

Gemeinde Bassersdorf

Städtebaulicher Studienauftrag «Bahnhofgebiet Nord» Bassersdorf

Bericht des Beurteilungsgremiums

10. November 2023



Veranstalterinnen:**SBB AG**

Immobilien Development
Vulkanplatz 11
8048 Zürich

Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich

Amt für Mobilität
Neumühlequai 10
8090 Zürich

Gemeinde Bassersdorf

Bau und Werke
Karl Hügin-Platz 1
8303 Bassersdorf

Verfahrensbegleitung:**Eckhaus AG****Städtebau Raumplanung**

Rousseustrasse 10
8037 Zürich
+41 44 545 30 10
www.eckhaus.ch

Claudio Grünenfelder
Timo Setz

Titelbild: Siegerprojekt «CITTA VERDE»
(Planungsteam Nr. 3: Armon Semadeni / Balliana Schubert / mrs)

Inhalt

1	Einleitung	4
1.1	Ausgangslage.....	4
1.2	Grundeigentum.....	5
1.3	Planungsabsichten und Handlungsbedarf	6
2	Aufgabenstellung (Auszug Programm)	8
2.1	Ziele	8
2.2	Perimeter.....	8
2.3	Städtebau.....	10
2.4	Nutzungen	10
2.5	Wirtschaftlichkeit.....	10
2.6	Freiraum.....	11
2.7	Mobilität	11
3	Verfahren	12
3.1	Verfahrensart.....	12
3.2	Veranstalterinnen	12
3.3	Verfahrensbegleitung	12
3.4	Beurteilungskriterien.....	12
3.5	Beurteilungsgremium	13
3.6	Planungsteams	14
3.7	Entschädigung / Weiterbearbeitung	15
4	Vorprüfung / Beurteilung / Empfehlungen	16
4.1	Vorprüfung.....	16
4.2	Beurteilung.....	16
4.3	Empfehlungen zur Weiterbearbeitung	17
5	Schlussfolgerungen	18
6	Genehmigung	19
7	Würdigung Projektvorschläge	20
7.1	Planungsteam 3, Projektvorschlag «CITTA VERDE» Empfehlung zur Weiterbearbeitung	22
7.2	Planungsteam 1, Projektvorschlag «MITTE»	30
7.3	Planungsteam 2, Projektvorschlag «EN PASSAGE»	38

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Bahnhofgebiet Nord und Süd Bassersdorf

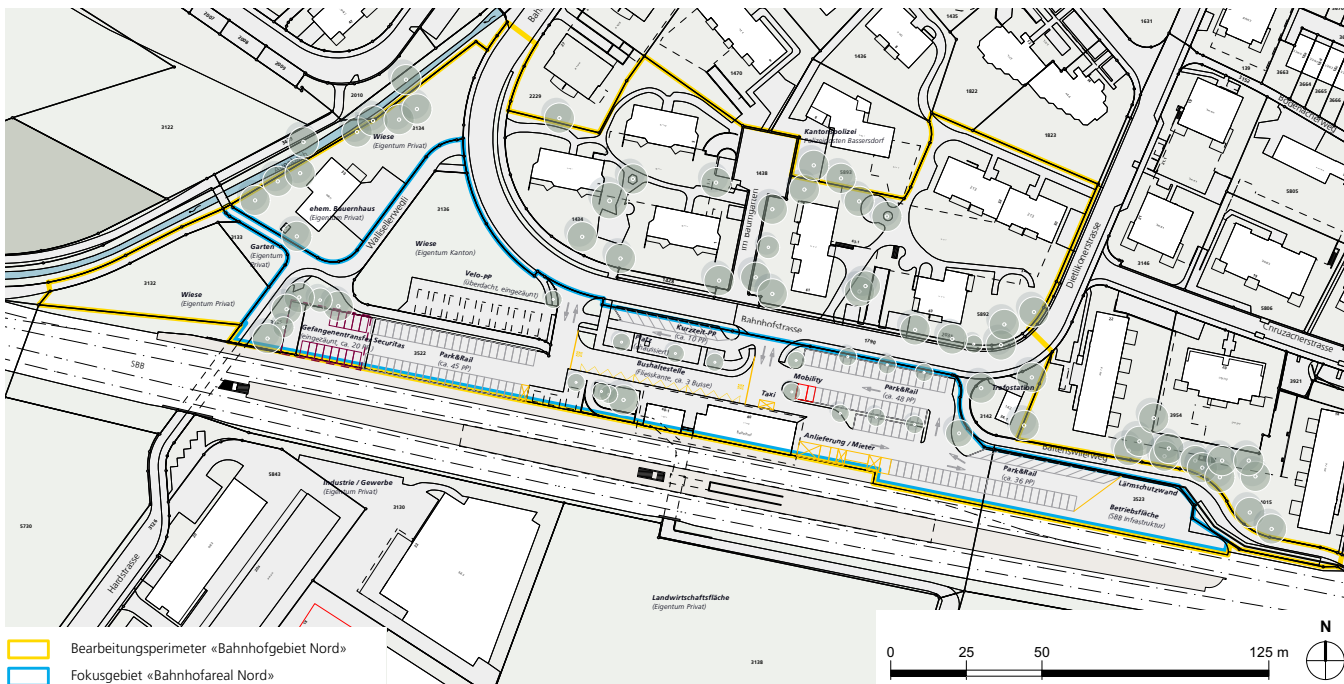
Das Gebiet rund um den Bahnhof Bassersdorf unterliegt künftig einem starken Wandel. Mit der Projektierung des «MehrSpur Zürich-Winterthur» und der Neuplanung der Bahninfrastrukturanlagen (Gleise, Perrons und Bahnzugänge) ergeben sich bauliche Veränderungen. Dies führt unter anderem zum Rückbau des Aufnahmegebäudes und der Neukonzeption des Bushofs. Zudem ist geplant, die Glattalbahn langfristig von Kloten bis Bassersdorf zu verlängern. Mit der Gesamtrevision der Nutzungsplanung (BZO) war vorgesehen die Parzellen des Bahnhofgebiets Nord einer neuen Zentrumszone Bahnhof ZB 4.2 zuzuweisen. Damit soll ein grosses Potenzial für eine bauliche Entwicklung und eine Neukonzeption des Bahnhofgebiets Nord geschaffen werden. Auch südlich des Bahnhofs wird mit der Gesamtrevision der BZO eine Entwicklung zu hochwertigen Mischnutzungen angestrebt.

Im Juni 2022 setzte der Bassersdorfer Souverän die gesamtrevidierte Bau- und Zonenordnung fest, Ende August 2022 wurden die Unterlagen der kantonalen Baudirektion zur Genehmigung eingereicht. Die kantonale Baudirektion wies nun wichtige Änderungen der Vorlage zurück: Die Ein- und Umzonungen in eine Zentrumszone wurde für folgende Gebiete nicht genehmigt: Nördlich des Bahnhofs mit dem Bahnhofsvorbereich bis zum Auenbach und dem Gebiet "Im Baumgarten". Der Gemeinderat hat gegen die teilweise Nichtgenehmigung nicht rekurrert, damit die übrigen Bestimmungen für anstehende Bauvorhaben rasch in Kraft gesetzt werden können. Die Nichtgenehmigung der neuen Zentrumszone schränkt die gewünschte, weitere Entwicklung von Bassersdorf ein. Die Ein- und Umzonung in einer zeitnahen Teilrevision der BZO wird deshalb geprüft

Bahnhofareal Nord & Mobilitätsangebote

Der Bahnhof Bassersdorf ist mit den S-Bahnlinien S-7 (Winterthur-Zürich-Rapperswil), S-24 (Zug-Zürich-Thayngen) sowie der Nacht-SN-7 (Stäfa-Zürich-Bassersdorf) gut ans Zürcher S-Bahnnetz angebunden. Ab dem Bushof, auf der Nordseite des Bahnhofs, verkehren heute vier Buslinien (Linien 660, 765, 766, 769) mit direkten Verbindungen nach Winterthur, Zürich Flughafen, Dietlikon, und Kloten.

Ausgangslage Bahnhof Bassersdorf (1:2'500)



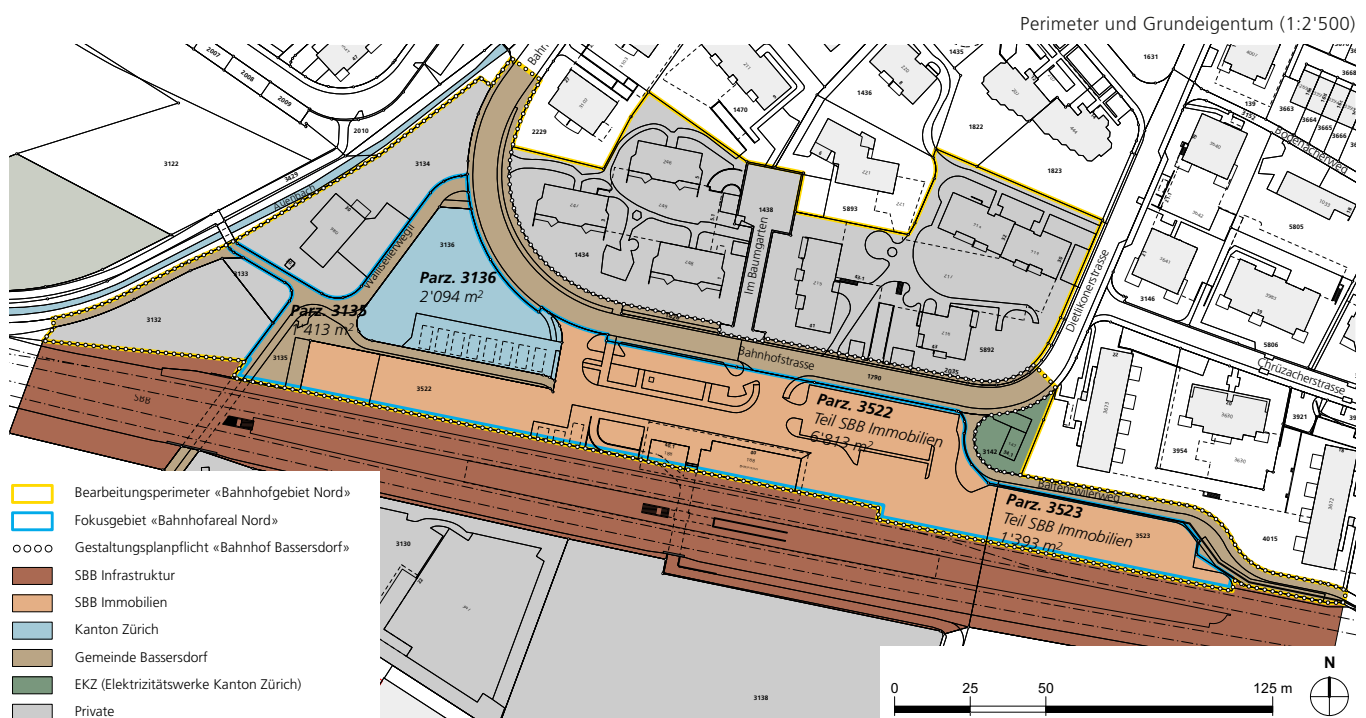
Das Aufnahmegebäude aus den 1970-er Jahren beinhaltet einen AVEC-Shop und einem Coiffeur im Erdgeschoss sowie eine 4.5 Zimmer-Wohnung im Obergeschoss.

Der Freiraum wird heute dominiert durch Stellflächen des ruhenden Verkehrs. Rund 122 Park&Rail-, 10 Kurzzeit-, 2 Interventions-, 1 Taxi- und 2 Mobilityabstellplätze, mehrere Veloabstellanlagen mit rund 180 gedeckten Abstellplätzen befinden sich auf dem Areal. Am westlichen Perronende befindet sich eine eingezäunte Transferfläche für den Gefangenentransport, welche künftig nicht mehr benötigt wird. Im östlichen Teil des Fokusgebiets liegt eine Betriebsfläche der SBB Infrastruktur.

1.2 Grundeigentum

Das «Bahnhofareal Nord» umfasst vier Parzellen mit einer Gesamtfläche von 11'713 m². Davon befinden sich 1'413 m² im Eigentum der Gemeinde Bassersdorf (Strassenparzellen) sowie 2'094 m² im Eigentum des Kanton Zürich. Die restliche Fläche verteilt sich auf zwei Teilflächen von Parzellen im Besitz der SBB Immobilien mit 6'813 m² und 1'393 m². Für das gesamte Fokusgebiet «Bahnhofareal Nord» wird eine Gestaltungsplanpflicht festgelegt.

Grundeigentümerin	Kat.-Nr.	Grundstücksfläche (GSF) [m ²]	Anrechenbare Grundstücksfläche (aGSF) [m ²]		Anteil aGSF [%]	
Gemeinde Bassersdorf	3135	1'413	0	0		
Kanton Zürich	3136	2'094	2'094	20		
SBB Immobilien	Teilfläche 3522	6'813	6'813	66		80
SBB Immobilien	Teilfläche 3523	1'393	1'393	14		
		11'713	10'300	100		



1.3 Planungsabsichten und Handlungsbedarf

Die drei Grundeigentümerinnen SBB AG, Kanton Zürich (vertreten durch das Amt für Mobilität AFM) und die Gemeinde Bassersdorf führten gemeinsam das Verfahren zum einstufigen städtebaulichen Studienauftrag «Bahnhofgebiet Nord» durch.

Die drei Veranstalterinnen haben aufgrund der unterschiedlichen Bedürfnissen ihren spezifischen Handlungsbedarf und gemeinsame Planungsabsichten definiert:

Gemeinsame Planungsabsichten

Die Veranstalterinnen wollen, dass bei der Entwicklung des Bahnhofgebiets eine hohe Qualität hinsichtlich der ökologischen, ökonomischen und sozialen Dimensionen der Nachhaltigkeit erreicht wird. Hierzu zählen insbesondere auch eine hohe Aufenthaltsqualität, eine hohe städtebauliche und architektonische Qualität wie auch eine hohe Qualität der Freiräume und der Verkehrserschliessung.

