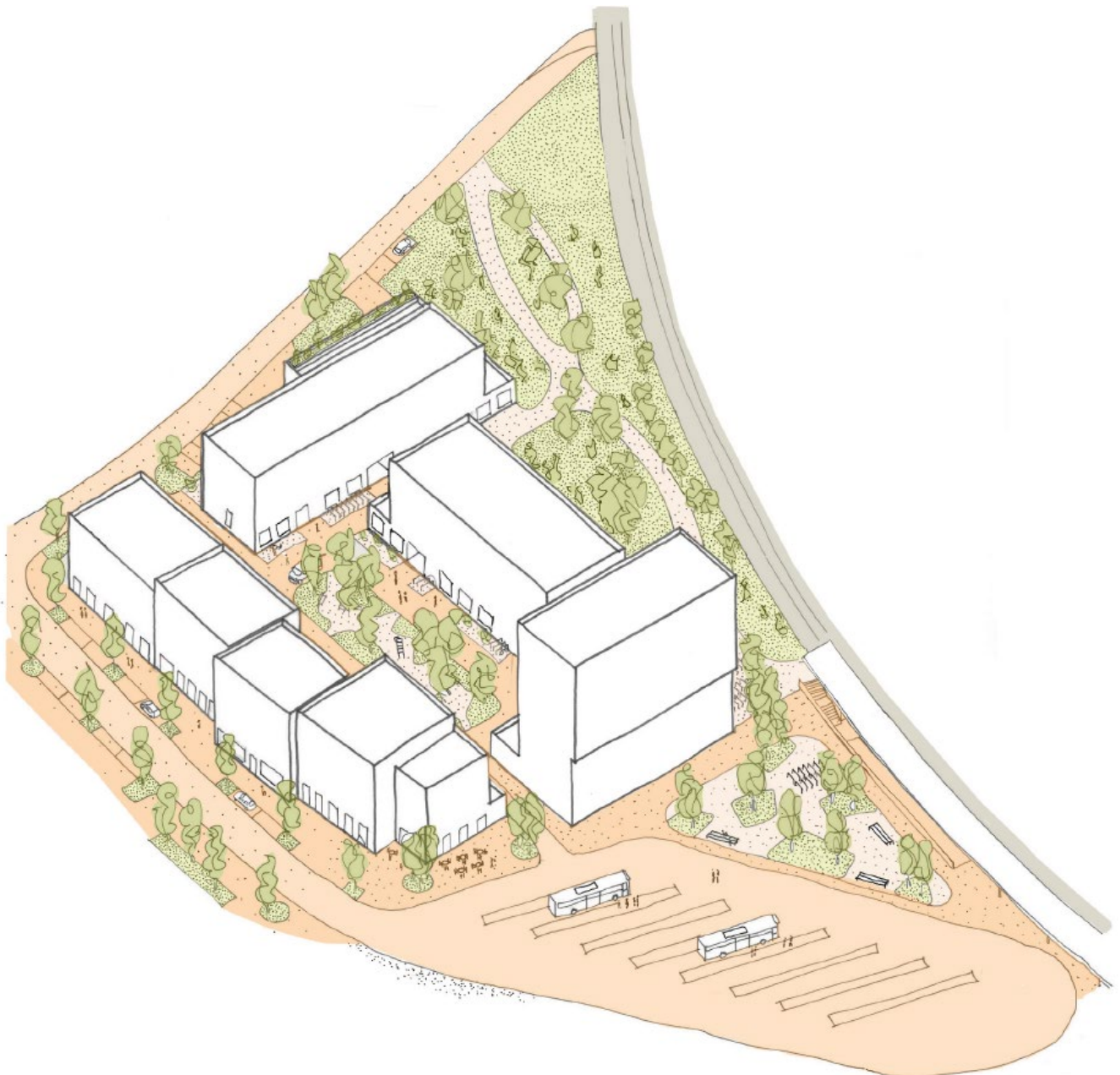


Öffentlicher Gestaltungsplan Herti

Planungsbericht nach Art. 47 RPV

Fassung für die öffentliche Auflage – 11. August 2023



Auftraggeberin

Stadt Bülach
Abteilung Planung und Bau | Stadtplanung
Allmendstrasse 6
8180 Bülach

Auftragnehmerin

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

gelbe Stellen zu aktualisieren / ergänzen

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	5
1.1	Ausgangslage	5
1.2	Ziele des öffentlichen Gestaltungsplans Herti	6
1.3	Erarbeitungsprozess	6
1.4	Inhalt und Zweck des Planungsberichts	8
1.5	Planungs- und baurechtliche Rahmenbedingungen	9
1.6	Weitere Anforderungen und Rahmenbedingungen	16

2.	Grundlagen des Gestaltungsplans	19
2.1	Studienauftrag	19
2.2	Richtprojekt	21
2.3	Gestaltungsleitbild	26

3.	Erläuterungen zu den Bestimmungen des Gestaltungsplans	27
3.1	A. Allgemeine Bestimmungen	27
3.2	B. Bau- und Nutzungsbestimmungen	31
3.3	C. Gestaltung	39
3.4	D. Erschliessung und Parkierung	45
3.5	E. Energie und Umwelt	50
3.6	G. Schlussbestimmungen	51

4.	Mehrwertausgleich	52
----	-------------------	----

Anhang

A1	Umgang mit Bestimmungen GP Bülach Nord	53
A2	Weitere Anhänge	75

1. Einleitung

1.1 Ausgangslage

In Bülach Nord entsteht zurzeit ein neuer Stadtteil. Das Gebiet Bülach Nord umfasst die Areale Bülachguss und Glashütte (Vetropack), das SBB-Areal sowie das Gebiet Herti. Die ehemaligen Industriearale Bülachguss und Vetropack nördlich des Bahnhofs sind unterdessen zu einem dichten, gemischt genutzten Quartier transformiert worden. Die Entwicklung des Gebiets Herti soll in den kommenden Jahren ebenfalls folgen.

Entwicklung Bülach Nord zu einem neuen Stadtteil

Das Quartier Herti grenzt westlich direkt an den Bahnhof Bülach sowie den Bushof. Die städtebauliche Neuorientierung im Bahnhofareal und Quartier Herti nimmt eine Schlüsselrolle im Planungsprozess zur Entwicklung des Gebiets Bülach Nord ein. Das Quartier Herti bildet ein verkehrliches und städtebauliches Bindeglied zwischen der Innenstadt und dem Bahnhof sowie dem gesamten Entwicklungsgebiet Bülach Nord.

Lage des Quartiers Herti

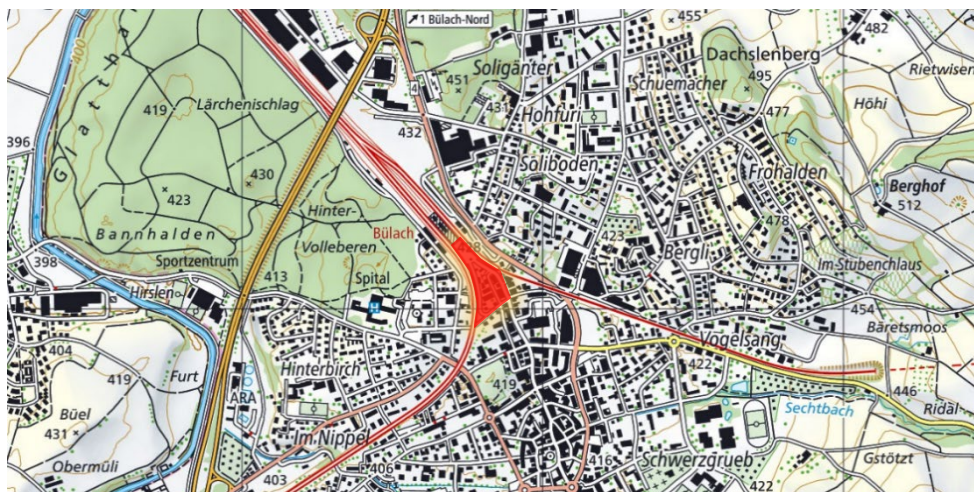


Abbildung 1 Übersicht Lage des Quartiers Herti (Quelle: geo.admin.ch)

2015 wurde für das Gebiet Bülach Nord ein übergeordneter öffentlicher Gestaltungsplan (GP Bülach Nord) erlassen. Der Gestaltungsplan legt fest, dass im Gebiet Herti Wohnungen, Handels- und Dienstleistungsbetriebe, Schulen und mässig störende gewerbliche und kulturelle Betriebe angesiedelt werden können. Weiter schreibt der Gestaltungsplan vor, dass die konkrete Entwicklung mit einem Detailgestaltungsplan zu regeln ist.

Gestaltungsplan Bülach Nord

Der Perimeter dieses Detailgestaltungsplans – der öffentliche Gestaltungsplan Herti – umfasst die Baufelder A1 und A2 des GP Bülach Nord. Er wird im südlichen Teil durch den Bahnhofring und die Bahnhofstrasse, nördlich durch den Bushof und westlich durch die Gleisanlagen eingegrenzt und umfasst rund 14'260m².

Perimeter und Grösse des Areals

Der Perimeter umfasst das Gebiet und die geltenden Parzellen gemäss nachfolgender Abbildung. Die Parzellen 990, 991, 994, 6484 und 7606 befinden sich heute in privatem Besitz. Im Besitz der Stadt Bülach befinden sich die Parzellen 6175, 6176, 6485 und 7607.

Grundeigentümerverhältnisse

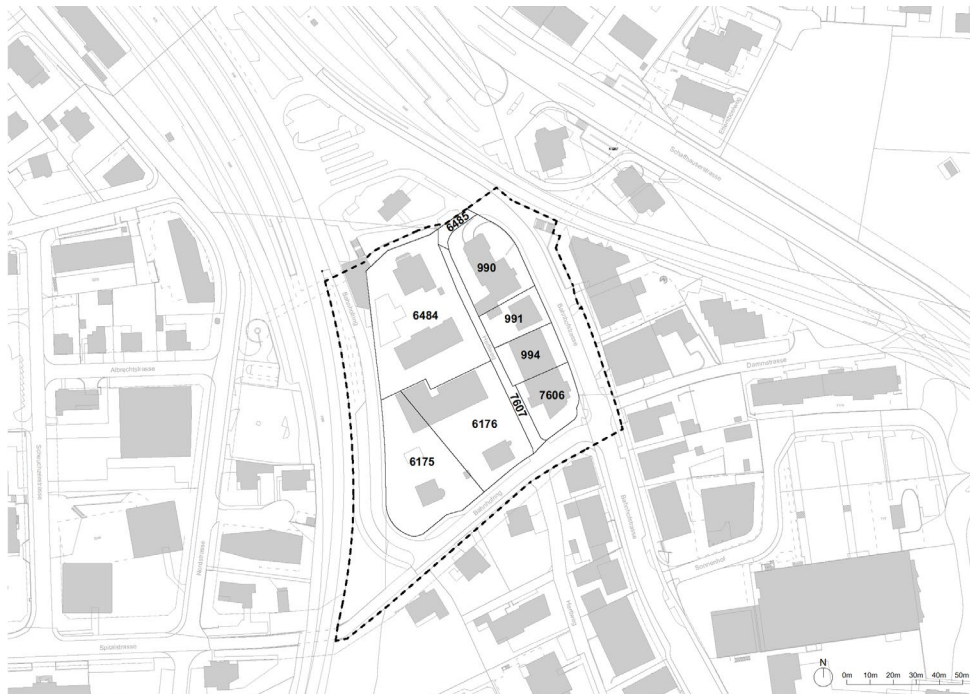


Abbildung 2 Übersicht Perimeter (schwarz gestrichelt) und geltende Parzellenstruktur (Quelle: AV-Daten Stand März 2020)

1.2 Ziele des öffentlichen Gestaltungsplans Herti

Mit der Erarbeitung des Gestaltungsplans Herti werden die planungsrechtlichen Grundlagen für die Transformation des Gebiets geschaffen, d.h. die Entwicklung des Gebiets Herti zu einem attraktiven Wohn- und Mischgebiet. Der GP Herti löst innerhalb seines Perimeters den Gestaltungsplan Bülach Nord von 2015 ab. Er integriert und präzisiert sämtliche aus dem Gestaltungsplan Bülach Nord für das Areal Herti relevanten Aspekte und Bestimmungen. Die Überführung pro Artikel wird in Kapitel 3 bei den Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen konkretisiert sowie in Anhang A1 detailliert dokumentiert.

Grundlage für attraktives Wohn- und Mischgebiet sowie Neugestaltung Bushof

1.3 Erarbeitungsprozess

Massgebliche Grundlage für den Gestaltungsplan bildet ein städtebaulicher Studienauftrag, der im Frühjahr 2016 durchgeführt wurde. Der Studienauftrag hatte zum Ziel, die städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten auf dem Areal Herti inkl. dem Bereich des Bushofs und dessen Ein-/Anbindung auszuloten. Das Projekt von Oester Pfenninger Architekten AG (neu op-arch) und Enz & Partner GmbH ging als Sieger aus dem städtebaulichen Studienauftrag hervor und wurde zur Weiterbearbeitung empfohlen (vgl. Kapitel 2 **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**).

Studienauftrag Quartier Herti

Der Studienauftrag wurde durch ein Beurteilungsgremium sowie von einer Begleitgruppe fachlich eng begleitet. In den Gremien waren u.a. sowohl politische Vertreterinnen und Vertreter als auch Verwaltungsmitarbeitende vertreten¹. Die Bevölkerung wurde 2016 im Rahmen einer Informationsveranstaltung sowie mit einer Ausstellung über die Resultate des Studienauftrags über die Entwicklung des Gebiets Herti informiert.

Fachliche Begleitung Studienauftrag und Information Bevölkerung

Gestützt auf den Studienauftrag wurde 2018-2020 ein erster Entwurf des Gestaltungsplans erarbeitet. Dieser wurde im Sommer 2020 durch das kantonale Amt für Raumentwicklung vorgeprüft. Nebst eher technischen Rückmeldungen wurde seitens Kantons eine verstärkte Sicherung der architektonischen und freiräumlichen Qualitäten des Areals über den Gestaltungsplan gefordert.

Entwurf und 1. Vorprüfung Gestaltungsplan

Dem Studienauftrag zu Grunde lagen bezüglich des Bushof die 2016 aktuellen Vorgaben seitens Behindertengleichstellungsgesetz (BeHiG). D.h. es wurde für die Dimensionierung der benötigten Fläche für den Neubau des Bushofs Mitte von einer Haltekantenhöhe von 16cm ausgegangen. Vor dem Hintergrund der Verschärfung der Anforderungen seitens BeHiG auf Haltekanten mit 22cm Höhe, wurde vor einer Weiterbearbeitung des Gestaltungsplans seitens der Stadt Bülach der Platzbedarf für den Neubau Bushof Mitte und allfällige Auswirkungen auf den Gestaltungsplan Herti überprüft. Zwischen Herbst 2020 und Frühling 2021 wurde dazu eine Machbarkeitsprüfung und Variantenstudie für den Neubau des Bushof Mitte durchgeführt. Im Rahmen der Prüfung wurde festgestellt, dass das Projekt Neubau Bushof Mitte aufgrund der behindertengerechten Gestaltung mehr Platz benötigt als ursprünglich vorgesehen. Dies hatte zur Folge, dass die Anordnung der Baubereiche gemäss weiterbearbeitetem Studienauftrag bzw. gemäss Entwurf des Gestaltungsplans Herti angepasst werden mussten.

Anpassung aufgrund Neubau Bushof Mitte

Gleichzeitig hat die Stadt Bülach zwischen Herbst 2020 und 2021 das «Zielbild Zentrum» erarbeitet. Für die einzelnen Teile des Zentrums wurden damit städtebauliche und freiräumlich Zielvorstellungen und qualitative Regeln erarbeitet. Im Raum des Areals Herti wurde dabei auch die städtebauliche Setzung aus dem Studienauftrag Herti miteinbezogen und überprüft.

Zielbild Zentrum

Das in der Folge ausgearbeitete Richtprojekt zeigt auf, wie die Bebauung des Gebiets Herti auf den Platzbedarf des Projekts Neubau Bushof Mitte und die Vorgaben aus dem Zielbild Zentrum reagiert. Das Richtprojekt hat zudem die erwünschten Qualitäten der zukünftigen Bebauung insbesondere in Bezug auf den Freiraum vertieft.

Erarbeitung Richtprojekt

Gestützt auf das Richtprojekt erarbeitete die Stadt Bülach gemeinsam mit op-arch und Kuhn Landschaftsarchitekten sowie EBP ein Gestaltungsleitbild und überarbeitete den Entwurf des Gestaltungsplans von 2020. Das Gestaltungsleitbild wurde vom Stadtrat mit Beschluss Nr. 180 vom 1. Juni 2022 als Grundlage und zur Integration in den Gestaltungsplan verabschiedet. Mit dem Gestaltungsplan und dem Gestaltungsleitbild werden die wesentlichen

Anpassung Gestaltungsplan und Erarbeitung Gestaltungsleitbild

¹ Mitglieder des Beurteilungsgremiums, der Begleitgruppe sowie die teilnehmenden Projektteams sind im Kapitel 2.1 aufgeführt.

Eckpunkte des Richtprojekts und insbesondere auch die qualitativen Aspekte einer künftigen Bebauung planungsrechtlich gesichert.

Die Grundeigentümer im Gebiet wurden im Rahmen von bilateralen Gesprächen ebenfalls entweder in die Erarbeitung eingebunden oder informiert. In mehreren Gesprächen wurden zudem die kantonalen Anforderungen mit dem Amt für Raumentwicklung des Kantons Zürich (ARE) abgestimmt.

Information und Dialog mit Grundeigentümern

Die öffentliche Auflage fand vom **XX.YY.ZZZZ** bis **XX.YY.ZZZZ** statt. Die dabei eingegangenen Einwendungen sind, soweit sie berücksichtigt werden konnten, in den überarbeiteten Entwurf des Gestaltungsplans und des Leitbilds eingeflossen. Die nicht berücksichtigten Einwendungen werden im separaten Bericht **XXXX** dokumentiert.

Öffentliche Auflage Gestaltungsplan Herti

Der Gestaltungsplan wurde vom Stadtrat am **XX.YY.ZZZZ** zuhänden des Stadtparlaments verabschiedet. Das Stadtparlament setzte ihn am **XX.YY.ZZZZ** fest.

Verabschiedung und Festsetzung

1.4 Inhalt und Zweck des Planungsberichts

Der vorliegende Planungsbericht ist zwingender Bestandteil von Gestaltungsplänen und richtet sich nach Art. 47 der eidgenössischen Raumplanungsverordnung (RPV). Der Bericht dokumentiert die Inhalte des Gestaltungsplans und enthält ergänzende Informationen zum Erarbeitungsprozess.

Zweck des Planungsberichts

Mit dem Planungsbericht ist gemäss Art. 47 RPV der kantonalen Genehmigungsbehörde aufzuzeigen, wie der Gestaltungsplan die raumplanerischen Anforderungen umsetzt.

Inhalt gemäss Art. 47 RPV

Der Bericht dient daneben den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern sowie Bauherrschaften als Orientierungshilfe. Zudem kann er nach Erlass und Genehmigung der Baubehörde bei der Umsetzung dienen. In einem allfälligen Rechtsmittelverfahren gibt der Erläuterungsbericht Auskunft über die Absichten und Erwägungen, die dem Gestaltungsplan zugrunde liegen. Der Bericht dokumentiert die vorgenommenen Interessenabwägungen.

Dokumentation für Anwendung und in Rechtsmittelverfahren

Kapitel 1.5 des Berichts fasst die wesentlichen übergeordneten und kommunalen Vorgaben und Rahmenbedingungen zusammen, darunter auch die ursprünglichen Vorgaben des GP Bülach Nord und den Umgang damit bzw. die Überführung in den Gestaltungsplan Herti. Kapitel 2 beschreibt den Studienauftrag sowie das Richtprojekt und dessen Überführung in das Gestaltungsleitbild. Kapitel 3 enthält Erläuterungen zu den Bestimmungen. Kapitel 2.3 beschreibt das Gestaltungsleitbild. Kapitel 4 beinhaltet die Thematik des Mehrwertausgleichs.

Inhalt des Planungsberichts

Zur Dokumentation der öffentlichen Auflage, Vorprüfung und Anhörung wurde ein separater Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen verfasst.

Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen

1.5 Planungs- und baurechtliche Rahmenbedingungen

1.5.1 Übergeordnete Vorgaben

Die Erarbeitung der relevanten übergeordneten Vorgaben erfolgte bereits im Rahmen der Erarbeitung des öffentlichen GP Bülach Nord. Es werden im vorliegenden Bericht die für den Perimeter des GP Herti relevanten, übergeordneten Vorgaben dokumentiert. Es wird aufgezeigt, dass der öffentliche Gestaltungsplan Herti die Grundsätze und Festlegungen des übergeordneten GP Bülach Nord soweit innerhalb seines Perimeters relevant übernimmt oder präzisiert und damit den übergeordneten Vorgaben entspricht.

Übergeordnete Vorgaben im Rahmen Gestaltungsplan Bülach Nord dokumentiert

Das Quartier Herti liegt im kantonalen Siedlungsgebiet, welches zusätzlich als Zentrumsgebiet ausgedehnt ist. Die durch den kantonalen Richtplan definierten Grundsätze für die Planungen in Zentrumsgebieten wurden durch den übergeordneten GP Bülach Nord behandelt. Die Zielsetzungen des GP Bülach Nord sowie dem Gestaltungsplan Herti entsprechen diesen Grundsätzen.

Kantonaler Richtplan

Im regionalen Richtplan wird das Gebiet zusätzlich mit der Bezeichnung einer hohen baulichen Dichte überlagert. Aufgrund der Erarbeitung des GP Bülach Nord wurde der regionale Richtplan angepasst. Die entsprechende Teilrevision des regionalen Richtplans umfasste die Aufhebung der Festlegung «Arbeitsplatzgebiet» für die Areale Glashütte und Bülachguss sowie die Ermöglichung von Gebäuden mit Höhen bis zu 60 m auf dem Areal Glashütte. Diese Anpassungen betreffend das Areal Herti nicht.

Regionaler Richtplan

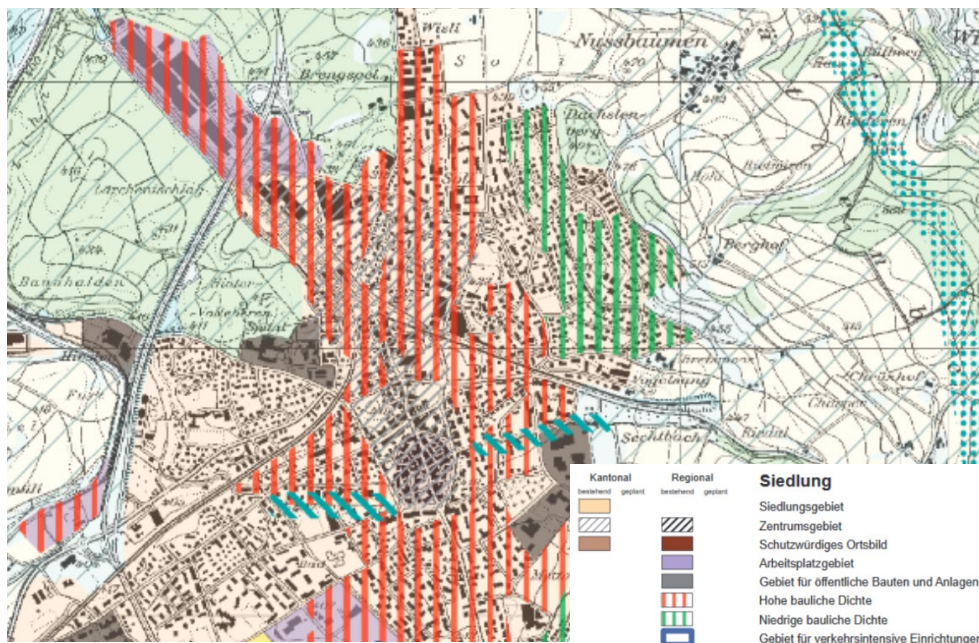


Abbildung 3 Ausschnitt regionaler Richtplan Unterland, Siedlung und Landschaft (Stand 15. September 2021)

Nördlich sowie östlich des Gestaltungsplanperimeters verläuft im regionalen Richtplan ein Fuss- und Wanderweg. Dieser verbindet das Stadtzentrum via Bahnhofstrasse und Personenunterführung mit dem nordwestlich liegenden Naherholungsgebiet.

Südlich des Gestaltungsplangebiets verläuft von West nach Ost die kantonale Veloroute 60 («Studenland-Töss-Römer-Route»). Diese führt von der Spitalstrasse, westlich der Gleise, durch die Unterführung in den Bahnhofring und quert anschliessend die Bahnhofstrasse in die Dammstrasse.



Abbildung 4 Ausschnitt regionaler Richtplan Unterland, Verkehr (Stand 15. September 2021)

Es sind keine Einträge im Inventar der schutzwürdigen Ortsbilder von überkommunaler Bedeutung (KOB) vorhanden.

KOB

Das Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS) (Objektblatt Nr. 5332 Bülach) beinhaltet zwei Einträge für das Gebiet Herti: Der südliche Bereich des Gestaltungsplanperimeters liegt innerhalb des Gebiets 2, das gemäss ISOS Reste der historischen Vorstadt umfasst und u.a. über Wohn-/Geschäftshäuser und Gasthöfe mit vielfältigem Erscheinungsbild sowie Wohn- und Gewerbebauten in den rückwärtigen Bereichen im Westen verfügt. Für dieses Gebiet gilt das Erhaltungsziel C, das den Erhalt der für den Charakter wesentlichen Elemente vorsieht. Das ISOS stellt keine besonderen Baugruppen oder Einzelelemente fest. Der nördlich angrenzend an den Gestaltungsplanperimeters wird im ISOS eine Umgebungszone bezeichnet, welche das Bahnhofsareal mitsamt Gleisfeld, Aufnahmegebäude und Buswendeschleife zwischen den zwei Bahnlinien, Parkplätze und verschiedene Betriebsgebäude beidseits der Gleisanlage umfasst. Es gilt das Erhaltungsziel b, welches den Erhalt der Eigenschaften, die für die angrenzenden Ortsbildteile wesentlich sind, vorsieht. Das Gebiet verfügt gemäss ISOS über keine besonderen räumlichen oder architekturhistorischen Qualitäten. Weiter enthält das ISOS den Hinweis gemäss Objekt 2.0.1, dass der Strassenraum entlang der

ISOS

Bahnhofstrasse vorwiegend durch zwei - bis dreigeschossige Giebelbauten geprägt



Abbildung 5 Ausschnitt ISOS im Gebiet Herti (BAK, 2013)

1.5.2 Entwicklungskonzept Raum Bülach

Das überkommunale Entwicklungskonzept Raum Bülach (EKRB) aus dem Jahr 2019 weist das Quartier Bülach dem Handlungsraum «Bülach-Nord / Herti / Bahnhof Mitte» zu, für welchen folgende Ziele formuliert wurden: «An geeigneten Lagen werden in Abstimmung mit dem Verkehr und dem Freiraum konkrete Massnahmen zur Siedlungsentwicklung getroffen. Mittels Umstrukturierung, Weiterentwicklung oder Bewahrung werden in diesen Räumen die Voraussetzungen für abgestimmte Siedlungsstrukturen geschaffen.» Weiter macht das Entwicklungskonzept Raum Bülach folgende Aussagen zum Gebiet Herti und Bahnhof Mitte:

Entwicklungskonzept Raum Bülach

7 Bülach Nord/Herti/Bahnhof Mitte
Weiterentwickeln
Wohnen, Mischnutzungen
Hohe Dichte



- Neugestaltung Bushof
- Förderung einer dichten, qualitativ hochwertigen Bauweise (z.B. auch Hochhäuser) mit öffentlichen Freiräumen sowie einer ausgewogenen Nutzungsdurchmischung
- Förderung des nicht motorisierten Verkehrs
- Städtebaulicher Studienauftrag (Richtprojekt)
- Öffentlicher Gestaltungsplan
- Teilrevision BZO (Hochhaus)
- Detailprojektierung Bushof
- Abstimmung mit Störfallvorsorge

Grundlagen:

- Zonierung: ZA, ZC
- Öffentlicher Gestaltungsplan Bülach Nord

Abbildung 6 Auszug Entwicklungskonzept Raum Bülach (Stand: 31. Mai 2019)

Die Ziele und Massnahmen des GP Bülach Nord von 2015 sind in das EKRB eingeflossen. Der öffentliche Gestaltungsplan Herti deckt sich mit den Zielen sowie Massnahmenvorschläge gemäss EKRB.

Übereinstimmung der Ziele

1.5.3 Kommunalen Richtplan

Der kommunale Richtplan Siedlung wurde gleichzeitig mit dem Beschluss zum GP Bülach Nord aufgehoben. Basierend auf dem Entwicklungskonzept Raum Bülach wurde im November 2021 der kommunale Teilrichtplan Siedlung – Nutzungsdichte und Handlungsräume festgesetzt. Das Areal Herti liegt im Gebiet für «hohe Nutzungsdichte von 150-300 Einwohner und Beschäftigte pro Hektare. Mit dem Gestaltungsplan Herti wird dieser Zielsetzung entsprochen.

Anpassung kommunaler Richtplan Siedlung

Der kommunale Richtplan Verkehr soll verschiedene Anpassungen erfahren. Das ihm zu Grunde liegende Gesamtverkehrskonzept von Bülach ist aktuell in Überarbeitung. Zum heutigen Zeitpunkt wird daher auf eine vorgezogene Richtplanrevision im Bereich Verkehr verzichtet. Die mit dem Gestaltungsplan Herti einhergehenden Abweichungen vom kommunalen Richtplan Verkehr im westlichen Bereich des Bahnhofrings sind aufgrund der künftigen Buslinienführung (Schliessung westlicher Bahnhofring und Führung des Verkehrs über die Bahnhofstrasse) sachlich gerechtfertigt, von untergeordneter Bedeutung und mit dem planerischen Stufenbau vereinbar.

Anpassung kommunaler Richtplan Verkehr

1.5.4 Zielbild Zentrum

Der Stadtrat der Stadt Bülach beschloss am 1. Dezember 2021 das Zielbild Zentrum. Das Zielbild formuliert städtebauliche und freiräumliche Zielvorstellungen und Regeln zur Umsetzung der Qualität für die verschiedenen Teilräume des Zentrums von Bülach. Das Gebiet Herti ist ein eigentliches Scharnier im Stadtgefüge. Es liegt im Teil hin zu den Gleisen Richtung Zürich im Teilraum Herti-Kreuzareal, mit der Gebäudereihe entlang der Bahnhofstrasse im Teilraum der historischen Vorstadt und bildet mit dem nördlichsten Baufeld den Übergang zum Teilraum Bahnhof.

Zielvorstellungen für Teilräume des Zentrums

Der Teilraum Herti-Kreuzareal wird als durchgrüntes (Wohn-) Quartier zwischen Bahnhof und Altstadt sowie zwischen dem Kirchfeld und dem Sonnenhof bezeichnet. Das Zielbild sieht im Teilraum Herti grössere Volumen und eine robustere Ausbildung der Freiräume vor sowie vermehrt publikumsorientierte und gewerblichen Nutzungen. Der Teilraum ist geprägt von feinschiger Durchwegung.

Teilraum Herti-Kreuzareal

Für den Teilraum der historischen Vorstadt - Bahnhofstrasse wird durch das Zielbild die Beibehaltung sowie eine Weiterentwicklung mit respektvollem Bezug zum historischen Raum angestrebt. Die Situation entlang der Bahnhofstrasse und der Vorstadt wird gemäss Zielbild von präzise gestalteten und gegliederten Gebäudekörpern mit durchlässigen Räumen dazwischen geprägt. Die visuellen und funktionalen Verbindungen in die dahinter liegenden Teilräume soll gewährleistet werden.

Teilraum Historische Vorstadt – Bahnhofstrasse

Teilraum Bahnhof

Der Teilraum Bahnhof übernimmt gemäss Zielbild die Funktion als zentraler Ankunftsort von Bülach sowie als Scharnier zu den umliegenden Quartieren. Zentral sind in diesem Raum die geschickte Zusammenfügung der verkehrlichen Funktion mit den möglichen Freiräumen, welche über eine hohe Aufenthaltsqualität verfügen. Bahnhofplatz und Bushof sollen zusammen mit den Vorzonen der angrenzenden Bauten eine wahrnehmbare Einheit bilden.

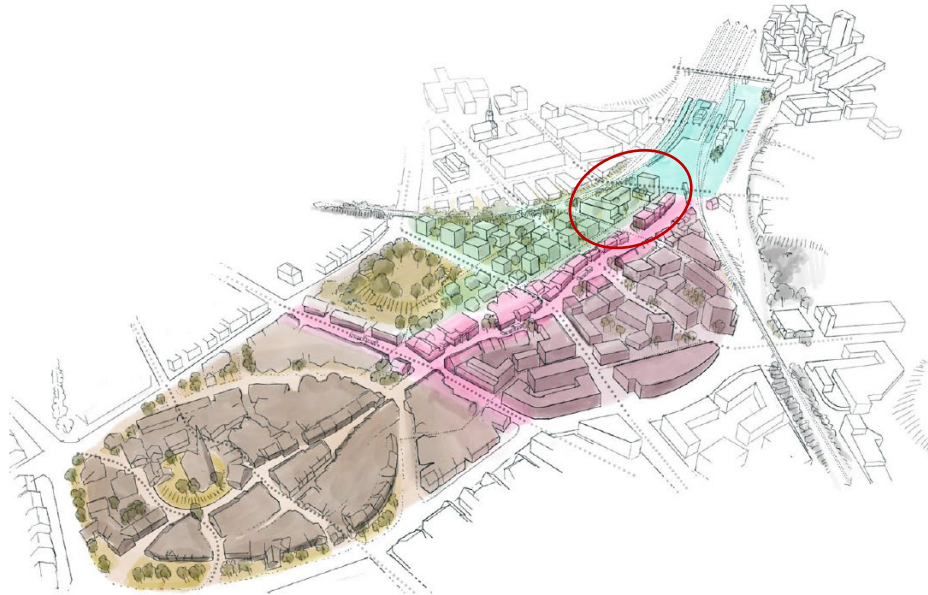


Abbildung 7 Ausschnitt Zielbild Zentrum (grün dargestellt ist der Teilraum Herti-Kreuzareal mit rot umkreist das Gebiet Herti)

Das Zielbild Zentrum sieht im nördlichen Teil des Gebiets Herti eine bauliche Akzentuierung vor. Dies mit den Prinzipien einer Auszeichnung der Scharnierfunktion sowie des logistischen Schwerpunkts Bahnhof – Bushof und der Akzentuierung der Bedeutung des Stadtraums Marktgasse – Bahnhofstrasse – Bülach Nord.

Bauliche Akzentuierung mittels Mehrhöhe

1.5.5 Bau- und Zonenordnung

Der Perimeter des Gestaltungsplans Herti befindet sich in den Zentrumszone A. Ein kleiner Teil im südlichen Ende befindet sich zudem in einer Freihaltezone, ein Teil der Bahnhofstrasse in der Zentrumszone C. Für alle drei Zonen gilt die Empfindlichkeitsstufe III.

Zonierung

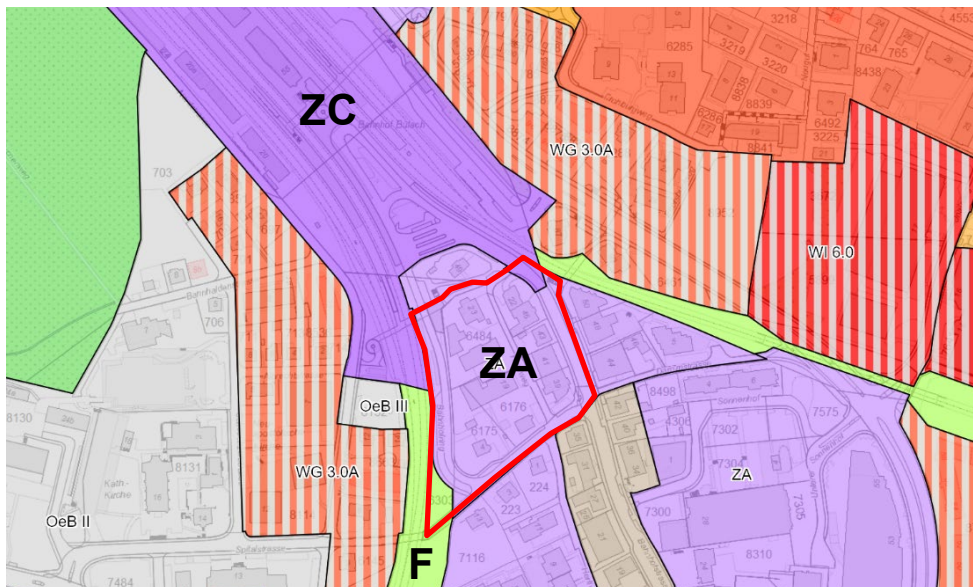


Abbildung 8 Ausschnitt Zonenplan Stadt Bülach mit eingezeichnetem Perimeter des Gestaltungsplans

Für die Zentrumszone A im Perimeter des Gestaltungsplans gilt eine Baumassenziffer von maximal 6.0 m³/m². Für die Zentrumszone C ist die Baumassenziffer nicht vorgegeben. Für die Zentrumszonen A sind folgende weitere Grundmasse in der Bau- und Zonenordnung (BZO) festgelegt:

Grundmasse

	ZA
Gebäudehöhemax. m	13.50
Gesamthöhe max. m	16.50
Gebäude- bzw. Gesamtlänge max. m	frei
Baumassenziffer max. m ³ /m ²	frei ¹⁾
Freiflächenziffer min. ‰	10
Grundabstand min. m	3.50
Grosser Grundabstand für Wohngebäude oder Wohngebäudeteile min. m	7.00

¹⁾ In dem im Zonenplan besonders gekennzeichneten Bereich der Zentrumszone ZA gilt eine Baumassenziffer von maximal 6.0 m³/m².

Abbildung 9: Auszug aus der Bauordnung der Stadt Bülach (Stand 5. Februar 2022)

Gemäss BZO sind Wohnungen, Dienstleistungsbetriebe, Verwaltungen, Läden, Restaurants, Hotels und andere höchstens mässig störende Gewerbebetriebe in den Zentrumszonen zulässig. Wohnungen sind nur in den Obergeschossen zulässig. Der GP Bülach Nord legte gegenüber der BZO Abweichungen von der zulässigen Nutzweise (bezüglich Wohnungen im Erdgeschoss sowie verkehrsintensiven Einrichtungen) fest (vgl. Kapitel 1.5.6). Diese Abweichungen sind im GP Herti übernommen worden. Der GP Herti ersetzt die Bestimmungen des GP Bülach Nord innerhalb seines Perimeters (Vgl. Kap. 1.5.6)

Nutzweise

Der dem GP Herti zu Grunde liegende GP Bülach Nord sowie der Gestaltungsplan Herti weichen von einzelnen Vorgaben der BZO ab. Die

Abweichungen zur Bau- und Zonenordnung (BZO)

Bestimmungen von Gestaltungsplänen gehen der BZO vor. Der GP Herti ersetzt die Bestimmungen des GP Bülach Nord innerhalb seines Perimeters. Wo der Gestaltungsplan Herti nichts Abweichendes festlegt, gelten die Bestimmungen der BZO vom 5. Februar 2022 (vgl. Kapitel 1.5.6 sowie 3.1.2).

1.5.6 Öffentlicher Gestaltungsplan Bülach Nord

Mit dem öffentlichen Gestaltungsplan Bülach Nord (GP Nord) wurden 2015 die Rahmenbedingungen für die Entwicklung des Stadtteils Bülach Nord und damit auch für das Gebiet Herti festgelegt. Gestützt auf eine gesamtheitliche Betrachtung von Städtebau, Verkehr und Freiräumen macht der öffentliche Gestaltungsplan konzeptionelle Aussagen zur Bebauung, Nutzweise, zu den Freiräumen und zur Erschliessung in den einzelnen Teilgebieten.

Zielsetzung

Die darin festgelegte Entwicklung von Bülach Nord stützt sich auf das «Leitbild Bülach Nord» sowie die Studie «Perspektiven der Stadtentwicklung» aus den Jahren 2004 sowie 2005. Der GP Bülach Nord wurde am 18. Mai 2015 durch das Stadtparlament (damals Gemeinderat) festgesetzt und durch die Baudirektion am 7. Oktober 2015 genehmigt. Der GP Bülach Nord wurde zeitgleich mit der Teilrevision der Richt- und Nutzungsplanung in Bülach Nord erarbeitet und erlassen.

Verfahren

Der GP Bülach Nord hält fest, dass auf den Arealen Glashütte, Bülachguss, Herti sowie für den Bushof Nachfolgeplanungen in Form von Gestaltungsplänen und/oder qualifizierten Konkurrenzverfahren zu erarbeiten sind. Damit sollen die Qualitätssicherung und die Erreichung der durch den Gestaltungsplan Bülach Nord festgelegten Ziele sichergestellt werden.

Sicherung qualitativ hochwertige Entwicklung

Der Gestaltungsplan Herti liegt im Bereich der Baufelder A1 und A2 des Gestaltungsplans Bülach Nord. Der Perimeter des Gestaltungsplans orientiert sich insbesondere an den Baubegrenzungslinien des GP Bülach Nord.

Vorgabe: Erarbeitung Detailgestaltungsplan

Der GP Herti übernimmt oder präzisiert die innerhalb seines Perimeters relevanten Bestimmungen des GP Bülach Nord. Innerhalb des Perimeters des GP Herti können daher die Bestimmungen des GP Bülach Nord aufgehoben und durch die Bestimmungen des GP Herti ersetzt werden. Die im Jahr 2015 noch von Seite des Amts für Raumplanung zulässige und mittlerweile nicht mehr erwünschte Schachtelung von Gestaltungsplänen wird damit aufgelöst. Die Rechtssicherheit für die Eigentümer wird dadurch verbessert und die Anwendbarkeit im Baubewilligungsverfahren vereinfacht. Die detaillierten Erläuterungen dazu befinden sich pro Artikel des GP in Kapitel 3 sowie als Übersicht in Anhang A1.

Aufhebung des GP Bülach Nord im Perimeter des Gestaltungsplans Herti

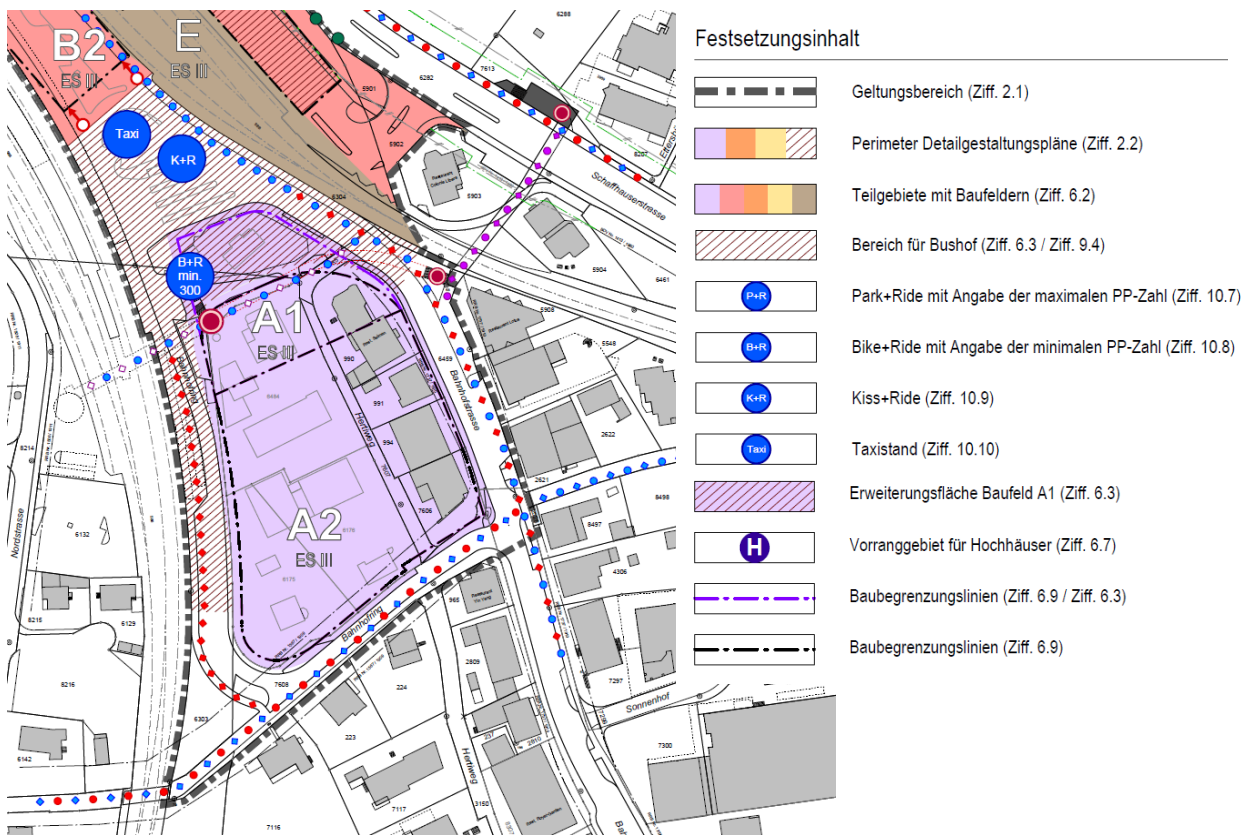


Abbildung 10 Ausschnitt Situationsplan, öffentlicher Gestaltungsplan Bülach Nord (2015)

1.5.7 Kommunale Inventare

Für den Gestaltungsplan Herti ist das Inventar der kommunalen Denkmalschutzobjekte (Stand 1994) nicht mehr relevant. Das ehemalige «Bahnwärter-Häuschen» an der Bahnhofstrasse 49 wurde vom Stadtrat am 13. Juni 2016 aus dem kommunalen Inventar entlassen. Die Entlassung wurde durch das denkmalpflegerische Gutachten vom 14. Januar 2011 beantragt. Dieses kam zum Schluss, dass die Erhaltung der bestehenden Bausubstanz des Objekts in denkmalpflegerischer Hinsicht nicht mehr gerechtfertigt sei.

Keine Objekte im kommunalen Denkmalinventar

In dem bereinigten kommunalen Natur- und Landschaftsschutzinventar vom 19. August 2022 sind keine inventarisierten Objekte im Geltungsbereich des Gestaltungsplans Herti aufgeführt.

Im Sinne einer grundsätzlichen Schutzabklärung in Bezug auf denkmalpflegerische Aspekte wurden weitere Objekte im Perimeter überprüft. Seitens der Stadt Bülach sind keine Schutzmassnahmen vorgesehen.

Überprüfung weiterer Objekte

1.6 Weitere Anforderungen und Rahmenbedingungen

1.6.1 Störfall

Der Chemie-Risikokataster des Kantons Zürich stellt stationäre und mobile chemische Risiken im Kanton Zürich dar. Das Gestaltungsplangebiet grenzt an eine störfallrelevante Eisenbahnstrecke und befindet sich im Konsultationsbereich Eisenbahnen.

Chemierisiko-Kataster

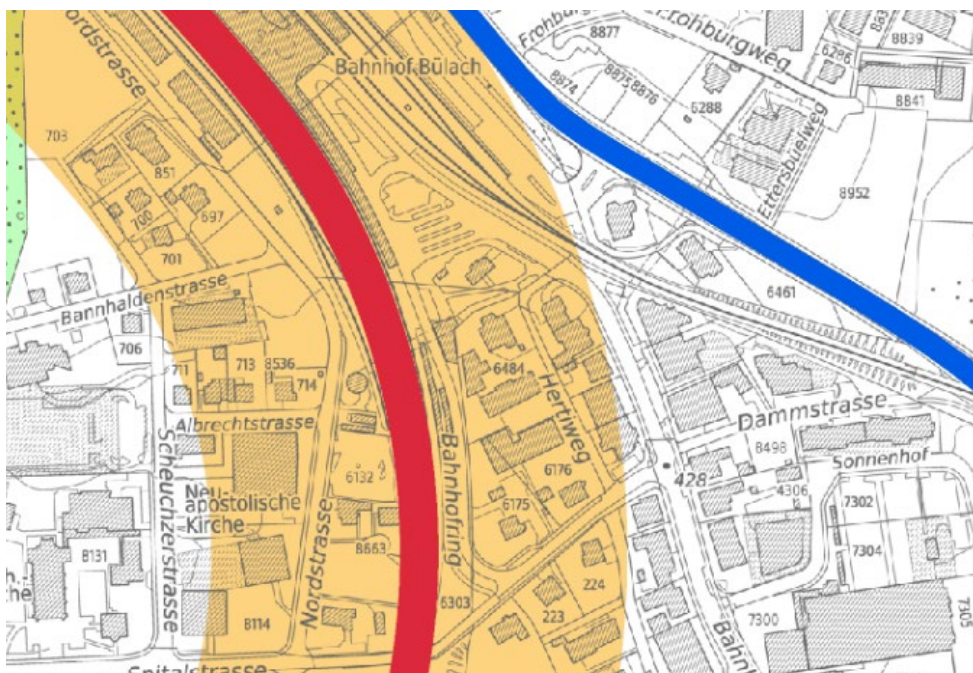


Abbildung 11 Ausschnitt Chemierisiko-Kataster Kanton ZH (Quelle: maps.zh.ch)

Gebiete mit sehr hoher und hoher baulicher Dichte sind so zu entwickeln, dass die Störfallvorsorge sichergestellt ist. Bei planerischen Vorhaben innerhalb des Konsultationsbereichs, ist in Zusammenarbeit mit der kantonalen Fachstelle Störfallvorsorge nachzuweisen, dass durch die Planung das Störfallrisiko tragbar bleibt.

Sicherstellung tragbares Störfallrisiko

Der GP Bülach Nord enthält betreffend die Störfallvorsorge die Vorgabe, dass im Gebiet Herti (Teilgebiet A gemäss GP Bülach Nord) im Zusammenhang mit Bauprojekten ein Fluchtplanconzept zu erstellen ist. Die Fluchtwege sind auf der den Gleisanlagen abgewandten Seiten anzuordnen. Zudem sind gegenüber den Gleisanlagen feuerwiderstandsfähige Materialien zu verwenden. Konstruktionen sind, wo aus Sicherheitsgründen zweckmässig, zu verstärken. Diese Vorgabe wurde in den GP Herti übernommen.

Vorgaben gemäss GP Bülach Nord

1.6.2 Lärm

Das Gebiet ist vollständig erschlossen und wird gemäss GP Bülach Nord der Empfindlichkeitsstufe III gemäss Lärmschutzverordnung (LSV) zugewiesen. Es gelten die Immissionsgrenzwerte (IGW).

Empfindlichkeitsstufe

Das Gebiet Herti liegt ausserhalb der Abgrenzungslinie gemäss kantonalem Richtplan und damit ausserhalb des Gebiets mit Immissionsgrenzwertüberschreitungen durch Fluglärm. Östlich des Gebiets befindet sich die Bahnlinie Zürich-Bülach.

Flug- und Bahnlärm

Im Rahmen der Erarbeitung des Richtprojekts und des Gestaltungsplans wurde ein Lärmgutachten erstellt. Die Untersuchungen haben gezeigt, dass die massgebenden Immissionsgrenzwerte der Empfindlichkeitsstufe III für Strassen- und Eisenbahnlärm bei allen Gebäuden des Richtprojekts am Tag und in der Nacht eingehalten werden. Für die Tiefgarage sowie den Busbahnhof (Industrie- und Gewerbelärm) sind die Planungswerte massgebend. Die Untersuchungen haben gezeigt, dass die massgebenden Planungswerte

Lärmgutachten

durch den Industrie- und Gewerbelärm am Tag und in der Nacht überall eingehalten werden. Das heisst, beim Richtprojekt können die massgebenden Grenzwerte ohne Lärmschutzmassnahmen überall eingehalten werden. Die Anforderungen der Lärmschutzverordnung sind damit erfüllt.

