

Öffentlicher Gestaltungsplan
Bülach Nord

Bericht gemäss Art. 47 RPV



Auftraggeber

Stadtrat Bülach

Bearbeitung
Gestaltungsplan

Suter • von Känel • Wild • AG, Zürich
Peter von Känel, Projektleitung
Fanny Andermatt, Sachbearbeitung
Thomas Gasser, Sachbearbeitung
Mirco Grob, Zeichner

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	5
1.1 Ausgangslage	5
1.2 Inhalt und Ziele des öffentlichen Gestaltungsplans	8
2. Planungsrechtliche Rahmenbedingungen	10
2.1 Kantonale Richtplanung	10
2.2 Regionale Richtplanung	11
2.3 Kommunale Richtplanung	14
2.4 Kommunale Nutzungsplanung	14
2.5 Kantonale und kommunale Inventare	16
3. Konzepte für Bülach Nord	17
3.1 Allgemeines	17
3.2 Konzept Areal Herti	18
3.3 Konzept Areal SBB	19
3.4 Konzept Areal Glashütte	21
3.5 Konzept Areal Bülachguss	23
3.6 Städtebaulicher Wettbewerb Areal Bülachguss (Privat)	25
4. Abstimmung Siedlung und Verkehr	26
4.1 Verkehrsplanerische Vorgaben	26
4.2 Vorgaben Parkierung	28
4.3 Massnahmen im Gestaltungsplan	29
5. Formelles	33
6. Erläuterungen zum Gestaltungsplan	34
6.1 Zweck	34
6.2 Bestandteile und Geltungsbereich	34
6.3 Ergänzendes Recht	35
6.4 Qualitätssicherung	36
6.5 Inventarisierte Objekte	37
6.6 Nutzweise	39
6.7 Grundmasse	41
6.8 Gestaltung der Bauten	44
6.9 Umgebungsgestaltung	45
6.10 Verkehr	47
6.11 Parkierung	54
6.12 Ver- und Entsorgung	58
6.13 Altlasten	62
6.14 Lärm allgemein	63
6.15 Lärmstudie Areal Glashütte	64
6.16 Lärmgutachten Güterumschlag und Rangierbetrieb	65
6.17 Lärmstudie Areal Bülachguss	67
6.18 Lärmsituation Areal SBB (Baufeld B1b)	68
6.19 Lärmschutzmassnahmen	68
6.20 Störfallvorsorge	73
6.21 Etappierung	74
7. Mögliche Auswirkungen	75
8. Ablauf und Mitwirkungsverfahren	77

8.1	Übersicht Gesamtablauf	77
8.2	Mitwirkung der Öffentlichkeit	78
8.3	Vorprüfung durch das ARE	78
9.	Schlussbemerkung	79
	Anhang	80
I.	1. Vorprüfung (ARE)	80
I.I	Raumplanerische Gesamtbeurteilung	80
I.II	Auflage zur Lufthygiene	80
II.	2. Vorprüfung (ARE)	81
II.I	Anregung zu den Bestimmungen	81
II.II	Materielle Hinweise	81
II.III	Hinweise zum Bericht gemäss Art. 47 RPV	82

1. Einleitung

1.1 Ausgangslage

Fluglärmproblematik forciert
Planung in Bülach Nord



Die planerischen Rahmenbedingungen für die Entwicklung von Bülach Nord bilden das vom Stadtrat bereits im Jahr 2004 verabschiedete „Leitbild Bülach Nord“ sowie die Studie „Perspektiven der Stadtentwicklung“ aus dem Jahr 2005. Auslöser der nun forcierten Entwicklung in Bülach Nord ist jedoch das SIL-Verfahren (Sachplan Infrastruktur Luftfahrt) von Bund und Kanton Zürich. Trotz Verzicht des Bundesamts für Zivilluftfahrt BAZL auf die Option „Parallelpiste“ und die hierfür nicht mehr erforderlichen raumplanerischen Sicherungen, haben die noch in der Evaluation stehenden Betriebsvarianten fluglärmbedingt Auswirkungen auf das Siedlungsgebiet von Bülach. Der westliche Teil der Stadt dürfte bleibend von Überschreitungen der Lärm-Immissionsgrenzwerte betroffen sein. Zonen für lärmempfindliche Nutzungen wie Wohnen dürfen dort nicht mehr ausgeschieden werden. Auch Baulücken dürfen nur noch dort geschlossen werden, wo ein überwiegendes öffentliches Interesse besteht und das Areal sowohl planungsrechtlich als auch tatsächlich erschlossen ist.

Tendenziell sollen die lärmempfindlichen Wohnzonen in den betroffenen Gebieten nutzungsplanerisch auf längere Sicht hin ausgedünnt werden. Das heisst, dass die dort nach geltender Bau- und Zonenordnung (BZO) noch vorhandenen Verdichtungspotenziale für Wohnen nicht mehr ausgeschöpft werden sollen. Daraus resultiert langfristig eine siedlungsplanerische Einbusse hinsichtlich Potenzial für das Bevölkerungswachstum in Bülach West in der Grössenordnung von ca. 1'200 Einwohnern. Die laufende Revision der kantonalen Siedlungsplanung hat sich deshalb auch mit Kompensationsmassnahmen innerhalb des ausgeschiedenen Siedlungsraums von Bülach zu befassen.

Verlagerung der
Wohnnutzung nach Bülach
Nord

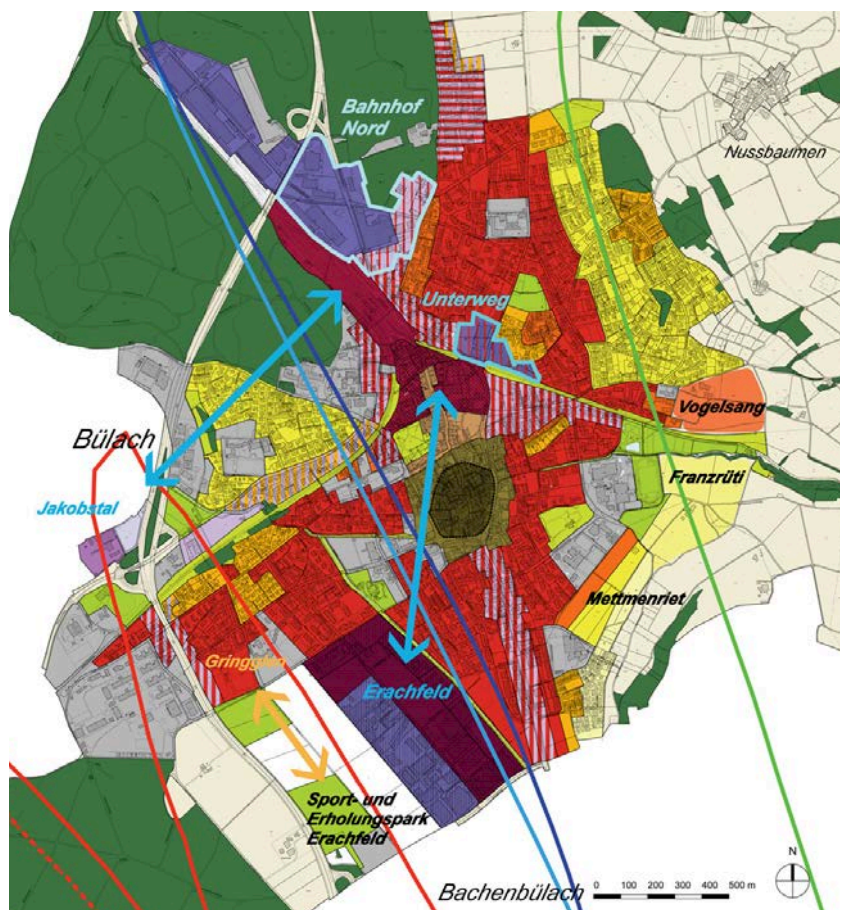
Die Kompensation für lärmempfindliche Nutzungen hat konsequenterweise ausserhalb der Gebiete mit Immissionsgrenzwertüberschreitungen aus dem zu erwartenden Fluglärm zu erfolgen. Das heutige Industriegebiet in Bülach Nord bietet sich in Kombination mit den städtebaulichen Absichten der Stadt („Leitbild Bülach Nord“) in idealer Weise an. Bülach Nord eignet sich hierzu auch aufgrund seiner optimalen Verkehrsanbindung sowohl an den öffentlichen Verkehr (Bahnhof mit gut ausgebauten Angeboten für Zug und Bus) als auch an den motorisierten Individualverkehr (Autobahnanschluss Bülach Nord, A51).

Industriezonen werden zu Mischzonen

Die heutige Industriezone Bülach Nord mit den Arealen Glas-hütte (Vetropack) und Bülachguss soll zu diesem Zweck in Zonen für Mischnutzungen (Wohnen, Gewerbe, Dienstleistungen, Hotel, Freizeit, Unterhaltung usw.) umgezont werden. In unmittelbarer Nähe zum öffentlichen Verkehr, Autobahnanschluss und zum Zentrum von Bülach bietet das Gebiet ideale Voraussetzungen für eine städtische Entwicklung, ohne dass neue Siedlungsgebiete erschlossen werden müssen. Es soll mittel- bis längerfristig ein städtebaulich-architektonisch qualitätsvoller neuer Stadtteil mit guter Ausgestaltung der Freiräume sowie guter Anbindung an den Bahnhof und die übrigen Verkehrsträger entstehen.

Das Arbeitsplatzgebiet Bülach Nord gemäss übergeordneter siedlungsplanerischer Festlegung soll unabhängig von den jetzigen Umzonungsbestrebungen primär ins Gebiet Jakobstal verlagert werden; dort lassen sich lärmunempfindliche Nutzungen (Arbeiten) platzieren.

Handlungsoptionen aus dem Bericht
„Auswirkungen von SIL-Betriebs-
varianten“ vom 23.4.08



Kanton und Region stützen Planung der Stadt

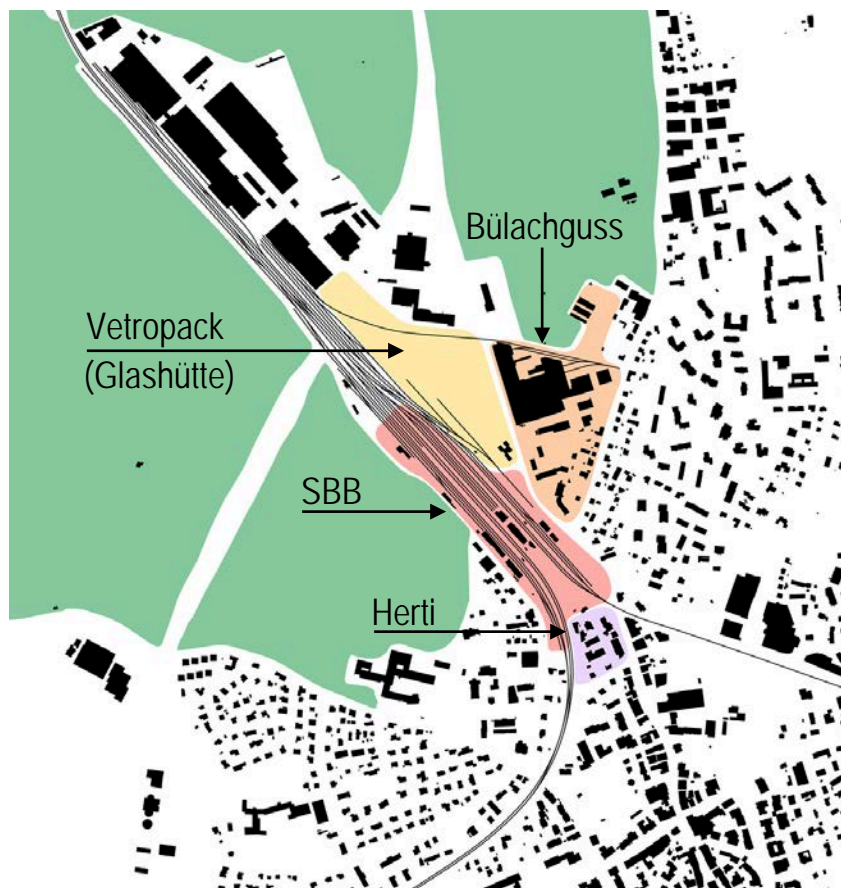
Aufgrund der Perimetergespräche mit dem Kanton Zürich im SIL-Verfahren unterstützt das Amt für Raumentwicklung (ARE ZH) die Umzonungsbestrebungen der Stadt. Die Absichten der Stadt decken sich auch mit den Intentionen der Regionalplanung.

Ausarbeitung von Eckwerten als Grundlage für Testplanung

Vor diesem Hintergrund wurden von der Kommission für Stadtgestaltung (KfS) für das Gebiet Bülach Nord auf der Basis des „Leitbild Bülach Nord“ nutzungsplanerische Eckwerte ausgearbeitet, welche als Grundlage für eine Teilrevision der Nutzungsplanung dienen sollen. Die Eckwerte wurden vom Stadtrat an seiner Sitzung vom 20. Mai 2009 beschlossen. Bei den Eckwerten handelt es sich im Wesentlichen um Richtgrössen der neuen zonenspezifischen Grundmasse (Dichte, Gebäudehöhen, Nutzungsanteile usw.), die im Rahmen eines Testplanungsverfahrens verifiziert und justiert wurden.

Schwarzplan mit Waldareal und
Testplanungsarealen:

- Herti: ca. 5'600 m²
- SBB: ca. 13'000 m²
- Vetropack: ca. 42'000 m²
- Bülachguss: ca. 40'000 m²



Beteiligte

Vertreter Stadt Bülach

Vertreter Kommission für Stadtgestaltung (KfS)

Verkehrsexperte

Vetreter Herti / SBB

Vertreter Vetropack (Glashütte)

Vertreter Bülachguss

Das Testplanungsverfahren startete im Juni 2009. Folgende Vertreter waren beteiligt:

- Hanspeter Lienhart, Stadtrat, Bau, Planung, Umwelt und Verkehr
- Markus Burkhard, Leiter Bau und Planung
- Tomaso Zanoni, Präsident KfS
- Daniel Christoffel, Vizepräsident KfS
- Beat Nipkow, Mitglied KfS
- Oscar Merlo, Inhaber TEAMverkehr.zug AG
- Jorge Vieitez Rios, Projektleiter SBB Immobilien Development Ost
- Hans Fahrni, Geschäftsleiter Vetoreal AG
- Hans-Ulrich Büchi, Mitinhaber Bülachguss AG
- Heinz Vontobel, Mitinhaber Bülachguss AG

Das Testplanungsverfahren fand seinen Abschluss mit der Fertigstellung des Schlussberichts und der Präsentation der Ergebnisse der Testplanung an einer Pressekonferenz im April 2010.

1.2 Inhalt und Ziele des öffentlichen Gestaltungsplans

Inhalt des öffentlichen Gestaltungsplans

Der öffentliche Gestaltungsplan beinhaltet eine gesamtheitliche städtebauliche, freiräumliche und verkehrstechnische Betrachtung des Stadtteils Bülach Nord und gibt Auskunft über die Rahmenbedingungen, nach denen weiter geplant werden soll.

Der öffentliche Gestaltungsplan umfasst konzeptionelle Angaben über die Baufelder inkl. Grundmasse für die Bauten (inkl. Hochhäuser), Nutzweise, Freiräume (z.B. öffentliche Plätze und Pärke), Terrainverlauf (Teilgebiet D), Erschliessung (z.B. Lage der Zufahrten, öffentliche Fuss- und Radwege), Standorte von Versorgungseinrichtungen, Energieanforderungen, Qualitätsanforderungen usw. Auf der Grundlage des Gestaltungsplans werden die Nachfolgeplanungen in Form von privaten Detailgestaltungsplänen und/oder qualifizierten Konkurrenzverfahren für die Areale Herti, SBB, Glashütte und Bülachguss erstellt.

Ziele des öffentlichen Gestaltungsplans

Mit dem öffentlichen Gestaltungsplan sollen insbesondere folgende Ziele erreicht werden:

- städtebaulich und architektonisch besonders gut gestaltete Überbauungen,
- dichte Bauweise, u.a. durch den Einsatz von Hochhäusern,
- eine dem Nachhaltigkeitsprinzip folgende Stadtentwicklung,

- ausgewogene Nutzungsdurchmischung mit einem angemessenen Wohnanteil,
- publikumsbezogene Nutzungen an Passantenlagen,
- öffentliche Freiräume wie Plätze und Pärke mit besonders guter Gestaltung und zweckmässiger Ausstattung,
- Förderung des nicht motorisierten Verkehrs durch ein attraktives Fuss- und Radwegnetz sowie durch die Nutzung des öffentlichen Verkehrsangebots
- rationelle Erschliessung der Baufelder,
- Lärmschutz entlang der Bahnlinie und entlang der Schaffhauserstrasse, vor allem mit städtebaulichen Massnahmen,
- Abstimmung mit dem Gesamtverkehrskonzept Bülach (GVK),
- Abstimmung mit dem regionalen Gesamtverkehrskonzept Flughafenregion (rGVK),
- Aufzeigen der Massnahmen, welche sich aus der Störfallvorsorge ergeben,
- Beitrag an die Erreichung des bimodalen Modalsplitziels für die Region Unterland,
- Anteil des öffentlichen Verkehrs am Neuverkehr im Gestaltungsplanperimeter.

Kantonaler Richtplan
Siedlung

2. Planungsrechtliche Rahmenbedingungen

2.1 Kantonale Richtplanung

Gemäss kantonalem Richtplan liegt das Planungsgebiet vollständig innerhalb des Siedlungsgebiets und ist als Zentrumsgebiet bezeichnet. Gemäss Bericht zum kantonalen Richtplan sind bei künftigen Planungen in Zentrumsgebieten folgende Grundsätze wegleitend:

- Dichte Siedlungsteile mit hoher Siedlungsqualität sollen erhalten bleiben bzw. neu geschaffen werden können. Zu diesem Zwecke sind in der Regel Mischnutzungen anzustreben; insbesondere soll auch Wohnraum erhalten bzw. neu geschaffen werden.
- Die baulichen Dichten sind, angepasst an die örtlichen Gegebenheiten, für die einzelnen Zentrumsgebiete insgesamt deutlich über den in § 49a PBG vorgesehenen Ausnützungen festzulegen. Mit gezielten Nutzungs- und Dichtevorgaben in der regionalen Richtplanung sind die Zentrumsgebiete, auch zur Sicherung genügender Erholungsbereiche, bedarfsgerecht zu strukturieren.
- Der Wirtschaft sind optimale Standorte zur Verfügung zu stellen, insbesondere solche mit hoher Erschliessungsqualität mit dem öffentlichen Verkehr. Die bereits vorhandenen infrastrukturellen Vorleistungen der öffentlichen Hand sind auszuschöpfen.
- Die Verkehrs- und die übrige Infrastruktur ist so zu planen und zu projektieren, dass eine sinnvolle Etappierung der Nutzung der einzelnen Gebiete erreicht wird.
- Als Entwicklungsimpulse oder zur funktionalen Optimierung sind öffentliche Einrichtungen zielgerichtet auszubauen bzw. anzusiedeln.
- Durch kooperative Planungsverfahren ist sicherzustellen, dass im Zusammenspiel verschiedenster Politikbereiche von Bund, Kanton und Gemeinden wie Wirtschaftsförderung, Umweltpolitik, Raumplanung, Verkehrspolitik aber auch Finanzpolitik Entwicklungsimpulse aufgenommen bzw. ausgelöst werden können.

Diese Zielsetzungen entsprechen den Zielsetzungen des Gestaltungsplans. Der kantonale Richtplan Siedlung bedarf daher keinerlei Anpassungen aufgrund der Planung Bülach Nord.

Kantonaler Richtplan Verkehr



Oben: Ausschnitt aus dem Entwurf des kantonalen Richtplans (Antrag RR an KR), 28.3.2012

Rechts: Ausschnitt aus dem rechts-gültigen kantonalen Richtplan Ver-kehr

Der Standort Bülach wurde mit Beschluss des Kantonsrats vom 26.3.2007 als geplanter Standort für eine Güterumschlaganlage im kantonalen Richtplan Verkehr festgelegt. Es wurden noch keine weitergehenden Abklärungen bezüglich Grösse und Standort einer solchen Anlage getroffen. Dies wird Gegenstand der weiteren Planungen sein.

Wie der Entwurf des derzeit in Überarbeitung befindlichen kantonalen Richtplans (Stand: Antrag Regierungsrat an Kantonsrat) zeigt, wurde die Signatur für den Güterumschlagplatz auf dem Areal Bahnhof Ost (Verladerampe) vorgesehen. Dieser Sachverhalt wurde entsprechend im öffentlichen Gestaltungsplan abgebildet.



2.2 Regionale Richtplanung

Regionaler Richtplan Siedlung

Im regionalen Richtplan Siedlung sind die Areale Glashütte und Bülachguss als Arbeitsplatzgebiete ohne Wohnanteil mit hohen baulichen Dichten bezeichnet. Solche Arbeitsplatzgebiete sind als Schwerpunkte für die weitere Entwicklung von Produktions-, Verteilungs-, Handels- und Dienstleistungsbetrieben vorgesehen. Da im Gebiet Bülach Nord nun ein hoher Anteil an Wohnnutzung vorgesehen ist, wird neu das Gebiet Jakobstal als Arbeitsplatzgebiet betrachtet. Dort lassen sich problemlos lärmunempfindliche Nutzungen (Arbeiten) platzieren. An dieser Stelle ist die Mitte 2012 angenommene kantonale Kulturlandinitiative zu erwähnen, die Neueinzonungen erschwert. Betroffen davon sind diejenigen Teile des Jakobstals, die heute keiner rechtskräftigen Bauzone zugewiesen sind. Per Ende Januar 2013 hat die Baudirektion einen Umsetzungsvorschlag ausgearbeitet. Die Vernehmlassung zum Entwurf der Umsetzungsvorlage dauerte vom 28. Januar bis 29. März 2013. Die entsprechenden Unterlagen umfassen die vorgeschlagenen Änderungen des PBG (Synopsis), die Ermächtigung des Regierungsrates (im Sinne eines erläuternden Berichts) sowie den Beschluss des Regierungsrates über das Umsetzungskonzept. Die Schlussabstimmung des Kantonsrates ist bis Juni 2014 durchzuführen.

Der regionale Richtplan schreibt eine maximale Gebäudehöhe von 22 m vor. Die geplanten Gebäude weisen jedoch Höhen von bis zu 60 m auf (Areal Glashütte). Auf Grund der angestrebten Höhenentwicklung stellt die auf regionaler Stufe festgelegte Gebäudehöhe von 22 m ein Hindernis dar.

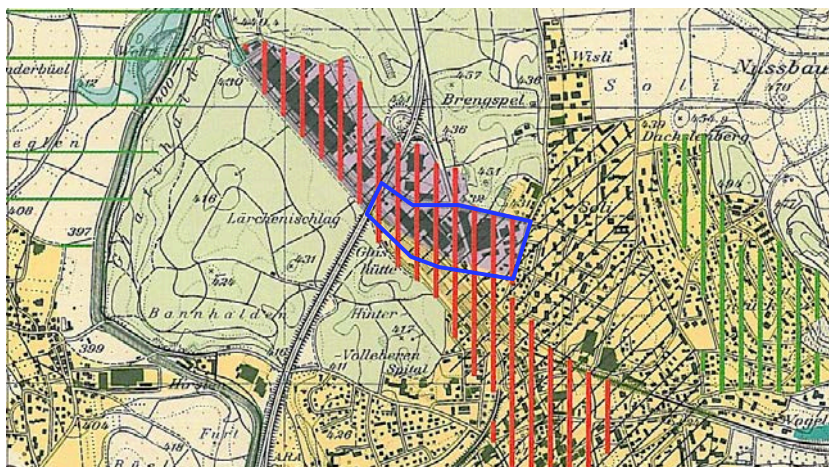
Teilrevision notwendig

Um die Zielsetzungen des Gestaltungsplans Bülach Nord zu erreichen, ist eine Revision des regionalen Richtplans Siedlung notwendig, die folgende Bestandteile umfasst:

- Aufhebung der Festlegung „Arbeitsplatzgebiet“ für die Areale Glashütte und Bülachguss
- Ermöglichung von Gebäuden mit Höhen bis zu 60 m auf dem Areal Glashütte

Auf Antrag des Stadtrats Bülach hat die Delegiertenversammlung der Planungsgruppe Zürcher Unterland PZU die Teilrevisionen im Frühjahr und Herbst 2012 nach positiver Stellungnahme durch das ARE genehmigt. Zu Punkt 1 liegt der Festsetzungsbeschluss des Regierungsrats inzwischen vor.

Ausschnitt aus dem regionalen Richtplan Siedlung:
violett = Arbeitsplatzgebiet
blau bandiert = betroffenen Flächen der Areale Glashütte und Bülachguss



Regionaler Richtplan Verkehr

Der regionale Richtplan Verkehr sieht auf dem Areal Bülachguss im Bereich der Fangletenstrasse eine öffentliche Parkierungsanlage von regionaler Bedeutung vor. Die heute befestigte und zum Teil überdachte Fläche dient jedoch zum grösseren Teil als Depot der Baufirma Kern und seit November 2009 zum kleineren Teil als Standort für Wohncontainer für das Asylwesen der Stadt Bülach. Es besteht keine öffentliche Parkierungsanlage. Der Bedarf und die Zweckmässigkeit einer regionalen Parkierungsanlage im Gebiet Bülach Nord sind daher zu überprüfen. Falls kein Bedarf für diese Anlage besteht, ist der Delegiertenversammlung der PZU ein Antrag zur Löschung dieses Eintrags zu stellen.

Ausschnitt aus dem regionalen
Richtplan Verkehr



Der regionale Richtplan Versorgung, Entsorgung, öff. Bauten und Anlagen beinhaltet keine Festlegungen, die das Gestaltungsplangebiet betreffen.

Teilrevision notwendig

Um die Zielsetzungen des Gestaltungsplans Bülach Nord zu erreichen, ist eine Revision des regionalen Richtplans Verkehr notwendig, die folgenden Bestandteil umfasst:

- Teilweise Aufhebung des Anschlussgleises im Industriegebiet Nord

In der Folge der Transformation des ausschliesslichen Arbeitsplatzgebietes Bülach Nord in ein Mischgebiet mit einem hohen Wohnanteil entfällt der Bedarf für ein Anschlussgleis zur Erschliessung des Industriegebietes. Die in der Karte zum regionalen Richtplan Verkehr enthaltene Festlegung „Anschlussgleis“ erweist sich im Abschnitt zwischen der Solistrasse und der Überführung der Autobahn A51 (östlich der Überführung der Autobahn A51), angesichts der künftig geänderten Gebietsnutzung, als nicht mehr sachgerecht.

Auf Antrag des Stadtrats Bülach vom 24. April 2013 hat die Delegiertenversammlung der Planungsgruppe Zürcher Unterland PZU die Teilrevision am 30. Mai nach positiver Stellungnahme durch das ARE genehmigt.

