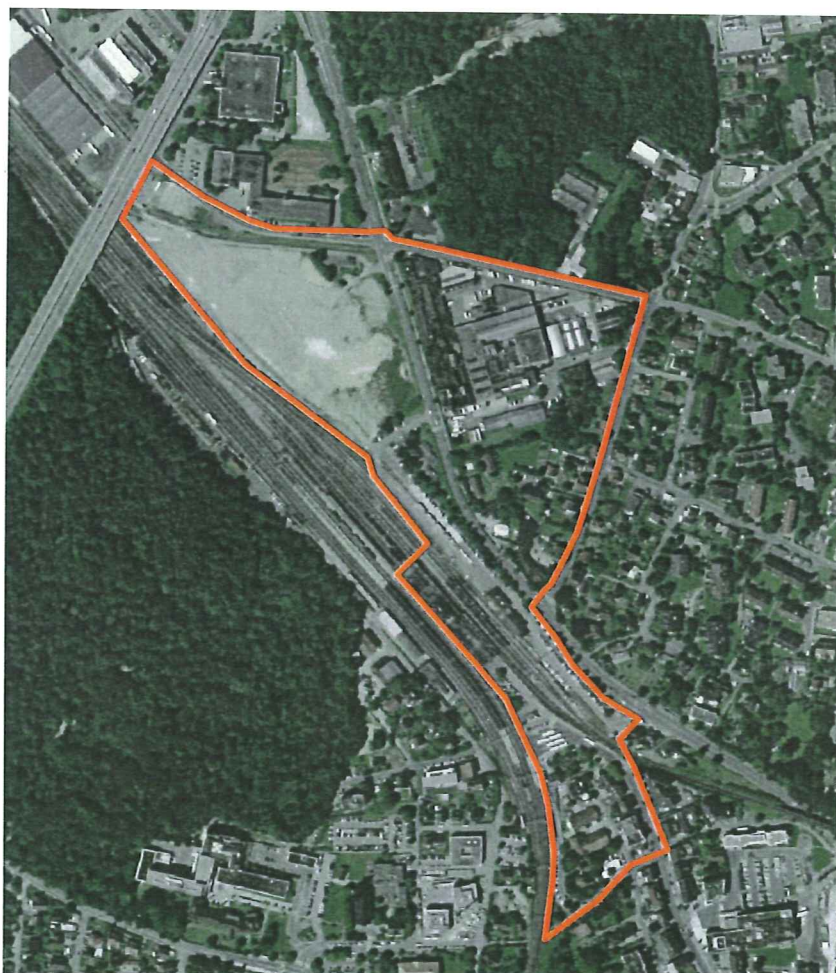


Öffentlicher Gestaltungsplan
Bülach Nord

Bericht gemäss Art. 47 RPV



Städtebauliche Konzeption



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

3.2 Konzept Areal Herti

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 Kopfbau besondere Beachtung zu schenken.

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

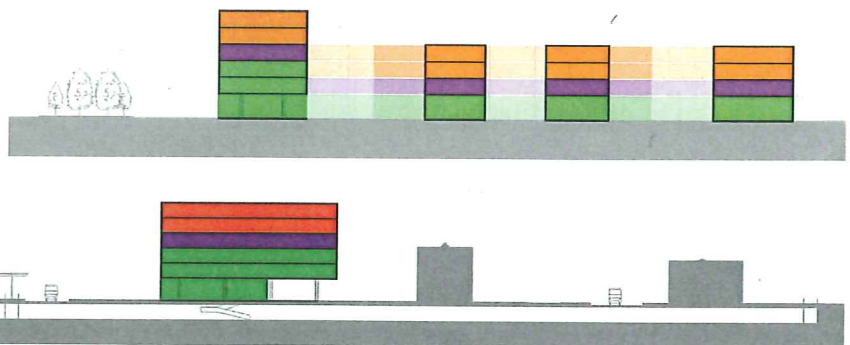


Abb. Schnitt West-Ost durch den Kopfbau auf dem Areal Herti

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 Ausgang 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 Ausgang 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.

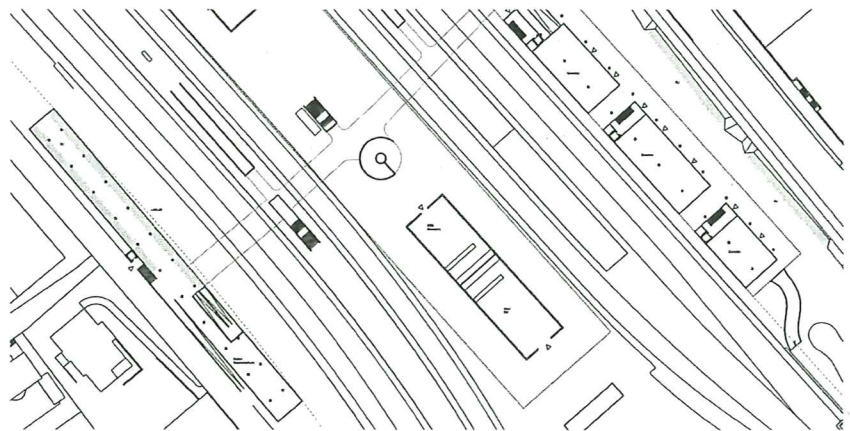
Auf den Bushof wird in Kapitel 6.10 näher eingegangen.

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 Amtes 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



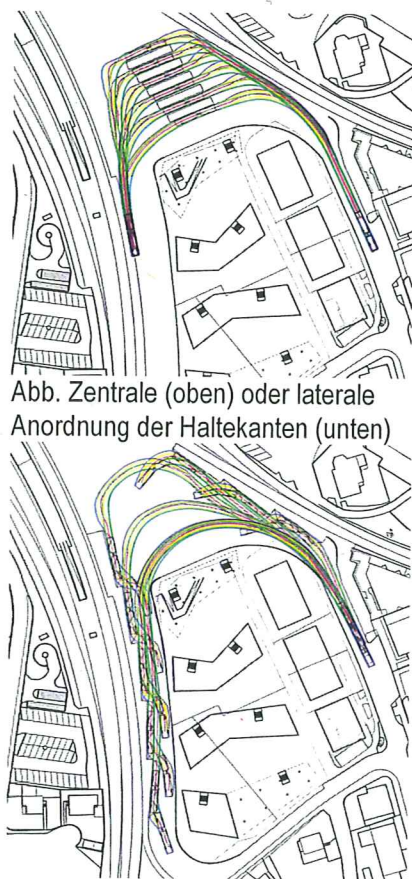
Bahnhof West

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

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.