Das Lärmgutachten mit Stand 5. August 2022 ist unter Anhang A2 dem GP Herti angefügt.

1.6.3 Lokalklima

Die voranschreitende Klimaveränderung bewirkt zunehmende Temperaturen und eine stärkere Wärmebelastung sowohl tagsüber wie auch nachts. Dieser Effekt kann durch städtebauliche Entwicklungen zusätzlich verstärkt werden. Eine übermässige Wärmebelastung stellt, zusammen mit einer hohen Schadstoffbelastung der Luft, gesundheitliche Risiken für die Wohnbevölkerung dar. Gemäss dem Raumplanungsgesetz sind die zukünftigen Nutzerinnen und Nutzer des Planungsvorhabens vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen möglichst zu verschonen (Art. 3 Abs. 3 Bst. b und Art. 3 Abs. 4 Bst. c RPG).

Schutz vor Klimaveränderung

Die Planhinweiskarte gemäss Klimamodell des Kantons deutet auf eine mässige nächtliche Überwärmung von bis zu 3°C des Siedlungsgebiets im Perimeter des GP Herti hin. Mit der fortschreitenden Klimaveränderung und der Verdichtung des Siedlungsgebiets dürfte sich diese Situation ohne Gegenmassnahmen allerdings verschärfen. Die Klimaanalysekarte deutet zudem auf einen mässigen Kaltluftvolumenstrom aus östlicher Richtung hin.

Mässige nächtliche Überwärmung

Mit dem GP Herti sind entsprechend Massnahmen zu treffen, die eine Zunahme der nächtlichen Überwärmung verhindern. Die Kaltluftvolumenströme sind aufgrund der mässigen Ausprägung und des dichten Siedlungsgefüges nur bedingt «nutzbar», um der Überwärmung entgegenzuwirken.

Massnahmen



Abbildung 12 Planhinweiskarte und Klimaanalysekarte gemäss kantonaler Modellierung (Quelle: www.maps.zh.ch)

Die folgenden Elemente des Gestaltungsplans Herti wirken sich vorteilhaft auf das Lokalklima aus:

- **Gleispark:** Mit dem Gleispark entsteht ein grosser, unversiegelter Grünraum zwischen Bebauung und Gleisfeld. Dieser soll gemäss den Vorschriften des GP Herti mit Bäumen begrünt werden. Damit entsteht ein

öffentlicher Freiraum, der an heissen Tagen genutzt werden kann (Entlastungsraum) und leistet einen Beitrag zur Kühlung des Gebiets Herti, v.a. in der Nacht und gegenüber dem Gleisfeld.

- **Hertihof:** Im Hertihof ist mindestens eine festgelegte Fläche als unversegelter Grünraum auszugestalten. Gleichzeitig sind dort mindestens 8 mittel- bis grosskronige Bäume zu pflanzen. Der Hertihof hat damit eine ähnliche Wirkung wie der Gleispark.
- **Baubereich für unterirdische Bauten:** Der Bereich, in dem unterirdische Bauten realisiert werden können, wird beschränkt. Dies stellt sicher, dass in den nicht unterbauten Bereichen hitzebeständige Grünflächen entstehen können, grosskronige Bäume gut gedeihen und eine natürliche Versickerung möglich ist.
- **Dachbegrünung:** Dachflächen, die nicht als begehbare Terrassen benutzt werden, sind retentionsfähig auszugestalten und ökologisch wertvoll zu begrünen.

1.6.4 Strahlung

Auf der Seite des Bahnareals bestehen Immissionen durch nichtionisierende Strahlung. Es sind dazu die „Verordnung vom 23. Dezember 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. Im baurechtlichen Bewilligungsverfahren ist der Nachweis zu erbringen, dass die Grenzwerte gemäss NISV eingehalten werden.

Nachweis im Rahmen der Baubewilligung

2. Grundlagen des Gestaltungsplans

2.1 Studienauftrag

Ziel des Studienauftrags Quartier Herti / Bahnhofplatz-Bushof Mitte, der 2016 durchgeführt wurde, war es, eine städtebaulich, wirtschaftlich und verkehrlich überzeugende sowie wirtschaftlich und politisch tragfähige Entwicklungsvorstellung für das Quartier Herti / Bahnhofplatz-Bushof Mitte zu erarbeiten.

Ziel: Erarbeitung von Entwicklungsvorstellungen

Neben Lösungen für die Gesamtentwicklung des Quartiers Herti / Bahnhofplatz-Bushof Mitte sollte mit den Studienauftrag insbesondere auch aufgezeigt werden, wie die städtebauliche und verkehrliche Integration des Quartiers Herti / Bahnhofplatz-Bushof Mitte ins Umfeld und in die Stadt sichergestellt wird. Darüber hinaus sollte im Studienauftrag aufgezeigt werden, wie die Entwicklung des Gebiets mit der Entwicklung des Bahnhofs sowie mit dem Bushof abgestimmt wird.

Abstimmung und Integration mit Umgebung

Im Rahmen des Studienauftrags wurden fünf interdisziplinäre Planungsbüros zur Teilnahme und Ausarbeitung von Lösungsvorschlägen eingeladen. Der Studienauftrag wurde von einem Beurteilungsgremium (mit

Verfahren und Vorgehen

Stimmrecht) und einer Begleitgruppe (ohne Stimmrecht) unterstützt. Das Verfahren wurde in zwei Bearbeitungsphasen mit einem Zwischenworkshop und einer Schlusssitzung durchgeführt.

Dem Beurteilungsgremium gehörten folgende stimmberechtigte Mitglieder an:

Beurteilungsgremium

- Hanspeter Lienhart, Stadt Bülach, Stadtrat, Vorsitz und Moderation
- Tomaso Zanoni, ZANONI Architekten, Zürich (Städtebau, Architektur)
- Felix Manz, ProjektBeweger GmbH, Zürich (Verkehr)
- Beat Nipkow, Nipkow Landschaftsarchitektur, Zürich (Freiraum, Landschaft)
- Joëlle Zimmerli, Zimraum Raum + Gesellschaft, Zürich (Sozialraum, Nutzungen)
- Mark Eberli, Stadt Bülach, Stadtpräsident
- Cornel Broder, Stadt Bülach, Fachkommission I des Gemeinderates
- Hans-Peter Hartmann, SBB AG, Immobilien Bewirtschaftung Region Ost, Zürich, Leiter Bahnhof Fläche
- Oskar Meier, Architekturbüro Oskar Meier AG, Bülach, Grundeigentümer

Folgende Mitglieder der Begleitgruppe hatten eine beratende Funktion und waren nicht stimmberechtigt:

Begleitgruppe

- Markus Burkhard, Stadt Bülach, Leiter Planung und Bau
- Hanspeter Gossweiler, Stadt Bülach, Tiefbausekretär
- Heinz von Moos, Stadt Bülach, Leiter Umwelt und Infrastruktur
- Roland Engeler, Stadt Bülach, Leiter Bevölkerung und Sicherheit
- Jonathan Baltensberger, Stadt Bülach, AG „Stadt ohne Hindernisse“
- Alexander Häne, PostAuto AG (Region Zürich, Betrieb)
- Sandor Mester, SBB AG, Infrastruktur, Netzentwicklung Region Ost

Folgende fünf Teams wurden für die Teilnahme am Studienauftrag ausgewählt:

Teilnehmende Projektteams

- Team 1: berchtoldkrass space&options, Karlsruhe (D), mit diewald Bauingenieure und RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten
- Team 2: Helsinki Zürich Office GmbH, Zürich, mit stadt raum verkehr, Birchler + Wicki und Cadrage Landschaftsarchitekten GmbH
- Team 3: op-ach AG (vormals Oester Pfenninger Architekten AG), Zürich, mit Enz & Partner GmbH
- Team 4: Renzo Bader Architektur AG, Zug, mit TEAMVerkehr.zug AG
- Team 5: weberbrunner architekten ag, Zürich, mit F. Preisig AG, Bau.Ing. + Planer SIA/ USIC und Sophia Carstensen Landschaftsarchitektur

Das Beurteilungsgremium kürte den Vorschlag von op-arch AG in Zusammenarbeit mit den Verkehrsplanern von Enz & Partner GmbH zum Siegerprojekt und empfahl dieses zur Weiterbearbeitung.

Siegerprojekt

2.2 Richtprojekt

Im Anschluss an den Studienauftrag wurde der Vorschlag des Siegerteams erstmals weiterbearbeitet und konkretisiert. Mit der Machbarkeitsprüfung und Variantenstudie für den Neubau des Bushof Mitte im Jahr 2021 entstand für das Herti Areal eine neue Ausgangslage, welche eine Anpassung des Richtprojekts erforderte (vgl. Kapitel 1.3). Die notwendige Überarbeitung wurde dazu genutzt, ein Richtprojekt auszuarbeiten, in dem die erwünschten Qualitäten weiter geschärft und die Anliegen aus der kantonalen Vorprüfung umgesetzt sowie die Inhalte des Zielbilds Zentrum berücksichtigt wurden. Die Lage der Baufelder und die Ausdehnung der Freiräume wurde basierend auf den Ergebnissen der Machbarkeitsprüfung zum Neubau Bushof Mitte vom 7. Juni 2021 neu definiert. Dabei wurde die von der Variante mit der maximalen Ausdehnung des Fahrbahnbereichs ausgegangen (Variante mit zusätzlichem Bereich für Längszirkulation entlang der Perrons).

Konkretisierung
Studienauftrag und
Ausarbeitung
Richtprojekt



Abbildung 13 Ausschnitt Machbarkeitsprüfung Neubau Bushof Mitte vom 7. Juni 2021
(Variante mit zusätzlichem Bereich für Längszirkulation entlang der Perrons)

Basierend auf dem Richtprojekt wurde ein Gestaltungsleitbild formuliert, das die wesentlichen Qualitäten der künftigen Bebauung und der Aussenräume

verbindlich festhält. Das Gestaltungsleitbild als «Essenz des Richtprojekts» ist Teil des vorliegenden Gestaltungsplans.

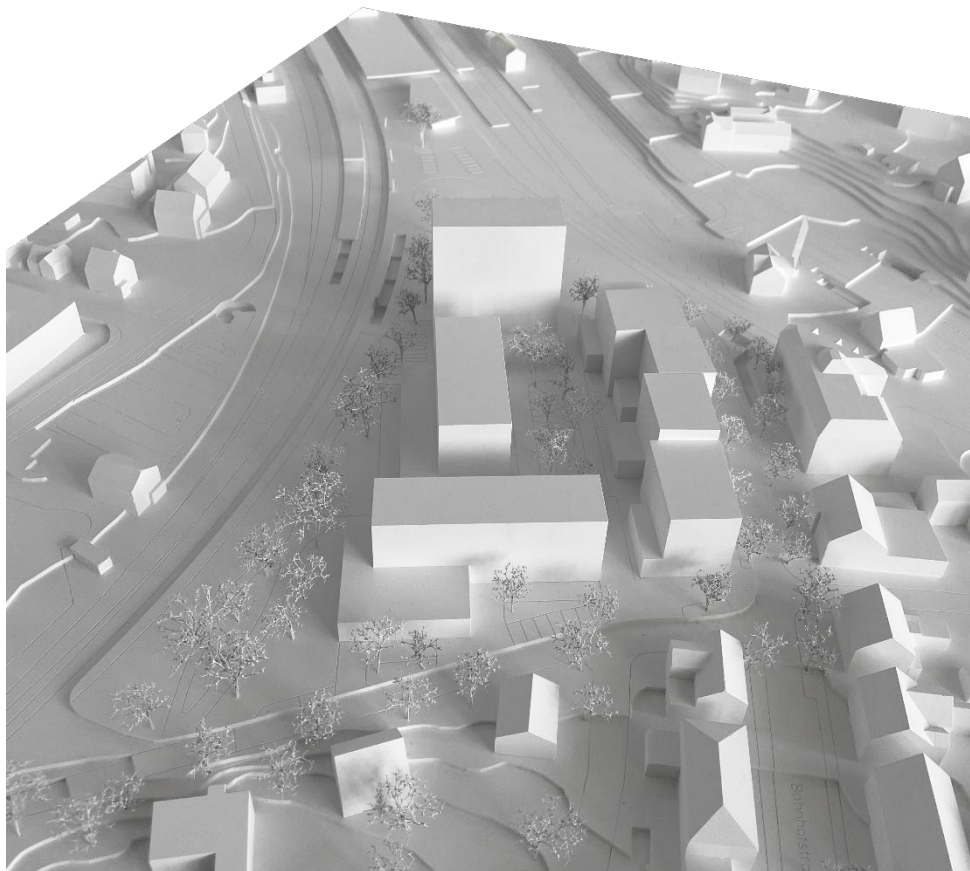


Abbildung 14 Modellfoto überarbeitetes Richtprojekt 2022, op-arch AG und Kuhn Landschaftsarchitekten GmbH

Das Richtprojekt wird nachfolgend kurz beschrieben:

Das Richtprojekt sieht drei grössere Einzelgebäude im westlichen Teil des Gebiets sowie eine Gebäudezeile aus bis zu vier kleineren einzelnen Gebäuden entlang der Bahnhofstrasse vor, die sich um einen Innenhof anordnen. Der bestehende Hertiweg wird für den motorisierten Verkehr zu Sackgasse und bleibt für den Fuss- und Veloverkehr erhalten. Er verbindet den Bushof mit dem südlichen Bahnhofring. Die Gebäude entlang der Bahnhofstrasse bilden eine circa fünf- bis sechsgeschossige geschlossene Zeile, die in der Höhe gestaffelt wird und gegenüber der Bahnhofstrasse unterschiedlich versetzte Flucht aufweist. Die versetzten Fluchten orientieren sich gemäss den Vorstellungen des Zielbilds Zentrum (vgl. Kap. 1.5.4) am geschwungenen Verlauf der Bahnhofstrasse und nehmen die heutigen Fassadenlinien auf. Ebenso wird die charakteristische Zweiseitigkeit der Gebäude für das gesamte Areal weiterentwickelt. Das Richtprojekt orientiert sich am informellen Charakter auf der dem Hertiweg zugewandten Seite und setzt diesen mittels Anbauten sowie Vor- und Rücksprünge gegenüber dem Hertiweg fort. Im Süden sowie im Westen sind zwei circa fünf- bis sechsgeschossige Baukörper mit je einem ausgeprägten Sockelbau vorgesehen. Im Norden gegenüber dem Bushof bildet ein über 30 m hohes Hochhaus als Kopfbau den Abschluss des Teilraums Bahnhof und gleichzeitig den

Richtprojekt:
Städtebau
und allgemeine
Beschreibung

Übergang zu der angrenzenden Bebauung. Das Gebäude setzt bewusst einen städtebaulichen Akzent am Bahnhofplatz. Seine Höhe ist grösser als ursprünglich im Gestaltungsplan Bülach Nord von 2015 vorgesehen, entspricht hingegen den Zielvorstellungen gemäss dem Zielbild Zentrum vom Dezember 2021. Mit einer Baumasse von 62'000 m³ erfährt das Quartier insgesamt eine deutliche bauliche Verdichtung gegenüber der Bau- und Zonenordnung. Gemäss Richtprojekt werden insgesamt 114 Wohnungen mit unterschiedlicher Zimmerzahl ausgewiesen.

Das Richtprojekt schlägt in Übereinstimmung gemäss GP Bülach Nord eine Mischnutzung aus Wohnen und Gewerbe vor. In jedem der Gebäude sind im Erdgeschoss Nichtwohnnutzungen in unterschiedlichem Umfang vorgesehen. Gegenüber der Bahnhofstrasse und dem Bushof sollen publikumsorientierte Nutzungen stattfinden. Im mittleren Gebäude im westlichen Teil des Gebäudes sind im Erdgeschoss sowohl Wohn- wie auch Gewerbenutzungen denkbar - das Richtprojekt weist Wohnnutzungen nach.

Nutzungen

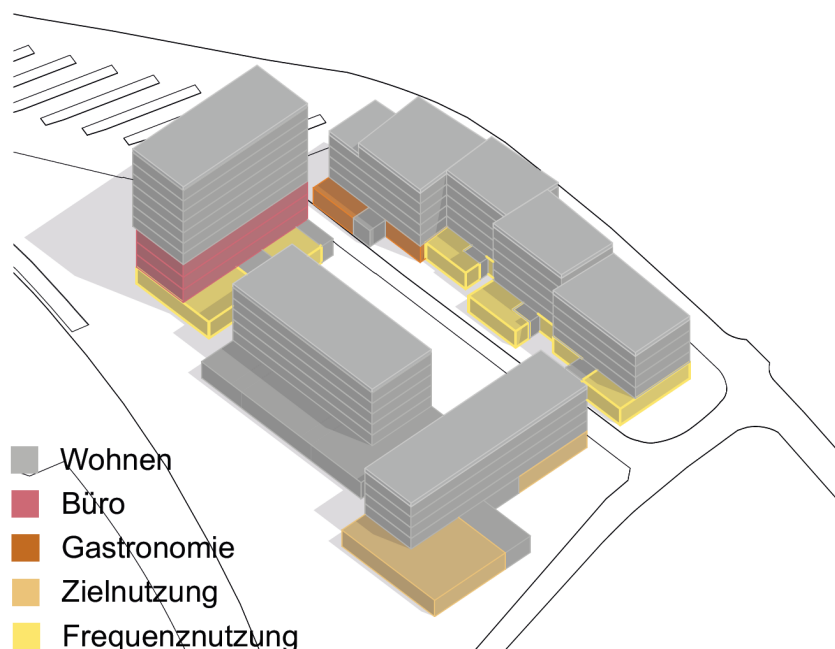


Abbildung 15 Schema Nutzungsverteilung gemäss Richtkonzept 2022, op-arch AG und Kuhn Landschaftsarchitekten GmbH

Das Siegerprojekt des Studienauftrags wie auch das Richtprojekt sehen eine Schliessung des Bahnhofrings vor. Der motorisierte Verkehr wird ausschliesslich über die Bahnhofstrasse vom/zum Bahnhof geführt. An der Stelle des westlichen Abschnitts des Bahnhofrings, zwischen Überbauung und Gleisen wird der «Gleispark» vorgeschlagen, ein öffentlicher Freiraum, in dem die wichtige Fuss- und Veloverbindung zum Bahnhof führt.

Schliessung Bahnhofring und Erstellung Gleispark

Das gesamte Areal baut auf einem robusten Freiraumgerüst mit sorgfältig hierarchisiertem Wegnetz auf. Die Hauptbestandteile sind der im Westen gelegene Gleispark, der Innenhof (Hertihof) mit dem Hertiweg, der Vorbereich zum Bushof, der Vorbereich zur Bahnhofstrasse sowie der südliche Bahnhofring. Die verschiedenen Freiräume weisen unterschiedliche Qualitäten auf.

Freiraum

Architektur

Das Richtprojekt sieht volumetrisch und geometrisch kompakte, einfache Baukörper vor. Diese Gebäudevolumetrien ermöglichen ein breites Angebot an unterschiedlichen Wohnformen und Wohnungstypologien. Das Richtprojekt sieht vor, dass jedes Gebäude in seiner Gestaltung eigenständig ist und nimmt damit die Vielfältigkeit der Gestaltung der umgebenden Gebiete des Zentrums auf. Der Gebäudeausdruck orientiert sich an den Freiräumtypologien, auf die sie ausgerichtet sind.

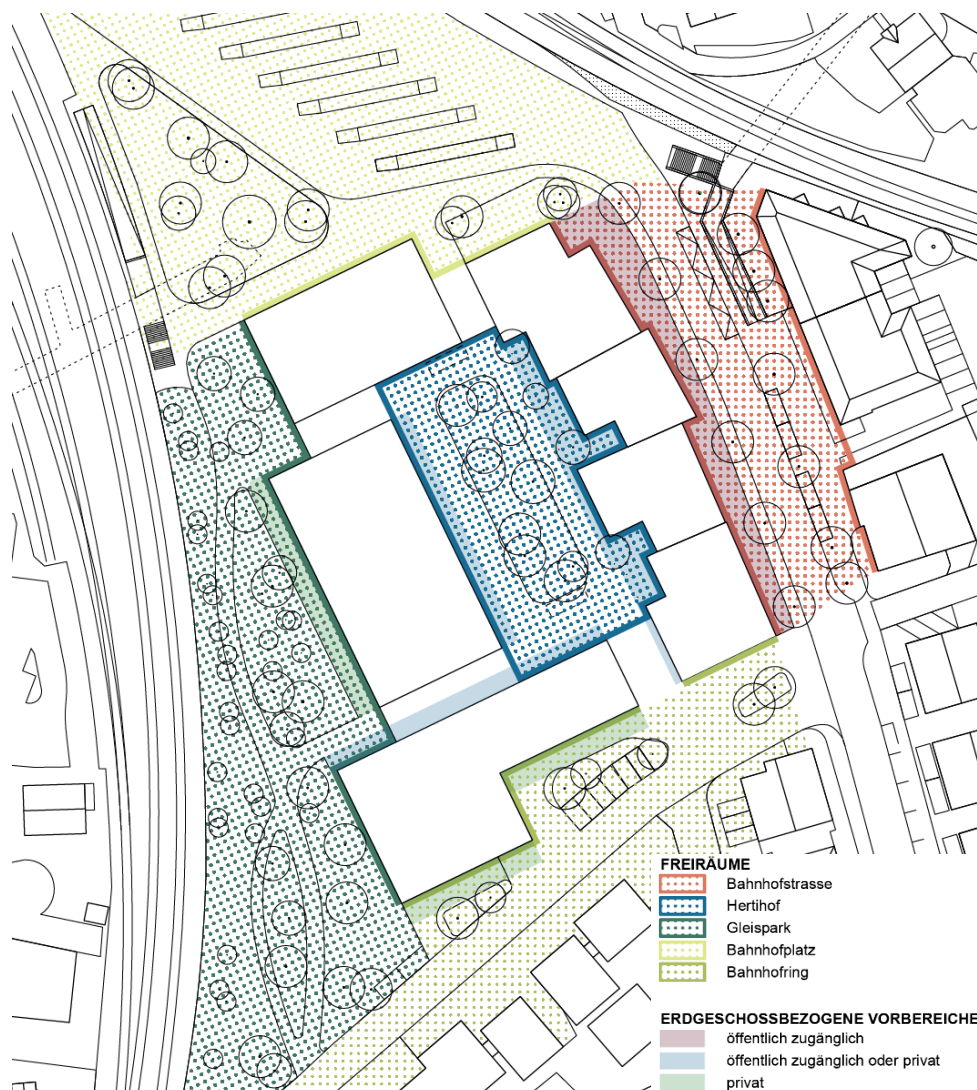


Abbildung 16 Schema der Freiräume gemäss Richtprojekt 2022, op-arch AG und Kuhn Landschaftsarchitekten GmbH

Der motorisierte Verkehr wird aufgrund der Schliessung des westlichen Bahnhofrings über die Bahnhofstrasse geführt. Der Hertiweg übernimmt die innere Erschliessung des Gebiets für den Langsamverkehr und vom südlichen Bahnhofring her für den Anlieferungsverkehr.

Allgemeines Erschliessungskonzept

Das Richtprojekt sieht ein direktes und übersichtliches Fussverkehrsnetz vor. Es werden drei Fuss- und Veloverbindungen in Nord-Süd-Richtung vorgeschlagen: entlang der Bahnhofstrasse, auf dem vom motorisierten Verkehr

Fuss- und Veloverkehr

in diesem Bereich weitgehend befreiten Hertiweg sowie entlang des öffentlichen Parks im Westen des Gebiets.

Die Parkierung für Motorfahrzeuge für die Gebäude erfolgt über eine gemeinsame Tiefgarage unterhalb der westlichen Gebäude des Gebiets. Unter den Gebäuden im Osten des Gebiets sind keine Tiefgaragen vorgesehen, da der Platz Zufahrten nicht ausreichend ist und die unterbaute Fläche so weit als möglich reduziert wird. Dies ermöglicht im Gegenzug, dass auch grossgewachsene Bäume, insbesondere im Bereich des Gleisparks und des Hertihofs angeordnet werden können.

Parkierung

Die heute bestehende öffentliche Veloparkierung entlang des nördlichsten Teils des Bahnhofring wird mit der Realisierung des Gleisparks neu angeordnet. Es wird eine bediente Velostation im Erdgeschoss des Baufelds B angeordnet.

Veloparkierung

Das Richtprojekt lässt grundsätzlich eine etappierte Entwicklung zu. Die einzelnen Gebäude lassen sich unabhängig voneinander realisieren. Aufgrund der Erstellung der Tiefgarage und der Freiräume werden im Gestaltungsplan Regelungen zur Etappierung getroffen.

Etappierung

Für die Umsetzung des Richtprojektes sind kleinere Anpassungen an den Grundstücksgrenzen zum Areal des künftigen Bushofs Mitte sowie des Gleisparks (Land im Eigentum der SBB) notwendig. Entsprechende Absprachen zwischen Stadt und SBB haben gezeigt, dass eine Bereinigung oder entsprechende Vereinbarungen im Rahmen zum Zeitpunkt des Baubewilligungsverfahrens erfolgen können. Des Weiteren sind Lösungen notwendig für die Realisierung des Baufelds C, das sich heute im Eigentum der Stadt sowie eines Privaten befindet. Entsprechende Absprachen für Grundstücksmutationen sind im Gange.

Parzellierung

Für die Entwässerung gelten die Vorgaben der jeweilig gültige Generellen Entwässerungsplanung (GEP). Auf Grundlage des vorliegenden Richtprojekts, hat die Stadt Bülach einen Vorschlag für die Platzierung der Versickerungs- oder Retentionsanlagen erarbeitet.

Entwässerung



Abbildung 17 Vorschlag Entwässerung gemäss Richtprojekt, Stadt Bülach
(Stand 01. September 2022)

2.3 Gestaltungsleitbild

Das Gestaltungsleitbild als „Essenz“ des Richtprojekts ist ein verbindlicher Bestandteil der Bestimmungen des Gestaltungsplans Herti. Das Gestaltungsleitbild beschreibt die zu realisierenden städtebaulichen, freiräumlichen und architektonischen Qualitäten im Gestaltungsplanperimeter. Es kommt bei Ermessensfragen der Baubehörde betreffend die städtebaulichen, freiräumlichen und architektonischen Qualitäten zur Anwendung. In diesen Fällen ist das Gestaltungsleitbild wegleitend, d.h. andere Lösungen müssen mindestens die gleiche oder eine höhere Qualität aufweisen, um bewilligungsfähig zu sein. Das Gestaltungsleitbild beinhaltet auch Aussagen zum Übergang zum Bushof oder zu einer möglichen Ausgestaltung der Bahnhofstrasse. Diese Teile dienen dem Verständnis der Einbettung des Areals in seine Umgebung.

Verbindlicher Bestandteil

Das Gestaltungsleitbild wurde basierend auf dem Richtprojekt erarbeitet. Gestaltungsplan und Gestaltungsleitbild wurden parallel formuliert. Damit konnte sichergestellt werden, dass die Inhalte aufeinander abgestimmt sind. Während der Gestaltungsplan die konkreten Bestimmungen unter anderem zu den Baubereichen, den Baumassen oder zur Nutzung festhält, fokussiert das Gestaltungsleitbild auf qualitative städtebauliche, freiräumliche und architektonische Aspekte. Neben den Beschreibungen umfasst das Gestaltungsleitbild Illustrationen, Schemaskizzen und Referenzbilder zu diesen Themen. Das Gestaltungsleitbild beinhaltet drei Teile:

Abgrenzung Gestaltungsplan und Gestaltungsleitbild

- Allgemeine Beschreibung der Stadtsiedlung Herti und der erwünschten Einbettung in das Stadtgefüge
- Die Erläuterung der qualitativen Aspekte des Freiraumgerüsts, bestehend aus den fünf ineinandergreifenden Freiräumen
- Die Darlegung der erwünschten städtebaulichen und architektonischen Eigenschaften des Hochhauses (Baubereich B), der Reihe entlang der Bahnhofstrasse (Baubereiche A1-A4) sowie die beiden Zeilenbauten in den Baubereichen C und D.

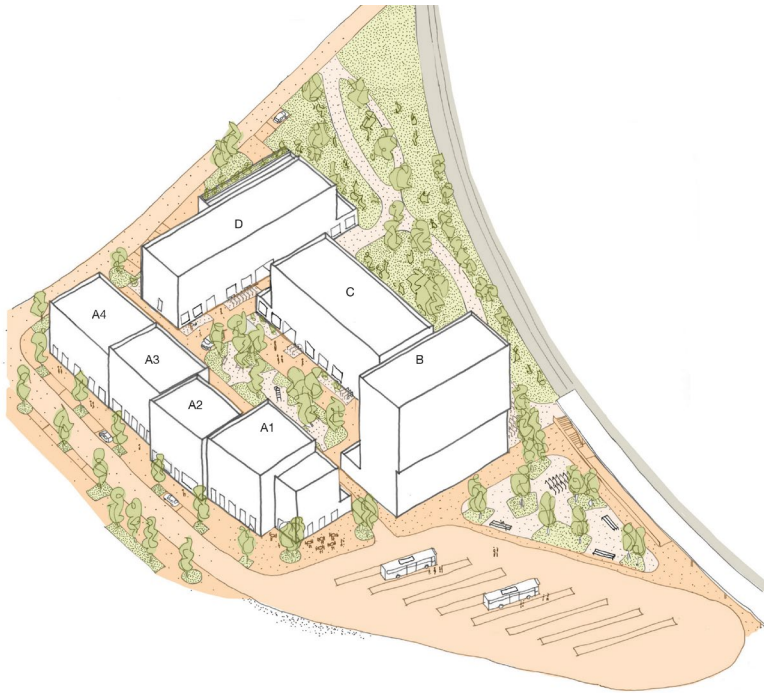


Abbildung 18 Ausschnitt aus dem Gestaltungsleitbild. Übersicht des Gebiets Herti gesehen von Nordosten, op-arch AG und Kuhn Landschaftsarchitekten GmbH

3. Erläuterungen zu den Bestimmungen des Gestaltungsplans

3.1 A. Allgemeine Bestimmungen

3.1.1 Art. 1 Zweck und Ziel

Der GP Bülach Nord von 2015 verlangt, dass in den Teilgebieten, darunter im Teilgebiet Herti, «Detailgestaltungspläne» ausgearbeitet oder qualifizierte Konkurrenzverfahren durchgeführt werden, damit die Gebiete neu bebaut werden können. Mit dem GP Herti wird diese Anforderung erfüllt, ohne jedoch die damalige Schachtelung von Gestaltungsplänen aufrecht zu erhalten (vgl. Kap. 1.2). Der Gestaltungsplan Herti als eigenständiger Gestaltungsplan orientiert sich an den Entwicklungszielen der Planung «Bülach Nord», konkretisiert diese und schafft die planungsrechtliche Grundlage zu deren Umsetzung. Gleichzeitig orientiert sich der Gestaltungsplan am 2021 erarbeiteten Zielbild Zentrum und zeigt auf, wie die Zielvorgaben daraus konkret umgesetzt werden.

Konkretisierung
Gestaltungsplan
Bülach Nord und
Zielbild Zentrum

Artikel 1 beinhaltet eine Konkretisierung der Ziele, die mit der Entwicklung des Gebiets verfolgt werden.

Konkretisierung
Ziele

3.1.2 Art. 2 Übergeordnetes und ergänzendes Recht

Der Gestaltungsplan Herti beinhaltet einzelne Abweichungen zu den Bestimmungen der Bau- und Zonenordnung der Stadt Bülach (BZO) oder präzisiert sie. Diese Bestimmungen gehen jenen der BZO vor. Bei Themen, zu

Verhältnis zur BZO
und ergänzendem
und übergeordnetem
Recht

denen der GP Herti keine Aussagen trifft, gelten die Bestimmungen der BZO. Das übergeordnete kantonale und eidgenössische Recht bleibt vorbehalten. Es erfolgt ein dynamischer Verweis auf die BZO. Das bedeutet, dass dort, wo der GP Herti nicht zur Anwendung gelangt, die jeweils gültige Fassung der BZO gilt.

Die Bestimmungen des GP Herti ersetzen innerhalb des Perimeters die Bestimmungen des GP Bülach Nord. Damit können juristische Schwierigkeiten oder Abgrenzungsprobleme im Baubewilligungsverfahren infolge mehrerer sich überlagernder Gestaltungspläne vermieden werden. Jene Vorschriften des GP Bülach Nord, die weiterhin relevant sind, werden im Gestaltungsplan Herti gleichlautend oder in präzisierter Form übernommen. Regelungslücken können so vermieden werden. Der Umgang mit den einzelnen Bestimmungen des GP Nord wird in Anhang A1 dokumentiert. Ausserhalb des Perimeters des Gestaltungsplans Herti gelten die Bestimmungen des GP Bülach Nord weiterhin.

GP Herti ersetzt den GP Bülach Nord innerhalb des Perimeters

Entlang der Bahnhofstrasse und dem Bahnhofring bestehen zwei kommunale Verkehrsbaulinien aus den Jahren 1900 und 1910. Der GP Herti definiert neue Baufelder. Die Wirkung der Verkehrsbaulinie im Bahnhofring wird aus diesem Grund während der Geltungsdauer des GP suspendiert, auch was deren allfällige Vorgaben betreffend die Fassadenhöhe gemäss § 279 Abs. 2 sowie den Grenzabstand gemäss § 270 Abs. 2 PBG betrifft. Die zweite Baulinien in der Bahnhofstrasse wird hingegen nicht suspendiert. Die Stadt Bülach kann so ihren rechtlichen Handlungsspielraum erhalten betreffend die Ausgestaltung der Bahnhofstrasse sowie der davon abgehenden Infrastrukturbauten und insbesondere der Personenunterführung unter den Bahngleisen Richtung Winterthur (vereinfachtes Enteignungsrecht).

Suspendierung Baulinie

Durch die Aufhebung des Bahnhofrings für den motorisierten Verkehr entlang der Gleise, wird der Bahnhofring Süd im Bereich der suspendierten Baulinie zu einer Zufahrtsstrasse für das Areal Herti und die Liegenschaften entlang des Bahnhofrings abklassiert. Der Bahnhofring soll gemäss Gestaltungsleitbild den Charakter einer klassischen, verkehrsarmen Wohnstrasse erhalten. Das Richtprojekt sieht eine Fahrbahnbreite von 6.5 Meter vor, welche die gemäss den kantonalen Standards Veloverkehr empfohlenen 5 bis 6.2 Metern einhält. Somit wird im Bereich Bahnhofring Süd eine veloverträgliche Lösung erzielt, welche auch die künftige Führung der SchweizMobil-Route über den Bahnhofring gewährleistet.

Auswirkungen auf Bereich Bahnhofring Süd



Abbildung 19 Ausschnitt Richtprojekt Bereich Bahnhofring Süd, op-arch AG und Kuhn Landschaftsarchitekten GmbH

Absatz 5 hält fest, dass die Gebäude innerhalb der Baubereiche erstellt werden dürfen, ohne dass sie die detaillierten Bestimmungen der BZO zum Mehrlängenzuschlag sowie die Bestimmungen zum Grenzabstand (Ziffern 3.1 Abs. 1 sowie 11 ff BZO) berücksichtigen müssen. Es gilt die Nummerierung der BZO in der Fassung vom 8. Februar 2021. Die Grenzbauerlaubnis unter Absatz 5 stellt zudem sicher, dass die Gebäude in Baubereich A aneinandergelagert werden können. Die feuerpolizeilichen und wohnhygienischen Anforderungen sind einzuhalten.

Mehrlängenzuschlag und Grenzabstand

Absatz 6 ersetzt die minimalen Strassen- und Grenz- und Gebäudeabstände inklusive der Bestimmungen zu den Mehrhöhenzuschlägen gemäss PBG durch die Bestimmungen im Gestaltungsplan. Das Einhalten der geltenden Bestimmungen aus der Verkehrserschliessungsverordnung sowie den kantonalen Standards Veloverkehr, wird durch das Richtprojekt ausgewiesen.

Abstände gemäss PBG

Es gelten die neuen Begriffe und Messweisen gemäss PBG, ABV, BBV II in der Fassung vom 1. März 2017.

Neue Begriffe und Messweisen

3.1.3 Art. 3 Geltungsbereich und Bestandteile

Die Bestimmungen inklusive Gestaltungsleitbild sowie der Situationsplan im Massstab 1:500 sind verbindliche Bestandteile des Gestaltungsplans. Die Bestimmungen gelten innerhalb des bezeichneten Perimeters. Der Perimeter orientiert sich am Geltungsbereich des GP Nord und umfasst dessen Baubereiche A1 und A2, den Bahnhofring sowie den Teil der Bahnhofstrasse ungefähr bis zum Bereich des Bushofs.

Verbindliche Bestandteile und Perimeter

Der Bushof wird nicht in den Perimeter des GP Herti aufgenommen. Damit kann die Planung des BehiG-konformen Neubaus des Bushofs Mitte unabhängig vom GP Herti voranschreiten. Für die Realisierung des Bushofs wird kein Gestaltungsplan benötigt. Er kann isoliert als Strassenbauprojekt gemäss den einschlägigen Bestimmungen des Strassengesetzes des Kantons Zürich (nachfolgend StrG) umgesetzt werden. Die beiden Vorhaben werden jedoch eng koordiniert. Um einer durchgängigen hohen Anforderung an Freiraum und Architektur gerecht zu werden, wurde auch im Bushof eine Machbarkeit nebst den verkehrlichen Machbarkeitsoptionen eine gestalterische Untersuchung durchgeführt. Somit kann der Anspruch an die Qualitäten weitergeführt werden und der Gestaltungsplan wird nicht als isoliertes Gelände im Stadtraum ablesbar.

Herauslösung Bushof aus Perimeter GP Herti

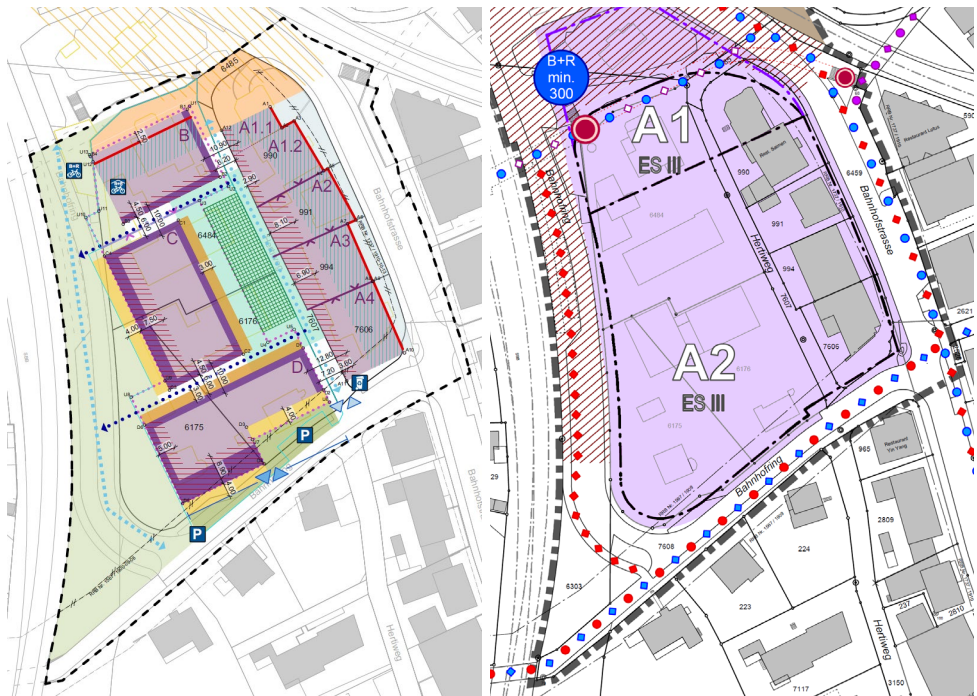


Abbildung 20 Perimeter GP Herti (links), Ausschnitt GP Bülach Nord (rechts)

3.1.4 Art. 4 Gestaltungsleitbild

Aufgrund der zentralen Lage des Gebiets Herti im Stadtgefüge, kommt der hochwertigen freiräumlichen und architektonischen Gestaltung eine grosse Bedeutung zu. Mit der Erarbeitung des Richtprojekts wurden die angestrebten Qualitäten geschärft und in einem Gestaltungsleitbild festgehalten. Das Gestaltungsleitbild beschreibt jene städtebaulichen, freiräumlichen und architektonischen Qualitäten, die mit der Bebauung des Gebiets erreicht werden sollen.

Hochwertige Gestaltung angestrebt

Das Gestaltungsleitbild ist aus diesem Grund ein inklusiver, verbindlicher Bestandteil zum Gestaltungsplan. Das Gestaltungsleitbild ist bei Ermessensfragen betreffend die städtebaulichen, freiräumlichen und architektonischen Qualitäten wegleitend. Das heisst, dass die Beurteilung der gestalterischen Qualitäten und insbesondere die Anforderung der «besonders guten Gesamtwirkung» gemäss Art. 13 am Gestaltungsleitbild zu messen ist. Abweichungen vom Gestaltungsleitbild sind dann möglich, wenn eine

Verbindliches Gestaltungsleitbild bei gestalterischen Ermessensfragen

gleichwertige oder bessere Gestaltung nachgewiesen werden kann. Art. 13 legt u.a. fest, dass Bauprojekte der Kommission für Stadtgestaltung vorzulegen sind. Die Kommission für Stadtgestaltung ist eine beratende Kommission im Auftrag des Stadtrats. Sie besteht aus Fachpersonen aus den Disziplinen Architektur, Städtebau und Landschaftsarchitektur.

Das Richtprojekt bildete die Grundlage für die Erarbeitung des Gestaltungsplans samt Gestaltungsleitbild und weist nach, dass die Bestimmungen des Gestaltungsplan realisierbare Bauprojekte mit den entsprechenden Aussenräumen mit entsprechenden Qualitäten ermöglichen. Dem Richtprojekt selbst kommt im Baubewilligungsverfahren hingegen keine Bedeutung zu.

Stellung
Richtprojekt

3.2 B. Bau- und Nutzungsbestimmungen

3.2.1 Art. 5 Baubereiche und Mantellinien

Die Baubereiche und die jeweils zugehörigen Höhenkoten gemäss Art. 10 bilden zusammen die Mantellinien. Zusammen mit den ergänzenden Bestimmungen u.a. zu den Pflichtbaulinien oder den Pflichtbaubereichen legen sie die Lage und Stellung der neuen Hauptgebäude fest. Sie sichern damit den grundsätzlichen städtebaulichen Charakter der Bebauung. Für bestehende Gebäude gilt der Grundsatz der Besitzstandswahrung.

Vorgabe Lage
und Stellung neuer
Hauptgebäude

Absatz 2 gewährt eine gewisse Flexibilität für Gebäudeteile, die keine wesentliche Auswirkungen auf die volumenmässige Gebäudeerscheinung haben.

Abweichungen
von Baubereichen

Absatz 3 hält fest, dass pro Baubereich maximal ein Hauptgebäude erstellt werden darf. Die Baubereiche A1 (d.h. A1.1 und A1.2 zusammen), A2, A3 und A4 gelten als je ein Baubereich. Damit soll vermieden werden, dass etwa in Baubereich C oder D zwei voneinander unabhängige Hauptgebäude realisiert werden. Neben einem Hauptgebäude sind Kleinbauten und Anbauten zulässig, sofern die Qualitäten gemäss Gestaltungsleitbild erreicht werden können.

Beschränkung auf
1 Hauptgebäude
pro Baubereich

3.2.2 Art. 6 Pflichtbaulinien, Pflichtbaubereiche, Fassadenlinie, Bereiche mit Anbaupflicht

Der GP Herti legt Pflichtbaulinien fest. Im Baubereich B wird die Möglichkeit einer Auskrugung des Gebäudes Richtung Bushof geschaffen: Während das Erdgeschoss sowie die ersten drei Obergeschosse auf die Pflichtbaulinie gestellt werden müssen, darf die Fassadenflucht die Pflichtbaulinie ab dem vierten Obergeschoss um max. 2.5 m überragen.

Pflichtbaulinien

Die Pflichtbaubereiche regeln in den Baubereichen B, C und D die ungefähre Lage der Fassadenflucht. Die Pflichtbaubereiche stellen sicher, dass die Fassadenfluchten nicht zu weit von ihrer vorgesehenen Lage abweichen und so die Dimensionierung und den Charakter der dazwischenliegenden Freiräume verändern. Jene Teile der Fassadenflucht, die aufgrund der Bereiche mit Höhenbeschränkung gemäss Art. 7 zurückversetzt werden müssen, sind von dieser Regelung ausgenommen. Das heisst, in den Bereichen mit Höhenbeschränkung gilt der Pflichtbaubereich nur für den Teil der Fassadenflucht, der unterhalb der Höhenbeschränkung liegt.

Pflichtbaubereiche

In Baubereich A soll eine durchgehende Zeile zusammengebauter Häuser entstehen. Entsprechend wird mit Absatz 4 eine Anbaupflicht an das Nachbargebäude für oberirdische Hauptgebäude definiert.

Anbaupflicht in Baubereich A

Im Gebiet Herti ist eine zusammenhängende Tiefgarage unterhalb der Baubereiche B, C und D zu erstellen. Die Zufahrt für Fahrzeuge erfolgt über eine gemeinsame Ein-/ Ausfahrt im Bereich des Bahnhofs Süd. Der Gestaltungsplan ermöglicht, dass der Tiefgaragenteil unterhalb des Baubereichs B unabhängig von jenem unterhalb des Baubereichs C und D realisiert wird. Die Tiefgarage ist so zu gestalten, dass die Erschliessung des Tiefgaragenteils unterhalb Baubereich B über den Tiefgaragenteil unterhalb der Baubereiche C und D für Motorfahrzeuge gewährleistet ist. Dazu müssen die beiden Tiefgaragenteile bei einer etappierten Bebauung verbunden werden können. Dazu wird eine unterirdische Anbaupflicht an die Parzellengrenze der Grundstücke, die die Baubereiche B sowie C und umfassen, definiert. Mit der Grenzbaupflicht wird sichergestellt, dass bei einer etappierten Realisierung der Tiefgaragenteile, die einzelnen Tiefgaragenteile mind. auf einer Breite von 10 m verbunden werden können. Die Erstellung der Tiefgaragenteile sind zu koordinieren, insbesondere was die Lage des an die Grenze gebauten Tiefgaragenteils betrifft.

Anbaupflicht Tiefgarage

3.2.3 Art. 7 Bereiche mit Höhenbeschränkung

Das Richtprojekt sieht in den Baubereichen B, C und D auskragende Sockelgeschosse vor. Mit den Bereichen mit Höhenbeschränkungen gemäss Artikel 7 wird die Realisierung der ausgeprägten Sockelgeschosse ermöglicht bzw. es wird gesichert, dass die Gebäude in den Obergeschossen grössere Abstände zueinander aufweisen. Auf den Sockelgeschossen bieten sich Aufenthaltsorte sowie Retentionsmassnahmen an. Allseitig geschlossene Brüstungen müssen innerhalb der maximalen Fassadenhöhe angeordnet werden, damit die Wirkung als einstöckiger Sockel erreicht werden kann. In den Bereichen mit Höhenbeschränkung gilt die maximale Höhenkote gemäss Art. 10 nicht.

Sockelgeschosse ermöglichen

3.2.4 Art. 8 Baubereich für unterirdische Bauten

Unterirdische Bauten sollen auf ein Minimum begrenzt werden. Damit soll möglichst viel Platz für Wurzelraum als geeignete Ausgangslage für Mittel- bis Grossbäume u.a. im Gleispark sowie im Innenhof bereitgestellt werden. Unterirdische Bauten dürfen folglich nur innerhalb der Baubereiche gemäss Art. 5 sowie innerhalb des Baubereichs für unterirdische Bauten erstellt werden. Ausgenommen bleibt die Erstellung einer Entsorgungsstelle gemäss Art. 26. Der Gestaltungsplan sieht vor, dass eine gemeinsame Tiefgarage unterhalb der Baubereiche B, C und D realisiert wird. Bei der Erarbeitung des Richtprojekts wurde geprüft, dass die erforderliche Anzahl Abstellplätze innerhalb des Bereichs für unterirdische Bauten erstellt werden kann. Auch etappierte Lösungen, bei einer Realisierung des Baufeld B vor C und D, ist mit temporären Rampen die Minimalanzahl gut umsetzbar.

Unterirdische Bauten und Anlagen

3.2.5 Art. 9 Massgebendes Terrain

Baubereichsspezifische Festlegung

Aufgrund der geringfügigen Höhensprünge im Gebiet Herti wird das massgebende Terrain pro Baubereich auf die Höhe gemäss Tabelle in Art. 10 festgelegt.

3.2.6 Art. 10 Nutzungsmass

Artikel 10 legt abgestimmt auf das Richtprojekt die maximal zulässige anrechenbare Geschossfläche sowie die maximale Höhenkote pro Baubereich bzw. pro Baubereichsteil fest. Die maximal zulässige anrechenbare Geschossfläche wurde auf Grundlage des Volumens des Richtprojekts berechnet. Abweichend zum Gestaltungsplan Bülach Nord wird das Nutzungsmass mit einer maximal anrechenbaren Geschossfläche angegeben. Dies, um eine einheitliche Handhabung des Nutzungsmasses über die Gestaltungspläne der Stadt Bülach sicherzustellen. Die maximale anrechenbare Geschossfläche über alle Baubereiche richtet sich nach der maximalen Baumasse gemäss GP Bülach Nord, welche für die beiden Baufelder A1 und A2 gesamt 62'000m³ beträgt. Somit ist die Einhaltung der maximalen Baumasse des GP Herti gemäss öffentlichem Gestaltungsplan Bülach Nord sichergestellt.

Anrechenbare
Geschossfläche

Die Umrechnung der Baumasse zur maximal realisierbaren Geschossfläche wurde folgendermassen vorgenommen:

- Baumasse / Gebäudehöhe * Anzahl Geschosse = max. Geschossfläche
- Für die maximale anrechenbare Geschossfläche wurde die maximale Geschossfläche mit dem Faktor 0.9 multipliziert.