Weiter ist vorgesehen, die im regionalen Richtplan unmittelbar nördlich der Fangletenstrasse eingetragene Parkierungsanlage aufzuheben. Entsprechende Schritte werden vom Stadtrat bei der nächsten Gelegenheit eingeleitet.

2.3 Kommunale Richtplanung

Kommunale Richtpläne
Siedlung, Verkehr und Fuss-
und Wanderwege

Die kommunalen Richtpläne Siedlung, Verkehr sowie Fuss- und Wanderwege enthalten ebenfalls Festlegungen für das Gebiet Bülach Nord. Im Hinblick auf den angestrebten Gestaltungsplan Bülach Nord steht eine Teilrevision der kommunalen Richtpläne nicht im Vordergrund. Ausgenommen davon ist der kommunale Richtplan Verkehr (nachfolgend Verkehrsplan genannt). Dieser wird auf der Basis des Gesamtverkehrskonzepts Bülach und der neuen Zielsetzungen und Erkenntnissen angepasst. Die Anpassung erfolgt parallel zum Gestaltungsplan.

2.4 Kommunale Nutzungsplanung

Bau- und Zonenordnung und
Zonenplan

Parallel zum öffentlichen Gestaltungsplan wird die Bau- und Zonenordnung sowie der Zonenplan durch das Planungsbüro Daniel Christoffel revidiert. Die Revision beinhaltet folgende, das Gebiet Bülach Nord betreffende Bestandteile:

- Umzonung der Industriezonen in Mischzonen
- Festlegung von Gestaltungsplanpflichten
- Anpassung der Grundmasse in diesen Mischzonen
- Ermöglichung von Gebäuden mit Höhen bis zu 60 m auf dem Areal Glashütte

Die Revisionsakten liegen vor.

Detailgestaltungspläne

Der Gestaltungsplan legt für gewisse Teilgebiete eine Pflicht zur Ausarbeitung von Detailgestaltungsplänen und/oder zur Durchführung von Konkurrenzverfahren fest. In Kapitel 6.4 finden sich weitere Erläuterungen hierzu.

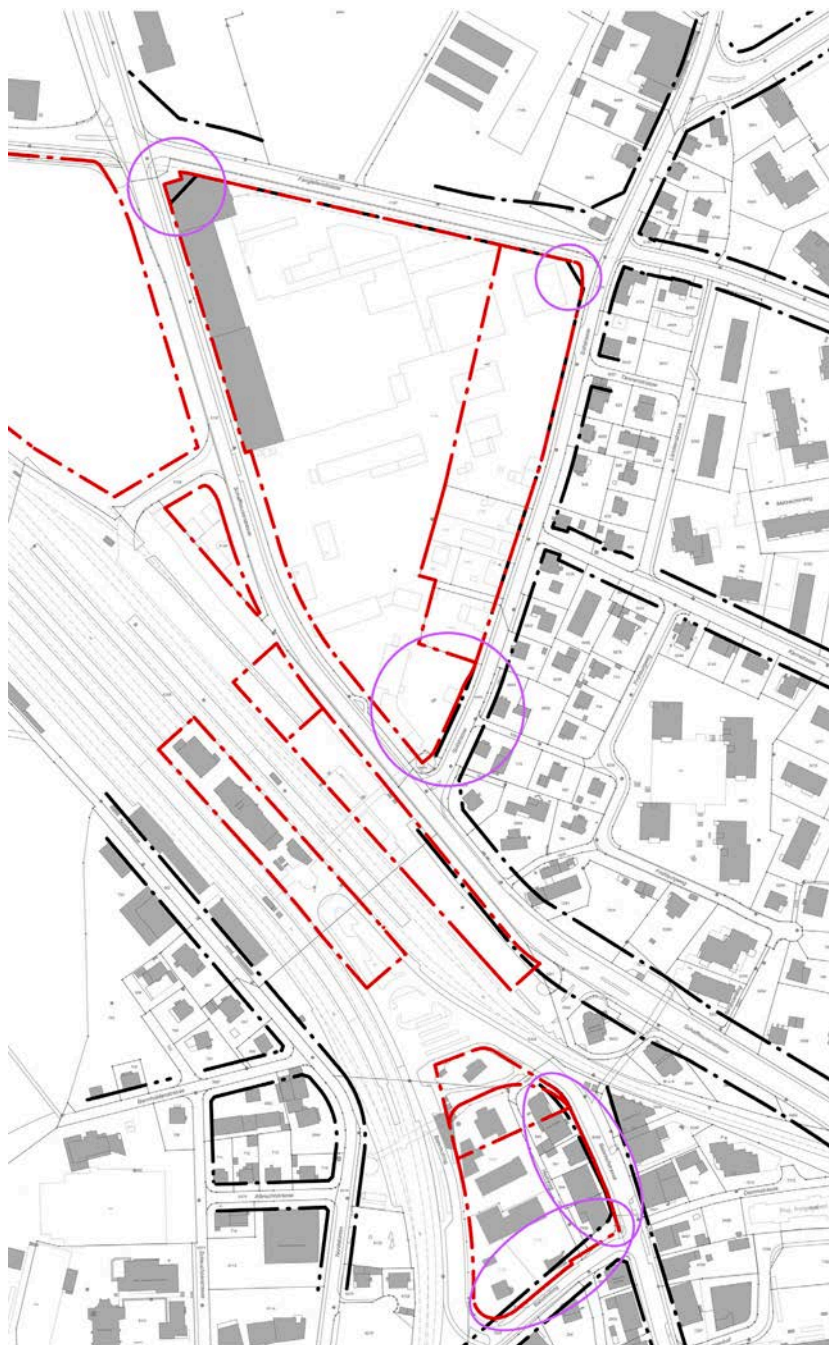
Waldabstandslinie

Im östlichen Teil der Parzelle Kat. Nr. 7185 (Giesserei) wurde 1994 mit Regierungsratsbeschluss (RRB) Nr. 2966 die Waldgrenze festgelegt. Mit einer Distanz von 14 m wurde mit RRB Nr. 2664 / 1995 die Waldabstandslinie fixiert. Eine Änderung dieser Waldabstandslinie ist nicht geplant.

Verkehrsbaulinien

Entlang der Schaffhauser-, Soli- und Fangletenstrasse sowie entlang des südlichen Abschnitts des Bahnhofs und der Bahnhofstrasse bestehen Verkehrsbaulinien. Diese werden bei den Festlegungen der Baubegrenzungslinien im Gestaltungsplan weitgehend berücksichtigt. An den in der nachfolgenden Abbildung mit Kreisen markierten Stellen weicht die Baubegrenzungslinie von der Verkehrsbaulinie ab. Hier sind die Verkehrsbaulinien bei nächster Gelegenheit an die Festlegungen des Gestaltungsplans nach dessen Festsetzung anzupassen.

Legende:
schwarz = Verkehrsbaulinien
rot = Baubegrenzungslinien
violett = Anpassungsbedarf
Verkehrsbaulinien



Inventarisierte Objekte im
GP-Perimeter

2.5 Kantonale und kommunale Inventare

Im Perimeter des Gestaltungsplans sind drei Gebäude inventarisiert:

- der grosse Backsteinbau der Bülachguss an der Schaffhauserstrasse (Gussputzerei, Gussformerei, Sandmisch-turm),
- das Aufnahmegebäude der SBB am Bahnhof Bülach sowie
- das Bahnwärterhäuschen auf dem Bahnhofplatz.

In Kapitel 6.5 wird die Schutzwürdigkeit dieser drei inventarisierten Objekten erläutert sowie der zukünftige Umgang mit diesen Bauten thematisiert.

3. Konzepte für Bülach Nord

3.1 Allgemeines

Dem öffentlichen Gestaltungsplan wie auch den nachfolgenden privaten Detailgestaltungsplänen liegen die Resultate der Testplanung zugrunde, die durch folgende Planungsteams erarbeitet worden sind:

Areal Herti und Areal SBB

- Marianne Unternährer Pickard, Inhaberin Architekturbüro Unternährer Pickard, Zürich
- Beda Troxler, Projektarchitekt, freier Mitarbeiter
- Peter Hüsler, Mitinhaber Hüsler + Hess Landschaftsarchitekten, Luzern

Areal Glashütte

- Beat Odinga, Geschäftsleiter Beat Odinga, Uster
- Marie-Claude Bétrix, Mitinhaberin Bétrix & Consolascio, Erlenbach
- Lea Rickenbacher, Projektarchitektin Bétrix & Consolascio
- Simona Pribeagu, Projektarchitektin, freie Mitarbeiterin
- Carola Antón, Mitinhaberin Antón & Ghiggi, Zürich
- Dominique Ghiggi, Mitinhaberin Antón & Ghiggi

Areal Bülachguss

- Beat Vetterli, Mitglied Geschäftsleitung RLC, Rheineck
- Stephan Rausch, Mitglied Geschäftsleitung RLC
- Irina Moor, Projektarchitektin RLC

Umsetzung im öffentlichen Gestaltungsplan und in Detailgestaltungsplänen

Die konzeptionellen Grundzüge der Entwürfe der Planungsteams werden in abstrakter Form im Gestaltungsplan grundeigentümerverbindlich festgelegt. Dabei soll der nötige Spielraum für die nachfolgenden Detailgestaltungspläne sowie für die späteren Projektierungen offen gehalten werden.

Die nachfolgenden Projekterläuterungen und Abbildungen stammen von den Planungsteams und wurden in verkürzter Form dem Schlussbericht zur Testplanung entnommen.

3.2 Konzept Areal Herti

Städtebauliche Konzeption



Abb. Situationsplan mit Dachaufsicht
(Quelle der Abbildungen: Architekturbüro Unternährer Pickard)

Das Geviert innerhalb der Aussenräume Bahnhofstrasse – Bahnhofplatz – Bahnhofring kann als in sich geschlossene Einheit gelesen werden. Die lineare Bebauung entlang der Bahnhofstrasse mit Einzelbauten und zusammengebauten Körpern sowie die heterogenen Volumen stammen aus unterschiedlichen Zeiten. In ihrer Gebrauchstüchtigkeit erfüllen sie heutige Anforderungen zum Teil nicht mehr, sind sanierungsbedürftig oder stehen leer. Eine übergreifende räumliche Struktur im Projektvorschlag trägt diesem Umstand Rechnung. In Ost/West-Richtung erfolgt eine räumliche Durchlässigkeit. Durch die Hierarchisierung der Erschliessungs- und Aufenthaltsräume und die Setzung von differenzierten Binnenräumen wird eine Insel lesbar.

Die vier Baukörper mit wechselnder Tiefe und unterschiedlichen Höhen zwischen 13.5 m und 19.0 m ermöglichen genügend grosse Aussenräume für Wohnnutzungen, eignen sich aber auch für Dienstleistungsbetriebe, Hotels und Gewerbe. Durch das Brechen der Geometrie entsteht eine Abfolge von Lücken, offenen Räumen und Durchsichten. Die kräftige Raumstruktur mit hoher Flexibilität lässt genügend Spielraum für die unterschiedlichen Bedürfnisse der einzelnen Grundeigentümer hinsichtlich Nutzung und Planungszeitpunkt. Im Erdgeschoss sind vorwiegend publikumsorientierte Nutzungen anzuordnen. In der weiteren Planung ist zudem der Ausformulierung des Kopfbaus besondere Beachtung zu schenken.

Abb. Schnitt Nord-Süd: Neubauten mit 4-6 Geschossen. Grün: Gewerbe/Verkauf/Büronutzung; Orange: Wohnnutzung; Violett: Jokernutzungen (Wohnen oder Gewerbe)

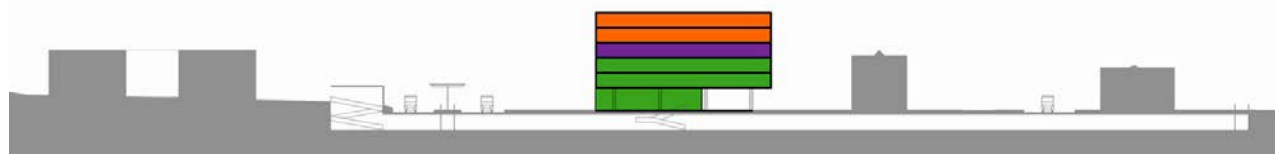
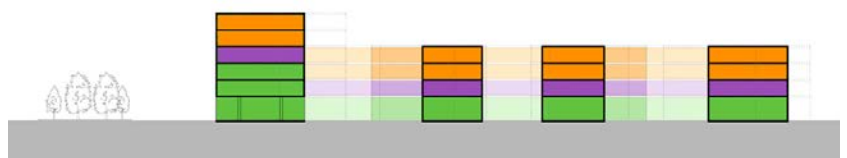


Abb. Schnitt West-Ost durch den Kopfbau auf dem Areal Herti

Erschliessung

Das Areal Herti kann über die Bahnhofstrasse erschlossen werden. In Betracht zu ziehen ist jedoch auch die Zufahrt in die auf dem Areal Herti geplante Tiefgarage über die bestehende Fussgängerunterführung von der Nordstrasse her. Um die Koexistenz von Fussgängern, Radfahrern und Motorfahrzeugen in Gegenrichtung zu gewährleisten, bedarf es einer Verbreiterung der Unterführung. Die Zufahrt in die Bahnhofstrasse von der Nordstrasse her ist für den motorisierten Privatverkehr nicht erwünscht, ein entsprechender Anschluss ist daher nicht zu planen. Die Erschliessung für Kunden und Anlieferung erfolgt auf

der Bahnhofstrasse. Mehr hierzu in Kapitel 6.10 sowie im GVK Bülach Nord.

3.3 Konzept Areal SBB

Übergeordnete städtebauliche Entwurfsidee

Die übergreifende Entwurfsidee für die Volumen, welche die Charaktere der lang gezogenen schmalen Grundstücke Bahnhof Mitte, Bahnhof Ost und Bahnhof West respektiert, bildet die primäre Raumdefinition. Die gegeneinander verschobenen Baukörper spielen in Wechselwirkung miteinander und schaffen örtliche Raumsequenzen, welche das Gleisfeld begleiten. In Querrichtung entsteht ein Gefäss vom westlich gelegenen Wald bis zum Niveausprung des Ostareals und der Schaffhauserstrasse. Zusammen mit den Perrondächern führen die „freien“ Erdgeschosse einen Horizont ein, der in den Überdachungen der Bushaltestellen seinen Abschluss findet.

Eine Systematisierung des Territoriums soll die Klärung und Stärkung des Raums bewirken. Die Anbindung der gesamten Infrastruktur an die Linearität des Areals, die Schaffung von durchgehenden Wegnetzen sowie die Zusammenfassung von Nutzungen dienen dem übergeordneten Entwurfskonzept als weitere Massnahmen.

Bahnhof Mitte

Neben der Verbesserung der Lichtverhältnisse für den Hauptperron soll die Präsenz des geschützten Hauptgebäudes mittels einer Glas-/Stahlkonstruktion für die Überdachung verstärkt werden. Die Einlagerung von Publikumsnutzungen im Erdgeschoss verfolgt die Einbindung in das funktionale Netz. Mit der Zusammenführung von SBB-Reisebüro, Kiosk sowie Convenience Shop/Bar in einem Pavillon mit zugeordnetem Aussenraum auf dem Bahnhofplatz entstehen grosszügige Räume zwischen dem Hauptgebäude und dem Aufgang der Unterführung.

Das freie Erdgeschoss als Auftakt zum Areal Herti dient als Informationszentrum für den Busbetrieb. Eine verglaste Zone kann als Bar/Warteraum benutzt werden. Daneben ermöglicht ein Aufgang von der bestehenden Personenunterführung den direkten Zugang zu den Bussen sowie zum südlich gelegenen Stadtteil. Eine Verlängerung dieser Unterführung erschliesst den Bahnhof Ost. Damit entfällt das umständliche Auf und Ab über die bestehenden getrennten Anlagen zur Überwindung der Gleise.

Eingebettet in die Vorschläge für den öffentlichen Raum wird der Bahnhofplatz für den motorisierten Individualverkehr nur als Vorfahrt geöffnet, dem öffentlichen Verkehr wird auf dem Bahnhofplatz die Hauptrolle zugewiesen. Dadurch werden die Bahnhofstrasse sowie der Bahnhofring entlastet. Die P+R-Anlagen

werden ausschliesslich auf den Arealen Bahnhof Ost und West angeordnet.

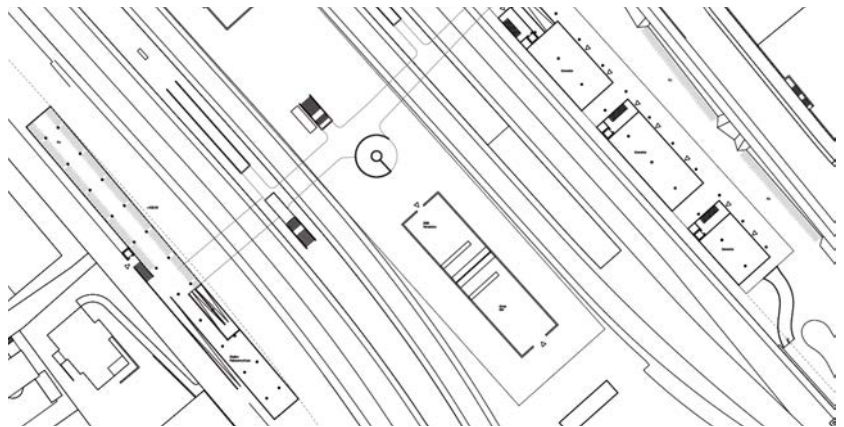
Auf den Bushof wird in Kapitel 6.10 näher eingegangen.

Bahnhof Ost

Das Areal auf der Ostseite wird als multifunktionale Fläche interpretiert. Für die zentrale Parkierung sind verschiedene Varianten als erd- und untergeschossige Anlagen möglich. Um eine hohe Qualität der Gestaltung im Rahmen des Gesamtkonzepts sowie einer weiterführenden Verbindung zu den umliegenden Arealen sowie dem Bushof zu gewährleisten, sollen die 200 P+R-Parkplätze gemäss Empfehlung des Amts für Raumentwicklung (ARE) soweit als möglich unterirdisch angeordnet werden.

Die Dimensionierung der Bauvolumen sucht das räumliche Zusammenspiel mit den benachbarten Gebäuden. Als Nutzungen werden publikumsnahe Dienstleistungen in den pavillonartigen Glaskörpern im Erdgeschoss sowie Praxen, Büros, Schulungsräume etc. für die Obergeschosse vorgeschlagen. Die gegeneinander abgesetzten Pavillons im Erdgeschoss ermöglichen eine räumliche Durchlässigkeit zu den Gleisanlagen.

Erdgeschossplan Bahnhof



Bahnhof West

Die Verlängerung der Unterführung bis zur Nordstrasse bewirkt eine Aktivierung des Westareals. Der Ersatz des Bestands durch eine Art „Werkgebäude“ dient einerseits als Standort für Fahrradabstellplätze mit der damit verbundenen Infrastruktur wie Werkstatt und Arbeitsraum, andererseits können in den Obergeschossen die auf dem Areal notwendigen Flächen für Arbeitsräume der SBB bereitgestellt werden.



Abb. Schnitt Nord-/Schaffhauserstrasse mit den beiden Neubauvolumen; Grün: Gewerbe/Verkauf/Büros/Praxen

3.4 Konzept Areal Glashütte

Städtebauliche Idee/Vision

Um den problematischen Standortbedingungen von Lärmimmission und industriell geprägter Nachbarschaft zu begegnen, braucht es eine starke, überzeugende Form, eine klare Identität, kurz gesagt einen Stadtteil, der sich aus dem Bestand hervorhebt, ihn aber auch logisch ergänzt. Stadttor, Siedlungsabschluss und Verkehrsknoten mit urbaner Dichte brauchen auch eine besondere Identifikation. Drei Türme verleihen dem Ort aus der Ferne betrachtet eine künstliche Topografie. In der Wahrnehmung innerhalb des Ensembles grenzen sie Stadträume (Plätze) ab.

Hofbauten und Hochhäuser sind Klassiker des städtischen Raums. Eine Addition reiner Hofbauten würde wohl urbane Strassenräume erzeugen, hätte aber bei der angestrebten Dichte weniger Freifläche zugelassen. Eine reine Hochhaus-Siedlung hätte zu viel Freifläche geschaffen und das soziale Leben auf Strassenebene verdünnt. Das Kombinieren beider Gebäudetypen jedoch hat vielfache Vorzüge. Die Hof-Form (Gebäude A, E, G) schafft eine Vielfalt an Nutzungsmöglichkeiten auf der Strassenebene, bietet ruhige Hofseiten und praktische Wohnungstypen. Die Hochhäuser (Gebäude B, D, F) markieren die drei öffentlichen Plätze, öffnen ihren Bewohnern die Aussicht in die Ferne (evtl. auch für Hotelzimmer) und markieren den Stadtabschluss für den Betrachter aus der Ferne.



Abb. Situationsplan mit Dachaufsicht, Freiraumgestaltung, Erschliessung und Gebäudebeschriftung

Treppen, Rampen, Bewegung

Zwischen der Schaffhauserstrasse und dem Bahntrassee besteht ein Niveauunterschied von etwa fünf Metern. Ausserdem ist durch die Entsorgung der Altlasten an einem Punkt eine besonders tiefe Grube entstanden. Im Projekt sind die Niveaus der Plätze und Strassen dieser Brachen-Topografie wie folgt nachempfunden: Es gibt einerseits das „städtische“ Plateau, das sich – durch die Schaffhauserstrasse definiert – bis zur Altstadt fortsetzt, andererseits eine Senke wenig über dem Bahntrassee, welche sich mit dem Niveau des Bahnhofs verbindet (landschaftliche Analogie: Flussaue).

Eine Vielfalt von Niveausprüngen prägt das Areal. Diese feine Topografie des Orts trägt zum Charakter bei. Vom „Schaffhauserplatz“ auf der obersten Ebene läuft man hinunter zu den anderen Plätzen. Die Treppen und die Plätze bieten einladende Sitzmöglichkeiten, die zusammen mit den Rampen in einer weitergehenden Planung noch näher zu studieren sind.

Nutzungsverteilung

In den Erdgeschossen sind öffentliche Nutzweisen und Dienstleistungsbetriebe vorgesehen. Diese Nutzungen schaffen, wo es Höfe gibt, eine Art Filter zwischen Strasse (öffentlicher Raum) und Hof (halböffentlicher Raum). Tagsüber kann von der Ruhe des Hofes profitiert werden, nachts wird der Zugang zum Hof für externe Nutzer gesperrt. Eine grosse Vielfalt an Nutzweisen wird im Erd- und Sockelgeschoss mit vielen verschiedenen Bautiefen angeboten.

Die besonders exponierten Bauten am Anfang und am Ende des Areals können ohne Störung der Nachtruhe für lärmige Nutzungen (Mehrzweckraum, Sportwettkämpfe, Disco usw.) verwendet werden.

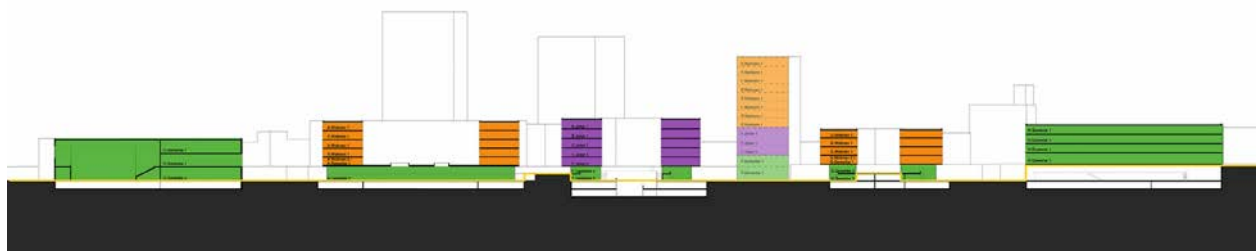


Abb. Schnitt Nord-Süd; Grün: Gewerbe/Verkauf/Büronutzungen; Orange: Wohnnutzungen; Violett: Jokernutzungen

3.5 Konzept Areal Bülachguss

Entwurfsparameter

Die Bebauung auf dem dreiecksförmigen Areal muss auf drei verschiedene Nachbarsituationen reagieren. Entlang der Soli-strasse besteht eine kleinteilige Struktur mit Einfamilienhäusern, die bei der Neuplanung auf der anderen Strassenseite speziell zu berücksichtigen ist. Bei der Fangletenstrasse grenzen teilweise bewaldete Grünräume an das Areal. Gegen Westen wird das Areal Bülachguss durch die Schaffhauserstrasse begrenzt. Die künftig angrenzende Bebauung auf dem Areal Glashütte besteht aus grossmassstäblichen Baukörpern, teilweise aus Hochhäusern sowie dem Bahnhof. Das in seiner äusserlichen Erscheinung schützenswerte Industriegebäude an der Schaffhauserstrasse bleibt bestehen.

Entlang der Achse Schaffhauserstrasse entsteht zusammen mit der benachbarten Überbauung eine interessante Abfolge von linearen Strassenräumen und öffentlichen Plätzen. Gebildet werden diese Räume von grossmassstäblichen Baukörpern, die teilweise sehr lang gestreckt sind und bis zu fünf Geschosse aufweisen. Die Plätze bilden Zugangspforten zu den angrenzenden Arealen Bülachguss, Glashütte und dem Bahnhof. Durch lang gestreckte Baukörper an der Westseite des Areals wird auf bestehende Strukturen wie die Bahnhofsbauten, Industriebauten und die Schaffhauserstrasse reagiert. Je grösser die Entfernung zu diesen Referenzobjekten, umso mehr lösen sich die grossmassstäblichen Strukturen auf.

Räumliche Qualitäten innerhalb des Areals

Die öffentlichen Platzräume dienen als Eingangsportal zum Areal und zur Schaffung von stadträumlichen Qualitäten in den Baufeldern mit gewerblichen Nutzungen. Die öffentlichen Plätze sind ebenerdig hauptsächlich von gewerblichen Nutzungen umgeben. Die halböffentlichen Plätze sind innerhalb der Wohnbebauungen angeordnet und dienen vorwiegend den Bewohnern des Areals. Sie sind von den Verkehrswegen weitgehend abgeschildert und sollen durch ihre Gestaltung unterschiedliche Qualitäten aufweisen.

Das gesamte Areal soll weitgehend vom motorisierten Verkehr freigehalten werden. Ausser auf den Zufahrten zu den Tiefgaragen und den Besucherparkplätzen wird nur Anlieferungsverkehr gestattet sein. Für den Fuss- und Langsamverkehr ist das ganze Areal durchlässig. Im Süden des Areals wird die Anbindung an den Bahnhof neu gestaltet.

Baufelder und Bebauungsmuster

Das Areal wurde in 9 Baufelder eingeteilt. Dabei sind die Bau-
felder 1, 2 und 8 für Solitärbauten vorgesehen. Die Baufelder 3
bis 7 und 9 können mit einer unterschiedlichen Struktur über-
baut werden.



