

Städtebaulicher Studienauftrag «Bahnhofgebiet Nord», Bassersdorf

**Bericht zum Umgang mit den Rückmeldungen der
Informationsveranstaltung vom 4. Dezember 2023 und
der Ausstellung vom 5. bis zum 20. Dezember 2023**

1. Juli 2024

1. Einleitung

Mit dem Neubau der Gleisanlagen am Bahnhof Bassersdorf im Rahmen des Projekts Mehrspur Zürich Winterthur bietet sich die Chance, das Bahnhofumfeld neu zu gestalten und als Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs zu stärken. Mit der Gesamtrevision der Nutzungsplanung (BZO) war vorgesehen, die Parzellen des Bahnhofgebiets Nord einer neuen Zentrumszone Bahnhof ZB 4.2 zuzuweisen. Damit sollte die planungsrechtliche Grundlage für eine bauliche Entwicklung und eine Neukonzeption des Bahnhofgebiets Nord geschaffen werden. Da der Kanton die geplante Zentrumszone nicht genehmigt hat, wird die planungsrechtliche Umsetzung aktuell überprüft.

Zur Abstimmung der vielfältigen Ansprüche an den Bahnhof und das angrenzende Umfeld führten die drei Projektpartner – SBB-Immobilien, Kanton Zürich (vertreten durch das Amt für Mobilität) und Gemeinde Bassersdorf – zwischen Januar und September 2023 einen städtebaulichen Studienauftrag durch.

Im Januar 2023 wurde die Öffentlichkeit in den Medien über den Start und die Ziele des Studienauftrags Bahnhofgebiet Nord in Bassersdorf, informiert. Nach Abschluss des Verfahrens führten die drei Projektpartner am 4. Dezember 2023 eine Informationsveranstaltung durch, bei welcher die Ergebnisse des Verfahrens präsentiert wurden. Es nahmen rund 120 Personen am Anlass teil. Die Teilnehmenden waren frei, Kommentare zu den Themen abzugeben, welche sie im Zusammenhang mit der Entwicklung des Bahnhofs Bassersdorf beschäftigen. Im Anschluss an die Informationsveranstaltung wurden die Ergebnisse des Studienauftrags zwischen dem 5. und 20. Dezember 2023 im Gemeindehaus ausgestellt. In dieser Zeit konnten alle Interessierten über den bereitgestellten «Briefkasten» weitere Rückmeldungen einbringen.

Alle Rückmeldungen und Anregungen wurden im «Protokoll Informationsveranstaltung» vom 2. Februar 2024 erfasst. Im nachfolgenden Bericht werden die Rückmeldungen thematisch gegliedert beantwortet. Dabei ist es wichtig zu betonen, dass nicht alle Themen in der Kompetenz der Planungspartner liegen und daher nicht alle im laufenden Verfahren bearbeitet werden können. Aus diesem städtebaulichen Studienauftrag werden verschiedene miteinander koordinierte Teilprojekte mit unterschiedlichen Meilensteinen ausgelöst.

2. Ausblick Teilprojekte

Einerseits arbeitet SBB Immobilien mit dem Siegerprojekt des städtebaulichen Studienauftrags auf dem Bahnhofareal ein Richtprojekt für den Gestaltungsplan weiter. Viele Anregungen fliessen direkt in den Richtprojektprozess ein. Über den privaten Gestaltungsplan wird im Rahmen der Festsetzung an der Gemeindeversammlung abgestimmt. Vor der Behandlung des Gestaltungsplans an der Gemeindeversammlung kann sich die Bevölkerung im Rahmen der formellen Mitwirkung (öffentliche Auflage) zur Planung äussern. Ergänzend zur formellen Mitwirkung sind weitere Veranstaltungen für den Einbezug der interessierten Bevölkerung geplant. Über den Zeitpunkt der Veranstaltungen wird frühzeitig informiert.

Andererseits muss die Bau- und Zonenordnung (BZO) im Bereich des Bahnhofareals angepasst werden. Die Anpassung der BZO wird vom Gemeinderat aufgesetzt, von der Gemeindeversammlung festgesetzt und von der Baudirektion des Kantons Zürich genehmigt. Das Verfahren zur Anpassung der BZO und die Mitwirkungsmöglichkeiten werden mit dem Verfahren zum privaten Gestaltungsplan koordiniert.

Zuletzt wird nach der Genehmigung des Gestaltungsplans und der Teilrevision der Nutzungsplanung ein Architekturwettbewerb durchgeführt. Dabei entwickeln mehrere Planungsteams Projektvorschläge für ein Bahnhofareal, auf der Basis dies Richtprojekts Die überzeugendste Lösung wird weiterverfolgt und anschliessend als Projekt für die Realisierung weiterbearbeitet. Im Rahmen des Projektierungsprozesses besteht wiederum die Möglichkeit zur Mitwirkung durch die Bevölkerung.

3. Zusammenfassung Rückmeldungen

Prüfung der Rückmeldungen

Jede einzelne Rückmeldung wurde sorgfältig geprüft. Bei der Sichtung und Prüfung der Rückmeldungen wurde ersichtlich, dass zahlreiche Rückmeldungen thematisch verknüpft sind, weshalb sie thematisch zusammengefasst und beantwortet werden.

