



Gemeinde Niederhasli, Kanton Zürich

Privater Gestaltungsplan «Im Farn/Bahnhof»

Erläuterungsbericht nach Art. 47 RPV
Entwurf für die öffentliche Auflage



Impressum

Auftraggeberinnen:

HIAG Immobilien Schweiz AG

Löwenstrasse 51
8001 Zürich

SBB AG

Immobilien Development
Vulkanplatz 11
8048 Zürich

Auftragnehmerin:

Planwerkstadt AG

Raumplanung · Prozesse · Städtebau
Binzstrasse 39, CH-8045 Zürich
www.planwerkstadt.ch
+41 (0)44 456 20 10

Erstellungsdatum: 27. März 2024

Dokument: 10429_08_240327_Bericht_47_RPV.docx

Inhalt

1	Einleitung	4	4	Richtprojekt	42
1.1	Anlass und Zielsetzung	4	4.1	Bebauung	42
1.2	Gestaltungsplanpflicht	5	4.2	Freiraum	48
1.3	Privater Gestaltungsplan	5	5	Gestaltungsplan	52
1.4	Geplante Nutzungen	6	5.1	Allgemeine Bestimmungen	52
1.5	Grundlagen	7	5.2	Bau- und Nutzungsvorschriften	53
2	Ausgangslage	11	5.3	Gestaltung	62
2.1	Perimeter und Eigentumsverhältnisse	11	5.4	Freiraum	64
2.2	Geschichte	13	5.5	Erschliessung und Parkierung	67
2.3	Bestehende Nutzungen	14	6	Interessenabwägung	70
2.4	Planungsrechtlicher Kontext	15	6.1	Ermittlung der Interessen	70
2.5	Nutzungsplanung	19	6.2	Bewertung und Abwägung	71
2.6	Schutzobjekte	22	6.3	Fazit	72
2.7	Erschliessungskonzept	23	7	Gestaltungsplanverfahren	73
2.8	Verkehrsregime	27	7.1	Verfahrensablauf	73
2.9	Parkierungskonzept	27	7.2	Kantonale Vorprüfung	73
2.10	Nachhaltige Entwicklung	29	7.3	Öffentliche Auflage	74
2.11	Energie	30	7.4	Anhörung	74
2.12	Lärmschutz	32			
2.13	Umwelt und Klima	33			
2.14	Bahnbetrieb	36			
2.15	Werkleitungen	38			
2.16	Dienstbarkeiten	39			
3	Mehrwertausgleich	40			
3.1	Kommunaler Mehrwertausgleich	40			
3.2	Mehrwert und Mehrwertabgabe	40			
3.3	Städtebaulicher Vertrag	40			

1 Einleitung

1.1 Anlass und Zielsetzung

In den nächsten Jahren soll das Gebiet nördlich des Bahnhofs von Niederhasli in ein lebendiges, identitätsstiftendes Quartier transformiert werden. Die Grundstücke in der Zentrumszone mit einer Fläche von rund 37'000 m² stellen ein Potenzial für die Umsetzung einer Mischnutzung von Wohnen und Arbeiten mit einer erhöhten baulichen Dichte dar. Das Gebiet hat eine wichtige Funktion in der weiteren Siedlungsentwicklung der Gemeinde sowie der Region Zürcher Unterland. Es liegt gut erschlossen direkt am S-Bahnhof Niederhasli, zwischen dem historischen Dorfkern mit seinen alltäglichen öffentlichen und publikumsorientierten Einrichtungen und dem Natur- und Erholungsraum Mettmenhaslisee.

Die HIAG Immobilien Schweiz AG und die Schweizerischen Bundesbahnen SBB, als Eigentümerinnen der Grundstücke in der Zentrumszone, möchten gemeinsam und in Zusammenarbeit mit dem Gemeinderat sowie im Austausch mit den Menschen vor Ort ein neues Quartier entwickeln, welches beispielhaft und zukunftsweisend sein soll und sich als modernes Stück von Niederhasli in Ergänzung zum bestehenden Zentrum im Dorfkern positioniert. Im Zusammenhang mit der Entwicklung entstehen am Bahnhof neue Bahnhofsgebäude, ein witterungsgeschützter Zugang zum Perron und ein Bushof, womit das Quartier zu einem attraktiven Ankunftsort und zur neuen «Visitenkarte» von Niederhasli wird.

Das neue Quartier «Im Farn» wird ein nachhaltiges, grünes und sozial durchmischtes Wohnquartier und bietet eine hohe Lebensqualität. Hochwertig gestaltete und öffentlich zugängliche Plätze und Grünräume und ein interessantes Angebot an Geschäften und Dienstleistern bieten nicht nur der Quartierbewohnerschaft einen Mehrwert, sondern auch der gesamten Bevölkerung der Gemeinde.

Abb. 1
Blick aus der
Vogelperspektive
auf das Gebiet der
Zentrumszone



1.2 Gestaltungsplanpflicht

In der Bau- und Zonenordnung (BZO) der Gemeinde Niederhasli ist die Zentrumszone mit einer Gestaltungsplanpflicht belegt. Gemäss Art. 21 BZO sind im Rahmen von Gestaltungsplänen folgende allgemeine Anforderungen zu erfüllen:

- Es sind grundsätzlich die ortsbauliche Qualität, der Umgang mit öffentlichem Raum, die Nutzungsdurchmischung, die Verkehrsführung und der Lärmschutz sicherzustellen.
- Die Anforderungen an Arealüberbauungen gemäss § 71 des Planungs- und Baugesetzes des Kantons Zürich (PBG) sowie die ergänzenden Anforderungen gemäss Art. 18a BZO sind einzuhalten.

Für den Gestaltungsplan im Gebiet Bahnhof/Farn gelten gemäss Art. 21a.1 BZO¹ zusätzlich folgende gebietsspezifische Anforderungen:

- Es ist eine hochwertige, dichte Bebauung nach einem Gesamtkonzept vorzusehen.
- Die Erdgeschosse haben an geeigneten, gut zugänglichen Lagen publikumsorientierte Angebote oder Dienstleistungen zu umfassen und eine gewisse Durchlässigkeit für die Öffentlichkeit zu ermöglichen.
- Es sind hochwertige, aufenthaltsfreundliche, der Nutzung entsprechende Freiräume, ein öffentlich zugänglicher Platz sowie ein attraktiver Bahnhofvorplatz mit Bäumen zu schaffen.
- Die Überbauung hat eine gute Durchlässigkeit für zu Fuss Gehende (öffentlich zugängliche Fusswegverbindungen) aufzuweisen.

1.3 Privater Gestaltungsplan

Mit einem Gestaltungsplan darf gemäss §§ 83 ff. Planungs- und Baurecht des Kantons Zürich (PBG) von den Bestimmungen über die Regelbauweise der kommunalen Bau- und Zonenordnung (BZO) abgewichen werden. Für ein bestimmt umgrenztes Gebiet werden z.B. Zahl, Lage, äussere Abmessung, aber auch die Nutzweise und Zweckbestimmung von Gebäuden grundeigentümergebunden festgesetzt.

Mit der Ausarbeitung eines privaten Gestaltungsplans gemäss § 85 PBG werden die Voraussetzungen für eine nachhaltige Weiterentwicklung des Gebiets geschaffen. Diese enthält einerseits die Neuüberbauung der Bereiche (ehemals) Doka und SBB und andererseits die Umnutzung und den Umbau des bestehenden Gewerbehäuses «Mandach» (Mandachgebäude) inkl. Option für spätere Ersatzneubauten. Der Gestaltungsplan bildet hierfür die planungs- und baurechtliche Grundlage.

Konkret werden mit dem vorliegenden privaten Gestaltungsplan «Im Farn/Bahnhof» folgende Zwecke erfüllt:

- Ermöglichung einer Bebauung mit einer massvollen baulichen Dichte und Sicherstellung von ortsbaulich, architektonisch und ökologisch hochwertigen Überbauungen nach einem Gesamtkonzept;
- Sicherstellung von guten ortsbaulichen Übergängen zwischen der Zentrumszone und den anschliessenden Wohn- und Gewerbezone und der Einfamilienhauszone;

¹ Siehe Totalrevision Nutzungsplanung Niederhasli, Bauordnung, Synoptische Darstellung – öffentliche Auflage, Fassung vom 02.11.2023

- Aufwertung des Bahnhofs zu einem attraktiven Ankunftsort, inkl. Umsetzung der Anforderungen an eine regionale Verkehrsdrehscheibe mit einem ausbaufähigen Bushof;
- Förderung einer ausgewogenen Nutzungsdurchmischung mit einem der Lage angemessenen Wohn- und Gewerbeanteil;
- Schaffung von publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen an geeigneten und gut zugänglichen Lagen;
- Schaffung von zwei öffentlichen Plätzen mit besonders guter Gestaltung, inklusive eines Bahnhofsvorplatzes mit Bäumen;
- Schaffung von qualitativ hochwertigen, den Bedürfnissen der Bewohnerschaft, der Beschäftigten und der Öffentlichkeit entsprechenden Freiräumen mit hoher Aufenthaltsqualität;
- Sicherstellung einer guten Durchwegung für den Fuss- und Veloverkehr;
- Sicherstellung des Lärmschutzes entlang der Bahnlinie und der Mandachstrasse;
- Sicherstellung einer zweckmässigen Erschliessung und Parkierung.

1.4 Geplante Nutzungen

Für das Gebiet Im Farn/Bahnhof ist die Entwicklung einer Mischnutzung Wohnen und Arbeiten mit einer verdichteten Bauweise und Zentrumscharakter beabsichtigt. Der Gestaltungsplan lässt folgende Nutzungen zu:

- Wohnnutzung (vorgesehen sind sowohl Miet- wie auch Eigentumswohnungen)
- Nicht oder höchstens mässig störende Dienstleistungs- und Gewerbenutzung (z.B. Büro- und Verkaufsflächen, Kleingewerbe, Gastronomie etc.)

Im bestehenden Mandachgebäude ist zudem die Erstellung eines Senioren- und Pflegezentrums angedacht.

1.5 Grundlagen

Studienauftrag «Entwicklung Zentrumszone Bahnhof Niederhasli»

Um ein innovatives städtebauliches Konzept mit Projektelementen für die genannten Nutzungen und einer durchdachten Raumkonzeption zu entwickeln, wurde in den Jahren 2020 und 2021 im Auftrag der Grundeigentümerschaften und in Kooperation mit dem Gemeinderat ein zweistufiger Studienauftrag mit sechs eingeladenen interdisziplinären Planungsteams durchgeführt. Die eingereichten Beiträge des Studienauftrags wurden von einem Beurteilungsgremium bestehend aus externen Fachleuten (Städtebau, Architektur und Landschaftsarchitektur) und Vertreterinnen und Vertretern der HIAG, der SBB und aus dem Gemeinderat beurteilt.

Nach der Beurteilung der zweiten Stufe entschied das Beurteilungsgremium einstimmig, die beiden überzeugendsten Beiträge in einer optionalen Bereinigungsstufe gemäss Programm weiter zu vertiefen, um einige städtebauliche Hauptaspekte der jeweiligen Beiträge zu optimieren. Die Bereinigung der Beiträge erfolgte im Dialog zwischen den Verfassenden und einer Delegation des Beurteilungsgremiums sowie weiteren Expertinnen.

Aufgrund der vielfältigen Qualitäten beschloss das Beurteilungsgremium einstimmig, das Planungsteam von BHSF Architekten GmbH und Lorenz Eugster Landschaftsarchitektur und Städtebau GmbH mit der Weiterbearbeitung ihres städtebaulichen Konzepts hin zu einem Richtprojekt für den Gestaltungsplan über die Zentrumszone zu beauftragen. Für das Beurteilungsgremium gab die überzeugende Auseinandersetzung mit der Identität vor Ort, die städtebauliche Einordnung, die freiräumliche Ausstattung sowie die Dichteverteilung den Ausschlag für den Entscheid.

Abb. 2
Lageplan Siegerprojekt Studienauftrag
(BHSF Architekten /
Lorenz Eugster Städtebau und Landschaftsarchitektur)



Partizipationsprozess

Im Vorfeld des Studienauftrags wurden Anliegen, Bedürfnisse und Wünsche in der Gemeinde aufgenommen und in das Verfahren eingebracht. Für diese partizipative und prozesshafte Entwicklung haben die Grundeigentümerinnen die Agentur s2r.gmbh beauftragt. Von Mai bis Juni 2020 haben die Vertreterinnen von s2r.gmbh in Niederhasli recherchiert und mit verschiedenen Stakeholdern und Meinungsmachern Einzelgespräche geführt. Einige der Befragten nehmen Schlüsselpositionen in der Politik, in der Verwaltung und im gesellschaftlichen Leben der Gemeinde ein, andere sind Mieterinnen oder Mieter in den Gebäuden auf dem Areal und daran angrenzend. Die aus diesem partizipativen Prozess hervorgegangene «Vision für das Quartier am Bahnhof» der beiden Eigentümerinnen HIAC und SBB wurde den teilnehmenden Planungsteams als Beilage zum Programm des Studienauftrags zur Verfügung gestellt.



Abb. 3
Siegerprojekt Studienauftrag: Modellfoto aus dem Schlussbericht

Richtprojekt Quartier «Im Farn»

Parallel zum Gestaltungsplan «Im Farn/Bahnhof» wurde das im Studienauftrag ermittelte Siegerprojekt in enger Zusammenarbeit zwischen den Grundeigentümerinnen HIAG und SBB, der Abteilung Bau und Umwelt, dem Architekturbüro BHSF, dem Landschaftsarchitekturbüro Lorenz Eugster sowie weiteren Fachleuten aus den Bereichen Verkehrsplanung, Akustik, Nachhaltigkeit, Energie und Umwelt weiterentwickelt und zum Richtprojekt für den vorliegenden Gestaltungsplan konkretisiert (siehe Kapitel 4). Dabei wurden die ortsbaulichen Qualitäten des Konzepts, unter Berücksichtigung eines angemessenen Spielraums für die nachfolgenden Projektentwicklungen, in ein baurechtliches Regelwerk in Form des privaten Gestaltungsplans übersetzt.

Das Richtprojekt «Im Farn» dient den zuständigen Gremien und Behörden bei späteren Konkurrenz- und Baubewilligungsverfahren als Beurteilungsgrundlage und qualitative Messlatte.

Abb. 4
Richtprojekt
Quartier «Im Farn»:
Schwarzplan



Beilagen zum Gestaltungsplan

Folgende Unterlagen, Gutachten und Konzepte liegen dem privaten Gestaltungsplan «Im Farn/Bahnhof» zugrunde:

- a) Richtprojekt «Im Farn» Niederhasli, BHSF Architekten GmbH und Lorenz Eugster Landschaftsarchitektur und Städtebau GmbH (Pläne vom 31. Januar 2024)
 - Situationsplan Umgebung, 1:500
 - Situationsplan Regelgeschoss, 1:500
 - Ansichten und Schnitte, 1:200
 - Situationspläne Varianten Untergeschoss mit Tiefgarage, 1:500
- b) Verkehrsbericht, IBV Hüsler AG (Bericht vom 13. Februar 2024)
- c) Lärmgutachten, Ingenieurbüro Andreas Suter (Bericht vom 7. Februar 2024)
- d) Energieversorgungskonzept, EK Energiekonzepte AG (Folienpräsentation vom 9. September 2022)
- e) Nachhaltigkeitskonzept «PRE-CHECK SNBS 2.1», EK Energiekonzepte AG (Bericht vom 26. Juli 2022)
- f) NIS-Abklärung, ENOTRAC AG (Bericht vom 13. November 2020)
- g) Geologisch-geotechnischer Bericht, Dr. Jäckli AG (Bericht vom 2. August 2017)
- h) Freistellungsperimeter SBB (Situationsplan vom 3. Oktober 2019)
- i) Studienauftrag «Entwicklung Zentrumszone Bahnhof Niederhasli», Planwerkstadt AG (Bericht des Beurteilungsgremiums vom 9. August 2021)

All diese Grundlagen werden als Beilagen zum Gestaltungsplan im Rahmen der Anhörung und öffentlichen Mitwirkung öffentlich aufgelegt.

Städtebaulicher Vertrag

Der städtebauliche Vertrag vom 26. März 2024 betreffend den Mehrwertausgleich (zwischen der Gemeinde, vertreten durch den Gemeinderat, und HIAG und SBB) wird ebenfalls öffentlich aufgelegt.

Abb. 5
Bahnperron und
leerstehendes
Bahnhofgebäude



2 Ausgangslage

2.1 Perimeter und Eigentumsverhältnisse

Perimeter

Der Gestaltungsplanperimeter am Schnittpunkt zwischen Naturraum, Dorfkern und Industriegebiet entspricht der im Zonenplan festgesetzten Zentrumszone (Z) mit Gestaltungsplanpflicht. Die Zentrumszone wird durch die Mandachstrasse, den Farnweg sowie die Bahngleise der SBB bzw. das südlich angrenzende Quartier in der Einfamilienhauszone (E2) und die Bebauung in der Wohn- und Gewerbezone (WG3) im Dreieck zwischen Bahnhof, Stationstrasse und Mandachstrasse begrenzt.

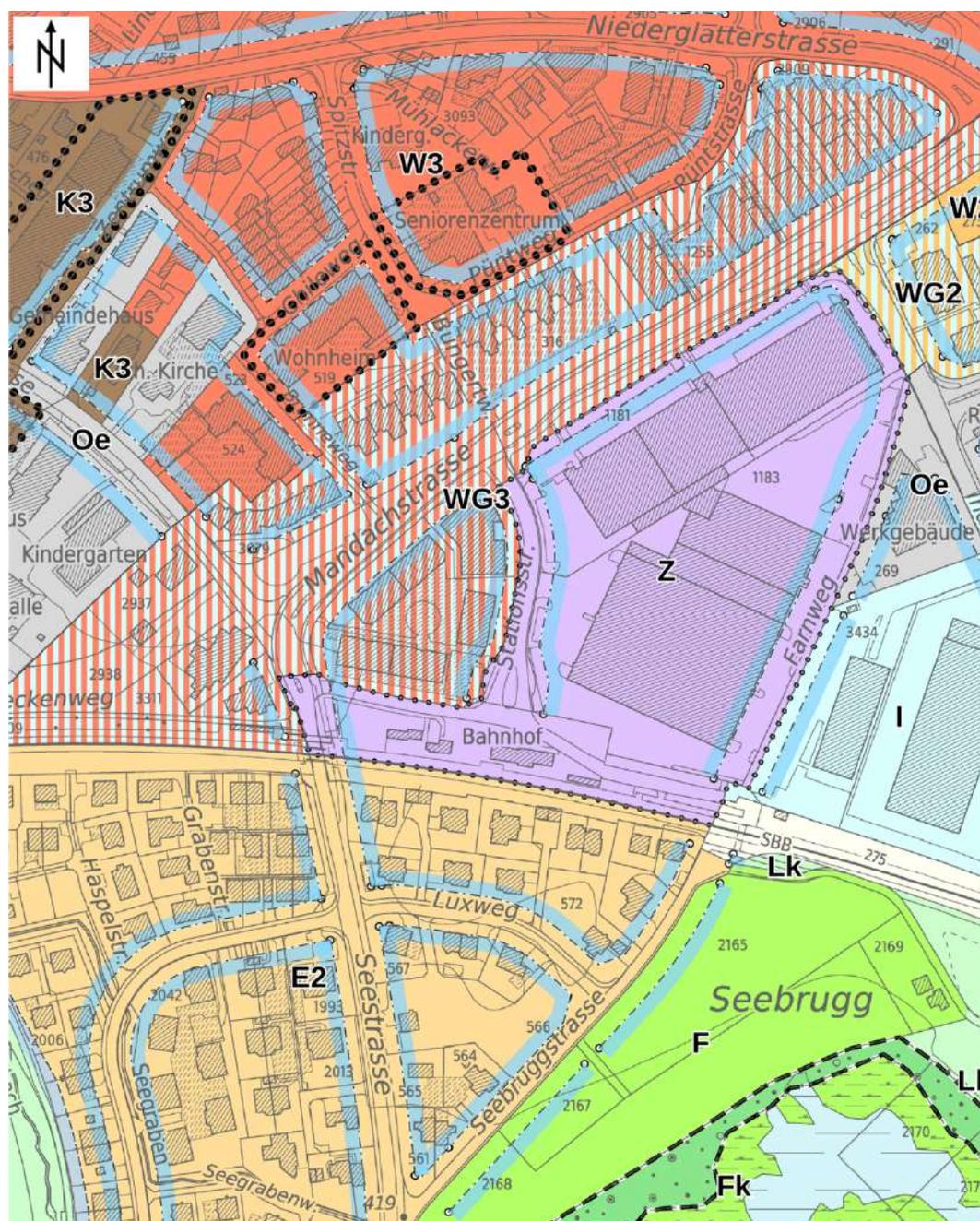


Abb. 6
Übersichtsplan mit
Nutzungsplanung
und Abstandslinien
© GIS-ZH

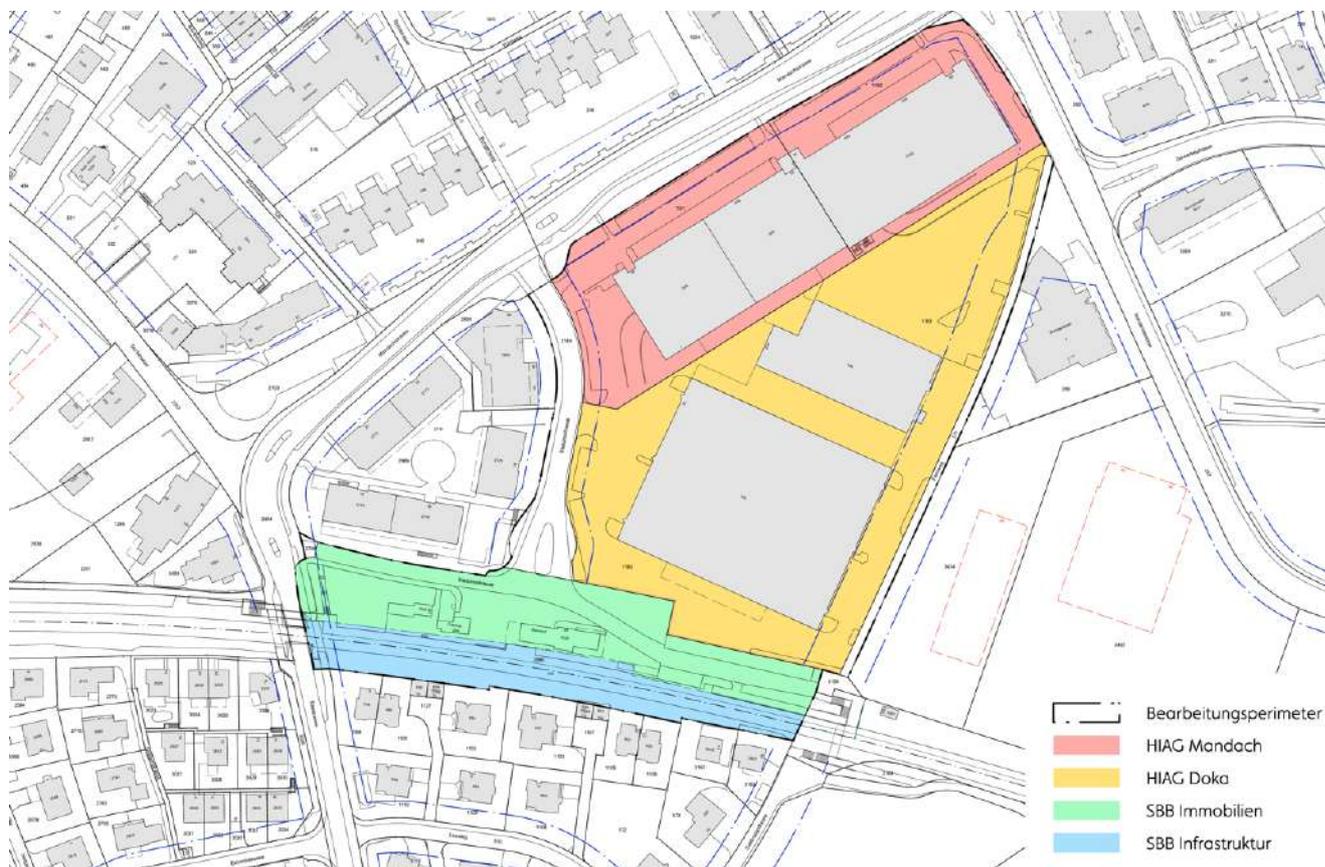
Eigentumsverhältnisse

Die Zentrumszone erstreckt sich über mehrere Grundstücke im Eigentum der HIAG Immobilien Schweiz AG (Parzellen Kat.-Nrn. 1181, 1182 und 1183), der Schweizerischen Bundesbahnen SBB (Parzelle Kat.-Nr. 2990) und der Gemeinde Niederhasli (Parzellen Kat.-Nrn. 271, 2706 und 3149) und umfasst eine Fläche von insgesamt rund 37'000 m².

Der Gestaltungsplanperimeter gliedert sich in Teilgebiete mit unterschiedlichen Entwicklungsschwerpunkten:

- HIAG Mandach: Die bestehende Gewerbeliegenschaft soll zu einem Gebäude mit Mischnutzung von Wohnen und Arbeiten weiterentwickelt werden.
- HIAG Doka: Die Hallen, welche bis 2020 vom Unternehmen für Schalungen, der Doka Schweiz AG als Industriegelände genutzt wurden, werden aktuell an Zwischennutzungen vermietet. Auf diesem Teilgebiet sollen Neubauten mit mehrheitlich Wohnnutzung entstehen.
- SBB Immobilien: Hier soll ein teilweise überdachter Bahnhofsvorplatz als Ankunftsort und zwei Wohngebäude mit publikumsorientierter gewerblicher Erdgeschossnutzung erstellt werden.
- SBB Infrastruktur: Auf dem Bahntrasse zwischen Oberglatt und Niederweningen ist langfristig (frühestens 2035) ein Doppelspurausbau geplant.
- Die öffentlichen Strassen- und Wegparzellen der Stationsstrasse (Kat.-Nrn. 2706 und 3149) und des Farnwegs (Kat.-Nr. 271) befinden sich im Eigentum der Gemeinde.

Abb. 7
Situationsplan
bestehende
Eigentumsver-
hältnisse



2.2 Geschichte

Das Teilstück der Bahnlinie auf dem Gemeindegebiet von Niederhasli zwischen Oberglatt und Dielsdorf besteht seit der Eröffnung der Wehntalbahn im Jahr 1865. Das Areal nördlich des Bahnhofs wurde seit 1918 als Sägerei genutzt. Das Sägewerk und das Holzlager gehörten ab 1947 der H. + A. Hefti AG, bis es 1985 von der HIAG aufgekauft wurde. Das benachbarte Industriegebiet wurde in den 1960er Jahren erschlossen und diente bis in die 1990er Jahre vor allem als Lagerplatz (Lagerhalle, Getreidetrocknungsanlage).



Abb. 8
Bahnhof Niederhasli 1972,
Foto: Albert Reck



Abb. 9
Holzlager 1966
© ETH-Bibliothek Zürich

2.3 Bestehende Nutzungen

HIAG Doka

Die Spezialistin für Schalungstechnik, Doka Schweiz AG bzw. ihre Vorgängerin, belegte zwischen 2002 und 2020 den südlichen Teil des HIAG-Areals. Durch den Umzug des Unternehmens in die östlich angrenzende Industriezone wurde dieser Teil für die künftige Entwicklung des neuen Quartiers freigespielt. In den Hallen befinden sich partielle Zwischennutzungen mit befristeten Mietverträgen.

HIAG Mandach

Das prägnante Mandachgebäude bildet den nördlichen Abschluss des Areals und ist der stark befahrenen Mandachstrasse zugewandt. Der Längsbau stammt aus neuerer Zeit und ist zweigeteilt. Der westliche Teil wurde 1992 erstellt, der östliche Teil folgte 2007. Im Erdgeschoss des viergeschossigen Gebäudes befinden sich grössere Verkaufsgeschäfte von SPAR, OTTO's etc. mit Autoabstellplätzen Richtung Mandachstrasse, die rege genutzt werden. In den Obergeschossen sind eine Praxis für Physiotherapie, ein Fitnesscenter, eine Yogaschule und mehrere Büro- und Dienstleistungsbetriebe eingemietet. Es besteht also eine Mischung aus stark publikumsorientiertem Gewerbe und Betrieben, die nicht auf Publikum angewiesen sind. Aufgrund der geringen Geschosshöhen und der Gebäudetiefe sind die Nutzungsmöglichkeiten der Obergeschosse eingeschränkt. Die Strategie der HIAG zur Neupositionierung sieht vor, das Gebäude mittels einer Mischnutzung von Wohnen und Arbeiten sowie mit der angedachten neuen Ankernutzung «Wohnen und Leben im Alter» (inkl. Pflegestation) neu zu beleben.

SBB-Areal

Auf dem schmalen Grundstück der SBB entlang der Bahnlinie reihen sich einige wenige Gebäude auf. Das historische Bahnhofgebäude mit Güterschuppen ist zurzeit ungenutzt und kann rückgebaut werden. Ebenfalls nicht erhalten werden müssen die beiden zusammengebauten eingeschossigen Gebäude westlich des Bahnhofgebäudes. Die Veloparkierungsanlage mit heute 31 Veloabstellplätzen sowie die Park+Rail-Anlage mit den bestehenden 27 Autoabstellplätzen können innerhalb des Bahnhof-Areals verlegt werden.

Abb. 10
Mandachgebäude,
neuerer Gebäude-
teil von 2007
© HIAG



2.4 Planungsrechtlicher Kontext

Kantonaler Richtplan

Gemäss kantonalem Raumordnungskonzept (ROK-ZH) ist die Gemeinde Niederhasli dem Handlungsraum «Landschaft unter Druck» zugeordnet. Es sind somit vorab die bestehenden Qualitäten zu erhalten bzw. wiederherzustellen und die bestehenden Potenziale der Bauzonen im Einzugsgebiet des öffentlichen Verkehrs zu aktivieren. Auf Antrag der Gemeinden Oberglatt, Niederhasli und Niederglatt sollen diese neu dem Handlungsraum «Urbane Wohnlandschaft» zugeteilt werden (laufendes Verfahren kantonaler Richtplan, Teilrevision 2020). In diesem Raum ist die regionale Zentrumsfunktion der darin befindlichen Ortschaften charakteristisch sowie eine hohe Entwicklungsdynamik und eine sehr gute Erschliessung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln. 80% des künftigen Bevölkerungswachstums des Kantons Zürich soll in den Handlungsräumen «Stadtlandschaft» und «Urbane Wohnlandschaft» stattfinden. Die dafür notwendigen Kapazitäten sind unter konsequenter Mobilisierung der inneren Reserven bereitzustellen.