Abb. Baufelder mit halböffentlichen Innenhöfen



Abb. Option mit gewerblich genutztem Sockelgeschoss

Nutzungsanordnung

Gewerbliche Nutzungen, inklusive Büronutzung und Dienstleis-
tungen, drängen sich auf der westlichen Arealseite auf. Der
schützenswerte Gebäudekomplex eignet sich gut für Gewerbe-
zwecke und Dienstleistungen, gegebenenfalls sogar als Hotel.
Aufgrund des angestrebten Wohnanteils von über 70% sind
auch Flächen für Ladengeschäfte für den täglichen Bedarf bzw.
für die Quartiersversorgung vorgesehen.

Auf der Ostseite grenzen Wohnquartiere an das Areal der Bü-
lachguss. Da diese Arealseite sehr wenigen Immissionen wie
Verkehrslärm etc. ausgesetzt ist, wird dort eine attraktive Wohn-
bebauung vorgeschlagen. Im mittleren Arealbereich können
sich die Nutzungen vermischen. Im Erdgeschoss der Baufelder
3, 6 und 7 können alternativ auch grossflächige Gewerbe-
nutzungen angeordnet werden. Das ARE empfiehlt Lösungen
mit halböffentlichen Freiräumen gegenüber grossflächigen Ge-
werbenutzungen vorzuziehen, da letztere für die Durchlässig-
keit des Areals wichtig sind und überdies ein entscheidender
Faktor für die Wohnqualität darstellen. Weiter entstehen durch
die Freiräume Öffnungen hin zu den anliegenden Gebieten,
was die Einbindung in das Gesamtkonzept stärkt.

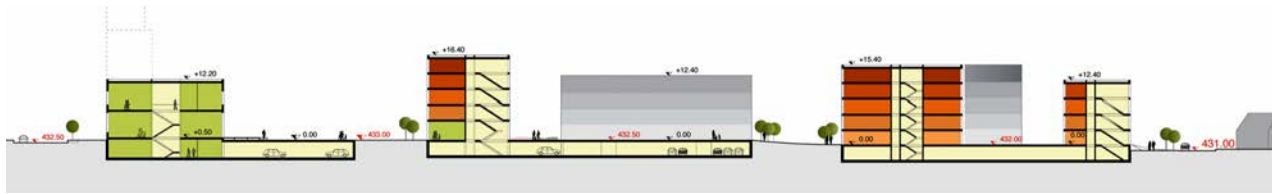


Abb. Schnitt Schaffhauser/-Solistrasse: Grün: Gewerbe/Verkauf/Büronutzungen; Orange/Rot: Wohnnutzungen

3.6 Städtebaulicher Wettbewerb Areal Bülachguss (Privat)



Im Sommer 2012 erfolgte auf dem Areal Bülachguss ein von privater Seite (Allreal) initiiertes städtebauliches Wettbewerbsverfahren. Der Jurybericht datiert vom 1. November 2012. Mit dem Wettbewerb sollte ein städtebauliches Konzept erarbeitet werden, welches aufzeigt, wie das Areal belebt und die Integration in das bestehende Stadtviertel bewerkstelligt werden kann. Die im Rahmen der Testplanung vorgegebenen Nutzungen, welche durch den Gestaltungsplan definiert sind, sollten geprüft und bezüglich Nutzungsmix und Ausmass eine städtebaulich sinnvolle Lösung mit unabhängigen, etappierbaren Baufeldern vorgeschlagen werden. Anhand des Siegerprojekts der Diener&Diener Architekten (Abb. links) wird nun ein städtebauliches Leitbild und ein Masterplan mit entsprechenden Baufeldern, Freiräumen und Etappierung als Grundlage für einen Detailgestaltungsplan Bülachguss erarbeitet.

Konzeptmerkmale des Siegerprojekts

Die wichtigsten Merkmale des städtebaulichen Konzepts von Diener&Diener sind:

- durchgängiges Gestaltungsprinzip;
- drei um eine Hofmitte angeordnete Blockbebauungen;
- aufgelockerter Übergang zum Soliquartier;
- Umnutzung westliches Fabrikgebäude (Schutzobjekt) in Gewerbe- und Atelierzentrum;
- Grosszügiger Freiraum zwischen Fabrikgebäude und Wohngebiet.

Abb. rechts: Visualisierungen Projekt
Diener&Diener
(Quelle: Jurybericht Allreal vom 1.
November 2012)



4. Abstimmung Siedlung und Verkehr

Grosse Herausforderung

Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr im Gebiet Bülach Nord ist eine grosse Herausforderung. Die Bahnhofsnähe bietet hervorragende Voraussetzungen, das Gebiet Bülach Nord mit kurzen Wegen und hochwertigen Freiräumen entwickeln zu können. Die vorhandenen und ausbaubaren Kapazitäten für den motorisierten Individualverkehr (MIV) sind beschränkt, und verschiedene übergeordnete Vorgaben haben Einfluss auf den angestrebten Modalsplit. Die nachfolgenden Unterkapitel geben eine Übersicht, welche Vorgaben im Bereich Verkehr zu beachten sind und was konkret der öffentliche Gestaltungsplan zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr beiträgt.

4.1 Verkehrsplanerische Vorgaben

Kantonaler Richtplan

Gemäss Leitlinie 2 des kantonalen Richtplans „ist die Entwicklung der Siedlungsstruktur schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr (ÖV) auszurichten; damit hat der öffentliche Verkehr mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses zu übernehmen, der nicht auf den Velo- oder Fussverkehr entfällt. [...] Der Velo- und Fussverkehr ist vor allem auf kurzen Distanzen und in dicht besiedelten Gebieten zu fördern.“

Regionaler Richtplan

Zum Modalsplit werden im regionalen Richtplan keine Vorgaben gemacht. Die Planungsgruppe Zürcher Unterland forderte, dass bei der Überprüfung des kantonalen Richtplanes folgende Punkte aufgenommen werden:

- Deutliche Verbesserung der Anbindung für die Unterlandgemeinden mit öffentlichem Verkehr (Bahn oder Bus) ans Regionalzentrum Bülach.
- Direkte Verbindung von Bülach zum Flughafen. Als kurzfristig realisierbare Massnahme: Ausbau der heutigen Buslinien von Bülach zum Flughafen mit Haltestellen in Bachenbülach, Winkel und Rüti/Niderrüti.

Diese Anliegen sind zwischenzeitlich in die Revision des kantonalen Richtplans eingeflossen.

Agglomerationsprogramm des Kantons Zürich

Im Agglomerationsprogramm wird für die Region Unterland für den ÖV für das Jahr 2030 einen Bi-Modalsplit von 18% festgelegt. Die Aufteilung des Tri-Modalsplits zum heutigen Ist-Zustand und den Zielen für das Jahr 2030 ist wie folgt:

Modalsplit-Ziele trimodal 2030

Teilregion	Verkehrsart	Ist-Zustand 2010		Ziel 2030	
		Wege/Tag	Modalsplit	Wege/Tag	Modalsplit
Unterland	MIV	69'000	67%	73'800	64%
	ÖV	11'600	11%	16'700	14%
	LV	23'100	22%	25'300	22%

rGVK Flughafenregion

Das rGVK Flughafenregion weist den Teilregionen des Unterlands entsprechende Ziele und Handlungsbedarfe zu.

Modalsplit-Ziele bimodal 2030

Teilregion	2007 (Modell)			Trend 2030 (Modell) Modalsplit	Ziel 2030		
	ÖV Wege/Tag	MIV Wege/Tag	Modalsplit		ÖV Wege/Tag	MIV Wege/Tag	Modalsplit
Unterland Ost	17'100	126'000	12%	14%	33'400	145'700	19%

Ziele Teilraum Unterland

Bereich	Ziel	Handlungsbedarf
Verkehr	- Aufwertung der ÖV-Qualität und Verbindung zum Flughafen	- Schnelle, behinderungsfreie und direkte Busverbindungen zwischen Unterland und Flughafen - Attraktives Busnetz im Korridor Unterland Ost mit guter Anbindung an die Bahnknoten (v.a. Bülach)
	- Aufwertung Langsamverkehr	- Verbesserung der Velo- und Fussgängerqualität und -attraktivität im Siedlungsraum

Neuste Erkenntnisse

Mittlerweile wurde der Modalsplit für die Region Unterland aufgrund des aktualisierten Verkehrsmodells neu berechnet. Der Ausgangswert für das Unterland – bimodaler Split – beträgt für den ÖV neu 19%. Der Zielwert 2030 beträgt anstelle von 19% neu 21%.

Das Gebiet Bülach Nord hat mit seiner guten Lage zum Bahnhof Bülach einen überdurchschnittlichen Anteil zur Zielerreichung zu leisten. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Neuverkehr hat somit 55% zu erreichen.

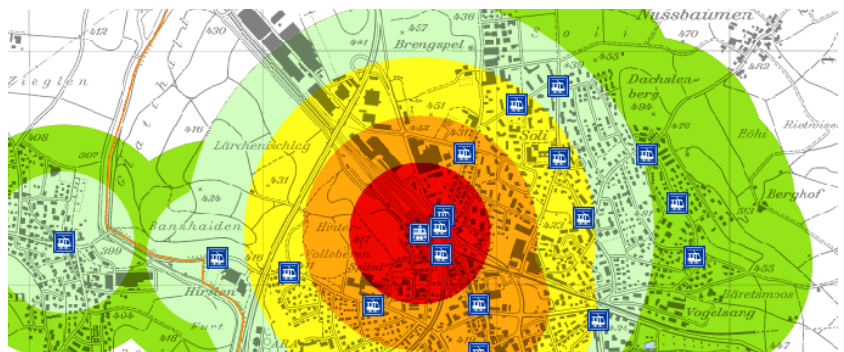
Gesamtverkehrskonzept Bülach

Das Gesamtverkehrskonzept der Stadt Bülach bildet konkrete Methoden und Massnahmen im Bereich Bülach Nord zur Erhöhung des Bi-Modalsplitziels für den ÖV ab:

Methoden zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl

- Umsetzung von „Push and Pull-Massnahmen“ (z.B. Parkplatzbewirtschaftung in Kombination mit Anreizen zur Veränderung der Verkehrsmittelwahl / z.B. Angebotsausbau beim ÖV)
- Siedlungsverdichtung in direktem Bahnhofsumfeld

- ## 4.2 Vorgaben Parkierung



Unter Berücksichtigung der Wegleitung ergeben sich für das Gestaltungsplangebiet Bülach Nord nördlich des Bahnhofs insgesamt je nach Nutzungsszenario zwischen 1'200 und 1'900 Parkplätzen.

4.3 Massnahmen im Gestaltungsplan

Für die Steuerung des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsmittelwahl stehen der Stadt Bülach und den Grundeigentümern verschiedene Massnahmen zur Verfügung:

Beschränkung der Anzahl Parkplätze

Die wohl zentralste und am besten überprüfbare Massnahme zur Beeinflussung des Modalsplits ist das Parkplatzangebot. Eine nachträgliche Einschränkung von realisierten Parkplätzen gestaltet sich schwierig, wie verschiedene Beispiele zeigen. Deshalb sollten die Weichen des Parkplatzangebots und die damit erzeugten Fahrten schon zu Beginn gestellt werden. Die PPVO Bülach entspricht wie bereits erwähnt weitgehend der kantonalen Wegleitung. Die Güteklasse A ist jedoch nicht in der PPVO enthalten. Das Gebiet Bülach Nord gehört nach den grösseren, urbanen Umsteigeknoten in den Städten Zürich und Winterthur bezüglich ÖV-Erschliessungsqualität zu den am besten erschlossenen Gebieten im Kanton Zürich. Entsprechend besteht das Potenzial zur Einhaltung von Mindestwerten in unmittelbarer Bahnhofsnähe und zur konsequenten Einhaltung der Wegleitung.

Inhalt Gestaltungsplan

→ Die kantonale Wegleitung wird im GP als massgebend für die Parkplatzberechnung festgelegt. Für das unmittelbar an den Bahnhof angrenzende Teilgebiet A sollen die Mindestwerte gelten.

Parkplatzbewirtschaftung

Parkplatzbewirtschaftung ist je nach Art der Bewirtschaftung ein griffiges Mittel zur Steuerung der Anzahl Fahrten. Eine degressive Bewirtschaftung mit abnehmenden Parkplatzgebühren fördert das Langzeitparkieren und schränkt damit die Anzahl Fahrten ein, während eine progressive Bewirtschaftung mit zunehmenden Parkplatzgebühren den Umschlag pro Parkfeld erhöht und damit die Attraktivität für die Belegung je nach Preisbildung einschränkt. In Ergänzung oder als Ersatz zu monetären Bewirtschaftungsformen kann auch eine zeitliche Regelung zweckmässig sein. Die Rechtsprechung lässt keinen Zwang zu einer bestimmten Art der Bewirtschaftung zu.

Inhalt Gestaltungsplan

→ Im GP wird eine lenkungswirksame Bewirtschaftung vorgeschrieben. Es wird offen gelassen bzw. den Mobilitätskonzepten übertragen, welche Bewirtschaftungsform am zweckmässigsten ist.

Ausschluss stark verkehrserzeugender Nutzungen

Nutzungen wie z.B. Verbrauchermärkte, Fachmärkte, Factory Outlet Centers, Erlebnisparks u. dgl., können ein grosses Verkehrsaufkommen zur Folge haben. Die Definition solcher Nutzungen ist in der Besonderen Bauverordnung II § 4 und § 5 festgehalten. Im Gebiet Bülach Nord besteht trotz des Autobahnanschlusses auf den bestehenden Strassen wenig Kapazi-

Inhalt Gestaltungsplan

tät. Ein zweites Bülach Süd mit seinen grosszügigen Einkaufsmöglichkeiten wird im bahnhofsnahe Gebiet von Bülach Nord nicht angestrebt, nicht zuletzt auch wegen der Transformation von Industriegebiet in Wohnen und Gewerbe und den bereits stark belasteten Verkehrsträgern.

→ Im ganzen Gestaltungsplanperimeter sind keine Fachmärkte, Einkaufszentren und Grosszentren zulässig. Verkehrsin-
tensive Einrichtungen (VE) sind nur dann zulässig, wenn die Verträglichkeit der zusätzlichen Verkehrsbelastung auf dem Strassennetz und den angrenzenden Quartieren mit einem Gutachten nachgewiesen wird.

Mobilitätskonzepte und Controlling

Mit Mobilitätskonzepten wird der Transfer der übergeordneten Planungsziele auf das tatsächliche Nutzerverhalten angestrebt. Im Weiteren besteht damit die Möglichkeit, im Verlauf der Gebietsentwicklung korrigierend auf allfällig in den ersten Baue-tappen entstandene Missstände einwirken zu können. Zuletzt eröffnet das Controlling zumindest die Möglichkeit auch nach der Inbetriebnahme der Anlagen verbindliche Massnahmen für ein funktionierendes Verkehrsnetz festzulegen.

Der Inhalt eines Mobilitätskonzepts besteht insbesondere aus einer Darlegung des Zusammenspiels von Parkplatzangebot und -nachfrage und deren Bewirtschaftung, evt. aus einem Fahrtenmodell, der zu erwartenden induzierten Verkehrsmenge, der Anreize zur Benutzung des ÖV's und des LV's sowie der Erläuterung des Controllings.

Inhalt Gestaltungsplan

→ Für die Teilgebiete C und D ist spätestens mit der Eingabe des ersten Baugesuchs ein Mobilitätskonzept vorzulegen, welches u.a. den angestrebten Modal Split (Weg pro Verkehrsmittel) aufzeigt. Es sind auch Aussagen zum Controlling und Monitoring zu machen.

Fahrtenmodell

Ziel des Fahrtenmodells ist eine wirtschaftlich, umweltfreundlich und verkehrsplanerisch optimale Nutzung von Parkplätzen. Das Fahrtenmodell ist ein Planungs- und Vollzugsinstrument zur Steuerung des Verkehrsaufkommens und stellt eine Ergänzung bzw. Erweiterung der PPVO dar bzw. im Gebiet Bülach Nord eine Ergänzung der Wegleitung.

Mit einem Fahrtenmodell wird festgelegt, wie viele Autofahrten (Zu- und Wegfahrten) ein Teilgebiet bzw. die im Teilgebiet zulässigen Nutzungen maximal auslösen dürfen. Das Fahrtenmodell ermöglicht Flexibilität bei der Parkplatzbewirtschaftung innerhalb eines vorgegebenen Fahrtenplafonds (Fahrtenlimite).

Das Fahrtenmodell ist durch eine Organisation sicherzustellen. Betriebssysteme und Fahrtenzahlen sind durch ein unabhängiges Institut zu prüfen. Bei einer Überschreitung der Fahrtenlimite haben die dem Fahrtenmodell angeschlossenen Nutzer Korrekturmassnahmen umzusetzen. In Frage kommen sowohl be-

	<p>triebliche als auch bauliche Massnahmen zur Eingrenzung des Verkehrsvolumens. Lässt sich die Einhaltung der Fahrtenlimite nicht garantieren, hat die Behörde in letzter Konsequenz die Vorgaben bezüglich Parkplatzangebot restriktiv umzusetzen, indem eine entsprechende nutzungsspezifische Zuordnung der Parkplätze oder ein Parkplatzabbau angeordnet wird.</p>
Inhalt Gestaltungsplan	<p>→ Ein Fahrtenmodell kann allenfalls im Zusammenhang mit dem Controlling in den Mobilitätskonzepten thematisiert werden. Eine Verpflichtung zur Ausarbeitung eines Fahrtenmodells besteht nicht.</p>
Massnahmen gemäss GVK	<p>Das Gesamtverkehrskonzept Bülach thematisiert die Abstimmung von Siedlung und Verkehr quartierübergreifend für sämtliche Stadtteile. Für das Gebiet Bülach Nord werden spezifische Massnahmen vorgesehen.</p> <p>Aufgrund der starken Auslastung des Knotens Schaffhauser-/ Winterthurerstrasse fordert das GVK eine Vermeidung einer zusätzlichen Verkehrserzeugung im Bahnhofsquartier. Davon ausgenommen ist der Zulieferverkehr.</p>
MIV: Flankierender Inhalt Gestaltungsplan (Bauprojekte sind nötig)	<p>→ Fahrzeuge auf der Schaffhauserstrasse dürfen auf Höhe des Güterbahnhofs nicht links abbiegen, da dies die Langsamverkehrsachse zu stark beschneiden würde. Diese Fahrbeziehung wird via Schützenmattstrasse angeboten.</p> <p>→ Um eine leistungsfähige Erschliessung von Bülach Nord zu gewährleisten, wird der Knoten Schaffhauser-/ Fangleten-/ Schützenmattstrasse mit einer LSA ausgerüstet werden.</p> <p>→ Der Knoten Soli-/ Schaffhauserstrasse wird mit einer bedingten ÖV-LSA ausgerüstet.</p> <p>→ Die Schaffhauserstrasse wird ihrer angrenzenden Nutzung entsprechend gemäss BGK umgestaltet.</p>
LV: Flankierender Inhalt Gestaltungsplan (Bauprojekte sind nötig)	<p>→ Im nördlichen Gleisfeld ist eine Passerelle für den Fuss- und Veloverkehr vorgesehen. (Inhalt Verkehrsplan)</p> <p>→ Verlängerung Unterführung Mitte (Inhalt Verkehrsplan)</p> <p>→ Diverse Massnahmen für die Durchwegung des LV's (LV-Korridore durch Areale, Strassenraumgestaltung usw.)</p>
ÖV: Inhalt Gestaltungsplan	<p>→ Festlegung ÖV-ergänzende Parkplatzangebote wie Park+Ride, Bike+Ride und Kiss+Ride</p> <p>→ Massnahmen zur Anbindung an den ÖV (Lifte, Abgänge, Passerelle, Verlängerung Unterführung Mitte)</p> <p>→ Vergrösserung und Neugestaltung Bushof zur Kapazitäts- und Attraktivitätssteigerung</p>
Fazit	<p>In Bülach wird gemäss Angaben des Amtes für Verkehr bereits heute der Zielwert von 19% für den Modalsplit erreicht. Mit den vorgesehenen Massnahmen des öffentlichen Gestaltungsplans</p>

Bülach Nord wird dieser Wert deutlich verbessert. Damit leistet der Gestaltungsplan auch einen Beitrag für die Verbesserung des Modalsplitwertes für die ganze Region.

Hinweis BGK

Derzeit wird ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) für das Gebiet Bülach Nord erarbeitet. Dieses berücksichtigt die Vorgaben aus dem Gestaltungsplan sowie aus dem Gesamtverkehrskonzept Bülach (Teil Bülach Nord).

5. Formelles

Verfahren

Der öffentliche Gestaltungsplan wirkt wie eine Spezialbauordnung, welche die allgemeinen Regelungen ergänzt. Mit dem Gestaltungsplan können massgeschneiderte Bauvorschriften erlassen werden. Für die Projektierung ist ein angemessener Spielraum zu belassen. Die rechtlichen Grundlagen für den Gestaltungsplan sind in § 83 ff PBG geregelt.

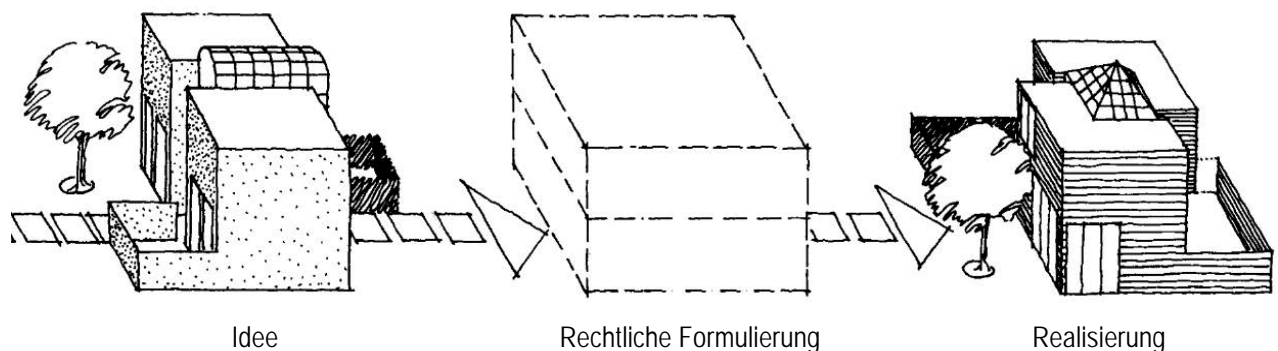
Der öffentliche Gestaltungsplan Bülach Nord ist vom Gemeinderat festzusetzen und anschliessend der Baudirektion zur Genehmigung einzureichen.

Der Gestaltungsplan zwingt nicht zu einer Bauausführung; er legt lediglich fest, in welchem Ausmass zusätzliche Bauten und Anlagen realisiert werden dürfen. Der Gestaltungsplan ist auch kein Bauprojekt. Sämtliche baulichen Veränderungen bedürfen deshalb noch einer baurechtlichen Bewilligung.

Die bestehenden Bauten haben Bestandesgarantie. Der Gestaltungsplan beinhaltet keine Verpflichtung, sondern ein Recht, Bauten zu realisieren, die den Bestimmungen des Gestaltungsplanes entsprechen.

Projektierungsspielraum

Um den nachfolgend projektierenden Architekten und Ingenieuren einen angemessenen Spielraum zu gewähren, wurden die Bebauungskonzepte der Planungsteams nicht als verbindlich erklärt, sie haben aber wegleitenden Charakter. Die Regelungen enthalten dementsprechend einen Projektierungsspielraum, so wie ihn auch das PBG vorschreibt. Dementsprechend wirkt der Gestaltungsplan abstrakt, da er ja noch kein Projekt ist, sondern erst die Rahmenbedingungen dazu darstellt. Ob dieser Spielraum zweckmässig genutzt wird, muss die Baubehörde im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens beurteilen.



6. Erläuterungen zum Gestaltungsplan

6.1 Zweck

Ziele: Mischnutzung in qualitativ hochwertiger, baulich verdichteter Umgebung

Der öffentliche Gestaltungsplan Bülach Nord bezweckt die Sicherstellung einer hohen städtebaulichen und architektonischen Qualität im Gebiet Bülach Nord.

Der öffentliche Gestaltungsplan macht die formulierten Ziele grundeigentümer- und behördenverbindlich.

Modalsplitziel

In Kapitel 4 wird auf das Thema Modalsplit eingegangen. Im öffentlichen Gestaltungsplan werden der Zielwert des bimodalen Modalsplitziels für die Region Unterland für das Jahr 2030 fixiert sowie der Anteil des ÖV am Neuverkehr.

6.2 Bestandteile und Geltungsbereich

Bestandteile

Der öffentliche Gestaltungsplan besteht aus den Bestimmungen, dem „Situationsplan“ 1:1000 und dem „Höhenlinienplan für die Teilgebiete C und D“ 1:1000. Diese Dokumente werden vom Gemeinderat festgesetzt und sind behörden- und grundeigentümergebunden.

Der hier vorliegende Bericht nach Art. 47 RPV hat lediglich informativen Charakter und wird weder festgesetzt noch ist er rechtsverbindlich.

Ergänzende Regelungen

Die Inkrafttretung des Gestaltungsplans setzt voraus, dass die öffentlich-rechtlichen Verträge resp. Entwicklungsvereinbarungen betreffend die Kostenbeteiligungen für Infrastrukturmassnahmen (Verkehrsanlagen und Werkleitungen), Fälligkeiten u.dgl. im Umfeld Bülach Nord rechtsgültig unterzeichnet sind. Weitere ergänzende Regelungen erfolgen durch Quartierpläne, ergänzende Detailgestaltungspläne oder Detailprojekte.

