Gemeinde Regensdorf

Testplanung
- Neugestaltung der Watterstrasse und
- Entwicklungsplanung Bahnhof

Bericht des Beurteilungsgremiums

Bereinigte Fassung vom 12. August 2009

Suter • von Känel • Wild • AG
Orts- und Regionalplaner FSU sia
Baumackerstr. 42 Postfach 8050 Zürich
Telefon 044 315 13 90 Fax 044 315 13 99 info@skw.ch
37179 – 12.8.2009

Inhalt

1. Einleitung 5

2. Aufgabenstellung Watterstrasse 7
   2.1 Ziele 7
   2.2 Vorgaben 8
   2.3 Rahmenbedingungen 10

3. Aufgabenstellung Bahnhofbereich 12
   3.1 Ziele 12
   3.2 Vorgaben, Randbedingungen, Anforderungen 13

4. Ablauf der Beurteilung 15
   4.1 Sitzung vom 5. Mai 2009 15
   4.2 Vorprüfung 15
   4.3 Sitzung vom 23. Juni 2009 16
   4.4 Redaktion des Berichtes des Beurteilungsgremiums 16

5. Würdigung der Arbeiten 17
   5.1 Team Planpartner 17
   5.2 Team Dürig 22
   5.3 Team weberbrunner 27
   5.4 Team Geser 33

6. Empfehlungen 37
   6.1 Watterstrasse 37
   6.2 Neukonzeption Bahnhof 41
   6.3 Richtvorstellung Industriegebiet 43

7. Schlussbemerkungen 46

1. Einleitung

Ausgangslage zur Watterstrasse

Im Schwerpunktprogramm der Gemeinde Regensdorf, welches von der Projektgruppe “Zukunft Regensdorf“ erarbeitet wurde, ist die Watterstrasse als wenig attraktiv bezeichnet worden. Neben dem, dass die Watterstrasse Eingang in das Leitbild der Gemeinde Regensdorf gefunden hat (Zitat: “Eine einladende Begegnungszone vom alten Regensdorf Dorfkern über das moderne Zentrum bis zum Bahnhof mit vielfältigen Treffpunkten und Läden“), sind in weiteren Schwerpunkten Projekte erwähnt, welche einen direkten Zusammenhang mit der Gestaltung der Watterstrasse aufweisen.

In der Situationsanalyse “Standortmarketing und Wirtschaftsförderung“ von 1999 wird die Watterstrasse zudem als “Problemzone“ definiert. Ebenfalls steht im Siedlungsentwicklungskonzept der Gemeinde aus dem Jahre 2000, dass die Watterstrasse “wenig attraktiv“ sei und verschönert werden soll.

Als massgebender Beitrag der Gemeinde Regensdorf zur Förderung und Stärkung der Identitätsbildung, soll eine erste Umsetzung des Schwerpunktprogramms und des Leitbilds realisiert werden. Dazu soll ein Konzept für die Neugestaltung der Watterstrasse erarbeitet werden, das aufzeigt, wie eine etappenweise Aufwertung der Strasse erfolgen kann.

Ausgangslage zum Bereich Bahnhof

Im Rahmen der Teilrevision der Ortsplanung zum Bereich der Industriezone wurde intensiv über die Qualitäten der unterschiedlichen Teile der Industriezone nachgedacht. Diese Überlegungen führten zu einer Gliederung der Industriezone mit unterschiedlichen Nutzungsschwerpunkten. Hauptunterscheidungsmerkmal ist dabei die Erschliessungsqualität durch den privaten und den öffentlichen Verkehr. Während in den eher peripher gelegenen Teilen der Industriezone Logistikbetriebe denkbar und durchaus erwünscht sind, entsprechen solche flächenintensive Nutzungen mit wenig Publikumsverkehr im Bereich des Bahnhofes nicht dem gut erschlossenen Standort und sind daher unerwünscht.

Beim Bahnhof wünscht sich die Gemeinde eine Nutzungsvielfalt einschliesslich Wohnen, die diesem Standort angemessen ist. Um für diese Bereiche eine schrittweise Umstrukturierung mit hoher Siedlungsqualität zu sichern, wurde in Ziffer 6.7 der Bauordnung eine Gestaltungsplanpflicht festgesetzt. Dabei kann die Nutzweise gegenüber den bisherigen Regelungen in der Industriezone erweitert werden.

Planungstechnisch sind ein oder mehrere Gestaltungspläne denkbar, um das angestrebte Ziel zu erreichen. Ausgelöst durch ein Bauvorhaben in der Nähe des Bahnhofes, sollte für die zugehörige städtebauliche Einheit ein erster Gestaltungsplan erarbeitet werden.

Die Gemeinde Regensdorf will ihre Gesamtverantwortung wahrnehmen und

- einerseits für den gesamten Bereich mit Gestaltungsplanpflicht ein Grundkonzept und
- andererseits für den engeren Bereich die Grundlagen für diesen ersten Gestaltungsplan

erarbeiten.

Durchführung einer Testplanung

Zur Erlangung von vorbildlichen gestalterischen Vorschlägen sowohl für die Aufwertung der Watterstrasse, als auch für ein städtebauliches Konzept am Bahnhof, wurde eine Testplanung ausgeschrieben, in der die beiden Teilaufgaben kombiniert werden, weil sie sich auch örtlich teilweise überschneiden.

Auswahl von vier Teams

Auf Grund einer offenen Ausschreibung (Präqualifikation) wurden folgende interdisziplinär zusammengesetzte Teams eingeladen, Ideen und Vorschläge einzureichen:

- Team Planpartner
- Team Dürig
- Team weberbrunner
- Team Geser

2. Aufgabenstellung Watterstrasse

2.1 Ziele

Grundsatz

Ziel ist es, der Watterstrasse eine Identität zu geben. Dies bedeutet in erster Linie, die vorhandenen verschiedenartigen Identitäten zu ermitteln und aus den Erkenntnissen dieser Analyse einen vielfältigen Strassenraum zu entwickeln.

Es ist ein öffentlicher Aussenraum mit hoher Aufenthaltsqualität zu schaffen, der nicht nur für Besucher und Kunden sondern auch ausserhalb der Ladenöffnungszeiten attraktiv ist. Eine etappenweise Umgestaltung der Watterstrasse zu einer Begegnungsmeile ist aufzuzeigen.

Erwartungen

Im Rahmen der Testplanung steht eine Gestaltungsstrategie für den gesamten Strassenraum im Vordergrund. Eingebettet in diese Gesamtidee werden Aussagen zu den einzelnen Teilräumen erwartet.

Zudem sind beispielhaft gestalterische Präzisierungen von einzelnen Teilabschnitten, sowie Angaben zur Detaillierung, Materialisierung und zur Bepflanzungen aufzuzeigen.

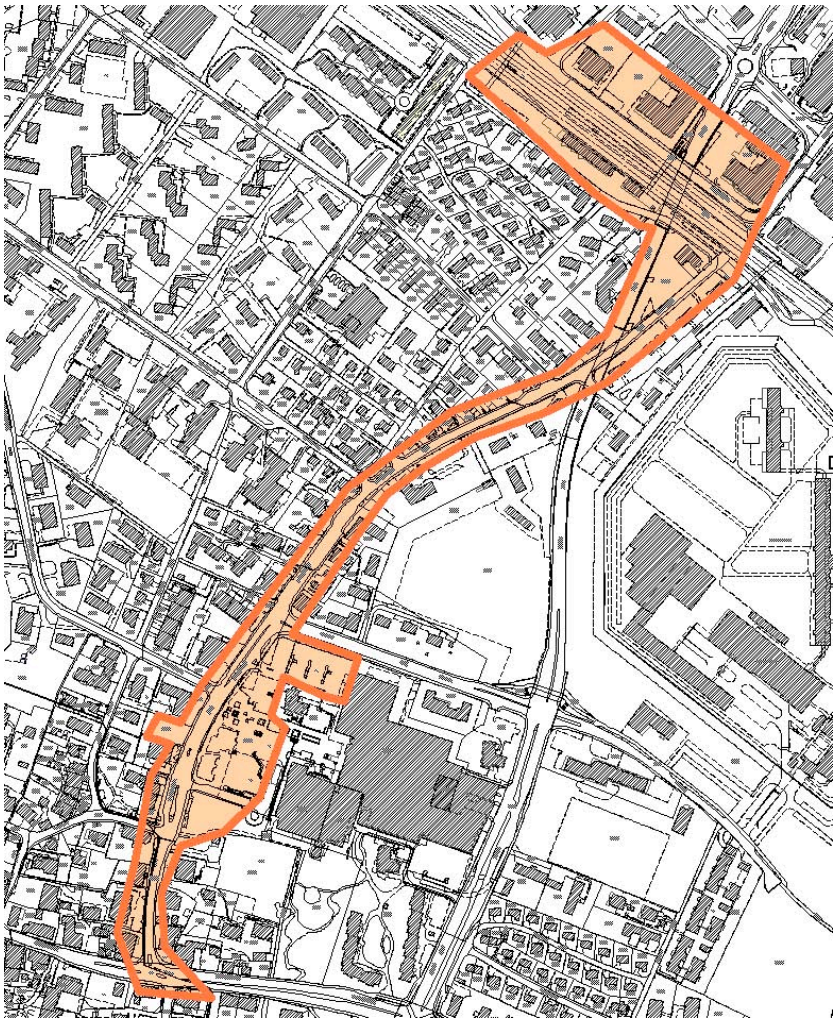
Anforderung

Mit einer Neugestaltung entlang der Watterstrasse soll ein Zusammenschluss zwischen dem alten Dorfkern und dem Bahnhof erreicht werden. Publikumsorientierte Nutzungen entlang der Strasse sollen diese Achse zum attraktiven Begegnungsraum machen.

2.2 Vorgaben

Bearbeitungsperimeter

Der Perimeter umfasst die gesamte Watterstrasse zwischen Affolternstrasse und Bahnhof. Neben der Gestaltung der Strassen, Wege und Plätze, sollen auch die privaten Vorgärten und Vorplätze erfasst werden. Inwieweit die Stationsstrasse als direkte Fussgängerverbindung miteinbezogen werden soll, wird den Teilnehmenden überlassen.



Planungsperimeter

Gemäss Zonenplan durchläuft die Watterstrasse verschiedene Bauzonen (Kernzonen, Zentrumszonen, Wohnzonen und Zone für öffentliche Bauten).

Bauvorschriften für die Bauten

Es gelten die Bestimmungen der gültigen Bau- und Zonenordnung der Gemeinde Regensdorf sowie die Bestimmungen des Bau- und Planungsgesetzes des Kantons Zürich.

Strassenabstand und Baulinien

Zurzeit gelten längs der Watterstrasse keine Baulinien. Demnach ist der Strassenabstand gemäss §265 Abs. 1 PBG einzuhalten. Die Gemeinde ist bereit, für eine überzeugende Gesamtidee Baulinien zu erlassen, die vom kantonalen Strassenabstand abweichen.