Auf der Bahnlinie zwischen Oberglatt und Niederweningen ist gemäss Richtplan langfristig ein Ausbau auf Doppelspur vorgesehen (siehe Richtplantext, Kapitel 4.3, Karteneintrag Nr. 48). Der Gestaltungsplan bzw. das Richtprojekt berücksichtigt die Interessenlinie gemäss Freistellungsperimeter SBB (Situationsplan vom 3. Oktober 2019). Damit wird das Trasse für den geplanten Ausbau gesichert.

Regionaler Richtplan Unterland

Gemäss regionalem Raumordnungskonzept (REGIO-ROK) ist die Gemeinde Niederhasli dem Raumtyp «dynamisch städtischer Raum» zugeordnet. In den dynamischen städtischen Räumen, welche eine sehr gute Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Schienen- oder Schnellbusverkehr aufweisen, erfährt die Region eine deutliche Bevölkerungs- und Beschäftigtenzunahme. Dies wird über die Nutzung von inneren Potenzialen und eine deutlich erhöhte Ausnützung mit besonderem Fokus auf qualitative Verbesserungen ermöglicht.

Um die Ziele zu erreichen, verfolgt die Region räumlich differenzierte Strategien der Siedlungsentwicklung. Für die Zentrumszone Niederhasli gilt die Strategie «Umstrukturieren». Umstrukturierungsgebiete bieten die Möglichkeit, neue Raumstrukturen und Qualitäten für Bevölkerung und Beschäftigte zu schaffen. In diesen Gebieten sollen sorgfältig geplante Strukturen, hohe bauliche Dichten, gemischte Nutzungen und attraktive Aussenräume neue Identitäten schaffen und zu einer gesunden wirtschaftlichen Entwicklung beitragen. Das dem Gestaltungsplan zugrundeliegende Richtprojekt entspricht den folgenden allgemeinen Leitsätzen für die räumliche Entwicklung aus dem regionalen Raumordnungskonzept:

- Das Zürcher Unterland bietet qualitativ hochwertige Wohnstandorte mit hoher Siedlungsqualität. Die Region pflegt eine Baukultur, die durch ihre traditionelle Architektur geprägt ist und ergänzt diese durch zeitgenössische Bauten. Darüber hinaus zeichnet sie sich durch ein differenziertes Angebot aus: Ländliche Wohnstandorte und städtische Lagen ergänzen sich.
- Der Raum Bülach ist der wirtschaftliche Motor der Region. Die beiden regionalen Zentren Embrach und Dielsdorf sowie das Dreieck Niederglatt – Niederhasli – Oberglatt sind ebenfalls wirtschaftliche Schwerpunkte.
- Die Siedlungsentwicklung richtet sich auf gut mit dem öffentlichen Schienen- und Schnellbusverkehr erreichbare Standorte aus. Die Wohngebiete werden von den Emissionen des Verkehrs möglichst verschont. Das Siedlungsgebiet innerhalb der Gemeinden wird durch ein engmaschiges Fuss- und Velowegnetz erschlossen.

Die Entwicklung von Bahnhofsgebieten ist eine eigene regionale Strategie. Die Gemeinden entwickeln die Bahnhofsgebiete aktiv. Mit der Nutzungsplanung schaffen sie Voraussetzungen für mittlere und hohe Dichten. Die Zentren Bülach, Dielsdorf und Embrach sowie Niederglatt, Niederhasli und Oberglatt entwickeln die Siedlung im Umfeld der Bahnhöfe zu gemischten Gebieten mit hoher Dichte.

Für die Zentrumszone Niederhasli sieht die Region gemäss «Zielbild Nutzungsdichten 2030» eine hohe Nutzungsdichte von mehr als 150 Personen (Einwohner und Beschäftigte) pro ha an. Für das 3.7 ha grosse Gebiet des Gestaltungsplans entspricht diese Nutzungsdichte einer Anzahl von rund 550 Personen. Der Richtplan schlägt für die Zentrumszone eine hohe bauliche Dichte vor. In Gebieten mit hoher baulicher Dichte ist auf eine hohe städtebauliche Qualität und eine gute Freiraumversorgung zu achten. Die Siedlung ist so weiterzuentwickeln, dass das zusätzliche Verkehrsaufkommen vorwiegend mit dem öffentlichen Verkehr abgewickelt wird.

Die Region strebt auf der Achse Bülach-Niederhasli-Regensdorf mindestens halbstündliche Busverbindungen an. Die Busquerverbindung Niederhasli – Regensdorf soll aus Sicht der Region wieder eingeführt werden.

In der Richtplankarte Verkehr verläuft westlich angrenzend an das Gestaltungsplangebiet die regionale Verbindungsstrasse sowie die Rad-Nebenverbindung. Gemäss Richtplankarte Versorgung, Entsorgung, öffentliche Bauten und Anlagen befindet sich das Gestaltungsplangebiet im Prioritätsgebiet für rohrleitungsgebundene Energieträger. Zudem ist am Bahnhof Niederhasli eine «E-Bikestation» mit Elektroanschluss zu prüfen.

Entwicklungsstrategie und Masterplan ONN

Der Raum Niederglatt – Niederhasli – Oberglatt (ONN) ist geprägt von einer hohen Entwicklungsdynamik. Die drei Gemeinden verwachsen zusehends zu einem städtischen Raum. Sie streben an, stärker zusammenzuarbeiten und gegebenenfalls gemeinsam ein regionales Zentrum zu werden. Gemeinsame Herausforderungen sind unter anderem die Siedlungsentwicklung trotz Fluglärmbelastung und der Umgang mit dem Durchgangsverkehr. Um abgestimmte Lösungen für die Herausforderungen zu finden, wurde von den drei Gemeinden unter Mitwirkung von Kanton und Region eine gemeinsame Entwicklungsstrategie und ein kommunaler Richtplan erarbeitet.

Mit der Entwicklungsstrategie wurden in einem handlungsorientierten, gemeindeübergreifenden Masterplan Schlüsselgebiete definiert. Basierend auf dem Masterplan wurden in den drei Gemeinden Planungszonen und aufeinander abgestimmte Richtpläne festgelegt. Die Zentrumszone Niederhasli ist dem Handlungsraum «Wohnen und Arbeiten» zugeteilt (siehe Abb. 11) und wurde als Schlüsselgebiet 3 im Masterplan vertieft. Die generelle Stossrichtung und Voraussetzungen, Empfehlungen für planerische Vorgaben, die Entwicklungsabsichten der Grundeigentümerschaften und Unternehmen im Areal sowie die vorgeschlagenen Prinzipien der Entwicklung wurden im Schlussbericht zum Masterplan festgehalten und in den kommunalen Richtplan integriert.

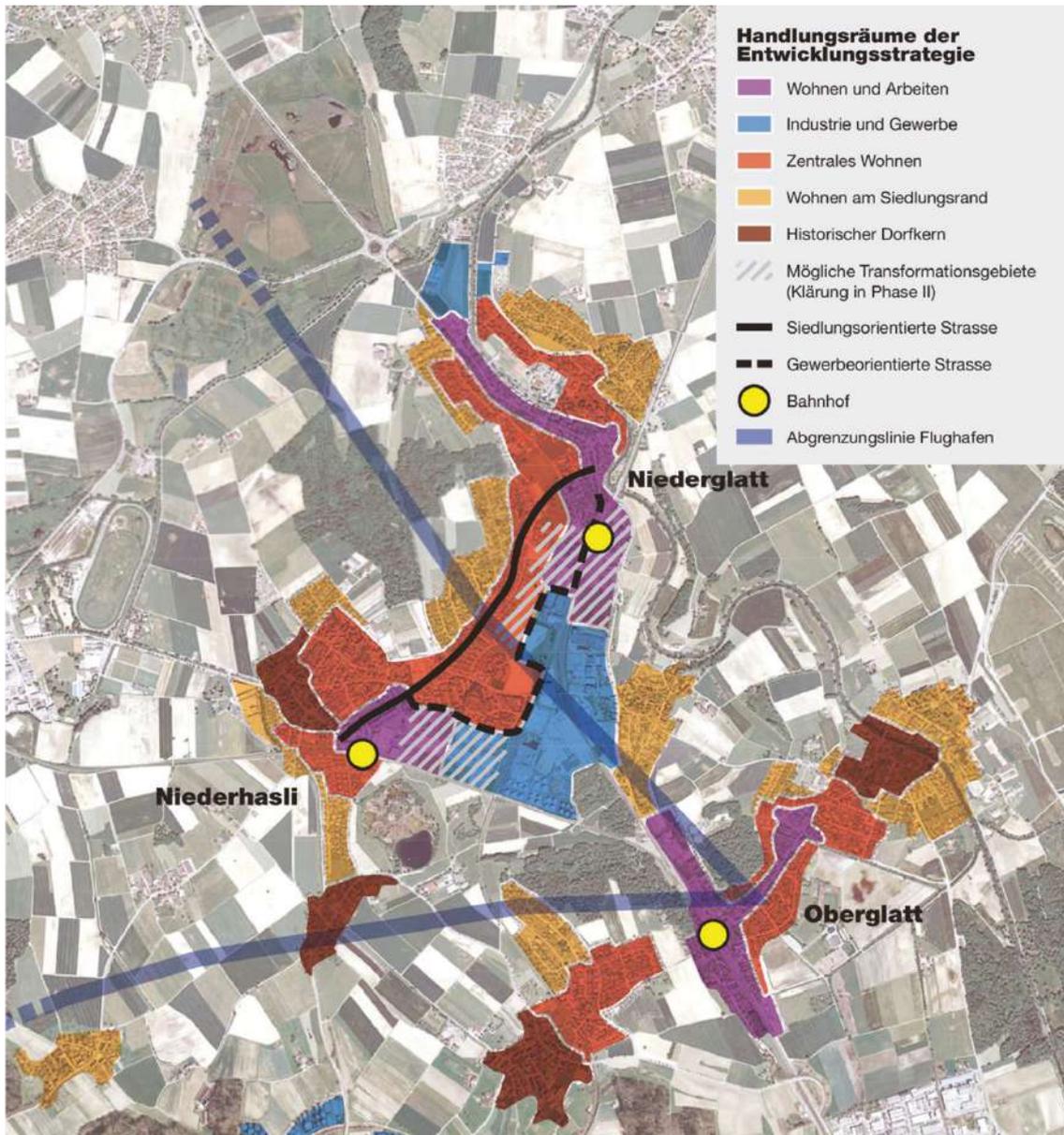


Abb. 11
Die Handlungsräume der Entwicklungsstrategie und Masterplan ONN

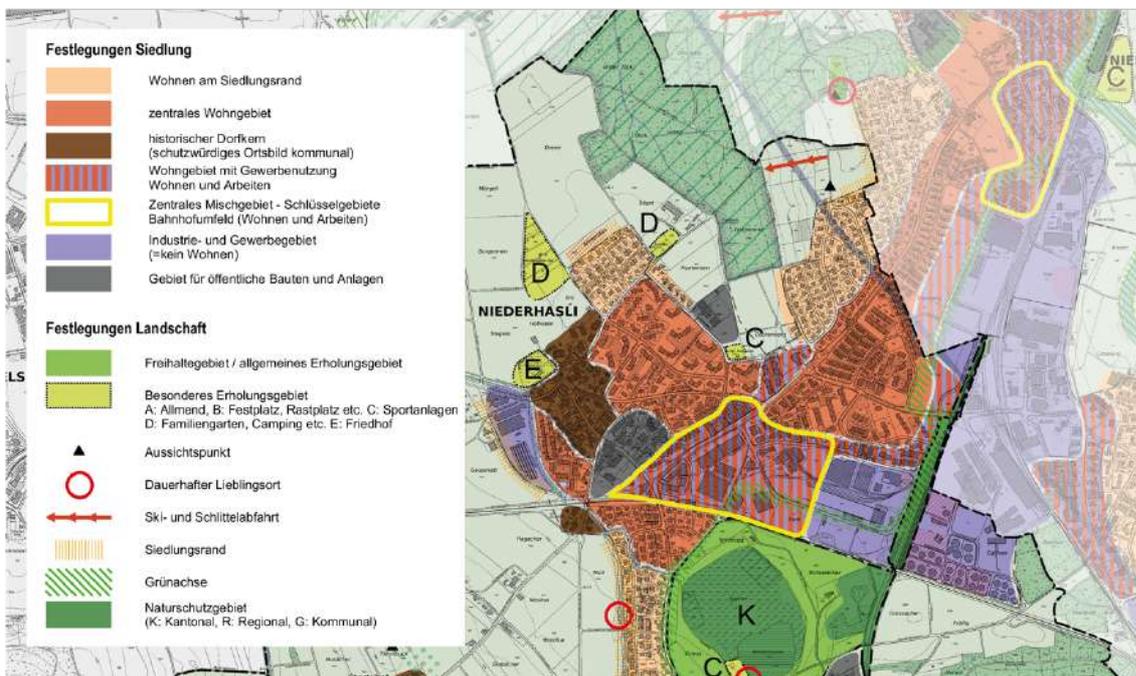


Abb. 12
Ausschnitt kommunaler Richtplan, Siedlungs- und Landschaftsplan, (Legende Festlegungen, ohne Informationsinhalt)

Kommunaler Richtplan

Die drei Gemeinden ONN erarbeiteten zusammen einen Richtplan, der jeweils pro Gemeinde festgesetzt wurde. Der kommunale Richtplan Niederhasli macht, gestützt auf den Masterplan ONN, behördenverbindliche Vorgaben für die zukünftige Entwicklung im Schlüsselgebiet «Bahnhofumfeld Niederhasli» (siehe Abb. 12) gemäss Siedlungs- und Landschaftsplan. Die Bahnhofumfelder Oberglatt, Niederglatt und Niederhasli sind gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Hier sollen sich an bester Lage dichte, attraktive Mischgebiete entwickeln. Im Vordergrund stehen publikumsorientierte gewerbliche Angebote im Erdgeschoss sowie Büro- und Wohnnutzungen in den oberen Geschossen. Für die Zentrumszone bzw. das Schlüsselgebiet Bahnhofumfeld Niederhasli werden u.a. folgende Strukturen angestrebt:

- Kompakte durchlässige Bebauung
- Lärmschutz durch gewerbliche Nutzungen entlang der Bahn
- Hohe Qualität des Freiraumangebotes (Plätze, Aussenräume, Strassenräume)
- Hoher Wohnanteil (ca. 80 %)
- Räumliche und visuelle Bezüge zum Naherholungsgebiet (Haslisee)

Der Erläuternde Bericht nach Art. 47 der Raumplanungsverordnung (RPV) zum kommunalen Richtplan enthält folgende Aussagen zum «Bahnhofsumfeld Niederhasli»:

- Gegenüber der heute theoretisch möglichen Nutzungsdichte gemäss Bauordnung sollen im Umfeld des Bahnhofs Niederhasli höhere Nutzungsdichten realisiert werden. Die angestrebte Nutzungsdichte liegt bei einer hohen Dichte (Zielwert: über 150 Personen pro ha Bauzone).
- Der Bahnhof Niederhasli befindet sich gemäss Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) ausserhalb der Abgrenzungslinie (AGL) des Landesflughafens Zürich. Aus Sicht Fluglärm gibt es keine Einschränkungen für die Erhöhung der Nutzungsdichten.
- Die im Richtplan bezeichnete Grünachse Niederglatt – Bahnhof Niederhasli – Mettmehasli (siehe Abb. 12) grenzt an den Gestaltungsplanperimeter und soll in Kombination mit einer öffentlichen Fusswegverbindung die Verbindung der übergeordneten Erholungs- und Grünflächen ermöglichen. Grünachsen sollen begrünte, attraktive öffentliche Räume sein, wobei diese bei geringen Platzverhältnissen auch als Abfolge punktueller Elemente konzipiert werden können (z.B. Abfolge von Grünelementen in Form von Plätzen). Es können zum Beispiel Alleen, Baumreihen, grüne Kleinflächen etc. mit naturnaher, einheimischer Bepflanzung vorgesehen werden.

Die angestrebten Strukturen und der Zielwert der Nutzungsdichte gemäss Richtplan wurden im Rahmen des zweistufigen Studienauftrags mit Bereinigungsstufe über die Zentrumszone Niederhasli überprüft. Die Auseinandersetzung mit den unterschiedlichen Projekten hat wertvolle Erkenntnisse für die geplante Entwicklung dieses zentralen Ortes in Niederhasli ermöglicht. U.a. wurde im Bericht des Beurteilungsgremiums zum Studienauftrag vom 9. August 2021 festgehalten, dass aufgezeigt werden konnte, wie die Vorgaben aus dem kommunalen Richtplan und die Entwicklungsabsichten der SBB und der HIAG in der Zentrumszone aufeinander abgestimmt umgesetzt werden können. Folgende Aussagen aus dem Richtplan wurden durch das Ergebnis des Studienauftrags nicht bestätigt:

- Staffelung der Bebauung für Sichtbezüge zum Haslisee
- Durchgehende Erdgeschosse für grosse Ladenflächen, darüberliegende Aussenräume für Wohnungen im 1. OG
- Integration der Parkierung in die Bebauung (kein Oberflächenparkieren)

Gemäss Teilplan «Verkehr I – Motorisierter Verkehr und ÖV» des Richtplans wird durch den Gestaltungsplanperimeter eine geplante Busverbindung geführt. Diese Verbindung soll vom Bahnhof Niederhasli über die Industriestrasse zum Bahnhof Niederglatt geführt werden. Die konkrete Linienführung soll über bereits bestehende Strassen (von der Industriestrasse über die Mandachstrasse in die Stationsstrasse) erfolgen. Die Erstellung von Bushaltestellen auf der Stationsstrasse wird mit dem Gestaltungsplan rechtlich gesichert.

Die folgenden, im Teilplan «Verkehr II – Rad- und Fussverkehr» bezeichneten bestehenden und geplanten Fuss- und Velowege, werden mit dem Gestaltungsplan sichergestellt:

- Farnweg: Bestehender und kombinierter Fuss- und Veloweg
- Stationsstrasse: Abschnitt Bahnhof – Mandachstrasse als bestehender Fussweg
- Verbindung entlang den Geleisen: Farnweg – Stationsstrasse – Mandach-/Seestrasse als bestehender Fussweg
- Zwischen der Stationsstrasse und der Industriestrasse ist im Richtplan, über die Parzellen der HIAG in der Zentrums- und Industriezone führend, eine neue Fuss- und Velowegverbindung eingetragen. Im Gestaltungsplan wird diese Verbindung über die neue Awan-delgasse geführt (siehe Kapitel 2.7).

2.5 Nutzungsplanung

Rechtskräftige Bau- und Zonenordnung

Der Gestaltungsplanperimeter wurde mit der rechtskräftigen Bau- und Zonenordnung (BZO) aus dem Jahr 2013 zur Zentrumszone erklärt. Damit wurde die bisherige Arbeitsplatzzone für eine gemischte Nutzung (Wohnen und Arbeiten) geöffnet. Für die Zentrumszone wurde nachträglich eine Gestaltungsplanpflicht festgelegt (siehe Kapitel 1.2).

Grundmasse gemäss Art. 13 BZO	Zentrumszone	Vorschriften im Gestaltungsplan
Gebäudelänge max.	70,00 m	Gebäudelänge gilt für Neubauten
Gebäudehöhe max.	13,50 m	Gebäude teilweise bis max. 25.00 m ²
Grenzabstand mind.	5,00 m	Abstände eingehalten
Freiflächenziffer mind.	20 %	Anteil übertroffen

Mit einem Gestaltungsplan darf gemäss §§ 83 ff. Planungs- und Baurecht des Kantons Zürich (PBG) von den Bestimmungen über die Regelbauweise der BZO abgewichen werden.

Ausnützung: In der BZO der Gemeinde sind keine Nutzungsziffern festgelegt. Das höchstens zulässige Nutzungsmass definiert sich in der Zentrumszone durch ein Vergleichsprojekt nach den Grundmassen und Bauvorschriften gemäss BZO. Dieses Vergleichsprojekt dient gleichzeitig zur Ermittlung des durch den Gestaltungsplan geschaffenen planungsbedingten Mehrwert (siehe Kapitel 3).

² Das Richtprojekt weist eine Gebäudehöhe von 13,50 m gegenüber der Bebauung auf der benachbarten Parzelle Kat-Nr. 2989 auf.

Der vorliegende Gestaltungsplan lässt über den gesamten Geltungsbereich höchstens 52'200 m² anrechenbare Geschossfläche zu (im Sinne von § 255 PBG sowie §§ 9 und 10 Allgemeine Bauverordnung).

Nutzweise: Zentrumszonen sind für eine dichte Überbauung zur Entwicklung von Stadt-, Orts- und Quartierzentren bestimmt. Im Erdgeschoss sind Wohnungen nicht erlaubt (gemäss Art. 15 BZO). Zwecks Erreichung des angestrebten hohen Wohnanteils von ungefähr 80 % über das gesamte neue Quartier (inkl. Mandachgebäude) waren in Absprache mit der Gemeinde Abweichungen von dieser Nutzungsbestimmung bereits im Rahmen des Studienauftrags explizit möglich. Die Nutzweise pro Teilgebiet sowie die Vorgaben für publikumsorientierte oder gewerbliche Nutzung der Erdgeschosse an dafür geeigneten Lagen werden stufengerecht im Gestaltungsplan festgelegt.

Mindestwohnanteil: Der Wohnflächenanteil hat gemäss Art. 15 BZO in der Zentrumszone auf jedem Grundstück mind. 25 % aller Geschossflächen zu betragen. Für die Berechnung des Mindestwohnflächenanteils ist die in einem Gebäude tatsächlich zu Wohn- oder Arbeitszwecken genutzte Geschossfläche gemäss § 255, Abs. 1, PBG massgebend. Der Mindestwohnanteil von 25 % gemäss BZO wird mit dem Gestaltungsplan auf mindestens 66 % (bis maximal 80 %) pro Teilgebiet erhöht. Wird im Mandachgebäude kein Wohnanteil realisiert, gilt für die Teilgebiete A und B gemeinsam ein Wohnanteil von mindestens 50 %.

Totalrevision Bau- und Zonenordnung

Bis am 15. März 2024 dauerte die Mitwirkung über eine Totalrevision der BZO. Bei dieser Überarbeitung der Nutzungsplanung geht es insbesondere um folgende Themen:

- Umsetzung der Überlegungen zur ortsbaulichen Entwicklung, welche im Rahmen des kommunalen Richtplans ONN erarbeitet wurden
- Entsprechende Überprüfung der Nutzungsdichten und des Verdichtungsbedarfs sowie Schaffung von Verdichtungsmöglichkeiten
- Aktivierung innenliegender Reserven in bestehenden Bauzonen
- Klärung von Einzonungsbegehren
- Anpassung auf neue Bedürfnisse und Behebung Vollzugsprobleme der Gemeinde
- Abstimmung auf neue übergeordnete Regelungen und Vorgaben

Im Rahmen der Revision muss ausserdem die interkantonale Vereinbarung zur Harmonisierung der Baubegriffe (IVHB) umgesetzt werden.

Folgende Festlegungen der Revision sind für das Gestaltungsplangebiet «Im Farn/Bahnhof» massgeblich:

- Nutzungsanteile Wohnen und Gewerbe: In der Zentrumszone sind künftig mindestens 20 % Gewerbenutzungen vorzusehen (Art. 15 Bauordnung). Der bisherige Wohnflächenanteil von mind. 25 % aller Geschossflächen (auf jedem einzelnen Grundstück) soll im Gegenzug aufgehoben werden. Begründung: Heute besteht selten die Gefahr, dass der Wohnanteil zu tief ist.
- Fassadenhöhe (Art. 13 Bauordnung): Festlegung einer Fassadenhöhe (Baubegriff gemäss IVHB) in der Zentrumszone von max. 15,4 m (anstelle der bisherigen Gebäudehöhe von max. 13,5 m). Bei Attikageschossen erhöht sich die Fassadenhöhe auf den fassadenbündigen Seiten um maximal 3,3 m.
- Grünflächenziffer (Art. 13): Festlegung einer Grünflächenziffer in der Zentrumszone von mind. 10 % (gemäss IVHB) als Ersatz für die bisherige Freiflächenziffer von mind. 20 %.

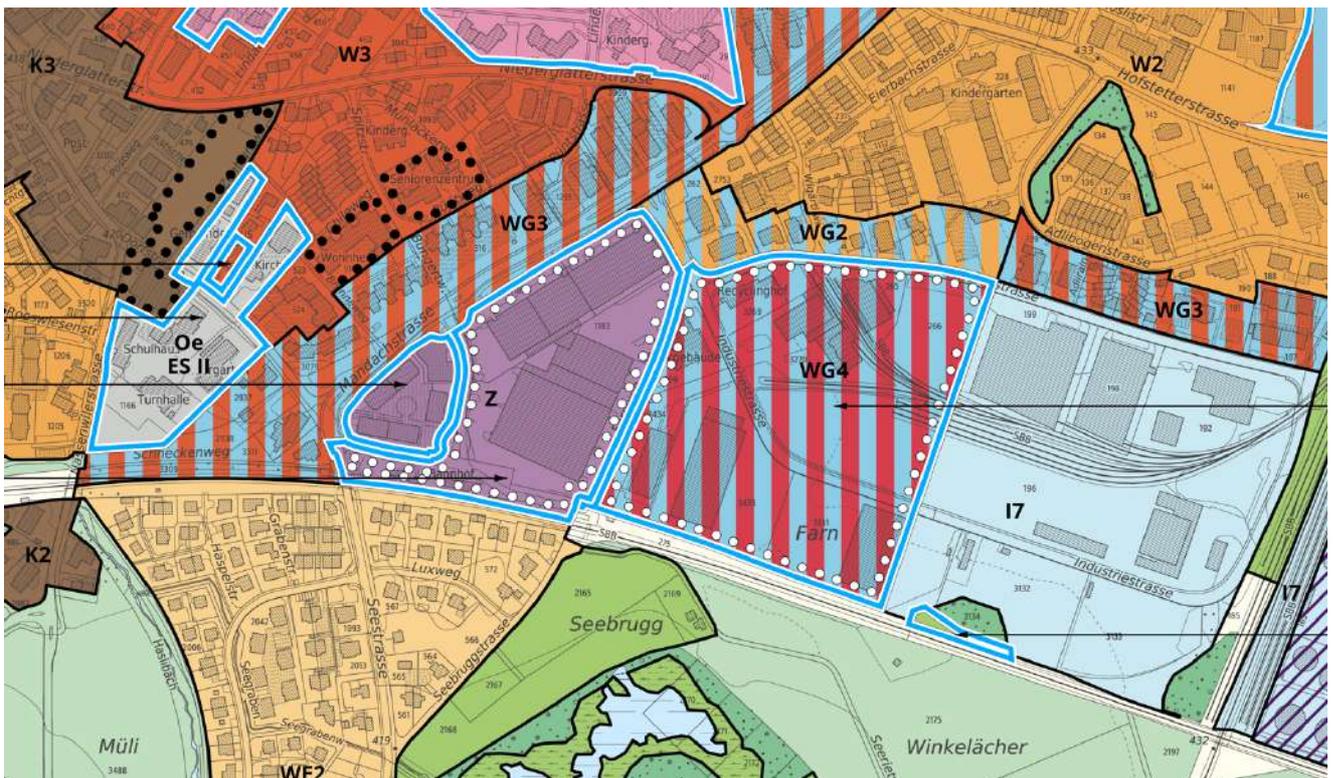
- Neuer Ergänzungsplan «Baumschutz und Begrünung»: Festlegung bzw. Bezeichnung eines markanten Baumes am westlichen Rand des SBB-Grundstück mit Kat.-Nr. 2990, den es zu schonen gilt (Möglichkeiten für Ersatzpflanzungen gemäss Art. 20 BZO). Als markante Bäume werden im Ergänzungsplan ebenfalls die Baumreihe entlang des Farnwegs und die strassenbegleitende Baumallee entlang der Mandachstrasse bezeichnet.
- Revidierter Zonenplan (siehe Abb. 13): Entsprechend der bestehenden Zentrumszone (Z) und den Vorgaben des kommunalen Richtplans, wird das Gebiet westlich der Stationsstrasse (Parzellen Kat. Nrn. 2939 und 2989) von der Wohnzone mit Gewerbebeileichterung in die Zentrumszone umgezont. Die bahnhofsnahe Industrieflächen sowie die Zone für öffentliche Bauten östlich des Farnwegs, in welcher sich heute der Recyclinghof und das neue Betriebsgebäude der Doka befinden, sollen entsprechend dem kommunalen Richtplan und dessen Überlegungen bezüglich dem Schlüsselgebiet Bahnhof von der Industriezone in eine Mischzone mit Gewerbebeileichterung (WG4) mit Gestaltungsplanpflicht umgezont werden.
- Für den Gestaltungsplan Bahnhof/Farn werden in Art. 21a1 (neu) in der Bauordnung gebietsspezifische Anforderungen formuliert (siehe Kapitel 1.2).

Der Gestaltungsplan wurde sowohl mit der rechtskräftigen BZO von 2013 als auch mit dem Entwurf der revidierten BZO von 2023 (Stand öffentliche Auflage) abgeglichen. Solange der Gestaltungsplan in Kraft ist, finden die Bestimmungen der BZO innerhalb des Geltungsbereichs keine Anwendung (siehe Kapitel 5.1, Art. 3 Geltendes Recht).

Verkehrsbaulinien

Entlang der Mandachstrasse, der Stationsstrasse und dem Farnweg bestehen Verkehrsbaulinien. Die kantonale Verkehrsbaulinie wurde von der Volkswirtschaftsdirektion mit Verfügung Nr. 5138 vom 10. April 2012 festgesetzt. Die kommunalen Verkehrsbaulinien wurden von der Gemeinde festgesetzt und mit den Regierungsratsbeschlüssen Nr. 989 vom 1. April 1987 und Nr. 2786 vom 4. Juni 1975 genehmigt. Die Wirkung der von der Gemeinde festgesetzten Baulinien kann mit einem von der Gemeindeversammlung festgesetzten Gestaltungsplan suspendiert werden.

Abb. 13
Ausschnitt revidierter
Zonenplan (Stand öffentliche Auflage)



Sicherheitszonenplan Flughafen Zürich

Für den Gestaltungsplanperimeter gelten aufgrund des Sicherheitszonenplans Flughafen Zürich Einschränkungen für die Gebäudehöhe. Die maximal mögliche Höhenkote inkl. Dachaufbauten beträgt für den Geltungsbereich rund 467,0 m ü. M. Die zwei höchsten Gebäude im Gestaltungsplan entlang des Farnwegs dürfen eine Höhenkote von maximal 450,0 m ü. M. nicht überschreiten.

2.6 Schutzobjekte

Ortsbildschutz und Denkmalpflege

In der Gemeinde Niederhasli sind keine schutzwürdigen Ortsbilder von kommunaler oder überkommunaler Bedeutung vorhanden. Im Gestaltungsplangebiet befinden sich keine geschützten oder inventarisierten Objekte der Denkmalpflege.