Baubereich	A1	A2	A3	A4	B	C	D	TOTAL
Maximale Baumasse in m³	7'400	4'300	5'000	5'500	15'800	13'000	11'000	62'000
maximale anrechenbare Geschossfläche in m²	2'070	1'200	1'400	1'510	4'570	3'840	3'210	17'800

Tabelle 1: Übersicht maximale Baumasse und maximale anrechenbare Geschossfläche pro Baubereich

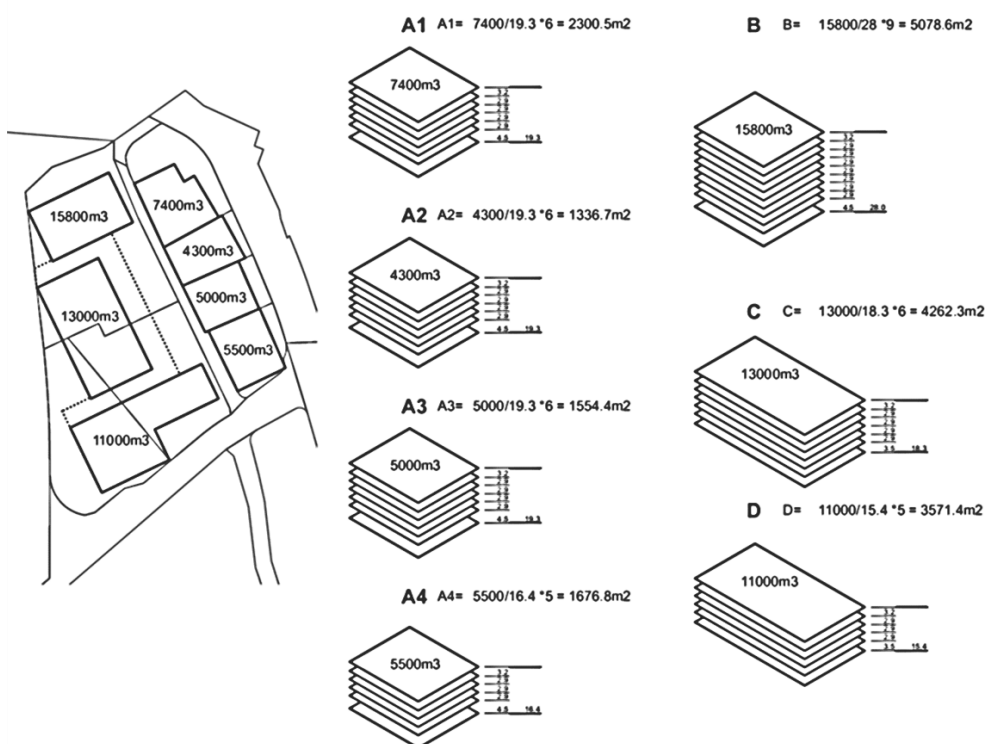


Abbildung 21 Umrechnung Baumasse zu Geschossfläche

Die maximalen Höhenkoten ergeben sich aus den gemäss Richtprojekt vorgesehenen Gebäudehöhen. Im Baubereich B wird die Realisierung eines Hochhauses von mehr als 30 m ermöglicht. Der GP Bülach Nord von 2015 schliesst im Gebiet Herti Hochhäuser nicht explizit aus. Die mit dem GP Herti vorgesehene Gebäudehöhe von maximal 36 m übersteigt die maximal zulässige Gebäudehöhe gemäss GP Bülach Nord jedoch um 15 m. Die Gebäudehöhe ergibt sich aus der Lage des Gebäudes: Das Gebäude liegt direkt angrenzend an den Bushof und bildet den Auftakt am Bahnhof Bülach. Bereits das Beurteilungsgremium, welches 2016 für den Studienauftrag eingesetzt wurde, kam zum Schluss, dass ein städtebaulicher Akzent an diesem Ort erwünscht ist. Mit dem Zielbild Zentrum wurde diese Haltung bestätigt. Der Gestaltungsplan Herti wird, wie bereits der GP Bülach Nord vom Stadtparlament erlassen. Die Anpassung der maximal vorgesehenen Gebäudehöhen gegenüber den Festlegungen des GP Bülach Nord von 2015 wird als vertretbar sowie als kontextbezogene städtebaulich präziserte Lösung angesehen (vgl. Anhang A1). Die Anpassung wird durch die gleiche Instanz festgesetzt wie der GP Bülach Nord.

Maximale Höhenkoten

Bei der Realisierung von Hochhäusern gelten strengere Anforderungen an die Dimensionierung der Erschliessung bzw. der Fluchtwege. Dadurch kann in einem Hochhaus weniger Hauptnutzfläche realisiert werden. Um diesen Nachteil auszugleichen, erhöht sich die maximal zulässige anrechenbare Geschossfläche bei Erstellung eines Hochhauses um 270 m². Das Mass der möglichen Mehrnutzung ergibt sich aus der Annahme eines zusätzlichen Flächenbedarfs für Treppenhäuser von 30 m² pro Stockwerk. Es können bis zu einer Höhe von 30 m höchstens 9 Stockwerke entstehen. So werden

Geschossflächenausgleich bei Realisierung Hochhaus

gleichberechtigte Lösungen unter und über 30 m ermöglicht, sodass der Handlungsspielraum dieses Gebäudes effektiv gegeben ist.

Für Hochhäuser gelten die Anforderungen gemäss § 284 PBG. Insbesondere ist nachzuweisen, dass benachbarte Wohngebäude nicht wesentlich verschattet werden. Der Schattenwurf des Gebäudes erfolgt von nordwestlicher Richtung über Norden in nordöstliche Richtung. Da das Gebäude im nördlichsten Teil des Gebiets liegt, liegen mit dem Bushof, dem Bahnhof und den Gleisanlagen lediglich unsensible Nutzungen im Verschattungsbereich des Gebäudes. Gemäss der Schattenwurfberechnung durch Gossweiler Ingenieure AG vom 27. September 2022 sind keine Wohnnutzungen von einer dreistündigen Dauerverschattung betroffen. Seit 2021 gilt die Drei-Stunden-Schatten-Regeln (§ 30 ABV). Die gesetzlichen Anforderungen sind damit klar erfüllt. Im Hinblick auf die Anpassung an sich verändernde klimatische Bedingungen leistet das Hochhaus mit seiner Verschattung auf das Areal des Bushofs Mitte einen Beitrag für eine bessere Aufenthaltsqualität auf der notwendigen befestigten (Verkehrs-)Flächen.

Verschattung

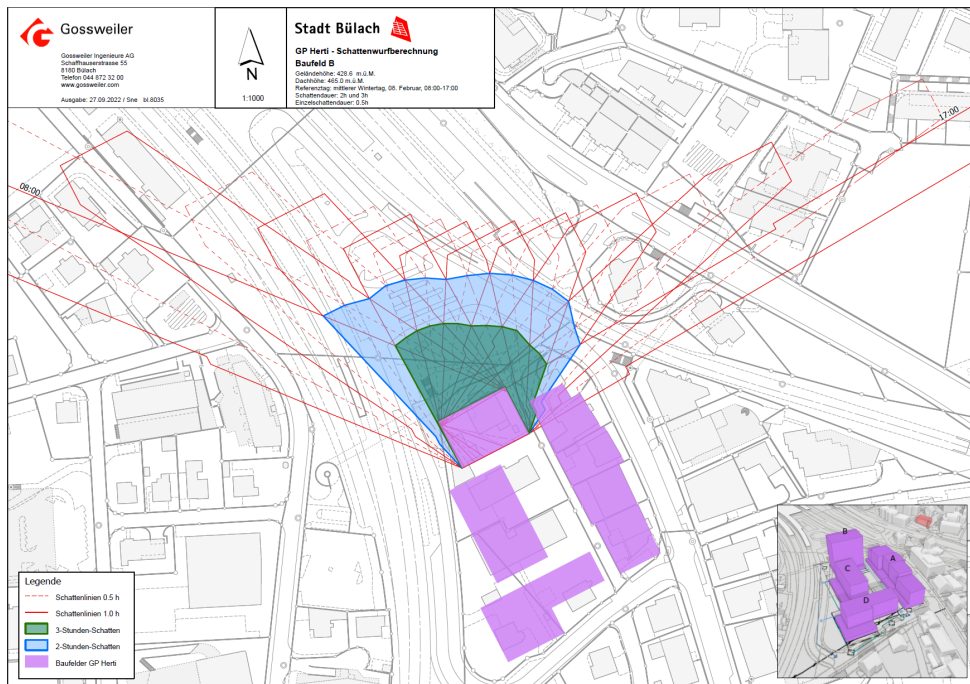


Abbildung 22 Schattenwurfberechnung vom 27. September 2022 durch die Stadt Bülach. Die grün markierte Fläche stellt die rechtsrelevante dreistündige Dauerverschattung dar.

In den Baubereichen A1-A4 entlang des Hertiwegs soll – anders als auf deren Seite entlang der Bahnhofstrasse – keine durchgehend geschlossene Fassadenflucht entstehen. Stattdessen sollen mit Vor- und Rücksprüngen, sowie ggf. mit Anbauten der informelle Charakter der heutigen Bebauung wieder aufgenommen werden (vgl. Abbildung 20). Um eine durchgehende Überbauung der Bereiche mit Höhenbeschränkung zu vermeiden, wird die maximale anrechenbare Gebäudegrundfläche innerhalb des Bereichs mit Höhenbeschränkung limitiert. Damit können in diesem Bereich Anbauten entstehen, die sowohl in der Höhe als auch in deren horizontaler Ausdehnung begrenzt sind. Das Mass der maximal anrechenbaren Gebäudegrundfläche basiert auf dem gemäss Richtprojekt vorgesehenen Ausmass der

Beschränkung Gebäudegrundfläche in Bereichen mit Höhenbeschränkung der Baufelder A1 bis A4

Anbauten. Dabei wurde ein ausreichender Projektierungsspielraum gegenüber dem Richtprojekt miteingerechnet.

Baubereich	A1	A2	A3	A4
Fläche Baufeld mit Höhenbeschränkung	70 m ²	126 m ²	126 m ²	85 m ²
Maximaler Anteil überbaubare Fläche	60 %	40 %	50 %	60 %
Maximal anrechenbaren Gebäudegrundfläche	42 m ²	50 m ²	63 m ²	51 m ²

Tabelle 2: Herleitung maximal anrechenbaren Gebäudegrundfläche in Baufeld mit Höhenbeschränkung

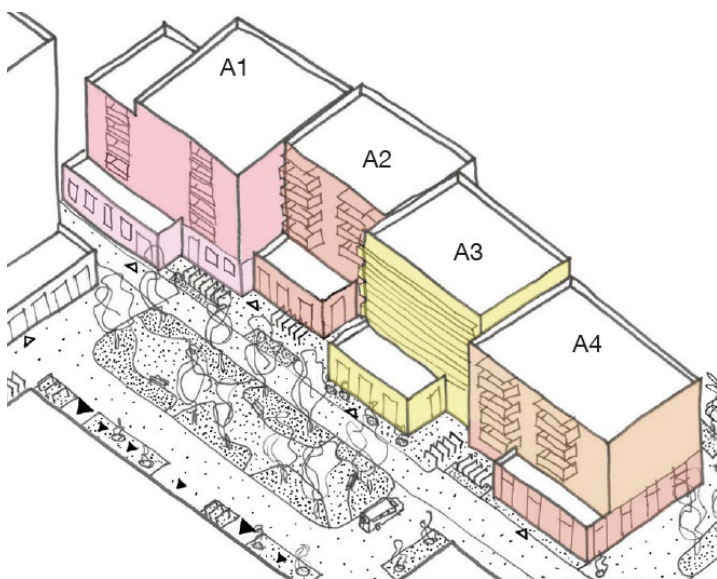


Abbildung 23 Illustration der möglichen Anbauten zum Hertihof gemäss Gestaltungsleitbild

In den Erdgeschossen gelten minimale Geschosshöhen. In den Baubereichen A1-A4 und B betragen sie im Bereich, in dem gemäss Art. 12 Abs. 5 publikumsorientierte Erdgeschosse entstehen sollen 4.5 m. In den Erdgeschossen von Baubereich C und D beträgt die minimale Geschosshöhe 3.5 m.

Minimale Geschosshöhe in den Erdgeschossen

3.2.7 Art. 11 Hauszugänge

Ausser in Baubereich C müssen Hauptgebäude von beiden Hauptfassaden zugänglich sein. Mit der Regelung wird eine möglichst gute Zugänglichkeit der Gebäude sowohl vom Innenhof als auch von den umliegenden Freiräumen sichergestellt. Damit wird der charakteristischen Zwei-seitigkeit der Bauten auf dem zentral gelegenen Areal mit Scharnierfunktion zu verschiedenen Teilräumen des Zentrums von Bülach und einer engmaschigen Durchwegung gemäss Zielbild Zentrum Rechnung getragen.

Zugänglichkeit von beiden Hauptfassaden

3.2.8 Art. 12 Nutzweise

Grundsatz

Im Perimeter des Gestaltungsplans Herti sind Wohnnutzungen, mässig störende Handels-, Dienstleistungs- und Gewerbenutzungen sowie kulturelle und öffentliche Nutzungen zulässig. Es gilt die Empfindlichkeitsstufe III.

Im Gebiet Herti soll – übereinstimmend mit dem Gestaltungsplan Bülach Nord – ein gemischt genutztes Gebiet entstehen. Es werden aus diesem Grund minimale Nichtwohnanteile vorgeschrieben.

Nutzungsanteile

Die minimalen Nichtwohnanteile pro Baubereich werden differenziert. In Baubereich B ist aufgrund der prominenten Lage zum Bushof sowie der möglichen Realisierung eines Hochhauses ein höherer Nichtwohnanteil vorgeschrieben. In den vom Bushof und der Bahnhofstrasse weg gerichteten Baubereichen C und D ist ein tieferer Nichtwohnanteil möglich bzw. ist es denkbar, dass überwiegend Wohnnutzungen realisiert werden. Der minimale Nichtwohnanteil beträgt dort 10 % über beide Baubereiche. Der Anteil kann entsprechend frei auf die Baubereiche C und D aufgeteilt werden.

Die Nichtwohnanteile pro Baubereich präsentieren sich wie folgt:

	A1	A2	A3	A4	B	C	D
Maximale Geschossfläche in m2 gemäss Art. 10 Abs. 1	2'070	1'200	1'400	1'510	4'570	3'840	3'210
Min. Nichtwohnanteil gemäss Art. 12 Abs. 2	20 %	20 %	20 %	20 %	40 %	10 %	
Minimale Nichtwohnfläche in m2 bei Ausschöpfung der Geschossfläche	414	240	280	302	1'828	705	
Total Nichtwohnfläche in m2				3'769			
Total Geschossfläche in m2				17'800			
Total Nichtwohnanteil				21.2 %			

Tabelle 3: Herleitung der Nichtwohnanteile über gesamtes Gebiet

Der minimale Nichtwohnanteil über sämtliche Baubereiche weicht gegenüber den Festlegungen gemäss Gestaltungsplan Bülach Nord ab. Dieser sieht für das Gebiet Herti ein gebietsweise differenziertes Nutzungsverhältnis zwischen 60:40 und 80:20 (Wohnen:Gewerbe) vor. Der durchschnittliche Gewerbeanteil beträgt ca. 25 %. Mit dem Gestaltungsplan Herti wird diese Regelung durch einen minimalen Nichtwohnanteil von durchschnittlich ca. 20 % im gesamten Gebiet ersetzt (siehe Tabelle).

Abweichung Gewerbeanteil zu Vorgaben Gestaltungsplan Bülach Nord

Die Festlegungen des öffentlichen Gestaltungsplans Bülach Nord orientierten sich an der Testplanung von 2009/2010. Mit der Realisierung des

Neubeurteilung der Situation für Gewerbeflächen

öffentlichen Gestaltungsplans Bülach Nord (u.a. Bülachguss-Areal und Glasi-Areal) wurden bereits ca. 150'000 m³ Gewerbeanteile realisiert. Dies entspricht einer Fläche von rund 40'000 m². Die Testplanung liegt bereits mehrere Jahre zurück. Zwischenzeitlich hat sich der Strukturwandel im Schweizer Detailhandel noch verschärft. Ein Gewerbeanteil von 25 % wird vor diesem Hintergrund als zu hoch eingeschätzt. Gerade der wachsende Online-Handel und das Einkaufen im grenznahen Ausland ist in der Planung zu berücksichtigen und die Ausgangslage neu zu beurteilen. Eine geringfügige Reduktion des minimalen Gewerbeanteils ist aus diesen Überlegungen sinnvoll und vertretbar.

Das Gebiet Herti ist als kantonales Zentrumsgebiet mit hoher Dichte im regionalen Richtplan definiert. Diese Gebiete sind bezeichnet zur Erhaltung und Weiterentwicklung von Zentren mit regionaler kultureller und wirtschaftlicher Bedeutung. Sie sollen nach den Festlegungen der anzustrebenden baulichen Dichte und nach den örtlichen Verhältnissen baulich intensiv genutzt werden können. Im regionalen Richtplan sind keine Mindest- oder Maximalanteile der Wohn- und/oder Gewerbenutzung vorgesehen, sondern die Gemeinden sollen die Zentrumsgebiete im Sinne der angestrebten Entwicklung beplanen. Dies geschieht mittels der nun vorliegenden Sondernutzungsplanung, wobei die Vorgaben des innerhalb des Perimeters des GP Herti ersetzten, öffentlichen Gestaltungsplans Bülach Nord übernommen und präzisiert werden. Durch die Anpassung der Nutzungsanteile entsteht kein Widerspruch zu den übergeordneten Vorgaben.

Keine Abweichung von übergeordneten Vorgaben

Bei Wohnnutzungen mit Dienstleistungen, wie z.B. Alterswohnen und betreutes Wohnen sowie Atelierwohnungen, können die gewerblichen Anteile wie Wäscherei, Spitex, Café, Therapieräume, Büros, Bildungsstätten etc. dem Nichtwohnanteil zugerechnet werden. Sämtliche Räume von Betrieben für die kurzzeitige (≤ zweiwöchig) Beherbergung von Gästen wie Hotels, Motels, Jugendherbergen u. dgl. gelten als Nichtwohnnutzungen.

Anrechenbarkeit an Nichtwohnanteil

Die Bahnhofstrasse wird auch in Zukunft die Hauptverkehrsachse vom und zum Bahnhof bilden, insbesondere auch für Fussgänger. Die Nutzung und Gestaltung der Erdgeschosse sollen dieser Funktion Rechnung tragen. Absatz 4 schreibt darum vor, dass in der ersten Raumtiefe von den im Situationsplan eingezeichneten Erdgeschossbereichen publikumsorientierte Nutzungen, wie z. B. Gaststätten, Verkaufsgeschäfte, bediente Velostationen anzuordnen sind. Die minimale Geschosshöhe in diesen Bereichen beträgt 4.5 m.

Publikumsorientierte EG-Nutzung

Gemäss GP Bülach Nord müssen im Bereich der heutigen Unterführung angrenzend ans Gebiet Herti mindestens 300 öffentlich zugängliche, witterungsgeschützte Bike+Ride-Abstellplätze realisiert werden. Der Gestaltungsplan Herti ersetzt und präzisiert diese Vorgabe und unterscheidet zwischen bedienten und unbedienten Veloabstellplätzen. 180 öffentliche Veloabstellplätze sind in einem Teil des Erdgeschosses des Gebäudes in Baubereich B zu realisieren. Sofern diese als bediente Velostation betrieben werden, können die entsprechenden Flächen dem Nichtwohnanteil gemäss Absatz 2 angerechnet werden. Weitere 180 (unbediente) öffentliche Veloabstellplätze sind im unmittelbaren Aussenraum bei Baufeld B anzuordnen.

Bike+Ride-Abstellplätze im Baubereich B

Damit wird die Grundlage geschaffen, um das heutige Angebot an Veloabstellplätzen weiterzuführen.

3.3 C. Gestaltung

3.3.1 Art. 13 Gestaltungsgrundsatz und Qualitätssicherung

Bauten, Anlagen und Freiräume sind für sich und in ihrem Zusammenhang mit der baulichen und landschaftlichen Umgebung so zu gestalten, dass eine besonders gute Gesamtwirkung entsteht. Diese Anforderung gilt auch für Materialien und Farben, Fassadengestaltung sowie Beleuchtung und Beschriftung inkl. Reklamen. Eigenwerbung an Fassaden sowie Beklebung der Fenster im Erdgeschoss sollen zurückhaltend in Erscheinung treten. Der Beurteilung der besonders guten Gesamtwirkung ist das Gestaltungsleitbild zu Grunde zu legen. Bauprojekte sind im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens durch die Kommission für Stadtgestaltung der Stadt Bülach zu begutachten. Da Bauten und Freiräume nur als Gesamtpaket in ihrer Qualität beurteilt werden können, muss mit der Baueingabe ein Umgebungsplan im Massstab 1:200 eingereicht werden, mit Angaben über die Gestaltung und Nutzweise des Freiraums (inkl. Umgang mit Meteorwasser), soweit diese nicht aus einem anderen Plan genau ersichtlich sind.

Anforderung an Gestaltung und Gesamtwirkung

3.3.2 Art. 14 Dachgestaltung

Der Gestaltungsplan verlangt Flachdächer. Damit ein gestalterisch «ruhiger» Dachabschluss erreicht werden kann, sind Attikageschosse nicht zulässig. Ausnahmen sind möglich, sofern diese die Anforderungen gemäss Art. 14 Abs. 1 und Art. 4 Abs. 2 und 3 erfüllen. Die Dachgeschosse bzw. die obersten Vollgeschosse müssen aus demselben Grund als fassadenbündige Vollgeschosse in Erscheinung treten. Rücksprünge, Einschnitte und dergleichen sind nicht zulässig (siehe Abbildung 19).

Flachdächer

Flachdächer sind grundsätzlich ökologisch wertvoll zu begrünen, sofern das gesamte Dach oder Teile davon nicht als begehbare Terrasse ausgestaltet wird. Die Beurteilung der ökologischen Qualität richtet sich sinngemäss nach den Richtlinien der Schweizerischen Fachvereinigung für Dachbegrünungen (SFG-Richtlinien). Eine Begrünung, die als ökologisch wertvoll gilt, kann z.B. erreicht werden, wenn die aufgetragene Substratschicht durchgehend mindestens 12 cm dick ist, ein Qualitätssubstrat mit genügender Wasserspeicherrückhaltefähigkeit sowie einheimisches Qualitäts-Saatgut für Dachbegrünung mit CH-Ökotypen verwendet wird. Die Bestimmung trägt dazu bei, den ökologischen Ausgleich im Siedlungsgebiet zu begünstigen. Aus diesem Grund wie auch aus ästhetischen Gründen sollen Anlagen wie Liftüberfahrten, Klimazentralen oder dergleichen grundsätzlich innerhalb des Gebäudes angeordnet werden.

Ökologisch wertvolle Dachbegrünung

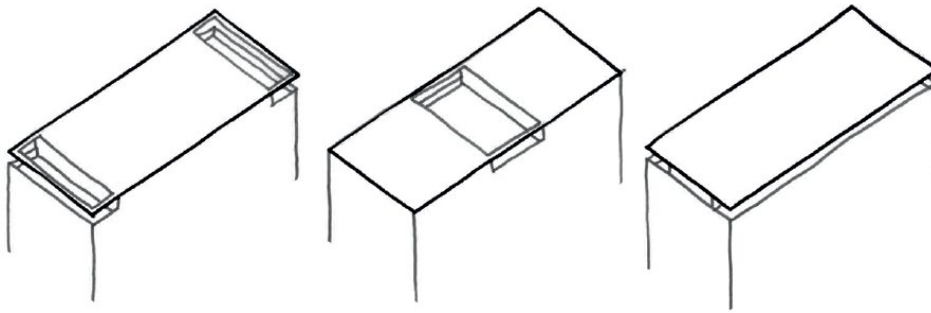


Abbildung 24 möglicher Dachabschluss mit umlaufender Traufe gemäss Gestaltungsleitbild 2022, op-arch AG und Kuhn Landschaftsarchitekten GmbH

3.3.3 Art. 15 Umgebungsgestaltung

Artikel 15 hält allgemeine Grundsätze zur Umgebungsgestaltung fest. Er präzisiert insbesondere die Gestaltung und Nutzung der Gebäudevorzonen. Detailliertere Bestimmungen zu den einzelnen Freiräumen folgen in Artikel 16-19.

Grundsatz

Absatz 1 und 2 halten fest, dass Oberflächen grundsätzlich versickerungsfähig auszugestalten sind. Zudem sind nur standortgerechte Pflanzen zulässig. Invasive gebietsfremde Arten sind nicht zulässig.

Versickerung und Pflanzenarten

Die Gestaltung der Gebäudevorzonen, also der unmittelbaren Bereiche vor den Erdgeschossen, bestimmt massgeblich die Erscheinung und Qualität der Freiräume und der Erdgeschosse. Im Rahmen der Erarbeitung des Richtprojekts und des Gestaltungsleitbilds wurde daher die Nutzung und Gestaltung der Gebäudevorzonen konkretisiert. Absatz 3 regelt die Gebäudevorzonen, die dem Hertihof zugewandt sind. Diese Bereiche sind öffentlich zugänglich auszugestalten. Sie dürfen nicht mit raumtrennenden Elementen abgetrennt werden wie etwa Hecken, Paravans oder Mauern. Zulässig sind Nutzungen, die mit der Nutzung der Gebäude bzw. der Erdgeschosse zusammenhängen wie z. B. Veloabstellplätze und Unterstände, Sitzgelegenheiten oder Vorgärten. Bei einer Rückversetzung der Fassadenflucht, darf die Gebäudevorzone um das entsprechende Mass vergrössert werden.

Gebäudevorzonen

Absatz 4 regelt die Gebäudevorzonen, die dem Bahnhofring Süd oder dem Gleispark zugewandt sind. In diesen Vorzonen sind private Nutzungen zulässig. Allerdings dürfen auch diese Bereiche nicht mit raumtrennenden Elementen gegenüber dem Gleispark oder dem Bahnhofring Süd abgetrennt werden, damit die räumliche Wirkung der Freiräume als zusammenhängende Räume bis zu den Fassaden gewährleistet wird. Bei einer Rückversetzung der Fassadenflucht, darf die Gebäudevorzone um das entsprechende Mass vergrössert werden. Bei gewerblichen Erdgeschossnutzungen im Baubereich D sind in den betreffenden Gebäudevorzonen Vorfahrbereiche für die dort ansässigen Betriebe zulässig. Allfällige Vorfahrbereiche sind gemäss den Bestimmungen von Art. 19 zum Bereich Bahnhofring Süd mit einem attraktiven, durchgrüntem, naturnah gestalteten Vorbereich (Schwellenraum) vom eigentlichen Strassenraum abzugrenzen.

Private Gebäudevorzone

Im Rahmen der Baubewilligung ist zu prüfen, ob die Anforderungen an Feuerwehrezufahrten und Feuerwehrrabstellplätze gemäss geltender Richtlinie

Feuerpolizeiliche Anforderungen an Erschliessung

des FKS (Richtlinie für Feuerwehruzufahrten, Bewegungs- und Stellflächen) eingehalten werden. Die Anforderungen gelten in Abhängigkeit der realisierten Gebäudelängen und Gebäudehöhen. Die Erreichbarkeit ist für die Baubereiche A, B und D über die umliegenden Strassen und den Bushof grundsätzlich gewährleistet. Für Baubereich C kann die Erreichbarkeit entweder über den Gleispark oder den Hertihof gewährleistet werden. In letzterem Fall ist bei der Baubewilligung der Gebäude im Baubereich A und D sicherzustellen, dass die Zufahrt zum Hertihof ausreichend ist.

Der Gleispark und der Hertihof gelten als Spiel- und Ruhefläche gemäss Ziffer 12.5 BZO. Die Realisierung dieser Flächen richtet sich nach Art. 28. Es müssen keine weiteren Spiel- und Ruheflächen erstellt bzw. nachgewiesen werden.

Spiel- und Ruheflächen

3.3.4 Art. 16 Gleispark

Der Gleispark ist als ein naturnah gestalteter öffentlich nutzbarer Grünraum zu realisieren. Im Gleispark ist eine öffentliche Fuss- und Veloverkehrsachse zwischen den Baubereichen und den Gleisen zu realisieren, dort wo sich heute der Bahnhofring entlang der Bahngeleise befindet. Der Gleispark grenzt direkt an die privaten Vorbereiche zum Baufeld C an und respektiert in der Gestaltung den Übergang zur privaten Vorzone. Der Gleispark ist optisch als durchgehender Park wahrnehmbar zu gestalten. Die Übergänge von den privaten Gebäudevorzonen zum Gleispark sowie vom Gleisfeld zum Gleispark sind optisch offen zu gestalten. D.h. es sollen keine durchgängig geschlossenen Wände oder Sicht- oder Lärmschutzelemente angebracht werden. Der Gleispark darf künftig nicht mit dem motorisierten Verkehr befahren werden. Ausnahme bilden einzig allfällige Notzufahrten. Zudem soll der Freiraum für zu Fuss Gehende vom Hertihof her erreichbar sein. Der Gleispark ist naturnah mit einer vielfältigen und ökologisch hochwertigen Bepflanzung mit Grünflächen, Sträuchern und Bäumen zu gestalten. Die Gestaltungsidee ist im Gestaltungsleitbild beschrieben.

Grünraum entlang Gleisen

3.3.5 Art. 17 Hertihof

Weiter sieht der Gestaltungsplan einen zusammenhängenden und einheitlich gestalteten, öffentlich zugänglichen Innenhof vor. Die räumliche oder bauliche Abtrennung des Bereichs Hertihof oder Teilen davon für ausschliesslich private Nutzungen ist nicht zulässig. Der Hertihof ist gestalterisch in den Hertihof zu integrieren. D. h. die Materialisierung ist aufeinander abzustimmen, Niveausprünge oder andere räumliche Hindernisse sind zu vermeiden. Loggien oder Balkone aller Baufelder sowie die hofseitige Terrasse des Baufelds B im ersten Obergeschoss sind in das Gesamtbild zu integrieren.

Innenhof

Im Zentrum des Hertihofs ist eine nicht versiegelte und nicht unterbaute begrünte Freifläche mit vielfältiger Vegetation von mindestens 400 m² zu realisieren. Es sind mindestens 8 mittel- bis grosskronige Bäume zu pflanzen und entsprechendes Substrat zu verwenden.

Grünraum im Zentrum

Der Hertihof ist so auszugestalten, dass er über eine hohe Aufenthaltsqualität verfügt. Dies beinhaltet neben einer hochwertigen Materialisierung und

Hohe Aufenthaltsqualität

Gestaltung auch eine hochwertige und zweckmässig Ausstattung. Massgebend für die Beurteilung der Gestaltung ist das Gestaltungsleitbild.

Auch der Hertihof darf nur zwecks Notzufahrt, Warenumschlag und Anlieferung mit dem motorisierten Individualverkehr befahren werden. Dabei ist zu beachten, dass die feuerpolizeilichen Anforderungen erfüllt werden können. Die öffentlich Fuss- und Veloverbindung verläuft auf dem bestehenden Hertiweg.

Zufahrt

3.3.6 Art. 18 Vorbereich zur Bahnhofstrasse

Für die Bahnhofstrasse bestehen seitens Stadt Überlegungen für eine Umgestaltung nach dem Prinzip «Fassade zu Fassade». Die Gestaltung der Bahnhofstrasse kann zwar nicht mit dem Gestaltungsplan umgesetzt werden, gleichwohl ist die Bahnhofstrasse Teil des Perimeters. Damit wird dem räumlichen Zusammenhang zwischen dem Gebiet Herti und der Bahnhofstrasse Ausdruck verliehen. Mit der Wahl des Perimeters gilt es zudem bei der Gestaltung der Bahnhofstrasse, das Gestaltungsleitbild zu beachten. Mit dem Gestaltungsplan werden bezogen auf die Vorbereiche der Baufelder A1 bis A4 die Voraussetzungen geschaffen für eine spätere Umgestaltung der Bahnhofstrasse.

Umgestaltung
Bahnhofstrasse

Die Ausdehnung der Fahrbahn sowie der Parkierung und Baumreihen entlang der Bahnhofsstrasse gemäss Gestaltungsleitbild sind noch nicht abschliessend geklärt. Der im Situationsplan 1:500 bezeichnete Vorbereich zur Bahnhofstrasse umfasst grundsätzlich aber nur den öffentlichen Gehbereich sowie die direkten Vorzonen der Erdgeschosse in den Baubereichen A1-A4. Dieser Vorbereich ist so auszugestalten, dass er bei einer Umgestaltung der Bahnhofstrasse nach Massgabe des Gestaltungsleitbilds als öffentlich zugänglicher Gehweg genutzt werden kann. Jene Teile des Vorbereichs, die dereinst nicht als öffentlich zugänglicher Gehweg genutzt werden, dürfen als Vorbereich der angrenzenden Erdgeschossnutzungen ausgestaltet werden. Dies kann z. B. ein Strassencafé oder ein Anlieferungsbereich umfassen. Die Gestaltung dieser Teile des Vorbereichs trägt dem öffentlichen Charakter Rechnung. Die Bereiche sind öffentlich zugänglich auszugestalten und dürfen nicht mit raumtrennenden Elementen abgetrennt werden. Es gilt ausserdem bauliche Massnahmen zu verhindern, die die künftige Nutzung und Gestaltung gemäss Gestaltungsleitbild ausschliessen. Temporäre bauliche Massnahmen sind zulässig, soweit sie wieder rückgängig gemacht werden können. Die Rückbauverpflichtung solcher Massnahmen ist im Grundbuch anzumerken.

Gestaltung ermöglicht spätere Umgestaltung der Bahnhofstrasse

Parkierungsflächen für motorisierte Personenwagen und Motorräder dürfen nicht im Vorbereich zur Bahnhofstrasse angeordnet werden. Sämtliche Parkierungsflächen sind stattdessen gemäss Art. 22 in der Tiefgarage anzuordnen. Davon ausgenommen sind Flächen für die kurzzeitige Anlieferung.

Ausschluss Parkierungsflächen

3.3.7 Art. 19 Bereich Bahnhofring Süd

Der im Situationsplan 1:500 bezeichnete Bereich Bahnhofring Süd ist nach Massgabe des Gestaltungsleitbilds als attraktiver, durchgrünter und naturnah gestalteter Vorbereich zwischen den privaten Gebäudevorzonen und

Grünraum als räumliche Trennung

dem Strassenraum auszugestalten. Die Gestaltung des Bereich Bahnhofring Süd soll eine räumliche Trennung (Schwellenraum) zwischen diesen beiden Teilen ermöglichen. Die Gestaltungsidee ist im Gestaltungsleitbild beschrieben.

An den schematisch bezeichneten Stellen sind die Ein- und Ausfahrt zur Tiefgarage sowie eine gemäss Art. 23 beschränkte Anzahl öffentliche Abstellplätze für Motorfahrzeuge sowie eine gemeinsame Entsorgungsstelle zulässig.

Entsorgungsstelle

3.3.8 Art. 20 Vorbereich zum Bahnhofplatz

Der Vorbereich zum Bahnhofplatz kann, soweit nicht für den Neubau des Bushofs Mitte benötigt, nach Massgabe des Gestaltungsleitbilds als öffentlicher Aufenthaltsbereich, für gastronomische Nutzungen oder für andere publikumsorientierte Nutzungen genutzt werden. Der Vorbereich ist gestalterisch als Teil des Bushofs Mitte auszugestalten, d. h. es ist eine einheitliche Ausgestaltung der Materialisierung und den barrierefreien Übergang zum Gleispark sicherzustellen.

Öffentlicher Aufenthaltsbereich

Es ist im Rahmen der Baubewilligung zu prüfen, wie weit der Vorbereich genutzt werden kann, ohne dass die Nutzung den feuerpolizeilichen Anforderungen (abhängig von der realisierten Gebäudehöhe) entgegensteht. Insbesondere ist zu prüfen, ob das Gebäude mit Löschfahrzeugen und Drehleitern erreicht wird. Dies kann sowohl über den Vorbereich als auch über den Hertihof erfolgen.

Feuerpolizeiliche Anforderungen bleiben vorbehalten

Der Vorbereich ist so auszugestalten, dass er über eine hohe Aufenthaltsqualität verfügt. Dies beinhaltet neben einer hochwertigen Materialisierung und Gestaltung auch eine hochwertige und zweckmässig Ausstattung. Die Gestaltungsidee ist im Gestaltungsleitbild beschrieben.

Hohe Aufenthaltsqualität

3.3.9 Art. 21 Terrainveränderungen

Terrainveränderungen sind nur in untergeordnetem Ausmass zulässig. Was als untergeordnet gilt, ist nach Massgabe des Gestaltungsleitbilds im Einzelfall zu bestimmen. Das massgebende Terrain ist bestimmend für die betreffende Einschätzung. Mit der Bestimmung soll verhindert werden, dass mit Abgrabungen Geschosse unterhalb des gewachsenen Bodens freigelegt werden, die nicht zur Baumasse angerechnet werden müssen. Es soll insbesondere verhindert werden, dass die Erdgeschosse durch Abgrabungen nicht mehr ebenerdig liegen. Abgrabungen oder Aufschüttungen, die für einen ausgeglichenen Geländeverlauf nötig sind, sollen aber nach wie vor realisiert werden können. Dasselbe trifft für Aufschüttungen zu.

Untergeordnete Abgrabungen

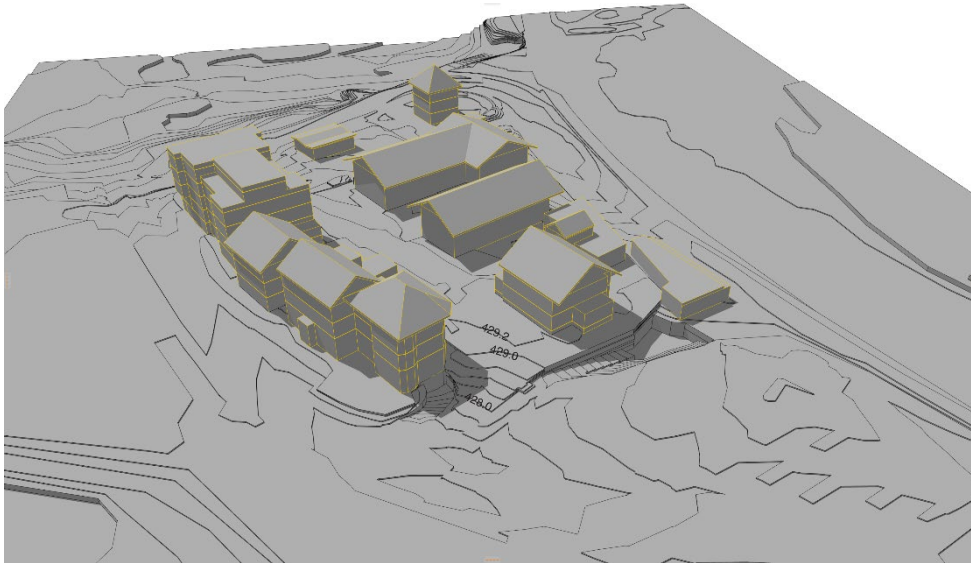


Abbildung 25 Höhenmodell Bestand

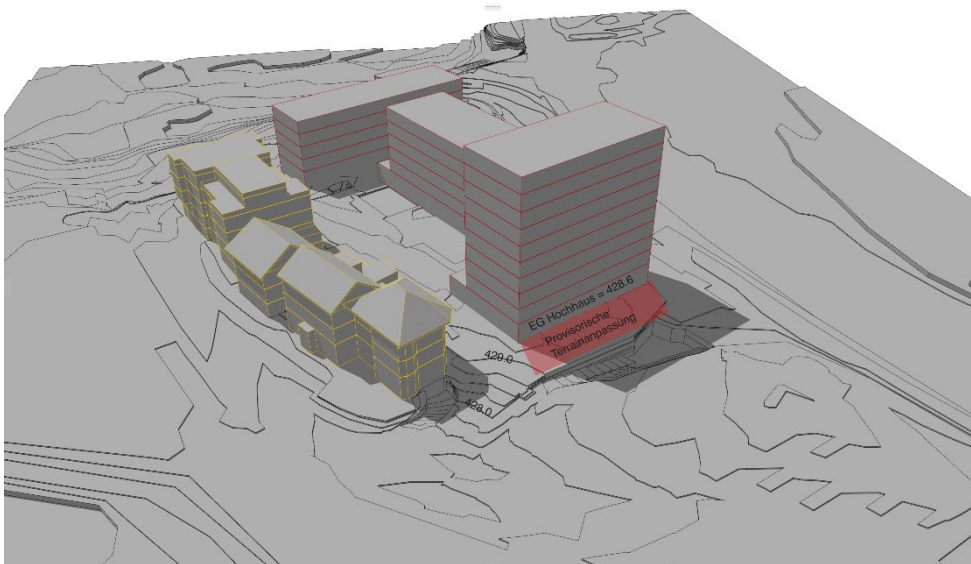


Abbildung 26 Höhenmodell Szenario 1: Bestehende Unterführung mit neuer Bebauung im Bereich Baufeld B

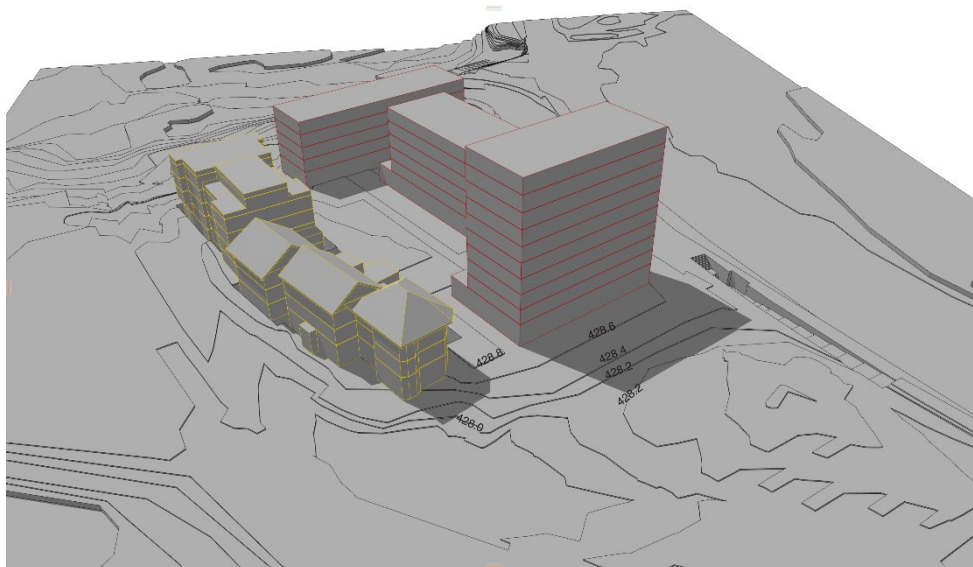


Abbildung 27 Höhenmodell Szenario 1: Bestehende Bebauung im Bereich Baufeld A mit neuer Bebauung im Bereich Baufeld B, C und D und neuem Terrainverlauf

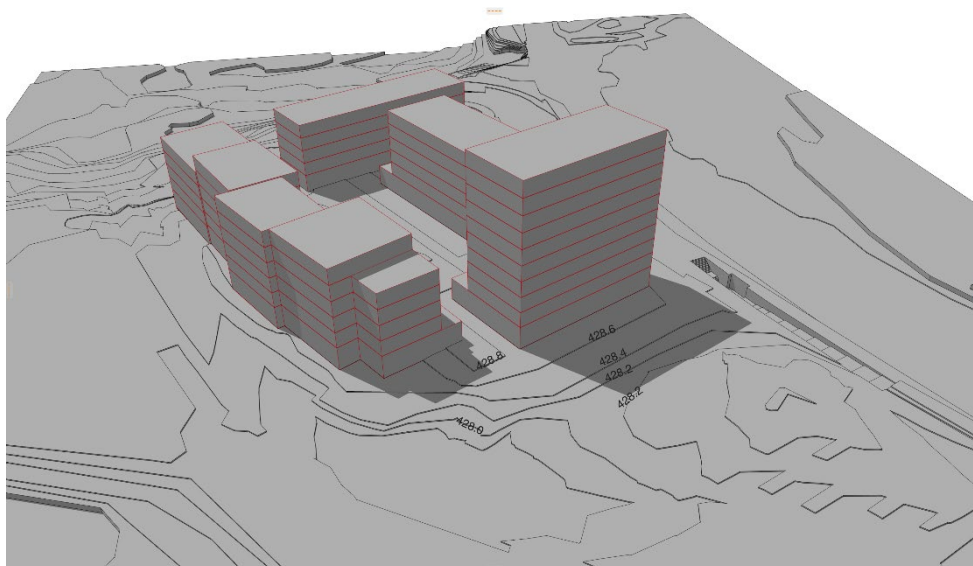


Abbildung 28 Höhenmodell Szenario 3: Neue Bebauung auf allen Baufeldern mit neuem Terrainverlauf

3.4 D. Erschliessung und Parkierung

3.4.1 Art. 22 Erschliessung für Motorfahrzeuge

Die Zufahrt zu den Tiefgaragen soll über den südlichen Abschnitt des Bahnhofrings im Baubereich D erfolgen. Die exakte Lage der Zufahrt ist im Rahmen der Detailplanung zu definieren. Um grosse Rampenbauten im Aussenraum zu vermeiden, ist die Ein- und Ausfahrt in das Gebäude zu integrieren. Eine andere Anordnung der Ein- und Ausfahrt (z. B. parallel zum Bahnhofring oder nur teilweise in das Gebäude integriert) ist nur zulässig, wenn eine bessere städtebauliche oder freiräumliche Lösung erzielt werden kann.

Tiefgaragenzufahrt

Da der westliche Teil des Bahnhofrings geschlossen wird, muss im südlichen Teil des Bahnhofrings eine in die Gestaltung des Areals integrierte

Gestaltung südlicher Teil Bahnhofring

Wendemöglichkeit erstellt werden. Diese kann ggf. mit der Tiefgarageneinfahrt kombiniert werden. Massgebend für die Ausgestaltung der Einfahrt sind die zum Zeitpunkt der Realisierung gültigen Anforderungen an Zugänge und die Erschliessung (gemäss Zugangsnormen bzw. Verkehrserschliessungsverordnung (VErV)).

Der gesamte Gestaltungsplanperimeter wird für den motorisierten Verkehr nur zwecks Notzufahrt, Warenumschatz und Anlieferung erschlossen. Die Erschliessung des Hertihofs erfolgt über den Bereich Bahnhofring Süd. Zwischen Hertihof und Bushof sind dürfen keine motorisierten Personenwagen und Motorräder ein- oder ausfahren. Der Hertihof darf für Warenumschatz und Anlieferung genutzt werden.

Erschliessung über
Bahnhofring Süd

3.4.2 Art. 23 Parkierung

Der Gestaltungsplan übernimmt betreffend Pflichtparkplätzen die Vorgaben des GP Bülach Nord. Die Werte zur Ermittlung des Normbedarfs sind gemäss Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen des Kantons Zürich vom Oktober 1997 bzw. VSS-Norm (SN 641 400) definiert. Der GP Herti legt zur Bestimmung des massgeblichen Bedarfs maximale und minimale Reduktionsfaktoren fest. Diese orientieren sich ebenfalls an den Werten gemäss GP Bülach Nord.

Bedarfsermittlung

Der Stadtrat kann für autoarme Nutzungen wie autofreies Wohnen oder Alterswohnen eine Reduktion der minimalen Anzahl Parkfelder gemäss Art. 23 Abs. 1 bewilligen. Grundlage dafür bildet ein Mobilitätskonzept, in dem die Grundeigentümerschaft nachweist, dass ein reduzierter Bedarf besteht und indem ein Controlling verankert wird, das sicherstellt, dass der reduzierte Bedarf nicht überschritten wird. Auf die Übernahme der Regelung aus dem GP Bülach Nord zur Verpflichtung der Grundeigentümer betreffend dem planerischen Nachweis der minimal erforderlichen Anzahl Parkfelder sowie deren Realisierung bei wiederholten Abweichungen von dem Mobilitätskonzept wird verzichtet. Eine entsprechende Regelung ist nicht zweckmässig, da die Regelung aufgrund der Eigentumsverhältnisse im Gestaltungsplanperimeter nicht umsetzbar ist.

Autoarmes
Wohnen

Der Gestaltungsplan sieht vor, dass eine gemeinsame Tiefgarage unterhalb der Baubereiche B, C und D realisiert wird, die vom Bahnhofring Süd her erschlossen wird. Die Parkierung für Bewohner und Beschäftigte hat ausschliesslich in der Tiefgarage zu erfolgen. Besucher- und Kundenparkfelder können dagegen an den im Situationsplan 1:500 bezeichneten Stellen oberirdisch realisiert werden. Es dürfen höchstens acht Parkfelder oberirdisch erstellt werden. Sie sind als öffentlich zugängliche und bewirtschaftete Parkfelder auszugestalten. Soweit diese Parkfelder auf Grundstücken der Stadt zu liegen kommen, werden die Parkfelder durch die Stadt erstellt. Reichen die acht oberirdischen Parkfelder für Kunden und Besucher nicht aus, um den massgeblichen Bedarf zu decken, können unterirdisch weitere Besucher- und Kundenparkfelder erstellt werden.

Anordnung der
Parkfelder

Aufgrund der räumlichen Begrenzung der Tiefgarage unterhalb der Baubereiche B, C und D bzw. der vorgegebenen Ein- und Ausfahrt zur Tiefgarage beim Bahnhofring Süd (vgl. Kapitel 3.2.4) können in den Baubereichen A1-

Erstellung gemein-
same Tiefgarage

A4 keine Tiefgaragen realisiert werden. Der Gestaltungsplan verlangt in Absatz 5, dass die Pflichtparkplätze für diese Baubereiche in der Tiefgarage unterhalb von Baubereich C und D erstellt werden müssen. Sofern die Tiefgarage erstellt wird, bevor Bauvorhaben auf den Grundstücken A1-A4 bestehen, wird der massgebliche Bedarf anhand des Richtprojekts berechnet. Absatz 4 stellt klar, dass die Parkfelder in diesem Fall unabhängig von der Realisierung der Gebäude erstellt und genutzt und damit z. B. auch anderweitig vermietet werden dürfen. In diesem Fall ist jedoch sicherzustellen, dass die Parkfelder bei einer Bebauung der übrigen Baubereiche, als Pflichtparkplätze für diese Baubereiche zur Verfügung stehen.

Werden im umgekehrten Fall die Baufelder A1-A4 vor der Erstellung der Tiefgarage neu bebaut, müssen die erforderlichen Parkfelder (temporär) anderweitig nachgewiesen werden. Die nachgewiesenen Parkfelder müssen sich im räumlichen Umfeld der Bebauung befinden, so dass diese auch tatsächlich als Parkfelder für die Bebauung genutzt werden können. Absatz 6 enthält eine Ausnahmebestimmung, wonach Abweichungen von der erforderlichen Anzahl Pflichtparkfelder bewilligt werden können. Dies kann z. B. dann nötig werden, wenn es sich als sehr schwierig herausstellt, die erforderlichen Parkfelder im räumlichen Umfeld nachzuweisen.

Temporärer Nachweis

Mit separaten vertraglichen Regelungen zwischen der Stadt und dem Grundeigentümer von Parzelle 6484 wird beabsichtigt die Pflicht zur Erstellung der Tiefgarage und das «zur Verfügung stellen» auf den Grundstücken von den Baufeldern C und D zu sichern. Die grundbuchlichen und finanziellen Vereinbarungen hinsichtlich der Nutzung der Parkplätze durch die Eigentümerschaften der Baufelder A1 bis A4 sind separat zwischen den betroffenen Grundeigentümerschaften zu regeln.

Ergänzende vertragliche Regelungen nötig

Der Nachweis zu der Anzahl Auto- und Veloabstellplätzen basiert auf den Flächenvorgaben gemäss Gestaltungsplan.

