sind zumindest extensiv und ökologisch wertvoll zu begrünen, sofern sie nicht als Terrasse genutzt oder durch technische Aufbauten beansprucht werden. Auch Dachflächen mit Anlagen zur Nutzung der Sonnenenergie müssen begrünt werden, dies jedoch nur, soweit dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist. Intensive Dachbegrünungen sind erstrebenswert, da die lokalklimatische Wirkung grösser ist.
	3.4.6 Art. 20 Baufeld-Vorzone
Funktion und Ausstattung	Die Funktion und Ausstattung der Baufeld-Vorzonen sind im Aussenraum-Richtprojekt (ARRP) [16] (vgl. Kap. 5.6) und im Umsetzungskonzept [17] geregelt.
Nutzung	Im Sinne des Aussenraum-Richtprojekts (ARRP) sind Versickerungs- und Retentionsflächen in der Baufeld-Vorzonen zu erstellen. Die Baufeld-Vorzonen sind fussgänger- und aufenthaltsfreundlich zu gestalten. Soweit möglich sind sie zu begrünen oder als Fläche für Spontanvegetation auszugestalten. Oberflächlich versiegelte Bereiche sind für Hauszugänge, Zufahrten, Anlieferungen und Unterflurcontainer zulässig.
Realisierungszeitpunkt	Mit der Fertigstellung des Bauvorhabens sind auch die Baufeld-Vorzonen in Absprache mit der Gemeinde zu erstellen. Sollte die Gestaltung der Baufeld-Vorzone noch nicht möglich sein, so ist die Realisierung der Baufeld-Vorzone in geeigneter Form sicherzustellen.
	3.4.7 Art. 21 Strassenraum Wehntalerstrasse
Verbindliche Grundlagen	Im Rahmen des Betriebs- und Gestaltungskonzepts Wehntalerstrasse und des darauf aufbauenden Strassenbauprojekts wurde in Zusammenarbeit mit den betroffenen Grundeigentümern und der Gemeinde die Gestaltung der zur Strasse angrenzenden Aussenbereiche festgelegt. Aufgrund der gewonnenen Erkenntnisse wurde eine Revision des Aussenraumrichtprojekts angestossen. Damit hat sich die Gestaltung in diesem Bereich sowohl am Strassenbauprojekt Wehntalerstrasse als auch am Aussenraumrichtprojekt zu orientieren.

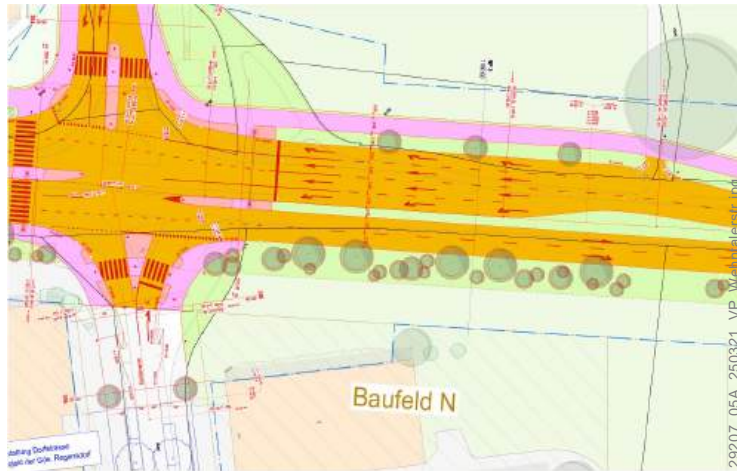


Abb. 21 Auszug Vorprojekt Wehntalerstrasse, Stand 28.2.2025

3.5 Gestaltung

3.5.1 Art. 22 Grundsatz

Besonders gute Gesamtwirkung

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.

3.5.2 Art. 23 Überbauungskonzept

Qualitätssicherung

Zur Sicherung der städtebaulichen Qualität im Hinblick auf die neue, angestrebte dichte Mischnutzung im Gebiet Bahnhof Nord, wird in den Leitlinien des Gemeinderats [15] für Neubauten und erhebliche Umbauten ein Überbauungskonzept verlangt. Dieses ist durch ein geeignetes Konkurrenzverfahren zu ermitteln.

Konkurrenzverfahren

Diesem Gestaltungsplan liegt ein Überbauungskonzept zugrunde, welches mittels vorgeschriebenen Konkurrenzverfahren und von einem ordnungsgemäss zusammengesetzten Beurteilungsgremium geprüft zum Siegerprojekt auserkoren wurde. Das Ergebnis des Konkurrenzverfahrens ist stufengerecht in diesen Gestaltungsplan eingeflossen.

Anordnungsspielraum

Unter dem Vorbehalt, dass die Bauten und Aussenraumanlagen eine besonders gute Gesamtwirkung erreichen, weist der Gestaltungsplan einen angemessenen Anordnungsspielraum auf.

3.5.3 Art. 24 Baubewilligungsverfahren

Qualitätsanforderungen erfüllt Die Forderung nach einer besonders guten Gesamtwirkung im Sinne von § 71 PBG gilt als erfüllt, wenn die Baueingabe dem Überbauungskonzept gemäss Empfehlung des Beurteilungsgremiums (Siegerprojekt Studienauftrag vom 20. Juli 2021, vgl. Beilage B4a) entspricht.

3.6 Erschliessung

3.6.1 Art. 25 Zu- und Wegfahrten

Erschliessung über untergeordnete Strassen Die Nutzungsplanung «Bahnhof Nord» [10] sieht die Erschliessung der Baufelder N und O über die Dorfstrasse Nord und Dorfstrasse Süd sowie über die Schlattstrasse Nord und Schlattstrasse Süd vor. Die Furttalpromenade darf nicht für die Erschliessung durch den motorisierten Individualverkehr beansprucht werden. Davon ausgenommen sind Entsorgungs-, Notfall- und Anlieferungsfahrzeugen im Sinne von Ziffer 6.1 Abs. 3 der Leitlinien [15].

Prioritäre Erschliessung Das Überbauungskonzept erschliesst die zwei Areale über die Dorfstrasse Nord und die Schlattstrasse Süd. Pro Baufeld ist somit nur eine Tiefgaragenzufahrt zulässig. Die im Gestaltungsplan bezeichneten Zufahrtsbereiche bezwecken einen Anordnungsspielraum, falls sich in der Projektierung der Strassen Änderungen ergeben. Auf die Stichstrasse Schlattstrasse Nord soll soweit möglich u.a. aus ökologischen Gründen (Reduktion Bodenversiegelung) verzichtet werden. Dies ist jedoch nur möglich, wenn die Grundeigentümerin des Nachbargrundstücks Kat.-Nr. 9162 keine Erschliessungsbedarf über diese Stichstrassen geltend macht.

Verkehrssicherheit Die Erschliessung der Baufelder darf nicht direkt ab der Furttal- oder Althardstrasse erfolgen. Zusätzlich muss auf den Erschliessungsstrassen (Dorfstrasse Nord/Süd und Schlattstrasse Nord/Süd) ein Sicherheitsabstand zu den Verkehrsknoten mit den übergeordneten Furttal- bzw. Althardstrasse eingehalten werden.

Velorampe Dorfstrasse Süd Im Bereich der Dorfstrasse Süd ist eine Velorampe zur Unterquerung der SBB-Gleisanlage und als Zufahrt zur unterirdischen Velo-Parkierung des Bahnhofs vorgesehen. Diese Velorampe erschwert die Anschlussmöglichkeit an der Dorfstrasse Süd für das Gestaltungsplangebiet, weshalb von einer Tiefgaragenzufahrt in diesem Bereich abgesehen wird.¹³

¹³ vgl. GR-Beschluss vom 20. August 2024

Integrierte Rampen	Um die hohen städtebaulichen Qualitäten des Überbauungskonzepts zu sichern, müssen die Tiefgaragenein- und -ausfahrten in die Gebäude integriert sein. Offene Rampen sind nicht zulässig.
Tiefgaragen-Verbindung	Die Verbindung der zwei Tiefgaragen oder allenfalls eine Verbindung mit den Tiefgaragen auf den benachbarten Baufelder P und Q sind zulässig (siehe dazu Art. 10 Abs. 2 bzw. Kap. 3.2.7).
Bestehende Velorampe Dorfstrasse Nord	Die heute bestehende Velounterführung unter der Wehntalerstrasse durch weist eine Rampe im Bereich der Dorfstrasse Nord auf. Diese Rampe und die Velounterführung soll gemäss Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Wehntalerstrasse [9] aufgehoben werden. Die Baufeld-Ecke (Pkt.-Nr. 49) überstellt die Velorampe. Da diese Ecke gemäss Art. 11a.2 BZO zwingend überbaut werden muss, muss bis zur Realisierung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts eine provisorische Rampe oder eine provisorische, ebenerdige Veloquerung der Wehntalerstrasse erstellt werden.

3.6.2 Art. 26 Abstellplätze für Personenwagen

Kantonale Wegleitung Parkplatzbedarf	Zur Ermittlung der maximalen und minimalen Anzahl Parkplätze pro Baufeld, wird die Wegleitung der Baudirektion vom Oktober 1997 [7] als massgebend erklärt. Dies entspricht den Vorgaben gemäss Ziffer 6.5 der Leitlinien [15].
ÖV-Gütekategorie B	Für die Bestimmung des massgeblichen Bedarfs gilt die ÖV-Gütekategorie B. Das Parkplatzangebot ist zudem höchstens in der Mitte zwischen dem minimalen und dem maximalen massgeblichen Bedarf festzulegen. Dadurch kann eine möglichst geringe Belastung des Strassennetzes durch zusätzliche Fahrzeuge sichergestellt und die Umweltbelastung tief gehalten werden.
Reduktion Parkplatzzahl	Mit einem Mobilitätskonzept darf die minimal erforderliche Parkplatzzahl unterschritten werden. Dabei dürfen keine Missstände auftreten und die reduzierte Parkplatzzahl muss ausreichen.
Behindertengerechte Abstellplätze	Für Menschen mit Behinderungen sind behindertengerechte Abstellplätze vorzusehen. Massgebend ist die SIA-Norm 500.

3.6.3 Art. 27 Mobilitätskonzept

Rechtswirkung Mobilitätskonzept	Das Mobilitätskonzept ist gemäss Art. 2 bzw. Art. 27 ein integraler und somit rechtsverbindlicher Bestandteil des Gestaltungsplans. Es weist dieselbe Rechtswirkung wie die Bestimmungen des Gestaltungsplans auf. Mit der Genehmigung des Gestaltungsplans wird auch das Mobilitätskonzept rechtskräftig. Dies entspricht den Vorgaben gemäss Ziffer 6.12 der Leitlinien [15].
---------------------------------	---

Fahrtenkontingente Mit der Erstellung des Mobilitätskonzepts wird sichergestellt, dass an diesem hervorragend mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Standort keine überzähligen Park- und Veloabstellplätze gebaut werden. Es regelt einerseits gestützt auf Ziffer 6.11 der Leitlinien [15] die Anzahl Fahrten, welche aus den beiden Baufeldern N und O pro Tag erzeugt werden dürfen und andererseits die Wirkungskontrolle der Fahrtenkontingente.

Das Überbauungskonzept sieht aus ökologischen und ökonomischen Überlegungen nur im Baufeld N eine zweigeschossige Tiefgarage vor. Im Baufeld O hingegen ist lediglich eine eingeschossige und somit etwa halb so grosse Tiefgarage geplant. Auf Grund der ungleichen Grössen der Tiefgarage ist eine unterirdische Verbindung der zwei Tiefgaragen wichtig. Die aktuell bekannte Höhenlage der Werkleitungen und vor allem des Abwasserkanals erschweren hingegen die Projektierung dieser notwendigen unterirdischen Verbindung erheblich (siehe dazu Kap. 3.2.7 und 3.7.2). Dabei ist sicherzustellen, dass die Gesamtzahl der Fahrten im Sinne von Ziffer 6.11 Leitlinien während der Hauptverkehrszeiten jeweils nördlich und südlich der Furtalpromenade eingehalten wird. Massgebend für die Zuordnung der Fahrten zum Perimeter ist der Ort der erfolgten Ein- bzw. Ausfahrt.

Benutzung des ÖV Mit dem Mobilitätskonzept werden auch Anreize für die Bewohnerinnen und Bewohner, für die Beschäftigten sowie für die Besuchenden und die Kundschaft geschaffen, um die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel und des Fuss- und Veloverkehrs zu fördern.

Detailangaben Die Details können dem beiliegenden Mobilitätskonzept (Beilage B3) entnommen werden. Die Mieterschaften werden in geeigneter Weise bereits in der Vermietungsphase über das Mobilitätskonzept und die Massnahmen zu dessen Einhaltung informiert.

3.6.4 Art. 28 Parkplatzbewirtschaftung

Lenkungswirksame Bewirtschaftung Hauptelemente der Parkplatzbewirtschaftung bilden gemäss VSS-Norm 40 282 die Festsetzung einer maximalen Parkierdauer sowie einer Parkgebühr. Diese Elemente tragen zur Steuerung der Parkplatz-Nachfrage im Sinne der Zielsetzungen bei und kommen auf nicht fest vermieteten Parkplätzen – insbesondere bei Kundenparkfeldern – zum Einsatz. Abstellplätze für Personenwagen von Kunden müssen ab der 1. Minute lenkungswirksam bewirtschaftet werden. Für die Parkplatznutzung durch Besuchende der Wohnnutzung wird der Einsatz eines Kontrollmittels (App, Besucherparkkarte) vorgesehen, welches die Nutzung des Parkplatzangebots regelt und eine Kontrolle der Nutzung ermöglicht.

Für festvermietete Parkfelder – insbesondere solche für Bewohnende und Beschäftigte – wird die gewünschte Lenkungswirkung über eine kostendeckende Miete von mindestens CHF 140.- pro Monat angestrebt. Durch die Kostendeckung kann insbesondere sichergestellt werden, dass keine Quersubventionierung der Parkfeldkosten über die Miete der Nutzflächen erfolgt.

3.6.5 Art. 29 Zweiradabstellplätze

Anzahl Veloabstellplätze	Die Anzahl der Veloabstellplätze richtet sich nach der «Empfehlung Velopflicht-Abstellplätze für die Normierung in kommunalen Bau- und Zonenordnungen» des kantonalen Amts für Verkehr [8]. Die Ermittlung der genauen Anzahl erfolgt im Baubewilligungsverfahren.
Lage Veloabstellplätze	Mindestens zwei Drittel der Veloabstellplätze für Bewohnende und Beschäftigte sind witterungsgeschützt auszugestalten. Mit einem Nachweis über die Realisierbarkeit aller Veloabstellplätze ist auch eine etappierte und bedarfsorientierte Realisierung der Veloabstellplätze zulässig. Sofern der Nachweis der Realisierbarkeit aller Veloabstellplätze innerhalb der Baufelder erbracht ist, können Veloabstellplätze für Besuchende auch in den Infrastrukturbändern entlang der Schlatt- und der Dorfstrasse gemäss Ergänzungsplan errichtet werden. Insgesamt dürfen maximal 30% der auszuweisenden Veloabstellplätze in einer ersten Phase lediglich planerisch bzw. zur Nachrüstbarkeit ausgewiesen werden. Sie werden bei Bedarf in einer zweiten Phase erstellt.



Abb. 22 Verortung Veloabstellplätze weiterentwickeltes Überbauungskonzept Ebene Erdgeschoss innerhalb Gebäude (lila) und im Aussenraum (rot)

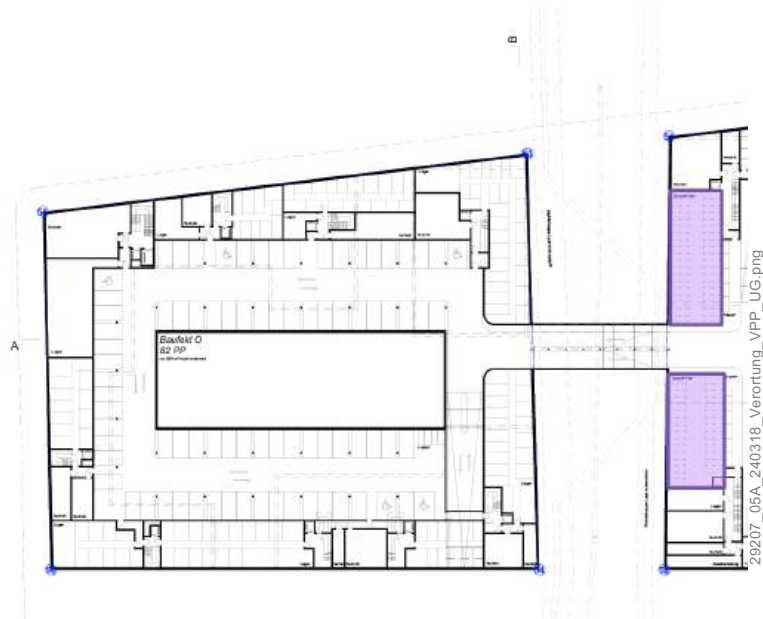


Abb. 23 Verortung Veloabstellplätze weiterentwickeltes Überbauungskonzept Ebene 1. Untergeschoss

Anzahl Abstellplätze für
Motorräder

Die minimal erforderliche Anzahl Abstellplätze für Motorräder errechnet sich aus einem Zehntel der minimal erforderlichen Anzahl Abstellplätze für Personenwagen.

3.6.6 Art. 30 Fusswegverbindungen

Gute Durchwegung

Um eine gute Durchwegung des Gebiets Bahnhof Nord für den Fussgängerverkehr zu gewährleisten, sieht der Gestaltungsplan in jedem Baufeld eine Längs- und eine Querverbindung vor. Mithin der Furtalpromenade und den Verbindungen entlang den umliegenden Strassen bzw. Stichstrassen ergibt dies ein sehr dichtes Fusswegnetz. Die Durchwegung ist tagsüber offen zu halten und kann bei Störungen nachts geschlossen werden.

Gebäudedurchgang

Die Querverbindung von der Althard- zur Wehntalerstrasse führt unter geschlossenen Gebäuden durch. Um zu verhindern, dass schmale Durchgänge («Schläuche») entstehen, sind die minimalen Abmessungen der Gebäudedurchgänge im Gestaltungsplan mit 3,0 m Lichte Höhe und 5,0 m Lichte Breite definiert. Die Gestaltung der Gebäudedurchgänge müssen die generellen Gestaltungsanforderungen («besonders gut» gemäss Art. 22) erfüllen.

Gebäudegassen

Die übrigen Wegverbindungen führen durch Gebäudegassen, deren Mindestbreite (Gebäudeabstand) im Normalfall 7,0 m und zur Furtalpromenade hin 15,0 m betragen.

Tagsüber öffentlich nutzbar Wenn keine unerwünschten Störungen wie Littering, Lärmbelästigungen etc. auftreten, darf die Öffentlichkeit diese Fusswegverbindungen mitbenutzen. Aus Betriebs- und Sicherheitsgründen sind die Fusswegverbindung nur tagsüber öffentlich zugänglich.

3.7 Ver- und Entsorgung / Umwelt

3.7.1 Art. 31 Entsorgung

Entsorgungseinrichtungen Für die Entsorgung der im Planungsgebiet anfallenden Abfälle sind gemäss Ziffer 7.1 der Leitlinien [15] die nötigen Flächen auszuscheiden und die erforderlichen Einrichtungen zu schaffen. Diese sind gut in die Umgebungsgestaltung zu integrieren.

Unterflurlösungen Die private Abfallentsorgung hat ausserhalb der Furttalpromenade mittels Unterflurlösungen zu erfolgen. Im Bereich der Bau- und Vorzone richtet sich die Gestaltung nach den Vorgaben des Aussenraum-Richtprojekts (ARRP) [16]. Die Entsorgungseinrichtungen sind im weiterentwickelten Überbauungskonzept eingetragen.

3.7.2 Art. 32 Entwässerung und Werkleitungen

Versickerung Gemäss Aussenraum-Richtprojekt (ARRP) [16] sind Grünflächen sowie übrige Freiflächen soweit möglich für Versickerung und Retention zu verwenden, wenn deren Funktion dies zulässt. In den Gestaltungsplanbestimmungen ist daher festgelegt, 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 ist.

Schmutzwasserleitung Zur Koordination der Schmutzwasserleitung mit der Tiefgaragen-Verbindung gemäss Art. 10 Abs. 2 (siehe auch Kapitel 3.2.7 oder 3.6.1) wird innerhalb des Geltungsbereichs die Sohle der Schmutzwasserleitung festgelegt. Die Überprüfung der Machbarkeit [21] hat ergeben, dass eine Tiefgaragen-Verbindung unter der Furttalpromenade machbar ist, sofern die Schmutzwasserleitung auf die Minimalkote abgesenkt wird. Da jedoch der Projektierungsspielraum für die nachfolgende Detailplanung sehr gering ist, wird die Sohlenhöhe der Schmutzwasserleitung lediglich orientierend festgelegt (siehe dazu auch Kap. 3.2.7).

Gewässer- und Grundwasserschutz

3.7.3 Art. 33 Grundwasser

Der Gestaltungsplanperimeter befindet sich im Gebiet des Furtalgrundwasserstroms. Die lokalen hydrogeologischen Verhältnisse sind aufgrund von Baugrunduntersuchungen bekannt. Beim oberen Grundwasserstockwerk handelt es sich um einen nicht nutzbaren Grundwasserleiter. Eine schützende Moräneschicht trennt das untere, genutzte Grundwasservorkommen vom oberen, nicht zur Trinkwasserversorgung genutzte Grundwasservorkommen.

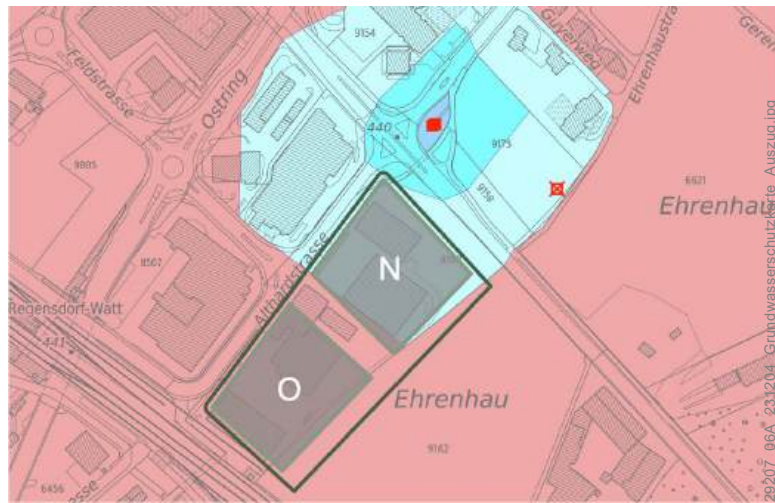


Abb. 24: Auszug Gewässerschutzkarte
(Quelle: GIS-ZH, Zugriff am 4.12.2023)

Anforderungen Tiefbauten innerhalb Grundwasserschutzzonen

Im Schutzzonenperimeter gelten die Bestimmungen des mit Verfügung der Baudirektion Nr. 1846/2006 genehmigten Schutzzonenreglements der Grundwasserfassung Ehrenhau (GWR m 16-1). Im Nordosten tangiert der Gestaltungsplanperimeter, nicht aber das Baufeld, eine mit einem Bauverbot belegte Grundwasserschutzzone S2 (engere Schutzzone).

Das Baufeld N liegt grösstenteils in der Zone S3 (weitere Schutzzone). In dieser Zone sind bauliche Eingriffe unterhalb des höchsten Grundwasserspiegels oder in den Bereich wasserführender Schichten nicht zugelassen. Im vorliegenden Fall bezieht sich dies auf das untere Grundwasservorkommen. Die schützende Moräneschicht, welche die beiden Grundwasservorkommen voneinander trennt, darf nicht verletzt und nicht übermässig vermindert werden. Die Unterkanten von Bauten und Fundationen sowie von lokalen Vertiefungen wie Fundamentsverstärkungen, Pfählen, Ankern, Nägeln und Spundwänden müssen einen Mindestabstand von 5 m zur Unterkante der Moräneschicht einhalten.

Grundwasserkarte

Schotter-Grundwasserleiter in Tälern

- Gebiet geringer Grundwassermächtigkeit (meist weniger als 2m) oder geringer Durchlässigkeit, Randgebiet mit unterirdischer Entwässerung zum Grundwassernutzungsgebiet
- Gebiet mittlerer Grundwassermächtigkeit (2 bis 10m)

401 Isohypsen der Grundwasseroberfläche

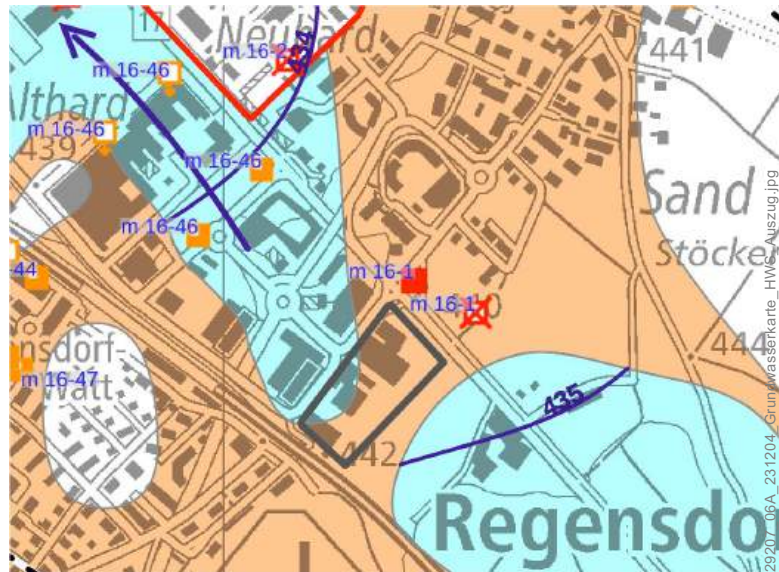


Abb. 25: Auszug Grundwasserkarte (Hochwasserstand)
(Quelle: GIS-ZH, Zugriff am 4.12.2023)

Anforderungen Tiefbauten
ausserhalb Grundwasserschutz-
zonen

Der südliche Bereich um das Baufeld O liegt im Gewässerschutzbereich Au. Gemäss Anhang 4 Ziffer 211 Abs. 2 der Gewässerschutzverordnung dürfen im Gewässerschutzbereich Au grundsätzlich keine Anlagen erstellt werden, die unter dem langjährigen, natürlichen mittleren Grundwasserspiegel liegen.

Grundwasserkarte

Schotter-Grundwasserleiter in Tälern

- Gebiet geringer Grundwassermächtigkeit (meist weniger als 2m) oder geringer Durchlässigkeit, Randgebiet mit unterirdischer Entwässerung zum Grundwassernutzungsgebiet
- Gebiet mittlerer Grundwassermächtigkeit (2 bis 10m)

401 Isohypsen der Grundwasseroberfläche

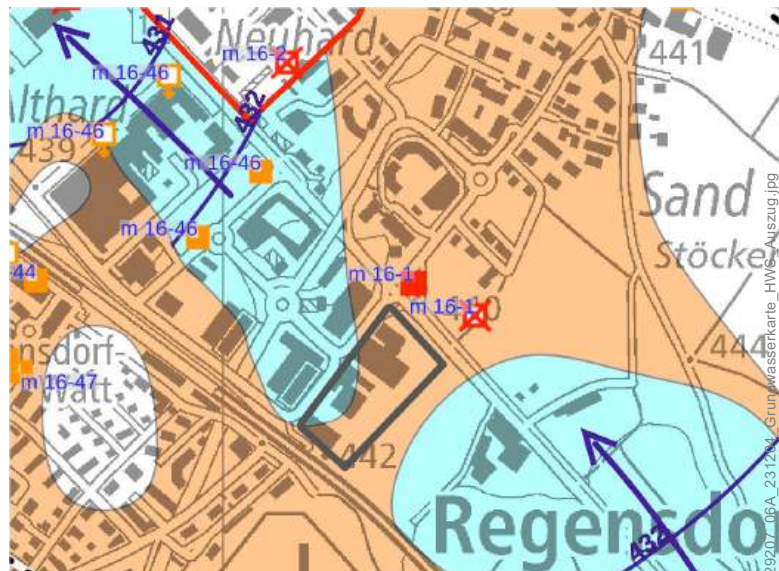


Abb. 26: Auszug Grundwasserkarte (Mittelwasserstand)
(Quelle: GIS-ZH, Zugriff am 4.12.2023)

Da es sich beim oberen Grundwasserstockwerk nicht um einen nutzbaren Grundwasserleiter handelt, kann für Bauteile unterhalb des mittleren Grundwasserspiegels die Erteilung einer gewässerschutzrechtlichen Ausnahmegewilligung in Aussicht gestellt werden (vgl. Fall 5 des AWEL-Merkblatts «Bauvorhaben in Grundwasserleitern und Grundwasserschutzzonen»). Hierfür ist der Nachweis zu erbringen, dass die schützende Moränenschicht erhalten bleibt. Die Unterkanten von Bauten bzw. Fundationen im Gewässerschutzbereich Au ausserhalb von Grundwasserschutzzonen müssen einen Mindestabstand von 3 m und jene von lokalen Vertiefungen (Beispiele s.o.) einen Mindestabstand von 2 m zur Unterkante der Moräneschicht einhalten.

Der Mindestabstand der Bauteile zur Unterkante der Moräneschicht ist mit Sondierungen (Rotationskernbohrungen) im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens nachzuweisen. Das Sondierprogramm ist im Einvernehmen mit dem AWEL, Abteilung Gewässerschutz, festzulegen. Für Sondierbohrungen ist beim AWEL, Abteilung Gewässerschutz, rechtzeitig die dazu erforderliche gewässerschutzrechtliche Bewilligung einzuholen (§ 70 WWG, Anhang 5.6 BVV).

3.7.4 Art. 34 Störfälle

Konsultationsbereiche

Das Planungsgebiet liegt gemäss Risikokataster¹⁴ teilweise im Konsultationsbereich der Eisenbahnlinie Zürich Oerlikon – Wetztingen (Baufeld O) sowie der Wehntalerstrasse (Baufeld N), die aufgrund der Gefahrguttransporte der Störfallverordnung unterstellt sind.



Abb. 27: Chemie-Risikokataster

¹⁴ Quelle: WebGIS [3], Chemie-Risikokataster, Abruf: 24.7.2021

- Risikorelevanz** Die Risikorelevanz ist für das Baufeld O aufgrund des aktuellen und künftigen Personenaufkommens (Referenzwert RefBev = 400 Personen pro 4 Hektare) in der unmittelbaren Umgebung gegeben.
- Die Risikorelevanz für das Baufeld N wurde gemäss Anhang 2 der aktuellen Planungshilfe «Koordination Raumplanung und Störfallvorsorge» des Bundesamtes für Raumentwicklung ARE ermittelt. Die Prüfung ergab, dass die Anzahl Personen in der relevanten Scanner-Zelle oberhalb der Grenze zur Risikorelevanz für Durchgangsstrassen mit DTV 20'000 – 30'000 liegt (1'517 Personen > 840 Personen). Die geplante Entwicklung der Baufelder N + O ist somit risikorelevant (vgl. Beilage B6a).
- Risikoabschätzung** Die Berechnungen zur Risikoabschätzung hatten zum Ergebnis, dass sich die Störfallrisiken der Bahnlinie sowohl aktuell als auch mit der angenommenen zukünftigen Personenbelegung im akzeptablen Bereich bewegen. Die Untersuchung der Risiken, die von der Wehntalerstrasse ausgehen, ergab, dass sie für die Ist-Situation knapp im akzeptablen Bereich liegen. Die berechneten Summenkurven für Personenrisiken verschieben sich mit der Umsetzung des Bauprojekts in Richtung eines höheren Risikos, maximal jedoch in den unteren Übergangsbereich. Die detaillierten Ergebnisse sind dem Bericht zur Störfallvorsorge (Beilage B6a) zu entnehmen.
- Massnahme** Mit gezielten Vorgaben zur Anordnung von Räumen und zu baulichen und technischen Massnahmen werden die Störfallrisiken minimiert.
- Stellungnahme BAV** Gemäss Art. 11a StFV wurde eine Stellungnahme beim Bundesamt für Verkehr BAV eingeholt (vgl. Beilage B6b). Die Ergebnisse des Risikoberichts werden vom BAV als plausibel und nachvollziehbar beurteilt. Basierend auf der Stellungnahme wurden auf Seite der Bahnlinie zusätzliche Massnahmen eigentümerverschreibend festgelegt.

3.8 Lärmschutz

3.8.1 Art. 35 – 40 Lärmschutzvorgaben

Empfindlichkeitsstufe ES III Gemäss Ziffer 8.1 der Leitlinien [15] wird der Gestaltungsplan grundsätzlich der Empfindlichkeitsstufe ES III zugeteilt. Da weiterhin mässig störende Nutzungen zulässig sind, ergibt sich kein Bedarf einer von der Bau- und Zonenordnung abweichenden Lärmempfindlichkeitsstufe.

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 müsse 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 sei, führe zu einer unzulässigen Aushöhlung des Gesundheitsschutzes. Um dem raumplanerischen Interesse an einer Siedlungsverdichtung nach innen gerecht zu werden, könne aber Ausnahmegewilligungen erteilt werden. Art. 11a.5 Abs. 2 der Bau- und Zonenordnung sowie die Lärmschutzvorgaben der Leitlinien (Ziffer 8.1 bis 8.7 [15]) entsprechen der neuen Rechtsprechung.

Lärmschutz eingehalten Die Lärmschutzvorgaben des Gestaltungsplans basieren im Grundsatz auf denjenigen, die in den Leitlinien Entwicklungsplanung «Bahnhof Nord» festgehalten sind. Sie wurden – nach expliziter Rücksprache mit der FALS – auf die aktuelle Bewilligungspraxis angepasst. Das weiterentwickelte Überbauungskonzept wurde überprüft (siehe Beilage B5). Es zeigt auf, dass hinsichtlich Lärmschutz die Anforderungen der aktuellen kantonalen Praxis erfüllt werden können. Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens ist nachzuweisen, dass das Bauprojekt die Lärmschutzvorgaben einhält.

3.9 Etappierung

3.9.1 Art. 41–42 Vorgaben zur Etappierung

Freie Etappierung Unter Einhaltung einer besonders guten Gestaltung ist die Etappenfolge grundsätzlich frei, jedoch nicht vorgesehen. Die im Bereich der Furttalpromenade bestehenden Bauten sind mit der ersten Bauetappe zurückzubauen.

3.10 Übergangsbestimmungen

3.10.1 Art. 43 Provisorien Hauszugang und Feuerwehrzufahrt

Abhängigkeit zu übergeordneten Strassenprojekten

Falls die Trottoirs entlang der Althard- und der Dorfstrasse zum Zeitpunkt Realisierung der Baufelder N + O noch nicht erstellt sind, darf die Feinerschliessung des Langsamverkehrs und der Feuerwehr provisorisch über die Vorzonen erfolgen. Da die provisorisch genutzten Flächen nicht an die Freiflächen angerechnet werden können, werden die erforderlichen Freiflächen um das entsprechende Mass herabgesetzt. Die Geltungsdauer der Übergangsbestimmungen endet mit der Realisierung der Trottoirs der übergeordneten Strassen. Die Vorzonen sind dann in ihrem Endzustand herzustellen.

3.11 Schlussbestimmungen

3.11.1 Art. 44 Inkrafttreten

Genehmigung und Inkraftsetzung

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

4 AUSWIRKUNGEN

4.1 Siedlung

Bauliche Konzentration	Die Konzentration der baulichen Entwicklung auf dieses zentrale, hervorragend erschlossenen Gebiet unmittelbar am Bahnhof entspricht 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 heute mit einer niedrigen baulichen Dichte überbaut.
Wohnnutzung	Mit dem Gestaltungsplan wird den Grundeigentümern ermöglicht, bis zu 75 % der zulässigen Baumasse für Wohnnutzungen zu verwenden. Die vorgesehene bauliche Dichte entspricht dem städtebaulichen Konzept.
Urbane Mischnutzung	Durch die Ermöglichung von Wohnnutzungen erhält das gesamte Gebiet Bahnhof Nord einen baulichen Entwicklungsschub in Richtung der angestrebten urbanen Mischnutzung. Diese ortsbaulich erwünschte Verdichtung 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 Aussenräume (Baufeld-Vorzonen, Innenhöfe, Furttalpromenade) mit hoher Aufenthaltsqualität verfügen.
Zentrumsorientierte Nutzungen	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 im Endausbau Mehrverkehr, der in allen Fällen problemlos über die Dorfstrasse Nord direkt zur Wehntalerstrasse bzw. über die Dorfstrasse Süd via Spange Althardstrasse zur Wehntalerstrasse abgewickelt werden kann.
--------------	---

- Motorisierter Verkehr** Gemäss den Nutzungsmöglichkeiten dürften im Gestaltungsplangebiet trotz guter Erschliessung durch Bahn und Bus Parkplätze realisiert werden. Damit ist mit einer Erhöhung des täglichen Verkehrsaufkommens im Gebiet Bahnhof Nord zu rechnen, welches durch das übergeordnete Strassennetz bewältigt werden muss.
- Rollende Planung** 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 (siehe zum Thema «Mobilitätskonzept» Kapitel 3.6.3 oder die Beilage B3).

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 Lokalklima

- Klimakarten** Der Kanton Zürich hat im Jahre 2018 die Klimakarten zur heutigen und zukünftigen Situation für das Kantonsgebiet veröffentlicht¹⁵. Die Klimakarten enthalten Informationen zu Lufttemperaturen, Kaltluftströmen und bioklimatischen Bedingungen am Tag und in der Nacht und geben Hinweise darauf, wie sich diese Parameter im Zusammenhang mit der Klimaerwärmung in Zukunft verändern werden.
- Wärmebelastung** Für das Planungsgebiet ist gemäss Klimaszenarien mit einer Zunahme der sommerlichen Wärmebelastung sowohl am Tag als auch in der Nacht zu rechnen.

