

Bahnhof Schwerzenbach und Umgebung **RÄUMLICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT**

Vertiefungsstudie – Schlussbericht

16. April 2018





INHALTSVERZEICHNIS / IMPRESSUM

1	EINLEITUNG	4
1.1	Raum Uster-Volketswil: Masterplan 2050	4
1.2	Vertiefungsstudie Volketswil und Schwerzenbach	5
1.3	Projektorganisation und Partizipation	6
2	ANALYSE	8
2.1	GIS-Erhebung	8
2.2	Schatzkarte im landschaftlichen Kontext	10
2.3	Schatzkarte im dörflichen Kontext	12
3	KONZEPTE	14
3.1	Verkehr – ÖV und Veloverkehr	14
3.2	Freiraum – Attraktive Freiräume erlauben mehr Dichte	16
3.3	Siedlung – Spielzüge	20
3.4	Siedlung – Schwerpunkte für Siedlungsumbau	22
3.5	Siedlung – Zieldichten und Lebenswelten	24
4	ZUKUNFTSBILD 2050	26
5	UMSETZUNG	28
5.1	Beispiele zur Umsetzung	28
5.2	Mögliche Entwicklung bis 2050	34
5.3	Massnahmen	36
6	GLOSSAR.....	39

Auftraggeber:

Gemeinde Schwerzenbach, Gemeinde Volketswil

Auftragnehmer:

Projektleitung / Raumplanung / Städtebau
Planpartner AG, Lars Kundert, Lukas Echsle

Freiraumplanung

Studio Vulkan Landschaftsarchitektur GmbH,
Lukas Schweingruber, Alizée Bonnel

Verkehrsplanung

TEAMverkehr.zug AG, Oscar Merlo, Flavio Poletti

Partizipation Kommunikation

synergo Mobilität - Politik - Raum GmbH,
Walter Schenkel

Ergänzende Unterlagen:

Für detailliertere Informationen können die Präsentationen und Plakate der Veranstaltungen ergänzend zum Schlussbericht bei den Gemeinden oder unter folgendem Link bezogen werden:

www.zukunftsbild.wordpress.com

Ausrichtung Plandarstellungen:

Sämtliche Plandarstellungen sind genordet.

Ablage Bilder:

25754_13A_180416_Zukunftsbild_Schlussbericht

1 EINLEITUNG

1.1 Raum Uster-Volketswil: Masterplan 2050

Lenkung Bevölkerungswachstum

Gemäss kantonalem Raumordnungskonzept soll das künftige Bevölkerungswachstum im Kanton Zürich zu 80 Prozent in den beiden so genannten Handlungsräumen «Stadtlandschaften» und «urbane Wohnlandschaften» stattfinden. Das Gebiet Uster-Volketswil liegt in diesen Räumen und ist daher bedeutend für die langfristige Raumentwicklung des Kantons Zürich.

Gebietsplanung

Im Rahmen einer Gebietsplanung wurde das Potenzial für die Bevölkerungs- und Arbeitendeneentwicklung im Raum Uster-Volketswil untersucht. Im Zentrum standen dabei die Koordination der Siedlungsentwicklung zwischen den Gemeinden und die Abstimmung mit der übergeordneten Verkehrsplanung. Die wichtigsten Elemente wurden in einem Masterplan festgehalten.

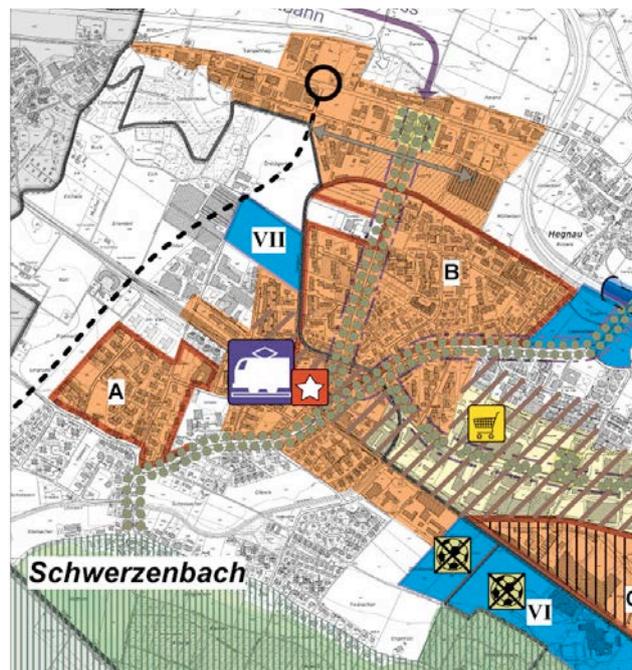
Schlüsselemente Masterplan 2050

Der Masterplan Uster Volketswil (MUV) gibt den langfristigen Rahmen vor, wie sich der Raum der Gemeinden Greifensee, Schwerzenbach, Volketswil und Uster entwickeln soll. Er dient den lokalen, regionalen und kantonalen Projektpartnern zur Koordination ihrer planerischen Massnahmen. Der Masterplan umschreibt die Anforderungen an eine zukünftige Bebauung, Nutzung, Erschliessung und Etappierung und zeigt die zu treffenden Massnahmen und ihre Abhängigkeiten auf. Er umfasst unter anderem folgende Schlüsselemente:

- Strassenraum mit Bus-Eigentrassee aufwerten: Die Erschliessung des Gebiets Uster-Volketswil soll durch die Aufwertung des Strassenraums mit einem Bus-Eigentrassee sichergestellt werden. Dies erlaubt bei zukünftigem Bedarf eine Stadtbahn einzuführen. Die ÖV-Achse soll vom Flugplatzareal Dübendorf zum Bahnhof Schwerzenbach über die Industriestrasse Volketswil nach Greifensee verlaufen.
- Prägnante Freiraumstruktur sicherstellen: Die Struktur des Freiraums ist für die Prägung des öffentlichen Raums von grosser Bedeutung. Der Masterplan bezeichnet wichtige Freiräume und attraktive

Strassenräume, die im Sinne des übergeordneten Ganzen zu gestalten und aufzuwerten sind.

- Geeignete Gebiete für Innenentwicklung: Das Einzugsgebiet der Bahnhöfe ist für bauliche und nutzungsmässige Innenentwicklung hervorragend geeignet. Der Masterplan bezeichnet solche Eignungsgebiete. Die Machbarkeit der potenziellen Dichten ist im Rahmen von Pilotprojekten zu überprüfen.
- Strategische Einzonungsoptionen: Einzelne Einzonungen können im Rahmen einer Gesamtbetrachtung von übergeordnetem Interesse sein. Diese sind als Ergänzung zu den Gebieten für die Innenentwicklung weiter zu verfolgen. Der Masterplan bezeichnet Optionen für Einzonungen und nennt die dafür notwendigen Voraussetzungen.



Ausschnitt Masterplan Uster-Volketswil, Pilotprojekte A und B

1.2 Vertiefungsstudie Volketswil und Schwerzenbach

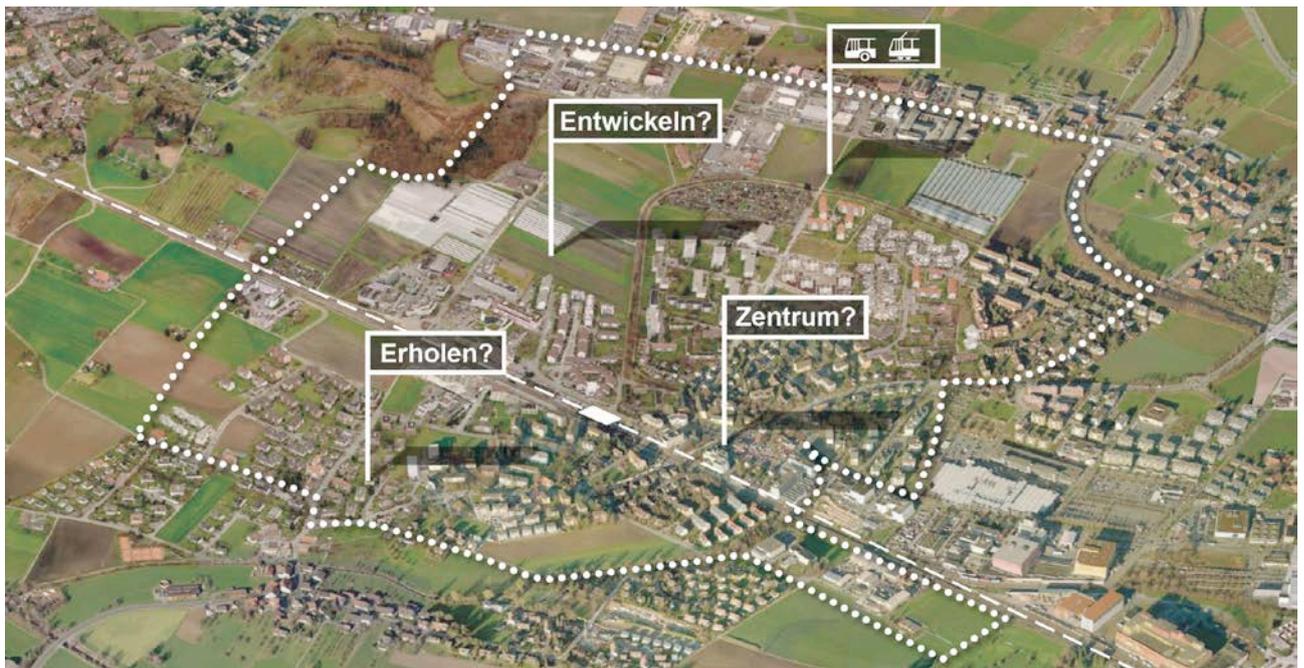
Vertiefungsstudie

Die Erarbeitung des Masterplans Uster-Volketswil hat gezeigt, dass sich die Einschätzung der qualitativen und quantitativen Potenziale der Siedlungsentwicklung nach innen, insbesondere auch in zeitlicher Hinsicht (Verfügbarkeit und Realisierbarkeit), anspruchsvoll gestaltet.

Deshalb evaluierten die Gemeinden Volketswil und Schwerzenbach mittels dieser Vertiefungsstudie, wo welche ortsverträgliche Innenentwicklung angestrebt wird. Zu ergründen war zudem, welche Zeiträume eine entsprechend substanzielle Entwicklung erfordern wird.

Aufgabenstellung

Im Masterplan Uster-Volketswil sind u.a. die beiden grossflächigen Pilotprojekte A und B bezeichnet (Verdichtungs- bzw. Handlungsgebiete, S. 14 MUV), in welche die künftige Entwicklungsdynamik gelenkt werden soll. In diesen sehr heterogenen und vielfältig strukturierten Räumen war das Potenzial zur Steigerung der Siedlungskapazitäten zu untersuchen (Zielgrösse der Nutzungsdichte rund 150 K/ha; Bestand 6'300 Köpfe, Ziel rund 11'700 Köpfe bzw. + 5'400 Köpfe), wobei qualitative Aspekte (wie z.B. stadträumliche Qualitäten, Freiraumqualitäten, Nutzungsstruktur u.a.) zu berücksichtigen waren. Unter Köpfe versteht man Einwohner sowie Arbeitende zusammengerechnet.