Die Rückmeldungen wurden in vier Themenfelder gegliedert. Die nachfolgende Kurzfassung gibt eine Übersicht über die vier Themenfelder und die Stellungnahmen:

Thematische Zusammenstellung Rückmeldungen sowie Kurzfassung der Stellungnahmen

Thema	Rückmeldung Nr.	Rückmeldungen
Allgemeine Rückmeldungen / Verfahren	A1 – A4	Allgemeine Rückmeldungen betrafen vorwiegend Fragen zum Planungsprozess rund um den Bahnhof Bassersdorf, dem nördlich gelegenen Gebiet «Im Baumgarten» und die Partizipationsmöglichkeiten im Prozess.
Gebäude und ihre Nutzungen	G1 – G4	Die Rückmeldungen zu den Gebäuden betrafen einerseits die geplante Wohnnutzung (Zielgruppe, günstiger Wohnraum) und andererseits die öffentlichen Angebote rund um den Bahnhof.
Freiraum / Umwelt	F1 – F4	Häufig genannte Themen in Bezug auf den Freiraum waren die Aufenthaltsqualität und die Ausstattung (Möbiliar, Infrastruktur) sowie die klimaangepasste Gestaltung.
Mobilität	M1 – M4	Die häufigsten Rückmeldungen betrafen den Fuss- und Veloverkehr (Sicherheit, Veloabstellplätze), den MIV (Parkplätze, P&R) sowie die barrierefreie Mobilität.

Rückmeldung	A1
-------------	----

Thema	Allgemeine Rückmeldungen / Verfahren Entscheid Siegerprojekt / Einbezug Bevölkerung
--------------	---

Rückmeldung	<p>Es wird angemerkt, dass die Bevölkerung und einzelne Gemeinderäte kein Mitspracherecht beim Entscheid über das Siegerprojekt hatten. Zudem wird gefordert, dass die Bevölkerung über die drei Projekte abstimmen soll.</p> <p>Weiter wird erfragt, wie die Interessen der Bevölkerung und spezifischer Interessensgruppen, wie beispielsweise die Jugendarbeit, im weiteren Planungsprozess berücksichtigt werden.</p>
--------------------	---

Stellungnahme	<p>Die drei Grundeigentümerinnen Gemeinde Bassersdorf, Kanton Zürich und SBB Immobilien führten gemeinsam ein Planungsverfahren als städtebaulichen Studienauftrag durch.</p> <p>Ein solches Verfahren untersteht nach den geltenden Normen gewissen Verfahrensbedingungen, welche von den teilnehmenden Planungsteams und den Auftraggeberinnen zu beachten sind.</p> <p>Für das hier durchgeführte Verfahren zählen dazu folgende Merkmale:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Planungsteams arbeiten unabhängig voneinander Lösungsvorschläge aus. - Die Auftraggeberinnen setzen ein Beurteilungsgremium ein, welches die Lösungsvorschläge beurteilt. - Das Beurteilungsgremium setzt sich aus Vertreterinnen der Auftraggeberinnen (Sachexpertinnen) und unabhängigen Fachexpertinnen zusammen, wobei die Fachexpertinnen in der Mehrheit sein müssen. - Das Beurteilungsgremium ist verantwortlich für die Durchführung des Verfahrens. Es sorgt für die Gleichbehandlung der teilnehmenden Planungsteams und gibt letztlich Empfehlungen zuhanden der Auftraggeberinnen ab. <p>Beim Studienauftrag Bahnhofgebiet Bassersdorf Nord waren die drei Auftraggeberinnen (Gemeinde, Kanton, SBB) je mit einer Stimme im Beurteilungsgremium vertreten. Ergänzt wurde das stimmberechtigte Gremium durch vier Fachpersonen aus den Bereichen Städtebau / Architektur, Landschaftsarchitektur und Verkehrsplanung. Als Vertreter der Gemeinde nahm Gemeindepräsident Christian Pfaller Einsitz im Gremium.</p> <p>Für die Bearbeitung der Aufgabenstellung wurde ein Programm verfasst, welches vom Beurteilungsgremium genehmigt wurde. In die Vorbereitung des Verfahrens wurde auch der Gemeinderat von Bassersdorf einbezogen. Der Gemeinderat hat den Rahmenbedingungen des Verfahrens an der Sitzung vom 27. September 2022 zugestimmt.</p>
----------------------	---

Während der Durchführung des Verfahrens findet der Dialog ausschliesslich zwischen dem Beurteilungsgremium und den einzelnen Planungsteams statt. Beim ausgewählten Siegerprojekt handelt es sich um ein städtebauliches Konzept, welches durch SBB Immobilien im Bereich des Bahnhofareals zum Richtprojekt für den Gestaltungsplan Bahnhofareal weiterbearbeitet wird. Der genaue Perimeter muss noch definiert werden. Ausgenommen ist mindestens der Bereich nördlich der Bahnhofstrasse (Siedlung Im Baumgarten). Über den privaten Gestaltungsplan wird im Rahmen der Festsetzung an der Gemeindeversammlung abgestimmt.

Vor der Behandlung des Gestaltungsplans an der Gemeindeversammlung kann sich die Bevölkerung im Rahmen der formellen Mitwirkung (öffentlichen Auflage) zur Planung äussern. Ergänzend zur formellen Mitwirkung sind weitere Veranstaltungen für den Einbezug der interessierten Bevölkerung geplant. Über den Zeitpunkt der Veranstaltungen wird frühzeitig informiert.

An diesen Veranstaltungen und im Richtprojektprozess sollen Flächen für verschiedene Anspruchsgruppen, sowie u.a. die Gestaltungs- und Rückzugsmöglichkeiten für Jugendliche, diskutiert werden.