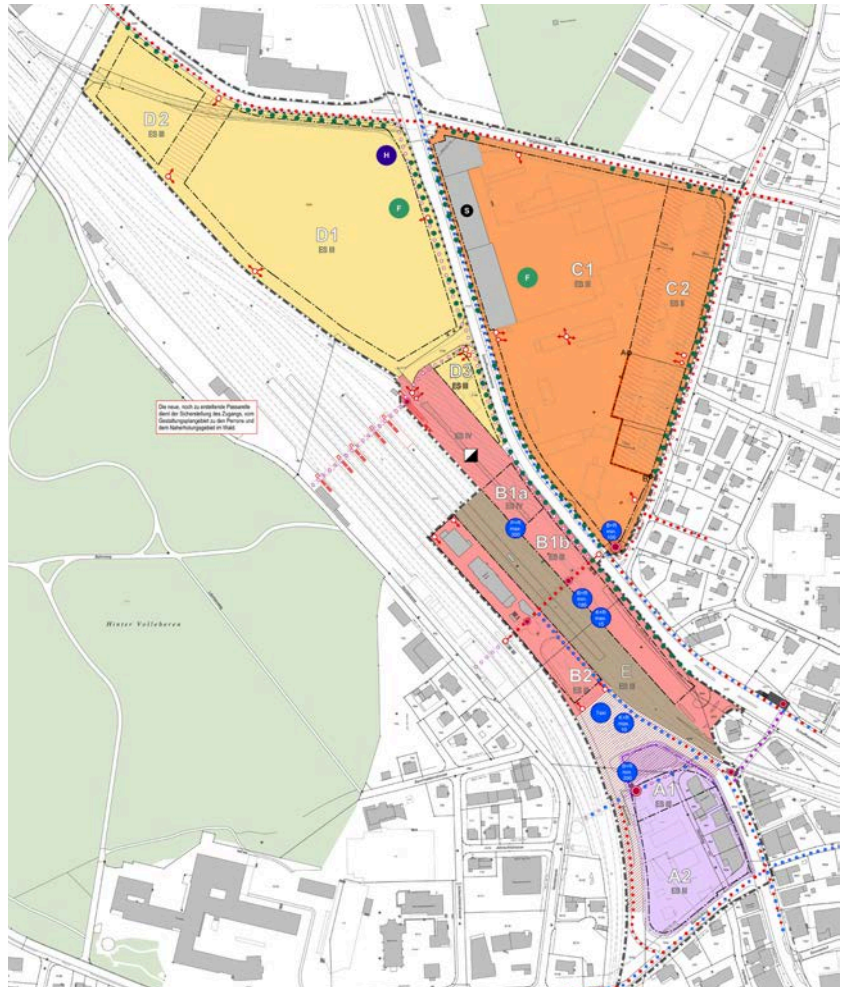
Geltungsbereich

Der Geltungsbereich des Gestaltungsplans umfasst rund 14.5 ha. Der Perimeter wird wie folgt begrenzt:

- im Osten durch die Solistrasse und die Schaffhauserstrasse,
- im Süden durch die Dammstrasse und den Bahnhofring,
- im Westen durch die westliche Grenze des Bahnhofrings auf Kat. Nr. 6303, die Flächen mit dem Stationsgebäude

Situation öffentlicher
Gestaltungsplan

- der SBB und der südwestlichen Grenze von Kat. Nr. 5209,
im Norden durch die Schützenmattstrasse und die Fangle-
tenstrasse.



Ergänzende Regelungen

Ergänzende Regelungen über die Erschliessung sowie gemeinschaftliche Ausstattungen und Ausrüstungen erfolgen durch einen öffentlich-rechtlichen Vertrag, ergänzende Detailgestaltungspläne oder Detailprojekte. Die Detailgestaltungspläne sind durch die jeweiligen Grundeigentümer auszuarbeiten.

6.3 Ergänzendes Recht

Verhältnis zur BZO und zum
übergeordneten Recht

Wo der Gestaltungsplan nichts anderes regelt, ist die jeweils gültige BZO der Stadt Bülach massgebend. Die Regelungen über die Baulinien und Grenzabstände gemäss § 279 Abs. 2 PBG bzw. § 270 Abs. 2 PBG sind nicht anwendbar und werden durch die Vorschriften im Gestaltungsplan ersetzt.

6.4 Qualitätssicherung

Durchführung
Konkurrenzverfahren,
Aufstellung
Detailgestaltungspläne

Um die festgelegten Ziele zu erreichen, sind die Grundeigentümer angehalten, wahlweise Konkurrenzverfahren (Studienaufträge, Projektwettbewerbe u. dgl.) durchzuführen und/oder Detailgestaltungspläne auszuarbeiten. Die beiden Verfahren haben dabei ein ganzes Teilgebiet zu umfassen und nicht nur einzelne Baufelder. Wenn in einem Baufeld nach Gestaltungsplan gebaut wird (z.B. C1), ist in den anderen Baufeldern des gleichen Teilgebietes ebenfalls nach Gestaltungsplan zu bauen (z.B. C2).

Die Detailgestaltungspläne müssen im Minimum Aussagen zu den Inhalten gemäss den Gestaltungsplanbestimmungen machen. Sofern Detailgestaltungspläne nicht von den Bestimmungen des Gestaltungsplans oder der Bau- und Zonenordnung abweichen, kann ihnen der Stadtrat zustimmen. Der Stadtrat kann die Grundeigentümer von der Durchführung eines Konkurrenzverfahrens und der Aufstellung von Detailgestaltungsplänen entbinden, sofern die Grundeigentümer besonders gut gestaltete und den genannten Zielen entsprechende Projekte vorlegen.

Im Bereich des Bushofs sind die SBB bei der Erarbeitung von Detailgestaltungsplänen zwingend einzubeziehen.

Mobilitätskonzept

Die Grundeigentümer der Teilgebiete C und D haben jeweils ein Mobilitätskonzept zu erarbeiten. Darin zeigen sie auf, mit welchen Massnahmen die Vorgaben des Modalsplitziels sowie des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Neuverkehr eingehalten werden können. Ein wirksames Controlling soll die langfristige Wirksamkeit des Konzepts sicherstellen. Die direkte Anbindung an den Bahnhof Bülach und der damit einhergehenden Reduktion der Parkplatzzahlen bietet bereits eine wichtige Grundlage für die Erreichung der angestrebten Ziele. Weitere unabdingbare Voraussetzungen sind Bushaltestellen. Erste Erkenntnisse seitens der Grundeigentümer im Rahmen der Überprüfung, ob die Modalsplitziele eingehalten werden können, zeigen auf, dass auf die im Betriebs- und Gestaltungskonzept Bülach Nord (BGK) als optional bezeichnete Bushaltestelle auf der Schaffhauserstrasse nicht verzichtet werden kann.

6.5 Inventarisierte Objekte

Schutzobjekte im Sinne von
§ 203 lit. c) PBG

Im Situationsplan sind die Bülachgussbauten als Schutzobjekte im Sinne des Gutachtens Nr. 06-2009 der kantonalen Denkmalkommission sowie der darauf gestützten Schutzbeurteilung und des Schutzkataloges (Gutachten DENKMALaktiv und ARIAS Industriekultur vom 12. Februar 2013) ausgewiesen. Eine formelle Unterschutzstellung ist bisher nicht erfolgt.

Die bezeichneten Bülachgussbauten sind grundsätzlich zu erhalten. Eine Umnutzung, eine Veränderung, ein Rückbau oder ein Ersatz dieser Bauten und Anlagen kann nur in Bezug auf die Inhalte der Schutzbeurteilung resp. des Schutzkatalogs vorgenommen werden und hat in Absprache mit der kantonalen Denkmalpflege zu erfolgen. Die kantonalen Amtsstellen sind bei Projektierungen frühzeitig mit einzubeziehen. Nebst den Bülachgussbauten befinden sich weitere schützenswerte Bauten, auf die im Situationsplan und den Bestimmungen keinen Bezug genommen wird. Nachfolgend werden alle Objekte kurz beschrieben.

Hauptgebäude der
Bülachguss



Abb. Markanter Auftritt der ehemaligen Bülachguss gegenüber der Schaffhauserstrasse am Ortseingang von Bülach Nord

Die kantonale Denkmalpflege (KDK) hat im Auftrag der Baudirektion (BD) ein Gutachten über die Schutzwürdigkeit der Fabrikgebäude der Bülachguss AG erstellt. Im Juli 2009 lieferte die KDK ihr Gutachten (Nr. 06-2009) der Baudirektion ab. Die KDK stellt in ihrem Gutachten folgenden Antrag:

„Der ehemalige Sandmischurm und die 150 m lange Fassade an der Schaffhauserstrasse setzen einen bedeutenden ortsbaulichen Akzent im Bereich des Bahnhofs und stehen stellvertretend für eine bedeutende wirtschaftliche Epoche in der Geschichte von Bülach. Nach dem vollständigen Abbruch aller Gebäude der Glashütte Bülach sind die repräsentativen Bauten auf dem Areal Bülachguss die letzten Zeugen der industriellen Vergangenheit von Bülach Nord.

Gestützt auf das Gutachten der Denkmalpflege erarbeiteten die Firmen DENKMALaktiv und ARIAS Industriekultur eine Schutzbeurteilung und einen Schutzkatalog. Beides datiert in einem gemeinsamen Bericht vom 12. Februar 2013. Der Schutzkatalog formuliert Erhaltungsziele für den Sandaufbereitungsturm, die Formerei & Kernmacherei, die Gussputzerei und die Glüherei. Vorwiegend geht es um den Erhalt von Fassaden und wichtigen inneren Konstruktion. Weiter werden Renovationshinweise formuliert.

Bahnhofgebäude



Abb. Aufgrund der vielen Anbauten ist das Bahnhofgebäude trotz seiner grünen Fassade kaum als solches zu erkennen.

Die kantonale Denkmalpflege Zürich erarbeitete 2006 eine Inventargrundlage über die Bahnhofanlagen von Bülach. Der Kanton stuft die Bahnhofanlage als von kommunaler Bedeutung ein.

Die Bahnhofanlage ist jedoch nicht in einem kommunalen Inventar enthalten. Im Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz ISOS ist das Aufnahmegebäude von 1900 als Einzelobjekt 0.0.21 Bahnhof bezeichnet und mit dem Schutzziel „A“ bewertet, was einen integralen Erhalt der Substanz umfasst.

SBB-intern erfolgte 1983/84 eine Inventarisierung der Bahnstation von Bülach. Im SBB-eigenen Inventar der historischen Bahnhöfe wurde auf eine Einstufung des Aufnahmegebäudes von 1900 verzichtet. Die Ursprünglichkeit wurde mit 2 von 6 möglichen Stufen bewertet, d.h. stark verbautes Aufnahmegebäude mit störenden Um- und Zubauten um den alten Baukern. Als Erhaltungsziel für das Aufnahmegebäude wurde die Stufe „C“ definiert. Damit wird dargetan, dass beim Gebäude folgende Massnahmen zur Anwendung gelangen sollten: Beseitigung störender Eingriffe sowie denkmalpflegerische Bearbeitung durch die Hochdienste der SBB. Als störender Eingriff wird die „Zerschneidung“ des Gebäudes durch das Perrondach sowie die starke Purifizierung gewertet (Verwendung von stilfremden Elementen).

Bahnwärterhäuschen



Abb. Das Bahnwärterhäuschen ist dicht eingewachsen.

Innerhalb des Gestaltungsplanperimeters befindet sich noch ein drittes inventarisiertes Objekt: Das ehemalige Bahnwärterhäuschen auf dem Bahnhofplatz (Bahnhofstrasse Nr. 49) ist im kommunalen Inventar der Schutzobjekte mit Schutzziel A aufgeführt (Erhaltung der Substanz). Eine überkommunale Schutzwürdigkeit besteht nicht. Da diese Fläche dringend für den Ausbau des Bushofs benötigt wird, strebt die Stadt Bülach eine Entlassung dieses Gebäudes aus dem Inventar an.

Die konkrete Schutzwürdigkeit und die Möglichkeit zur Entlassung aus dem Inventar wurde im denkmalpflegerischen Gutachten von Walter O. Gubler, dipl. Arch. ETH SIA, Zürich, abgeklärt. Seine Beurteilung vom 14. Januar 2011 misst dem Objekt heute keinen Eigenwert mehr zu. Er empfiehlt dem Stadtrat, das Objekt aus dem kommunalen Inventar zu entlassen.

Erwünschte und unerwünschte Nutzungen



Abb. Nutzungen mit grossem Verkehrsaufkommen sind nicht erwünscht.

6.6 Nutzweise

In Bülach Nord wird eine ausgewogene Durchmischung mit Wohnungen, Gewerbe-, Dienstleistungs- und Bürobetrieben, öffentlichen Nutzungen (Bildungseinrichtungen u. dgl.), kulturellen Einrichtungen usw. angestrebt. Die öffentlichen Nutzungen sowie die kulturellen Einrichtungen sollen sowohl die Grundversorgung des Stadtteils Bülach Nord wie auch städtische und regionale Bedürfnisse abdecken.

Bereits hat die öffentliche Hand Interesse an Flächen im Gebiet Bülach Nord für die Realisation von öffentlichen Bauten wie Schulraum oder Alterswohnraum mit Pflegewohngruppen nach dem Modell „Wohnen^{plus}“ (gemäss Altersleibild 2009 des Stadtrats Bülach) bekundet. Für den Bau solcher quartierbezogener Einrichtungen im öffentlichen Interesse darf die Ausnützung um 2% (Ziff. 7.4) der zulässigen Baumasse erhöht werden.

Der Stadtteil Bülach Nord weist durch die Autobahn, die Schaffhauserstrasse (Kantonsstrasse) sowie durch die Eisenbahn einen hohen Grad an Immissionen auf. Speziell zu erwähnen ist der geplante Güterumschlag im Teilgebiet B, in dem die Empfindlichkeitsstufe IV gemäss Lärmschutzverordnung festgelegt wird. Aus diesem Grund sind in einigen Baufeldern Wohnnutzungen nicht zulässig. Um die Attraktivität dieses Gebiets für die zukünftige Wohnnutzung nicht weiter zu schmälern und die bestehenden Verkehrsträger nicht zu überlasten, sind Nutzungen, die ein grosses Verkehrsaufkommen erzeugen, wie z.B. Verbrauchermärkte, Fachmärkte, Factory Outlet Centers, Erlebnisparks u. dgl. ausgeschlossen. Die Definition dieser Nutzweisen ist in § 4 und § 5 der Besonderen Bauverordnung II zu entnehmen. Diese Vorschrift ist identisch mit der Bestimmung für die angrenzende Industriezone IC. Verkehrsintensive Einrichtungen (VE) sind nur zulässig, wenn die Verträglichkeit der zusätzlichen Verkehrsbelastung auf dem Strassennetz und den angrenzenden Quartieren mit einem Gutachten nachgewiesen wird. Als verkehrsintensive Einrichtungen gelten gemäss Bericht zum kantonalen Verkehrsplan Einzelobjekte und Anlagen mit räumlich oder erschliessungs-technisch zusammenhängenden Gebäuden, welche wesentliche Auswirkungen auf die räumliche Ordnung und die Umwelt haben und an mindestens 100 Tagen pro Jahr mehr als 3'000 Fahrten (Summe der Zu- und Wegfahrten) von Personenwagen erzeugen.

Zur Belebung und für die Grundversorgung der neuen Stadtquartiere sind Läden bis zu einer Verkaufsfläche von höchstens 1'500 m² pro Ladeneinheit zulässig und erwünscht. Verkaufsflächen sind höchstens bis 2'000 m² pro Gebäude zulässig. Dies verhindert das Aneinanderreihen von Ladeneinheiten zu einer Einkaufsmeile. Im Schutzgebäude S auf dem Areal Bülachguss

gibt es diesbezüglich keine Einschränkung, da das vorhandene Bauvolumen soweit möglich sinnvollerweise gewerblich genutzt werden soll. Die künftige Nutzung im Schutzgebäude trägt massgeblich zur Belebung des angrenzend vorzusehenden Platzes bei.

Publikumsorientierte Konsum- und Freizeiteinrichtungen, Kinos, Sport- und Wellnessanlagen, Sport- und Eventhallen u. dgl. sind gestattet, sofern sie sich städtebaulich gut einfügen.

Um die Wohnqualität vorbeugend nicht zu beeinträchtigen, sind sexgewerbliche Einrichtungen sowie Freitodbegleitungen in Gebieten mit einem Wohnanteil von über 60% (Baufelder A1, A2, C1, C2 und D1) nicht zulässig. In diesen Gebieten können solche ideellen Immissionen gemäss Rechtssprechung des Bundesgerichts ausgeschlossen werden.

Nutzungen im Erdgeschoss

Gemäss Art. 3 Abs. 2 BZO sind Wohnnutzungen in Zentrumszonen nur in Obergeschossen zulässig. Der öffentliche Gestaltungsplan ermöglicht die Wohnnutzung auch im Erdgeschoss. Voraussetzung dafür ist ein angemessener Übergang zwischen öffentlichen bzw. halb-öffentlichen und privaten Bereichen. Ein solcher Übergang könnte in Form eines Hochparterres oder anderer städtebaulich geeigneter Methoden ausgebildet werden. Bedingung für Hochparterre-Lösungen ist, dass die darunterliegenden Untergeschosse nicht anrechenbar sind und nicht für Wohn- oder Arbeitsnutzungen beansprucht werden dürfen.

Um der hohen Personenfrequenz unmittelbar beim heutigen Bushof Rechnung zu tragen, sollen im angrenzenden Teilgebiet A überwiegend publikumsorientierte Nutzungen im Erdgeschoss vorgesehen werden. Damit wird das Bahnhofgebiet attraktiver und die Funktion als Regionalzentrum wird weiter gestärkt.

Qualitativer Bodenschutz mit neuer Nutzung verbessert

Der qualitative Bodenschutz verhindert bereits an der Quelle den Eintrag schädlicher Stoffe in den Boden. Einen massgeblichen Beitrag zum qualitativen Bodenschutz leistet daher auch die Nutzung, die auf diesem Boden angeordnet wird. Aufgrund des Verzichts auf die Boden belastende industrielle Nutzung und der Etablierung von Nutzungen wie Wohnen und mässig störendem Gewerbe, die den Boden weit weniger belasten, trägt der vorliegende Gestaltungsplan viel zum qualitativen Bodenschutz bei.

6.7 Grundmasse

Hohe Dichte dient ebenfalls dem Bodenschutz

Bülach Nord soll zu einem urbanen Stadtteil mit einer hohen Dichte werden (je nach Nutzungsszenario bis zu ca. 2'000 neue Einwohner oder 1'800 neue Arbeitsplätze). Dies entspricht auch den Zielsetzungen des quantitativen Bodenschutzes. Unter quantitativem Bodenschutz wird der haushälterische Umgang mit der Ressource Boden verstanden, die eine standortgerechte Nutzung und das Vermeiden der Zersiedelung der Landschaft beinhaltet. Dieser Zielsetzung wird mit der vorliegenden Planung entsprochen, da der Boden bereits in der Vergangenheit intensiv beansprucht wurde und daher eine hohe Dichte trägt. Unverbauter Boden andernorts kann damit geschont werden.

Festlegung der Grundmasse

Die im Gestaltungsplan festgelegten Grundmasse orientieren sich an den Resultaten der Testplanung. Pro Baufeld werden eine maximale Baumasse, ein maximaler Wohn- und ein minimaler Gewerbeanteil festgelegt.

Durch die Festlegung einer maximalen Baumasse entstehen dem Grundeigentümer keine Nachteile bei eventuellen Landabtretungen für Strassenbauprojekte (siehe auch Kapitel 6.10).

Entgegen dem Resultat aus der Testplanung, wird auf die Festlegung einer sogenannten „Jokernutzung“ verzichtet. Dieser Nutzungsanteil hätte je nach Marktlage oder Investor sowohl für Wohn- oder Hotel- als auch für Gewerbe-, Dienstleistungs- oder Büronutzung beansprucht werden können. Die in der Testplanung vorgesehene Baumasse für die Jokernutzung wurde dem Wohnanteil zugeschlagen.



Abb. Überbauten wie Liftüberfahrten, Klimazentralen etc. werden in die Berechnung der Gesamthöhe einbezogen (Visualisierung möglicher Bauten auf dem Areal Herti).

Die zulässige Gesamthöhe orientiert sich weitgehend an den Resultaten der Testplanung bzw. den nachgeschalteten städtebaulichen Wettbewerben zuzüglich eines angemessenen Projektierungsspielraums. Die Gesamthöhe entspricht der Summe aus Gebäude- und Firsthöhe. Überbauten wie Liftüberfahrten, Klimazentralen u. dgl. und kleinere technisch bedingte Aufbauten und Anlagen zur Gewinnung von erneuerbarer Energie dürfen die Gesamthöhe um das technisch notwendige Mass überschreiten.

Im Baufeld D1 wird die maximale vertikale Ausdehnung durch eine Höhenkote von 452 m ü.M definiert, da durch die Entsorgung der Altlasten auf dem Areal Glashütte eine grosse Vertiefung entstanden ist, die eine Herleitung des ursprünglich gewachsenen Terrains erschwert. Hochhäuser sind im Baufeld D1 zulässig, wenn sie besonders gut gestaltet sind. Hochhäuser dürfen eine Kote von 488 m ü.M. nicht überschreiten.

Eine Spezialregelung bezüglich der Baumasse besteht für das Baufeld A1. Im Bereich des Bushofs ist eine Erweiterungsfläche

bezeichnet, die bei der Realisierung des Bushofs in den Bau-
feldern B1a und B1b dem Baufeld A1 zugeschlagen wird. Die
Baumasse im Baufeld A1 würde sich dadurch um 6'000 m² er-
höhen. Diese Bestimmung ermöglicht flexible Lösungen.

Als Berechnungsgrundlage für die Nutzungsanteile gelten nicht
Geschossflächen, sondern Baumassen. Dabei ist jeweils die ef-
fektiv realisierte Baumasse pro Baufeld massgebend, was be-
stehende Bauten, wie z.B. das Bülachgussgebäude (Schutzobj-
jekt S) einschliesst.

Baumassentransfer bis 20%
zulässig

Um den nachfolgenden Architekten einen angemessenen Pro-
jektierungsspielraum offen zu halten, ist das Verschieben von
bis maximal 20% der zulässigen Baumasse zwischen unmittel-
bar angrenzenden Baufeldern (z.B. A1 zu A2 oder C1 zu C2, je-
doch nicht C1 zu D1) zulässig. Der Wohn- resp. Gewerbeanteil
(definiert in Prozenten) bleibt davon unberührt.

Hochhäuser punktuell
zulässig



Abb. Der Stadteingang soll u.a.
durch Hochhäuser akzentuiert wer-
den (Visualisierung möglicher Bau-
ten auf dem Areal Glashütte).

Für das Areal Glashütte wurden in der Testplanung Hochhäuser
vorgeschlagen. Höhere Gebäude oder Hochhäuser sind im
Stadtteil Bülach Nord nichts Ungewöhnliches, wie der Sand-
mischturn auf dem Areal Bülachguss zeigt. Im angrenzenden
Industriegebiet Schützenmatt sind Gebäudehöhen bis zu 32 m
erlaubt. Auch der Turm der katholischen Kirche auf der West-
seite des Bahnhofs und das gegenüberliegende Schwestern-
haus des Spitals Bülach überragen die umstehenden Bauten
deutlich. Für den einstmals geplanten Ausbau der Pflegeplätze
des Krankenhausverbands Zürcher Unterland KZU am Standort
Bülach war sogar ein Gebäude mit einer Höhe von rund 40 m
vorgesehen, welches als Sieger aus einem Konkurrenzverfah-
ren hervorging.

Betrachtet man die Umgebung mit den grossmassstäblichen
Verkehrsbauten und Industrie- und Gewerbevolumen, so ist ei-
ne robuste Bautypologie, wie sie das Hochhaus darstellt, durch-
aus angebracht. Die vorgeschlagenen Höhen an diesem
Standort sind quartier- und ortsbildverträglich.

Hochhäuser weisen im Vergleich zu ihrem Volumen einen klei-
neren Fussabdruck (Grundfläche) auf als beispielsweise Punkt-
oder Blockrandbauten und erlauben so grössere Freiräume,
was nachweislich die Wohn- und Aufenthaltsqualität verbessert.

Der kantonale Richtplan macht deutlich, dass in der Nähe des
Bahnhofs verdichtet gebaut werden soll. Die Festlegungen des
Gestaltungsplans entsprechen diesem Postulat. Zudem sollen
städtebauliche Akzente gesetzt werden können, weshalb im
Baufeld D1 auch Hochhäuser gestattet sind. Die Lage und An-
zahl kann frei gewählt werden, vorausgesetzt es resultiert eine
städtebaulich besonders gute Gesamtlösung. Werden Hoch-
häuser realisiert, ist eines zur Markierung des Stadteingangs im

näheren Bereich des mittels Signatur bezeichneten Planeintrags zu platzieren. Zudem gilt es, die vorhandenen Bauzonen in Bülach Nord so effizient wie möglich zu nutzen, ohne dass dies zulasten des Freiraums geht.

Baubegrenzungslinien

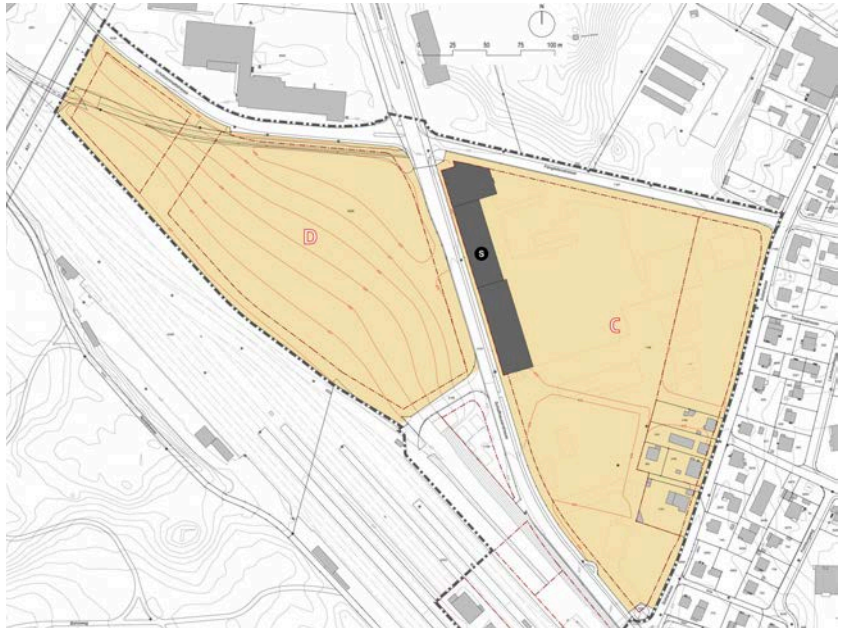
Baubegrenzungslinien begrenzen die Baufelder, innerhalb derer Bauten erstellt werden dürfen. Die Baubegrenzungslinien sind im Situationsplan so festgelegt, dass die im Entwurf vorliegenden Strassen- und Knotenausbauprojekte (Betriebs- und Gestaltungskonzept Bülach Nord) realisierbar sind (vgl. Kapitel 6.10).

Die Baubegrenzungslinien dürfen unterbaut werden, sofern keine Baulinien vorhanden sind und sofern keine öffentlichen Interessen (namentlich der Bestand oder der Bau von Leitungen u. dgl.) dagegen sprechen.