Strassenabstand, §265 Abs. 1 PBG:
Fehlen Baulinien für öffentliche und private Strassen und Plätze sowie für öffentliche Wege und erscheint eine Festsetzung nicht nötig, so haben oberirdische Gebäude einen Abstand von 6m gegenüber Strassen und Plätzen und von 3.5m gegenüber Wegen einzuhalten, sofern die Bau- und Zonenordnung keine andere Abstände vorschreibt.

Baulinien ermöglichen das Bauen ohne Abstand oder mit geringerem Abstand als der Strassenabstand, insbesondere für Verkaufsläden im Erdgeschoss, welche dank Baulinien direkt an die Fussgängerbereiche stossen können. Baulinien ermöglichen zudem eine räumliche Strukturierung des Strassenraumes.

Baulinien, §97 Abs. 2 PBG:
Verkehrsbaulinien dürfen ferner ein öffentliches Interesse an der bestimmten Gestaltung von Verkehrslärm und Plätzen wahrnehmen und näher umschreiben, insbesondere das Bauen auf die Baulinie vorschreiben oder die Gebäudehöhe näher ordnen.

Werkleitungen

Die Werkleitungen sollten nicht verlegt werden müssen und sind daher soweit möglich zu berücksichtigen.

Ein- und Zufahrten

Die Einfahrten von Nebenstrassen in die Watterstrasse müssen gewährleistet werden, ebenso die Zufahrten zu Tiefgaragen, Parkplätzen und angrenzenden Privatgrundstücken.

Sicherheit / Behindertengerechtigkeit

Einer für das Sicherheitsgefühl aller Verkehrsteilnehmer guten Gestaltung (z.B. Beleuchtung, Bepflanzung, Übersichtlichkeit) ist besondere Beachtung zu schenken. Die Bedürfnisse von Behinderten sind angemessen zu berücksichtigen.

Etappierbarkeit

Aus technischen und finanziellen Gründen muss die Aufwertung der Watterstrasse in möglichst unabhängigen Etappen realisiert werden können.

Kostenrahmen

Im Sinne der Nachhaltigkeit soll durch die Neugestaltung ein qualitativ hoch stehender Strassenraum zu angemessenen Kosten geschaffen werden (gutes Kosten-/Nutzenverhältnis). Den Folgekosten für Pflege und Unterhalt der Plätze und Freiflächen wird dabei ebenso grosses Gewicht beigemessen wie der Erstinvestition.

2.3 Rahmenbedingungen

Nutzung

Hauptanliegen der Gemeinde ist eine gute Durchmischung von:

- Detailhandel
- Restauration
- Dienstleistungsbetrieben
- Wohnen für alle Altersstufen

Dabei soll das Erdgeschoss in erster Linie für kommerzielle Nutzungen reserviert bleiben.

Freiraumgestaltung

Durch die Teilnehmenden der Testplanung sind Vorschläge zu attraktiven Platzgestaltungen an folgenden Orten auszuarbeiten:

- Vorplatz Hirschen
- Alter Dorffriedhof
- Zentrumsplatz
- Öffentlicher Parkplatz gegenüber Zentrum
- Vorplatz beim Gemeindehaus (gemäss Ergebnis Gemeindehauswettbewerb)
- Platzbereich bei der Einmündung Stationsstrasse
- Bahnhofplatz Süd: Platzgestaltung unter Einbezug der Bushaltestelle
- Wartebereich zwischen den beiden “Studer-Revox“-Gebäuden
- Vorbereiche zu den privaten Liegenschaften

Die Freiräume sollen für die anstossende Arbeits- und Wohnbevölkerung Naherholung, Spielmöglichkeiten und Erlebnisräume bieten sowie Identifikation schaffen. Die Watterstrasse soll damit langfristig als Dienstleistungs-, Einkaufs- und Begegnungsort aufgewertet werden.

Verkehrsregime

Die heutige Verkehrsführung, welche Gegenverkehr zulässt, ist beizubehalten. Zum Verkehrsregime werden Vorschläge erwartet.

Fussgänger

Eine Aufwertung der bestehenden Strasse ist namentlich für Fussgänger und Velofahrer erstrebenswert. Es sollen sichere Strassenquerungen, eine gute Orientierung, die Durchgängigkeit des Netzes sowie direkte, möglichst kurze Verbindungen entstehen.

Velo

Im Bahnhofbereich sind gut zugängliche, abschliessbare und ausreichend beleuchtete Veloabstellplätze vorzusehen. Es müssen rund 100 Abstellplätze für Velos und Mofas geplant werden.

Öffentlicher Verkehr

Das System der Buslinien ist vorgegeben. Offen ist dagegen die Lage der Haltestellen, welche mit Rücksicht auf die Sicherheit und die funktionellen Zusammenhänge verändert werden kann. Haltestellen auf der Fahrbahn sind denkbar.

Attraktiv gestaltete Bushaltesstellen und Haltestellenzugänge sind wünschenswert.

Parkierung

Die Parkierung für Bewohner, Beschäftigte, Kunden und Besucher ist möglichst geschickt ins Gesamtkonzept zu integrieren. Wirtschaftlichkeit, optimale Freiraumnutzung und subjektive Sicherheit müssen beim Erschliessungskonzept und der Parkierungssituation berücksichtigt werden.

Ausstattung

Im Rahmen der Ausstattung sind namentlich folgende Themen zu prüfen und soweit möglich konzeptionelle Vorschläge zu unterbreiten:

- Sitzgelegenheiten, Abfallentsorgung
- Beleuchtung, Begrünung
- Bushäuschen, Reklamen
- Ausgestaltung des Übergangs vom öffentlichen zum privaten Bereich

3. Aufgabenstellung Bahnhofbereich

3.1 Ziele

Grundsatz

Ziel der Testplanung für den Bahnhofbereich ist, das städtebauliche Grundkonzept für ein vielfältiges Quartier am Bahnhof zu definieren. Gemäss den Absichten der Gemeinde sind Nutzungen zu bevorzugen, die der Lage am Bahnhof Rechnung tragen. Mit dem Ausbau des S-Bahnverkehrs wird die Lage am Bahnhof stark aufgewertet.

Erwartungen

Im Rahmen der Testplanung steht das städtebauliche Grundmuster für das gesamte Areal im Vordergrund (Grundkonzept). Eingebettet in dieses Grundmuster werden genauere Aussagen zu den einzelnen Teilräumen, namentlich zum Areal für den ersten Gestaltungsplan, erwartet.

Erwartet werden zudem konzeptionelle Vorstellungen zu den Freiräumen südlich und nördlich des Bahnhofs (Bahnhofplätze?).

Anforderung

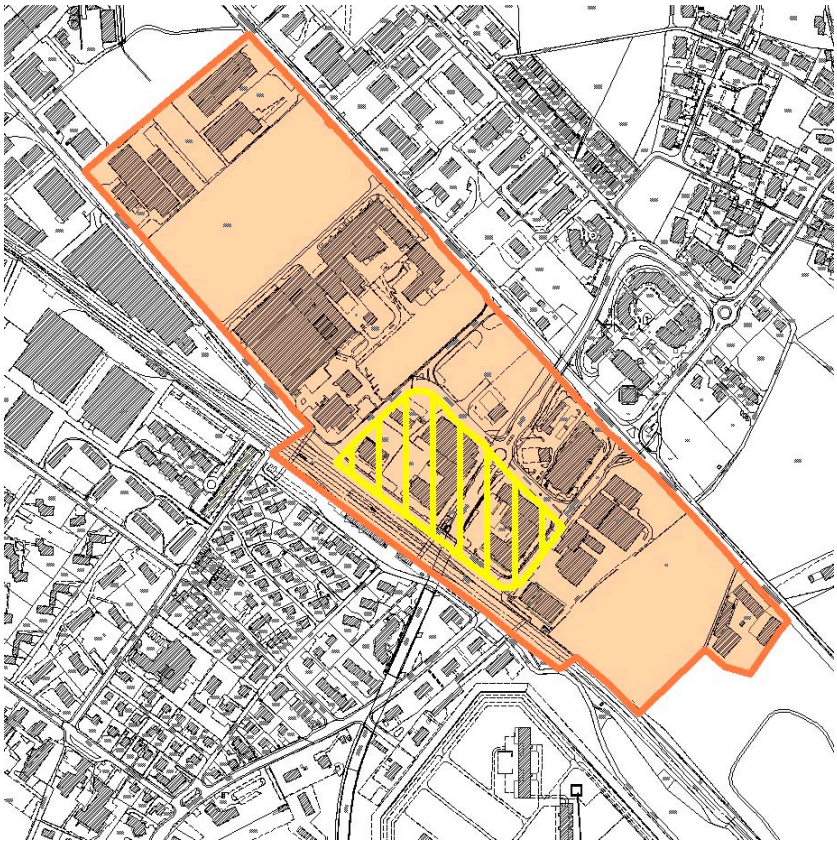
Das städtebauliche Gesamtkonzept soll sicherstellen, dass die einzelnen vorgeschriebenen Gestaltungspläne, die von privaten Realisatoren entwickelt werden, ein funktionell und gestalterisch überzeugendes Gesamtbild ergeben.

3.2 Vorgaben, Randbedingungen, Anforderungen

Bearbeitungsperimeter

Der Perimeter umfasst die beiden Seiten des Bahnhofes und namentlich die Areale nördlich des Bahnhofes, für die eine Gestaltungsplanpflicht gilt.

Der Perimeter überschneidet sich am Bahnhof mit dem Perimeter zur Aufwertung der Watterstrasse.



Bau- und Zonenordnung

Gemäss Ziffer 6.7 der Bauordnung gilt für die grosse Mehrheit des Perimeters eine Gestaltungsplanpflicht.

Hauptmotivation dieser Gestaltungsplanpflicht ist das Sicherstellen einer hohen Siedlungsqualität in der Nähe des Bahnhofes. Dabei ist gemäss Ziffer 6.7 eine sehr vielfältige Nutzweise vorstellbar und auch erwünscht.

Freiraumgestaltung

Die städtebauliche Qualität des Vorschlages wird wesentlich bestimmt durch die Qualität von öffentlichen, belebten Freiräumen. Inwieweit Bahnhofvorplätze sowohl südlich als auch nördlich des Bahnhofes angemessen sind, muss die Testplanung zeigen.

Im Rahmen der Ausstattung dieser Freiräume/Plätze sind namentlich folgende Themen zu prüfen und soweit möglich konzeptionelle Vorschläge zu unterbreiten:

- Sitzgelegenheiten / Abfallentsorgung
- Begrünung / Bepflanzung / Beleuchtung

Langsamverkehr

Im Bahnhofbereich ist der Langsamverkehr zu bevorzugen. Wesentlich sind gute Zugänge für Fussgänger und Velofahrer sowie 100 gedeckte Veloabstellplätze.