Zusätzlich muss die Bau- und Zonenordnung im Bereich des Bahnhofareals angepasst werden, da der Kanton, die Zentrumszonen aus der von der Gemeindeversammlung vom 20. Juni 2022 festgesetzten Nutzungsplanung nicht genehmigt hat. Die Anpassung der BZO wird vom Gemeinderat aufgesetzt, von der Gemeindeversammlung festgesetzt und von der Baudirektion des Kantons Zürich genehmigt.

Das Verfahren zur Anpassung der Bau- und Zonenordnung und die Mitwirkungsmöglichkeiten werden mit dem Verfahren zum privaten Gestaltungsplan koordiniert.

Um eine städtebaulich und gestalterisch hochwertige Entwicklung zu erreichen, wird nach der Genehmigung des Gestaltungsplans und Teilrevision der Nutzungsplanung ein Architekturwettbewerb durchgeführt. In diesem Architekturwettbewerb entwickeln mehrere Planungsteams auf Basis des Richtprojekts Projektvorschläge für das Bahnhofareal. Die überzeugendste Lösung wird weiterverfolgt und anschliessend als Projekt für die Realisierung weiterbearbeitet.

Im Rahmen des Projektierungsprozesses besteht wiederum die Möglichkeit zur Mitwirkung durch die Bevölkerung.

Rückmeldung	A2
-------------	----

Thema	Allgemeine Rückmeldungen / Verfahren Planung Bahnhofgebiet Nord und Süd
--------------	---

Rückmeldung	Warum plant man nicht das gesamte Umfeld Nord und Süd gleichzeitig?
--------------------	---

Stellungnahme	<p>Für die Gebiete nördlich und südlich des Bahnhofs Bassersdorf bestehen sehr unterschiedliche Rahmenbedingungen, Aufgabenstellungen und Herausforderungen.</p> <p>Im Norden wird das bestehende Bahnhofgebäude mit dem Neubau der Gleisanlage und Perrons abgebrochen. Dies wird zum Anlass genommen, die Bushaltekanten neu zu organisieren und das Bahnhofareal aufzuwerten. Es gilt, die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse inkl. der langfristigen Option der Glattalbahn sorgfältig aufeinander abzustimmen sowie das Potenzial einer baulichen Entwicklung und Aufwertung der Freiräume zu nutzen.</p> <p>Im Süden besteht mit der angepassten Bau- und Zonenordnung die Absicht, das Gebiet südlich des Bahnhofs zu einem Mischgebiet aus Wohn- und Arbeitsnutzungen zu entwickeln. Hierfür müssen zwischen den verschiedenen Grundeigentümerinnen noch verschiedene Fragen hinsichtlich baulicher Entwicklung mit Etappierungen und Erschliessung geklärt werden.</p> <p>Die beiden Gebiete wurden dann auch in der angepassten Bau- und Zonenordnung unterschiedlich behandelt. Im Bahnhofgebiet Süd wurde mit der Gestaltungsplanpflicht Pöschchen (Art. 53 BZO) die Vorgabe für die Erarbeitung eines öffentlichen Gestaltungsplans gemacht. Damit liegt die Zuständigkeit für die planungsrechtliche Umsetzung bei der Gemeinde.</p> <p>Im Bahnhofareal Nord (Gestaltungsplanpflicht Bahnhof Bassersdorf, Art. 52 BZO) liegt die Zuständigkeit federführend bei der SBB.</p> <p>Die Gemeinde ist in beiden Planungsprozessen involviert und gewährleistet die Koordination zwischen den unterschiedlichen Entwicklungsprozessen.</p>
----------------------	---

Rückmeldung	A3
-------------	----

Thema	Allgemeine Rückmeldungen / Verfahren Gebiet „Im Baumgarten“
--------------	---

Rückmeldung	Es wird angemerkt, dass das Gebiet „Im Baumgarten“ nördlich der Bahnhofstrasse nicht neu überbaut werden soll und die geplante Aufzoning zur Zentrumszone Bahnhof (ZB 4.2) nicht erfolgen soll.
--------------------	---

Stellungnahme	<p>Im Rahmen des städtebaulichen Studienauftrags wurde das Gebiet „Im Baumgarten“ aufgrund der damals geplanten Umzoning zur Zentrumszone in die gesamtheitliche Betrachtung einbezogen. Dabei galt es zu klären, was eine gesamtheitliche Entwicklung der Zentrumszone bedeuten würde und welche Synergien sich daraus allenfalls ergeben könnten.</p> <p>Das Verfahren hat gezeigt, dass die Gebiete nördlich und südlich der Bahnhofstrasse unabhängig voneinander entwickelt werden können.</p> <p>In den geplanten Prozess des Gestaltungsplans Bahnhofareal Nord wird das Gebiet „Im Baumgarten“ darum nicht einbezogen. Die allfällige Weiterentwicklung des Gebiets "Im Baumgarten" ist Sache der jeweiligen Grundeigentümerschaft. Die Zonierung wird in der anstehenden Teilrevision der BZO überprüft.</p>
----------------------	---

Rückmeldung	A4
-------------	----

Thema	Allgemeine Rückmeldungen / Verfahren Finanzierung
--------------	---

Rückmeldung	Wer bezahlt das?
--------------------	------------------

Stellungnahme	<p>Der Neubau der Bahninfrastruktur (Gleisanlagen, Perron) wird über das Projekt MehrSpur Zürich–Winterthur (MSZW) von SBB Infrastruktur finanziert. Die Finanzierung des Projekts MSZW wiederum läuft über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) des Bundes, der sich unter anderem aus Beiträgen von Bund und Kantonen speist.</p> <p>Der Neubau der Gebäude auf dem Bahnhofareal und der dazugehörigen Freiräume werden durch SBB Immobilien finanziert.</p> <p>Die Finanzierung von weiteren öffentlichen Infrastrukturen und Angeboten wird im Rahmen des laufenden Planungsprozesses genauer geklärt.</p>
----------------------	--