¹⁵ Siehe Klimakarten im WebGIS [3], Luft und Klima, Klimamodell

Mittlere Anzahl Hitzetage pro Jahr
($T_{max} \geq 30^{\circ}\text{C}$)

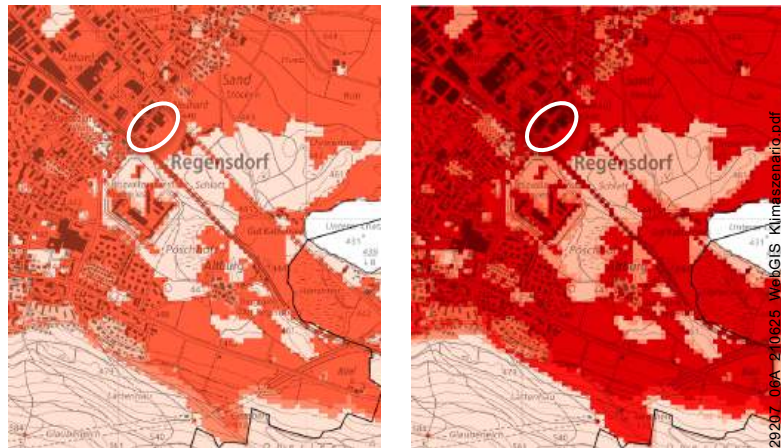
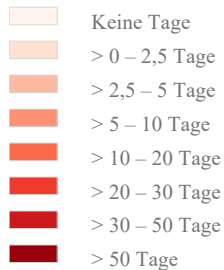


Abb. 28: Mittlere Anzahl Hitzetage pro Jahr¹⁶

links: Referenzzeitraum 1961 – 1990; rechts: Simulation 2021 – 2040

Mittlere Anzahl Tropennächte pro Jahr
($T_{min} \geq 20^{\circ}\text{C}$)

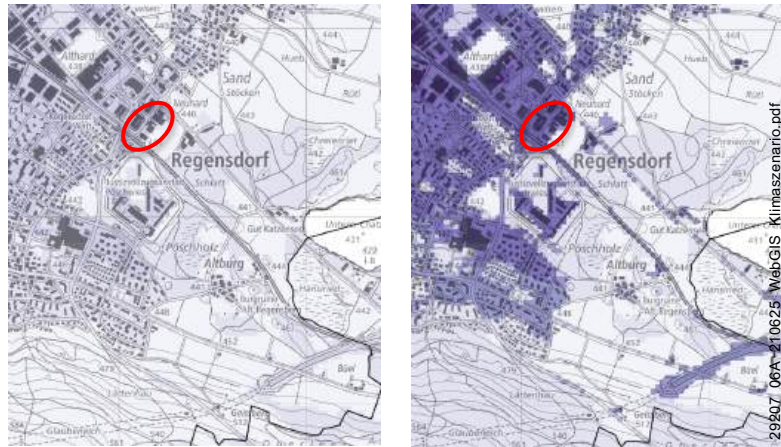
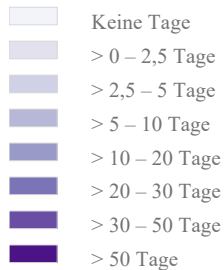


Abb. 29: Mittlere Anzahl Tropennächte pro Jahr

links: Referenzzeitraum 1961 – 1990; rechts: Simulation 2021 – 2040

Anstieg Hitzetage und Tropennächte





Das Planungsgebiet verzeichnet – wie der Grossteil des Siedlungsgebiets in Regensdorf – einen Anstieg an Hitzetagen und Tropennächten. Gemäss Klimaszenarien wird dieser Trend langfristig anhalten.

Kaltluftwirkbereich






Das Gestaltungsplangebiet befindet sich gemäss Planhinweiskarte des Klimamodells in einem Kaltluftwirkbereich. Dies verbessert die klimatische Ausgangssituation. Dank der geschickten Situierung der Bauten wird der Kaltluftvolumenstrom, der vom südlich gelegenen Hügel (Gubrist) über die Altburg und Katzenseegebiet herabströmt, nur geringfügig eingeschränkt.

¹⁶ Quelle: WebGIS [3], Luft und Klima, Klimamodell, Abruf: 25.6.2021

Kaltluftvolumenstrom, 4 Uhr

-  gering
-  mässig
-  hoch
-  sehr hoch

PlanhinweiskarteÜberwärmung im Siedlungsraum, 4 Uhr

-  keine
-  schwach
-  mässig
-  hoch
-  sehr hoch

Kaltluft

-  Kaltluft in Grünflächen
-  Kaltluftwirkungsbereich in Siedlung



Abb. 30: Kaltluftvolumenstrom



Abb. 31: Planhinweiskarte Klimamodell

Überwärmung im Siedlungsraum

Die Planhinweiskarte (siehe Abb. 24) zeigt, dass das Planungsgebiet eine schwache bis mässige Überwärmung im Siedlungsraum aufweist (Referenzwärme: 17,6°C).

Beitrag an das Stadtklima

Der Gestaltungsplan leistet die folgenden Beiträge für ein angenehmes Stadtklima:

- **Erhalt Kaltluftvolumenstrom:** Die Anordnung der Gebäudekörper und deren Geometrie im Siegerprojekt lassen eine gute Durchlüftung des Areals zu und nutzen so die lokalklimatischen Gegebenheiten des südöstlich gelegenen «Kältesees» aus, was eine Auskühlung in der Nacht erlaubt. Der Kaltluftwirkungsbereich bleibt unverändert erhalten (dank Gassen zwischen den Bauten, Innenhöfe, keine geschlossene Hofrandbebauung und Furtalpromenade mit Kaltluftstrom vom Katzensee).
- **Dachbegrünung:** Die neuen Flachdächer werden begrünt (Art. 16), was eine Reduktion der Erwärmung bewirkt.
- **Beschattung durch die Wohnhäuser:** Der Schattenwurf der Bauten wirkt sich positiv auf das Lokalklima insbesondere in den Innenhöfen aus.
- **Aussenraumgestaltung mit Versickerung (Retention):** Die Aussenraumgestaltung wurde in Bezug auf das Lokalklima optimiert. Der Entwurf sieht einen grossen Anteil an versickerungsfähigen Flächen mit hohem Retentionsvolumen vor. Verdunstendes Wasser kühlt die Umgebungsluft ab.
- **Bäume:** Neue Bäumen (Art. 10 Abs. 6) übernehmen eine wichtige Klimafunktion mit der Beschattung und mit der Verdunstung von Wasser.

- Die neue Umgebungsflächen weisen einen geringen Anteil an versiegelten Flächen auf. Somit wird der Bildung Wärmeinseln entgegengewirkt.
- Reduktion Schadstoffausstoss: Der Gestaltungsplan weist ein Mobilitätskonzept auf (Art. 23), was eine Reduktion der Fahrtenzahl bewirkt. Dadurch wird der lokale Schadstoffausstoss verringert, was wiederum zur Verbesserung des lokalen Klimas führt.

Die oben erwähnten Massnahmen zeigen, dass der Gestaltungsplan das Thema der Hitzeminderung stark berücksichtigt.

4.5 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.
Versickerungsfähige Flächen	Mit der Umsetzung des Aussenraum-Richtprojekts (ARRP), der Erstellung der Furttalpromenade 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. Mit der geplanten Neubebauung wirkt sich die Verdichtung längerfristig positiv auf den Wasserhaushalt aus.
Energieträger	Die Wärmeversorgung des weiterentwickelten Überbauungskonzepts erfolgt mittels zentraler Fernwärmeübergabestation im Gebäude N2. Über einen Nahwärmeverbund werden die vier Unterstationen des Areals Baufelder N + O mit Wärme versorgt. Jede Unterstation enthält eine Systemtrennung zur Raumheizung und eine Warmwassererzeugung. Die Kälte wird zentral im Untergeschoss Gebäude N3 erzeugt. Über einen Nahwärmeverbund werden die einzelnen Gebäude mit Kälteenergie versorgt. Die anfallende Wärme wird zentral in das Heizsystem integriert. Wird ein Überschuss an Wärme erzeugt, ist auf dem Dach N3 eine Rückkühlanlage installiert.
Luftqualität (NO _x)	Längs der Wehntalerstrasse und im Bereich des Ostrings befindet sich der NO ₂ -Wert ¹⁷ für das Jahresmittel bereits heute im Bereich des Grenzwertes von 30 µg/m ³ . Das zusätzliche Verkehrsaufkommen wirkt sich negativ auf die NO _x -Belastung aus. Die

¹⁷ Hinweis: NO₂ Stickstoffdioxid
NO_x Sammelbegriff für zahlreiche gasförmige Oxide des Stickstoffs

Auswirkungen sind auf die Gesamtmenge betrachtet jedoch gering. Durch den geplanten Ausbau der Wehntalerstrasse 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_x-Emissionen pro Fahrzeug zu rechnen.

Lärmbelastung Das Gestaltungsplanareal ist bereits heute mehrheitlich überbaut und verfügt über Parkplätze. Die massgebenden Lärmquellen sind die Wehntalerstrasse und die Bahnlinie. Dank der guten Situierung der Bauten im Überbauungskonzept kann die Lärmbelastung im Aussenraum (Innenhof) gegenüber dem heutigen Zustand verbessert werden.

4.6 Gefahren

Naturgefahren und technische Gefahren

Durch das Gestaltungsplangebiet fliessen keine Gewässer. Es liegt in einem flachgeneigten Gelände. Es ist daher nicht von einer Hochwassergefährdung auszugehen. Gemäss der Hinweis-karte zum Oberflächenabfluss besteht innerhalb des Geltungsbereichs gegenwärtig eine punktuelle Gefährdung durch Oberflächenabfluss. Es ist davon auszugehen, dass sich die Situation mit der Erhöhung der versickerungsfähigen Flächen verbessern wird. Der Oberflächenabfluss ist im Rahmen der weiteren Projektierung zu berücksichtigen.

Oberflächenabfluss

- $0 < h \leq 0.1$ Fliesstiefe in [m]
- $0.1 < h \leq 0.25$ Fliesstiefe in [m]
- $0.25 \leq h$ Fliesstiefe in [m]



Abb. 32: Auszug Hinweiskarte Oberflächenabfluss
(Quelle: GIS-ZH, Zugriff am 4.12.2023)

5 ÜBEREINSTIMMUNG MIT ÜBERGEORDNETEN VORGABEN

5.1 Grundwasserschutz

Grundwasserfassung Ehrenhau Der Gestaltungsplanperimeter tangiert knapp eine Grundwasserschutzzone S2 (engere Schutzzone). Die entsprechenden Nutzungsbeschränkungen sind im Schutzzonenreglement der Grundwasserfassung Ehrenhau (GWR m 16-1) festgehalten.

Gestützt auf die lokalen hydrogeologischen Verhältnisse schreibt der Gestaltungsplan die zu treffenden Massnahmen in der Schutzzone S3 und im Gewässerschutzbereich Au vor, womit der Grundwasserschutz gewährleistet ist (vgl. auch Kap. 3.7.3).

5.2 Störfallvorsorge

Risikorelevanz und Risikoabschätzung Aufgrund der Gefahrguttransporte unterliegen sowohl die Eisenbahnlinie Zürich Oerlikon – Wettingen (Beufeld O) als auch die Wehntalerstrasse (Baufeld N) der Störfallverordnung (StFV, SR 874.072). Basierend auf der Planungshilfe «Koordination Raumplanung und Störfallvorsorge» wurden die Risikorelevanz geprüft, eine Risikoabschätzung durchgeführt und entsprechende Schutzmassnahmen evaluiert (vgl. Kap. 3.7.4). Die Berechnungen und grundeigentümerverbindlichen Festlegungen wurden durch das Bundesamt für Verkehr BAV geprüft.

5.3 Altlasten

Kataster der belasteten Standorte (KbS)

Der Planungssperimeter tangiert den belasteten Standort Nr. 0096/I.0059, der im Kataster der belasteten Standorte (KbS) als «weder überwachungs- oder sanierungsbedürftig» eingetragen ist.



Belastet, weder überwachungs- noch sanierungsbedürftig

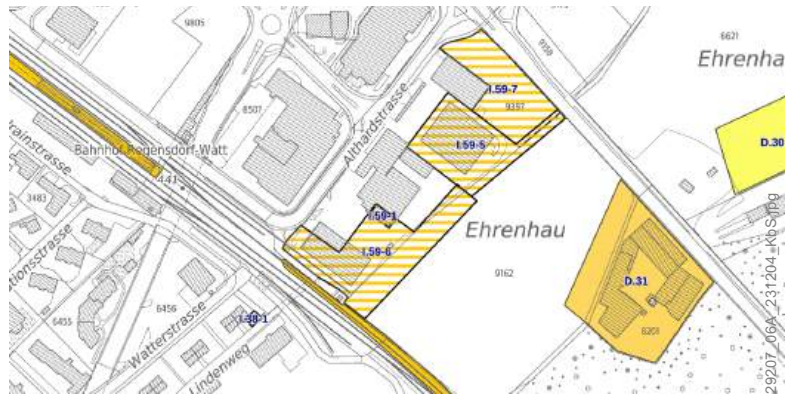


Abb. 33: Auszug Kataster der belasteten Standorte
(Quelle: GIS-ZH, Zugriff am 12.12.2023)

Bei Bauvorhaben im Bereich von belasteten Standorten sind die Anforderungen an ein Bauvorhaben gemäss Art. 3 Altlasten-Verordnung (AltV) sowie die Vorgaben der Abfallverordnung (VVEA) zu beachten. Die Altlastensituation ist bei der weiteren Planung zu berücksichtigen. Mit der Baueingabe ist dem AWEL, Sektion Altlasten, das Zusatzformular «Belastete Standorte / Altlasten» einzureichen. Die Bauarbeiten sind von einer altlastenkundigen Fachperson begleiten zu lassen.

5.4 Richtplanung

Kantonaler Richtplan

Der Planungssperimeter ist im kantonalen Richtplan als Siedlungsgebiet ausgeschieden. Im Süden verläuft die SBB-Bahnlinie inkl. Hochspannungsleitung. Mit der Gebietsentwicklung Bahnhof Nord wird die Verknüpfung zwischen den beiden Hauptverkehrsstrassen Ostring und Wehntalerstrasse neu geregelt. An die bisherigen drei Ein- und Ausfahrten der Wehntalerstrasse in resp. aus dem Ostring soll ein T-Knoten treten und die Brücke des Ostrings über die Wehntalerstrasse zurückgebaut werden. Entsprechend sieht die die Teilrevision 2022 des kantonalen Richtplans vor, die Felstrasse östlich des Ostrings, die Dorfstrasse zwischen Wehntalerstrasse und Ostring sowie der Ostring nördlich der Wehntalerstrasse nicht mehr als «Hauptverkehrsstrassen bestehend», sondern als «Abklassierung Hauptverkehrsstrasse / Rückbau bei Ersatz» aufzuführen.



Abb. 35: Ausschnitt BGK Wehntalerstrasse, Umgestaltung Strassenraum (Auszug aus dem Umsetzungskonzept, S. 73; Quelle: Hager Partner AG, Stand 14.04.2021)

5.6 Planungswerk Bahnhof Nord

Bau- und Zonenordnung mit Ergänzungsplan

Mit der BZO-Teilrevision mit Beschluss der Gemeindeversammlung vom 07.12.2015 wurden die neuen Zentrumszonen Z-BN-A und Z-BN-B eingeführt. Es wurden die Grundsätze der Arealentwicklungen festgelegt (Bauten, Nutzung, Gestaltung, Qualität). Die Vorgaben werden im Geltungsbereich berücksichtigt: Erfüllung Gestaltungsplanpflicht, Baufeldbegrenzung, Anbaupflichtpunkte, Freiflächenziffer, Nutzweise und publikumsbezogene EG-Nutzungen.

Leitlinien

Basierend auf Art. 11a.1 Abs. 4 BZO konkretisieren die Leitlinien die materiellen und verfahrensmässigen Vorgaben für die Planung und Realisierung der privaten Vorhaben im Gebiet Bahnhof Nord. Die Vorgaben werden im Geltungsbereich berücksichtigt: Baumassen- und Nutzungsverlagerungen, Konkurrenzverfahren, Erschliessung, Ver- und Entsorgung, Umwelt, Lärmschutz und Etappierung.

Die Bestimmungen der Leitlinien werden im Gestaltungsplan übernommen.

Aussenraumrichtprojekt

Das Aussenraum-Richtprojekt (ARRP) enthält Festlegungen zur Gestaltung der Aussenraumflächen, vorab zum öffentlichen Verkehrs- und Freiraum ausserhalb der Baufelder. Es hat zum Ziel, atmosphärische, mikroklimatische und ökologische Qualitäten zu sichern.

Das ARRP macht generelle Vorgaben zu Versickerung und Retention. Es hält fest, dass die Baufeld-Vorzonen als Versickerungs- und Retentionsfläche auszugestalten sei und auch die Grünflächen auf den Baufeldern dieser Funktion dienen sollen. Beide Anforderungen sind in den Gestaltungsplan eingeflossen (Art. 16 Abs. 2 und Art. 20 Abs. 1).

Ausserhalb der Baufelder legt das ARRП Typologien der Aussenräume inkl. Bestockung / Bepflanzung fest und stellt qualitative Anforderungen an die Teilflächen. Die zugehörigen Gestaltungsprinzipien werden übernommen.

So wird die **Furttalpromenade** in eine mittlere Zone (Aufenthaltsfunktion, Versickerung) und zwei links und rechts davon verlaufende Bewegungsräume (Langsamverkehr, publikumsorientierte Nutzungen, Werkleitungen) gegliedert.

Die Schlattstrasse entspricht in diesem Konzept einer klassischen **Stichstrasse**. Die in der Mitte liegenden Fahrbahn wird beidseitig von einem Infrastrukturband, einem Gehweg und der Baufeld-Vorzone begleitet. Im Infrastrukturband sind Bäume zu pflanzen. Dazwischen sind die Längsparkierung für Motorfahrzeuge, die Veloparkierung sowie technische Einrichtungen wie Unterflurcontainer zulässig. Die grosszügigen Gehwege (ca. 3m breit) dienen auch als Aufenthaltsbereiche. Die Baufeld-Vorzone dient in erster Linie der Versickerung und Retention des Meteorwassers. Sie ist soweit möglich zu begrünen. Öffentlich zugängliche Veloabstellplätze sind zulässig. Die Oberflächen sind versickerungsfähig auszugestalten. Oberflächlich versiegelte Bereiche für Hauszugänge und für Tiefgaragenzufahrten sowie für die Einrichtung von Unterflurcontainern sind zulässig.

Aufgrund des Busverkehrs und dem Verlauf der kantonalen Veloroute entspricht die Dorfstrasse keiner klassischen Stichstrasse. Die Gestaltung dieses Bereichs ist mit dem Bauprojekt zu konkretisieren.

Im Bereich der **Wehntalerstrasse** übernehmen gemäss Entwurf des revidierten Aussenraumrichtprojekts die angrenzenden Vorzonen die ursprünglichen Funktionen «Zugangsbereich» und «Infrastrukturband». Es wird es einen räumlichen Abstand zwischen der übergeordneten Verkehrsachse und den Baufeldvorzonen geben. Gemäss Entwurf des revidierten ARRП sind in diesem Bereich begrünte und bestockte Flächen vorgesehen («Grünpark»).

Die **Althardstrasse** ist eine klassische Sammelstrasse. Im Gegensatz zu den anderen an das Gestaltungsplangebiet angrenzenden Strassen ist kein Infrastrukturband vorgesehen. Das Trottoir grenzt direkt an die Fahrbahn, ist in der Höhe jedoch abgesetzt. Zwischen dem Trottoir und der Baufeld-Vorzone verläuft eine Baumreihe.

Innerhalb der Baufelder stellt das ARRП qualitative Anforderungen an Grünflächen und an Dächer, wobei in Bezug auf die Dachflächen wiederum auf die Leitlinien verwiesen wird (extensive Begrünung). Ein angemessener Teil der in der BZO

geforderten Freiflächen, welche ihrer Definition nach auch befestigt bzw. sogar versiegelt sein können, ist zu begrünen. Grünflächen sind soweit möglich für Versickerung und Retention zu begrünen. Generell sind Massnahmen zur Vermeidung von Hitzeinseln, zur Minimierung der Rückstrahlung (Materialisierung) sowie die Förderung von Fassadenbegrünungen erstrebenswert.

Mit dem Studienauftrag und einer Weiterbearbeitung des Siegerprojekts zu einem Richtprojekt wurden die Vorgaben gemäss Aussenraum-Richtprojekt konkretisiert. Das Richtprojekt ist im Planungsbericht enthalten und zeigt die vorgesehene Umsetzung der hinreichenden Bestimmungen in Art. 15 GP zum Aussenraum-Richtprojekt.

Entwicklungsvertrag Der Entwicklungsvertrag schreibt eine kooperative Planung und Umsetzung zwischen den Grundeigentümerschaften und der Gemeinde Regensdorf sowie zwischen den Grundeigentümerschaften unter sich samt Interessenausgleich fest. Alle Beteiligten streben ein gemeinsames Entwicklungsziel an. Es werden die Zuständigkeiten der Baupflicht der unterschiedlichen Infrastrukturanlagen benannt sowie die Infrastrukturkostenbeiträge der Grundeigentümer (öffentliche Infrastruktur, Siedlungsausstattung) im Sinne eines kommunalen Mehrwertausgleichs (inkl. Prinzip der Einmalabgeltung und Fälligkeit der Beiträge) festgelegt. Zudem werden entschädigungslose Landabtretungen und die Einräumung von Dienstbarkeiten vereinbart.

Der Entwicklungsvertrag bildet zusammen mit der Bau- und Zonenordnung die Basis der gesamten Entwicklung Bahnhof Nord. Basierend auf dem Entwicklungsvertrag wurde für die Entwicklung der Baufelder N und O zwischen der Gemeinde Regensdorf und der PLAZZA AG ein Detailvertrag abgeschlossen.

Umsetzungskonzept Der Entwicklungsvertrag wird durch das Umsetzungskonzept ergänzt. Die im Vertrag vereinbarten Grundsätze werden weiterentwickelt resp. konkretisiert. U.a. wird die Anrechenbarkeit der Flächen an die **Freiflächenziffer** geregelt und die erforderliche Freifläche pro Parzelle absolut festgelegt. Weiter erfolgen mit dem Umsetzungskonzept formelle Anpassungen einiger Baufelder und Anbaupflichtpunkte. Das Ziel eines ruhigen Gesamtbildes vor Augen, werden **einheitliche technische und gestalterische Grundsätze** für die Ausgestaltung der verschiedenen Raumtypen (vorwiegend Materialisierung von Oberflächen) formuliert und ein **Elementkatalog** (Ausstattung und Möblierung) zusammengestellt. Weiter werden die **Höhenlage** der Strassen festgelegt und das **Werkleitungskonzept** (Anhang zum Entwicklungsvertrag) aktualisiert und konkretisiert.

Weil im Gebiet Bahnhof Nord kein Quartierplan festgesetzt wird, fordert das Umsetzungskonzept pro Etappe mit der Baueingabe

ein **Bauprojekt Aussenraum** ein. In diesem sind die nötigen Massnahmen aufzuzeigen, mit welchen der Nachweis der Bau-reife resp. der Erschliessung erbracht werden kann.

Die im Umsetzungskonzept behandelten Themen betreffen we-niger die Stufe Gestaltungsplan, sondern eher die Stufe Bauein-gabe. Die im Gestaltungsplan offen gelassenen Projektierungs-spielräumen widersprechen den konkreten Vorgaben des Um-setzungskonzepts nicht.

Etappierungskonzept Das Etappierungskonzept zeigt den Abstimmungs- und Koordi-nationsbedarf zwischen den Vorhaben auf den Baufeldern und den zugehörigen Stichstrassen sowie weiteren Infrastrukturan-lagen in den verschiedenen Bauphasen auf. Zudem werden da-rin die Erschliessungsmöglichkeiten der einzelnen Baufelder während den verschiedenen Zuständen dargestellt. Für die Ent-wicklung der Baufelder N und O stehen folgende Infrastruktur-vorhaben relevant:

- Phase 2 (2025): Spange Althardstrasse
- Phase 4 (2027): LV Unterführung
- Phase 5 (2028): Dorfstrasse Süd
- Phase 6 (2029): Knoten Wehntalerstrasse / Dorstrasse; Ab-schnitt Wehntalerstrasse nördlich Baufeld N (spätester Baube-ginn im 4. Quartal 2028 aufgrund Fristigkeit Agglomerations-programm)
- Phase 7a (2030): Abbruch Ostringbrücke
- Phase 7b (2030): Dorfstrasse Nord

Die Abhängigkeiten sind in die Planung eingeflossen und die Schnittstellen sowie die provisorischen Zwischenstände sowohl im Gestaltungsplan als auch im Detailvertrag geregelt.

6 VERFAHREN

6.1 Verfahrensschritte

Einreichung Grundeigentümerin	Die Grundeigentümerin reichen den Gestaltungsplan der Gemeinde ein. Der Gemeinderat prüft den Gestaltungsplan anschliessend und gibt ihn für die kantonale Vorprüfung und die öffentliche Auflage frei.
Kantonale 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	Gleichzeitig zur kantonalen Vorprüfung liegt der Gestaltungsplan während 60 Tagen öffentlich auf und wird den Nachbargemeinden sowie der Regionalplanung ZPF ¹⁹ 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	Der Gemeinderat setzt den Gestaltungsplan fest.
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.

¹⁹ Hinweis: Zürcher Planungsgruppe Furtal

6.2 Mitwirkung

6.2.1 Öffentliche Auflage

Keine Einwendungen Die Auflagefrist wurde mit dem Gemeinderatsbeschluss vom 11. Juli 2023 angesichts der Sommerferien von 60 auf 70 Tage verlängert. Innert Frist gingen keine Einwendungen ein.

6.2.2 Anhörung

Gemeinden Gemäss der Rückmeldungen der umliegenden Gemeinden berührt die Gestaltungsplanvorlage die Interessen der angeschriebenen Gemeinden nicht.

Zürcher Planungsgruppe Furtal (ZPF) Die Zürcher Planungsgruppe Furtal formulierte 3 Anträge zur Präzisierung der Gestaltungsplanvorlage. Basierend darauf wurde der Planungsbericht (Auswirkung der Planung auf die Nutzungsdichte, Erläuterung Umgang mit Wärme- Kältebedarf) und das Mobilitätskonzept (Erläuterung Beitrag der vorgesehenen Massnahmen zur Erreichung des kantonalen Modalsplitziels) ergänzt.

6.3 Kantonale Vorprüfung

Stellungnahme ARE Die Anträge aus der kantonalen Vorprüfung wurden mehrheitlich berücksichtigt und die Vorlage entsprechend angepasst. Auf einige Punkte wird aufgrund der folgenden Begründungen nicht eingetreten:

Bezug zur BZO Einige Gestaltungsplanbestimmungen beziehen sich direkt auf bestimmte Artikel der BZO, weshalb ein statischer Verweis gefordert wurde. In Absprache mit der Gemeinde Regensdorf und zur Gewährleistung einer Gleichbehandlung mit anderen Gestaltungspläne im Gebiet Bahnhof Nord erfolgt ein dynamischer Verweis.

Nutzungsverlagerungen Der Antrag zu den Nutzungsverlagerungen wird als unbegründet beurteilt. Die Baufelder N und O gehören zu derselben Baufeldgruppe, wonach die kritisierte Nutzungsverlagerung gestützt auf Ziff. 3.2 Leitlinien zulässig sind.

Vorsprünge bei Hochhäusern Der Gestaltungsplan legt in der überarbeiteten Fassung maximal zulässige Höhen fest. Demnach sind Hochhäuser unzulässig, wodurch auf den Zusatz aus Ziff. 2.4 Leitlinien verzichtet werden kann («Bei Hochhäusern, die auf einen Anbaupflichtpunkt gesetzt werden, gilt dies ohne Längenbeschränkung bis zu einer Tiefe von 5m).

Vorgabe Anzahl Bäume	Innerhalb der Baufelder wurden aufgrund der Rückmeldungen aus der kantonalen Vorprüfung innerhalb der Baufelder Baumstandorte schematisch verortet. Im Rahmen des Gestaltungsplans erfolgt jedoch keine Bestimmung der ungefähren Baumanzahl.
Etappierung Veloabstellplätze	An einer bedarfsorientierten Erstellung der Veloabstellplätze wird festgehalten. Der Nachweis über die Realisierbarkeit aller Veloabstellplätze ist jedoch zwingend. Sollte der tatsächliche Bedarf das Angebot der ersten Etappe übersteigen, werden diese Veloabstellplätze entsprechend dem Nachweis nachgerüstet. Die Baufelder N+O befinden sich in Gehdistanz zum Bahnhof. Sollte der Bedarf geringen sein als die berechnete Anzahl, führt das zu einer erheblichen Anzahl ungenutzter Veloabstellplätze. Die Regelung erlaubt eine optimale Flächennutzung, indem die vorgesehenen Bereiche bis zum Zeitpunkt einer allfälligen Nachrüstung für andere Bedürfnisse genutzt werden können (z.B. grössere Flächen im Innenhof).
Verorten Abstellplätze für Spezialfahrzeuge	Zur Wahrung eines angemessenen Spielraums für die Projektierung werden die Abstellplätze für Spezialfahrzeuge im Situationsplan nicht verortet.
Empfehlungen	Neben den formellen Anträgen enthält die kantonale Vorprüfung auch nicht verbindliche Empfehlungen. Wo möglich wurde auf diese eingetreten.

7 GRUNDLAGENVERZEICHNIS

- | | |
|-----------------------------------|--|
| Gesetzesgrundlagen | <p>[1] Planungs- und Baugesetz (PBG)
Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich vom 28. Februar 2017 (geltenden Fassung vom 1. Juli 2015)</p> <p>[2] Allgemeine Bauverordnung (ABV)
Allgemeine Bauverordnung (ABV) des Kantons Zürich vom 22. Juni 1977 (geltenden Fassung vom 28. Februar 2017)</p> |
| Allgemeine Grundlagen | <p>[3] WebGIS Kanton Zürich
GIS-Browser des Kantons Zürich, https://maps.zh.ch</p> <p>[4] Studienauftrag
Bericht des Beurteilungsgremiums, Studienauftrag Wohn-/ Gewerbeüberbauung Baufelder N+O, dat. 15.12.2020</p> <p>[5] Kommunalen Verkehrsplan 2010
Festsetzung durch Gemeindeversammlung vom 6. September 2010, (teilweise nicht) Genehmigung mit RRB 1172/2011 vom 28. September 2011</p> <p>[6] Kommunalen Verkehrsplan 2020 [in Bearbeitung]
Kommunalen Verkehrsplan, Plan 1:5'000, Bericht, dat. 28. April 2020, Festsetzung durch Gemeindeversammlung vom 21. September 2020, Genehmigung [Datum noch unbekannt]</p> <p>– Sicherheitszonenplan, Gemeinde Regensdorf, Flughafen Zürich, Auflage vom 3. September 2018</p> <p>[7] Wegleitung Parkplatz-Bedarf
Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen, Baudirektion vom Oktober 1997</p> <p>[8] Empfehlung Velopflicht-Abstellplätze
Empfehlung Velopflicht-Abstellplätze für die Normierung in kommunalen Bau- und Zonenordnungen, Amt für Verkehr vom September 2013</p> <p>[9] Betriebs- und Gestaltungskonzept Wehntalerstrasse (BGK) [behördenvertraulich, Vorstudie in Bearbeitung]
Betriebs- und Gestaltungskonzept Wehntalerstrasse wird durch das Tiefbauamt des Kantons Zürich z.Z. ausgearbeitet. Es liegt noch kein öffentlich bekanntes Vorprojekt vor.</p> |
| Nutzungsplanung
«Bahnhof Nord» | <p>[10] Teilrevision Nutzungsplanung «Bahnhof Nord»
Von der Baudirektion teilweise nicht genehmigt mit BDV Nr. 0065/17 vom 9. März 2017
Diese Teilrevision weist die folgenden massgebenden Unterlagen auf:</p> <p>[11] Zonenplan
Zonenplan, Teilrevision Nutzungsplanung «Bahnhof Nord», Plan-Nr. 31020, 1:5'000, dat. 22.9.2015</p> |

- [12] Bau- und Zonenordnung
Vorschriften der Bau- und Zonenordnung (BZO), Teilrevision Nutzungsplanung «Bahnhof Nord», dat. 6.12.2016, geändert mit Gemeinderatsbeschluss vom 13. Dezember 2016
- [13] Ergänzungsplan
Ergänzungsplan Zentrumszone Bahnhof Nord, dat. 28.3.2017, geändert mit Gemeinderatsbeschluss vom 13. Dezember 2016, von der Baudirektion genehmigt mit BDV Nr. 0065/17 vom 9. März 2017
 - Ergänzungsplan Hardhölzli, dat. 28.3.2017, von der Baudirektion genehmigt mit BDV Nr. 0065/17 vom 9. März 2017
- [14] Erläuternder Bericht
Erläuternder Bericht nach Art. 47 RPV vom 6. Dezember 2016, geändert aufgrund Genehmigungsverfahren
 - Mitwirkungsbericht vom 22. September 2015
- [15] Leitlinien
Leitlinien, Entwicklungsplanung «Bahnhof Nord», dat. 22.10.2019, vom Gemeinderat festgesetzt am 22.9.2019, revidiert am 29.11.2019
- [16] Aussenraum-Richtprojekt (ARRP)
dat. 14 Februar 2017
- [17] Umsetzungskonzept
Umsetzungskonzept, Entwicklungsplanung «Bahnhof Nord», dat. 22.10.2018, verabschiedet von den Grundeigentümern am 22. Oktober 2018
- [18] Werkleitungskonzept
Werkleitungskonzept der Gemeinde Regensdorf für das Gebiet Bahnhof Nord, Hardhölzli bis Schlatt, EFP AG, Regensdorf mit Situation, 1:500, dat. 24.4.2020 und Umsetzungskonzept Kanalisation, 1:500/50, dat. 24.10.2017, rev. 24.4.2020
- [19] Etappierungskonzept
Etappierungs- und Erschliessungskonzept Bhf. Nord, SNZ Ingenieure und Planer AG, dat. 9.6.2023
 - Lärmgutachten vom 8. April 2015
 - Verkehrsgutachten vom 22. September 2015
 - Schlussbericht Siedlungsqualität vom 6. Dezember 2016
- Verträge und Studien [20] Entwicklungsvertrag
Entwicklungsvertrag zwischen der Gemeinde Regensdorf und den Grundeigentümern, Beurkundung vom 25.11.2015 mit u.a.:
Plan 1: Abtretungen, 1:2500, dat. 22.9.2015
- [21] Überprüfung Machbarkeit Tiefgaragenverbindung
Überprüfung Baufeld N/O, Furttalpromenade, Verbindung Garage, Machbarkeit, Längenprofil, dat. 18.5.2022 (Entwurf), Varianten 1 (Kollision), 2 (Dücker), 3 (Tieferlegung HSK), Skizze Querschnitt, EFP AG, Regensdorf

B BEILAGEN

B1 Bestimmungen

dat. 10. Juli 2024

B2 Situationsplan 1:500

Übersichtsplan und Plan gewachsener Boden
dat. 10. Juli 2024

B3 Mobilitätskonzept

Regensdorf Bahnhof Nord, Baufelder N+O,
Mobilitätskonzept, dat. 10. Juli 2024

Planungsbüro Jud AG
Gladbachstrasse 33
8006 Zürich

B4 Überbauungskonzept

Regensdorf, Bahnhof Nord,
Privater Gestaltungsplan Baufelder N+O,

B4a Überbauungskonzept (Siegerprojekt),
dat. 20. Juli 2021

B4b Überbauungskonzept (Weiterentwicklung),
dat. 27. Februar 2024

Michael Meier und Marius Hug Architekten AG
Binzstrasse 12
8045 Zürich und
Schmid Landschaftsarchitekten GmbH
Uetlibergstrasse 137
8045 Zürich

B5 Lärmschutz

Regensdorf, Privater Gestaltungsplan «Baufelder N + O»,
Lärmgutachten, dat. 18. März 2024

Ingenieurbüro Andreas Suter
Schützenstrasse 5
8800 Thalwil

B6 Störfallvorsorge

B6a Risikobericht zum privaten Gestaltungsplan Regensdorf Nord für die Baufelder N und O, dat. 18. März 2024

EBP Schweiz AG
Mühlebachstrasse 11
8032 Zürich

B6b Stellungnahme BAV vom 9. April 2024

Regensdorf, Bahnhof Nord Privater Gestaltungsplan "Baufelder N+O"



Überbauungskonzept

Bauherrschaft PLAZZA AG, Sieberstrasse 5, 8055 Zürich
Architektur Michael Meier und Marius Hug Architekten AG, Binzstrasse 12, 8045 Zürich
Landschaft Schmid Landschaftsarchitekten GmbH, Uetlibergstrasse 137, 8045 Zürich
Verkehr Planungsbüro Jud AG, Gladbachstrasse 33, 8006 Zürich



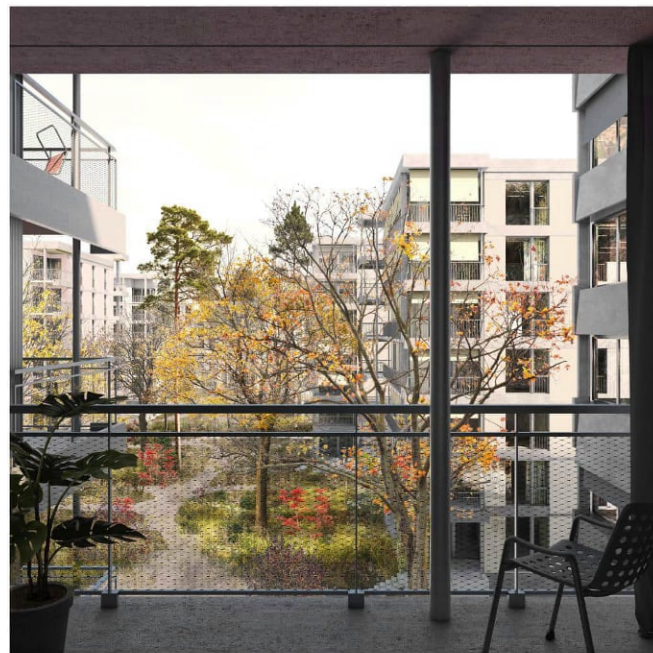
Wohnung im Baufeld O



Ansicht Baufeld O von Furtalpromenade



Axonometrie des städtebaulichen Konzepts, das sowohl Durchlässigkeit als auch Raumbildung im Inneren ermöglicht



Durch die Porosität der Hofgurg und dem variierenden Ausdruck der einzelnen Häuser, erhält das Projekt eine in der heutigen Zeit wohltuende Vielfalt im Umfeld grossräumiger Entwicklungen.

Referenz Hof:
Bruno Taut, Onkel Toms Hütte, Berlin 1930



Im Bereich der Furtalpromenade wird der Ausdruck der angrenzenden Fassaden über eine vorgelagerte Loggiastruktur akzentuiert und somit der übergeordneten Bedeutung der zentralen Achse für das Quartier entprochen.