Natur- und Landschaftsschutz

Der Mettmenhaslisee (umgangssprachlich auch Haslisee) und die umgebende Riedfläche sind in mehreren Inventaren enthalten:

- Bundesinventar der Hoch- und Übergangsmoore von nat. Bedeutung (Objekt-Nr. 97)
- Bundesinventar der Flachmoore von nationaler Bedeutung (Objekt-Nr. 839)
- Kantonales Inventar der Landschaftsschutzobjekte KILO (Objekt-Nr. 1523)
- Archäologische Zone von überkommunaler Bedeutung (ZAG-ObvID 2541)

Die inventarisierten Objekte und Gebiete werden vom Gestaltungsplan nicht tangiert. Weiter besteht für den Mettmenhaslisee und die angrenzenden Biotope entlang der Bahnlinie und das Ruderalgebiet Ebni die kantonale Verordnung (SVO) zum Schutz von Naturschutzgebieten von überkommunaler Bedeutung in Niederhasli vom 30. Dezember 1988. Der Gestaltungsplan hat keine Auswirkungen auf das Schutzobjekt.

2.7 Erschliessungskonzept

Der dem Gestaltungsplan zugrundeliegende Verkehrsbericht (IBV Hüsler AG, Bericht vom 13. Februar 2024) gibt detailliert Auskunft über das Erschliessungs- und Parkierungskonzept sowie das verkehrliche Mengengerüst. In diesem Zusammenhang wurde auch die Umlenkung des erzeugten Verkehrs auf das Strassennetz bzw. die Leistungsfähigkeit der Anschlussknoten überprüft.

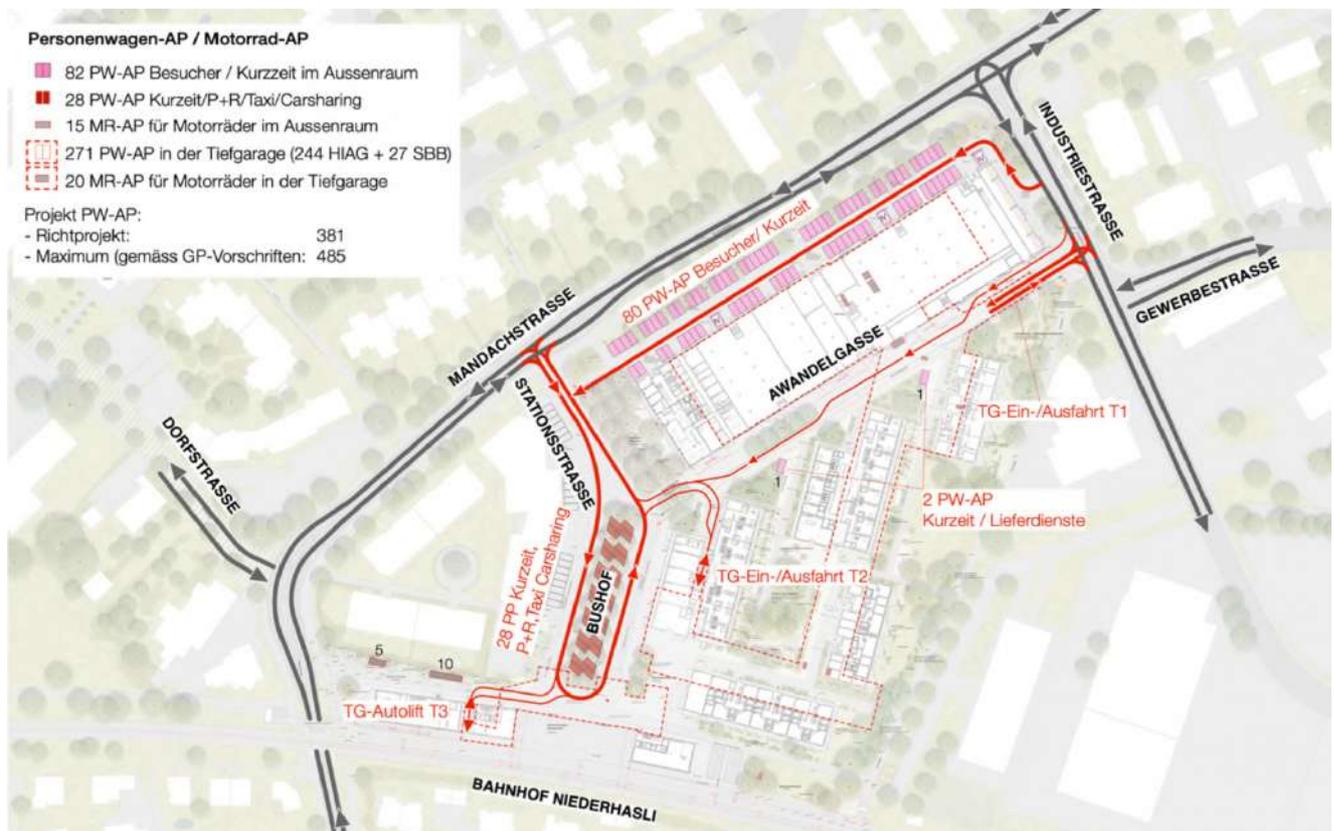
Allgemein

Obwohl mit dem Gestaltungsplan eine Mehrausnutzung gegenüber den Vorschriften für die Zentrumszone ermöglicht wird (siehe Kapitel 3), kann das Verkehrsaufkommen des motorisierten Individualverkehrs durch die Begrenzung der Anzahl Parkplätze im Gestaltungsplangebiet geringgehalten werden. Bereits im Studienauftrag waren vor dem Hintergrund der Ziele der Nachhaltigkeit entsprechende Anforderungen zu berücksichtigen. Die im Rahmen des Verkehrsberichts vorgenommene Überprüfung der Leistungsfähigkeit der Anschlussknoten zeigt auf, dass nur eine geringe zusätzliche Verkehrsbelastung für das kommunale und kantonale Strassennetz zu erwarten ist.

Motorisierter Individualverkehr

Für den Abschnitt der Mandachstrasse zwischen der SBB-Unterführung und der Niederglatterstrasse hat der Kanton Zürich im Jahr 2023 mit der Fahrbahninstandsetzung ein Betriebs- und Gestaltungskonzept umgesetzt (inkl. kombinierter Fuss- und Veloweg). Die Erschliessung des Gestaltungsplangebiets erfolgt von der Kantonsstrasse (Mandachstrasse) über die Stationsstrasse und die Industriestrasse. Die Stationsstrasse dient insbesondere der Erschliessung der Park+Rail-Abstellplätze und des Bushofs. Über die Industriestrasse werden die meisten Personenwagen-Abstellplätze erschlossen. Die oberirdisch angeordneten Abstellplätze für die Kundschaft und Besuchende der Nutzungen im Mandachgebäude bleiben weitgehend bestehen. Ebenso das Einbahnverkehrsregime.

Abb. 14
Erschliessung
MIV, Projektstand
Richtprojekt



Öffentlicher Verkehr

An der Bahnstation Niederhasli verkehrt die S-Bahnlinie S15 mit Verbindungen in die Richtungen Rapperswil SG und Niederweningen. Mit der S15 werden unter anderem die Bahnhöfe Dielsdorf, Zürich Oerlikon, Zürich Hardbrücke, Zürich HB, Zürich Stadelhofen, Uster und Wetzikon bedient. Mit dem Vorhaben des privaten Gestaltungsplans ist ein neuer Bushof für die Anbindung an das Busnetz geplant. Der geplante Bushof wird für zwei Bushaltestellen für Gelenkbusse ausgelegt. Heute verkehren am Bahnhof Niederhasli lediglich die Buslinien 533 und 534, die ein Rufbusangebot in Richtung Niederhasli, Nassenwil und Oberhasli, Industrie anbieten. Aufgrund des Halbstundentaktes der S15 liegt das gesamte Gestaltungsplangebiet in der ÖV-Gütekategorie C (mittelmässige Erschliessung).

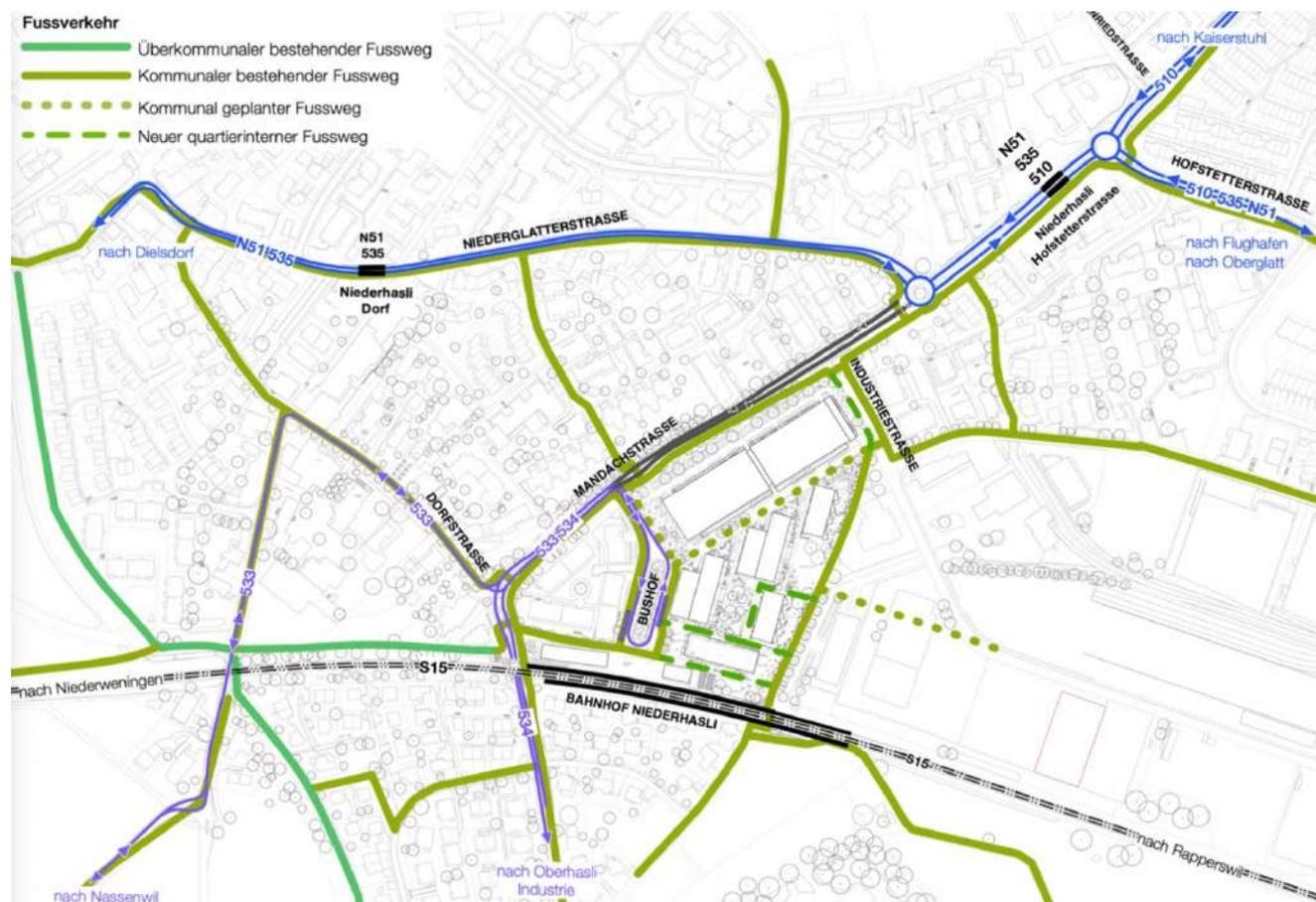


Abb. 15
Erschliessung
öffentlicher
Verkehr und
Fussverkehr

Fussverkehr

Das mehrheitlich unzugängliche Areal wird für den Fussverkehr mit der Realisierung des neuen Quartiers durchlässiger. Heute ist das Areal aufgrund der grossflächigen Industrie- und Gewerbebauten südlich des Mandachgebäudes für den Fussverkehr unattraktiv. Das Neubaugebiet wird mit zahlreichen arealinternen Verbindungen an das kommunale Fusswegnetz angebunden. Der gemäss kommunalem Richtplan eingetragene «geplante Fussweg» quer durch das Areal, wird von der Industriestrasse über die neue Awandelgasse zur Stationsstrasse geführt. Vom Bahnhof werden neue Fusswege durch das Quartier zwischen den Neubauten bis zum Farnweg geführt. Wird zu einem späteren Zeitpunkt das östlich vom Farnweg gelegene Arbeitsplatzgebiet gemäss revidiertem Zonenplan (Stand öffentliche Auflage) umgenutzt, kann direkt an dieses Wegnetz angeschlossen werden.

Veloverkehr

Das Gestaltungsplangebiet ist für den Veloverkehr an den überkommunalen und bestehenden Radweg angeschlossen. Im Osten führt die kommunale Radverbindung von Süden über die Personenunterführung der Bahnlinie, den Farnweg und die Industriestrasse zum Radweg entlang der Mandachstrasse. Mit der im Jahr 2023 neu gestalteten Mandachstrasse wurde im Bereich des Mandachgebäudes ein kombinierter Fuss- und Veloweg umgesetzt. Der gemäss kommunalem Richtplan eingetragene «geplante Radweg» quer durch das Areal wird von der Industriestrasse über die neue Awandelgasse zur Stationsstrasse geführt. Auf der östlichen Seite des Neubaus auf dem SBB-Areal ist die Veloparkierungsanlage (inkl. E-Bikestation) für den Bahnhof mit 150 bis 200 öffentlichen Veloparkplätzen vorgesehen. Im gesamten Aussenraum werden dezentral und an geeigneten Orten (z.B. bei Hauszugängen) weitere Veloparkplätze angeordnet.

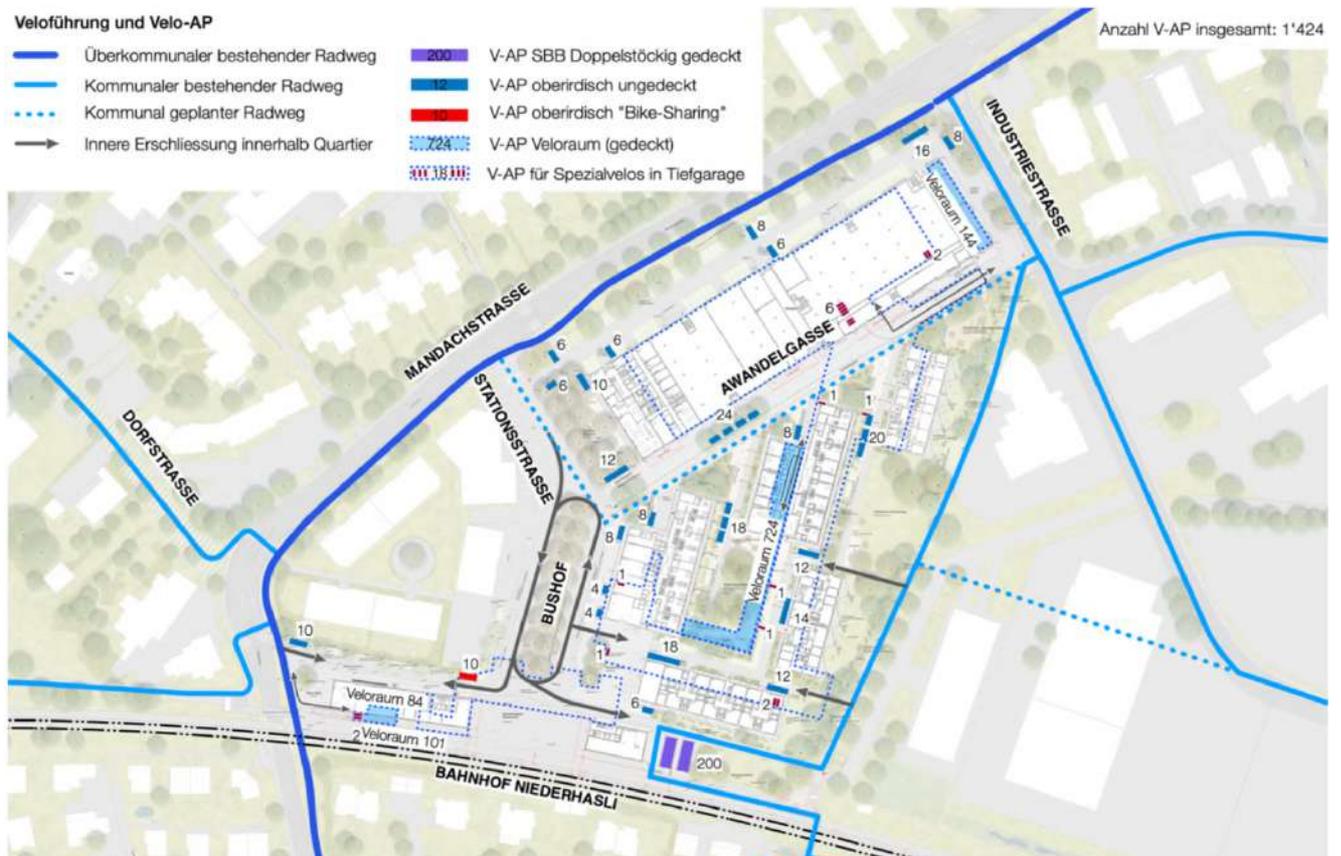


Abb. 16
Erschliessung
Veloverkehr,
Projektstand
Richtprojekt

Anlieferung und Entsorgung

Die stark frequentierten gewerblichen Nutzungen (insb. Die Verkaufsflächen im Erdgeschoss) befinden sich heute wie auch künftige im Mandachgebäude. Die Anlieferung der Gewerbeflächen im Mandachgebäude erfolgt rückwärtig über die Awandelgasse, welche für Fahrzeuge bis zur Grösse von Sattelschleppern im Einbahnverkehr von der Industriestrasse bis zur Stationsstrasse befahrbar ist (siehe Abb. 17). Die Entsorgung für den Hauskehrer erfolgt entlang der Awandelgasse bzw. punktuell über die Stationsstrasse mittels Rollcontainern oder alternativ mittels Unterflur-Kehrrecht-Containern (UFC). Die technische Machbarkeit und Verkehrssicherheit der Anlieferung über die Awandelgasse wurde mit dem Verkehrsbericht aufgezeigt.

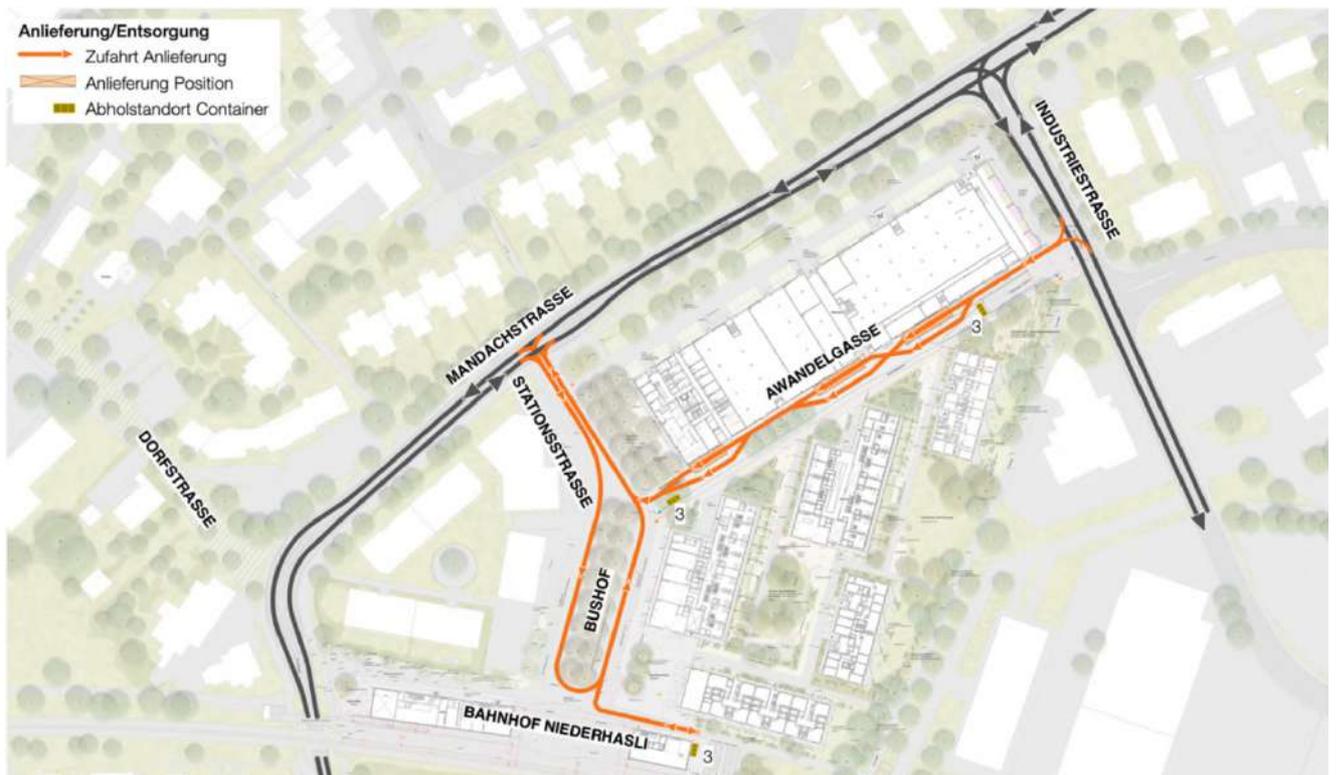


Abb. 17
Anlieferung und
Entsorgung

Feuerwehr- und Notzufahrt

Die Zufahrt der Feuerwehr erfolgt gemäss dem Richtprojekt über die Stationsstrasse und die Awandelgasse. Nördlich des Mandachgebüdes kann nach Absprache mit der örtlichen Feuerwehr die gesamte Fahrgasse als Zufahrt und Stellfläche genutzt werden.

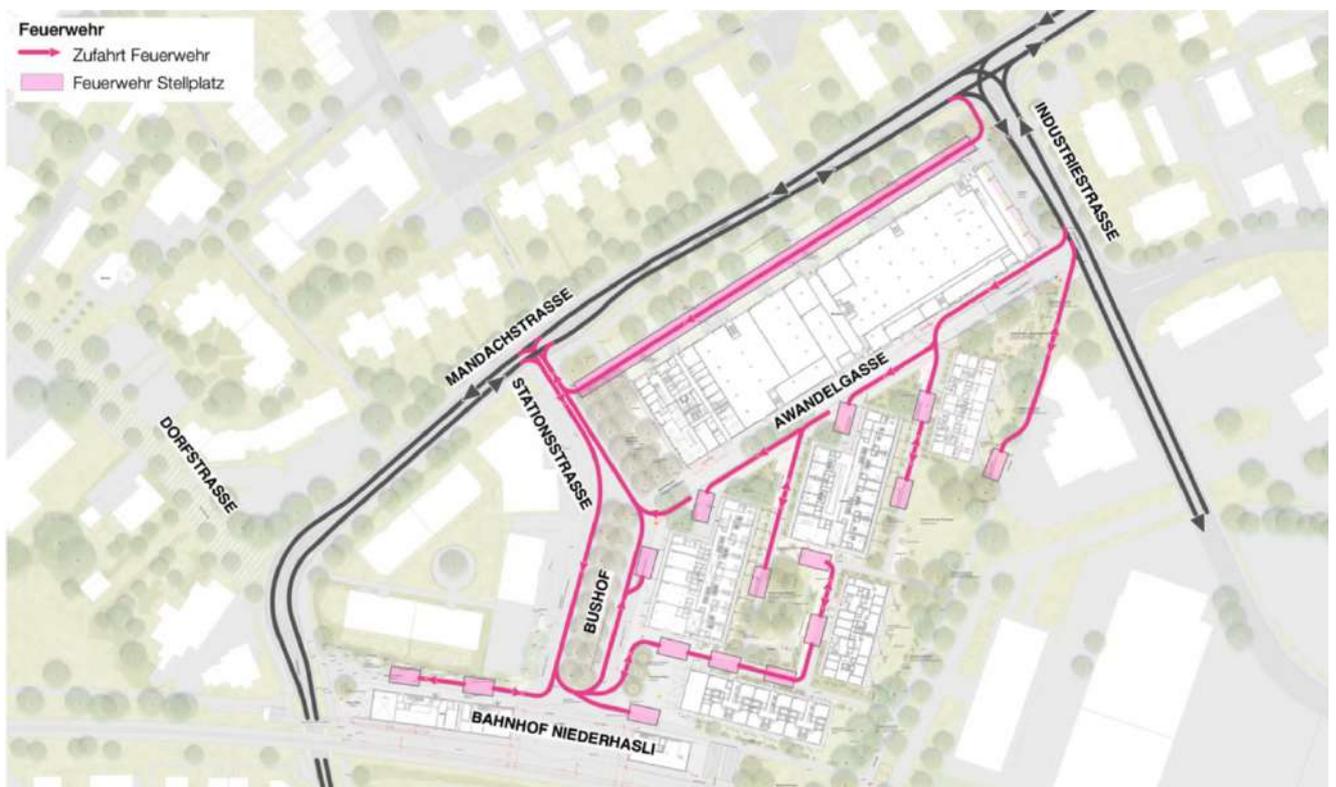


Abb. 18
Feuerwehr- und
Notzufahrten,
Richtprojekt

2.8 Verkehrsregime

Die Stationsstrasse mit dem neuen Bushof (sowie die neue Awandelgasse) sollen siedlungsorientiert und verkehrsberuhigt gestaltet werden. Die Stationsstrasse kann gemäss dem Verkehrsbericht als Tempo-30-Zone geplant und ausgeschildert werden. Von Seiten des Gemeinderats wie auch von HIAG und SBB würde als Verkehrsregime eine Begegnungszone (mit Höchstgeschwindigkeit 20 km/h und Vortritt für zu Fuss Gehende vor Autos und Bussen) bevorzugt. Nach einer ersten Einschätzung der Kantonspolizei und der Betreiberin der Buslinien (PostAuto AG) ist dieses Regime für die Stationsstrasse mit dem Busverkehr aus Sicherheitsgründen nicht geeignet, weshalb Tempo-30 signalisiert werden soll.

Die Gemeinde möchte zu einem späteren Zeitpunkt in der Planung noch einmal auf diese Frage zurückkommen und klären lassen, ob das Einrichten einer Begegnungszone auf der Stationsstrasse doch möglich ist.

2.9 Parkierungskonzept

Personenwagen

Gemäss der kantonalen Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen vom 15. August 2018 (in Vernehmlassung) liegt das Gestaltungsplangebiet in der ÖV-Gütekategorie C. Die Anzahl Parkplätze wird mit dem Gestaltungsplan für das gesamte Quartier auf maximal 485 Abstellplätze beschränkt.³ Damit wird dem Bedarf der Wegleitung entsprochen. Unter Berücksichtigung der ÖV-Gütekategorie C ergibt sich mit den vorgesehenen Nutzungen des vorliegenden Richtprojekts nach der kantonalen Wegleitung eine Summe von mindestens 356 Personenwagen-Abstellplätze (PW-AP) und maximal 492 PW-AP (davon dienen 28 PW-AP als nicht nutzungsbezogene PW-AP, als Angebot für den S-Bahnhof als Regional-Hub)⁴.

Aufgrund des gewünschten Spielraums im Gestaltungsplan für nachfolgende Projekte (z.B. aufgrund der Bestimmungen zum Wohnanteil) sowie der relativ grossen Differenz zwischen den minimal erforderlichen und maximal zulässigen Anzahl Parkplätzen gemäss der kantonalen Wegleitung zur Ermittlung des Bedarfs wurden für das Richtprojekt drei Varianten für das Untergeschoss mit unterschiedlich gross dimensionierten Tiefgaragen erstellt:

- Basisvariante mit 271 PW-AP (unterirdisch)
- Minimalvariante mit 222 PW-AP (unterirdisch)
- Maximalvariante mit 347 PW-AP (unterirdisch)

Mit den Varianten kann nachgewiesen werden, dass die Bestimmungen im Gestaltungsplan zur Einschränkung der Unterbauung, z.B. für den Quartierhof oder für gewisse Baumpflanzungen, eingehalten werden können – unabhängig davon, ob sich die Bauprojekte später eher am Minimum oder am Maximum des Parkplatzbedarfs orientieren. Um die Freiräume so wenig wie möglich zu unterbauen, wurden die unterirdischen PW-AP der SBB und HIAG in allen Varianten in einer zusammenhängenden, in einzelne Bereiche abtrennbaren Tiefgarage zusammengefasst. Mit der Basisvariante der Tiefgarage sind im Richtprojekt insgesamt 381 PW-AP (davon 110 oberirdisch und 271 unterirdisch) vorgesehen. Gemäss Gestaltungsplan sind von den maximal zulässigen 485 PW-AP oberirdisch nur höchstens

³ Zum Vergleich: im heutigen Zustand der Areale der SBB und der HIAG stehen in der Zentrumszone insgesamt 336 Abstellplätze für Personenwagen zur Verfügung.

⁴ Gemäss dem Gestaltungsplan sind innerhalb des Teilgebiets D (Stationsstrasse) max. 30 oberirdische Parkplätze möglich.

116 PW-AP zulässig. Davon sind 86 PW-AP ausschliesslich im Teilgebiet A zulässig, die vorwiegend der Kundschaft der Verkaufsläden im Mandachgebäude dienen.⁵

Die oberirdischen PW-AP dienen im Richtprojekt folgenden Nutzungen (siehe Abb. 14):

- 80 PW-AP für Besucher/Kundschaft zwischen Mandachgebäude und Mandachstrasse
- 28 PW-AP Kurzzeit/Park+Rail/Taxi/Car-Sharing im Bereich der Stationsstrasse
- 2 PW-AP für Warenumschatz entlang der Awandelgasse

Die 28 PW-AP im Bereich der Stationsstrasse sind gemäss Richtprojekt vorgesehen für:

- Park+Rail: 20 PW-AP (gemäss Abklärungen nach Bedarf bei SBB), die Anzahl entspricht einem Abbau von 7 PW-AP gegenüber der bestehenden Anlage und kann in Absprache mit SBB reduziert werden (zugunsten von Kurzzeit-, Taxi- oder Car-Sharing-Plätzen).
- Kurzzeit-Parkierung: 5 PW-AP
- Taxi: 2 PW-AP
- Carsharing: 1 PW-AP

Zweiradabstellplätze

Die Veloabstellplätze wurden im Verkehrsgutachten analog zu den Personenwagen-Abstellplätzen ebenfalls nach der kantonalen Wegleitung berechnet. Gemäss dieser Berechnungsweise sind 1'188 Velo-Abstellplätze im Richtprojekt für Bewohnerschaft, Beschäftigte, Besuchende und Kundschaft notwendig. Zusätzlich sind nach den Vorgaben der SBB künftig am Bahnhof eine neue Veloparkierungsanlage für 150 bis 200 Velos sowie eine Fläche für 10 Velos für das Bike-Sharing und 15 E-Scooter vorgesehen.