Rückmeldung	G1
-------------	----

Thema	Gebäude und ihre Nutzungen Konkurrenz zu bestehendem Dorfzentrum
--------------	--

Rückmeldung	Es wird angeregt, dass die neue Bahnhofsumgebung mit seinen Nutzungen nicht das bestehende Dorfzentrum konkurrieren soll. Es sei kein Bedarf an zwei Zentren mit konkurrierenden Nutzungen vorhanden.
--------------------	---

Stellungnahme	Dieses Anliegen wurde als wichtiger Anspruch der Gemeinde bereits in der Aufgabenstellung zum städtebaulichen Studienauftrag aufgenommen. Die Nutzungen am Bahnhof werden derart geplant, dass keine Konkurrenz zum bestehenden Ortszentrum entsteht. Die geplanten Nutzungen werden auf das Bahnhofsumfeld und deren Nutzenden ausgerichtet (Bewohnende, Pendelnde etc.)
----------------------	--

Rückmeldung	G2
-------------	----

Thema	Gebäude und ihre Nutzungen Wohnnutzung (Hindernisfreiheit, Zielgruppen, Anzahl Wohneinheiten, günstiger Wohnraum) und Nebennutzungen (Gemeinschaftsräume)
--------------	---

Rückmeldung	<p>In den Rückmeldungen wird angebracht, dass neue Wohnungen hindernisfrei erstellt werden sollen, und erfragt, wie viele neue Wohneinheiten für welche Zielgruppe am Bahnhof Bassersdorf realisiert werden.</p> <p>Weiter wird das Potenzial von lang- oder kurzfristig mietbaren Gemeinschaftsräumen erwähnt, welche einen niederschweligen Zugang für Jugendliche und junge Erwachsene zur teilautonomen und selbstverwalteten Nutzung sowie Nutzungsmöglichkeiten wie Bandraum, Ateliers usw. darstellen könnten.</p> <p>Zudem wird die Frage nach dem Anteil preisgünstigem Wohnraum gestellt.</p>
--------------------	---

Stellungnahme	<p>Die Regelungen der Bau- und Zonenordnung geben vor, dass in den Erdgeschossen publikumsorientierte Angebote oder Dienstleistungen vorzusehen sind. Zudem darf der Anteil an Wohnnutzung maximal 80 Prozent der Nutzflächen betragen. Für den Studienauftrag wurden Vorgaben zu Gewerbeflächen sowie zu einem Wohnungsmix gemacht.</p> <p>Im Siegerprojekt wurden für das Bahnhofareal die geforderten Gewerbeflächen und 92 Wohnungen mit folgendem Wohnungsspiegel ausgewiesen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2.5 Zi: 30 Wohnungen - 3.5 Zi: 36 Wohnungen - 4.5 Zi: 26 Wohnungen <p>Der genaue Wohnungsspiegel sowie die entsprechenden Gewerbenutzungen werden im weiteren Planungs- und Projektierungsprozess schrittweise überprüft und bei Bedarf angepasst. Als Grundlage für den geplanten Architekturwettbewerb wird die genaue Bestellung der Nutzungen (Nutzungskonzept) für die konkrete Projektentwicklung, in Absprache mit der Gemeinde, definiert und anschliessend im Laufe des Projektierungsprozesses festgelegt.</p> <p>Über die Höhe der künftigen Mietpreise können zum aktuellen Zeitpunkt keine genauen Angaben gemacht werden. Der SBB ist es ein Anliegen bei all ihren Entwicklungsprojekten einen Anteil an preisgünstigen Wohnungen zur Verfügung zu stellen. Der genaue Anteil muss jeweils für die jeweiligen Projekte anhand der örtlichen Gegebenheiten und Rahmenbedingungen festgelegt werden.</p> <p>Sämtliche Bauten und öffentlichen Freiräume müssen nach den geltenden Normen hindernisfrei gestaltet werden.</p>
----------------------	---

Rückmeldung	G3
-------------	----

Thema	Gebäude und ihre Nutzungen Bahnhofnutzungen (SBB-Schalter, öfftl. WC, Einkaufsmöglichkeiten)
--------------	--

Rückmeldung	<p>Es wird der Wunsch angebracht, dass am Bahnhof Bassersdorf wieder ein bedienter SBB Schalter, ein öffentlich zugängliches WC sowie ein vielfältiges Angebot an Einkaufsmöglichkeiten (AVEC oder ähnliches) vorgesehen wird.</p> <p>Zudem wird angebracht, dass Verpflegungsmöglichkeiten mit Öffnungszeiten insbesondere abends vorgesehen werden.</p>
--------------------	---