Referenz Atmosphäre Areal:
St. Petersplatz Basel, Matthäus Merian

Überbauungskonzept

Atmosphäre

Projekt	Regensdorf, Bahnhof Nord Baufelder N+O	Masstab	-	Plan Nr.	1
		Format	A3	Datum	20.07.2021
Bauherrschaft	PLAZZA AG, Sieberstrasse 5, 8055 Zürich				
Architektur	Michael Meier und Marius Hug Architekten AG, Binzstrasse 12, 8045 Zürich				
Landschaft	Schmid Landschaftsarchitekten GmbH, Uetlibergstrasse 137, 8045 Zürich				
Verkehr	Planungsbüro Jud AG, Gladbachstrasse 33, 8006 Zürich				

Geschossfläche (GF)

GF Baufeld O

2.UG	-	oberirdisch 19'122.1 m ²
1.UG	5'058.0 m ²	
EG	2'805.1 m ²	
1.OG	2'719.5 m ²	
2.OG	2'719.5 m ²	
3.OG	2'719.5 m ²	
4.OG	2'719.5 m ²	
5.OG	2'719.5 m ²	
6.OG	2'719.5 m ²	
Gesamt	24'180.1 m²	

GF Baufeld N

2.UG	5'329.0 m ²	oberirdisch 21'511.1 m ²
1.UG	5'329.0 m ²	
EG	3'067.1 m ²	
1.OG	3'074.0 m ²	
2.OG	3'074.0 m ²	
3.OG	3'074.0 m ²	
4.OG	3'074.0 m ²	
5.OG	3'074.0 m ²	
6.OG	3'074.0 m ²	
Gesamt	32'169.1 m²	

GF (Total) 56'346.2 m²

Hauptnutzfläche (HNF)

	Wohnen		Gewerbe		Verkauf	
	Baufeld O	Baufeld N	Baufeld O	Baufeld N	Baufeld O	Baufeld N
EG	702.83 m ²	702.83 m ²	667.11 m ²	406.13 m ²	364.53 m ²	934.86 m ²
1.OG	1'769.23 m ²	1'685.10 m ²	319.96 m ²	748.60 m ²	-	-
2.OG	1'769.23 m ²	1'685.10 m ²	319.96 m ²	748.60 m ²	-	-
3.OG	1'769.23 m ²	1'685.10 m ²	319.96 m ²	748.60 m ²	-	-
4.OG	1'769.23 m ²	1'685.10 m ²	319.96 m ²	748.60 m ²	-	-
5.OG	1'769.23 m ²	1'685.10 m ²	319.96 m ²	748.60 m ²	-	-
6.OG	1'769.23 m ²	1'685.10 m ²	319.96 m ²	748.60 m ²	-	-
Gesamt	11'318.21 m²	10'813.43 m²	2'586.87 m²	4'897.73 m²	364.53 m²	934.86 m²
	22'223.45 m ²		7'484.60 m ²		1'299.39 m ²	

HNF (Total) 31'007 m²

Baumasse

	Erdgeschoss	
	Baufeld O	Baufeld N
Baumasse Wohnen	6'752.46 m ³	6'409.65 m ³
Baumasse Gewerbe	2'965.95 m ³	2'873.52 m ³
Baumasse Büro	1'792.23 m ³	3'475.65 m ³
1.-6. Obergeschoss		
	Baufeld O	Baufeld N
Baumasse Wohnen	7'537.11 m ³ (x6 = 45'222.66 m ³)	7'325.64 m ³ (x6 = 43'953.84 m ³)
Baumasse Gewerbe	1'349.30 m ³ (x6 = 8'095.77 m ³)	2'867.99 m ³ (x6 = 17'207.91 m ³)

Baumasse (Total) 64'829.0 m³ 73'920.0 m³
138'749.0 m³

Überbauungskonzept

Datenblatt Berechnungen

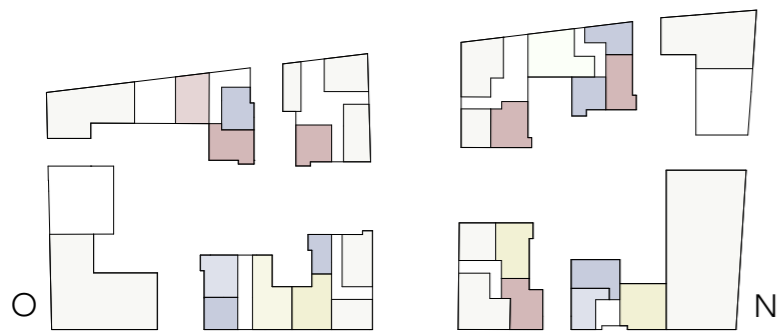
Projekt	Regensdorf, Bahnhof Nord Baufelder N+O	Massstab	-	Plan Nr.	2
		Format	A3	Datum	20.07.2021

Bauherrschaft	PLAZZA AG, Sieberstrasse 5, 8055 Zürich
Architektur	Michael Meier und Marius Hug Architekten AG, Binzstrasse 12, 8045 Zürich
Landschaft	Schmid Landschaftsarchitekten GmbH, Uetlibergstrasse 137, 8045 Zürich
Verkehr	Planungsbüro Jud AG, Gladbachstrasse 33, 8006 Zürich

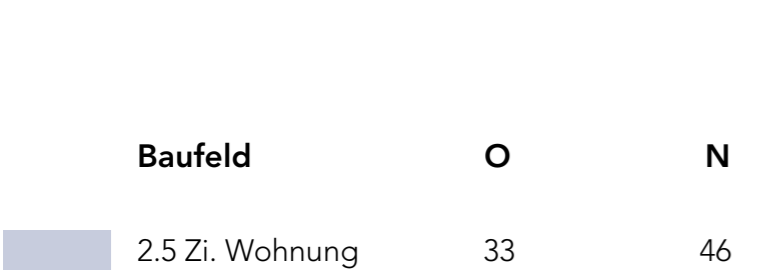
Wohnungsspiegel



Regelgeschoss



Erdgeschoss



Baufeld	O	N
2.5 Zi. Wohnung	33	46
3.5 Zi. Wohnung	77	45
4.5 Zi. Wohnung	37	44
5.5 Zi. Wohnung		1
Total	147	136

283 Wohnungen (853 Zimmer)

Parkplätze (Planungsbüro Jud)

Plazza - Baufelder N+O; Berechnung Autoabstellplätze gemäss Wegleitung Kt. ZH 1997

Gemeindetyp: 2
 Berechnungsgrundlage: Berechnungstabelle Planpartner vom 18. Juni 2020
 ÖV-Güteklasse: Klasse B (Vorgabe)

Fassung
 30.03.2021

Personenwagenabstellplätze (PAP)

Nutzung	Anzahl	Einheit	1 PAP/ ...mGF, SP, Whg	BEWOHNENDE/BESCHÄFTIGTE				Anteil oder 1PAP/ ...mGF, SP	ZUZÜGLICH BESUCHENDE					
				Normal- bedarf	Faktor minimal	Minimal- bedarf	Faktor maximal		Normal- bedarf	Faktor minimal	Minimal- bedarf	Faktor maximal		
Wohnen														
Wohnen Miete (Anz Whg)	283	Whg	1	283.00	0.55	155.65	0.68	191.03	0.10	28.30	0.40	11.32	0.50	14.15
Wohnen Miete (Fläche)	27'757	mGF	80	346.96	0.55	190.83	0.68	234.20	0.10	34.70	0.40	13.88	0.50	17.35
Wohnen Eigentum (Anz Whg)	0	Whg	1	0.00	0.55	0.00	0.68	0.00	0.10	0.00	0.40	0.00	0.50	0.00
Wohnen Eigentum (Fläche)	0	mGF	80	0.00	0.55	0.00	0.68	0.00	0.10	0.00	0.40	0.00	0.50	0.00
Dienstleistungs-Betriebe														
publikumsorientiert	1'084	mGF	80	13.55	0.30	4.07	0.38	5.08	300	3.61	0.40	1.45	0.50	1.81
nicht-publikumsorientiert	202	mGF	80	2.52	0.30	0.76	0.38	0.95	300	0.67	0.40	0.27	0.50	0.34
reine Verwaltung/Büro	6'799	mGF	80	84.99	0.30	25.50	0.38	31.87	300	22.66	0.40	9.07	0.50	11.33
Verkauf														
Lebensmittel	322	mGF	150	2.15	0.30	0.64	0.38	0.81	30.00	10.74	0.40	4.29	0.50	5.37
Nicht-Lebensmittel	1'246	mGF	200	6.23	0.30	1.87	0.38	2.34	70.00	17.80	0.40	7.12	0.50	8.90
Gastronomie														
Restaurant / Cafe	131	SP	40	3.28	0.30	0.98	0.38	1.23	6.00	21.87	0.40	8.75	0.50	10.93
Summe aller Nutzungen (gerundet)				396		189		233		106		45		53
Aufteilung PP														
	Bewohnende			283		156		191						
	Beschäftigte Nicht-Wohnen			113		34		42						
	Besuchende Wohnen			28		14		14						
	Besuchende Nicht-Wohnen			77		31		39						
	Total					234		286						

Veloabstellplätze (VAP)

Merkblätter Amt für Mobilität

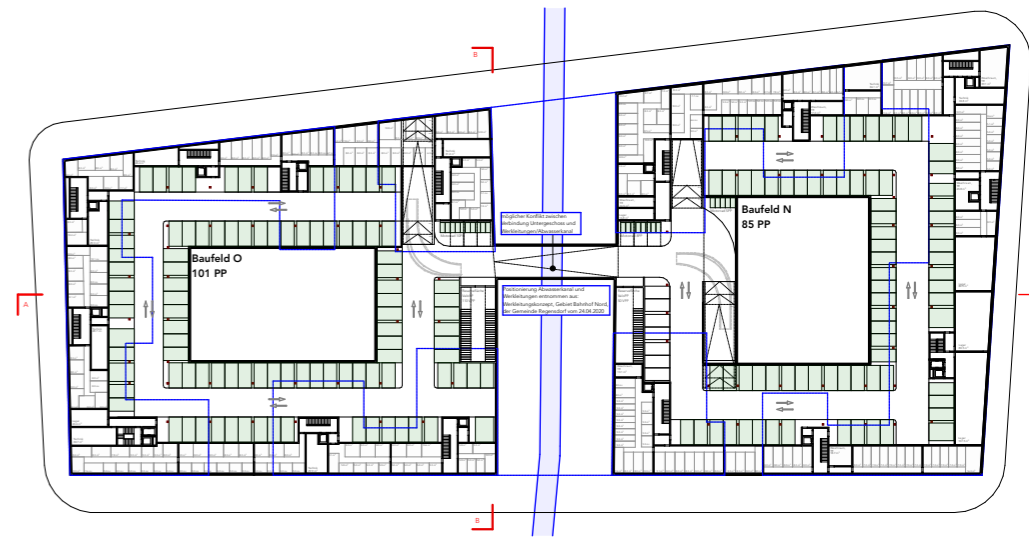
Nutzung	Anzahl	Einheit	1 VAP/ ...mGF, SP, BS, Zi	BEWOHNENDE/BESCHÄFTIGTE				Anteil oder 1VAP/ ...mGF, SP	ZUZÜGLICH BESUCHENDE	
				Normal- bedarf	Faktor	Minimal- bedarf			Normal- bedarf	Minimal- bedarf
Wohnen										
Wohnen Miete	853	Zi	1	853.00	0.70	597.10		0.30	255.90	
Wohnen Eigentum	0	mGF	1	0	0.70	0.00		0.30	0.00	
Dienstleistungs-Betriebe										
publikumsorientiert	1'084	mGF	100	10.84	1.00	10.84		66.7	16.26	
nicht-publikumsorientiert	202	mGF	100	2.02	1.00	2.02		400.00	0.50	
reine Verwaltung/Büro	6'799	mGF	250	27.20	1.00	27.20		1000	6.80	
Verkauf										
Lebensmittel	322	mGF	100	3.22	1.00	3.22		113	2.85	
Nicht-Lebensmittel	1'246	mGF	100	12.46	1.00	12.46		450	2.77	
Gastronomie										
Restaurant / Cafe Beschäftigte	10	BS	5	2.00	1.00	2.00				
Restaurant / Cafe Besucher	131	SP						5	26.24	
Summe aller Nutzungen (gerundet)						655			311	
Aufteilung VAP										
	Bewohnende					597				
	Beschäftigte					58				
	Besuchende Wohnen & Gewerbe					311				
	Total					966				

Motorradabstellplätze (MAP)

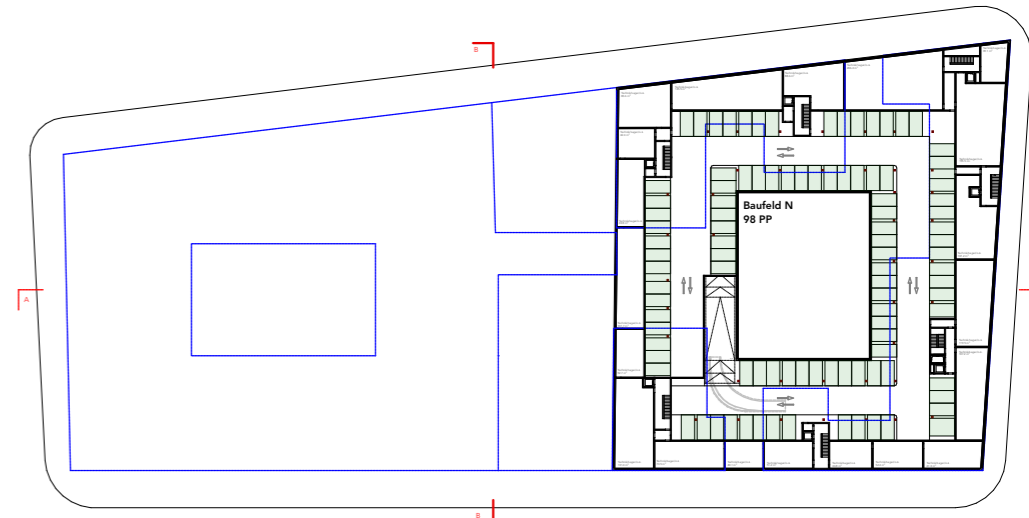
Empfehlung: min. 10% der PAP

Nutzung	Anzahl	Einheit	1 MAP/ ...PAP	BEWOHNENDE/BESCHÄFTIGTE				Anteil	ZUZÜGLICH BESUCHENDE	
				Normal- bedarf	Faktor	Minimal- bedarf			Normal- bedarf	Minimal- bedarf
alle Nutzungen	234	PAP	10		0.80	18.74		0.2	4.4	
Summe aus Nutzung (gerundet)						19			4	
Aufteilung MAP										
	Bewohnende/Beschäftigte					19				
	Besuchende Wohnen & Gewerbe					4				
	Total					23				

Legende
 SP: Sitzplätze
 BS: Beschäftigte
 Zi: Zimmer (halbe Zimmer nicht gerechnet)
 Werte mit grauem Hintergrund:
 nur informell, werden nicht für
 Berechnung P-Bedarf
 weiterverwendet



Untergeschoss 1



Untergeschoss 2

Überbauungskonzept

Datenblatt Berechnungen

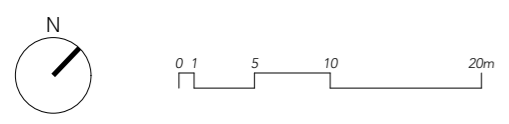
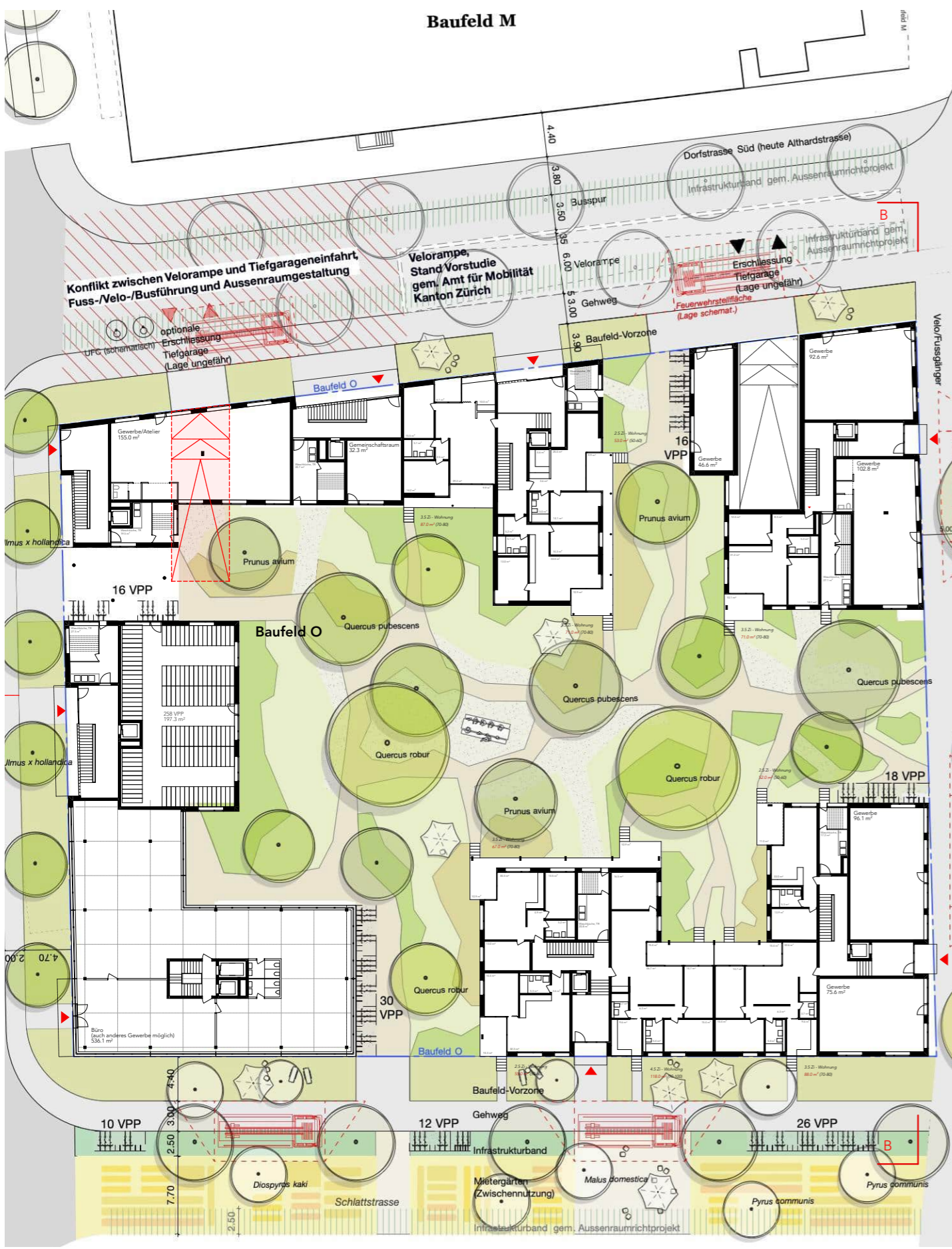
Projekt	Regensdorf, Bahnhof Nord Baufelder N+O	Massstab	-	Plan Nr.	3
		Format	A3	Datum	20.07.2021
Bauherrschaft	PLAZZA AG, Sieberstrasse 5, 8055 Zürich				
Architektur	Michael Meier und Marius Hug Architekten AG, Binzstrasse 12, 8045 Zürich				
Landschaft	Schmid Landschaftsarchitekten GmbH, Uetlibergstrasse 137, 8045 Zürich				
Verkehr	Planungsbüro Jud AG, Gladbachstrasse 33, 8006 Zürich				



Überbauungskonzept

Grundriss Regelgeschoss

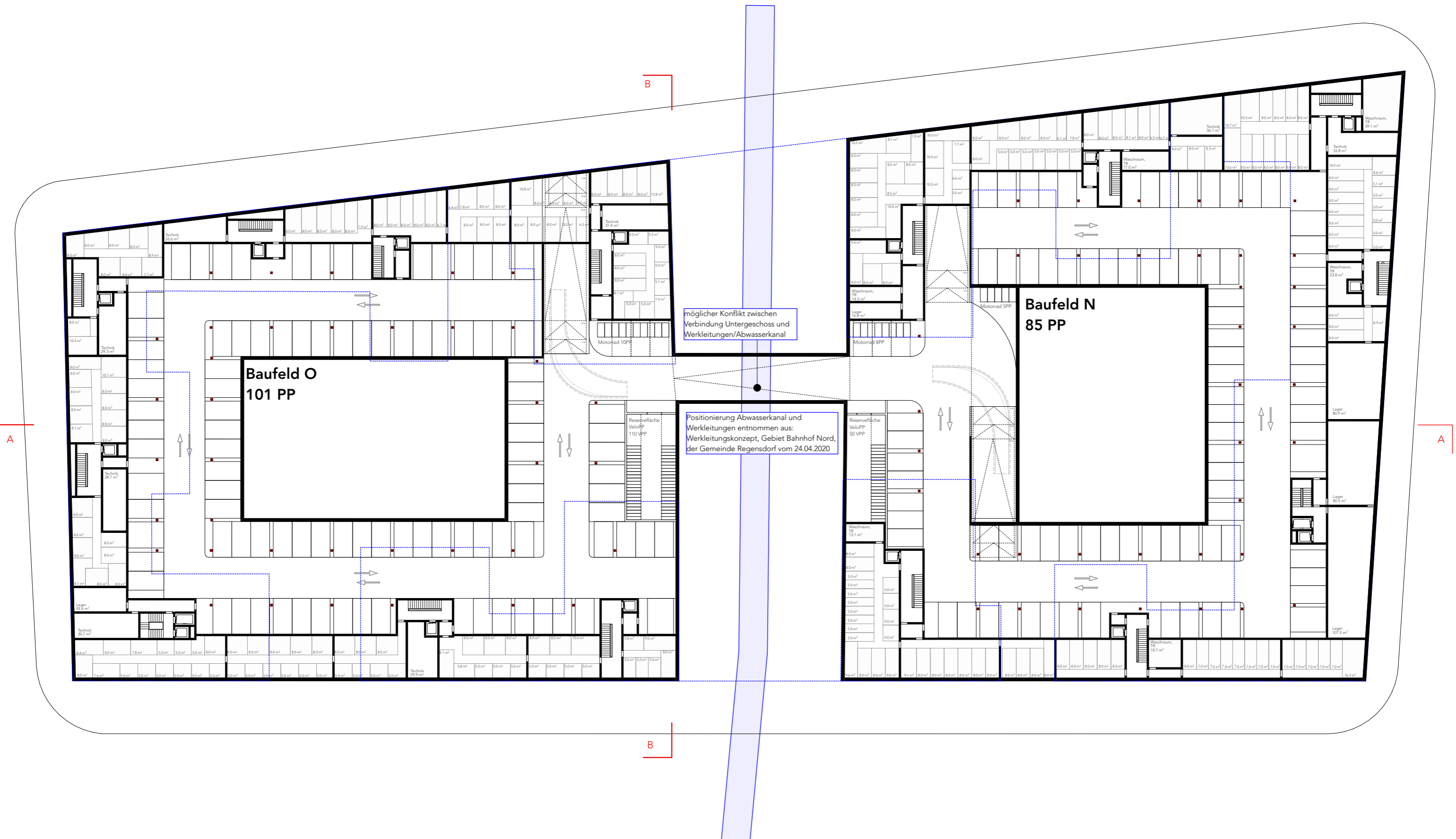
Projekt	Regensdorf, Bahnhof Nord Baufelder N+O	Masstab	1:500	Plan Nr.	4
		Format	A3	Datum	20.07.2021
Bauherrschaft	PLAZZA AG, Sieberstrasse 5, 8055 Zürich				
Architektur	Michael Meier und Marius Hug Architekten AG, Binzstrasse 12, 8045 Zürich				
Landschaft	Schmid Landschaftsarchitekten GmbH, Uetlibergstrasse 137, 8045 Zürich				
Verkehr	Planungsbüro Jud AG, Gladbachstrasse 33, 8006 Zürich				



Überbauungskonzept **Grundriss Erdgeschoss**

Projekt Regensdorf, Bahnhof Nord Baufelder N+O Massstab 1:500 Plan Nr. 5
 Format A3 Datum 20.07.2021

Bauherrschaft PLAZZA AG, Sieberstrasse 5, 8055 Zürich
 Architektur Michael Meier und Marius Hug Architekten AG, Binzstrasse 12, 8045 Zürich
 Landschaft Schmid Landschaftsarchitekten GmbH, Uetlibergstrasse 137, 8045 Zürich
 Verkehr Planungsbüro Jud AG, Gladbachstrasse 33, 8006 Zürich

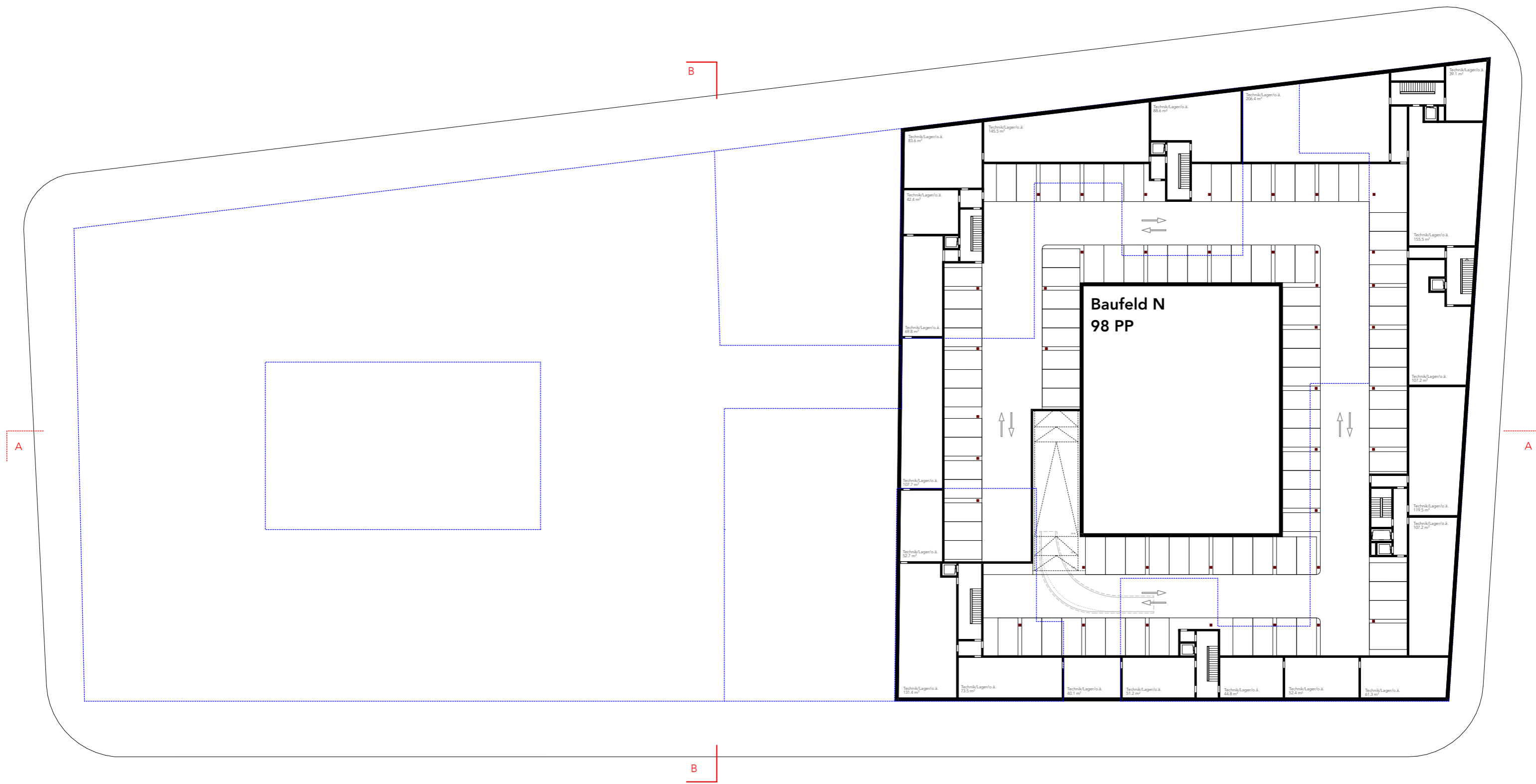


Überbauungskonzept

Grundriss Untergeschoss 1

Projekt	Regensdorf, Bahnhof Nord Baufelder N+O	Masstab	1:500	Plan Nr.	6
		Format	A3	Datum	20.07.2021

Bauherrschaft	PLAZZA AG, Sieberstrasse 5, 8055 Zürich
Architektur	Michael Meier und Marius Hug Architekten AG, Binzstrasse 12, 8045 Zürich
Landschaft	Schmid Landschaftsarchitekten GmbH, Uetlibergstrasse 137, 8045 Zürich
Verkehr	Planungsbüro Jud AG, Gladbachstrasse 33, 8006 Zürich

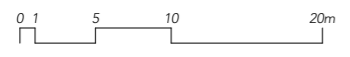
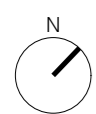


Überbauungskonzept

Grundriss Untergeschoss 2

Projekt	Regensdorf, Bahnhof Nord Baufelder N+O	Masstab	1:500	Plan Nr.	7
		Format	A3	Datum	20.07.2021

- Bauherrschaft: PLAZZA AG, Sieberstrasse 5, 8055 Zürich
- Architektur: Michael Meier und Marius Hug Architekten AG, Binzstrasse 12, 8045 Zürich
- Landschaft: Schmid Landschaftsarchitekten GmbH, Uetlibergstrasse 137, 8045 Zürich
- Verkehr: Planungsbüro Jud AG, Gladbachstrasse 33, 8006 Zürich





Plazza Immobilien AG

GEMEINDE: **Regensdorf**
OBJEKT: **Baufelder N + 0**
PHASE: **Gestaltungsplan**

LÄRMGUTACHTEN

Versionsverzeichnis

Version	Datum	Beschreibung	Bemerkung	Freigabe			
				Sachbearbeitung		Koreferat	
				Durch	Visum	Durch	Visum
1.0	23.4.2020	Beilage zu Programm Studienauftrag		Andreas Suter	<i>AS</i>	Monika Suter	<i>MS</i>
2.0	14.3.2023	Beilage zu Gestaltungsplan	Entwurf für Stellungnahme Fachstelle Lärmschutz des Kantons Zürich (FALS)	Andreas Suter	<i>AS</i>	Monika Suter	<i>MS</i>
2.1	9.6.2023	Beilage zu Gestaltungsplan	Entwurf für erste Vorprüfung	Andreas Suter	<i>AS</i>	Monika Suter	<i>MS</i>
3.0	18.3.2024	Beilage zu Gestaltungsplan		Andreas Suter	<i>AS</i>	Monika Suter	<i>MS</i>

Auftraggeber

PLAZZA AG
 Sieberstrasse 5
 8055 Zürich

Marcel Gilgen, marcel.gilgen@plazza.ch

Generalplaner

Generalplaner ARGE Michael Meier Marius Hug Architekten AG Bauseits Partner AG
 c/o Bauseits Partner AG
 Binzallee 4
 8055 Zürich

Thomas Müller, th.mueller@bauseitspartner.ch

Gestaltungsplan

Planpartner AG
 Raumplanung Städtebau Entwicklung
 Obere Zäune 12
 8001 Zürich

Noelle Reich, nreich@planpartner.ch

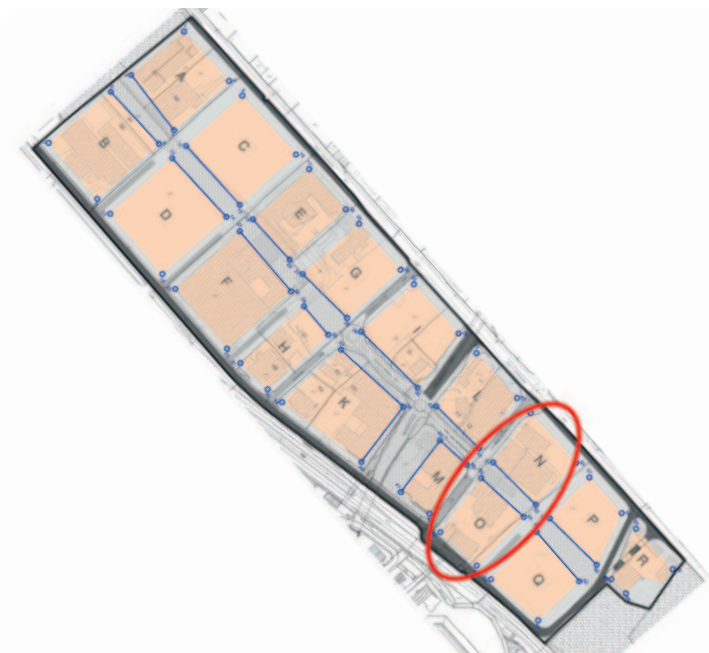
Richtprojekt

Michael Meier Marius Hug Architekten AG
 Binzstrasse 12
 8045 Zürich

Alexandra Arndt, arndt@meierhug.ch

1 Situation

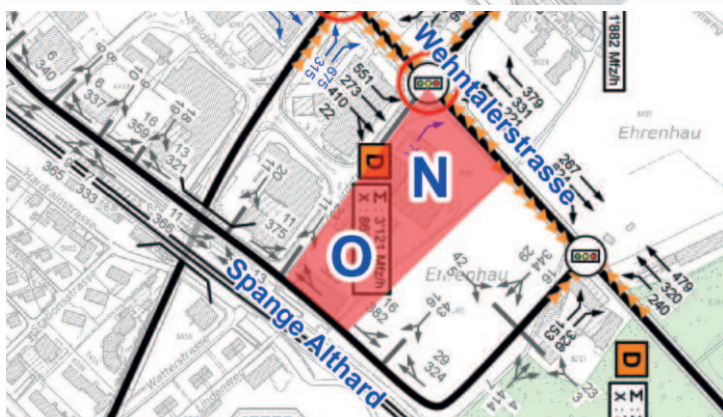
Die Parzelle Kat. Nr. 9397 bildet die Baufelder N und O des Areals «Bahnhof Nord».



Das Areal ist heute über die Althardstrasse mit einem Halbanchluss an die Wehntalerstrasse und weiteren Anschlüssen auf den Ostring erschlossen.

Im Endzustand soll die zentrale Furttalpromenade vom Individual-Verkehr befreit werden. Die daran angrenzenden Baufelder N und O werden dann ab der Wehntalerstrasse und einer neuen «Spange Althard» mit Stichstrassen erschlossen.

Die Gemeinde Regensdorf beabsichtigt, die «Spange Althard», die im genehmigten Gesamterschlusskonzept enthalten ist, ab 2025 zu erstellen. Sie kann damit für die Lärmbeurteilungen als bestehend angesehen werden, so dass nur der Endzustand berechnet und beurteilt werden muss.



Das Areal wird von der Wehntalerstrasse im Nordosten und der neu vorgesehenen «Spange Althard» im Südwesten belärmt. Zudem verläuft im Südwesten der Abschnitt Zürich Affoltern – Regensdorf-Watt der Bahnlinie Nr. 703 (ZH Oerlikon Nord – Wettingen – Gruemet).

2 Lärmrechtliche Beurteilung

2.1 Erschliessungsgrad

Das Areal gilt als eingezont und erschlossen. Es gelten die Anforderungen an Baubewilligungen in lärmbelasteten Gebieten (Art. 31 Lärm-schutz-Verordnung (LSV)).

2.2 Baubewilligung in lärmbelasteten Gebieten (Art. 31 LSV)

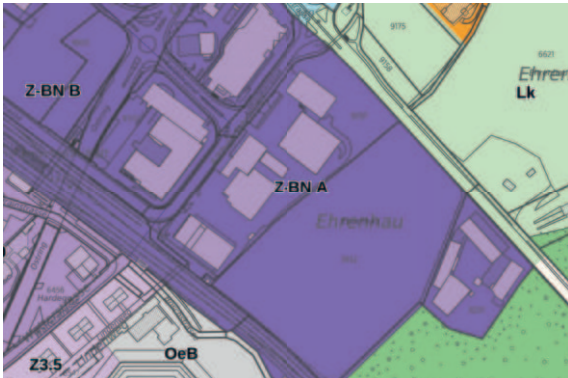
Baubewilligungen für Neubauten mit lärmempfindlichen Räumen¹ oder wesentliche Änderungen werden grundsätzlich nur erteilt, wenn die Immissionsgrenzwerte (IGW) der LSV eingehalten werden können (Art. 22 Umweltschutzgesetz (USG) sowie Art. 31 LSV). Beurteilt wird in der Mitte der offenen Fenster lärmempfindlicher Räume (Art. 39 LSV).

Sind die IGW überschritten, so darf die Baubewilligung nur erteilt werden, wenn durch die Anordnung der lärmempfindlichen Räume auf der dem Lärm abgewandten Seite des Gebäudes oder durch bauliche oder gestalterische Massnahmen, die das Gebäude gegen Lärm abschirmen, die IGW eingehalten werden können (Art. 31 Abs. 1 LSV).

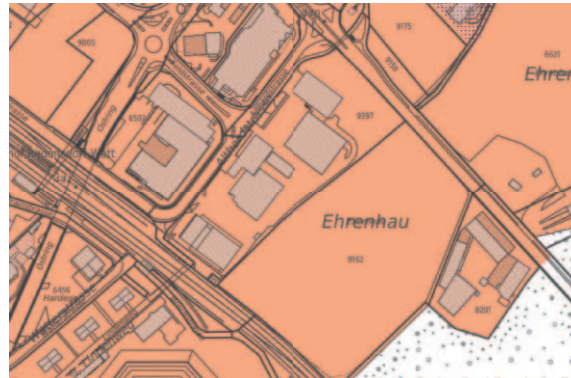
Können auch durch diese Massnahmen die IGW nicht eingehalten werden, so darf die Baubewilligung nur erteilt werden, wenn an der Errichtung des Gebäudes ein überwiegendes Interesse besteht und die kantonale Behörde zustimmt (Art. 31 Abs. 2 LSV).

2.3 Zone, Empfindlichkeitsstufen und Grenzwerte

Der Perimeter befindet sich gemäss aktueller Nutzungsplanung der Gemeinde Regensdorf in der Zentrumszone Z-BN A (violett), welcher die Lärm-Empfindlichkeitsstufe III (ES III, orange) zugeordnet ist.



Zonenplan (Quelle: ÖREB-Kataster Kt. ZH)



ES-Zuteilung (Quelle: ÖREB-Kataster Kt. ZH)

Im Rahmen der Baubewilligung müssen die folgenden Grenzwerte an jedem Fenster aller lärmempfindlichen Räume eingehalten werden:

¹ Räume in Wohnungen, ausgenommen Küchen ohne Wohnanteil, Sanitärräume und Abstellräume, und Räume in Betrieben, in denen sich Personen regelmässig während längerer Zeit aufhalten, ausgenommen Räume für die Nutztierhaltung und Räume mit erheblichem Betriebslärm (Art. 2 Abs. 6 LSV).

	<i>Wohnen</i>		<i>Betrieb</i>	
	<i>Tag</i> [dB(A)]	<i>Nacht</i> [dB(A)]	<i>Tag</i> [dB(A)]	<i>Nacht</i> [dB(A)]
<i>ES III</i>	65	55	70 ²	– ³

2.4 Privater Gestaltungsplan «Baufelder N + O»

Der GP enthält betreffend Nutzungen und Lärmschutz die folgenden Vorschriften:

- Art. 35.1 Es gilt die Lärmempfindlichkeitsstufe III.
- Art. 36.1 Für lärmempfindliche Betriebsräume gelten die Immissionsgrenzwerte der ES III für die Tagperiode von 70 dB. Werden diese überschritten, so sind die Räume mit einer kontrollierten Lüftung auszustatten. Betriebsräume entlang der Wehntalerstrasse sind zwingend mit einer kontrollierten Belüftung auszustatten.
- Art. 37.1 In der ersten Bautiefe ab der Wehntalerstrasse dürfen keine lärmempfindlichen Wohnräume ausschliesslich zur Wehntalerstrasse belüftet werden.
- Art. 37.2 Bauten entlang der Wehntalerstrasse sind in einem Abstand von maximal 5 m zur Baufeldgrenze bis zu einer Gebäudehöhe von vier Geschossen in geschlossener Bauweise zu erstellen.
- Art. 38.1 Bei allen Wohnungen darf die Mehrheit der lärmempfindlichen Wohnräume an mindestens einem Fenster die Lärmbelastungen von 60 dB am Tag und 50 dB in der Nacht nicht überschreiten. Die Wohnungen verfügen zudem über einen ruhigen Aussenbereich (Balkon, Sitzplatz, Terrasse), dessen Belastung am Tag 60 dB nicht überschreitet (lärmexponiertester Empfangspunkt, 1.5 m über Boden).
- Art. 38.2 Für Eckbereiche an der Wehntalerstrasse und an der «Spange Althard» genügt es, wenn die Hälfte der Wohnräume die festgelegten Belastungen einhalten, sofern für diesen Bereich ein städtebauliches Interesse an der Wohnnutzung vorliegt.
- Art. 39 Bei allen Fenstern lärmempfindlicher Wohnräume ist mit dem Baugesuch nachzuweisen, dass die Lärmschutzbestimmungen gemäss Art. 35 bis Art. 38 eingehalten sind.