Im Richtprojekt sind insgesamt rund 1'400 Velo-Abstellplätze vorgesehen. Davon befinden sich rund 900 Plätze im Innenraum und rund 400 Plätze im Aussenraum. Rund 700 Plätze für die Bewohnerschaft der Neubauten der HIAG sind in einem unterirdischen und abschliessbaren Veloraum, der über eine eigene Rampe erschlossen ist, untergebracht.

Für Motorräder ist eine angemessene Anzahl Abstellplätze zu erstellen; oberirdische Abstellplätze für Motorräder sind zulässig, sofern sich diese gut in die Umgebung einfügen und eine hohe Aufenthaltsqualität gewährleistet bleibt.

Mit dem Gestaltungsplan wird eine hohe Qualität der Abstellanlagen sichergestellt:

- mindestens 25 % der Abstellplätze des Grundbedarfs sind als Kurzzeit-Abstellplätze auszuführen und ebenerdig in der Nähe der Eingangsbereiche anzuordnen.
- Die Abstellplätze der Veloparkierungsanlage beim Bahnhof sind oberirdisch und gedeckt sowie innerhalb der Baubereiche oder direkt an diese angrenzend anzuordnen.

Mobilitätskonzepte

Mit dem Nachweis von Mobilitätskonzepten, in welchen die Eignung des Standorts bezüglich der Versorgung im direkten Umfeld, der verkehrlichen Anbindung etc. untersucht wird, kann im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens die Mindestanzahl an PW-AP unterschritten werden. Im Rahmen von Mobilitätskonzepten sind verschiedene Massnahmen denkbar (Aufzählung nicht abschliessend):

- Mobilitätsstation mit Serviceleistungen für Velos und Transport (Reparaturservice, Werkstatt, Vermieterservice von E-Bikes, Kurierdienst, etc.)
- Car-Sharing (attraktive Lage der Abstellplätze und diversifizierte Fahrzeugflotte): Die genaue Anzahl Car-Sharing Abstellplätze muss auf Stufe Bauprojekt eruiert werden. Die

⁵ Zum Vergleich: im heutigen Zustand stehen der Kundschaft des Mandachgebäudes insgesamt 100 Abstellplätze für Personenwagen zur Verfügung.

Car-Sharing Abstellplätze werden bei der Parkplatzberechnung den Bewohner-Abstellplätzen zugerechnet.

- Rezeption mit Serviceleistungen wie Paketentgegennahme, Liefer- und Abholservice
- Quartierladen, Restaurant etc.
- Kinderbetreuung auf dem Areal
- Spezifische Mietverträge (Verzicht auf Besitz von eigenem Personenwagen)

2.10 Nachhaltige Entwicklung

Beabsichtigt ist die Entwicklung eines Quartiers, das während der gesamten Lebensdauer hohen wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Anforderungen gerecht wird. Entsprechende Zielsetzungen wurden bereits im Rahmen des Studienauftrags definiert. Sie sollen im weiteren Planungsprozess konkretisiert und umgesetzt werden. Um den Ansprüchen an eine nachhaltige Entwicklung gerecht zu werden, werden energetische und ökologische Anforderungen im Gestaltungsplan formuliert sowie die Voraussetzungen für Mobilitätskonzepte geschaffen.

Nachhaltigkeitsstandard

Die HIAG und die SBB beabsichtigen, die Gebäude innerhalb des Gestaltungsplangebiets nach einem der gängigen Standards für nachhaltiges Bauen zu erstellen. In einem ersten Schritt wurde durch die Firma EK Energiekonzepte AG für das Richtprojekt mit dem Projektstand vom 13. Juli 2022 eine Vorprüfung (Pre-Check) des Standards Nachhaltiges Bauen Schweiz (SNBS) durchgeführt.

Der Standard SNBS ist ein anerkanntes Gütesiegel. Neben den Themen erneuerbare Energien, Treibhausgasreduktion, umweltschonender Bau und Betrieb deckt der Standard SNBS gesellschaftliche Themen wie Partizipation, hohe Nutzungsqualität, etwa durch Hindernisfreies Bauen, sowie gesundheitliche Kriterien ab. Bewertet werden insgesamt 45 Indikatoren aus den Bereichen Umwelt, Gesellschaft und Wirtschaft. Alle Indikatoren werden – gemäss dem Schweizer Schulsystem – mit den Noten 6 bis 1 bewertet. Nach dem SNBS Standard kann ein Gebäude folgende Auszeichnungen erreichen: Platin (Gesamtnote 6 bis 5.5), Gold (Gesamtnote 5.4 bis 5) oder Silber (Gesamtnote 4.9 bis 4). Die Bewertung des Richtprojekts fand auf Stufe Gebäude statt, wobei die Annahmen für alle Gebäude dieselben sind, und die Lage- und Arealbezogenen Indikatoren identisch bewertet werden. Für die Vorprüfung des Standards SNBS (Version 2.1) wurde der Neubau der HIAG im Baubereich B1 des Gestaltungsplans ausgewertet. Es zeigte sich, dass aufgrund der Ähnlichkeit der Gebäude die Bewertung auf die übrigen Neubauten der HIAG und der SBB übertragen werden kann.

Die Vorprüfung auf Stufe Richtprojekt hat ergeben, dass nach heutigem Wissensstand davon ausgegangen werden kann, dass alle Neubauten mindestens den Standard SNBS Gold erreichen können; Platin ist ebenfalls möglich. Für das Mandachgebäude als Bestandsgebäude mit Aufstockung ist der Standard SNBS Silber möglich; Gold wird knapp nicht erreicht.

Denkbar ist für die HIAG und SBB aus heutiger Sicht auch die Berücksichtigung eines anderen gängigen Nachhaltigkeitsstandards, z.B. mit dem Label der Deutschen Gesellschaft für nachhaltiges Bauen (DGBN), dessen Vorgaben zahlreiche Projekte von SBB Immobilien erreicht haben. Der Gestaltungsplan selbst macht keine Vorgaben zur Zertifizierung der Gebäude. Anstelle dessen werden stufengerecht hohe Mindestanforderungen an den zu erreichenden Energiestandard definiert und die Möglichkeit offengelassen, den Standard SNBS oder einen gleichwertigen Standard zu erfüllen.

2.11 Energie

Energiestadt

Die Gemeinde Niederhasli trägt seit 2016 das Label «Energiestadt». Die Umsetzung der energiepolitischen Ziele in der Entwicklungsplanung und Raumordnung ist eine Teilanforderung zur Beibehaltung des Labels. Die energiepolitischen Ziele der Gemeinde Niederhasli sind im Bericht zum kommunalen Energieplan (Stand: 28. September 2016) formuliert.

Kantonales Energiegesetz

Am 1. September 2022 ist die Änderung des kantonalen Energiegesetzes in Kraft getreten. Neubauten und Erweiterungen von bestehenden Gebäuden müssen so gebaut und ausgerüstet werden, dass für Heizung, Warmwasser, Lüftung und Klimatisierung möglichst wenig Energie benötigt wird.

Kommunaler Energieplan

Darüber hinaus gelten die Vorgaben des kommunalen Energieplans 1:5'000 (Stand: 20. Mai 2016). Gemäss dem Energieplan liegt der Geltungsbereich im Prioritätsgebiet 1a. Innerhalb des bezeichneten Prioritätsgebiets 1a werden Verbundlösungen auf Basis von erneuerbaren Energieträgern (Grundwassernutzung oder Holz) angestrebt. Dabei ist auch der Grundwasserschutz zu berücksichtigen (siehe Kapitel 2.13). Laut dem Energieplan soll ein Versorgungsanteil von mindestens 70 % an erneuerbaren Energien im gesamten Gebiet erzielt werden. Im Rahmen von Sondernutzungsplanungen sind geeignete Versorgungseinheiten festzulegen und ggf. planungsrechtlich oder mit Konzessionen zu sichern.

Energieversorgungskonzept

Zur Beurteilung bzw. Gewährleistung einer nachhaltigen Energieversorgung wurde basierend auf dem Richtprojekt von der Firma EK Energiekonzepte AG ein erstes Energieversorgungskonzept erstellt. Folgende Energiequellen sind vor Ort verfügbar und weisen unterschiedlich hohe Potenziale sowie verschiedene Vor- und Nachteile auf:

Energiequellen	Potenzial	Bemerkung
Abwasserwärme am Standort	mittel	Abwassermenge pro Gebäude zu gering für Wirtschaftlichkeit, mit zentraler Anlage realistisch
Erdsonden	hoch	Auf dem Nordteil und ganz im Westen des Gebiets bis zu einer Tiefe von 400 m möglich
Aussenluft	mittel	Die Lärmimmissionen sind besonders zu berücksichtigen, sind aber bei guter Planung realistisch / hoher Platzbedarf für Rückkühler
Holz	gering	Holzanlieferung mit Verkehr verbunden, relativ wartungsintensiv, hoher Platzbedarf (Holzlager), Feinstaubproblematik
Sonne Solarthermie & Photovoltaik	hoch	Gute Einstrahlungsverhältnisse

Mittels mehrerer Konzeptvorschläge wurde aufgezeigt, dass trotz der Einschränkungen durch den Grundwasserschutz der vorgegebene Versorgungsgrad von mindestens 70 % an erneuerbaren Energien erreicht werden kann. Aufgrund des geringen Potenzials und der Nachteile scheint es für HIAG und SBB wenig sinnvoll, Neubauten und energetisch ertüchtigte Bestandsbauten mit Holz zu beheizen. Der Fokus liegt deshalb auf den Energiequellen Erdwärme und Sonnenenergie, evtl. kombiniert mit Abwasserwärme. Im Konzept wurde nachgewiesen, dass Erdsonden für die Wärmegegewinnung in der Umgebung des Mandachgebäudes und auf dem westlichen Teil des SBB-Grundstücks möglich sind. Die detaillierte Gegenüberstellung der möglichen Energieversorgungsvarianten erfolgt in der weiteren Projektierung.

Energiestandard

Mit dem Gestaltungsplan wird eine energieeffiziente Bauweise eingefordert. Als Energiestandard gelten die Anforderungen des SIA-Effizienzpfads Energie, Merkblatt SIA 2040 (Fassung vom 1. Mai 2017). Der SIA-Effizienzpfad umfasst die Bereiche Erstellung und Betrieb der Gebäude (Betriebsenergie) sowie die durch das Quartier induzierte Mobilität. Ein dem SIA-Effizienzpfad gleichwertiger Energie- bzw. Nachhaltigkeitsstandard (z.B. SNBS) ist gemäss Gestaltungsplan ebenfalls zulässig. HIAG und SBB streben bei Neubauten mindestens eine Bewertung SNBS Gold an. Für das Mandachgebäude (Bestandsgebäude) strebt HIAG mindestens die Bewertung SNBS Silber an. Grundsätzlich ist aber noch offen, ob die Gebäude nach SNBS oder nach einem gleichwertigen alternativen Standard erstellt werden.

Vision für Energieverbund

Das Gestaltungsplangebiet befindet sich gemäss regionalem Richtplan Unterland im Prioritätsgebiet für rohrleitungsgebundene Energieträger wie z.B. Fernwärme (siehe Kapitel 2.4). Eine Arbeitsgruppe bestehend aus Vertreterinnen und Vertretern der Gemeindebehörden von Niederhasli befindet sich im Austausch mit dem Unternehmen Energie 360°, um Ideen für einen Wärmeverbund zu entwickeln. Im Zentrum steht die Nutzung ortsgeliebener hochwertiger Abwärme, z.B. aus dem neuen Hochleistungs-Datacenter in Dielsdorf für Cloud-Anbieter von green.ch AG. Die Realisierung eines solchen leitungsgebundenen Wärmenetzes ist noch offen.

2.12 Lärmschutz

Gemäss Art. 30 der eidg. Lärmschutzverordnung (LSV) gilt der Gestaltungsplanperimeter als erschlossen. Im Rahmen der Baubewilligungsverfahren sind somit die Immissionsgrenzwerte (IGW) einzuhalten.

Empfindlichkeitsstufen und massgebende Grenzwerte

In der Zentrumszone gilt gemäss Zonenplan die Lärmempfindlichkeitsstufe ES III. Mit dem Gestaltungsplan wird der Geltungsbereich grundsätzlich genauso der ES III zugeordnet. Ausgenommen sind die Baubereiche B1 – B3 und B5, in denen gemäss Gestaltungsplan ein Wohnanteil von mehr als 80 % der anrechenbaren Geschossflächen erreicht werden kann. Diese werden der ES II mit den strengeren IGW zugeordnet.

Im Rahmen der Baubewilligung müssen die folgenden Immissionsgrenzwerte an jedem Fenster aller lärmempfindlicher Räume eingehalten werden:

Wohnen	Nacht	Tag
Immissionsgrenzwerte ES II:	50 dB(A)	60 dB(A)
Immissionsgrenzwerte ES III	55 dB(A)	65 dB(A)
Betrieb	Nacht	Tag
Immissionsgrenzwerte ES II:	– ⁷	65 dB(A) ⁸
Immissionsgrenzwerte ES III:	–	70 dB(A)

Lärmgutachten

Mit dem Lärmgutachten des Ingenieurbüros Andreas Suter vom 7. Februar 2024 wurden verschiedene Nachweise angestellt:

- Berechnung der bestehenden Emissionen durch den Strassenverkehr und die Eisenbahn und Berechnung der daraus entstehenden maximalen Fassadenbelastungen an den Gebäuden auf Basis des Richtprojekts.
- Überprüfung und Nachweis der LSV-konformen Machbarkeit der neuen Tiefgaragenanlagen. Es galt nachzuweisen, dass die massgebenden und strengeren Planungswerte bei allen lärmempfindlichen Räumen der umliegenden geplanten Gebäude eingehalten werden können.
- Abschätzung der Immissionen aufgrund des geplanten Bushofs als neue ortsfeste Anlage und Überprüfung, ob die massgebenden Planungswerte bei umliegenden bestehenden und geplanten Bauten eingehalten werden können.
- Ermittlung der Immissionen aufgrund der bestehenden Gewerbebetriebe und Nachweis, dass bei den neu geplanten Gebäuden die IGW eingehalten werden.

⁷ Für Objekte, in denen sich Personen in der Regel nur am Tag aufhalten (zum Beispiel Büros oder Schulen), gelten keine Nacht-Belastungsgrenzwerte (Art. 41 Abs. 3 LSV).

⁸ Bei lärmempfindlichen Betriebsräumen in Gebieten der ES I, II oder III gelten gemäss Art. 42 LSV um 5 dB(A) höhere PW und IGW.

Das Gutachten hält als Fazit folgende Ergebnisse fest:

- Die maximalen Belastungen durch den Strassenlärm und die Eisenbahn liegen in den Baubereichen B1 – B3 und B5 bei 52.1 dB(A) am Tag und 42.4 dB(A) in der Nacht (Baubereich B1). Die IGW der ES II sind damit überall deutlich eingehalten.
- Die maximalen Belastungen durch den Strassenlärm und die Eisenbahn liegen in den Baubereichen AB, B4 und C1-C2 bei 61.4. dB(A) am Tag und 53.3 dB(A) in der Nacht (Baubereich AB). Die IGW der ES III sind damit überall deutlich eingehalten.
- Einhaltung IGW (Strassen- und Eisenbahnlärm sowie Industrielärm): Die IGW können bei allen Fenstern lärmempfindlicher Räume eingehalten werden. Es sind im Gestaltungsplan keine weitergehenden Massnahmen erforderlich. Betreffend der oberirdischen Parkierungsanlage in der Vorzone der Mandachstrasse sind allerdings Massnahmen notwendig, die in den aktuellen Richtprojekt-Plänen nicht dargestellt sind (schallmindernde Loggien und Laubengänge). Deren Notwendigkeit wird im Rahmen der Baubewilligung definitiv geklärt.
- Tiefgaragen: Die Emissionen der Tiefgaragen halten die massgebenden Planungswerte ein. Betreffend der Tiefgaragenzufahrten T1 und T2 (siehe Situationsplan) sind hierfür Massnahmen notwendig (Überdeckung Einfahrt der Tiefgaragenrampe und schallmindernde Loggien und Laubengänge), welche im Richtprojekt nicht dargestellt sind. Die Notwendigkeit der Massnahmen wird im Rahmen der Baubewilligung definitiv geklärt. Sie wird unter anderem durch die zukünftige Anzahl Parkplätze resp. Fahrten bestimmt.
- Bushof: Die Planungswerte sind eingehalten.

2.13 Umwelt und Klima

Die Planung ist nach Art. 10a des eidgenössischen Umweltschutzgesetzes (USG) keiner Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) unterstellt.

Grundwasserschutz

Gemäss Gewässerschutzkarte des Kantons Zürich liegt der Perimeter des Gestaltungsplans im Gewässerschutzbereich A_u mit geringer bis mittlerer Grundwassermächtigkeit. Der Gewässerschutzbereich A_u umfasst die unterirdischen Gewässer (Grundwasservorkommen) und die zu ihrem Schutz notwendigen Randgebiete. Gemäss der am 1. Januar 1999 in Kraft getretenen eidgenössischen Gewässerschutzverordnung (GSchV) dürfen im Gewässerschutzbereich A_u keine Bauten erstellt werden, die unter dem mittleren Grundwasserspiegel liegen. Der mittlere Grundwasserspiegel liegt innerhalb des Planungsperrimeters auf ca. 418,5 bis 419,5 m und somit ca. 4,5 m unter dem Terrain (gemittelt auf 423,50 m. ü. M.).

Für die östlich an den Farnweg angrenzenden Parzellen Kat.-Nrn. 268, 270, 3131 und 3135 der HIAG wurden im Rahmen einer 2017 durchgeführten Untersuchung (Dr. Jäckli AG, Bericht vom 2. August 2017) die geologisch-hydrologischen und geotechnischen Verhältnisse u.a. mit Hilfe von Rammsondierungen und Rammkernbohrungen untersucht. Der Bericht diente der Realisierung des neuen Betriebshofes der Firma Doka in der benachbarten Industriezone. Gemäss dem Gutachten kann der Grundwasserspiegel bei Hochwasser um rund 0,5 m auf ca. 419,0 bis 420,0 m ansteigen. Aufgrund des Grundwasserspiegels ist im gesamten Gestaltungsplangebiet ein Untergeschoss möglich. Aufgrund des Gutachtens und weiteren Abklärungen mit dem AWEL im August 2022 ist davon auszugehen, dass das Untergeschoss gemäss Richtprojekt bewilligbar ist.

Retention und Entwässerung

Das im Geltungsbereich anfallende unverschmutzte Regenwasser ist, soweit dies technisch möglich und wirtschaftlich tragbar ist, gemäss Ziffer 2.73 des Anhangs zur Besonderen Bauverordnung I (BBV I) in geeigneter Weise über Versickerungs- und Retentionsflächen dem Grundwasser zuzuführen. Regenwasser, das nicht zur Versickerung gebracht werden kann oder darf, ist im Sinne von Art. 7 des Bundesgesetzes über den Schutz der Gewässer (Gewässerschutzgesetz, GschG) abzuleiten; allfälliges Meteorwasser ist möglichst in den Meteorwasserkanal Seebrugg zu leiten.

Gemäss den Bestimmungen im Gestaltungsplan ist mit jedem Baugesuch ein Entwässerungskonzept einzureichen. Hilfestellung zur Entsorgung von Regenwasser bieten die Richtlinie «Abwasserbewirtschaftung bei Regenwetter» (VSA, 2019) und die «Richtlinie und Praxishilfe Regenwasserbewirtschaftung» der Baudirektion Kanton Zürich von 2022.

Lokalklima

Das Gebiet der Zentrumszone weist aktuell gemäss Klimamodell des Kantons Zürich in der Nacht eine mässige und tagsüber eine sehr starke Wärmebelastung auf. Dies ist insbesondere auf den hohen Versiegelungsgrad zurückzuführen, welcher gemäss Richtprojekt deutlich gesenkt wird. Die Hauptströmungsrichtung der Kaltluft verläuft von Süden nach Norden, also vom Haslisee Richtung Siedlungsgebiet. Die bestehende Halle und das Mandachgebäude auf dem Areal Im Farn/Bahnhof unterbrechen mit ihrem grossen Volumen und ihrer Ausrichtung den Luftstrom erheblich (siehe Abb. 19).

Durch die hauptsächlich parallel zum Kaltluftstrom aus Süden ausgerichteten Neubauten der HIAG, der durch den Gestaltungsplan sichergestellten Lücke zwischen den beiden Neubauten der SBB sowie mit ausreichend grünen Freiflächen kann mit dem Gestaltungsplan eine Verbesserung der Durchlüftung mit kühlender Wirkung von Süden her erreicht werden.

Oberflächenabfluss

Die Hinweiskarte Oberflächenabfluss des Kantons Zürich gibt Aufschluss darüber, wie gut der Niederschlag nach dem Auftreffen auf den Boden unmittelbar an der Gelände-

Abb. 19
Klimamodell Kanton Zürich, Klima-analysekarte
Nachtsituation
© GIS-ZH



oberfläche abfließt. Die Bereiche südlich des Mandachgebäudes und entlang des Farnwegs weisen mit einer Fliesstiefe über 25 cm einen hohen Oberflächenabfluss auf. Dies ist auf die zwei sich dort befindenden Tiefgarageneinfahrten und geneigten befestigten Flächen zurückzuführen. Die Befunde der Oberflächenabflusskarte sind spätestens im Rahmen der Projektierung zu plausibilisieren, zu interpretieren und zu berücksichtigen. Die SIA-Norm 261/1 schreibt die Berücksichtigung des Oberflächenabflusses vor.

Altlasten

Der Geltungsbereich des Gestaltungsplans ist nicht im Kataster belasteter Standorte eingetragen. Die Nachbarsparzelle Kat.-Nr. 3434 (HIAG-Grundstück östlich des Farnwegs) ist belastet. Es sind keine schädlichen oder lästigen Einwirkungen zu erwarten.

Nichtionisierende Strahlung (NIS)

Die Eisenbahn-Fahrleitungen (Stromleitungen) erzeugen elektrische und magnetische Felder (nichtionisierende Strahlungen). Die Immissionsgrenzwerte gemäss eidg. Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung (NISV) müssen überall eingehalten werden, wo sich Menschen aufhalten können.

Da die Linie Oberglatt – Niederweningen vor Inkrafttreten der NISV am 1. Februar 2000 in Betrieb war, erfüllt die aktuelle Anlage die Anforderungen. Gleichzeitig darf im Rahmen der geltenden Bauordnung gebaut werden, auch wenn dadurch Orte mit empfindlicher Nutzung (OMEN) im Bereich magnetischer Flussdichten über dem Anlagegrenzwert (AGW) von $>1 \mu\text{T}$ (Mikrotesla) entstehen. Bei einem Doppelspurausbau müsste die SBB nachweisen, dass der AGW bei allen OMEN (auch auf der Südseite der Bahnlinie) eingehalten wird.

Bei den Orten mit empfindlicher Nutzung handelt es sich gemäss Art. 3 Abs 3 NISV um:

- Räume, in denen sich Personen regelmässig während längerer Zeit aufhalten;
- öffentliche oder private, raumplanungsrechtlich festgesetzte Kinderspielplätze;
- diejenigen Bereiche von nicht überbauten Grundstücken, in denen die vorstehend erwähnten Nutzungen zugelassen sind.

Im Auftrag der SBB wurde vom Büro ENOTRAC AG ein Nachweis (Bericht vom 13. Oktober 2020) über die NIS-Belastung erarbeitet (inkl. geplanter Doppelspurausbau). Der einzuhaltende horizontale Abstand für Orte mit empfindlicher Nutzung drückt sich durch die sog. $> 1 \mu\text{T}$ -Grenzlinie aus, welche innerhalb des Gestaltungsplangebiets 10.1 m nördlich parallel zur bestehenden Gleisachse liegt.¹⁰

Im Rahmen des Studienauftrags war diese Abstandslinie von den Planungsteams zu berücksichtigen. Die Baubereiche C1 und C2 am Bahnhof liegen ausserhalb der NIS-Grenzlinie und das Richtprojekt sieht keine OMEN innerhalb des im Abstandsbereich magnetischer Flussdichten von $>1 \mu\text{T}$ vor. Somit ist durch den Gestaltungsplan die Einhaltung der NISV auch mit dem geplanten Doppelspurausbau langfristig sichergestellt.

Lichtemissionen

Bei der Ausgestaltung und dem Betrieb von Beleuchtungen im Aussenraum sind Massnahmen zur Vermeidung unnötiger Lichtemissionen nach den Anforderungen der SIA-Norm 491 (Vermeidung unnötiger Lichtemissionen im Aussenraum) vorzusehen. Kunstlicht kann je nach Beleuchtungszeitpunkt, Beleuchtungsdauer, Lichtstärke und Lichtfarbe Auswirkungen auf licht sensible Organismen haben sowie den Aktionsradius von Tieren einschränken. Mit bewusstem und sorgfältigem Einsatz der künstlichen Beleuchtung kann diesen Auswirkungen entgegengewirkt werden. Beleuchtungsdauer und Lichtstärke sollen auf das

¹⁰ Massgebend ist die bestehende Gleisachse, da das neue Gleis beim Doppelspurausbau südlich davon zu liegen kommt (siehe dazu Kapitel 2.3 im NIS-Gutachten, ENOTRAC AG).

notwendigste reduziert werden. Grundsätzlich sollte auf Licht, welches ungehindert in den Nachthimmel strahlt, verzichtet werden.

Ökologischer Ausgleich

Gemäss Art. 15 der eidg. Verordnung über den Natur- und Heimatschutz (NHV) bezweckt der ökologische Ausgleich, isolierte Biotope miteinander zu verbinden - nötigenfalls auch durch die Neuschaffung von Biotopen - die Artenvielfalt zu fördern, eine möglichst naturnahe und schonende Bodennutzung zu erreichen, Natur in den Siedlungsraum einzubinden und das Landschaftsbild zu beleben. Als ökologische Ausgleichsflächen sollen z.B. extensive Wiesen, Ruderalflächen, Krautsaum, Altgrasstreifen, Reptilienlebensräume, Wildhecken, Obstspaliere, Fassadenbegrünungen, Pionierflächen, Steinhaufen, Asthaufen, Trockenmauern, Nisthilfen, Weiher, Teiche und Gartenbiotop angelegt werden.

Nicht betroffene Umweltthemen

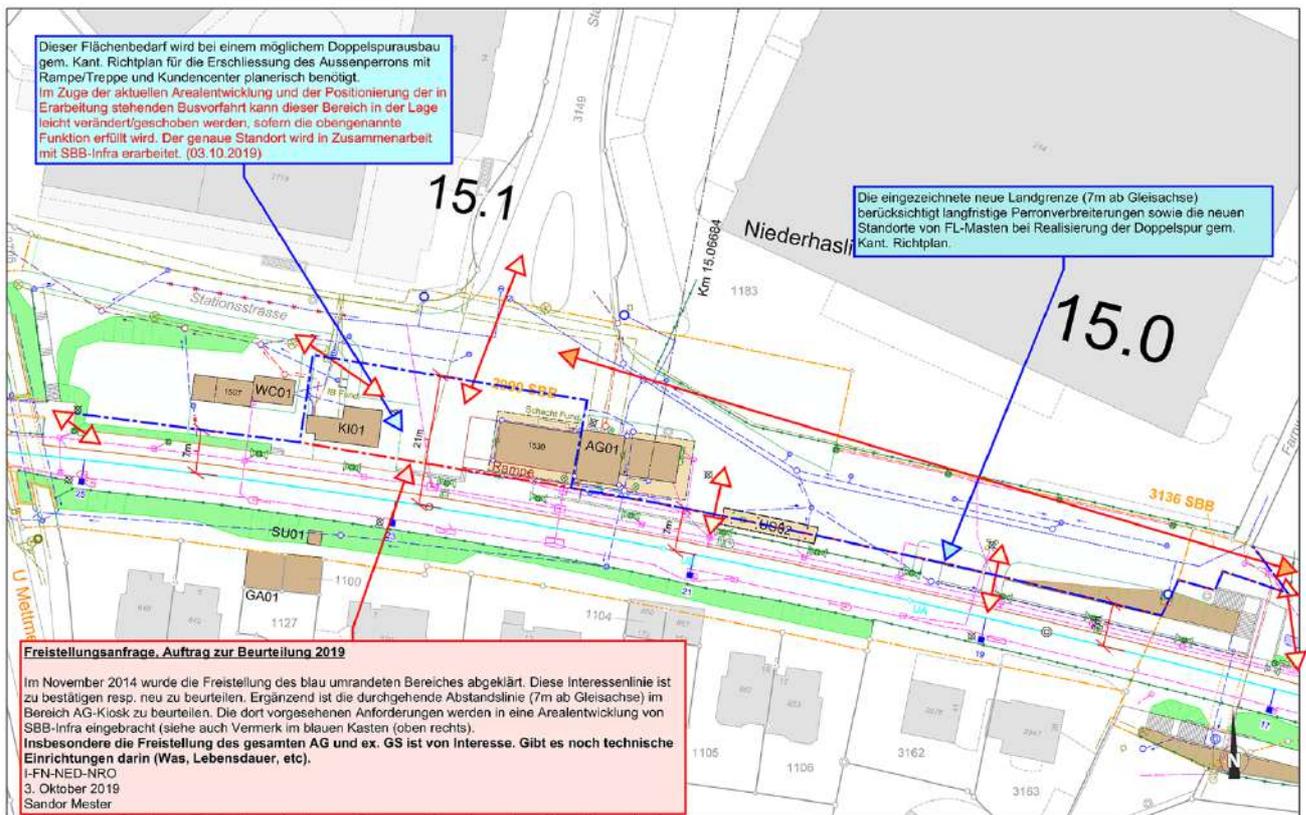
Die Themen Naturgefahren und Störfallrisiken haben im Geltungsbereich keine Relevanz.

2.14 Bahnbetrieb

Freistellungsperimeter Doppelspurausbau

Alle Veränderungen am Bahnhof Niederhasli haben dem langfristigen (2035+) Doppelspurausbau resp. dem Ausbau des Bahnhofs Niederhasli zu einer zweigleisigen Anlage mit Haus-Perron (bestehend) und Aussen-Perron (neu) inkl. Perron-Erschliessungen Rechnung zu tragen. Die definierte Interessenlinie (7 m ab heutiger Gleisachse) sichert den Raum für die langfristige Entwicklung seitens SBB Infrastruktur.

Abb. 20
Freistellungsperimeter Doppelspurausbau



Niederhasli
Freistellungsperimeter
Parz. 2990

Erstellt auf Basisdaten der amtlichen Vermessung und Geodaten der zuständigen Bahnunternehmung
© Geodaten swisstopo 5704003351 © Alle Rechte an diesem Dokument stehen der SBB zu.
Für die genaue Lage und die Vollständigkeit der unterirdischen Anlagen besteht keine Gewähr.