Stellungnahme	<p>Es ist kein Reisezentrum mit bedientem Schalter in Bassersdorf vorgesehen.</p> <p>Das Anliegen einer öffentlichen WC-Anlage wurde im Studienauftrag berücksichtigt und im Siegerprojekt «CITTA VERDE» bereits im Erdgeschoss des östlichen Gebäudekörpers integriert. Das Anliegen wird in den nachfolgenden Planungsphasen weiter berücksichtigt.</p> <p>Am Bahnhof sind Flächen für Verkauf und Dienstleistungen geplant. Die definitiven Nutzungen werden auf Basis eines Nutzungskonzepts festgelegt, welches für nachfolgende Projektphasen im Austausch mit der Gemeinde Bassersdorf erarbeitet wird. Einen AVEC oder Ähnliches wird es in geeigneter Form weiterhin geben.</p> <p>Lange Öffnungszeiten und Einkaufsmöglichkeiten an Sonntagen gehören zu den Faktoren, welche die SBB-Bahnhöfe attraktiv machen. Längere Öffnungszeiten an Werktagen (theoretisch bis 23 Uhr) und offene Geschäfte an Sonntagen sind möglich. Die Ausgestaltung der Öffnungszeiten ist letztlich aber auch ein unternehmerischer Entscheid der künftigen Betreiber und der betrieblichen Rahmenbedingungen.</p>
----------------------	---

Rückmeldung	G4
-------------	----

Thema	Gebäude und ihre Nutzungen Baurecht (Gebäudehöhen und Geschossigkeit)
--------------	---

Rückmeldung	<p>In den Rückmeldungen wird erfragt, wie sich die Geschossigkeit und Höhenstaffelung des Siegerprojekts «CITTA VERDE» zu den damals geplanten Festlegungen der Zentrumszone Bahnhof verhält.</p> <p>Zudem wird angemerkt, dass die neuen Gebäude am Bahnhof maximal fünf bis sechs und nicht bis zu sieben Geschosse umfassen sollen.</p>
--------------------	--

Stellungnahme	<p>In der von der Gemeindeversammlung festgesetzten Nutzungsplanung (Stand Festsetzung am 20. Juni 2022) war für das Bahnhofsareal eine Zentrumszone Bahnhof (ZB) vorgesehen. Diese wurde jedoch vom ARE aufgrund des fehlenden Mindestgewerbeanteil teilweise nicht genehmigt. Parallel zur Erarbeitung des Gestaltungsplans wird auch die Nutzungsplanung in diesem Bereich revidiert.</p> <p>Der damalige Bau- und Zonenordnung-Entwurf gab für die Zone ZB eine Fassadenhöhe von 15 Meter vor. Bei einem Attikageschoss fassadenbündig sind zusätzlich 3.3 Meter möglich. Die Baumassenziffer wurde mit 4.2 resp. einer Erhöhung um 0.42 auf total 4.62 BMZ (Baumassenziffer) mit Arealüberbauung festgelegt.</p> <p>Das Siegerprojekt des Studienauftrags hat eine BMZ von rund 4.2 und eine Verteilung der Baumasse auf Gebäude mit 5 bis 7 Geschossen vorgeschlagen, was zu einer Höhe von bis zu 22 Meter führt. Damit schöpft das Projekt die nach BZO mögliche Dichte nicht aus. Gleichzeitig wird mit der Erhöhung der Gebäudehöhe auf bis zu sieben Geschossen mehr Freiraum geschaffen, als dies bei der gleichen Baumasse auf weniger Geschossen der Fall wäre.</p>
----------------------	---

Rückmeldung	F1
-------------	----

Thema	Freiraum Aufenthaltsqualität (Quartierplatz, Konflikt mit Glattalbahn)
--------------	--

Rückmeldung	Es wird gewünscht, dass der in Art. 52 BZO geforderte Bahnhofvorplatz mit Bäumen grösser und von der Glattalbahn abgetrennt gestaltet wird. Es sei Sicherheit und möglichst Ruhe zu gewährleisten für den Quartiersplatz durch die Durchfahrt der Glattalbahn.
--------------------	--

Stellungnahme	<p>Der in Art. 52 BZO geforderte Bahnhofvorplatz mit Bäumen wurde im Siegerprojekt «CITTA VERDE» mit einem rund 500-600 m² grossen Quartierplatz mit Bäumen und einem Wasserelement (Brunnen) berücksichtigt.</p> <p>Im Sinne einer langfristigen Entwicklungsstrategie wurde in der Konzeption des «Bahnhofareals Nord» die geplante Glattalbahn mit der Wendeschleife am Bahnhof Bassersdorf berücksichtigt.</p> <p>Im nachfolgenden Richtprojektprozess ist die Grösse und Ausgestaltung des Quartierplatzes sowie die Abhängigkeiten zur Glattalbahn weiter zu detaillieren.</p>
----------------------	---

Rückmeldung	F2
-------------	----

Thema	Freiraum Ausstattung (Überdachte Sitzmöglichkeiten, Littering)
--------------	--

Rückmeldung	Es werden überdachte Sitzmöglichkeiten sowie genügend integrale Abfallsysteme zur Reduktion von Littering gewünscht.
--------------------	--

Stellungnahme	Das Anliegen wird als Bedürfnis in den weiteren Prozess aufgenommen. Im Bereich des künftigen Bushofs und der Perronanlagen werden überdachte Sitzmöglichkeiten entstehen. Am Quartierplatz wird es weitere Sitzmöglichkeiten im Freien geben. Die genaue Ausgestaltung der Dächer und Sitzmöglichkeiten sowie die Ausstattung mit Abfallentsorgungsmöglichkeiten muss im Rahmen des konkreten Projekts geklärt werden. Die SBB will gerade auch kleinere und mittlere Bahnhöfe und ihre Umgebung zu einem lebendigen Treffpunkt entwickeln und die ortsbildprägende Identität der Bahnhöfe betonen.
----------------------	--

Rückmeldung	F3
-------------	----

Thema	Freiraum Klimaangepasste Gestaltung / Gewässerraum Auenbach
--------------	---