2 Bei lärmempfindlichen Betriebsräumen in Gebieten der ES I, II oder III gelten gemäss Art. 42 LSV um 5 dB(A) höhere PW und IGW.

3 Für Objekte, in denen sich Personen in der Regel nur am Tag aufhalten (zum Beispiel Büros oder Schulen), gelten keine Nacht-Belastungsgrenzwerte (Art. 41 Abs. 3 LSV).

Art. 40 Freistehende Lärmschutzwände oder Lärmschutzwälle sind nicht zulässig.

Diese Vorschriften basieren im Grundsatz auf denjenigen, die in den Leitlinien Entwicklungsplanung «Bahnhof Nord» festgehalten sind. Sie wurden – nach expliziter Rücksprache mit der FALS – auf die aktuelle Bewilligungspraxis angepasst.

Im Rahmen des GP gelten damit verschärfend die folgenden Grenzwerte, die bei der Mehrheit (Eckbereich Wehntalerstrasse und «Spange Althard»: die Hälfte) der lärmempfindlichen Räume an mindestens einem Fenster⁴ einzuhalten sind:

	Wohnen	
	Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]
ES II	60	50

2.5 Neue Anlagen

Zusätzlich müssen die Emissionen von neuen Anlagen (Einfahrten zu Tiefgaragen, Wärmepumpen, Klimageräten etc.) so weit begrenzt werden, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist (Art. 11 USG) und die Planungswerte (PW) bei den lärmempfindlichen Räumen der umliegenden Gebäude und auf den Baulinien der umliegenden unüberbauten Parzellen eingehalten werden können (Art. 7 LSV). Auch beim Bauvorhaben, bei dem die Emissionen entstehen, sind die PW einzuhalten.



Das Projekt enthält in den Untergeschossen zwei miteinander verbundene Tiefgaragen. Die Tiefgarage im Baufeld N weist 173 Parkfelder und eine ebenerdige Einfahrt im Gebäude N2 auf. Die Tiefgarage im Baufeld O weist 82 Parkfelder und eine ebenerdige Einfahrt im Gebäude O5 auf.

Diese Tiefgaragen müssen überprüft werden.

⁴ Dieses Fenster muss einen einfach zu bedienenden Öffnungsmechanismus aufweisen und mindestens 5% der Bodenfläche umfassen, wenn andere Fenster vorhanden sind, oder mindestens 10%, wenn keine anderen Fenster vorhanden sind. Es darf zudem nicht durch eine andere Lärmart über dem Grenzwert belastet sein.

3 Grundlagen

3.1 Objekt

- Teilrevision Nutzungsplanung «Bahnhof Nord» / Entwicklungsplanung «Bahnhof Nord» (Festsetzung Gemeindeversammlung vom 7.12.2015, Festsetzungen Gemeinderat vom 13.12.2016 und 28.3.2017, Genehmigung Baudirektion vom 9.3.2017, Verabschiedung Grundeigentümer vom 22.10.2018, (teilweise) Revision Gemeinderat vom 29.11.2019)
- Gesamterschliessungskonzept «Bahnhof Nord», Verkehrstechnischer Bericht (5. April 2019, Kanton Zürich/Gemeinde Regensdorf/ SNZ Ingenieure und Planer AG)
- Privater Gestaltungsplan «Baufelder N + 0» vom 18. März 2024 (PLAZZA AG / Kanton Zürich, Immobilienamt / Gemeinde Regensdorf / Planpartner AG)
- Vorprojekt «067 Regensdorf, Bahnhof Nord Baufelder N+0» vom 27. Februar 2024 (PLAZZA AG / Michael Meier und Marius Hug Architekten AG)

3.2 Emissionen

3.2.1 Strassenverkehr

Die im Berechnungsmodell verwendeten Emissionen basieren auf dem Endzustand des Gesamterschliessungskonzeptes «Bahnhof Nord».



Die zur Ermittlung der massgebenden Emissionen massgebenden Attribute sind im Anhang 1 dargestellt.

3.2.2 Eisenbahn

Die massgebende Bahnlinie weist gemäss Emissionskataster die folgenden Emissionen auf:

	festgelegt		tatsächlich	
	Lrt [dB(A)]	Lrn [dB(A)]	Lrt [dB(A)]	Lrn [dB(A)]
Linie 703 (Abschnitt Zürich Affoltern (Abzw) – Regensdorf-Watt)	76.8	65.9	66.8	58.6

Im Modell wurden die festgelegten Emissionen der im Geoportal angegebenen Achse zugewiesen.



Schiennetz (Quelle: Geoportal des Bundes (geo.admin.ch))

Mit den festgelegten Emissionen wird definiert, welche maximalen Emissionen der Anlagenbetreiber erzeugen darf, ohne dass er die zulässigen Lärmimmissionen gemäss Art. 37a LSV überschreitet. Bei Einzonungen, Erschliessungen und Baubewilligungen muss damit gerechnet werden, dass die SBB als Anlagenbetreiber die maximal möglichen Emissionen ausschöpfen kann. Dies sind die im Planungs- und Bauverfahren relevanten Grössen.

Periodisch werden zudem die tatsächlichen Emissionen ermittelt, aktuell liegen die Werte für das Jahr 2021 vor.

Obwohl die Differenz von den festgelegten zu den tatsächlichen Emissionen in der kritischen Nachtphase 7.3 dB beträgt, muss die Beurteilung basierend auf den festgelegten Emissionen erfolgen. Allerdings dürfen die tatsächlichen Emissionen und deren Auswirkungen auf das Projekt bei der Interessenabwägung im Rahmen einer allfälligen Ausnahmegenehmigung sehr wohl berücksichtigt werden, da die Differenz massiv ist, eine entsprechende Kapazitätssteigerung bei dem schon heute sehr dichten Fahrplan unwahrscheinlich scheint und zudem auch das Rollmaterial in der Tendenz immer leiser wird.

3.2.3 Weitere Emissionen

Die LSV kennt weiter Lärm von zivilen Flugplätzen, Industrie- und Gewerbeanlagen, zivilen Schiessanlagen, Militärflugplätzen und militärischen Waffen-, Schiess- und Übungsplätzen. Keine dieser Lärmquellen muss vorliegend untersucht werden.

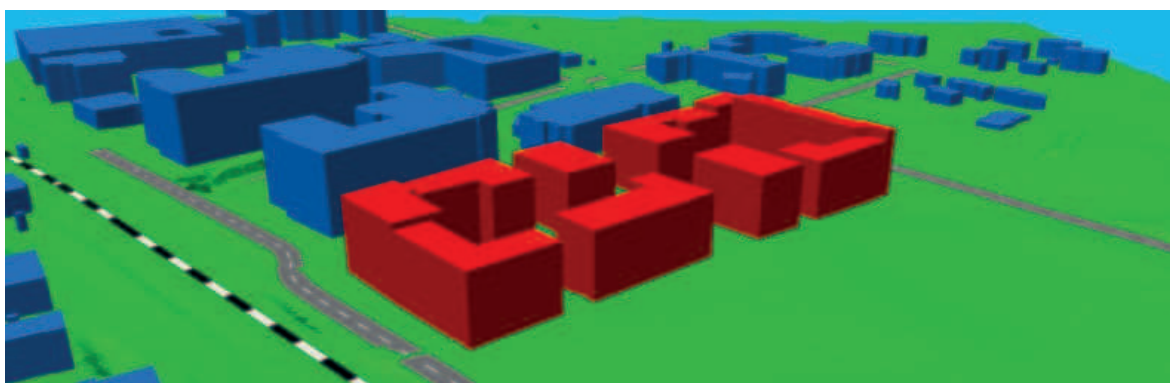
3.3 Berechnungsmodell

Die Berechnungen wurden mit CadnaA (Computer Aided Noise Abatement; Software zur Berechnung, Darstellung, Beurteilung und Prognose von Umgebungslärm; Version 2023 MR 2) mit den folgenden Berechnungsmodellen durchgeführt:

Strassenverkehr:	Emissionen:	sonROAD18
	Ausbreitungsmodell:	ISO 9613-2
Eisenbahn:	Emissionen:	SEMIBEL
	Ausbreitungsmodell:	SEMIBEL

Sowohl die Emissions- als auch die Immissionsberechnungen wurden gemäss den Vorgaben der «Anwendungsrichtlinie sonROAD18 im Kanton Zürich» inkl. aller mitgeltenden Dokumente vorgenommen.

Die für die Berechnung massgebenden Elemente (Digitales Terrainmodell, bestehende Bebauung, Emissionsachsen, Bodenabsorptionen, Richtprojekt) wurden direkt ins Berechnungsmodell importiert. Die folgende Ansicht zeigt das Modell.

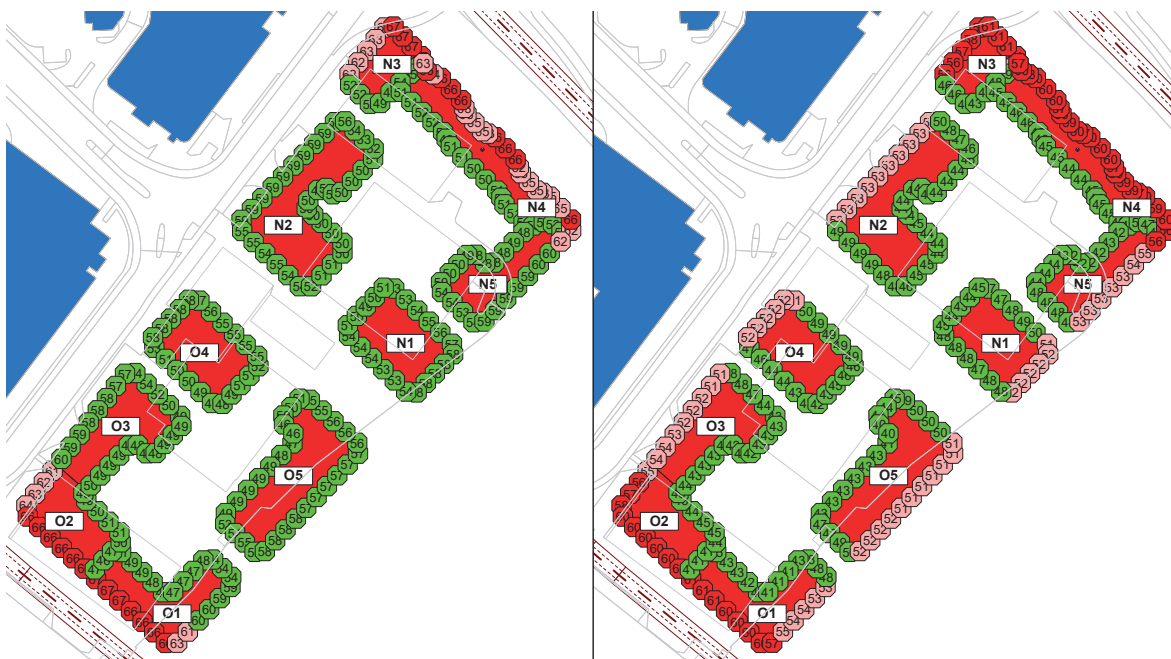


4

Berechnungen

4.1 Strassenverkehrslärm

Die folgende Darstellung zeigt die maximalen Fassadenbelastungen durch Strassenverkehrslärm (Werte auf nächsthöheren ganzzahligen Wert aufgerundet; links Tag, rechts Nacht; überschrittene IGW der ES III für Wohnnutzung sind rot dargestellt, überschrittene 60 dB(A) am Tag und 50 dB(A) in der Nacht rosa).



Wehntalerstrasse

Zur Wehntalerstrasse betragen die Maximalbelastungen 66.5 dB(A) am Tag und 60.5 dB(A) in der Nacht. Die IGW der ES III für Wohnnutzungen sind damit am Tag um 1.5 dB und in der Nacht um 5.5 dB überschritten. Die IGW für Betriebsnutzungen sind eingehalten.

Von IGW-Überschreitungen (rot) betroffen sind die Gebäude N3, N4 und N5. Von Überschreitungen der Werte 60 dB(A) am Tag und 50 dB(A) in der Nacht (rosa) betroffen sind alle Gebäude im Baufeld N.

Das Gebäude N3 enthält ausschliesslich Betriebsnutzungen. Wohnnutzungen befinden sich in den Geschossen vom 1.0G bis 6.0G (N1, N2 und N5) respektive vom 1.0G bis 7.0G (N4).⁵

⁵ Im EG der Gebäude N2 und N5 befinden sich mit einem Gemeinschaftsraum und einem Kindergarten zwar lärmrechtlich Wohnnutzungen, diese sind aber nur in der weniger kritischen Tagesphase lärmempfindlich und es ergeben sich keine IGW-Überschreitungen.

«Spange Althard»

Zur «Spange Althard» betragen die Maximalbelastungen 66.2 dB(A) am Tag und 60.3 dB(A) in der Nacht. Die IGW der ES III für Wohnnutzungen sind damit am Tag um 1.2 dB und in der Nacht um 5.3 dB überschritten. Die IGW für Betriebsnutzungen sind eingehalten.

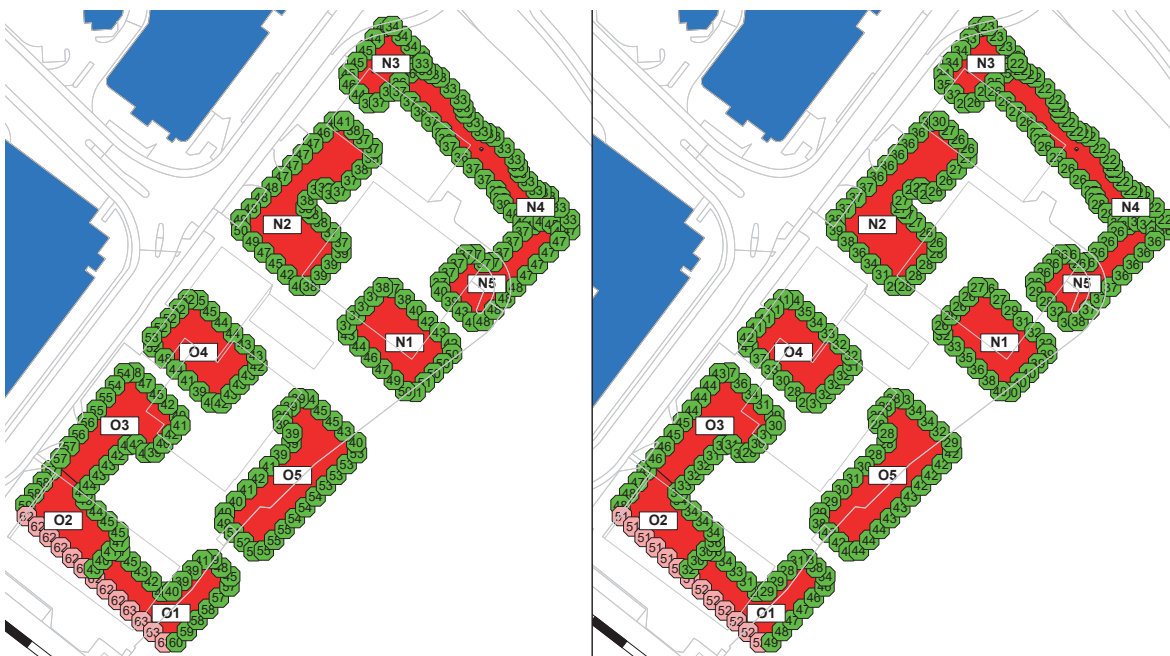
Von IGW-Überschreitungen (rot) betroffen sind die Gebäude O1 und O2. Von Überschreitungen der Werte 60 dB(A) am Tag und 50 dB(A) in der Nacht (rosa) betroffen sind alle Gebäude im Baufeld 0.

Das Gebäude O2 enthält ausschliesslich Betriebsnutzungen. Wohnnutzungen befinden sich in den Geschossen vom 1.OG bis 6.OG (O1, O3, O4 und O5).⁶

Betreffend Strassenverkehrslärm sind die Wohnnutzungen in den Gebäuden N1, N2, N4 und N5, O1, O3, O4 und O5 (jeweils 1.OG bis 6.OG; N4 bis 7.OG) detailliert zu beurteilen.

4.2 Eisenbahnlärm

Die folgende Darstellung zeigt die maximalen Fassadenbelastungen durch Eisenbahnlärm (Werte auf nächsthöheren ganzzahligen Wert aufgerundet; links Tag, rechts Nacht; überschrittene IGW der ES III für Wohnnutzung sind rot dargestellt, überschrittene 60 dB(A) am Tag und 50 dB(A) in der Nacht rosa).



⁶ Im EG des Gebäudes O5 befindet sich mit einer Kinderkrippe zwar lärmrechtlich eine Wohnnutzung, diese ist aber nur in der weniger kritischen Tagesphase lärmempfindlich und es ergeben sich keine IGW-Überschreitungen.

Zur Bahnlinie betragen die Maximalbelastungen 62.2 dB(A) am Tag und 51.3 dB(A) in der Nacht. Die IGW der ES III für Wohn- und Betriebsnutzungen sind damit am Tag und in der Nacht eingehalten.

Von Überschreitungen der Werte 60 dB(A) am Tag und 50 dB(A) in der Nacht (rosa) betroffen sind die Gebäude 01 und 02. Da die Belastungen im Vergleich zum Strassenverkehrslärm kleiner sind, sind sie nicht massgebend.

Betreffend Eisenbahnlärm ist keine detaillierte Beurteilung notwendig.

5

Beurteilung Immissionen

5.1 Ampelsystem

Zur Beurteilung der lärmempfindlichen Räume wird das folgende Ampelsystem verwendet:



Ampelsystem USG/LSV und GP

Beurteilung nach USG/LSV

- ★ Grenzwert an allen Fenstern überschritten
- ★ Grenzwert an mindestens einem Fenster eingehalten
- ★ Grenzwert an allen Fenstern eingehalten

Alle Räume vom Typus ★ und ★ weisen Fenster mit überschrittenen IGW auf und benötigen eine Ausnahmegewilligung nach Art. 31 Abs. 2 LSV.

Beurteilung nach GP

- * Es liegt mindestens ein Fenster unter 60 dB(A) am Tag und 50 dB(A) in der Nacht vor

AR Aussenraum mit maximaler Belastung von 60 dB(A) am Tag am lärmexponiertesten Empfangspunkt

Nach GP muss die Mehrheit (Eckbereich Wehntalerstrasse und «Spange Althard»: die Hälfte) der lärmempfindlichen Räume vom Typus ★ oder ★ sein. Zudem muss jede Wohnung einen **AR** haben.

5.2 Geschossweise Beurteilung

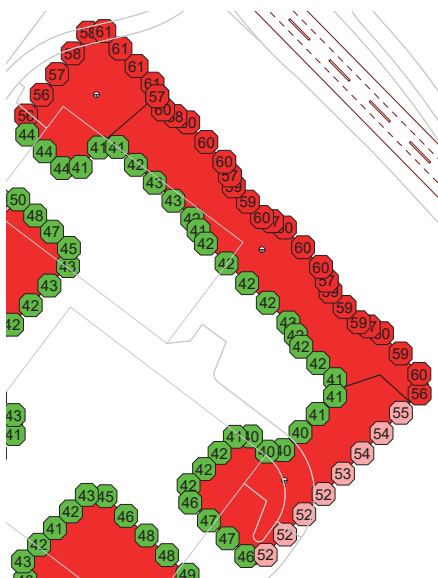
Im Folgenden sind die Belastungen am Tag und in der Nacht und die Beurteilung nach Ampelsystem dargestellt.

Legenden

AK Arbeitsküche: Abgetrennte Küche mit einer Fläche unter 10m²; nicht lärmempfindlich.

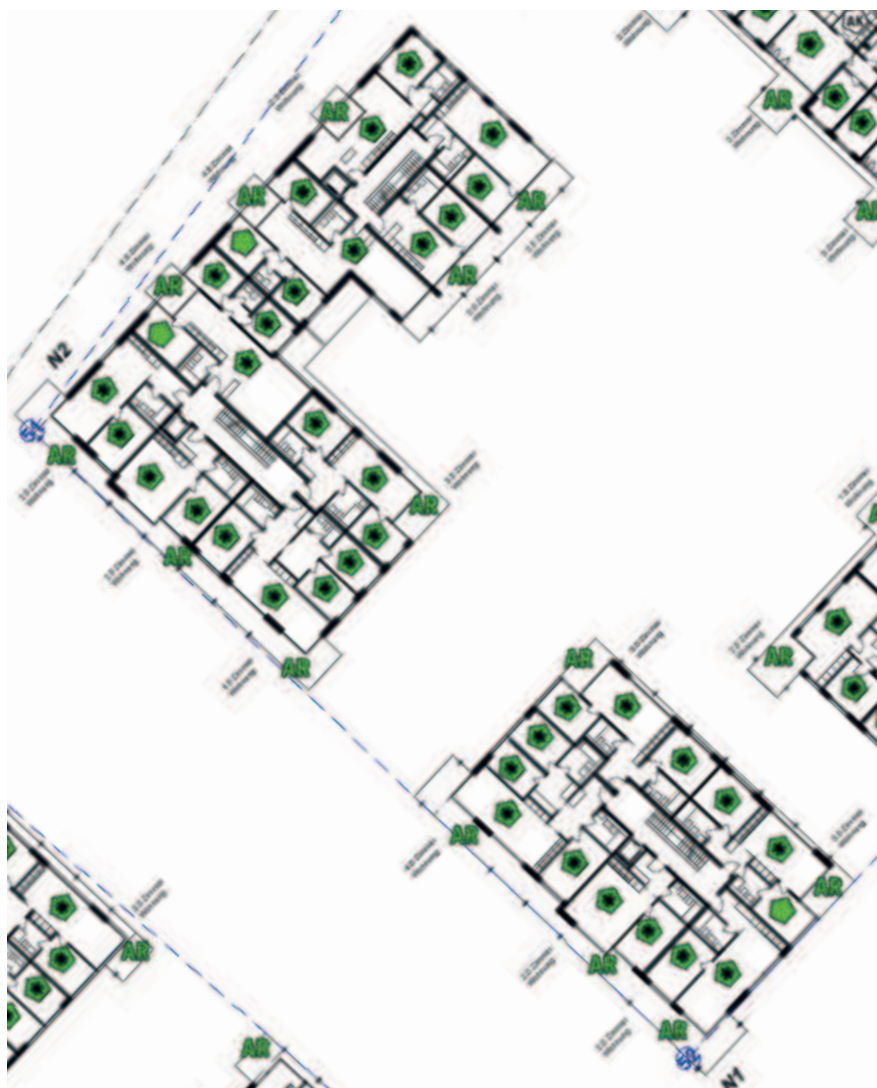
WG Wintergarten: Unbeheizter Raum; nicht lärmempfindlich.

Gebäude N3-N5 Regelgeschoss



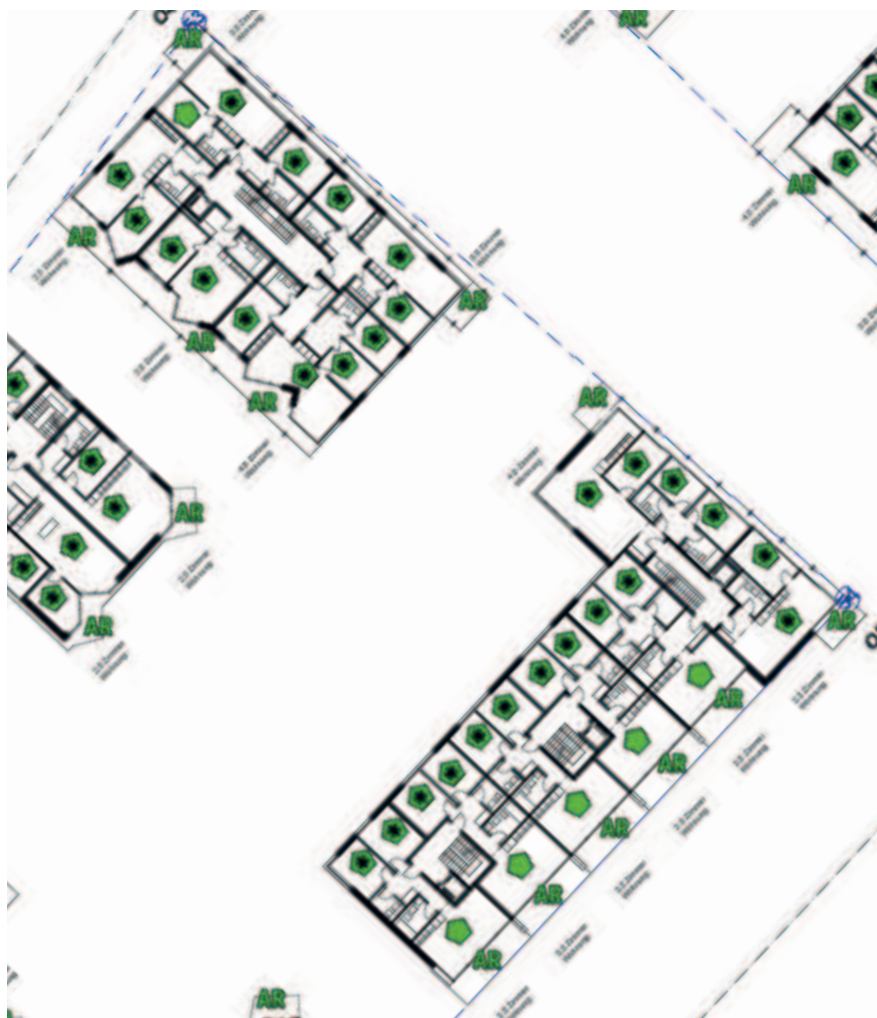
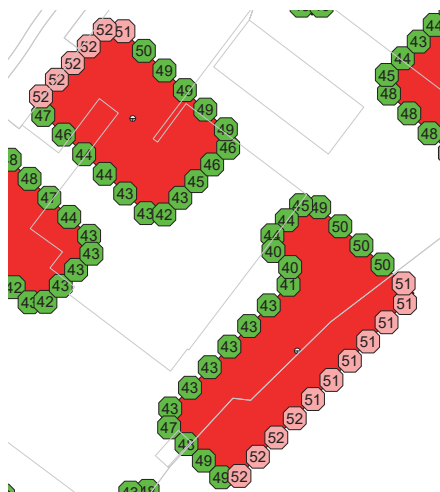
Die um die Loggien angeordneten Wohnräume an der Südostfassade sind lärmrechtlich zwei lärmempfindliche Räume, da der Korridor hinter der Loggia zu schmal ist und ein Durchlüften nicht möglich ist.

Gebäude N1/N2 Regelgeschoss

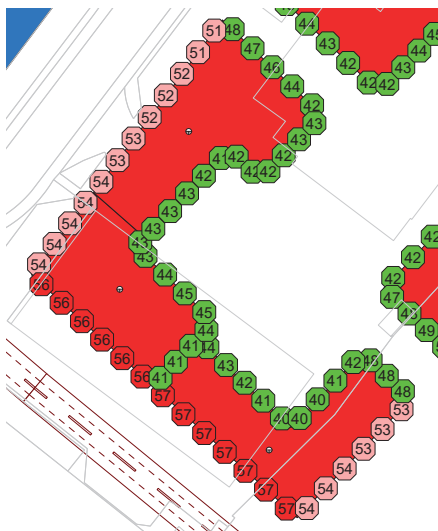




Gebäude 04/05 Regelgeschoss



Gebäude 01-03 Regelgeschoss



6

Beurteilung Emissionen

Bei der Tiefgarage werden die folgenden Werte eingesetzt:

Baufeld N: 173 Parkplätze

Baufeld O: 82 Parkplätze

2.5 Fahrten pro Parkfeld pro Tag (24 Stunden)

75% der Fahrten von 7-19 Uhr (Tag)

25% der Fahrten von 19-7 Uhr (Nacht)

Die folgende Beurteilung geht davon aus, dass die Rampenwände des offenen Bereiches schallabsorbierend ausgestaltet werden.

6.1 Massgebende Anlageteile



6.1.1 Baufeld N

Die Tiefgarage hat eine Zufahrt auf die Dorfstrasse.

Diese besteht lärmtechnisch aus einer «ebenen Zufahrt» (Fahrbahnrand bis Fassade) und einer «geschlossenen Rampe» (ab Fassade). Die Anlageteile werden separat berechnet und anschliessend energetisch addiert.

Die massgebenden Empfangspunkte (EP) sind:

EP1: Neubau, Wohnung 1.OG -> massgebend ist PW der ES III
Tag: 60 dB(A) / Nacht: 50 dB(A)

EP2: Empfangspunkt im benachbarten Baufeld L, EG -> massgebend ist PW der ES III Tag: 60 dB(A) / Nacht: 50 dB(A)

Die Detailberechnungen können dem Anhang 2 entnommen werden. Die massgebenden PW sind bei allen EP

eingehalten.

6.1.2 Baufeld O

Die Tiefgarage hat eine Zufahrt auf die Schlattstrasse.

Diese besteht lärmtechnisch aus einer «ebenen Zufahrt» (Fahrbahnrand bis Fassade) und einer «geschlossenen Rampe» (ab Fassade). Die Anlageteile werden separat berechnet und anschliessend energetisch addiert.

Die massgebenden EP sind:

EP3: Neubau, Wohnung 1.OG -> massgebend ist PW der ES III
Tag: 60 dB(A) / Nacht: 50 dB(A)

EP4: Empfangspunkt im benachbarten Baufeld Q, EG -> massgebend ist PW der ES III Tag: 60 dB(A) / Nacht: 50 dB(A)

Die Detailberechnungen können dem Anhang 3 entnommen werden. Die massgebenden PW sind bei allen EP eingehalten.

7

Fazit

7.1 Einhaltung IGW / Ausnahmegewilligung

Die IGW können bei allen Fenstern lärmempfindlicher Räume eingehalten werden. Es ist keine Ausnahmegewilligung nach Art. 31 Abs. 2 LSV erforderlich.

7.2 Einhaltung GP

Die Vorschriften des GP sind überall eingehalten.

7.3 Neue Anlagen

7.3.1 Einhaltung PW

Die Emissionen der Tiefgaragen halten die massgebenden PW bei allen Empfangspunkten ein.

7.3.2 Vorsorgeprinzip

Gemäss USG und LSV sind Einwirkungen vorsorglich zu begrenzen, soweit dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist (Art. 1 Abs. 2 und Art. 11 Abs. 2 USG, Art. 7 Abs. 1a LSV). Falls die PW wie vorliegend eingehalten sind, gelten zusätzliche Massnahmen dann als wirtschaftlich tragbar, wenn sich mit relativ geringem Aufwand eine wesentliche zusätzliche Reduktion erreichen lässt.

Im Fall der vorliegenden Anlagen sind zum Zeitpunkt der Baubewilligung weitere Verbesserungen zu prüfen.

7.4 Schallschutz am Gebäude

Nach Art. 32 Abs. 1 LSV muss der Bauherr eines neuen Gebäudes nachweisen, dass der Schallschutz bei Aussenbauteilen und Trennbauteilen lärmempfindlicher Räume sowie bei Treppen und haustechnischen Anlagen den anerkannten Regeln der Baukunde entspricht. Als solche gelten insbesondere die Mindestanforderungen nach der SIA-Norm 181 (Schallschutz im Hochbau).

Bis zu Belastungen von 60 dB(A) am Tag und 52 dB(A) in der Nacht gilt für Wohn- und Schlafräume eine Mindestanforderung an die Schalldämmung der Aussenhülle von 27 dB(A). Übersteigen die Belastungen diese Werte, so werden auch die Anforderungen erhöht und zwar um

das Mass der Überschreitung. Zudem kann die Vollzugsbehörde nach Art. 32 Abs. 2 LSV die Anforderungen weiter verschärfen.

Die konkreten Anforderungswerte können www.bauen-im-laerm.ch/schallschutz/anforderungswerte entnommen werden.

Thalwil, 18. März 2024

Ingenieurbüro Andreas Suter



Andreas Suter

Anhang 1: Emissionswerte

Strassenname	Strasstyp	Referenzjahr	N		N2		v		Belags- korrektur	Schalleistungspegel	
			T	N	T	N	T	N		T	N
Spange Althardstrasse	HVS_50_60	Endzustand des Gesamterschliessungskonzeptes «Bahnhof Nord»	954.8	260.4	4.5	3.0	50	50	KB50_0	81.9	76.0
Spange Althardstrasse	HVS_50_60	Endzustand des Gesamterschliessungskonzeptes «Bahnhof Nord»	855.8	233.4	4.5	3.0	50	50	KB50_0	81.4	75.5
Spange Althardstrasse	HVS_50_60	Endzustand des Gesamterschliessungskonzeptes «Bahnhof Nord»	811.8	221.4	4.5	3.0	50	50	KB50_0	81.2	75.3
Spange Althardstrasse	HVS_50_60	Endzustand des Gesamterschliessungskonzeptes «Bahnhof Nord»	794.2	216.6	4.5	3.0	50	50	KB50_0	81.1	75.2
Spange Althardstrasse	HVS_50_60	Endzustand des Gesamterschliessungskonzeptes «Bahnhof Nord»	782.1	213.3	4.5	3.0	50	50	KB50_0	81.0	75.1
Dorfstrasse	HVS_50_60	Endzustand des Gesamterschliessungskonzeptes «Bahnhof Nord»	1365.8	372.5	6.4	4.4	50	50	KB50_0	83.6	77.7
Ostring	HVS_50_60	Endzustand des Gesamterschliessungskonzeptes «Bahnhof Nord»	1448.2	395.0	6.4	4.4	50	50	KB50_0	83.9	78.0
Wehntalerstrasse	HVS_50_60	Endzustand des Gesamterschliessungskonzeptes «Bahnhof Nord»	1737.8	473.9	6.4	4.4	50	50	KB50_0	84.7	78.8
Wehntalerstrasse	HVS_50_60	Endzustand des Gesamterschliessungskonzeptes «Bahnhof Nord»	1533.1	418.1	6.4	4.4	50	50	KB50_0	84.1	78.2
Wehntalerstrasse	HVS_50_60	Endzustand des Gesamterschliessungskonzeptes «Bahnhof Nord»	1812.6	494.3	6.4	4.4	50	50	KB50_0	84.9	78.9
Wehntalerstrasse	HVS_50_60	Endzustand des Gesamterschliessungskonzeptes «Bahnhof Nord»	1318.0	359.5	6.4	4.4	50	50	KB50_0	83.5	77.6

Anhang 2: Detailberechnung Tiefgarage N

Berechnung Tiefgarage N					
	EP1			EP2	
	Tag (7-19)	Nacht (19-7)		Tag (7-19)	Nacht (19-7)
Anzahl Parkfelder	173			173	
Fahrten pro Parkfeld	2.5			2.5	
Anteil Phase [%]	75	25		75	25
Anzahl Fahrbewegungen	27.0	9.0		27.0	9.0
Ebene Zufahrt					
Länge der Zufahrt [m]	6.5			6.5	
Abstand Mitte Zufahrt - EP [m]	4.4			15.0	
Hinderniswirkung?	-5.0			0.0	
L _{i,Zu}	45.5	40.8		39.9	35.2
Rampe geschlossen					
Rampenöffnung [m ²]	15.0			15.0	
Absorption	-4.0			-4.0	
Abstand Rampenöffnung - EP [m]	3.0			18.3	
Aspektwinkel	-8.0			0.0	
Fassade	-5.0			0.0	
Hinderniswirkung?	-5.0			0.0	
L _{i,gR}	39.5	34.8		41.9	37.1
Immissionspegel Gesamte Anlage					
L _r	46.5	41.8		44.0	39.3
Pegelkorrekturen (Anhang 6 LSV)					
K1	0.0	5.0		0.0	5.0
K2	2.0	2.0		2.0	2.0
K3	0.0	0.0		0.0	0.0
Beurteilung					
L _r (inkl. Pegelkorrektur)	48.5	48.8		46.0	46.3
Empfindlichkeitsstufe [I II III IV]	III			III	
Massgebender Grenzwert [IGW PW]	PW			PW	
Grenzwert	60	50		60	50
GW eingehalten?	JA	JA		JA	JA

Anhang 3: Detailberechnung Tiefgarage 0

Berechnung Tiefgarage 0					
	EP1			EP2	
	Tag (7-19)	Nacht (19-7)		Tag (7-19)	Nacht (19-7)
Anzahl Parkfelder	82			82	
Fahrten pro Parkfeld	2.5			2.5	
Anteil Phase [%]	75	25		75	25
Anzahl Fahrbewegungen	12.8	4.3		12.8	4.3
Ebene Zufahrt					
Länge der Zufahrt [m]	15.0			15.0	
Abstand Mitte Zufahrt - EP [m]	8.1			15.0	
Hinderniswirkung?	0.0			0.0	
L _{i,Zu}	45.7	40.9		40.3	35.5
Rampe geschlossen					
Rampenöffnung [m ²]	15.0			15.0	
Absorption	-4.0			-4.0	
Abstand Rampenöffnung - EP [m]	3.0			30.0	
Aspektwinkel	-8.0			0.0	
Fassade	-5.0			0.0	
Hinderniswirkung?	-5.0			0.0	
L _{i,gR}	36.3	31.5		34.3	29.5
Immissionspegel Gesamte Anlage					
L _r	46.2	41.4		41.3	36.5
Pegelkorrekturen (Anhang 6 LSV)					
K1	0.0	5.0		0.0	5.0
K2	2.0	2.0		2.0	2.0
K3	0.0	0.0		0.0	0.0
Beurteilung					
L _r (inkl. Pegelkorrektur)	48.2	48.4		43.3	43.5
Empfindlichkeitsstufe [I II III IV]	III			III	
Massgebender Grenzwert [IGW PW]	PW			PW	
Grenzwert	60	50		60	50
GW eingehalten?	JA	JA		JA	JA

Regensdorf Bahnhof Nord Baufelder N+O

Mobilitätskonzept

Auftraggeber

Plazza AG
Sieberstrasse 5
8055 Zürich

Übergeordnete Planung

Planpartner AG
Obere Zäune 12
8001 Zürich

Bearbeitung

Planungsbüro Jud
Gladbachstr. 33
8006 Zürich

Stefan Schneider, Dipl. Geograph SVI

10. Juli 2024

Inhaltsverzeichnis

1	Anlass und Ausgangslage	1
2	Überbauungskonzept	1
2.1	Generelle Angaben	1
2.2	Anzahl Parkplätze	1
2.3	Anzahl Zweiradabstellplätze	2
3	Standortvoraussetzungen	2
3.1	Standortvoraussetzungen	2
3.2	Fahrtenkontingent	4
4	Anreize sowie Mobilitätsangebote	5
5	Wirkungskontrolle	6
6	Rückfallebene	7
7	Anhang 1: Parkplatzberechnung nach Vorschriften Gestaltungsplan	8
8	Anhang 2: Abschätzung Fahrtenaufkommen	9
8.1	BF N.....	9
8.2	BF O.....	10

1 Anlass und Ausgangslage

Dieses Mobilitätskonzept ist ergänzender Bestandteil des privaten Gestaltungsplans «Baufelder N + O» mit öffentlich-rechtlicher Wirkung gemäss § 85 ff Planungs- und Baugesetz (PBG). Es folgt den Leitlinien Ziffer 6.12. Gemäss dieser muss für alle Baufelder ein Mobilitätskonzept vorgelegt werden, in dem Massnahmen aufgezeigt werden, wie die verschiedenen verkehrlichen Ziele – insbesondere auch die Einhaltung des Fahrtenkontingents – erreicht bzw. eingehalten werden können.