Perimeter Vertiefungsstudie, Luftbild

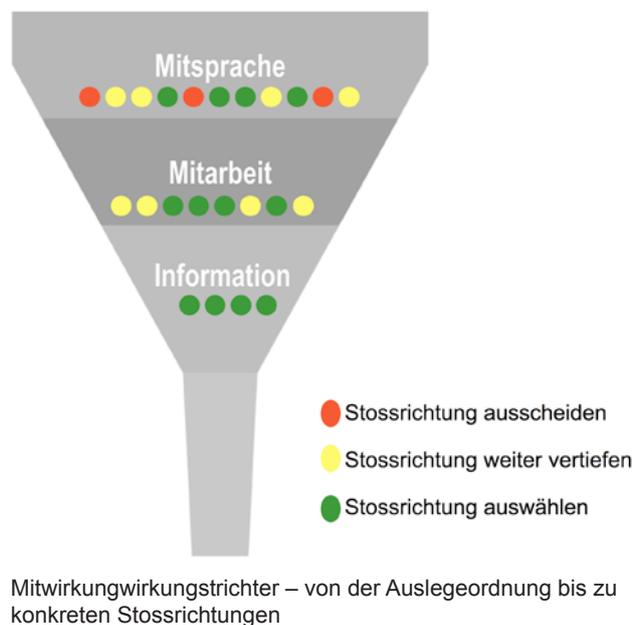
1.3 Projektorganisation und Partizipation

Projektsteuerung

Die Erarbeitung der Vertiefungsstudie wurde durch eine Gesamtprojektleitung, bestehend aus Vertreterinnen und Vertretern der Gemeinden Volketswil und Schwerzenbach, gesteuert. Sie fällte die nötigen Entscheidungen. Die Gesamtprojektleitung setzte sich wie folgt zusammen:

- Regina Arter, Gemeinderätin Volketswil
- Thomas Weber, Gemeindepräsident Schwerzenbach
- Esther Borra, Gemeinderätin Schwerzenbach
- René Iten, Gemeinderat Schwerzenbach
- Stephan Fürst, Leiter Hochbauabteilung Volketswil
- Karl Rütsche, Gemeindeschreiber Schwerzenbach

Die Gesamtprojektleitung wurde durch die externen Fachleute aus den Bereichen Planung (Planpartner), Freiraum (Studio Vulkan), Verkehr (TEAMverkehr) und Partizipation/Kommunikation (synergo) unterstützt.



Impression aus dem ersten Workshop mit dem Begleitgremium

Mitwirkungsverfahren

Ein zentrales Ziel der Vertiefungsstudie war es, die organisierte und die nicht-organisierte Öffentlichkeit von Anfang an am Prozess zu beteiligen. Dreh- und Angelpunkt der Partizipation war das breit zusammengesetzte Begleitgremium, bestehend aus Vertreterinnen und Vertretern der Grundeigentümer, von Interessenorganisationen, des Gewerbes, der politischen Parteien sowie interessierten Einzelpersonen und kantonalen Fachleuten. Das Begleitgremium ist insgesamt dreimal zusammengekommen und hat im Plenum sowie in Gruppen intensiv diskutiert.

Weitere Meilensteine waren zwei öffentliche Foren in Volketswil. Diese beiden Veranstaltungen sind über die Projektwebseite, die Medien und jeweils einen Flyer, der in alle Haushalte der beiden Gemeinden verteilt worden ist, bekannt gemacht worden. Es haben jeweils über 200 Personen teilgenommen. Die Teilnehmenden

liessen sich über den Projektstand informieren, diskutierten in Gruppen an sogenannten Info-Points und nahmen die Gelegenheit wahr, Anliegen einzubringen und Stossrichtungen zu bewerten.

Konkret ist die Partizipation „Zukunftsbild mitgestalten“ wie folgt abgelaufen:

- Auslegeordnung und Potenzialanalyse: Auftakt am ersten öffentlichen Forum vom 23. Mai 2017 und Vertiefung im ersten Workshop mit dem Begleitgremium am 4. Juli 2017.
- Strategien und Konkretisierung: Dichtepuzzle im zweiten Workshop mit dem Begleitgremium vom 1. November 2017.
- Massnahmen und Priorisierung: Bewertung am zweiten öffentlichen Forum vom 23. Januar 2018 und Abschluss der Vertiefungsstudie im Workshop mit dem Begleitgremium vom 13. März 2018.



Impression aus dem zweiten öffentlichen Forum

2 ANALYSE

2.1 GIS-Erhebung

Eigentum

Interessant für die Siedlungsentwicklung sind grosse Flächen im Eigentum einer Partei, insbesondere juristische Personen und Baugenossenschaften. Parzellen im Stockwerkeigentum sowie Reihenhaussiedlungen in Privatbesitz sind weniger interessant für den Siedlungsumbau, da die Erfahrung gezeigt hat, dass mit kleinteiligen Eigentumsstrukturen eine Verdichtung erschwert ist.

Bauperiode

Bauten, welche vor 1980 gebaut wurden, werden in unserem Planungshorizont ihre Lebensdauer überschreiten. Dabei wird eine Gesamtsanierung oder ein Ersatzneubau möglich sein. An Bauten, welche nach 2000 gebaut worden sind, wird sich in unserem Planungshorizont nichts verändern. Somit besteht für diese kein Entwicklungspotenzial.

Güteklassen Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Die Erschliessung im Bahnhofsumfeld ist mit der S-Bahn sehr gut. Die Voraussetzung für eine Entwicklung in Bahnhofsnähe sind deshalb gegeben. Das Gewerbegebiet Volketswil Juch weist jedoch keine Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr auf. Ohne Verbesserung der ÖV-Güte im Norden des Perimeters kann dort deshalb keine wesentliche Verdichtung stattfinden.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Zwei Hauptverkehrsstrassen durchqueren den Perimeter und stellen die sehr gute Erschliessung durch das übergeordnete Strassennetz sicher. Über die Bahnhof-/Stationsstrasse sind Volketswil und Fällanden erreichbar. Im Norden des Perimeters (Volketswil Juch) verbindet die Zürcherstrasse Hegnau und Dübendorf. Das Strassennetz im Perimeter ist heute bereits relativ gut ausgelastet.

Soziale Dichte

Die Quartiere wurden auf Grund ihrer Baustruktur, Bauperiode, Dichte und Eigentumsverhältnisse ausgeschieden. Die bahnhofsnahe Quartiere weisen grösstenteils bereits eine hohe Dichte von mehr als 250 Köpfe/ha auf.

Gebäudetypologie

Einfamilienhaus-Siedlungen weisen geringes Entwicklungspotenzial auf, da nur mit einem Zusammenschluss von 2 oder mehr Eigentümern ein Siedlungsumbau erzielt werden kann. Dies ergibt sich aus kleinen Parzellenstrukturen, in welchen die Grenz- und Gebäudeabstände eine Baute massgeblich einschränken. Gewerbebrachen und unbebaute Gebiete weisen einen hohen Spielraum auf.

Potenziale für Siedlungsumbau

Die Karte bildet die Synthese aus allen Potenzialen und Hemmnissen. Je dunkler die Fläche, desto höher ist das Potenzial für den Siedlungsumbau. Parzellen mit Stockwerkeigentum, Reihen-Einfamilienhäuser sowie Neubauten (jünger als 2000) werden als Flächen mit geringem Potenzial gewertet. Hervorgehoben werden die Flächen in bahnhofsnahe und in Richtung Volketswil Juch.

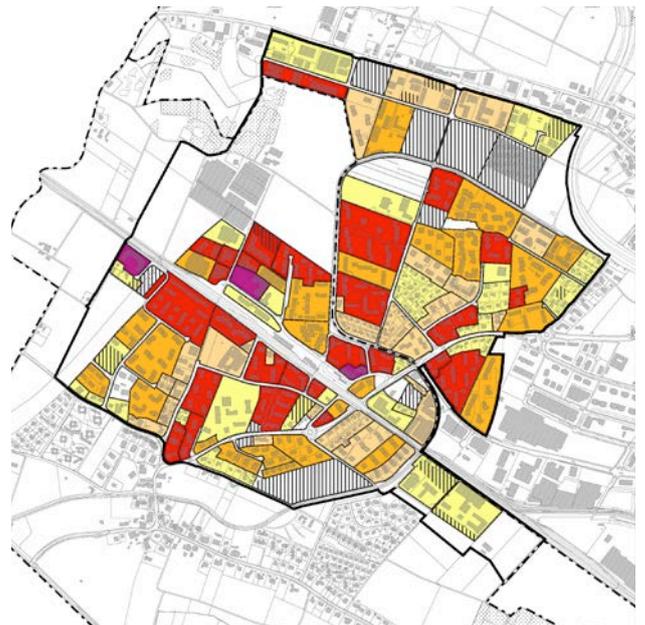


-  Öffentlich – Bund
-  Öffentlich – Kanton ZH
-  Öffentlich – Gemeinde Schwerzenbach und Volketswil
-  Private Person
-  Stockwerkeigentum
-  Juristische Person
-  Baugenossenschaft
-  Miteigentum / Flurgenossenschaft

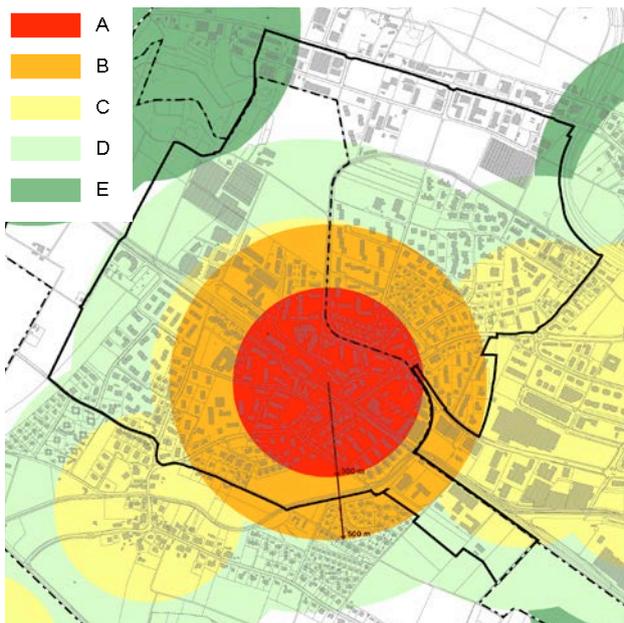
-  > 300 Einwohner und Arbeitende pro Hektare
-  150.1 - 300 (E+A)/ha
-  100.1 - 150 (E+A)/ha
-  50.1 -100 (E+A)/ha
-  < 50 (E+A)/ha
-  Quartier ohne Einwohner oder Arbeitende / fehlende Daten
-  baureif / baureif in 5 Jahren