- Zugänge BZU zu/vom Perron (Anzahl/Standorte sind im Projekt zu definieren)
- Zufahrt Fachdienste zu Technikgebäude bei km 14.950

SBB CFF FFS
Massstab: 1:500
Bearbeiter: NT-SBB1u118058
Datum: 03.10.2019
Seite: 1 / 1

Die Interessenslinie ermöglicht die Realisierung einer Perron-Verbreiterung an der Hauskante sowie die Platzierung von Fahrleitungsmasten im Eintretensfall des Doppelspurausbau. Im Unter-/Obergeschoss kann gemäss Vorgaben der SBB Fachdienste von dieser Interessenslinie abgewichen werden. Bei der vorgesehenen Neugestaltung der Bahnhofsumgebung mit Einbezug der Bahnhofsfäche ist die Funktion der «ÖV-Drehscheibe» sicherzustellen. Der heute bestehende Bahnhof Niederhasli erfüllt die geforderten Funktionalitäten. Bei einer neuen Überbauung sind sämtliche Bedürfnisse in mindestens gleicher Qualität respektive gemäss nachfolgenden Vorgaben zu erfüllen. Die Funktionalität einer ÖV-Drehscheibe soll gewährleistet und den mittel- und langfristigen Bedürfnissen entsprechend projektiert und dimensioniert werden. Ziel ist, eine leistungsfähige und sichere Führung und Verteilung der Verkehrsströme auf alle Ebenen, Zugänge und einfache Orientierung im gesamten Bahnhof sicherzustellen.

Personenunterführung

Die Ausbuchung der Interessenslinie SBB zeigt, wo SBB Infrastruktur eine Unterführung als sinnvoll erachtet. Der für die Erschliessung der Personenunterführung (bei Realisierung Doppelspurausbau) reservierte Bereich ist damit definiert. Aufgrund der SBB-Grundeigentumsverhältnisse auf Seite «Aussen-Perron» sowie der Erschliessung aus dem Siedlungsbereich drängt sich dieser Perimeter für die Erschliessung des Aussen-Perrons auf. Der Raum ist konzipiert für eine Treppe sowie eine einläufige Rampe zur Unterführung. Eine Erschliessung der Personenunterführung ausschliesslich mittels Aufzug ist nicht zulässig. Im Zuge der aktuellen Arealentwicklung und der Positionierung der Busvorfahrt wird dieser Bereich im Richtprojekt in der Lage um ca. 20 m nach Osten verschoben. Durch diese Verschiebung ist die Funktion des Bereichs für die Unterführung weiterhin sichergestellt.

Im reservierten Bereich, welcher überdacht sein wird, sind im Weiteren Infrastrukturen für die Bahnkundschaft wie z.B. Billettautomat, Abfahrts-/Infoplakate, Media, Sitzgelegenheiten und kommerzielle Einrichtungen (Selecta-, Prontophot-Automat, etc.) vorgesehen.

Perron und Zugänge

Die Perron-Anlage darf nicht als Zirkulationsfläche resp. Wegverbindung genutzt werden. Wege entlang der Perron-Anlage sind baulich abzutrennen. Ausgänge des Gebäudes (namentlich Wohnungsausgänge) dürfen nicht auf den Perron gerichtet sein.

Hochspannungsleitung

Bei einem Doppelspurausbau würden die Fahrleitungsmasten für das Gleis 1 auf der Seite des Aufnahmegebäudes neu erstellt. Diese Randbedingung ist für einen Neubau zu berücksichtigen. Gemäss Art. 38 eidg. Leitungsverordnung (LEV) dürfen Gebäude minimal 5 m ab Hochspannungsleitungen inklusive deren Tragwerke gebaut werden. Wird diese Distanz unterschritten, muss gemäss Art. 36 ein Lösch- und Rettungskonzept erstellt werden, welches diesen Umstand berücksichtigt.

2.15 Werkleitungen

Da das Gestaltungsplangebiet bereits überbaut und erschlossen ist, besteht ein Netz für die Wasserversorgung, die Entwässerung und sonstiger Werke und Infrastrukturen (siehe Abb. 21). Für die Wasserversorgung besteht um das Gebiet die Ringleitung Mandachstrasse-Stationsstrasse-Farnweg, welche erhalten werden muss. Umlegungen der Leitungen innerhalb des Geltungsbereichs sind Sache der jeweiligen Grundeigentümerschaft der Grundstücke. Das Mass der finanziellen Beteiligung ist bei Umsetzung der Umlegung festzulegen. Zur Koordination der bereits bestehenden und neu gebauten Leitungen ist die Erschliessung mit der Wasserversorgung Niederhasli abzusprechen.

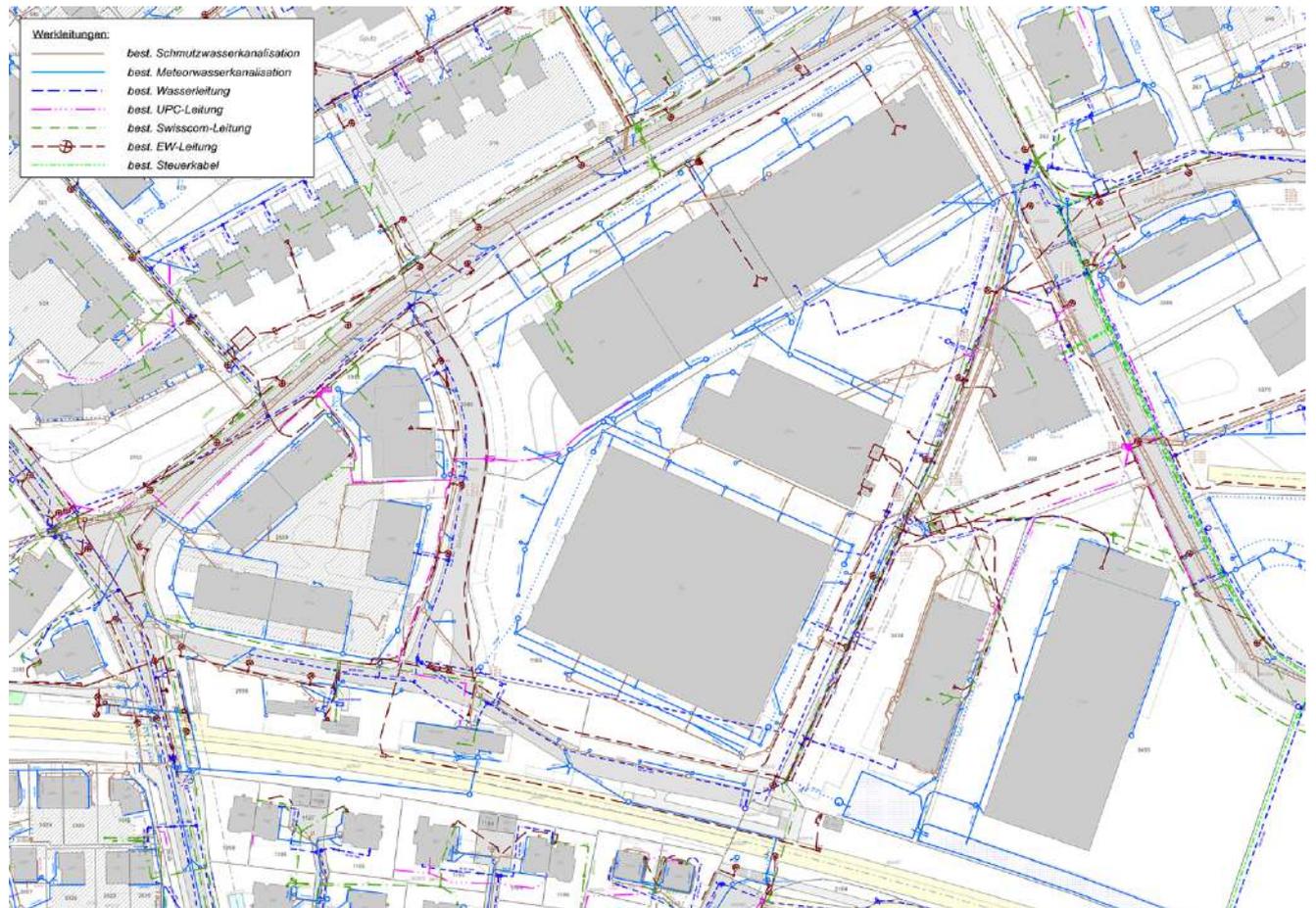


Abb. 21
Situationsplan
Werkleitungen,
Bänziger Köcher
Ingenieure AG

2.16 Dienstbarkeiten

Bestehende Dienstbarkeiten

Es bestehen sowohl für Grundstücke innerhalb des Geltungsbereichs als auch zu Nachbargrundstücken verschiedene Dienstbarkeiten im Grundbuch. Zwischen den Grundstücken der HIAG (Parzellen Kat.-Nrn. 1181, 1182 und 1183) existieren zahlreiche Dienstbarkeiten, welche die Nutzung der Gebäudeteile des Mandachgebäudes mit unterschiedlichen Baujahren ermöglichen (Fuss- und Fahrwegrechte, Mitbenützung von Liften, Treppenhäusern, Luftschutzabteilen, der Tiefgarage und der Heizungszentrale, Grenzbaurechte, Durchleitungsrechte, Ausnützungsrevers). Sie ermöglichen weiterhin die Nutzung des Mandachgebäudes und haben keinen Einfluss auf den Gestaltungsplan. Gegenüber Nachbargrundstücken der HIAG sind folgende Dienstbarkeiten relevant:

- Um die Transformatorenstation der Elektrizitätswerke Zürich EKZ westlich des Farnwegs auf dem Grundstück Kat.-Nr. 1183 dürfen zur Einhaltung des Anlagegrenzwertes gemäss der Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung (NISV) in einem Abstand horizontal und vertikal von 4,5 m keine Räume mit empfindlicher Nutzung erstellt werden. Mit Abbruch der grossen Halle der Doka (Gebäude mit Assek.-Nr. 234) wird auch die Transformatorenstation abgebrochen. Auf dem Grundstück Kat.-Nr. 3434 östlich des Farnwegs haben die EKZ bereits eine neue Trafostation als Ersatz für die bestehende gebaut. Die Eigentümerin des belasteten Grundstücks, die HIAG, hat mit den EKZ vertraglich vereinbart, dass mit Abbruch der Transformatorenstation die Dienstbarkeit gelöscht wird. Somit wird die Überbauung des Teilgebiets B davon nicht beeinträchtigt.
- Auf den Grundstücken Kat.-Nr. 1183 und 1181 besteht zugunsten der SBB ein erweiterter Bauabstand aus dem Jahr 1865 und eine Gewerbebeschränkung aus dem Jahr 1948. Für Abstandsregelungen verwendet die SBB mittlerweile Interessenlinien, und die Gewerbebeschränkung betrifft nur Transportunternehmen. Die Dienstbarkeiten sind somit für den Gestaltungsplan nicht mehr relevant und deren Löschung wurde von den SBB und HIAG einvernehmlich in die Wege geleitet.

Vereinbarungen zwischen HIAG und SBB

Die Grundeigentümerinnen HIAG und SBB haben im Vorfeld zum Studienauftrag eine Planungsvereinbarung aufgesetzt, in welcher die Grundsätze der Zusammenarbeit festgehalten wurden. Dies mit dem Ziel einer optimalen städtebaulichen Lösung, ohne Berücksichtigung der Parzellengrenzen der beiden Grundeigentümerinnen.

Themen wie Erschliessung (Verkehrerschliessung und Parkierung, Leitungen und Werke, Zeitpunkt und Baufortschritt, Personenunterführungen, Wegrechte und allfällige Über- und Unterbauungsrechte) und Grundsätze zum öffentlichen Aussenraum werden auf Basis der Erkenntnisse des Studienauftrags bzw. des Richtprojekts zum Gestaltungsplan mit der Planungsvereinbarung weiter konkretisiert. Darin sichern sich die HIAG und die SBB die notwendigen Dienstbarkeiten gegenseitig zu.

Vereinbarungen zwischen Gemeinde und Grundeigentümerschaft

Bis zum Beschluss der Gemeindeversammlung zum Gestaltungsplan sind folgende Themen mittels Verträge, Dienstbarkeiten oder Konzessionen zwischen Gemeinde und den Grundeigentümerschaften zu regeln:

- Unterbaurecht zugunsten HIAG und SBB unter der Fahrbahn der Stationsstrasse im Eigentum der Gemeinde
- Regelungen über die Zuständigkeit für Betrieb und Unterhalt inkl. Haftungsfragen für die öffentlichen Plätze, Fuss- und Velowege auf den Grundstücken der SBB und HIAG

3 Mehrwertausgleich

3.1 Kommunalen Mehrwertausgleich

Der vorliegende Gestaltungsplan stellt eine abgabepflichtige Aufzoning/Umzoning nach § 19 Abs. 1 des kantonalen Mehrwertausgleichsgesetzes (MAG) dar. Gemäss rechtskräftiger Bau- und Zonenordnung der Gemeinde Niederhasli (BZO), Art. 30b, wird auf Planungsvorteilen, die durch Auf- oder Umzonungen entstehen, eine kommunale Abgabe erhoben. Sie beträgt 40 % des um CHF 100'000 gekürzten Mehrwerts.

3.2 Mehrwert und Mehrwertabgabe

Die gesteigerten Ausnutzungsmöglichkeiten gemäss des privaten Gestaltungsplans «Im Farn/Bahnhof» führen zu einem planungsbedingten Mehrwert zugunsten der Grundeigentümerschaften innerhalb des Planungsperrimeters. Dieser planungsbedingte Mehrwert kann entweder durch die Zahlung einer Mehrwertabgabe in den kommunalen Mehrwertausgleichsfonds oder durch Massnahmen gemäss eines städtebaulichen Vertrags entsprechend § 19 Abs. 6 des Mehrwertausgleichsgesetzes ausgeglichen werden.

3.3 Städtebaulicher Vertrag

Die Gemeinde Niederhasli, vertreten durch den Gemeinderat, und die Grundeigentümerinnen HIAG und SBB haben sich darauf geeinigt, den planungsbedingten Mehrwert durch einen städtebaulichen Vertrag bzw. durch darin festgelegte Massnahmen auszugleichen. Der städtebauliche Vertrag bezüglich des Mehrwertausgleichs für den privaten Gestaltungsplan «Im Farn/Bahnhof» vom 26. März 2024 wird gleichzeitig mit dem vorliegenden Gestaltungsplan öffentlich ausgelegt.

Die Parteien sind sich einig, dass der monetäre Wert der Ausgleichsmassnahmen möglichst dem entsprechen soll, was SBB und HIAG als Mehrwertabgabe zu leisten hätten, wenn der Ausgleich nicht über die im städtebaulichen Vertrag vereinbarten Massnahmen erfolgen würde.

Da die Gemeinde Niederhasli über keine Nutzungsziffer verfügt, musste der Mehrwert anhand eines Vergleichsprojekts ermittelt werden. Die Höhe der Mehrwertabgabe konnte daher nicht mithilfe des elektronischen Mehrwertausgleichstools des Kantons berechnet werden. Zur Berechnung des Mehrwerts und der theoretischen Mehrwertabgabe sind die Parteien wie folgt vorgegangen:

Berechnung des ausgleichspflichtigen Mehrwerts

Die zulässige Mehrausnutzung gemäss Gestaltungsplan wurde durch den Vergleich zwischen einem bauordnungskonformen Referenzprojekt und den Vorgaben des Gestaltungsplans ermittelt. Das Referenzprojekt erfüllt zudem die erhöhten Anforderungen aufgrund der Gestaltungsplanpflicht in der Zentrumszone und ist im Anhang 1 des städtebaulichen Vertrags aufgeführt. Für die Berechnung des ausgleichspflichtigen Mehrwerts wurde ermittelt, wie viel zusätzliches Land erforderlich wäre, um die Mehrausnutzung in der aktuellen Zentrumszone umzusetzen. Basierend auf dem vom Kanton Zürich festgelegten

Landpreismodell von CHF 1'600.00 pro Quadratmeter wurde der ausgleichspflichtige Mehrwert der Grundstücke im Gestaltungsplanperimeter wie folgt festgelegt:

- ausgleichspflichtiger Mehrwert HIAG: CHF 3'344'000.00
- ausgleichspflichtiger Mehrwert SBB: CHF 617'600.00

Berechnung des Mehrwerts

Entsprechend § 19 Abs. 5 MAG können die Kosten im Zusammenhang mit Planungsverfahren, die massgeblich zur Verbesserung der Siedlungsqualität beitragen, vom ausgleichspflichtigen Mehrwert abgezogen werden.

Die Kosten im Zusammenhang mit Planungsverfahren (Studienauftrag und Gestaltungsplan) betragen CHF 2'059'000.00. Da diese Aufwendungen in erheblichem Umfang der Verbesserung der Siedlungsqualität dienen, durften HIAG und SBB rund 50 % der Kosten vom errechneten Mehrwert in Abzug bringen. Entsprechend der Beteiligung von HIAG und SBB an den Planungskosten erfolgt die Aufteilung der Abzüge im Verhältnis von rund 85 % zu 15 %.

- Mehrwert HIAG: CHF 3'344'000.00 – CHF 875'000.00 = CHF 2'469'000.00
- Mehrwert SBB: CHF 617'000.00 – CHF 154'000.00 = 463'600.00

Berechnung der theoretischen Mehrwertabgabe

Entsprechend Art. 30b der Bauordnung der Gemeinde Niederhasli beträgt die Mehrwertabgabe 40 % des um CHF 100'000.00 gekürzten Mehrwerts.

- gekürzter Mehrwert HIAG: CHF 2'469'000.00 – CHF 100'000.00 = CHF 2'369'000.00
- gekürzter Mehrwert SBB: CHF 463'600.00 – CHF 100'000.00 = CHF 363'600.00
- Mehrwertabgabe HIAG: CHF 2'369'000.00 x 40 % = CHF 948'000.00
- Mehrwertabgabe SBB: CHF 363'600.00 x 40 % = CHF 145'000.00

Die Mehrwertabgabe wird als «theoretische Mehrwertabgabe» bezeichnet, da im städtebaulichen Vertrag keine tatsächliche monetäre Mehrwertabgabe erhoben wird. Stattdessen werden Ausgleichsmassnahmen vereinbart, die dem Wert der berechneten Mehrwertabgabe entsprechen.

Ausgleichsmassnahmen

Im städtebaulichen Vertrag werden folgende Ausgleichsmassnahmen vereinbart.

- a. Massnahmen zur Mehrausstattung der Umgebung im Sinne der Öffentlichkeit (zusätzliche öffentliche Plätze, zusätzliche ökologische Massnahmen etc.)
- b. Landabtretung zugunsten Strassenausbau mit Bushof und Anlage Park+Rail
- c. Erstellung der Anlage Park+Rail

Eine Übersicht über den Wert der Massnahmen und deren Gegenüberstellung zur ermittelten theoretischen Mehrwertabgabe findet sich in Anhang 2 des städtebaulichen Vertrags.

4 Richtprojekt

Als Richtprojekt für den Gestaltungsplan dient das überarbeitete Siegerprojekt des zweistufigen Studienauftrags (plus Bereinigungsstufe) mit dem Kennwort «Ein Zwilling kommt selten allein» von BHSF Architekten, Zürich und Lorenz Eugster Landschaftsarchitektur und Städtebau, Zürich.

4.1 Bebauung

Ein neues Quartier für Niederhasli

Für die Zukunft der Gemeinde Niederhasli stellt die Entwicklung der Zentrumszone am Bahnhof einen entscheidenden Baustein dar – es soll ein neues Quartier gebaut werden, welches das bestehende Gefüge ergänzt, und in dem sich Alteingesessene und neu Hinzugezogene gleichermaßen gerne aufhalten. Die offene Struktur bietet eine Vielzahl an Anknüpfungspunkten an die umliegenden Quartiere für zu Fuss gehende und Velo fahrende und antizipiert auch bereits zukünftige, im kommunalen Richtplan von Niederhasli festgesetzte Anschlüsse nach Osten. Die räumliche Struktur ist vielfältig, adaptierbar und einfach zu verstehen. Auf Hochhäuser wurde insbesondere aus Gründen der Massstäblichkeit im Kontext verzichtet.

In einem städtebaulichen Massstab werden bereits grundsätzliche Entscheide für die Nachhaltigkeit der zukünftigen Bebauung getroffen. So wurde bei der Entwicklung auf kompakte Gebäudekörper mit einem tiefen Formfaktor (Gebäudehülle / Energiebezugsfläche) geachtet, womit der Grundstein für effiziente Niedrigenergiehäuser gelegt ist. Ein weiterer wichtiger Faktor ist der strukturelle Erhalt, die energetische Sanierung und die Umnutzung des Mandachgebäudes. Hierdurch werden im Vergleich zu einem Neubau Ressourcen geschont und Treibhausgasemissionen substantiell reduziert.

Volumetrisch bildet das Mandachgebäude (Baubereich AB des Gestaltungsplans) das Rückgrat der Bebauung. Während dieses parallel zur Mandachstrasse ausgerichtet ist, sind die südlich gelegenen Neubauten orthogonal zu den Bahngleisen orientiert und übernehmen die Rechtwinkligkeit des heutigen Industrieareals. Grundsätzlich paarweise angeordnet, stehen die Gebäude mit präzise ausformulierten Überlappungen versetzt zueinander. Auf dieser Grundlage spannen die Baukörper ein abwechslungsreiches und durchgrüntes Raumgefüge aus klar definierten Aussenräumen mit unterschiedlichen Charakteren auf, das für die Attraktivität des Wohnumfelds entscheidend ist.

Entlang des Farnwegs bilden die beiden höchsten Gebäude «Hans» und Lux» mit jeweils acht Vollgeschossen den volumetrischen Abschluss des Gebiets (Baubereiche B1 und B2 im Gestaltungsplan). Ihre Aussenräume im Osten gehen fließend in den Grünraum am Farnweg über. Das Gebäude «Ray» an der Stationsstrasse (Baubereich B4) wie auch das benachbarte Haus «Charles» im Zentrum des Areals (Baubereich B3) kombinieren je ein zeilenförmiges Gebäude mit einem niedrigen, breiten Punktbau. Das Haus «Ray» öffnet sich im Erdgeschoss auf der Westseite mit gewerblicher bzw. publikumsorientierter Nutzung zur Stationsstrasse. Die niedrigeren kompakten Sockelbauten vermitteln zu den Gebäudehöhen des Mandachgebäudes wie auch zu den Bestandsbauten westlich der Stationsstrasse. Sehr zentral, direkt am öffentlichen Platz vor dem Bahnhof gelegen, ist das Gebäude «Eileen» (Baubereich B5) parallel zu den Bahngleisen ausgerichtet. Die breite Zeile schliesst den Quartierhof zu den Geleisen ab und bildet im Westen eine Stirnfassade mit publikumsorientierter Erdgeschossnutzung zum Haslisee-Platz am Bahnhof aus.

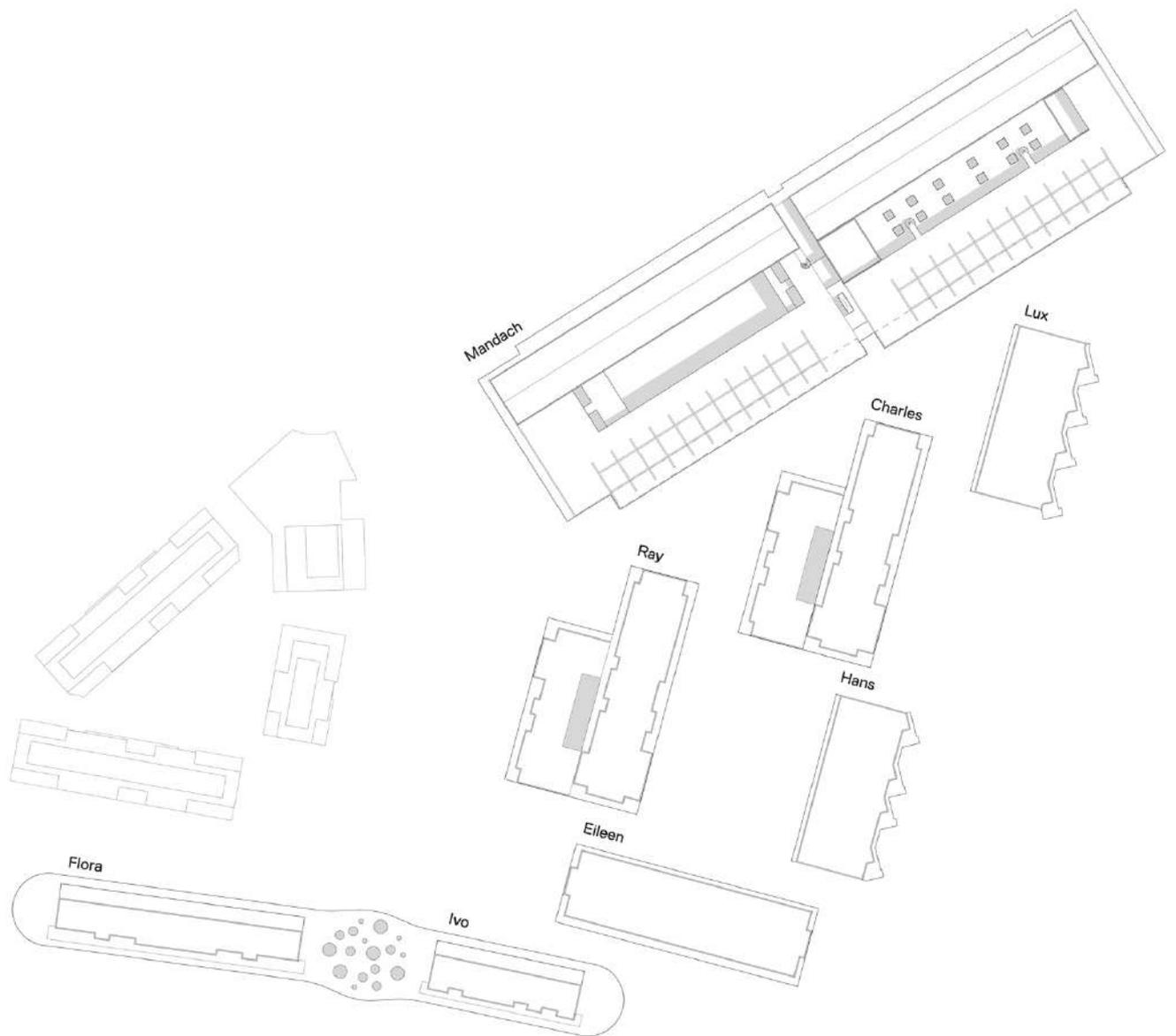


Abb. 22
Gebäude in der
Dachaufsicht

Entlang der Geleise werden die zwei neuen Baukörper «Ivo» und Flora» (Baubereiche C1 und C2) angeordnet. Der eigentliche Bahnhof wird durch die Lücke zwischen den Baukörpern in der Achse der Stationsstrasse und ein plastisch ausformuliertes Dach sichtbar gemacht. Das langgestreckte Volumen von «Flora» auf dem westlichen Teil des Bahnhofareals bleibt mit drei Vollgeschossen und der zurückspringenden Attika niedrig (Höhe gemäss BZO 2013) und minimiert so die Auswirkungen auf die benachbarten Wohnbauten ausserhalb des Planungsperimeters. Im Gegensatz dazu bildet das Gebäude «Ivo» im Osten mit sechs Vollgeschossen und Attika einen markanten städtebaulichen Fixpunkt und markiert den Bahnhof. Die Erdgeschosse sind hier ausschliesslich publikumsorientierten respektive gewerblichen Nutzungen vorbehalten.

Durch die volumetrische Gliederung respektive Abtreppung bei vielen Gebäuden entsteht eine Dachlandschaft mit unterschiedlichen Niveaus. Die obersten Dachflächen auf allen Neubauten könnten mit grosszügigen Photovoltaik-Anlagen bestückt werden, um so die Gebäude mit eigenem, ökologisch produziertem Strom zu versorgen. Die nicht zur Energiegewinnung genutzten Flächen könnten der Bewohnerschaft für den Aufenthalt zur Verfügung gestellt oder als Flächen für den ökologischen Ausgleich ausgebildet werden.

Funktionen des Areals

Die Funktionen auf dem Areal sind der hohen Nutzungsdichte entsprechend vielfältig und eng miteinander verknüpft. Der Nutzungsschwerpunkt liegt dabei eindeutig auf dem Wohnen, das je nach Baubereich und Gebäudetypus unterschiedliche Zielgruppen anspricht. Rund um den neuen Bahnhof und entlang der kurzen Umsteigewege zum Bushof werden in den Erdgeschossen der umgebenden Bauten ergänzende, öffentlich zugängliche Nutzungen wie Einkaufen, Gastronomie und Dienstleistungen Platz finden. Die Einkaufsmöglichkeiten im Erdgeschoss des Mandachgebäudes bleiben erhalten, sollen aber neu mit weiteren Nutzungen wie beispielsweise dem Empfangsgeschoss des Senioren- und Pflegezentrums sowie Dienstleistungen ergänzt werden.

Treffpunkt:

Die Raumsequenz entlang der Bahngeleise in Fortsetzung der Dorfstrasse verknüpft den historischen Dorfkern, den Bahnhof und den Haslisee. Ausgehend vom kleinen öffentlichen Flora-Platz am westlichen Zugang von der Seestrasse führt der Weg entlang des neuen Bahnhofdachs zum öffentlichen Haslisee-Platz vor dem Bahnhof mit Bushof, Ladengeschäften und/oder Gastronomie in den Erdgeschossen. Die Mittelzone der Stationsstrasse ist mit einem Baumdach gedeckt und nimmt an optimaler Lage Park+Rail-, Taxi-, Kurzzeit- und Carsharing-Parkplätze auf. Der Weg parallel zu den Gleisen endet im Osten im Grünraum am Bahnhof. Die Orientierung ist durch die Aufreihung dieser Räume entlang einer Achse einfach und übersichtlich.

Wohnquartier:

In einem durchgehenden Grünraum mit eingelassenem Wegenetz werden klar gefasste Aussenräume in der Mitte des Areals angeboten. Diese bieten ruhigere Bereiche mit viel Grün, Spielplätzen und intimeren Rückzugsorten. Sie sind mit Ausnahme von privaten Gartenbereichen der EG-Wohnungen zugänglich für die Öffentlichkeit, aber klar dem Wohnumfeld zugeordnet.

Versorgung:

Lebensmittelversorgung, Dienstleistungen, aber auch die damit verbundene Anlieferung sind wie bisher um das Mandachgebäude herum sowie entlang der Stationsstrasse bis zum Bahnhof mit dem zukünftigen Bushof angeordnet. Die rhythmische, sägezahnartige Raumsequenz zwischen Mandachgebäude und den südlich angrenzenden Bauten, die zukünftige Awandelgasse, dient als Versorgungsstrasse. Sie verwebt die gewerbliche Nutzung mit den Wohnbauten, aber auch die bestehende Bausubstanz mit den neuen Strukturen. Eingebettet in diese Raumstruktur positionieren sich die einzelnen Baukörper je nach Lage, Besonnung, Ausblick und Typus. Der Farnweg dient als natürlicher Abschluss nach Osten. In stadtklimatischer Hinsicht wirkt sich die durchgrünte und durchlässige Bebauungs-



struktur positiv auf das direkte Wohnumfeld, aber auch langfristig vorteilhaft auf das weitere Siedlungsgefüge aus.