Der Bahnhof Bassersdorf soll als zentraler Orientierungs-, Ankunfts- und Umsteigeort fungieren und optimale Umsteigebeziehungen für Reisende des öffentlichen Verkehrs sicherstellen. Zudem soll das Bahnhofsumfeld als attraktiver Aufenthaltsort mit klimaangepassten Freiräumen gestaltet sein. Darüber hinaus soll eine hochwertige und dichte Bebauung mit publikumsorientierten Angeboten in den Erdgeschossen und einer dem Standort entsprechenden Nutzung realisiert werden.

Die Entwicklung soll nach einem Gesamtkonzept erfolgen, weshalb die drei GrundeigentümerInnen (SBB, Kanton Zürich, Gemeinde Bassersdorf) gemeinsam das Verfahren zum städtebaulichen Studienauftrag «Bahnhofgebiet Nord» Bassersdorf veranstalteten. Anhand des städtebaulichen Studienauftrags wurden die städtebaulichen Transformations- und Verdichtungspotenziale sowie die potentielle Nutzungsverteilung ausgelotet.

Die drei Veranstalterinnen beabsichtigen den Bahnhof Bassersdorf in Ergänzung zum bestehenden Ortszentrum, als Dienstleistungszentrum mit Bahnhofsnutzungen, zu einem attraktiven und gemischt genutzten Zentrumsgebiet weiterzuentwickeln.

Planungsabsichten SBB

Die SBB beabsichtigt am Bahnhof Bassersdorf einen attraktiven Lebensraum mit optimaler Anordnung der verkehrlichen Funktionalitäten und einer Bebauung mit vorwiegend Wohnnutzung in den oberen Geschossen und publikumsorientierten Erdgeschossen zu schaffen, welcher in das Ortsbild der Gemeinde Bassersdorf eingebunden wird und sich zugleich als Areal mit erkennbarer Identität entfalten kann. Das Areal soll aufgrund der Entwicklung künftig noch besser mit der unmittelbaren Umgebung vernetzt werden.

Planungsabsichten Kanton Zürich

Der Kanton Zürich beabsichtigt einerseits eine Auslegeordnung über die Nutzungsmöglichkeiten seiner Parzelle zu erhalten. Soweit dies unter Berücksichtigung der von ihm zu verfolgenden öffentlichen Interessen möglich ist, besteht das Interesse an einer möglichst wirtschaftlichen Nutzung.

Andererseits beabsichtigt der Kanton einen zielführenden Prozess zu führen, um eine raumplanerisch, ortsbaulich und insbesondere auch verkehrlich zweckmässige Gesamtlösung für die zukünftige Weiterentwicklung des Bahnhofgebiets Nord auszuloten.

Planungsabsichten Gemeinde Bassersdorf

Die Gemeinde Bassersdorf hat mit der «Entwicklungsstrategie Bassersdorf 2030» und dem kommunalen Richtplan wichtige planerische Strategien und Grundlagen für die künftige Entwicklung geschaffen. Ein Schlüsselement stellt die Entwicklung des Bahnhofgebiets dar.

Die Gemeinde Bassersdorf beabsichtigt:

- Die Nutzung des Bahnhofsgeländes Nord für öffentliche Funktionen, hauptsächlich einer optimierten verkehrlichen Erschliessung der Gemeinde mit dem öffentlichen Verkehr;
- Eine hohe ortsbauliche Qualität der Entwicklung mit adäquaten, klimaanepassten Freiräumen und hoher Aufenthaltsqualität;
- Eine Nutzungsmischung in sinnvoller Ergänzung zu den aktuellen Nutzungen im Zentrum von Bassersdorf (hauptsächlicher Versorgungsschwerpunkt);

Planungsrechtliche Grundlage für Projektentwicklung schaffen

Mit dem Verfahren zum Studienauftrag wurde ein städtebauliches Konzept gesucht, welches im Sinne eines Zielbildes die Entwicklungsvorstellungen der drei Veranstalterinnen konsolidiert und die Grundlage für die nachfolgenden Planungsschritte und Projektentwicklungen bildet.

Es ist vorgesehen für den Perimeter Fokusgebiet «Bahnhofareal Nord» das Ergebnis aus dem Studienauftrag zum Richtkonzept für den nachfolgenden Gestaltungsplan weiterzuentwickeln. Grundvoraussetzung für die nachfolgende Projektierung bildet die Erlangung eines rechtskräftigen Gestaltungsplans. Die Projektierungsphase wurde nicht in Aussicht gestellt.

2 Aufgabenstellung (Auszug Programm)

2.1 Ziele

Mit der Neugestaltung des «Bahnhofgebiets Nord» wurden folgende Zielsetzungen verfolgt:

- Weiterentwicklung des «Bahnhofgebiets Nord» als eigenständig und gut ins Ortsbild eingebundenes attraktives, gemischt genutztes Gebiet mit öffentlichen Nutzungen in den Erdgeschossen als Ergänzung zu den aktuellen Nutzungen im Zentrum von Bassersdorf und Wohnnutzungen in den Obergeschossen;
- Entwicklung einer einmaligen und ortsspezifischen Identität;
- Räumliche und atmosphärische Basis für eine soziale Belebung;
- Übersichtlicher, effizienter und sicherer Mobilitätshub mit optimaler Abwicklung der verschiedenen Mobilitätsbedürfnisse (Zug, Bus, Tram, MIV, Velo, Fussgänger*innen);
- Hochwertige, aufenthaltsfreundliche Freiräume mit überdurchschnittlichen landschaftsarchitektonischen und lokalklimatischen Qualitäten;
- Kreativer Umgang mit den anspruchsvollen Rahmenbedingungen, welcher zu einem umsetzbaren und nachhaltigen Projektvorschlag führt.

2.2 Perimeter

Gesucht wurde ein gesamtheitliches städtebauliches Konzept im Bearbeitungsperimeter «Bahnhofgebiet Nord» und vertiefte Vorschläge für das Fokusgebiet «Bahnhofareal Nord».

Bearbeitungsperimeter «Bahnhofgebiet Nord» und Fokusgebiet «Bahnhofareal Nord»

Für die Erlangung einer gesamtheitlichen Entwicklungsvorstellung über das gesamte Gebiet der geplanten Zentrumszone wurden die privaten Areale nördlich der Bahnhofstrasse und westlich des Wallisellerwegli in den Bearbeitungsperimeter «Bahnhofgebiet Nord» einbezogen. Im Rahmen des städtebaulichen Konzepts wurden die Entwicklungspotenziale und Schnittstellen aufgezeigt und geklärt. Der Fokus lag auf der Klärung der Potenziale für die bauliche Entwicklung und der Schaffung neuer, attraktiver Freiräume in Abstimmung auf die Bedürfnisse und Raumansprüche der unterschiedlichen Mobilitätsformen.

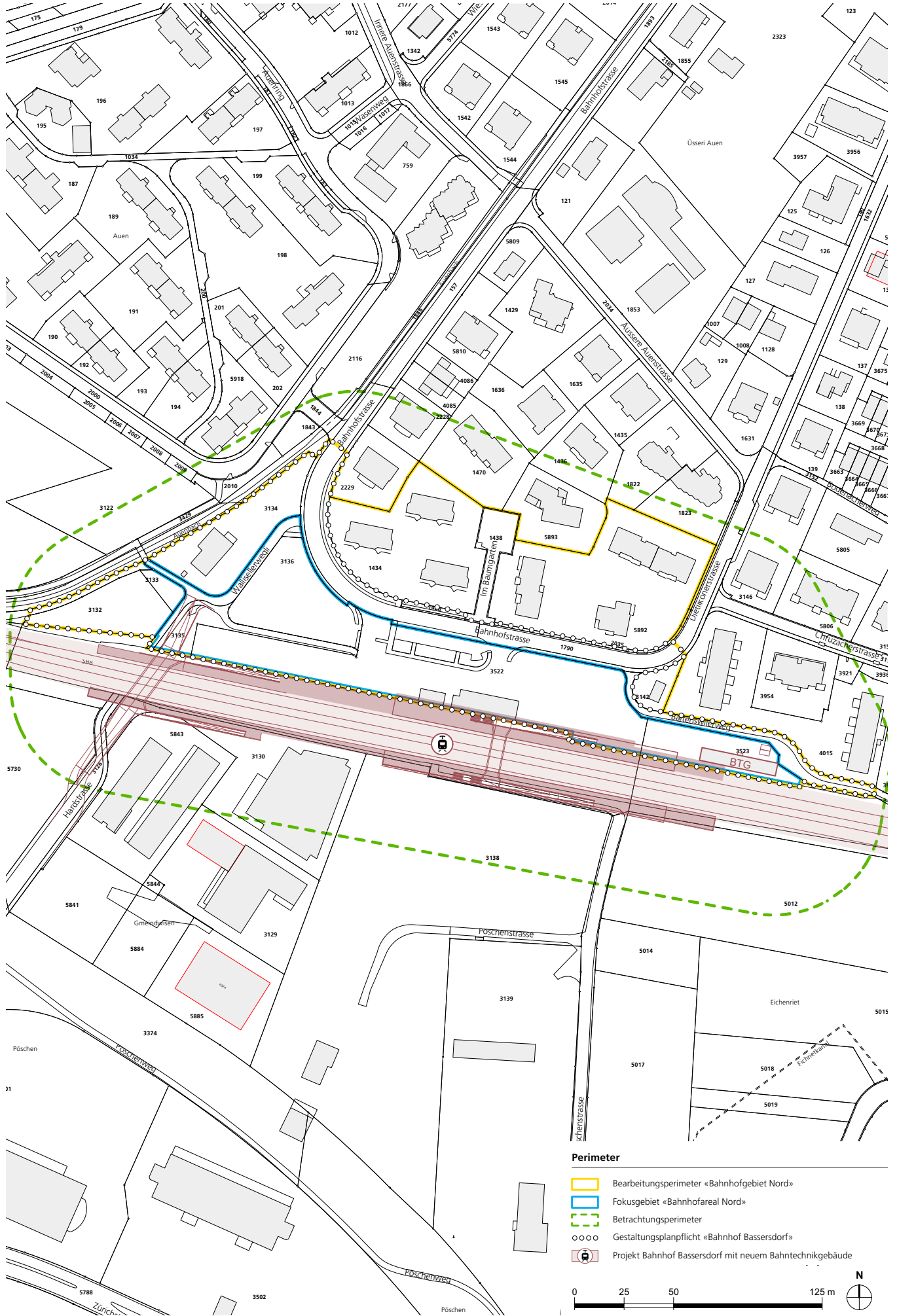
Das Fokusgebiet «Bahnhofareal Nord» umfasste die vier Parzellen im Eigentum der drei Veranstalterinnen (SBB, Kanton, Gemeinde). Innerhalb dieses Perimeters besteht der grösste Handlungsspielraum (Eigentumsverhältnisse) respektive auch der grösste Handlungsbedarf. Deshalb wurde in diesem Fokusgebiet das städtebauliche Gesamtkonzept konkretisiert und unter Berücksichtigung der anspruchsvollen Rahmenbedingungen (Lärm, Störfall, NIS, Mobilitätsansprüche) vertieft.

Betrachtungsperimeter

Der Betrachtungsperimeter umfasste die angrenzenden Gebiete nördlich und südlich des Gleisfelds. Dieser Perimeter war relevant für die Klärung der Beziehungen und Schnittstellen zu den bestehenden Siedlungsteilen nördlich des Gleisfelds und der geplanten Entwicklung im Süden.

In diesem Perimeter sollte die lagespezifische Identität des Ortes, die Anbindung an das historische Zentrum des Dorfes sowie die Adressbildung geklärt werden.

Für Themen wie Quartiervernetzung, ortsbaulicher Kontext oder funktionale Bezüge wurde der Betrachtungsperimeter nach Bedarf entsprechend erweitert. Gleiches galt bei veränderten Verkehrsführungen für den MIV und den ÖV im Bahnhofsbereich, indem die verkehrliche Betrachtung auf die Anschlussknoten in der Baltenswilerstrasse ausgeweitet wurde.



2.3 Städtebau

Für die Erlangung einer gesamtheitlichen Entwicklungsvorstellung über das Gebiet galt es, abgestimmt auf die verkehrlichen Rahmenbedingungen, Aussagen zur künftigen städtebaulichen Konzeption zu machen. Zudem mussten im Fokusgebiet «Bahnhofareal Nord» anhand von Regelgrundrissen die Nutzungsvorstellungen unter Berücksichtigung der planungs- und umweltrechtlichen Rahmenbedingungen (Lärm, NIS, Störfall) geklärt werden.

Es wurden Aussagen zur städtebaulichen verträglichen baulichen Dichte und Höhenentwicklung gesucht. Als Orientierung wurden die baulichen Masse und Dichtevorgaben der Zentrumszone Bahnhof ZB mit einer Baumassenziffer von 4.2 angegeben. Es sollte aufgezeigt werden, welche bauliche Dichte und Typologien an diesem Standort unter Voraussetzung einer attraktiven städtebaulich und freiräumlich optimierten Lösung sowie im Hinblick auf die Machbarkeit der Wohnungen verträglich ist.

Zudem wurden Aussagen mit den effektiven bebaubaren Bereichen erwartet. Es wurde vorgegeben, dass Landarrondierungen zwischen den drei Veranstalterinnen denkbar sind.

Im Sinne einer langfristigen Entwicklungsstrategie war im «Bahnhofgebiet Nord» der Umgang mit den bestehenden Bauten sowie die etappierte Entwicklung aufzuzeigen. Das Gesamtkonzept muss die langfristig geplante Glattalbahnen berücksichtigen. Es wurde zudem erwartet ein qualitativ hochwertiger Zwischenzustand ohne Glattalbahnen darzustellen.

Es galt geeignete Gebäudetypologien mit möglichst hohem Wohnanteil in den Obergeschossen sowie Gewerbe-, Retail und Gastronomienutzungen in den Erdgeschossen aufzuzeigen. Zudem mussten zwecks Einhaltung Lärmschutz, NIS und Störfallexposition sowie dem Nachweis des Wohnungsspiegels und der Nutzungsverteilung Regelgrundrisse im Fokusgebiet «Bahnhofareal Nord» erwartet.