Öffentlicher Verkehr

Mit der Einführung des 15 Minuten-Taktes der S-Bahn gewinnt der Bahnhof Regensdorf als Umsteigeort zwischen Bahn und Bus an Bedeutung. Das System der Buslinien ist vorgegeben. Offen ist dagegen die Lage der Haltestellen, welche auf die Funktionalität der Freiräume und das angestrebte Verkehrsregime auf den beteiligten Strassen auszurichten ist.

Für die bestehenden und künftigen Buslinien sind insgesamt (nördlich und südlich) 6 Einstiegskanten vorzusehen, welche möglichst unabhängig befahren werden können. Mindestens eine dieser Einstiegskanten soll für den Ortsbusbetrieb auf der Südseite des Bahnhofes angeordnet werden.

Motorisierter Individualverkehr

Die Erschliessung des Areals hat ab dem Kreisel über die bestehenden Strassen zu erfolgen. Der Abschnitt der Althardstrasse zwischen der Neuhardstrasse und der Feldstrasse könnte aus übergeordneter Sicht in seiner Strassenfunktion abgewertet werden.

Neben der Erschliessung der Privatliegenschaften ist einer guten Bahnhofvorfahrt die nötige Beachtung zu schenken. Vorzusehen sind insgesamt 3 Parkplätze als Vorfahrt und 5 Kurzzeitparkplätze (15 Min).

Etappierung

Aus technischen und finanziellen Gründen, aber auch weil unterschiedliche Akteure (Öffentlichkeit, Privatinvestoren) beteiligt sind, muss eine Realisierung in Etappen oder in Teilprojekten möglich sein. Eine mögliche Gliederung in Teilprojekte ist darzustellen.

Nutzung

Die Erdgeschosse sollen in erster Linie für kommerzielle, publikumsorientierte Nutzungen reserviert bleiben.

Zu berücksichtigen ist eine gute Durchmischung von Detailhandel, Gastronomie und Dienstleistungsbetrieben.

In den Obergeschossen ist im Interesse eines lebendigen Quartiers das Wohnen sehr erwünscht.

4. Ablauf der Beurteilung

4.1 Sitzung vom 5. Mai 2009

Zwischenpräsentation

Alle vier Teams haben dem Beurteilungsgremium in anschaulichen Präsentationen ihre Ideen und Vorschläge unterbreitet. Das Beurteilungsgremium dankte den bearbeitenden Teams herzlich für diese erste Zwischenarbeit und freute sich auf die Weiterentwicklungen im nächsten Bearbeitungsschritt.

Bearbeitungsbreite

Das Beurteilungsgremium war beeindruckt von der grossen Bearbeitungsbreite. Einzelne Teams haben sogar Vorschläge für eine Neugestaltung der Wehntalerstrasse gemacht. Gegen eine grossräumige Einbettung der Lösungsideen, namentlich in der ersten Bearbeitungsphase, konnte grundsätzlich nichts eingewendet werden. Den Teams wurde jedoch nahe gelegt, trotzdem Antworten auf die beiden Kernfragestellungen zu geben:

- Konzept für eine Aufwertung und Neugestaltung der Watterstrasse, bzw. die funktionale und räumliche Verknüpfung des alten Dorfkerns von Regensdorf, dem neuen Zentrum, dem Bereich des Gemeindehauses und dem Bahnhof
- Stadträumliche Gesamtidee für den Bahnhofbereich, namentlich für den Teil, der gemäss Bau- und Zonenordnung mit einer Gestaltungsplanpflicht belegt ist.

Unterschiedliche Konzeptansätze

Die vier Teams haben erfreulicherweise recht unterschiedliche Konzeptansätze gewählt. Das Beurteilungsgremium war daran interessiert, dass die Teams ihren gewählten Ansatz möglichst konsequent weiterverfolgen. Dies ist auch der Grund, warum die inhaltlichen Hinweise und Bemerkungen teamweise und nicht gemeinsam erfolgten.

4.2 Vorprüfung

Formelle Aspekte

Alle Teams haben die Unterlagen zeitgerecht abgegeben. Die Vorprüfung ergab, dass alle Teams die geforderten Unterlagen vollständig eingereicht haben.

Allen Teams ist somit die in Aussicht gestellte Entschädigung auszurichten.

Vorgaben, Randbedingungen, Anforderungen

Mit der Vorprüfung wurde geprüft, ob die Vorgaben, Randbedingungen und Anforderungen gemäss dem Aufgabenbeschrieb eingehalten worden sind. Trotz dem grossen Spielraum, der bei Testplanungen zur Verfügung steht, kann festgehalten werden, dass alle Teams die Vorgaben, Randbedingungen und Anforderungen weitgehend berücksichtigt haben.

4.3 Sitzung vom 23. Juni 2009

Schlusspräsentation

Alle vier Teams haben dem Beurteilungsgremium im Rahmen einer Schlusspräsentation ihre Ideen und Vorschläge nochmals erläutert. Das Beurteilungsgremium nutzte die Gelegenheit, Verständnisfragen zu stellen.

Das Beurteilungsgremium dankte den bearbeitenden Teams herzlich für diese Weiterentwicklungen. Die Beiträge bildeten die Grundlage für die umfassende Meinungsbildung im Beurteilungsgremium.

Gesamteindruck

Das Beurteilungsgremium stellte fest, dass die Teams ihren ersten Ideen treu geblieben sind und in Teilbereichen erhebliche Vertiefungsarbeit geleistet wurde.

Würdigungen

Bereits anlässlich dieser Sitzung hat das Beurteilungsgremium eine erste Würdigung vorgenommen, welche in der Folge von den Fachleuten zu Papier gebracht wurde (Ziffer 5).

Empfehlungen

Gestützt auf die umfangreichen Grundlagenarbeiten, Vorschläge und Ideen, hat das Beurteilungsgremium zu Handen des Gemeinderates Empfehlungen formuliert, wie sie in Ziffer 6 festgehalten sind.

4.4 Redaktion des Berichtes des Beurteilungsgremiums

Entwurf

Die Fachleute haben die beurteilenden Texte entworfen.

Bereinigung

Diese Texte wurden allen Mitgliedern des Beurteilungsgremiums zur Stellungnahme zugestellt. Auf Grund der Reaktionen und Meinungsäusserungen wurde der gesamte Bericht bereinigt und auf dem Korrespondenzweg zu Handen des Gemeinderates verabschiedet.

5. Würdigung der Arbeiten

5.1 Team Planpartner

Zusammensetzung des Teams

- Städtebau:
  Planpartner AG, Walter Gottschall
- Freiraumplanung:
  Hager Landschaftsarchitektur AG, Patrick Altermatt
- Verkehrsplanung:
  Ernst Basler Partner AG, Patrick Ruggli

Grundhaltung, Leitidee

Das Team zeigt eine überzeugende Aufwertung der Watterstrasse und will am Bahnhof die Skyline des Industrie- und Dienstleistungsgebietes akzentuieren.

Watterstrasse

Kerngedanke für die Aufwertung der Watterstrasse ist die möglichst direkte Verbindung vom Ortskern zum Bahnhof. Ab Gemeindehaus verlagert sich der gestalterische Schwerpunkt von der Watter- auf die Stationsstrasse. Die Eingriffe konzentrieren sich auf ein markantes Grünband, das im Kernbereich bei der Affolternstrasse startet und sich bis zum neu gestalteten Bahnhofplatz zieht.

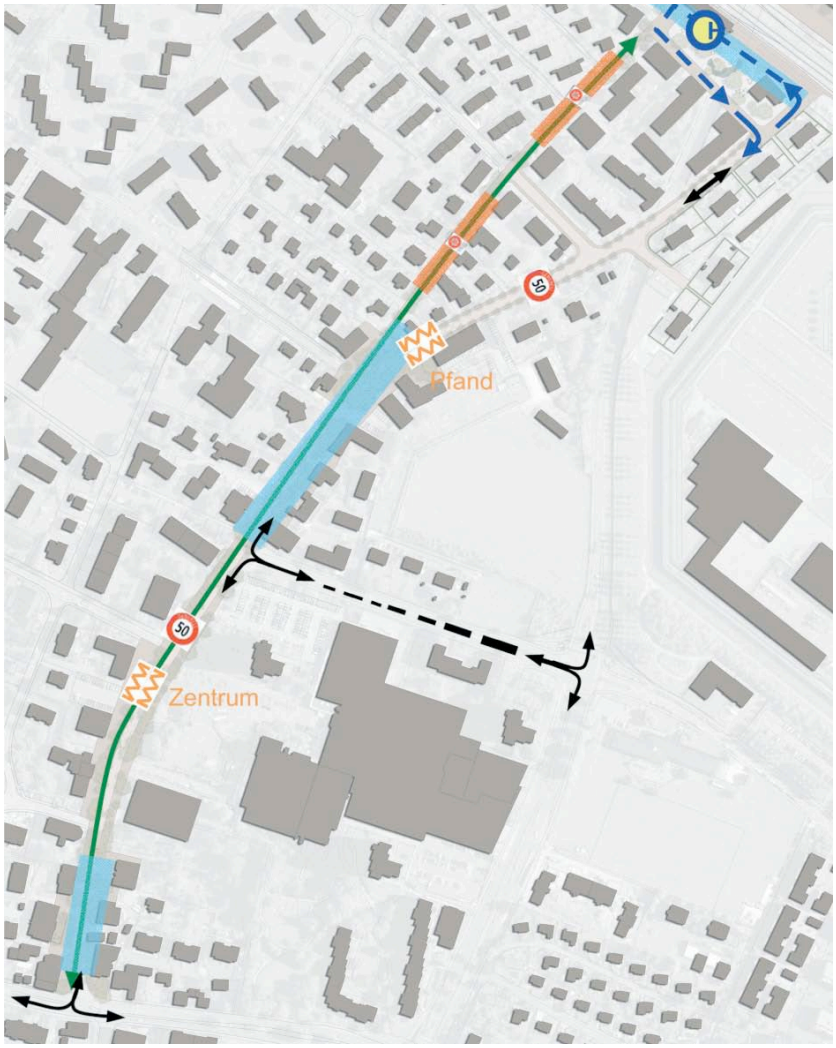
Baumkonzept Watterstrasse

Im Bereich der Watterstrasse werden Gestaltungstypologien vorgeschlagen, welche in der Art verwandt sind und sich wiederholen. Damit soll ein Zusammenhalt und eine Einheit geschaffen werden. Die lockere Baumverteilung von der Watterstrasse über die Stationsstrasse bis zum Bahnhof steht im Kontrast zum klassisch gehaltenen städtischen Alleeband entlang der Fortsetzung der Watterstrasse. Damit werden die unterschiedlichen Funktionen von Stationsstrasse und Watterstrasse auch gestalterisch differenziert behandelt.