Das Erdgeschoss als Schnittstelle zum Quartier

Für das Gelingen der Entwicklung des Quartiers ist die Erdgeschosszone entscheidend. Entsprechend werden die drei Funktionen – Treffpunkt, Wohnquartier und Versorgung – auf dieser Ebene miteinander verwoben, aber ihrer Funktion gemäss unterschiedlich ausgeprägt. So sind öffentlich zugängliche und gewerbliche Nutzungen mit gezielt gesetzten Vordächern markiert. Gebäudeerücksprünge, Hochparterres und Vorzonen mit Sitzmöglichkeiten schaffen hingegen mehr Privatheit im Inneren und weisen auf das Wohnen hin. Kleine Hecken und Sträucher definieren erdgeschossige Privatgärten und betten diese in die durchgrünte Gesamtanlage ein. Während sich publikumsorientierte und gewerbliche Nutzungen nach aussen zu den öffentlichen Aussenräumen orientieren, haben die Wohnungen ihre Adresse zu den inneren Bereichen, insbesondere zum Quartierhof.

Mit der Awandelgasse wird das bestehende Gewerbegebäude an der Mandachstrasse mit den Neubauten verknüpft. Sie dient für einzelne Anlieferungsfahrten im Tagesverlauf, bietet eine schnelle Velo-Verbindung und ist in ihrer räumlichen Vielfalt attraktiv für zu Fuss gehende. Anlieferungs- und Fuss-/Veloverkehr tangieren sich dabei nicht, sie werden nebeneinander organisiert. An ihrem östlichen Ende wird das bestehende Untergeschoss des Mandachgebäudes mit Fahrzeugabstellplätzen und die neue Tiefgarage über eine gemeinsame Rampenanlage erschlossen. Rhythmische Aufweitungen mit Grünräumen und eine zentrale Baumreihe schaffen Aufenthaltsqualität. Angrenzende Gewerbeeinheiten im Mandachgebäude und ggf. in den südlichen Neubauten öffnen sich auf diese Gasse und sorgen so für einen gewissen Grad an Öffentlichkeit. Die ehemalige Rückseite des Gebäudes wird zu einem lebendigen Rückgrat des Quartiers. Das gesamte Quartier wird von Durchgangsverkehr freigehalten, und es wird ein ausdifferenziertes und engmaschiges Wegenetz realisiert.

Das Mandachgebäude als «Stadt in der Stadt»

Das bestehende Gewerbegebäude an der Mandachstrasse wirkt zwar heute aufgrund seiner Dimensionen und Fassadengestaltung im Dorfgefüge von Niederhasli unnahbar. Seine gute und relativ neue Bausubstanz, die verkehrstechnisch günstige Lage und seine charakteristischen Innenräume bieten aber ein hohes Potenzial für eine Umnutzung. Auch in Anbetracht der ökologischen Notwendigkeiten der Gegenwart werden Erhalt und Umnutzung des Gebäudes als ökologisch und ökonomisch sinnvoll angesehen, bieten aber auch grosse architektonische Chancen. Die Traglastreserven erlauben zudem eine Aufstockung. Diese ist als linearer Baukörper vorgesehen und springt gegenüber den Längsfassaden des Bestands zurück. Das Gesamtbauvolumen wird durch diese gebrochene Höhenentwicklung in den Massstab der Umgebung eingepasst.

Abb. 23
Mandachgebäude mit Aufstockung: Ansicht Mandachstrasse



Das Gewerbegebäude wandelt sich zu einem gemischt genutzten, lebendigen Haus mit Arbeits- und Wohnnutzungen. Das Erdgeschoss bleibt dabei grösstenteils publikumsorientierten Nutzungen vorbehalten. Die heute bestehenden Verkaufsflächen werden neu organisiert und öffnen sich auch zur neuen Awandelgasse im Süden.

Die neuen Nutzungen in den Obergeschossen prägen die Fassaden nach dem Umbau und wandeln damit den Ausdruck des Gebäudes. Vorgesetzte Schichten aus Balkonen und Laubengängen gliedern das Volumen und brechen es auf einen vertrauten, menschlichen Massstab herunter.

Tiefgarage und Untergeschosse

Es ist eine Tiefgarage für Personenwagen und Zweiräder für das gesamte Areal vorgesehen, die das bestehende Untergeschoss des Mandachgebäudes mit den Neubauten bis zu den Baubereichen C1 und C2 am Bahnhof zusammenbinden kann. Die Hauptzufahrt der Tiefgarage erfolgt an der Südostseite des Gebäudeteils Mandachstrasse 54-56 über eine bestehende Rampe. Die Grösse der Tiefgarage kann im nächsten Planungsschritt abschliessend definiert werden. Vom rechtlich zulässigen Minimum bis hin zum Maximum können alle Zustände realisiert werden, ohne dass Anpassungen an den oberirdischen Volumen erforderlich wären. Pflanzung und Wachstum grosskroniger Bäume können gesichert werden, insbesondere dort, wo sie gemäss Gestaltungsplan zwingend gefordert sind.

Um die Zufahrt zur Tiefgarage in allen baulichen Zwischenzuständen gewährleisten zu können, sind zwei weitere Zufahrtsmöglichkeiten angedacht. Hierfür sind Standorte für in die Gebäude integrierte Einfahrten im Baubereich B4 (auf dem Grundstück der HIAG) und im Baubereich C2 (auf dem Grundstück der SBB) vorgesehen.

Veloeinstellhallen in allen Bauten sollen gleichwertig zu den Tiefgaragen für den motorisierten Verkehr organisiert sein sowie bequem – ebenerdig oder über grosszügige Rampen – befahrbar sein.

Materialisierung und Ausdruck

Die insgesamt sieben Neubauten und die Wohnungen im umgenutzten Mandachgebäude erzeugen durch ihre unterschiedlichen Kubaturen und Massstäbe eine grosse Bandbreite an Erschliessungs- und Wohnungstypen für ein vielfältiges Zielpublikum. Zum differenzierten Ausdruck der Bauten tragen zudem die unterschiedlichen Programmierungen und Öffnungsgrade der Erdgeschosse bei.

Die Ausgestaltung der Gebäude im Einzelnen ist einer zurückhaltenden Architektursprache sowie einer einfachen und schlüssigen Bauweise verpflichtet. Ihre räumlichen und konstruktiven Konzepte sollen auch hinsichtlich einer modernen und ökologisch nachhaltigen Lebensweise zukunftsweisend sein.

Fassaden:

Um eine Überhitzung der Innenräume zu vermeiden, ist der Fensteranteil der Fassaden im Richtprojekt auf ein angemessenes Mass beschränkt. Vorgelagerte Balkon- und Laubengangschichten mit fest installiertem Sonnenschutz beschatten die Gebäude und werden prägend für deren Ausdruck. Sie gliedern die Baukörper horizontal und schützen als Filterschicht die Privatsphäre der Bewohnerschaft. Auch können die Balkonschichten gezielt unterbrochen werden, um einen kleinteiligeren plastischen Rhythmus auf den Fassaden zu erzeugen und so die Länge der grossen Volumen zu brechen.

In der Fassadenebene sind es die grundsätzlich raumhoch ausgebildeten Fenster, die die Erscheinung prägen sowie Leichtigkeit und Wandelbarkeit der Bauten ausstrahlen.

Re-Use und Recyclingfähigkeit:

Im Rahmen des Richtprojektes wurde der Aspekt der Kreislaufwirtschaft grob untersucht. Da die Materialisierung und Konstruktionsweise noch nicht definiert sind, können noch keine verbindlichen Aussagen gemacht werden. Folgende Ansätze sind aber denkbar: Bei allen Bauteilaufbauten soll konsequent auf eine gute Trennbarkeit der Materialschichten geachtet werden. Hinterlüftete, hoch wärmegeämmte Fassadenaufbauten mit ihren leichten, aber dauerhaften Bekleidungen verfügen über eine lange Lebensdauer bei wenig Unterhaltsaufwand und sind aufgrund ihrer lösbaren Verbindungen gut demontierbar und damit wiederverwendbar. Konsequenterweise soll bei der Produktwahl auf einen hohen Anteil an Recyclingmaterialien geachtet werden. Hiermit sowie mit dem Erhalt des Mandachgebäudes kann ein wichtiger Beitrag zur Wandlung des Bauwesens in Richtung Kreislaufwirtschaft geleistet werden. Nicht nur werden bei der Erstellung der Bauten Ressourcen geschont, vielmehr dienen die Gebäude auch am Ende des Lebenszyklus wieder als Materialdepot für nachfolgende Bauten.

Abb. 24
Ivo (rechts) Eileen (Mitte) und Roy (rechts): Ansicht Stationsstrasse



4.2 Freiraum

Das neue Quartier wird geprägt durch die klare Abfolge unterschiedlicher Freiräume, die sich an ein einfaches und klar hierarchisiertes Wegesystem angliedern. Die Awandelgasse, welche der effizienten Ver- und Entsorgung des Mandachgebäudes sowie den südlich angrenzenden Neubauten dient, verzahnt die beiden Teilgebiete miteinander. Ein grosszügiger und parkartig gestalteter Grünraum entlang des Farnwegs bildet das grüne Rückgrat als Übergang zum östlichen Gewerbegebiet und bietet einen Natur- und Erholungsraum, der südlich der Bahngeleise in Richtung Haslisee weiterführt. Mit dem Flora-Platz und dem Grünraum am Bahnhof bilden zwei in ihrer Gestaltung unterschiedliche Freiraumtypen den Auftakt in das Quartier am Bahnhof.

Öffentlichkeit

Freiräume mit einer hohen Öffentlichkeit befinden sich vor allem an der Stationsstrasse, am Farnweg und in Bahnhofsnähe. Über die Awandelgasse und durch eine interne Wegverbindung ist das Quartier für die Öffentlichkeit zugänglich und bietet kurze und attraktive Wegverbindungen zwischen Bahnhof und umliegenden Quartieren. So ist auch der Quartierhof und der Grünraum am Farnweg in weiten Teilen öffentlich zugänglich. In erster Linie stehen diese Freiräume jedoch der Quartierbewohnerschaft zur Verfügung. Private Aussenräume sind im Übergang zu den halböffentlichen Freiräumen jeweils direkt an die Gebäude angegliedert.

Gehölze

Die Artenauswahl der neuen Quartierbäume orientiert sich an bestehenden Strassenbäumen sowie den Arten des Naturraums Haslisee. Diese werden durch standortgerechte Auwaldarten, Ziergehölze und stresstolerante Strassen- und Platzbäume ergänzt. Im Vordergrund steht eine vielfältige und standortgerechte Artenauswahl, welche die Freiräume miteinander verbindet, aber auch betont.

Retention und Entwässerung

Das Gebiet liegt auf sandig-kiesigem Schotter. Die Untergrundverhältnisse lassen eine Versickerung des anfallenden Regenwassers zu. Abwasser von Dach- und Hartflächen soll, wenn möglich oberflächlich, über eine belebte Bodenschicht, versickert werden. Bei durchlässigen Belägen kann ein Teil des Oberflächenwassers flächig über die Fundationsschicht versickert werden. Das Oberflächenwasser von nicht durchlässigen Belägen soll möglichst in angrenzende Grünflächen weg von den Gebäuden geleitet werden, wo es versickern kann. An geeigneten Stellen können oberflächliche Retentionsmulden Niederschlagswasser sammeln und zurückhalten. Grössere Hartflächen wie um das Mandachgebäude oder am Bahnhof müssen aufgrund der bestehenden Situation voraussichtlich an die Kanalisation angeschlossen werden.

Freiraumtypologie

Die Funktionen, Gestaltungsprinzipien und Qualitäten der einzelnen Freiräume im Richtprojekt werden nachfolgend erläutert.

Stationsstrasse:

Zentrum der neu gestalteten Stationsstrasse ist das Baumpaket in einer chaussierten Fläche, unter dessen Blätterdach sich Park+Rail-, Taxi-, Kurzzeit- sowie Carsharing-Parkplätze der SBB befinden. Der Strassenraum wird ausserdem geprägt durch die Bushaltekanten der PostAuto AG am Haslisee-Platz und die Wendeschleife der Busse, da sowohl die Bushaltekanten als auch der angrenzende Gehbereich (3 cm) erhöht liegen.



Abb. 25
Stationsstrasse:
Schnitt



Abb. 26
Haslisee-Platz:
Schnitt

Haslisee-Platz:

Der öffentliche Haslisee-Platz ist das Bindeglied zwischen dem Bahnhof und dem Quartier. Läden, quartierbezogene Dienstleistungen oder Gastronomiebetriebe und die angrenzende Bushaltestelle beleben den Platz.

Grünraum am Farnweg:

Im Übergang zu den privaten Gebäudevorzonen befinden sich am Farnweg grosszügige Wiesenflächen, die sich entlang des Wegs zu ökologisch wertvollen, extensiven Strauch- und Staudenpflanzungen verdichten. Unterschiedliche Auenwaldarten begleiten den Weg, ergänzen die Bestandesbäume und springen auf die Grünflächen und ins Quartier. Eingebettet in die dichtere Bepflanzung dienen leichte Retentionsmulden dem Wasserrückhalt, und Kleinstrukturen bieten verschiedenen Tierarten Unterschlupf. In der Mitte des Grünraums öffnet sich zwischen den Gebäuden die Bepflanzung zu einer grosszügigen Spielwiese (Rasen). Kleine Nischen mit Sitzbänken bieten öffentliche Aufenthaltsorte entlang des Farnwegs.



Abb. 27
Awandelgasse:
Schnitt Grünflächen



Abb. 28
Awandelgasse:
Schnitt Fahrgasse für
Anlieferung und
Fuss-/Veloweg

Awandelgasse:

Die Awandelgasse dient der Ver- und Entsorgung des Mandachgebäudes sowie des südlichen Quartiers und ist gleichzeitig wichtige Verbindungsachse für den Fuss- und Veloverkehr. Eine unterbrochene Baumreihe aus hoch aufgeasteten Bäumen mit einer lockeren, schmalen Krone begleitet und zioniert die Gasse in Bereiche für die Anlieferung sowie für den Fuss- und Veloverkehr. Dreieckige Grünflächen mit lockeren Einzelbaumpflanzungen, Strauch- und Staudenpflanzungen sowie teilweise befestigten Flächen (Schotterrassen oder Chaussierung) sind ebenso Teil der Awandelgasse: Sie sind zugleich grüner Puffer, Aufenthaltsort, Nutzfläche für Velo- oder vereinzelte Kurzzeit-Parkplätze und attraktiver Gebäudezugang.

Grünraum am Bahnhof:

Östlich des Bahnhofs zwischen Farnweg und Personenunterführung schliesst ein begrünter Aussenraum das Bahnhofsareal ab. Auf einer grossen Rasenfläche laden Sitzbänke zum Verweilen ein. Die bestehende Fussgängerunterführung wird angepasst und mit grosszügigen Sitzstufen offener gestaltet.

Flora-Platz:

Als kleines Pendant zum Haslisee-Platz ist der Flora-Platz am westlichen Bahnhofkopf der Anknüpfungspunkt zur Dorfstrasse und dem historischen Kern. Ein grosskroniger Platzbaum mit Rundbank markiert den Treffpunkt.

Quartierhof:

Der Quartierhof mit der grosszügigen Rasenfläche, dem Spielfeld und dem chaussierten Aussenbereich des Gemeinschaftsraums bzw. Siedlungslokals, bildet die Mitte und den gemeinschaftlichen Freiraum der Wohnüberbauung. Dank der grosszügigen Aussparungen der Tiefgarage wird hier Platz für grosskronige und alterungsfähige Baumgruppen geschaffen. Im Bereich der unterbauten Flächen sorgen leichte Erdmodellierungen für ausreichend Wurzelraum (die Aufbaustärke beträgt mindestens 1,5 m) und bieten einen zusätzlichen Spielwert. Lockere Strauch- und Staudenpflanzen rahmen den Quartierhof und bilden einen Filter zum breiten, asphaltierten Hauptdurchgangsweg und der durch Schotterrasen begrünter Feuerwehrezufahrt.

Mandach-Vorplatz:

Das Mandachgebäude wird eingebunden in das neue Quartier. An privilegiertester Lage, vor der Südwestfassade, bietet ein chaussierter Platz den Rahmen für die Öffnung des um- und ausgebauten Mandachgebäudes mit Senioren- und Pflegezentrum in den Obergeschossen und einem öffentlichen Restaurantbereich im Erdgeschoss. Unter dem Blätterdach grosskroniger Baumarten (z.B. Eichen, Kastanien oder Platanen) laden Sitzbänke, eventuell ein Trinkwasserbrunnen (dieser könnte auch auf dem Haslisee-Platz realisiert werden) und der Aussenbereich der Cafeteria zum Verweilen ein.

Mandach-Vorzone:

In der Vorzone zur Mandachstrasse sind die Mehrheit der oberirdischen Parkplätze für Kundschaft angeordnet. Gegenüber dem heutigen Bestand wird die Anzahl der Abstellplätze etwas reduziert, zu Gunsten von zusätzlichen Bäumen, Veloabstellplätzen und Sitzgelegenheiten sowie einer komfortablen Durchlässigkeit zwischen Vorzone und dem Fuss- und Veloweg entlang der Kantonsstrasse. Die Veloabstellplätze sind verteilt auf die drei Zugänge vom Veloweg und die Gebäudezugänge. Die Sitzgelegenheiten, beim mittleren Zugang vom Veloweg und den Gebäudeeingängen angeordnet, schaffen kleine Verweilmöglichkeiten und erhöhen so die Aufenthaltsqualität. Insgesamt

Privatgärten und Gebäudevorzonen:

Angegliedert an die östlichen Längsfassaden der Gebäude in den Baubereichen B1 – B4 sowie die Südfassade des Gebäudes im Baubereich B5 befinden sich privat nutzbare Gärten für die Bewohnerschaft. Überwiegend offen gestaltet, werden die Flächen zur persönlichen Aneignung bereitgestellt. Im Übergang zu den öffentlich genutzten Freiräumen sorgt eine dichtere und höhere Bepflanzung für die nötige Privatheit. Auch entlang der übrigen Fassaden sorgen üppigere Bepflanzungen zwischen Zugängen oder Velostellplätzen für einen Sichtschutz für die Wohnungen im Erdgeschoss.

5 Gestaltungsplan

Der vorliegende Gestaltungsplan wurde gestützt auf das Richtprojekt «Im Farn» erarbeitet. Um die städtebaulichen und gestalterischen Qualitäten zu sichern, werden die wesentlichen Elemente des Richtprojekts mit grundeigentümerverbindlichen Festlegungen im Gestaltungsplan festgehalten.

5.1 Allgemeine Bestimmungen

Bestandteile und Geltungsbereich (Art. 2)

Der Geltungsbereich des Gestaltungsplans mit einer Fläche von insgesamt 34'997 m² wird gemäss den im Situationsplan eingetragenen Teilgebietsgrenzen in die Teilgebiete A – D gegliedert. Die Gliederung orientiert sich an den Eigentumsverhältnissen und der zukünftigen Nutzung des Gebiets und ist auf die im städtebaulichen Vertrag verhandelte Landumlegung abgestimmt.

Jedes der Teilgebiete A – C kann unabhängig von den übrigen Teilgebieten entwickelt werden. Beabsichtigt ist eine zügige Umsetzung der Um- und Neubauten auf sämtlichen Baubereichen nach Rechtskraft des Gestaltungsplans. Voraussichtlich erfolgt dabei der Baufortschritt grundsätzlich von Norden nach Süden, beginnend mit der Umnutzung und Aufstockung des Mandachgebäudes im Teilgebiet A. Die fünf Neubauten im Teilgebiet B sollen anschliessend zusammenhängend umgesetzt werden; eine schrittweise Erstellung der Neubauten ist ebenfalls zulässig. Den Abschluss bildet voraussichtlich das Teilgebiet C mit dem neuen Bahnhof, der gemäss Art. 20, Abs. 3 erst nach einem zusätzlichen Konkurrenzverfahren umgesetzt werden kann.

Das Teilgebiet D umfasst die Stationsstrasse (siehe Art. 28).

Geltendes Recht (Art. 3)

Während der Geltungsdauer des Gestaltungsplans finden die Bestimmungen der BZO keine Anwendung. Mit dem vorliegenden Gestaltungsplan werden sämtliche Anforderungen der Gestaltungsplanpflicht in der BZO umgesetzt (siehe Kapitel 1.2). Von den Grundmassen der Zentrumszone gemäss Art. 13 BZO sowie den ergänzenden Bauvorschriften gemäss Art. 22 ff. BZO kann abgewichen werden (siehe Kapitel 2.5, Abschnitt Bau- und Zonenordnung).

Die Wirkung der kommunalen Verkehrsbaulinien wird mit dem Gestaltungsplan suspendiert (siehe Kapitel 2.5, Abschnitt Verkehrsbaulinien). Damit wird die gemäss Richtprojekt leichte Überschreitung der Baulinie entlang der Industriestrasse durch das Mandachgebäude im Baubereich AB und entlang des Farnwegs durch die Gebäude in den Baubereichen B1, B2 und B5 ermöglicht.

In der rechtskräftigen BZO von 2013 gelten die Begrifflichkeiten gemäss der Interkantonalen Harmonisierung über die Baubegriffe (IVHB) noch nicht. Deshalb kommen im vorliegenden Gestaltungsplan die Baubegriffe gemäss dem Planungs- und Baugesetz (PBG) bzw. der Allgemeinen Bauverordnung (ABV) und der Besonderen Bauverordnung II (BBV II) in den jeweiligen geltenden Fassungen bis zum 28. Februar 2017 zur Anwendung.

5.2 Bau- und Nutzungsvorschriften

Nutzweise (Art. 4)

Im gesamten Geltungsbereich sind Wohnnutzungen zulässig. Innerhalb der Baubereiche AB und AE, B4 und C1 – C2, welche der Empfindlichkeitsstufe III zugewiesen sind, sind neben der Wohnnutzung höchstens MÄSSIG störende Dienstleistungs-, Handwerk- und Gewerbebetriebe zulässig. Zu den mässig störenden Betrieben zählen Nutzungen wie bspw. Gaststätten mit Barbetrieb, Imbissbude, Kino, Fitnessstudio etc. Ebenfalls zulässig sind kleinere gewerbliche Betriebe (z.B. Schreinerei, Schlosserei), sofern diese die Lärmschutzvorgaben einhalten. Innerhalb der Baubereiche B1 – B3 und B5, für welche die Empfindlichkeitsstufe II gilt, sind neben Wohnungen ausschliesslich NICHT störende Betriebe zulässig. Dazu zählen bspw. Nutzungen für Bildung und Betreuung, Alters- und Pflegeheime, Hotel und Speiserestaurants, Ladengeschäfte, Arztpraxen, Ateliers und Büros sowie gewerbliche Betriebe (z.B. Sanitär, Bäckerei), welche die Lärmschutzvorgaben einhalten.

Wohnanteil (Art. 5)

Einhaltung der Vorgaben der Richtplanung:

Mit dem Gestaltungsplan wird der hohe Wohnanteil entsprechend der Forderung im kommunalen Richtplan sichergestellt. So ist gemäss Art. 5 Abs. 1 in den Teilgebieten A und B gemeinsam sowie im Teilgebiet C ist jeweils ein Wohnanteil von zwischen 66 % und 80 % der anrechenbaren Geschossfläche einzuhalten. Wird mit einer Bauetappe der zulässige Wohnanteil unter- oder überschritten, ist aufzuzeigen, wie dieser mit den weiteren Etappen eingehalten wird.

Wird im Teilgebiet A mit dem Mandachgebäude kein Wohnanteil realisiert, gilt für die Teilgebiete A und B gemeinsam ein Wohnanteil von mindestens 50 %. Damit wird das Szenario abgebildet, dass im Mandachgebäude keine Wohnungen realisiert werden.

Nutzungskonforme ES-Zuordnung:

Nach kantonaler Praxis werden im Rahmen von Gestaltungsplänen die Empfindlichkeitsstufen (ES) gemäss Lärmschutzverordnung nutzungskonform nach Baubereichen zugeordnet (siehe Art. 45). Damit in einem Baubereich ES III gilt, ist ein minimaler Gewerbeanteil von 20 % im Gestaltungsplan zu sichern und im Baubereich mässig störendes Gewerbe zuzulassen. Daher wird der Wohnanteil in Art. 5 Abs. 1 auf max. 80 % beschränkt. Gleichzeitig werden in den Baubereichen mit ES II gewerbliche Erdgeschossnutzungen und damit auch ein gewisser Gewerbeanteil gesichert.

Gemäss der kantonalen Praxis zur Einhaltung der Vorgaben des Lärmschutzes gilt gemäss Art. 5 Abs. 3 für Baubereiche mit ES II ein Mindestwohnanteil von 80 %. Obwohl der Baubereich B4 gemäss Richtprojekt einen Gewerbeanteil von unter 20 % aufweist, kann dieser in Absprache mit der Fachstelle Lärmschutz des Kantons Zürich der ES III zugewiesen werden, da an den dafür geeigneten Lagen entlang der Stationsstrasse und dem öffentlichen Platz das Wohnen im Erdgeschoss mit dem Gestaltungsplan ausgeschlossen wird.

Das Richtprojekt weist je Teilgebiet einen der Lage angemessenen Wohnanteil auf und hält die Vorgaben im Gestaltungsplan zum Wohnanteil ein:

Wohnanteile	Nach Teilgebiet	Nach Eigentum	Zentrumszone
Teilgebiet A HIAG	57 %	HIAG 77 %	Total 77 %
Teilgebiet B HIAG	98 %		
Teilgebiet C SBB	77 %	SBB 77 %	

Erdgeschossnutzung (Art. 6)

Lebendige Erdgeschosse mit Publikumsverkehr beleben das Quartier und leisten einen Beitrag zur Quartiersversorgung. Mit dem Gestaltungsplan werden verschiedene Vorschriften zur publikumsorientierten und gewerblichen Nutzung von Räumen im Erdgeschoss eingeführt. Unter Erdgeschossen wird das ebenerdig gelegene Erschliessungs- oder Eingangsgeschoss eines Gebäudes verstanden. Neben der Funktion als Visitenkarte des Gebäudes prägen Erdgeschosse durch ihre Gestaltung oder eben ihre Nutzung im besonderen Mass auch den öffentlichen Raum.

Entsprechend ihrer Lage im Quartier sind das Mandachgebäude und die Gebäude auf dem SBB-Grundstück für Wohnen im Erdgeschoss ungeeignet. Daher sind sämtliche Erdgeschosse gewerblich zu nutzen. Dem Wohnen dienende Nebenräume sind gemäss Gestaltungsplan teilweise ebenfalls zulässig.

Abb. 29
Richtprojekt: Grosse
Nutzungsvielfalt in
den Erdgeschossen



Für Erdgeschosse an sehr zentralen Lagen werden mit dem Gestaltungsplan ortsspezifische Vorgaben gemacht, die jeweils die auf den öffentlichen Raum wirksame erste Raumtiefe ab dem Platz- und Strassenraum betreffen:

- Am Haslisee-Platz bei der Stationsstrasse und am Flora-Platz am westlichen Übergang zur Dorfstrasse werden explizit publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen wie z.B. Verkaufsgeschäfte und Gaststätten vorgeschrieben. Möglich sind auch quartierbezogene Dienstleistungen wie z.B. Co-Working-Spaces.
- Entlang der Stationsstrasse ist auch übriges Gewerbe möglich (z.B. eine Büronutzung), welches nicht zwingend publikumsorientiert sein muss.

In einem Neubau im Teilgebiet B ist ein Siedlungslokal bzw. ein Gemeinschaftsraum zu erstellen. Der Raum mit einer Fläche von mindestens 100 m² muss über einen direkten Zugang zum Quartierhof verfügen. Das Lokal soll von der Bewohnerschaft des Quartiers oder von Niederhaslern Vereinen für Aktivitäten und kleinere Veranstaltungen gemietet werden können.

Die genannten Erdgeschosse mit Nutzungsvorgaben sowie die Erdgeschosse der Gebäude am Bahnhof (Baubereiche B5, C1 und C2) sind mit einer lichten Höhe von mindestens 3,5 m auszubilden. Die lichte Höhe bezeichnet den Höhenunterschied zwischen der Oberkante des fertigen Bodens und der Unterkante der fertigen Decke im Rohbau.

Baubereiche mit Mantellinie (Art. 7)

Hauptgebäude sind nur innerhalb der im Situationsplan bezeichneten Baubereiche und der Mantellinie zulässig, welche die Bauten gemäss Richtprojekt abbilden (inkl. ein angemessener Anordnungsspielraum der Gebäude für die Projektierung).

Im Gestaltungsplangebiet werden pro Teilgebiet A, B und C jeweils 1 bis 5 Baubereiche mit Mantellinien definiert. Die Baubereiche ergeben zusammen mit den höchstens zulässigen Höhenkoten gemäss Art. 15 Abs. 1 der Vorschriften den Gebäudemantel, der den Anordnungsspielraum für die Hochbauten definiert.

Die innerhalb der Mantellinie realisierbaren Neubauten halten die maximale Gebäudelänge von 70 m gemäss Art. 13 BZO ein. Mit den Baubereichen wird die gute ortsbauliche Einordnung der Neubauten in die Umgebung und eine verträgliche Verteilung der baulichen Dichte sichergestellt. Zudem wird den Kaltluftströmen aus Süden Rechnung getragen.

Bauten und Anlagen ausserhalb Baubereiche (Art. 8)

Ausserhalb der Baubereiche sind folgende Bauten und Anlagen zulässig, sofern sie die Anforderungen betreffend Gestaltung und Einordnung gemäss Art. 20 Abs. 1 erfüllen:

- Unterstände für Veloabstellplätze
- Anlagen und Ausstattungen der Freiraumgestaltung, gedeckte Spiel- und Sitzplätze und dergleichen
- besondere Gebäude in Zusammenhang mit Gartenunterhalt
- feste Einrichtungen für Nutzungen der Aussengastronomie (Pergola, Schattenspender und dergleichen) sowie für andere Dienstleistungs- und Gewerbebetriebe
- temporäre Stände für den Verkauf von Lebensmitteln und Waren (Marktstand, Grill, Marroni-Häuschen und dergleichen)
- Anlagen in Zusammenhang mit der Energieversorgung oder sonstige technisch notwendige Anlagen (Erdsonden, Wärmepumpen und dergleichen), ohne dass im Freiraum die Aussenraumqualität gemindert wird (z.B. keine PV-Anlagen)
- Reklameeinrichtungen
- Anlagen des Bahnbetriebs

Die Beurteilung der Bauten und Anlagen ausserhalb der Baubereiche im Rahmen der Baugesuche erfolgt nach Art. 23 der rechtskräftigen BZO für besondere Gebäude:

- Besondere Gebäude, die nicht für den dauernden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind und deren grösste Höhe 4 m, bei Schrägdächern 5 m, nicht übersteigt, können in einem Abstand von 3,50 m von Grenzen und Gebäuden erstellt werden, sofern ihre Grundfläche im Einzelnen je 50 m² nicht übersteigt. Bei besonderen Gebäuden mit grösserer Grundfläche sind der Grenz- und der Gebäudeabstand für Hauptgebäude einzuhalten.
- Der Anbau an ein Hauptgebäude auf demselben Grundstück ist zulässig.
- Mit Zustimmung des Nachbarn ist ein Grenz- und Gebäudeabstand von weniger als 3,50 m oder der Grenzbau zulässig.
- Bei der Berechnung der Gebäudelänge sind besondere Gebäude mit einer Grundfläche von je höchstens 50 m² nicht zu berücksichtigen. Grösserflächige besondere Gebäude sind in die Berechnung miteinzubeziehen.