Gewachsener Boden

Um die Projektierung der Bauten und die Beurteilung derselben im Baubewilligungsverfahren zu vereinfachen, wurde das bestehende Terrain vom 1.1.2013 als gewachsener Boden definiert. Ausgenommen davon sind die Baufelder C1, C2, D1 und D2. Aufgrund der Altlastensanierung in den Baufelder D1 und D2 wurde das ursprüngliche Terrain stark verändert. Es wird daher ein Referenzterrain modelliert, welches für die Bemessung der Baumasse massgeblich ist. Dieses Referenzterrain ist im „Höhenlinienplan für die Teilgebiete C und D“ festgelegt und orientiert sich am ursprünglichen Terrainverlauf. Dieser Plan ist integrierender Bestandteil des Gestaltungsplans. Der Höhenlinienplan ist ebenfalls für die Baufelder C1 und C2 massgebend. Dort befinden sich heute nebst vereinzelt Einfamilienhäusern entlang der Solistrasse die industriellen Grossbauten der Bülachguss AG, welche bis auf das Schutzgebäude S vollständig rückgebaut werden können. Obschon das Teilgebiet C einen flach geneigten Terrainverlauf aufweist, werden im Hinblick auf die geplante Arealüberbauung Höhenlinien festgelegt. Die Lage der Höhenlinien wurde von den Grundeigentümern resp. vom Arealentwickler definiert.

Abb. Höhenlinienplan für die Teilgebiete C und D
(massgebend für die Bauten der
Baufelder C1, C2, D1 und D2)



6.8 Gestaltung der Bauten

Besonders gute Gestaltung

Die Bauten und Anlagen sind für sich und im Zusammenhang mit der baulichen und landschaftlichen Umgebung so zu gestalten, dass eine besonders gute Gesamtwirkung entsteht. Diese Anforderungen gelten auch für Materialien, Farben, Fassaden- und Dachgestaltung, Terrainveränderungen u. dgl. Für die Beurteilung sind die Merkmale gemäss § 71 PBG sinngemäss anwendbar. Die Qualitätsanforderungen sind im Baubewilligungsverfahren zu prüfen.

Dachgestaltung



Abb. Die obersten Geschosse sind als Vollgeschosse auszubilden (Visualisierung möglicher Bauten auf dem Areal Bülachguss).

Der obere Gebäudeabschluss respektive das Dach sind wichtige gestalterische Elemente in der Wahrnehmung eines Gebäudes. Schrägdächer, in denen Räume für den dauernden Aufenthalt angeordnet werden und die daher mittels Dachflächenfenstern, Giebeln, Quergiebeln u. dgl. belichtet werden müssen, überzeugen gestalterisch oftmals nicht. Dasselbe gilt für Dachgeschosse, die als Attika ausgebildet werden. Das aufgrund der 45°-Regelung des PBG zurückgesetzte Attikageschoss tritt meist nicht als klarer Gebäudeabschluss, sondern vielmehr als Dachaufsatz in Erscheinung. Dies trifft gleichermassen für Dachüberbauten wie Liftüberfahrten, Treppenhäuser und insbesondere Dachzentralen zu. Es wird daher empfohlen, das oberste Geschoss als Vollgeschoss auszubilden und technische Anlagen sowie Dachüberbauten sind wenn möglich in das oberste Geschoss zu integrieren.

Dachbegrünung

Die in Ziffer 8.2 der Bestimmungen geforderte Dachbegrünung verbessert das Mikroklima und trägt zur Verbesserung der Dachlandschaft für die Nachbarschaft bei.

Integration der Zu- und Wegfahrten in die Gebäude



Abb. Beispiel einer ins Gebäude integrierten Zu- und Wegfahrt.

Gestalterisch ebenfalls eine Herausforderung stellen Zu- und Wegfahrten zu Gebäuden dar. Meist bilden diese mit dem dazugehörigen Neubau keine Einheit, sondern werden irgendwo daneben platziert, was gestalterisch meist keine befriedigende Lösung darstellt und nichts zur Umgebungsqualität beiträgt.

In Bülach Nord werden sehr viele Flächen im Aussenraum öffentlich zugängliche Aufenthalts- und Erholungsflächen sein. Eine ansprechende Gestaltung des Aussenraums ist daher angezeigt. Eine Massnahme, diese zu erreichen, ist die Integration der Zu- und Wegfahrten in die Neubauten. Abweichungen sind zulässig, wenn sie aus städtebaulicher Sicht vertretbar sind und sich besonders gut in das Gesamtbild einfügen.

Konzeptionelle Festlegung der Plätze und Pärke



Abb. Der Strassenraum soll eine Ebene mit den Aussenräumen bilden (Visualisierung möglicher Aussenräume entlang der Schaffhauserstrasse).

6.9 Umgebungsgestaltung

In den grösseren Teilgebieten C und D ist je ein öffentlich zugänglicher, aufenthaltsfreundlicher, ökologischer und entsprechend der städtebaulichen Situation angemessen dimensionierter Aussenraum zu erstellen. Die Testplanung hat mögliche Varianten zur Platzierung und Gestaltung dieser Freiräume aufgezeigt. Um den nachfolgenden Planungsteams einen gewissen Gestaltungsspielraum bei der Setzung der Gebäude und der Ausbildung der Freiräume offen zu halten, wird jedoch auf eine präzise Festlegung der Grösse und Lage der Plätze und Pärke im Gestaltungsplan weitgehend verzichtet.

Einzig für die Plätze und Pärke, welche an die Schaffhauserstrasse grenzen, wird festgelegt, dass diese das Niveau der Schaffhauserstrasse übernehmen müssen, um die in der Testplanung erarbeiteten städtebaulichen Qualitäten umsetzen zu können. Erwünscht ist auch, dass das Windspiel von Ivan Pestalozzi, welches heute bereits auf dem Areal Glashütte steht, weiterhin einen Platz in Bülach Nord hat.

Bei der Anlegung und Gestaltung der öffentlich zugänglichen Räume und Flächen ist dem Sicherheitsbedürfnis der Bevölkerung Rechnung zu tragen. Es ist darauf zu achten, dass keine sogenannten „Angsträume“, also schlecht einsehbare, dunkle und sackgassenartige Räume konzipiert werden. Zudem wird verlangt, dass die Umgebungsgestaltung allen Altersgruppen gerecht wird und entsprechend ausgestattet wird. Einfriedungen sind generell nicht erwünscht und deshalb zu vermeiden.

Das genaue Ausmass sowie die Lage und Ausgestaltung der Plätze und Pärke werden in den nachfolgenden Detailgestal-



Abb. Windspiel von Ivan Pestalozzi auf dem Areal Glashütte.

tungsplänen oder in den Umgebungsplänen zu den Bauprojekten festgelegt, ebenso die weiteren Spiel- und Ruheflächen für die Bewohnerinnen und Bewohner der Neubauten. Terrainveränderungen sind unter Gewährleistung einer besonders guten architektonisch-städtebaulichen Qualität zulässig.

Gemeinschaftszentrum



Referenzbeispiel: Gemeinschaftszentrum Zürich Wipkingen

Mit einem geschätzten Einwohnerpotenzial von 2'000 Einwohnern wird in Bülach Nord ein eigenständiger neuer Stadtteil geschaffen. Der Grossteil des Bevölkerungszuwachses wird in den Teilgebieten C und D erfolgen, weshalb in diesen beiden Gebieten je ein Gemeinschaftszentrum zu errichten ist, vorzugsweise im Bereich eines öffentlichen Parks. Ein Gemeinschaftszentrum hat mind. 100 m² Bruttogeschossfläche inkl. einer einfachen Küche und Sanitärräume zu umfassen. Als Quartiertreff sollen die Gemeinschaftszentren allen Altersstufen offen stehen und den Quartiercharakter stärken.

Baumreihen und Bepflanzung

Entlang den Rändern der Neubaugebiete sind in Absprache mit den Grundeigentümern nach Massgabe der Etappierungen durch die Stadt Baumreihen zu pflanzen. Diese sollen den angrenzenden Strassenraum wie auch das unmittelbare Wohnumfeld gleichermassen aufwerten. Die Grundeigentümer gewähren der Stadt ein uneingeschränktes Pflanzrecht. Im ganzen Gestaltungsplanperimeter sind standortgerechte Baum- und Pflanzenarten zu verwenden.

6.10 Verkehr

Gebiet des Gestaltungsplans
ist vollständig erschlossen

Bis 2002 waren die Glashütte Bülach auf dem Areal Glashütte (ehemals Vetropack AG), die Giesserei und die Bülachguss Modellbau AG auf dem Areal Bülachguss in Betrieb. Während die Bülachguss AG sich dafür entschied, die vorhandenen Immobilien weiter zu nutzen und an mittelgrosse Gewerbebetriebe zu vermieten, wählte Vetropack eine andere Strategie: Sie baute alle Gebäude und Anlagen zurück (siehe kleine Abbildung unten links) und führte eine Bodensanierung durch. Aus diesem Grund präsentiert sich das Areal Glashütte heute als Brachfläche, die Anschlüsse an die Schaffhauserstrasse sowie an die Werkleitungen sind jedoch unverändert geblieben. Auch das Areal der Bülachguss ist vollständig erschlossen, ebenso die weiteren, im Gestaltungsplanperimeter liegenden Teilgebiete SBB und Herti. Aus diesem Grund kommen im ganzen Gestaltungsplanperimeter die Immissionsgrenzwerte zur Anwendung.



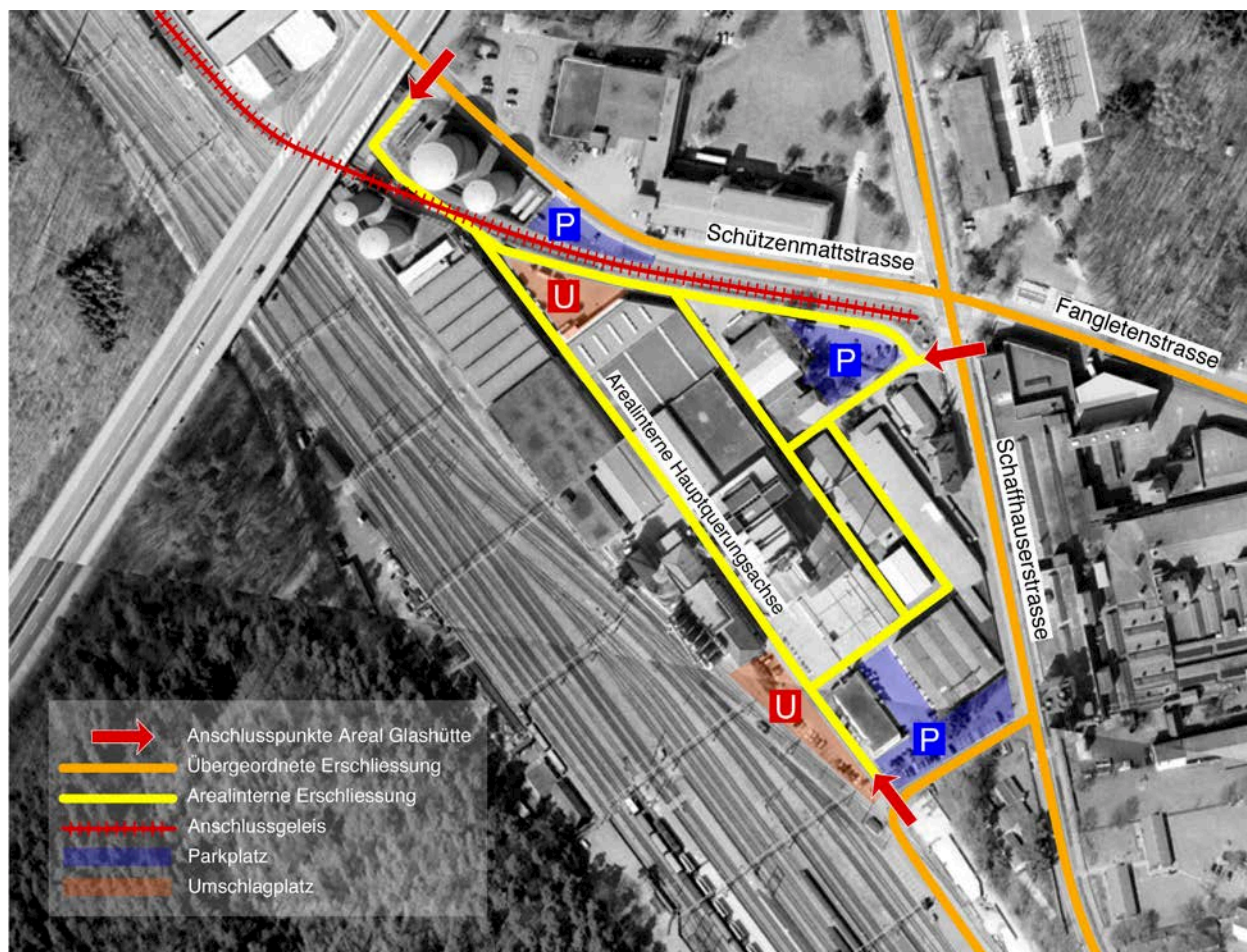
Abb: Areal Glashütte (2011)



Abb: Areal Glashütte (1939)

Näheres zum Areal
Glashütte Bülach

Das Areal Glashütte war, wie auf der nachfolgenden Abbildung ersichtlich ist, dreiseitig erschlossen. Die Haupteinschliessung erfolgte ab der Schaffhauserstrasse und der Einmündung zum Bahnhof Bülach, während die nord-westliche Zufahrt als Notzufahrt ausgebildet war. Die damaligen Anschlusspunkte für die Erschliessung bestehen noch heute. Eine rasterartige areal-interne Erschliessung ermöglichte eine hohe Durchlässigkeit und verknüpfte die einzelnen Produktionsschwerpunkte mit den übrigen für die Fertigung und den Verkauf/Verlad nötigen Stationen. Punktuell ersichtlich sind Flächen für die Parkierung, welche sich jeweils unmittelbar im Einzugsgebiet der Arealzufahrten befanden. Mit dem Gestaltungsplan wird offen gelassen, wie die grundstücksinterne Erschliessung in Zukunft angeordnet wird. Die Voraussetzungen für eine neue Bebauung mit neuen Nutzungen sind durch die bestehende Grob- bzw. Feinerschliessung gegeben.



Das Areal Glashütte war seit seiner Entstehung vor über 100 Jahren bis zum Rückbau jederzeit vollständig erschlossen und ist es noch heute. Dies zeigt insbesondere der aktuelle Erschliessungsplan aus dem Jahr 2003, welcher das Areal als erschlossen klassifiziert. Grundlage dafür sind aus verkehrstechnischer Sicht die drei bestehenden Anschlusspunkte an das Areal sowie die Anschlüsse an die Wasserversorgung, die Energieversorgung und die Entwässerung. Zudem besteht noch immer ein Anschlussgleis der SBB, welches einen Güterumschlag ermöglicht. Auf Antrag des Stadtrats Bülach hat die Delegiertenversammlung der Planungsgruppe Zürcher Unterland PZU den Rückbau des Anschlussgleises genehmigt.

Zu- und Wegfahrten für Motorfahrzeuge

Die Erschliessung der Teilgebiete respektive Baufelder erfolgt entweder direkt über bestehende, übergeordnete Strassen, wie dies beispielsweise beim Areal Bülachguss der Fall ist, oder sie erfolgt, wie bei den Arealen Herti oder Glashütte, über die wieder herzustellenden, optimierten, arealinternen Zufahrten.

Die genaue Lage, Dimensionierung, Gestaltung etc. dieser Zu- und Wegfahrten sind unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit in der Detailprojektierung festzulegen. Lagen, an denen aus Gründen der Verkehrssicherheit keine Zu- und Wegfahrten möglich sind, ausser Notzugänge für die Feuerwehr und Rettungsdienste, sind im Situationsplan mit Kreuzen speziell gekennzeichnet.

Neue Strassen für arealinterne Zufahrten

Die Erschliessung der Areale Bülachguss, Glashütte und SBB Ost (Baufelder B1a, B1b und B2) direkt von der Schaffhauserstrasse her ist ausgeschlossen, da es sich bei dieser Strasse um eine Staatsstrasse handelt und die Erschliessung der angrenzenden Gebiete deshalb rückwärtig zu erfolgen hat.

Das Areal Bülachguss wird weiterhin von der Soli- und der Fangleitenstrasse her erschlossen. Für die Erschliessung der Areale Glashütte und SBB Ost sind neue, arealinterne Zufahrten notwendig, die als Quartierstrassen zu gestalten sind.

Die genaue Lage, Dimensionierung, Gestaltung etc. der neuen Zufahrten sind in der Detailprojektierung festzulegen, wobei die für die Baufelder B1a, B1b und B2 im Rahmen der Testplanung vorgeschlagene Mischverkehrsfläche näher zu prüfen ist. Arealinterne Strassen sind von Abstandsvorschriften befreit.

Erstellung der arealinternen Zufahrten durch Grundeigentümer

Die arealinternen Zufahrten sind durch die Grundeigentümer zu erstellen und gehen mit der Inbetriebnahme in Gemeindegut über. Bei der Projektierung sind die massgeblichen VSS-Normen, die Zugangsnormen und die Verkehrssicherheitsverordnung zu beachten. Vorbehalten bleiben innovative, von den Normen und Vorschriften abweichende Gestaltungskonzepte, die sowohl die verkehrstechnischen als auch die gestalterischen Bedingungen an Quartierstrassen erfüllen.

Erschliessung Areal Herti

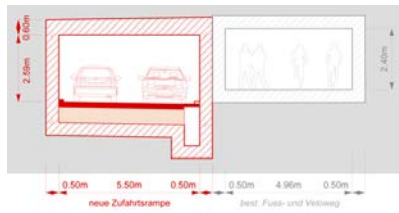


Abb. Querschnitt mit neuer und bestehender Unterführung

Da der Knoten Schaffhauser-/Winterthurerstrasse künftig durch die allgemeine Siedlungsentwicklung in Bülach stark ausgelastet sein wird, sollte dieser Knoten keinen weiteren Verkehr mehr aus dem Areal Herti aufnehmen.

Eine neue Zufahrt von der Nordstrasse zur Tiefgarage im Areal Herti wurde geprüft. Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie (erstellt durch ewp AG, Effretikon) wurden die Rahmenbedingungen und Kosten dieses Zugangs aufgezeigt. Leider ist eine Realisierung aufgrund bestehender Weichenanlagen der darüber liegenden Gleisanlagen nicht möglich. Das Parkplatzangebot im Areal Herti wird nicht nur aufgrund der starken Auslastung des Knotens Schaffhauser-/Winterthurerstrasse auf ein Minimum beschränkt, sondern auch wegen der unmittelbaren Bahnhofsnähe, welche eine Begrenzung des Parkplatzangebots geradezu aufdrängt.

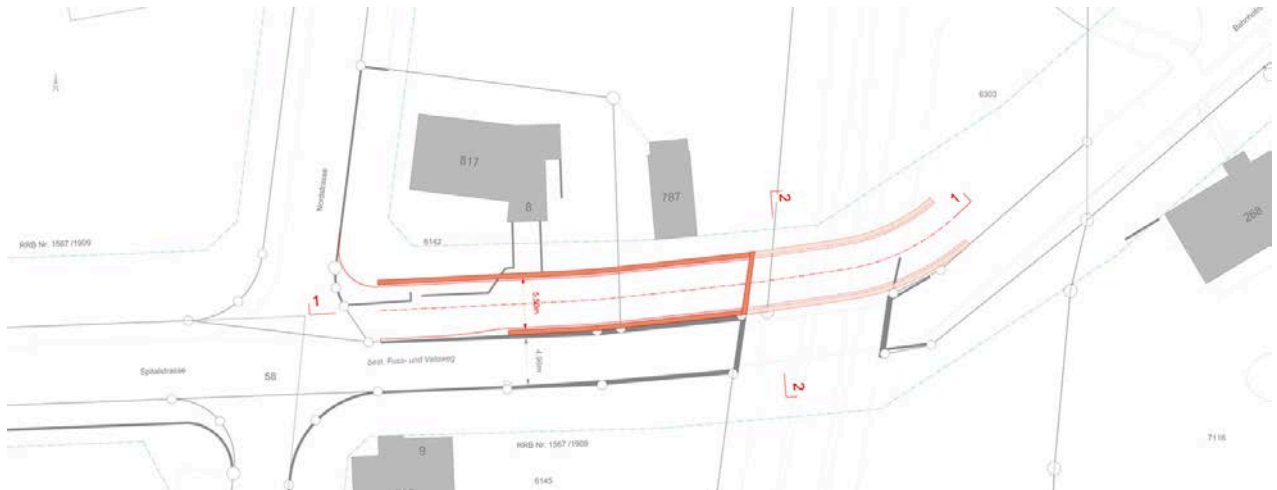
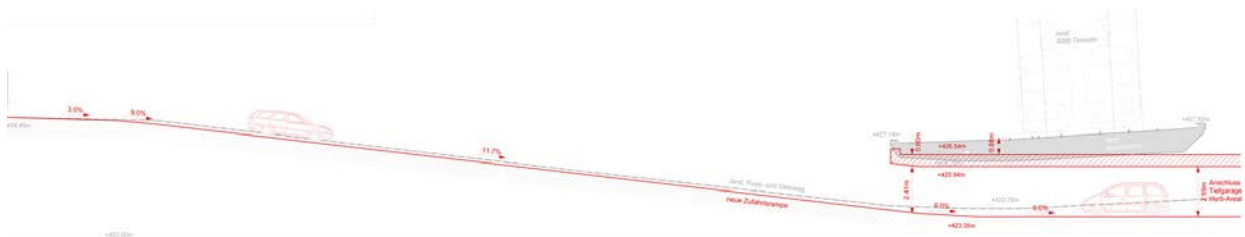


Abb. Situation



Fuss- und Radwegverbindungen



Abb. Neue Limmatübergang in
Baden / Ennetbaden, ausgezeichnet
mit dem Flâneur d'Or 2008

Bülach Nord weist bereits einige Fuss- und Radwegverbindungen auf. Um den nicht motorisierten Verkehr zu fördern, sind weitere quartierquerende Fuss- und Radwegverbindungen zu erstellen. Von zentraler Bedeutung ist dabei die Passarelle von der Schaffhauserstrasse zur Nordstrasse, die die neuen Wohn- und Arbeitsplatzgebiete mit dem Bahnhof und dem Naherholungsgebiet sowie den öffentlichen Nutzungen auf der Westseite des Bahnhofs verbinden soll. Durch das Baufeld C soll deshalb ein kombinierter Fuss- und Radweg verlaufen, der die Verbindung zwischen der Nordstrasse und der Solistrasse via neuer Passarelle herstellt. Die Richtungspunkte für den Fuss- und Radweg sind im Situationsplan bezeichnet. Gestaltung und Ausführung der Passarelle haben sich in das Gesamtkonzept einzufügen und über die verkehrstechnischen Anforderungen hinaus entsprechende Qualitäten aufzuweisen. Es ist daher ein Konkurrenzverfahren durchzuführen. Stellungnahmen von Grundeigentümer, die sich an den Kosten der Passarelle beteiligen, sind im Sinne einer Vernehmlassung einzuholen.

Richtungspunkte, zwischen denen reine Fusswegverbindungen anzulegen sind, können ebenfalls dem Situationsplan entnommen werden. Die Linienführung wird offen gelassen und kann zu einem späteren Zeitpunkt zusammen mit der Platzierung der Bauten bestimmt werden.

Bezüglich Fussgängerverbindungen ist die Haupt- und Personenunterführung Mitte beim Bahnhof Bülach zu erwähnen. Im Verkehrsplan ist vorgesehen, dass die Unterführung bis an die Nordstrasse verlängert werden soll.

Strassen- und Knotenausbau in Bülach Nord

Die Erschliessung der Teilgebiete respektive der Baufelder erfolgt in Abstimmung mit den geplanten Strassen- und Knotenausbauten im Gebiet Bülach Nord. Erste konzeptionelle Überlegungen zu den Strassenquerschnitten und den Knotenausbauten wurden mit dem Gesamtverkehrskonzept (erstellt durch ewp AG) und dem Gestaltungskonzept Schaffhauserstrasse (erstellt durch SKW, Zürich) angestellt.

Betriebs- und Gestaltungs- konzept Bülach Nord

Zwischen 2012 und 2013 wurde ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) für das Gebiet Bülach Nord gemeinsam durch die Büros SNZ und SKW erarbeitet. Das BGK wird für die spätere Ausgestaltung des Strassenraums, die Dimensionierung der Strassenquerschnitte, das Bepflanzungskonzept und das künftige Verkehrsregime wegleitend sein. Die Baubegrenzungs-
linien im Gestaltungsplan sind auf die Bestvariante des BGKs abgestimmt. Das BGK zeigt überdies die notwendigen Landerwerbe auf und regelt die Zuständigkeiten zwischen Stadt und Kanton.

Bereich für Bushof



Abgestimmt auf die Festlegungen im kommunalen Verkehrsplan und im Gesamtverkehrskonzept Bülach sowie im Hinblick auf den weiteren Ausbau des ÖV-Angebotes im Unterland im Allgemeinen und des ÖV-Knotens Bülach im Speziellen bedarf es einer Neuorganisation und Umgestaltung des Bushofes. Die Lage des Bushofes südlich des Bahnhofes zum Herti Areal oder alternativ östlich des Bahnhofes ist in einem speziellen Planungsverfahren festzulegen. Im Verkehrsplan werden beide möglichen Standorte dargestellt.

Aus heutiger Sicht wird der zukünftige Bushof auf dem heutigen Bahnhofplatz priorisiert, weshalb dieser voraussichtlich hier realisiert werden wird. Die Situierung der Bushaltestellen steht in engem Zusammenhang mit der städtebaulichen Bedeutung des Bahnhofplatzes sowie seiner Funktion als Ein-, Aus- und Umsteigeort. Der Bahnhofplatz im Zusammenhang von Altstadt – Bahnhofstrasse – Areal Bülachguss – Areal Glashütte bekommt im Projektgefüge eine wichtige Funktion als öffentlicher Ort und Raum, welcher durch seine Dimension Sichtbezüge und Raumzusammenhänge zwischen den West- und Ostquartieren herzustellen vermag.

Die Post Auto AG als Betreiberin der Buslinien erachtet für die Zukunft acht Haltestellen (Buskanten) als notwendig (4. Teilergänzung ZVV). Bezüglich des Platzbedarfs hat sich in der Testplanung gezeigt, dass das Grundstück mit dem Bahnwärterhäuschen für den Bushof benötigt wird.

Die in der Testplanung erarbeiteten Varianten unterscheiden bezüglich der Gruppierung der Haltestellen in Orts- und Regionalbusse, was als Orientierungshilfe dient. Je nach Szenario kann die Anzahl Haltestellen variiert werden. Über die acht aufgezeigten Standplätze hinaus bietet die Bahnhofstrasse Raum für weitere Haltestellen. Die Erschliessung von der Bahnhofstrasse über den Bahnhofplatz zum Bahnhofring erfolgt im Einbahnbetrieb. Aus städtebaulicher Sicht wird die laterale Anordnung der Busstandplätze bevorzugt, wobei die Beeinflussung der Bereiche östlich und westlich des Areals Herti im Rahmen eines Konkurrenzverfahrens geprüft werden muss. Ebenfalls zu klären ist, ob die Gestaltung des Bahnhofplatzes durch die laterale Anordnung entscheidend an Qualität gewinnt, obwohl der Busverkehr auch bei dieser Variante über den Bahnhofplatz verkehrt.