Rückmeldung	In verschiedenen Rückmeldungen wird eine klimaangepasste Gestaltung der Freiräume mit mehr Begrünung, Böden mit besserer Versickerung, weniger Asphalt sowie einheimische Bäume und Pflanzen gewünscht. Zudem wird das Thema des Gewässerraums Auenbach (Renaturierung, Hochwasserschutz) angesprochen.
--------------------	---

Stellungnahme	<p>Im Siegerprojekt «CITTA VERDE» wurden bereits einige Vorschläge zu klimaangepasster Freiraumgestaltung, Versickerungsmöglichkeiten, Beschattung durch Bäume, Limitierung der Unterbauung etc. gemacht. Diesem Anliegen (Klimaangepasstes Bauen / Nachhaltigkeit) wird in den weiteren Planungsphasen hohe Beachtung zukommen. Im Richtprojektprozess sowie im Gestaltungsplan werden die Themen detaillierter untersucht und festgelegt.</p> <p>Das Thema des Gewässerraums Auenbach wird im Rahmen des Hochwasserschutzprojekts und der Festlegung des Gewässerraums untersucht. Die Rahmenbedingungen seitens Gewässer gilt es in den nachfolgenden Planungsphasen auf die Entwicklung des Bahnhofareals abzustimmen. Im Richtprojekt wird die Thematik genauer untersucht, um im Gestaltungsplan entsprechende Vorgaben für die Projektentwicklung zu definieren. Die Anforderungen an den Gewässerraum richten sich nach der Gewässerschutzverordnung des Bundes. Der Gewässerraum muss so festgelegt werden, dass die Anforderungen an den Hochwasserschutz und an die Revitalisierung erfüllt werden. Darüber hinaus sind auch Interessen des Natur- und Landschaftsschutzes und der Zugänglichkeit des Gewässers zu klären.</p>
----------------------	---

Rückmeldung	F4
-------------	----

Thema	Freiraum Umwelt
--------------	--------------------

Rückmeldung	Es wird angemerkt, dass Einbauten ins Grundwasser nicht zulässig sind und Keller nur eingeschossig zu planen sind.
--------------------	--

Stellungnahme	<p>Diese Frage wurde bereits in der Vorbereitung des Studienauftrags geklärt. In der Grundwasserschutzzone S3 sind keine Einbauten unter dem höchsten Grundwasserspiegel zulässig. Dies betrifft im Bahnhofareal Nord jedoch nur die westlichen gelegenen Parzellen der privaten Grundeigentümerschaften. Dies erlaubt bis zu 4 Meter respektive 1 Untergeschoss.</p> <p>Die Parzellen des Kantons und der SBB Immobilien liegen in den Gewässerschutzbereichen Au respektive Ao, in welchen grundsätzlich keine Einbauten unter den mittleren Grundwasserspiegel errichtet werden dürfen. Dies erlaubt bis zu 6 Meter respektive 2 Untergeschosse.</p> <p>In den nachfolgenden Planungsphasen (Richtprojekt respektive Gestaltungsplan) wird dies detailliert untersucht.</p>
----------------------	--

Rückmeldung	M1
-------------	----

Thema	Mobilität Fuss- und Veloverkehr (Veloabstellplätze, Entflechtung Verkehr)
--------------	---

Rückmeldung	<p>Es werden mehr öffentliche Veloabstellplätze als heute gefordert, sowie eine genügend grosse und bewachte Velostation, welche auch mit einer Velowerkstatt kombiniert werden könnte.</p> <p>Zudem wird aus Sicherheitsgründen angeregt, die Verkehrsströme des Fuss- und Veloverkehrs möglichst vom motorisierten Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr zu entflechten.</p>
--------------------	---

Stellungnahme	<p>Heute bestehen am Bahnhof Bassersdorf mehrere Veloabstellanlagen mit insgesamt rund 180 gedeckten Abstellplätzen. Im Projekt "Mehrspur Zürich Winterthur" MSZW / Bahnhofsumbau resp. im Siegerprojekt des Studienauftrags «CITTA VERDE» wurden im "Bahnhofareal Nord" und südlich des Bahnhofs rund 610 Veloparkplätze untergebracht. Diese umfassen auch Abstellplätze für sogenannte PMD (Personal Mobility Device), wie E-Trotinetts etc. Das Anliegen wird in der nachfolgenden Richtprojektphase weiter vertieft. Darin wird auch geklärt, wie viele Veloparkplätze überdacht, in einem Gebäude und welche im Aussenraum erstellt werden, und ob eine gesicherte und allenfalls bewachte Velostation erstellt wird.</p> <p>Im Rahmen des Richtprojektprozesses wird die Entflechtung des ÖV, des Langsamverkehrs und des MIV weiter untersucht. Dem Anliegen wird hohe Beachtung geschenkt. Es ist vorgesehen, die Strassenräume der Bahnhof- und Dietlikonerstrasse siedlungsorientierter zu gestalten und am Bahnhof Bassersdorf ein Tempo 30-Regime oder eine Begegnungszone einzurichten. Die Zuständigkeit hierfür liegt bei der Gemeinde. Die Reduktion des Tempos führt zu weniger Lärmbelastung und einer grösseren Sicherheit für den besonders gefährdeten Fuss- und Veloverkehr.</p>
----------------------	---