Bei Inkrafttreten der Totalrevision der Nutzungsplanung gelten bei der Beurteilung von Baugesuchen für Bauten und Anlagen ausserhalb Baubereichen die Anforderungen gemäss Art. 23 BZO für Klein- und Anbauten:

- Klein- und Anbauten gemäss § 2a ABV¹¹ können in einem Abstand von 3,50 m von Grenzen und Gebäuden erstellt werden.
- Der Anbau an ein Hauptgebäude auf demselben Grundstück ist zulässig.
- Mit Zustimmung des Nachbarn ist ein Grenz- und Gebäudeabstand von weniger als 3,50 m oder der Grenzbau zulässig.
- Bei der Berechnung der Gebäudelänge sind Klein- und Anbauten gemäss § 2a ABV nicht zu berücksichtigen.

Vorspringende Gebäudeteile (Art. 9)

Vorspringende Gebäudeteile wie Erker, Balkone und dergleichen dürfen die Mantellinie maximal um 1,5 m auf höchstens zwei Drittel der betreffenden Fassadenlänge überragen. Gegenüber des Grünraums am Farnweg dürfen vorspringende Balkone die östlichen Mantellinien der Baubereiche B1 und B2 um maximal 2,5 m und auf der gesamten Länge überragen. Damit wird ermöglicht, dass die Balkonschicht der Gebäude in den Baubereichen B1 und B2 gemäss Richtprojekt realisiert werden könnte, wenn die Gebäude innerhalb der Baubereiche an die östlichen Mantellinien verschoben werden, z.B. im Zusammenhang mit der definitiven Projektierung der Untergeschosse.

Vordächer (Art. 10)

Neben den Schichten aus Balkonen und Laubengängen wird das Volumen des Mandachgebäudes auch durch die Vordächer über dem Erdgeschoss auf einen menschlichen Massstab heruntergebrochen (siehe Abb. 30). Im Baubereich AB dürfen frei auskragende oder abgestützte und allseitig offene Vordächer bis zu einer Höhe von 6 m ab dem gestalteten Boden die Erdgeschossfassade bis zu einer Tiefe von maximal 5,5 m überragen; im gleichen Mass sind vertikale Elemente zur Sicherung des Lärmschutzes unter dem Vordach zulässig, sofern sie nicht auf der gesamten Länge der Fassade geschlossen sind.

Bei den Baubereichen C1 und C2 dürfen frei auskragende oder abgestützte und allseitig offene Vordächer bis zu einer Höhe von 6 m ab dem gestalteten Boden über die Mantellinie

¹¹ Kleinbauten (freistehende Gebäude) und Anbauten (mit einem anderen Gebäude zusammengebaute Gebäude) mit einer Grundfläche von höchstens 50 m², deren Gesamthöhe 4,0 m, bei Schrägdächern 5,0 m, nicht überschreitet und die nur Nebennutzflächen enthalten.

hinausragen, wobei sie die östliche Mantellinie des Baubereichs C1 bis zu einer Tiefe von maximal 4 m überragen dürfen. Damit wird das im Richtprojekt vorgeschlagene verbindende und allseitig um die Gebäude herumführende Dach über dem Erdgeschoss der Neubauten am Bahnhof ermöglicht. Überragt das Dach die Buswendeschleufe, ist eine lichte Höhe von 4,5 m einzuhalten; dies wird jedoch nicht als Vorschrift definiert (im Richtprojekt ist dies nicht eingehalten, wird im nächsten Planungsschritt berücksichtigt).

Baubereichserweiterung (Art. 11)

Die Baubereichserweiterung ermöglicht die vorspringenden Gebäudeteile über dem Erdgeschoss am Mandachgebäude gemäss Richtprojekt für Balkone und Laubengänge (siehe Abb. 30). In der Baubereichserweiterung sind nur unbeheizte Gebäudeteile zulässig. Diese dürfen jedoch geschlossen, bzw. verglast sein, da dies je nach Projektvorschlag gestalterisch angemessen oder aus Lärmschutzgründen notwendig sein könnte.

Im Erdgeschoss können im Bereich der Baubereichserweiterung bauliche Elemente wie Stützen, Eingänge, Windfänge, Rampen, Bepflanzungen, Sonnenschutz und dergleichen bewilligt werden, um die Eingangssituationen der Gebäude attraktiver zu machen.

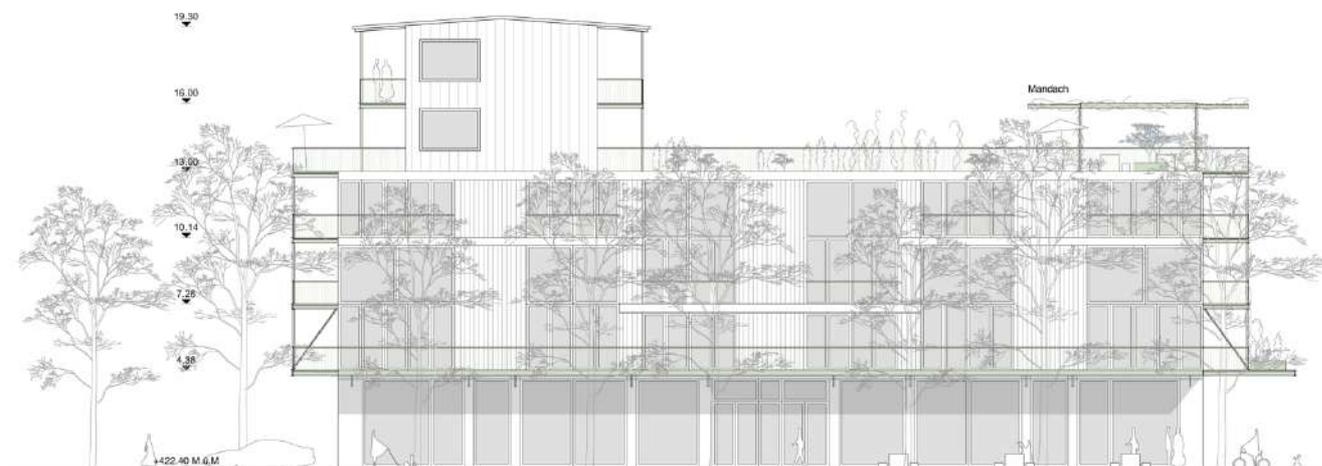
Sollte dereinst ein Ersatzneubau für das Mandachgebäude in Betracht gezogen werden, kann die Baubereichserweiterung südlich des Baubereichs AE zur Awandelgasse hin ebenfalls beansprucht werden. Dabei sind die Aufenthaltsqualität und die Bedürfnisse der Bewohnerschaft in den Gebäuden im Teilgebiet B zu berücksichtigen.

Unterirdische Bauten und Anlagen (Art. 12)

Die nicht mit Gebäuden überstellten Flächen sollen so weit wie möglich für kompensatorische Massnahmen zugunsten des Lokalklimas genutzt werden können (Pflanzung von Grossbäumen, Retention und Versickerung von Regenwasser). Deshalb wird mit dem Gestaltungsplan die Unterbauung mittels ortsspezifischen Vorschriften eingeschränkt:

- Art. 16 Abs. 1: Flächenbedarf für Erschliessung (Unterführung und Treppe) zum Aussenperron bei einem Doppelspurausbau muss freigehalten werden.
- Art. 25 Abs. 3 lit. a.: Die mittel- bis grosskronigen Bäume auf den im Plan bezeichneten öffentlichen Plätzen gemäss Art. 31 (Haslisee-Platz und Flora-Platz) dürfen nicht unterbaut werden.
- Art. 28 Abs. 4: Das zusammenhängende Baumdach in der Mitte der Wendeschleufe der Stationsstrasse darf nicht unterbaut werden.
- Art. 29: Abs. 2: Drei Viertel der Fläche des Grünraums am Farnweg sind von Unterbauung freizuhalten.

Abb. 30
Fassade Mandach mit den für den Ausdruck des Gebäudes prägenden Vordächern und vorspringenden Gebäudeteilen



- Art. 32: Abs. 4: Höchstens drei Viertel des Quartierhofs zwischen den Neubauten dürfen unterbaut sein.

Aussparungen im Untergeschoss für die Baumpflanzung gelten als nicht unterbaut. Das Mass der freizuhaltenden Anteile richtet sich nach der Umsetzbarkeit. Mit dem Richtprojekt wird aufgezeigt, dass die erforderlichen Keller- und Technikräume sowie die unterirdischen Parkieranlagen gestaltungsplankonform umgesetzt werden können.

Abgrabungen und Aufschüttungen (Art. 13)

Das bestehende Terrain im Gebiet ist mehrheitlich eben. Im Gestaltungsplan sind gegenüber dem gewachsenen Terrain Abgrabungen und Aufschüttungen zulässig, sofern sie sich gut einfügen (siehe Kapitel. 5.3). Terrainveränderungen im Bereich der Gebäude sind auf das notwendige Minimum zu beschränken (siehe auch Erläuterungen zu Art. 14), jedoch können Modellierungen des Geländes bei der Gestaltung der Freiräume (z.B. Hügel innerhalb einer Spiellandschaft) in Betracht gezogen werden.

Massgebendes Terrain (Art. 14)

Aufgrund der Lage des mittleren Grundwasserspiegels kann es sein, dass zur Erstellung des Untergeschosses leichte Geländeadjustierungen nötig sind. Die Gebäudehöhe könnte folglich bei der Projektierung von einem anderen Punkt gemessen werden als im Richtprojekt angenommen. Dies ist besonders in den Baubereichen B1 und B2 entscheidend, wo die Gebäude annähernd 25 m hoch sein können. Mit einer Gebäudehöhe über 25 m gelten Gebäude gemäss § 282 PBG als Hochhäuser. Im Gestaltungsplan sollen aber keine Hochhäuser zugelassen sein. Mit den Vorschriften in Art. 14 wird ermöglicht, dass die Gebäude trotzdem realisiert werden können.

Grundmasse (Art. 15)

Basierend auf dem Richtprojekt werden mit dem Gestaltungsplan die Grundmasse der Bebauung je Teilgebiet bzw. je Baubereich definiert:

- Maximal (anrechenbare) Geschossfläche je Teilgebiet bzw. je Baubereich
- Maximale Vollgeschosszahl sowie Ausschluss von zusätzlichen anrechenbaren Untergeschossen und anrechenbaren Dachgeschossen
- Maximale Gebäudehöhe bzw. Höhenkote je Baubereich

Maximale Geschossfläche:

Die maximal anrechenbare Geschossfläche wird pro Teilgebiet begrenzt. Insgesamt sind im gesamten Gestaltungsplangebiet maximal 52'200 m² Geschossfläche zulässig. Damit resultiert gegenüber dem Vergleichsprojekt gemäss BZO im städtebaulichen Vertrag eine Erhöhung der Ausnützung um 7 %.

Die Verteilung der anrechenbaren Geschossfläche je Teilgebiet auf die jeweiligen Baubereiche ist in den Teilgebieten A und C frei. Im Teilgebiet B wird die maximale Geschossfläche jeweils je Baubereich beschränkt. Die maximale Geschossfläche orientiert sich am Richtprojekt und ist für jedes Teilgebiet bindend. Die Verlagerung von Geschossflächen zwischen den einzelnen Teilgebieten ist nicht zulässig.

Die Anrechenbarkeit der Geschossfläche richtet sich nach § 255 PBG (sowie §§ 9 und 10 ABV): Anrechenbar sind alle dem Wohnen, Arbeiten und sonst dem dauernden Aufenthalt dienende oder hierfür verwendbare Räume in Vollgeschossen unter Einschluss der dazugehörigen Erschliessungsflächen und Sanitärräume samt inneren Trennwänden. Nebenräume in den Obergeschossen wie Réduits werden in der Gemeinde Niederhasli ebenfalls zur anrechenbaren Geschossfläche gerechnet.

Zusätzliche Nutzungsoption:

Für das Mandachgebäude wurde gegenüber den Grundrissen im Richtprojekt eine zusätzliche Nutzungsoption berücksichtigt (siehe nachfolgende Tabelle). Für das Gebäude, welches im gebauten Zustand rund 18'500 m² Nutzfläche aufweist, soll gemäss Gestaltungsplan auch ein Szenario ohne Wohnen möglich sein (ohne zusätzliche Lichthöfe und überhöhte Geschosse (Lufträume); dafür mehr Nutzfläche).

Anrechenbare Geschossflächen (aGF) pro Teilgebiet	Fläche Teilgebiet	Gestaltungsplan (max.)	Nachweis Richtprojekt	Richtprojekt (inkl. Nutzungsoption)
Teilgebiet A HIAG	12'009 m ²	23'500 m ²	21'424 m ²	23'395 m ² (+1'971 m ²)
Teilgebiet B HIAG	14'881 m ²	24'200 m ²	23'039 m ²	23'039 m ²
Teilgebiet C SBB	5'142 m ²	4'500 m ²	4'000 m ²	4'000 m ²
Teilgebiet D Gemeinde	2'965 m ²	-	-	-
Total	34'997 m²	52'200 m²	48'463 m²	50'434 m²

Maximale Höhenkoten:

Für alle Baubereiche gilt für die Beschränkung der Gebäudehöhe jeweils eine maximale Höhenkote, welche sich aufgrund der Bautypologie und des erwarteten gestalteten Bodens definiert. Der gestaltete Boden weist ein leichtes Gefälle in Richtung Norden auf und liegt gemäss Richtprojekt im Norden entlang der Mandachstrasse im Teilgebiet A auf einer Kote von 422,40 m ü. M und im Süden beim Bahn Perron im Teilgebiet C auf 424,00 m ü. M.

Mit den Vorgaben zu den Baubereichen und maximalen Höhenkoten werden u.a. die guten ortsbaulichen Übergänge zu den an den Geltungsbereich anschliessenden Bauzonen sichergestellt. Eine Schattenstudie zum Richtprojekt konnte u.a. aufzeigen, dass die Neubauten die westlich bzw. nördlich an das Gestaltungsplangebiet angrenzende Gebäude nicht massgeblich beeinträchtigen (siehe Abb. 31).

Höhenversatz Baubereiche B3 und B4

Die Gebäude in den Baubereichen B3 und B4 sind in der Höhe abzustufen. Die im Situationsplan mit Höhenversatz bezeichneten Linien markieren die ungefähre Lage der Höhenversätze. Gebäudeteile, welche westlich des Höhenversatzes liegen, dürfen dabei eine maximale Höhenkote von 438,0 m ü. M. nicht überschreiten (in Abweichung zur Höhenkote von 444,0 m gemäss Abs. 1). Mit der Vorschrift wird der für den städtebaulichen Ausdruck wichtige Höhenversatz von zwei Geschossen bei den Gebäuden der Baubereiche B3 und B4 gemäss Richtprojekt sichergestellt (siehe Abb. 32).

Verschattung durch Richtprojekt am 25. März

-  Schatten um 9 Uhr
-  Schatten um 12 Uhr
-  Schatten um 14 Uhr
-  Schatten um 16 Uhr

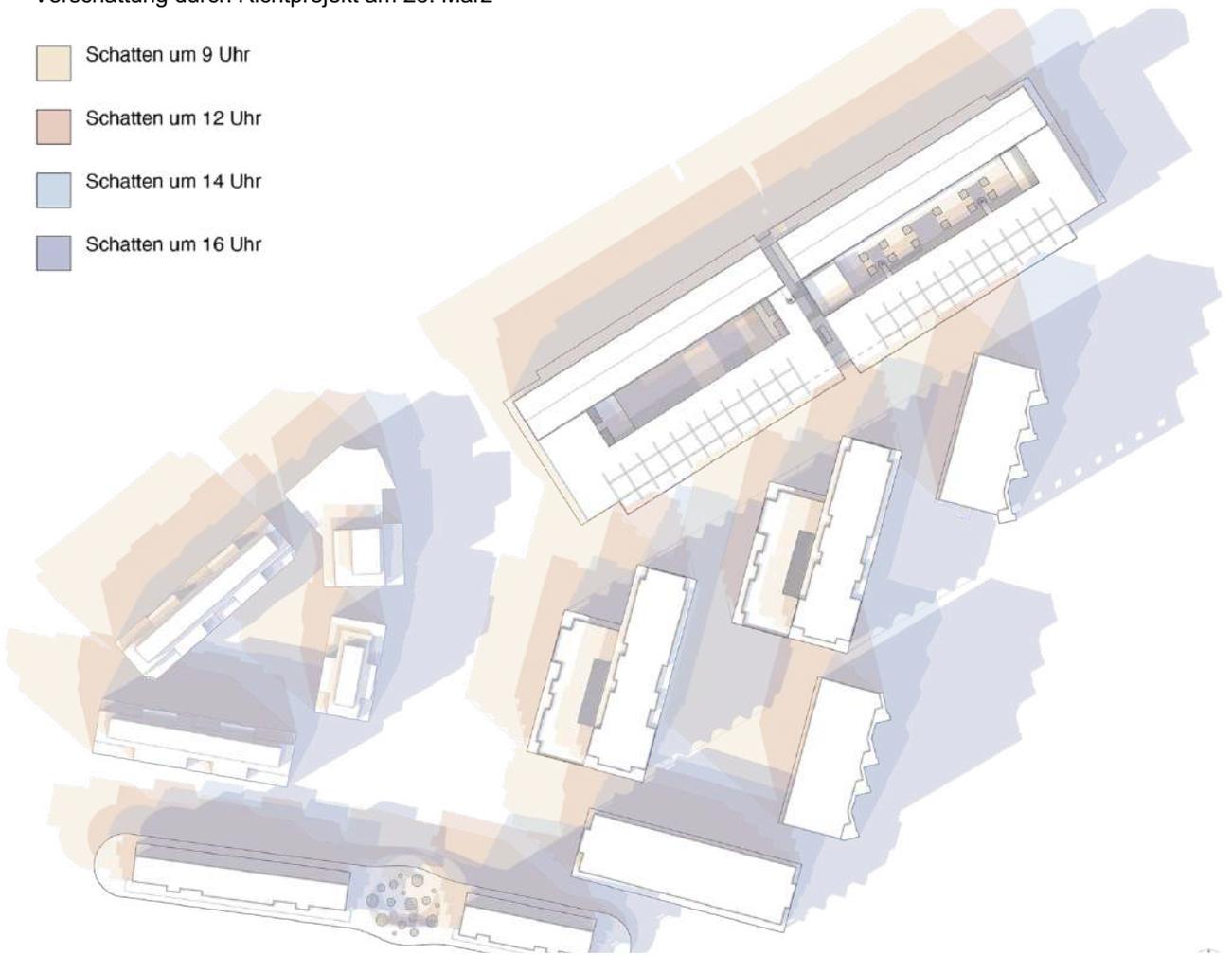


Abb. 31
Schattenstudie
Richtprojekt am
25. März

Zentraler Bahnzugang (Art. 16)

Im Teilgebiet C ist der Flächenbedarf für die zentrale Erschliessung des Aussenperrons sicherzustellen. Hierzu ist die entsprechende Fläche von unterirdischen Bauten und Anlagen sowie im Erdgeschoss von störenden Strukturen freizuhalten. Ausnahmen sind in Absprache mit SBB Infrastruktur möglich.

Aufstockung Mandachgebäude (Art. 17)

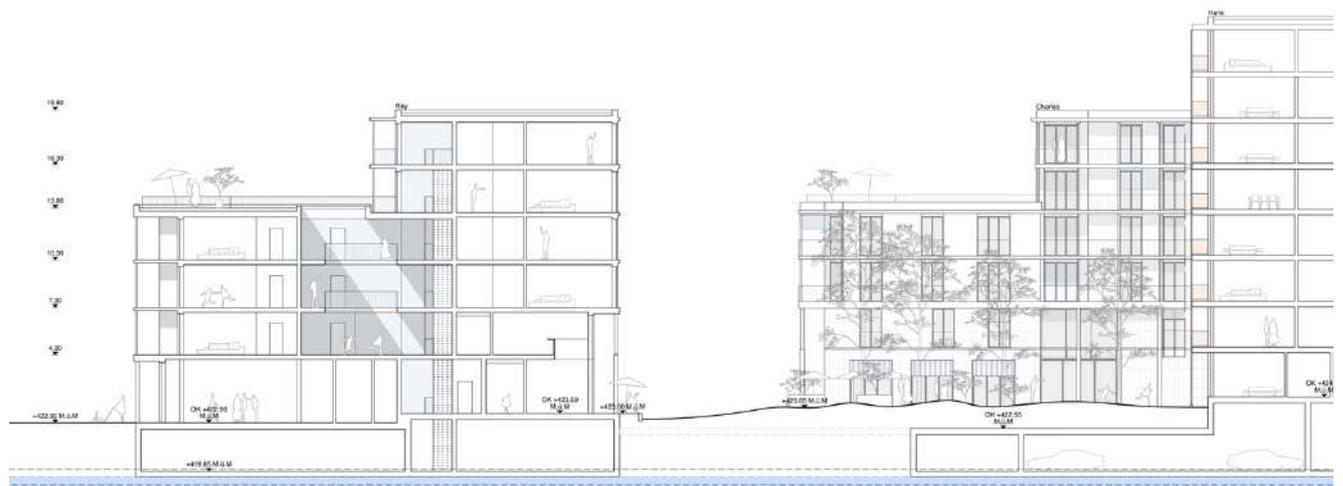
Das bestehende, viergeschossige Mandachgebäude im Baubereich AB kann um bis zu zwei Geschosse aufgestockt werden. Die Aufstockung ist ausschliesslich innerhalb des im Plan bezeichneten Bereichs für Aufstockung und, in Abweichung zu Art. 15. Abs. 1, bis zu einer Höhenkote von max. 443,0 m ü. M. zulässig. Mit dem im Plan bezeichneten Bereich für die Aufstockung wird auch der Rücksprung der zusätzlichen Geschosse gemäss Richtprojekt um mindestens 2 m gegenüber der bestehenden Fassade an der Mandachstrasse sichergestellt (siehe Situationsplan 1:500, Schnitt A-A).

Die zusätzlichen Geschosse müssen als Längsbau parallel zur Mandachstrasse in Erscheinung treten und dürfen mit einer Tiefe von maximal 20 m ausgeführt werden. Eingeschossige Dachaufbauten sind auf dem ganzen Gebäude zulässig, wobei diese gegenüber den darunterliegenden Geschossen um das Mass ihrer Höhe zurückzusetzen sind. Damit sind sowohl geschlossene Aufbauten als Abtreppung der zweigeschossigen Aufstockung wie auch besondere Gebäude in Zusammenhang mit der Nutzung der Dachflächen als Dachterrassen und Sitzplatzbedeckungen zulässig.

Ersatzneubau Mandachgebäude (Art. 18)

Im Falle, dass das bestehende Mandachgebäude z.B. durch Neubauten teilweise oder gesamthaft ersetzt wird, können diese im Baubereich AE erstellt werden. Der Baubereich AE umfasst den Baubereich AB sowie den im Plan bezeichneten Baubereich für Ersatzneubauten; die Höhenkote gemäss Art. 15, Abs. 1 gilt für Neubauten im gesamten Baubereich AE. Für Ersatzneubauten im Baubereich AE ist ein Konkurrenzverfahren mit mindestens drei Projektentwürfen von qualifizierten, voneinander unabhängigen Verfassenden durchzuführen, welche u.a. die Aufgabe erhalten, sich mit der Setzung der Neubauten und der freiräumlichen Struktur inkl. der künftigen Funktion und Gestaltung der Vorzone zur Mandachstrasse auseinanderzusetzen. Bei Neubauten ist eine Gebäudelänge von max. 70 m gemäss Art. 13 BZO vorgeschrieben.

Abb. 32
Schnitt: Gebäude
Baubereich B4 mit
zweigeschossigem
Höhenversatz sowie
angrenzend dem
Quartierhof



Ausnützungstransfer (Art. 19)

Innerhalb des Teilgebiets B sind Transfers der anrechenbaren Geschossfläche gemäss Art. 15, Abs. 1 zwischen den Baubereichen möglich. Durch Abtausch kann die anrechenbare Geschossfläche jedoch höchstens um 10 % erhöht werden. Die erhöhte Geschossfläche ist in einem oder mehreren anderen Baubereichen flächengleich zu reduzieren.

5.3 Gestaltung

Bauten und Anlagen (Art. 20)

Bauten und Anlagen inkl. Umschwung müssen für sich und in ihrem Zusammenhang mit der baulichen und landschaftlichen Umgebung im Ganzen und in ihren einzelnen Teilen so gestaltet sein, dass eine besonders gute Gesamtwirkung erreicht wird.

Das Gebiet soll sich zu einem zusammenhängenden Quartier entwickeln. Es wird erwartet, dass die Bauten im Teilgebiet B durch eine sorgfältige Abstimmung untereinander ein Ensemble bilden. Mit der Pflicht zur Durchführung eines Wettbewerbs auf dem Bahnhofgrundstück (Teilgebiet C) wird der komplexen Situation (z.B. Anforderungen der Bahn- und Businfrastruktur) und dem hohen Stellenwert des Ortes für die Gemeinde Rechnung getragen. Es ist ein Konkurrenzverfahren durchzuführen, und es sind mindestens drei Projektentwürfe von qualifizierten, voneinander unabhängigen Verfassenden zu erarbeiten.

Dachgestaltung (Art. 21)

Um ein ruhiges Erscheinungsbild zu gewährleisten sind Dachaufbauten von der Fassade um das Mass ihrer Höhe zurückzusetzen. Technisch bedingte Dachaufbauten sind, so weit möglich und aus wirtschaftlicher Sicht verhältnismässig, zusammenzufassen. Die Gestaltung der Dachflächen als begehbare Terrasse für den Aufenthalt der Bewohnerschaft ist zulässig. Die nicht begehbaren Bereiche von Flachdächern sind mit einer wasserspeichernden, genügend starken Vegetationsschicht ökologisch wertvoll zu begrünen. Die Dachbegrünung kann mit Energiegewinnungsanlagen kombiniert werden.



Gebäude am Bahnhof (Art. 22)

Die wesentlichen räumlichen Qualitäten des Richtprojekts für die Bahnhofsgebäude werden mit dem Gestaltungsplan für den Wettbewerb vorgegeben:

- Verbindendes Dach über dem Bahnhofvorplatz zwischen den Bauvolumen; damit wird die Überbauung gegenüber dem Bahntrasse als Einheit wahrgenommen, und der Blick von der Stationsstrasse in Richtung des Landschaftsraums im Süden mit dem Haslisee bleibt dennoch offen. Die Gestaltung und Ausdehnung des Dachs über die Baubereiche hinaus sollen im Konkurrenzverfahren untersucht werden. Die Auskragungen werden lediglich durch funktionale Aspekte eingeschränkt (z.B. Vorgaben der SBB und Mindesthöhen für den Bus- und Lastwagenverkehr).
- Zurückspringen der nordseitigen, obersten Geschosse bei den Gebäuden am Bahnhof um das Mass ihrer Höhe von der Flucht der darunterliegenden Fassade; damit werden die Auswirkungen auf die benachbarten Wohnbauten verringert.

Rechtwinkelregelung (Art. 23)

Die Rechtwinkelregelung schreibt den 90°-Winkel der Gebäudeecken in den Baubereichen B1, B3 und B4 gegenüber der Awandelgasse vor (siehe Situationsplan). Damit wird erreicht, dass die Gebäudeecken orthogonal zueinanderstehen. Es findet räumlich die gewünschte Verzahnung des Teilgebiets B mit dem Teilgebiet A statt.

Abb. 33
Fassade Bahnhofsgebäude mit dem Unterbruch bei der Stationsstrasse



5.4 Freiraum

Grundsatz (Art. 24)

Der gesamte Freiraum ist so zu gestalten, dass eine hohe Aufenthalts-, Gestaltungs- und ökologische Qualität erreicht wird. Das Richtprojekt dient dabei als qualitative Messlatte. Die Qualität der Umgebungsgestaltung sollte mindestens gleichwertig oder höher sein.

Detaillierter Umgebungsplan:

Mit jedem Baugesuch bzw. jeder Bauetappe ist ein detaillierter Umgebungsplan einzureichen, welcher Gestaltungsprinzipien definiert und differenzierte Aussagen über die Freiräume trifft. Diese Umgebungspläne können vom Richtprojekt abweichen, wenn die erforderliche Qualität nachgewiesen wird. Zusätzlich zum Umgebungsplan sind auch die Verantwortlichkeiten bzgl. Unterhalt der verschiedenen Freiräume aufzuzeigen.

Etappierte Umsetzung

Der Freiraum ist trotz der Möglichkeit einer etappierten Erstellung gesamtheitlich und qualitativ umzusetzen. Mit dem Umgebungsplan ist pro Bauetappe nachzuweisen, wie ein angemessener Anteil der Freiräume gemäss Gestaltungsplan realisiert werden kann. Die Spiel- und Ruheflächen können temporär auf Flächen nachgewiesen werden, welche im Endzustand anders genutzt werden (z.B. als Zufahrten, Wegverbindungen oder öffentliche Plätze).

Wahl der Gehölze:

Eine Siedlungslandschaft wird wesentlich von den vorhandenen Gehölzen wie Hecken, Feldgehölze, Einzelbäume und -sträucher geprägt. Dabei spielt sowohl die Verteilung als auch die Artenzusammensetzung der Gehölze eine grosse Rolle. Bei der Artenwahl für eine Bepflanzung sind die örtlichen Standortverhältnisse wie Boden, Wasserhaushalt, Besonnung etc. zu berücksichtigen. Als standortgerecht sind jene Arten zu bezeichnen, die natürlicherweise an vergleichbaren Standorten wild vorkommen.

Baumpflanzpflicht und Baumschutz (Art. 25)

Als wichtige Massnahme zur Verbesserung des Lokalklimas dienen mittel- bis grosskronige Bäume. Gerade Laubbäume leisten einen wichtigen Beitrag zur Minderung der Hitzebelastung. Sie beschatten Umgebung und Gebäude und kühlen den Siedlungsraum durch ihre Verdunstungsleistung ab. Im Richtprojekt wird der Erhalt eines grossen Teils des Baumbestands und die Neupflanzung von über 100 Bäumen vorgeschlagen. Für rund einen Drittel davon besteht gemäss Gestaltungsplan eine Baumpflanzpflicht. Mit dem Richtprojekt wurde nachgewiesen, dass bei dieser Anzahl Bäume optimale Voraussetzungen für ein gutes Baumwachstum geschaffen werden können.