Eigentum



Soziale Dichte



Güteklassen ÖV

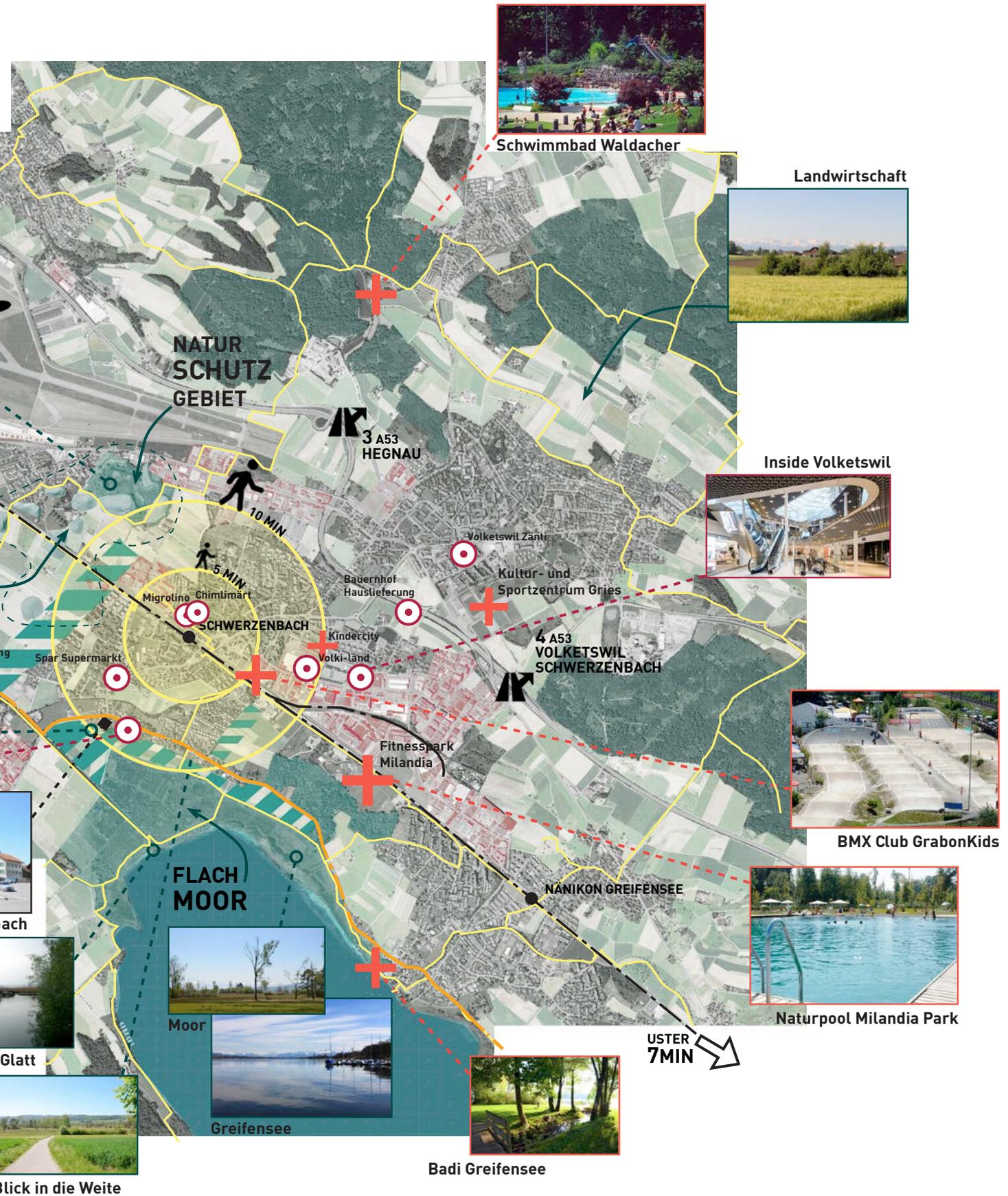


Potenzialflächen für Siedlungsbau

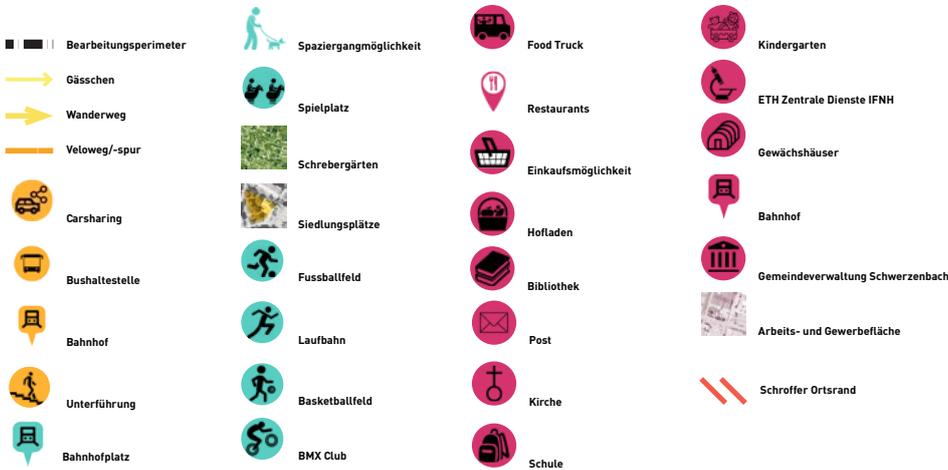
2.2 Schatzkarte im landschaftlichen Kontext

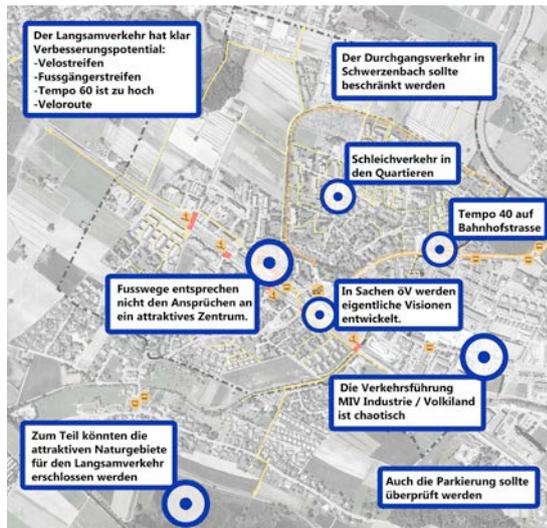
Im hererogenen Umfeld der Agglomeration finden sich viele Elemente, die zur lokalen Identität beitragen. Insbesondere tragen wesentliche landschaftliche Elemente im nahen Umfeld zur Standortqualität bei. Zudem ist das Freizeitangebot vorzüglich. Die bestehenden Qualitäten bilden die Grundlage für den Siedlungsumbau. Die Herausforderung besteht darin, diese Elemente in einen gemeinsamen Kontext zu setzen.





2.3 Schatzkarte im dörflichen Kontext

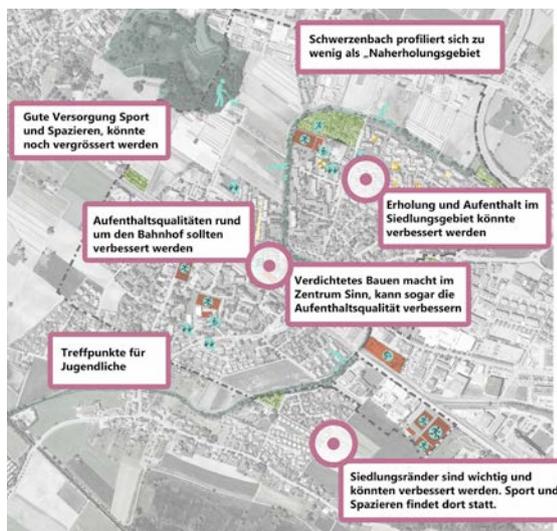




Die Schatzkarte bildete die Grundlage für die erste öffentliche Forumsveranstaltung. In den Diskussionen der Gruppen haben sich nachfolgende Punkte herausgebildet:

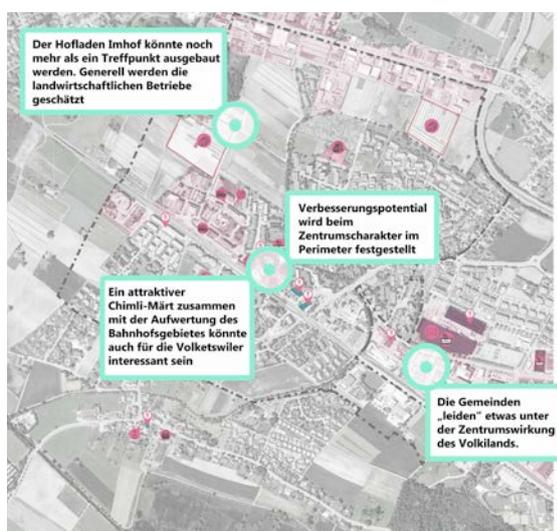
Gruppe Bewegung

Es werden mehr zentrumsgerechte Qualitäten für den Fuss- und Veloverkehr gefordert. Beim Autoverkehr sollte das Verkehrsregime im Gebiet Industrie / Volkiland erneuert werden. Für die Bahninfrastrukturen werden Visionen entwickelt (Tief-/Hochlage, neue Linie).



Gruppe Freizeit/Aufenthalt

Auch hier sind sich die Teilnehmenden weitgehend einig: mehr Zentrumsqualitäten erhöhen die Aufenthaltsqualitäten. Zudem sollten die Siedlungsråder für Sport und Freizeit aufgewertet bzw. attraktiver gestaltet werden. So könnte der Greifensee „näher an Schwerzenbach herangebracht werden“, welcher zu wenig als Teil von Schwerzenbach wahrgenommen wird. Dabei soll die Auslastung des Naherholungsgebiets überwacht werden.

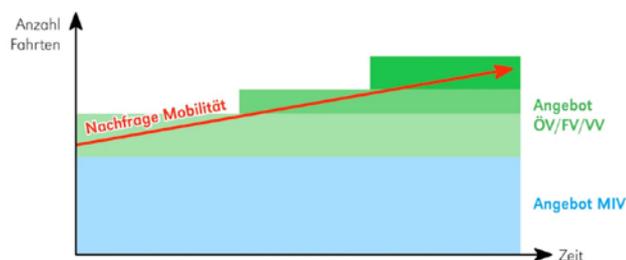


Gruppe Nutzung

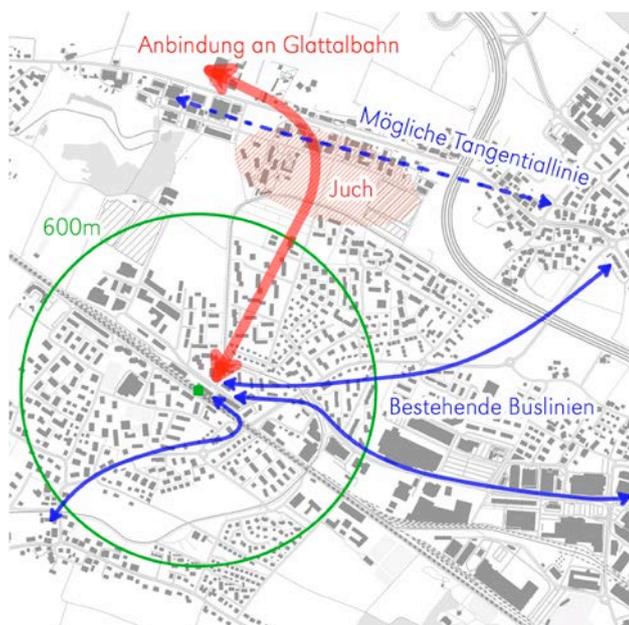
Im Perimeter sollte der Zentrumscharakter gestärkt werden. Es sollten mehr Treffpunkte geschaffen werden. Zweckmässige Nutzungen erhöhen die Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum – sozusagen als Gegenpol zum Gebiet Industriestrasse / Volkiland, wo die Aufenthaltsqualitäten als gering eingeschätzt werden.

3 KONZEPTE

3.1 Verkehr – ÖV und Veloverkehr



Angestrebte Bewältigung des Mobilitätswachstums



Schema ÖV-Achse Bhf. Dübendorf – Bhf. Schwerzenbach

Bewältigung der Mobilität

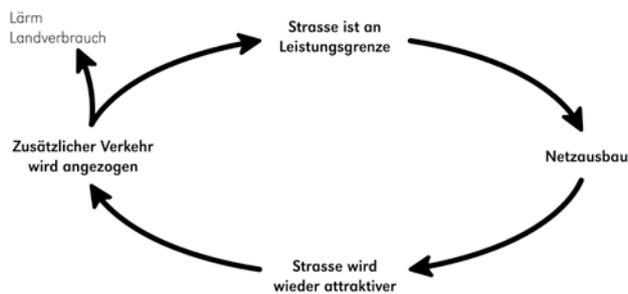
Durch die angestrebte Erhöhung der Anzahl Einwohner und Arbeitenden entsteht ein zusätzliches Bedürfnis nach Mobilität. Diese zusätzliche Nachfrage soll zu grossen Teilen durch den öffentlichen Verkehr, den Fuss- und den Veloverkehr aufgenommen werden. Dazu sollen eine ÖV-Achse auf der Riedstrasse gesichert und das Fuss- und Velonetz gestärkt werden.

Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Damit ein grosser Teil der zusätzlichen Mobilitätsnachfrage durch den ÖV aufgenommen werden kann, sind die Gebiete im Norden des Perimeters besser an den Bahnhof Schwerzenbach anzubinden. Dazu soll eine ÖV-Achse entlang der Riedstrasse erstellt werden. Sie wird kurz- und mittelfristig mit Bussen befahren und ergänzt so die bestehenden Busverbindungen nach Volketswil, Fällanden und in das Industriegebiet. Aufgrund der geringen Verkehrsbelastung auf der Riedstrasse wird von einer Eigentrassierung des ÖV abgesehen. An den Knoten ist eine ÖV-Bevorzugung anzustreben. Weitere Verbesserungen des Busnetzes, etwa eine Tangentiallinie zwischen Hegnau und Dübendorf via Volketswil Juch, ergänzen das Netz.