2.4 Nutzungen

Das Bahnhofgebiet Nord soll zu einem gemischt genutzten Gebiet mit publikumsorientierten Nutzungen in den Erdgeschossen und Wohnnutzungen in den Obergeschossen entwickelt werden. Um die Anforderungen an eine «Mischnutzung» gemäss Zentrumszone (ES III) zu erfüllen, musste der Anteil an «Nicht-Wohnnutzungen» wie Gewerbe, Gastro, Dienstleistungen, Büro im engeren Perimeter (Fokusgebiet Bahnhofareal Nord) mindestens 20 Prozent der Geschossflächen betragen.

Für den engeren Fokusperimeter wurde ein Wohnungsspiegel und Anforderungen an Gewerbeflächen abgegeben. Zudem wurde die grundsätzliche Hindernisfreiheit aller Bauten gefordert.

2.5 Wirtschaftlichkeit

Bei der Planung der Gebäude war eine gute Wirtschaftlichkeit anzustreben. Dies, zur Erzielung von Mehrwerten für die Kunden, Anwohner*innen und die Gemeinde, indem Services und Dienstleistungen am Bahnhof, Parkierung und qualitativ hochwertige Aussenräume finanziert werden können.

Für die Plausibilisierung der Projektvorschläge wurden diverse Kennwerte abgefragt. Dies umfasste das Gebäudevolumen (GV) unter- und oberirdisch [m³], Geschossflächen (GF) unter- und oberirdisch [m²], Angaben zum Nutzungsmix (Verhältnis Wohnnutzungen zu Nichtwohnutzungen absolut (GF) und prozentual (%)) sowie Angaben zur Anzahl öffentlicher und privater Parkplätze.

2.6 Freiraum

Abgestimmt auf die künftige Lage des Bushofs, der langfristigen Weiterführung der Glattalbahnen bis nach Bassersdorf sowie der Neukonzeption des «Bahnhofgebiet Nord» soll ein neues Bahnhofsumfeld mit eigenständiger Identität und Bedingungen für eine Belebung geschaffen werden, welches sich durch eine hohe räumliche und gestalterische Qualität auszeichnet.

Bei der Gestaltung des Freiraums war die Funktionalität des gesamten Bahnhofgebiets zu betrachten, dazu gehören unter anderem attraktive Umsteigebeziehungen für alle Mobilitätsträger, eine hohe Aufenthaltsqualität für Ein- und Aus- bzw. Umsteigende (Verweilzonen, Atmosphäre, Aussensitzplätze Gastronomie, etc.) und die Gewährleistung der funktionalen Anlieferung und Entsorgung der angrenzenden Bauten. Das Bahnhofsumfeld ist zwischen dem Auenbach, der Bahnhofstrasse und den Gleisanlagen inkl. Bahnhofplatz Nord als Begegnungszone (Tempo 20) zu gestalten.

Es galt aus den Anforderungen der Gestaltungsplanpflicht einen Bahnhofsvorplatz mit Bäumen zu schaffen. Der Bahnhofplatz dient als attraktiver Bewegungs- und Aufenthaltsraum für die Bevölkerung und die BesucherInnen der Gemeinde. Der Bahnhofplatz sollte innerhalb des Perimeters «Bahnhofareal Nord» angeordnet und in der Lage und Grösse auf die Überbauung abgestimmt werden.

Es wurde zudem eine Auseinandersetzung mit einer Grünflächenziffer von mindestens 10%, der anstehenden Gewässerrevitalisierung des Auenbachs sowie zu Möglichkeiten einer positiven Beeinflussung des Lokalklimas im Freiraum erwartet.

2.7 Mobilität

Durch die Neugestaltung der Bahnanlagen inklusive Perronneubauten wird der Bushof neu gestaltet. Es sind 4 behindertengerechte Haltekanten mit einer Haltekantenhöhe von 22cm im Flieskantensystem geplant. Die Zu- und Wegfahrt zum Bushof in Abhängigkeit zur baulichen Entwicklung des Bahnhofareals und unter Berücksichtigung aller Mobilitätsbedürfnisse musste aufgezeigt werden.

Weiter musste die Freihaltung der Linienführung und Haltestelle der künftigen Glattalbahnwendeschleife im Sinne der Aufwärtskompatibilität berücksichtigt und temporäre Gestaltungs- und Nutzungsideen aufgezeigt werden.

Attraktive Wegeverbindungen für den Fuss- und Veloverkehrverkehr innerhalb des Bahnhofgebiets und Beziehungen zum umliegenden Siedlungskörper mussten aufgezeigt werden. Die bestehende regionale Veloroute führt vom Auenbach über den Perimeter durchs Bahnhofareal nach Osten zum Baltenswilerweg. Dabei soll insbesondere die Führung von den Anschlusspunkten (Brücke über Auenbach nach Baltenswilerweg und nach Norden in die Bahnhofstrasse) durch das Bahnhofareal im Zusammenspiel mit allen anderen Mobilitätsträgern geklärt werden.

Es galt die Erschliessung des Bahnhofgebiets/-areal Nord und der angrenzenden Liegenschaften für den motorisierten Individualverkehr (MIV) zu klären. In diesem Zusammenhang mussten auch die Standorte für öffentliche und private Zweirad-Abstellplätze und MIV-Parkplätze geklärt werden. Für die öffentliche Parkierung (P&R) wurde eine kurzfristige, mittelfristige und langfristige Mindestanzahl definiert. Im Rahmen der schrittweisen Entwicklung wird diese kontinuierlich reduziert.

Zuletzt galt es die Zugänge für MIV, Taxi, Anlieferung, Notzufahrten, Parkierung und Erschliessung, unter Berücksichtigung der Zu- und Wegfahrt der Busse sowie der künftigen Glattalbahnen anzuordnen und allfällige Folgewirkungen auf die Anschlussknoten in der Baltenswilerstrasse aufzuzeigen.

3 Verfahren

3.1 Verfahrensart

Das Verfahren «Bahnhofgebiet Nord», Bassersdorf wurde als einstufiger Studienauftrag im Einladungsverfahren, in Anlehnung an die SIA-Ordnung 143, durchgeführt. Das Verfahren unterstand nicht den Bestimmungen zum öffentlichen Beschaffungswesen.

Das Programm, die Fragenbeantwortung und die Rückmeldungen aus der Zwischenbesprechung waren für die Auftraggeberschaft, die teilnehmenden Planungsteams sowie das Beurteilungsgremium verbindlich.

3.2 Veranstalterinnen

Auftraggeberschaft

Veranstalterinnen des Verfahrens waren die SBB Immobilien sowie die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich vertreten durch das Amt für Mobilität und die Gemeinde Bassersdorf.

SBB AG	Volkswirtschaftsdirektion Kt. Zürich	Gemeinde Bassersdorf
Immobilien Development	Amt für Mobilität	Bau und Werke
Vulkanplatz 11	Neumühlequai 10	Karl Hügin-Platz 1
8048 Zürich	8090 Zürich	8303 Bassersdorf

3.3 Verfahrensbegleitung

Die Verfahrensbegleitung erfolgte durch:

ECKHAUS AG | Städtebau Raumplanung
Rousseustrasse 10, 8037 Zürich
Tel. 044 545 30 15

Timo Setz, Claudio Grünenfelder

3.4 Beurteilungskriterien

Die eingereichten Vorschläge wurden nach folgenden Kriterien beurteilt:

- **Städtebauliche Qualität Bebauungskonzept:** Differenzierte Höhenentwicklung und bauliche Dichte, Umgang mit bestehenden Bauten sowie Anordnung der Nutzungen;
- **Freiraum:** Aufenthaltsqualität und Nutzbarkeit der Freiräume unter Berücksichtigung aller Anforderungen der unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse (Bushof, Glattalbahn, MIV, LV) und Beitrag zu Lokalklima;
- **Verkehrskonzept:** Optimale konfliktfreie Erschliessung Bahnhofgebiet Nord (MIV, ÖV und LV) sowie Abstellplätze für Autos und Velos;
- **Etappierbarkeit, Aufwärtskompatibilität** und Qualität der Zwischenstände;
- **Qualität der Wohnnutzungen** unter Berücksichtigung der gestellten Anforderungen (Lärm, Störfall, NIS, Wirtschaftlichkeit, Wohnungsspiegel)
- **Nachhaltigkeit und Projektökonomie**
- **Einhaltung der Rahmenbedingungen** gemäss Programm

3.5 Beurteilungsgremium

Für die Diskussion und Beurteilung der eingereichten Arbeiten wurde das folgende Beurteilungsgremium aus Vertreter*innen der Veranstalterinnen (Sachexpert*innen) und externen Fachexpert*Innen eingesetzt:

Sachexpert*innen mit Stimmrecht (3)

Salomé Mall	SBB, Leiterin Anlageobjekte Entwicklung Central
Wilfried Anreiter	Amt für Mobilität, Leiter Abteilung Gesamtmobilität
Christian Pfaller	Gemeinde Bassersdorf, Gemeindepräsident

Fachexpert*innen mit Stimmrecht (4)

Ute Schneider *	Architektur / Städtebau (Vorsitz)
Christian Salewski	Architektur / Städtebau
Robin Winogron	Landschaftsarchitektur und Urban Design
Martin Buck	Verkehrsplanung

* Der Stichentscheid lag im Bedarfsfall beim Vorsitz

Fachexpert*innen ohne Stimmrecht		Fachbereich
Siglinde Pechlaner	SBB Immobilien	Projektleiterin Anlageobjekte Entwicklung Central
Christiane Dasen	Amt für Mobilität	Projektleiterin Gesamtverkehrsplanungen Glattal
Patrik Baumgartner	Gemeinde Bassersdorf	Abteilungsleitung Bau + Werke
Julia Wienecke	Amt für Raumentwicklung	Gebietsbetreuerin Richt- und Nutzungsplanung Glattal
Moritz Rosemann	SBB Infrastruktur	Projektleiter Ausbau- und Erneuerungsprojekte
Philipp Wyssling	SBB Infrastruktur	Projektleiter Netzentwicklung
Thomas Kreyenbühl	VBG	Leiter Angebot und Stv. Direktor
Stéphanie Conrad **	Grolimund + Partner	Lärm

Der Beizug weiterer Expert*innen ohne Stimmrecht blieb vorbehalten.

** Die Expertin Lärmschutz stand den Planungsteams im Laufe des Bearbeitungsprozesses beratend zur Verfügung.

3.6 Planungsteams

Planungsteams

Es wurden drei Teams zur Teilnahme am Studienauftrag eingeladen. Die Teams bestanden aus den Fachdisziplinen Architektur, Landschaftsarchitektur und Verkehrsplanung. Fachliche Kompetenzen im Bereich Städtebau innerhalb des Teams wurden vorausgesetzt. Die Federführung lag bei der Fachdisziplin Architektur. Mehrfachbeteiligungen waren bei den geforderten Fachdisziplinen nicht zulässig. Der Beizug von weiteren Spezialisten war erlaubt.

Mit der Bearbeitung wurden folgende Planungsteams beauftragt:

Planungsteam 1 - «MITTE»

10:8 Architekten GmbH
Scheffelstrasse 3 Architektur
8037 Zürich

planikum AG
Schaffhauserstrasse 358 Landschafts-
8050 Zürich architektur

stadt raum verkehr
Sihlquai 75 Verkehrs-
8005 Zürich planung

Planungsteam 2 - «EN PASSAGE»

BHSF Architekten GmbH
Geerenweg 2 Architektur
8048 Zürich

SIMA | BREER GmbH
Lagerplatz 21 Landschafts-
8400 Winterthur architektur

IBV Hüsler AG
Olgastrasse 4 Verkehrs-
8001 Zürich planung

Planungsteam 3 - «CITTA VERDE»

Armon Semadeni
Architekten GmbH Architektur
Grubenstrasse 40
8045 Zürich

Balliana Schubert
Landschaftsarchitekten AG Landschafts-
Binzstrasse 39 architektur
8045 Zürich

mrs partner sa
Birmensdorferstrasse 55 Verkehrs-
8004 Zürich planung

3.7 Entschädigung / Weiterbearbeitung

Entschädigung Studienauftrag

Für die vollständige und termingerechte Abgabe einer Arbeit gemäss dem vorliegenden Programm wurden die Teams pauschal mit je CHF 75'000.-- inkl. Nebenkosten, exkl. MwSt entschädigt.

Die angemessene Aufteilung der Entschädigung innerhalb der Teams wurde vorausgesetzt.

Optionale Bereinigungsstufe

Im Falle dass das Beurteilungsgremium nicht zu einer eindeutigen Entscheidung kam, behielt es sich vor, das Verfahren durch eine Bereinigungsstufe zu verlängern. Dem Beurteilungsgremium stand dabei die Festlegung der Teilnehmerzahl frei. Diese zusätzliche Stufe wäre separat entschädigt worden. Die Möglichkeit wurde nicht in Anspruch genommen.

Empfehlung Beurteilungsgremium

Die Veranstalter*innen beabsichtigten, den Empfehlungen des Beurteilungsgremiums betreffend Weiterbearbeitung zu folgen.

Umfang der Weiterbearbeitung

Es wurde vorgesehen das siegreiche Planungsteam für den Perimeter Fokusgebiet «Bahnhofareal Nord» mit der Weiterbearbeitung des städtebaulichen Konzeptes hin zum Richtkonzept für den Gestaltungsplan zu beauftragen.

Der Gestaltungsplan bildet die Grundvoraussetzung für die nachfolgende Projektierung. Der Auftrag für die Realisierungsphase wurde nicht in Aussicht gestellt. Die Auftraggeberinnen behalten sich eine Weiterbeauftragung des ausgewählten Büros, eine Beauftragung Dritter sowie die Durchführung eines zusätzlichen Konkurrenzverfahrens vor.