Der Geltungsbereich des Mobilitätskonzepts entspricht dem Perimeter des Gestaltungsplans «Baufelder N + O».

Sämtliche Angaben beziehen sich auf den Stand des Überbauungskonzepts zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Mobilitätskonzepts.

2 Überbauungskonzept

2.1 Generelle Angaben

Das Überbauungskonzept wird in der zugehörigen Dokumentation umschrieben.

2.2 Anzahl Parkplätze

Die Herleitung der Pflicht-Parkfelderanzahl für Personenwagen (PAP) erfolgt gemäss Art. 25 der Bestimmungen zum Gestaltungsplan. Demnach ist das Abstellplatzangebot höchstens in der Mitte zwischen dem minimalen und dem maximalen massgeblichen Bedarf gemäss der «Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen» der Baudirektion vom Oktober 1997 festzulegen.

Im Überbauungskonzept werden 255 PAP ausgewiesen.

<i>Baufeld</i>	<i>Minimum gemäss Wegleitung</i>	<i>zulässiges Maximum</i>	<i>ausgewiesen in Überbauungskonzept</i>
Baufeld N	117	173	173
Baufeld O	105	161	82
Summe	222	334	255

Die minimal erforderliche Anzahl Parkfelder ist damit gegeben, die maximal zulässige Anzahl Parkfelder wird deutlich unterschritten (Details vgl. Anhang 1). Die abschliessende Festsetzung der Parkfelderanzahl erfolgt im Baubewilligungsverfahren.

Aus Sicht der Parkplatzerstellungspflicht sind im Mobilitätskonzept daher keine Massnahmen notwendig.

2.3 Anzahl Zweiradabstellplätze

2.3.1 Generelle Regelung

Die Herleitung der Anzahl Abstellplätze für Zweiräder erfolgt gemäss Art. 28 der Bestimmungen zum Gestaltungsplan. Die definitive Anzahl wird im Baubewilligungsverfahren festgesetzt. Alle Zweiradabstellplätze sind auf den Baufeldern nachzuweisen.

2.3.2 Motorradabstellplätze

Gemäss Überbauungskonzept werden 23 Abstellplätze für Motorräder (MAP) erstellt. Die minimal erforderliche Anzahl MAP (10% von 222 PAP) ist damit gegeben.

Baufeld N: 19 Abstellplätze

Baufeld O: 4 Abstellplätze

Aus Sicht der Abstellplatzerstellungspflicht sind im Mobilitätskonzept daher keine Massnahmen notwendig.

2.3.3 Veloabstellplätze

Gemäss Überbauungskonzept werden 1'039 Abstellplätze für Velos (VAP) erstellt. Die minimal erforderliche Anzahl VAP (vgl. Anhang 1) ist damit gegeben. Von den insgesamt 1'039 VAP werden mit 104 10% als Abstellplätze für Spezialfahrzeuge (Lastenvelos, Trailer etc.) erstellt.

Insgesamt maximal 30% der gemäss Gestaltungsplan auszuweisenden Abstellplätze dürfen in einer ersten Phase lediglich planerisch bzw. zur Nachrüstbarkeit ausgewiesen werden. Sie werden bei Bedarf in einer zweiten Phase erstellt.

3 Standortvoraussetzungen

3.1 Standortvoraussetzungen

Gute Mobilitätsvoraussetzungen beginnen bereits beim geeigneten Standort, der kurze Wege für die täglichen Aktivitäten ohne Auto ermöglicht. Die Baufelder weisen diesbezüglich sehr gute Voraussetzungen auf:

zu Fuss gehen und Velo fahren

- Eine gute Erschliessung des Areals mit direkten und sicheren Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr und die Anbindung an das kommunale Netz inkl. der bestehenden ÖV-Haltestellen ist gegeben. Der Veloverkehr verkehrt heute auf dem Trottoir entlang der Althardstrasse, was die Sicherheit für Velofahrende auf der engen Althardstrasse erhöht. Laut regionalem Richtplan ist zukünftig ein regionaler Radweg auf der Althardstrasse sowie in der Furttalpromenade geplant.

- Im Zuge der zukünftigen Gebietsentwicklung Bahnhof Regensdorf Nord sind verschiedenste Angebotsverbesserungen geplant, so u.a. eine Velounterführung der Bahnlinie mit Anschluss an eine Bike+Ride-Anlage.

Öffentlicher Verkehr

- Gemäss ARE WebGIS und GIS-Browser des Kantons Zürich wird heute die öV-Güteklasse B erreicht. Auch gemäss Ziff. 6.5 Leitlinien ist die öV-Güteklasse B massgebend.
- In rund 300-450 m Fussweg-Entfernung befindet sich der S-Bahnhof Regensdorf-Watt, an dem die S-Bahnlinien S6 und S21 verkehren. Die S6 verkehrt zweimal pro Stunde zwischen Uetikon am See und Baden AG. Der Hauptbahnhof Zürich ist in 18 Minuten erreichbar. Die S21 verkehrt nur zu Spitzenzeiten zwischen Regensdorf-Watt und dem Hauptbahnhof Zürich. An Wochenenden ist mit der SN6 auch nachts einmal pro Stunde eine Verbindung gewährleistet.
- An der Haltestelle Regensdorf-Watt verkehren zudem die Buslinien 451, 452, 453, 454, 456, 485, 491 sowie die Nachtlinie N45. Sie stellen die Verbindung in die umliegenden Gemeinden sicher.
Die Buslinie 485 verkehrt an der Haltestelle Regensdorf-Watt im 15 Minuten Takt zwischen Buchs ZH und dem Bahnhof Zürich Altstetten.
- Mit dem Ausbauschritt STEP AS 2035 der SBB wird die öV-Anbindung am Bahnhof Regensdorf-Watt weiter verbessert. Nach dem Ausbau ist ein ganztägiger 15 Minuten-Takt zwischen Regensdorf-Watt und Zürich geplant.

CarSharing

- In 350-500 m Fussweg-Entfernung befindet sich der Mobility-Standort Regensdorf Bahnhof mit aktuell drei Fahrzeugen.

Nahversorgung und -erholung

- Im Umkreis von ca. 400 m Fussdistanz vom Areal befindet sich diverse und Gastronomieangeboten. Der nächst gelegene Grossverteiler (Coop) befindet sich direkt neben dem Baufeld N im «Rägi Markt». Ein weiterer Grossverteiler (Migros) befindet sich im Einkaufszentrum Regensdorf und ist rund 1.1 km Fussweg von der Überbauung entfernt. Die Migros ist jedoch mit dem öffentlichen Verkehr (Buslinie 451, 458 und 491) ca. ab den Mittelpunkten der Baufelder innert 11 Minuten Reisezeit erreichbar. Zudem befindet sich in 350 m Fusswegdistanz zum Areal eine Aldi Filiale.
- Im Zuge der zukünftigen Gebietsentwicklung Bahnhof Regensdorf Nord kann mit weiteren Angebotsverbesserungen gerechnet werden.
- Für sportliche und regenerative Naherholungsaktivitäten bieten sich der über rund 500 m Fussweg erreichbare Grünraum des Gebiets rund um den Katzensee und die Sportanlage Wisacher in ca. 1.2-1.3 km Fussweg-Entfernung an. Die Sportanlage Wisacher ist zudem ca. ab den Mittelpunkten der Baufelder mit dem öffentlichen Verkehr (Buslinie 452) innert 11 Minuten Reisezeit erreichbar.

- In ca. 1-1.3 km Fussdistanz vom Areal befindet sich der Schulstandort Ruggenacher. Die Schule ist zudem mit dem öffentlichen Verkehr (Buslinie 452) ca. ab den Mittelpunkten der Baufelder innert 11 Minuten Reisezeit erreichbar.

Motorisierter Individualverkehr

- Das Areal ist gut an das Netz des Individualverkehrs angeschlossen. Die Stadt Zürich (Zentrum HB) ist in 20 Minuten, der Flughafen in 11 Minuten schnell erreichbar. Das entsprechende Strassennetz ist aber aufgrund der insbesondere in den Spitzenzeiten auftretenden Staus nur eingeschränkt verfügbar.

3.2 Fahrtenkontingent

3.2.1 Definition

Massgebend für die gemäss Leitlinie Ziffer 6.11 Abs. 1 festgesetzte zulässige Fahrtenerzeugung sind alle Zu- und Wegfahrten aus dem Perimeter. Zu- und Wegfahrten zählen separat als je eine Fahrt. Massgebend für die Zuordnung der Fahrten zum Perimeter ist der Ort der erfolgten Ein- bzw. Ausfahrt.

Maximal 25% des Fahrtenkontingents eines Baufeldes können gemäss Abs. 2 auf andere Baufelder übertragen werden, eine solche Übertragung ist im Grundbuch zu sichern. Ein Baufeld darf auch mit einer Übertragung von Fahrtenkontingente die Zahl gemäss Abs. 1 um maximal 50% überschreiten.

Gemäss Abs. 3 ist auf jeden Fall sicherzustellen, dass die Gesamtzahl der Fahrten während der Hauptverkehrszeiten jeweils nördlich und südlich der Furttalpromenade eingehalten wird. Dieser Nachweis ist auch zu erbringen, wenn Baufelder unter Furttalpromenade verbunden werden.

3.2.2 Methodik der Zählung

Die Zählung der Fahrten erfolgt permanent z.B. mittels Schrankenanlagen bei den Garagein- bzw. -ausfahrten. Dauermieter (Bewohnende und Beschäftigte) können z.B. über ein Badgesystem von Besucher/Kunden unterschieden werden. Für Aussenstellplätze und Anlieferungsbereiche werden aufgrund der nicht vorhandenen Schranken-Anlage und Überprüfungsöglichkeiten während der Hauptverkehrszeiten Montag bis Freitag von 16.00-19.00 Uhr pauschal je Parkfeld 1 Fahrt pro Stunde angenommen. Alternativ kann deren Fahrtenerzeugung über Stichprobenzählungen nachgewiesen werden.

3.2.3 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.

Die Zahl der zulässigen Fahrten wird zu den Hauptverkehrszeiten Montag bis Freitag von 16.00-19.00 Uhr ab Bezugsbeginn wie folgt beschränkt:

Baufeld N: 53 Fahrten/Stunde

Baufeld O: 50 Fahrten/Stunde

Fahrtentoleranz

Die Fahrtenanzahl für beide Perimeter darf an bis zu 10% der Werktage die zulässige Fahrtenanzahl um bis zu 30% überschreiten. Zur Festlegung der Überschreitung gezählt werden dabei ...

<i>Baufeld</i>	<i>Maximum</i>	<i>... an 10% der Tage</i>	<i>... an 90% der Tage</i>
Baufeld N:	53 Fahrten	ab der 70. Fahrt	ab der 54. Fahrt
Baufeld O:	50 Fahrten	ab der 66. Fahrt	ab der 51. Fahrt

Zuordnung Fahrtenkontingente

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

4 Anreize sowie Mobilitätsangebote

Die nachstehend aufgeführten Anreize und Mobilitätsangebote werden seitens der Grundeigentümer bereitgestellt, um den im Geltungsbereich induzierten Verkehr mit dem Angebot des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs abzustimmen und um dazu beizutragen, dass die festgesetzten Fahrtenkontingente eingehalten werden.

Parkraumbewirtschaftung

Für die fest vermieteten Parkfelder für Bewohnerschaft und die Beschäftigten der übrigen Nutzungen wird ein kostendeckender Mietpreis von mindestens CHF 140.-/Mt. festgesetzt.

Für Kunden-Parkfelder wird ab der ersten Minute eine lenkungswirksame Parkiergebühr umgesetzt.

Mobilitätsangebot Carsharing

Um den Bewohnern beste Bedingungen zur Carsharing-Nutzung anzubieten, werden die Mitgliedschaft bei Carsharing-Organisationen sowie der in der Nähe gelegene Carsharing-Standort bei den Bewohnenden aktiv beworben.

Den Bewohnenden wird zudem ein Angebot MobilityFLEX (nur Abo) oder ein äquivalentes Angebot angeboten. Die Kosten (rund 4'000.-/Jahr) für beide Baufelder werden durch die Grundeigentümerschaft getragen.

Elektromobilität

Es werden Voraussetzungen geschaffen (z.B. Leerrohre), um die Parkfelder bedarfsgerecht mit Lademöglichkeiten für Elektro-Fahrzeuge ausrüsten zu können. Mindestens 15% der Parkfelder werden bereits beim Erstbezug in Ausbaustufe C2 «Power to Parking» gemäss SIA 2060 ausgerüstet.

Mobilitätsangebot Bikesharing

Die Liegenschaftsverwaltung ist für den Betrieb von 2 Lastenvelos besorgt und stellt sich als Host für diese bei carvelo2go oder ein äquivalentes Angebot zur Verfügung¹. Die Lastenvelos stehen der Bewohnenden zur Nutzung zur Verfügung.

Serviceleistungen für Velos

Die Veloinfrastruktur wird so gestaltet, dass eine intensive Velonutzung einfach, sicher und bequem möglich ist. Dazu gehört die Bereitstellung einer hochwertigen Infrastruktur an Veloabstellplätzen, d.h. beleuchtet, diebstahlsicher und bei Langzeitabstellplätzen überdacht. Auch für Spezialvelos (Lastenvelos, Anhänger etc.) wird genügend Platz vorgesehen. Die Veloabstellräume sind von aussen direkt und komfortabel zugänglich und werden mit Service-Elementen wie Steckdosen für E-Bikes, einer stationären Luftpumpe sowie an einem ausgewählten Standort auch mit einfachen Werkstatt-elementen ausgestattet.

Mobilitätsinformationen für die Bewohnenden

Die Bewohnenden erhalten im Rahmen eines Siedlungsinformationssystems Mobilitätsinformationen (z.B. Verweis auf Infomaterial zu Velo- und Carsharing-Diensten, Hauslieferdiensten, öV-Fahrplaninfo o.ä.), Informationen rund um das bestehende Mobilitätsangebot sowie zum Fahrtenkontingent.

5 Wirkungskontrolle

Um Aussagen über die Zielerreichung machen zu können, wird durch die Grundeigentümerschaft oder eine von ihr beauftragte Stelle ein Controlling durchgeführt, das es

¹ https://www.carvelo2go.ch/wp-content/uploads/2019/08/A5_carvelo2go-f%C3%BCr-Betriebe-und-Siedlungen.pdf

ermöglicht, die Entwicklung der Verkehrserzeugung durch den motorisierten Individualverkehr über eine Fahrtenzählung gegenüber der Gemeinde Regensdorf zu dokumentieren.

Die Daten der Fahrtenzählung werden in einer jährlichen Übersicht dokumentiert. Diese dient als Rechenschaftsnachweis gegenüber der Gemeinde Regensdorf. Sollte sich anhand des Controllings zeigen, dass die Anzahl Fahrten das zulässige Fahrtenkontingent massgeblich übersteigt, so erklärt sich die Grundeigentümerschaft bereit, geeignete Massnahmen zur Verringerung der Übernachtfrage zu definieren und umzusetzen. Ergibt das Controlling im wiederholten Fall eine Überschreitung des zulässigen Fahrtenkontingents, so kommt die Rückfallebene (vgl. Abschnitt 6) zur Anwendung.

6 Rückfallebene

Sollte sich das Mobilitätskonzept nicht dauerhaft bewähren, indem sich anhaltend eine über dem zulässigen Fahrtenkontingent liegende Fahrtenzahl zeigt, vereinbaren die Grundeigentümerschaft und die Gemeinde Regensdorf, in gemeinsamer Abstimmung eine der dazumaligen Problemstellung angemessene und einvernehmliche Lösung zu suchen. Diese soll auch die wirtschaftliche Tragbarkeit und Verhältnismässigkeit der Massnahmen berücksichtigen. Der Gemeinde Regensdorf werden dabei zusätzliche Massnahmen zur nachträglichen Zielerreichung vorgeschlagen wie z.B.:

- Verstärkung der kommunikativen Massnahmen im Bereich Mobilität
- Betriebliche Massnahmen zur Lenkung der Ein- und Ausfahrten auf den beiden Baufelder (Nutzung der Verbindung zwischen den Parkgaragen der beiden Baufelder)
- Ausbau der Mobilitätsangebote (z.B. Carsharing, Lastenvelos) oder Aufbau neuer Angebote
- Erhöhung der Parkiergebühren

Bei einer Überschreitung der zulässigen Fahrtenanzahl in zwei aufeinanderfolgenden Jahren gemäss 3.2.3 verpflichtet sich die Grundeigentümerschaft zudem, pro Fahrt des zweiten Jahres, die das Kontingent übersteigt, einen Betrag von CHF 2.-/Fahrt zu bezahlen. Die Höhe der Abgabe wird periodisch der Teuerung gemäss Landesindex der Konsumentenpreise (Basis mit Datum der Rechtskraft der Baubewilligung) angepasst.

Wird die Fahrtenanzahl in drei aufeinander folgenden Jahren überschritten oder zeichnet sich ab, dass die Fahrtenzahl nicht befriedigend plafoniert werden kann, kann die Baubehörde geeignete Massnahmen mittels baurechtlichem Beschluss anordnen. Die Baubehörde kann dabei zeitliche und/oder örtliche Begrenzungen des Abstellplatzangebots verlangen.

Bleibt die Berichterstattung über die Wirkungskontrolle aus oder ist die Nichterreichung der angestrebten Ziele offensichtlich, kann die Gemeinde Regensdorf vorläufige Massnahmen verfügen.

7 Anhang 1: Parkplatzberechnung nach Vorschriften Gestaltungsplan

Plazza - Baufeld N+O; Berechnung Autoabstellplätze gemäss Wegleitung Kt. ZH 1997

Fassung
11.03.2024

Gemeindetyp: 2

Berechnungsgrundlage: Berechnungstabelle Architekten vom 7. März 2024

ÖV-Güteklasse: Klasse B (Vorgabe)

Personenwagenabstellplätze (PAP)

Nutzung	Anzahl	Einheit	BEWOHNENDE/BESCHÄFTIGTE						ZUZÜGLICH BESUCHENDE							
			1 PAP/ ...mGF, SP, Whg, KZ	Normal- bedarf	Faktor minimal	Minimal- bedarf Wegl.	Faktor maximal	Maxi- mal- bedarf Wegl.	max. zulässig (Mittel)	Anteil oder 1PAP/... mGF, SP, KZ	Normal- bedarf	Faktor minimal	Minimal- bedarf Wegl.	Faktor maximal	Maximal- bedarf Wegl.	max. zulässig (Mittel)
Wohnen																
Wohnen Miete (Anz Whg)	281	Whg	1	281.00	0.55	154.55	0.80	224.80	189.68	0.10	28.10	0.40	11.24	0.60	16.86	14.05
Wohnen Miete (Fläche)	29'086	mGF	80	363.58	0.55	199.97	0.80	290.86	245.41	0.10	36.36	0.40	14.54	0.60	21.81	18.18
Wohnen Eigentum (Anz Whg)	0	Whg	1	0.00	0.55	0.00	0.80	0.00	0.00	0.10	0.00	0.40	0.00	0.60	0.00	0.00
Wohnen Eigentum (Fläche)	0	mGF	80	0.00	0.55	0.00	0.80	0.00	0.00	0.10	0.00	0.40	0.00	0.60	0.00	0.00
Dienstleistungs-Betriebe																
publikumsorientiert (z.B. Praxis, Coiffeur)	1'408	mGF	80	17.60	0.30	5.28	0.45	7.92	6.60	100	14.08	0.40	5.63	0.60	8.45	7.04
nicht-publikumsorientiert (z.B. Büro)	4'744	mGF	80	59.30	0.30	17.79	0.45	26.69	22.24	300	15.81	0.40	6.33	0.60	9.49	7.91
Verkauf																
Lebensmittel	190	mGF	150	1.27	0.30	0.38	0.45	0.57	0.48	30.00	6.33	0.40	2.53	0.60	3.80	3.17
Nicht-Lebensmittel	730	mGF	200	3.65	0.30	1.10	0.45	1.64	1.37	70.00	10.43	0.40	4.17	0.60	6.26	5.21
Gastronomie																
Restaurant / Cafe	160	SP	40	4.00	0.30	1.20	0.45	1.80	1.50	6.00	26.67	0.40	10.67	0.60	16.00	13.33
Aus- und Weiterbildung																
Hort, Kindergarten	4	KZ	1	4.00	0.30	1.20	0.45	1.80	1.50	5.00	0.80	0.40	0.32	0.60	0.48	0.40
Summe aller Nutzungen (gerundet)						181		331	279				41		66	55
Aufteilung PP		Bewohnende				155			245							
		Beschäftigte Nicht-Wohnen				27			34							
		Besuchende Wohnen				11			18							
		Besuchende Nicht-Wohnen				30			37							
		Total				222			334							

Veloabstellplätze (VAP)

Merkblätter Amt für Mobilität

halbe Zimmer maximal berücksichtigt

Nutzung	Anzahl	Einheit	BEWOHNENDE/BESCHÄFTIGTE						ZUZÜGLICH BESUCHENDE		
			1 VAP/ ...mGF, SP, BS, ZI	Normal- bedarf	Faktor	Minimal- bedarf			Anteil oder 1VAP/... mGF, SP	Faktor	Minimal- bedarf
Wohnen											
Wohnen Miete (1/2-Zi. mitgerechnet)	893	ZI	1	893.00	0.70	625.10			0.30		267.90
Wohnen Eigentum	0	mGF	1	0	0.70	0.00			0.30		0.00
Dienstleistungs-Betriebe											
publikumsorientiert	1'408	mGF	100	14.08	1.00	14.08			66.7		21.12
nicht-publikumsorientiert	4'744	mGF	100	47.44	1.00	47.44			400		11.86
Verkauf											
Lebensmittel	190	mGF	100	1.90	1.00	1.90			113		1.68
Nicht-Lebensmittel	730	mGF	100	7.30	1.00	7.30			450		1.62
Gastronomie											
Restaurant / Cafe Beschäftigte	10	BS	5	2.00	1.00	2.00					
Restaurant / Cafe Besucher	160	SP							5	SP	32.00
Aus- und Weiterbildung											
Hort, Kindergarten Beschäftigte	12	BS	5	2.40	1.00	2.40					
Hort, Kindergarten Besucher	12	BS							5.00	BS	2.40
Summe aller Nutzungen (gerundet)						700					339
Aufteilung VAP		Bewohnende				625					
		Beschäftigte				75					
		Besuchende Wohnen & Gewerbe				339					
		Total				1039					

Motorradabstellplätze (MAP)

Empfehlung: min. 10% der PAP

Nutzung	Anzahl	Einheit	BEWOHNENDE/BESCHÄFTIGTE				ZUZÜGLICH BESUCHENDE		
			1 MAP/ ... PAP	Normal- bedarf	Faktor	Minimal- bedarf	Anteil	Normal- bedarf	Minimal- bedarf
alle Nutzungen	222	PAP	10		0.80	17.79		0.2	5.0
Summe aus Nutzung (gerundet)						18			5
Aufteilung MAP		Bewohnende/Beschäftigte				18			
		Besuchende Wohnen & Gewerbe				5			
		Total				23			
Legende									
SP: Sitzplätze									
BS: Beschäftigte									
ZI: Zimmer (halbe Zimmer mitgerechnet)									
KZ: Klassenzimmer									

8 Anhang 2: Abschätzung Fahrtenaufkommen

8.1 BF N

Plazza - Baufeld N; Abschätzung Fahrtenzahl über P-max-zulässig									Fassung
Gemeindetyp: 2									11.03.2024
Berechnungsgrundlage: SVP gemäss Leitfaden Fahrtenmodell Stadt Zürich									
ÖV-Gütekategorie: Klasse B (Vorgabe)									
Fahrten									
Nutzung / Abstellplätze	Anzahl P	SVP P (tief)	Fahrten pro Tag	SVP P (hoch)	Fahrten pro Tag	Anteil ASP	Fahrten pro ASP (tief)	Fahrten pro ASP (hoch)	
Wohnen									
Wohnen Bewohnende	127.36	2.5	318.39	2.5	318.39	0.100	31.84	31.84	
Wohnen Besucher	9.43	2.5	23.58	2.5	23.58	0.075	1.77	1.77	
Dienstleistungs-Betriebe									
publikumsorientiert Beschäftigte	1.33	2.5	3.32	3.5	4.64	0.200	0.66	0.93	
publikumsorientiert Bes./Kunden	1.42	4	5.66	5	7.08	0.100	0.57	0.71	
nicht-publikumsorientiert Beschäftigte	13.23	2.5	33.08	3.5	46.31	0.200	6.62	9.26	
nicht-publikumsorientiert Bes./Kunden	4.71	4	18.82	5	23.53	0.100	1.88	2.35	
Verkauf									
Lebensmittel Beschäftigte	0.00	2.5	0.00	3.5	0.00	0.050	0.00	0.00	
Lebensmittel Bes./Kunden	0.00	6	0.00	12	0.00	0.100	0.00	0.00	
Nicht-Lebensmittel Beschäftigte	0.00	2.5	0.00	3.5	0.00	0.100	0.00	0.00	
Nicht-Lebensmittel Bes./Kunden	0.00	6	0.00	12	0.00	0.100	0.00	0.00	
Gastronomie									
Restaurant / Cafe Beschäftigte	1.50	2.5	3.75	3.5	5.25	0.050	0.19	0.26	
Restaurant / Cafe Bes./Kunden	13.33	6	80.00	12	160.00	0.100	8.00	16.00	
Aus- und Weiterbildung									
Hort, Kindergarten Beschäftigte	0.75	2.5	1.88	3.5	2.63	0.050	0.09	0.13	
Hort, Kindergarten Besucher	0.20	6	1.20	12	2.40	0.100	0.12	0.24	
Summe (gerundet)	173.25		489.68		593.81		51.74	63.49	
Max. zulässige Anzahl Fahrten pro Stunde ASP							53	53	
Differenz Abschätzung zu Maximum							-1.26	10.49	
ASP: Abendspitzenstunde									

Die Abschätzungen der Fahrtenanzahl beruhen auf Standardannahmen und verstehen sich ohne die Beeinflussung durch ein Mobilitätskonzept.

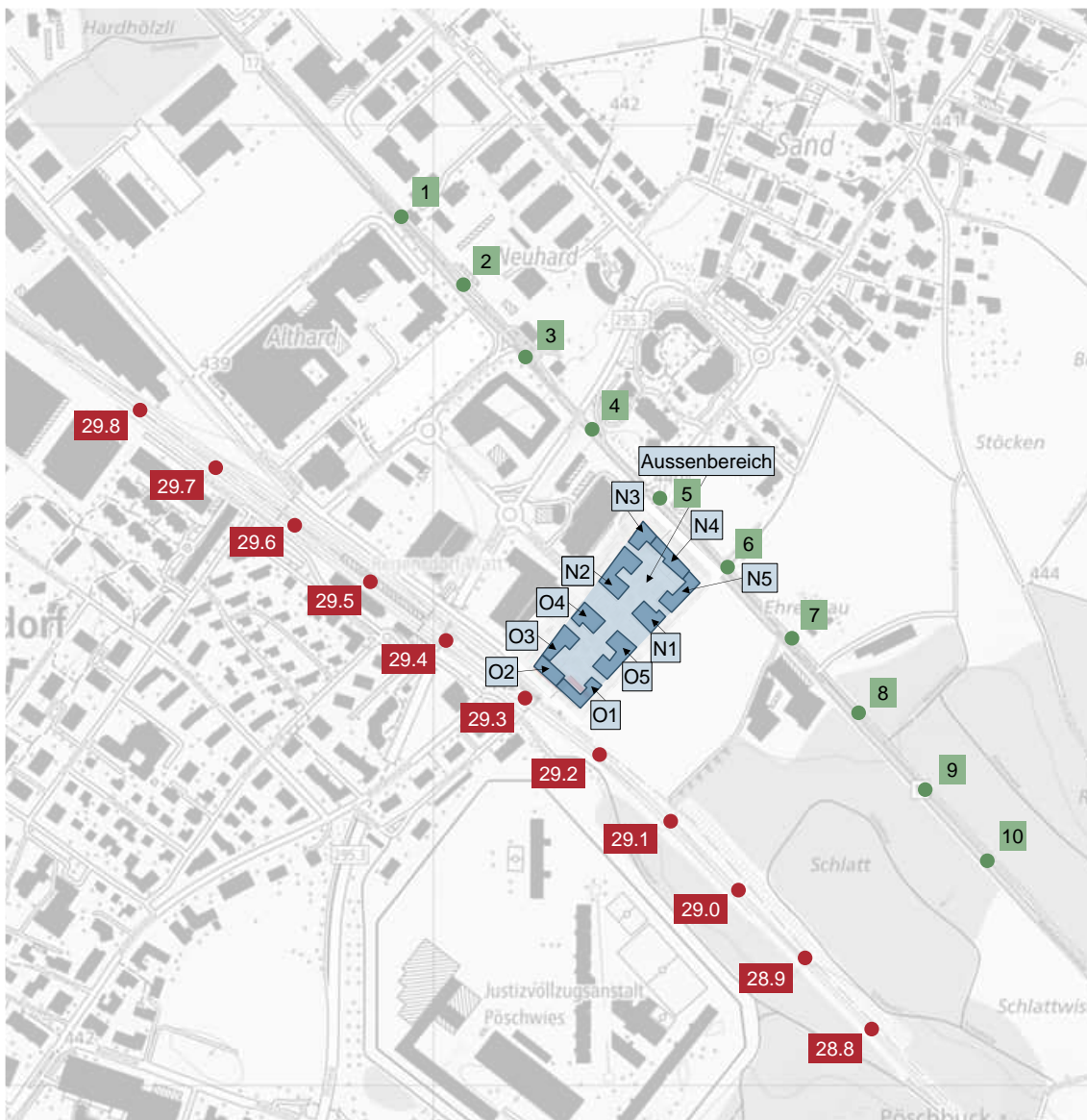
8.2 BF O

Plazza - Baufeld O; Abschätzung Fahrtenzahl über P-max-zulässig									Fassung
Gemeindetyp: 2									11.03.2024
Berechnungsgrundlage: SVP gemäss Leitfaden Fahrtenmodell Stadt Zürich									
ÖV-Güteklasse: Klasse B (Vorgabe)									
Fahrten									
Nutzung / Abstellplätze	Anzahl PAP	SVP PAP (tief)	Fahrten pro Tag	SVP PAP (hoch)	Fahrten pro Tag	Anteil ASP	Fahrten pro ASP (tief)	Fahrten pro ASP (hoch)	
Wohnen									
Wohnen Bewohnende	118.06	2.5	295.14	2.5	295.14	0.100	29.51	29.51	
Wohnen Besucher	8.75	2.5	21.86	2.5	21.86	0.075	1.64	1.64	
Dienstleistungs-Betriebe									
publikumsorientiert Beschäftigte	5.27	2.5	13.18	3.5	18.46	0.200	2.64	3.69	
publikumsorientiert Bes./Kunden	5.63	4	22.50	5	28.13	0.100	2.25	2.81	
nicht-publikumsorientiert Beschäftigte	9.00	2.5	22.51	3.5	31.52	0.200	4.50	6.30	
nicht-publikumsorientiert Bes./Kunden	3.20	4	12.81	5	16.01	0.100	1.28	1.60	
Verkauf									
Lebensmittel Beschäftigte	0.48	2.5	1.19	3.5	1.66	0.050	0.06	0.08	
Lebensmittel Bes./Kunden	3.17	6	19.00	12	38.00	0.100	1.90	3.80	
Nicht-Lebensmittel Beschäftigte	1.37	2.5	3.42	3.5	4.79	0.100	0.34	0.48	
Nicht-Lebensmittel Bes./Kunden	5.21	6	31.29	12	62.57	0.100	3.13	6.26	
Gastronomie									
Restaurant / Cafe Beschäftigte	0.00	2.5	0.00	3.5	0.00	0.050	0.00	0.00	
Restaurant / Cafe Bes./Kunden	0.00	6	0.00	12	0.00	0.100	0.00	0.00	
Aus- und Weiterbildung									
Hort, Kindergarten Beschäftigte	0.75	2.5	1.88	3.5	2.63	0.050	0.09	0.13	
Hort, Kindergarten Besucher	0.20	6	1.20	12	2.40	0.100	0.12	0.24	
Summe (gerundet)	161.08		445.98		523.16		47.47	56.55	
Max. zulässige Anzahl Fahrten pro Stunde ASP							50	50	
Differenz Abschätzung zu Maximum							-2.53	6.55	
ASP: Abendspitzenstunde									

Die Abschätzungen der Fahrtenanzahl beruhen auf Standardannahmen und verstehen sich ohne die Beeinflussung durch ein Mobilitätskonzept.

Risikobericht zum privaten Gestaltungsplan Regensdorf Nord für die Baufelder N und O

Betrachtung zur Störfallvorsorge
18.03.2024



Projektteam

Franziska Lindström
Peter Christen
Richard Meyer

EBP Schweiz AG
Mühlebachstrasse 11
8032 Zürich
Schweiz
Telefon +41 44 395 16 16
info@ebp.ch
www.ebp.ch

18. März 2024
2024-03-18_Risikobericht_Regensdorf_BaufelderNO.docx
Projektnummer: 223655

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	4
1.1	Ausgangslage	4
1.2	Aufgabenstellung	5

2.	Grundlagen	6
----	------------	---

3.	Untersuchungsperimeter	8
3.1	Bauprojekt	8
3.2	Umgebung	9
3.3	Untersuchte Abschnitte Durchgangsstrasse und Bahnlinie	10
3.4	Störfallrelevanz	11

4.	Methodik	13
4.1	Störfallrisiken, Durchgangsstrasse	13
4.2	Störfallrisiken, Bahnlinie	13

5.	Untersuchte Zustände und Datengrundlagen	14
----	--	----

6.	Ergebnisse	15
6.1	Störfallrisiken Durchgangsstrasse	15
6.2	Störfallrisiken Bahnlinie	17

7.	Schlussfolgerungen	19
7.1	Interpretation der Resultate	19
7.2	Massnahmenempfehlungen	19

Anhang

A1	Inputdaten Durchgangsstrasse
----	------------------------------

A2	Inputdaten Bahnlinie
----	----------------------

A3	Grundlagenpläne
----	-----------------

1.2 Aufgabenstellung

Das vorliegende Störfallgutachten hat die folgenden Ziele:

- Prüfung der Risikorelevanz für das Baufeld N. Es wird die Methodik angewendet, wie sie in der Planungshilfe «Koordination Raumplanung und Störfallvorsorgen» von 2022 [Lit. 5] beschrieben ist.
- Berechnung des Einflusses des Bauprojekts auf die Störfallrisiken (nur Personenrisiken) infolge von Gefahrguttransporten auf den risikorelevanten linienförmigen Anlagen.
- Beurteilung der Störfallrisiken und basierend darauf Formulierung von Massnahmenempfehlungen.

2. Grundlagen

- [Lit. 1] **Überbauungskonzept Regensdorf, Bahnhof Nord, Privater Gestaltungsplan "Baufelder N+O"**
PLAZZA AG, Michael Meier und Marius Hug Architekten AG Zürich, Schmid Landschaftsarchitekten GmbH, Planungsbüro Jud AG
Stand 27.02.2024
- [Lit. 2] **Regensdorf. Privater Gestaltungsplan «Baufelder N + O» Vorprüfung**
Kanton Zürich, Baudirektion, Amt für Raumentwicklung, Raumplanung
Stand 17.11.2023
- [Lit. 3] **Entwicklungsplanung «Bahnhof Nord», Ergänzungsplan Zentrumszone Bahnhof Nord**
Gemeinde Regensdorf, 07.12.2015
- [Lit. 4] **Risikobericht zum privaten Gestaltungsplan Regensdorf Nord, Betrachtung zur Störfallvorsorge**
EBP Schweiz AG, 05.05.2023
- [Lit. 5] **Planungshilfe Koordination Raumplanung und Störfallvorsorge**
Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), Bundesamt für Umwelt (BAFU), Bundesamt für Verkehr (BAV), Bundesamt für Energie (BFE), Bundesamt für Strassen (ASTRA).
Version 2022
- [Lit. 6] **Bevölkerungsdaten «STATENT_STATPOP»**
Bundesamt für Statistik BFS
Datenstand: Anwohner 31.12.21 (tblAnwohner), Betriebsstätten / Arbeitsplätze 31.12.20 (tblArbeitsplaetze).
- [Lit. 7] **EDV-Applikation «STR» TgG (Transport gefährliche Güter)**
Bundesamt für Strassen (ASTRA)
EBP Schweiz AG, 2020
- [Lit. 8] **Störfallrisiken auf Durchgangsstrassen - Bericht zur Screening-Methodik**
Bundesamt für Strassen, Bundesamt für Umwelt, Amt für Verbraucherschutz
Kanton Aargau
Ernst Basler + Partner, 01.04.2010
- [Lit. 9] **Bedienungsanleitung EDV-Applikation «Screening Durchgangsstrassen»**
Bundesamt für Strassen, Bundesamt für Umwelt, Amt für Verbraucherschutz
Kanton Aargau
Ernst Basler + Partner, 12.04.2011
- [Lit. 10] **Verordnung über den Schutz vor Störfällen (Störfallverordnung, StFV)**
27.02.1991 (Stand 01.08.2019) (SR 814.012)
- [Lit. 11] **Risiken für die Bevölkerung beim Transport gefährlicher Güter auf der Bahn. Methodik und Datenaufbereitung Screening Personenrisiken (Methodikbericht Screening Personenrisiken)**
Bundesamt für Verkehr (BAV)
Februar 2015

[Lit. 12] **Regelwerk I-50062. Einschränkungen im Verkehr mit Gefahrgütern, die dem Leitstoff Chlor zugeordnet sind**

Schweizerische Bundesbahnen SBB

Stand 09.12.2018

3. Untersuchungspersimeter

3.1 Bauprojekt

Auf den Baufeldern N und O sollen Nutzungen für rund 1'300 Personen geschaffen werden (Abbildung 2). Die angenommene Belegung pro Gebäude ist in Tabelle 1 dargestellt. Die Werte basieren auf dem Überbauungskonzept vom 27.02.2024 [Lit. 1]. Für die Anwohnenden wurde mit einer Belegungsdichte von 50 m² pro Person gerechnet. Für die Anzahl Arbeitsplätze wurde mit einem Wert von 20 m² pro Person gerechnet.¹ Die erhaltenen Belegungszahlen wurden wo nötig auf die nächsthöhere 10er-Stelle gerundet. Da in den Innenhöfen parkähnliche Flächen vorgesehen sind, wurde zudem ein Aussenbereich mit Personen im Freien definiert.