Langfristig kann die Achse für den Tramverkehr umgestaltet werden, womit der Bahnhof Schwerzenbach an die Glattalbahn angeschlossen werden kann. Der notwendige Platzbedarf ist auf Grund der grosszügigen Vorzonen auf westlicher Strassenseite grösstenteils vorhanden.

Der Bahnhof Schwerzenbach kann die zusätzlichen Passagiere grundsätzlich aufnehmen. Die Bahnhöfe Uster, Effretikon und Zürich Enge weisen heute ähnliche Passagierzahlen auf wie sie für Schwerzenbach künftig zu erwarten sind. Die Anbindung der Perronzugänge an das Wegnetz und die Öffnung des bisher nur einseitig zugänglichen Perronzugangs West (Schulstrasse – Wiesenstrasse) sind anzustreben.



Entwicklung des MIV bei Ausbau der Strassenkapazität

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Im Gebiet um den Bahnhof Schwerzenbach ist bereits hervorragend an das Strassennetz angeschlossen. Die Realisierung der in überkommunalen Richtplänen festgelegten Umfahrung Schwerzenbach ist kurz- bis mittelfristig nicht absehbar. Eine Erhöhung der Strassenkapazitäten würde mehr überlokale Verkehr anziehen und würde die Erschliessungsqualität des Gebiets verschlechtern. Deshalb wird vom Ausbau der Strassenkapazitäten im Gebiet abgesehen.

Die ÖV-Achse Riedstrasse ist für den Durchgangsverkehr zu sperren, damit keine zusätzliche regionale Verkehrsroute durch die zu entwickelnden Quartiere entsteht.



Schema Velowegnetz

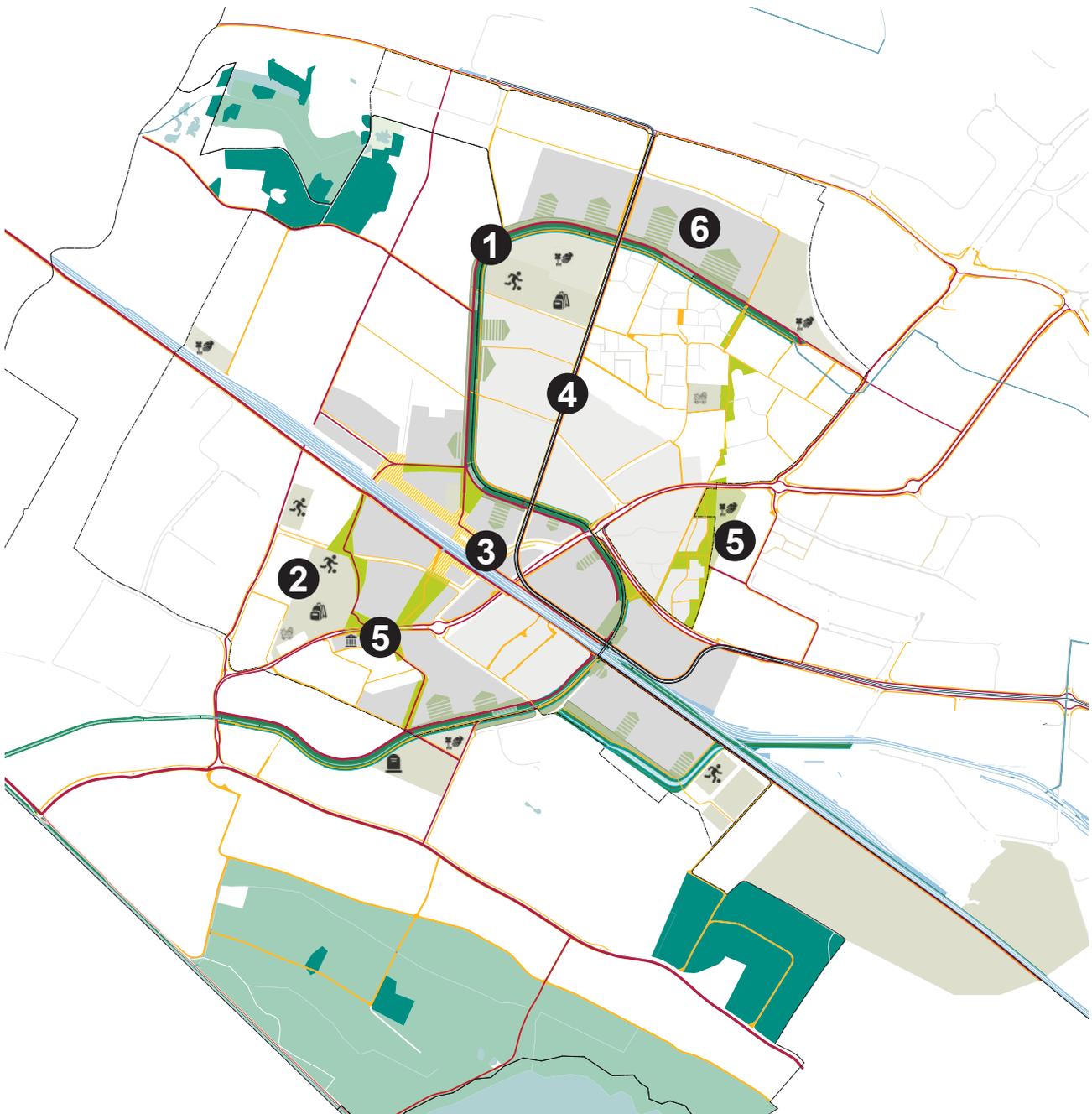


Fuss- und Veloverkehr

Zur Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs gelangt das Prinzip „Stadt der kurzen Wege“ zur Anwendung. Dafür soll mittels dichtem Fuss- und Velowegnetz die Distanz zwischen Wohn- und Arbeitsort, Nahversorgung und Freizeitorne sowie den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs reduziert werden. Attraktive Freiräume begünstigen dieses Prinzip, indem sie als Mobilitätsräume für Fuss- und Veloverkehr genutzt werden.

Das Schema zeigt ein geschlossenes Velowegnetz welches an das übergeordnete Netz anknüpft. Mit der Anbindung an die noch umzusetzende Veloschnellroute entlang der Bahnlinie wird auch der überregionale Veloverkehr gefördert. Das Fusswegnetz ist im Freiraumkonzept (vgl. Kapitel 3.2) dargestellt.

3.2 Freiraum – Attraktive Freiräume erlauben mehr Dichte



Freiraumkonzept – Das Gerüst

Zentrale Elemente

Mit sechs unterschiedlichen Elementen wird ein tragfähiges Freiraumgerüst gebildet. Es schafft die Voraussetzung für den Siedlungsumbau mit einer Erhöhung der Anzahl Einwohner und Arbeitenden. Die wesentlichen Strukturelemente werden auf nachfolgender Seite erläutert. Diese sind:

- 1 Aufwertung des Chimlibachs
- 2 Öffentliche Einrichtungen
- 3 Bahnhofplatz
- 4 ÖV-Trasse (Bus und Bahn)
- 5 Neue Verbindungsfreiräume und ergänztes Fuss- und Velowegnetz
- 6 Andocken an das Freiraumgerüst

Siedlungsrand

Entlang des westlichen Siedlungsrandes verläuft die geplante Umfahrung Fällanden-Schwerzenbach. Mit der Projektierung dieser Strasse sind Vorstellungen für die Ausgestaltung des Siedlungsrandes zu entwickeln (vgl. Kap. 3.3 Spielzug Stadtstrasse)

Zentrumsbildung

Mittels markanten Aufzonungen im Bahnkorridor soll eine bauliche Erneuerung begünstigt werden. Im Zuge dessen soll eine qualitative Aufwertung (Visitenkarte) mit Schaffung zusätzlicher Aufenthaltsorte und Treffpunkte erzielt werden.

Freiraum von übergeordneter Bedeutung

-  Naturschutzgebiet
-  Chimlibach
-  Greifensee

Öffentliche Einrichtungen

-  Schule und Ämter
-  Friedhof
-  Sporteinrichtung
-  Schrebergärten

Siedlungsbezogene Freiräume

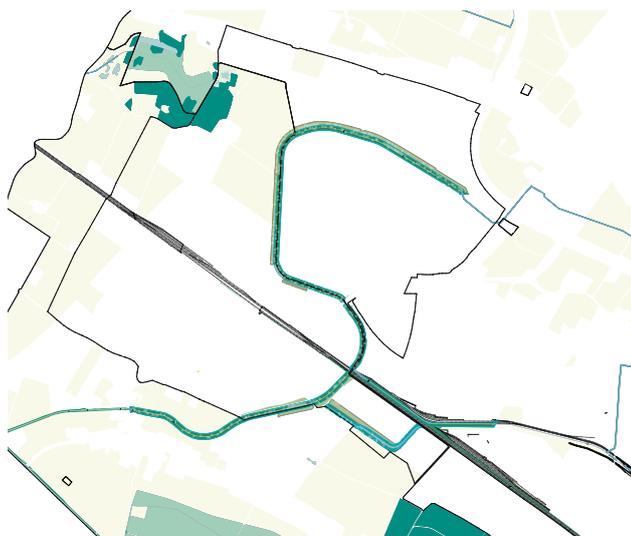
-  Andockungen an Freiräume

Verkehr

-  Buslinie
-  Veloweg/-spur
-  Fussgängerweg
-  Gleisfeld und Tram

Zentrumsbezogene Freiräume

-  Bahnsperre und Unterführungen
-  Parkspangen



1 Aufwertung des Chimlibachs

Identität

Freiraum von übergeordneter Bedeutung als zentrale „Wirbelsäule“

Qualität und Atmosphäre

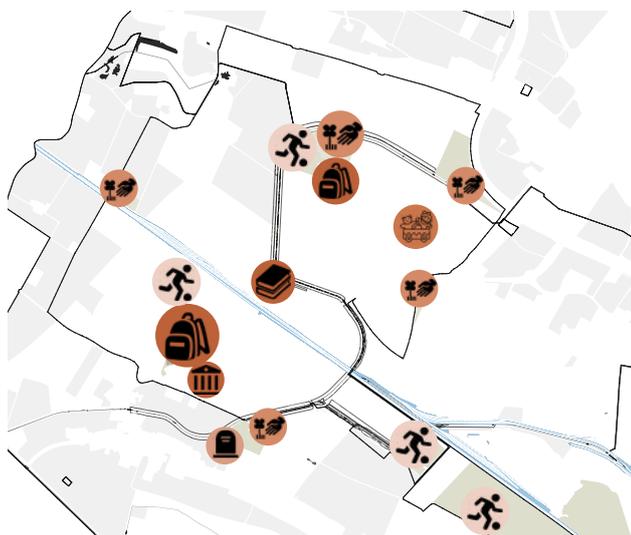
ruhig, grün, linear, hohe Aufenthaltsqualität und schöne Promenade am Wasser

Nutzung

Wichtig als Quartiersvernetzer; Jogging, Spazieren, Velofahren, kleine Spielplätze, Treppenzugänge zum Wasser, ökologisch aufgewertet

Weiterentwicklung:

Grosszügige Raumsicherung



2 Öffentliche Einrichtungen

Die Schulen, die Bibliothek, die Ämter, der Friedhof, die Sporteinrichtungen und die Schrebergärten stehen alle im Kontext des Freiraumgerüsts. Bis anhin isolierte wertvolle Bausteine werden so vernetzt.