4 Vorprüfung / Beurteilung / Empfehlungen

4.1 Vorprüfung

Die drei Projektvorschläge wurden nach den Anforderungen des Programms durch die Verfahrensbegeleitung sowie die eingesetzten Fachpersonen auf folgende Punkte hin geprüft:

- Formelle Aspekte (Einhaltung Abgabetermine / Vollständigkeit der Unterlagen)
- Allgemeine Anforderungen Programm / Baurecht
- Plausibilisierung Befahrbarkeit und Betrieb Bushof
- Wirtschaftlichkeit
- Lärm
- Schnittstelle Bauprojekt Bahnhof Bassersdorf (SBB Infrastruktur)

Alle drei Projektvorschläge wurden fristgerecht und vollständig eingereicht. Die Ergebnisse der Vorprüfungen wurden in einem Vorprüfungsbericht festgehalten. Die Vorprüfung hat keine formellen Verstösse bei den Projektvorschlägen ergeben.

Bezüglich den baurechtlichen Anforderungen wurden bei allen Projektvorschlägen kleinere Verstösse festgestellt. Insbesondere beim Projektvorschlag Nr. 1 «MITTE» wurden aufgrund der Umlegung der Bahnhof-/Dietlikonerstrasse umfangreiche Perimeterüberschreitungen, notwendige Landumlegungen und Abhängigkeiten festgestellt, welche in Bezug auf die Machbarkeit (Etappierung, planungsrechtliche Abhängigkeiten, Finanzierung) als heikel beurteilt wurden. Bezüglich den weiteren Anforderungen an das Programm wurden bei allen Projektvorschlägen geringfügige Abweichungen festgestellt. Beim Projektvorschlag Nr. 2 «EN PASSAGE» wurden insbesondere bezüglich öffentlicher Parkierung (Park&Ride) sowie Erschliessung der nördlichen Parzellen im Gebiet "Im Baumgarten" Abweichungen festgestellt.

Von den Verkehrsbetrieben Glattal (VBG) wurden bei allen Projektvorschlägen die Befahrbarkeit und der Betrieb plausibilisiert. Beim Projektvorschlag Nr. 1 «MITTE» wurde das angedachte Einbahnsystem (im Sinne Grosskreisel) als nachteilig eingeschätzt.

Die Wirtschaftlichkeit wurden die Projektvorschläge Nr. 1 und 3 als vergleichbar effizient eingeschätzt. Projektvorschlag Nr. 2 «EN PASSAGE» wurde als weniger effizient beurteilt.

Der Nachweis der lärmschutzrechtlichen Machbarkeit ist bei allen Projektvorschlägen gegeben.

4.2 Beurteilung

Der Studienauftrag wurde als Dialogverfahren durchgeführt. Am 31. März 2023 fand eine Zwischenbesprechung statt, an welcher die Planungsteams ihre Beiträge einzeln präsentiert haben. Danach erhielten die Teams schriftlich Hinweise zur Weiterbearbeitung. Anhand der Hinweise sowie den Anforderungen aus dem Programm wurden die Beiträge weiterbearbeitet und am 2. Juni 2023 als Schlussabgaben eingereicht.

Am 29. Juni 2023 fand die Schlussbesprechung mit den Planungsteams und danach die Beurteilung mit dem Beurteilungsgremium statt. Zu Beginn des Tages nahm das Beurteilungsgremium von der Vorprüfung Kenntnis und liess sämtliche Projektvorschläge zur Beurteilung zu. Danach fanden separate Diskussionen mit den einzelnen Planungsteams statt. Die Teams präsentierten ihre Arbeiten. Anschliessend hatte das Beurteilungsgremium die Möglichkeit Fragen zu stellen und die Beiträge in Anwesenheit des Planungsteams zu diskutieren. Nach dem Austausch mit den Planungsteams fand die Beurteilung der Beiträge im Kreise des Beurteilungsgremium (ohne Planungsteams) statt.

4.3 Empfehlungen zur Weiterbearbeitung

Das Beurteilungsgremium hat seine Beurteilung im Rahmen des Studienauftrags mit der Sitzung vom 29. Juni 2023 beendet. Das Verfahren zum Studienauftrag gilt damit als abgeschlossen. Das Beurteilungsgremium empfiehlt einstimmig den Projektvorschlag mit dem Kennwort «CITTA VERDE» vom Planungsteam Nr. 3 Armon Semadeni, Balliana Schubert und mrs Partner zur Weiterbearbeitung.

Der zur Weiterbearbeitung empfohlene Projektvorschlag bietet eine vielversprechende Grundlage für die Vertiefung hin zum Richtprojekt für den Gestaltungsplan. Im Rahmen der weiteren Bearbeitung empfiehlt das Beurteilungsgremium insbesondere folgende Aspekte zu beachten und zu überprüfen:

- Dichte: Eine maximale Dichte von 4.2 BMZ und 7 Geschosse erscheinen im Bahnhofareal Nord unter Berücksichtigung der Höhenstaffelung städtebaulich verträglich.
- Personenunterführung Mitte: Überprüfung der Anordnung der Zugänge der PU (Treppe und Rampe) mit dem Ziel der Stärkung der Quartierverbindung Nord – Süd. Die räumliche Qualität der Ankunftssituation der PU Mitte ist zu überarbeiten und grosszügiger zu gestalten.
- Erdgeschoss: Die Erdgeschossebene muss bei den "Punktbauten" klar einen öffentlichen Charakter aufweisen, welche die Adresse des Bahnhofs Bassersdorf artikulieren. Sowohl in den Erdgeschossen der "Punktbauten" als auch der "Grünen Insel" sind aktive, attraktive Erdgeschosse mit publikumsintensiven Nutzungen auszubilden, um die notwendige Aktivierung als auch soziale Kontrolle am Standort zu gewährleisten.
- ÖV / Veloverkehr: Entflechtung des öffentlichen Verkehrs und der Veloverbindung entlang der Bahn. Prüfung einer zusätzlichen Veloführung entlang "Gartenstrasse" (heutige Bahnhofstrasse). Aufteilung der Veloparkierung in zwei Standorte (West und Ost) mit ausreichend gesicherten und perronnahen Anlagen.
- Motorisierter Individualverkehr: Abstimmung der Zu- und Wegfahrten zu den Tiefgaragen mit der Führung des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs.
- Lärmschutz: Umgang mit bestehenden Lärmschutzwänden prüfen.
- Gestaltung Infrastrukturbauten: Witterungsschutz der GTB-Haltestelle aufzeigen sowie Gestaltung respektive gestalterische Einbettung der Infrastrukturbauten (Trafostation, Bahnbetriebsgebäude) mitdenken.
- Auenbachpark: Gestaltung respektive Nutzungsmöglichkeiten des westlich gelegenen "Auenbachparks" präzisieren.

5 Schlussfolgerungen

Ausgehend von den vielfältigen Ansprüchen an das Bahnhofgebiet Nord, welches als zentraler Orientierungs-, Ankunfts- und Umsteigeort fungieren soll, und den umwelt- und planungsrechtlichen Rahmenbedingungen wurde für den städtebaulichen Studienauftrag eine vielseitige und anspruchsvolle Aufgabenstellung formuliert.

Die interdisziplinären Planungsteams waren gefordert, dem Bahnhof Bassersdorf eine ortsspezifische Identität zu geben und alle Ansprüche in ein Gesamtkonzept zu übersetzen.

Die sorgfältige und vielschichtige Auseinandersetzung der Planungsteams mit der gestellten Aufgabe hat dem Beurteilungsgremium eine umfassende Diskussion ermöglicht und zu wertvollem Erkenntnisgewinn geführt.

Die Planungsteams zeigten unterschiedliche Ansätze im Umgang mit den Freiraumtypologien sowie der Körnigkeit, Typologie und Stellung der Neubauten, den Identitäten der Teilareale, den Übergängen zu den Nachbarschaften sowie der verkehrlichen Organisation auf.

Es hat sich gezeigt, dass eine Differenzierung des Areals in mehrere kleinmasstäbliche Quartierbausteine logisch und attraktiv erscheint. Im Vergleich zu einer orthogonalen Anordnung der Baukörper entlang der Bahn, stellt eine freiere Setzung der Baukörper im Bahnhofsbereich eine neue, ortsspezifische Lösung dar. Eine Aufteilung in kleinere Quartierbausteine ermöglicht spezifische und vielfältige Freiraumcharakteristika und begünstigt eine schrittweise und unabhängige Entwicklung. Projektvorschläge welche im städtebaulichen Kontext auch mit dem Erhalt des nördlichen Gebietes "Im Baumgarten" funktionieren, wurden im Sinne einer unabhängigen Entwicklung gewürdigt.

Weiter wurde die Integration des Bauernhauses und des westlich gelegenen Auengebiet entlang dem Auenbach in die Projektvorschläge als ortsspezifische Qualität erkannt. Diese führt zu einem facettenreichen Bahnhofsbereich mit sowohl ruralen als auch urbanen Qualitäten, wodurch die unterschiedlichen Identitäten und Qualitäten Bassersdorf an dieser relevanten Einstiegsstelle aufgezeigt werden.

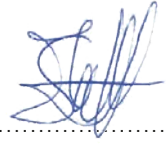
Die intensive Auseinandersetzung mit dem Areal hat gezeigt, dass eine sorgfältige bauliche Entwicklung, nicht nur die grundeigentümerspezifischen Ansprüche und die öffentlichen Interessen an die Verkehrsdrehscheibe zu decken vermag, sondern mit der Erhöhung der Angebotsvielfalt, der Vernetzung mit den umliegenden Gebieten auch einen spürbaren Mehrwert für die Bewohnenden und Besuchenden von Bassersdorf bringen wird.

Für das grosse Engagement aller Planungsteams und ihre fundierten und sorgfältig ausgearbeiteten Beiträge, welche schliesslich gemeinsam zur Lösungsfindung der Aufgabenstellung beigetragen haben, bedankt sich das Beurteilungsgremium ganz herzlich.

6 Genehmigung

Das Beurteilungsgremium:

Salomé Mall



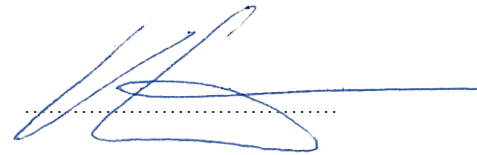
Willfried Anreiter



Christian Pfaller



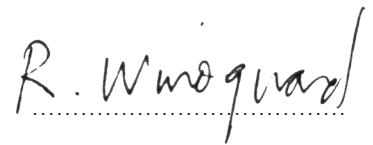
Ute Schneider (Vorsitz)



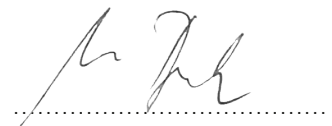
Christian Salewski



Robin Winogrand



Martin Buck



7 Würdigung Projektvorschläge

Mit der Genehmigung des Berichts wurden der empfohlene Projektvorschlag sowie die Schlussfolgerungen und Empfehlungen durch das Beurteilungsgremium gutgeheissen. Auf den nachfolgenden Seiten sind die Beiträge der Planungsteams und deren Würdigungen durch das Beurteilungsgremium dokumentiert.

Modellfoto Projektvorschlag «CITTA VERDE», Planungsteam Nr. 3 Armon Semadeni, Balliana Schubert, mrs Partner



Modellfoto Projektvorschlag «MITTE», Planungsteam Nr. 2 10:8 Architekten, planikum, stadt raum verkehr



Modellfoto Projektvorschlag «EN PASSAGE», Planungsteam Nr. 3 BHSF Architekten, Sima Breer, IBV Hüsler



7.1 Planungsteam 3, Projektvorschlag «CITTA VERDE» Empfehlung zur Weiterbearbeitung

Architektur

Armon Semadeni Architekten GmbH
Grubenstrasse 40
8045 Zürich

Armon Semadeni, Jorge Olano, Francisca Figueiredo,
Sandro Lenherr, Lukas Müller

Landschaftsarchitektur

Balliana Schubert Landschaftsarchitekten AG
Binzstrasse 39
8045 Zürich

Christoph Schubert, Sandro Balliana, Nadia Bühlmann

Verkehrsplanung

mrs partner sa
Birmensdorferstrasse 55
8004 Zürich

Andreas Bernhardsgrütter, Colin Grojer

Modellfoto Projekt «CITTA VERDE», Planungsteam Nr. 3 Armon Semadeni, Balliana Schubert, mrs Partner



Das Konzept weist eine klare Dreiteilung der volumetrischen städtebaulichen Setzung auf. Am Eingang in Richtung Dorfzentrum prägt ein Cluster aus drei Bauvolumen den Antritt zum Bahnhofsbereich. Der Bahnhof selbst wird durch drei Punktbauten ("Torres") volumetrisch artikuliert. Der Bereich im Baumgarten wird mit der Körnung des Bestandes entsprechenden Volumen gekonnt weiterentwickelt bei gleichzeitiger Wahrung und Qualifizierung der vorhandenen Erschliessungen des Bestands. Durch die städtebauliche Setzung bilden die Bausteine ihre eigene Kraft und Identität, die zu einer stimmigen Gesamtkomposition führt.

Die eigenständige Identität eines Bahnhofquartiers infolge der Abdringung der punktierten Bauten am Bahnhof wird sehr begrüsst. Die Durchblicke und Sichtbezüge schaffen im Freiraum eine gute Übersicht, Orientierung und Durchlässigkeit. Weitere Vorteile der Abdringung sind in den Wohnqualitäten «über Eck» zu finden. Sie erlaubt Aussichten und Exponierung in unterschiedliche Himmelsrichtungen und minimiert die Lärmexposition (zwei lärmelastete respektive zwei ruhige Fassaden). Nicht zuletzt ermöglicht die Abdringung die Ausbildung von baumbestandenen Nischen zur sehr exponierten Südseite, die an Hitze-tagen Gebäude wie Freiräume beschatten und kühlen.

Der Entwurf besticht sowohl in seiner volumetrischen Setzung, der Qualität seiner wohntypologischen Ausarbeitung als auch dem Freiraumkonzept durch die Vielseitigkeit, die ortsspezifischen Identitäten und Qualitäten der Quartierbausteine und deren Freiräume.