Rückmeldung	M2
-------------	----

Thema	Mobilität MIV (Zufahrt) & Parkierung (Park&Rail)
--------------	--

Rückmeldung	<p>Es wird angeregt, dass die MIV-Zufahrt zum „Bahnhofareal Nord“ über die Dietlikoner- und nicht über die Bahnhofstrasse erfolgen soll. Konsequenterweise sollte die Haupteinfahrt in die Tiefgarage im Nordosten sein. Die Pläne zeigen im Moment eine Haupteinfahrt im Nordwesten und im Nordosten. Die Bahnhofstrasse sollte vor allem für den öffentlichen Verkehr (Bus und Glattalbahnhof) sowie den Fuss- und Veloverkehr sein.</p> <p>Die schrittweise Reduktion der öffentlich zugänglichen P&R Parkplätze wird teils kritisch beurteilt. Es werden künftig entsprechend dem Bevölkerungswachstum mehr P&R-Parkplätze gefordert und eine Anbindung der Parkplätze an die Personenunterführung gewünscht.</p> <p>Zudem sollen im weiteren Planungsprozess die Anzahl und Ausgestaltung der Zubringerparkplätze, wie Kurzzeitparkplätze oder Kiss&Ride-Parkplätze untersucht werden.</p> <p>Weiter wird die Verkehrsbelastung des Projekts auf die Dietlikoner- und Bahnhofstrasse erfragt.</p> <p>Zuletzt wird eine Entlastungstrasse im Süden gefordert.</p>
--------------------	---

Stellungnahme	<p>Die Einführung eines Einbahnregimes auf der Bahnhofstrasse wurde im Rahmen des bisherigen Prozesses ebenso verworfen, wie die Beschränkung der Zufahrt zum Bahnhofgebiet Nord auf eine Strasse. Die Bahnhofstrasse ist heute in beide Richtungen befahrbar, sowohl für den öffentlichen Verkehr als auch für den Individualverkehr. Auch künftig und allenfalls mit der Einführung der Glattalbahnhof (im Mischverkehr) ist vorgesehen, die Bahnhofstrasse im Gegenverkehr zu belassen. Für zwei separate Tiefgaragen und Tiefgaragenzufahrten sprechen die höhere Flexibilität bei einer schrittweisen Entwicklung des Areals sowie das Freihalten des künftigen Quartierplatzes von einer Unterbauung, zugunsten der Versickerung von Regenwasser und grösseren Bäumen.</p> <p>Die Zufahrt zu den Tiefgaragen wird im Rahmen des Richtprojekts auf die Anforderungen hinsichtlich Sicherheit und Freiraumgestaltung weiterbearbeitet.</p> <p>Die bestehende P&R-Anlage am Bahnhof (heute rund 122 Parkplätze) soll weitergeführt werden. Entsprechend den räumlichen und verkehrlichen Entwicklungsvorstellungen des Kantons soll im Glattal durch die Verlängerungen der Glattalbahnhof, der öffentliche Verkehr weiter gefördert und die Autonutzung für die kurzen Wege zugunsten des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs reduziert werden. Das Angebot an P&R wird deshalb im Laufe der</p>
----------------------	---

	<p>Entwicklung entsprechend schrittweise reduziert. Kurzfristig wird mit dem heutigen Bedarf von rund 120 Abstellplätzen (Bestand) geplant. Mit der Entwicklung des Bahnhofareals und der Attraktivierung des ÖV wird mittelfristig von rund 80 P&R ausgegangen. Langfristig gewünscht sind rund 40 Abstellplätze im «Bahnhofareal Nord». Parkplätze sind, wie im Art. 52 BZO Gestaltungsplanpflicht Bahnhof Bassersdorf erwähnt, grundsätzlich unterirdisch zu erstellen. Eine Anbindung der Untergeschosse an die Personenunterführung ist grundsätzlich möglich. Die tatsächliche Machbarkeit und insbesondere die Finanzierung ist im Rahmen des weiteren Prozesses genauer abzuklären.</p> <p>Die Anordnung und Anzahl der oberirdischen öffentlichen Parkplätze wird im Rahmen des Richtprojekts hinsichtlich der Sicherheitsanforderungen und den Anforderungen an die Freiraumgestaltung überprüft.</p> <p>Mit der schrittweisen Reduktion der P&R-Abstellplätze und dafür dem Ausbau von privaten Parkplätzen sollte der Mehrverkehr gering sein. Dies wird jedoch im Rahmen des Richtprojektprozesses, respektive im Rahmen des Gestaltungsplanverfahren, mittels Mobilitätskonzept untersucht.</p> <p>Die angesprochene Entlastungsstrasse im Süden ist nicht Teil des Bahnhofgebiets Nord, wird aber gerne in die Diskussion des Gemeinderates aufgenommen.</p>
--	---

Rückmeldung	M3
-------------	----

Thema	Mobilität Öffentlicher Verkehr (Glattalbahnhof Nord)
--------------	--

Rückmeldung	<p>Es wird angeregt, dass mit dem Projekt am Bahnhofareal Nord die Ringschliessung der Glattalbahnhof Nord nicht verhindert werden soll. Es werden zusätzliche Ideen wie eine unterirdische Station erwähnt.</p> <p>Zusätzlich werden zeitnah Busverbindungen nach Dietlikon und Wallisellen gefordert, mit guter Anbindung an die Züge und an andere Buslinien.</p>
--------------------	--