3 Bahnhofplatz

Identität

Das urbane Zentrum

Qualität und Atmosphäre

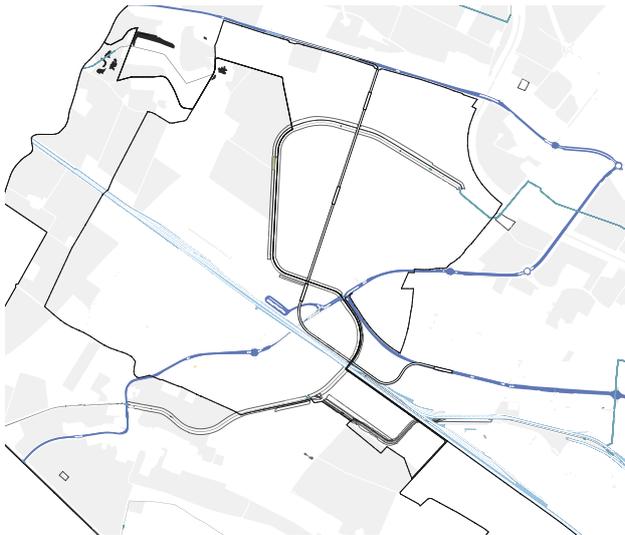
Lebendiger Zentrumscharakter mit hoher städtischer Aufenthaltsqualität, hochwertiger Platzgestaltung und dichter Bebauung

Nutzung

ÖV-Drehscheibe, Attraktive Einkaufs- und Restaurantangebote

Weiterentwicklung

Der Bahnhofplatz ist konzeptionell von der Eschenstrasse bis zur Bahnhofstrasse als Ensemble zu denken und im Sinne eines Gesamtkonzeptes Freiraum und Verkehr mit Einbezug der Anstösser zu entwickeln.



4 ÖV-Trasse (Bus und Tram)

Identität

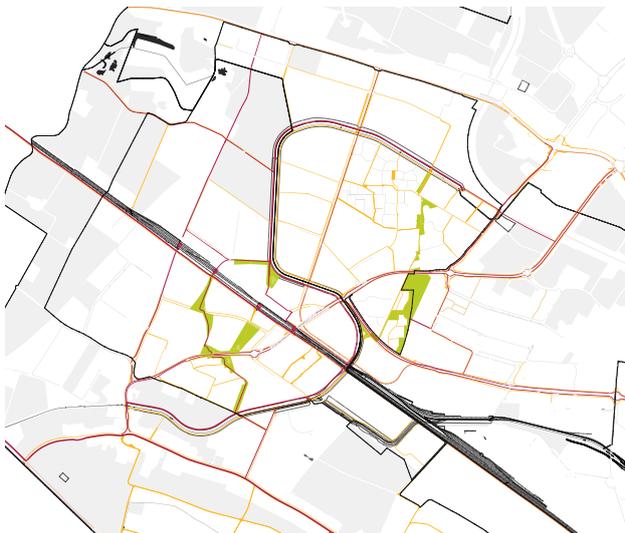
Zeichen der effizienten regionalen Einbindung von wachsenden Gemeinden

Qualität und Atmosphäre

beruhigte Verkehrssituation, attraktive und sichere Umsteigemöglichkeiten und Strassenräume

Weiterentwicklung

Raumsicherung für ÖV-Korridor auf Riedstrasse



5 Neue Verbindungsfreiräume und ergänztes LV-Netz

Identität

Zentrale, städtische Parks im dichten, ortsbaulichen Gefüge mit wichtiger Vernetzungsfunktion

Qualität und Atmosphäre

Ruhige grüne Oasen mit grossem Baumbestand, grosszügige Gestaltung des LV-Netzes, Sicherheitsgefühl

Nutzung

Treffpunkte für alle Altersgruppen, Quartiersnahe Nutzungen wie „urban gardening“, Spielplätze etc. Wichtige Funktion als ökologische Vernetzungskorridor

Weiterentwicklung

Raumsicherung, Entwicklung Nutzungskonzept der Orte in Mitwirkungsverfahren. Die Anbindung der östlichen Parkspange mit dem Chimlibach ist zeitnah mit einfachen Mitteln zu aktivieren und die Überquerung der Industriestrasse muss sicher gestalten werden.



6 Andocken an das Freiraumgerüst

Identität

Grüne halböffentliche Räume als Erweiterung des Chimlibach-Raumes mit hohem Aneignungspotenzial und vielfältigen Nutzungen

Qualität und Atmosphäre

Lebendig, wohnungsnah, nutzungsorientiert, Nähe zum Chimlibach inszeniert

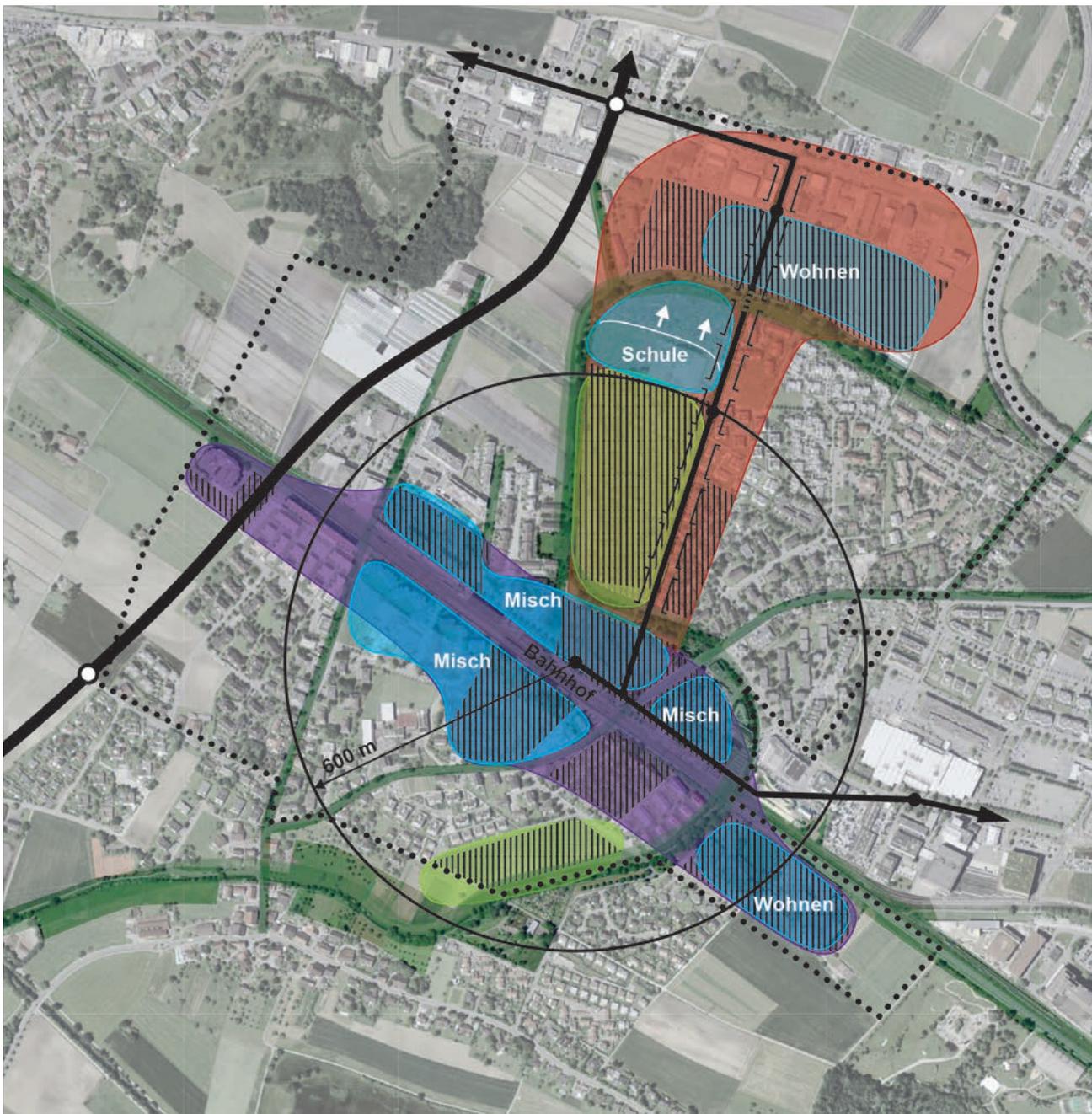
Nutzung

Spielplätze, Siedlungsräume für alle Altersgruppen mit hohem Aneignungspotenzial, Verwebung mit den Erdgeschoss, wichtige Funktion im Wassermanagement

Weiterentwicklung

Erarbeitung Freiraumkonzept/-studie über gesamten Chimlibach. Abschnittsweise Projektierung des Chimlibachs zusammen mit den Baufeldern sinnvoll.

3.3 Siedlung – Spielzüge



Entwicklungsstrategie, Zusammenstellung der favorisierten Spielzüge

Verschiedene Spielzüge, welche die konzeptionelle Entwicklung darstellen, wurden geprüft und anlässlich der zweiten Veranstaltung mit dem Begleitgremium diskutiert. Die Entwicklungsstrategie sowie die einzelnen favorisierten Spielzüge werden nachfolgend erläutert. Die verworfenen Spielzüge sind unten aufgeführt.

Entwicklungsstrategie

Die Entwicklungsstrategie stellt sich aus den favorisierten Spielzügen zusammen. Diese sind die Akzentuierung Bahnkorridor, Fokus Chimlibach, ÖV-Achse Riedstrasse sowie Arrondierung Nutzweisen. Die Riedstrasse soll für einen Busbetrieb ausgebaut werden, langfristig allenfalls auch für den Trambetrieb.

Als Alternative zu einer ÖV-Achse in der Riedstrasse werden verschiedene Lagen entlang und westlich des Chimlibachs zur Diskussion gestellt. Da diese jeweils eine Erweiterung des Siedlungsgebiets voraussetzen, werden diese Lagen verworfen. Auch die Einzonungsoption Eiägerten, welche im Masterplan Uster Volketswil bezeichnet wurde, wird bis auf weiteres zurückgestellt. Spätestens im Zusammenhang mit einer allfälligen Realisierung der Umfahrungsstrasse ist diese Option erneut zu prüfen.

Akzentuierung Bahnkorridor

- Umstrukturierung am Bahnhof als Voraussetzung für attraktive ÖV-Drehscheibe und Einbindung ÖV-Achse
- Aufwertung der Fuss- und Veloverkehrsachsen entlang der Bahn
- Räumliche Anbindung des Gebiets „Industriestrasse Volketswil“ anstreben, wofür der Perimeter entsprechend erweitert wird

Fokus Chimlibach

- Inwertsetzung Strukturelement Chimlibach
- Ausrichtung der Wohnnutzung auf revitalisierten Chimlibach
- Aufwertung Fuss- und Veloverkehrsverbindung, insbesondere Anschluss an übergeordnete Velonetze

ÖV-Achse Riedstrasse

- Raumsicherung für ÖV-Achse in der Riedstrasse
- Akzentuierung bauliche Entwicklung entlang einer ÖV-Achse in der Riedstrasse
- Räumliche Anbindung des Gebiets Volketswil Juch

Arrondierung Nutzweisen

- Sicherung von Flächen für öffentliche Nutzungen
- Umwidmung obsoleter Arbeitsplatzgebiete
- Etablierung Misch- und Zentrumsnutzung nördlich und südlich des Bahnhofs

Verworfenne Spielzüge:



Etablierung einer charakteristischen ÖV- und Freiraumachse Chimlibach



Bauliche Verdichtung und Schaffung neues Quartier Eschenstrasse



Nutzung der Umfahrung für Etablierung eines neuen Quartiers

3.4 Siedlung – Schwerpunkte für Siedlungsumbau



Schwerpunktgebiete

Ermittlung der Schwerpunktgebiete

Die Schwerpunkte für den Siedlungsumbau ergeben sich aus den ermittelten Potenzialflächen, der Lage in Bezug auf das Freiraumgerüst und der Entwicklungsstrategie. Sie weisen erhebliches Entwicklungspotenzial auf. In diesen soll der Siedlungsumbau hauptsächlich stattfinden. Dabei wird in den einen bezeichneten Gebieten stark umstrukturiert und in den anderen punktuell weiterentwickelt.

Gebiete zur Umstrukturierung

In den Gebieten entlang der Bahn und des Chimlibachs sowie in Volketswil Juch soll eine typologische Neuinterpretation der Quartiere stattfinden. Sie werden folgendermassen beschrieben.

- Teilersatz der Ursprungsnutzung durch eine neue Nutzungsmischung oder durch Fokussierung auf neue Nutzergruppen.
- Quantitative Entwicklung zumeist hoch, jedoch stark projektabhängig.
- Städtebauliche Akzentuierung unter Einbezug neuer Bauformen zwecks Realisierung urbanerer Räume mit höheren Nutzungsdichten (z.B. anhand von Gestaltungsplänen; sinnvollerweise mit vorgeschaltetem qualifizierten Planungsverfahren, wie Projektwettbewerb oder Studienauftrag).