Im Zentrumsbereich wird auf der Südseite ein Baufeld ausgeschieden, um den grossen Platz zu fassen, was jedoch den Bezug zum Grünraum des Friedhofs unterbindet.

Das Verkehrskonzept ist funktional schlüssig und gestalterisch gut umgesetzt. Vorgesehen sind zwei platzartige Begegnungszonen innerhalb des Tempo-50-Bereiches. Die Busbuchten werden konsequent durch Fahrbahnhaltestellen ersetzt.

Verkehrskonzept Watterstrasse



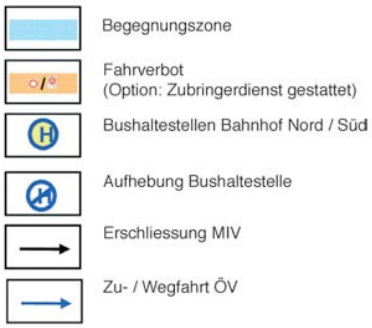
Bahnhof

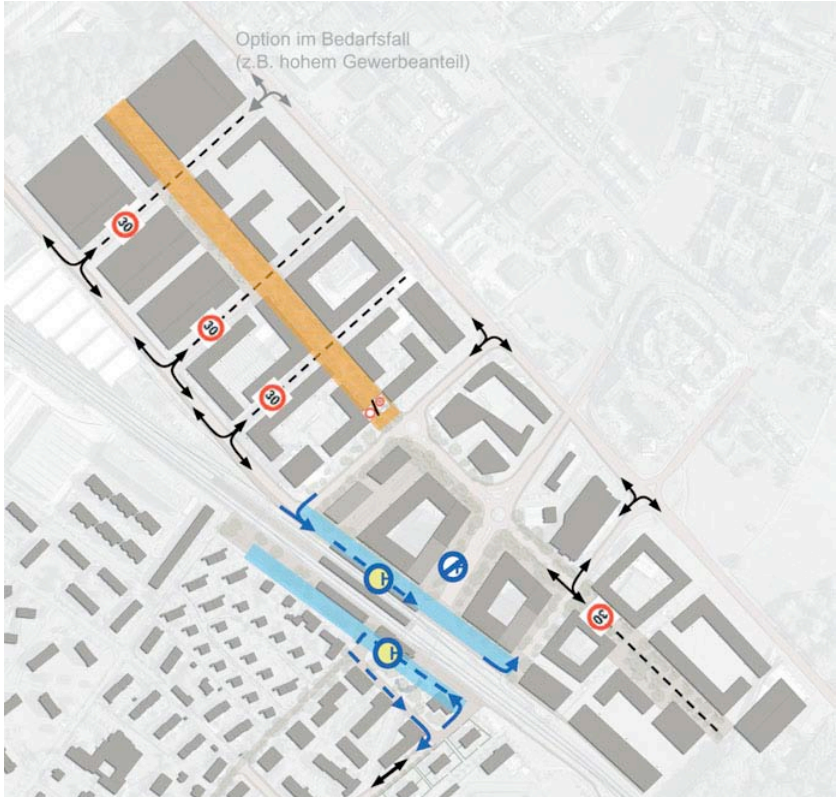
Zwischen Stations- und Watterstrasse wird auf der Dorfseite ein stimmiger Bahnhofplatz aufgespannt, die Bahnhofsbauten bleiben vorläufig bestehen. Der Bahnhof selbst und die Südseite des Bahnhofplatzes können in Etappen neu bebaut werden. Das Bebauungskonzept wird durch einen Gestaltungsplan gesichert, der Ostring zwischen Bahnhof und Watterstrasse wird überdeckt. Es entsteht Platz für eine neue Wohnsiedlung, winkelförmige Bauten bilden angemessene Aussenräume.

Mit der Gestaltung des Bahnhofplatzes Süd wird der Bahnhof gestalterisch ansprechend auf die Südseite getragen. Gestärkt durch die promenadenartige Gestaltung der Stationsstrasse, scheint die Aufenthaltsqualität im inselartigen Park „Bahnhofplatz Süd“ hoch zu sein.

Die Bushaltestellen am Bahnhof werden auf die zwei Bahnhofseiten verteilt, als Begegnungszonen signalisiert und ansprechend gestaltet. Der Bahnhofplatz bildet den Abschluss bzw. Auftakt für die Stationsstrasse und die Watterstrasse. Die Bushaltestellen in der Unterführung Ostring werden richtigerweise aufgehoben. Fünf der sechs geforderten Busanlegekanten werden perronseitig in der Althardstrasse angeordnet. Die Buserschliessung erfolgt in Einbahnrichtung über das bestehende Strassennetz, was allerdings mit Schleifenfahrten verbunden ist.

Verkehrskonzept Bahnhof und Industriegebiet





Industriegebiet

Für das Industriegebiet wird ein weiterer Gestaltungsplan vorgeschlagen, der neben Gestaltung und Verdichtung ein zusätzliches Hochhaus ermöglicht. Die bestehende „Skyline“ soll gesichert und verstärkt werden und die öffentlichen Verbindungen zwischen der Begegnungszone Althardstrasse und der zukünftigen grünen Mittelachse (Arboretum) sollen verbessert werden.

Das den Baufeldern zu Grunde gelegte Bebauungsmuster berücksichtigt die bestehende Parzellierung und ermöglicht dadurch eine unabhängige Realisierung in Etappen.

Im Bereich des Bahnhofs ist die Ansiedlung von Wohnnutzung wünschenswert und aus lärmschutztechnischer Sicht vor allem in den obersten Geschossen oder in einem Hochhaus attraktiv.

Um einerseits Wohnnutzungen und andererseits die Erstellung von Hochhäusern zu fördern wird vorgeschlagen, Wohnnutzung über einer Gebäudehöhe von 21.5 m zu privilegieren. D.h. den Grundeigentümern wird bei der Erstellung eines Wohnhochhauses zusätzliche Ausnützung zur Verfügung gestellt. Dieses Anreizsystem müsste im Gestaltungsplan geregelt werden.

Skyline am Bahnhof

Die beiden Naherholungsgebiete fliessen einfach und konsequent als grünes Rückgrat in die Industrielandschaft ein. Durch ein ausreichend grosses Baumvolumen wird dieses Konzept lesbar und glaubwürdig. Die Wahl der Buche als herrschende Baumart unterstreicht den Gedanken des Einflusses der beiden Waldgebiete.

Baumkonzept Industriegebiet

Das Industriegebiet erhält durch eine baumbestandene Mittelachse eine neue und starke Struktur. In Reaktion auf diese Achse, die im westlichen Teil nur Zubringerverkehr aufnehmen soll, erfolgt die Erschliessung über die Althardstrasse. Das heutige Verkehrssystem wird fast nicht verändert.

Gesamtwürdigung

Die Verfasser wollen mit innovativen Ideen und entsprechenden Planungsinstrumenten die urbane Seite der Gemeinde Regensdorf gezielt fördern. Insgesamt ist die Arbeit sehr detailliert durchgearbeitet und dank ihrer pragmatischen Grundhaltung in Teilbereichen rasch umsetzbar.

5.2 Team Dürig

Zusammensetzung des Teams

- Städtebau:
  Dürig AG, Jean-Pierre Dürig
- Freiraumplanung:
  Topotek 1 Gesellschaft von Landschaftsarchitekten mbH, Matthias Kolle
- Verkehrsplanung:
  IBV Willi Hüsler AG, Willi Hüsler

Grundhaltung, Leitidee

Auf Grund einer sorgfältigen überkommunalen Analyse werden namentlich für das Industrie- und Dienstleistungsgebiet visionäre Ideen präsentiert, die aber in Schritten durchaus umsetzbar sein dürften.

Watterstrasse

Die Watterstrasse ist, neben dem Ostring, in Regensdorf die einzige Süd / Nord Querverbindung. In Zukunft soll sie, zusammen mit einer neuen Unterführung für Bus und Langsamverkehr, wieder zur durchgehenden Verbindung nach Watt werden.

Langfristig gesehen schlägt das Team einen radikalen Umbau des Zentrums vor. Als Ergänzung zum bestehenden Nutzungsangebot werden Eventräume (Kongresse, Ausstellungen, Unterhaltung) sowie weitere Dienstleistungsräume (Büros, Verwaltung, Arztpraxen etc.) vorgesehen.

Eine dreiteilige bauliche Erweiterung bis zur Watterstrasse soll das Zentrum massstäblich an die Watterstrasse anbinden. Der heute kaum gefasste, grosse Vorplatz entfällt. Als Identität stiftender Aussenraum ist neu ein Innenhof für verschiedene Aktivitäten vorgesehen, er soll die Rolle einer Plaza Mayor übernehmen.

Würden die baulichen Vorschläge im Bereich des Zentrums umgesetzt, würde ein geschlossenerer Strassenraum mit deutlich urbanerem Charakter entstehen. Der grosszügige offene Platz allerdings ginge verloren, die Belebung der Watterstrasse würde eher reduziert.

Es wäre zu prüfen, ob der gefangene Innenhof mit einer offenen Gestaltung zur Watterstrasse hin nicht belebter und die bauliche Massstäblichkeit dadurch adäquater erscheinen würde.

Der Totalumbau der rückwärtigen Zentrumsbauten und der Hochhäuser muss kritisch hinterfragt werden.

Der Freiraum Watterstrasse, der eigentliche Schwerpunkt der Testplanung, wird lediglich an zwei Punkten behandelt. Ein grösserer Input zur linearen und Identität stiftenden Gestaltung der gesamten Watterstrasse wird leider nicht geliefert.

Diese punktuellen Eingriffe, als Sofortmassnahmen vorgeschlagen, liegen überwiegend ausserhalb der Fahrbereiche, sodass sich der Strassencharakter leider kaum ändert.

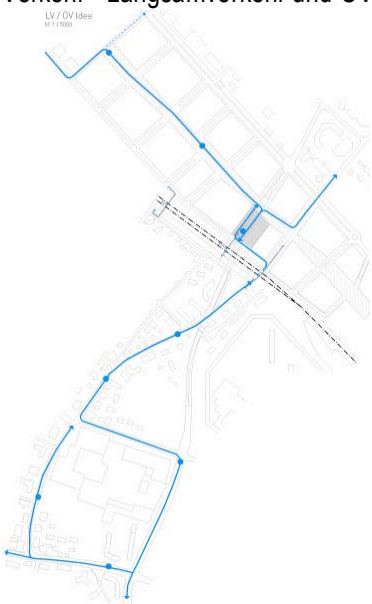
Freiraumkonzept Watterstrasse

Bahnhof

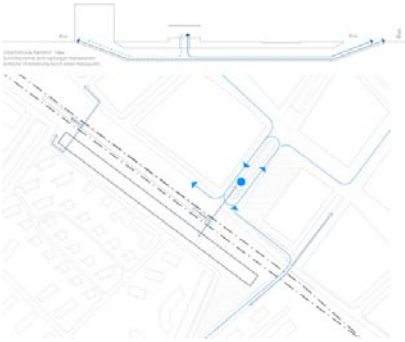
Die Südseite des Bahnhofs wird durch einen langen, linearen Neubau gefasst. An dessen östlichem Ende entsteht aus dem Dreieck Ostring und abtauchender Watterstrasse ein Bahnhofplatz mit einer Lärmschutzmauer im Rücken, dem aber eine wirksame räumliche Fassung fehlt.