Nachweis Auto- und Veloabstellplätze

		Gewerbe		Wohnen		
Baufeld A1						
Total GF gemäss GP	2070	min. GF	414	max. GF	1656	
Auto	Beschäftigte		1.0	Bewohner	8.3	
	Kunden		0.5	Besucher	0.2	
	Total		1.5	Total	8.5	10.0
Velo	Beschäftigte		0.9	Bewohner	41.4	
	Kunden		0.7	Besucher	0.0	
	Total		1.6	Total	41.4	43.0
Baufeld A2						
Total GF gemäss GP	1200	min. GF	240	max. GF	960	
Auto	Beschäftigte		0.6	Bewohner	4.8	
	Kunden		0.3	Besucher	0.1	
	Total		0.9	Total	4.9	5.8
Velo	Beschäftigte		0.5	Bewohner	24.0	
	Kunden		0.4	Besucher	0.0	
	Total		0.9	Total	24.0	24.9
Baufeld A3						
Total GF gemäss GP	1400	min. GF	280	max. GF	1120	
Auto	Beschäftigte		0.7	Bewohner	5.6	
	Kunden		0.3	Besucher	0.2	
	Total		1.0	Total	5.8	6.8
Velo	Beschäftigte		0.6	Bewohner	28.0	
	Kunden		0.5	Besucher	0.0	
	Total		1.1	Total	28.0	29.1
Baufeld A4						

Total GF gemäss GP	1510	min. GF	302	max. GF	1208	
	Auto	Beschäftigte	0.8	Bewohner	6.0	
		Kunden	0.3	Besucher	0.2	
		Total	1.1	Total	6.2	7.3
	Velo	Beschäftigte	0.7	Bewohner	30.2	
		Kunden	0.5	Besucher	0.0	
		Total	1.2	Total	30.2	31.4
Baufeld B						
Total GF gemäss GP	4570	min. GF	1828	max. GF	2742	
	Auto	Beschäftigte	4.6	Bewohner	13.7	
		Kunden	2.1	Besucher	0.4	
		Total	6.7	Total	14.1	20.8
	Velo	Beschäftigte	4.1	Bewohner	68.6	
		Kunden	3.0	Besucher	0.0	
		Total	7.1	Total	68.6	75.7
Baufeld C						
Total GF gemäss GP	3840	min. GF	384	max. GF	3456	
	Auto	Beschäftigte	1.0	Bewohner	17.3	
		Kunden	0.4	Besucher	0.5	
		Total	1.4	Total	17.8	19.2
	Velo	Beschäftigte	0.9	Bewohner	86.4	
		Kunden	0.6	Besucher	0.0	
		Total	1.5	Total	86.4	87.9
Baufeld D						
Total GF gemäss GP	3210	min. GF	321	max. GF	2889	
	Auto	Beschäftigte	0.8	Bewohner	14.4	
		Kunden	0.4	Besucher	0.4	
		Total	1.2	Total	14.9	16.1
	Velo	Beschäftigte	0.7	Bewohner	72.2	
		Kunden	0.5	Besucher	0.0	
		Total	1.2	Total	72.2	73.5
TOTAL AUTO					86	
TOTAL VELO					365	

Annahmen:

Anrechenbare Geschossfläche = massgebliche Geschossfläche

Für Kundenparkplätze Auto wurde ein Wert von 1 PP / 260 mGF angenommen

Für Beschäftigtenparkplätze Velo wurde ein Wert von 1PP / 450 mGF angenommen

Für Kundenparkplätze Velo wurde ein Wert von 1PP / 600 mGF angenommen

Tabelle 4 Herleitung Anzahl Auto- und Veloabstellplätze gemäss Bestimmungen GP Herti

Das Richtprojekt verortet gesamthaft 89 Parkplätze auf dem Areal. Dieser Nachweis übersteigt die Vorgabe gemäss Tabelle 4. Ebenfalls beinhaltet das Richtprojekt Aussagen zum Bedarf an Veloabstellplätze gemäss den massgeblichen Geschossflächen sowie deren Verortung im Grundriss.

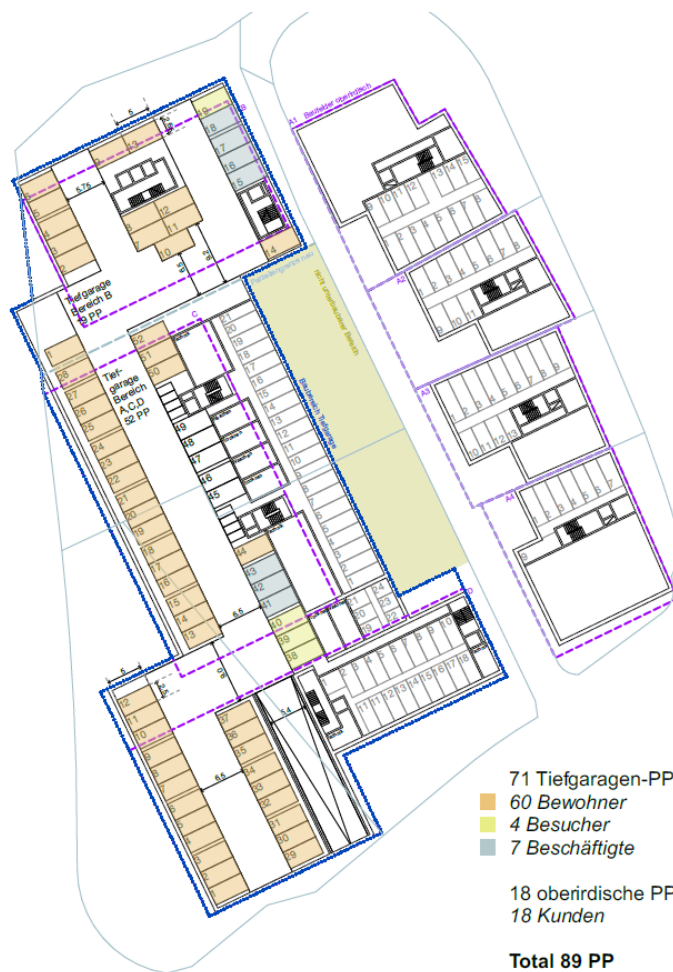


Abbildung 29 Nachweis Parkierung gemäss Richtprojekt

3.4.3 Art. 24 Fuss- und Veloverkehr

Der GP Herti legt verschiedene Fuss- und Veloverbindungen fest. Dabei handelt es sich einerseits um öffentlich zugängliche Fussverbindungen auf privatem Grund sowie um öffentliche Fuss- und Velowege auf städtischem Grund. Die Sicherung der Wegrechte erfolgt über privatrechtliche Dienstbarkeiten oder sonstige Verträge.

Fuss- und Veloverbindungen

Die Werte zur Berechnung des Bedarfs von Veloabstellplätzen richten sich nach der Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen des Kantons Zürich vom Oktober 1997. Der GP Herti enthält dabei Vorgaben für die räumliche Anordnung der Veloabstellplätze. Es wurden die Vorgaben des GP Bülach Nord übernommen.

Bedarf an Veloabstellplätzen

Der Gestaltungsplan Bülach Nord fordert die Realisierung von 300 Bike+Ride Veloabstellplätzen im Gebiet Herti. Zusätzlich zu den gemäss Art. 12 Absatz 6 geforderten öffentlich nutzbaren Bike+Ride Veloabstellplätzen im Erdgeschoss von Baubereich B sind an der im Situationsplan 1:500 schematisch bezeichneten Stelle mindestens weitere 180 witterungsgeschützte, öffentlich nutzbare Bike+Ride Veloabstellplätze zu realisieren. Doppelstöckige Anlagen sind zulässig. Es handelt sich um öffentlich nutzbare Abstellplätze, die nicht an den Standardbedarf angerechnet werden können.

Bike+Ride Abstellplätze

3.5 E. Energie und Umwelt

3.5.1 Art. 25 Energie

Mit der im April 2021 beschlossenen Änderung des Energiegesetzes des Kantons Zürich sind die energetischen Anforderungen gestiegen. Im kantonalen Energiegesetz nicht geregelt ist die Wahl des Energieträgers für den thermischen Energiebedarf. Der GP Herti bestimmt darum, dass der jeweils gültige Energieplan der Stadt Bülach massgebend ist für die Wahl des Energieträgers für thermische Energie. Im Gebiet Herti wird im Energieplan diesbezüglich die Grundwassernutzung als erste Priorität angegeben. Sofern Grundwasser nicht als Energieträger im Gebiet Herti genutzt wird, ist dies zu begründen. Diese Bestimmung wurde aus dem GP Bülach Nord übernommen.

Berücksichtigung
Energieplan Stadt
Bülach

3.5.2 Art. 26 Ver- und Entsorgung

Die Entsorgung und deren Standort muss im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens mit einem Ver- und Entsorgungskonzept festgelegt werden (siehe unten). Erfolgt diese über eine zentrale Unterflurabfallsammelstelle, so ist sie im südlichen Teil des Gebiets an der im Situationsplan 1:500 schematisch bezeichneten Stelle anzuordnen. Damit sind Unterflursammelstellen dort möglich. Die Anforderung gemäss der kommunalen Abfallverordnung, wonach Unterflursammelstellen erst ab 40 Wohneinheiten zulässig sind, wird im Endausbau eingehalten und entspricht den Ausführungsbestimmungen der Stadt Bülach.

Unterflurabfallsam-
melstellen

Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens ist ein Ver- und Entsorgungskonzept zu erstellen, welches Aussagen macht über den nachhaltigen Umgang mit Wasser, Abwasser, Energie und Abfall. Die Anlagen sind gut in die Umgebungsgestaltung zu integrieren und haben den Anforderungen gemäss Gestaltungsleitbild zu entsprechen.

Ver- und Entsor-
gungskonzept

Der GP Hertig legt fest, dass der Abflussbeiwert über den ganzen Perimeter maximal 0.4 betragen darf, sofern der jeweils aktuell gültige GEP der Stadt Bülach keine strengere Vorgabe vorsieht. Der definierte Abflussbeiwert von 0.4 deckt sich mit der künftigen Festlegung im revidierten GEP. Ein Konzept für das Regenwassermanagement ist frühzeitig mit den Behörden, spätestens mit der Baueingabe aufzuzeigen und zu koordinieren.

Entwässerung und
Regenwasserman-
agement

3.5.3 Art. 27 Störfallvorsorge

Artikel 27 übernimmt die Regelungen des GP Nord betreffend die Störfallvorsorge.

Störfallvorsorge

3.5.4 Art. 28 Etappierung

Das Richtprojekt wurde so ausgestaltet, dass die verschiedenen Baubereiche weitgehend unabhängig voneinander realisiert werden können. Die etappenweise Bebauung ist zulässig. Jede Etappe muss in sich eine Lösung von städtebaulich und freiräumlich hoher Qualität ergeben und eine funktionsfähige Erschliessung gewährleisten. Temporäre Erschliessungs- und Parkierungslösungen wie etwa die Anordnung von Parkfeldern oder

Etappierung mög-
lich

Erschliessungswegen auf anderen, noch nicht überbauten Baubereichen sowie temporäre Freiraumlösungen sind zulässig. Die Bestimmungen zur Etappierung ersetzen die diesbezüglichen Vorgaben des GP Bülach Nord.

Aufgrund der heterogenen Grundeigentümerstruktur sowie der Abhängigkeiten in Bezug auf die Erstellung der Parkierung und der Freiräume werden die Entwicklungsetappen teilweise vorgegeben. So ist die Bebauung der Baubereiche C und D gleichzeitig vorzunehmen aufgrund der gemeinsamen Tiefgarage. Darüber hinaus wird insbesondere geregelt, in welchen Bebauungsetappen die Freiräume zu realisieren sind.

Erstellung der Freiräume vorgegeben

Die Realisierung des Gleisparks ist abhängig vom Neubau des Bushofs Mitte. Weil durch den Neubau des Bushofs die Flächen des Gleisparks allenfalls als Installationsflächen benötigt werden, kann der Gleispark erst mit der Realisierung des Bushofs Mitte erstellt werden. Falls der Neubau Bushof Mitte vorgängig zu den ersten Bauvorhaben des GP Herti erstellt worden ist, muss der Gleispark mit der Bebauung von Baufeld B erstellt werden.

Abhängigkeit Bushof und Gleispark

3.6 G. Schlussbestimmungen

3.6.1 Art. 29 Inkrafttreten

Der öffentliche Gestaltungsplan tritt am Tag nach der öffentlichen Bekanntmachung der rechtskräftigen Genehmigung durch die Baudirektion in Kraft. Der Stadtrat publiziert das Datum der Inkraftsetzung.

Inkrafttreten nach öffentlicher Bekanntmachung der Genehmigung

4. Mehrwertausgleich

Bei der öffentlichen Planaufgabe gemäss § 7 Abs. 2 PBG ist die Mehrwertprognose für die von der Planungsmassnahme betroffenen Grundstücke gesamthaft bekannt zu geben (Gesamtprognose, § 11 Abs. 3 MAV1). Der prognostizierte Mehrwert über alle Grundstücke im Perimeter des Gestaltungsplans Herti beträgt 5.36 Mio.Fr.

A1 Umgang mit Bestimmungen GP Bülach Nord

Die Bestimmungen des öffentlichen Gestaltungsplan Herti übernehmen oder präzisieren die innerhalb des Perimeters relevanten Vorgaben des Gestaltungsplan Bülach Nord. In der folgenden Synopse wird der Umgang mit den Bestimmungen des GP Bülach Nord im GP Herti erläutert:

Bestimmungen Gestaltungsplan Bülach Nord	Umgang im Gestaltungsplan Herti
<p>1. Zweck</p> <p>Ziel: Mischnutzung in qualitativ hochwertiger, baulich verdichteter Umgebung</p> <p>1 Der öffentliche Gestaltungsplan Bülach Nord (nachfolgend Gestaltungsplan genannt) schafft die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine gestalterische Aufwertung und nachhaltige Weiterentwicklung des Gebiets Bülach Nord.</p> <p>2 Mit dem Gestaltungsplan sollen insbesondere folgende Ziele erreicht werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Ermöglichung von städtebaulich und architektonisch besonders gut gestalteten Überbauungen, — Ermöglichung einer dichten Bauweise, u.a. durch den Einsatz von Hochhäusern, — Sicherstellung einer dem Nachhaltigkeitsprinzip folgenden Stadtentwicklung, — Förderung einer ausgewogenen Nutzungsdurchmischung mit einem angemessenen Wohnanteil, — Förderung publikumsbezogener Nutzungen an Passantenlagen, — Schaffung öffentlicher 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, — Sicherstellung einer rationellen Erschliessung der Baufelder, — Sicherstellung von Lärmschutzmassnahmen entlang der Bahnlinie und entlang der Schaffhauserstrasse durch geeignete städtebaulich verträgliche Massnahmen (planerische, gestalterische, bauliche Interventionen), — Aufzeigen der Massnahmen, welche sich aus der Störfallvorsorge ergeben, — Beitrag an die Erreichung des bimodalen Modalsplitzziels von 21% ÖV-Anteil (Jahr 2030) für die Region Unterland. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Neuverkehr im Gestaltungsplanperimeter soll 55% erreichen. 	<p>Zweck und Ziele in, für das Areal, präzisierter Form im GP-Herti integriert. Siehe Art. 1</p>

2. Bestandteile und Geltungsbereich

Situationsplan, Höhenkurvenplan und Bestimmungen

1 Der Geltungsbereich des Gestaltungsplans ist im zugehörigen Situationsplan 1:1'000 festgehalten, der zusammen mit dem „Höhenlinienplan Teilgebiet D“ integrierender Bestandteil dieser Bestimmungen ist.

2 Der Situationsplan ist massgebend für:

- den örtlichen Geltungsbereich der Bestimmungen,
- die Abgrenzung der Teilgebiete A, B, C, D und E,
- die Abgrenzung der Baufelder A1–A2, B1a, B1b, B2, C1–C2, D1–D3 und E,
- die generelle Lage der geplanten Verkehrswege,
- die generelle Lage für Plätze und Pärke,
- den Ausschluss von Zugängen für Motorfahrzeuge,
- den Bereich für den Bushof,
- die Lage der Baumreihen,
- die Perimeter der Detailgestaltungspläne,
- die Baubegrenzungslinien gegenüber Strassen und Wegen,
- die örtlich begrenzte Zulassung von Hochhäusern im Sinne von § 282 ff PBG, samt Vorranggebiet für Hochhäuser
- die ungefähre Lage von Park+Ride-, Bike+Ride, Kiss+Ride-Anlagen sowie des Taxistands.

3 Ergänzende Regelungen über Erschliessung sowie gemeinschaftliche Ausstattungen und Ausrüstungen erfolgen durch öffentlich-rechtliche Verträge, Quartierpläne, ergänzende Detailgestaltungspläne oder Detailprojekte.

4 Die im Plan bezeichneten Festlegungen sind verbindlich. Die übrigen Planeelemente und der Planungsbericht sind für Folgeplanungen und die Beurteilung von Bauprojekten wegleitend.

Perimeter des GP Herti stützt sich auf den Geltungsbereich des GP Nord bzw. der Abgrenzung des Teilgebiets A. Siehe Art. 3

3. Ergänzendes Recht

Verhältnis zur BZO und zum übergeordneten Recht

1 Der vorliegende Gestaltungsplan wird durch die Legislative festgesetzt im Sinne von § 83 ff PBG.

2 Baulinien und deren Wirkung gemäss § 279 Abs. 2 PBG sowie die Grenzabstände gemäss § 270 Abs. 2 PBG bezüglich Gebäudehöhe und Abständen sind nicht anwendbar.

3 Wo der Gestaltungsplan nichts anderes bestimmt, sind die jeweils gültige Bau- und Zonenordnung (BZO) der Stadt Bülach

Sinnngemässe Übernahme. Siehe Art. 2

sowie das übergeordnete kantonale und eidgenössische Recht massgebend.

4. Qualitätssicherung

Durchführung von Konkurrenzverfahren oder Aufstellung von Detailgestaltungsplänen

1 Zur Erlangung von Projekten für Bauten und Anlagen in den Teilgebieten A, C und D sowie für den Bushof sind entweder qualifizierte Konkurrenzverfahren durchzuführen oder private Detailgestaltungspläne aufzustellen. Unabhängig vom gewählten Verfahren müssen Vorgaben zu den folgenden Inhalten gemacht werden:

- Nutzungsverteilung,
- Zahl, Lage und äussere Abmessungen der Bauten unter Berücksichtigung eines lärmtechnischen Gutachtens,
- arealinterne Zugänge und Wege (inkl. Notzufahrten),
- Lage von Ein- und Ausfahrten von Tiefgaragen,
- Anzahl, Lage und Bewirtschaftung der Abstellplätze,
- Lage, Grösse und Ausstattung der Bepflanzung, Freiräume und Aussenräume,
- Raumsicherung der öffentlich zugänglichen Platzbereiche,
- Anforderung einer besonders guten Gestaltung.

2 Private Detailgestaltungspläne, die von den Vorgaben des vorliegenden öffentlichen Gestaltungsplans und der Bau- und Zonenordnung nicht abweichen, bedürfen nur der Zustimmung durch den Stadtrat.

3 Der Stadtrat kann die Grundeigentümer bei Vorliegen von besonders guten Projekten und mit durchgeführtem Konkurrenzverfahren von der Aufstellung von Detailgestaltungsplänen entbinden, sofern diese nicht gegen die gültige BZO bzw. den vorliegenden öffentlichen Gestaltungsplan verstossen. Im Zusammenhang mit Bewilligungsverfahren kann die Kommission für Stadtgestaltung und, wo inventarisierte Objekte betroffen sind, die kantonalen Denkmalpflege oder eine ausgewiesene Fachperson beigezogen werden.

4 Die Detailgestaltungspläne im Bereich des Bushofs sind in Absprache mit der SBB zu erarbeiten. Dabei sind die Umsteigebeziehungen Bahn–Bus und die Platzgestaltung prioritär zu bearbeiten und zu beurteilen.

Mobilitätskonzept

5 Für die Teilgebiete C und D ist jeweils ein Mobilitätskonzept zu erarbeiten. Darin sollen Massnahmen aufgezeigt werden, wie das bimodale Modalsplitziel sowie der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Neuverkehr gemäss Ziff. 1 Abs. 2 erreicht werden kann.

Der Gestaltungsplan Herti versteht sich nicht als Detailgestaltungsplan im Sinne des Rahmengestaltungsplan Bülach Nord. Der öffentliche Gestaltungsplan Herti ist ein eigenständiger Sondernutzungsplan, welcher auf den Bestimmungen des Gestaltungsplans Bülach Nord beruht.

Der GP Herti ging aus einem Konkurrenzverfahren hervor. Die Anforderungen des GP Nord sind entsprechend erfüllt. Der Einbezug der SBB wurde vorgenommen.

Betrifft nicht das Teilgebiet A, in welchem der GP Herti sich befindet.

<p>6 Das Mobilitätskonzept ist gleichzeitig mit dem ersten Bauvorhaben auf dem jeweiligen Baufeld der Baubehörde zur Bewilligung vorzulegen.</p>	
<p>5. Nutzweise</p> <p><u>Zulässige und unzulässige Nutzungen</u></p> <p>1 Im ganzen Gestaltungsplanperimeter sind bis auf den markierten Bereich im Teilgebiet B, in dem stark störende Betriebe zulässig sind, Wohnungen, Handels- und Dienstleistungsbetriebe, Schulen und höchstens mässig störende gewerbliche und kulturelle Betriebe gestattet.</p> <p>2 Bei Wohnnutzungen mit Dienstleistungen, wie z.B. Alterswohnen und betreutes Wohnen sowie Atelierwohnungen, können die gewerblichen Anteile wie Wäscherei, Spitex, Café, Therapieräume, Büros, Bildungsstätten etc. dem Gewerbeanteil gemäss Tabelle Ziffer 6.2 zugerechnet werden. Sämtliche Räume von Betrieben für die kurzzeitige Beherbergung von Gästen wie Hotels, Motels, Jugendherbergen u. dgl. gelten im Sinne von Ziffer 6.2 als Gewerbeanteil.</p> <p>3 Läden sind bis zu einer Verkaufsfläche von 1'500 m² pro Ladeneinheit zulässig. Pro Gebäude resp. Gebäudezusammenschlüsse sind Verkaufsflächen bis höchstens 2'000 m² zulässig. Ausgenommen von dieser Beschränkung ist die im Plan bezeichnete Bülachguss-Baute im Baufeld C1.</p> <p>4 Verkehrsintensive Einrichtungen (VE) in Abweichung zu Art. 3.2 Abs. 3 BZO sind nur zulässig, wenn die Umweltverträglichkeit (Luft und Lärm) und die Verträglichkeit der zusätzlichen Verkehrsbelastung (Kapazität) für das Strassennetz und die angrenzenden Quartiere mit einem Gutachten nachgewiesen wird.</p> <p>5 Im ganzen Gestaltungsplanperimeter sind keine Fachmärkte, Einkaufszentren und Grosszentren zulässig. Ausgenommen davon ist die im Plan bezeichnete Bülachguss-Baute im Baufeld C1.</p> <p>6 Sexgewerbliche Einrichtungen sowie Freitodbegleitungen sind in den Teilgebieten A und C sowie im Baufeld D1 nicht zulässig.</p>	<p>Sinngemässe Übernahme Absatz 1 und 2. Absatz 3 bis 5 wurden gemäss Artikel 12 präzisiert. Im Areal Herti sind verkehrsintensive Einrichtungen (VE) sowie Läden mit einer Verkaufsfläche von mehr als 500 m² nicht zulässig.</p>
<p><u>Nutzungen im Erdgeschoss</u></p> <p>7 In Abweichung zu Art. 3.2 Abs. 2 BZO ist Wohnen auch im Erdgeschoss zulässig, sofern mit geeigneten Massnahmen ein klarer Übergang zwischen privaten und öffentlichen bzw. halböffentlichen Bereichen ausgebildet wird und öffentliche Pärke und Plätze dadurch nicht negativ beeinträchtigt werden.</p> <p>8 Im Teilgebiet A sind im Erdgeschoss vorwiegend publikumsbezogene Nutzungen anzuordnen.</p>	<p>Übernahme der Bestimmung mit Präzisierung bezüglich Verortung der publikumsbezogenen Nutzungen.</p>
<p>6. Grundmasse</p> <p><u>Teilgebiete</u></p>	<p>Gesamtbaumasse von Baufeld A1 und A2 wird übernommen. Aufteilung auf Baufeld A1 und A2 allerdings nicht möglich, da die</p>

<p>1 Wo nachfolgend nichts anderes festgelegt ist, kommt Ziffer 3.3 dieser Bestimmungen zur Anwendung.</p>	<p>Grenzziehung nicht mit GP Herti übereinstimmt.</p>
<p><u>Baufelder</u> 2 Gebäude dürfen nur innerhalb der im Plan bezeichneten Baufelder erstellt werden. Die Baubereiche gehen bestehenden Abstandsvorschriften vor. Ausserhalb der Baubereiche sind keine oberirdischen Gebäude zulässig. Es gelten folgende Grundmasse: (Baufeld A1 und A2)</p>	<p>Das Nutzungsmass wird im GP Herti durch eine maximale anrechenbare Geschossfläche (aGF) für die jeweilige Baubereiche geregelt. Der Umrechnungsfaktor beträgt 0.9 zur Geschossfläche (GF). Das Nutzungsmass im GP Herti richtet sich im Total an der Baumasse gemäss GP Bülach Nord für die Baufelder A1 und A2 von 62'000m³.</p>
<p>Baumasse: Baufeld A1 max. 14'000m³ Baufeld A2 max. 48'000m³ Total max. 62'000m³ Sind die Voraussetzungen gemäss Ziff. 6.3 erfüllt, erhöht sich die Baumasse im Baufeld A1 um 6'000 m³ auf 20'000 m³.</p>	<p>Maximaler Wohnanteil über alle Baufelder wird geringfügig angepasst, siehe Erläuterung zu Art. 10 Nutzungsmass. Bei etappierter Bebauung kann es zu temporären Abweichungen kommen.</p>
<p>Wohnanteil: Baufeld A1 max. 60% Baufeld A2 max. 80% Für die Berechnung der Wohn- und Gewerbeanteile ist die effektiv realisierte Baumasse pro Baufeld massgebend.</p>	<p>Minimaler Gewerbeanteil über alle Baufelder wird übernommen. Aufteilung auf A1 und A2 nicht möglich. Abweichung bei Gesamthöhe mit maximaler Höhenkote im Baubereich B, welche ein Gebäude von 36.4m zulässt.</p>
<p>Gewerbeanteil: Baufeld A1 min. 40% Baufeld A2 min. 20% Für die Berechnung der Wohn- und Gewerbeanteile ist die effektiv realisierte Baumasse pro Baufeld massgebend.</p>	
<p>Gesamthöhe: Baufeld A1 max. 21m Baufeld A2 max. 17m Gesamthöhe = Summe aus Gebäudehöhe und Firshöhe; Überbauten wie Liftüberfahrten, Klimazentralen, Abluftrohre u. dgl. So wie kleinere technisch bedingte Aufbauten und Anlagen zur Gewinnung von erneuerbarer Energie dürfen die Gesamthöhe um das technisch notwendige Mass überschreiten.</p>	
<p><u>Erweiterungsfläche</u> 3 Wird der Bushof ganz oder zu wesentlichen Teilen in den Baufeldern B1a und/oder B1b realisiert, kann das Baufeld A1 um die im Plan bezeichnete Erweiterungsfläche vergrössert werden.</p>	<p>Mit der Überprüfung des Flächenbedarfs für den Neubau Bushof Mitte (Machbarkeitsstudie 2021) hat sich gezeigt, dass die als Erweiterungsfläche im GP Bülach Nord bezeichnete Fläche für den Bushof beansprucht werden wird. Die Bestimmung wird daher im Sinne einer Präzisierung gestrichen.</p>
<p><u>Ausnützungsbonus für öffentliche Einrichtungen</u> 4 Für dauernde quartierbezogene öffentliche Einrichtungen (z.B. Schulen, Turnhalle, Gemeinschaftsräume, Bike+Ride-Anlagen,</p>	<p>Auf die Übernahme des Ausnützungsbonus wird im Sinne einer Präzisierung verzichtet, da die Nutzungsmöglichkeiten im Richtprojekt überprüft wurden und entsprechende Flächenbedürfnisse für öffentliche</p>

<p>Alterswohnraum im öffentlichen Interesse u. dgl.) darf die Ausnützung um höchstens 2% der zulässigen Baumasse erhöht werden. Die Zweckbindung ist vor Baubeginn im Grundbuch anzumerken. Solche Ausnützungserhöhungen sind bei der Berechnung der zulässigen Wohn- und Gewerbeanteile nicht zu berücksichtigen.</p>	<p>Einrichtungen wie B&R-Anlage fix in das vorgegebene Maximum des Nutzungsmasses integriert worden ist.</p>
<p><u>Arealüberbauung</u> 5 Der Ausnützungsbonus für Arealüberbauungen gemäss § 69 ff PBG kann nicht zur Anwendung gebracht werden.</p>	<p>Die BZO sieht keine Arealüberbauung für die Zentrumszone vor. Daher für das Areal Herti nicht relevant.</p>
<p><u>Baumassentransfer</u> 6 Zwischen unmittelbar angrenzenden Baufeldern dürfen maximal 20% der zulässigen Baumasse des entgegennehmenden Baufelds verschoben werden. Abweichend dazu darf die gesamte Baumasse des Baufelds D3 ausschliesslich für gewerbliche Nutzung in das Baufeld D1 übertragen werden.</p>	<p>Auf einen Baumassentransfer wird verzichtet. Aussage zur Aufteilung A1 und A2 gemäss GP Bülach Nord ist nicht möglich, da die Grenzziehung nicht mit GP Herti übereinstimmt.</p>
<p><u>Hochhäuser</u> 7 Im Baufeld D1 sind Hochhäuser gemäss § 282 PBG bis zu einer Höhe von maximal 488 m ü.M. zulässig. Die Lage und Anzahl kann frei gewählt werden, vorausgesetzt es resultiert eine städtebaulich besonders gute Gesamtlösung. Werden Hochhäuser realisiert, ist eines zur Markierung des Stadteingangs im näheren Bereich des mittels Signatur bezeichneten Planeintrags zu platzieren.</p>	<p>Betrifft nicht das Teilgebiet A.</p>
<p><u>Geschossigkeit</u> 8 Die Aufteilung der zulässigen Nutzung auf Dach-, Unter- und Vollgeschosse ist im Rahmen der erlaubten maximalen Gesamthöhe frei.</p>	<p>Verzicht auf Übernahme. Der GP Herti präzisiert die Verortung von publikumsorientierten Nutzungen in den Erdgeschossen sowie gibt in diesen Bereichen eine minimale Geschosshöhe von 4.5 vor. Zudem enthält der GP Herti Präzisierungen zur Anordnung von Nutzungen wie Velostation und Wohnen im Erdgeschoss.</p>
<p><u>Baubegrenzungslinien</u> 9 Unabhängig von Grenz- und Strassenabständen sowie Verkehrsbaulinien können Gebäude auf die Baubegrenzungslinie gestellt werden. Allfällige Mehrhöhen- und Mehrlängenzuschläge sind dabei nicht zu beachten. Baubegrenzungslinien bezeichnen somit die maximal mögliche oberirdische Gebäudeausdehnung. Diese Regelung gilt in dem im Plan bezeichneten Abschnitt A-B nur, wenn die jeweiligen Grundeigentümer zustimmen. Wenn keine Zustimmung zwischen zwei Grundeigentümern vorliegt, haben Gebäude im Baufeld C1 einen Grundabstand von 8.00 m gegenüber der jeweiligen Parzelle einzuhalten. Zum Zweck der unterirdischen Erschliessung und der Zu- und Wegfahrt von Parkieranlagen dürfen Baubegrenzungslinien unterbaut werden, sofern keine Baulinien vorhanden sind und keine öffentlichen Interessen entgegenstehen. Gegenüber der Schaffhauser-, Schützenmatt-, Soli- und Fangletenstrasse gilt für</p>	<p>Mit der Präzisierung des Richtprojekts wurden im GP Herti neue Pflichtbaulinien sowie Baufelder festgelegt.</p>

<p>unterirdische Gebäude und Gebäudeteile ein minimaler Abstand von 6.00 m, gemessen ab der Strassengrenze am 1.1.2013.</p>	
<p>10 Im Anordnungsspielraum im Baufeld C2 gilt die Gesamthöhe des Baufelds C1.</p>	
<p>11 Baubegrenzungslinien und Verkehrsbau- linien führen nicht zu einer Höhenbeschrän- kung der Bauten im Sinne von §§ 278 - 279 PBG.</p>	
<p>12 Die Baubegrenzungslinien zwischen den Baufeldern D1 und D2 dürfen in dem im Plan festgelegten Anordnungsspielraum verscho- ben werden. Zwischen den Baubegren- zungslinien ist ein Abstand von mindestens 15.00 m einzuhalten.</p>	
<p><u>Gewachsener Boden</u> 13 Als gewachsener Boden gilt, ausser in den Baufeldern C1, C2, D1 und D2, das beste- hende Terrain vom 1.1.2013. 14 Der gewach- sene Boden in den Baufeldern C1, C2, D1 und D2 bestimmt sich durch die im Plan „Höhenli- nienplan Teilgebiete C und D“ eingetragenen Höhenkurven in Meter über Meer (m ü.M.). 15 Für die Bemessung der Gesamthöhe der im Baufeld D1 zulässigen Hochhäuser und übr- igen Gebäude gilt die in Ziffer 6.2 angegebene maximale Höhenkote.</p>	<p>Das massgebende Terrain wird durch den GP Herti pro Baufeld ausgewiesen.</p>
<p>7. Gestaltung der Bauten <u>Besonders gute Gestaltung</u> 1 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 und Farben. Für die Beurtei- lung sind die Merkmale gemäss § 71 PBG sinngemäss anwendbar.</p>	<p>Bestimmung mit Ergänzungen im GP Herti integriert.</p>
<p><u>Dachbegrünung</u> 2 Flachdächer sind extensiv zu begrünen, soweit sie nicht zur Nutzung von Sonnen- energie, als Dachgärten oder Dachterrassen genutzt werden.</p>	<p>Bestimmung mit Ergänzungen im GP Herti integriert.</p>
<p><u>Hochhäuser</u> 3 Die Gestaltung von Hochhäusern richtet sich nach den Bestimmungen von § 284 ff. PBG.</p>	<p>Bestimmung mit Ergänzungen zur Zulas- sung im Baufeld B im GP Herti integriert.</p>
<p><u>Integration der Zu- und Wegfahrten in die Gebäude</u> 4 Zu- und Wegfahrten von Sammelgaragen sind in die Gebäude zu integrieren. Abwei- chungen sind zulässig, wenn sie aus städte- baulicher Sicht vertretbar sind und sich be- sonders gut in das Gesamtbild einfügen.</p>	<p>Bestimmung mit Präzisierung im GP Herti integriert.</p>
<p>8. Umgebungsgestaltung <u>Plätze und Pärke</u> 1 In den Baufeldern C1 und D1 ist durch die Grundeigentümer mindestens je ein</p>	<p>Absatz 1 und 2 nicht relevant für das Teilge- biet A. Bestimmung unter Absatz 3 mit Präzisie- rung im GP Herti integriert.</p>

<p>öffentlich zugänglicher, aufenthaltsfreundlicher, ökologischer und entsprechend der städtebaulichen Situation angemessen dimensionierter Aussenraum für die Naherholung zu erstellen.</p>	
<p>2 Die an die Schaffhauserstrasse angrenzenden Aussenräume haben das Niveau der Schaffhauserstrasse zu übernehmen. Terrainveränderungen zur Gestaltung der Plätze und Pärke im Sinne von Ziff. 8.1 sind vorbehältlich einer besonders guten architektonisch-städtebaulichen Qualität zulässig.</p>	
<p>3 Das genaue Ausmass dieser Aussenräume wird im Rahmen eines nachfolgenden Gestaltungsplanverfahrens oder, sofern auf dieses verzichtet werden kann, des Baubewilligungsverfahrens festgelegt.</p>	
<p><u>Gemeinschaftsraum</u> 4 In den Baubereichen C1 und D1 ist je ein Gemeinschaftsraum mit einer Geschossfläche von 100 m² inkl. einer einfachen Küche und Sanitärräume als Quartiertreff für alle Altersstufen vorzusehen und dauernd zu erhalten.</p>	<p>Betrifft nicht das Teilgebiet A.</p>
<p><u>Spiel- und Ruheflächen</u> 5 Spiel- und Ruheflächen sind in die Bebauungsstruktur zu integrieren und müssen an gut besonnten Lagen und mehrheitlich abseits vom Verkehr angelegt werden. Nach Möglichkeit sind die Spiel- und Ruheflächen zusammenhängend anzuordnen, mit Vorteil an den Rändern der Plätze und Pärke. Es ist eine altersgerechte Umgebungsgestaltung für sämtliche Altersgruppen (Kinder, Jugendliche, Erwachsene und Senioren) mit den entsprechenden Ausstattungen und Einrichtungen vorzusehen und dauernd zu unterhalten.</p>	<p>Bestimmung mit Präzisierung im GP Herti integriert.</p>
<p><u>Baumreihen</u> 6 An den im Situationsplan bezeichneten Stellen sind durch die Stadt in Absprache mit den Grundeigentümern nach Massgabe der Etappierungen Baumreihen zu pflanzen. Die Grundeigentümer gewähren der Stadt ein uneingeschränktes Pflanzrecht.</p>	<p>Betrifft nicht das Teilgebiet A.</p>
<p><u>Sicherheit</u> 7 Bei der Anlegung und Gestaltung öffentlich zugänglicher Räume und Flächen, insbesondere der Parkanlagen, Parkieranlagen sowie der Strassen, Plätze und Wege ist den Sicherheitsbedürfnissen der Bevölkerung Rechnung zu tragen.</p>	<p>Verzicht auf Übernahme.</p>
<p><u>Bepflanzung</u> 8 Es sind nur standortgerechte Bäume und Pflanzen zu verwenden.</p>	<p>Bestimmung mit Ergänzungen im GP Herti integriert.</p>
<p>9. Verkehr <u>Zu- und Wegfahrten für Motorfahrzeuge</u> 1 Innerhalb der im Plan mit Kreuzen bezeichneten Bereiche dürfen, ausser Notzugänge</p>	<p>Betrifft nicht das Teilgebiet A.</p>

<p>für die Feuerwehr u. dgl., keine Zu- und Wegfahrten erstellt werden. Ausserhalb dieser Bereiche können die für die Erschliessung notwendigen Grundstückszufahrten und Ein- und Ausfahrten von Tiefgaragen angeordnet werden, wenn die Verkehrssicherheit gewährleistet ist.</p>	
<p><u>Fusswegverbindung</u> 2 Zwischen den im Plan bezeichneten Richtungspunkten sind öffentliche Fusswegverbindungen zu erstellen.</p>	<p>Bestimmung mit Präzisierung im GP Herti integriert.</p>
<p><u>Radwegverbindung</u> 3 Zwischen den im Plan bezeichneten Richtungspunkten ist eine öffentliche Radwegverbindung zu erstellen.</p>	<p>Bestimmung mit Präzisierung im GP Herti integriert.</p>
<p><u>Bereich für Bushof</u> 4 Im Bereich des Bushofs ist die notwendige Anzahl witterungsgeschützter Busanleganten zu realisieren. Die genaue Lage und Ausgestaltung des Bushofs sind in einem Konkurrenzverfahren zu ermitteln.</p>	<p>Keine Bestimmungen zum Bereich für Bushof, da Bushof nicht Teil des GP Herti. Bereich für Neubau Bushof Mitte mit Stand Mai 2021 als Informationsinhalt im Situationsplan ergänzt. Der Bushof liegt grossmehrfach ausserhalb des Gestaltungsplanperimeter GP Herti.</p>
<p><u>Lage, Dimensionierung, Gestaltung</u> 5 Die Lage der Zugänge, Strassen, Wege, Unterführungen etc. ist im Plan nur schematisch dargestellt. Die genaue Lage, Dimensionierung, Gestaltung etc. der Verkehrsträger sind mit der Detailprojektierung in Absprache mit den zuständigen Instanzen der Stadt bzw. im Bewilligungsverfahren festzulegen.</p>	<p>Präzisierung zu Lage der Zugänge, Strassen, Wege sowie deren Dimensionierung und Gestaltung im GP Herti integriert.</p>
<p>10. Parkierung</p>	<p>Übernahme der Berechnungsgrundlage. Für die Ermittlung des Bedarfs gilt im GP Herti ebenfalls die Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen des Kantons Zürich vom Oktober 1997.</p>
<p><u>Berechnung der Anzahl Personenwagenabstellplätze</u></p>	<p>Abgewichen wird unter Absatz 2 bei der Festlegung des Reduktionsfaktor. Es werden entgegen dem GP Bülach Nord sowohl minimale als auch maximale Reduktionsfaktoren festgelegt.</p>
<p>1 Die Berechnung der Anzahl Personenwagenabstellplätze richtet sich nach der jeweils gültigen kantonalen Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen.</p>	<p>Aufteilung gemäss Baufelder A1 und A2 nicht möglich. Massgeblicher Bedarf in Prozent des Grenzbedarfs :</p>
<p>2 Aufgrund der Erschliessungsqualität durch den ÖV ist die Zahl der Personenwagen-Abstellplätze gemäss nachfolgenden Werten in Prozent (%) des Normbedarfs gemäss der kantonalen Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen festgelegt. Für Teilgebiete, die von mehr als einer Güteklasse betroffen sind, werden entsprechend der Flächenanteile Durchschnittswerte festgelegt. Der Mindestwert legt die Zahl der minimal erforderlichen Fahrzeugabstellplätze fest (Pflichtplätze), der Höchstwert die Zahl der maximal zulässigen Fahrzeugabstellplätze. Im Rahmen dieser Minimal- und Maximalvorschrift kann der Bauherr die zu erstellende Parkplatzzahl frei bestimmen. Im Teilgebiet A darf der Mindestwert für alle Benutzerkategorien nicht überschritten werden.</p>	<p>Bewohner: min. 40% / max. 60% Beschäftigte: min. 20% / max. 30% Besucher / Kunden: min. 30% / max. 45%</p>
<p>(Für Baufelder A1 und A2)</p>	<p>Absatz 3 betrifft nicht das Teilgebiet A. Bestimmung unter Absatz 4 und 5 mit Präzisierung im GP Herti integriert.</p>
<p>Bewohner: min. 40% / max. 40%</p>	<p>Der folgende Abschnitt aus Artikel 10 Absatz 4 wird aufgrund der technischen Umsetzbarkeit bei der vorhandenen Anzahl an Grundeigentümer im Perimeter des GP Herti nicht übernommen: «Die Grundeigentümerschaft ist verpflichtet, die minimal erforderliche Anzahl Abstellplätze planerisch nachzuweisen und diese</p>

<p>Beschäftigte: min. 20% / max. 20%</p> <p>Besucher, Kunden: min. 30% / max. 30%</p> <p>3 Für die Nutzungen in der im Plan bezeichneten Bülachguss-Baute im Baubereich C1 sind zusätzlich zu den erlaubten Motorfahrzeugabstellplätzen gemäss Ziffer 10.2 weitere 50 Besucher-/ Kunden-Parkplätze gestattet.</p> <p>4 Der Stadtrat kann eine gegenüber Ziff. 10 Abs. 2 reduzierte Anzahl Parkplätze für autoarme Nutzungen wie autofreies Wohnen, Alterswohnen, Car-Sharingmodelle u. dgl. bewilligen, sofern ein reduzierter Bedarf über ein Mobilitätskonzept nachgewiesen und durch ein Controlling dauerhaft sichergestellt wird. Von der Reduktion generell ausgenommen sind Besucher-, Kunden- und Behindertenparkplätze. Die Grundeigentümerschaft ist verpflichtet, die minimal erforderliche Anzahl Abstellplätze planerisch nachzuweisen und diese bei wiederholten Abweichungen von den Vorgaben des Mobilitätskonzepts zu realisieren. Ist die nachträgliche Realisierung unverhältnismässig, ist für alle fehlenden Pflichtparkplätze eine Ersatzabgabe im Sinne der Parkplatzverordnung der Stadt Bülach zu leisten. Diese Verpflichtung ist vor Baubeginn als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch anmerken zu lassen.</p> <p>5 Parkplätze dürfen unabhängig von bereits realisierten Gebäuden erstellt werden. Mit der letzten Bauetappe ist die minimale Anzahl Parkplätze pro Baufeld zu erfüllen.</p>	<p>bei wiederholten Abweichungen von den Vorgaben des Mobilitätskonzepts zu realisieren. Ist die nachträgliche Realisierung unverhältnismässig, ist für alle fehlenden Pflichtparkplätze eine Ersatzabgabe im Sinne der Parkplatzverordnung der Stadt Bülach zu leisten. Diese Verpflichtung ist vor Baubeginn als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch anmerken zu lassen.»</p>
<p><u>Berechnung der Abstellplätze für Fahrräder/Mofas</u></p> <p>6 Die Berechnung der Anzahl Abstellplätze für Fahrräder und Mofas richtet sich nach der Parkplatzverordnung der Stadt Bülach 1996 / Teilrevision 2008. Für Wohnnutzungen können jene Flächen der Kellerabteile mit 1.5 m2 pro Fahrrad angerechnet werden, welche über dem Mindestmass für Kellerabteile liegen. Insgesamt können in den Kellerabteilen maximal 50% des Pflichtbedarfs für Wohnnutzung angerechnet werden. Der Rest ist in genügend grossen, leicht zugänglichen Abstellräumen in der Nähe der Hauseingänge zu platzieren. Der Weg von den Veloabstellplätzen ins Freie darf nicht über steile Treppen oder steile Rampen führen.</p>	<p>Abweichung bei Berechnung des Bedarfs an Veloabstellplätze. Für die Ermittlung des Bedarfs gilt im GP Herti die Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen des Kantons Zürich vom Oktober 1997.</p>
<p><u>Park+Ride-Abstellplätze</u></p> <p>7 An den im Plan bezeichneten Stellen sind Park+Ride-Abstellplätze einzurichten. Die maximale Anzahl an Park+Ride-Abstellplätzen ist im Plan angegeben.</p>	<p>Bestimmung unter Absatz 7, 9 und 10 betreffen nicht das Teilgebiet A. Absatz 8 mit Präzisierung im GP Herti integriert.</p>
<p><u>Bike+Ride-Abstellplätze</u></p> <p>8 An den im Plan bezeichneten Stellen sind witterungsgeschützte Bike+Ride-Abstellplätze einzurichten. Die minimale Anzahl an</p>	

<p>Bike+Ride-Abstellplätzen ist im Plan angegeben.</p>	
<p><u>Kiss+Ride-Abstellplätze</u> 9 An den im Plan bezeichneten Stellen sind Kiss+Ride-Abstellplätze einzurichten.</p>	
<p><u>Taxi-Standplätze</u> 10 An der im Plan bezeichneten Stelle sind Taxi-Standplätze einzurichten.</p>	
<p><u>Parkplatzbewirtschaftung</u> 11 Alle öffentlich zugänglichen Abstellplätze für Personenwagen, welche nicht der Wohnnutzung dienen, sind lenkungswirksam zu bewirtschaften.</p>	<p>Keine Übernahme, da alle öffentlich zugängliche Abstellplätze für Personenwagen, welche nicht der Wohnnutzung dienen, auf städtischem Boden vorgesehen sind.</p>
<p><u>Lage, Dimensionierung, Gestaltung</u> 12 Die Lage der Abstellplätze gemäss Ziffer 10.6 bis 10.9 ist im Plan nur schematisch dargestellt. Die genaue Lage, Dimensionierung, Gestaltung etc. sind mit der Detailprojektierung festzulegen.</p>	<p>Präzisierung im GP Herti integriert.</p>
<p><u>Sammelgaragen</u> 13 Sämtliche Parkplätze für Bewohner/-innen und Beschäftigte sind grundsätzlich in Sammelgaragen, wo möglich in Unterniveaugaragen, zu erstellen. Entlang der Quartierserschliessungen sind nur Besucherparkplätze zulässig.</p>	<p>Bestimmung mit Präzisierung im GP Herti integriert.</p>
<p>11. Versorgung und Entsorgung <u>Schmutzabwasser, Wasser und Strom</u> 1 Die Anschlüsse an die Kanalisation, Wasser- und Stromversorgung sind beim jeweiligen Bauprojekt in Absprache mit den Behörden und den Werkverantwortlichen festzulegen. Für die Entwässerung und die Wasserversorgung des Gestaltungsplangebiets sind die Angaben des jeweils gültigen GEP und GWP massgebend.</p>	<p>Bestimmung mit Ergänzungen im GP Herti integriert.</p>
<p><u>Meteorwasser</u> 2 Unverschmutztes Meteorwasser ist, wenn möglich und verhältnismässig, dem Brauchwasserprozess zuzuführen. Ansonsten ist es in erster Priorität zu versickern und in zweiter Priorität einem Vorfluter zuzuführen.</p>	<p>Bestimmung mit Präzisierung im GP Herti integriert. Es wird ein Entsorgungskonzept verlangt.</p>
<p><u>Energieträger</u> 3 Massgebend für die Wahl des Energieträgers für die Wärme- und Kälteerzeugung sowie für die Aufbereitung von Warmwasser ist der jeweils gültige Energieplan der Stadt Bülach. Insgesamt hat der Heizenergiebedarf eines Gebäudes mindestens 20% unter dem Grenzwert der Wärmedämmvorschriften der Baudirektion Kanton Zürich (Ausgabe 2009) zu liegen. Bei einer zukünftigen Anpassung der Grenzwerte der Wärmedämmvorschriften sind jedoch immer mindestens die jeweils gültigen gesetzlichen Anforderungen zu erfüllen.</p>	<p>Bestimmung mit Ergänzung des kantonalen Energiegesetzes im GP Herti integriert.</p>

<p><u>Bauökologie</u></p> <p>4 Hinsichtlich des Wärmebedarfs ist mindestens der jeweils gültige Standard nach Minergie oder ein gleichwertiger Standard einzuhalten. Die Bauökologie richtet sich nach den KBOB/ IPB-Empfehlungen „Nachhaltiges Bauen: Baumaterialien im Hochbau“ (Ausgabe 2002). Davon ausgenommen sind Spenglerarbeiten, Kittfugen, Anteil an Recycling Beton, Metallanstriche und Grauwassernutzung.</p>	<p>Keine Übernahme der Bestimmung, da mit Energiegesetz Vorgaben bereits auf übergeordneter Stufe verschärft wurden.</p>
<p><u>Wertstoffsammelstelle</u></p> <p>5 In den Baufeldern D1 oder D2 ist für das Quartier eine öffentliche Wertstoffsammelstelle für Altglas und Altmetall (Aluminium, Weissblech u. dgl.) samt den notwendigen Erschliessungsflächen einzurichten.</p> <p>6 Die Entsorgung von Siedlungsabfällen aus Wohnnutzungen hat in den Baufeldern C1, C2 und D1 über Unterflurcontainersysteme zu erfolgen. Für die Grünabfuhr aus Wohnnutzungen sind Rollcontainer vorzusehen.</p>	<p>Betrifft nicht das Teilgebiet A.</p>
<p><u>Ver- und Entsorgungskonzepte</u></p> <p>7 Für die Teilgebiete A, C und D sind im Rahmen der Detailgestaltungspläne oder, sofern darauf verzichtet werden kann, des Baubewilligungsverfahrens Ver- und Entsorgungskonzepte zu erstellen, die Aussagen machen über den nachhaltigen Umgang mit Wasser, Abwasser, Energie und Abfall.</p>	<p>Bestimmung im GP Herti integriert.</p>
<p>12. Altlasten</p> <p><u>Entsorgung von belastetem Aushubmaterial</u></p> <p>Die abfallrechtliche Entsorgung des belasteten Aushubmaterials und die abfallrechtliche Beseitigung der zum Rückbau vorgesehenen Gebäude haben, sofern sie nicht bereits erfolgt sind, im Zusammenhang mit dem jeweiligen Bauvorhaben zu erfolgen.</p>	<p>Verzicht da Verschärfung der übergeordneten Vorgaben.</p>
<p>13. Lärm</p> <p><u>Immissionsgrenzwerte</u></p> <p>1 Im Gestaltungsplangebiet gelten die Immissionsgrenzwerte.</p> <p><u>ES-Zuordnung</u></p> <p>2 Die Zuordnungen der Empfindlichkeitsstufen II, III und IV erfolgen pro Baufeld und sind im Situationsplan und in der Tabelle unter Ziffer 6.2 ersichtlich.</p> <p><u>Güterverlad</u></p> <p>3 Für den markierten Bereich des Güterverlads inklusive dem Baufeld B1a gilt die Empfindlichkeitsstufe IV.</p> <p><u>Lage lärmempfindlicher Nutzungen</u></p> <p>4 Lärmempfindliche Nutzungen, wie Wohnen, sind vorzugsweise auf der zum Lärm abgewandten Seite hin anzuordnen, während weniger lärmempfindliche Nutzungen prioritär als Lärmpuffer wirken sollen.</p> <p><u>Gewerbliche Nutzungen</u></p>	<p>Keine Übernahme da allgemein geltende Bestimmungen. Lärmgutachten als Anhang des Planungsberichts.</p>

5 Gewerbliche Nutzungen sind wo immer möglich und sinnvoll dort anzuordnen, wo eine hohe Verkehrsbelastung besteht.

Lärmschutz

6 Als Lärmschutz sind bauliche und gestalterische Massnahmen beim Empfänger vorzusehen. Lärmschutzwände oder Lärmschutzwälle sind nur in nachweislich begründeten Fällen und nur punktuell zulässig. Kontrollierte Lüftungen gelten bei Geschäftsräumen als zulässige Lärmschutzmassnahme.