Die Ausbildung von einzelnen Quartierbausteinen erscheint logisch und attraktiv. Dies wurde konsequent auch bis zur Parkierung (zwei separate Tiefgaragen) weitergedacht und führt zu einer maximalen Unabhängigkeit in der Etappierung respektive Entwicklung. Aus den einzelnen Quartierbausteinen ergeben sich angemessen grosse Entwicklungsschritte, welche unabhängig voneinander umgesetzt werden können. Das städtebauliche Konzept des Bahnhofareales funktioniert auch mit der Erhaltung des Bestandes «Im Baumgarten» und ist dementsprechend unabhängig hiervon entwickelbar.

Die Freiräume sind geprägt durch ein Feingefühl für Masstäblichkeit, Stimmung und Freiraumnutzungen. Die Porosität der Bauten führt zu einer angemessenen Körnung in den Freiräumen. Sie leisten einen wichtigen Beitrag zu einer „gemütlichen“ Atmosphäre des neuen Bahnhofsquartiers im menschenbezogenen Masstab.

Die Lenkung und Orientierung der Fussgänger*innen zum Bahnhof und zum Ortszentrum erscheint durch die Setzung der

Bauten logisch. Der Standort und die Gestaltung des Quartierplatzes ("Bahnhofplatz") wird gewürdigt. Die mittige Lage bildet eine gute Orientierung und fungiert als Scharnier zwischen den einzelnen Clustern und für die Bewegungsbeziehungen am Bahnhof. Der öffentliche Platz weist vielseitige Qualitäten auf, erscheint aber noch zu introvertiert. Eine stärkere Interaktion mit den Torres und dem Strassenraum wäre wünschenswert. Die Nutzung, Gestaltung und Programmierung der Erdgeschossflächen (Transparenz, Belebung) sowohl in den Torres als auch der wesentlichen Erdgeschosszonen der "Grünen Insel" sind im Fokus zu halten.

Die unterschiedlichen Qualitäten und Ausgestaltungen der Bahnhof- und Gartenstrasse sind gut nachvollziehbar und werden positiv beurteilt. Der Freiraum am Auenbach in Kombination mit der Idee der Umnutzung des Bauernhauses wird als ortsspezifische und identitätsstiftende Qualität sehr begrüsst. Die Ausbildung des Auenbereichs ist entscheidend für die Gesamtstimmung des Bahnhofgebiets. Sowohl als Ausdruck der landschaftlichen Umgebung und Geschichte, als auch als neuer Magnet für Bewohner*innen wird der neue Ort einen grossen Beitrag zur Belebung des Ortes leisten können. Der Entwurf generiert eine Dualität zwischen urban und rural und erlaubt es Bassersdorf bereits am Bahnhof mit seinen unterschiedlichen Facetten einzuführen.

Die konsequente Entflechtung von öffentlichem Verkehr auf der Bahnhofstrasse und motorisiertem Individualverkehr auf der Gartenstrasse überzeugt und führt zu attraktiven Umsteigebeziehungen im Bahnhofsbereich. Die Überlagerung mit einer zusätzlichen Veloführung in der Bahnhofstrasse wird aufgrund der entstehenden Konflikte und der eher knapp gewählten Abmessungen eher kritisch gesehen und erfordert besondere Aufmerksamkeit bei der Detailgestaltung. Allenfalls könnte eine zusätzliche Veloführung in der Gartenstrasse zielführend sein. Die Konzentration auf eine einzige (östlich gelegene) Velostation wird kritisch beurteilt.

Die Quartierverbindung von Nord und Süd via Bahnhofareal soll gestärkt werden, respektive die Personenströme sollen genauer untersucht werden.

Das Konzept bietet sowohl städtebaulich, typologisch wie auch in der verkehrstechnischen Grunddisposition eine sehr überzeugende ortsspezifische Lösung – eine neue Bahnhofsidentität für Bassersdorf, die ohne grosse Abhängigkeiten in einzelnen Etappierungsschritten entwickelt werden kann. Das Beurteilungsgremium empfiehlt dementsprechend das Konzept als Grundlage zur weiteren Bearbeitung.

Visualisierung Bahnhof



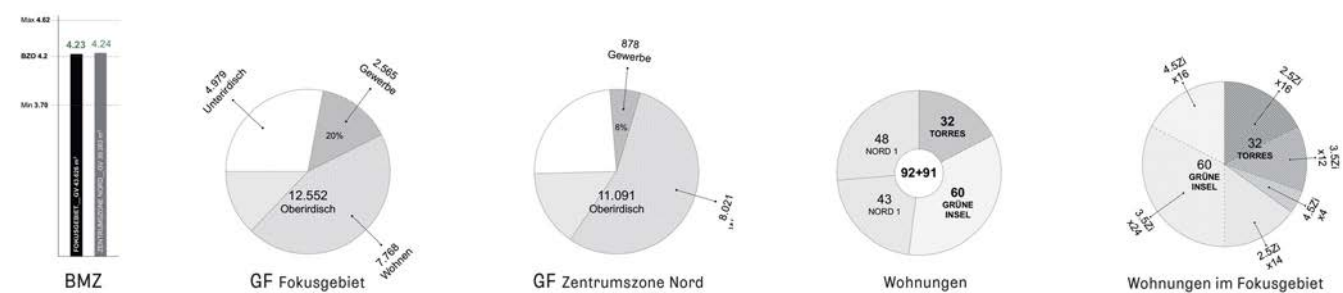
Ansicht Areal 1:1'000 (verkleinerte Darstellung)



Querschnitt Areal 1:500 (verkleinerte Darstellung)



Kennzahlen Areal



Visualisierung Quartiersplatz



Skizze Freiraumqualitäten



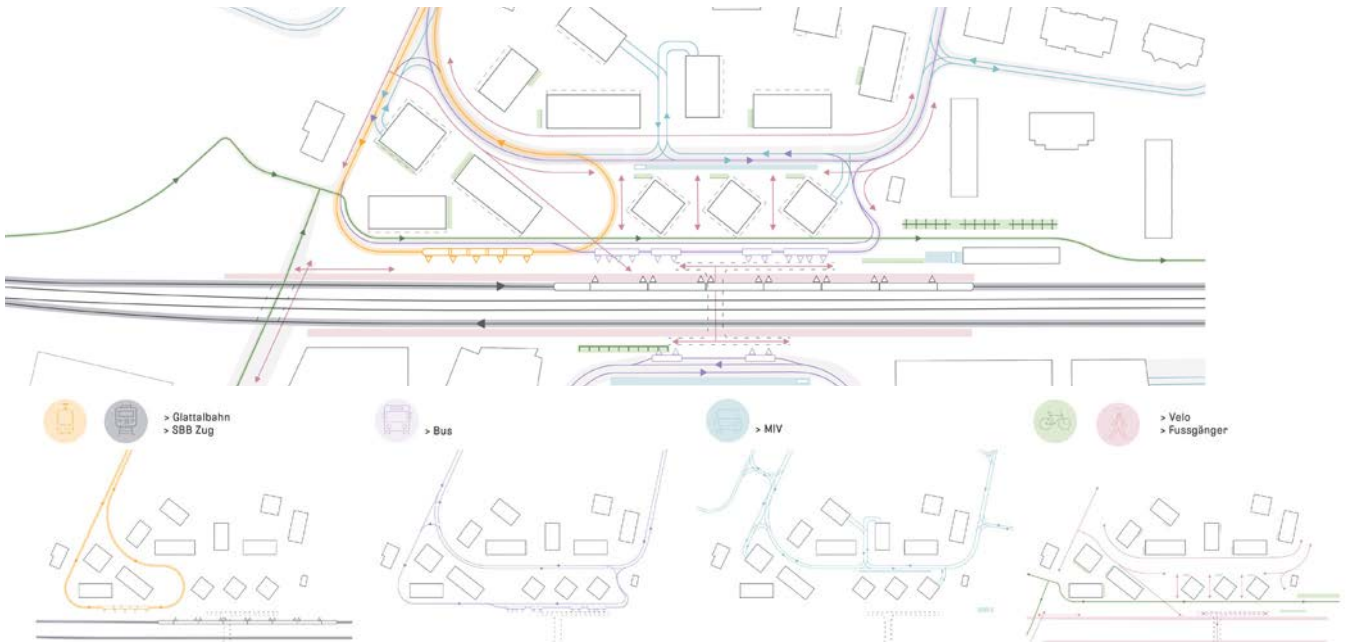
Visualisierung Dietlikonerstrasse



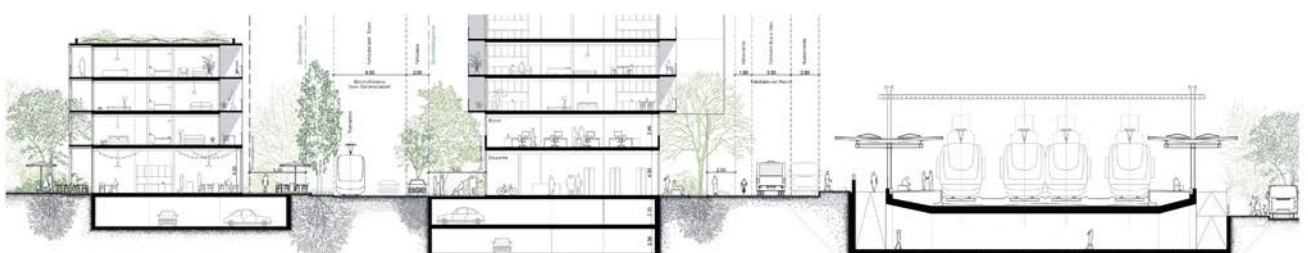
Visualisierung Bahnhofstrasse



Mobilitätskonzept



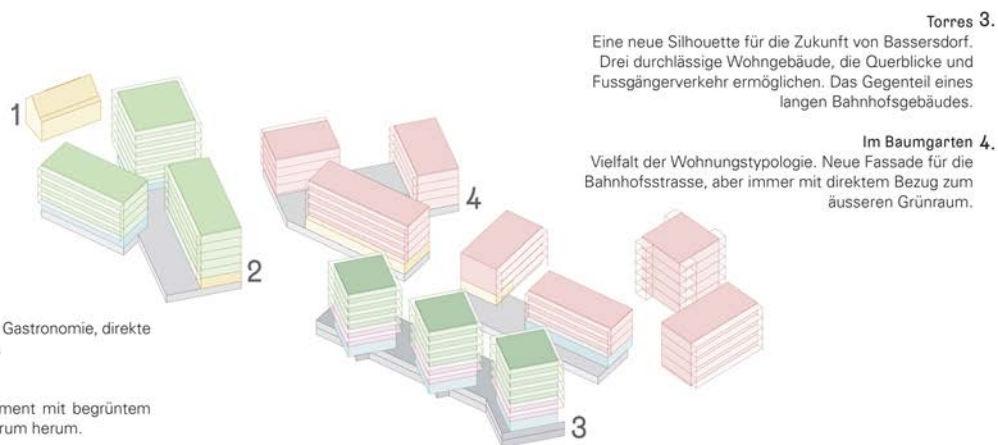
Strassenschnitt 1:250 (verkleinerte Darstellung)



Regelgeschoss 1:500 (verkleinerte Darstellung)



Quartierbausteine



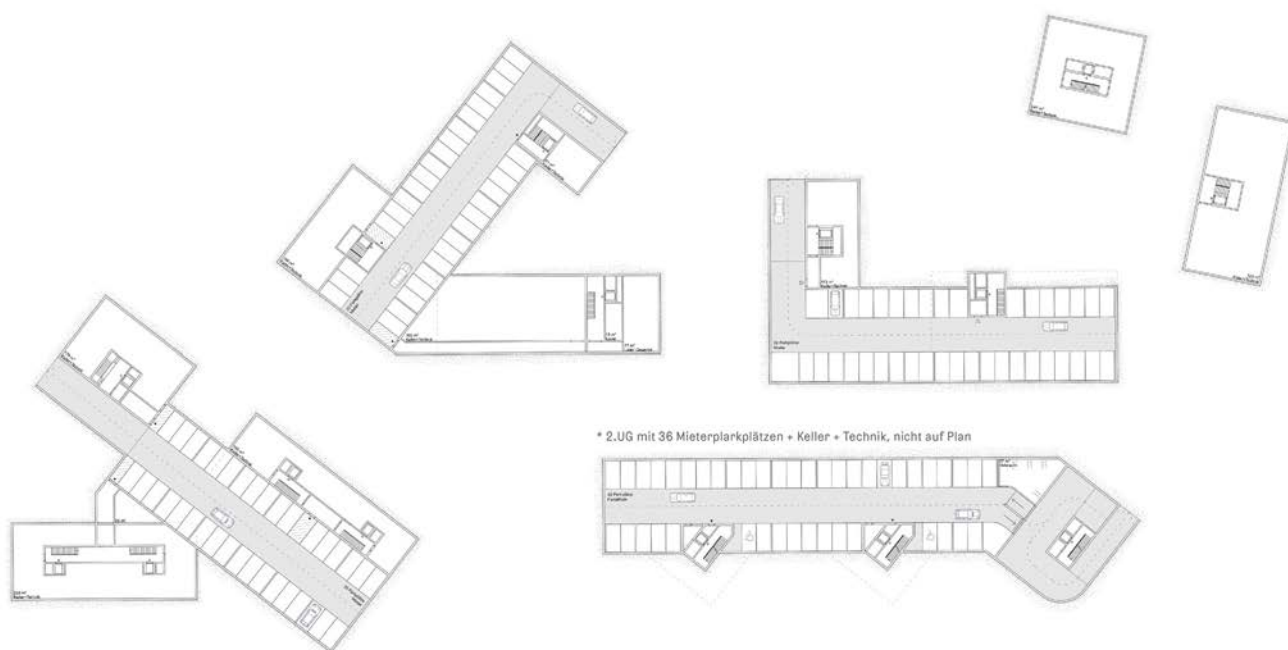
1. Revitalisierung des Auenbachs
Renovierung des alten Gebäudes für der Gastronomie, direkte Verbindung nach aussen und zum Fluss.

2. Grüne Insel am Bahnhof
Drei Wohnhäuser für das mittlere Segment mit begrüntem Innenhof und öffentlichen Nutzungen drum herum.