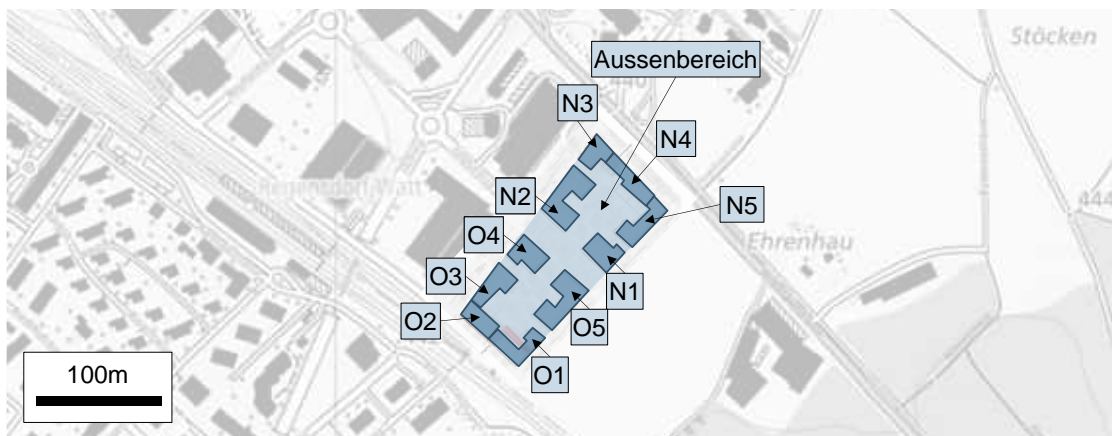


Abbildung 2: Übersicht über das geplante Bauprojekt gemäss [Lit. 1].

Gebäude / Baufeld	Wohnen [Pers.]	Arbeiten [Pers.]	zus. Pers. tags	zus. Pers. nachts
N1	80	20	0	0
N2	20	330	0	0
N3	0	120	0	0
N4	110	20	0	0
N5	70	30	0	0
O1	80	20	0	0
O2	0	170	0	0
O3	80	20	0	0
O4	80	20	0	0
O5	110	30	0	0
Aussenbereich	0	0	50	30
Summe Baufeld N	280	520	0	0
Summe Baufeld O	350	260	0	0
Summe gesamt	630	780	50	30

Tabelle 1: Übersicht der Personenbelegung pro Gebäude bzw. Baufeld.

1 Gemäss Absprache mit Viola Richard (Michael Meier und Marius Hug Architekten AG) vom 13.12.2023.

3.2 Umgebung

Die Baufelder N und O sind Teil eines grossen Entwicklungsgebiets in Regensdorf, das in den kommenden Jahrzehnten erschlossen wird. Um der zukünftigen Entwicklung Rechnung zu tragen, wurden auf den umliegenden Baufeldern ebenfalls Verdichtungen angenommen. Als Grundlage dienen die im «Ergänzungsplan Zentrumszone Bahnhof Nord» der Gemeinde Regensdorf [Lit. 3] ausgeschiedenen Baumassen (Anhang A3). Für die Umrechnung der Baumassen in Anwohnende und Arbeitsplätze wurde im Sinne der Vergleichbarkeit ein äquivalentes Vorgehen wie im «Risikobericht zum privaten Gestaltungsplan Regensdorf Nord» [Lit. 4] gewählt, welcher für die Baufelder C und D erstellt wurde. Für die Anwohnenden wurde ein Wert von 0.006 Personen pro m³ und für die Arbeitsplätze ein Wert von 0.003 Personen pro m³ verwendet. Dieser Umrechnungsfaktor wurde auf die Baufelder A, B, E bis I, L, M und P bis Q angewendet. Die berechneten Belegungszahlen wurden wo nötig auf die nächsthöhere 10er-Stelle gerundet. Für die Baufelder C und D und K liegen im genannten Risikobericht [Lit. 4] konkrete Zahlen vor.

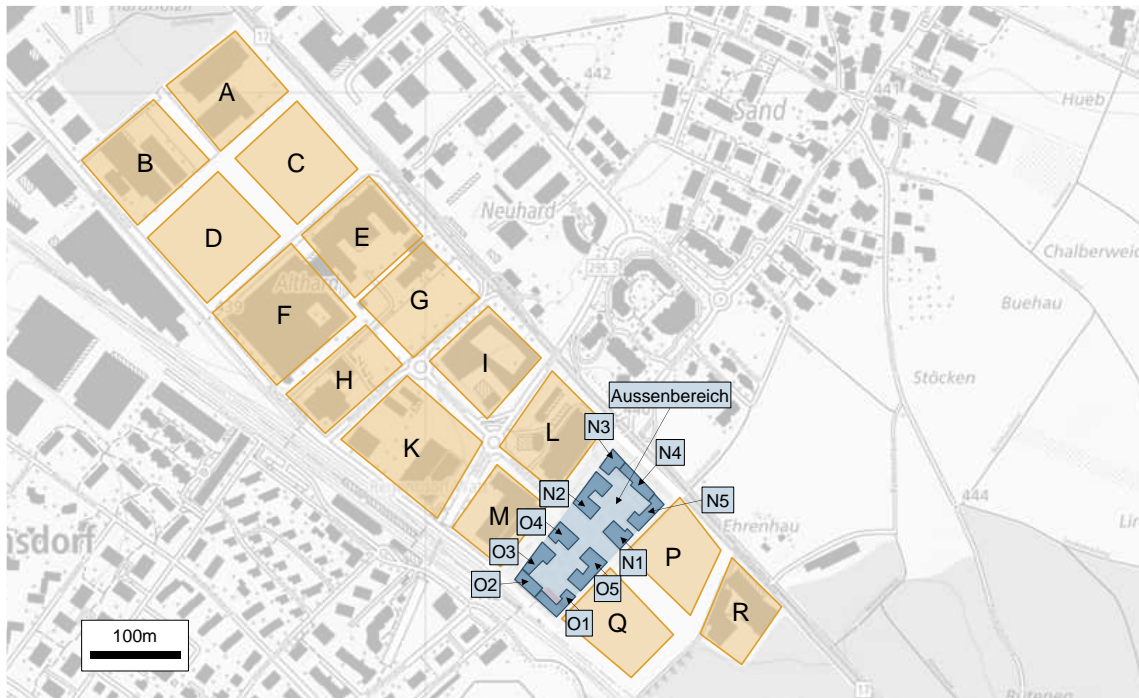


Abbildung 3: Übersicht über die Lage der Baufelder A bis R.

Baufeld	Wohnen [Pers.]	Arbeiten [Pers.]
A	600	300
B	660	330
C	740	380
D	940	520
E	470	240
F	850	430
G	640	320
H	400	200

Baufeld	Wohnen [Pers.]	Arbeiten [Pers.]
I	500	250
K	360	820
L	420	210
M	380	190
P	570	290
Q	700	350
R	310	160

Tabelle 2: Übersicht Personenbelegung auf den umliegenden Baufeldern.

3.3 Untersuchte Abschnitte Durchgangsstrasse und Bahnlinie

Die Wehntalerstrasse verläuft nordöstlich des Baufelds N. Untersucht wurde eine Strecke von insgesamt einem Kilometer, mit insgesamt zehn sogenannten Subelementen, die jeweils 100 Meter lang sind. Jedes Subelement wird durch einen Datenpunkt repräsentiert. Das Areal liegt mittig im Strassenabschnitt. Die zehn Datenpunkte sind schematisch in Abbildung 4 dargestellt, inkl. des untersuchten Bauprojekts und der berücksichtigten Baufelder in der Umgebung.

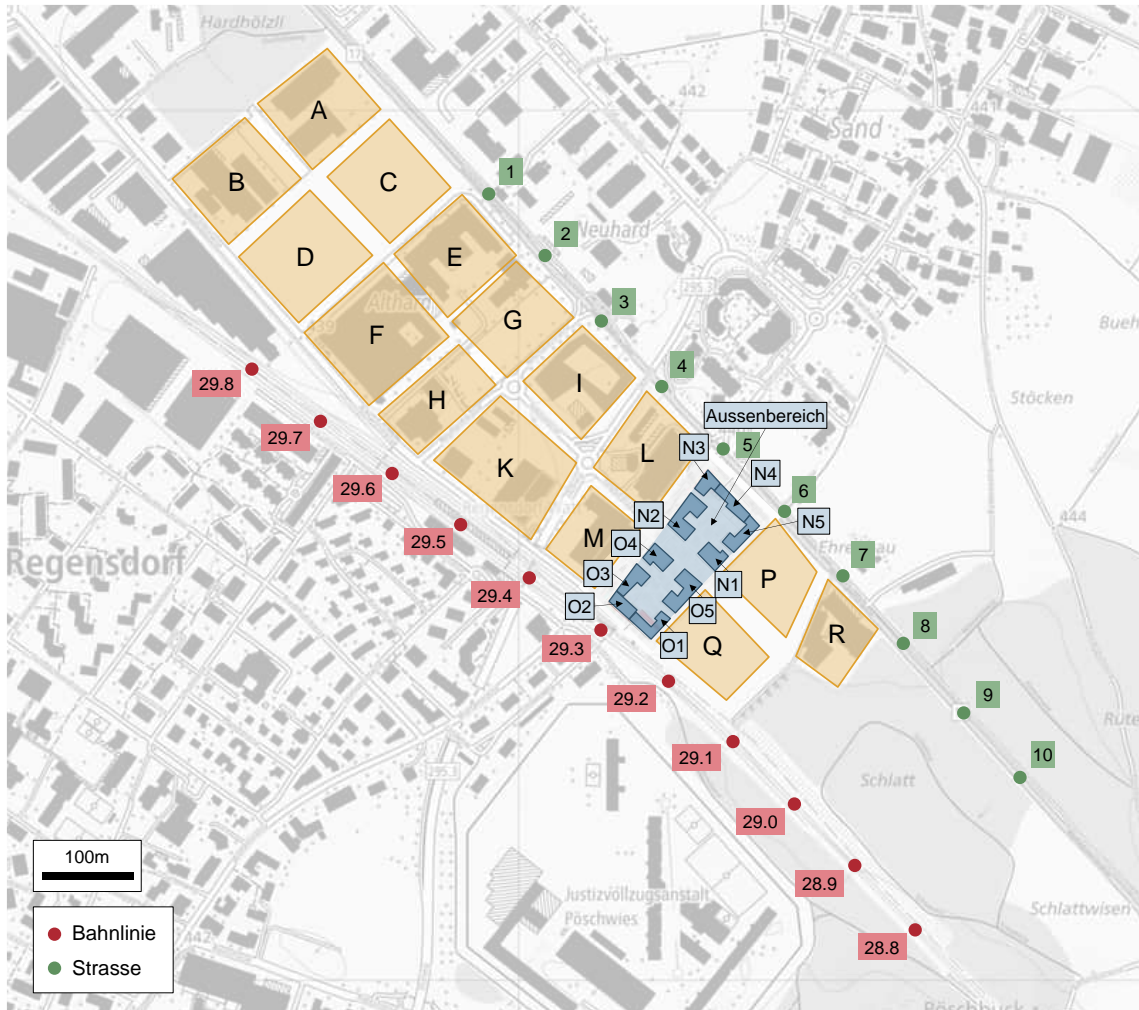


Abbildung 4: Übersicht über die untersuchten Abschnitte der Durchgangsstrasse (grün) und der Bahnlinie (rot). Die Bezeichnung der Datenpunkte der Bahnlinie entspricht der Bezeichnung im Screening-Tool des Bundesamts für Verkehr BAV. Ebenfalls dargestellt sind die Baufelder A bis R.

Die relevante Bahnlinie verläuft südwestlich von Baufeld O. Im Gegensatz zur Durchgangsstrasse ist die Lage der Subelemente bereits durch das Screening-Tool des Bundesamts für Verkehr BAV vorgegeben. Damit die Baufelder N und O mittig im Abschnitt der betrachteten Bahnlinie liegen war es notwendig elf Subelemente und damit eine Strecke von 1.1 Kilometern zu betrachten.

3.4 Störfallrelevanz

Gemäss Vorprüfungsbericht des ARE [Lit. 2] ist die Risikorelevanz für das Baufeld N zu prüfen. Hierfür wurde gemäss Anhang 2 der aktuellen Planungshilfe [Lit. 5] vorgegangen. Risikorelevant ist ein Bauprojekt dann, wenn sich in er zugehörigen Scanner-Zelle mehr als 400 Personen (Bahnlinie) bzw. 840 Personen (Durchgangsstrasse mit DTV 20'000 – 30'000) befinden. Die Personenzahl setzt sich zusammen aus den Belegungszahlen des geplanten Bauprojekts und den aktuellen Datensätzen des Bundesamts für Statistik BFS für Anwohnende und Arbeitsplätze [Lit. 6]. Es spielt keine Rolle, ob es sich um Anwohnende oder Arbeitsplätze handelt.

Die Störfallrelevanz für die Bahnlinie wird im Vorprüfungsbericht als gegeben angenommen. Es wird nachfolgend lediglich die Störfallrelevanz des Bauprojekts in Bezug auf die Durchgangsstrasse beurteilt.

Die Scanner-Zellen haben im vorliegenden Fall dieselbe Grösse. Die Länge misst 200 Meter, wobei der Perimeter des geplanten Bauprojekts möglichst mittig zur linienförmigen Anlage liegen muss. Die Breite misst jeweils 100 Meter in beide Richtungen ab der Aussenkante der Strasse bzw. der Bahnlinie. In Abbildung 5 sind die verwendeten Scanner-Zellen abgebildet.

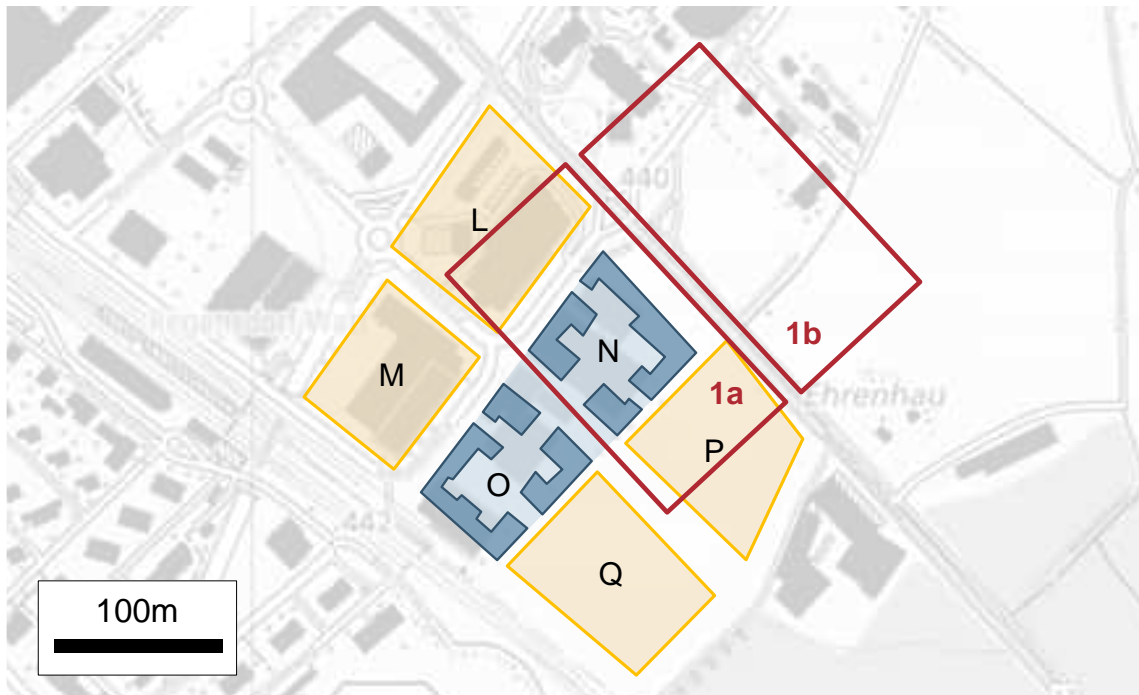


Abbildung 5: Übersicht über die Scanner-Zellen zur Prüfung der Risikorelevanz. Rot: Scanner-Zellen 1a und 1b für die Durchgangsstrasse. Blau: Baufelder N und O. Orange: Benachbarte Baufelder L, M, P und Q.

Aus Datenschutzgründen ist es nicht möglich, die zugehörigen Grundlagen des Bundesamts für Statistik BFS im Bericht abzubilden, da es sich um gebäudescharfe Datensätze handelt. In Tabelle 3 wird dafür aggregiert angegeben wie viele Anwohnende und Arbeitsplätze in jeder Scanner-Zelle gemeldet sind und wie viele Personen aus den geplanten Bauprojekten auf den Baufeldern L, N und P resultieren. Gebäude, die teilweise in der Scanner-Zelle liegen, wurden anteilig in die Zählung aufgenommen (z.B. liegt ein Gebäude zur Hälfte innerhalb der Zelle, wurde die Hälfte der angezeigten Personenzahl gezählt). Die Anzahl der Arbeitsplätze ist als Vollzeitäquivalente angegeben, wobei für

manche Datenpunkte Nachkommastellen vorhanden sind. Hier wurde immer auf die nächstgrössere Zahl aufgerundet.

Die Gebäude auf dem Baufeld N befinden sich vollständig in der Scanner-Zelle 1a, entsprechend wurden alle Personen wie in Tabelle 1 dargestellt miteinberechnet. Die Baufelder L und P befinden sich teilweise in der Scanner-Zelle 1a. Im Fall von Baufeld L wurden 40% der Personen in Tabelle 2 dargestellten Personen gezählt ($630 \cdot 0.4 = 252$) und im Fall von Baufeld P 60% der Personen ($860 \cdot 0.6 = 516$).

Zelle Nr.	1a [Pers.]	1b [Pers.]
BFS-Daten	0	89
Baufeld N (zu 100% berücksichtigt)	800	0
Baufeld L (zu 40% berücksichtigt)	252	0
Baufeld P (zu 60% berücksichtigt)	516	0
Summe gesamt	1568	89

Scanner-Zelle 1: 1657 Personen gesamt

Tabelle 3: Personenaufkommen in den Scanner-Zellen

Im Fall der Durchgangsstrasse (Wehntalerstrasse) liegt die Anzahl an Personen in den Scanner-Zellen nach Realisierung der Bauprojekte auf den Baufeldern L, N und P deutlich oberhalb der Grenze zur Risikorelevanz (1657 Personen > 840 Personen). Die Störfallrisiken der Durchgangsstrasse werden deshalb im vorliegenden Bericht berechnet und beurteilt.

4. Methodik

4.1 Störfallrisiken, Durchgangsstrasse

Im vorliegenden Bericht werden die ortsspezifischen Störfallrisiken für die Durchgangsstrasse mit Hilfe der EDV-Applikation «STR» des ASTRA ermittelt [Lit. 7]. Die zugrunde liegende Methodik, kurz als Screening-Methodik bezeichnet, wurde durch eine Arbeitsgruppe mit Beteiligung des Bundesamtes für Strassen (ASTRA), des Bundesamtes für Umwelt (BAFU) sowie diverser kantonaler Vollzugsstellen der StFV ausgearbeitet und ist in [Lit. 8] dokumentiert.

Die Anwendung der EDV-Applikation STR ist im Anwendungshandbuch [Lit. 9] beschrieben. Die Quantifizierung der möglichen Schädigungen der Bevölkerung und/oder der Umwelt ist gemäss den geltenden Beurteilungskriterien zur Störfallverordnung [Lit. 10] für die drei Schadenindikatoren «Todesopfer», «verschmutzte oberirdische Gewässer» bzw. «Oberflächengewässer» und «verschmutzte unterirdische Gewässer» bzw. «Grundwasser» möglich. Im vorliegenden Bericht wird auf die Risiken für Personen fokussiert.

4.2 Störfallrisiken, Bahnlinie

Für die Untersuchung der Risiken der Gefahrguttransporte auf der Eisenbahnlinie wird die von den Eisenbahnbetreibern und den Behörden entwickelte und etablierte Screening-Methodik verwendet [Lit. 11]. Die Methodik ist eine online-Applikation, die Datengrundlagen werden regelmässig aktualisiert. In der aktuellen Version wird insbesondere das SBB-Regelwerk I-50062 berücksichtigt, welches eine Einschränkung im Verkehr mit Gefahrgütern, die dem Leitstoff Chlor zugeordnet sind, vorschreibt [Lit. 12].

Die zentralen methodischen Elemente bestehen darin, dass entlang der Eisenbahnlinie auf dem für Gefahrguttransport relevantesten Durchfahrtsgleis alle 100 Meter ein Datenpunkt (Subelement) angeordnet ist. Die Datenpunkte sind jeweils Repräsentanten für einen Streckenabschnitt von 100 Metern und entsprechen einem im Modell angenommenen Unfallort. Hinsichtlich Personenrisiken werden die Leitstoffe Benzin, Propan und Chlor untersucht. Für jeden Datenpunkt werden sämtliche risikorelevanten Merkmale in Bezug zur Bahnlinie (Infrastruktur, Betrieb) und zur Umgebung erfasst und berücksichtigt. Die Strecken sind in sogenannte Segmente aufgeteilt. In der Regel werden immer ganze Segmente beurteilt. Da im vorliegenden Fall die Grösse des betrachteten Perimeters im Vergleich zum Segment schmal ist und ein ähnlich langer Abschnitt wie für die Durchgangsstrasse beurteilt werden soll, wird im vorliegenden Bericht ein Kilometer des Segments R709 beurteilt.

5. Untersuchte Zustände und Datengrundlagen

Um abzuschätzen, wie sich das Störfallrisiko mit der Umsetzung des Bauprojekts verändert, wird für beide Verkehrswege zwischen den folgenden Situationen unterschieden:

— *Ist-Situation*

Für die Bahnlinie wurde mit aktuellen Personenaufkommen basierend auf den Datensätzen des BFS gerechnet [Lit. 6]. Für die übrigen Parameter wurden die im Screening-Tool hinterlegten Standarddaten verwendet. Auch für die Durchgangsstrasse wurde mit aktuellen Personenaufkommen basierend auf den Datensätzen des BFS gerechnet [Lit. 6]. Die Angaben zum durchschnittlichen Werktagsverkehr (DWV) wurden aus dem Gesamtverkehrsmodell Kanton Zürich für das Jahr 2018 entnommen (kantonaler GIS-Browser, motorisierter Individualverkehr 2018). Für die gesamte untersuchte Strecke beträgt der DWV 25'532 Fahrzeuge pro Tag, der Prozentanteil der Lastwagen beträgt 5.8 % (Parameter «Anteil Schwerverkehr»). Für den Anteil an Leitstoffen wurden die Standardwerte angenommen (Benzin: 60%, Propan: 1%, Chlor 0.05%).

— *Variante 1: Situation Zukunft ohne Bauprojekt auf den Baufeldern N und O*

Der Zustand bildet die Situation ab, nachdem die Umgebung gemäss Tabelle 2 verdichtet wurde, das Bauprojekt auf den Baufelder N und O jedoch nicht umgesetzt ist.

— *Variante 2: Situation Zukunft mit Bauprojekt auf den Baufelder N und O*

Der Zustand bildet die Situation ab, nachdem das geplante Bauprojekt auf den Baufeldern N und O fertiggestellt und voll belegt ist (Arbeitsplätze und Wohnungen sowie weitere Nutzungen in Betrieb). Hinzu kommt im vorliegenden Fall eine hohe Verdichtung der benachbarten Baufelder gemäss Tabelle 2. Insgesamt wurden für Variante 1 und 2 im Vergleich zur Ist-Situation die in Tabelle 4 dargestellten Inputparameter angepasst bzw. berücksichtigt. Aus dem Vergleich der Varianten 1 und 2 ist der direkte Einfluss des Bauprojekts auf den Baufeldern N und O auf die Störfallrisiken ersichtlich.

Inputparameter	Durchgangsstrasse	Bahnlinie
Personenbelegung Baufelder N und O	Variante 1: gemäss BFS-Daten [Lit. 6] Variante 2: gemäss Tabelle 1 (700 Anwohnende, 600 Arbeitsplätze)	
Personenbelegung Nachbarbaufelder	gemäss Tabelle 2	
Personen in der weiteren Umgebung	10 % Verdichtung pauschal Umkreis bis 500 Meter (Strasse) bzw. 2'500 Meter (Bahn)	
DWV	28'070 Fahrzeuge / Tag (Gesamtverkehrsmodell Kanton Zürich, Prognose 2040)	–
Anteil Schwerverkehr (Prozentanteil Lastwagen)	5.9 % (Gesamtverkehrsmodell Kanton Zürich, Prognose 2040)	–
Skalierungsfaktor Gefahrgutmenge	–	1.20 (20% Erhöhung) ²
Anzahl Reisezüge pro Tag ²	–	Verdopplung (150 Züge / Tag) ²

Tabelle 4: Input Parameter, die in den Berechnungen der Varianten 1 und 2 im Vergleich zur Ist-Situation geändert wurden.

² Gemäss «Risikobericht zum privaten Gestaltungsplan Regensdorf Nord» [Lit. 4]

6. Ergebnisse

Die Risiken für den massgeblichen Indikator Todesopfer werden in Form von sogenannten Summenkurven für die drei Leitstoffe Benzin, Propan und Chlor sowie als Gesamtsummenkurve (Gesamtrisiken) in einem doppelt-logarithmischen Häufigkeits-Ausmass-Diagramm dargestellt. Die Bewertung erfolgt anhand der geltenden Beurteilungskriterien der Störfallverordnung. Aus der Summenkurve lässt sich ablesen, wie häufig (y-Achse) ein vorgegebenes Schadenausmass in Todesopfer (auf der x-Achse) erreicht.

6.1 Störfallrisiken Durchgangsstrasse

Abbildung 6 zeigt, dass die Summenkurven in der Ist-Situation knapp im akzeptablen Bereich verlaufen. Dominiert wird das Risiko von den Leitstoffen Benzin und Propan.

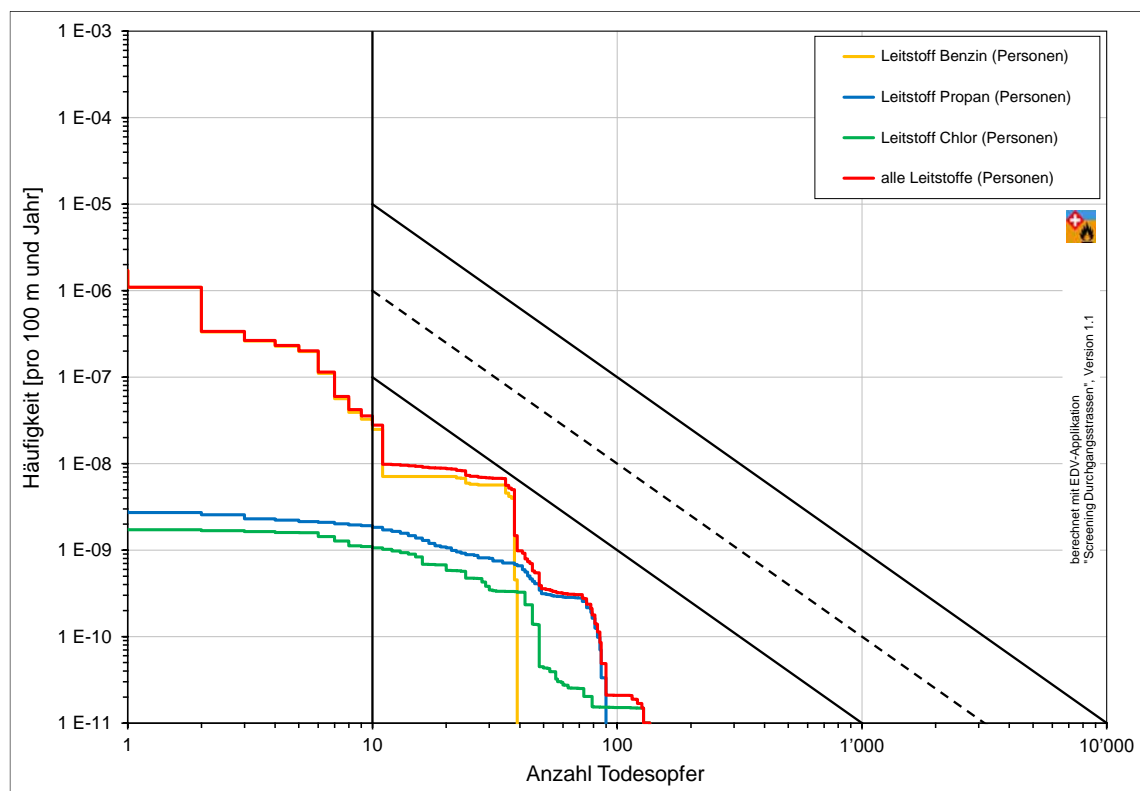


Abbildung 6: Summenkurve der Personenrisiken für die Durchgangsstrasse in der Ist-Situation, aufgeschlüsselt nach Leitstoffen und Gesamtsummenkurve.

In Abbildung 7 ist das Störfallrisiko für die Situation Zukunft nach Umsetzung der Bauprojekte auf den Baufeldern N und O (Variante 2) dargestellt. Die Gesamtsummenkurve verläuft im unteren Übergangsbereich. Auch hier werden die Risiken durch die Leitstoffe Benzin und Propan dominiert.

Abbildung 8 zeigt die Gesamtsummenkurven der betrachteten Situationen im Vergleich. Es ist deutlich erkennbar, dass sich die Summenkurven durch die Veränderung der Inputparameter (Verdichtung, Zunahme DWV und Anteil Schwerverkehr) in Richtung eines höheren Risikos verschiebt, maximal jedoch in den unteren Übergangsbereich. Aus dem Vergleich der Gesamtsummenkurve von Variante 1 und 2 zeigt sich der Einfluss des Bauprojekts auf den Baufeldern N und O auf die Störfallrisiken.

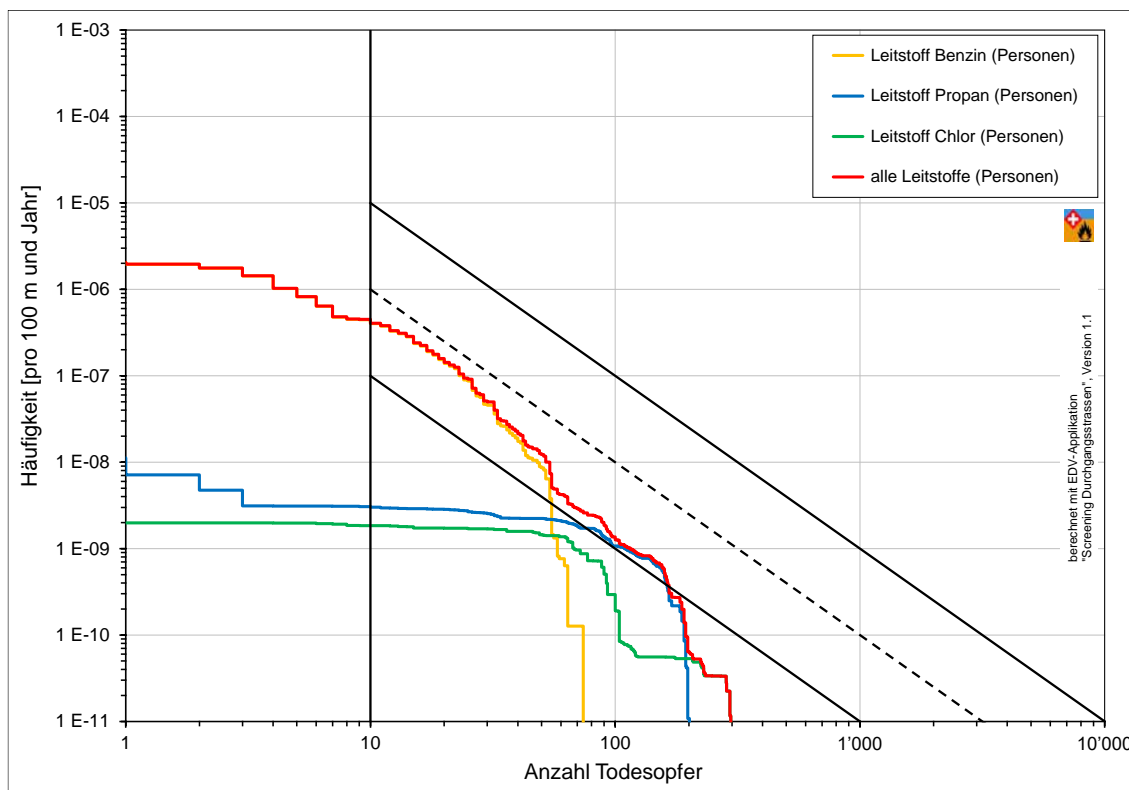


Abbildung 7: Summenkurve der Personenrisiken für die Durchgangsstrasse in der Situation Zukunft nach Umsetzung des Bauprojekts auf den Baufeldern N und O (Variante 2), aufgeschlüsselt nach Leitstoffen und Gesamtsummenkurve.

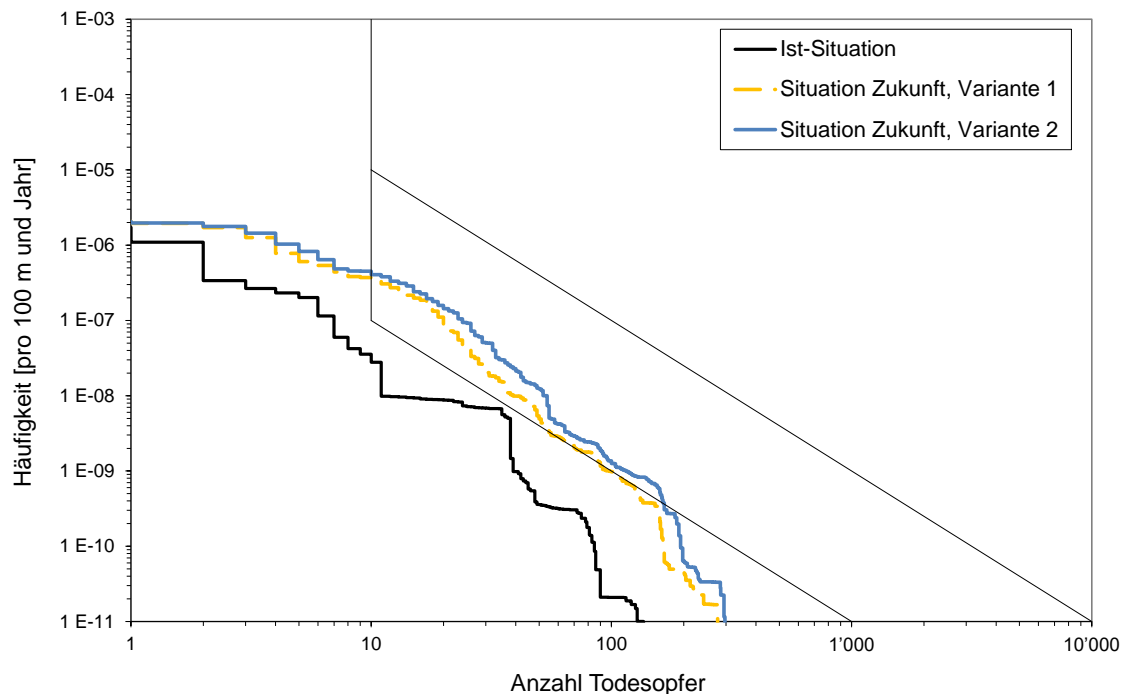


Abbildung 8: Vergleich der Gesamtsummenkurven der Personenrisiken für die Durchgangsstrasse im Ist-Zustand und in den zukünftigen Varianten 1 und 2.

6.2 Störfallrisiken Bahnlinie

In Abbildung 9 zeigt sich, dass die Summenkurven in der Ist-Situation komplett im akzeptablen Bereich verlaufen. Die Gesamtsummenkurve wird dominiert von den Leitstoffen Benzin und Propan. Die Summenkurve des Leitstoffs Chlor ist aufgrund der geringen Häufigkeit der Ereignisse nicht in der Abbildung zu sehen.

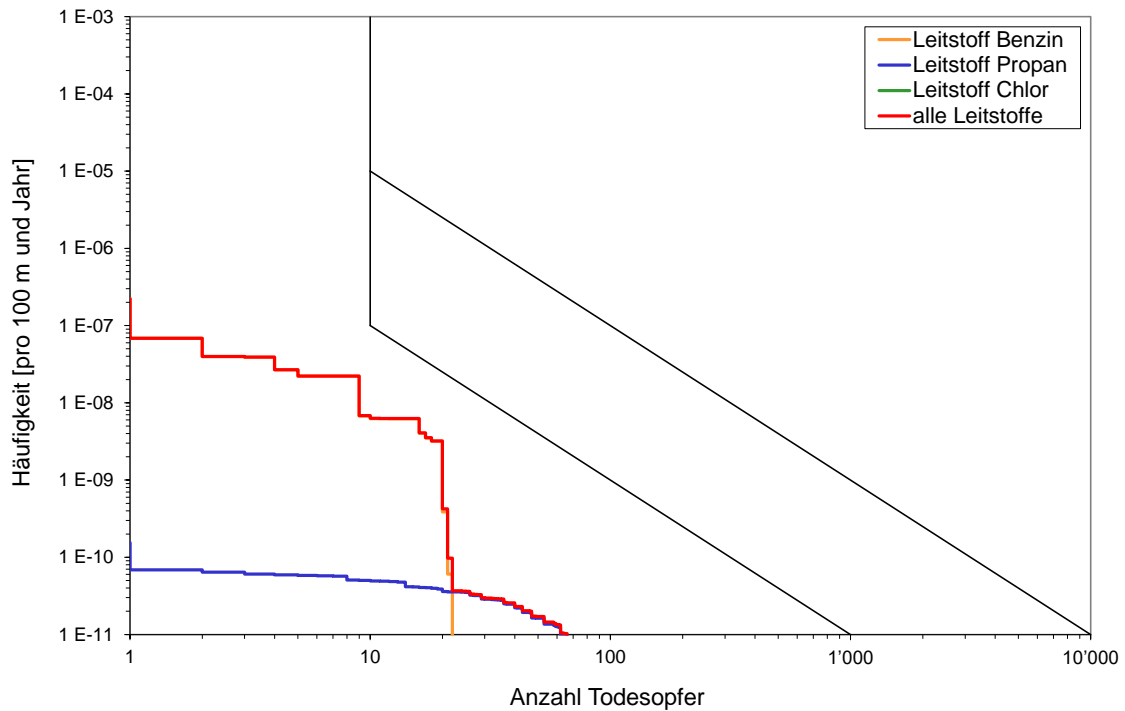


Abbildung 9: Summenkurve der Personenrisiken für die Bahnlinie in der Ist-Situation, aufgeschlüsselt nach Leitstoffen und Gesamtsummenkurve.

Auch im zukünftigen Zustand nach Umsetzung des Bauprojekts auf den Baufeldern N und O (Variante 2, Abbildung 10) verlaufen die Summenkurven im akzeptablen Bereich. Die Risiken erhöhen sich, jedoch wird die Grenze zum Übergangsbereich nicht überschritten. Die Summenkurve des Leitstoffs Chlor ist auch für die dargestellte zukünftige Situation aufgrund geringer Häufigkeiten nicht abgebildet.

Abbildung 11 zeigt die Gesamtsummenkurven der betrachteten Situationen im Vergleich. Es ist erkennbar, dass sich die Summenkurven durch die Veränderung der Inputparameter (Verdichtung, Zunahme Gefahrgutmenge und Anzahl Reisezüge) in Richtung eines höheren Risikos verschiebt. Aus dem Vergleich der Gesamtsummenkurven von Variante 1 und 2 ist zu erkennen, dass der Einfluss des Bauprojekts auf den Baufeldern N und O auf die Summenkurve gering ist.