Für Bäume auf den öffentlichen Plätzen, welche voraussichtlich aufgrund des Hartbelags einer hohen Hitzebelastung ausgesetzt sind, gilt ein besonderer Schutz des Wurzelraums, der von unterirdischen Bauten und Anlagen freizuhalten ist. Mit der Baumpflanzpflicht wird auch die Anforderung der Gestaltungsplanpflicht gemäss der künftigen BZO umgesetzt, einen attraktiven Bahnhofsvorplatz mit Bäumen zu schaffen. Der grosskronige Baum auf dem öffentlichen Platz im Teilgebiet C ist als Ersatzpflanzung für den markanten Baum auf dem SBB-Grundstück vorgesehen, der mit dem Neubau im Baubereich C2 gefällt werden muss.¹²

¹² Der Baum auf dem SBB-Grundstück ist im Inventar der Natur- und Landschaftsschutzobjekte enthalten und wird in der Totalrevision der Nutzungsplanung (öffentliche Auflage) in den Festlegungen des Ergänzungsplans «Baumschutz und Begrünung» als markanter Baum bezeichnet (vgl. Art. 20 BZO).

Bäume auf den beiden öffentlichen Plätzen (Haslisee-Platz und Flora-Platz) dürfen nicht unterbaut werden; der Wurzelbereich ist pro Baum auf einer Fläche von mindestens 6 m² von unterirdischen Bauten und Anlagen freizuhalten.

Für alle Bäume gemäss Abs. 1 und 2 ist ein Wurzelraum mit einer Aufbaustärke von mindestens 1,5 m sicherzustellen. Bestehende Strassenbäume entlang der Mandachstrasse sind nach Möglichkeit zu erhalten; Abgänge sind zu ersetzen.

Ausstattung (Art. 26)

Für die Abfallbewirtschaftung sind im Richtprojekt Containerräume innerhalb der Gebäude vorgesehen. Für die Bereitstellung der Container für die Abfallabfuhr sind zudem Stellplätze in der Umgebung notwendig, welche am Abfuhrtag genutzt werden können.

Die Gemeinde führt in den nächsten Jahren ein System mit Unterflur-Kehrricht-Containern ein. Daher sind im Rahmen der Projektierung neben der genauen Standortbestimmung und Dimensionierung der Flächen alternativ zu den Containerräumen in den Gebäuden auch Unterflur-Kehrricht-Container zu prüfen.

Im Richtprojekt ist auf dem Mandach-Vorplatz ein Trinkwasserbrunnen vorgesehen, auf dem Haslisee-Platz wäre ein Trinkwasserbrunnen jedoch auch angemessen. Beides sind sehr publikumsorientierte Plätze mit einem hohen Passanten-Aufkommen. Der definitive Standort soll auf Projektstufe ermittelt werden, weil zu diesem Zeitpunkt die Bedürfnisse besser abgeschätzt werden können.

Einfriedungen (Art. 27)

Im gesamten Geltungsbereich gelten einheitliche Vorschriften für Einfriedungen: Feste Sichtschutzwände aus Holz oder anderen Materialien sind nicht gestattet. Abgrenzungen oder Abschirmungen dürfen ausschliesslich in Form von Zäunen oder einer Bepflanzung (z.B. Strauch- und Staudenpflanzung) erstellt werden.

Zäune sind für Kleintiere (z.B. Igel) durchlässig zu gestalten. Das heisst, sie müssen am Boden eine Lücke zum Durchschlupf der Tiere zulassen, oder anderweitig genügend grosse Öffnungen zum Durchschlupf bieten. Die Bepflanzung darf keinen durchgehenden Sichtschutz bilden und ist in der Höhe zu staffeln. Das heisst, die Bepflanzung ist als lockerer Raumfilter zu gestalten. Mauern werden nur zur Befestigung von Terrainversätzen und nicht als prägende Gestaltungselemente erstellt.

Stationsstrasse (Art. 28)

Die Stationsstrasse im Teilgebiet D dient der Erreichbarkeit des Bahnhofs und hat eine repräsentative Funktion für das gesamte Gebiet. Im Bereich der Stationsstrasse ist eine Fahrbahn mit Wendeschlaufe und mindestens zwei Haltestellen für den Busverkehr zu erstellen. In der Mitte der Wendeschlaufe ist eine Bepflanzung mit Bäumen vorzusehen, die ein zusammenhängendes Baumdach bilden. Unterirdische Bauten und Anlagen sind ausschliesslich im Bereich der Fahrbahnfläche, einschliesslich des Trottoirs, zulässig. Der Ausbau der Stationsstrasse im Teilgebiet D inkl. der neuen Buswendeschlaufe und des Baumdachs erfolgt spätestens mit Abschluss der letzten Bauetappe im Teilgebiet B oder C; und zwar nach jenem Teilgebiet, welches als erstes ausgeführt wird.

Grünraum am Farnweg (Art. 29)

Der im Plan bezeichnete Grünraum am Farnweg dient als öffentlich zugänglicher Freiraum, der Verbesserung des Lokalklimas und der ökologischen Aufwertung für das gesamte Gebiet. Mindestens 75 % des Grünraums am Farnweg sind von unterirdischen Bauten und Anlagen freizuhalten. Mindestens 25 % der Fläche sind als ökologische Lebensräume zu gestalten, die vorwiegend der Förderung der Biodiversität und der Vernetzung dienen; die Flächen sind mit überwiegend standortgerechten Arten zu bepflanzen, und es sind

Kleinstrukturen für Insekten und Kleintiere bereitzustellen. Sollte sich in der weiteren Projektierung erweisen, dass (unter Berücksichtigung aller Ansprüche an den Grünraum) ein höherer Anteil als 25 % an ökologisch wertvollen Flächen erreicht werden kann, soll dieser umgesetzt werden, sofern dies mit einem verhältnismässigen Aufwand möglich ist.

An einem geeigneten Standort innerhalb des Grünraums ist eine Liege- und Spielwiese mit Sitzgelegenheiten zu erstellen. Die privaten Aussenräume der an den Grünraum angrenzenden Gebäude sind mit gestalterischen Massnahmen vom Grünraum abzugrenzen und haben einen angemessenen Abstand zum Farnweg einzuhalten.

Grünraum am Bahnhof (Art. 30)

Der im Plan bezeichnete Grünraum am Bahnhof dient als öffentlich zugänglicher Freiraum und der ökologischen Aufwertung. Es ist ein Grünflächenanteil von 75 % anzustreben, welcher in begründeten Fällen, z.B. bei Infrastrukturbedarf seitens SBB reduziert werden kann; in jedem Fall ist mindestens die Hälfte der Fläche zu begrünen. Der Grünraum ist mit Sitzgelegenheiten auszustatten.

Öffentliche Plätze (Art. 31)

Die im Plan bezeichneten öffentlichen Plätze dienen als Begegnungs- und Aufenthaltsorte sowie der Gebäudeerschliessung und als Vorzone der angrenzenden Bauten. Für die Nutzung der öffentlichen Plätze durch die daran angrenzenden Gewerbebetriebe ist zur Sicherung der Feuerwehrkorridore ausschliesslich bewegliches Mobiliar zulässig. Die öffentliche Nutzung hat Vorrang, und die Ausstattung ist bei öffentlichen Veranstaltungen bei Bedarf zu entfernen. Die Plätze sind mit Sitzgelegenheiten auszustatten.

Quartierhof (Art. 32)

Der im Plan bezeichnete Quartierhof dient der Erholung und der Freiraumversorgung der Bewohnerschaft und ist als Spiel- und Erholungslandschaft zu gestalten. Der Quartierhof ist mit Spielgeräten und Sitzgelegenheiten für verschiedene Altersgruppen auszustatten. Der Quartierhof ist überwiegend mit sickerfähigem Belag auszustatten. Mindestens 25 % des im Situationsplan als Quartierhof bezeichneten Bereichs sind von unterirdischen Bauten und Anlagen freizuhalten.

Gebäudevorzone (Art. 33)

Die im Plan bezeichneten Gebäudevorzonen dienen als gemeinschaftlich oder privat nutzbare Freiräume.

Awandelgasse (Art. 34)

Die im Plan bezeichnete Awandelgasse dient als öffentlich zugängliche und multifunktionale Infrastruktur- und Verkehrsfläche für Anlieferung und Entsorgung sowie als Fuss- und Velowegverbindung. Die Freiräume vor den Gebäuden in den Baubereichen B3 und B4 dienen auch dem Aufenthalt; ein angemessener Anteil ist zu begrünen.

Vorzone Mandachstrasse (Art. 35)

Der im Plan bezeichnete Mandach-Vorplatz dient als öffentlich zugänglicher Freiraum für die Erschliessung der Nutzungen des angrenzenden Mandachgebäudes. Mit der im Richtprojekt vorgesehenen Umgebung werden die bestehenden Parkfelder um das Mandachgebäude von bisher 100 auf künftig höchstens 86 reduziert. Die Parkfelder, die beibehalten werden, können in ihrer Oberflächengestaltung erhalten werden (mehrheitlich sickerfähig gestaltet). Bei einer Neugestaltung von Parkfeldern sind diese wiederum überwiegend sickerfähig zu gestalten.

Im Bereich der Vorzone sind ausserdem:

- in Nähe der Gebäudeeingänge Zweiradabstellplätze zu erstellen;
- die Zugänge zu den Gebäuden attraktiv und hindernisfrei zu gestalten;
- ungefähr in deren Mitte ein Durchgang vom Velo- und Fussweg entlang der Mandachstrasse quer über die Vorzone bis zum Mandachgebäude sicherzustellen.

Im Falle von Ersatzneubauten im Baubereich AE kann die Vorzone Mandachstrasse bis zur Verkehrsbaulinie überbaut werden.

Mandach-Vorplatz (Art. 36)

Der im Plan bezeichnete Mandach-Vorplatz dient als öffentlich zugänglicher Freiraum für die Nutzungen des angrenzenden Mandachgebäudes. Im Bereich des Vorplatzes ist eine Bepflanzung mit Bäumen zu erstellen, die ein zusammenhängendes Baumdach bilden, und die Flächen sind überwiegend mit sickerfähigem Belag auszustatten.

5.5 Erschliessung und Parkierung

Zum besseren Verständnis der Vorgaben im Gestaltungsplan dienen die ausführlichen Erläuterungen in den Kapiteln 2.7 und 2.9 zum Erschliessungs- und Parkierungskonzept.

Fuss- und Veloverkehr (Art. 37)

Die Fuss- und Velowege werden in zwei Kategorien unterteilt: Die öffentlichen und die arealinternen Wege. Bei den öffentlichen Wegen wird zwischen der Nutzung durch den Fussverkehr, den Veloverkehr und beidem gemischt unterschieden. Die arealinternen Wege dienen vorwiegend dem Fussverkehr. Die Wege sind diesem zugeteilten Zweck entsprechend auszugestalten.

Auf den öffentlichen Wegen für den Durchgangsverkehr werden Fuss- und Veloverkehr gemischt geführt. Im Bereich der Stationsstrasse wird der Veloverkehr getrennt vom Fussverkehr auf der Fahrbahn geführt. Auf der Awandelgasse werden Fuss- und Veloverkehr gemischt geführt, aber vom Bereich der Anlieferung getrennt. Der öffentliche Weg über den Quartierhof soll ausschliesslich für den Fussverkehr gestaltet sein, der Velodurchgangsverkehr soll nicht über den Quartierhof führen.

Der Raum für den öffentlichen Fussweg im Teilgebiet C zwischen der Buswendeschleife und der Interessenlinie SBB (bzw. künftigen Erschliessungsanlagen der Perrons) ist begrenzt. Unter anderem deswegen wird die Einführung einer Begegnungszone auf der Stationsstrasse angestrebt: die verschiedenen Verkehrsträger würden somit einen geteilten Verkehrsraum nutzen und die Engstelle, bzw. das Konfliktpotenzial könnte verringert werden. Wird die Stationsstrasse nicht als Begegnungszone signalisiert, muss die Fahrbahn von den Fussverkehrsflächen baulich getrennt werden (z.B. mittels leichtem Höhenversatz von ca. 3 cm).

Motorisierter Individualverkehr (Art. 38)

Die Ein- und Ausfahrt für Motorfahrzeuge aus dem Geltungsbereich in das umliegende Strassennetz ist nur von der Stationsstrasse in die Mandachstrasse und von der Awandelgasse via Industriestrasse oder Stationsstrasse in die Mandachstrasse zulässig. Die im Plan bezeichnete Stationsstrasse und Vorzone Mandachstrasse sowie die Awandelgasse können durch Motorfahrzeuge zu Zwecken der Arealerschliessung, zur Parkierung, zur Ver- und Entsorgung sowie zur Anlieferung befahren werden.

Der Fuss- und Veloweg nördlich der Baubereiche C1 und C2 darf in Ausnahmefällen (z.B. durch Notfall-, Unterhalts-, Umzugs-, Entsorgungs- und Anlieferungsfahrzeugen) befahren werden. Damit ist die Erschliessung des Gewerbes am Bahnhof gewährleistet.

Tiefgaragen (Art. 39)

Jedes der drei Teilgebiete A, B und C weist höchstens eine Zufahrtsmöglichkeit zur Tiefgarage auf. Somit ist eine zeitlich und räumlich unabhängige Parkierungslösung sichergestellt. Es besteht jedoch die Möglichkeit, mehrere bzw. alle Teilgebiete über eine gemeinsame Zufahrt (Zufahrt T1) zu erschliessen. Im Rahmen der Überarbeitung des Siegerprojekts aus dem Studienauftrag zum Richtprojekt für den Gestaltungsplan wurden zahlreiche Varianten für unterschiedliche Zufahrten für die unterirdische Parkierung untersucht. Der Gestaltungsplan stellt einerseits sicher, dass die Gebiete unabhängig entwickelt werden können und andererseits, dass die Verkehrsbelastung über die Stationsstrasse und Awan- delgasse geringgehalten wird.

Zufahrt T1 (Teilgebiet A):

Die Zufahrtsrampe T1 im Bereich der Industriestrasse ist zwingend zu erstellen. Über die Zufahrt T1 muss die Mehrheit der unterirdischen Parkplätze in der Tiefgarage erschlossen werden. Die Tiefgarage nimmt alle Parkplätze für die Bewohnerschaft, der Angestellten der Betriebe im Teilgebiet A und B und optional Besuchende der Wohnungen auf.

Weitere Zufahren T2 (Teilgebiet B) und T3 (Teilgebiet C)

Ob die Zufahrtsrampe T2 im Teilgebiet B erstellt wird, wird aufgrund des Bedarfs und der weiteren Projektierung ermittelt. Bei einer Erstellung ist diese in das Gebäudevolumen des Baubereichs B4 zu integrieren und über die Stationsstrasse zu erschliessen. Mittels baulicher Massnahmen (z.B. Absperrgitter) wird sichergestellt, dass höchstens 100 Parkplätze über die Zufahrt T2 erschlossen werden.

Gleiches gilt auch für die Parkplätze für die Zufahrt T3, die bei Erstellung in das Gebäude im Baubereich C2 zu integrieren ist. Mit diesen Vorgaben wird die Anzahl Zu- und Wegfahrten von Personenwagen über die Stationsstrasse geringgehalten. Die Zufahrt T3 kann entweder als Rampe oder als Fahrzeugaufzug ausgestaltet werden.

Mit dem Verkehrsbericht wird nachgewiesen, dass mit den drei Zufahrtsmöglichkeiten eine dem Bedarf entsprechende unterirdische Parkierung erschlossen werden kann.

Autoabstellplätze (Art. 40)

Die Anordnung der Autoabstellplätze für die Bewohnerschaft hat grundsätzlich unterirdisch zu erfolgen; die oberirdischen Abstellplätze dienen ausschliesslich der Parkierung für Besuchende der Wohnnutzungen, der Kundschaft und Angestellten von Gewerbe-, Verkaufs und Gastroflächen sowie dem Park+Rail, Carsharing und Fahrdiensten.

Berechnung Parkplatzbedarf:

Die nutzungsbezogene Bestimmung und Zuordnung des Parkplatzbedarfs richtet sich nach den Berechnungsvorgaben der vom Regierungsrat verabschiedeten kantonalen Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen (Ausgabe vom Oktober 1997), wobei gemäss Gestaltungsplan für den Grenzbedarf für die Wohnnutzung maximal ein Abstellplatz pro Wohnung vorzusehen ist. Mit diesem Zusatz wird der wesentliche Unterschied zwischen der Wegleitung 1997 und Wegleitung 2018 aufgehoben und somit die Parkplatzberechnung der Wegleitung 2018 gerecht.

Gemäss Gestaltungsplan gilt in Ergänzung zur Wegleitung ein reduzierter Parkplatzbedarf für Alterswohnungen von jeweils einem Abstellplatz für drei Wohnungen. Für das

Alterszentrum mit Pflegezimmern gilt gemäss Gestaltungsplan 0.5 Abstellplätze/Bett für Beschäftigte und 0.3 Abstellplätze/Bett für Besuchende.

Höchstzahl an Parkplätzen:

Gesamthaft dürfen den Nutzungen im Gestaltungsplangebiet maximal 485 Abstellplätze zugeordnet werden. Die Höchstzahl oberirdischer Autoabstellplätze wird je Teilgebiet im Gestaltungsplan wie folgt festgelegt:

- Teilgebiet A: 86 Abstellplätze
- Teilgebiet B: 2 Abstellplätze
- Teilgebiet C: keine Abstellplätze
- Teilgebiet D: 30 Abstellplätze

Zwischennutzung:

Für die befristete Dauer einer Zwischennutzung oder einer Bauphase ist die Überschreitung der Maximalanzahl an oberirdischen Autoabstellplätzen zulässig. Allerdings muss eine Zwischennutzung über mehrere Jahre möglichst vermieden werden, sodass diese langfristig nicht ein unattraktives Bahnhofumfeld zur Folge haben.

Markierung:

Bei den Abstellplätzen für die Park+Rail-Anlage ist bei der Realisierung mit geeigneten Massnahmen (z.B. Markierung als P+R) sicherzustellen, dass keine Fremdnutzung erfolgt.

Weitere Regelungen und Mobilitätskonzepte:

Der Bedarf an unterirdischen Autoabstellplätzen eines Teilgebiets kann in einem anderen Teilgebiet gedeckt werden. Die Mindestanzahl an Abstellplätzen kann mit einem Mobilitätskonzept unterschritten werden. Eine angemessene Anzahl der Abstellplätze soll mit Ladestationen für Elektroautos ausgestattet werden. Von den Abstellplätzen ohne Ladestation soll eine angemessene Anzahl mit Leerrohren ausgestattet werden, damit bei zukünftig grösserer Nachfrage zusätzliche Abstellplätze mit Ladestationen ausgerüstet werden können. Der angemessene Bedarf wird im Rahmen der Projektierung ermittelt und auf den Wohnungsmix und die Zielgruppen abgestimmt.

Zweiradabstellplätze (Art. 41)

Die mindestens nachzuweisende Anzahl an Velo-Abstellplätzen (Grundbedarf) bemisst sich nach den Richtwerten der VSS-Norm 40 065. Die Velo-Abstellplätze sind im gesamten Geltungsbereich sicher und gut zugänglich an geeigneten Lagen zu erstellen; mindestens 25 % der Abstellplätze des Grundbedarfs sind als Kurzzeit-Abstellplätze auszuführen und ebenerdig in der Nähe der Eingangsbereiche anzuordnen.

Im Teilgebiet C sind zusätzlich zum Grundbedarf mindestens 150 bis maximal 200 Zweiradabstellplätze für die Benutzenden des Bahnhofs nachzuweisen; sämtliche dieser Abstellplätze sind oberirdisch und gedeckt sowie innerhalb der Baubereiche oder direkt an diese angrenzend anzuordnen. Die regionale «E-Bikestation» gemäss Richtplan Unterland ist integraler Bestandteil der Abstellplatzanlage.

Für Motorräder ist eine angemessene Anzahl Abstellplätze zu erstellen. Oberirdische Abstellplätze für Motorräder sind zulässig, sofern sich diese gut in die Umgebung einfügen und eine hohe Aufenthaltsqualität gewährleistet bleibt.

Abstellplätze für Kinderwagen (Art. 42)

In den Wohngebäuden sind in der Nähe der Hauseingänge genügend grosse Abstellflächen für Kinderwagen, Rollstühle, Gehhilfen und dergleichen bereitzustellen.

6 Interessenabwägung

Stehen den Behörden laut Art. 3 der Raumplanungsverordnung (RPV) bei Erfüllung und Abstimmung raumwirksamer Aufgaben Handlungsspielräume zu, so wägen sie die Interessen gegeneinander ab, indem sie die betroffenen Interessen ermitteln sowie beurteilen und dabei insbesondere die Vereinbarkeit mit der anzustrebenden räumlichen Entwicklung und die möglichen Auswirkungen berücksichtigen. Die Ziele und Grundsätze des Raumplanungsgesetzes (RPG) bilden dabei die Grundlage für die Interessenabwägung.

6.1 Ermittlung der Interessen

Siedlungsentwicklung

In Art. 1 und 3 RPG werden die Ziele und Grundsätze der Raumplanung aufgeführt. So ist insbesondere die Siedlungsentwicklung unter Berücksichtigung einer angemessenen Wohnqualität nach innen zu lenken und es sind kompakte Siedlungen zu schaffen. Wohn- und Arbeitsgebiete sind einander zweckmässig zuzuordnen und schwergewichtig an Orten, die auch mit dem öffentlichen Verkehr angemessen erschlossen sind, zu planen. Es sind Massnahmen zur besseren Nutzung der brachliegenden oder ungenügend genutzten Flächen in Bauzonen zu treffen.

Verkehr

Gemäss Art. 3 Abs. 3a RPG sollen Wohn- und Arbeitsgebiete schwergewichtig an Orten geplant werden, die auch mit dem öffentlichen Verkehr angemessen erschlossen sind. Zudem wird der Erhalt und die Schaffung von Rad- und Fusswegen verlangt (Art. 3 Abs. 3c RPG).

Freiraum

Gemäss Art. 3, Abs 3e RPG sollen Siedlungen viele Grünflächen und Bäume enthalten. Der Qualität der Freiräume kommt bei einer Verdichtung eine hohe Bedeutung bei. Qualitätsvolle, vielseitig nutzbare und gut aneigenbare Freiräume tragen zum Wohlbefinden der Benutzenden bei und können so zur Akzeptanz von Innenentwicklungsmassnahmen einen Beitrag leisten.

Umwelt

Gemäss Art. 1 und 3 RPG sind die natürlichen Lebensgrundlagen wie Boden, Luft, Wasser, Wald und die Landschaft zu schützen. Wohngebiete sollen vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen wie Luftverschmutzung, Lärm und Erschütterungen möglichst verschont werden. In Kapitel 2 des vorliegenden Berichts wurde ermittelt, dass bezüglich der Umwelt insbesondere die Themen Lärm und Klimaanpassung betroffen sind.

6.2 Bewertung und Abwägung

Siedlungsentwicklung und Verkehr

Das gemäss Richtplan als Mischgebiet (Wohnen und Arbeiten) ausgewiesene Bahnhofsgelände ist ein Schlüsselgebiet in der regionalen Raumentwicklung. Niederhasli ist dem Handlungsraum Landschaft unter Druck zugewiesen. In diesem sind Potenziale innerhalb der bestehenden Bauzonen im Einzugsbereich des öffentlichen Verkehrs zu aktivieren und attraktive Ortszentren zu schaffen. Das Areal liegt in der ÖV-Gütekategorie C (mittelmässige Erschliessung). Mit den geplanten Busverbindungen gemäss kommunalem Richtplan und dem geplanten Doppelspurausbau gemäss kantonalem Richtplan dürfte die Erschliessungsqualität und Bedeutung des Bahnhofs Niederhasli mittel- bis langfristig steigen. Der Bahnhof ist auch ein Ziel des nichtmotorisierten Verkehrs. Mehrere Fuss- und Velowege des kommunalen Richtplans führen über das Gebiet. Die Interessen von Innentwicklung und verkehrlicher Erschliessung sind im Gestaltungsplan gut aufeinander abgestimmt. Die Entwicklung eines neuen Quartiers mit einer gegenüber einer Regelbauweise in der Zentrumszone erhöhten, aber dennoch massvollen baulichen Dichte unmittelbar am Bahnhof Niederhasli entspricht den Zielen der Richtplanung. Mit den vorgeschriebenen Erdgeschossnutzungen wird eine der Erschliessung entsprechende Zentrumsqualität geschaffen.

Freiraum und Lokalklima

In Gebieten mit hoher baulicher Dichte ist gemäss Richtplan auf eine gute Freiraumversorgung zu achten. Gemäss kommunalem Richtplan ist insbesondere die Grünachse Niederglatt-Bahnhof Niederhasli-Mettmenhasli zu integrieren. Die Freiraumversorgung ist sorgfältig mit den Interessen von Innenentwicklung und Verkehr abzuwägen. Der Parkierungs- und der Freiraumbedarf stehen grundsätzlich in Konkurrenz zueinander. Mit dem Richtprojekt wird aufgezeigt, wie die unterirdische Parkierung effizient ausgeführt werden kann und öffentliche Platz- und Grünräume in hoher Qualität geschaffen werden. Die Grünachse wird von Unterbauung mehrheitlich freigehalten und für das Erholungsbedürfnis aufgewertet. Darüber hinaus werden ökologisch wertvolle Grünflächen sowie genügend Wurzelraum für Bäume sichergestellt. Mit den Vorschriften bezüglich Mindestgrünflächen, Begrenzung der Unterbauung und Mindestanzahl mittel- bis grosskroniger Bäume wird die Umsetzung von ausgewogenen Projekten gesichert.

Bezüglich Klimaanpassung wurde in der Analyse des heutigen Zustands eine unbefriedigende Situation bezüglich Hitzebelastung festgestellt. Mit der Gebäudesetzung im Gestaltungsplan werden die Kaltluftströme berücksichtigt und die Durchlüftung verbessert. Mit der Schaffung von Grünvolumen und Grünflächen wird das Lokalklima zusätzlich verbessert. Andere betroffene Interessen werden dadurch nicht beeinträchtigt.

Lärmschutz

Gemäss Art. 22 des Umweltschutzgesetzes (USG) vom 7. Oktober 1983 und Art. 31 der Lärmschutzverordnung (LSV) vom 15. Dezember 1986 werden Baubewilligungen für Neubauten mit lärmempfindlichen Räumen oder wesentliche Änderungen grundsätzlich nur erteilt, wenn die Immissionsgrenzwerte (IGW) der LSV eingehalten werden können. Mit dem Lärmgutachten vom 7. Februar 2024 wird die Einhaltung der Belastungsgrenzwerte im Richtprojekt nachgewiesen. Ausnahmebewilligungen sind nicht notwendig. Mit dem Gestaltungsplan wird demnach der Lärmschutz gewährleistet. Es sind keine Konflikte mit anderen betroffenen Interessen zu erwarten.

6.3 Fazit

Die betroffenen Interessen wurden abgewogen und im Gestaltungsplan ihrer Bedeutung entsprechend berücksichtigt. Der private Gestaltungsplan «Im Farn/Bahnhof» steht im Einklang mit den Zielen und Grundsätzen der übergeordneten Raumplanung und mit der Richtplanung.

Mit dem vorliegenden Gestaltungsplan werden die wesentlichen Eckpunkte des Siegerprojekts aus dem Studienauftrag festgelegt. Die wichtigsten städtebaulichen Prinzipien und die Freiraumqualitäten sind in den Vorschriften gesichert. Damit werden die notwendigen Rahmenbedingungen für eine der örtlichen Situation angepasste, wirtschaftlich tragfähige und nachhaltige Weiterentwicklung in der Zentrumszone geschaffen.

7 Gestaltungsplanverfahren

7.1 Verfahrensablauf

Ablauf	Zeitraum, voraussichtlich
Entwurf Gestaltungsplan	Juni bis März 2023
Erste Vorprüfung kantonale Baudirektion	4. April bis 28. Juli 2023
Überarbeitung und Bereinigung	August 2023 bis März 2024
Anhörung und öffentliche Auflage (mind. 60 Tage)	Ab April 2024
Zweite kantonale Vorprüfung Baudirektion	Ab April 2024
Bereinigung und Einwendungsbericht	...
Beschluss durch Gemeinderat	...
Beschluss durch Gemeindeversammlung	...
Genehmigung durch kantonale Baudirektion	...
Inkraftsetzung durch Gemeinderat	...

7.2 Kantonale Vorprüfung

Mit Gemeinderatsbeschluss vom 4. April 2023 wurde der Gestaltungsplan bei der Baudirektion zur ersten kantonalen Vorprüfung eingereicht. Unter der Federführung des Amtes für Raumentwicklung (ARE) wurden die kantonalen Amtsstellen eingeladen, sich zu den vorliegenden Planunterlagen zu äussern.

Mit Schreiben vom 28. Juli 2023 hat die Baudirektion den Gestaltungsplan unter Auflagen gesamthaft positiv beurteilt und festgehalten, dass mit dem Gestaltungsplan eine qualitative Zentrumsentwicklung am Bahnhof Niederhasli sichergestellt sei. Die Vorlage steht im Einklang mit den richtplanerischen Vorgaben.

Die Auflagen und Empfehlungen aus der Vorprüfung wurden geprüft und im vorliegenden bereinigten Stand für die öffentliche Auflage mehrheitlich berücksichtigt. Gemäss der Empfehlung der Baudirektion wird der Gestaltungsplan gleichzeitig zur öffentlichen Auflage zu einer weiteren kantonalen Vorprüfung eingereicht.

7.3 Öffentliche Auflage

Das nach § 7 des Planungs- und Baugesetzes (PBG) vorgeschriebene Mitwirkungsverfahren wird ab April 2024 durchgeführt. Während der Auflage von mindestens 60 Tagen kann sich jedermann zum Planinhalt äussern und schriftliche Einwendungen dagegen einbringen.

Um die Inhalte der Vorlage anschaulich zu vermitteln, wird eine öffentliche Informationsveranstaltung durchgeführt.

Im Anschluss an die Mitwirkungsphase werden die Einwendungen geprüft und der Gestaltungsplan allenfalls bereinigt überarbeitet. Über die nicht berücksichtigten Einwendungen wird ein Bericht erstellt.

7.4 Anhörung

Gemäss § 7 PBG sind nach- und nebengeordnete Planungsträger bei der Aufstellung von Nutzungsplänen rechtzeitig anzuhören. Folgende Planungsträger werden parallel zur öffentlichen Auflage um Stellungnahme innert 60 Tagen gebeten:

- Gemeinden Dielsdorf, Niederglatt, Oberglatt, Regensdorf, Rümlang, Steinmaur
- Planungsregion Zürcher Unterland