Torres 3.
Eine neue Silhouette für die Zukunft von Bassersdorf. Drei durchlässige Wohngebäude, die Querblicke und Fussgängerverkehr ermöglichen. Das Gegenteil eines langen Bahnhofsgebäudes.

Im Baumgarten 4.
Vielfalt der Wohnungstypologie. Neue Fassade für die Bahnhofsstrasse, aber immer mit direktem Bezug zum äusseren Grünraum.

Untergeschoss 1:500 (verkleinerte Darstellung)



* 2.UG mit 36 Mieterparkplätzen + Keller + Technik, nicht auf Plan

7.2 Planungsteam 1, Projektvorschlag «MITTE»

Architektur

10:8 Architekten GmbH
Scheffelstrasse 3
8037 Zürich
Jürg Senn, Katrin Schubiger

Landschaftsarchitektur

planikum
Schaffhauserstrasse 358
8050 Zürich
Florian Glowatz-Frei

Verkehrsplanung

stadt raum verkehr
Sihlquai 75
8005 Zürich
Alexandra Wicki

Modellfoto Projekt «MITTE», Planungsteam Nr. 2 10:8 Architekten, planikum, stadt raum verkehr



Im Projektvorschlag werden vier Baukörper entlang des Gleiskörpers vorgeschlagen. Die Abfolge von vier Baukörpern am Bahnhof alternierend versetzt mit der Bebauung der "zweiten Reihe" im Baumgarten, erlaubt auch Sichtbeziehungen Richtung Bahnhof und darüber hinaus in die Landschaft. Die hierdurch entstehenden alternierenden Zwischenräume zwischen den Gebäudekörpern entlang der Bahn werden grundsätzlich als spannend angesehen. Diese Idee funktioniert besser mit dem Bestand im Baumgarten als die des ursprünglich vorgeschlagenen Projektvorschlags.

Das Konzept weist einzelne interessante Teilaspekte auf, lässt aber eine übergeordnete, spezifische Identität des neuen Bahnhofsgeländes vermissen. Allein die orthogonale Ausrichtung der Neubauten oder Baumgruppen, schaffen es nicht diese Identität zu prägen. Mit einigen konzeptionellen Begriffen wie Quartierspromenade, Bahnhof als Mitte und zweites Zentrum, verführt der Beitrag und weckt hohe Erwartungen. Lebendiger urbaner Raum, dynamische Beziehungen zwischen Innen- und Aussenraum, spannenden Aufenthaltsorten und Bewegungsräumen und eine Vielfalt an Raumtypologien werden mit diesen Begriffen assoziiert. Das Beurteilungsgremium vermisst jedoch diese Qualitäten im vorliegenden Projektvorschlag.

Das Konzept bietet verschiedene Aufenthaltsqualitäten, die linear organisiert und recht gleichwertig ausgestaltet sind. Diese Parallelität und Linearität der Bebauung in der "alten" Bahnhofstrasse respektive dem Grünraum gegenüber ist für das Beurteilungsgremium nicht ganz verständlich, da dadurch mehr transitorische Räume generiert werden als Orte und Nischen, die zum Aufenthalt und Verweilen einladen.

Der seitens Gemeinde gewünschte grössere zusammenhängende Freiraum «Bahnhofplatz» wird vermisst. Die Idee der Quartierspromenade anstelle eines zentralen Freiraums wäre eine mögliche Antwort auf die erwünschte Magnetwirkung eines öffentlichen Treffpunkts. Dafür müssen die Qualitäten der Bewegung, Aufenthalt, Ausblicke und Beziehung zu den Erdgeschoss entsprechend ausgebildet werden. Das Beurteilungsgremium würdigt die angedachte Idee, vermisst aber ihre Umsetzung im vorliegenden Entwurf. Das Potenzial an diesem doch von vielen divergierenden Nutzergruppen frequentierten Ort, unterschiedliche Raumqualitäten, spezifische Identitäten in einzelnen Teilräumen, Quartierbausteine, Freiräume für diverse Nutzungsbedürfnisse anzubieten, wurde nicht ausgenutzt.

Die radikale Idee der Verlegung der Bahnhofstrasse zur Konzentration der Verkehrsströme wird grundsätzlich als spannender Ansatz gewürdigt. Mit der zusätzlichen Führung des

motorisierten Individualverkehrs (inkl. Parkierung) und der Velos im Gegenverkehr in der Bahnhofstrasse resultieren allerdings zahlreiche Konfliktpunkte und Mischverkehrsflächen zwischen den Verkehrsträgern. Fragen zur betrieblichen Machbarkeit, zur Attraktivität und Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs und ganz generell die Frage, ob die Bahnhofstrasse in der Lage ist, die (künftigen) verkehrlichen Anforderungen in der dargestellten Form zu erfüllen, bleiben offen.

Mit der Umwidmung der "alten Bahnhofstrasse" in eine Begegnungszone soll der Quartiercharakter rund um die Bestandesbauten im Baumgarten gesteigert werden. Gleichzeitig wird damit aber eine zweite Durchfahrtsachse für den MIV und den Veloverkehr (und optional für Busse) geschaffen, deren verkehrsfunktionale Bedeutung im Zusammenspiel mit der verlegten Bahnhofstrasse ungeklärt bleibt, respektive in gewissem Masse der eigentlichen Grundidee widerspricht.

Im Weiteren ist die Umsetzung dieses Konzeptes schwierig, da es kaum lösbare Abhängigkeiten in sich birgt (Grundeigentum, Etappierung, Finanzen, Betrieb Busverkehrs, etc.). Die Tiefgarage unter der neuen Bahnhofstrasse ist ein spannender Ansatz, schafft aber weitere Abhängigkeiten. Es wird begrüsst, dass die Freiräume zwischen den Bauten von einer Unterbauung freigehalten werden, der Aufwand hierfür scheint allerdings hoch, ebenso die Schnittstellen und Abhängigkeiten bezüglich Etappierung.

Die radikale Idee der Umlegung der Bahnhofstrasse und die Intention, das Quartier bis an den Bahnhof wachsen zu lassen, werden als spannend beurteilt. Die Mehrwerte stehen jedoch in keinem Verhältnis zum Aufwand der Umsetzung, weshalb das Konzept seitens Beurteilungsgremium zwar sehr gewürdigt wurde, gesamthaft aufgrund seiner doch grossen Abhängigkeiten und offenen Fragen zur verkehrsbetrieblichen Machbarkeit schlussendlich nicht wirklich überzeugen konnte.



Etappierungskonzept



1. Etappe (ca. 2025 - 2027): Aufwertung Bereich Auenbach
 • Konzept, Projekt und Umsetzung Bachbereich und Umnutzung Bauernhof
 • Schaffung eines öffentlichen Außenbereichs mit hoher Identität und hohem ökologischem Wert (Auenpark mit Auenterrassen)
Diese Schritte sollen möglichst frühzeitig, mit Inkrafttreten des Masterplans, umgesetzt werden; sie haben keine baulichen Abhängigkeiten zum Hauptprojekt.



2. Etappe (2027 - 2028): Ausbau Bahninfrastruktur
 • Umsetzung Mehrspur-Projekt SBB mit Aussepperrons und Perronzugängen
 • Provisorische Bushaltekante (da die Busse für Ausbau Bahnhof nochmals versetzt werden müssen).



3. Etappe (ca. 2029 - 2031): Zentrum Bahnhof Ost
 • Verlängerung Bahnhofstrasse und prov. Buskanten West
 • Erstellung Bau 1 und 2 mit Tiefgarage und Aussenbereichen
 • Umorganisation P+R und Veloabstellplätze



4. Etappe (ca. 2030 - 2032): Zentrum Bahnhof West
 • Neue Anordnung P+R im Osten des Areals
 • Erstellung Bau 3 und 4 mit Tiefgarage und Aussenbereichen
 • Definitive Buskanten und Verbreiterung Perrondach für Busse

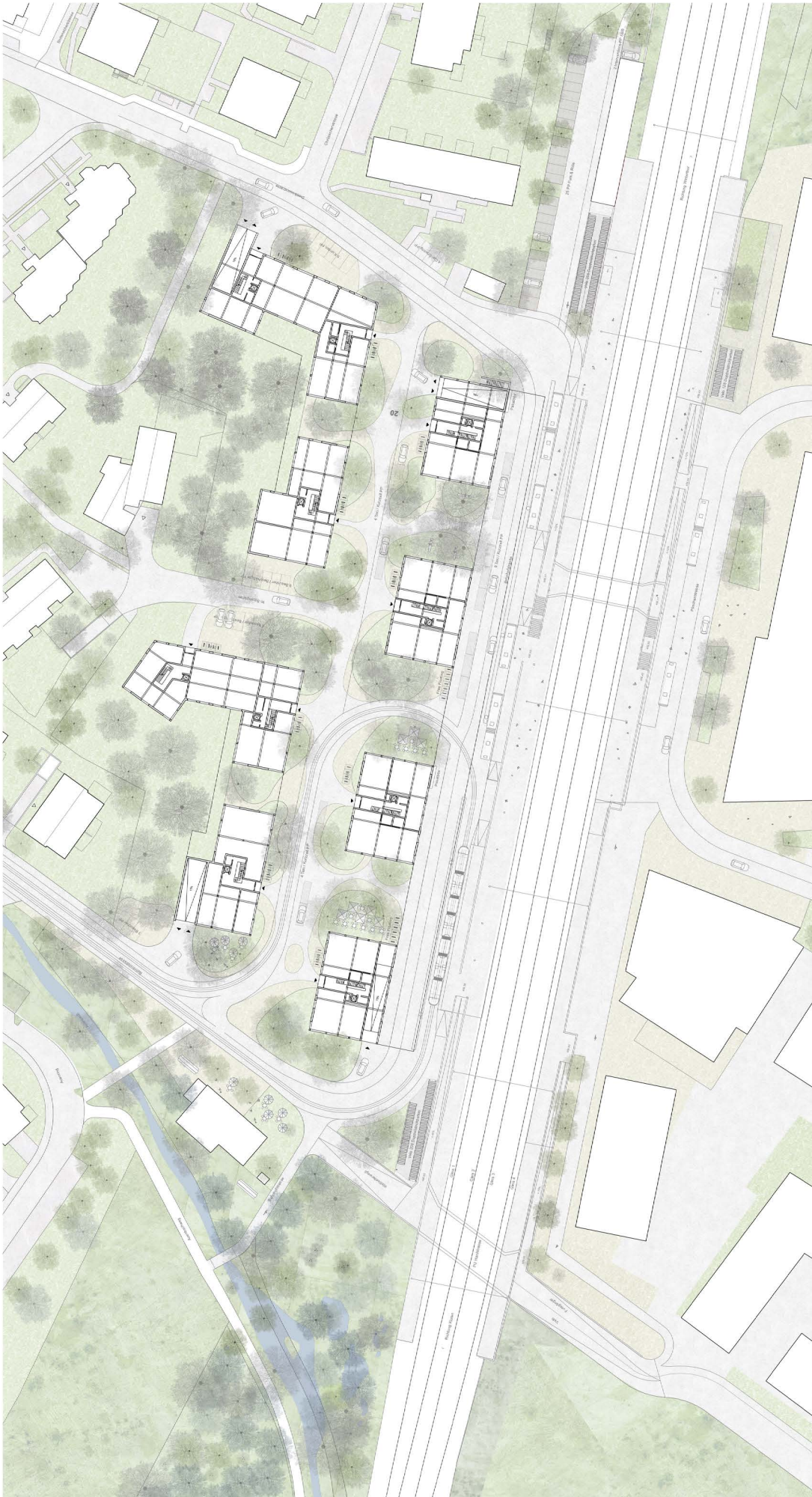


5. Etappe (ca. 2030 - 2032): Areal Baumgarten
 • Erstellung Überbauung Baumgarten (auch in 2 Etappen möglich)
 • Umsetzung Begegnungszone Bahnhof
Das Areal Baumgarten könnte auch vor oder gleichzeitig mit der Bahnhofsüberbauung realisiert werden.

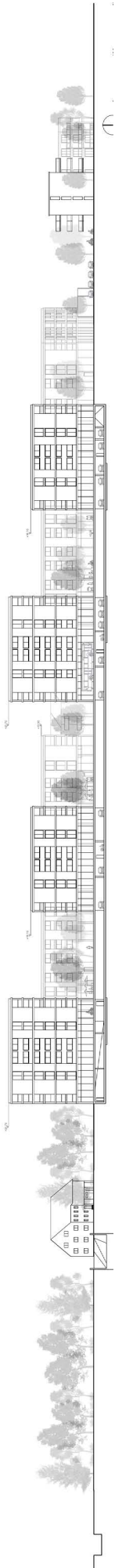


6. Etappe (nach 2032): Glattbahn 4. Etappe
 • Bau Glattbahn mit Haltekante
 • Entsprechende Verlängerung Perron/Busdach
Der Ausbau des Bereichs Bahnhof Süd ist grundsätzlich unabhängig; auf Grund der Bahnhofsanbindung erfolgt er mit Vorteil nach der Inbetriebnahme der neuen Perrons und der entsprechenden Erschliessungselemente.