Überschreitung IGW

7 Ausnahmen gemäss Art. 31 Abs. 2 LSV können nur beansprucht werden, wenn eine geschlossene Bauweise entlang der Schaffhauserstrasse realisiert wird und dadurch gleichzeitig ein ruhiger, vom Strassenlärm abgeschirmter Aussenraum resultiert.

14. Störfallvorsorge

Bestimmung im GP Herti integriert.

Vorsorgliche Massnahmen

1 Für das Teilgebiet A ist im Zusammenhang mit Bauprojekten ein Fluchtplankonzept zu erstellen. Fluchtwege sind auf der den Gleisanlagen abgewandten Seiten anzuordnen.

Materialisierung und Konstruktion

2. Gegenüber den Gleisanlagen sind im Teilgebiet A feuerwiderstandsfähige Materialien zu verwenden. Konstruktionen sind, wo aus Sicherheitsgründen zweckmässig, zu verstärken.

15. Etappierung

Der GP Herti konkretisiert die Bestimmungen zur Etappierung aus dem GP Bülach Nord und verzichtet auf eine Regelung zur Abweichung der Nutzungsanteile pro Etappe.

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

1 Die etappenweise Bebauung der Baufelder ist zulässig.

2 Bei etappenweiser Ausführung von Bauvorhaben sind die Bauten so zu realisieren, dass der vorgeschriebene volumetrische Anteil Gewerbe pro Baufeld bei jedem Zwischenstand eingehalten ist. Dieser Nachweis ist mit jedem Baugesuch zu erbringen. Eine Abweichung der Nutzungsanteile von $\pm 20\%$ pro Etappe ist erlaubt. Mit der letzten Etappe sind die in Ziffer 6.2 festgelegten Nutzungsanteile zu erfüllen.

3 Bei etappenweiser Ausführung von Bauvorhaben ist der an das Bauvorhaben angrenzende Park oder Platz zeitgleich zu erstellen. Plätze und Pärke müssen dabei nur soweit realisiert werden, wie sie für die jeweilige Nutzung funktional und für die städtebaulich gute Gestaltung notwendig sind. Die restlichen Platz- und Parkflächen sind mit den weiteren Bauetappen zu realisieren.

4 Bei etappenweiser Ausführung von Bauvorhaben sind die an das Bauvorhaben angrenzenden Fuss- und Radwegverbindungen, mit den entsprechenden Projektgenehmigungen und Kreditbewilligungen der

zuständigen Organe, zeitgleich und durchgehend zu erstellen.

16. Inkrafttretung

-

Genehmigung

1 Der Gestaltungsplan tritt mit der öffentlichen Bekanntmachung der Genehmigung in Kraft.

A2 Umgang mit zweiter kantonaler Vorprüfung

Mit dem Stadtratsbeschluss vom 15. März 2023, wurde der öffentliche Gestaltungsplan Herti zur zweiten Vorprüfung beim Kanton eingereicht. Die Rückmeldungen durch das Amt für Raumentwicklung vom 8. Juni 2023 wurden gemäss nachfolgender Tabelle umgesetzt.

Rückmeldung zweite Vorprüfung	Umgang im Gestaltungsplan Herti
Situationsplan	
<p>Verordnung über die Darstellung von Nutzungsplänen (VDNP; LS 701.12)</p> <p>Wir stellen fest, dass die Vorgaben der VDNP grösstenteils umgesetzt wurden. Bei der Überarbeitung sind folgende Aspekte zu berücksichtigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das Titelblatt hat die Elemente gemäss § 5 Abs. 2 VDNP zu enthalten (u.a. Erstellungs- und Druckdatum), - Das Legendenblatt weist die Plandarstellungen als «Festlegungen» (nicht «Bestimmungen») und/oder «Informationsinhalte» aus. <p>→ Die Darstellung des Situationsplans hat die Vorgaben der VDNP einzuhalten und ist entsprechend zu überarbeiten.</p>	<p>Übernahme mit entsprechenden Anpassungen des Situationsplans</p>
<p>Baufelder / Vermassung</p> <p>Die Abgrenzungen der Baubereiche sind im Situationsplan mittels Koordinaten definiert. Zwischen den Koordinatenpunkten AI 1 und AI2 ist die Baubereichsabgrenzung jedoch nicht eindeutig feststellbar. Die Baubereichsabgrenzung A1.1 bis A4 ist entlang des Hertiwegs mittels Koordinaten zu versehen.</p> <p>→ Zwischen Koordinatenpunkt AI1 und AI2 ist die Unterteilung in die Baubereiche A1.1 bis A4 mittels Koordinatenpunkten zu versehen.</p>	<p>Teilweise Übernahme mit Ergänzung Koordinatenpunkt bei Baubereichsgrenze A1.1 und A1.2. Restliche Baubereichsgrenzen entsprechen den Parzellengrenzen und wurden nicht mit zusätzlichen Koordinatenpunkte versehen. Zur besseren Verständlichkeit des Situationsplans wurden die Parzellennummern zu den jeweiligen Baubereichsbezeichnungen umplatziert.</p>
Gestaltungsplanvorschriften	
<p>Art. 2 Abs. 2 — Übergeordnetes Recht</p> <p>Art. 2 Abs. 2 GPV regelt, dass übergeordnetes kantonales und eidgenössisches Recht massgebend ist, soweit die Bestimmungen des Gestaltungsplans Herti nichts Abweichendes festlegen. Eine solche Bestimmung ist nicht zulässig, da übergeordnetes Recht gegenüber kommunalem Recht stets vorgeht.</p> <p>→ Art. 2 Abs. 2 GPV ist so umzuformulieren, dass der Vorrang von übergeordnetem Recht gewährleistet bleibt.</p>	<p>Übernahme Artikel umformuliert. Das übergeordnete Recht bleibt vorbehalten.</p>
<p>Art. 2 Abs. 3 — «Ablösung» von öffentlichem Gestaltungsplan Bülach Nord</p> <p>Gemäss Art. 2 Abs. 3 GPV ersetzt der öffentliche Gestaltungsplan Herti den Gestaltungsplan Bülach Nord (BDV Nr. 1357/15 vom 13. Oktober 2015). Dies gilt für das Gebiet gemäss</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

Rückmeldung zweite Vorprüfung	Umgang im Gestaltungsplan Herti
<p>Gestaltungsplanperimeter und für die Geltungsdauer des öffentlichen Gestaltungsplans Herti.</p> <p>Die Stadt Bülach hat sich aus mehreren Beweggründen für diesen Vorgehensweg entschieden. Ein zentrales Anliegen der Stadt Bülach ist, dass bei einer fehlenden Regelung im Gestaltungsplan Herti auf die Grundordnung (BZO) zurückgegriffen werden kann und nicht die teilweise unklaren Bestimmungen des öffentlichen Gestaltungsplans «Bülach Nord» zur Anwendung kommen. Damit sollen Auslegungsprobleme vermieden und die Rechtsanwendung im Einzelfall (insbesondere im Baubewilligungsverfahren) erleichtert werden.</p> <p>Gemäss unserem Schreiben vom 9. Februar 2023 wird der «Ab-lösung» des öffentlichen Gestaltungsplans Bülach Nord im Gebiet Herti zugestimmt. Art. 2 Abs. 3 GPV kann genehmigt werden.</p>	
<p>Art. 2 Abs. 4 und 6 — Suspendierung der Baulinien & Aufhebung der Abstandsvorschriften</p> <p>Aus Art. 2 GPV ist zu entnehmen, dass die Wirkung der rechtskräftigen Baulinien gemäss RRB Nr. 1567 / 1900 und 1737 / 1910 suspendiert werden soll, und dass die Abstandsvorschriften nach §§ 265 und 270-274 PBG nicht beachtet werden müssen. Zudem ist aus dem Situationsplan und dem Bericht nach Art. 47 RPV (Kap. 3.4.1) zu entnehmen, dass die Zufahrt zu den Tiefgaragen über den südlichen Abschnitt des Bahnhofsring im Baubereich D erfolgen soll. Weiter verläuft heute auf dem Bahnhofsring (Süd) die Velo-Freizeitroute 60 von SchweizMobil, die im regionalen Richtplan Unterland festgelegt ist, im Situationsplan jedoch fehlt. Es bleibt unklar, wie sich die Suspendierung der Baulinien bei gleichzeitiger Aufhebung der Abstandsvorschriften laut PBG auf die Erschliessung für den motorisierten Individualverkehrs auswirkt — insbesondere, ob die Vorschriften zur Erschliessung laut kantonaler Verkehrserschliessungsverordnung überhaupt noch eingehalten werden können.</p> <p>Zudem müssen gemäss den kantonalen Standards Veloverkehr vom Februar 2023 Freizeitroutes zumindest dem Standard einer Velo-Nebenverbindung entsprechen. Bei Fehlen der entsprechenden Nachweise behält sich das Tiefbauamt vor, der Suspendierung von Baulinien und der Unterschreitung der Abstandsvorschriften gemäss PBG auf dem Bahnhofsring (Süd) nicht zuzustimmen.</p> <p>Im Norden des Gestaltungsplangebiets und östlich entlang der Bahnhofstrasse verläuft ein Wanderweg, der ebenfalls im regionalen Richtplan festgelegt ist und als Informationsinhalt im Situationsplan darzustellen ist.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➔ Es ist nachzuweisen, wie die Bestimmungen der Verkehrserschliessungsverordnung und diejenigen der Standards Veloverkehr trotz Suspendierung der Baulinien und Aufhebung der Abstandsvorschriften auf dem Bahnhofsring (Süd) verbindlich gewährleistet werden können. ➔ Die im regionalen Richtplan festgelegte Velo-Freizeitroute im Süden des Perimeters ist im Situationsplan als öffentlicher Veloweg (Informationsinhalt) darzustellen. ➔ Der im regionalen Richtplan festgelegte Wanderweg im Norden des Perimeters und entlang der Bahnhofstrasse ist im Situationsplan als öffentlicher Fussweg (Informationsinhalt) darzustellen. 	<p>Übernahme</p> <p>Betreffend die Suspendierung der Baulinien sowie der Strassenabstände wurden Ausführungen im Erläuterungsbericht ergänzt.</p> <p>Die SchweizMobil Velorouten und Wanderweg werden im Situationsplan als Informationsinhalt dargestellt.</p> <p>Der Planungsbericht wird mit dem Ausschnitt aus dem regionalen Richtplan Teil Verkehr ergänzt sowie die textlich auf die Inhalte hingewiesen, welche den Gestaltungsplanperimeter tangieren. Auf ein Übertragen der Inhalte aus dem regionalen Richtplan in den Situationsplan wird hinsichtlich des Anordnungsspielraums der Richtplanung sowie der Stufengerechtigkeit verzichtet.</p>
<p>Art. 4 - Gestaltungsleitbild</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

Rückmeldung zweite Vorprüfung	Umgang im Gestaltungsplan Herti
<p>In der ersten Vorprüfung wurde bemängelt, dass zur Sicherung der wesentlichen architektonischen und freiräumlichen Qualitäten im Gestaltungsplan Präzisierungen im Richtprojekt notwendig sind. Neu liegt dem Gestaltungsplan ein Gestaltungsleitbild bei. Dieses beschreibt die städtebaulichen, freiräumlichen und architektonischen Qualitäten, welche im Gestaltungsplanperimeter zu realisieren sind. Wir begrüßen, dass die Qualitäten der Aussenräume mit ihren wichtigsten Merkmalen sowie die ortsbildprägende Architektur pro Baubereich im Gestaltungsleitbild festgehalten werden und dieses mit Art. 4 Abs. 2 GPV als wegleitend verankert wird. Damit wird der angestrebte Charakter des neuen Stadtgevierts verständlich dargelegt und ein angemessener Projektierungsspielraum für die nachgelagerten Verfahren belassen. Art. 4 GPV kann genehmigt werden.</p>	
<p>Art. 7 Abs. 1 — Bereiche mit Höhenbeschränkung</p> <p>Art. 7 Abs. 1 GPV legt fest, dass in den Bereichen mit Höhenbeschränkung eine maximale Fassadenhöhe von 5.5 m gilt. Art. 10 GPV legt zusätzlich eine maximale Höhenkote fest. Damit erfolgen für den Bereich mit Höhenbeschränkungen zwei Höhenregelungen und es ist unklar, ob einzelne Gebäude(-teile) eine Fassadenhöhe von 5.5 m überschreiten dürfen. Damit abschliessend klar ist, dass in den schraffierten Bereichen gemäss Situationsplan (Bereich mit Höhenbeschränkung) keine Bauten eine Fassadenhöhe von 5.5 m überschreiten dürfen, ist in Art. 7 Abs. 1 GPV zu ergänzen, dass innerhalb der Bereiche mit Höhenbeschränkung die maximalen Höhenkoten gemäss Art. 10 GPV nicht zur Anwendung kommt.</p> <p>→ In Art. 7 Abs. 1 GPV ist zu präzisieren, dass in den Bereichen mit Höhenbeschränkung die maximale Höhenkote gemäss Art. 10 GPV nicht gilt.</p> <p>Für eine bessere Verständlichkeit empfohlen wird zudem die Vorschriften der Gebäudehöhen in einem Artikel zusammenzufassen (z.B. Art. 7 in Art. 10 GPV integrieren).</p> <p>Sofern die eingeschossigen Anbauten zum Hertiweg im Baubereich A von hoher städtebaulicher Bedeutung sind, empfehlen wir zudem zu überprüfen, ob die Bereiche mit Höhenbeschränkung als eigene Baubereiche ausgewiesen werden sollen. Mit der Vorgabe einer minimalen und maximalen Baumasse wäre die Akzentuierung des Erdgeschosses mit eingeschossigen Anbauten eindeutig gesichert. Ebenfalls würde sich die Präzisierung gemäss obenstehender Auflage aufgrund der zwei Höhenregelungen erübrigen.</p>	<p>Übernahme Art. 10 wurde entsprechend ergänzt.</p>
<p>Art. 10 Abs. 1 — Nutzungsmasse</p> <p>Gemäss Erläuterung im Bericht nach Art. 47 RPV wurde im Gestaltungsplan die maximal zulässige anrechenbare Geschossfläche auf der Grundlage des Richtprojekts berechnet. Nach Art. 10 Abs. 1 GPV ist gesamthaft über alle Baubereiche eine maximale anrechenbare Geschossfläche für Hauptgebäude von 17'800 m² zulässig. Gemäss Anhang «A1» weist das Richtprojekt eine Nutzfläche von insgesamt 13'163 m² auf. Die Herleitung der maximalen anrechenbaren Geschossflächen bzw. die Umrechnung der Gebäudevolumen gemäss Richtprojekt sind nicht ausreichend erläutert.</p> <p>Damit die Nutzungsmasse nachvollziehbar sind und beurteilt werden kann, ob damit ein «angemessener» Projektierungsspielraum besteht, sind die zulässigen Geschossflächen im Bericht nach Art. 47 RPV herzuleiten.</p>	<p>Übernahme mit entsprechenden Anpassungen des Planungsberichts</p>

Rückmeldung zweite Vorprüfung	Umgang im Gestaltungsplan Herti
<ul style="list-style-type: none"> ➔ Die maximal zulässigen Geschossflächen für Hauptgebäude gemäss Art. 10 GPV sind im Bericht nach Art. 47 RPV herzuleiten. ➔ Ebenfalls ist im Bericht nach Art. 47 RPV aufzuzeigen, ob mit den zulässigen anrechenbaren Geschossflächen gemäss Art. 10 GPV die maximal zulässige Baumasse gemäss öffentlichem Gestaltungsplan Bülach Nord eingehalten ist. 	
<p>Art. 10 Abs. 1 — Überbauungsziffer</p> <p>In Baubereich A wird eine maximale Überbauungsziffer (ÜZ) festgelegt, welche sich auf die «Bereiche mit Höhenbeschränkung» gemäss Situationsplan bezieht. Die Bezugsgrösse zur Berechnung der Überbauungsziffer gemäss § 256 PBG ist die anrechenbare Grundstücksfläche. Eine neue Definition der ÜZ gemäss Art. 10 Abs. 1 GPV ist nicht zulässig. Es ist auf die Verwendung der Überbauungsziffer zu verzichten. Alternativ könnte beispielsweise eine Regelung über die anrechenbare Gebäudegrundfläche erfolgen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➔ Auf die Verwendung der Überbauungsziffer ist zu verzichten. Zudem ist im Bericht nach Art. 47 RPV keine Herleitung der maximalen Überbauungsziffern gemäss Art. 10 Abs. 1 GPV erfolgt. Die Prozentzahlen sind deshalb nicht nachvollziehbar. ➔ Die maximal zulässigen, eingeschossigen Gebäudevolumen zum Hertiweg (Baubereich A) sind im Bericht nach Art. 47 RPV herzuleiten. 	<p>Übernahme Die ÜZ wird nicht mehr verwendet. Stattdessen wird mit der max. anrechenbaren Gebäudegrundfläche ein absolutes Mass vorgegeben. Im Erläuterungsbericht wird die Herleitung der Masse dargelegt.</p>
<p>Art. 10 Abs. 1 — Minimale Geschosshöhe (Verweis auf Art. 12 Abs. 5)</p> <p>In Art. 10 Abs. 1 GPV wird in der letzten Tabellenzeile auf Art. 12 Abs. 5 anstelle Art. 12 Abs. 4 GPV verwiesen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➔ Der Verweis auf Art. 12. Abs. 5 GPV ist in den Vorschriften sowie im Bericht nach Art. 47 RPV anzupassen. 	<p>Übernahme</p>
<p>Art. 10 Abs. 1 und 2 — Verweise</p> <p>Innerhalb von Art. 10 erfolgen zwei Verweise. Für eindeutige Verweise empfehlen wir die Artikelnummer zu erwähnen («siehe Absatz 3» —> «siehe Art. 10 Abs. 3»).</p>	<p>Übernahme</p>
<p>Art. 12 Abs. 2 — Minimaler Nichtwohnanteil</p> <p>Dem Gestaltungsplan liegt gemäss Zonenplan der Stadt Bülach eine Zentrumszone zugrunde. Zentrumszonen sind vorgesehen für eine dichte Überbauung zur Entwicklung von Zentren, die ausser dem Wohnen insbesondere der Ansiedlung von Dienstleistungs- und anderen Betrieben sowie von Verwaltungen dienen (§ 51 Abs. 1 PBG). Zur Sicherstellung einer Durchmischung ist in den Zentrumszonen ein Gewerbeanteil von mindestens 20% zu sichern. In den Baubereichen C und D ist ein Mindestgewerbeanteil von 10% gesichert, wobei im Gegenzug im Baubereich B ein Mindestanteil von 40% vorgegeben ist.</p> <p>Im Bericht nach Art. 47 RPV wird erwähnt, dass mit dem Gestaltungsplan Herti ein Nichtwohnanteil von durchschnittlich 20% im gesamten Gebiet vorgegeben wird. Der Nachweis, dass mit der Vorschrift von Art. 12 Abs. 2 GPV über das gesamte Gestaltungsplanperimeter einen Nichtwohnanteil von mind. 20% sichergestellt ist, ist damit noch nicht ausreichend erfolgt.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➔ Im Bericht nach Art. 47 RPV ist die verbindliche Sicherstellung des Mindestgewerbeanteils von 20% über den gesamten Gestaltungsplanperimeter nachzuweisen. 	<p>Übernahme Der durchschnittliche Nichtwohnanteil beträgt über den ganzen Perimeter knapp 19 %. Eine entsprechende Berechnung wurde im Erläuterungsbericht ergänzt.</p>

Rückmeldung zweite Vorprüfung	Umgang im Gestaltungsplan Herti
<p>Art. 14 Abs. 1 — Dachgestaltung</p> <p>Gemäss Art. 14 «Dachgestaltung» müssen die Geschosse als fassadenbündige Vollgeschosse in Erscheinung treten. Ob diese Bestimmung sich auf das oberste Geschosse oder auf alle Geschosse bezieht, ist unklar. Dies ist in den Gestaltungsplanvorschriften zu präzisieren. Sofern die Vorschrift nicht nur für das oberste Geschoss gilt, empfohlen wird die Überschrift «Dachgestaltung» zu Art. 14 GPV anzupassen.</p> <p>→ In Art. 14 Abs. 1 ist zu präzisieren, ob die Fassadenbündigkeit sich auf alle Geschosse oder ausschliesslich auf das oberste Geschoss der Gebäude bezieht.</p>	<p>Übernahme</p>
<p>Art. 16 — Gleispark</p> <p>Dem Gestaltungsleitbild können die angestrebten Qualitäten des Gleisparks entnommen werden. Als konkrete Gestaltungsplanvorschrift erfolgt jedoch einzig die Vorgabe, dass dieser als optisch durgehender Park wahrnehmbar und naturnah zu gestalten ist. Die Realisierung eines qualitätsvollen Gleisparks ist damit nicht genügend gesichert. Der Verweis auf das Leitbild ist nicht ausreichend. Es sind die wesentlichen Qualitätsmerkmale, wie beispielsweise die Bepflanzung oder der Übergang zum Bahntrasse mittels Gestaltungsplanvorschriften zu sichern.</p> <p>→ Die wesentlichen Qualitätsmerkmale des Gleisparks sind mittels Gestaltungsplanvorschriften zu sichern.</p>	<p>Übernahme Die wesentlichen Gestaltungselemente wurden in den Vorschriften aufgenommen.</p>
<p>Art. 17 bis 20 — Freiraumgestaltung</p> <p>Analog zu Art. 16 GPV erfolgt auch in Art. 17 bis 20 GPV für die Gestaltung der Freiräume hauptsächlich der Verweis auf das Gestaltungsleitbild. Die Sicherung der Freiraumgestaltung ist damit nicht ausreichend gewährleistet. Es sind die qualitätsstiftenden Merkmale gemäss Gestaltungsleitbild als Bestimmung in die Gestaltungsplanvorschriften aufzunehmen, wobei auch in den Vorschriften ein Projektierungsspielraum belassen werden kann.</p> <p>→ Die wesentlichen Qualitätsmerkmale der Freiräume sind mittels Gestaltungsplanvorschriften zu sichern. Entsprechend sind Art. 17 bis 20 GPV zu ergänzen.</p>	<p>Tiw. Übernahme Die wesentlichen Gestaltungsmerkmale des Hertihofs, Bahnhofrings Süd, der Bahnhofstrasse und des Vorbereichs zum Bahnhofplatz sind bereits weitgehend in den Vorschriften enthalten. Einzelne Präzisierungen wurden angebracht.</p>
<p>Art. 18 — Vorbereich zur Bahnhofstrasse</p> <p>Das Gestaltungsleitbild sieht für den Strassenraum der Bahnhofstrasse eine klare, einfache Aufteilung in Fahrbahn, Baumreihe mit Parkierung und Gehweg vor. Zwischen Fassade und Baumreihe sollen sich unterschiedliche Räume aufspannen, die je nach Nutzung bespielt werden können. Die von Parkierung frei gehaltenen Vorzone ermöglicht Zufahrten und Querungsmöglichkeiten. Es ist verwirrend, dass im Gestaltungsleitbild unter anderem von Baumreihe mit Parkierung die Rede ist, und gemäss Vorschriften privat nutzbare Vorbereiche bzw. öffentlich zugängliche Gehbereiche realisiert werden können.</p> <p>Bei der Abgrenzung des Vorbereichs zur Bahnhofstrasse gemäss Situationsplan ist unklar, ob diese einzig die Vorzone der Erdgeschossnutzungen (Schwellenraum) beinhaltet oder auch weitere Flächen der beabsichtigten Strassenraumumgestaltung — im Wissen, dass die genaue Abgrenzung gemäss schematischem Schnitt im Gestaltungsleitbild zur Bahnhofstrasse noch nicht definiert ist.</p> <p>→ Im Gestaltungsplandossier ist aufzuzeigen, welche Flächen bzw. Nutzungen die Festlegung «Vorbereich zur Bahnhofstrasse» gemäss Situationsplan beinhaltet. Weiter ist zu erläutern, dass die weiteren Nutzungen</p>	<p>Tiw. Übernahme Die Vorschriften wurden präzisiert und mit dem Gestaltungsleitbild in Übereinstimmung gebracht. Der Bereich der Bahnhofstrasse selbst soll weiterhin Teil des GP-Perimeters bilden. Eine entsprechende Ausführung wurde im Bericht ergänzt.</p>

Rückmeldung zweite Vorprüfung	Umgang im Gestaltungsplan Herti
<p>gemäss Gestaltungsleitbild zur Bahnhofstrasse nicht Festlegungsinhalt des Gestaltungsplans sind.</p> <p>In diesem Zusammenhang ist zudem nicht nachvollziehbar, weshalb die Bahnhofstrasse Bestandteil des Gestaltungsplanperimeters ist. Der Perimeter ist zu reduzieren oder es ist darzulegen, weshalb der Einbezug des Strassenraums der Bahnhofstrasse zweckmässig ist.</p> <p>→ Die Abgrenzung des Gestaltungsplanperimeters ist gemäss der Erwägung zu überprüfen.</p>	
<p>Art. 23 und 24 — Parkierung</p> <p>Wir begrüssen, dass für die Berechnung des Grenzbedarfs an Auto- und Veloabstellplätzen die Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen verwendet wird. Die Wegleitung gibt den Gemeinden Empfehlungen und Anhaltspunkte, wie sie in ihren kommunalen Instrumenten Festlegungen zu Parkplätzen treffen können. Die Wegleitung ist jedoch kein rechtsverbindliches Dokument und kann auch mit einem Verweis im Gestaltungsplan nicht verbindlich erklärt werden. Um die Vorgaben für die Parkierung verbindlich zu sichern, sind die Inhalte aus der Wegleitung in die Gestaltungsplanvorschriften zu übertragen.</p> <p>→ In Art. 23 und 24 GPV ist der Verweis auf die Wegleitung zu streichen und die Inhalte für die Berechnung in den Gestaltungsplanvorschriften abschliessend zu regeln.</p> <p>Für die Berechnung der zulässigen Anzahl Autoabstellplätze werden in Art. 23 Abs. 1 GPV Reduktionsfaktoren festgelegt. Aufgrund der Erschliessungsqualität durch den ÖV gibt der öffentliche Gestaltungsplan, auch für das Gebiet Herti, eine Reduktion der Anzahl Autoabstellplätze vor. Zudem gibt Art. 10 Abs. 2 GPV Bülach Nord vor, dass im Teilgebiet A (Gebiet Herti) der Mindestwert nicht überschritten werden darf. Die Überschreitung der zulässigen Anzahl Autoabstellplätze gemäss öffentlichem Gestaltungsplan Bülach Nord ist nicht zulässig.</p> <p>→ Eine Erhöhung der zulässigen Anzahl Autoabstellplätze gegenüber dem öffentlichen Gestaltungsplan Bülach Nord ist nicht zulässig. Die Reduktionsfaktoren in Art. 23 Abs. 1 GPV sind anzupassen.</p> <p>Weiter ist im Bericht nach Art. 47 RPV nicht ersichtlich, welche Anzahl an Parkplätzen erstellt werden dürfen und ob sich diese realisieren lassen.</p> <p>→ Im Bericht nach Art. 47 RPV ist mit einer Parkplatzberechnung aufzuzeigen, wie viele Autoabstellplätze realisiert werden dürfen und deren Realisierbarkeit ist nachzuweisen.</p> <p>→ Gemäss Auflage in der ersten Vorprüfung ist ebenfalls für die Veloabstellplätze die Berechnung im Bericht nach Art. 47 RPV aufzuzeigen.</p>	<p>Übernahme</p> <p>Punkt 1: Für die Ermittlung des Grenzbedarfs werden die Werte aus der kantonalen Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen übernommen.</p> <p>Punkt 2: Die Reduktionsfaktoren werden gemäss GP Bülach Nord angepasst.</p> <p>Punkt 3 und 4: Bericht entsprechend ergänzt.</p>
<p>Art. 23 Abs. 2 — Autoabstellplätze</p> <p>Gemäss Art. 23 Abs. 2 GPV sind in den im Situationsplan bezeichneten Stellen höchstens acht Parkfelder zulässig. Es ist unklar, ob maximal acht oberirdische Parkfelder pro bezeichnete Stelle oder über den gesamten Gestaltungsplanperimeter betrachtet zulässig sind.</p> <p>→ Art. 23 Abs. 2 GPV ist gemäss der Erwägung zu präzisieren.</p>	<p>Übernahme</p>
<p>Art. 26 — Entsorgung</p>	<p>Übernahme</p>

Rückmeldung zweite Vorprüfung	Umgang im Gestaltungsplan Herti
<p>Gemäss Art. 26 Abs. 3 GPV kann im Bereich «Entsorgung» gemäss Situationsplan eine unterirdische Entsorgungssammelstelle realisiert werden. Ein Bereich Entsorgung ist im Plan nicht zu finden, in der Legende ist ein Symbol mit «Bereich für Unterflursammelstelle» festgelegt.</p> <p>→ Die Begrifflichkeiten von Situationsplan und Vorschriften sind aufeinander abzustimmen.</p>	
<p>Dienstbarkeiten</p> <p>Wie in der ersten Vorprüfung zurückgemeldet sind diverse Freiräume und Wegverbindungen öffentlich zugänglich. Zur Sicherung der öffentlichen Zugänglichkeit sind, sofern noch nicht vorhanden, entsprechende Grundbucheinträge notwendig.</p> <p>→ Mit der Einreichung des öffentlichen Gestaltungsplan Herti zur Genehmigung ist die Sicherstellung der öffentlichen Zugänglichkeit der Freiräume und Wegverbindungen gemäss Gestaltungsplan nachzuweisen. Davon betroffen sind die Freiräume Gleispark und Hertihof, die Vorbereiche Bahnhofstrasse und Bahnhofplatz sowie die öffentlichen Fuss- und Velowegverbindungen.</p>	<p>Kenntnisnahme Die Dienstbarkeiten sind Bestandteil der noch ausstehenden privatrechtlichen Regelungen.</p>
Erläuternder Bericht nach Art. 47 RPV	
<p>Bericht im Allgemeinen</p> <p>Der Bericht nach Art. 47 RPV ist nachvollziehbar aufgebaut und die Erläuterungen werden mit verständlichen Abbildungen untermauert. Der Fokus im Bericht wird auf die wichtigen Themen im Gestaltungsplan gesetzt. Ebenfalls begrüssen wir die ausführlichen Erläuterungen zu den einzelnen Gestaltungsplanvorschriften zur besseren Nachvollziehbarkeit der Regelungsinhalte.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p>Umgang mit den Bestimmungen des öffentlichen Gestaltungsplans Bülach Nord</p> <p>Gemäss Auflage in der ersten Vorprüfung sind mit dem Gestaltungsplan Herti nebst Präzisierungen auch Abweichungen gegenüber den Bestimmungen des öffentlichen Gestaltungsplans Bülach Nord zulässig, sofern diese gering gehalten, werden und im Grundsatz den Entwicklungsabsichten gemäss Gestaltungsplan Bülach Nord entsprechen. Zur Nachvollziehbarkeit sind diese aufzuzeigen und zu begründen. In Anhang 1 zum Bericht nach Art. 47 RPV wird der Umgang mit den Bestimmungen des Gestaltungsplans Bülach Nord verständlich dargelegt.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p>Lokalklima</p> <p>Die voranschreitende Klimaveränderung bewirkt zunehmende Temperaturen und eine stärkere Wärmebelastung sowohl tagsüber wie auch nachts. Dieser Effekt kann durch städtebauliche Entwicklungen zusätzlich verstärkt werden. Eine übermässige Wärmebelastung stellt, zusammen mit einer hohen Schadstoffbelastung der Luft, gesundheitliche Risiken für die Wohnbevölkerung dar. Gemäss dem Raumplanungsgesetz sind die zukünftigen Nutzerinnen und Nutzer des Planungsvorhabens vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen möglichst zu verschonen (Art. 3 Abs. 3 Bst. b und Art. 3 Abs. 4 Bst. c RPG).</p> <p>Im Bericht nach Art. 47 RPV ist zu erläutern, welche lokalklimatischen Bedingungen im Planungssperimeter vorhanden sind (anhand der Klimakarten unter www.maps.zh.ch) und welche Auswirkungen die Planung auf das Lokalklima hat sowie mit welchen Massnahmen eine übermässige Wärmebelastung des Planungssperimeters vermieden wird.</p> <p>→ Im Bericht nach Art. 47 RPV ist ein Kapitel «Lokalklima» zu ergänzen, in welchem die lokalklimatische</p>	<p>Übernahme</p>

Rückmeldung zweite Vorprüfung	Umgang im Gestaltungsplan Herti
<p>Ausgangslage sowie die Auswirkungen der Planung auf das Lokalklima dargelegt und die Massnahmen beschrieben werden, mit welchen in lokalklimatisch relevanten Gebieten eine übermässige Wärmebelastung vermieden werden kann.</p>	

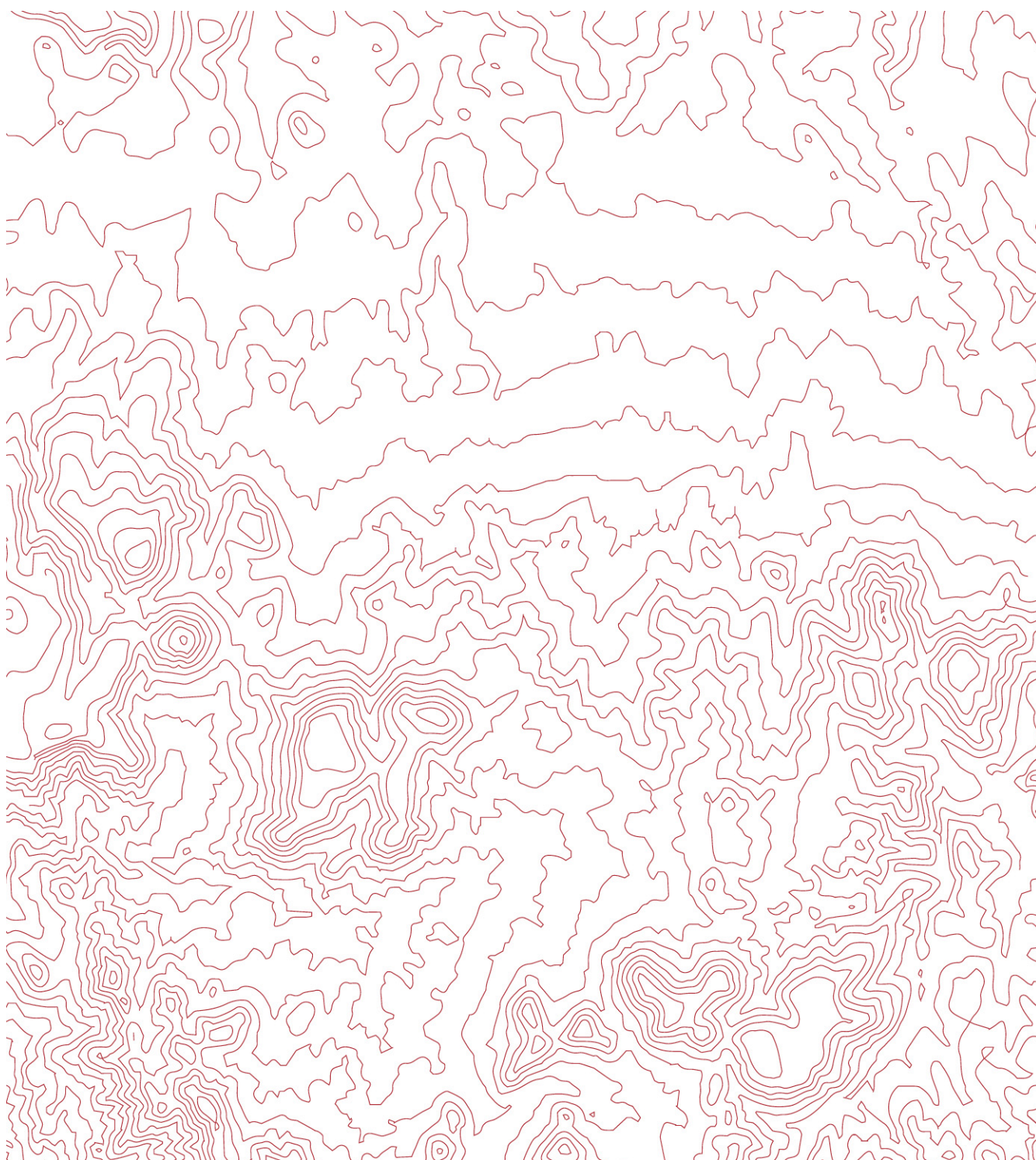
A3 Weitere Anhänge

Die folgenden Anhänge sind dem Gestaltungsplandossier als separate Dokumente beigelegt:

- Lärmgutachten vom 05. August 2022
- Schlussbericht Studienauftrag Quartier Herti / Bahnhofplatz-Bushof Mitte vom 8. November 2016
- Richtprojekt vom 29. Juni 2022
- Technischer Bericht Wasserversorgung / Siedlungsentwässerung Gestaltungsplan Herti vom 26. März 2020
- Plan Bushof Mitte gemäss Machbarkeitsstudie vom 7. Juni 2021

Bülach Quartier Herti

Lärmgutachten
Stand 5. August 2022



Projektteam

Susanne Schüpbach
Ramona Fluck

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

Druck: 21. Oktober 2022
220805_Lärmgutachten_Herti_Bülach.docx
Projektnummer: 215211

Inhaltsverzeichnis

1.	Ausgangslage	4
2.	Grundlagen	4
2.1	Grundlagendokumente	4
2.2	Öffentlicher Gestaltungsplan «Bülach Nord»	4
2.3	Öffentlicher Gestaltungsplan Herti	5
2.4	Richtprojekt	6
2.5	Grenzwerte	7
2.5.1	Grenzwerte für Strassenverkehrslärm	7
2.5.2	Grenzwerte für Eisenbahnlärm	7
2.5.3	Grenzwerte für Industrie- und Gewerbelärm	7
2.6	Lärmemissionen	8
2.6.1	Strassenlärm	8
2.6.2	Eisenbahn	8
2.6.3	Industrie- und Gewerbelärm	9
3.	Methodik	9
3.1	Strassenlärm	9
3.2	Eisenbahnlärm	9
3.3	Industrie- und Gewerbelärm	9
4.	Resultate	10
4.1.1	Strassenlärm	10
4.1.2	Eisenbahnlärm	10
4.1.3	Industrie- und Gewerbelärm	10
5.	Beurteilung	11

1. Ausgangslage

In Bülach Nord entsteht ein neuer Stadtteil. Das Gebiet Bülach Nord umfasst die Areale Bülachguss und Glashütte (Vetropack), das SBB-Areal sowie das Gebiet Herti. Für diese Areale wurde der öffentliche Gestaltungsplan Bülach Nord erarbeitet und 2015 durch den Kanton Zürich genehmigt. Der Gestaltungsplan schreibt vor, dass die konkrete Entwicklung der einzelnen Areale mit einem Detailgestaltungsplan zu regeln ist.

Durch die zentrale Lage des Gebiets Herti zwischen der Innenstadt, dem Bahnhof und dem restlichen Entwicklungsgebiet bildet es ein verkehrliches und städtebauliches Bindeglied. Im Rahmen des öffentlichen Gestaltungsplan Herti ist die Situation bezüglich des Lärms aufzuzeigen.

2. Grundlagen

2.1 Grundlagendokumente

- Öffentlicher Gestaltungsplan «Bülach Nord», 13. Oktober 2015
- Öffentlicher Gestaltungsplan Herti, 22. Juli 2022, Entwurf
- Richtprojekt, Stand 29. Juni 2022
- «Bülach, Bahnhofstrasse und GP Herti: Verkehrsentwicklung» (EBP, 30. Juli 2021)
- Lärmschutzverordnung (LSV) vom 15. Dezember 1986 (Stand 1. Juli 2021)
- GIS-Browser des Kantons Zürich, <https://maps.zh.ch/>

2.2 Öffentlicher Gestaltungsplan «Bülach Nord»

Der öffentliche Gestaltungsplan «Bülach Nord» umfasst das Gebiet gemäss Abbildung 1. Das Gebiet Herti umfasst die Baufelder A1 und A2 südlich des Bahnhofs. Der Gestaltungsplan legt fest, dass für das gesamte Gebiet die Immissionsgrenzwerte (IGW) gemäss LSV gelten und dass für die Baufelder A1 und A2 die Empfindlichkeitsstufe (ES) III gemäss LSV massgebend ist. Für die Baufelder A1 und A2 ist als zulässige Nutzung Wohnen und mässig störende Betriebe vorgesehen.

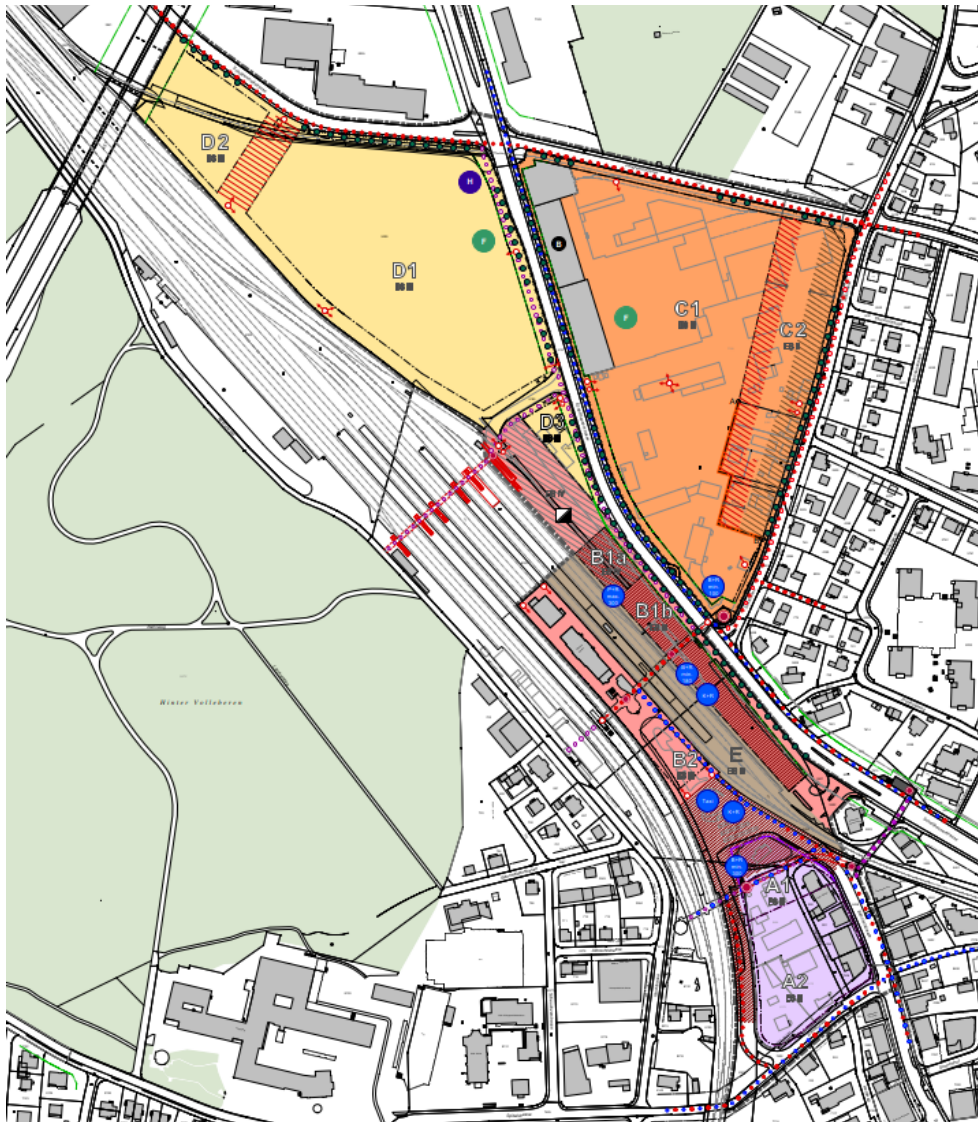


Abbildung 1: Situationsplan öffentlicher Gestaltungsplan Bülach Nord.

2.3 Öffentlicher Gestaltungsplan Herti

Der Projektperimeter des Gestaltungsplans Herti ist in Abbildung 2 dargestellt. Im Süden wird der Perimeter durch den Bahnhofring begrenzt und im Osten durch die Bahnhofstrasse. Nördlich des Perimeters liegt der Busbahnhof von Bülach und westlich des Areals verläuft die Bahnlinie Zürich Bülach. Damit wird das Areal durch Strassenlärm, Eisenbahnlärm und Industrie- und Gewerbelärm (Busbahnhof) belastet. Der Gestaltungsplan Herti übernimmt die Bestimmungen des Gestaltungsplans Bülach Nord und präzisiert diese. Er übersetzt die wesentlichen Inhalte des Richtprojekts in verbindliche Vorgaben.

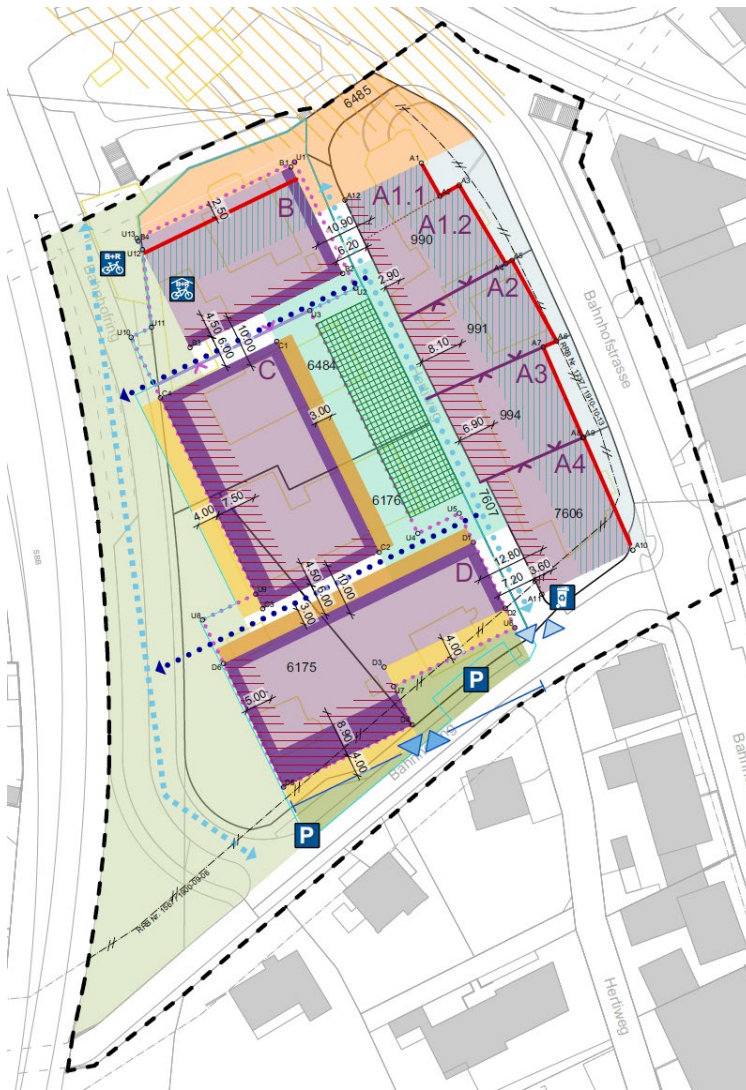


Abbildung 2: Projektperimeter Gestaltungsplan Herti Bülach

2.4 Richtprojekt

Der Projektperimeter ist in vier Baubereiche eingeteilt, wobei der Baubereich A in vier Baufelder A1 bis A4 aufgeteilt ist (siehe Abbildung 2). Im Baubereich B ist ein Hochhaus von maximal 36 m geplant. Die Höhen in den Baubereichen A und C betragen maximal 20 m und im Baubereich D maximal 17 m. In den Erdgeschossen der Baufelder A1, A2, A3, A4, B und D sind nur gewerbliche Nutzungen vorgesehen. Einzig das Gebäude des Baubereichs C weist Wohnnutzungen im Erdgeschoss auf. Im ersten Obergeschoss der Gebäude der Baubereiche B und D sind gewerbliche Nutzungen sowie ein Gemeinschaftsraum geplant. Auf den Baufeldern A1, A2, A3, A4 sowie im Baubereich C sind in den ersten Obergeschossen Wohnnutzungen vorgesehen. Die Regelgeschosse der Gebäude aller Baubereichen verfügen ausschliesslich über Wohnnutzung. Insgesamt sind auf den vier Baubereichen 82 Wohnungen geplant.

Im Untergeschoss ist eine Tiefgarage mit maximal 89 Parkplätzen geplant. Die Tiefgarage wird über den Bahnhofring von der Bahnhofstrasse her

erschlossen und verfügt über eine Ein- und Ausfahrt mit einer geschlossenen Rampe.

Die detaillierten Pläne des Richtprojekts sind im Anhang A1 zu finden.

2.5 Grenzwerte

Der Projektperimeter ist erschlossen und überbaut, womit für bestehende umgebende Lärmquellen die Immissionsgrenzwerte massgebend sind. An allen Fenstern von lärmempfindlichen Räumen müssen die massgebenden Grenzwerte der Empfindlichkeitsstufe (ES) III eingehalten werden. Gemäss Art. 42 Abs. 1 LSV gelten in Räumen von Betrieben um 5dB(A) erhöhte Planungs- und Immissionsgrenzwerte.

2.5.1 Grenzwerte für Strassenverkehrslärm

Für den Strassenlärm gelten die Immissionsgrenzwerte (IGW) der Empfindlichkeitsstufe (ES) III.

	Tag (6-22 h) L _r dB(A)]	Nacht (22-6 h) L _r dB(A)]
Wohnnutzung	65	55
Gewerbliche Nutzung	70	-

Tabelle 1: Immissionsgrenzwerte (IGW) der Empfindlichkeitsstufe (ES) III

2.5.2 Grenzwerte für Eisenbahnlärm

Für den Bahnlärm gelten die Immissionsgrenzwerte (IGW) der Empfindlichkeitsstufe (ES) III.

	Tag (6-22 h) L _r dB(A)]	Nacht (22-6 h) L _r dB(A)]
Wohnnutzung	65	55
Gewerbliche Nutzung	70	-

Tabelle 2: Immissionsgrenzwerte (IGW) der Empfindlichkeitsstufe (ES) III

2.5.3 Grenzwerte für Industrie- und Gewerbelärm

Der Lärm der Tiefgarage und des Busbahnhofs wird als Industrie- und Gewerbelärm beurteilt.

Gemäss Art. 2 Abs. 1 LSV gilt die Tiefgarage als neue ortsfeste Anlage. Der Busbahnhof wird um- und ausgebaut und es entstehen zusätzliche Kanten. Gemäss Art. 8 Abs. 3 LSV sind Änderungen als wesentlich einzustufen, wenn es sich dabei um Umbauten, Erweiterung und Änderungen des Betriebs handelt.