Die ÖV- und Langsamverkehrsachse Watterstrasse unterquert die Bahn und es entsteht ein zweiter, nördlicher Bahn-/Bushofplatz. Da zwei Bahnhofsplätze gestaltet werden, stellt sich die Frage der Belebung und der Stimmung auf dem südlichen Bahnhofsplatz. Zu prüfen wäre, ob das Eventangebot, welches im Dorfkern mit dem Erweiterungsbau des Einkaufszentrums vorgesehen ist, im Bahnhofsbereich nicht idealer wäre.

Verkehr - Langsamverkehr und ÖV



Alle Bushaltestellen werden auf der nördlichen Bahnhofseite als "Rendezvous"-Haltestelle konzentriert und in eine Platzgestaltung integriert, die auf einer Verlängerung der Ostringüberdeckung liegt. Ab der neuen Unterführung erschliesst eine im Gegenverkehr befahrene Busrampe den Busbahnhof. Nördlich der Gleise wird das heutige Verkehrssystem vereinfacht. Sowohl das Verkehrssystem als auch die Anordnung der Bushaltestellen sind überzeugend und schlüssig.



Industriegebiet

Das Industriegebiet bildet klar den Bearbeitungsschwerpunkt dieses Teams. Das Gebiet zwischen Bahn und Wehntalerstrasse wird in einzelne Baublocks aufgeteilt und zu einem urbanen Stadtquartier aufgewertet. Die Blocks nehmen weitgehend Rücksicht auf bestehende Baulinien und Strukturen, Eigentumsverhältnisse und Gebäudefluchten. Es werden Volumen, Dichten sowie Bauhöhen festgelegt und eine städtische Nutzungsmischung angestrebt. Die einzelnen Parzellen können unabhängig voneinander entwickelt werden.

Die zentrale Achse, ein lang gestreckter "Broadway", bildet das Rückgrat des Quartiers und wird als Stärke angesehen. Mittels Trittsteinen aus Baumgruppen, wird jedem Gebäude eine "Freiraumidentität" verliehen. Dabei wird pro Gebäude eine Baumart vorgesehen. Da sich die Baumgruppen auf die Bauten beziehen, wäre eine geometrische Ausrichtung der Raster auf dieselben noch konsequenter, würde das Axiale des Broadways brechen und gleichzeitig das Konzept stärken.

Dieser Brodway ist dem ÖV und Langsamverkehr vorbehalten, wird jedoch auch für Anlieferungen, Garageneinfahrten und Besucherparkplätze genutzt.

Freiraumkonzept Industrie

Das Industriegebiet soll einerseits über die Althardstrasse und andererseits – als Option – auch über die Wehntalerstrasse erschlossen werden. Dazu wird für die Wehntalerstrasse eine sehr klare Idee entwickelt, wie diese, eingebunden in zwei flankierende Kreisverkehrsplätze, als Hauptstrasse mit städtischem Charakter weiterentwickelt werden könnte. Alle Knotenpunkte liegen niveaugleich.

Die Idee wirkt konzeptionell einfach und klar, müsste aber mit Rücksicht auf die Verkehrsabwicklung auf der Wehntalerstrasse vertiefter untersucht werden. So ist beispielsweise offen, ob die Wehntalerstrasse in der Lage ist, auch gemeindeinternen Verkehr – z.B. vom Bahnhof Nord ins Zentrum – aufzunehmen und ob dies bezüglich Strassenhierarchien korrekt ist.

Gesamtwürdigung

Die städtebaulichen Vorschläge der Verfasser für das Industriegebiet basieren auf einer detaillierten Analyse des Ortes. Davon ausgehend entwickeln sie visionäre Ziele und Vorschläge mit langem Zeithorizont, zeigen aber auch kurzfristig realisierbare Teilprojekte auf, ohne das übergeordnete Ziel aus den Augen zu verlieren.

Das Team vermittelt eine erfreuliche Aufbruchstimmung mit visionären Lösungsansätzen. Obschon auch Zweifel zur Angemessenheit der vorgeschlagenen Massnahmen bestehen, gelingt es dem Team mit zweckmässigen Zwischenzuständen zu vermitteln, dass die Visionen nicht Illusionen sein müssen.

5.3 Team weberbrunner

Zusammensetzung des Teams

- Städtebau:
  weberbrunner achitekten ag, Roger Weber
- Freiraumplanung:
  Kuhn Truninger Landschaftsarchitekten GmbH, Stephan Kuhn
- Verkehrsplanung:
  asa Arbeitsgruppe für Siedlung und Architektur AG, Jan Wenzel
- Entwicklungs- und Marktberatung:
  Wüest + Partner AG, Martin Hofer

Grundhaltung, Leitidee

Mit einer gut nachvollziehbaren Analyse der Gemeindestruktur zeigt das Team auf, dass der Bahnhof eine neue Mitte darstellen könnte. Mit Massnahmen im Freiraum – Bahnhofplatz und Gleispromenade – soll dies erreicht werden.

Watterstrasse

Mit Bäumen besetzte Aufweitungen sollen die Platzbereiche Zentrum und Gemeindehausplatz ergänzen. Eine etappenweise Realisierung ist möglich. Damit wird der Strasse ein zusammenhängendes und identitätsstiftendes Bild verliehen.

Konzept Watterstrasse

Sich wiederholende Ausstattungen und Baumarten schaffen einen einheitlichen Charakter mit Wiedererkennungswert sowohl entlang der Watterstrasse als auch auf den drei Hauptorten Einkaufszentrum, neues Gemeindehaus und Bahnhofsplatz.

Mit einer strassenübergreifenden Gestaltung der Plätze werden diese in den Vordergrund gerückt und die Watterstrasse verliert als Strasse an Gewicht. Durch eine Fahrbahnbreitenreduktion wird dies unterstrichen. Diese Eingriffe werden positiv gewertet.

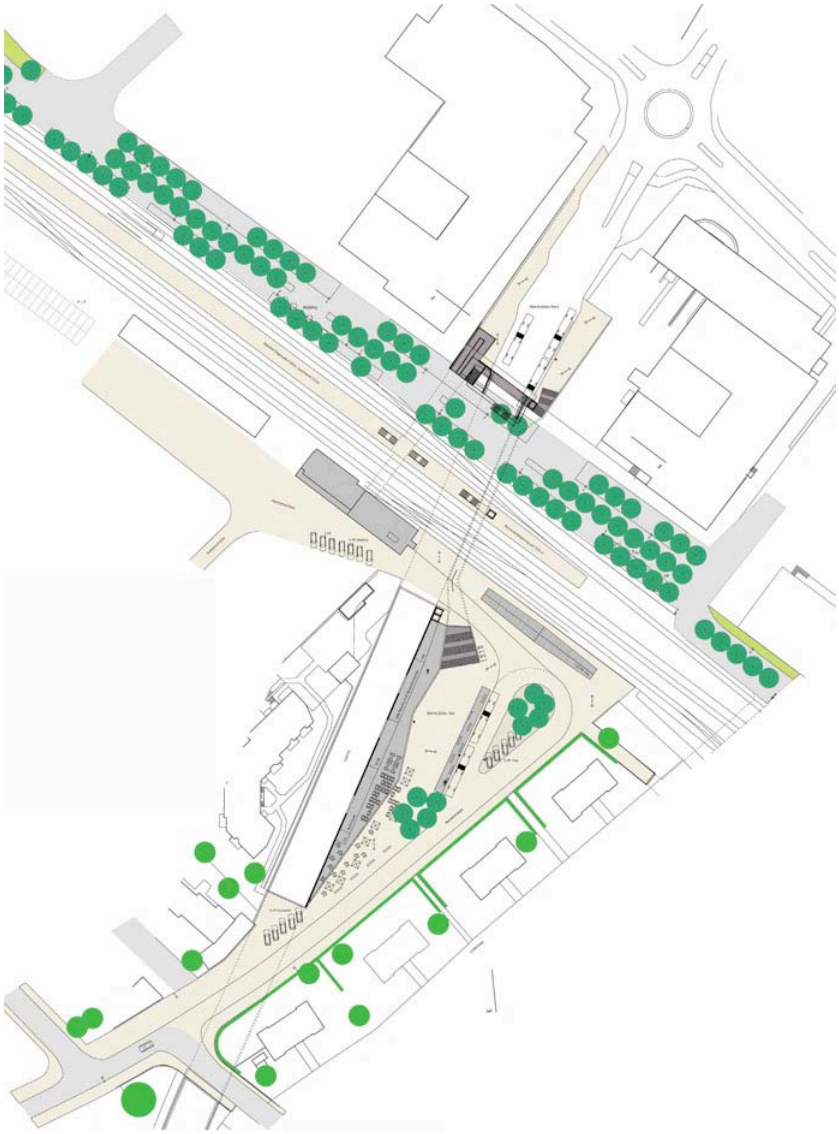
Die Chance einer Qualitätssteigerung beim Einkaufszentrum wird zu wenig genutzt und das Gestaltungspotenzial im Bereich Watterstrasse bleibt mit den genannten Vorschlägen auf einem bescheidenen Niveau.

Die Watterstrasse wird im Querschnitt reduziert und als Tempo-30-Zone gestaltet. Zudem werden bereichsweise Umgestaltungen des Strassenraumes beim Zentrum und am Gemeindehaus vorgeschlagen. Diese sind aber nicht sehr detailliert bearbeitet.