Situationsplan und Ansicht Bahnseite 1:500 (verkleinerte Darstellung)



Erdbeschosse mit Situation 1:500

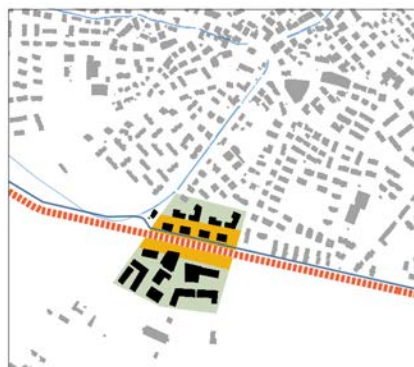




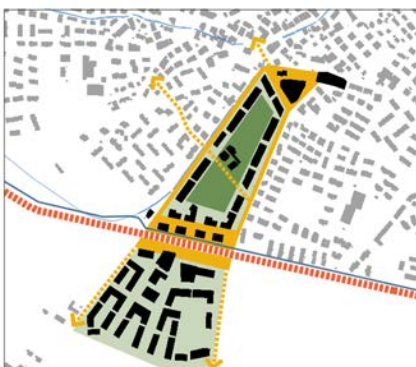
Städtebauliches Konzept



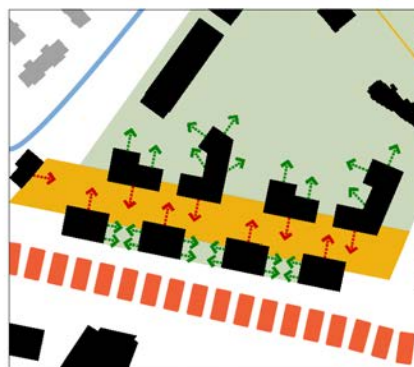
Zwei unterschiedliche Pole
 Mit der Konkretisierung der neuen Kernzone Bahnhof entsteht ein zweiter Pol in Bassersdorf. Er ist mit der Ortsmitte durch zwei Strassen ringförmig verbunden. Diese beiden Bereiche werden jeweils von den beiden Hauptverkehrsachsen Bahn und MIV/Bus erschlossen.



Bahnhof als Mitte
 Die Aufwertung Bahnhof Nord wird auch die Entwicklung auf die Südseite der Gleise vorantreiben. Damit bekommt das neue Zentrum um den Bahnhof eine noch grössere Bedeutung.



Erweitertes Zentrum
 Mit der Entwicklung am Bahnhof bekommt Bassersdorf die Möglichkeit, ein grösseres Zentrum zu aktivieren, das die beiden Zentrumszonen verbindet. Durch eine Verdichtung an den Rändern könnten grössere Grünflächen erhalten resp. neu definiert werden.



Orientierung der Neubauten
 Gemeinsam definieren die acht Neubauten die Begegnungszone Bahnhof. Die Bauten an den Gleisen sind einander zugewandt und formen die Anknüpfungspunkte. Im Areal Baumgarten suchen die Gebäude den Anschluss an die Quartiergeometrie.

Visualisierung Quartierzone (Alte Bahnhofstrasse)



Freiraumelemente



Quartierzone
Landschaftliche Fragmente schaffen eine grüne und naturnahe Quartierzone und strukturieren die Begegnungszone.



Auenpark
Die Auenterrasse übernimmt eine vermittelnde Rolle zwischen naturnahem Gewässer und Bahnhofquartier. Sie ist Aufenthaltsort und Auftakt zum Bahnhof, Tablett für das identitätsstiftende Bauernhaus und atmosphärischer Endpunkt der Bahnhofstrasse.



Auenbach
Die Aufweitung des Auenbachs wird durch einen Bachzugang erlebbar und schafft zusätzlichen Lebensraum. Ruderales Standorte und Vegetation bieten Raum für die Gelbbauchunke.



Die offene Landschaft zieht sich über den naturnahen Auenpark durch das neue Bahnhofquartier.

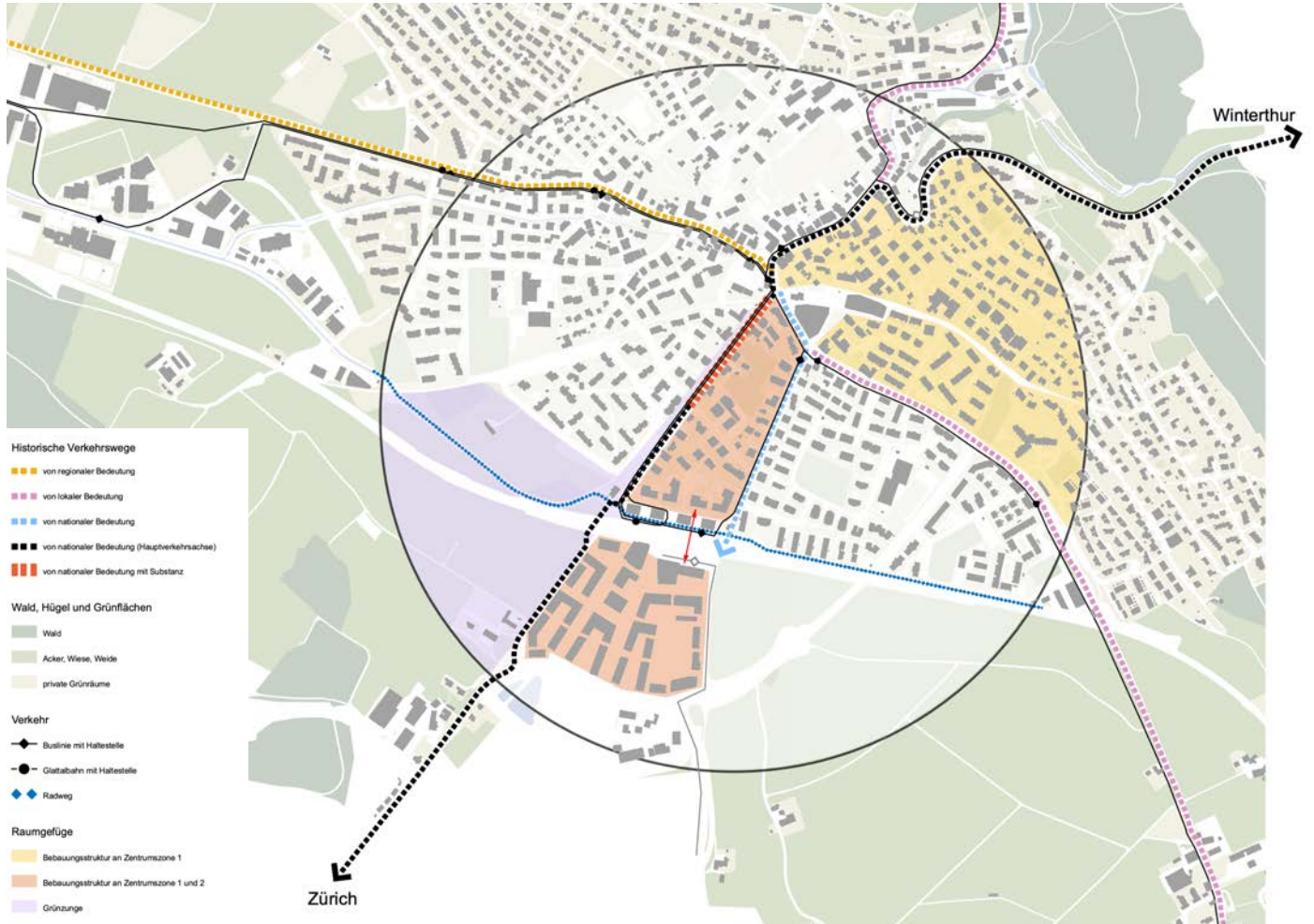


● Amphibienlebensgebiet von nationaler Bedeutung

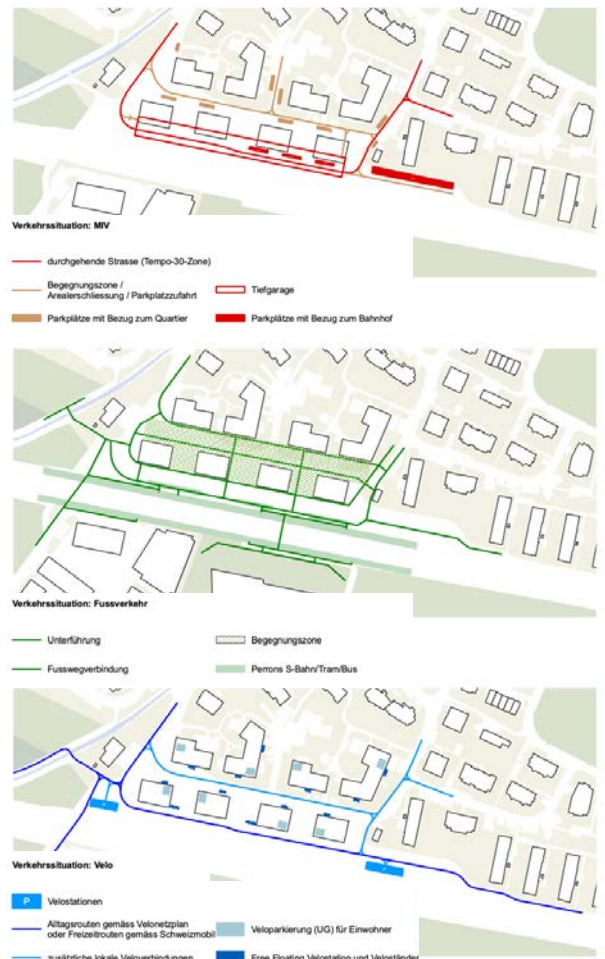


● Türpelketten ● Strauchgruppen
● Totholzelemente ▨ Krautsaum

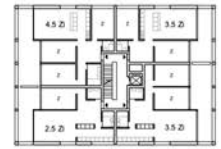
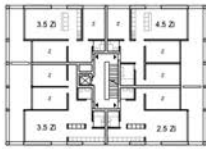
Grundgerüst



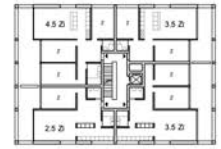
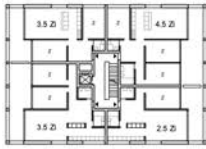
Mobilitätskonzept



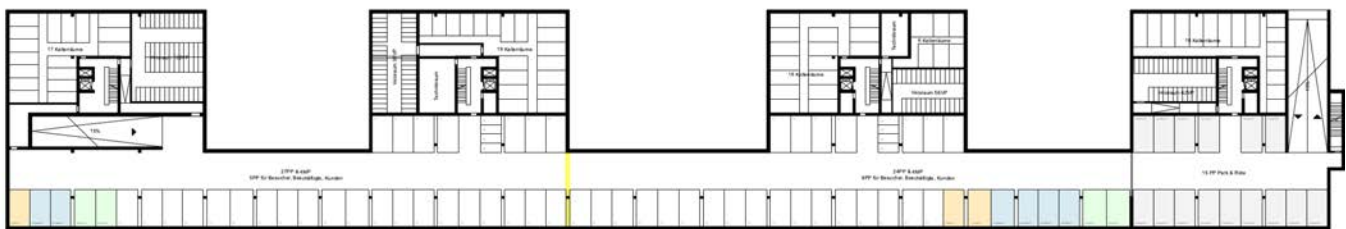
Regel- und Untergeschoss "Bahnhofareal Nord" 1:500 (verkleinerte Darstellung)



3.- 6. Regelgeschoss Gebäude 4 - 1. 1:500



1.- 2. Regelgeschoss Gebäude 4 - 1. 1:500



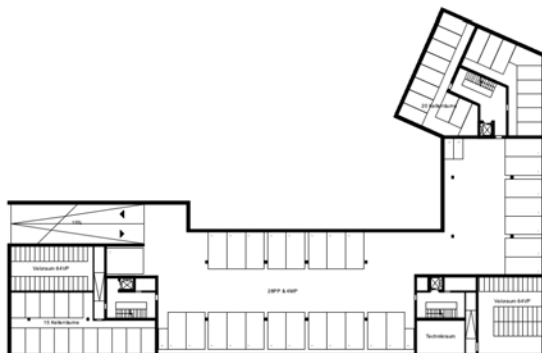
Untergeschoss Gebäude 4 - 1. 1:500

- | | | |
|----------------|-----------------|-----------|
| Bewohner PP | Besucher PP | Kunden PP |
| Park & Ride PP | Beschäftigte PP | |

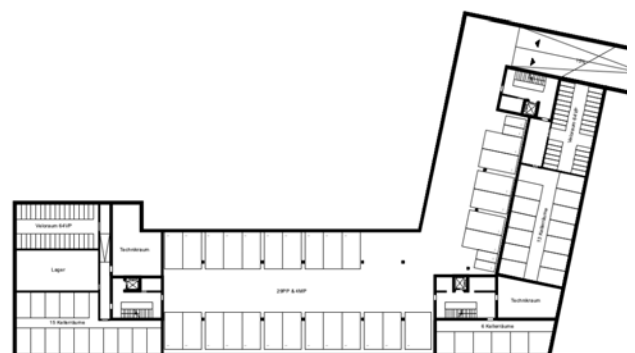
Regel- und Untergeschoss "Im Baumgarten" 1:500 (verkleinerte Darstellung)



1.- 3. Regelgeschoss Gebäude 8 - 5 1:500



Untergeschoss Gebäude 8 - 5 1:500



7.3 Planungsteam 2, Projektvorschlag «EN PASSAGE»

Architektur

BHSF Architekten
Geerenweg 2
8048 Zürich

Benedikt Boucsein, Axel Humpert, Tim Seidel, Pascal Hendrickx,
Valentin Breitsamer, Emila Kreiblich

Landschaftsarchitektur

Sima Breer Landschaftsarchitektur
Lagerplatz 21
8400 Winterthur
Rolf Breer, Lea Jaud

Verkehrsplanung

IBV Hüsler AG
Olgastrasse 4
8001 Zürich
Luca Urbani

Modellfoto Projekt «EN PASSAGE», Planungsteam Nr. 3 BHSF Architekten, Sima Breer, IBV Hüsler



Das Projekt «EN PASSAGE» zelebriert das Leitthema der Übergänge: Umsteigebeziehungen, stadträumliche Beziehungen, unterschiedlichste Stadtteile / Stadträume / Typologien / Nutzungen, Übergänge zwischen öffentlichen und individuellen Bewegungs- und Aufenthaltsräumen, Übergänge in den unterschiedlichen zeitlichen Realisierungsetappen und alten und neuen Identitäten.