Somit müssen die Immissionen der Tiefgarage und des Busbahnhofs an Fenstern von lärmempfindlichen Räumen die Planungswerte (PW) der Empfindlichkeitsstufe (ES) III einhalten.

	Tag (7-19 h) L _r dB(A)]	Nacht (19-7 h) L _r dB(A)]
Wohnnutzung	60	50

Gewerbliche Nutzung	65	-
---------------------	----	---

Tabelle 3: Planungswerte (PW) der Empfindlichkeitsstufe (ES) III

2.6 Lärmemissionen

2.6.1 Strassenlärm

Die Lärmemissionen der Schaffhauserstrasse (Abschnitt 38421 - 38424) stammen aus dem GIS-Browser des Kantons Zürich (vgl. Anhang A2).

Die Lärmemissionen der Bahnhofstrasse wurden aufgrund der Verkehrszahlen im Kurzbericht «Bülach, Bahnhofstrasse und GP Herti: Verkehrsentwicklung» (EBP, 30.07.2021) berechnet (vgl. Anhang A3).

Beim Bahnhofring wurde für die Berechnung der Lärmemissionen angenommen, dass sämtliche Fahrten durch die Tiefgaragenzufahrt verursacht werden. Mit einem durchschnittlichen SVP von 2.8 Fahrten/pro Tag und Parkplatz wurden die Emissionen für 89 Parkplätze berechnet (vgl. Anhang A4).

Strasse	Abschnitt	Typ	Nt / Nn	Nt2 / Nn2 [%]	Steigung [%]	V _{Tag} / V _{Nacht} [km/h]	Fahrbahn
Schaffhauserstrasse	38421	HVS 50/60	902.0/140.0	7.1/5.0	0.8	50/50	KB50_0
Schaffhauserstrasse	38422	HVS 50/60	766.0/119.0	8.5/3.0	2.8	50/50	KB50_0
Schaffhauserstrasse	38423	HVS 50/60	743.0/115.0	8.5/3.0	3.9	50/50	KB50_0
Schaffhauserstrasse	38424	HVS 50/60	743.0/115.0	7.5/2.0	1.0	50/50	KB50_0
Bahnhofstrasse	-	SS 30	289.0/51.0	0.0/0.0	0.0	30/30	KB0
Bahnhofring	-	SS 30	14.50/2.1	0.0/0.0	0.0	30/30	KB0

Tabelle 4: Verkehrszahlen der relevanten Strassenabschnitte

2.6.2 Eisenbahn

Der Lärmbelastungskataster Eisenbahnen des Bundesamtes für Verkehr (BAV) legt für die Strecke Eglisau - Niederglatt die Emissionen folgendermassen fest:

Km Linie Nr. (km von bis)	Emissionen Tag [dB(A)]	Emissionen Nacht [dB(A)]	Lärmbelastungskataster
770 (16.254 – 16.885)	75.2	69.9	Festgelegte Emissionen (Emissionsplan 2015)
760 (20.189 – 20.272)	76.0	71.1	Festgelegte Emissionen (Emissionsplan 2015)
760 (19.791 – 20.189)	75.1	70.2	Festgelegte Emissionen (Emissionsplan 2015)
769 (16.028 – 16.258)	65.0	55.0	Festgelegte Emissionen (Emissionsplan 2015)
769 (15.859 – 16.028)	65.0	55.0	Festgelegte Emissionen (Emissionsplan 2015)
769 (15.363 – 15.732)	65.0	55.0	Festgelegte Emissionen (Emissionsplan 2015)

Tabelle 5 Festgelegte Emissionen für die Eisenbahn gemäss Lärmkataster

2.6.3 Industrie- und Gewerbelärm

Tiefgarage

Die Emissionen der Tiefgarage wurden anhand der vorgesehenen maximalen Anzahl an Parkplätzen (89 PP) und einem durchschnittlichen SVP von 2.8 Fahrten/pro Tag und Parkplatz berechnet (vgl. Anhang A4).

Busbahnhof

Die Lärmemissionen des Busbahnhofes wurden anhand der Anzahl verkehrenden Bussen gemäss Linienfahrplan berechnet. Der Busbahnhof verfügt über 8 Kanten, wovon jede mit einem L_{WA} von 80.1 dB(A) berücksichtigt wurde.

3. Methodik

3.1 Strassenlärm

Die Berechnungen des Strassenlärms wurden mit dem Computerprogramm CadnaA Version 2022 MR 1 durchgeführt. Es wurde das von der EMPA entwickelte Schallausbreitungsmodell sonROAD18 (2021) des BAFU angewendet und die Reflexionen der 3. Ordnung berücksichtigt.

3.2 Eisenbahnlärm

Die Berechnung des Eisenbahnlärms wurden mit dem Computerprogramm CadnaA Version 2022 MR 1 durchgeführt. Die Schallausbreitung wurde gemäss dem Modell Semibel durchgeführt.

3.3 Industrie- und Gewerbelärm

Tiefgarage

Die Immissionen der Tiefgarage wurden anhand des Berechnungstools «Tiefgaragen» auf www.bauen-im.laerm.ch für das Gebäude des Baubereichs D abgeschätzt. Da die massgebenden Planungswerte (PW) überall eingehalten werden können, wurden keine weiteren Abklärungen vorgenommen (vgl. Anhang A5).

Busbahnhof

Die Immissionen des Buslärms wurden mit dem Computerprogramm CadnaA Version 2022 MR1 berechnet. Die Schallausbreitung wurde gemäss ISO 9613 durchgeführt. Für jede der 8 Kanten wurde die Einwirkzeit anhand des Linienfahrplans und einer angenommenen Standzeit von 5 Minuten berechnet. Die Emissionen der Zufahrt wurden in Abhängigkeit der Länge, der Anzahl Bewegungen und berechneten Zeitkorrektur ermittelt.

4. Resultate

4.1.1 Strassenlärm

Die Immissionsgrenzwerte der Empfindlichkeitsstufe (ES) III können am Tag und in der Nacht überall eingehalten werden. Die Ostfassade der Baufelder A1, A2, A3 und A4 ist die am stärksten durch Strassenlärm belastete Fassade des Projektperimeters. Die maximalen Immissionen betragen dort am Tag 59 dB(A) und in der Nacht 51 dB(A) (vgl. Anhang A6).

4.1.2 Eisenbahnlärm

Die massgebenden Immissionsgrenzwerte können am Tag und in der Nacht überall eingehalten werden. Die höchste Lärmbelastung erfahren die Westfassaden des Baubereichs C, welche zur Bahn gerichtet sind. Die maximalen Lärmbelastungen an diesen Fassaden betragen am Tag 60 dB(A) und in der Nacht 55 dB(A) (vgl. Anhang A6).

4.1.3 Industrie- und Gewerbelärm

Tiefgarage

Die berechneten Emissionen der Tiefgarage liegen unter den massgebenden Planungswerten. Aus diesem Grund wurde auf eine Immissionsberechnung verzichtet. Die Planungswerte können durch die Tiefgarageneinfahrt überall eingehalten werden (vgl. Anhang A6).

Busbahnhof

Die massgebenden Planungswerte können durch den Buslärm am Tag und in der Nacht überall eingehalten werden. Die maximale Belastung an den Nordfassaden beträgt am Tag und in der Nacht 37 dB(A) (vgl. Anhang A6).

5. Beurteilung

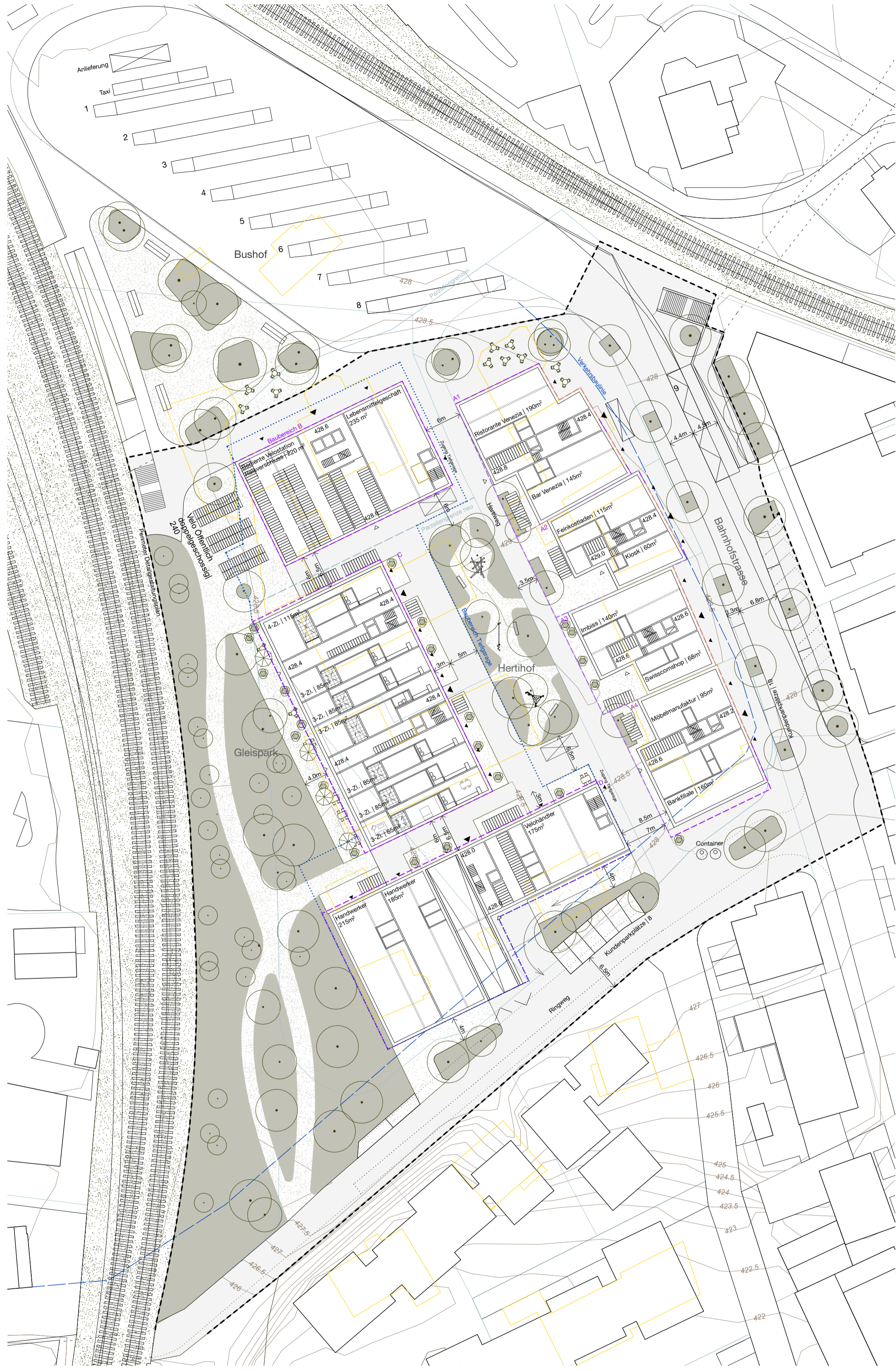
Die Untersuchungen haben gezeigt, dass die massgebenden Immissionsgrenzwerte der Empfindlichkeitsstufe III für Strassen- und Eisenbahnlärm bei allen Gebäuden des Richtprojekts am Tag und in der Nacht eingehalten werden.

Für die Tiefgarage sowie den Busbahnhof (Industrie- und Gewerbelärm) sind die Planungswerte massgebend. Die Untersuchungen haben gezeigt, dass die massgebenden Planungswerte durch den Industrie- und Gewerbelärm am Tag und in der Nacht überall eingehalten werden.

Beim vorliegenden Richtprojekt können die massgebenden Grenzwerte ohne Lärmschutzmassnahmen überall eingehalten werden.

Die Anforderungen der Lärmschutzverordnung sind damit erfüllt.

A1 Richtprojekt



Bau-feld	GV GP2020	GV Max. Neu	Anteil Arbeiten	Parzellen fläche	Baumass enzfiffer
A1	8'400 m³	7'400 m³	21%	973 m²	7.6
A2	4'320 m³	4'300 m³	22%	444 m²	9.7
A3	5'040 m³	5'000 m³	22%	486 m²	10.3
A4	6'240 m³	5'500 m³	24%	563 m²	9.8
B	14'000 m³	15'800 m³	40%		
C	13'000 m³	13'000 m³	0%	5'624 m²	7.1
D	11'000 m³	11'000 m³	26%		
Total	62'000 m³	62'000 m³	Ø 23% (min. 20%)	8'090 m²	-

Bau-feld	Nutzfläche Gewerbe	Nutzfläche Wohnen	Anzahl Wohnungen	Anzahl Parkplätze	Anzahl Velo-PP
A1	304 m²	1'256 m²	14	8	32
A2	174 m²	771 m²	10	5	20
A3	211 m²	872 m²	10	6	22
A4	258 m²	915 m²	12	6	24
B	1'350 m²	2'200 m²	21	19	59
C	0 m²	2'722 m²	27	15	68
D	576 m²	1'553 m²	20	12	40
Total	2'874 m²	10'289 m²	114	71	265

	gem. Wegleitung zur Regelung des PP-Bedarfs in kommunalen Erlassen	Reduktion	Bedarf
Bewohner	1PP/80 m² mGF	40%	51
Besucher	10% der Bewohner-PP	30%	4
Kunden	1PP/100 m² mGF	30%	9
Beschäftigte	1PP/80 m² mGF	20%	7
			Min. 71 PP

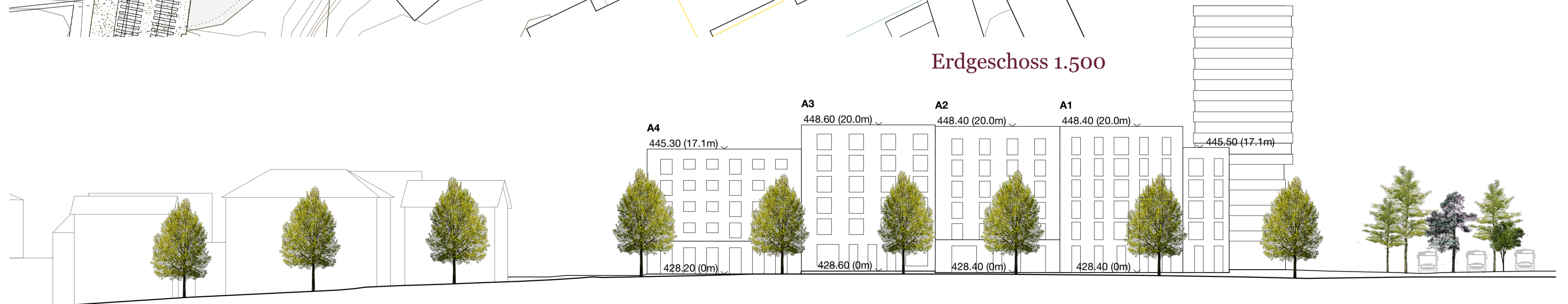


erstes Obergeschoss 1.500

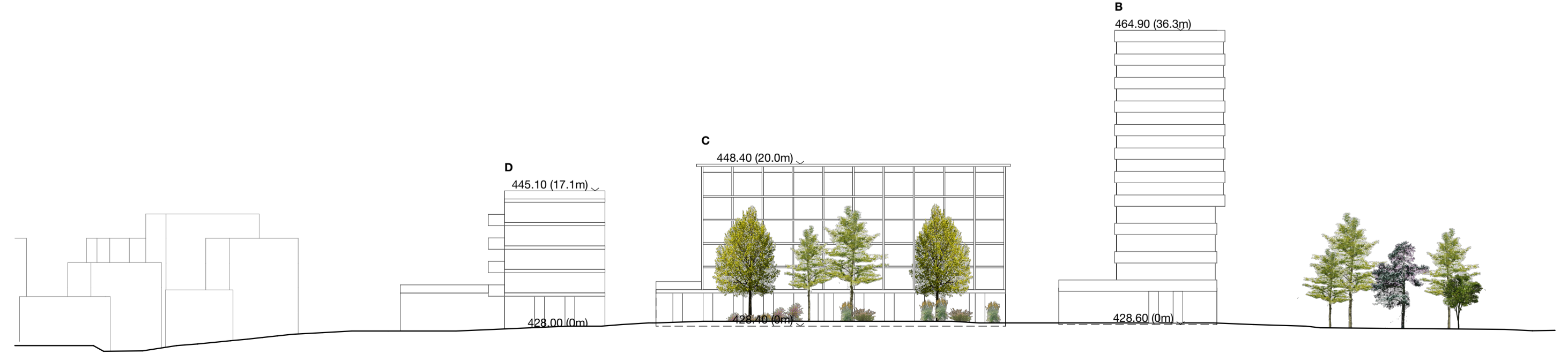
Regelgeschoss 1.500

Untergeschoss 1.1'000

Erdgeschoss 1.500

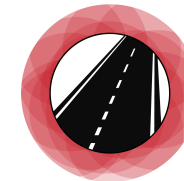


Ansicht Bahnhofstrasse 1.500



Ansicht Hertiweg 1.500

A2 Auszug aus dem Strassenlärmkataster



Aktuelle Abfrage

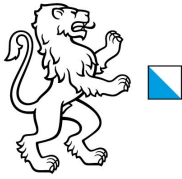
Gemeinde: Bülach
Koordinaten: 2682995 / 1264101
Verfahren: Gestaltungsplan
Empfindlichkeitsstufe: ES III
Nutzung: Wohnen

Strassenlärm-Emissionen

- Strasse mit gültigen Emissionswerten
- Tunnel mit gültigen Emissionswerten
- Strasse (Emissionswerte auf Anfrage)
- Tunnel (Emissionswerte auf Anfrage)

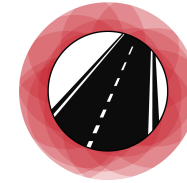
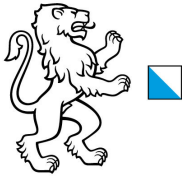
Administrative Grenzen

- Kantons Grenzen
- Bezirksgrenzen
- Gemeindegrenzen



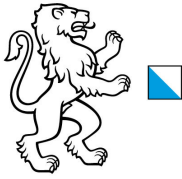
Strassenlärm – Orientierung

Emissions- abschnitt	Strassen- name	Routen- nummer	Abschnitt Von	Abschnitt Bis	Werte gültig	Zuständigkeit	Tunnel	Brücke	Z erfasst	Tram	Gültig seit
38421	Schaffhauserstrasse	4 b	36.128	36.284	Ja	Kt. Zürich, FALS (043 259 55 11, fals@bd.zh.ch)	Nein	Nein	Nein	Nein	05.07.2022
38422	Schaffhauserstrasse	4 b	36.284	36.389	Ja	Kt. Zürich, FALS (043 259 55 11, fals@bd.zh.ch)	Nein	Nein	Nein	Nein	05.07.2022
38423	Schaffhauserstrasse	4 b	36.389	36.559	Ja	Kt. Zürich, FALS (043 259 55 11, fals@bd.zh.ch)	Nein	Nein	Nein	Nein	05.07.2022
38424	Schaffhauserstrasse	4 b	36.559	37.269	Ja	Kt. Zürich, FALS (043 259 55 11, fals@bd.zh.ch)	Nein	Nein	Nein	Nein	05.07.2022



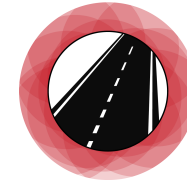
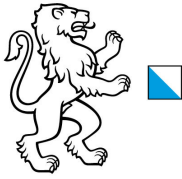
Motorfahrzeuglärm Teil 1

Emissions- abschnitt	Emissionsmodell Motorfahrzeuge	Strassentyp	Nt [Fz/h]	Nn [Fz/h]	P_Nt2 [%]	P_Nn2 [%]	Vt [km/h]	Vn [km/h]	V_LW [km/h]	V_Bus [km/h]	Steigung [%]	Belagskorrektur Spektrum
38421	sonROAD18	HVS-50-60	902	140	7.1	5.0	50	50	50	50	0.8	KB50_plus0
38422	sonROAD18	HVS-50-60	766	119	8.5	3.0	50	50	50	50	2.8	KB50_plus0
38423	sonROAD18	HVS-50-60	743	115	8.5	3.0	60	60	60	60	3.9	KB50_plus0
38424	sonROAD18	HVS-50-60	743	115	7.5	2.0	60	60	60	60	1.0	KB50_plus0



Motorfahrzeuglärm Teil 2

Emissions- abschnitt	DTV [Fz/d]	Referenz- jahr	Bemerkung Verkehr	Modell- korrektur Tag [dB(A)]	Modell- korrektur Nacht [dB(A)]	Modell- korrektur Bemerkung	Schalleistungspegel inkl. K1 Tag [dB(A)]	Schalleistungspegel inkl. K1 Nacht [dB(A)]
38421	15558	2042		0.0	0.0	Keine	81.9	73.6
38422	13221	2042		0.0	0.0	Keine	81.4	72.7
38423	12817	2042		0.0	0.0	Keine	83.1	74.4
38424	12817	2042		0.0	0.0	Keine	82.9	74.3



Bemerkungen

Die Daten beziehen sich auf das Abfragedatum. Da die Verkehrsdaten periodisch aktualisiert werden, wird empfohlen, die Abfrage gegebenenfalls nochmals durchzuführen.
Für die Emissionen von kommunalen Strassen ist die jeweilige Gemeinde zuständig. Für die Emissionen von Nationalstrassen ist das Bundesamt für Strassen, ASTRA Filiale Winterthur zuständig.

Feldbeschreibung Tabelle Strassenlärm – Orientierung

Spaltentitel im Auszug, Inhalt und Merkmalsbezeichnung im GIS / DM 144

Spaltentitel	Inhalt	Attributname(n) GIS-ZH-Nr. 547.1 und 579.1
Emissionsabschnitt	Nummer des betreffenden Emissionsabschnittes	EMI_ABSCHNITT_ID
Strassenname	Bezeichnung der Strasse / Autobahn	STRASSENNAME
Routennummer	Routenbezeichnung des Tiefbauamtes	ROUTE
Kilometer von/ bis [km]	Strassenkilometer des Tiefbauamtes / RBBS-Bezug bei Nationalstrassen	ABSCHNITT_VON / ABSCHNITT_BIS
Werte gültig	Wenn 'Nein', so müssen gültige Daten von der zuständigen Stelle (siehe Bemerkungen & Zuständigkeit) angefordert werden	OK
Zuständigkeit	Zuständige Stelle für Datennachführung nach (K)GeolV	ZUSTAENDIGE_STELLE
Tunnel / Brücke	Angabe ob Strecke in Tunnel oder auf Brücke verläuft	TUNNEL / BRUECKE
Z erfasst	Absolute Höhe der Strasse über Meer bei Brücken als Z-Wert erfasst.	Z_ERFASSUNG
Tram	Beim Hinweis 'Tram auf Strasse' werden die Trams als Strassenlärm nach Anhang 3 LSV beurteilt und sind in den ausgewiesenen Emissionswerten bereits berücksichtigt. Beim Hinweis 'Tram auf eigenem Trasse' müssen die Trams und Vorortsbahnen als Eisenbahnlärm nach Anhang 4 LSV separat ermittelt und berücksichtigt werden.	STRASSENBAHN
Gültig seit	Datum, seit welchem der Emissionsabschnitt gültig ist	GUELTIG_AB



Feldbeschreibung der Tabelle Grundlagen Motorfahrzeuglärm

Spaltentitel	Inhalt	Attributname(n) GIS-ZH-Nr. 547.1 und 579.1
Emissionsabschnitt	Nummer des betreffenden Emissionsabschnittes	EMI_ABSCHNITT_ID
Emissionsmodell Motorfahrzeuge	Akustisches Quellenmodell für Motorfahrzeuglärm	EMISSIONSMODELL
Strassentyp	Strassentyp nach sonROAD18	STRASSENTYP
Nt, Nn	Durchschnittliche Verkehrsmenge am Tag (6 bis 22 Uhr) und in der Nacht (22 bis 6 Uhr) in Fahrzeuge pro Stunde (Nt, Nn)	NT / NN
P_Nt2, P_Nn2	Anteil Lastwagen und Motorräder am Tag und in der Nacht in Prozent	P_NT2 / P_NN2
Vt, Vn	Für Berechnung verwendete Geschwindigkeit am Tag bzw. in der Nacht in km/h	VT / VN
V_LW / V_Bus	Geschwindigkeit für Lastwagen, Lastzug, Sattelzug / Bus	V_LW / V_Bus
Steigung	Strassensteigung in Prozent	STEIGUNG
Belagskorrektur Spektrum	KB-Belagskorrekturwert als Label für Schallleistungsspektrum	KORREKTURWERT_BELAG
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) aller Fahrzeuge in 24 Stunden	DTV
Referenzjahr	Referenzjahr der Emissionsberechnung Strasse	REFERENZJAHR
Bemerkung Verkehr	Bemerkungen zu Grundlagedaten Motorfahrzeugemissionen	VERKEHR_BEMERKUNG
Modellkorrektur Tag / Modellkorrektur Nacht	Emissionsseitige Modellkorrektur Motorfahrzeuge Tag bzw. Nacht in dB(A)	MODELLKORREKTUR_TAG / MODELLKORREKTUR_NACHT
Modellkorrektur Bemerkung	Bemerkung zur Modellkorrektur	MODELLKORR_BEMERKUNG
Schallleistungspegel Tag / Nacht	Schallleistungspegel pro m Linienquelle inklusive K1	LRE_TAG / LRE_NACHT



Feldbeschreibung der Tabelle Grundlagen Strassenbahnlärm

Spaltentitel	Inhalt	Attributname(n) GIS-ZH-Nr. 547.1 und 579.1
Emissionsabschnitt	Nummer des betreffenden Emissionsabschnittes	EMI_ABSCHNITT_ID
NTC12[D-H]	Feldbeschreibung Tageswerte siehe kantonales Geodatenmodellbeschreibung 'Lärmbelastungskataster von Kantons- und Gemeindestrassen'	NTC12[D-H]
NNC12[D-H]	Feldbeschreibung Nachtwerte siehe kantonales Geodatenmodellbeschreibung 'Lärmbelastungskataster von Kantons- und Gemeindestrassen'	NNC12[D-H]
Strassenbahn-Belag	Strassenbahn-Belag für sonROAD18	STRASSENBAHNBELAG

Details über die Berechnung der Emissionen von Strassenbahnen sind beim Anlagehalter bzw. der entsprechenden Vollzugsstelle anzufragen.

A3 Emissionen Bahnhofstrasse

Grundlagen aus Bericht "Bülach, Bahnhofstrasse und GP Herti: Verkehrsentwicklung" 30.7.21

DTV gemäss Citymonitoring 2013	4300 Fahrten / Tag
DTV 2021 hochgerechnet	5'000 Fahrten / Tag
DTV Herti (Netto-Neuverkehr)	150

<u>wegfallende Fahrten</u>	
P+R	110

Summe Fahrten mit Herti **5'040 DTV**

davon laute Fahrzeuge	460
davon Busse	450
davon Anlieferungen	10

Grundlagen aus Busfahrplan

Anzahl Busfahrten tags	370.3
Anzahl Busfahrten nachts	80.6
Summe Busfahrten	450.9

laute Fahrzeuge tags	23.7 Nt2
laute Fahrzeuge Nachts	10.2 Nn2

<u>Fahrtenverteilung Tag/Nacht</u>	Total	davon tags	davon nachts
Anzahl Fahrten laute Fahrzeuge	460.9	379.6	81.3
Anzahl Fahrten PW	4580.0	4250.2	329.8
Summe	5040.9	4629.8	411.1

A4 Lärmemissionen Tiefgarage und Ringweg

Lärmemissionen Fahrten zur TG auf dem Ringweg

Parkplatz	Anzahl Parkfelder []	Nutzung	SVP [Fahrten/Parkfeld/d]	Anteil Nachtverkehr []	Verkehr					v		Steigung i [%]	Steigungs- zuschlag [dBA]	Emissionen	
					DTV [Fz/24h]	Nt [Fz/h]	%Nt2 [%]	Nn [Fz/h]	%Nn2 [%]	Tag [km/h]	Nacht [km/h]			Tag [dBA]	Nacht [dBA]
TG	89		2.8	0.1	249	14.5	0.0%	2.1	0.0%	30	30	0	0.0	55.4	47.0
Total	89		2.80	0.1	249	14.5	0.0%	2.1	0.0%	30	30	0	0.0	55.4	47.0

Erläuterungen zur Praxis (gemäss Kanton Zürich)

- Für PP und Tiefgaragenplätze von Wohnungen gilt ein SVP von 2.5 Fahrten pro Parkfeld und Tag
- Bei Tiefgaragen mit <=100 PP fallen 10% der Fahrten auf 8 Nachtstunden (22 bis 6 Uhr); Beurteilung nach Anhang 3 LSV (Strassenlärm)
- Bei Tiefgaragen mit > 100 PP fallen 25% der Fahrten auf 12 Nachtstunden (19 bis 7 Uhr; Beurteilung nach Anhang 6 LSV (Industrie und Gewerbelärm)
- Die Geschwindigkeit auf den Zufahrten beträgt weniger als 30 km/h, d.h. es dominiert das Antriebsgeräusch gegenüber dem Rollgeräusch. Auf einen Belagszuschlag für profilierte Fahrbahnbeläge kann deshalb verzichtet werden.

SVP

Anzahl PP	Zweck	SVP	PP*SVP
	60 Bewohner	2.5	150
	4 Besucher	2.5	10
	7 Beschäftigte	2.5	17.5
	18 Kunden	4	72
Gewichtetes SVP			2.8

A5 Immissionen Tiefgarage

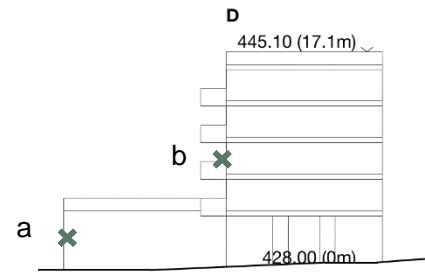
a) Punkt liegt direkt oberhalb der TG-Einfahrt, gewerbliche Nutzung

Anzahl Parkplätze

Wohnen	<input type="text" value="89"/>	Parkplätze	Bewohner/Besucher	i
--------	---------------------------------	------------	-------------------	----------

Resultate

Fahrten tagsüber	13.9 Fz/h	Fahrten zwischen 07:00 und 19:00 Uhr (Tag), M_T	i
Fahrten nachts	4.6 Fz/h	Fahrten zwischen 19:00 und 07:00 Uhr (Nacht), M_N	



Berechnung Immissionen Tiefgaragen-Aussenlärm

Allgemeine Daten

Typ der Anlage	<input type="radio"/> Offene Rampe <input checked="" type="radio"/> Geschlossene Rampe <input type="radio"/> Ebenerdige Einfahrt	i
Stündliche Verkehrsmenge	<input type="text" value="13.9"/> Fahrten <input type="text" value="4.6"/> Fahrten	Fahrten pro Tagesstunde, M_T Fahrten pro Nachtstunde, M_N
Zufahrt	<input type="text" value="5"/> m <input type="text" value="3.2"/> m	Länge der Zufahrt, l_{Zu} Distanz zum Empfangspunkt, d_{Zu}
Empfindlichkeitsstufe	<input type="radio"/> ES II <input checked="" type="radio"/> ES III <input type="radio"/> ES IV	Empfindlichkeitsstufe am Immissionsort (Empfangspunkt)

Geschlossene Rampe

Öffnungsfläche	<input type="text" value="18"/> m ²	Fläche der Einfahrtsöffnung, F
Absorbierende Auskleidung	<input checked="" type="radio"/> 0 m <input type="radio"/> 5 m <input type="radio"/> 10 m	Absorbierende Auskleidung ab Einfahrtsöffnung
Distanz zum Empfangspunkt	<input type="text" value="5"/> m	Distanz zum massgeblichen Empfangspunkt, d_{gR}
Ausbreitungswinkel	<input type="text" value="90"/> °	Winkel zur Rampenachse, φ
Abminderung durch die Fassade	<input checked="" type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein	Empfangspunkt und Einfahrtsöffnung sind an der gleichen Fassade

Beurteilung Tag

Immission (Empfangspunkt)	50.1 dB	Resultat Rechenfunktion $L_{e,Tag}$	i
Planungswert	60 dB	Massgebender Grenzwert	
Beurteilung	Planungswert Tag eingehalten		

Beurteilung Nacht

Immission (Empfangspunkt)	50.3 dB	Resultat Rechenfunktion $L_{e,Nacht}$	i
Planungswert	50 dB	Massgebender Grenzwert	
Beurteilung	Planungswert Nacht eingehalten		

Da es sich beim Punkt a um gewerbliche Nutzung handelt, ist der um 5dB erhöhte Tagwert massgebend.

b) Punkt liegt nach hinten versetzt oberhalb der TG-Einfahrt, Wohnnutzung

Anzahl Parkplätze

Wohnen	<input type="text" value="89"/>	Parkplätze	Bewohner/Besucher	i
--------	---------------------------------	------------	-------------------	-------------------

Resultate

Fahrten tagsüber	13.9 Fz/h	Fahrten zwischen 07:00 und 19:00 Uhr (Tag), M_T	i
Fahrten nachts	4.6 Fz/h	Fahrten zwischen 19:00 und 07:00 Uhr (Nacht), M_N	

Berechnung Immissionen Tiefgaragen-Aussenlärm

Allgemeine Daten

Typ der Anlage	<input type="radio"/> Offene Rampe <input checked="" type="radio"/> Geschlossene Rampe <input type="radio"/> Ebenerdige Einfahrt	i	
Stündliche Verkehrsmenge	<input type="text" value="13.9"/> Fahrten <input type="text" value="4.6"/> Fahrten	Fahrten pro Tagesstunde, M_T Fahrten pro Nachtstunde, M_N	i
Zufahrt	<input type="text" value="5"/> m <input type="text" value="15.7"/> m	Länge der Zufahrt, l_{Zu} Distanz zum Empfangspunkt, d_{Zu}	i
Empfindlichkeitsstufe	<input type="radio"/> ES II <input checked="" type="radio"/> ES III <input type="radio"/> ES IV	Empfindlichkeitsstufe am Immissionsort (Empfangspunkt)	

Geschlossene Rampe

Öffnungsfläche	<input type="text" value="18"/> m ²	Fläche der Einfahrtsöffnung, F	
Absorbierende Auskleidung	<input checked="" type="radio"/> 0 m <input type="radio"/> 5 m <input type="radio"/> 10 m	Absorbierende Auskleidung ab Einfahrtsöffnung	i
Distanz zum Empfangspunkt	<input type="text" value="13.4"/> m	Distanz zum massgeblichen Empfangspunkt, d_{gk}	i
Ausbreitungswinkel	<input type="text" value="0"/> °	Winkel zur Rampenachse, φ	i
Abminderung durch die Fassade	<input type="radio"/> ja <input checked="" type="radio"/> nein	Empfangspunkt und Einfahrtsöffnung sind an der gleichen Fassade	i

Beurteilung Tag

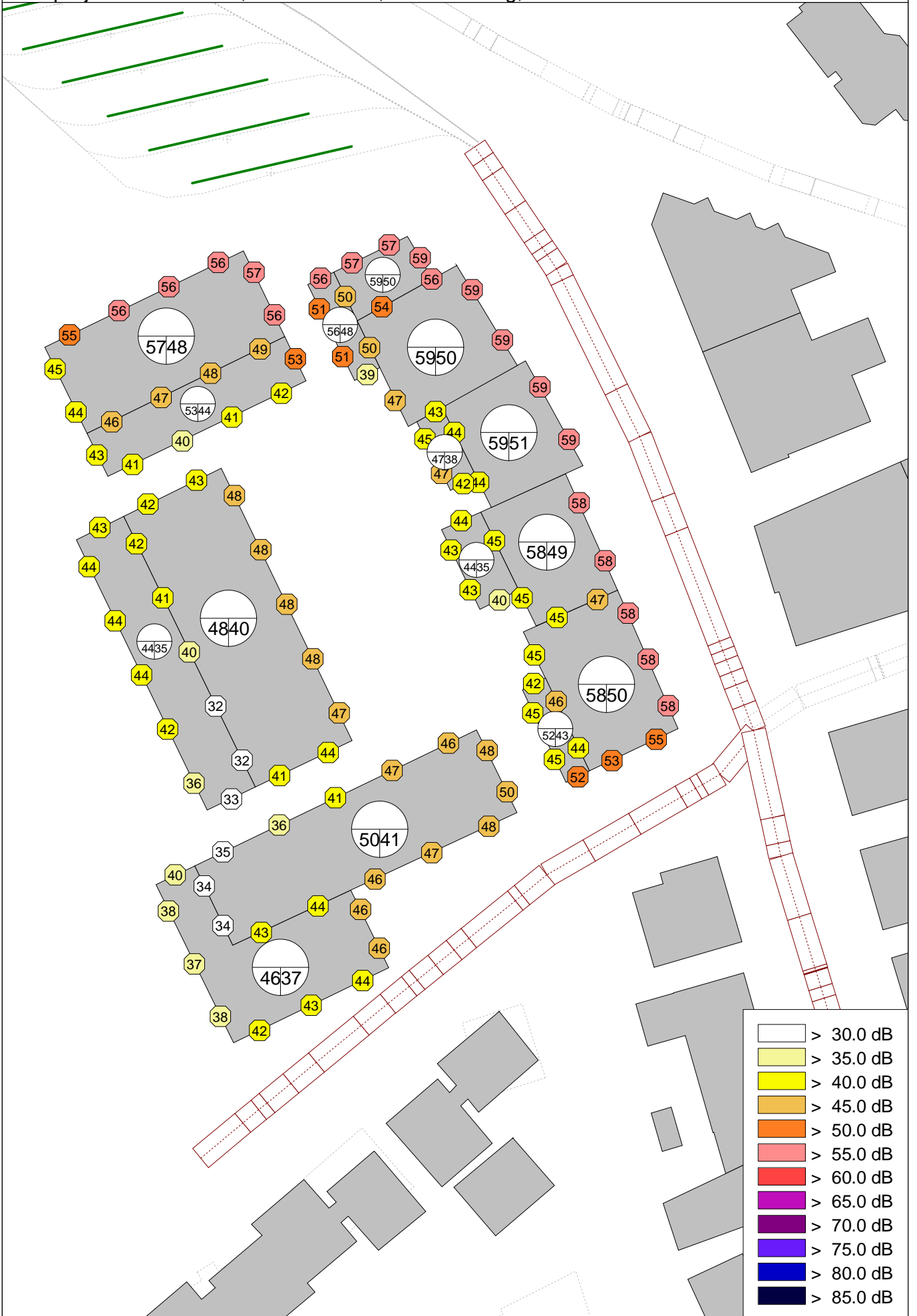
Immission (Empfangspunkt)	46.8 dB	Resultat Rechenfunktion $L_{e,Tag}$	i
Planungswert	60 dB	Massgebender Grenzwert	
Beurteilung	Planungswert Tag eingehalten		

Beurteilung Nacht

Immission (Empfangspunkt)	47.0 dB	Resultat Rechenfunktion $L_{e,Nacht}$	i
Planungswert	50 dB	Massgebender Grenzwert	
Beurteilung	Planungswert Nacht eingehalten		

A6 Immissionen

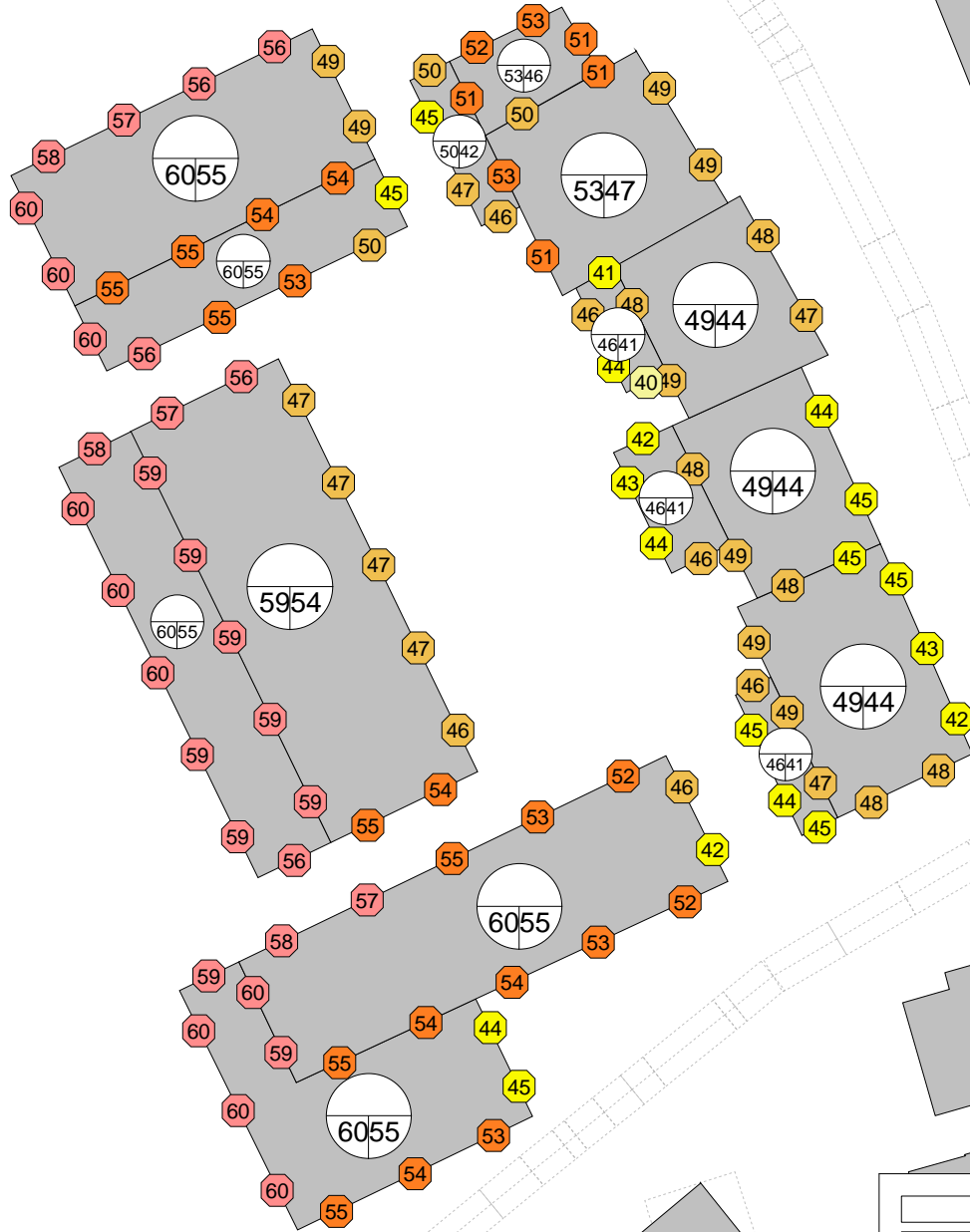
Richtprojekt Herti Bülach, Strassenlärm, Situation Tag, EBP/03.08.2022



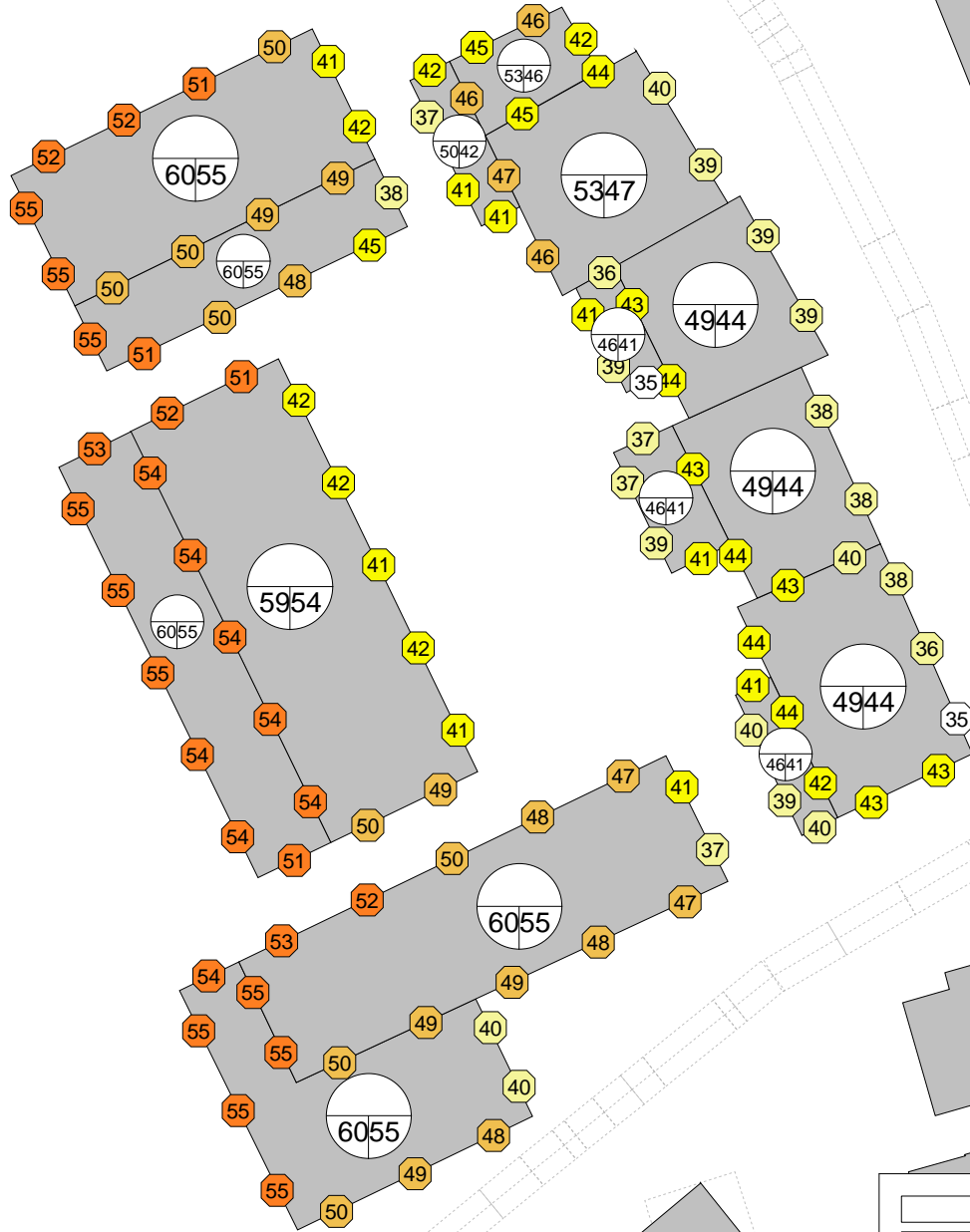
Richtprojekt Herti Bülach, Strassenlärm, Situation Nacht, EBP/03.08.2022



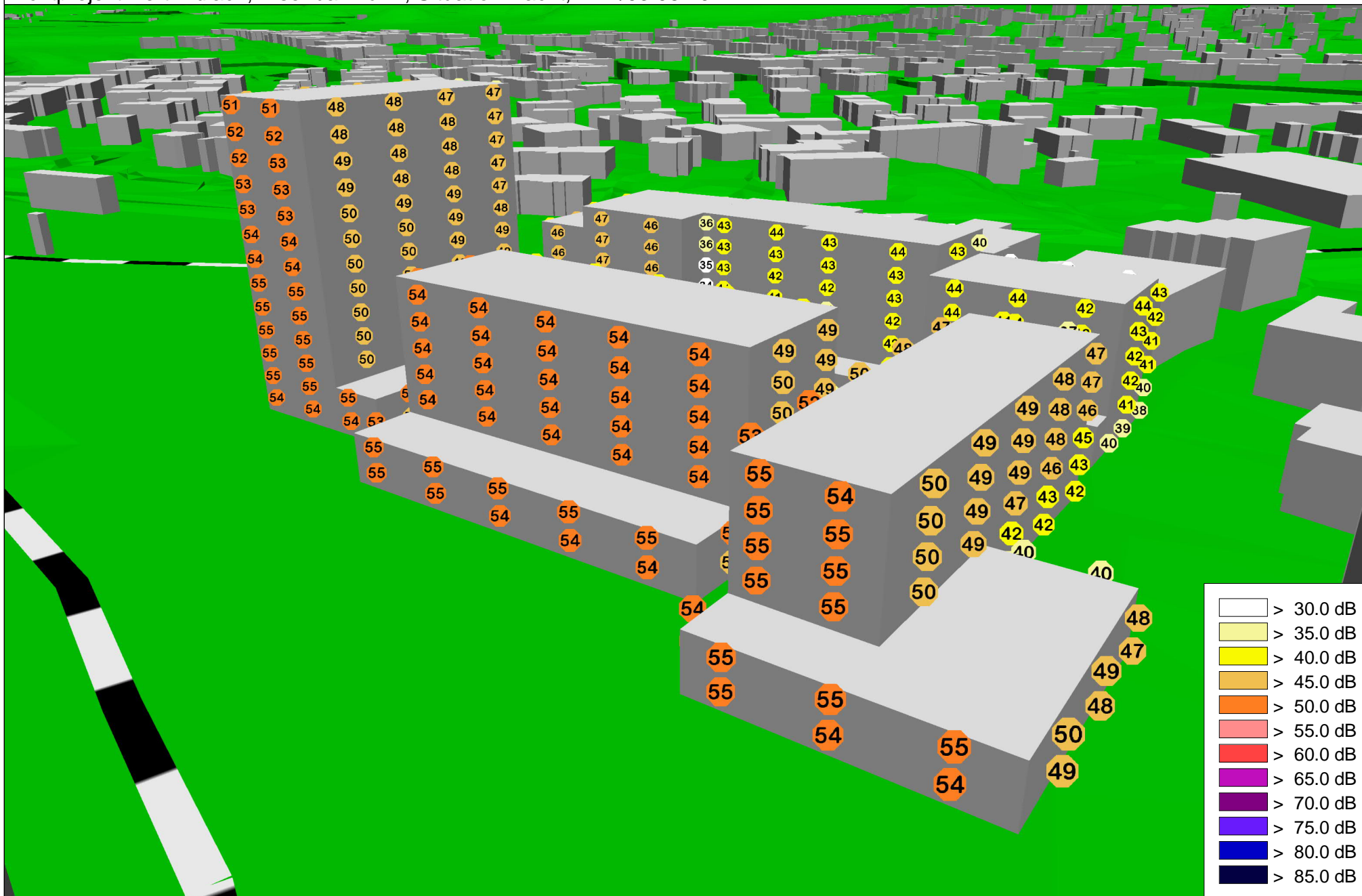




> 30.0 dB
> 35.0 dB
> 40.0 dB
> 45.0 dB
> 50.0 dB
> 55.0 dB
> 60.0 dB
> 65.0 dB
> 70.0 dB
> 75.0 dB
> 80.0 dB
> 85.0 dB

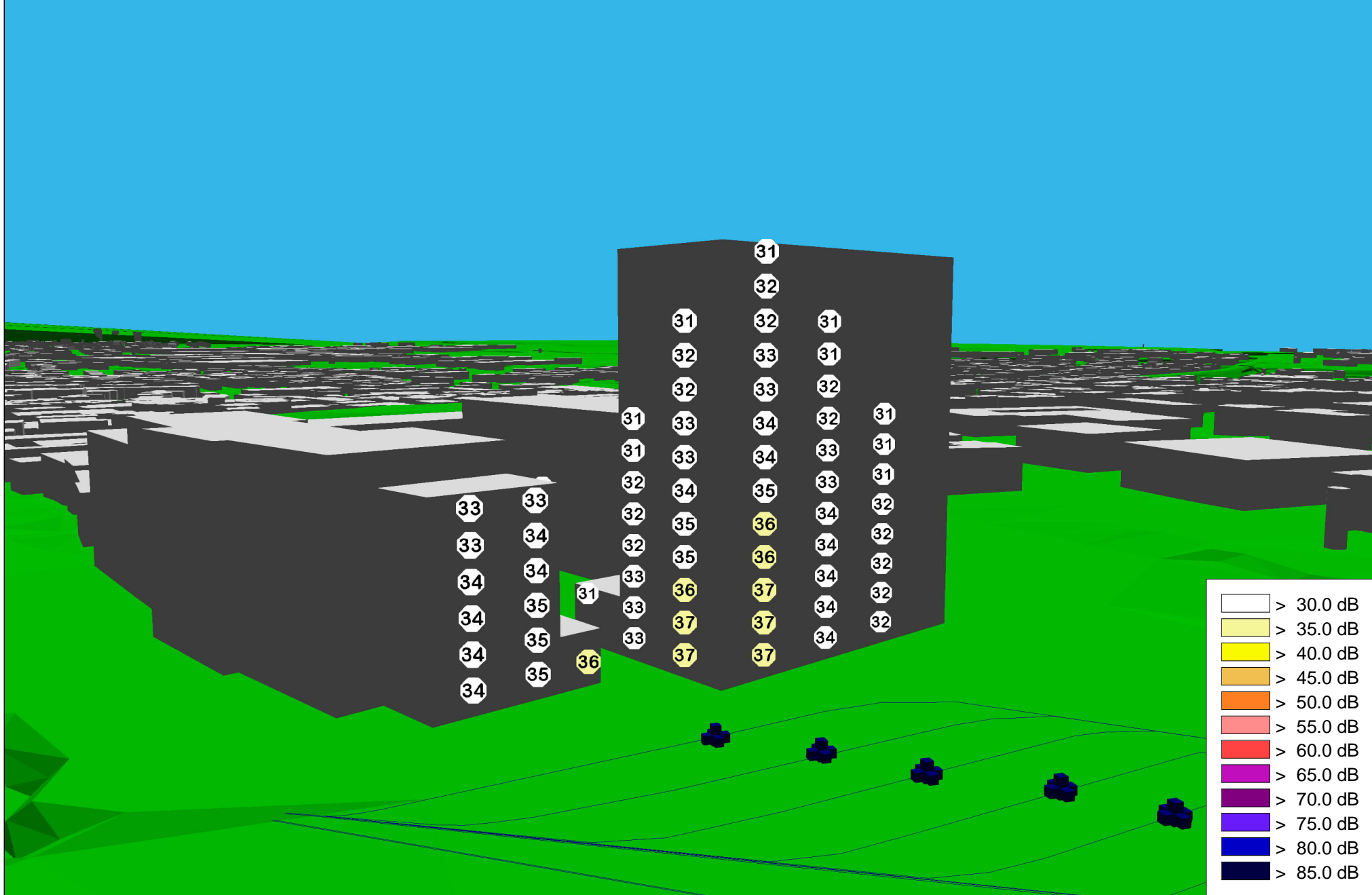


Richtprojekt Herti Bülach, Eisenbahnlärm, Situation Nacht, EBP/03.08.2022









Lärmgutachten öffentlicher Gestaltungsplan Herti Bülach

Maximale Lärmbelastung pro Gebäude

EBP / 03.08.2022

Baufeld	Lärmart	Lr, max Tag dB(A)	Lr, max Nacht dB(A)	ES	Grenzwert Tag dB(A)	Grenzwert Nacht dB(A)	Überschreitung Tag dB(A)	Überschreitung Nacht dB(A)
<i>Strassenlärm</i>								
A1	Strassenlärm	58.7	49.9	III	65	55	0.0	0.0
A2	Strassenlärm	59.0	50.2	III	65	55	0.0	0.0
A3	Strassenlärm	57.7	48.9	III	65	55	0.0	0.0
A4	Strassenlärm	58.1	49.3	III	65	55	0.0	0.0
B	Strassenlärm	56.5	47.8	III	65	55	0.0	0.0
C	Strassenlärm	47.9	39.1	III	65	55	0.0	0.0
D	Strassenlärm	49.6	40.9	III	65	55	0.0	0.0
<i>Bahnlärm</i>								
A1	Bahnlärm	52.2	47.0	III	65	55	0.0	0.0
A2	Bahnlärm	48.2	43.2	III	65	55	0.0	0.0
A3	Bahnlärm	48.3	43.2	III	65	55	0.0	0.0
A4	Bahnlärm	48.7	43.7	III	65	55	0.0	0.0
B	Bahnlärm	59.5	54.6	III	65	55	0.0	0.0
C	Bahnlärm	59.8	54.9	III	65	55	0.0	0.0
D	Bahnlärm	59.8	54.9	III	65	55	0.0	0.0
<i>Buslärm</i>								
A1	Industrie- und Gewerbelärm	35.7	35.6	III	60	50	0.0	0.0
A2	Industrie- und Gewerbelärm	-	-	III	60	50	0.0	0.0
A3	Industrie- und Gewerbelärm	-	-	III	60	50	0.0	0.0
A4	Industrie- und Gewerbelärm	-	-	III	60	50	0.0	0.0
B	Industrie- und Gewerbelärm	37.1	36.9	III	60	50	0.0	0.0
C	Industrie- und Gewerbelärm	-	-	III	60	50	0.0	0.0
D	Industrie- und Gewerbelärm	-	-	III	60	50	0.0	0.0

Studienauftrag Quartier Herti / Bahnhofplatz- Bushof Mitte

Schlussbericht Studienauftrag
08.11.2016

Grid of dots for drawing or notes.