Bahnhof

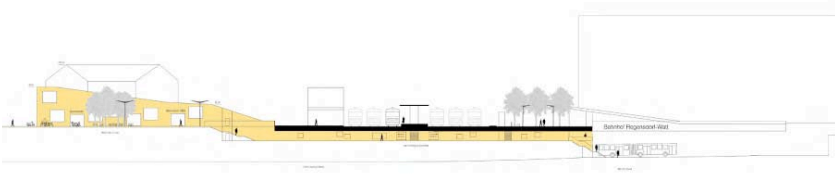
Der Schwerpunkt der Arbeit konzentriert sich auf den Bereich Bahnhof, insbesondere auf den Bahnhofplatz Süd und die vertikale und horizontale Verknüpfung des öffentlichen Verkehrs. Im Dreieck zwischen Ostring und Watterstrasse wird ein in sich stimmiger, gut proportionierter Bahnhofsplatz gestaltet, der aber vom bestehenden Bahnhof optisch abgekoppelt ist. Der Ostring bleibt offen und wird von einem neuen, sehr schlanken Bahnhofskeil abgeschirmt; es entsteht eine mit bahnbezogenen Nutzungen ergänzte Schallschutzwand, die sich sukzessive bis in eine neue schmale Fussgängerunterführung hinunter entwickelt. Die breite Treppe, welche in den Untergrund führt, ist einladend. Diese Süd / Nord-Querverbindung erschliesst das Perron und die Bushaltestellen, die nun alle in der Ostring-Unterführung platziert sind. Eine über den Ostring führende Passage verbindet die Bushaltestellen Ost und West.

Bahnhofplatz Süd



Leider ist die neue Fussgängerunterführung sehr schmal und führt die Qualität des Treppenabgangs nicht fort. Auch die Aufenthaltsqualität für die Buspassagiere wird eher kritisch beurteilt.

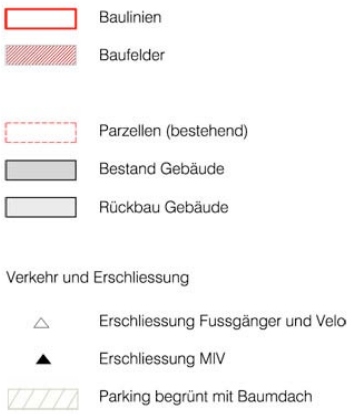
Schnitt Bahnhofplatz

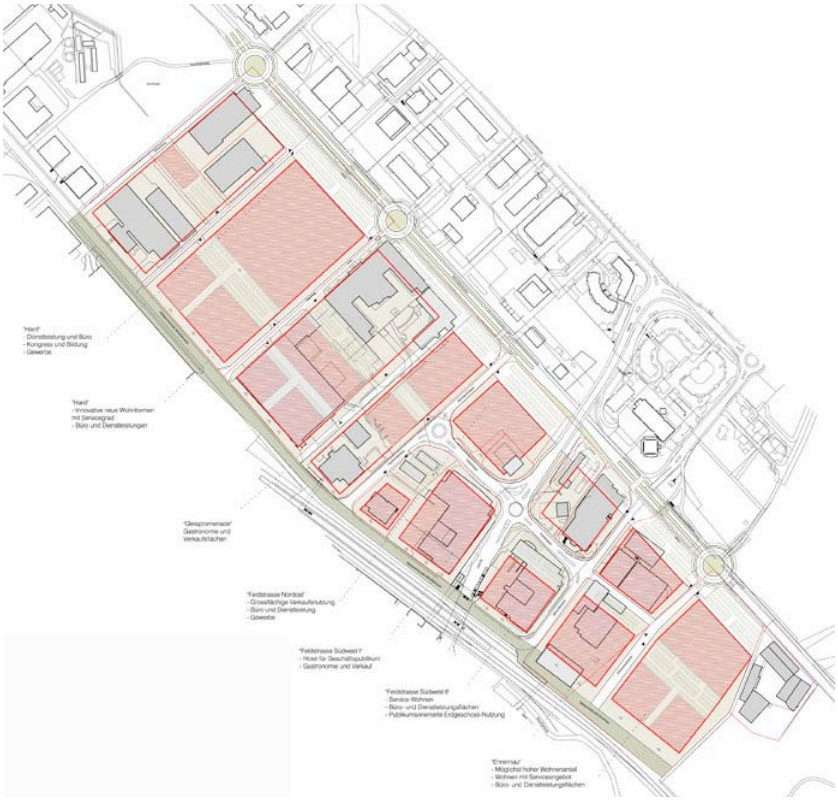


Industriegebiet

Die Industriezone soll im Rahmen eines Gestaltungsplans sukzessiv in ein dichtes, urbanes und einprägsames Quartier umgestaltet werden. Die vorgeschlagenen Baufelder orientieren sich an der bestehenden Parzellierung. Die Erschliessung erfolgt teilweise über direkte und teilweise indirekte Stichstrassen ab der Wehntalerstrasse.

Entwurf Gestaltungsplan





Interessant sind die vielfältigen Vorstellungen für eine deutliche Aufwertung der Nutzungen. So sollen unter anderem die Erdgeschosse primär Verkauf und Gastronomie aufnehmen, Wohnnutzungen sollen bis zu einem Viertel des oberirdischen Bauvolumens erlaubt sein, d.h. das Industriegebiet soll zu einer hochwertigen Mischnutzung finden.

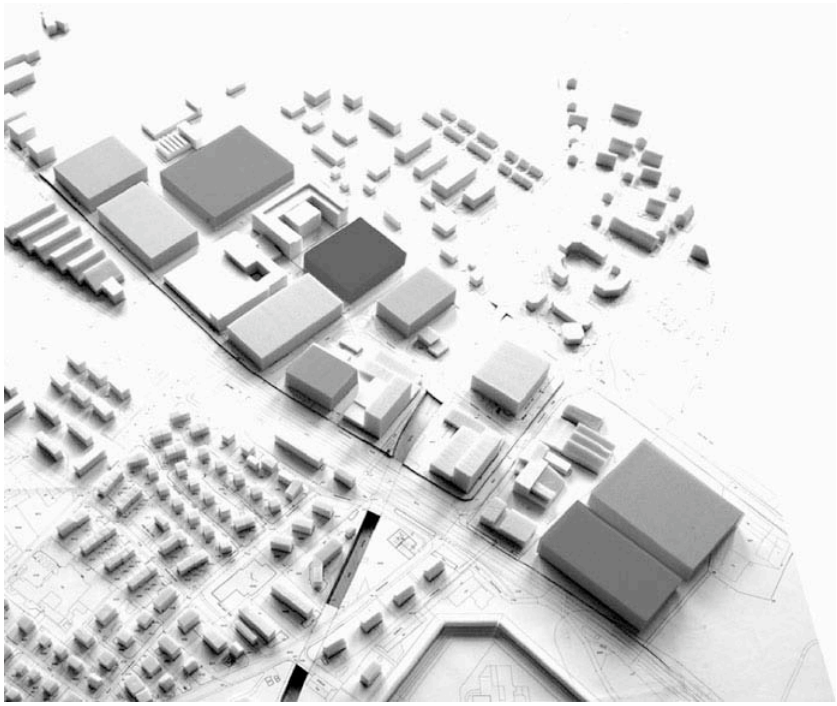
Die gestalterischen Vorstellungen für den Strassenraum der Wehntalerstrasse, neue Parkierungsflächen ohne Ende, zeigen allerdings das Gegenteil von Urbanität. Auch die zahlreichen, zwischen den Baufeldern liegenden, grossen Parkplätze stören die angestrebte Aufwertung erheblich.

Nördlich der Bahngleise wird eine durchgehende Gleispromenade vorgeschlagen, ein Vorschlag, der geeignet ist, zu einer Aufwertung beizutragen. Die Eingliederung des grünen Volumens mit der dreireihigen Baumachse bringt die nötige Auflockerung in die urbane Situation. Die Aufwertung wird aber nur eine beschränkte Wirkung entfalten, weil sie nur einseitig erfolgen kann.

Idee Gleispromenade

Hinsichtlich der Gebietserschliessung, welche von der Althardstrasse und der Wehntalerstrasse aus vorgesehen ist, bestehen starke Abhängigkeiten. Für die Wehntalerstrasse wird ein Umgestaltungskonzept entwickelt, welches als Idee interessant, in der konkreten Ausgestaltung aber als ungeeignet eingestuft wird. Die zweistreifigen Kreisverkehrsplätze, die parallele Erschliessungsstrasse und die „Parkplatzschicht“ stellen keine angemessenen Erschliessungselemente dar.

Vision



Gesamtwürdigung

Die sorgfältig dargelegten Vorschläge vermögen leider nur teilweise zu überzeugen. Namentlich die Freiräume, sowohl im Bereich Bahnhof als auch längs der Althardstrasse, haben nur eine beschränkte Aufenthaltsqualität. Ob die vorgetragenen Massnahmen genügen, die versprochene Mitte am Bahnhof zu schaffen, muss bezweifelt werden.

5.4 Team Geser

Zusammensetzung des Teams

- Städtebau:
  Müller & Truniger Architekten, Daniel Truniger
- Freiraumplanung:
  Andreas Geser Landschaftsarchitekten AG, Andreas Geser
- Verkehrsplanung:
  stadt raum verkehr, Birchler + Wicki, Markus Birchler

Grundhaltung, Leitidee

Das Team macht zu allen Fragestellungen klare Aussagen, welche im Bereich der Watterstrasse gute Ansätze, im Bereich der Industrie jedoch nicht die gleiche Qualität aufweisen. Eine übergeordnete Strategie ist nicht ohne weiteres erkennbar.

Watterstrasse

Die Gestaltung und Dimensionierung der Watterstrasse versucht die dörflich geprägte Siedlungsstruktur zu unterstützen und die Attraktivität für den Langsamverkehr deutlich zu steigern. Der Strassenraum zwischen der Affolternstrasse und Roosstrasse verschmilzt mit den Vorzonen der angrenzenden Gebäude und bietet Raum für öffentlich genutzte Erdgeschosse.

Gesamtbild Watterstrasse

Positiv ist, dass das Einkaufszentrum mit seiner thronhaften Position mittels neuer Vorplatzgestaltung etwas entweiht wird. Der Park um den Friedhof wird in Form von grünen Inseln auf dem grossen Zentrumsplatz bis zur Watterstrasse fortgesetzt. Es werden weitere "Pocketparks" entlang der Watterstrasse vorgesehen, was im Zusammenhang mit der Verschmälerung der Fahrspuren und der Neuschaffung von Aufenthaltsbereichen eine deutliche Attraktivitätssteigerung der Watterstrasse bedeutet.

Ein neuer Quartierpavillon mit Restaurant und Sommerkino nutzt die gewonnene Fläche der aufgehobenen, ebenerdigen Parkierung und bietet, vor der Kulisse der massiven Zentrumsbauten, einen massstäblichen Blickfang, auch wenn dieser in seiner Grösse und Position zu überprüfen ist.

Die Vorschläge für eine durchgehend schmale Fahrbahn auf der Watterstrasse sind sowohl funktional als auch gestalterisch angemessen und situationsgerecht. Die Abfolge von Begegnungszone und Tempo-30-Zonen ist sorgfältig zu prüfen.