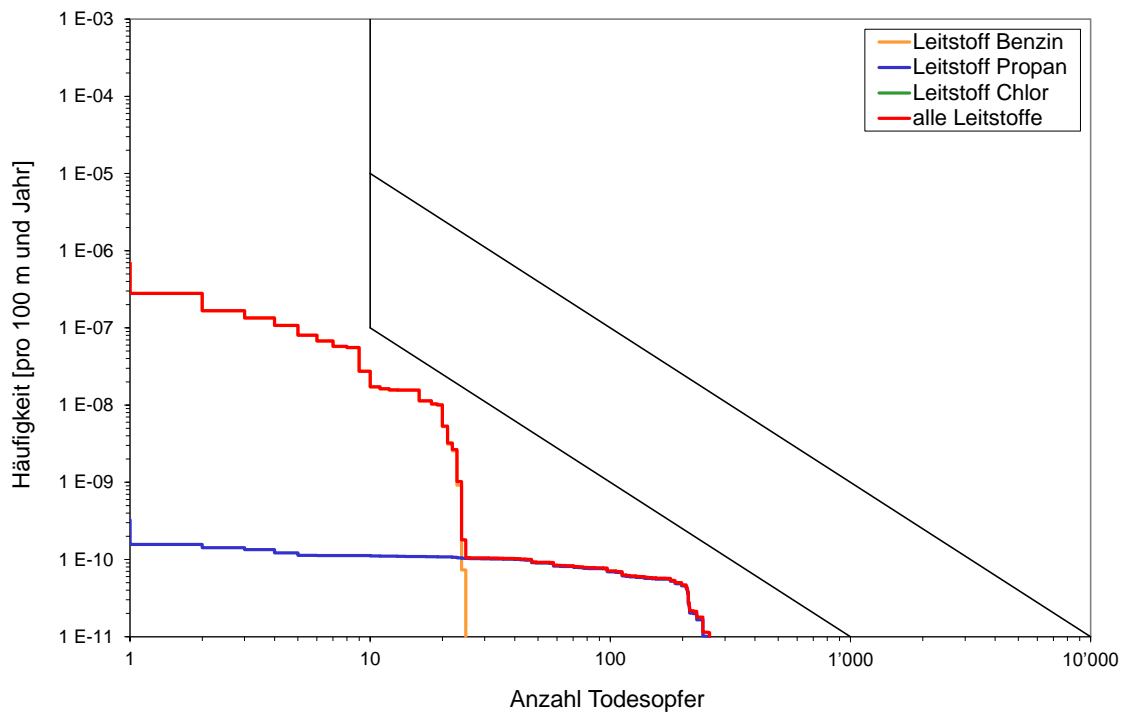


Abbildung 10: Summenkurve der Personenrisiken für die Bahnlinie in der Situation Zukunft nach Umsetzung des Bauprojekts auf den Baufeldern N und O, aufgeschlüsselt nach Leitstoffen und Gesamtsummenkurve.

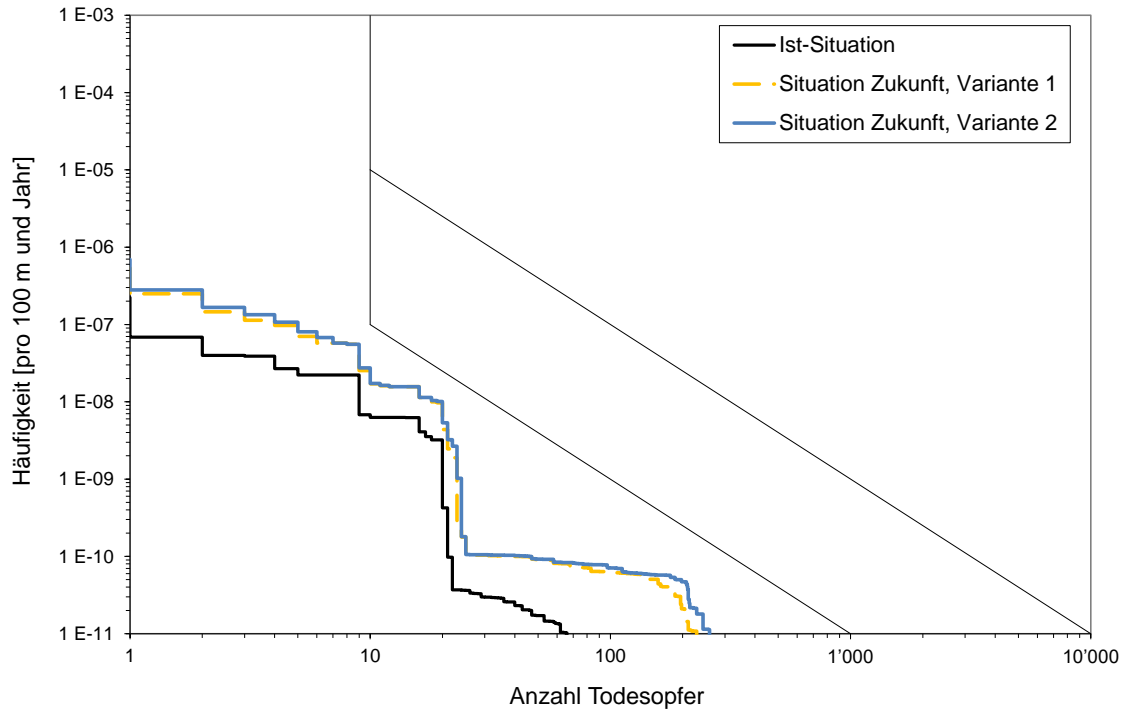


Abbildung 11: Vergleich der Gesamtsummenkurven der Personenrisiken für die Bahnlinie im Ist-Zustand und in den zukünftigen Varianten 1 und 2.

7. Schlussfolgerungen

7.1 Interpretation der Resultate

Die geplante Entwicklung auf den Baufeldern N und O ist grundsätzlich risikorelevant.

Die Störfallrisiken der Bahnlinie bewegen sich sowohl aktuell als auch mit der angenommenen zukünftigen Personenbelegung im akzeptablen Bereich.

Für die Wehntalerstrasse als Durchgangsstrasse liegen die Störfallrisiken für die Ist-Situation knapp im akzeptablen Bereich. Zukünftig, nach der Realisierung des geplanten Bauprojekts auf den Baufeldern N und O sowie der Verdichtung in der Umgebung, liegen die Risiken im unteren Übergangsbereich. Das Störfallrisiko auf der Wehntalerstrasse wird dominiert durch die Leitstoffe Benzin (relevante Auswirkungen bis zu 50 Meter ab der Strasse) und Propan (relevante Auswirkungen bis zu 250 Meter ab der Strasse).

7.2 Massnahmenempfehlungen

Aufgrund unserer bisherigen Erfahrungen gehen wir davon aus, dass die Behörden aufgrund der vorliegenden Risikosituation hinsichtlich der Wehntalerstrasse, neben planerischen oder organisatorischen Massnahmen, teils auch bauliche und technische Massnahmen verlangen können. Entsprechend schlagen wir die nachfolgenden Massnahmen zur weiteren Abklärung bzw. Prüfung vor.

Aus Sicht der Störfallprävention sind die Baufelder N3, N4 und N5 prioritär, da sie sich im Abstand von weniger als 50 m zur Wehntalerstrasse befinden. Kommt es auf der Wehntalerstrasse zu einem Störfall wie z.B. dem Brand eines Tanklasters, sind die Gebäude auf den Baufeldern N3, N4 und N5 unmittelbar von den Auswirkungen betroffen. Die Hitzestrahlung wirkt besonders auf die Fassaden entlang der Wehntalerstrasse ein, allfällige Anwesende müssen sicher evakuiert werden können oder müssen in der Lage sein, sich selbst in Sicherheit zu bringen.

Massnahmen für die Baufelder N3, N4 und N5

— **Empfindliche Einrichtungen und Aussenflächen:** Für empfindliche Einrichtungen wie Kindergärten oder Kindertagesstätten auf den Baufeldern N3, N4 und N5 sowie Aussenflächen mit empfindlichen Nutzungen (z.B. Spielplätze) ist ein ausreichender Schutz nachzuweisen.

Aktuelle Planung: Gemäss der aktuellen Planung ist auf dem Baufeld N5 ein Kindergarten geplant. Um einen ausreichenden Schutz zu gewährleisten, empfiehlt es sich die Aufenthaltsräume auf der der Wehntalerstrasse abgewandten Gebäudeseite zu planen. Auf der der Wehntalerstrasse zugewandten Gebäudeseite sollen, wo möglich Nebenräume angeordnet werden. Aussenflächen mit empfindlichen Nutzungen wie Spielplätze sind auf dem Baufeld N so anzuordnen, dass sie sich im Schutz der Gebäude auf den Baufeldern N3, N4 und N5 befinden. Die aktuelle Planung sieht keine Kindergartenräumlichkeiten entlang der der Wehntalerstrasse zugewandten Gebäudefassade vor (Abbildung 12). Dies ist aus Störfallsicht als positiv zu beurteilen. Die Eingänge zum Kindergarten sind an der Schlattstrasse vorgesehen. Die Entfluchtung findet über den Innenhof statt. Positiv auf die Störfallrisiken wirkt sich eine üppige Bepflanzung mit Bäumen aus, die die Hitzestrahlung abmindert.

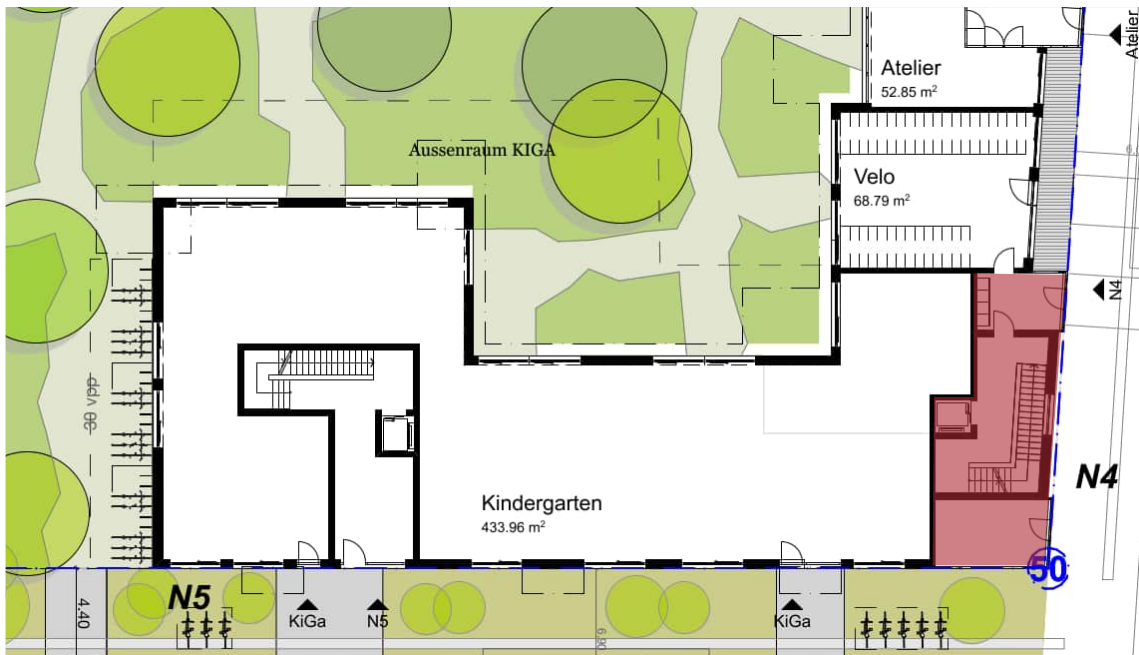


Abbildung 12: Es sind keine Kindergartenräumlichkeiten entlang der der Wehntalerstrasse zugewandten Gebäudefassade vorgesehen. Die rot markierte Fläche ist nicht Teil der Kindergartenennutzung. Die Eingänge zum Kindergarten befinden sich an der Schlattstrasse.

Die Anordnung eines Kindergartens auf dem Baufeld N5 ist aus den folgenden Gründen als standortgebunden zu beurteilen:

- *In Absprache mit der Gemeinde ist bereits zu Beginn des Planungsprozesses das Bedürfnis entstanden, auf den Baufeldern N und O eine Kindertagesstätte sowie einen Kindergarten anzuordnen.*
- *Es besteht die Nutzungsaufgabe, dass entlang der Furttalpromenade (Mittelpromenade zwischen den Baufeldern N und O) publikumsorientierte Nutzungen verortet werden sollen. Aktuell sind hier Läden, Dienstleistung und Gastronomieflächen vorgesehen. Entlang der Furttalpromenade ist mit einem erhöhtem Veloverkehrsaufkommen zu rechnen. Kindergarteneingänge entlang der Furttalpromenade, wie sie bei einer Anordnung des Kindergartens auf den Baufeldern N1 und N2 notwendig wären, bieten ein hohes Konfliktpotential mit dem Veloverkehr.*
- *Die ruhigere Schlattstrasse eignet sich besser für die Anordnung der Kindergarten-eingänge als die Furttalpromenade. Hinzu kommt, dass gemäss den aktuellen Planungen die Möglichkeit besteht, dass die Schlattstrasse Nord nicht als Erschliessungsstrasse ausgebaut wird. Stattdessen könnte hier eine Begegnungszone mit Mietergärten oder eine Spielstrasse entstehen, welche auch vom Kindergarten genutzt werden könnte.*
- *Eine Anordnung des Kindergartens, auf dem ebenfalls für eine Kindergarten-nutzung geeigneten Baufeld O5, ist nicht möglich, da hier eine Kindertagesstätte geplant ist.*
- **Fluchtwege:** Auf den Baufeldern N3, N4 und N5 sollten Fluchtwege von Gebäuden so angeordnet und ausgestaltet werden, dass eine Flucht- und Sammelmöglichkeit, auf der der Wehntalerstrasse abgewandten Gebäudeseite möglich ist. Das geplante Gebäude sollte in Riegelbauweise entlang der Wehntalerstrasse gebaut werden. Der Gebäudekörper bildet eine Barriere für Hitzestrahlung und Rauch für dahinter liegende

Areale, durch die Personen besser vor Hitze und Rauch geschützt sind. Dies ist vorteilhaft für die Evakuierung und Selbstrettung.

Aktuelle Planung: Die Entfluchtung der Gebäude N3, N4 und N5 kann über den Innenhof stattfinden (Abbildung 13). Gemäss der aktuellen Planung sind die Gebäude entlang der Wehntalerstrasse in Riegelbauweise mit einem 5 Meter breitem und 3 Meter hohem Durchgang³ geplant. Dieser Durchgang ist aus Störfallsicht als vertretbar einzustufen. Positiv auf die Störfallrisiken wirkt sich aus, dass Personen, welche sich im Strassenraum entlang der Wehntalerstrasse befinden, sich über den Durchgang in den Innenhof in Sicherheit bringen können. Im ungünstigen Fall, dass es zu einem Gefahrgutunfall auf Höhe des Durchgangs kommt, sind Personen, welche sich im Durchgang oder im unmittelbar an den Durchgang angrenzenden Teil des Innenhofs befinden, der Hitzestrahlung ausgesetzt. Es handelt sich hierbei jedoch nur um einen kleinen Teil des Innenhofs. Eine rasche Flucht in nicht exponierte Teile des Innenhofs in Richtung Baufeld O respektive in den Schutz von Gebäuden ist somit möglich. Eine üppige Bepflanzung des Innenhofs mit Bäumen mindert die Hitzestrahlung ab.



Abbildung 13: Die roten Pfeile zeigen die Fluchtmöglichkeiten aus den Gebäuden N3, N4 und N5 in den Innenhof auf.

- **Fassaden und Tragkonstruktion:** Die Fassaden und die Tragkonstruktion sind so auszugestalten, dass sie auftretenden Hitzeeinwirkungen eines Brandes auf der Wehntalerstrasse so lange standhalten, wie für eine Evakuierung der Gebäude notwendig ist. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Wohnnutzungen und insbesondere Schlafzimmer eine längere Zeit für die Evakuierung erfordern als zum Beispiel Büronutzungen. Fassaden entlang der Wehntalerstrasse sollten mit Baustoffen und Bauteilen der Brandverhaltensgruppe RF1 gestaltet werden.

Aktuelle Planung: Gemäss der aktuellen Planung ist eine Fassadengestaltung mit Baustoffen und Bauteilen aus der Brandverhaltensgruppe RF1 vorgesehen.

3 Der Durchgang ist eine Vorgabe aus dem Gestaltungsplan (Art. 29).

- **Balkone oder andere begehbare Aussenflächen:** Balkone oder andere begehbare Aussenflächen, sollten auf den Baufeldern N3, N4 und N5 nicht an der Fassade entlang der Wehntalerstrasse umgesetzt werden. Der Grund hierfür ist, dass während eines Brands Personen ungeschützt der Hitzestrahlung und dem Rauch ausgesetzt wären.

Aktuelle Planung: Gemäss der aktuellen Planung ist für die Wohnungen auf den Baufeldern N3, N4 und N5 eine Grundriss-Typologie mit einem sogenannten Pufferraum an der Fassade entlang der Wehntalerstrasse vorgesehen. Dieser Pufferraum ist eine Art verglaster Wintergarten und muss ein Aussen- oder Zwischenklima aufweisen, wird also weder beheizt noch als Wohnraum genutzt. Da es sich bei diesen Wintergärten nicht um Aufenthaltsräume handelt, ist aus Störfallsicht eine einfache Verglasung ausreichend respektive die Ausführung mit Schiebefenstern als vertretbar einzustufen. Voraussetzung ist, dass die dahinterliegende Fassade mit Baustoffen und Bauteilen der Brandverhaltensgruppe RF1 ausgestaltet ist. Die geplanten Balkone sind zum Innenhof hin ausgerichtet.

- **Nutzungsgestaltung im Gebäude:** Aufenthaltsräume (Wohnzimmer, Schlafzimmer, etc.) sollen auf der von der Wehntalerstrasse abgewandten Gebäudeseite angeordnet werden.

Aktuelle Planung: Gemäss der aktuellen Planung orientieren sich die Wohn- und Schlafräume hin zum Innenhof.

- **Frischlufzufuhr:** Aussenluftfassungen von Lüftungsanlagen oder Klimageräten sind so auszugestalten, dass die Öffnungen möglichst auf der strassenabgewandten Seite und möglichst erhöht oder auf dem Dach zu liegen kommen. Bei einem Grossbrand entwickelt sich dichter Rauch, der unmittelbar gesundheitsgefährdend ist und eine Selbstrettung oder Evakuierung stark erschwert. Kommt es zu Rauchentwicklung in der Nähe der Luftfassungen, wird der Rauch im Gebäude verteilt und die Luftqualität nimmt ab. Damit wird eine Evakuierung ebenfalls beeinträchtigt. Liegen die Luftfassungen auf der strassenabgewandten Seite, wird qualitativ höherwertige Luft in das Gebäude transportiert, die Schutzwirkung des Gebäudes wird dadurch erhöht und die Evakuierung erleichtert.

Aktuelle Planung: Gemäss der aktuellen Planung sind die Aussenluftfassungen auf dem Dach vorgesehen, mit Luftfassungen auf der strassenabgewandten Seite.

Im Sinne eines präventiven Ansatzes, empfehlen wir, zusätzlich die folgenden Aspekte bei den Planungen zu berücksichtigen:

Massnahmen für alle Baufelder

- **Zugang für Ereignisdienste:** Bei einem Ereignis auf der Wehntalerstrasse ist es von zentraler Bedeutung, dass Ereignisdienste für die Bekämpfung des Ereignisses und zur Rettung von Personen im Freien und in Gebäuden Zugang zum Ereignisort haben. Entsprechende Zugangsmöglichkeiten sind in der Arealplanung soweit möglich vorzusehen.

Hinsichtlich der Bahnlinie wird darauf hingewiesen, dass die Störfallrisiken auf dem untersuchten Streckenabschnitt unter Berücksichtigung aller im Gestaltungsplan enthaltenen Entwicklungsvorhaben vollständig im akzeptablen Bereich zu liegen kommen. Bei Risiken im akzeptablen Bereich ist die Verhältnismässigkeit von kostenintensiven Massnahmen oder Massnahmen mit bedeutenden Auswirkungen auf die Entwicklungsvorhaben in der Regel nicht gegeben. Dennoch empfehlen wir im Sinne des Vorsorgeprinzips

einfache, wenig kostenintensive Massnahmen ohne bedeutende Auswirkungen auf das Entwicklungsvorhaben bei der Planung zu berücksichtigen. Dazu gehört beispielsweise die Aussenluftfassungen für Lüftungsanlagen oder Klimageräten, sowie Fluchtwege auf der von der Bahnlinie abgewandten Seite zu planen. Die Fassaden entlang der Bahnlinie sollten mit Baustoffen und Bauteilen der Brandverhaltensgruppe RF1 gestaltet werden. Empfindliche Nutzungen sollten möglichst mittig auf dem Areal der Baufelder N und O angeordnet werden. Dies gilt auch für nutzungsintensive Aussenflächen für schwer evakuierbare Personen (z.B. Spielplätze). Die aktuellen Planungen sehen eine Kindertagesstätte auf Baufeld O5 vor. Diese Anordnung entspricht der oben genannten Empfehlung.

A1 Inputdaten Durchgangsstrasse

Ist-Situation

Ortsspezifische Einflussgrössen pro Element zur Ermittlung der Summenkurven

Thema	Grösse	Einheit	Eingabewerte Element 1	Eingabewerte Element 2	
Bearbeitungsangaben	Bearbeiter	-	FRO	FRO	
	Bearbeitungsdatum	-	18.12.23	18.12.23	
Elementidentifikation	Kurzbezeichnung (z.B. Elementnummer)	-	1	2	
	Bezeichnung Strasse	-			
	Ortsangabe (z.B. Kilometrierung)	-			
	Kanton	-			
	Zusatzangabe Segmentbezeichnung	-	Regensdorf Nord	Regensdorf Nord	
Ausschlusskriterien	Beurteilung Ausschlusskriterien	-			
Strassenmerkmale und Verkehrsaufkommen					
Elementlänge	Elementlänge	km	0.1	0.1	
Strassenmerkmale	Strasstyp	-	strasse mit Kreuzung, v <= 80 km/h, Gegenverkehr	strasse mit Kreuzung, v <= 80 km/h, Gegenverkehr	
	Anzahl Fahrspuren pro Richtung	-	1	1	
Verkehrsaufkommen (LS: Leitstoff)	DTV (Summe über beide Fahrrichtungen)	Fzg./Tag	25'532	25'532	
	Anteil Schwerverkehr (SV)	% des DTV	5.8%	5.8%	
	Anteil Gefahrguttransporte (Ggt) am Schwerverkehr	% des SV	5%	5%	
	Anteil LS Benzin an Gefahrguttransporten	% der Ggt	60%	60%	
	Anteil LS Propan an Gefahrguttransporten	% der Ggt	1.0%	1.0%	
	Anteil LS Chlor an Gefahrguttransporten	% der Ggt	0.05%	0.05%	
	Anteil LS Epichlorhydrin an Gefahrguttransporten	% der Ggt	1.5%	1.5%	
	Korrekturfaktor lokale Unfallrate Transportanteil während Arbeitszeit (0800-1700 Uhr Mo-Fr)	-	1 70%	1 70%	
Personenrisiken					
Personendichten	Wohnbevölkerung	0 - 50 m	Pers./km ²	891	0
		50 - 200 m	Pers./km ²	594	1'918
		200 - 500 m	Pers./km ²	2'836	2'951
	Anzahl Arbeitsplätze (Vollzeit-Äquivalent)	0 - 50 m	Pers./km ²	0	0
		50 - 200 m	Pers./km ²	1'539	0
		200 - 500 m	Pers./km ²	10'708	10'007
	zusätzliche Personen Nahbereich	0 - 50 m im Freien, während Arbeitszeit	Pers./km ²		
		50 - 200 m im Freien, während Arbeitszeit	Pers./km ²		
		0 - 50 m in Gebäuden, während Arbeitszeit	Pers./km ²		
		50 - 200 m in Gebäuden, während Arbeitszeit	Pers./km ²		
		0 - 50 m im Freien, restliche Transportzeiten	Pers./km ²		
		50 - 200 m im Freien, restliche Transportzeiten	Pers./km ²		
Anzahl Fahrzeuge (für Berechnung Staubbildung)	DTV-Anteil während Arbeitszeit (45 Std./Woche)	% des DTV	53%	53%	
	DTV-Anteil während restlicher Transportzeit (57 Std./Woche)	% des DTV	38%	38%	
Abirren von Strasse	Fahrzeügrückhaltesystem	-	kein Fahrzeügrückhaltesystem	kein Fahrzeügrückhaltesystem	
Lage Strasse	Strassenquerschnitt	-	mindestens einseitig offen	mindestens einseitig offen	
Selbstrettung	seitliche Zugänglichkeit Strasse	-	mindestens einseitig gut	mindestens einseitig gut	
Umweltrisiken					
Situation Oberflächengewässer (OG: Oberflächengewässer)	Geländecharakteristik zw. Strasse und OG	-	flach/ansteigend	flach/ansteigend	
	Distanz zum nächsten OG Durchschnittliche Steigung zw. Strasse und OG	m °			
Situation Grundwasser	Trinkwasserfassungen innhalb 500 m zur Strasse vorhanden?	-	nein	nein	
	Fließrichtung Grundwasser	-			
	Kumulierte Fördermenge innerhalb 0 - 100 m	l/min.			
	Kumulierte Fördermenge innerhalb 100 - 200 m Kumulierte Fördermenge innerhalb 200 - 500 m Flurabstand	l/min. l/min. m			
Entwässerung	Art Entwässerungssystem	-	über Schulter	über Schulter	
	Retentionsbecken	-			
	Retentionsvolumen total	m ³			
	Retentionsvolumen LS Benzin	m ³			
	Schieber Regenüberlauf	- -			
Intervention (Umwelt)	Dauer bis Einsatz Ereignisdienste	-			
Massnahmen OG (LS Benzin)	Möglichkeit Begrenzung verschmutzte Fläche OG maximal verschmutzte Fläche	- km ²	nein	nein	

Risikobericht zum privaten Gestaltungsplan Regensdorf Nord für die Baufelder N und O / Betrachtung zur Störfallvorsorge

Eingabewerte Element 3	Eingabewerte Element 4	Eingabewerte Element 5	Eingabewerte Element 6
FRO 18.12.23	FRO 18.12.23	FRO 18.12.23	FRO 18.12.23
3	4	5	6
Regensdorf Nord	Regensdorf Nord	Regensdorf Nord	Regensdorf Nord
0.1	0.1	0.1	0.1
strasse mit Kreuzung, v <= 80 km/h, Gegenverkehr	strasse mit Kreuzung, v <= 80 km/h, Gegenverkehr	strasse mit Kreuzung, v <= 80 km/h, Gegenverkehr	strasse mit Kreuzung, v <= 80 km/h, Gegenverkehr
1	1	1	1
25'532	25'532	25'532	25'532
5.8%	5.8%	5.8%	5.8%
5%	5%	5%	5%
60%	60%	60%	60%
1.0%	1.0%	1.0%	1.0%
0.05%	0.05%	0.05%	0.05%
1.5%	1.5%	1.5%	1.5%
1	1	1	1
70%	70%	70%	70%
2'546	1'401	0	0
2'266	2'470	1'944	331
3'039	2'803	2'131	1'957
0	0	0	0
0	0	0	0
11'502	2'818	4'340	2'345
2'064	3'371	2'786	2'534
53%	53%	53%	53%
38%	38%	38%	38%
kein Fahrzeugrückhaltesystem	kein Fahrzeugrückhaltesystem	kein Fahrzeugrückhaltesystem	kein Fahrzeugrückhaltesystem
mindestens einseitig offen	mindestens einseitig offen	mindestens einseitig offen	mindestens einseitig offen
mindestens einseitig gut	mindestens einseitig gut	mindestens einseitig gut	mindestens einseitig gut
flach/ansteigend	flach/ansteigend	flach/ansteigend	flach/ansteigend
nein	nein	nein	nein
über Schulter	über Schulter	über Schulter	über Schulter
nein	nein	nein	nein

Risikobericht zum privaten Gestaltungsplan Regensdorf Nord für die Baufelder N und O / Betrachtung zur Störfallvorsorge

Eingabewerte Element 7	Eingabewerte Element 8	Eingabewerte Element 9	Eingabewerte Element 10
FRO 18.12.23	FRO 18.12.23	FRO 18.12.23	FRO 18.12.23
7	8	9	10
Regensdorf Nord	Regensdorf Nord	Regensdorf Nord	Regensdorf Nord
0.1	0.1	0.1	0.1
strasse mit Kreuzung, v <= 80 km/h, Gegenseitig	strasse kreuzungsfrei, v >= 80 km/h, Gegenseitig	strasse kreuzungsfrei, v >= 80 km/h, Gegenseitig	strasse kreuzungsfrei, v >= 80 km/h, Gegenseitig
1	1	1	1
25'532	25'532	25'532	25'532
5.8%	5.8%	5.8%	5.8%
5%	5%	5%	5%
60%	60%	60%	60%
1.0%	1.0%	1.0%	1.0%
0.05%	0.05%	0.05%	0.05%
1.5%	1.5%	1.5%	1.5%
1	1	1	1
70%	70%	70%	70%
0	0	0	0
170	0	0	0
1'581	990	262	67
0	0	0	0
0	0	0	0
184	167	167	0
1'353	1'025	751	60
53%	53%	53%	53%
38%	38%	38%	38%
Fahrzeugrückhaltesystem	kein Fahrzeugrückhaltesystem	kein Fahrzeugrückhaltesystem	kein Fahrzeugrückhaltesystem
mindestens einseitig offen	mindestens einseitig offen	mindestens einseitig offen	mindestens einseitig offen
mindestens einseitig gut	mindestens einseitig gut	mindestens einseitig gut	mindestens einseitig gut
flach/ansteigend	flach/ansteigend	flach/ansteigend	flach/ansteigend
nein	nein	nein	nein
über Schulter	über Schulter	über Schulter	über Schulter
nein	nein	nein	nein

Variante 1: Zukunft ohne Bauprojekt auf den Baufeldern N + O

Ortsspezifische Einflussgrößen pro Element zur Ermittlung der Summenkurven

Thema	Grösse	Einheit	Eingabewerte Element 1	Eingabewerte Element 2	
Bearbeitungsangaben	Bearbeiter	-	FRO	FRO	
	Bearbeitungsdatum	-	18.12.23	18.12.23	
Elementidentifikation	Kurzbezeichnung (z.B. Elementnummer)	-	1	2	
	Bezeichnung Strasse	-			
	Ortsangabe (z.B. Kilometrierung)	-			
	Kanton	-			
	Zustatzangabe	-			
gleiche Eingabe für alle Elemente eines Segments (für Dokumentation)!			Regensdorf Nord	Regensdorf Nord	
Ausschlusskriterien	Beurteilung Ausschlusskriterien	-			
Strassenmerkmale und Verkehrsaufkommen					
Elementlänge	Elementlänge	km	0.1	0.1	
Strassenmerkmale	Strassentyp	-	strasse mit Kreuzung, v <= 80 km/h, Gegenverkehr	strasse mit Kreuzung, v <= 80 km/h, Gegenverkehr	
	Anzahl Fahrspuren pro Richtung	-	1	1	
Verkehrsaufkommen (LS: Leitstoff)	DTV (Summe über beide Fahrtrichtungen)	Fzg/Tag	28'070	28'070	
	Anteil Schwerverkehr (SV)	% des DTV	5.9%	5.9%	
	Anteil Gefahrguttransporte (Ggt) am Schwerverkehr	% des SV	5%	5%	
	Anteil LS Benzin an Gefahrguttransporten	% der Ggt	60%	60%	
	Anteil LS Propan an Gefahrguttransporten	% der Ggt	1.0%	1.0%	
	Anteil LS Chlor an Gefahrguttransporten	% der Ggt	0.05%	0.05%	
	Anteil LS Epichlorhydrin an Gefahrguttransporten	% der Ggt	1.5%	1.5%	
	Korrekturfaktor lokale Unfallrate	-	1	1	
Transportanteil während Arbeitszeit (0800-1700 Uhr Mo-Fr)	-	70%	70%		
Personenrisiken					
Personendichten	Wohnbevölkerung	0 - 50 m	Pers./km ²	11'581	14'968
		50 - 200 m	Pers./km ²	23'399	21'718
		200 - 500 m	Pers./km ²	9'319	11'486
	Anzahl Arbeitsplätze (Vollzeit-Äquivalent)	0 - 50 m	Pers./km ²	7'108	7'503
		50 - 200 m	Pers./km ²	14'249	13'321
		200 - 500 m	Pers./km ²	5'681	6'442
	zusätzliche Personen Nahbereich	0 - 50 m im Freien, während Arbeitszeit	Pers./km ²	0	0
		50 - 200 m im Freien, während Arbeitszeit	Pers./km ²	0	0
		0 - 50 m in Gebäuden, während Arbeitszeit	Pers./km ²	0	0
		50 - 200 m in Gebäuden, während Arbeitszeit	Pers./km ²	0	0
		0 - 50 m im Freien, restliche Transportzeiten	Pers./km ²	0	0
		50 - 200 m im Freien, restliche Transportzeiten	Pers./km ²	0	0
		0 - 50 m in Gebäuden, restliche Transportzeiten	Pers./km ²	0	0
	50 - 200 m in Gebäuden, restliche Transportzeiten	Pers./km ²	0	0	
Anzahl Fahrzeuge (für Berechnung Staubbildung)	DTV-Anteil während Arbeitszeit (45 Std./Woche)	% des DTV	53%	53%	
	DTV-Anteil während restlicher Transportzeit (67 Std./Woche)	% des DTV	38%	38%	
Abirren von Strasse	Fahrzeurückhaltesystem	-	kein Fahrzeurückhaltesystem	kein Fahrzeurückhaltesystem	
Lage Strasse	Strassenquerschnitt	-	mindestens einseitig offen	mindestens einseitig offen	
Selbstrettung	seitliche Zugänglichkeit Strasse	-	mindestens einseitig gut	mindestens einseitig gut	
Umweltrisiken					
Situation Oberflächengewässer (OG: Oberflächengewässer)	Geländecharakteristik zw. Strasse und OG	-	flach/ansteigend	flach/ansteigend	
	Distanz zum nächsten OG	m			
Situation Grundwasser	Durchschnittliche Steigung zw. Strasse und OG	°			
	Trinkwasserfassungen innerhalb 500 m zur Strasse vorhanden?	-	nein	nein	
	Fließrichtung Grundwasser	-			
	Kumulierte Fördermenge innerhalb 0 - 100 m	l/min.			
	Kumulierte Fördermenge innerhalb 100 - 200 m	l/min.			
Entwässerung	Kumulierte Fördermenge innerhalb 200 - 500 m	l/min.			
	Flurabstand	m			
	Art Entwässerungssystem	-	über Schulter	über Schulter	
	Retentionsbecken	-			
	Retentionsvolumen total	m ³			
Intervention (Umwelt)	Retentionsvolumen LS Benzin	m ³			
	Schieber	-			
	Regenüberlauf	-			
Massnahmen OG (LS Benzin)	Dauer bis Einsatz Ereignisdienste	-			
	Möglichkeit Begrenzung verschmutzte Fläche OG maximal verschmutzte Fläche	km ²	nein	nein	

Risikobericht zum privaten Gestaltungsplan Regensdorf Nord für die Baufelder N und O / Betrachtung zur Störfallvorsorge

Eingabewerte Element 3	Eingabewerte Element 4	Eingabewerte Element 5	Eingabewerte Element 6
FRO 18.12.23	FRO 18.12.23	FRO 18.12.23	FRO 18.12.23
3	4	5	6
Regensdorf Nord	Regensdorf Nord	Regensdorf Nord	Regensdorf Nord
0.1	0.1	0.1	0.1
strasse mit Kreuzung, v <= 80 km/h, Gegenverkehr	strasse mit Kreuzung, v <= 80 km/h, Gegenverkehr	strasse mit Kreuzung, v <= 80 km/h, Gegenverkehr	strasse mit Kreuzung, v <= 80 km/h, Gegenverkehr
1	1	1	1
28'070	28'070	28'070	28'070
5.9%	5.9%	5.9%	5.9%
5%	5%	5%	5%
60%	60%	60%	60%
1.0%	1.0%	1.0%	1.0%
0.05%	0.05%	0.05%	0.05%
1.5%	1.5%	1.5%	1.5%
1	1	1	1
70%	70%	70%	70%
13'890	11'566	5'429	16'289
19'733	15'884	16'405	16'137
12'860	11'900	8'966	6'523
6'735	5'783	2'715	8'287
15'543	11'977	10'307	9'926
6'189	6'058	5'094	3'951
0	0	0	0
0	0	0	0
0	0	0	0
0	0	0	0
0	0	0	0
0	0	0	0
0	0	0	0
0	0	0	0
53%	53%	53%	53%
38%	38%	38%	38%
kein Fahrzeugrückhaltesystem	kein Fahrzeugrückhaltesystem	kein Fahrzeugrückhaltesystem	kein Fahrzeugrückhaltesystem
mindestens einseitig offen	mindestens einseitig offen	mindestens einseitig offen	mindestens einseitig offen
mindestens einseitig gut	mindestens einseitig gut	mindestens einseitig gut	mindestens einseitig gut
flach/ansteigend	flach/ansteigend	flach/ansteigend	flach/ansteigend
nein	nein	nein	nein
über Schulter	über Schulter	über Schulter	über Schulter
nein	nein	nein	nein

Risikobericht zum privaten Gestaltungsplan Regensdorf Nord für die Baufelder N und O / Betrachtung zur Störfallvorsorge

Eingabewerte Element 7	Eingabewerte Element 8	Eingabewerte Element 9	Eingabewerte Element 10
FRO 18.12.23	FRO 18.12.23	FRO 18.12.23	FRO 18.12.23
7	8	9	10
Regensdorf Nord	Regensdorf Nord	Regensdorf Nord	Regensdorf Nord
0.1	0.1	0.1	0.1
strasse mit Kreuzung, v <= 80 km/h, Gegenverkehr	strasse kreuzungsfrei, v >= 80 km/h, Gegenverkehr	strasse kreuzungsfrei, v >= 80 km/h, Gegenverkehr	strasse kreuzungsfrei, v >= 80 km/h, Gegenverkehr
1	1	1	1
28'070	28'070	28'070	28'070
5.9%	5.9%	5.9%	5.9%
5%	5%	5%	5%
60%	60%	60%	60%
1.0%	1.0%	1.0%	1.0%
0.05%	0.05%	0.05%	0.05%
1.5%	1.5%	1.5%	1.5%
1	1	1	1
70%	70%	70%	70%
19'735	5'116	0	0
11'972	8'862	2'587	0
5'092	3'845	3'406	2'468
10'124	2'640	0	0
6'071	4'600	1'428	0
3'657	2'635	1'976	1'262
0	0	0	0
0	0	0	0
0	0	0	0
0	0	0	0
0	0	0	0
0	0	0	0
0	0	0	0
0	0	0	0
53%	53%	53%	53%
38%	38%	38%	38%
em	kein Fahrzeugrückhaltesystem	kein Fahrzeugrückhaltesystem	kein Fahrzeugrückhaltesystem
mindestens einseitig offen	mindestens einseitig offen	mindestens einseitig offen	mindestens einseitig offen
mindestens einseitig gut	mindestens einseitig gut	mindestens einseitig gut	mindestens einseitig gut
flach/ansteigend	flach/ansteigend	flach/ansteigend	flach/ansteigend
nein	nein	nein	nein
	über Schulter	über Schulter	über Schulter
	nein	nein	nein