Auftraggeberin

Stadt Bülach



Markus Burkhard
Leiter Planung und Bau

Marktgasse 27
Tel. 044 863 14 61
Fax 044 863 14 59
E-Mail: markus.burkhard@buelach.ch

Begleitung Studienauftrag durch EBP

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

Druck: 16. Dezember 2016
161108_Schlussbericht Studienauftrag Bülach.docx

Inhaltsverzeichnis

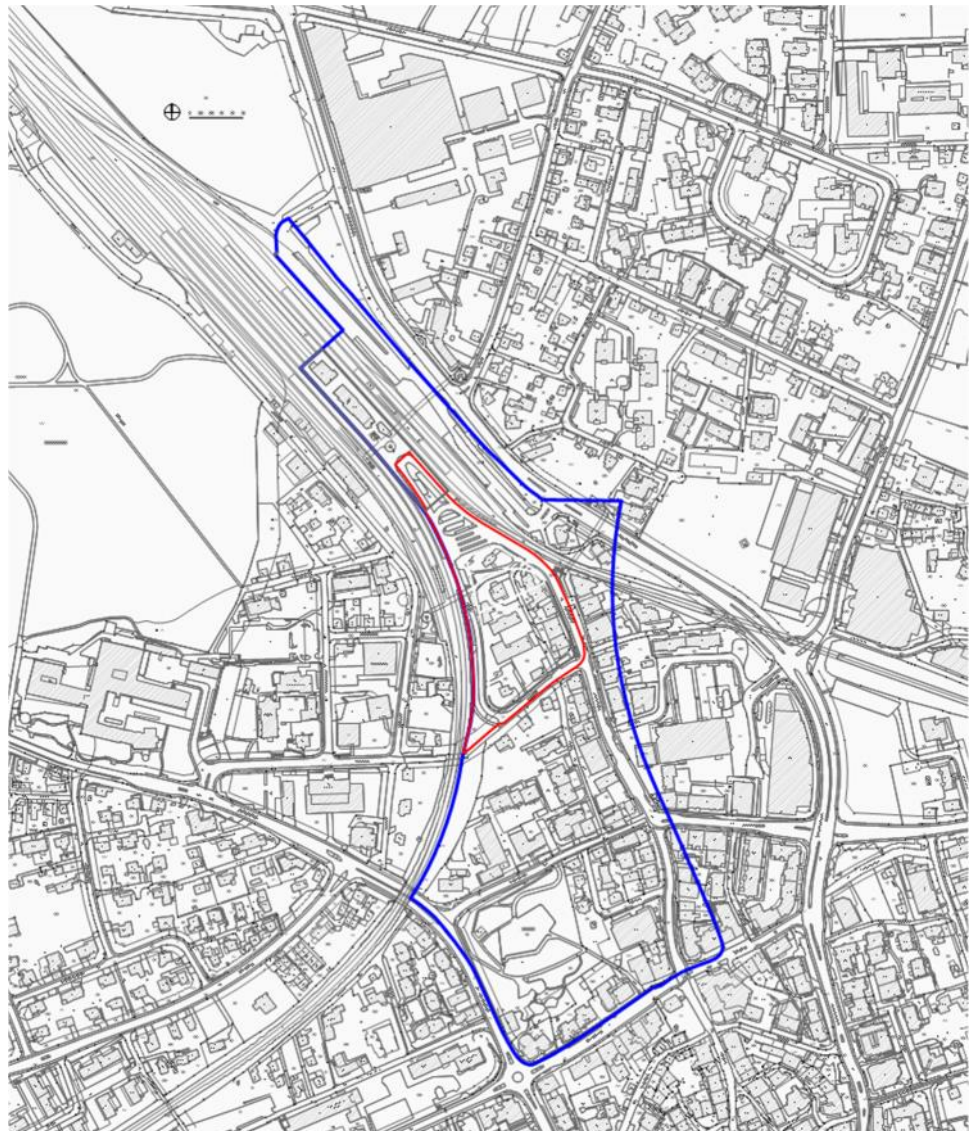
1	Einleitung	1
1.1	Ausgangslage	1
1.2	Zielsetzung und Fragestellung.....	2
1.3	Planungsverfahren	4
2	Rahmen und Ablauf des Verfahrens.....	5
2.1	Auftraggeberin	5
2.2	Beurteilungsgremium	5
2.3	Begleitgruppe	6
2.4	Teilnehmende Projektteams.....	6
2.5	Ablauf des Studienauftrages.....	6
3	Allgemeine und projektspezifische Würdigung	8
3.1	Oester Pfenninger Architekten AG (1. Rang)	9
3.2	Weberbrunner architekten ag (2. Rang)	13
3.3	Helsinki Zürich Office GmbH (3. Rang)	17
3.4	Renzo Bader Architektur AG.....	21
3.5	berchtoldkrass space&options.....	25
4	Empfehlung des Beurteilungsgremiums.....	29
5	Weiteres Vorgehen	32
6	Genehmigung.....	33

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

In Bülach Nord soll in den nächsten Jahren ein moderner, städtebaulich und architektonisch qualitätsvoller, neuer Stadtteil entstehen. Das Gebiet Bülach Nord umfasst das Quartier Herti, das SBB-Areal sowie die Areale Bülachguss und Glashütte (Vetropack). Das Quartier Herti grenzt direkt an den Bahnhof Bülach. Die städtebauliche Neuorientierung im Bahnhofareal und Quartier Herti stellt einen Schwerpunkt im Planungsprozess zur Entwicklung des Gebiets Bülach Nord dar. Das Quartier Herti bildet das Scharnier zwischen der Innenstadt und dem Bahnhof sowie dem gesamten Entwicklungsgebiet Bülach Nord und ist verkehrliches und städtebauliches Bindeglied zugleich. Im Quartier Herti sollen Wohn- und Dienstleistungsnutzungen entstehen. Im Hinblick auf den Abschluss der 4. Ausbaustufe des ZVV, welche für Bülach ab Dezember 2018 in Hauptverkehrszeiten den Viertelstundentakt im Bahn- und Busbetrieb bringen wird, soll der Bahnhofplatz umgestaltet und der Bushof ausgebaut werden. Um dieser besonderen verkehrlichen und städtebaulichen Auftaktsituation in Bülach gerecht zu werden und um damit sowohl den qualitativen als auch detailplanerischen Ansprüchen der zukünftigen Entwicklung des Quartiers Herti und des Bahnhofplatzes mit Bushof Rechnung zu tragen, wurde im Frühjahr 2016 ein städtebaulicher Studienauftrag durchgeführt, auf dessen Basis ein öffentlicher Gestaltungsplan ausgearbeitet werden soll. Der Studienauftrag wurde im Einklang mit den Bestimmungen des öffentlichen Gestaltungsplans Bülach Nord durchgeführt und war hinsichtlich einer optimalen Abstimmung von Siedlung und Verkehr anspruchsvoll.

Projektperimeter (rot) und
Betrachtungsperimeter (blau)



1.2 Zielsetzung und Fragestellung

Zielsetzung Ziel des Studienauftrags war es, eine städtebaulich, wirtschaftlich und verkehrlich überzeugende sowie tragfähige Entwicklungsvorstellung für das Quartier Herti / Bahnhofplatz-Bushof Mitte zu erarbeiten. Diese wird in einem nächsten Schritt in einen rechtsverbindlichen, öffentlichen Gestaltungsplan überführt, welcher die künftige Entwicklung und Planungsschritte sichert. Dazu bedurfte es im Vorfeld einer städtebaulichen Studie zur Auslotung der Potenziale auf dem Areal sowie zur Untersuchung der gestalterischen und funktionalen Möglichkeiten des Bahnhofplatz-Bushof Mitte. In diesem Zusammenhang war auch die Anknüpfung an den Bahnhof sowie die Gestaltung des Auftakts am Bahnhof mitzudenken.

Fragestellung Im Rahmen dieser Zielvorstellungen waren insbesondere folgende Themen zu bearbeiten:

- Arealidentität und Nutzungsverteilung
- Anordnung und Layout Bushof
- Flächenpotenzial: Ausnutzung, Bebauungsdichte und Höhenentwicklung
- Anordnung zusätzlicher Bauvolumen und Neubauten
- Umgang mit dem Bestand und inventarisiertem Gebäude
- Freiraumqualitäten und Vernetzung mit dem Quartier
- Erschliessung und Parkierung
- Ablauf Realisierung / Etappierbarkeit
- Betriebliche Abhängigkeiten Bushof Mitte und SBB

Mit Hilfe des Studienauftragsverfahrens wurden mögliche Lösungen für die strategisch räumliche Gesamtentwicklung des Quartiers Herti / Bahnhofplatz-Bushof Mitte aufgezeigt und somit die Grundlagen für die Schaffung von Planungsrecht ausgearbeitet. Mit den Ergebnissen der Projektstudien sollten folgende übergeordnete Ziele erreicht werden:

- Umsetzung und Einhaltung der räumlichen Entwicklungsstrategie Bülach Nord
- Sicherstellung der städtebaulichen und verkehrlichen Integration des Quartier Herti / Bahnhofplatz-Bushof Mitte ins Umfeld und in die Stadt (Akzeptanz bei Stadt und umliegenden Quartieren).
- Schaffung von Rahmenbedingungen, welche eine zukunftsgerichtete und nutzergerechte Strategie umsetzen lassen (Entwicklung und Wachstum Quartier sowie neue Anforderungen an den Bushof und SBB)

Von den Planungsteams wurde ein kohärentes, städtebauliches Entwicklungskonzept für den Projektperimeter erwartet, welches die oben erwähnten Themen aufgreift und Antworten auf die damit verbundenen Fragen liefert.

1.3 Planungsverfahren

- Verfahrenswahl Um städtebauliche Lösungsansätze für die Umsetzung der Ansprüche der verschiedenen Grundeigentümer an die zukünftige Entwicklung des Quartiers Herti / Bahnhofplatz-Bushof Mitte zu finden, wurde ein städtebaulicher Studienauftrag auf Einladung ausgelöst. Das Verfahren war dem öffentlichen Beschaffungswesen unterstellt, und wurde in Anlehnung an die Ordnung sia 143 durchgeführt. Es handelte sich dabei um ein Verfahren, bei dem die Ergebnisse im Dialog erarbeitet wurden.
- Vorgehen Durch die Auftraggeberin wurden fünf Planungsbüros zur Teilnahme am Verfahren eingeladen.
- Der Studienauftrag wurde von einem Beurteilungsgremium (mit Stimmrecht) und einer Begleitgruppe (ohne Stimmrecht) unterstützt. Das Verfahren wurde in zwei Bearbeitungsphasen mit einem Zwischenworkshop und einer Schlussitzung durchgeführt.

2 Rahmen und Ablauf des Verfahrens

2.1 Auftraggeberin

Die Auftraggeberin und Veranstalterin des Studienauftrags war die Stadt Bülach, vertreten durch die Abteilung Planung und Bau.

Mit der externen Verfahrensbegleitung wurde das Planungsbüro Ernst Basler + Partner AG, Zürich, beauftragt.

2.2 Beurteilungsgremium

Die Grundlagen für den Studienauftrag wurden durch das Beurteilungsgremium vorbereitet. Zudem gab das Beurteilungsgremium Rückmeldungen und Hinweise während des Verfahrens ab. Die Moderation der Workshops und der Sitzungen wird ebenfalls durch eine Person des Beurteilungsgremiums gestellt. Dem Beurteilungsgremium gehörten folgende Mitglieder an (stimmberechtigt):

- Hanspeter Lienhart, Stadt Bülach, Stadtrat, Vorsitz und Moderation
- Tomaso Zanoni, ZANONI Architekten, Zürich (Städtebau, Architektur)
- Felix Manz, ProjektBeweger GmbH, Zürich (Verkehr)
- Beat Nipkow, Nipkow Landschaftsarchitektur, Zürich (Freiraum, Landschaft)
- Joëlle Zimmerli, Zimraum Raum + Gesellschaft, Zürich (Sozialraum, Nutzungen)
- Mark Eberli, Stadt Bülach, Stadtpräsident
- Cornel Broder, Stadt Bülach, Fachkommission I des Gemeinderates
- Hans-Peter Hartmann, SBB AG, Immobilien Bewirtschaftung Region Ost, Zürich, Leiter Bahnhof Fläche
- Oskar Meier, Architekturbüro Oskar Meier AG, Bülach, Grundeigentümer

2.3 Begleitgruppe

Folgende Mitglieder der Begleitgruppe hatten eine beratende Funktion und waren nicht stimmberechtigt:

- Markus Burkhard, Stadt Bülach, Leiter Planung und Bau
- Hanspeter Gossweiler, Stadt Bülach, Tiefbausekretär
- Heinz von Moos, Stadt Bülach, Leiter Umwelt und Infrastruktur
- Roland Engeler, Stadt Bülach, Leiter Bevölkerung und Sicherheit
- Jonathan Baltensberger, Stadt Bülach, AG „Stadt ohne Hindernisse“
- Alexander Häne, PostAuto AG (Region Zürich, Betrieb)
- Sandor Mester, SBB AG, Infrastruktur, Netzentwicklung Region Ost

2.4 Teilnehmende Projektteams

Folgende fünf Teams wurden für die Teilnahme am Studienauftrag ausgewählt:

Team 1: berchtoldkrass space&options, Karlsruhe (D), mit diewald Bauingenieure und RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten

Team 2: Helsinki Zürich Office GmbH, Zürich, mit stadt raum verkehr, Birchler + Wicki und Cadrage Landschaftsarchitekten GmbH

Team 3: Oester Pfenninger Architekten AG, Zürich, mit Enz & Partner GmbH

Team 4: Renzo Bader Architektur AG, Zug, mit TEAMVerkehr.zug AG

Team 5: Weberbrunner architekten ag, Zürich, mit F. Preisig AG, Bau.Ing. + Planer SIA/USIC und Sophia Carstensen Landschaftsarchitektur

2.5 Ablauf des Studienauftrages

Der Studienauftrag wurde in zwei Phasen durchgeführt:

Startveranstaltung	In der Startveranstaltung vom 01. März 2016 wurden der Projektperimeter besichtigt sowie das Verfahren und die Aufgabenstellung erläutert. Weiter wurden allfällige erste Fragen bzgl. Aufgabenstellung, Rahmenbedingungen und Grundlagen beantwortet.
Zwischenworkshop	Nach Abschluss der ersten Bearbeitungsphase präsentierten die Teams einzeln dem Beurteilungsgremium am 24. Mai 2016 im Rahmen eines Workshops ihre Situationsanalysen und darauf aufbauend Entwicklungskonzepte mit Varianten.

- Schlussbesprechung Am 07. Juli 2016 fand eine Schlussbesprechung statt, an der die Teams ihre überarbeiteten Projektvorschläge dem Beurteilungsgremium vorstellten. Die anschliessende Beurteilung und Würdigung der einzelnen Eingaben fand unter Ausschluss der Teams innerhalb des Beurteilungsgremiums statt.
- Vernehmlassung Schlussbericht Der vorliegende Schlussbericht mit den Ergebnissen der Diskussion, den Entscheiden und Empfehlungen des Beurteilungsgremiums wurde am 08. November 2016 durch das Beurteilungsgremium genehmigt.

3 Allgemeine und projektspezifische Würdigung

Das Beurteilungsgremium dankt den fünf Projektteams für die fundierten Arbeiten und das grosse Engagement. Alle Teams haben durch Ihre Projektbeiträge mit einer sehr breiten Sicht auf das Quartier und einer grossen Bearbeitungstiefe überzeugt. Es konnten wertvolle Erkenntnisse und Ideen für die Weiterentwicklung des Quartiers gewonnen werden.

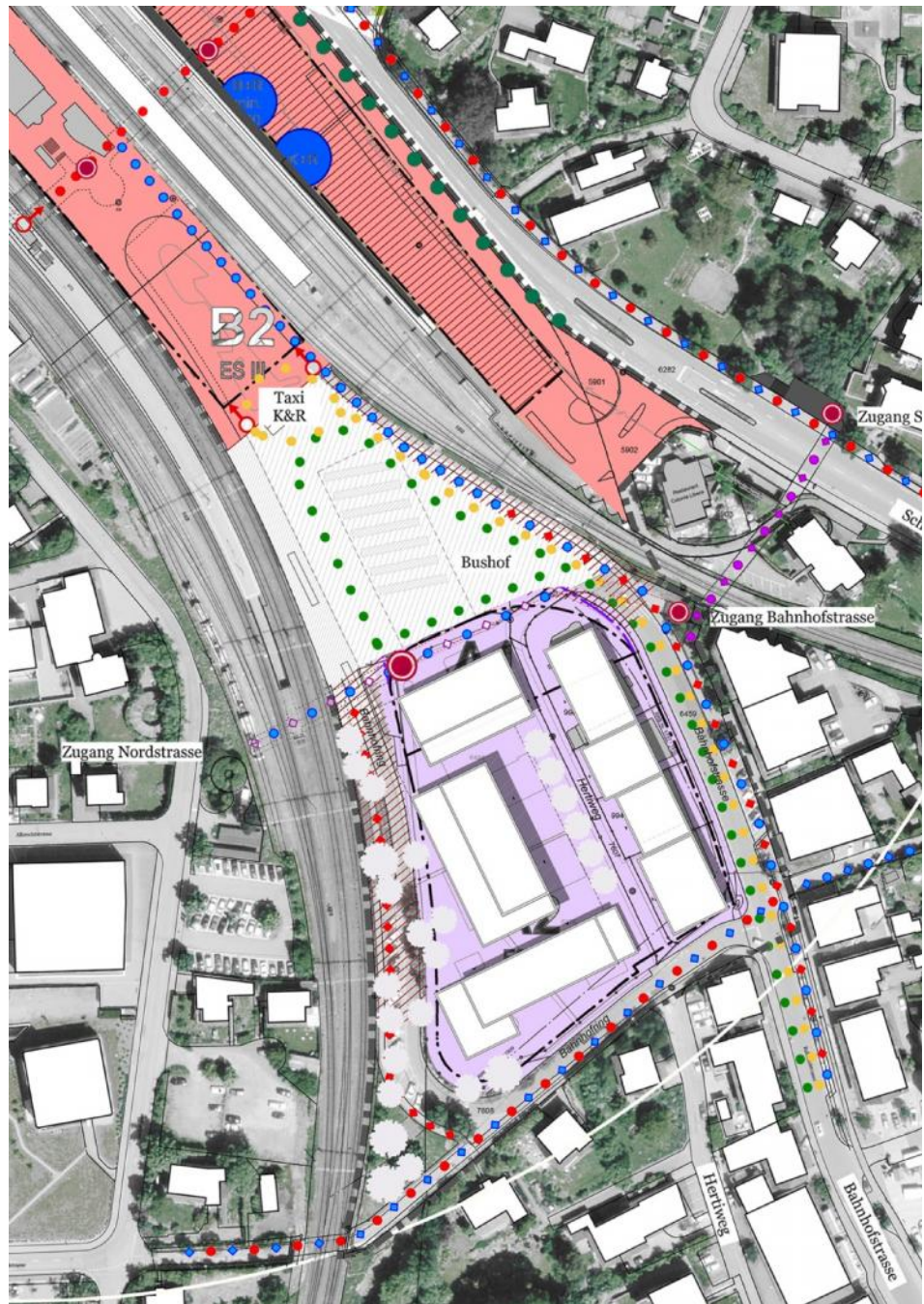
Auf den folgenden Seiten werden die fünf Projektbeiträge gewürdigt. Dabei wird jeder Beitrag in Bezug auf Städtebau, Verkehr, Landschaft und Freiraum, sowie Nutzungen und Sozialraum durch die Fachexperten beschrieben.

3.1 Oester Pfenninger Architekten AG (1. Rang)

Modellfoto



Situationsplan



Städtebau

Es liegen zwei Studien vor: eine im Rahmen des vorgegebenen Perimeters und eine zweite mit Richtung Gleisfeld erweitertem Perimeter. Die Kernidee, nämlich die Aufhebung des Bahnhofrings zugunsten eines weiterläufigen und im Innern verkehrsfreien Entwicklungsgebiets, stellt städtebaulich einen eigentlichen Befreiungsschlag dar.

Die Variante im erweiterten Perimeter wurde aufgrund der nicht unerheblichen Lärmproblematik und auch wegen der (grosstädtisch anmutenden) Ausrichtung des Wohnens auf die Geleise vom Beurteilungsgremium nicht weiterverfolgt.

Im Vorschlag „Perimeter Ausgangslage“ wird mit drei einfachen, grösseren Volumina auf speziell ausgebildeten Sockeln ein dichtes, städtisches Ensemble geschaffen, das sich massstäblich von der Altstadt abhebt und mit einem 9-geschossigen Akzent am Bahnhofplatz Süd auf zurückhaltende Weise einen Bezug zum neuen Bülach-Nord schafft. Der Hertiweg wird zu einer aktivierten Langsamverkehrsachse mit hoher Aufenthaltsqualität.

Verkehr

Der Vorschlag sieht eine Aufhebung des Bahnhofrings vor. Der motorisierte Verkehr wird ausschliesslich über die Bahnhofstrasse vom/zum Bahnhof geführt.

Der optimal geplante Bushof mit parallel angeordneten, überdeckten Busperrons ist in dem im öffentlichen Gestaltungsplan vorgesehenen Perimeter maximal nach Norden verschoben und bietet damit minimale Umsteigewege von/zur Bahn. Die Busse werden mit Front zum Gleis 3 und damit zum grössten Teil der Kundschaft aufgestellt, was auch den betrieblichen Vorteil hat, dass nachfolgend einfahrende Busse nicht durch aussteigende Passagierströme behindert werden.

Es wird noch zu überprüfen sein, ob der Bereich zwischen Bushof und Aufnahmegebäude nebst den sinnvollerweise dort angeordneten Taxis tatsächlich Platz für Kiss&Ride lässt oder ob diese Parkplätze nicht konsequenterweise auf das Areal des Güterbahnhofs verschoben werden.

Die Anbindung der unterirdischen Velostation an die südliche Unterführung überzeugt. Die Zugänge sind noch nicht ausgearbeitet.

Die Fussgänger werden gut um den Bushof geführt und haben verschiedene Optionen in und durch das Quartier Herti zu gelangen.

Landschaft/ Freiraum

Die Verfasser entscheiden sich in Bezug auf den Bushof für eine kompakte Verkehrslösung, die mit Zu- und Wegfahrt über die Bahnhofstrasse organisiert ist und auf die westliche Strassenführung entlang den Geleisen gänzlich verzichtet. Diese Strategie entspannt das Baufeld und wertet das freiräumliche Potenzial wesentlich auf. Die Verlängerung des Perrondaches von Geleise 3 nach Süden bildet eine logische und funktional überzeugende

de Anlegekante für den Bus des Schulbetriebes. Die zentrale Positionierung der Busanlegekanten auf dem Bahnhofplatz ermöglicht einen optimalen Busbetrieb und eine maximale Entflechtung von Fussgängern und Verkehr. Kurzzeitparkplätze und Taxistandplätze sind grundsätzlich richtig verortet, müssen in ihrer genauen Lage jedoch überprüft werden. Die Veloparkierung erfolgt an der richtigen Stelle oberirdisch und ist über die erweiterte Bahnunterführung in Ostwestrichtung auch unterirdisch angeordnet. Das Busdach überspannt alle Busanlegekanten und ist aus ortsbaulichen und architektonischen Gründen von den Perrondächern getrennt. Für die Nutzer entsteht eine hohe räumliche Durchlässigkeit bei guter Orientierung. Die Platzfigur vermittelt eine klare Beziehung in Richtung Bebauung Herti und Altstadt.

Die vorgeschlagene Bebauungsstruktur setzt einen städtebaulich moderaten Hochpunkt an den Bahnhofplatz und eröffnet im südlichen Bereich über die orthogonale Volumenverteilung eine Hoftypologie, die den Hertiweg an dieser Stelle als Ausweitung des Stadtraumes erlebbar macht und die Beziehung zwischen Altstadt und Bahnhof angemessen akzentuiert. Die Hofsituation bietet ein qualitativ wertvolles freiräumliches Element für die Bewohner und eine Adressierung für eine langfristig mögliche Neubaustruktur entlang der Bahnhofstrasse auf der Erdgeschosebene. Gegen Westen öffnet sich zwischen Gleisraum und Bebauungsstruktur ein gut dimensionierter und begrünter Freiraum als Pendant zum städtisch gedachten Hof.

Nutzungen / Sozialraum

Das Nutzungskonzept sieht öffentliche Räume am Bahnhofplatz und in der Bahnhofstrasse vor, welche sich für Erdgeschossnutzungen eignen. Dahinter befindet sich das Quartier Herti, durch welches eine Wohnstrasse für den Fuss- und Veloverkehr geführt wird. Der halböffentliche Quartierplatz im Quartier bietet eine Aufenthaltsqualität für Anwohnende und Erwerbstätige. Die Strasse entlang der Geleise wird aufgehoben. So ermöglichen die halbprivaten Gartenräume entlang der Geleise eine gute Wohnqualität bis ins Erdgeschoss. Hochhaus sowie Neubauten vermitteln den Ankommenden am Bahnhof ein städtisches Bild der Stadt Bülach und bieten Wohn- und Arbeitsraum für eine städtisch geprägte Zielgruppe.

3.2 Weberbrunner architekten ag (2. Rang)

Modellfoto



Situationsplan



Städtebau

Durch die Platzierung des Bushofs im Osten des Bahnhofs entsteht für das Herti-Quartier eine neue Ausgangslage. Ohne den Druck, hier den Bushof zu erstellen, wird ein grosser Platz möglich, der zum Bahnhof hin ein neues Gesicht mit einem grossmassstäblichen Aufnahme-Pavillon mit Faltdach erhält. Der Abschluss Richtung Stadt wird durch ein scheibenartiges Hochhaus akzentuiert, dessen untere Geschosse direkt den Platz beleben. Im hinterliegenden Feld wird aufgezeigt, wie mit einem behutsamen Umgang

mit dem Bestand ein längerfristig angelegter Umstrukturierungsprozess angegangen werden könnte.

Verkehr

Auf Wunsch des Beurteilungsgremiums anlässlich des Zwischenworkshops hat das Team seine erste Idee, den Bushof auf die Ostseite des Bahnareals (ehemaliger Güterbahnhof) auszulagern, konsequent weiterverfolgt und damit gleichermassen eine Vision als auch einen Befreiungsschlag erarbeitet. Die Platzverhältnisse erlauben, dort einen optimalen Bushof anzuordnen, sofern das Park&Ride (auch finanziell) auf ein anderes Niveau verschoben werden kann. Gewichtige Probleme ergeben sich dafür andernorts: einerseits erfolgt die Zufahrt als Linksabbieger von der stark frequentierten Schaffhauserstrasse, wodurch die Linien in Richtung Bachenbülach nicht mehr am Sonnenhof vorbeiführen, und andererseits führen die Wege für Umsteiger von / nach Zürich in beiden Richtungen zwingend durch Unterführungen bzw. ev. über die verschobene Passerelle. Klärungsbedürftig ist, ob der im revidierten kantonalen Richtplan eingetragene und im rechtskräftigen öffentlichen Gestaltungsplan Bülach Nord entsprechend berücksichtigte SBB-Freiverlad zugunsten des attraktiven Bahnhofplatzes Nord aufgehoben werden kann.

Der Bahnhofplatz Süd wirkt enorm grosszügig und bietet Platz für Fussgänger, Velofahrer (inkl. zielnaher Abstellplätze), Taxi und MIV.

Landschaft / Freiraum

Die Verfasser legen ortsbaulich ein strategisch auf die Zukunft gerichtetes Konzept vor. Der sehr gut organisierte, überdachte Bushof wird auf die Ostseite des Bahnhofes mit Verkehrsanbindung an die Schaffhauserstrasse gelegt. Taxi und P+R- Parkplätze befinden sich in dieser langgezogenen Infrastrukturanlage, die als räumliches Verbindungselement zwischen dem vorgeschlagenen Bahnhofplatz Nord beim Glashütte-Areal und dem freigespielten Bahnhofplatz Süd verstanden wird. Stadträumlich überzeugt die Neuordnung und Verknüpfung von Platz- und Verkehrsräumen durch Klarheit und Organisation. Die funktionalen Bedingungen in Bezug auf Gesamtverkehr müssten dafür geschaffen werden. Der grosszügige Bahnhofplatz Süd mit Veloparkierung eröffnet einen grossen Stadtplatz mit offener Nutzung, eine zeichenhafte Dachgestalt bezeichnet den Raum als Ort der Ankunft und Orientierung, gleichzeitig stellt sich aufgrund der isolierten Position nebst der noblen Geste die Frage nach dem effektiven Nutzen.

Die Bebauungsstruktur sieht einen markanten Hochpunkt am Platz vor. Das scheibenförmige Volumen wirkt massstäblich zu massiv. Die rückwärtige Bebauungsstruktur des Hertiquartiers erfolgt in einer sehr ausgewogenen Volumetrie, die sich am bestehenden Quartier orientiert. Es handelt sich um ein elementweises, sorgfältiges Weiterbauen an der Quartierstruktur, die vieles offen lässt. Der Hertiweg wird platzartig ausgeweitet und bietet gute Adressierungen an. Zu den Geleisen hin entstehen gut proportionierte, durchgrünte Freiräume.

Nutzung / Sozialraum

Das Nutzungskonzept sieht eine Nutzungsverdichtung auf der Bahnhof-Ostseite, ausserhalb des Projektperimeters, sowie eine Nutzungsentdichtung auf dem freigespielten Platz vor dem Bahnhof vor. Der neue öffentliche Platz wird primär durch die Erdgeschossnutzungen im geplanten Hochhaus bespielt und kann für grössere öffentliche Veranstaltungen genutzt werden. Hinter dem Hochhaus entwickelt sich das Wohnquartier aus dem Bestand weiter. Durch das Nebeneinander von alt und neu, was sich in tiefen und höheren Mietpreisen niederschlagen soll, soll sich eine städtische Nutzungsvielfalt und Bespielung des (halb)öffentlichen Raums entwickeln.

3.3 Helsinki Zürich Office GmbH (3. Rang)

Modellfoto



Situationsplan



Städtebau

Mit einem 12-geschossigen Akzent am Bahnhofplatz und hinterliegenden Wohnbauten mit 4 bis 5 Etagen entsteht eine selbstverständlich wirkende Körnung mit hoher Durchlässigkeit, welche eine kleinstädtische, zentrumsnahe Wohnsituation um einen hofartigen Raum charakterisiert. Der Hertiweg soll zu einer Langsamverkehrsverbindung mit hoher Aufenthaltsqualität und attraktiven angelagerten Erdgeschoss-Nutzungen aufgewertet werden. Der Bushof wird in einer Schlaufe um einen neuen, grosszügigen

Bahnhofplatz gelegt, der primär vom Hochhaus her bespielt und aktiviert wird.

Verkehr

Die Postautos werden im Gegen-Uhrzeigersinn über die Bahnhofstrasse zum Bahnhof und über den Bahnhofring weggeführt, wo sie bei der Einmündung in die Bahnhofstrasse die Gegenfahrbahn überschleppen. Dies ist weder korrigierbar noch akzeptabel. Die serielle Anordnung der Haltekannten macht sie zwar gut anfahrbar, verursacht jedoch weite Wege zu den Zügen.

Taxis und Kiss&Ride sind attraktiv platziert, könnten aber die Postautos behindern.

Die Wege für Fussgänger von / zum Städtli wirken auf allen Achsen versperrt. Prüfwert ist der Vorschlag, die südliche Unterführung direkt zur Bahnhof-Ostseite zu verlängern. Konsequenterweise wird die unterirdische Velostation daran angebunden. Oberirdische Veloabstellplätze werden zielführend direkt vor dem neuen geplanten Gebäude der SBB auf dem Bahnhofsareal angeboten.

Landschaft / Freiraum

Die Verfasser legen die Busanlegekante des Bushofes mit Überdachungsstrukturen lateral an die beiden Gleisstränge und umfassen das Hertierviertel auf der Aussenseite beidseitig mit der Verkehrserschliessung. Dies führt zu einer offenen Situation zwischen Verkehrsträger und innerer Freiraumstruktur. Die Organisation des Bushofes führt zu langen Gehwegdistanzen und einer eingeschränkten Orientierung. Taxi und K+R- Parkplätze sind in diese Struktur eingefügt aber nicht optimal verortet. Die Veloparkierung ist gut gelöst. Ortsbaulich entsteht für das Hertierviertel eine inselartige, vom Verkehr umströmte Figur, die mit Bäumen durchsetzt ist. Der Bahnhofplatz ist etwas unklar definiert und verteilt sich auf die lateralen Bereiche, die Zirkulationsströme überschneiden sich ungünstig.

Die Bebauungsstruktur sieht im Norden einen gut dimensionierten Hochpunkt vor, der mit einer Serie wohlproportionierter Punkthäuser zum neuen Hertierviertel ergänzt wird. Es ist ein Weiterbauen an der dörflichen Struktur im Süden mit dem Ziel, in Verbindung mit gemischten Nutzungen im Erdgeschoss vielfältige und lebendige Situationen im Freiraum zu schaffen. Der Hertiweg verbindet sich als platzartige Struktur zum Bahnhof, die Wohnbauten werden auf attraktive Weise über innere Grünstrukturen zusammengelagert, die mit dem städtischen Umfeld kommunizieren.

Nutzungen / Sozialraum

Das Nutzungskonzept sieht einen öffentlichen Bahnhofplatz vor, welcher durch die Erdgeschosse im geplanten Hochhaus bespielt wird. Hinter dem Hochhaus entsteht ein durchlässiges Wohnquartier mit einem halböffentlichen Quartierplatz für die Anwohnenden und Arbeitstätigen, einer Wohnstrasse für den Velo- und Fussgängerverkehr sowie grün geprägten Zwischenräumen, welche im hinteren Bereich das Wohnen bis ins Erdgeschoss ermöglichen. Der Bahnhofring sowie der weit ausgreifende Bushof mindern allerdings die Wohnqualität entlang der Geleise. Insgesamt bietet das Quartier mit den Punktbauten und Zwischenräumen ein Wohnungsangebot, welches typische Bewohner der Agglomeration ansprechen dürfte.

3.4 Renzo Bader Architektur AG

Modellfoto



Situationsplan



Städtebau

In einer weiträumig angelegten städtebaulichen Analyse wird dargelegt, dass sich der Kopf des Bahnhofplatzes, sozusagen als Gegengewicht zu den städtebaulichen Entwicklungen im Norden des Bahnhofs (Areale Glashütte mit Hochhaus und Bülachguss), als Hochhausstandort eignen soll. Dahinter wird eine Gruppe von drei 4-geschossigen Wohnbauten (mit Hochparterre) in vorstädtischer Art platziert. Entlang der Bahnhofstrasse werden ebenfalls 4-geschossige Ersatzbauten mit gewerblich nutzbaren Erdgeschossen vor-

geschlagen. Zusätzlich sieht das Konzept auf dem westlich des Platzes gelegenen Perron eine 3-geschossige Überbauung vor. Der Bushof wird in expressiver Sprache als platzbegleitende und raumbildende Schlaufe angelegt. Eine zentrale Rampe führt zu einem unterirdischen Bauwerk, das in grosszügiger Weise die gewünschten Verbindungen schafft.

Verkehr

Die Postautos werden im Uhrzeigersinn über den Bahnhofring zum Bahnhof geführt, wo die Haltekanten gut anfahrbar, hintereinander um eine Insel angeordnet sind. Dies führt zu relativ weiten Wegen zu den Zügen, wobei alle Passagiere die Busfahrbahn queren müssen.

Nur den Taxis ist erlaubt, die Busspuren zu befahren. Dem MIV werden zwei Wendeschlaufen angeboten. Falls diese für Kiss&Ride missbraucht werden, würden sie die Postautos behindern. Geplant ist, das Kiss&Ride auf der Bahnhof-Ostseite zu situieren.

Der grosszügige Vorschlag für eine unterirdische Velostation gefällt. Hingegen sind oberirdische Veloabstellplätze zulasten der Fussgängerachse Bahnhof – Städtli undenkbar.

Landschaft / Freiraum

Der Beitrag organisiert den Bushof als lateral den Geleisen folgende Anlegekante mit Busdach und umfasst die Baustruktur Herti auf der Innenseite als räumliche Struktur. Dies führt zu einer klaren äusseren Verkehrsführung und einer inneren Freiraumsituation, die von der Verkehrszirkulation befreit ist. Die Verkehrsführung umschliesst das Hertiquartier und generiert eine ortsbauliche Insellösung. Die Organisation der Busanlegekanten führt zu langen Fussdistanzen und ist in Bezug auf die Orientierung für die Nutzer nicht optimal. Die Taxivorfahrt und das in die Unterführung integrierte Veloparking sind gut positioniert, die K+R- Plätze auf der Ostseite der Geleise fraglich. Die Konfiguration des Bahnhofplatzes ist für die Nutzer hinsichtlich Orientierung, räumlicher Durchlässigkeit und fussläufig logischer Zirkulation nicht optimal.

Die Bebauungsstruktur wird von einem markanten Hochbau dominiert, der auf dem Baufeld Freiraumfläche freisetzt. Frei gestellte Bauvolumen mit Wohnnutzung bilden einen Cluster, der in eine Grünstruktur eingebunden ist. Platzartige Flächen umfassen die Situation von Turm und Cluster. Insgesamt scheint das Verhältnis von Bekenntnis zur Stadt und einem Verständnis von integriertem ländlichem Wohnen etwas unscharf. Die Dominanz des Turmgebäudes widerspricht der Umfassung mit dem Bushof, eine

direktere Beziehung zwischen Hochbau und Bahnhofplatz wäre wünschenswert.

Nutzungen / Sozialraum

Das Nutzungskonzept sieht ein sehr städtisches Wohn- und Arbeitsplatzangebot im Hochhaus am Bahnhofplatz vor. Öffentliche Erdgeschossnutzungen sollen den Platz bespielen. Hinter diesem städtischen Raum befindet sich ein Wohnquartier. Die Punktbauten mit den Zwischenräumen bieten eine typische Wohnqualität der Agglomeration. Allerdings bleiben die Nutzungsmöglichkeiten und -qualitäten der Zwischenräume undefiniert. Die Wohnqualität, insbesondere im Erdgeschoss, wird durch den öffentlichen Bushof, welcher weit in das Quartier eingreift, deutlich eingeschränkt.

3.5 berchtoldkrass space&options

Modellfoto



Situationsplan



Städtebau

Fünf grössere Volumina bilden einen offenen städtebaulichen Block, der am Bahnhofplatz durch ein 7-geschossiges Gebäude bescheiden akzentuiert wird. Der Verkehr umspült die ganze Anlage. Neben der als Hauptachse ausgebildeten Bahnhofstrasse dient der Hertiweg, an welchem ein Gemeinschaftsgartenhaus angelagert ist, als sekundäre Langsamverkehrsverbindung. Trotz plausibler Massstäblichkeit und prima vista verständlich wirkender Nutzungsverteilung stellt sich bei vertiefter Betrachtung heraus,

dass es mit dem vorgeschlagenen Ensemble nicht gelingt, einen eigenständigen und überzeugenden Beitrag zu einer neuen Identität des Ortes zu leisten.

Verkehr

Die Postautos werden getrennt vom MIV über die Bahnhofstrasse vom / zum Bahnhof geführt, wo die Busperrons bananenförmig parallel zu den Geleisen liegen. Dabei stehen die Busse mit dem Heck zu den Geleisen und teilweise an einer Insel. Die dort entstehenden Fussgängerströme können zu Behinderungen von nachfolgend einfahrenden Bussen führen.

Während Taxis einen idealen Standort erhalten, wird dem Kiss&Ride ein zielferner Standort angeboten, der zudem das neue Quartier belärmt.

Den Fussgängern werden adäquate Flächen angeboten, allerdings scheint die Orientierung auf dem Bahnhofplatz durch die Anordnung des Bushofs beeinträchtigt.

Landschaft / Freiraum

Die Verfasser beziehen sich auf das bestehende Verkehrsregime mit der umlaufenden Erschliessungsstrasse und organisieren den Bushof neu bahnhofsnah als dynamische Raumfigur. Die Anlegekanten mit Überdachungen, Taxivorfahrt, K+R- Parkplätzen und Veloabstellflächen sind funktional gut gelöst. Ortsbaulich entstehen für die Nutzer in den Zirkulationsbeziehungen ungünstige Überschneidungen und die Orientierung und freiräumliche Durchlässigkeit zum Herti Quartier ist nicht optimal.

Die Bebauungsstruktur setzt ein grösseres Bauvolumen an den Platz, eine Komposition von volumetrisch zugeschnittenen Wohnbauten folgt den Strassenräumen und bildet freiräumlich einen durchgrüntem, inneren Hofraum. In der Massstäblichkeit etwas unentschieden, bildet die ortsbauliche Setzung der Bauvolumen zusammen mit den Nebenbauten des Bushofes ein bauliches Konglomerat, dem es an räumlicher Klarheit und städtebaulichem Profil fehlt.

Nutzungen / Sozialraum

Das Nutzungskonzept sieht eine Wohnsiedlung im Quartier Herti vor, welche umgeben ist von öffentlichen Räumen. Diese werden geprägt durch den Bahnhof, das etwas höhere Haus am Bahnhofplatz sowie die Bahnhofstrasse und den Bahnhofring. Die hofartige Wohnsiedlung weist eine hohe Durchlässigkeit auf, so dass die «Wohninsel» von allen Seiten gut zugänglich ist. Trotz Grünstreifen am Bahnhofring wird die Wohnqualität

aber vor allem in den Erdgeschosswohnungen stark vom Strassenraum und dem Car-Sharing-Angebot eingeschränkt. Das Wohnungsangebot weist weder typische Eigenschaften eines Innenstadtquartiers noch eines Wohnquartiers in der Agglomeration auf, womit die Zielgruppen des Angebots unklar sind.

4 Empfehlung des Beurteilungsgremiums

Über den gesamten Prozess des Studienauftrags hinweg konnten sowohl aus den Projektbeiträgen als auch aus den Diskussionen im Beurteilungsgremium wichtige Erkenntnisse für das weitere Vorgehen und die spätere Ausarbeitung des Detailgestaltungsplans gesammelt werden.

Das Beurteilungsgremium schlägt das Projekt des Teams Oester Pfenninger Architekten AG mit Enz & Partner GmbH aufgrund folgender Qualitäten als Grundlage für das weitere Vorgehen vor:

- Zusätzlicher Spielraum für anderweitige Nutzungen durch die Aufhebung des gleisseitigen Bahnhofrings
- Klares und robustes städtebauliches Gerüst, wobei sich das Konzept an einem massvollen urbanen Gedanken orientiert und mit einem qualitätsvollen städtischen Empfang punktet
- Verkehrskonzept wird als in sich stimmiges, funktionsfähiges Konzept beurteilt
- Freiraumstruktur macht den Hertiweg als Ausweitung des Stadtraumes erlebbar und bietet im Bereich der Hoftypologie ein qualitativ wertvolles freiräumliches Element
- Funktionale Verknüpfung von Bahnhof, Quartier und Innenstadt

Die Realisierbarkeit der vom Team Weberbrunner architekten ag mit F. Preisig AG erarbeitete Zukunftsvision ist fraglich, da die Verkehrsführung der Buslinien und die Eigentumsverhältnisse des Areals anderweitige Risiken nach sich ziehen. Um die Vision qualifiziert beurteilen zu können, soll im Nachgang zum Studienauftrag eine technische und betriebliche Machbarkeitsüberprüfung durchgeführt werden.

Die Erarbeitung des Gestaltungsplans erfolgt auf Basis des ausgewählten Projekts sowie unter Berücksichtigung weiterer Erkenntnisse aus dem Studienauftrag. Im Rahmen der Diskussion aller fünf Projekte hat das Beurteilungsgremium folgende zentrale Punkte für die Ausarbeitung des Gestaltungsplans identifiziert und als Empfehlungen festgehalten:

Städtebau

- Dichte und Höhenentwicklung
 - Die im Studienauftrag gemäss öffentlichem Gestaltungsplan Bülach Nord vorgegebene Dichte mit einer Baumasse von 62'000 m³ für die Baufelder A1 und A2 gemeinsam erscheint als Richtgrösse nach wie vor sinnvoll. Vor diesem Hintergrund ist die durch die Teams vorgeschlagene höhere Baumasse nochmals zu überprüfen.
 - Ein einzelner Hochpunkt beim Bahnhof ist erwünscht, wobei der Solitär des Teams Oester Pfenninger aus Sicht des Beurteilungsgremiums etwas schlanker, dafür aber leicht höher sein sollte. Die Höhenentwicklung ist entsprechend nochmals zu überprüfen.
- Setzungen
 - Der Einbezug des westlichen Teils des Bahnhofrings wird als positiv gewertet – dessen Umsetzung soll erfolgen.
- Umgang mit denkmalgeschütztem Objekt
 - Das denkmalgeschützte Bahnwärterhäuschen kann am heutigen Standort nicht erhalten werden – es besteht ein Nutzungskonflikt mit dem Bushof Mitte
- Etappierbarkeit
 - Die Etappierung der Überbauung soll ermöglicht werden, daher ist eine Etappierbarkeit – insbesondere zwischen den Parzellen der verschiedenen Grundeigentümer – zu entwickeln.

Verkehr

- Taxi-Standplätze und Parkierung
 - Durch die Lage der Taxi-Standplätze und der K+R Parkplätze besteht die Gefahr der gegenseitigen Behinderung von MIV und ÖV. Dimensionierung und Anordnung sind zu überprüfen.
- Veloabstellplätze
 - Die Funktionsfähigkeit des Velokellers ist zu überprüfen bzw. ausarbeiten. Die Anzahl der oberirdischen Velo-Stellplätze sollte erhöht werden.
- Anlieferung SBB-Gebäude
 - Die Anlieferung zum SBB-Gebäude mit Retailflächen ist noch nicht dargestellt – diese soll entwickelt werden.
- Buskanten auf dem Bushof
 - Bei der Ausgestaltung der einzelnen Buskanten ist darauf zu achten, dass entsprechend dem hohen Personenfluss genügend breite Trottoirs (Warteräume) realisiert und alle Normen an die Erfüllung des Behindertengleichstellungsgesetzes erfüllt werden.

- Bezüglich des Bushofs ist ein Nachweis der Machbarkeit von Buskante 1 zu erbringen – die Situation in diesem Bereich erscheint sehr eng. Gleichzeitig ist die Situation mit Bussen der Kantonsschule detaillierter darzustellen.