Die Gestaltungsplanvorschriften besagen, dass im Bereich des Bushofs mindestens acht witterungsgeschützte Busanlegekanten zu erstellen sind. Die genaue Lage und Ausgestaltung des Bushofes sind in einem Konkurrenzverfahren zu ermitteln.

Durch die Vorgaben im Gestaltungsplan ist vorgesehen, dass die heutigen Parkfelder bis auf 10 Kiss & Ride-Parkfelder reduziert werden. Dies entlastet die Zufahrtstrasse zum Bahnhof.

Die Möglichkeit, den Bushof in den Baufeldern B1a und B1b zu realisieren, wird durch den Gestaltungsplan offen gelassen. Die Vorgaben bezüglich den acht witterungsgeschützten Haltekannten sowie jene zur Parkierung (Anzahl Taxi-Abstellplätze usw.) sind auch an diesem alternativen Bushof-Standort einzuhalten. Zusätzlich zu beachten ist der Güterumschlag, welcher in jedem Fall sicherzustellen ist.

Neue Bushaltestellen im Gestaltungsplanperimeter

(Quelle: Gesamtverkehrskonzept Bülach)

Solistrasse



Nebst dem Bushof sind im Gestaltungsplanperimeter drei weitere Bushaltestellen vorhanden resp. mit dem Gesamtverkehrskonzept Bülach in Abstimmung mit dem Verkehrsplan vorgesehen.

Der heutige Einrichtungsverkehr der Buslinien 503 und 502 mit der Buslinien 501 (Durchmesserlinie) wird aufgehoben. Für die Bushaltestelle Solistrasse wird deshalb eine gegenüberliegende Haltestelle benötigt. Die neue Buslinie soll die Anschlüsse der S-Bahn abnehmen, deshalb ist eine Busbucht bei dieser Haltestelle erforderlich.

Durch die Festlegungen im Gestaltungsplan wird der Platzbedarf für die westliche Haltestelle gesichert. Für den Busbetrieb wird eine LSA-Steuerung benötigt, damit der Bus bei der Einfahrt in die Schaffhauserstrasse priorisiert wird. Die LSA-Steuerung schaltet sich nur für den Busbetrieb ein, ansonsten bleibt der Knotenpunkt ungeregt.

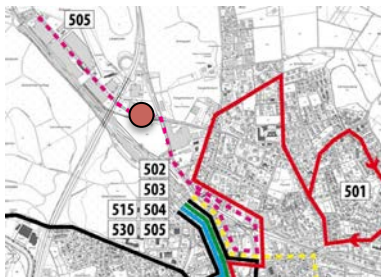
Soliboden



Mit der Umsetzung des neuen Buskonzepts Unterland wird der heutige Einrichtungsverkehr der Buslinien 503 und 502 mit der Buslinien 501 (Durchmesserlinie) aufgehoben. Daher benötigt die Bushaltestelle Soliboden analog der Haltestelle Bahnhof Ost eine gegenüberliegende Haltekannte.

Auch hier regelt der Gestaltungsplan die Sicherung zusammen mit den Verkehrsbaulinien den Platzbedarf auf dem Areal Bülach Guss.

Schützenmattstrasse



In Abstimmung mit dem Liniennetz der Stadt Bülach gemäss dem „Buskonzept Unterland“ ist inskünftig vorgesehen, das Gebiet Bülach Nord mit der Linie 505 zu bedienen. Da der Bahnhof Glattfeldern voraussichtlich bestehen bleibt, wird diese Linie in der angedachten Form nicht umgesetzt werden. Die im Zusammenhang mit der Linie 505 angedachte neue Bushaltestelle im Bereich der Schützenmattstrasse kann im Rahmen einer künftigen Stadtbuslinie geprüft werden. Gemäss dem Verkehrsplan ist in der Nähe der Verzweigung in die Schaffhauserstrasse eine neue Bushaltestelle nötig (Abbildung: roter Kreis). Die genaue Lage ist in Abstimmung zwischen den angrenzenden Bauten (Musik Hug AG und Areal Glashütte) und den zu schaffenden Querungsmöglichkeiten in weiteren Planungsschritten

(z.B. Betriebs- und Gestaltungskonzept) festzulegen.

Güterverlad

Der Standort Bülach wurde mit Beschluss des Kantonsrats vom 26.3.2007 als geplanter Standort für eine Güterumschlaganlage im kantonalen Richtplan Verkehr festgelegt. Es wurden noch keine weitergehenden Abklärungen bezüglich Grösse und Standort einer solchen Anlage getroffen. Dies wird Gegenstand der weiteren Planungen sein. Im Gestaltungsplan ist der Platz für den Güterumschlag auf der Ostseite des Bahnhofs sicherzustellen. Eine Doppelnutzung als Parkierungsfläche ist jedoch denkbar, wobei gemäss ARE bei einem Nutzungskonflikt zwischen P+R und dem Güterumschlag letzterer prioritär zu behandeln ist. Seit der Festlegung des P+R-Angebots wurde das Busangebot laufend ausgebaut, weshalb die P+R-Anlagen nicht mehr den gleichen Stellenwert besitzen.

Lage, Dimensionierung, Gestaltung

Im Situationsplan speziell gekennzeichnet sind Lagen, an denen Zugänge für Motorfahrzeuge ausgeschlossen sind. Dies ist einerseits entlang der Schaffhauserstrasse der Fall, da dies eine Staatsstrasse ist und die Zugänge bei Staatsstrassen rückwärtig erfolgen müssen. Andererseits wurden gewisse Lagen aus topografischen Gründen oder aufgrund mangelnder Distanz zum nächsten Knoten ausgeschlossen, weil hier die Verkehrssicherheit nicht gewährleistet werden kann. Notzugänge sind von dieser Regelung nicht betroffen.

6.11 Parkierung

Berechnung der Personenwagenabstellplätze

Die Berechnung der Anzahl Parkplätze richtet sich nach der Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen (Baudirektion, 1997). Aufgrund der Erschliessungsqualität durch den ÖV ist die Zahl der Personenwagenabstellplätze gemäss nachfolgenden Werten in Prozent (%) des Normbedarfes festgelegt. Der Mindestwert legt die Zahl der minimal erforderlichen Personenwagenabstellplätze fest (Pflichtplätze), der Höchstwert die Zahl der maximal zulässigen Abstellplätze. Im Rahmen dieser Minimal- und Maximalvorschrift kann der Bauherr ausser in den Baufeldern A1 und A2, die zu erstellende Parkplatzzahl frei bestimmen. In den Baufeldern A1 und A2 darf der Mindestwert für alle Benutzerkategorien nicht überschritten werden (Knotenbelastung Schaffhauser-/ Winterthurerstrasse und Ausnützung ÖV-Potenzial). Beim Baufeld C1 gilt es anzumerken, dass für die Nutzung der denkmalgeschützten Halle zusätzlich zur oben erläuterten Parkplatz-Berechnung 50 weitere Besucher-Abstellplätze gestattet sind. In den Teilgebieten C und D, welche durch mehrere ÖV-Güteklassen betroffen sind, ist jeweils ein Mischwert entspre-

chend der mit ÖV-Güteklassen belegten Flächenanteile (siehe nachstehender Berechnungsnachweise) angenommen worden. Dies erleichtert die Parkplatzberechnung und ist zweckmässig, da die wenigen Arealzufahrten sich auf zentrale Tiefgaragen beziehen, die den Parkplatzbestand des Teilgebiets beinhalten. ÖV-Güteklassen sollen zudem keinen Einfluss auf die Lage von Gebäuden haben, da dies eine städtebaulich sinnvolle Lösung verhindern könnte.

Arealgrösse	Teilgebiet A + B	Teilgebiet C	Teilgebiet D
Total	100 %	100 % (48'204 m ²)	100 % (41'785 m ²)
%-Anteil in Klasse A	100 %	53.8 % (25'947 m ²)	20 % (8'365 m ²)
%-Anteil in Klasse B	-	46.2 % (22'257 m ²)	67.4 % (28'145 m ²)
%-Anteil in Klasse C	-	-	12.6 % (5'275 m ²)

	Bewohner		Beschäftigte		Besucher, Kunden	
Wegleitung	min. %	max. %	min. %	max. %	min. %	max. %
Klasse A	40	60	20	30	30	45
Klasse B	55	80	30	45	40	60
Klasse C	70	100	45	65	50	80

Teilgebiet C	min. %	max. %	min. %	max. %	min. %	max. %
53.8 % x Klasse A (Wegleitung)	21.52	32.28	10.76	16.14	16.14	24.21
46.2 % x Klasse B (Wegleitung)	25.41	36.96	13.86	20.79	18.48	27.72
Durchschnitt Reduktionsfaktor in % vom massgeblichen Grenzbedarf (gerundet)	47	69	25	37	35	52

Teilgebiet D	min. %	max. %	min. %	max. %	min. %	max. %
20.0 % x Klasse A (Wegleitung)	8	12	4	6	6	9
67.4 % x Klasse B (Wegleitung)	37.07	53.92	20.22	30.33	26.96	40.44
12.6 % x Klasse C (Wegleitung)	8.82	12.6	5.67	8.19	6.3	10.08
Durchschnitt Reduktionsfaktor in % vom massgeblichen Grenzbedarf (gerundet)	54	79	30	45	39	60

Flexible Erstellung der Parkplätze

Den Grundeigentümern wird die Möglichkeit eingeräumt, Parkplätze unabhängig von Etappierungen zu erstellen. Das gesetzlich vorgegebene Minimum ist mit der letzten Etappe zu erfüllen, während gleichzeitig das Maximum nicht überschritten werden darf. Insgesamt ist mit einem Parkplatzvolumen zwischen 1'200 und 1'900 Parkplätzen zu rechnen.

Reduktionsmöglichkeiten

Der Stadtrat kann beim Vorliegen eines Mobilitätskonzepts wie z.B. „Autofreies Wohnen“, „Autoarmes Wohnen“, Doppelnutzung von Parkplätzen, Car Sharing u. dgl. weitere Reduktionen bewilligen. „Autofrei“ bedeutet, dass die Parkplatzzahl insgesamt stark beschränkt wird und dass die meisten Bewohnerinnen und Bewohner sich dazu verpflichten, ohne Auto zu leben. Eine allgemein anerkannte Definition bezeichnet 0.1 - 0.2 Abstellplätze pro Wohneinheit als „autofrei“. Als „autoarm“ wird ein Anteil von 0.2 - 0.5 Abstellplätzen pro Haushalt anerkannt. Ausnahmen für behinderte Menschen sind selbstverständlich möglich.

Mobilitätskonzept

Pro Teilgebiet ist spätestens mit der Eingabe des ersten Baugesuchs ein Mobilitätskonzept vorzulegen, welches u.a. den angestrebten Modal Split (Weg pro Verkehrsmittel) aufzeigt. Bausteine eines solchen Konzepts können sein:

- Vermietungskonzept: Vermietung eines Teils der Wohnungen nur an Personen ohne Auto
- Sichere und zahlreiche Abstellplätze für Velos und andere motorlose Fahrzeuge
- Carsharing-Abstellplätze
- Angebot von vergünstigten Verkehrsabonnements

Weitere Details können dem Kapitel 4 entnommen werden.

Berechnung der Abstell- plätze für Fahrräder/Mofas

Aufgrund der Verbesserung des Radwegangebots in Bülach Nord und der velofreundlichen Topografie kann davon ausgegangen werden, dass das Fahrrad für den Nahverkehr ein beliebtes Verkehrsmittel der neuen Bewohnerinnen und Bewohner von Bülach Nord sein wird. Nebst der Anzahl an Abstellplätzen für Fahrräder und Mofas ist besonders auf eine leichte und sichere Zugänglichkeit dieser Abstellplätze innerhalb der Siedlungen zu achten.

Park+Ride-Abstellplätze

Bülach ist ein beliebter Umsteigeort vom Auto auf den Zug. Entsprechend sind die Park+Ride-Abstellplätze besonders auf der Ostseite des Bahnhofs immer gut besetzt. Mit der 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich wird auch das Angebot am Standort Bülach verbessert. Aus diesem Grund wird eine starke Zunahme an Pendlern, die in Bülach vom Auto auf den Zug umsteigen, erwartet. Entsprechend ist das Angebot an Park+Ride-Ab-

stellplätzen auszubauen.

Die Verbesserung des Parkierungsangebots am Standort Bülach hat jedoch auch Nachteile: Ein zu attraktives Angebot könnte dazu führen, dass die Regionalbuslinien, welche die umliegenden Gemeinden mit dem Bahnhof Bülach verbinden, weniger frequentiert werden und der Anteil an Pendlern, die mit dem Privatauto nach Bülach fahren, steigt. Aus diesem Grund wird im Gestaltungsplan eine maximale Anzahl Park+ Ride-Abstellplätze festgelegt.

Kiss+Ride-Abstellplätze

Unter dem Begriff Kiss+Ride-Abstellplätze sind Parkfelder für kurzzeitiges Parkieren zu verstehen, um z.B. eine Person beim Bahnhof abzuholen, einen schnellen Einkauf beim Kiosk zu tätigen oder ein Abonnement am Bahnschalter zu kaufen.

Bike+Ride-Abstellplätze

Bereits seit längerem steht am Bahnhof Bülach mit dem „Reissverschluss“ eine bewachte Velostation zur Verfügung. An der Nordstrasse sind beim Abgang in die Unterführung ebenfalls gedeckte Bike+Ride-Abstellplätze vorhanden. Die bestehenden Bike+Ride-Abstellplätze werden ebenfalls gut genutzt, ein Ausbau des Angebots ist daher notwendig. Die Velostation „Reissverschluss“ ist daher auszubauen und neu sind Westseite weitere Velostationen zu erstellen. Auf der Ostseite ist eine neue Velostation bereits erstellt worden.

Ein bequemes und sicheres Radwegnetz fördert zusammen mit leicht zugänglichen und zielnahen Bike+Ride-Abstellplätzen das Umsteigen vom Auto auf den nicht motorisierten und den öffentlichen Verkehr. Dies ist u.a. eine der Zielsetzungen, welche die Stadt Bülach mit dem Label „Energienstadt“ verfolgt (vgl. Kapitel 6.12, Stichwort Energie).

Taxi-Standplätze

Auf dem Bahnhofplatz sind Taxi-Standplätze einzuplanen. Ergänzend dazu sind auch Taxi-Standplätze auf der Ostseite des Bahnhofs in den Baufelder B1a und B1b denkbar.

Parkplatzbewirtschaftung

Auf ein Fahrtenmodell zur Steuerung der Verkehrsmengen soll verzichtet werden. Dafür sind alle öffentlich zugänglichen Parkplätze für Personenwagen, welche nicht der Wohnnutzung dienen, zu bewirtschaften, wie dies bereits in Bülach Süd der Fall ist. Es wird eine degressive Tarifierung ab der ersten Minute empfohlen, um die Anzahl Fahrten etwas einzudämmen. Die Bewirtschaftung der Parkplätze ist in einem separaten Vertragswerk zwischen der Stadt Bülach und den Grundeigentümern zu regeln.

6.12 Ver- und Entsorgung

Schmutzabwasser, Wasser und Strom

Die Anschlüsse an die Kanalisation, Wasser- und Stromversorgung sind beim jeweiligen Bauprojekt in Absprache mit den Behörden und den Werkverantwortlichen festzulegen. Rückhaltmassnahmen innerhalb der Teilgebiete aufgrund beschränkter Leitungskapazität bleiben vorbehalten. Aussagen hierzu sind in den Detailgestaltungsplänen zu machen. Massgebend für die Festlegungen in den Detailgestaltungsplänen ist das zum Zeitpunkt der Genehmigung jeweils gültige GEP resp. GWP.

Die Stadt Bülach verfügt seit dem 19. Januar 2005 über einen genehmigten Generellen Entwässerungsplan (GEP). Gemäss diesem wird das Gebiet Bülach Nord im Mischsystem entwässert. Derzeit wird der GEP überarbeitet und sieht neu ein Trennsystem für das Gebiet Bülach Nord vor. Der Entwurf (Stand 30.11.2012) des Technischen Berichts zum Generellen Entwässerungsplan (GEP) und zum Generellen Entwässerungsprojekt (GWP) hält fest, dass die Reservoir-Volumina auch im Ausbauziel 2040 ausreichend sind. Die Wassergewinnung kann ebenfalls auf das Ausbauziel 2040 mit den heutigen Ressourcen gedeckt werden. Die Überarbeitung des GEP und GWP erfolgte parallel zum Gestaltungsplan. Die Überarbeitungen haben auf Grundlage des VSA-Musterpflichtenhefts zu erfolgen. Die zu bearbeitenden Teilprojekte sind mit dem AWEL abzusprechen und genehmigen zu lassen. Für Bauvorhaben ist die Richtlinie „Regewasserentsorgung“ (VSA, 2002 inkl. Update 2008) und die „Richtlinie und Praxishilfe Regewasserentsorgung“ (AWEL, 2005) zu beachten. Für die Planung der Grundstücksentwässerung ist die Norm „Anlagen für die Liegenschaftsentwässerung – Planung und Ausführung“ (SN 592000, 2012) massgebend.

Versorgungsleitungen

Die Linienführung der Versorgungsleitungen ist sehr abhängig von der Anordnung der Hochbauten. Bei Veränderung der Hochbauten ist der Brandschutz, insbesondere in den Teilgebieten C und D, zu überprüfen und wo nötig anzupassen.

Brandschutz mit Sprinkleranlagen

Bei Hochbauobjekten mit Sprinkleranlagen ist zu berücksichtigen, dass die Gebäudezuleitung ein überdurchschnittlich grosses Kaliber von NW200 mm aufweisen muss um die Sprinklerleistung abdecken zu können. Der Linienführung der Zuleitung ist dabei besondere Beachtung zu schenken. Es sind keine kleinen Radien möglich und im Innern der Gebäude ist der Platzbedarf (Gebäudehöhe) zu berücksichtigen. Bei der weiteren Planung müssen die Anforderungen an den Brandschutz, insbesondere bei den Hochhäusern, mit geeigneten Massnahmen erfüllt werden. Die speziellen Brandschutzanforderungen für Hochhäuser sind mit der Feuerpolizei zum entsprechenden Zeitpunkt abzuklären bzw. festzustellen.

Unverschmutztes Meteorwasser

Obwohl Wasser in unseren Breitengraden fast in unbegrenzten Mengen zur Verfügung zu stehen scheint, muss der sorgsame Umgang damit dennoch ein wichtiges Anliegen für die Zukunft sein. Daher ist unverschmutztes Meteorwasser, wenn möglich und verhältnismässig, dem Brauchwasserprozess (z.B. für Gartenbewässerung, Reinigungszwecke, WC-Spülungen u.dgl.) zuzuführen. Ansonsten ist es in erster Priorität zu versickern und in zweiter Priorität einem Vorfluter zuzuführen.

Ein grosser Teil des Gestaltungsplangebiets ist für die Versickerung geeignet. Für die detaillierten Entwässerungskonzepte der einzelnen Baufelder sind hydrologische Gutachten zu erstellen, die Auskunft über die Versickerungsfähigkeit geben.

Energieträger

Die Stadt Bülach trägt seit 1999 das Label „Energistadt“. Im Herbst ist sie bereits zum 4. Mal nach erfolgreichem Audit rezertifiziert worden. Die Labelkommission des Trägervereins Energistadt würdigt im Prüfungsbericht die nachweisbaren und vorbildlichen Resultate in der Entwicklung der kommunalen Energiepolitik. In den vergangenen zehn Jahren verbesserte Bülach den Umsetzungsgrad der für die Stadt möglichen Energistadt-Massnahmen von 58% auf 71%.

Mit dem Label „Energistadt“ verfolgt die Stadt Bülach u.a. folgende Zielsetzungen:

- **Bequemere Mobilität:** Energistädte machen den öffentlichen Verkehr und Individualverkehr durch Mobilitätsmanagement zu Partnern. Ein hervorragendes ÖV-Angebot, sichere Verkehrswege und eine mustergültige Verkehrsrichtplanung tragen dazu bei. So wird insgesamt weniger Energie verbraucht, mehr Sicherheit gewährleistet und die Luft weniger belastet.
- **Mehr Arbeitsplätze:** Erneuerbare Energien werden gefördert. Das Baugewerbe im Allgemeinen und Unternehmen aus dem Energiebereich im Speziellen profitieren von Aufträgen, die ganze Bevölkerung von der besseren Luft. Die Chancen für neue Arbeitsplätze und den Zuzug neuer Steuerzahler stehen gut. Junge Leute haben bessere Zukunftsperspektiven.

Vor diesem Hintergrund wünscht sich die Stadt Bülach eine energetisch nachhaltige Entwicklung in Bülach Nord, die u.a. die Nutzung von alternativen Energiequellen, die Verminderung von Grauenergie bei späterer Bautätigkeit, die Verwendung von schadstoffarmen Baustoffen oder die Erstellung von energiesparenden Neubauten beinhaltet.

Für die Wärme- und Kälteerzeugung sowie die Aufbereitung von Warmwasser sind daher so weit als möglich erneuerbare Energien oder Abwärme zu nutzen.

Bei der weiteren Planung sind die Vorgaben des kommunalen

Grundwasser

Energierichtplans zu berücksichtigen, der für das Gebiet Bülach Nord in erster Priorität die Grundwassernutzung des oberen Stockwerks und in zweiter Priorität die Grundwassernutzung des unteren Stockwerks vorsieht. Bei den Hochhäusern ist auch die Nutzung der Windenergie zur Stromerzeugung zu prüfen.

Diese Zielsetzungen entsprechen auch der 2000-Watt-Gesellschaft, welche den Energiebedarf pro Person auf 2000 Watt senken möchte.

Bezüglich der Gestaltung ist auf eine sorgfältige Einordnung alternativer Energieträger zu achten. Auf Flachdächern sollten Anlagen so angeordnet werden, dass sie vom öffentlichen Strassenraum aus möglichst nicht sichtbar sind.

Das Gestaltungsplangebiet Bülach Nord liegt im Gewässerschutzbereich Au im Gebiet des Glatgrundwasserstroms. Gemäss der Grundwasserkarte des Kantons Zürich liegt im Gestaltungsplangebiet der mittlere Grundwasserspiegel auf ca. 387 bis 392 m.ü.M. Der höchste Grundwasserspiegel liegt auf ca. 390 bis 395 m.ü.M. in einer Tiefe von rund 35 bis 40 m. Aufgrund des grossen Flurabstands wird das Grundwasser durch die künftige Bebauung kaum tangiert werden.

Für Bauten im Schwankungsbereich des Grundwassers bzw. unter dem höchsten Grundwasserspiegel (z.B. für allfällige Pfahlfundationen) ist gemäss §70 des Wasserwirtschaftsgesetzes (WWG) und Anhang Ziffer 1.5.3 Bauverfahrensverordnung (BVV) eine wasserrechtliche Bewilligung erforderlich. Bezüglich der kantonalen Bewilligungspraxis beim Bauen in Grundwasserleitern wird auf das AWEL-Merkblatt „Bauvorhaben in Grundwasserleitern und Grundwasserschutzzonen“ vom Juni 2003 verwiesen.

Bauökologie

In der Schweiz werden für Hochbauvorhaben pro Einwohner und Jahr rund vier Tonnen Rohstoffe verwendet. Baustoffe belasten die Umwelt bei der Herstellung und Verarbeitung auf der Baustelle (graue Energie). Mit einer kompakten Gebäudeform sowie Baustoffen mit geringer Umweltrelevanz sind grosse Einsparungen an grauer Energie möglich. Umweltbelastende Schadstoffe sollen weitgehend vermieden werden. Aus diesem Grund sind für Neubauten Baustoffe mit geringer Umweltbelastung bei der Herstellung und der Verarbeitung zu verwenden. Wo sinnvoll und zweckmässig sind Recyclingbaustoffe einzusetzen.

Wertstoffsammelstelle



Referenzbeispiel: Anlage
Stadtweiher in Bülach

Innerhalb des Gestaltungsplanperimeters hat es keine öffentliche Wertstoff- bzw. Abfallsammelstelle für das entstehende Stadtquartier. Die nächstgelegenen öffentlichen Sammelstellen sind an der Soligänterstrasse sowie beim Sonnenhof. Aufgrund der prognostizierten Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen sind weitere Sammelstellen im Gebiet Bülach Nord notwendig. Das Areal Bülachguss befindet sich in der Nähe der Sammelstelle an der Soligänterstrasse. Für das Areal Glashütte sowie für das nähere Einzugsgebiet ist die Einrichtung einer öffentlichen Wertstoffsammelstelle innerhalb der Baufelder D1 oder D2 für Altglas (braun/grün/weiss) und Altmittel (Alluminium/Weissblech) samt den notwendigen Erschliessungsflächen (Parkplätze, Wendeplatz) angezeigt. Die Dimensionierung wird nach Rücksprache mit der Abteilung Umwelt und Entsorgung der Stadt Bülach auf ca. 1'000 bis 1'500 EW ausgerichtet. Es ist mit folgendem Platzbedarf zu rechnen, welcher sich wie folgt zusammensetzen:

- 4 Behälter (3x Glas / 1x Altmittel) à ca. 3 m²
- 1-2 Kurzzeitparkplätze
- Erschliessungsfläche (Anlieferung/Wendeplatz)

Die Sammelstelle ist an einer häufig frequentierten, gut einsehbaren Stelle zu platzieren und als Unterflursystem analog zu den übrigen Anlagen in Bülach („Trashfox“) zu konzipieren. Es besteht die Option, in Ergänzung zu den vorerwähnten Bestandteilen der Wertstoffsammelstelle eine Möglichkeit für die Entsorgung von Textilien zu schaffen.

Die Entsorgung von Siedlungsabfällen aus Wohnnutzungen hat ebenfalls über Unterflurcontainersysteme zu erfolgen. Pro 60 Wohneinheiten ist mit einem Behälter für Siedlungsabfälle zu rechnen.

Für die Grünabfuhr sind oberirdische Rollcontainer vorzusehen.

Es ist darauf zu achten, dass die unterschiedlichen Entsorgungseinrichtungen möglichst nahe beieinander angeordnet werden, damit die städtische Entsorgung ihren Betrieb möglichst effizient unter Nutzung der damit geschaffenen Synergien abwickeln kann.