Umstrukturierung



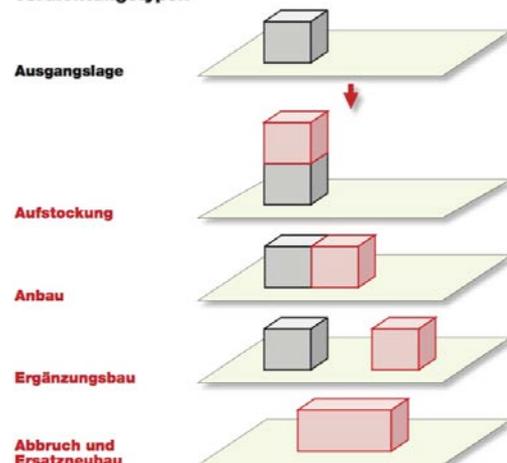
Weiterentwicklung

Gebiete zur Weiterentwicklung

Ergänzend zu den Umstrukturierungsgebieten sollen in den Gebieten zur Weiterentwicklung die Reserven identifiziert und ausgenutzt werden.

- Quartierweise Anpassung und Erweiterung der Ursprungsnutzung womöglich verbunden mit einer quantitativen Entwicklung.
- Erhalt bestehender städtebaulicher Grundmuster sowie Weiterentwicklung oder Teilersatz bestehender Baustrukturen.
- Punktuelle Realisierung höherer Dichten unter Wahrung des Gesamtcharakters durch die Anwendung qualitätssichernder Planungsinstrumente wie Arealüberbauungen, Sonderbauvorschriften oder Gestaltungspläne.

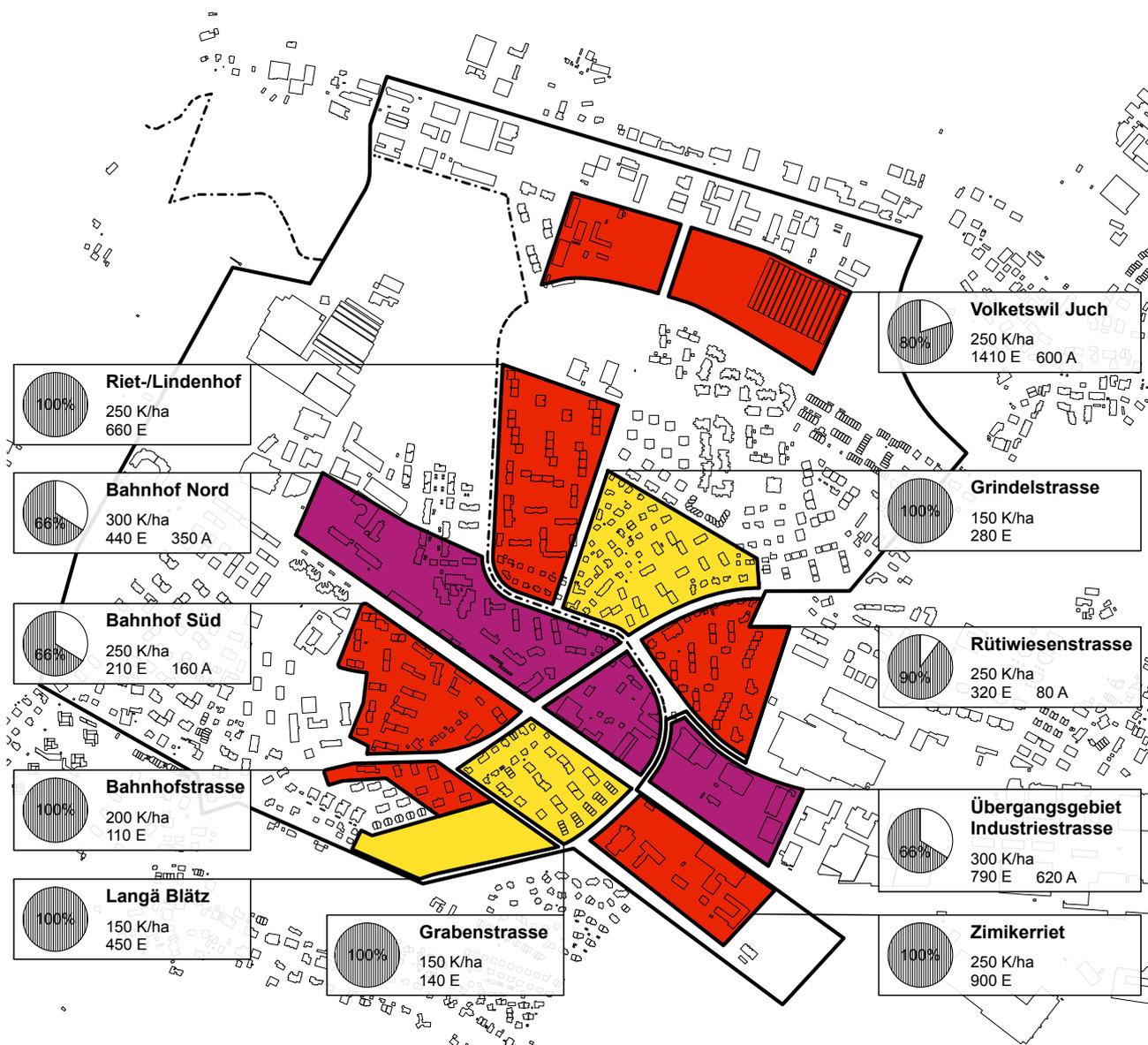
Verdichtungstypen



Quelle: RZU

Leitfaden ARE 2015
„Siedlungsentwicklung nach innen umsetzen“

3.5 Siedlung – Zieldichten und Lebenswelten



Wohnanteil in %, Zielwerte Dichte und Wachstumspotenzial E / A pro Quartier

Die Zieldichten wurden im Laufe des Prozesses im Begleitgremium auf ihre Eigenschaften untersucht und diskutiert. Durch unterschiedliche Dichten in den Quartieren können verschiedene Lebenswelten mit unterschiedlichen Qualitäten geschaffen werden. Der Verdichtungsschwerpunkt soll entlang des Bahnkorridors nördlich der Gleise angestrebt werden.

Im Plan wird pro Quartier die durchschnittliche Anzahl Köpfe pro ha (K/ha) sowie das Potenzial an Einwohnern (E) und Arbeitenden (A) bis 2050 aufgezeigt. Unter Köpfe versteht man Einwohner sowie Arbeitende zusammengerechnet. Heute leben und arbeiten ca. 11'200 Köpfe im Perimeter der Vertiefungsstudie. Bis 2050 könnte der Siedlungsumbau Platz für ca. 18'800 Köpfe bieten. Dies bedeutet, dass in Schwerzenbach 9'500 Köpfe und in Volketswil 9'300 Köpfe im Perimeter leben und arbeiten würden.

«Dicht, eifach es bizzli»

Grüne Wohnsiedlungen, die primär für das Wohnen genutzt werden. Die soziale Dichte beträgt 100 bis 200 Köpfe pro Hektar.

«Dichter, als bishär»

Urbane Wohnlandschaft mit überwiegender Wohnnutzung und teilweise publikumsorientierter Sockelzone. Die soziale Dichte beträgt 150 bis 250 Köpfe pro Hektar.

«Am dichtesten, fascht wie ide Stadt»

Urbane, dichte Wohnlandschaft, Mischnutzung Wohnen und Arbeiten mit publikumsorientierten Sockelzonen. Die soziale Dichte beträgt 200 bis 300 Köpfe pro Hektar.



«Dicht, eifach es bizzli»



«Dichter, als bishär»



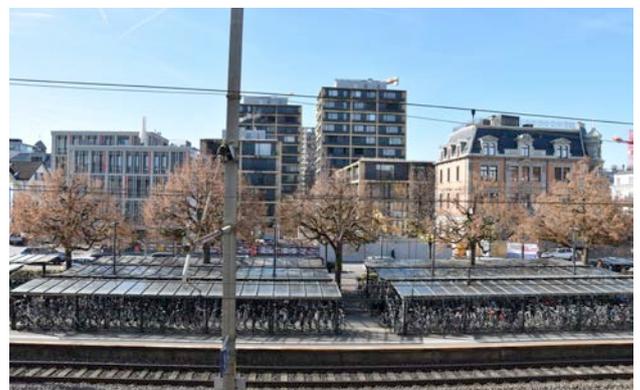
«Am dichtesten, fascht wie ide Stadt»



«Dicht, eifach es bizzli» (Im Vieri Schwerzenbach)



«Dichter, als bishär» (Luegisland Süd Zürich)



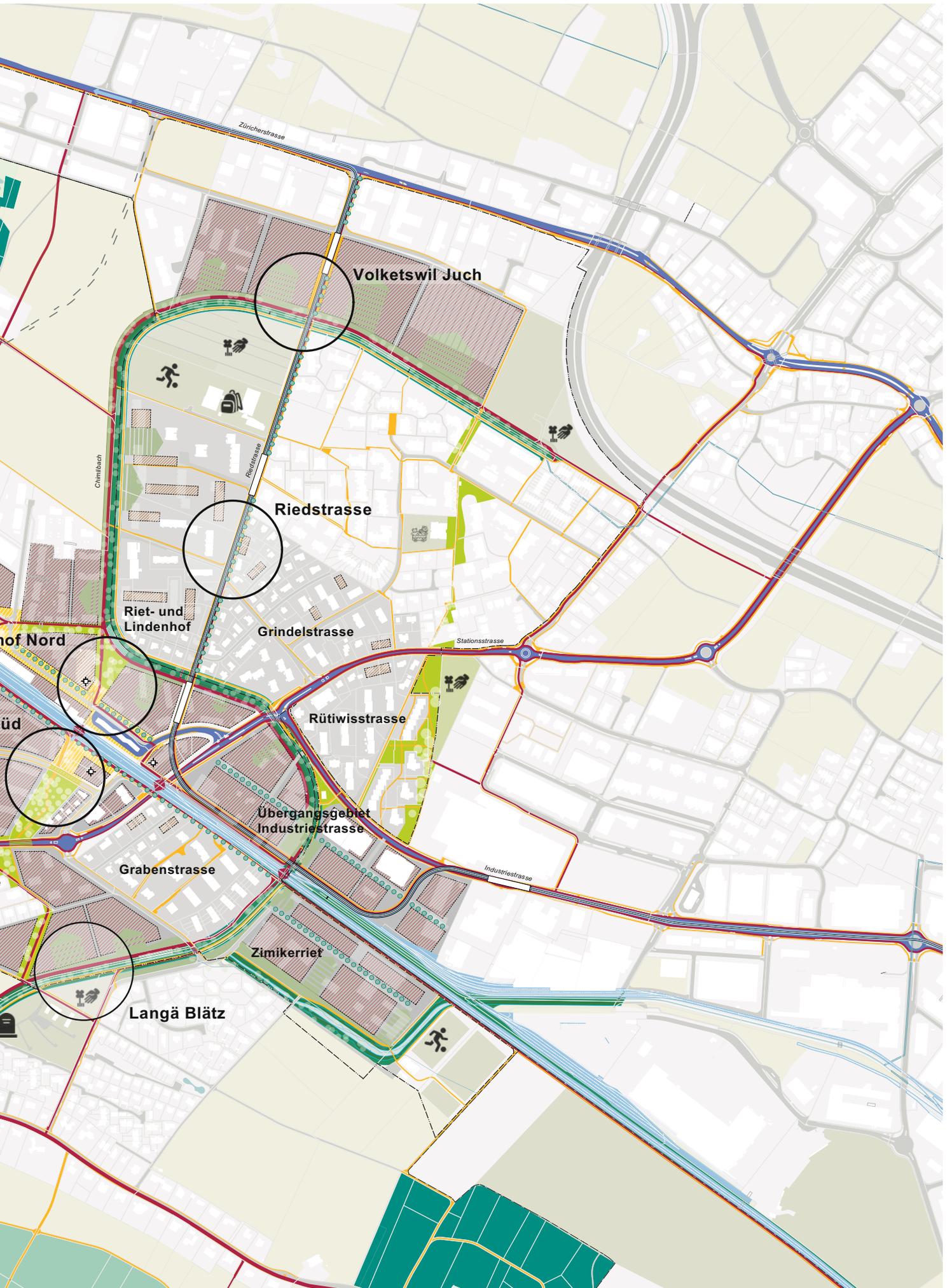
«Am dichtesten, fascht wie ide Stadt» (Uster Zentrum)

4 ZUKUNFTSBILD 2050

Das Zukunftsbild versteht sich als räumliches Entwicklungskonzept. Das Konzept bildet die Grundlage für die Siedlungs- und Freiraumentwicklung. Die skizzierten Baufelder zeigen eine mögliche Quartierbildung oder Bebauungsstruktur auf. Für die fünf im Plan bezeichneten Räume sind zur Veranschaulichung Umsetzungsbeispiele erarbeitet (vgl. Kapitel 5.1).