Landschaft / Freiraum

- Bushof
 - Die Lage / Form des Dachs des Bushofes soll nochmals genauer untersucht werden.
- Aussenraumqualität
 - Die Aussenraumqualitäten der verschiedenen Typologien sind weiter zu bearbeiten.
 - Die Aussenräume sind hinsichtlich Lärmbelastung und Nutzung abzustimmen.

Nutzungskonzept

- Die Anordnung von quartierdienlichen Nutzungen zur Bespielung der Aussenräume sollte auf die wesentlichen publikumsfrequentierten Lagen konzentriert werden.
- Der Anteil Flächen für weitere quartierdienliche und gewerbliche Nutzungen (z.B. Büro, Ateliers) sollte möglichst flexibel gehandhabt werden.
- In Erdgeschossen an kaum frequentierten Lagen sollte Wohnen (z.B. Hochparterre) möglich sein.
- Wohnungsgrundrisse, Wohnungsmix und Wohnungspreise in den Neubauten sollten zugunsten einer breiten Zielgruppe und eines urbanen Lebens variieren, genügend Angebot für Alleinwohnende schaffen und aufeinander abgestimmt werden.

5 Weiteres Vorgehen

Ausstellung der Ergebnisse Eine Information der Bevölkerung über den Studienauftrag findet nach Abschluss der technischen und betrieblichen Machbarkeitsüberprüfung des Projekts von Weberbrunner architekten ag mit F. Preisig AG Ende 2016 statt.

Überarbeitung städtebauliches /
verkehrsliches Konzept Anfang 2017 erfolgt eine Überarbeitung des städtebaulichen und verkehrlichen Konzepts auf Grundlage des ausgewählten Projekts sowie der weiteren Erkenntnisse des Studienauftrags.

Erarbeitung öffentlicher
Gestaltungsplan Parallel zu dieser Überarbeitung kann die Erarbeitung des öffentlichen Gestaltungsplans beginnen, welcher die Leitlinien für die bauliche Entwicklung des Areals definiert und als Grundlage für die weitere Entwicklung dient.

6 Genehmigung

Mit ihrer Unterschrift genehmigen die Mitglieder des Beurteilungsgremiums den vorliegenden Schlussbericht am 08. November 2016.

Hanspeter Lienhart



Tomaso Zanoni



Felix Manz



Beat Nipkow



Joëlle Zimmerli



Mark Eberli



Cornel Broder

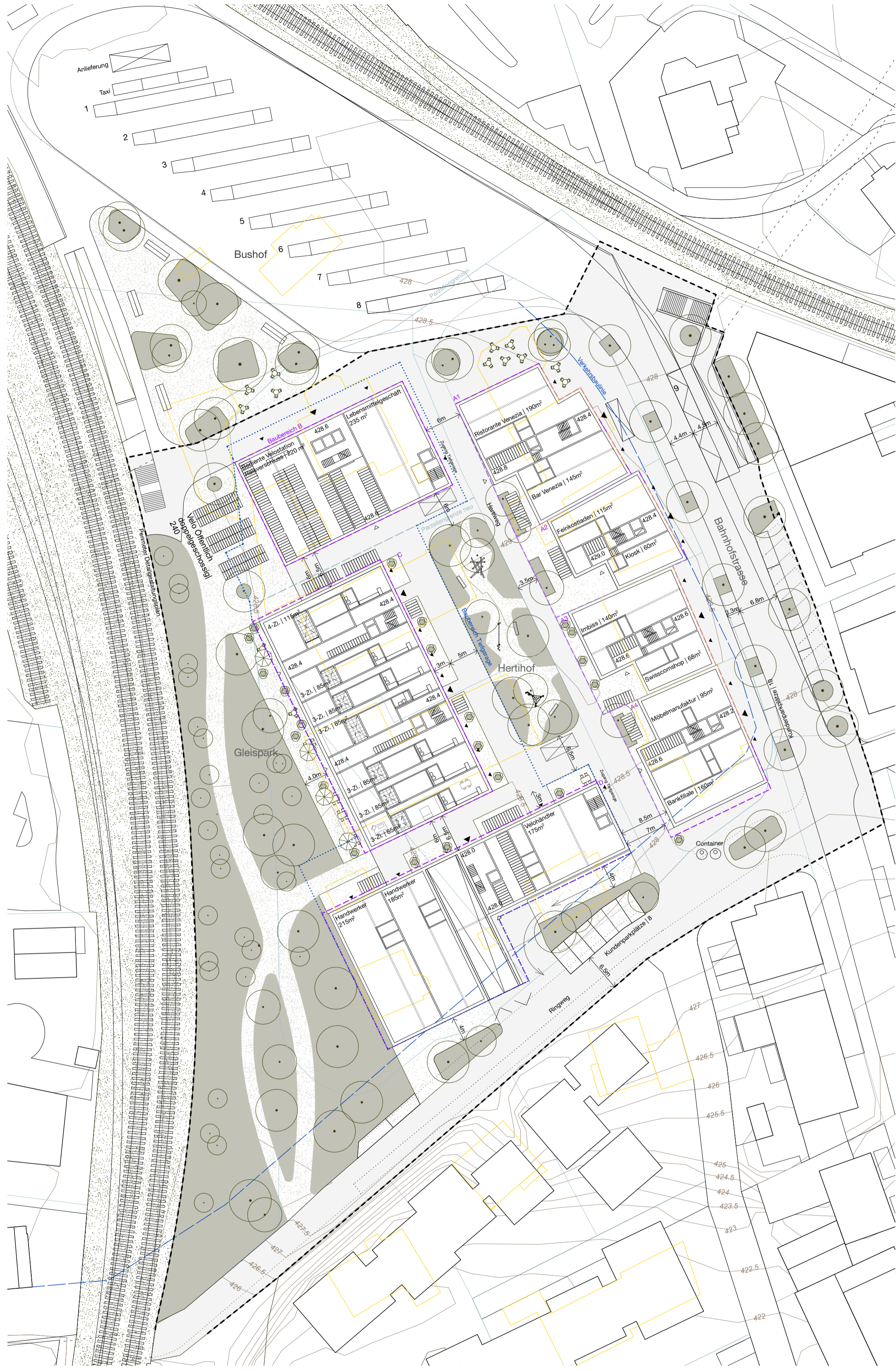


Hans-Peter Hartmann



Oskar Meier





Bau-feld	GV GP2020	GV Max. Neu	Anteil Arbeiten	Parzellen fläche	Baumass enzfiffer
A1	8'400 m³	7'400 m³	21%	973 m²	7.6
A2	4'320 m³	4'300 m³	22%	444 m²	9.7
A3	5'040 m³	5'000 m³	22%	486 m²	10.3
A4	6'240 m³	5'500 m³	24%	563 m²	9.8
B	14'000 m³	15'800 m³	40%		
C	13'000 m³	13'000 m³	0%	5'624 m²	7.1
D	11'000 m³	11'000 m³	26%		
Total	62'000 m³	62'000 m³	Ø 23% (min. 20%)	8'090 m²	-

Bau-feld	Nutzfläche Gewerbe	Nutzfläche Wohnen	Anzahl Wohnungen	Anzahl Parkplätze	Anzahl Velo-PP
A1	304 m²	1'256 m²	14	8	32
A2	174 m²	771 m²	10	5	20
A3	211 m²	872 m²	10	6	22
A4	258 m²	915 m²	12	6	24
B	1'350 m²	2'200 m²	21	19	59
C	0 m²	2'722 m²	27	15	68
D	576 m²	1'553 m²	20	12	40
Total	2'874 m²	10'289 m²	114	71	265

	gem. Wegleitung zur Regelung des PP-Bedarfs in kommunalen Erlassen	Reduktion	Bedarf
Bewohner	1PP/80 m² mGF	40%	51
Besucher	10% der Bewohner-PP	30%	4
Kunden	1PP/100 m² mGF	30%	9
Beschäftigte	1PP/80 m² mGF	20%	7
			Min. 71 PP

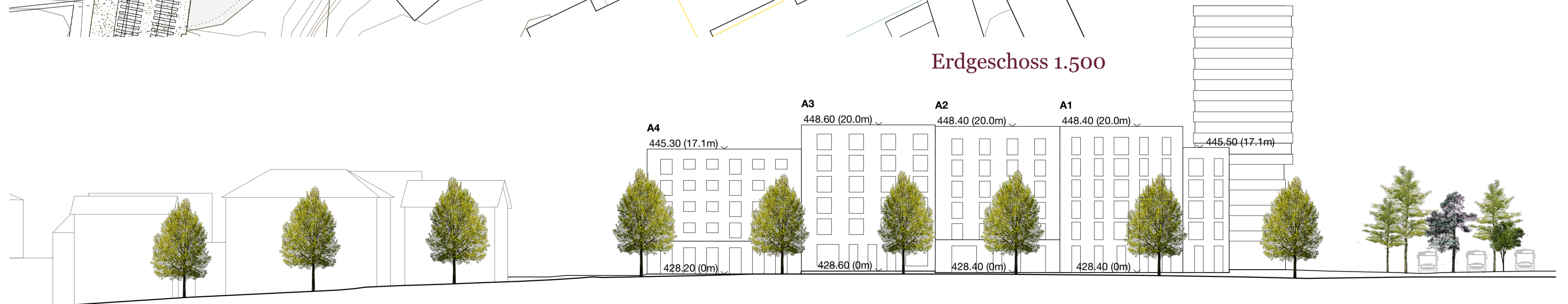


erstes Obergeschoss 1.500

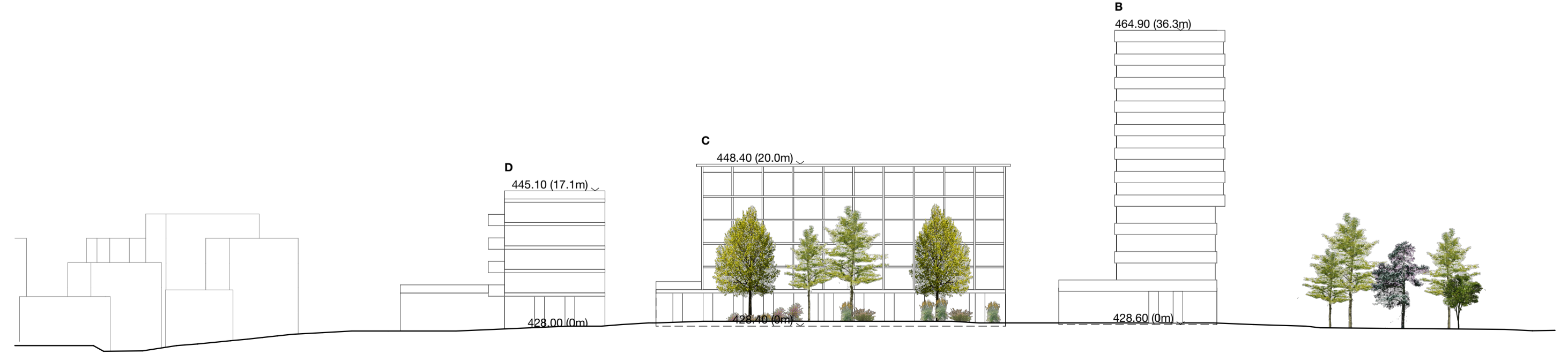
Regelgeschoss 1.500

Untergeschoss 1.1'000

Erdgeschoss 1.500



Ansicht Bahnhofstrasse 1.500



Ansicht Hertiweg 1.500

Nachweis Tiefgarage
Szenario Neubau auf Baufeld B,
Baufelder C&D Bestand

> Erschliessung der Tiefgarage durch
temporäre Rampe vom Bahnhofring

Total 14 Tiefgaragen-Parkplätze

Planungsgrundlage:
VSS Norm 40291 (Stand 2021)

Fahrbahnbreite 5.75, in Kehren 9m
Parkfeld: 2.65m x 5.0m



Nachweis Tiefgarage
Szenario Neubau auf Baufeld B, Baufelder C&D Bestand

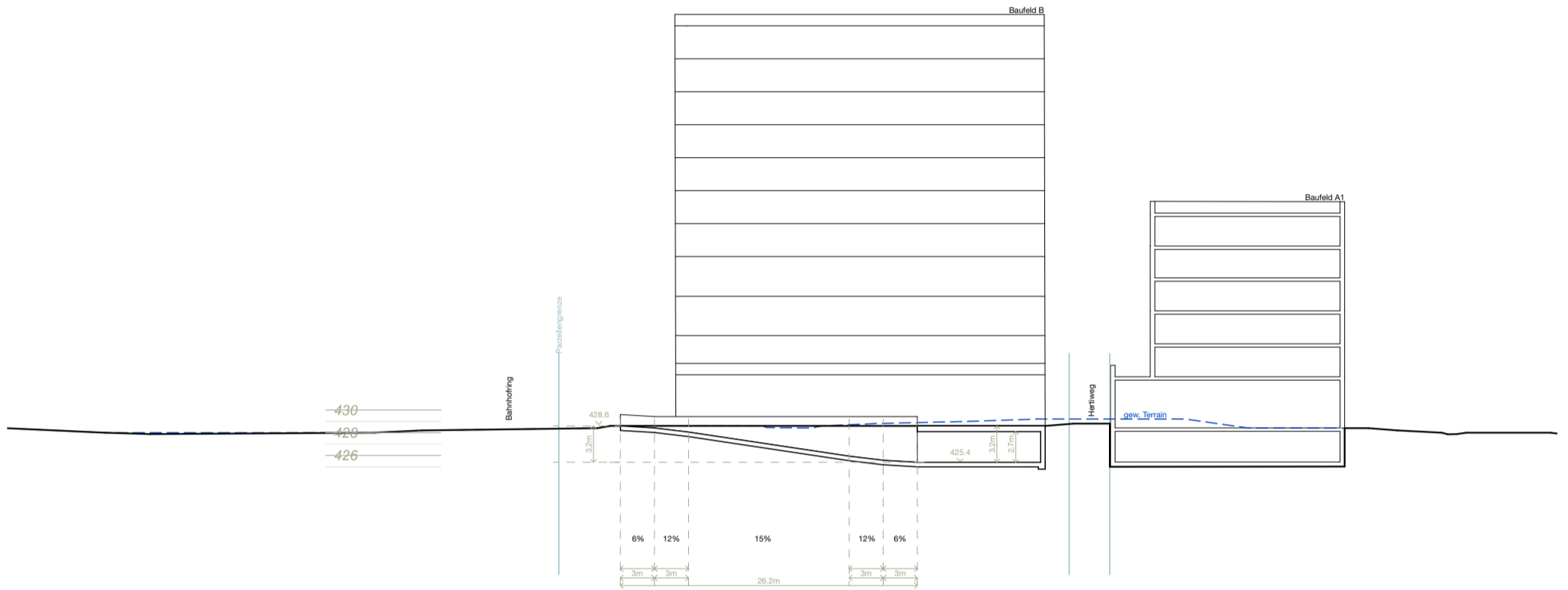
> Erschliessung der Tiefgarage durch temporäre Rampe vom Hertiweg

Total 12 Tiefgaragen-Parkplätze

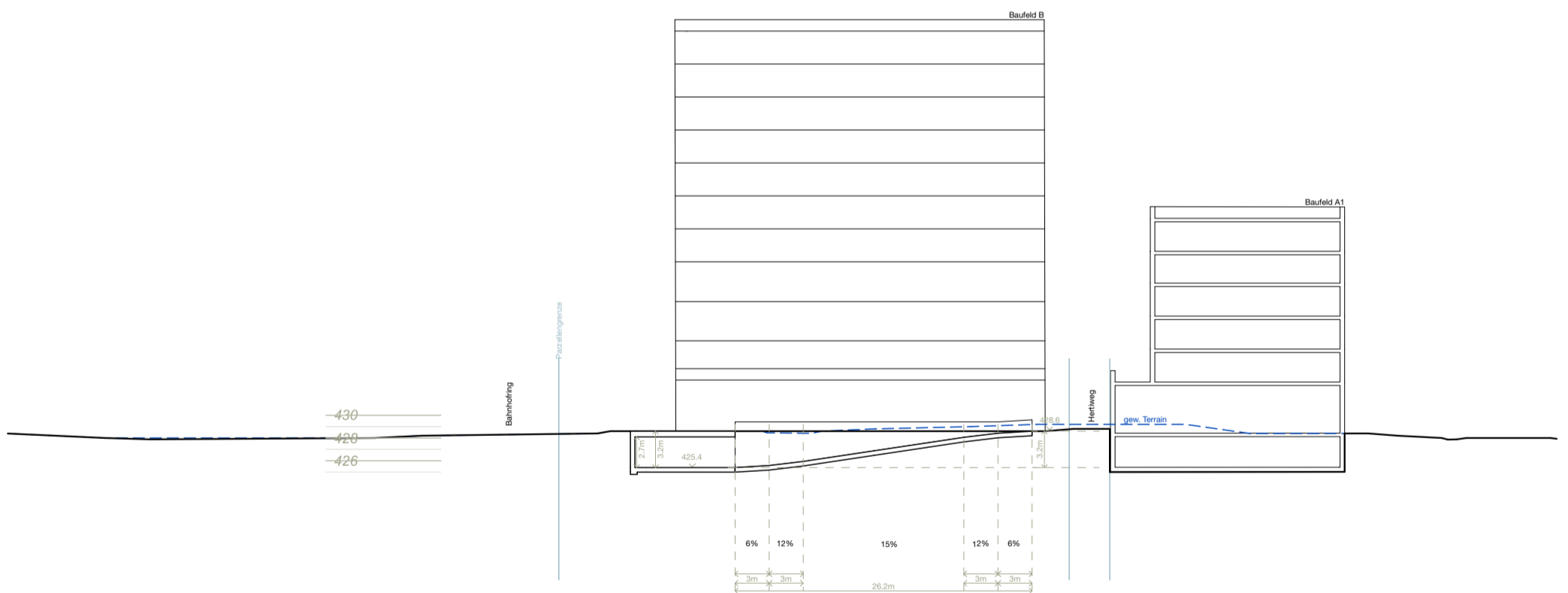
Planungsgrundlage:
VSS Norm 40291 (Stand 2021)

Fahrbahnbreite 5.75, in Kehren 9m
Parkfeld: 2.65m x 5.0m





Schnitt Rampe vom Bahnhofring 1.500



Schnitt Rampe vom Hertweg 1.500

Tiefgarage Richtprojekt
 Gesamter Bedarf an Tiefgaragen-PP des
 Baufelds B (19 Parkplätze) wird innerhalb der
 neuen Parzelle realisiert

Total 71 Tiefgaragen-Parkplätze

Planungsgrundlage:
 VSS Norm 40291 (Stand 2021)

Tiefgarage Baufeld B
 Fahrbahnbreite 5.75, in Kehren 9m
 Parkfeld: 2.65m x 5.0m

Tiefgarage Baufeld A/C/D
 Fahrbahnbreite 6.5m, in Kehren 9m
 Parkfeld 2.50m x 5.0m



Technischer Bericht

Gestaltungsplan Herti

Wasserversorgung / Siedlungsentwässerung

Teil-Bearbeitung

Version 1

Bülach, 26. März 2020 / bl.0508.1.17.05 / Bac



Gossweiler Ingenieure AG
Schaffhauserstrasse 55
8180 Bülach
Telefon 044 872 32 00
www.gossweiler.com

Auftraggeber Stadt Bülach, Planung und Bau
Bearbeitung Gossweiler Ingenieure AG, Fabian Bachofen
Version 1.0
Versionsverlauf

Version	Datum	Visum	Kommentar
1.0			

Dateiname Technischer Bericht_GP Herti_200326.docx

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	4
2	Grundlagen	5
2.1	Planerische Grundlagen	5
2.2	Wasserversorgung	6
2.3	Siedlungsentwässerung	6
3	Wasserversorgung	7
3.1	Bestehende Wasserversorgung	7
3.2	Vorgaben gemäss Teil-GWP Bülach Nord	8
3.3	Anforderungen Versorgungssystem	8
3.4	Hydranten	8
3.5	Wasserversorgung Herti	9
3.6	Druckverhältnisse Herti	9
3.7	Weitere Massnahmen	10
4	Siedlungsentwässerung	12
4.1	Bestehende Entwässerung	12
4.2	Vorgaben gemäss Teil-GEP Bülach Nord	12
4.3	Vorgaben Entwässerungskonzept Herti	12
4.4	Entwässerungskonzept	13
4.5	Schmutzabwasser	14
4.6	Bauetappierung	15
5	Bewilligungsverfahren	16
6	Grund und Rechte	16
7	Fazit	16

1 Ausgangslage

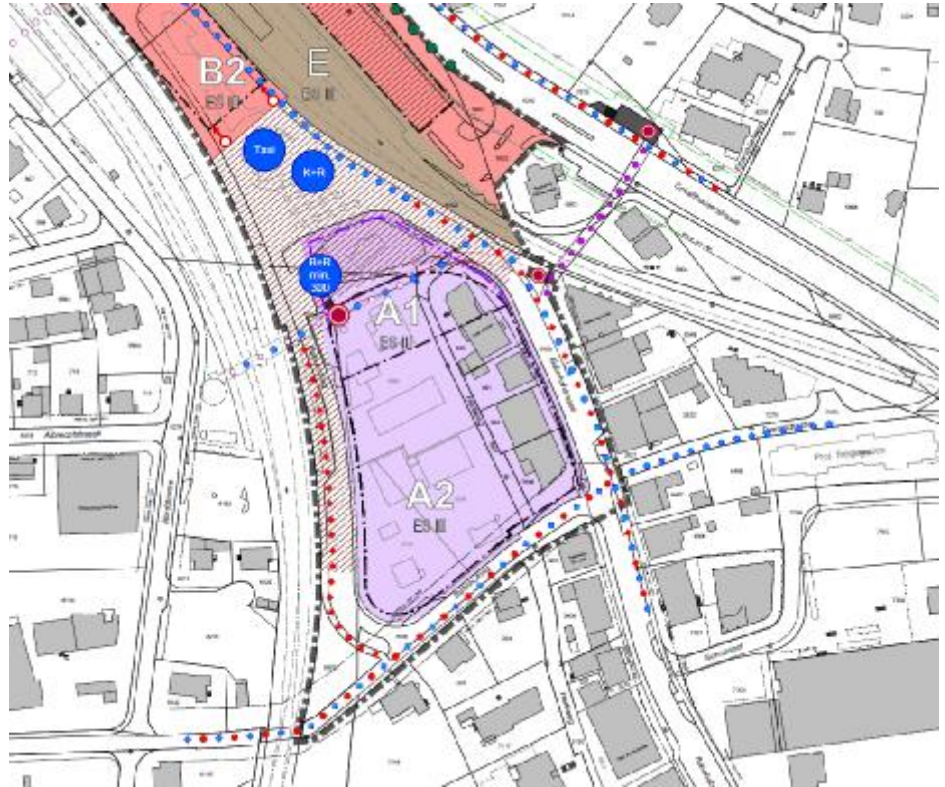


Abbildung 1, Öffentlicher Gestaltungsplan Bülach Nord, 30. Juni 2015

Die Stadt Bülach beabsichtigt, über das Gebiet "Herti" einen Detailgestaltungsplan festzulegen. Die Firma EBP Schweiz AG hat dazu einen Planungsbericht (dat. 11. März 2020) verfasst. Der vorliegende Bericht soll ergänzend die notwendigen Anpassungen an der städtischen Infrastruktur für die Wasserversorgung und Siedlungsentwässerung aufzeigen und formuliert die Vorgaben für das weitere Entwässerungskonzept des Gebiets.

Der Betrachtungsperimeter umfasst hauptsächlich die Baufelder A1 und A2 sowie das Gebiet zwischen den Gleisanlagen und den Baufeldern des Gestaltungsplans Bülach Nord.

2 Grundlagen

2.1 Planerische Grundlagen

- ® Öffentlicher Gestaltungsplan Bülach Nord, Fassung vom 30. Juni 2015, Suter von Känel Wild AG
- ® Öffentlicher Detailgestaltungsplan Herti, Planungsbericht, Fassung vom 11. März 2020, EBP Schweiz AG
- ® Öffentlicher Detailgestaltungsplan Herti, Situationsplan 1:500, EBP Schweiz AG, Stand 11. März 2020

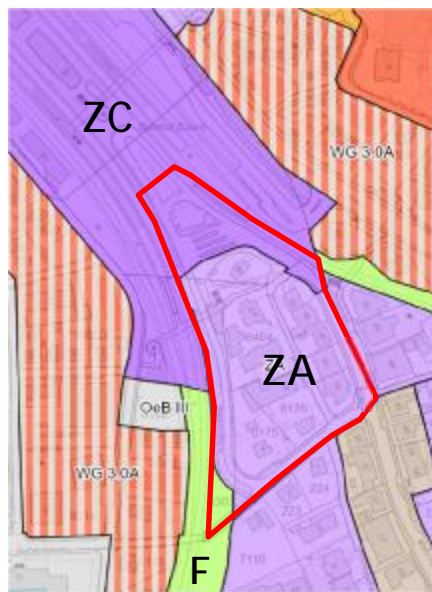


Abbildung 2, Ausschnitt Zonenplan Stadt Bülach mit eingezeichnetem Perimeter des Detailgestaltungsplans



Abbildung 3, geoWEB 7 (GIAG) Luftbild Sommer 2018, mit eingezeichnetem Perimeter des Detailgestaltungsplans

2.2 Wasserversorgung

- ® GWP Bülach 2012, Stand September 2014, Gossweiler Ingenieure AG
Genehmigung vom 20. März 2015, Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft
(AWEL)
- ® Bülach Nord, Teil-Bearbeitung GWP/GEP, Technischer Bericht,
4. Dezember 2013, Gossweiler Ingenieure AG
- ® Leitungskataster Stadt Bülach, Wasser, geoWEB 7,
Gossweiler Ingenieure AG, Stand Dezember 2019

2.3 Siedlungsentwässerung

- ® GEP, WS Ingenieure AG Bülach, Stand 2002
- ® Bülach Nord, Teil-Bearbeitung GWP/GEP, Technischer Bericht,
4. Dezember 2013, Gossweiler Ingenieure AG
- ® Aktualisierung GEP Bülach 2017, Hydraulische Berechnung Ist-Zustand,
Gossweiler Ingenieure AG, Juli 2017
- ® Kanal-TV-Aufnahmen, Mökah AG, Stand Mai 2018
- ® Abwasserbewirtschaftung bei Regenwetter, VSA, Stand 2019
- ® Leitungskataster Stadt Bülach, Kanalisation, geoWEB 7,
Gossweiler Ingenieure AG, Stand Dezember 2019
- ® Geotechnischer Bericht, Schläpfer & Partner AG, 28. Januar 2020

3 Wasserversorgung

Als Grundlage für die Wasserversorgung dient das Generelle Wasserversorgungsprojekt (GWP 2012), welches am 10. Dezember 2014 durch den Stadtrat Bülach festgesetzt und am 20. März 2015 durch die Baudirektion des Kantons Zürich (AWEL) genehmigt wurde.



Abbildung 4, Ausschnitt Übersichtsplan GWP Bülach 2012, Situation 1:5'000, Stand 2015

3.1 Bestehende Wasserversorgung

Die bestehenden Wasserleitungen um das Gebiet Herti sind der Druckzone Stadt angeschlossen und stammen aus dem Jahr 1974. Die bestehende Hauptleitung DN 200 mm im Bahnhofring und der Bahnhofstrasse verlaufen innerhalb des Strassenkörpers und werden von den beiden Reservoiren Frohalden und Schleufenberg gespiesen.

Der Wasserleitungsdruck ergibt sich aufgrund der Höhe des Reservoir Frohalden und Schleufenberg (Wsp. 504.00 m ü.M.), was im Mittel einen Ruhedruck von ca. 7.7 bar ergibt.

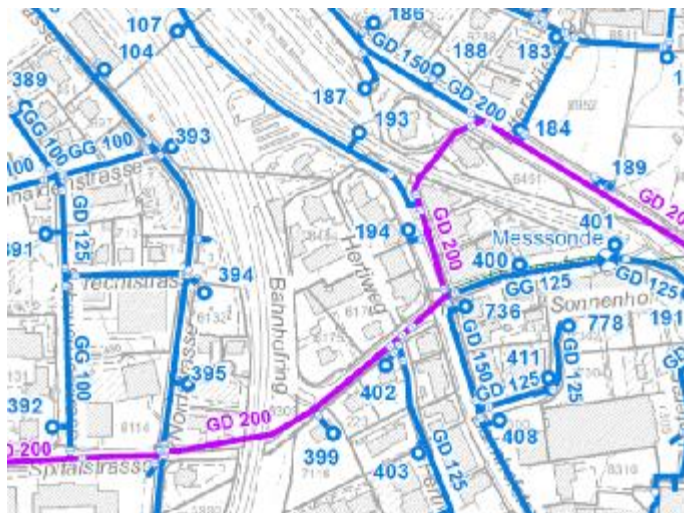


Abbildung 5, Ausschnitt Situation 1:5'000, Leitungstyp, Stand 2020

3.2 Vorgaben gemäss Teil-GWP Bülach Nord

Teilgebiet Herti

Mit dem Technischen Bericht "Teil-GWP Bülach Nord", welcher ergänzend zum Öffentlichen Gestaltungsplan Bülach Nord erarbeitet wurde, sind bereits Vorgaben für das Gebiet Herti erläutert worden.

Im Zusammenhang mit der neuen GVZ-Richtlinie vom 24. Februar 2020 werden die damaligen Vorgaben nochmals mit dem aktuellen Wissensstand überprüft.

3.3 Anforderungen Versorgungssystem

GWP Anforderungen

Gemäss GWP 2012 ist für das Gebiet Herti ein Ringschluss DN 150 mm entlang der Bahngleise vorgegeben. Gemäss Bericht Detailgestaltungsplan Herti (EBP AG) ist ein gemischt genutztes Gebiet, mit minimalem Gewerbeanteil resp. maximalem Wohnanteil, vorgesehen.

Aufgrund der GVZ-Richtlinie vom 24. Februar 2020 ist das Gebiet Herti bezüglich den Netzanforderungen als Städtische Überbauung mit Gewerbezone einzustufen:

- ® Rohrdurchmesser DN 150 mm
- ® Ringschluss
- ® Löschwassermenge $Q_{\text{Brand}} = 2 \times 1'800 \text{ l/min}$ (3'600 l/min)
- ® Minimaldruck $P_{\text{Brand}} = \geq 3.0 \text{ bar}$
- ® Fliessgeschwindigkeit $V_{\text{Brand}} = \leq 3.5 \text{ m/s}$
- ® Netzverbrauch $Q_{\text{Netz}} = \text{Spitzenstunde an einem mittleren Tag}$

Sprinkler

Bei der Netzberechnungen wird davon ausgegangen, dass kein Sprinkler installiert wird. Falls ein Sprinklersystem vorgesehen wird, sind detailliertere Abklärungen notwendig.

3.4 Hydranten

Gemäss GVZ-Richtlinie sind die Hydrantenzuleitungen mit einem Durchmesser von 125 mm auszuführen.

Die Hydranten sind so zu setzen, dass jedes Gebäude mit Schlauchmaterial von maximal 100 m Länge erreicht werden kann. In Gewerbe- und Industriezonen müssen Hydranten mit einer Länge von max. 50 m erreicht werden, wobei einarmige Hydranten nicht zugelassen sind. Die Schlauchanschlüsse sind mit Storz DN 75 mm auszurüsten.

Massgebend für die maximal zulässige Entfernung der Hydranten vom Gebäude sind die Haupteingänge, Einfahrten zu Unterflurgaragen, Hauptangriffssachsen der Feuerwehr, usw.

Aufgrund der grossen Gebäudevolumen sind im Gebiet Herti weitere Hydranten notwendig.

3.5 Wasserversorgung Herti

Das neue Leitungsnetz ist als Ringschluss um das Gebiet Herti mit einem Innendurchmesser DN 150 mm zu konzipieren. Die Leitungen sollen, wenn möglich, im Strassenkörper um die Gebäude herumgeführt werden.

Ein neuer Ringschluss umfasst ca. 200 m neue Leitungen.

Hausanschlüsse

Aufgrund der Anordnung der Hochbauten, gemäss Situationsplan 1:500 der EBP Schweiz AG, können die Hausanschlussleitungen an die umliegenden Haupt- resp. Versorgungsleitungen angeschlossen werden.

Die Baubereiche B, C und D sind an den neuen Ringschluss im Bahnhofring anzuschliessen. Der Baubereich A ist wie bisher an die Wasserleitung in der Bahnhofstrasse anzuschliessen.

3.6 Druckverhältnisse Herti

Die Druckverhältnisse des geplanten Leitungsnetzes sind für die Spitzenstunde des Durchschnittstags sowie inklusive Brandfall simuliert worden. Die Resultate sind der Abbildung 6 und Abbildung 7 zu entnehmen. Der Druckabfall beim Brandfall von 7.5 bar auf 7.3 bar ist minimal. Die Fliessgeschwindigkeiten im Brandfall belaufen sich auf maximal ca. 2.1 m/s (≤ 3.5 m/s). Das Leitungsnetz ist somit genügend gross dimensioniert.

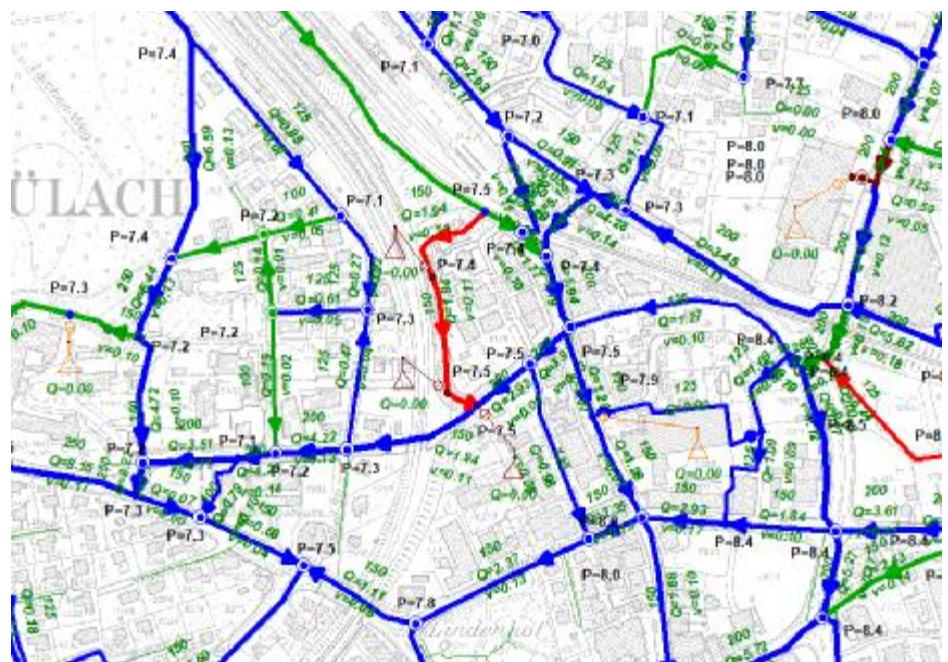


Abbildung 6, Druckverhältnisse Spitzenstunde Durchschnittstag



Abbildung 7, Druckverhältnisse Brandfall, je Hydrant 30 l/s = 2 x 1'800 l/min = 3'600 l/min

3.7 Weitere Massnahmen

Schaffhauserstrasse

Im Zusammenhang mit der Instandsetzung der Schaffhauserstrasse haben bereits Abklärungen bezüglich der Leitungsführung sowie der Kalibergrossen stattgefunden.

Es wird empfohlen, die Hauptleitung DN 200 mm in der Bahnhofstrasse auf DN 150 mm zu reduzieren, wobei die Hauptleitung DN 200 mm kommend von der Hochfelderstrasse (Spital) neu in die Dammstrasse bis zur Schaffhauserstrasse verlegt werden soll.

Die Hauptleitung DN 200 mm, welche die SBB Gleise quert, ist ausser Betrieb zu setzen.



Abbildung 8, Vorschlag Massnahme Schaffhauserstrasse, Gossweiler Ingenieure AG, 2019

Bahnhof SBB

Des Weiteren ist im GWP 2012 vorgesehen, die bestehende Versorgungsleitung DN 125 mm von der Bahnhofstrasse über den heutigen Busbahnhof zum Bahnhof auf DN 150 mm zu vergrössern. Diese ist mit der zukünftigen Überbauung und Nutzung des Baufeld B2 (SBB-Areal) abzustimmen.



Abbildung 9, Ausschnitt Übersichtsplan GWP Bülach 2012, Situation 1:5'000, Stand 2015

4 Siedlungsentwässerung

4.1 Bestehende Entwässerung

GEP System G

Das Gebiet "Herti" wird gemäss GEP Bülach im System G als Mischsystem in die Bahnhofstrasse und weiter in Richtung Regenbecken G (Post-/ Allmendstrasse) entwässert.

Die öffentliche Mischabwasserleitung (DN 250, DN 300 und DN 350 mm), welche sich im Bahnhofring befindet, stammt aus dem Jahr 1982. Die Mischabwasserleitung in der Bahnhofstrasse wurde im Jahr 2001 ersetzt.

Bahnhofring

Im Zusammenhang mit der Aktualisierung des GEP Bülach 2017 wurde das ganze Abwassernetz hydraulisch neu berechnet. Die Berechnung zeigt für den Bahnhofring auf, dass grundsätzlich keine Überlastung vorhanden ist. Einzig im Bereich der Bahnhofstrasse ist eine örtliche Überlast in der Haltung G5.13.3 bis G5.13.2 auszumachen.

Bahnhofstrasse

In der Bahnhofstrasse kann es zu vereinzelt Überlasten kommen. Dies kann zu einem Rückstau bis in den Bahnhofring führen. Im Bereich der Bahnhofstrasse kann der Wasserspiegel bis zu 0.4 m über den Kanalscheitel ansteigen.

4.2 Vorgaben gemäss Teil-GEP Bülach Nord

Teil-GEP Bülach Nord

Im Bericht "Teil-GEP Bülach Nord", welcher ergänzend zum Öffentlichen Gestaltungsplan Bülach Nord erarbeitet wurde, sind keine Vorgaben für die Baufelder A1 und A2 erläutert.

4.3 Vorgaben Entwässerungskonzept Herti



Abbildung 10, Übersicht Parzellenstruktur, Bericht EBP Schweiz AG, (Quelle: AV-Daten Stand 25.10.2017)

Baufeld	Fläche [m ²]	Abflussbeiwert	Q _{Rmax} [l/s]
A1, A2, Bereich Bushof	ca. 19'430	0.40	235

Im Perimeter Herti ist mit einer hohen baulichen Dichte und einem geringen Verkehrsflächenanteil zu rechnen. Gemäss Planbeilage zum Detailgestaltungsplan Herti ist ebenfalls eine grössere öffentlichen Freifläche vorgesehen. Im Bereich Bushof ist mit einem hohen Anteil Verkehrsflächenanteil zu rechnen.

Im Rahmen der Gestaltungsplanung ist darauf zu achten, dass wenn immer möglich, das Niederschlagswasser über eine Bodenpassage zu versickern oder natürlich zurückzuhalten ist. In diesem Zusammenhang ist vor allem auf durchlässige Oberflächen, Entwässerung über die Schulter und oberirdische Versickerungen zu setzen.

Der Abflussbeiwert aus dem GEP 2002 von $\psi = 0.6$ ist deshalb auf $\psi = 0.4$ für den Perimeter GP Herti zu reduzieren und einzuhalten.

4.4 Entwässerungskonzept

Das Gebiet "Herti" ist gesamthaft im Mischsystem zu entwässern. Die Liegenschaftsentwässerung der einzelnen Baubereiche ist gemäss Norm SN 592 000 getrennt nach Schmutzabwasser und Niederschlagswasser zu führen.

Versickerung

Die Einhaltung der Abwassermengen kann auf verschiedene Weise realisiert werden. In erster Priorität ist die Versickerung des nicht verschmutzten Regenwassers anzustreben. Gemäss Versickerungskarte aus dem GEP Bülach 2002 weist der Perimeter des Detailgestaltungsplans eine "gute" Versickerungsmöglichkeit aus.

Für ein detailliertes Entwässerungskonzept ist der geotechnische Bericht der Schläpfer & Partner AG vom 28. Januar 2020 zu beachten. Die hydrologischen Verhältnisse sowie bautechnische Empfehlungen, u.a. zur Versickerung, werden beschrieben.

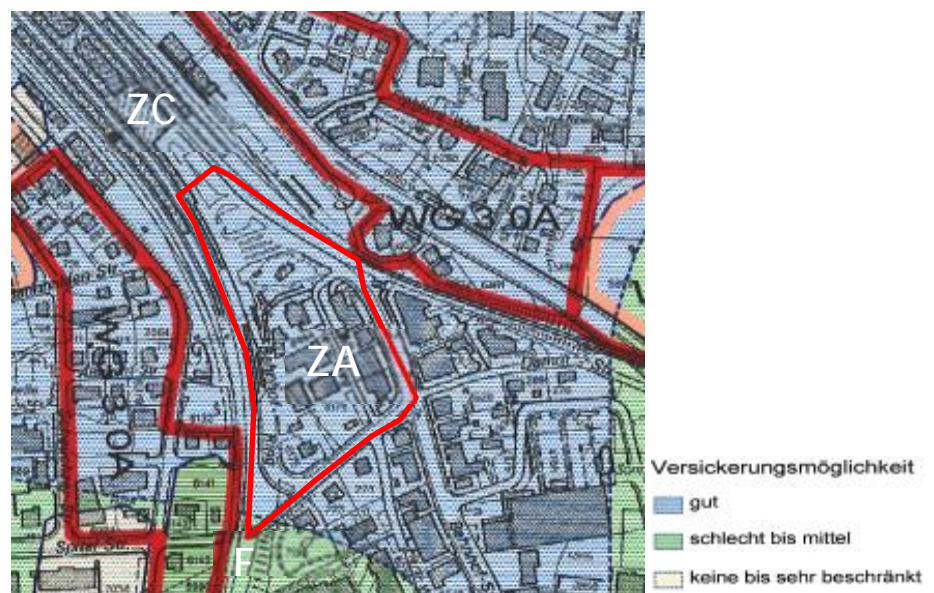


Abbildung 11, Versickerungskarte GEP Bülach 2002 mit eingezeichnetem Perimeter des Detailgestaltungsplans

Flachdächer	Eine beträchtliche Reduktion der Regenabwassermenge wird z.B. durch nicht begehbare, begrünte Flachdächer schon bei einem Aufbau von 10 - 25 cm erzielt ($\psi = 0.4$).
Quartierplatz	Grundsätzlich ist darauf zu achten, dass Platzflächen möglichst durchlässig gestaltet werden ($\psi = 0.6 - 0.8$) und über benachbarte belebte Bodenschichten im Untergrund versickern. Eine teilweise Versickerung wird durch Materialien wie Klinker- und Pflasterbeläge wie auch durch chaussierte Flächen angestrebt.
Verkehrsflächen	<p>Innerhalb des Detailgestaltungsplans Herti ist das Strassenabwasser, wenn immer möglich, zu sammeln und ebenfalls über eine belebte Bodenschicht zu versickern (vgl. Abwasserbewirtschaftung bei Regenwetter, VSA). Allenfalls kann dies auch über einen Überlaufschacht geschehen.</p> <p>Aufgrund der Verkehrsbelastung im Bereich des Bushofs ist zu prüfen, ob eine oberflächliche Versickerung zulässig ist. Andernfalls ist das Oberflächenwasser der Strassenflächen aus Hartbelag über ein Entwässerungssystem abzuleiten (keine Versickerung).</p>
Tiefgarage	Wo durchlässigen Flächen über der Tiefgarage liegen, muss das Regenabwasser über der Geschossdecke gesammelt und bis in den Hinterfüllungsbereich geleitet werden. Anschliessend ist das Regenabwasser über Drainageleitungen zu einer Versickerung zu führen.

4.5 Schmutzabwasser

Entwässerungsart	Grundsätzlich sind aus entwässerungstechnischen und energetischen Gründen die Gebäude, wenn immer möglich im Freispiegelabfluss zu entwässern. Nur die Untergeschosse resp. Tiefgaragen sind allenfalls zu pumpen (sofern die Anschlüsse unter der Rückstauenebene liegen).
Anschluss an öffentliche Kanalisation	Das Schmutzabwasser der Baubereiche B, C und D sind an die angrenzende bestehende Mischabwasserleitung im Bahnhofring anzuschliessen. Der Baubereich A ist wie bisher in die Mischabwasserleitung in der Bahnhofstrasse zu entwässern.
Massnahmen öffentliche Kanalisation	<p>Die öffentlichen Mischabwasserleitungen in der Bahnhofstrasse und im Bahnhofring weisen gemäss Zustandsuntersuchungen der Mökah AG aus dem Jahr 2018 einen mehrheitlich guten baulichen Zustand auf. Die untersuchten Haltungen weisen jedoch auf der ganzen Länge raue Rohrwandungen auf.</p> <p>Die Haltung G5.13.9 bis G5.13.8 weist zudem mittlere Mängel (Risse, unvollständig eingebundene Anschlüsse) auf. Des Weiteren genügt das bestehende Kaliber DN 250 mm den heutigen Vorgaben der SIA 190 (Kanalisationen) für ein öffentliches Mischsystem nicht mehr. Daher wird ein Ersatz auf ein Kaliber DN 300 mm empfohlen.</p> <p>Grundsätzlich sind die weiteren Haltungen (G5.13.8 bis G5.13) mittels Schlauchrelining zu sanieren. Je nach Anordnung der Baugrube resp. Art des Baugrubenabschlusses ist die bestehende Mischabwasserleitung im Strassenbereich des Bahnhofrings zu verlegen.</p>

4.6 Bauetappierung

Aufgrund der jetzigen Eigentumsverhältnisse ist noch keine klare Etappierung ersichtlich. Die Baufelder A bis D aus dem Detailgestaltungsplan Herti werden jedoch westlich und südlich von der Mischabwasserleitung Bahnhofring und im Osten von der Mischabwasserleitung Bahnhofstrasse umschlossen. Eine etap-pierte Realisierung ist daher grundsätzlich möglich.

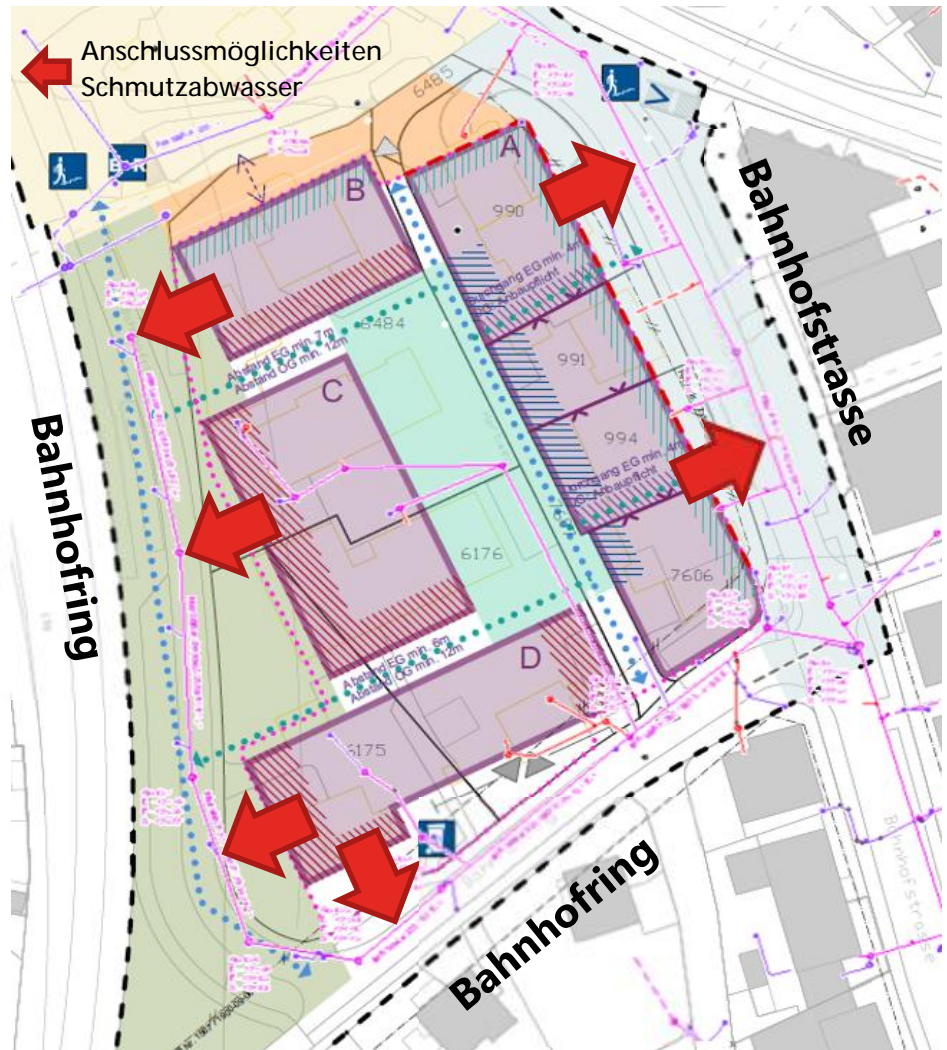


Abbildung 12, Ausschnitt Situationsplan 1:500, EBP Schweiz AG, Stand 11. März 2020 inkl. best. Abwasserleitungen (geoWEB Abwasser), Stand Dezember 2019

5 Bewilligungsverfahren

Entwässerungskonzept	<p>Um ein gesamtheitliches und funktionsfähiges Entwässerungskonzept beurteilen zu können, ist dies sinnvollerweise spätestens mit der ersten Baueingabe über den gesamten Gestaltungsplanperimeter durch den jeweiligen Gesuchsteller zur Genehmigung einzureichen.</p> <p>Anhand des Entwässerungskonzepts ist aufzuzeigen, wie die jeweiligen Nutzungsflächen topographisch (Gefälle / Höhenangaben) entwässern. Des Weiteren ist ein Flächen-Entwässerungsplan mit Angaben der Entwässerungs- und Materialisierungsart abzugeben.</p>
Wasserversorgung	<p>Für den Ringschluss der Wasserversorgung ist ebenfalls spätestens mit der ersten Baueingabe durch die jeweilige Bauherrschaft ein Wasserleitungsprojekt nach den Vorgaben der Stadt Bülach (Umwelt und Infrastruktur) zur Genehmigung einzureichen.</p>
Überbindung Grundeigentümer	<p>Inwiefern die jeweiligen Konzepte den Grundeigentümern überbunden werden können, insbesondere bei einer etappierten Bebauung, ist in der weiteren Planung zu prüfen.</p>

6 Grund und Rechte

Eigentumsverhältnisse	<p>Die Eigentumsverhältnisse der jeweiligen Gebäude sowie Abwasserleitungen sind frühzeitig innerhalb des Projektperimeters zu definieren.</p>
Dienstbarkeit	<p>Je nach Eigentumsverhältnissen sind die notwendigen Bau- und Durchleitungsrechte für alle Werkleitungen vorgängig zu klären.</p>

7 Fazit

Im Zusammenhang mit dem Detailgestaltungsplan Herti und auf der Grundlage des Gewässerschutzgesetzes (GschG) ist für dieses Gebiet ein zeitgemäßes und zweckdienliches zukünftiges Entwässerungssystem zu definieren.

Nach den Vorgaben des GP Herti sowie dem GEP Bülach hat sich im Anschluss die Erschliessungs- und Quartierplanung und schliesslich die Grundstücksentwässerung bzw. der Eigentümer der einzelnen Liegenschaft danach zu richten. Sämtliche Dächer und Plätze müssen zur Retention genutzt werden. Das restliche Regenabwasser und auch das Strassenabwasser sind primär zu versickern.

Es ist vorgesehen, dass das Abwasser weiterhin entlang des Bahnhofrings entwässert werden soll.