Bahnhof

Bahnhofplatz Süd

Der bestehende Bahnhof macht einer schmalen und langen Grünzone Platz, die allerdings in dieser Lage wenig verständlich ist. Der neue Bahnhof Regensdorf – mit drei einfachen Dächern, südlich eines für Velos und Vorfahrten, mittig das Perrondach und nördlich das Dach des neuen Bushofes mit fünf Haltekanten (der Ortsbus hält auf der Südseite) – entsteht östlich davon. Der Bahnhofplatz erhält gewisse Qualitäten für die auf öffentliche Verkehrsmittel wartenden Personen mittels Verkaufspavillon, Brunnen und dichtem Baumbestand.

Trotzdem wird das Konzept der Funktion eines wichtigen Umsteigeknotens nicht gerecht, der dargestellte Bahnhofsplatz hat keine Fassung, er wird zu einer zufälligen Erweiterung des Gleisfeldes.

Südlich der Dächer wird die Watterstrasse mit einem Winkelbau (Mischnutzungen) ergänzt, der teilweise auf dem eingedeckten Ostring steht, für den Statiker eine anspruchsvolle Aufgabe.

Bahnhofplatz Nord

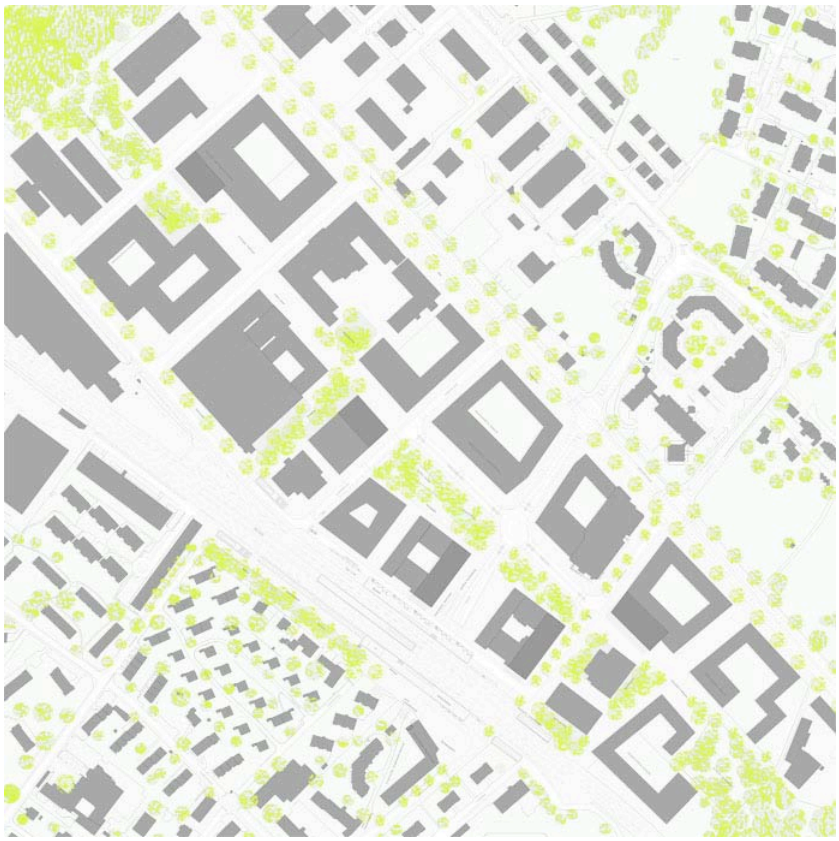
Die Bushaltestelle auf der Südseite verbleibt auf dem neu gestalteten Bahnhofsplatz, der teilweise auf dem überdeckten Ostring liegt. Die Bushaltestellen in der Unterführung Ostring werden aufgehoben, was positiv bewertet wird, und stattdessen perronseitig in Sägezahnaufstellung in der Althardstrasse angeordnet. Die Buserschliessung erfolgt in Einbahnrichtung über das bestehende Strassennetz, was leider mit Schleifenfahrten verbunden ist.

Unklar und unbefriedigend ist das funktionelle Zusammenspiel zwischen Bahnhofplatz und Freiraum an der Feldstrasse.

Industriegebiet

Im Industriegebiet Bahnhof Nord sollen die vorhandenen Bauten sukzessive für neue Nutzungen geöffnet werden. Die Parzellen werden mit Grossformen ergänzt, die vorwiegend als Blockrandstruktur ausgebildet werden. Auf der Mittelachse entsteht ein durchgehender Grünzug, der die westliche Waldparzelle mit dem Naherholungsgebiet Katzensee verbindet. Diese Grünachse soll den Langsamverkehr bündeln und dem ganzen Areal ein neues Image verleihen.

Konzept Industrie



Im Industriegebiet werden Baumvolumen eingeflochten, welche unterschiedliche Freiräume definieren. Die beiden Naherholungsgebiete fliessen auf diese Art in die Industriegebiete ein. Dies wird als Stärke interpretiert. Zu den Nutzungen der Freiflächen sind nur zum Teil konkrete Vorstellungen vorhanden.

Nördlich der Bahngleise wird das Verkehrssystem teilweise neu geordnet mit konsequent niveaugleichen Anschlüssen. Die Wehntalerstrasse wird folgerichtig als Hauptstrasse mit städtischem Charakter gestaltet. Diese direkte Erschliessung ab der Wehntalerstrasse erfordert eine umfassende Überprüfung mit den zuständigen Stellen des Kantons.

Gesamtwürdigung

Die dargestellten Ideen zeigen durchaus machbare aber wenig begeisternde Lösungsansätze. Eine übergeordnete Gesamtvorstellung wird vermisst.

6. Empfehlungen

6.1 Watterstrasse

Grundhaltung

Alle Teams haben die bestehende, eher dörfliche und kleinteilige Struktur als Qualität gesehen, die es zu erhalten und zu pflegen gilt. Das Beurteilungsgremium teilt diese Beurteilung.

Bereich Dorfkern

Im Dorfkern Regensdorf (Hirschen, altes Schulhaus Kirchgemeindehaus, reformierte Kirche) besteht der grösste Widerspruch zwischen dem Charakter der Bauten und dem Charakter des Strassenbildes. Eine dorfkerngerechte Umgestaltung der Watterstrasse im Sinne des Vorschlages Planpartner, würde die ortsbaulichen Qualitäten stärken.

Vorschlag Planpartner

Bereich Zentrum

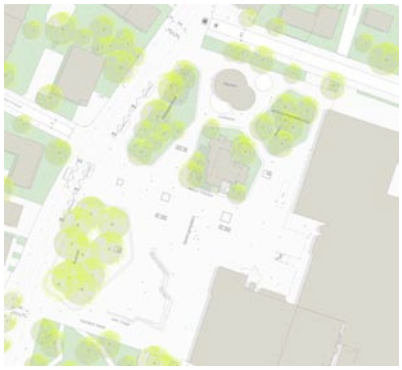
Der bestehende Zentrumsplatz hat unterschiedliche bauliche Reaktionen ausgelöst. Während die einen den grosszügigen Freiraum als Qualität beurteilen und lediglich landschaftsarchitektonische Massnahmen vorschlagen, befürworten andere eine bauliche Ergänzung, die den Strassenraum der Watterstrasse neu definiert. Die Meinungen sind auch im Beurteilungsgremium geteilt. Einig ist man sich, dass hier ein grosses Entwicklungspotenzial besteht, das Chancen aber auch Risiken aufweist. Eher abgelehnt wird eine bauliche Ergänzung, die einen neuen, eher introvertierten Aussenraum schafft (Vorschlag Dürig). Eine bauliche Ergänzung müsste einen Beitrag zur Belebung der Watterstrasse leisten und sich daher auch gegenüber der Watterstrasse öffnen.

Kontrovers diskutiert wurden auch die Auswirkungen, namentlich der zusätzliche Verkehr, bei einer Vergrösserung des Zentrums.

Die Weiterentwicklung des Zentrums und seiner Funktionen hat eine grosse Bedeutung. Zusammen mit der Trägerschaft gilt es nach dorfverträglichen Lösungen zu suchen. Dazu zeigen die Arbeiten erste Ansätze.

Vorschläge

Geser



weberbrunner

Bereich Gemeindehaus

Die Absichten beim neuen Gemeindehaus einen neuen Platz zu gestalten, werden voll bestätigt. Anzustreben ist eine Platzgestaltung, die sowohl den Strassenraum als auch die Einmündung der Stationsstrasse umfasst.

Vorschläge

Planpartner

Dürig

Stationsstrasse

Das Beurteilungsgremium hält die Einstufung der Stationsstrasse als Hauptfussgängerachse für richtig. Die Aufteilung der Zufahrt (Watterstrasse) und des Zugangs (Stationsstrasse) zum Bahnhof muss bei der Neukonzeption des Bahnhofbereiches Süd angemessen berücksichtigt werden.

Vorschlag Planpartner

Bereich Bahnhof Süd

Der dorfseitige Vorplatz des Bahnhofes muss an Grosszügigkeit gewinnen, um als Visitenkarte der Gemeinde zu wirken. Eine gewisse Verlängerung der Ostringüberdeckung scheint zweckmässig zu sein. Vorteilhaft ist eine angemessene bauliche Ergänzung in der auch bahnhofbezogene Nutzungen platziert werden könnten. In einer ersten Phase muss die Haltestelle des Ortsbusses in diesem Raum integriert bleiben.

Eine überzeugende Neugestaltung ist wohl nur mit dem Mittel eines Gestaltungsplanes umsetzbar.

Vorschlag Planpartner

Umsetzung

Die konzeptionelle Vorstellung des Vorschlages Planpartner eignet sich als Richtschnur, um bei jeder sich bietenden Gelegenheit Teile dieses Konzeptes schrittweise zu realisieren.

Für die Weiterentwicklung des Zentrums und für die Neugestaltung des Bahnhofareals (Süd und Nord) müssen die Lösungsansätze vertieft werden (vgl. Ziffer 6.2).

Vorschlag Planpartner

6.2 Neukonzeption Bahnhof

Allgemein

Die Arbeiten haben gezeigt, dass eine Neuorganisation am Bahnhof eine hochkomplexe Aufgabe darstellt. Keiner der vier Lösungsansätze vermag vollständig zu überzeugen. Die nachfolgenden Empfehlungen sollen aufzeigen, welche Ansätze weiterverfolgt werden sollen und welche eher fallen zu lassen sind.

Bus

Die Konzeption eines kompakten Bushofes, wie sie das Team Dürig vorschlägt, ist aus Sicht des Busbetriebes klar zu bevorzugen. Ob der Aufwand einer "Busunterführung" gerechtfertigt ist, muss offen bleiben, auch wenn die Kombination mit grosszügiger Velounterführung einleuchtend ist.

Zu hinterfragen sind die Auswirkungen einer Verlängerung der Ostringunterführung auf die dorfinternen Verkehrsbeziehungen: nicht nur die Verbindung zwischen Watt und Regensdorf, sondern auch zwischen Industrie und Zentrum würde über die Wehntalerstrasse führen, was deren Leistungsfähigkeit kaum verbessert.