Ver- und Entsorgungskonzepte

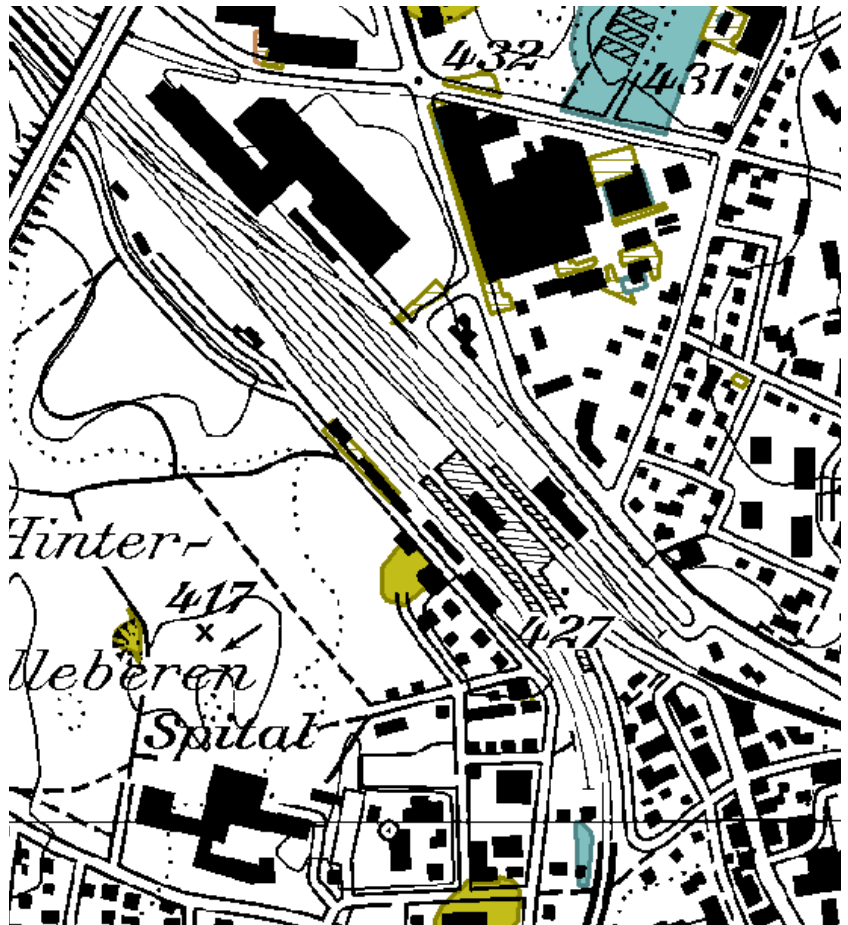
Aufgrund der Grösse und der prognostizierten Anzahl Einwohner und Beschäftigter sind für die Teilgebiete A, C und D im Rahmen der Detailgestaltungspläne Ver- und Entsorgungskonzepte zu erstellen. Diese müssen Teil der nachfolgenden Detailgestaltungspläne sein oder sind im Rahmen des jeweiligen Bauvorhabens zu erstellen.

6.13 Altlasten

Einträge im Kataster der belasteten Standorte

Die Altlastensanierung des Areals Glashütte ist vollständig abgeschlossen. Die Altlastensanierung des Areals Bülachguss und allenfalls von Teilen des Areals SBB stehen noch bevor. Diese haben mit dem jeweiligen Bauvorhaben zu erfolgen. Im Zusammenhang mit Baubewilligungsverfahren sind der Baudirektion zuhanden des AWEL Abklärungen zur Altlastensanierung einzureichen.

Abb. Ausschnitt aus dem Kataster der belasteten Standorte, Stand Februar 2011
(Quelle: GIS Kt. ZH)



6.14 Lärm allgemein

Empfindlichkeitsstufen



Abb. Lärmquelle Eisenbahn

Bülach Nord liegt ausserhalb des Gebiets mit Immissionsgrenzwertüberschreitungen durch Fluglärm. Alle vier Teilgebiete sind jedoch zumindest von einer der Lärmquellen Bahn, Strasse oder Autobahn betroffen. Es ist daher auf eine lärmgerechte Anordnung und Organisation der Nutzungen zu achten.

Die Förderung des nicht motorisierten Verkehrs durch den Bau oder Ausbau von Fuss- und Radwegen, der Ausschluss verkehrsintensiver Nutzungen sowie die Möglichkeit zur Reduktion der Anzahl Pflichtabstellplätze sind vorsorgliche Lärmschutzmassnahmen.

Wie bereits in Kapitel 6.10 erläutert, ist das ganze Gestaltungsplangebiet vollständig erschlossen. Aus diesem Grund kommen die Immissionsgrenzwerte der Empfindlichkeitsstufe III zur Anwendung, wo Wohnen und mässig störende Betriebe zulässig sind. Als mässig störend gelten Betriebe mit Auswirkungen, die im Rahmen herkömmlicher Handwerks- und Gewerbebetriebe bleiben und auf die üblichen Arbeits- oder Öffnungszeiten beschränkt sind.

Im Baufeld C2 entlang der Solistrasse ist nur Wohnen zulässig, weshalb dort als Immissionsgrenzwert die Empfindlichkeitsstufe II gilt.

Im Baufeld B1a im Bereich des Güterumschlags der SBB gilt die Empfindlichkeitsstufe IV.

Gewerblichen Nutzungen sollen, wo immer möglich und sinnvoll, dort angeordnet werden, wo hohe Verkehrsbelastungen bestehen. Damit wird dem Grundsatz „weniger lärmempfindliche Nutzungen zum Lärm hin anordnen“ Rechnung getragen.

Strahlung

Auf der Seite des Bahnareals bestehen Immissionen durch nichtionisierende Strahlung. Es sind dazu die „Verordnung vom 23.12.1999 über den Schutz vor Nichtionisierender Strahlung“ (NISV), SR 814.710, sowie die „Verordnung über den Schutz von Störfällen“ (StFV), SR 814.012 (vgl. auch Planungshilfe des BAV) zu beachten.

Gemäss aktueller Übersicht des Bundesamts für Verkehr ist die Bahnlinie durch Bülach trotz hohem Anteil an Güterverkehr nicht als besonders kritische Bahnstrecke zu betrachten. Damit sind keine zusätzlichen Massnahmen zur Risikominderung notwendig.

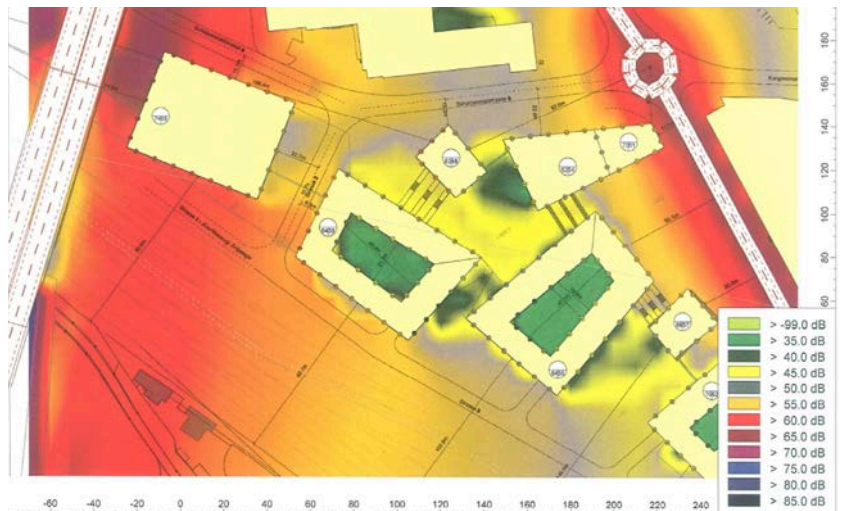
6.15 Lärmstudie Areal Glashütte

Im Rahmen der Testplanung erarbeitete die Firma Kopitis Bau-physik AG eine umfassende Lärmstudie für das Areal Glashütte. Das Baugrundstück wird durch Strassenlärm zum Teil stark belastet. Deshalb sind die Immissionsgrenzwerte der Empfindlichkeitsstufe III von 65 dB am Tag und 55 dB in der Nacht einzuhalten.

Strassenlärm

Es zeigte sich, dass ein Lüften über die Westfassade (auch über Balkone oder Loggien) bei den Bauten entlang der Schaffhauserstrasse nicht möglich ist. Gewerbliche Nutzungen oder Hotels wären hingegen möglich. Seitlich (Nord- und Südfassade) ist das Lüften über Balkone oder Loggien, und in grösserer Entfernung zur Strasse auch ohne weitere Massnahmen möglich. Die nachfolgende Abbildung stellt die Lärmsituation bezüglich Strassenlärm dar:

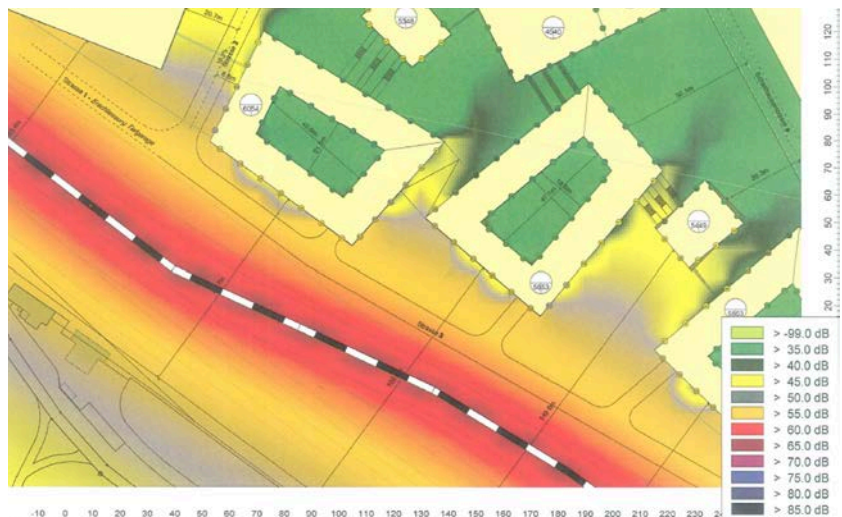
Lärmsituation (Strassenlärm) auf dem Areal Glashütte



Bahnlärm

An den zur Eisenbahn orientierten Fassaden sind keine IGW-Überschreitungen zu erwarten.

Lärmsituation (Bahnlärm) auf dem Areal Glashütte

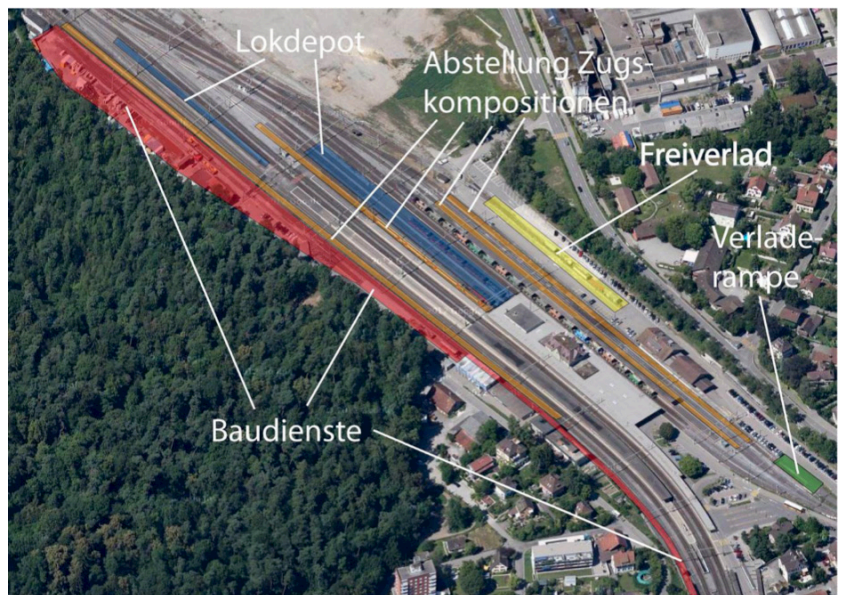


6.16 Lärmgutachten Güterumschlag und Rangierbetrieb

Klärung der Lärmsituation im Bereich des Güterumschlags erwünscht

Abb. Lage Güterumschlag
(Quelle: Buchhofer AG)

Die nachfolgenden Erkenntnisse betreffend die Lärmsituation im Bereich des Güterumschlags und des Rangierbetriebs sind dem Lärmgutachten der Firma Buchhofer AG vom 3.5.2013 entnommen. Seitens der Stadt Bülach wurde beschlossen, die in der Stellungnahme der kantonalen Fachstelle Lärmschutz vom 25.09.2012 geforderte Untersuchung des Güterverlads beim Bahnhof Bülach bereits vorzeitig durchzuführen.



IGW und Lärmarten

Da bereits vor dem 01.01.1985 (Inkrafttreten des Umweltschutzgesetzes USG) beim Bahnhof Bülach Güter umgeschlagen wurden, sind die Immissionsgrenzwerte für die Beurteilung der Lärmimmissionen massgebend. Der Güterumschlag erzeugt Lärmemissionen, die zwei unterschiedlichen Lärmarten (Industrie- und Gewerbelärm bzw. Eisenbahnlärm) zuzurechnen sind.

Industrie- und Gewerbelärm

Die Lärmimmissionen aus dem derzeitigen Güterumlad, Anlieferungsverkehr mit LKW und Abstellmanöver der LKW im Bahnhofsareal liegen auf den Baufeldern A, C, D und E deutlich unterhalb der Immissionsgrenzwerte des Industrie- und Gewerbelärms (Anh. 6 LSV). Die Lärmemissionen der abgestellten Zugkompositionen, die zu den abgeschätzten Lärmemissionen hinzuzuaddieren wären, sind nicht bekannt.

Da sich der Freiverlad mitten im Baufeld B befindet und folglich der heutige Freiverlad für eine Bebauung verschoben werden müsste, kann für dieses Baufeld derzeit keine Aussage bezüglich der Einhaltung der Immissionsgrenzwerte gemacht werden. Im Gestaltungsplan ist für den Bereich des Güterumschlags

Eisenbahnlärm

vorsorglich die Empfindlichkeitsstufe IV bezeichnet worden.

Die Lärmemissionen aus dem Rangierbetrieb wären den bekannten Emissionen der „regulären“ Zugsdurchfahrten im Bahnhof Bülach hinzuzuaddieren. Obwohl die Lärmemissionen aus dem Rangierbetrieb nicht bekannt sind, wird der Einfluss auf die Gesamtemissionen des Eisenbahnlärms sehr gering sein. Neben der geringen Anzahl von Rangierbewegungen ist dies auch auf die niedrigen Fahrgeschwindigkeiten im Rangierbetrieb zurückzuführen.

Zukünftige Entwicklung
Güterumschlag

Das Volumen des Güterumschlags hat beim Bahnhof Bülach in den letzten Jahren kontinuierlich abgenommen. Derzeit sind keine Anzeichen einer Trendumkehr auszumachen. Falls sich dennoch die Anzahl der umgeladenen Bahnwagen von heute jährlich ca. 350 Güterwagen auf ca. 2'000 Güterwagen erhöhen sollte, wie dies an einer Besprechung zwischen der SBB und Planern im 2009 als mögliche Obergrenze genannt wurde, könnten die Immissionsgrenzwerte bezüglich Industrie- und Gewerbelärm weiterhin eingehalten werden, sofern der Güterumschlag wie bisher am Tag (07.00 - 19.00 Uhr) erfolgen würde.

Fazit

Aus Sicht der Gutachter sind keine baulichen oder planerischen Massnahmen auf den Baufeldern A, C, D und E aufgrund der Lärmemissionen aus dem Güterumschlag beim Bahnhof Bülach notwendig.

6.17 Lärmstudie Areal Bülachguss

Lärmgutachten Verkehrslärm

Die Entwicklerin (Allreal Generalunternehmung AG) des Bülachgussareals hat die Buchhofer AG beauftragt, basierend auf dem aktuellen Projektstand des mittlerweile konkretisierten Siegerprojekts (vgl. Kapitel 3.6) ein Lärmgutachten bezüglich Verkehrslärm zu erstellen. Dieses liegt nun vor und datiert vom 12.11.2013.

Abb. Lage des Bülachguss Areals
(Quelle: Buchhofer AG)



IGW und Lärmarten

Für von aussen auf das Gebiet einwirkende Lärmquellen sind die Immissionsgrenzwerte (IGW) massgebend. Dem überwiegenden Teil des Bülachguss-Areals ist die Empfindlichkeitsstufe III zugeordnet (Teilgebiet C1). Auf dem sich im Osten des Blachguss Areals befindenden Teilgebiet C2 ist die Empfindlichkeitsstufe II massgebend. Für das Lärmgutachten sind folgende Lärmarten berücksichtigt worden: Strassenverkehrslärm, Bahnlärm und Parkierungslärm.

Fazit

Auf dem Areal Bülachguss können unter Einbezug der derzeit geplanten Wohnungsgrundrisse die Immissionsgrenzwerte für den Strassenverkehr an allen relevanten Lüftungsfenstern – mit Ausnahme bei zwei Gebäuden im Bereich der Soli- und Fangleitenstrasse – eingehalten werden. Durch Grundrissänderungen an einzelnen Wohnungen können die Immissionsgrenzwerte jedoch eingehalten werden. An den umliegenden bestehenden Gebäuden ausserhalb des Areals Bülachguss entstehen Lärmzunahmen aus dem Strassenverkehr, die nicht wahrnehmbar sind.

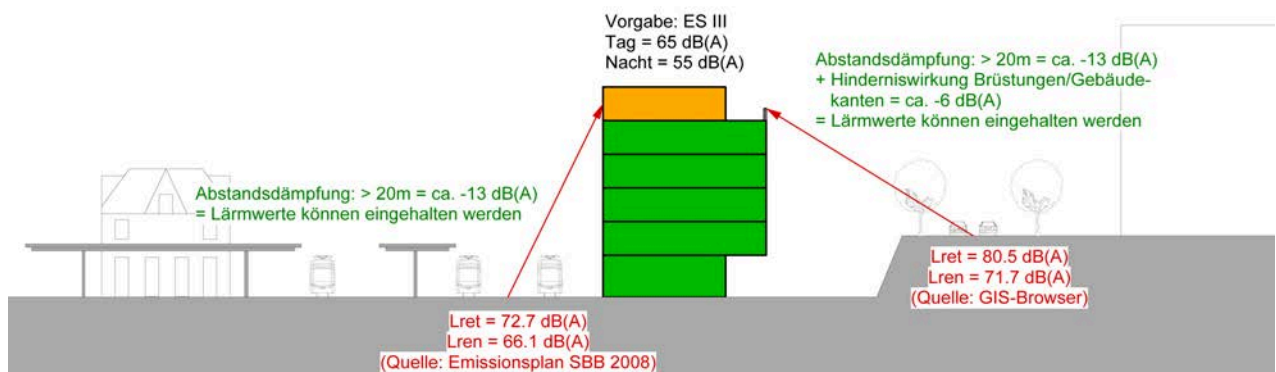
Die massgebenden Immissionsgrenzwerte können bezüglich Eisenbahnlärm auf dem ganzen Areal Bülachguss eingehalten werden.

Die für den Parkierungslärm relevanten Lärmwerte können sowohl innerhalb als auch ausserhalb des Areals Bülachguss eingehalten werden.

6.18 Lärmsituation Areal SBB (Baufeld B1b)

Pendent

Im Baufeld B1b ist ein Wohnanteil von max. 20% möglich. Massgebende Lärmquellen sind die östlich des Baufelds befindliche Schaffhauserstrasse sowie die westlich lokalisierten Bahngleise. Gemäss dem nachfolgenden Schemaschnitt können die massgebenden Lärmwerte in Kombination von Abstandsdämpfung und mit baulichen Massnahmen eingehalten werden.



Beispiel einer möglichen Anordnung von Wohnen im Baufeld B1a

6.19 Lärmschutzmassnahmen

Mögliche Massnahmen

Wird der Immissionsgrenzwert an möglichen Lüftungsfenstern überschritten, so sind gemäss Lärmschutzverordnung (LSV) bauliche und gestalterische Massnahmen zwischen Lärmquelle und Lärmempfänger zu treffen. Nachfolgend sind Beispiele aufgeführt, die aufzeigen, dass es verschiedene Lösungsansätze gibt um die Immissionsgrenzwerte (IGW) einzuhalten.

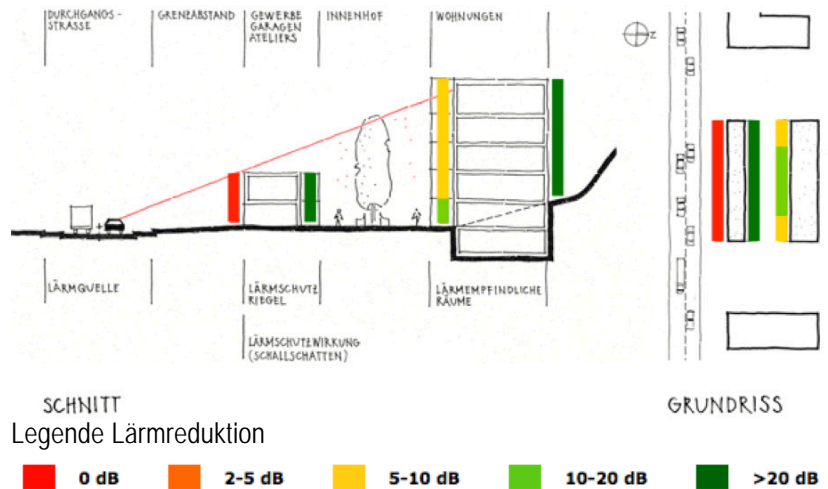
Baubereiche mit unterschiedlichen Nutzungen

Der Gestaltungsplan erlaubt es, die Nutzungen im Perimeter so anzuordnen, dass die vorhandene Lärmbelastung am wenigsten stört. Bei Verkehrsachsen lassen sich mit einem Gewerberiegel die dahinterliegenden Wohngebäude schützen. Auf diese Weise können reine Wohnbereiche und Bereiche mit Mischnutzungen oder mit rein gewerblicher Nutzung geschaffen werden, denen jeweils die entsprechenden ES zugeordnet werden.

Lärmschutzriegel

Im Allgemeinen wird die beste Lärmschutzwirkung erreicht, wenn entlang von Strassen ein Lärmschutzriegel erstellt wird, welcher die weiteren Bauten in der Tiefe des Grundstückes vom Lärm abschirmt. Der Riegel kann aus einer rein technischen Lärmschutzwand bestehen oder mit Nutzräumen gefüllt werden. Auf diese Weise können reine Wohnbereiche und Bereiche mit Mischnutzungen oder mit rein gewerblicher Nutzung geschaffen werden, denen jeweils die entsprechende ES zugeordnet wird.

Beispiel (Quelle: FALS)



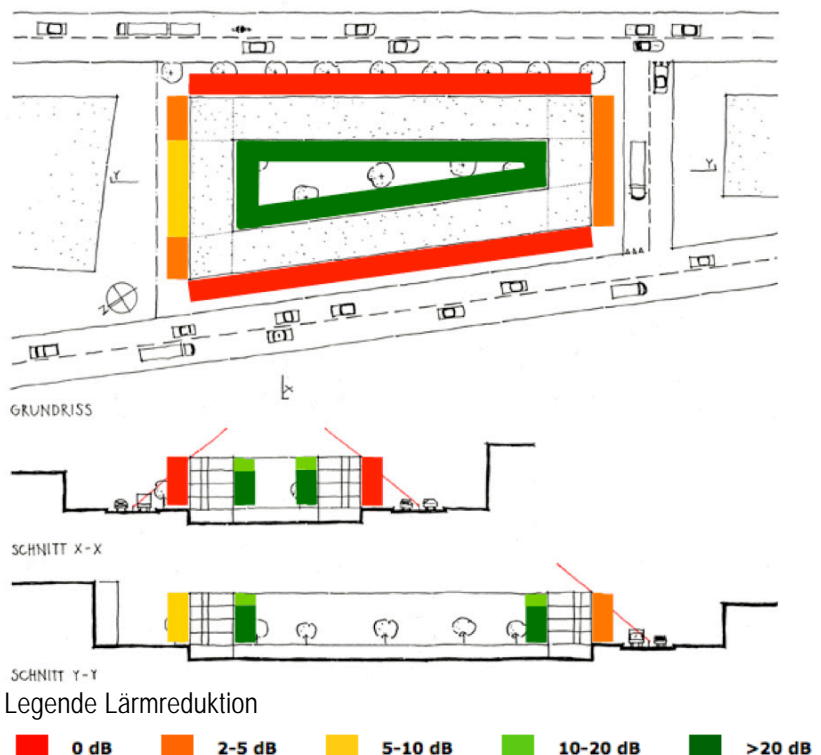
Anordnung der Baukörper und Lärmschutzbauten

Wohnüberbauungen schaffen mit einer geschickten Verteilung der Bauvolumen lärmgeschützte Bereiche. Lärmschutzwände und -dämme reduzieren – eventuell in Kombination mit Nebengebäuden (Garagen, Bastel- oder Abstellräumen) – die Immissionen. Die Abstufung von Gebäudehöhen nach Abstand zur Lärmquelle ist eine weitere Möglichkeit. Die dahinterliegenden höheren Gebäude sind dadurch ähnlich wie bei Terrassenbauten lärmgeschützt.

Geschlossenen Gebäudeform

Bei Blockrandbebauungen schliessen sich die Wohnungen geschlossen um einen Innenhof. Durch die Anordnung der lärmempfindlichen Räume gegen den Hof wird ein beinahe vollständiger Schutz vor Strassenlärm erreicht.

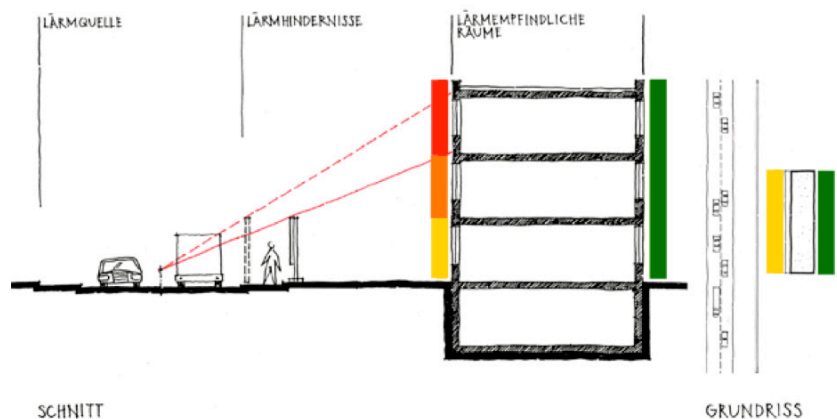
Beispiel (Quelle: FALS)



Lärmschutzwand

Die Lärmschutzwand ist ein günstiges Mittel, um Lärm nahe an der Quelle zu bekämpfen und damit einen grösseren Raum gegen Immissionen zu schützen. Der Wirkungsgrad hängt stark von der Lage, der Länge, der Höhe und vom Material ab. Anstelle von oder in Ergänzung zu Lärmschutzwänden lassen sich Annexbauten einsetzen (Velounterstand, Gartenhäuschen u. dgl.). Dieser Ansatz bringt aber oft nicht die angestrebte städtebauliche Qualität, weshalb diese Massnahme nur punktuell eingesetzt werden sollte.