Variante 2: Zukunft mit Bauprojekt auf den Baufeldern N + O

Ortsspezifische Einflussgrössen pro Element zur Ermittlung der Summenkurven

Test					
Thema	Grösse	Einheit	Eingabewerte Element 1	Eingabewerte Element 2	
Bearbeitungsangaben					
	Bearbeiter	-	FRO	FRO	
	Bearbeitungsdatum	-	18.03.24	18.03.24	
Elementidentifikation					
	Kurzbezeichnung (z.B. Elementnummer)	-	1	2	
	Bezeichnung Strasse	-			
	Ortsangabe (z.B. Kilometrierung)	-			
	Kanton	-			
	Zusatzangabe	-			
	Segmentbezeichnung	-	Regensdorf Nord	Regensdorf Nord	
Ausschlusskriterien					
	Beurteilung Ausschlusskriterien	-			
Strassenmerkmale und Verkehrsaufkommen					
Elementlänge	Elementlänge	km	0.1	0.1	
Strassenmerkmale	Strasstyp	-	strasse mit Kreuzung, v <= 80 km/h, Gegenverkehr	strasse mit Kreuzung, v <= 80 km/h, Gegenverkehr	
	Anzahl Fahrspuren pro Richtung	-	1	1	
Verkehrsaufkommen	DTV (Summe über beide Fahrtrichtungen)	Fzg/Tag	28'070	28'070	
	Anteil Schwerverkehr (SV)	% des DTV	5.9%	5.9%	
	Anteil Gefahrguttransporte (Ggt) am Schwerverkehr	% des SV	5%	5%	
(LS: Leitstoff)	Anteil LS Benzin an Gefahrguttransporten	% der Ggt	60%	60%	
	Anteil LS Propan an Gefahrguttransporten	% der Ggt	1.0%	1.0%	
	Anteil LS Chlor an Gefahrguttransporten	% der Ggt	0.05%	0.05%	
	Anteil LS Epichlorhydrin an Gefahrguttransporten	% der Ggt	1.5%	1.5%	
	Korrekturfaktor lokale Unfallrate	-	1	1	
	Transportanteil während Arbeitszeit (0800-1700 Uhr Mo-Fr)	-	70%	70%	
Personenrisiken					
Personendichten	Wohnbevölkerung				
	0 - 50 m	Pers./km ²	11'581	14'968	
	50 - 200 m	Pers./km ²	23'399	21'718	
	200 - 500 m	Pers./km ²	10'017	12'441	
	Anzahl Arbeitsplätze (Vollzeit-Äquivalent)				
	0 - 50 m	Pers./km ²	7'108	7'503	
	50 - 200 m	Pers./km ²	14'249	13'321	
	200 - 500 m	Pers./km ²	6'680	7'600	
	zusätzliche Personen Nahbereich				
	0 - 50 m im Freien, während Arbeitszeit	Pers./km ²	0	0	
	50 - 200 m im Freien, während Arbeitszeit	Pers./km ²	0	0	
	0 - 50 m in Gebäuden, während Arbeitszeit	Pers./km ²	0	0	
	50 - 200 m in Gebäuden, während Arbeitszeit	Pers./km ²	0	0	
	0 - 50 m im Freien, restliche Transportzeiten	Pers./km ²	0	0	
	50 - 200 m im Freien, restliche Transportzeiten	Pers./km ²	0	0	
	0 - 50 m in Gebäuden, restliche Transportzeiten	Pers./km ²	0	0	
	50 - 200 m in Gebäuden, restliche Transportzeiten	Pers./km ²	0	0	
Anzahl Fahrzeuge (für Berechnung Staubbildung)	DTV-Anteil während Arbeitszeit (45 Std./Woche)	% des DTV	53%	53%	
	DTV-Anteil während restlicher Transportzeit (57 Std./Woche)	% des DTV	38%	38%	
Abirren von Strasse	Fahrzeügrückhaltesystem	-	kein Fahrzeügrückhaltesystem	kein Fahrzeügrückhaltesystem	
Lage Strasse	Strassenquerschnitt	-	mindestens einseitig offen	mindestens einseitig offen	
Selbstrettung	seitliche Zugänglichkeit Strasse	-	mindestens einseitig gut	mindestens einseitig gut	
Umweltrisiken					
Situation Oberflächengewässer (OG: Oberflächengewässer)	Geländecharakteristik zw. Strasse und OG	-	flach/ansteigend	flach/ansteigend	
	Distanz zum nächsten OG	m			
	Durchschnittliche Steigung zw. Strasse und OG	°			
Situation Grundwasser	Trinkwasserfassungen innerhalb 500 m zur Strasse vorhanden?	-	nein	nein	
	Fließrichtung Grundwasser	-			
	Kumulierte Fördermenge innerhalb 0 - 100 m	l/min.			
	Kumulierte Fördermenge innerhalb 100 - 200 m	l/min.			
	Kumulierte Fördermenge innerhalb 200 - 500 m	l/min.			
	Flurabstand	m			
Entwässerung	Art Entwässerungssystem	-	über Schulter	über Schulter	
	Retentionsbecken	-			
	Retentionsvolumen total	m ³			
	Retentionsvolumen LS Benzin	m ³			
	Schieber	-			
	Regenüberlauf	-			
Intervention (Umwelt)	Dauer bis Einsatz Ereignisdienste	-			
Massnahmen OG (LS Benzin)	Möglichkeit Begrenzung verschmutzte Fläche OG maximal verschmutzte Fläche	-	nein	nein	

Risikobericht zum privaten Gestaltungsplan Regensdorf Nord für die Baufelder N und O / Betrachtung zur Störfallvorsorge

Eingabewerte Element 3	Eingabewerte Element 4	Eingabewerte Element 5	Eingabewerte Element 6
FRO 18.03.24	FRO 18.03.24	FRO 18.03.24	FRO 18.03.24
3	4	5	6
Regensdorf Nord	Regensdorf Nord	Regensdorf Nord	Regensdorf Nord
0.1	0.1	0.1	0.1
strasse mit Kreuzung, v <= 80 km/h, Gegenverkehr	strasse mit Kreuzung, v <= 80 km/h, Gegenverkehr	strasse mit Kreuzung, v <= 80 km/h, Gegenverkehr	strasse mit Kreuzung, v <= 80 km/h, Gegenverkehr
1	1	1	1
28'070	28'070	28'070	28'070
5.9%	5.9%	5.9%	5.9%
5%	5%	5%	5%
60%	60%	60%	60%
1.0%	1.0%	1.0%	1.0%
0.05%	0.05%	0.05%	0.05%
1.5%	1.5%	1.5%	1.5%
1	1	1	1
70%	70%	70%	70%
13'890	11'566	9'617	25'893
19'733	18'434	20'810	20'647
13'815	12'400	9'084	6'558
6'735	5'783	21'301	11'344
15'543	16'543	14'194	15'182
7'347	6'401	5'336	4'134
0	0	116.9139412	43.1336934
0	226.0870008	405.7516224	420.2433088
0	0	0	0
0	0	0	0
0	0	70.1483647	25.88021604
0	135.6522005	243.4509735	252.1459853
0	0	0	0
0	0	0	0
53%	53%	53%	53%
38%	38%	38%	38%
kein Fahrzeugrückhaltesystem	kein Fahrzeugrückhaltesystem	kein Fahrzeugrückhaltesystem	kein Fahrzeugrückhaltesystem
mindestens einseitig offen	mindestens einseitig offen	mindestens einseitig offen	mindestens einseitig offen
mindestens einseitig gut	mindestens einseitig gut	mindestens einseitig gut	mindestens einseitig gut
flach/ansteigend	flach/ansteigend	flach/ansteigend	flach/ansteigend
nein	nein	nein	nein
über Schulter	über Schulter	über Schulter	über Schulter
nein	nein	nein	nein

Risikobericht zum privaten Gestaltungsplan Regensdorf Nord für die Baufelder N und O / Betrachtung zur Störfallvorsorge

Eingabewerte Element 7	Eingabewerte Element 8	Eingabewerte Element 9	Eingabewerte Element 10
FRO 18.03.24	FRO 18.03.24	FRO 18.03.24	FRO 18.03.24
7	8	9	10
Regensdorf Nord	Regensdorf Nord	Regensdorf Nord	Regensdorf Nord
0.1	0.1	0.1	0.1
strasse mit Kreuzung, v <= 80 km/h, Gegenseitig	strasse kreuzungsfrei, v >= 80 km/h, Gegenseitig	strasse kreuzungsfrei, v >= 80 km/h, Gegenseitig	strasse kreuzungsfrei, v >= 80 km/h, Gegenseitig
1	1	1	1
28'070	28'070	28'070	28'070
5.9%	5.9%	5.9%	5.9%
5%	5%	5%	5%
60%	60%	60%	60%
1.0%	1.0%	1.0%	1.0%
0.05%	0.05%	0.05%	0.05%
1.5%	1.5%	1.5%	1.5%
1	1	1	1
70%	70%	70%	70%
19'735	5'116	0	0
15'435	8'862	2'587	0
5'428	4'800	4'361	3'420
10'124	2'640	0	0
10'755	4'600	1'428	0
3'978	3'792	3'134	2'391
0	0	0	0
294.8000609	0	0	0
0	0	0	0
0	0	0	0
0	0	0	0
176.8800365	0	0	0
0	0	0	0
0	0	0	0
53%	53%	53%	53%
38%	38%	38%	38%
kein Fahrzeugrückhaltesystem	kein Fahrzeugrückhaltesystem	kein Fahrzeugrückhaltesystem	kein Fahrzeugrückhaltesystem
mindestens einseitig offen	mindestens einseitig offen	mindestens einseitig offen	mindestens einseitig offen
mindestens einseitig gut	mindestens einseitig gut	mindestens einseitig gut	mindestens einseitig gut
flach/ansteigend	flach/ansteigend	flach/ansteigend	flach/ansteigend
nein	nein	nein	nein
über Schulter	über Schulter	über Schulter	über Schulter
nein	nein	nein	nein

A2 Inputdaten Bahnlinie

Ist-Situation

Thema	Identifikation				Relevanzkriterium				Info Risikoreggregation			
	Nr. Subelement	X-Koordinate (LV95)	Y-Koordinate (LV95)	H-Koordinate	DIA-Linie	DIA-km	Name	Kanton	Gefahrgutmenge total (ungewichtet)	Element	Segment	Cluster
Kurzbeschreibung (in Excel-Down- bzw Uploaddate)												
Kurzbezeichnung Infoool												
Einheit						km			t./Jahr			
	70301282	2677695	1254701	441	703	29.8	Adlikon / Regensdorf	ZH	988'168	R70901	R709	
	70301292	2677775	1254641	440	703	29.7	Adlikon / Regensdorf	ZH	988'168	R70901	R709	
	70301302	2677865	1254681	442	703	29.6	BfH. Regensdorf / Regensdorf	ZH	988'168	R70902	R709	
	70301312	2677935	1254521	445	703	29.5	BfH. Regensdorf / Regensdorf	ZH	988'168	R70902	R709	
	70301322	2678015	1254461	441	703	29.4	BfH. Regensdorf / Regensdorf	ZH	988'168	R70902	R709	
	70301332	2678095	1254401	440	703	29.3	Watt / Regensdorf	ZH	988'168	R70903	R709	
	70301342	2678175	1254341	441	703	29.2	Watt / Regensdorf	ZH	988'168	R70903	R709	
	70301352	2678248	1254273	446	703	29.1	Watt / Regensdorf	ZH	988'168	R70903	R709	
	70301362	2678317	1254201	449	703	29.0	Watt / Regensdorf	ZH	988'168	R70903	R709	
	70301372	2678387	1254129	450	703	28.9	Chatzensee / Regensdorf	ZH	988'168	R71001	R710	
	70301382	2678466	1254067	451	703	28.8	Chatzensee / Regensdorf	ZH	988'168	R71001	R710	

Einflussgrößen Personen- und Umwelt Risiken				Gefahrgutbezogenen Personenrisiken						
ge	Streckentyp	Weichendichte	maximale Geschwindigkeit Güterzug	Abdeckung HFO Richtung 1	Abdeckung HFO Richtung 2	Gefahrgutmenge LS Benzin (gewichtet)	Gefahrgutmenge LS Propan	Gefahrgutmenge LS Chlor (gewichtet)	Anteil UN 1017 am LS Chlor	Skalierungsfaktor Gefahrgutmenge
ge	Streckentyp	Weichendichte	Geschwindigkeit	HFO Richtung 1	HFO Richtung 2	LS Benzin	LS Propan	LS Chlor	Anteil UN 1017 am LS Chlor	Faktor Gefahrgut
1	-	-	km/h	-	-	t./Jahr	t./Jahr	t./Jahr	-	-
0.100	O	1 - 2	100 km/h	4 - 20 km	4 - 20 km	380'464	1'031	20	0%	1.00
0.100	O	1 - 2	100 km/h	4 - 20 km	4 - 20 km	380'464	1'031	20	0%	1.00
0.100	B	1 - 2	100 km/h	4 - 20 km	4 - 20 km	380'464	1'031	20	0%	1.00
0.100	B	1 - 2	100 km/h	4 - 20 km	4 - 20 km	380'464	1'031	20	0%	1.00
0.100	O	1 - 2	100 km/h	4 - 20 km	4 - 20 km	380'464	1'031	20	0%	1.00
0.100	O	> 2	100 km/h	4 - 20 km	4 - 20 km	380'464	1'031	20	0%	1.00
0.100	O	> 2	100 km/h	4 - 20 km	4 - 20 km	380'464	1'031	20	0%	1.00
0.100	O	> 2	100 km/h	4 - 20 km	4 - 20 km	380'464	1'031	20	0%	1.00
0.100	O	> 2	100 km/h	4 - 20 km	4 - 20 km	380'464	1'031	20	0%	1.00
0.100	O	1 - 2	100 km/h	4 - 20 km	4 - 20 km	380'464	1'031	20	0%	1.00

Dichte Personen ausserhalb Bahnareal				Dichte Arbeitsplätze ausserhalb Bahnareal			
Anwohnerdichte 0 - 50 m	Anwohnerdichte 50 - 250 m	Anwohnerdichte 250 - 500 m	Anwohnerdichte 500 - 2500 m	Arbeitsplatz- dichte 0 - 50 m	Arbeitsplatz- dichte 50 - 250 m	Arbeitsplatz- dichte 250 - 500 m	Arbeitsplatz- dichte 500 - 2500 m
Pers./km ²	Anwohner 50-250m	Anwohner 250-500m	Anwohner 500-2'500m	Arbeitsplätze 0-50m	Arbeitsplätze 50-250m	Arbeitsplätze 250-500m	Arbeitsplätze 500-2'500m
m ²	Pers./km ²	Pers./km ²	Pers./km ²	Pers./km ²	Pers./km ²	Pers./km ²	Pers./km ²
0	2'292	3'439	1'067	3'981	4'137	4'424	361
9'677	2'271	3'506	1'058	6'128	7'368	3'483	356
0	3'814	2'944	1'104	0	3'044	4'730	364
0	4'186	2'343	1'172	43	4'322	3'773	370
891	2'785	2'421	1'238	414	2'367	3'616	386
255	1'724	2'127	1'319	1'126	1'729	3'595	397
0	711	1'423	1'429	0	1'397	1'758	471
0	80	1'156	1'493	0	130	1'704	496
0	0	947	1'510	0	52	1'154	530
0	0	463	1'574	0	0	926	544
0	0	594	1'609	0	0	564	566

Dichte zusätzliche Personen (Standardwerte >0: Personen im Bereich von Perrons; weitere Nutzer-spezifische Daten bei Bedarf für Berücksichtigung weiterer Personengruppen)								
Dichte Zusatzpersonen tags 0 - 50 m	Dichte Zusatzpersonen tags 50 - 250 m	Dichte Zusatzpersonen tags 250 - 500 m	Dichte Zusatzpersonen tags 500 - 2500 m	Dichte Zusatzpersonen nachts 0 - 50 m	Dichte Zusatzpersonen nachts 50 - 250 m	Dichte Zusatzpersonen nachts 250 - 500 m	Dichte Zusatzpersonen nachts 500 - 2500 m	Anteil Zusatzpersonen in Gebäuden
Zusätzl. Personen tags 0-50m	Zusätzl. Personen tags 50-250m	Zusätzl. Personen tags 250-500m	Zusätzl. Personen tags 500-2'500m	Zusätzl. Personen nachts 0-50m	Zusätzl. Personen nachts 50-250m	Zusätzl. Personen nachts 250-500m	Zusätzl. Personen nachts 500-2'500m	Anteil zusätzl. Personen Gebäude
Pers./km ²	Pers./km ²	Pers./km ²	Pers./km ²	Pers./km ²	Pers./km ²	Pers./km ²	Pers./km ²	-
0	64	28	0	0	21	9	0	0.00
73	131	6	0	24	44	2	0	0.00
1'501	90	0	0	500	30	0	0	0.00
1'684	82	0	0	561	27	0	0	0.00
329	133	2	0	110	44	1	0	0.00
0	82	22	0	0	27	7	0	0.00
0	12	45	0	0	4	15	0	0.00
0	0	37	0	0	0	12	0	0.00
0	0	15	1	0	0	5	0	0.00
0	0	0	2	0	0	0	1	0.00
0	0	0	2	0	0	0	1	0.00

Dichte Reisende		Weitere Einflussgrössen Personenrisiken		
Anzahl Reisezüge	Anzahl Reisende pro Reisezug	Strecke mehrspurig	Perronbereich	Zugänglichkeit Strecke
Reisezüge total	Reisezüge Besetzung	mehrspurig	Perronbereich	Zugänglichkeit
-	-	-	-	-
72	120	FALSCH	FALSCH	mittel
72	120	FALSCH	WAHR	mittel
72	120	WAHR	WAHR	sehr gut
72	120	WAHR	WAHR	sehr gut
72	120	WAHR	FALSCH	mittel
72	120	WAHR	FALSCH	mittel
72	120	WAHR	FALSCH	mittel
72	120	WAHR	FALSCH	schlecht
72	120	WAHR	FALSCH	schlecht

Variante 1: Zukunft ohne Bauprojekt auf den Baufeldern N + O

Thema	Identifikation				Relevanzkriterium				Info Risikoaggregation			
	Nr. Subelement	X-Koordinate (LV95)	Y-Koordinate (LV95)	H-Koordinate	D/A-Linie	D/A-km	Name	Kanton	Gefahrgutmenge total (ungewichtet)	Element	Segment	Cluster
Kurzbeschreibung (in Excel-Down- bzw Uploaddatei)	Nr. Subelement	X-Koordinate (LV95)	Y-Koordinate (LV95)	H-Koordinate	D/A-Linie	D/A-km	Name	Kanton	Gefahrgutmenge total (ungewichtet)	Element	Segment	Cluster
Kurzbezeichnung Intotoo	Nr. Subelement	X-Koordinate (LV95)	Y-Koordinate (LV95)	H-Koordinate	D/A-Linie	D/A-km	Name	Kanton	Gefahrgut total	Element	Segment	Cluster
Einheit	-	-	-	-	-	km	-	-	t/Jahr	-	-	-
	70301282	2677695	1254701	441	703	29.8	Adlikon / Regensdorf	ZH	988'168	R70901	R709	
	70301292	2677775	1254641	440	703	29.7	Adlikon / Regensdorf	ZH	988'168	R70901	R709	
	70301302	2677855	1254681	442	703	29.6	Bht. Regensdorf / Regensdorf	ZH	988'168	R70902	R709	
	70301312	2677935	1254521	445	703	29.5	Bht. Regensdorf / Regensdorf	ZH	988'168	R70902	R709	
	70301322	2678015	1254461	441	703	29.4	Bht. Regensdorf / Regensdorf	ZH	988'168	R70902	R709	
	70301332	2678095	1254401	440	703	29.3	Watt / Regensdorf	ZH	988'168	R70903	R709	
	70301342	2678175	1254341	441	703	29.2	Watt / Regensdorf	ZH	988'168	R70903	R709	
	70301352	2678248	1254273	446	703	29.1	Watt / Regensdorf	ZH	988'168	R70903	R709	
	70301362	2678317	1254201	449	703	29.0	Watt / Regensdorf	ZH	988'168	R70903	R709	
	70301372	2678387	1254129	450	703	28.9	Charzenssee / Regensdorf	ZH	988'168	R71001	R710	
	70301382	2678456	1254057	451	703	28.8	Charzenssee / Regensdorf	ZH	988'168	R71001	R710	

Einflussgrößen Personenn- und Umwelt Risiken	Gefahrgutmengen Personennrisiken										
	Länge	Streckenotyp	Weichendichte	maximale Geschwindigkeit Guterzug	Abdeckung HFO Richtung 1	Abdeckung HFO Richtung 2	Gefahrgutmenge LS Benzoln (gewichtet)	Gefahrgutmenge LS Propan	Gefahrgutmenge LS Chlor (gewichtet)	Anteil UN 1017 am LS Chlor	Skalierungsfaktor Gefahrgutmenge
km	-	-	-	km/h	-	-	t/Jahr	t/Jahr	t/Jahr	-	-
0.100	O	1-2	100 km/h	4-20 km	4-20 km	4-20 km	380/464	1031	20	0%	1.20
0.100	O	1-2	100 km/h	4-20 km	4-20 km	4-20 km	380/464	1031	20	0%	1.20
0.100	B	1-2	100 km/h	4-20 km	4-20 km	4-20 km	380/464	1031	20	0%	1.20
0.100	B	1-2	100 km/h	4-20 km	4-20 km	4-20 km	380/464	1031	20	0%	1.20
0.100	O	1-2	100 km/h	4-20 km	4-20 km	4-20 km	380/464	1031	20	0%	1.20
0.100	O	> 2	100 km/h	4-20 km	4-20 km	4-20 km	380/464	1031	20	0%	1.20
0.100	O	> 2	100 km/h	4-20 km	4-20 km	4-20 km	380/464	1031	20	0%	1.20
0.100	O	> 2	100 km/h	4-20 km	4-20 km	4-20 km	380/464	1031	20	0%	1.20
0.100	O	> 2	100 km/h	4-20 km	4-20 km	4-20 km	380/464	1031	20	0%	1.20
0.100	O	> 2	100 km/h	4-20 km	4-20 km	4-20 km	380/464	1031	20	0%	1.20

Dichte Personen ausserhalb Bahnareal				Dichte Arbeitsplätze ausserhalb Bahnareal			
Anwohnerdichte 0 - 50 m	Anwohnerdichte 50 - 250 m	Anwohnerdichte 250 - 500 m	Anwohnerdichte 500 - 2500 m	Arbeitsplatz- dichte 0 - 50 m	Arbeitsplatz- dichte 50 - 250 m	Arbeitsplatz- dichte 250 - 500 m	Arbeitsplatz- dichte 500 - 2500 m
Anwohner 0-50m	Anwohner 50-250m	Anwohner 250-500m	Anwohner 500-2'500m	Arbeitsplätze 0-50m	Arbeitsplätze 50-250m	Arbeitsplätze 250-500m	Arbeitsplätze 500-2'500m
Pers./km2	Pers./km2	Pers./km2	Pers./km2	Pers./km2	Pers./km2	Pers./km2	Pers./km2
0	18'723	10'155	1'260	4'380	10'269	6'745	440
10'644	18'876	10'629	1'235	6'741	11'403	6'713	427
1'847	19'588	12'076	1'231	924	12'140	7'210	409
1'481	18'213	11'617	1'318	3'421	11'031	6'744	421
3'232	15'343	10'328	1'446	1'598	9'976	5'726	454
280	14'376	7'616	1'608	1'238	8'966	4'549	506
14'004	11'300	5'452	1'787	7'002	5'600	4'681	548
2	8'482	4'009	1'920	1	4'336	3'794	602
0	5'956	3'451	1'974	0	3'011	2'403	677
0	481	3'587	2'078	0	247	2'135	720
0	0	3'336	2'133	0	0	1'960	739

Dichte zusätzliche Personen (Standardwerte >0: Personen im Bereich von Perrons; weitere Nutzer-spezifische Daten bei Bedarf für Berücksichtigung weiterer Personengruppen)

Dichte Zusatzpersonen tags 0 - 50 m	Dichte Zusatzpersonen tags 50 - 250 m	Dichte Zusatzpersonen tags 250 - 500 m	Dichte Zusatzpersonen tags 500 - 2500 m	Dichte Zusatzpersonen nachts 0 - 50 m	Dichte Zusatzpersonen nachts 50 - 250 m	Dichte Zusatzpersonen nachts 250 - 500 m	Dichte Zusatzpersonen nachts 500 - 2500 m	Anteil Zusatzpersonen in Gebäuden
Zusätzl. Personen tags 0-50m	Zusätzl. Personen tags 50-250m	Zusätzl. Personen tags 250-500m	Zusätzl. Personen tags 500-2'500m	Zusätzl. Personen nachts 0-50m	Zusätzl. Personen nachts 50-250m	Zusätzl. Personen nachts 250-500m	Zusätzl. Personen nachts 500-2'500m	Anteil zusätzl. Personen Gebäude
m2	Pers./km2	Pers./km2	Pers./km2	Pers./km2	Pers./km2	Pers./km2	Pers./km2	-
0	70	31	0	0	23	10	0	0.00
81	144	6	0	27	48	2	0	0.00
1'651	99	0	0	550	33	0	0	0.00
1'852	91	0	0	617	30	0	0	0.00
362	146	2	0	121	49	1	0	0.00
0	91	25	0	0	30	8	0	0.00
0	13	49	0	0	4	16	0	0.00
0	0	41	0	0	0	14	0	0.00
0	0	16	1	0	0	5	0	0.00
0	0	0	2	0	0	0	1	0.00
0	0	0	2	0	0	0	1	0.00

Dichte Reisende		Weitere Einflussgrössen Personenrisiken		
Anzahl Reisezüge	Anzahl Reisende pro Reisezug	Strecke mehrspurig	Perronbereich	Zugänglichkeit Strecke
Reisezüge total	Reisezüge Besetzung	mehrspurig	Perronbereich	Zugänglichkeit
ig	-	-	-	-
150	120	FALSCH	FALSCH	mittel
150	120	FALSCH	WAHR	mittel
150	120	WAHR	WAHR	sehr gut
150	120	WAHR	WAHR	sehr gut
150	120	WAHR	WAHR	sehr gut
150	120	WAHR	FALSCH	mittel
150	120	WAHR	FALSCH	mittel
150	120	WAHR	FALSCH	mittel
150	120	WAHR	FALSCH	mittel
150	120	WAHR	FALSCH	mittel
150	120	WAHR	FALSCH	mittel
150	120	WAHR	FALSCH	schlecht
150	120	WAHR	FALSCH	schlecht

Variante 2: Zukunft mit Bauprojekt auf den Baufeldern N + O

Thema	Identifikation				Relevanzkriterium				Info Risikoaggregation			
	Nr. Subelement	X-Koordinate (LV95)	Y-Koordinate (LV95)	H-Koordinate	DfA-Linie	DfA-km	Name	Kanton	Gefahrgutmenge total (ungewichtet)	Element	Segment	Cluster
Kurzbeschreibung (in Excel-Down- bzw Uploaddatei)												
Kurzbezeichnung Infotool												
Einheit						km			t/Jahr			
	70301.282	2677695	1254701	441	703	29.8	Adlikon / Regensdorf	ZH	988'168	R70901	R709	
	70301.292	2677775	1254641	440	703	29.7	Adlikon / Regensdorf	ZH	988'168	R70901	R709	
	70301.302	2677655	1254581	442	703	29.6	Bhf. Regensdorf / Regensdorf	ZH	988'168	R70902	R709	
	70301.312	2677935	1254521	445	703	29.5	Bhf. Regensdorf / Regensdorf	ZH	988'168	R70902	R709	
	70301.322	2678015	1254461	441	703	29.4	Bhf. Regensdorf / Regensdorf	ZH	988'168	R70902	R709	
	70301.332	2678095	1254401	440	703	29.3	Watt / Regensdorf	ZH	988'168	R70903	R709	
	70301.342	2678175	1254341	441	703	29.2	Watt / Regensdorf	ZH	988'168	R70903	R709	
	70301.352	2678248	1254273	446	703	29.1	Watt / Regensdorf	ZH	988'168	R70903	R709	
	70301.362	2678317	1254201	449	703	29.0	Watt / Regensdorf	ZH	988'168	R70903	R709	
	70301.372	2678387	1254129	450	703	28.9	Chatzensee / Regensdorf	ZH	988'168	R71001	R710	
	70301.382	2678456	1254057	451	703	28.8	Chatzensee / Regensdorf	ZH	988'168	R71001	R710	

Einflussgrößen Personen- und Umweltrisiken				Gefahrgutmengen Personenrisiken				Skalierungsfaktor Gefahrgutmenge		
Länge	Streckentyp	Weichendichte	maximale Geschwindigkeit Güterzug	Abdeckung HFO Richtung 1	Abdeckung HFO Richtung 2	Gefahrgutmenge LS Benzin (gewichtet)	Gefahrgutmenge LS Propan	Gefahrgutmenge LS Chlor (gewichtet)	Anteil UN 1017 am LS Chlor	Skalierungsfaktor Gefahrgutmenge
0.100	O	1-2	100 km/h	4-20 km	4-20 km	380'464	1031	20	0%	1.20
0.100	O	1-2	100 km/h	4-20 km	4-20 km	380'464	1031	20	0%	1.20
0.100	B	1-2	100 km/h	4-20 km	4-20 km	380'464	1031	20	0%	1.20
0.100	B	1-2	100 km/h	4-20 km	4-20 km	380'464	1031	20	0%	1.20
0.100	O	1-2	100 km/h	4-20 km	4-20 km	380'464	1031	20	0%	1.20
0.100	O	>2	100 km/h	4-20 km	4-20 km	380'464	1031	20	0%	1.20
0.100	O	>2	100 km/h	4-20 km	4-20 km	380'464	1031	20	0%	1.20
0.100	O	>2	100 km/h	4-20 km	4-20 km	380'464	1031	20	0%	1.20
0.100	O	>2	100 km/h	4-20 km	4-20 km	380'464	1031	20	0%	1.20
0.100	O	1-2	100 km/h	4-20 km	4-20 km	380'464	1031	20	0%	1.20

Dichte Personen ausserhalb Bahnareal				Dichte Arbeitsplätze ausserhalb Bahnareal			
Anwohnerdichte 0 - 50 m	Anwohnerdichte 50 - 250 m	Anwohnerdichte 250 - 500 m	Anwohnerdichte 500 - 2500 m	Arbeitsplatz- dichte 0 - 50 m	Arbeitsplatz- dichte 50 - 250 m	Arbeitsplatz- dichte 250 - 500 m	Arbeitsplatz- dichte 500 - 2500 m
Anwohner 0-50m	Anwohner 50-250m	Anwohner 250-500m	Anwohner 500-2'500m	Arbeitsplätze 0-50m	Arbeitsplätze 50-250m	Arbeitsplätze 250-500m	Arbeitsplätze 500-2'500m
Pers./km2	Pers./km2	Pers./km2	Pers./km2	Pers./km2	Pers./km2	Pers./km2	Pers./km2
0	18'723	10'227	1'291	4'380	10'269	6'826	478
10'644	18'876	11'635	1'237	6'741	11'403	7'982	428
1'847	19'588	13'145	1'231	924	12'140	8'507	409
1'481	19'378	12'313	1'318	3'421	12'304	7'633	421
3'232	18'308	10'449	1'446	1'598	13'912	5'763	454
3'258	17'594	7'616	1'608	19'389	12'261	4'549	506
14'004	14'642	5'452	1'787	7'002	9'652	4'681	548
2	11'036	4'261	1'920	1	5'929	4'581	602
0	5'956	4'521	1'974	0	3'011	3'700	677
0	481	4'657	2'078	0	247	3'431	720
0	0	3'845	2'151	0	0	2'230	771

Dichte zusätzliche Personen (Standardwerte >0: Personen im Bereich von Perrons; weitere Nutzer-spezifische Daten bei Bedarf für Berücksichtigung weiterer Personengruppen)								
Dichte Zusatzpersonen tags 0 - 50 m	Dichte Zusatzpersonen tags 50 - 250 m	Dichte Zusatzpersonen tags 250 - 500 m	Dichte Zusatzpersonen tags 500 - 2500 m	Dichte Zusatzpersonen nachts 0 - 50 m	Dichte Zusatzpersonen nachts 50 - 250 m	Dichte Zusatzpersonen nachts 250 - 500 m	Dichte Zusatzpersonen nachts 500 - 2500 m	Anteil Zusatzpersonen in Gebäuden
Zusätzl. Personen tags 0-50m	Zusätzl. Personen tags 50-250m	Zusätzl. Personen tags 250-500m	Zusätzl. Personen tags 500-2'500m	Zusätzl. Personen nachts 0-50m	Zusätzl. Personen nachts 50-250m	Zusätzl. Personen nachts 250-500m	Zusätzl. Personen nachts 500-2'500m	Anteil zusätzl. Personen Gebäude
Pers./km2	Pers./km2	Pers./km2	Pers./km2	Pers./km2	Pers./km2	Pers./km2	Pers./km2	-
0	70	32	3	0	23	11	2	0.00
81	144	91	0	27	48	53	0	0.00
1'651	99	85	0	550	33	51	0	0.00
1'852	193	52	0	617	92	31	0	0.00
362	411	2	0	121	208	1	0	0.00
47	354	25	0	28	188	8	0	0.00
0	279	49	0	0	164	16	0	0.00
0	202	61	0	0	121	26	0	0.00
0	0	101	1	0	0	56	0	0.00
0	0	85	2	0	0	51	1	0.00
0	0	32	3	0	0	19	2	0.00

Dichte Reisende		Weitere Einflussgrössen Personenrisiken		
Anzahl Reisezüge	Anzahl Reisende pro Reisezug	Strecke mehrspurig	Perronbereich	Zugänglichkeit Strecke
Reisezüge total	Reisezüge Besetzung	mehrspurig	Perronbereich	Zugänglichkeit
-	-	-	-	-
150	120	FALSCH	FALSCH	mittel
150	120	FALSCH	WAHR	mittel
150	120	WAHR	WAHR	sehr gut
150	120	WAHR	WAHR	sehr gut
150	120	WAHR	WAHR	sehr gut
150	120	WAHR	FALSCH	mittel
150	120	WAHR	FALSCH	mittel
150	120	WAHR	FALSCH	mittel
150	120	WAHR	FALSCH	mittel
150	120	WAHR	FALSCH	schlecht
150	120	WAHR	FALSCH	schlecht

A3 Grundlagenpläne



Abbildung 14: Auszug aus dem Ergänzungsplan Zentrumszone Bahnhof Nord, der Entwicklungsplanung «Bahnhof Nord» der Gemeinde Regensdorf. Vom Gemeinderat festgesetzt am 13.12.2016 [Lit. 3].



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Verkehr BAV
Abteilung Sicherheit

3003 Bern BAV:

POST CH AG

Versand als Anhang
Gemeinde Regensdorf
Dominic Nörr
Watterstrasse 114
8105 Regensdorf

Aktenzeichen: BAV-522.12-94

Geschäftsfall:

Ihr Zeichen: hus

Ittigen, 9. April 2024

Stellungnahme Art. 11 a StFV privater Gestaltungsplan Regensdorf ZH

Sehr geehrte Damen und Herren
Sehr geehrter Herr Nörr

Am 2. April 2024 wurden wir von ihnen per E-Mail gebeten, eine Stellungnahme gemäss Art. 11a StFV zu den Anpassungen im Gestaltungsplan Bahnhof Nord Baufelder N und O in Regensdorf ZH abzugeben. Mit diesem Schreiben kommen wir ihrer Bitte nach.

Im Risikobericht der EBP vom 25.01.2024 ist die Entwicklung des Störfallrisikos entlang der betroffenen Bahnlinie aufgrund der geplanten Anpassungen im Gestaltungsplan dargelegt. Nach Umsetzung der geplanten Bauprojekte auf den Baufeldern N und O und unter Berücksichtigung einer Zunahme der transportierten Gefahrgutmengen und Anzahl Reisezüge auf dem betroffenen Bahnabschnitt bleiben die Risiken im akzeptablen Bereich. Aus unserer Sicht sind diese Ergebnisse plausibel und nachvollziehbar.

Im Bericht werden einfache, wenig kostenintensive Massnahmen zur Minimierung des Störfallrisikos empfohlen. Dazu gehören die Platzierung von Aussenluftfassungen für Lüftungs- und Klimaanlage sowie Fluchtwege auf der von der Bahnlinie abgewandten Seite. Auch wird empfohlen, empfindlichen Einrichtungen und nutzungsintensive Aussenflächen für schwer evakuierbare Personen möglichst mitig auf dem Areal der Baufelder N und O anzuordnen. Im vorliegenden Entwurf der Bestimmungen zum Gestaltungsplan wurden diese Empfehlungen in Art. 34 Störfälle allerdings nicht aufgenommen. Dort sind lediglich Massnahmen zur Risikominderung aufgrund der Gefahrguttransporte entlang der Wehntalerstrasse aufgeführt. Dies ist unserer Sicht nicht nachvollziehbar, denn die vorgeschlagenen Massnahmen sind einfach und lassen sich ohne wesentliche Mehrkosten umsetzen.

Bundesamt für Verkehr BAV
Stephan Husen
3003 Bern
Standort: Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen
Tel. +41 58 463 03 68
stephan.husen@bav.admin.ch
<https://www.bav.admin.ch/>



BAV-A-19D83401/5

Aus diesem Grund hat das BAV die folgenden Anträge:

1. In den Bestimmungen zum Gestaltungsplan sollten im Art. 34 die im Bericht von EBP aufgeführten einfachen und wenig kostenintensiven Massnahmen zur Minimierung des Störfallrisikos eigentümergebunden festgehalten werden.
2. In den Bestimmungen zum Gestaltungsplan sollte im Art. 34 eigentümergebunden festgehalten werden, dass empfindliche Einrichtungen und nutzungsintensive Aussenflächen für schwer evakuierbare Personen innerhalb des Konsultationsbereiches der Bahnlinie nicht zugelassen sind.

Wir bitten darum, unsere Anträge in den Bestimmungen zum Gestaltungsplan zu berücksichtigen.

Bei weiteren Fragen stehen wir Ihnen gerne zu Verfügung.

Freundliche Grüsse

Bundesamt für Verkehr

Markus Ammann
Sektionschef Umwelt

Stephan Husen
Fachbereichsleiter Störfallvorsorge

Rubrik: Raumplanung
Unterrubrik: Nutzungsplanung/Sondernutzungsplanung
Publikationsdatum: KABZH 10.10.2025
Öffentlich einsehbar bis: 10.10.2028
Meldungsnummer: RP-ZH02-0000003090

Publizierende Stelle

REGENSDORF

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

Inkraftsetzung privater Gestaltungsplan Bahnhof Nord, Baufeld N+O, Bekanntmachung des Inkrafttretens, Regensdorf

Angaben zum Inhalt:

Der private Gestaltungsplan Bahnhof Nord Baufelder N+O wurde vom Gemeinderat an der Sitzung vom 6. Mai 2025 festgesetzt und von der Baudirektion des Kantons Zürich am 2. Juli 2025 genehmigt. Gemäss Rechtskraftbescheinigung des Baurekursgerichts vom 23. September 2025 ist kein Rechtsmittel ergriffen worden. Der Gestaltungsplan Bahnhof Nord Baufelder N+O tritt gemäss Beschluss des Gemeinderates vom 30. September 2025 am Tag nach der Publikation in Kraft.

Beschluss-/Verfügungsnummer: 287

Beschluss-/Verfügungsdatum: 30.09.2025

Kontaktstelle:

Gemeinde Regensdorf - Bau und Werke
Watterstrasse 116
8105 Regensdorf