Klar negativ beurteilt wird eine Zusammenfassung der Bushaltestellen längs des Ostrings.

Weiter zu verfolgen ist daher auch eine kompakte Anlage auf der Althardstrasse, wobei neben den Lösungen mit Fahrtrichtung Südost auch eine solche in Fahrtrichtung Nordwest prüfenswert erscheint.

Vorschläge

Dürig

Planpartner

Bahnhofvorfahrt

Die Aufteilung der Bahnhofvorfahrt auf die Dorf- und die Industrieseite ist zweckmässig. Auch die P+R Parkplätze könnten aufgeteilt werden.

Güterverkehr

Das Thema Güterverkehr wurde nur ansatzweise behandelt und muss in der Weiterentwicklung vertieft werden.

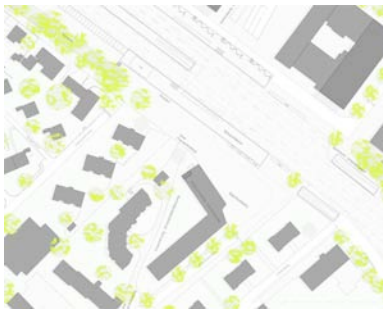
Städtebau - Freiräume

Unbestritten ist, dass auf der Dorfseite ein Bahnhofplatz vorhanden sein soll. Dabei ist sowohl eine zu den Gleisen offene Lösung (Team Geser) als auch eine geschlossene Lösung mit einem gleisbegleitenden Geschäftshaus (Team Dürig) denkbar. Darin ist eine Verkaufsstelle der SBB zu integrieren.

Auf der gegenüberliegenden Seite ist die Platzgestaltung mit der kompakten Bushaltestelle zu kombinieren. Dass diese Platzsituation mit zusätzlichen hohen Bauten eine eigenständige Identität erhält, ist sehr gut vorstellbar (Team Planpartner).

Vorschläge

Geser



Dürig

Planpartner

Umsetzung - Etappierung

Das Beurteilungsgremium empfiehlt, die dargestellten Lösungsansätze in enger Zusammenarbeit mit den SBB und den VBG im Sinne der obigen Empfehlungen weiterzubearbeiten und das Resultat in einem Gestaltungsplan festzuhalten.

6.3 Richtvorstellung Industriegebiet

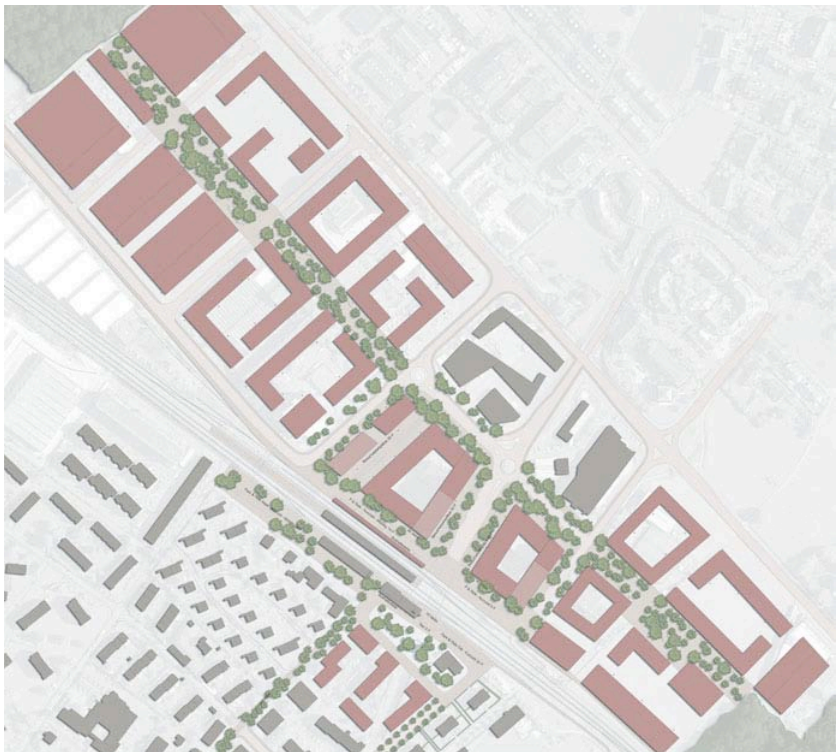
Grundhaltung

Alle Teams haben dem Industriegebiet, wegen seiner Lage im Dorfgefüge und seiner hervorragenden Erschliessung, eine sehr hohe Bedeutung beigemessen. Wichtig ist, dass das Gebiet sowohl bezüglich Städtebau als auch bezüglich Freiräumen eine neue Identität erhält, die das Gebiet gegenüber einer "normalen" Industriezone abhebt. Diese Aufwertung liegt im Interesse der Gemeinde aber auch im Interesse der Grundeigentümer und Investoren.

Alle Teams schlagen einen gemeinsamen hochwertigen Freiraum vor, der das Markenzeichen der Neustrukturierung darstellen wird. Das Beurteilungsgremium bevorzugt Lösungen, bei denen dieser Freiraum in der Mitte des Areals liegt, weil er dadurch eine bessere Wirkung entfaltet. Die Arbeiten haben gezeigt, dass diese Lage schrittweise entwickelt und realisiert werden kann.

Vorschlag Dürig

Vorschlag Planpartner



Städtebau

Mit den verschiedenen Bebauungsvorstellungen konnte nachgewiesen werden, dass für die bauliche Nutzung ein erfreulich grosser Spielraum besteht. Im Interesse eines zentralen, gemeinsamen Freiraumes und zur Sicherstellung eines rationellen Erschliessungssystems, allenfalls mit Einbezug der Wehntalerstrasse, empfiehlt sich ein Bebauungsmuster vorzugeben.

Nutzungen

Die Arbeiten belegen, dass eine grosse Nutzungsvielfalt möglich ist, was durchaus den Absichten der Gemeinde entspricht.

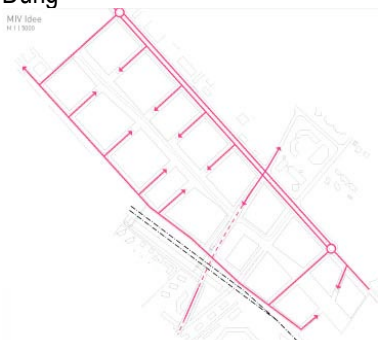
Verkehrsorganisation

Drei der vier Arbeiten haben Vorschläge eingebracht, die neben der Althardstrasse auch die Wehntalerstrasse als Rückgrat der Erschliessung miteinbeziehen. Die Wehntalerstrasse ist die massgebende Verbindungsachse zwischen der Autobahn A1 und den Industriegebieten im Furttal und Wehntal. Ihre Leistungsfähigkeit darf durch den Erschliessungsverkehr nicht eingeschränkt werden. Anzustreben ist deshalb eine Verkehrsorganisation, welche einen solchen Miteinbezug möglich macht, aber nicht zwingend erfordert.

Die Hauptachse des Langsamverkehrs soll im zentralen Freiraum verlaufen und gut mit dem Bahnhof verknüpft sein.

Vorschläge

Dürig



Geser

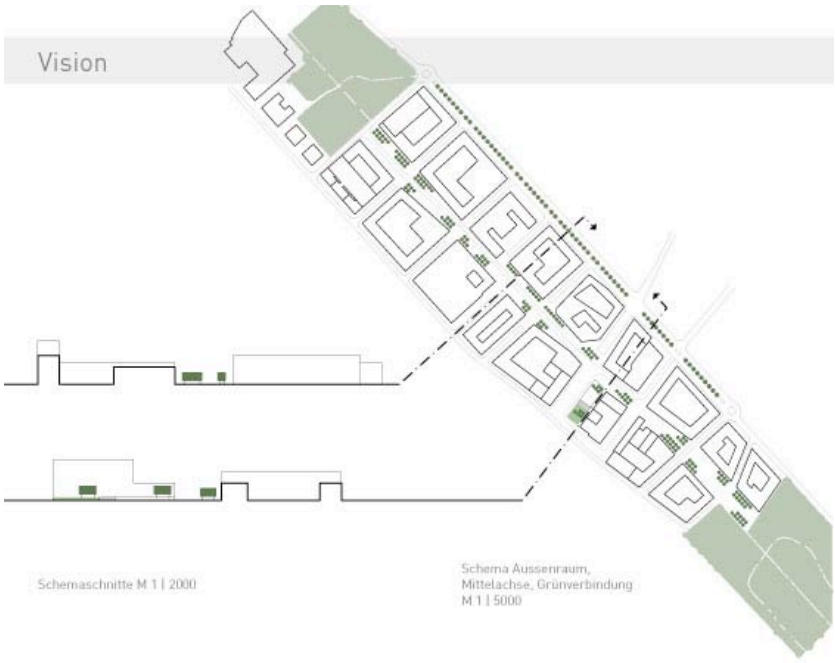
Planpartner

Umsetzung

Das Bebauungsmuster und der zentrale Freiraum sollen möglichst bald durch Baulinien gesichert werden. Aufbauend auf dem Lösungsansatz des Team Dürig, sollte zusammen mit den Grundeigentümern eine entsprechende Vorlage ausgearbeitet werden. Wenn dabei die heutigen Eigentumsverhältnisse noch stärker berücksichtigt werden können, würde dies die Umsetzung erleichtern.

Ein möglicher Miteinbezug der Wehntalerstrasse für die Verkehrserschliessung muss zusammen mit dem Kanton vertiefter untersucht werden.

Vorschlag Dürig



7. Schlussbemerkungen

Gesamtbeurteilung des Verfahrens

Das Beurteilungsgremium ist mit dem erzielten Resultat sehr zufrieden. Für die gestellten Fragen liegen jeweils mehrere prüfenswerte Antworten vor, welche es dem Beurteilungsgremium erlaubt haben konkrete Empfehlungen abzugeben.

Es liegt nun am Gemeinderat diese Empfehlungen im richtigen Zeitpunkt und in einem angemessenen Verfahren weiterzuentwickeln.

Entschädigungen

Nachdem alle Teams die Anforderungen erfüllt haben, ist allen Teams die in Aussicht gestellte Entschädigung von Fr. 40'000.- auszuzahlen.

Das Beurteilungsgremium beschloss zudem, den für besonders interessante Ideen ausgesetzten Betrag von Fr. 40'000.- je hälftig den Teams Planpartner und Dürig auszurichten.

Dank

Es liegt dem Beurteilungsgremium daran, allen Beteiligten – voran den vier Bearbeiterteams mit ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern – ganz herzlich für die umfangreichen Arbeiten zu danken. Die Arbeiten haben viele Anregungen gebracht, die im Interesse einer erfreulichen Entwicklung dieser Teile von Regensdorf weiterverfolgt werden können.