Beispiel (Quelle: FALS)



Legende Lärmreduktion

0 dB 2-5 dB 5-10 dB 10-20 dB >20 dB

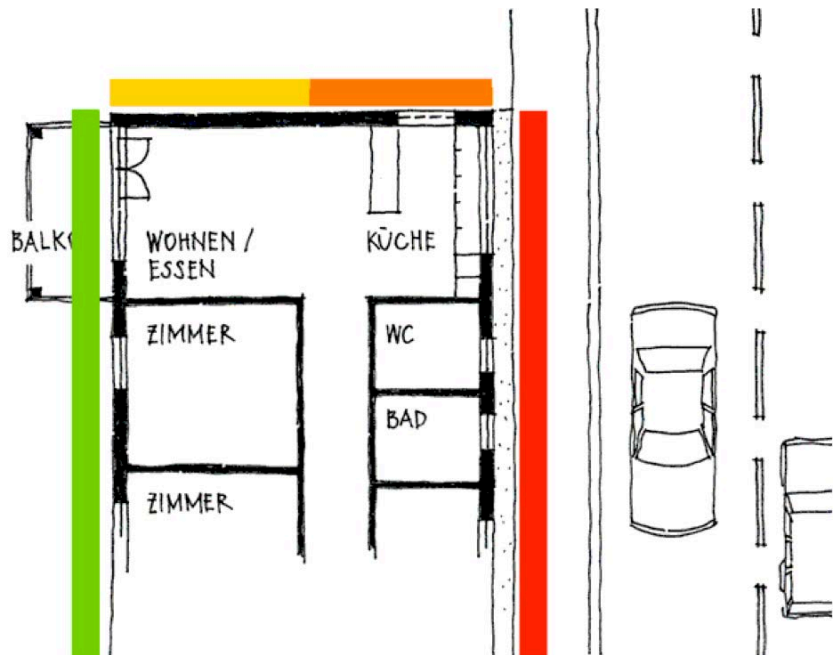
Grundrissoptimierung und Fassadenelemente

Mit einer lärmoptimierten Anordnung der Räume innerhalb einer Wohnungseinheit lassen sich die Belastungen am Lüftungsfenster erheblich reduzieren. Eine weitere Möglichkeit die Lüftungsfenster vom Lärm abgewandt anzuordnen sind eine abgewinkelten Bauweise, Mauervorsprünge oder Erker.

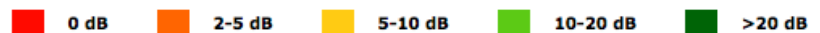
Lösung mit abgewandten Räumen und Lüftungsfenstern

Die Grundrisse eines Gebäudes werden so ausgerichtet, dass lärmunempfindliche Räume auf der Seite der Lärmquelle zu liegen kommen. Lärmempfindliche Räume hingegen werden so angeordnet, dass sie auf der teilweise oder ganz lärmabgewandten Seite zu liegen kommen oder dass sie zumindest in diese Richtung gelüftet werden können.

Beispiel (Quelle: FALS)



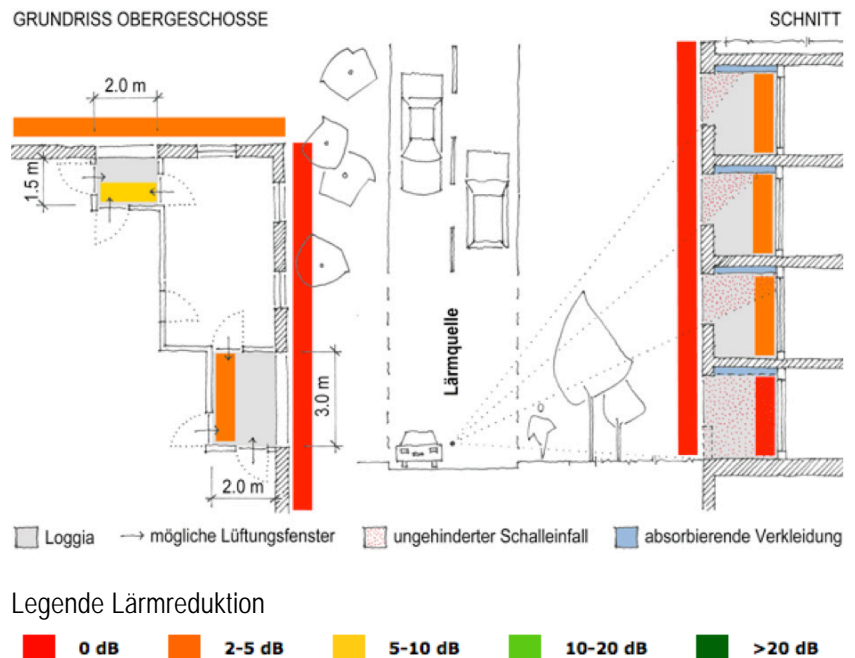
Legende Lärmreduktion



Balkone und Loggien als
Massnahme

Oft ist es nicht möglich, alle lärmempfindlichen Räume der Lärmquelle abgewandt anzuordnen. Die Lärmbelastung bei Wohnbauten lässt sich aber auch gezielt über den Einsatz von geeignet gestalteten Balkonen und Loggien vermindern. Typischerweise lassen sich mit schalltechnisch optimierten Balkonen und Loggien Reduktionen von 3 dB (strassenseitig) bzw. 6 dB (seitlich, einschliesslich 3 dB Aspektwinkelreduktion) erzielen. Die lärmreduzierende Wirkung ist allerdings situationsabhängig und wird nur erreicht, wenn gewisse Voraussetzungen erfüllt sind. Ansonsten können Balkone und Loggien aufgrund von Reflexionen an den Untersichten bzw. Decken auch zu Pegelerhöhungen führen. Die Wirkung muss daher einzelfallweise in Abhängigkeit der entscheidenden Parameter berechnet werden.

Beispiel (Quelle: FALS)



Kontrollierte Belüftung

Die kontrollierte Belüftung von Wohnräumen ist energetisch sinnvoll, gilt aber nicht als Lärmschutzmassnahme. Nach Art. 39 LSV müssen die Lärmimmissionen in der Mitte der offenen Fenster ermittelt werden. Zudem müssen nach §302 des Zürcherischen Planungs- und Baugesetzes (PBG) Wohnräume ins Freie führen. Bei lärmempfindlichen Räumen - beispielsweise Büros - ist eine kontrollierte Belüftung als Lärmschutzmassnahme zulässig.

Fazit

Welche Massnahmen im Gesamtkontext am besten geeignet sind, ist im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens mit einem Lärmgutachten zu belegen. Gemäss Praxis der FALS können Ausnahmen bei der Überschreitung des IGW gemäss Art. 31 Abs. 2 LSV bewilligt werden. Im vorliegenden Gestaltungsplan besteht diesbezüglich eine Möglichkeit, sofern bei einer geschlossenen Bauweise entlang der Schaffhauserstrasse gleichzeitig ein ruhiger vom Strassenlärm abgeschirmter Aussenraum resultiert.

Störfälle

6.20 Störfallvorsorge

Das Gebiet Bülach ist durch unterschiedliche Störfallsituationen betroffen. Nord-westlich des Teilgebiets D verläuft die Autobahn (DTV von 20'000 Fz/Tag) über eine Brücke. Die Gestaltungsplanvorschriften sehen deshalb im direkt angrenzenden Baufeld D2 keinen Wohnanteil vor, um Bewohnerinnen und Bewohner vor möglichen Unfallsituationen vorbeugend zu schützen. Dasselbe gilt für die Gleisanlage östlich des Teilgebiets D. Das Baufeld D1 ist entsprechend weiter von den Gleisen entfernt angeordnet worden und mit Vorteil bilden Gewerbenutzungen die erste Bautiefe gegenüber den Gleisen (ca. 1 Mio. Jahrestonnen Gefahrgut). Falls entlang der Bahngleise Tiefgarageneinfahrten ausgeführt werden, wird empfohlen, die Tiefgarageneinfahrten so auszuführen, dass durch das Anordnen von Schwellen ein Eindringen von entzündlichen Gefahrenstoffen vermieden werden kann. Weitere Störfallsituationen können auf der Schaffhauserstrasse (DTV 10'000 Fz/Tag) auftreten. Dort erfolgen aus verkehrstechnischen Gründen die Zufahrten rückwärtig und durch die Baumallee sind die dahinterliegenden Bauten etwas geschützt.

Die Baufelder A1 bzw. A2 liegen zu einem grossen Teil im Konsultationsbereich (Abstand 100m) von der Bahnlinie und ist damit der kritischste Teilbereich, insbesondere auch durch den mit 80% (A2) ausgewiesenen hohen Wohnanteil. Im Rahmen der Überlegungen zur Störfallvorsorge ist ein Fluchtwegkonzept zu erstellen. Grundsätzlich können Fluchtwege auf alle Seiten hin angeordnet werden. Zwingend ist jedoch, dass Fluchtwege auf der zu den Gleisanlagen abgewandten Seiten vorhanden sind. Es sind gegenüber den Gleisanlagen feuerwiderstandsfähige Materialien zu verwenden und die Gebäudeöffnungen und Fenster sollten gegenüber den Gleisen möglichst klein sein. Die Konstruktionen sind, wo aus Sicherheitsgründen zweckmässig, zu verstärken. Weitere mögliche Massnahmen im Bereich Störfallvorsorge sind die Anordnung von innenliegenden Treppenhäusern und hoch über Terrain angesetzte Luftansaugstellen für die Gebäudeentlüftung.

Etappierung zulässig, sofern Nutzungsmix, Aussenräume und Fuss-/Radwege gewährleistet sind

6.21 Etappierung

Die etappenweise Bebauung der Baufelder ist grundsätzlich zulässig. Bei einer etappenweisen Ausführung von Bauvorhaben sind die Bauten so zu realisieren, dass der vorgeschriebene Anteil Gewerbe pro Baufeld (vgl. Bestimmungen, Ziff. 7.2) mit jedem Baugesuch eingehalten ist. Eine Abweichung der Nutzungsanteile von $\pm 20\%$ pro Etappe ist erlaubt. Mit der letzten Etappe sind die festgelegten Nutzungsanteile zu erfüllen. Damit soll sichergestellt werden, dass nicht nur die Wohnflächen, sondern auch Gewerbe- und Dienstleistungsflächen erstellt werden, um die Quartiersversorgung zu gewährleisten. Zudem sind auch der an das Bauvorhaben angrenzende Park oder Platz sowie die angrenzenden Fuss- und Radwegverbindungen zeitgleich und durchgängig zu erstellen. Plätze und Pärke müssen dabei nur soweit realisiert werden, wie sie für die jeweilige Nutzung funktional und für die städtebauliche gute Gestaltung notwendig sind. Die restlichen Platz- und Parkflächen sind mit den weiteren Bauetappen zu realisieren.

So kann sichergestellt werden, dass ganze Funktionseinheiten erstellt werden, die autonom funktionieren und von Beginn an eine qualitativ hochwertige Wohn- und Arbeitsumgebung besteht.

7. Mögliche Auswirkungen

Zielsetzungen werden erreicht

Mit dem öffentlichen Gestaltungsplan werden die Voraussetzungen zur Erreichung der einleitend sowie in Ziff. 1 der Bestimmungen umschriebenen Ziele geschaffen:

- Der Gestaltungsplan definiert die baurechtlichen Voraussetzungen zur Umnutzung und Neugestaltung der Areale Herti, SBB, Glashütte und Bülachguss. Dies erhöht die Investitionssicherheit für die Grundeigentümer, was schlussendlich zur zeitgerechten Entwicklung dieser Areale beiträgt.
- Die baurechtlichen Voraussetzungen für Neubauten mit hohen Wohn- und Arbeitsplatzqualitäten sind genau definiert. Die Anforderungen an eine besonders gute gestalterische Gesamtwirkung werden verbindlich umschrieben.
- Trotz der hohen Dichte, die einen haushälterischen Umgang mit dem Boden darstellt, gewährleisten die grosszügigen öffentlichen Freiräume eine hohe Qualität des Wohn- und Arbeitsumfelds.
- Aufgrund der flexiblen Nutzungsbestimmungen kann auf konjunkturelle Schwankungen und Bedürfnisse kurzfristig reagiert werden.
- Das Modalsplit wird erreicht bzw. verbessert
- Die rationelle Erschliessung und Parkierung ist gewährleistet. Zudem wird die Zugänglichkeit der vormals für die breite Öffentlichkeit geschlossenen Areale durch die Erstellung von öffentlichen Fuss- und Radwegen sichergestellt.
- Bei der Luft-, Lärm- und Bodensituation ergeben sich positive Auswirkungen gegenüber den bisherigen baurechtlichen Vorgaben, weil die erzielbare Baumasse insgesamt reduziert wurde und die neuen Bauvolumen zum grösseren Teil für Wohnzwecke und nicht mehr für industrielle Zwecke verwendet werden.

Mehrwerte für die privaten Grundeigentümer,
Mehrwerte für die Öffentlichkeit

Durch die Anpassung der planerischen Rahmenbedingungen wie z.B. der Erhöhung der Dichte und der Zulassung von Wohnnutzungen entstehen erhebliche Mehrwerte für die Grundeigentümer. Diese werden in einem gesonderten, öffentlich-rechtlichen Vertrag zwischen der Stadt Bülach und den Eigentümern der Teilgebiete A, C und D für die aus der Bautätigkeit notwendigen öffentlichen Infrastrukturen geregelt. Im Vordergrund steht ein Ausgleich in Geld oder Land.

Die Investitionen, welche die Grundeigentümer in Form von Plätzen und Pärken, Fuss- und Radwegen sowie Anteilen an Unter- und Überführungen zu tätigen haben, wurden durch das Büro SKW grob ermittelt und wurden in der Zeitperiode der öffentlichen Auflage durch das Ingenieurbüro WBI überprüft und

Preisgünstiger
Wohnungsbau

angepasst. Für die Kosten von Werkleitungen und Kanalisation und Wasserleitungen) lieferte das Büro Gossweiler Ingenieure AG die nötigen Angaben.

Der Vertrag enthält die baulichen Massnahmen, deren Kosten für die Planung und Erstellung die von den jeweiligen Grundeigentümern zusammen mit der öffentlichen Hand getragen werden müssen. Es sind Grundsätze aufgeführt, nach denen der Mehrwert ausgeglichen werden soll. Die Kostenverteilung für die Anpassung der Feinerschliessung ist durch die jeweiligen Grundeigentümer zu tragen.

Die Stadt Bülach verfolgt die Zielsetzung, für alle Bevölkerungsschichten bezahlbaren Wohnraum anbieten zu können. Die Grundeigentümer werden daher mittels einer vertraglichen Vereinbarung verpflichtet, mindestens 10% der erstellten Mietwohnungen preisgünstig zu vermieten. Als preisgünstig gelten Wohnungen, die bei dauernder Vermietung im Mittel um mind. 15% tiefer als die anderen Mietwohnungen liegen. Preisgünstige Wohnungen in den Teilgebieten C und D können in den jeweiligen Teilgebieten frei oder konzentriert in einem Teilgebiet realisiert werden. Die Mietzinse werden vom Stadtrat gemeinsam mit der jeweiligen Bauherrschaft in einer gesonderten Vereinbarung festgelegt.

8. Ablauf und Mitwirkungsverfahren

8.1 Übersicht Gesamtablauf

Juni 2009 – März 2010	Testplanung
Januar 2011 – März 2012	Planaufstellung durch Stadt Bülach in Zusammenarbeit mit Grundeigentümern
April 2012	Vorstellung des Gestaltungsplans im Stadtrat
April 2012 – Juni 2012 Mai 2012 – September 2012	Öffentliche Auflage gemäss § 7 PBG währen 60 Tagen, Anhörung Nachbargemeinden und Region, Vorprüfung durch das ARE
September 2012 – November 2012 November 2012 – Juni 2013	Auswertung der Vorprüfung und der Einwendungen, Bereinigung des Gestaltungsplans
Juli 2013 – September 2013	2. Vorprüfung durch das ARE Abschluss Entwicklungsvereinbarung mit Grundeigentümern
September 2013 – November 2013	Auswertung der 2. Vorprüfung, Bereinigung des Gestaltungsplans
Dezember 2013 – Januar 2014	Verabschiedung im Stadtrat zuhanden Gemeinderat
Januar 2014 – März 2014	Festsetzung durch Gemeinderat
April 2014 – Mai 2014	Fakultatives Referendum
April 2014 – Mai 2014	Rekursfrist
Juni 2014 – Juli 2014	Genehmigung durch Baudirektion

8.2 Mitwirkung der Öffentlichkeit

Öffentliche Auflage

Der öffentliche Gestaltungsplan wurde gemäss § 7 PBG während 60 Tagen vom 27.4.2012 bis 25.6.2012 öffentlich aufgelegt. Während dieser Frist konnte jedermann Einwendungen einreichen. Es sind 98 Einwendungen eingegangen. Soweit diesen entsprochen werden konnten, sind diese in die Bereinigung des Gestaltungsplans eingeflossen.

Anhörung Nachbargemeinden

Die Nachbargemeinden Embrach, Hochfelden, Winkel, Höri und Bachenbülach haben die Planungen in Bülach Nord wohlwollend zur Kenntnis genommen und unterstützen die Entwicklung in Bülach Nord. Die übrigen zur Stellungnahme eingeladenen Gemeinden Rorbas, Eglisau und Glattfelden haben sich nicht zur Planung in Bülach Nord geäussert.

Planungsgruppe Zürcher Unterland

Die Planungsgruppe Zürcher Unterland (PZU) äusserte sich in ihrer Stellungnahme vom 23. Juli 2012 positiv zu den Planungsvorhaben in Bülach Nord.

8.3 Vorprüfung durch das ARE

1. Vorprüfung

Parallel zur öffentlichen Auflage und zur Anhörung wurde der öffentliche Gestaltungsplan Bülach Nord dem kantonalen Amt für Raumentwicklung (ARE) zur ersten Vorprüfung eingereicht. Der Vorprüfungsbericht datiert vom 26.9.2012. Das ARE begrüsst im Grundsatz die Planung in Bülach Nord. Insgesamt sind 24 Hinweise und 7 Auflagen eingegangen. Der Grossteil der Anliegen des ARE wurde berücksichtigt. Diejenigen Punkte, welche nicht oder nur teilweise berücksichtigt wurden, sind im Anhang begründet aufgeführt.

2. Vorprüfung

Da der Gestaltungsplan durch die Einwendungen aus der Öffentlichkeit und den Hinweisen und Auflagen durch die kantonalen Amtsstellen einige Änderungen erfahren hat, wurden die Gestaltungsplanakten dem ARE für eine zweite Vorprüfung überstellt. Der Vorprüfungsbericht datiert vom 7.10.2013. Es wurden in Ergänzung zur 1. Vorprüfung weitere Hinweise und Auflagen gemacht, die wiederum zum Grossteil berücksichtigt wurden. Auch hier sind nicht oder nur teilweise berücksichtigte Punkte im Anhang aufgeführt.

Die bereinigten Gestaltungsplanakten wurden im Sinne einer Durchsicht nochmals mit Vertretern des ARE besprochen. Der nun vorliegende Gestaltungsplan ist auch Sicht des ARE genehmigungsfähig.

9. Schlussbemerkung

Gestaltungsplan wahrt alle öffentlichen Anliegen und trägt privaten Interessen ausreichend Rechnung

Der Gestaltungsplan entspricht in der vorliegenden Form der übergeordneten Gesetzgebung, insbesondere der Umweltgesetzgebung sowie der Planungs- und Baugesetzgebung von Bund und Kanton Zürich.

Der Gestaltungsplan entspricht auch den Zielen und Grundsätzen der Raumplanung (Art. 1 und 3 RPG). Er trägt zur haushälterischen Nutzung des Bodens bei, indem er innerstädtische Brachflächen reaktiviert und eine qualitätsvolle Weiterentwicklung der bestehenden Stadtstruktur ermöglicht. Die Berücksichtigung der Interessen der Grundeigentümer erfolgt in einer separaten, informellen Vernehmlassung, die Berücksichtigung der Anregungen der Bevölkerung wird in der öffentlichen Auflage erfolgen.

Der Gestaltungsplan beachtet die verbindlichen Vorgaben von kantonalen, regionalen und kommunalen Richtplänen, indem er namentlich eine für das kantonale Zentrumsgebiet adäquate dichte Nutzung ermöglicht. Wo Abweichungen zu den übergeordneten Festlegungen bestehen, werden entsprechende Änderungsanträge an die übergeordneten Planungsträger gestellt.

Den besonderen Anforderungen des Umweltschutzes (USG, LRV, LSV etc.) trägt der Gestaltungsplan Rechnung, indem er trotz Verdichtung die konzeptionellen Voraussetzungen für eine nachhaltige Bebauung schafft.

Der Stadtrat Bülach und der Gemeinderat Bülach sind daher überzeugt, mit dem vorliegenden Gestaltungsplan die öffentlichen Interessen gewahrt und den privaten Interessen der Grundeigentümer ausreichend Rechnung getragen zu haben.

Anhang

I. 1. Vorprüfung (ARE)

I.I Raumplanerische Gesamtbeurteilung

Planung in Bülach Nord wird
begrüsst

Der Bericht der Vorprüfung des öffentlichen Gestaltungsplans Bülach Nord durch das Amt für Raumentwicklung (ARE) würdigt die intensive planerische Auseinandersetzung und hält fest, dass zahlreiche Aspekte zur Siedlungsqualität sowie zur Durchsetzung von öffentlichen Interessen angesprochen sind. Bei einigen Festlegungen – wie Mehrwertausgleich oder Verpflichtung zur Bereitstellung preisgünstigen Wohnraums – seien die rechtlichen Grundlagen im Planungs- und Baugesetz (PBG) nicht gegeben. Die folgende Auflage aus der 1. Vorprüfung wird nicht berücksichtigt.

I.II Auflage zur Lufthygiene

Auflage I.II.I

Die Parkplatzbewirtschaftung für Kunden- und Besucherparkplätze ist lenkungswirksam (im Hinblick auf eine Verkehrsumlagerung auf öffentliche Verkehrsmittel) auszugestalten (nutzungsgebunden und gebührenpflichtig, degressiv ab der ersten Minute).

Stellungnahme

Im Bericht nach Art. 47 RPV wird neu beim Thema Parkierung eine degressive Tarifierung thematisiert und empfohlen. Auf eine Festlegung in den Bestimmungen wird verzichtet, um den nachfolgenden arealspezifischen Parkraumplanungen nicht vorzugreifen. Überdies gibt es für die Gebührenpflicht keine Rechtsgrundlage (siehe BRKE IV NR. 0100/2010 bezüglich Bülach Süd).

Beschluss

Die Auflage wird weitgehend berücksichtigt.

II. 2. Vorprüfung (ARE)

Unter Berücksichtigung der in der 2. Vorprüfung genannten Hinweise und Anträge wird die Vorlage als genehmigungsfähig beurteilt. Folgende Hinweise und Empfehlungen werden nicht berücksichtigt und entsprechend begründet.

II.I Anregung zu den Bestimmungen

Empfehlung II.I.I

Art. 11 Abs. 6 Parkierung

Die angewendete Parkplatzberechnung gemäss kantonaler Wegleitung ist zweckmässig. Hingegen ist die Berechnung der Abstellplätze für Fahrräder ungenügend und überholt. Hier empfehlen wir die Angaben des Kantons über Anzahl, Lage und Gestaltung von Veloabstellplätzen für unterschiedliche Nutzungen zu berücksichtigen. Punkte Anzahl empfiehlt die Koordinationsstelle Veloverkehr die Zahl der Abstellplätze entsprechend den Richtwerten der VSS Norm SN 640065-2011 „Parkieren - Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkierungsanlagen“ festzulegen. Die Merkblätter haben Empfehlungscharakter.

Stellungnahme

Die gültige Parkplatzverordnung der Stadt Bülach aus dem Jahr 1996 wurde 2008 teilrevidiert, in welcher der Standardbedarf an Veloabstellplätzen ausgewiesen wird. Somit besteht eine aktuelle und auf Bülach zugeschnittene Projektierungsgrundlage für die Berechnung der Anzahl Veloabstellplätze. An dieser wird festgehalten.

Die Empfehlung wird nicht berücksichtigt
--

II.II Materielle Hinweise

Hinweis II.II.I

Während der Bauphase im Baufeld A1 ist eine Einschränkung der freien Begehrbarkeit des Wanderweges zu verhindern. In einem solchen Fall ist frühzeitig mit dem jeweiligen Leiter der Zürcher Wanderwege Kontakt aufzunehmen.

Stellungnahme

Der Hinweis betrifft die Festlegungen des Gestaltungsplans nicht und ist damit kein Gegenstand der vorliegenden Planung. Die Koordination mit dem Wanderweg ist bei der Arealentwicklung des Baufelds A1 (Konkurrenzverfahren und/oder Detailgestaltungsplan) und einem nachfolgenden Bauprojekt sicherzustellen.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen
--

II.III Hinweise zum Bericht gemäss Art. 47 RPV

Hinweis II.III.I

Betrifft Kap. 3.5 Konzept Areal Bülachguss

Im Freiflächenkonzept wird in Baufeld 3 ein Bambusgarten ausgewiesen. Gemäss den Bestimmungen Art. 9 Abs. 8 (Umgebungsgestaltung) werden jedoch nur standortgerechte Bäume und Pflanzen zugelassen.

Stellungnahme

Der in der Abbildung in Kap. 3.5 im Baufeld 3 bezeichnete Bambusgarten ist eine Idee aus der Testplanung. Anlässlich der Erarbeitung der Bestimmungen zum Gestaltungsplan hat sich gezeigt, dass nur standortgerechnet Bäume und Pflanzen zulässig sein sollen.

Der Hinweis wird beantwortet

Hinweis II.III.II

Betrifft Kap. 3.5 Konzept Areal Bülachguss

In der ersten Vorprüfung wurde darauf hingewiesen, dass der Übergang zum kleinmasstäblichen Einfamilienhausquartier besonders beachtet werden muss. Das Siegerprojekt des städtebaulichen Wettbewerbs auf dem Areal Bülachguss (siehe Kap. 3.6) weist gegenüber dem Soliquartier Baukörper mit diagonaler Stellung aus, was eine verträgliche Lösung darstellt. Zudem empfehlen wir, die Baumreihe gemäss Konzeptplanung über breitere Abschnitte zu öffnen.

Stellungnahme

Der öffentliche Gestaltungsplan Bülach Nord lässt bewusst Spielräume für unterschiedliche Bebauungsmöglichkeiten im Rahmen der GP-Vorgaben offen. Bei der Abbildung in Kap. 3.6 handelt es sich um das frühe Stadium einer Arealentwicklung. Ein detaillierteres Projekt kann dementsprechend noch umfassend angepasst werden. Das künftige Bauprojekt samt Baukonzept hat hohe Anforderungen an die Aussenraumqualität zu erfüllen und wird unter anderem von der Kommission für Stadtgestaltung beurteilt. Der auf das Wettbewerbsprojekt bezogene Hinweis bezüglich der Baumreihe wird als Hinweis entgegen genommen, jedoch im Bericht nicht speziell erwähnt.

Der Hinweise wird zur Kenntnis genommen