Die städtebauliche Setzung entlang der als langgestreckten Bahnhofplatz artikulierten Bahnhofstrasse, wirkt ausgewogen und intergriert sich selbstverständlich in den Kontext. Die kleinteilige Bebauung im Baumgarten geht trotz Verdichtung auf einen angenehmen Dialog mit der Bestandskörnung ein. Die Öffnung der Ecksituation Richtung Auenbach und neuen Wallisellenpärkli mit dem hier situierten Hochpunkt als visuellem Orientierungs- und Umlenkungspunkt mit Bezug zum Dorfzentrum erlaubt diverse Wegebeziehungen und Übergänge. Die Verbindung zum Dorfzentrum, zum Quartier im Baumgarten als auch zum angrenzenden Naturraum der Auenlandschaft werden hier ebenso miteinander verknüpft wie der Perron-Zugang West, die Verbindung zum südlichen, zukünftigen Teil des Bahnhofgebiets, der Zugang zur Bahnhofstrasse beziehungsweise zum Bahnhofplatz und der Umsteigezone von Bahn, Bus, Glattalbahn zwischen Perron und neuem Bahnhofgebäude.

Das aufgelöste zweiteilige Bahnhofgebäude wird insbesondere durch die Idee des offenen respektive transparenten Erdgeschosses als spannend erachtet. Der architektonische Ausdruck erinnert an einen «Bahnhofsklassiker» und wurde aufgrunddessen kontrovers diskutiert. Die in Höhe und Lage versetzten Dachelemente über den Erd- und ersten Obergeschossen spielen mit den Perrondächern und verbinden die einzelnen Volumen und die diversen Blickbeziehungen zwischen Gleisraum, Umsteigezone und Stadtraum bzw. Bahnhofstrasse. Sie artikulieren und markieren die Eingänge, bieten Regenschutz und differenzieren den öffentlichen städtischen Raum zum darüberliegenden Wohnraum. Im Bereich der Personenunterführung leiten die Dächer die Besucher mit Ausblicken nach unten bzw. beim Ankommen nach oben.

Der von der Gemeinde gewünschte «Bahnhofplatz», wie in den Hinweisen nach der Zwischenbesprechung gefordert, wurde vermisst. Die als solche gedachte Bahnhofstrasse kann aufgrund der Proportionen und Länge des Raumes, als auch der sehr gleichartigen und sehr urbanen Ausgestaltung, diese Anforderung nicht wie gewünscht erfüllen. Ein kleinerer Ankunftsplatz nördlich des «Bahnhofgebäudes» ist angedacht. Dieser ist jedoch sehr minimal ausgebildet und wird durch die Setzung der Gebäude in seiner Lesbarkeit nicht unterstützt.

Die Idee der Zweiteilung in einerseits eine Bahnhofstrasse Nord als ruhige Aufenthaltszone und entlang der Bahn als schnelle, aktive, laute Zone wird als sehr interessant beurteilt. Die Bahnhofstrasse wird als grosszügiger Bewegungs- und Aufenthaltsraum konzipiert. Synergien zwischen Aussenraum und die Erdgeschosse werden viel Wert beigemessen. Dennoch ist der Raum von einer zu grossen Bescheidenheit geprägt. Die Endpunkte des Strassenraums, wie auch die qualitativen Eigenschaften des Ortes wirken wenig identitätsstiftend. Die präsentierte Idee der öffentlichen Bewegung entlang der Bahn und der individuellen Bewegung im Norden fügen sich nicht zu einer Gesamtidentität eines ausdruckskräftigen, öffentlichen Raums.

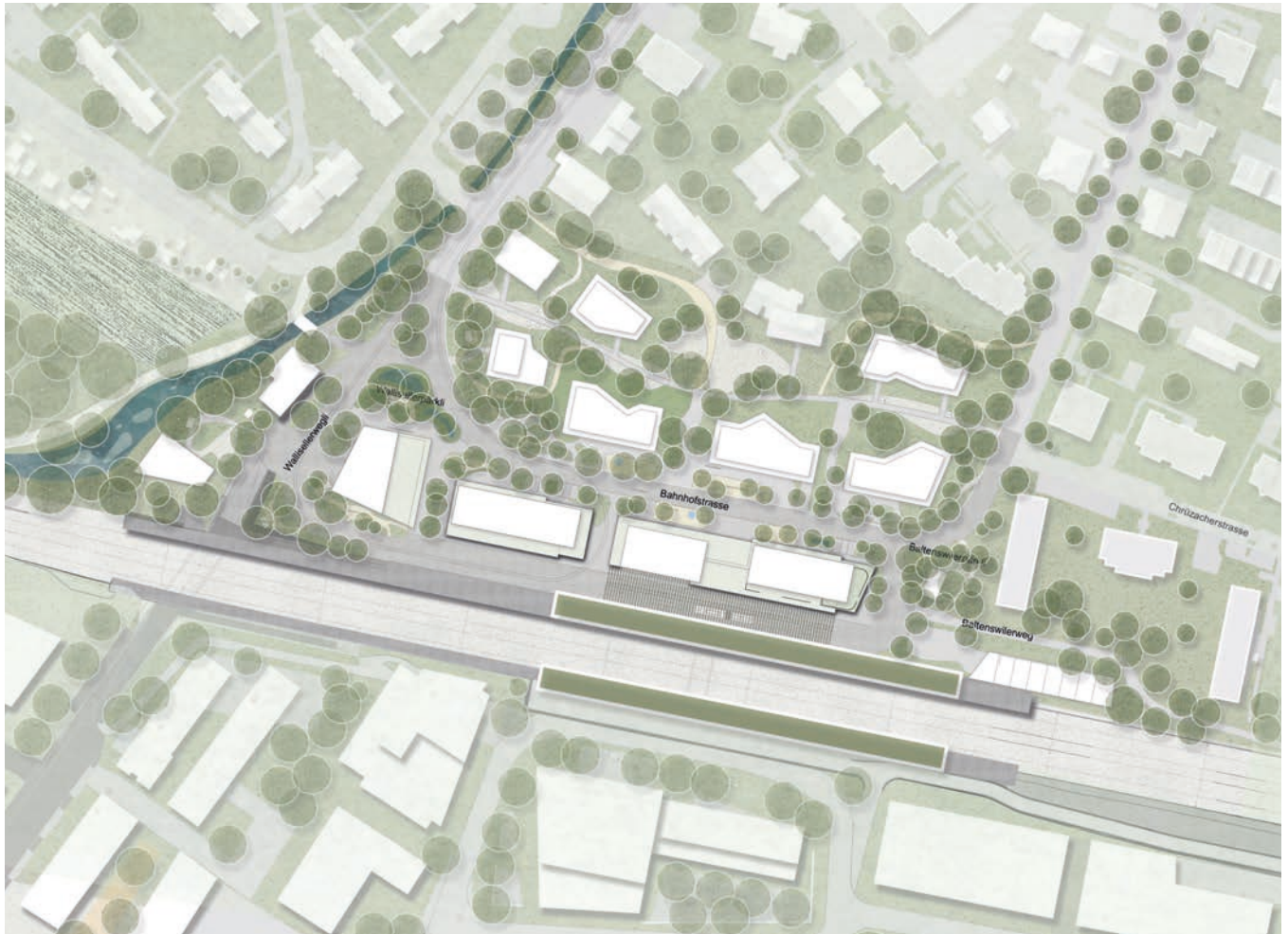
Das Verkehrskonzept überzeugt. Mit der funktionalen Trennung der Verkehrsträger, öffentlichem Verkehr in der Bahnhofstrasse Süd und motorisiertem Individualverkehr sowie Velo in der Bahnhofstrasse Nord, werden die verkehrlichen Bedürfnisse und Anforderungen der Verkehrsträger sehr gut erfüllt. Insbesondere für die Zufussgehenden werden optimale und attraktive Umsteigebeziehungen geschaffen.

Die Verlängerung der PU, wie auch ihre Ausgestaltung wird einerseits sehr begrüsst, andererseits gab es bezüglich deren Nutzen für das Bahnhofareal geteilte Meinungen. Sie scheint mehr im Sinne einer Quartierverbindung zwischen Nord und Süd zu fungieren, was wiederum sehr positiv zu werten ist. Ihre konsequente Ausgestaltung als Quartierverbindung und als Ankunfts-ort im Freiraum der Bahnhofstrasse wird vermisst.

Der insgesamt gelungene Entwurf (Bahnhofstrasse Süd und Nord, Bahnhofgebäude, Verlängerung Personenunterführung) funktioniert fast nur mit einer Entwicklung im Baumgarten, ansonsten fehlt aufgrund von Typologie und Auftritt des Bestandes das Gegenüber für das neue Bahnhofgebäude. Diese Abhängigkeit innerhalb der gesamten Entwicklung wird kritisch gesehen.

Gesamthaft bietet das Konzept eine sowohl stadträumlich als auch verkehrlich und insbesondere bezüglich der Anforderungen an Umsteigebeziehungen und Übergänge eine gute Lösung, konnte aber das Beurteilungsgremium schlussendlich nicht vollständig überzeugen.

Situationsplan 1:1'000 (verkleinerte Darstellung)



Querschnitt Bahnhof 1:500 (verkleinerte Darstellung)



Ettapierungskonzept



ETAPPE 1 | Start mit dem zentralen Gebäude bei der Unterführung

126 PP oberirdisch
 96 PP Park + Rail
 4 PP Car Sharing
 10 PP Kiss + Ride / Kurzzeit
 16 PP Bewohner / Beschäftigte

0 PP unterirdisch



ENDZUSTAND | mit Bestandesbauten Bahnhofgebiet Nord

14 PP oberirdisch
 0 PP Park + Rail
 4 PP Car Sharing
 10 PP Kiss + Ride / Kurzzeit
 0 PP Bewohner / Beschäftigte

112 PP unterirdisch
 40 PP Park + Rail
 72 PP Bewohner / Beschäftigte



ETAPPE 2 | Ausbau Wallisellerwegli und Erstellung Bauten West

49 PP oberirdisch
 35 PP Park + Rail
 4 PP Car Sharing
 10 PP Kiss + Ride / Kurzzeit
 0 PP Bewohner / Beschäftigte

77 PP unterirdisch
 16 PP Park + Rail
 61 PP Bewohner / Beschäftigte



ENDZUSTAND | mit Areal-Entwicklung Bahnhofgebiet Nord

Situationsplan und Ansicht Bahnseite 1:500 (verkleinerte Darstellung)





Städtebauliches Konzept



- Aufweitung Bahnhofstrasse
- Dachverbindung Grünband
- Blickbeziehung Zentrum
- Verbindende Veloroute
- Orientierung Verkehr
- Verdichtungsgebiet
- Durchlässige Baukörperpersetzung

ÜBERGÄNGE...

Gesellschaft, Wirtschaft und Mobilität befinden sich permanent in Bewegung, im Übergang, in Entwicklung. Dies symbolisieren insbesondere Bahnhöfe und Bahnhofsquartiere. Für die weitere Entwicklung des Bahnhofsgeländes Bassersdorf schlagen wir daher das Leitthema des Übergangs vor, um städtebauliche, aber auch funktionale und gesellschaftliche Themen so zu bündeln, dass sie der Vielschichtigkeit der Aufgabe gerecht werden. Aus dem Motiv ergeben sich sechs Leitideen:













Konzept Klima und Aussenraumnutzung



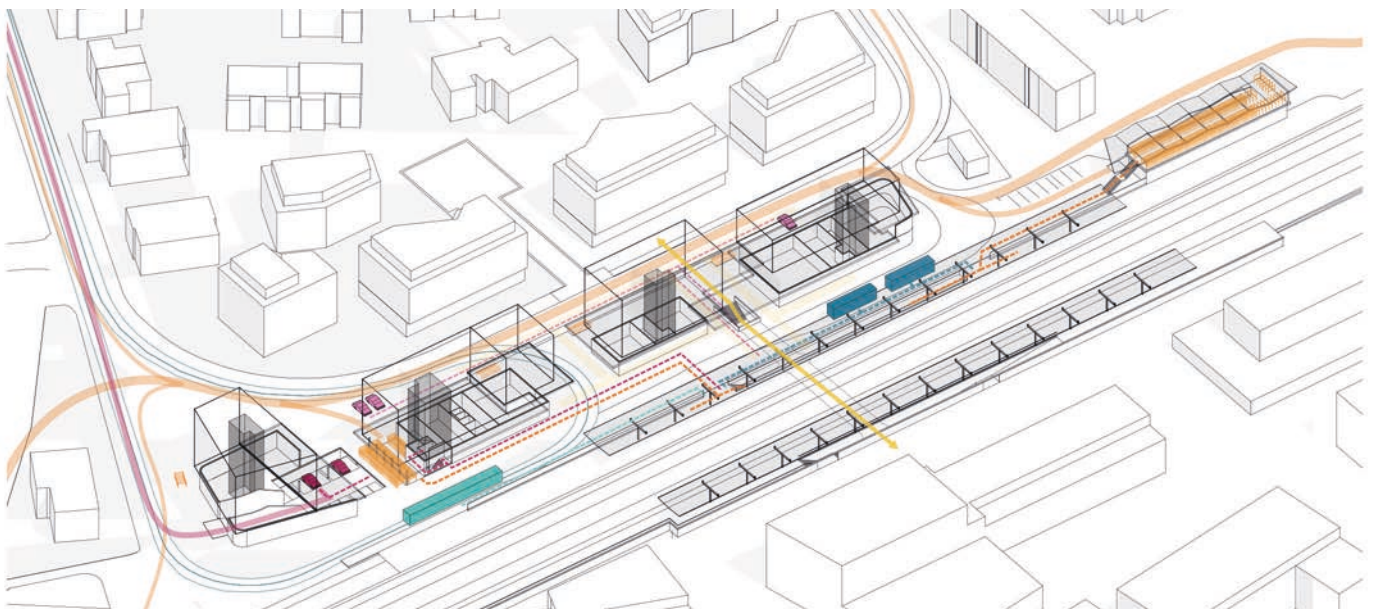
-  Versickerungsflächen
-  Regenrückhaltebecken
-  Dachverbindung Grünband
-  Frischluftbewegung





- | | |
|---|---|
|  Langsamverkehr |  Linienführung Verlängerung Glattalbahn |
|  Radweg |  motorisierter Individualverkehr, Zufahrt Parkhaus P+R |
|  Bus |  Kiss + Ride |
|  Glattalbahn |  Car-Sharing Standort |

Axonomie Umsteigebeziehungen und Personenströme





Eckhaus AG
Städtebau Raumplanung
Rousseustrasse 10
8037 Zürich
+41 44 545 30 10
www.eckhaus.ch