Stellungnahme	<p>Der Teilabschnitt nach Bassersdorf der Glattalbahnhof Nord ist in der aktuellen Zürcher Verkehrsverbund Strategie als „Projekt in Abklärung“ und im kantonalen Richtplan als Massnahme mit mittelfristigem Zeithorizont erwähnt. Dies ist darin begründet, dass die Strecke bis zum Bahnhof Bassersdorf aus verkehrsplanerischer Sicht erst ab ca. 2035, namentlich nach Fertigstellung des SBB Projekts «MehrSpur Zürich - Winterthur» (MSZW) genügend Nutzen hat. Erst dann können dank Viertelstundentakt für Bassersdorf ab der S-Bahn gute Umsteigebedingungen auf die Stadtbahn angeboten werden. Damit werden die Reisewege von Winterthur her in Richtung Kloten bedeutend verbessert.</p> <p>Der sogenannte Ringschluss rund um den Hardwald mit dem Teilstück, Bahnhof Bassersdorf bis Bahnhof Dietlikon, wurde 2020 aus dem Richtplan gestrichen. Bereits bei der Revision 2018 wurden in der Vernehmlassung Stimmen laut, dieses Teilstück zu streichen. Untersuchungen haben gezeigt, dass die Nachfrage sehr gering wäre. In der Folge hat der Regierungsrat entschieden, diesen Ast der Ringbahn nicht weiterzuverfolgen. Auch in der Teilrevision 2020 kam der Regierungsrat zum Schluss, dass im betreffenden Gebiet auch auf lange Sicht kein nennenswertes Nachfragepotenzial besteht. Dem insgesamt geringen Nutzen stünden hohe Investitions- und Betriebskosten gegenüber. Der Kantonsrat hat die Teilrevision 2020 im März 2024 festgesetzt und ist dem Regierungsrat gefolgt.</p> <p>Aus den oben genannten Gründen wurde in der Konzeption des Bahnhofareals Nord die Wendeschleife der Glattalbahnhof Nord berücksichtigt.</p> <p>Ideen wie eine unterirdische Station und Führung der Glattalbahnhof Nord werden aus finanziellen und umweltrechtlichen Bedingungen (Gewässerschutzzone Au und Ao) nicht weiterverfolgt.</p> <p>Die Buskanten im Gebiet Bahnhof Nord sind für die Verbindungen nach Kloten, Nürensdorf – Winterthur und Baltenswil – Brüttisellen – Bahnhof Dietlikon vorgesehen. Zeitnah soll südlich des Bahnhofs eine Wendeschleife für die direkte Verbindung nach Dietlikon realisiert werden. Im Rahmen der Gebietsentwicklung Bahnhof Süd wird eine weitere Verbindung nach Wallisellen geprüft. Die Erreichbarkeit ist durch die jetzige und die neue Hauptunterführung des Bahnhofs sichergestellt.</p>
----------------------	--

Rückmeldung	M4
-------------	----

Thema	Mobilität Gestaltung Bahnhof Bassersdorf / Projekt MSZW (Perrondach, Perronzugang, barrierefreie Mobilität)
--------------	---

Rückmeldung	<p>Es wird angeregt, dass das Perrondach des Gleis 1 grösser geplant wird, um den Wartebereich des Bushofs besser vor der Witterung zu schützen und allenfalls zu den Veloabstellplätzen östlich sowie zur geplanten Haltestelle der Glattalbahnhaltstelle zu verlängern. Es werden Wartehäuser auf den Perrons gewünscht.</p> <p>In mehreren Rückmeldungen wird der direkte Zugang zum Perron des Gleis 1 gewünscht. Es sollen möglichst viele Durchbrüche gemacht werden, um die Wegdistanzen klein zu halten.</p> <p>Zudem werden möglichst direkte, kurze und hindernisfreie Wege gefordert. Es werden flachere Rampen (6%) und zusätzliche Lifte gewünscht.</p>
--------------------	--

Stellungnahme	<p>Das Perrondach Gleis 1 dient dem Witterungsschutz der Kundinnen und Kunden auf Perron Gleis 1. Eine Verbreiterung des Perrondachs Richtung Norden, um etwa die Busse zu überdachen, liegt in der Zuständigkeit der VBG. Die SBB Infrastruktur haben das Perrondach gemäss den geltenden Regelwerken geplant und dem BAV zur Genehmigung eingereicht. Eine Bestellung der VBG zur Überdachung der Busse liegt nicht vor. Eine Verlängerung des Perrondachs Gleis 1 in Richtung Westen ist bautechnisch möglich. Diese kann zum Zeitpunkt der Realisierung der Glattalbahnhaltstelle nachgerüstet werden, falls der Betreiber dies wünscht. Wartehäuser sind auf beiden Perrons vorhanden.</p> <p>Zu den Publikumsanlagen gibt es im Bereich der Unterführungen Durchgänge durch die geplanten Lärmschutzwände. Direkte Ein- und Aussteigemöglichkeiten sind gewährleistet. Die Lärmschutzwände sind aufgrund der Lärmschutzanforderungen notwendig. Im Rahmen des Richtprojekts wird überprüft, ob durch eine optimierte Stellung der Bauten und Anordnung der Nutzungen auf einzelne Lärmschutzwände verzichtet werden kann.</p> <p>Die Bedürfnisse von Menschen mit eingeschränkter Mobilität wurden im Projekt «Mehrspur Zürich – Winterthur» (MSZW) berücksichtigt. Das Immobilienprojekt «Bahnhofareal Bassersdorf» kann an diese Planung auf ihrem Perimeter anschliessen. Die Zugänge zu den Publikumsanlagen sind nach den Vorgaben der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV) projektiert und mit dem Projekt MSZW aufgelegt. Die Rampen sind mit den nach AB-EBV zulässigen Gefällen geplant und damit konform. Gem. AB-EBV ist der Zugang zu den Perrons vorzugsweise mit Rampen zu gewährleisten, was SBB Infrastruktur entsprechend geplant hat.</p>
----------------------	---