- Freiraum von übergeordneter Bedeutung**
-  Naturschutzgebiet
 -  Chimlibach
 -  Greifensee
 -  Landschaftliche Fassung
- Siedlungsbezogene Freiräume**
-  Andockungen an Freiräume
- Zentrumsbezogene Freiräume**
-  Bahnspange und Unterführungen
 -  Parkspangen
- Öffentliche Einrichtungen**
-  Schule und Ämter
 -  Friedhof
 -  Sporteinrichtung
 -  Schrebergärten
- Verkehr**
-  Buslinie
 -  Veloweg/-spur
 -  Fussgängerweg
 -  Gleisfeld und Tram
- Siedlungsumbau**
-  Umstrukturierung Baufelder
 -  Weiterentwicklung (Bebauung beispielhaft)
- Umfahrungsstrasse**
-  Umfahrung Schwerzenbach kant. RP





5 UMSETZUNG

5.1 Beispiele zur Umsetzung

Basierend auf dem Zukunftsbild und den eruierten Lebenswelten sind für folgende Räume Umsetzungsbeispiele entwickelt worden:

- Bahnhof Nord
- Bahnhof Süd
- Volketswil Juch
- Riedstrasse
- Langä Blätz

Die Beispiele sollen für die wesentlichen Themen und Orte mögliche Ideen und Stimmungen aufzeigen. Sie decken die moderate Weiterentwicklung der Quartiere, die konzentrierte Umstrukturierung/Verdichtung im Bahnkorridor sowie die jeweilige Gestaltung der öffentlichen Strassen- und Freiräume ab. Die Visualisierungen unterstützen zudem die Diskussion und die Kommunikation mit der Bevölkerung.



Bushof Bahnhof Schwerzenbach, November 2017



Bahnhof Nord



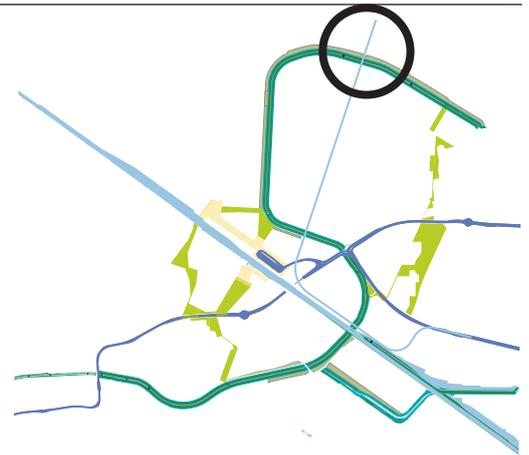
Ausgehend vom zeichenhaften Bushof entwickelt sich der Bahnhofplatz zum modernen urbanen Zentrum. Die hohe Personenfrequenz der ÖV-Drehscheibe schafft ein grosses Potenzial für öffentlichkeitswirksame Nutzungen der an den Bahnhofplatz anstossenden Erdgeschosse. Dementsprechend erhalten die Bauten grosszügige Vorzonen für beispielsweise Restaurants. Ziel ist es, hier ein Zentrum zu schaffen, das auch am Abend belebt ist. Die Bauten entwickeln sich in die Höhe und markieren die städtebauliche Bedeutung des Ortes. Der Bahnhofplatz öffnet sich über eine Parkspange zum Chimlibachfreiraum und ist so bestens in das Freiraumgerüst integriert.



Bahnhof Süd



Ausgehend von einem kleinen Platz, der eine aufgewertete Unterführung aufnimmt, schafft ein Quartierpark, dessen Fläche heute schon der Gemeinde gehört, einen wichtigen wohnungsnahen Freiraum südlich des Bahnhofs. Dessen Programmierung ist in weiteren Verfahren im Dialog mit der Bevölkerung auszuarbeiten. Um den Park entwickeln sich gleisseitig analog zum Bahnhof Nord hohe Häuser, in Richtung Süden nimmt deren Höhe ab. Der Park vermag auch den Massstabsprung zu den bestehenden Einfamilienhäusern zu vermitteln.



Volketswil Juch



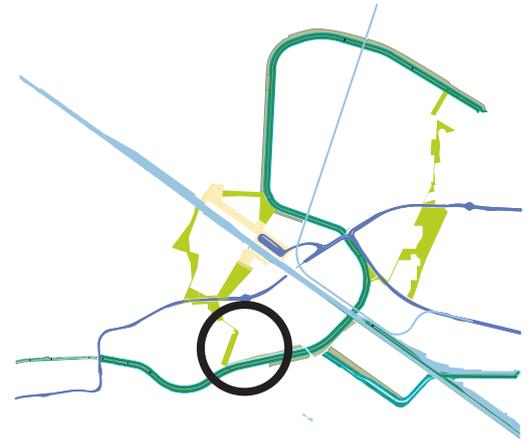
Das Gebiet Juch ist über das neue ÖV-Trasse sehr gut angeschlossen; dennoch ist es nicht gut in die übrige ortsbauliche Struktur integriert. Umso wichtiger ist es, hier Freiräume und Nutzungen mit hohem identitätsstiftenden Potenzial anzubieten. Mit Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen kann ein Übergang vom bestehenden Gewerbegebiet geschaffen werden. Der Chimlibachfreiraum erweitert sich südlich in das Siedlungsgebiet. Entlang des Baches besteht das Potenzial einer besonnenen Promenade als Abschluss des Siedlungsgebietes. An der Kreuzung von der Riedstrasse mit der ÖV-Haltestelle und der Chimlibachpromenade konzentrieren sich die öffentlich Nutzungen und schaffen so ein lebendiges Zentrum des Quartiers Volketswil Juch.



Riedstrasse



Das ÖV-Trasse zwischen dem Flugplatzrand und dem Bahnhof Schwerzenbach soll in der Riedstrasse zu liegen kommen. Da diese Quartierstrasse auch in Zukunft keinen Durchgangsverkehr aufnehmen wird, kann der ÖV platzsparend im Mischverkehr geführt werden. Die angrenzenden Quartiere und Freiräume werden punktuell weiterentwickelt und in ihrer Bebauungsform gestärkt. Bestimmungen in der BZO setzen Anreize für Vorhaben unter Einbezug mehrerer Grundstücke.



Langä Blätz



In einem Testplanungsverfahren mit zwei Teams hat die Eigentümerschaft des Grundstücks „Langä Blätz“ die Ausgangslage für eine qualitätsvollen Verdichtung entlang des Chimlibachs geschaffen. Beide Projekte beziehen den Bachraum als zentrales Element in die Konzeption mit ein: Einerseits als klare Aufwertung des Standorts, andererseits auch als Vernetzungselement, das das Grundstück mit dem Greifensee und dem Zentrum verbindet.

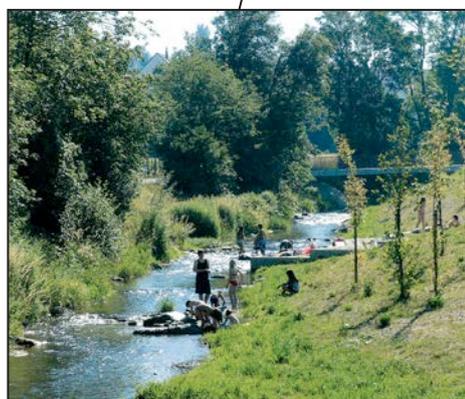
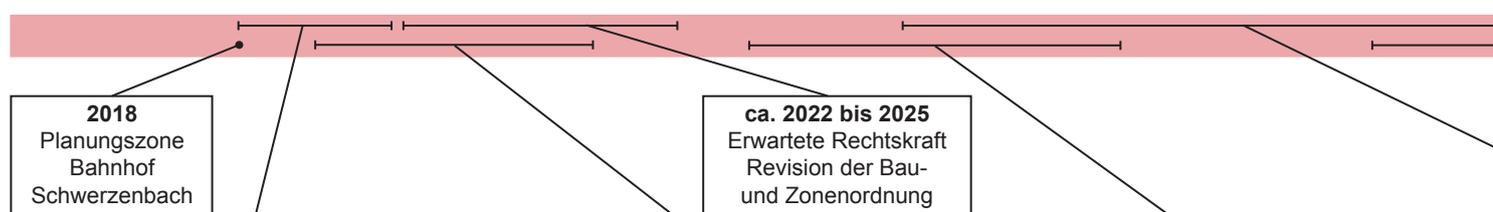
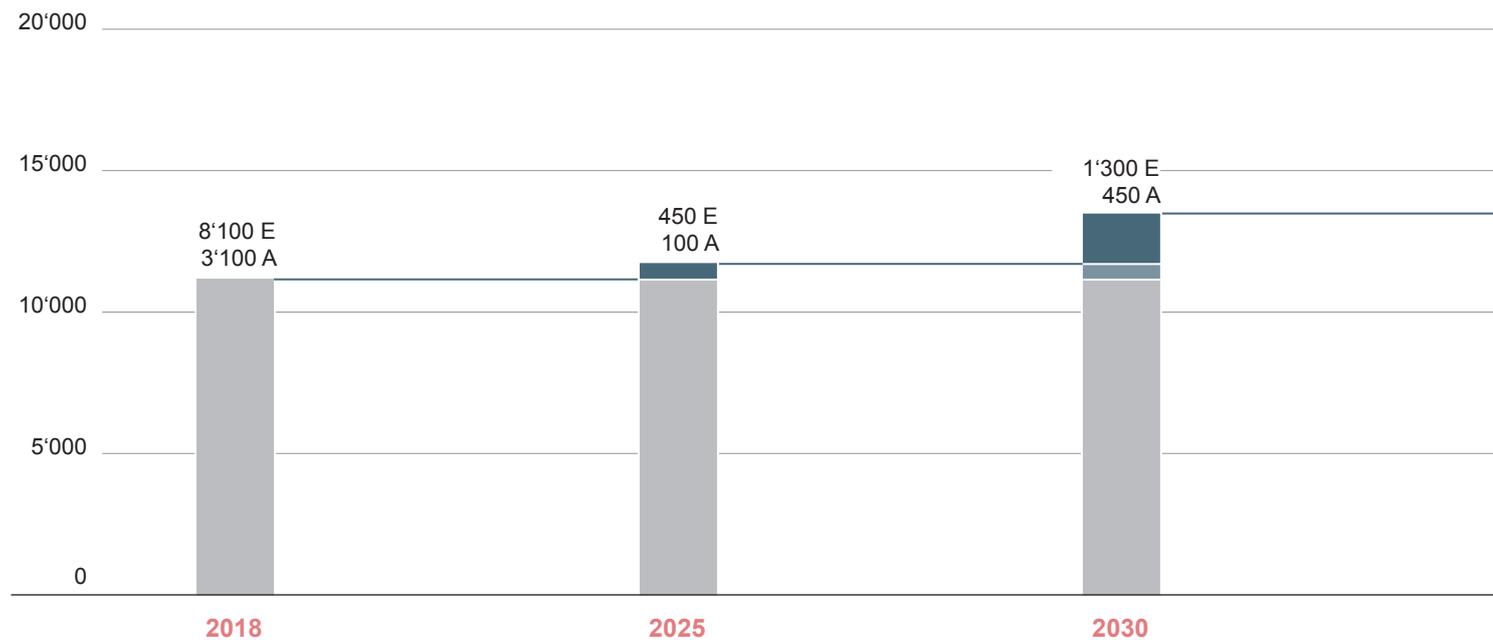
Quelle:

Testplanung Arealentwicklung Grundstück Kat. Nr. 2062 „Langä Blätz“. Erbengemeinschaft Hans Winkler

Team:

- ADP Architekten AG und vetschpartner Landschaftsarchitekten AG
- atelier ww Architekten SIAAG und Hager Partner AG

5.2 Mögliche Entwicklung bis 2050



Erste punktuelle Umsetzung einer gemeindeübergreifenden Revitalisierung des Chimlibachs; Referenz: Eulachpark, Winterthur Neuhegi



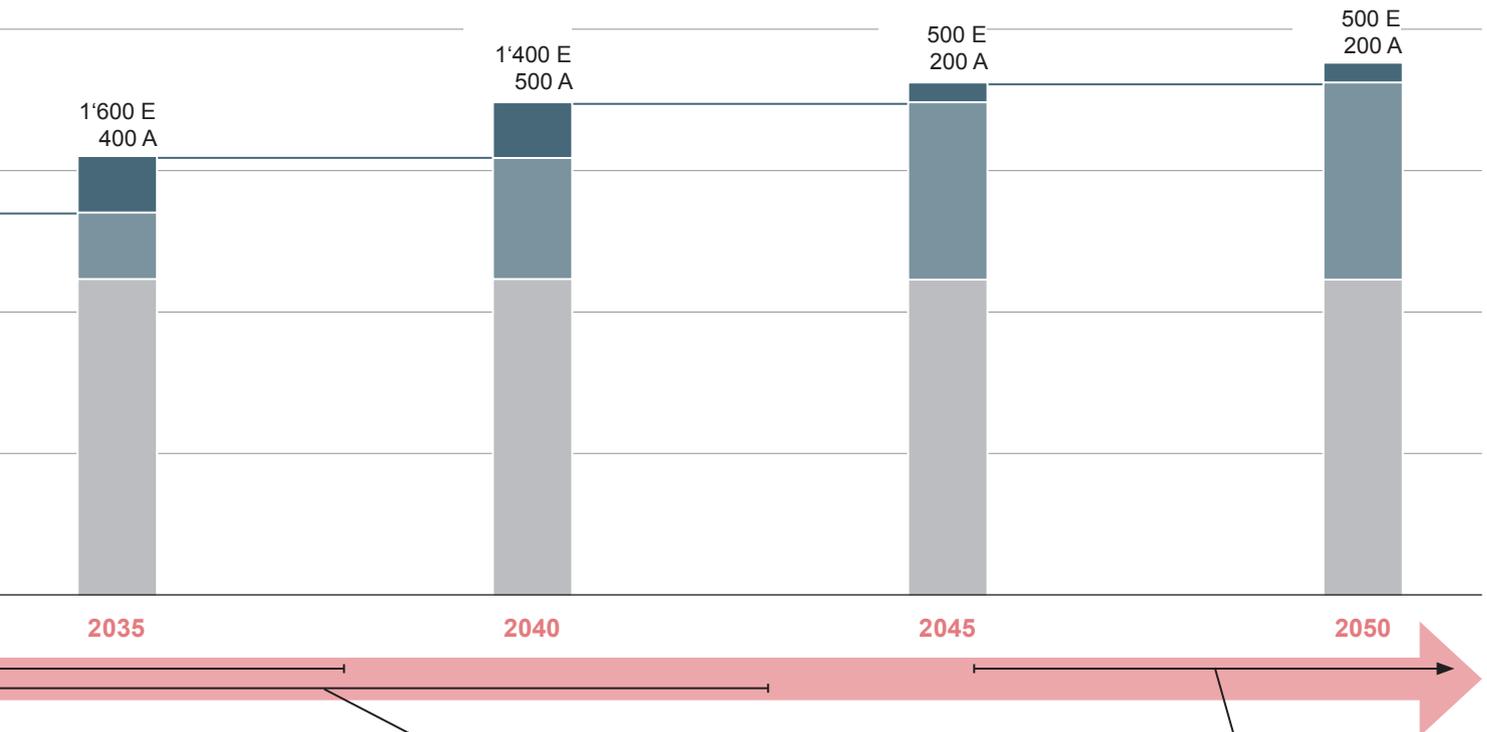
Erste Arealentwicklung (z.B. Langä Blätz) in Anlehnung an die rechtskräftige BZO denkbar.



Etablierung der Buslinie auf der Riedstrasse mit gleichzeitiger Entwicklung des Quartiers Volketswil Juch. Punktuelle Verdichtung im Bestand.

Es sind mögliche Szenarien entwickelt worden, wie sich die Teilgebiete über den langen Zeitraum etappiert entwickeln könnten. Die Grafik zeigt diese auf der Zeitachse von heute bis 2050. Wegen der notwendigen Revision der Bau- und Zonenordnung (BZO rechtskräftig voraussichtlich ca. 2022-2025) wird die stärkste Entwicklung erst 2025 bis 2040 erwartet. Wichtig sind die frühzeitige Sicherung des Schulraums und die Entwicklung des Freiraums.

Es sind mögliche Szenarien entwickelt worden, wie sich die Teilgebiete über den langen Zeitraum etappiert entwickeln könnten. Die Grafik zeigt diese auf der Zeitachse von heute bis 2050. Wegen der notwendigen Revision der Bau- und Zonenordnung (BZO rechtskräftig voraussichtlich ca. 2022-2025) wird die stärkste Entwicklung erst 2025 bis 2040 erwartet. Wichtig sind die frühzeitige Sicherung des Schulraums und die Entwicklung des Freiraums.



Komplexe Arealentwicklungen um den Bahnhof mit Projektwettbewerb und Gestaltungsplan (z.B. Bahnhof Nord und Bahnhof Süd). Moderate Weiterentwicklung der Quartiere.



Gegebenenfalls: Ausbau der Riedstrasse für eine Tramlinie basierend auf neuen Erkenntnissen der vergangenen Entwicklung

5.3 Massnahmen

Das Zukunftsbild versteht sich als räumliches Entwicklungskonzept. Es legt die Stossrichtungen für die Weiterentwicklung des Perimeters um den Bahnhof Schwerzenbach fest und dient den Behörden in Zukunft als Rahmen für die Beurteilung raumrelevanter Entscheide. Zudem schafft es die Grundlage zur gemeindeübergreifenden Koordination der räumlichen Entwicklung.

Die planungsrechtliche Umsetzung erfolgt mit den bekannten Instrumenten (z.B. Richtplanung, Revision der Nutzungsplanung, Sondernutzungspläne, Gestaltungskonzepte, Testplanunge, Wettbewerbe u.a.).

Der Siedlungsumbau findet statt. Mit der vorliegenden Vertiefungsstudie liegen nun ein Konzept und geeignete Massnahmen vor, damit die Gemeinden Volketswil und Schwerzenbach den Siedlungsumbau aktiv steuern können.

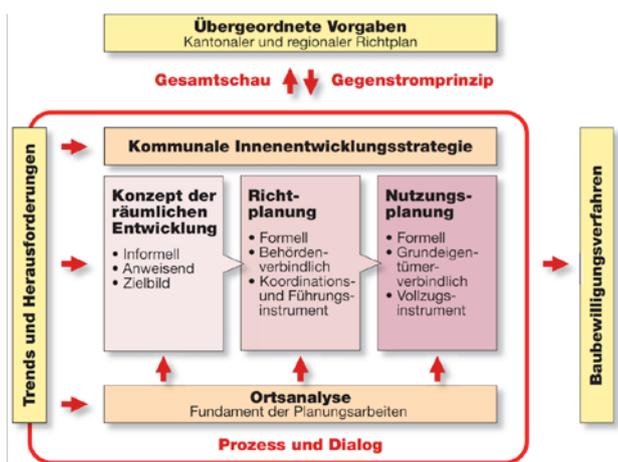
Für die Umsetzung sind folgende planungsrechtliche Massnahmen zu erwägen, welche mit dem Begleitgremium erarbeitet worden sind:

Massnahmen auf Stufe kommunaler Richtplanung:

- Verankerung der ÖV-Achse
- Verankerung des Freiraumgerüsts
- Überprüfung bzw. Ergänzung Fuss- und Velowegnetz mit Bezeichnung von Strassenabschnitten mit erhöhtem Gestaltungsbedarf
- Aktualisierung bestehender Verkehrsplan
- Aktualisierung oder Erarbeitung Siedlungs- und Landschaftsplan (ggf. in Form eines Masterplans)

Massnahmen auf Stufe Nutzungsplanung:

- Festsetzung einer Planungszone über die zentralen Gebiete mit starkem Umstrukturierungspotenzial
- Sicherung der zentralen Freiräume (Festlegung Gewässerraum in Zusammenhang mit einem Freiraumkonzept für die Bereiche entlang des Chimlibachs)
- Sicherung der Flächen für einen allfälligen Ausbau der schulischen Infrastruktur basierend auf der Schulraumplanung
- Überprüfung der finanziellen Auswirkungen (Kosten/ Gewinn) der in Aussicht gestellten nutzungsplanerischen Massnahmen (z.B. Auf- und Umzonungen)
- Schaffung baulicher Reserven als Anreiz in den Umstrukturierungsgebieten ggf. in Kombination mit GP-Pflicht
- Sonderbauvorschriften für die weiter zu entwickelnden Gebiete
- Umzonung Gewerbegebiete mit Gestaltungsplanpflicht
- Grundsätzliche Überprüfung der bestehenden Zonierung
- Mehrwertausgleich in der Bauordnung festlegen



Planungsinstrumente zur Umsetzung der räumlichen Entwicklung



Umsetzungskonzept Freiraum

-  Chimlibach
-  Neue Verbindungsräume
-  Zentrumsbezogene Freiräume



Umsetzungskonzept Siedlung

-  Planungszone erwägen
-  Umzonung Gewerbe mit GP-Pflicht
-  Sicherung Schulraum
-  Schaffung baulicher Reserven
-  Spielraum für punktuelle Verdichtung

Ergänzend zur planungsrechtlichen Umsetzung werden folgende Massnahmen empfohlen:

Massnahmen zur Qualitätssicherung

- Zur Qualitätssicherung sind in den Umstrukturierungsgebieten und im Einzelfall gesonderte Planungsverfahren (Testplanungen, Studienaufträge o.ä.) anzuwenden, in enger Zusammenarbeit mit den Grundeigentümern.
- Sondierungsgespräche mit Grundeigentümern betreffend Entwicklungsabsichten und Vorstellungen betreffend zeitlicher Entwicklung.
- Sicherstellung Koordination der beiden Gemeinden bei planungsrechtlicher Umsetzung gewährleisten (z.B. mit einer Arbeitsgruppe).

Massnahmen Verkehr und Freiraum

- Abstimmung von Siedlung und Verkehr bei nachgelagerten Planungsverfahren z.B.: Sicherung angepasste Parkfeldzahl abhängig von ÖV-Güte, Veloabstellplätze an Bushaltestellen.
- Weitere Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs z.B. im Rahmen von Mobilitätskonzepten sichern.
- Gestaltungskonzept für die relevanten Strassenräume und Plätze im Bahnkorridor sowie für die ÖV-Achse als Grundlage für die Raumsicherung und Umsetzung.
- Die Anbindung der Parkspangen an den Chimlibach ist zeitnah mit einfachen Mitteln zu aktivieren und die Überwindung von Hindernissen begünstigen.
- Festsetzung von entsprechenden Baulinien für Strassen und Freiräume.

Zusätzliche Massnahmen aus der Mitwirkung mit der Bevölkerung

- Entwicklungsmöglichkeiten für das Gewerbe sind im Zusammenhang mit allfälligen Umzonungen aufzuzeigen. Generell ist ein angemessener Anteil an Gewerbe vorzusehen.
- Erarbeitung eines Freiraumkonzepts für den gesamten Chimlibach. Abschnittsweise Projektierung zur

Revitalisierung des Chimlibachs zusammen mit den Baufeldern ermöglichen.

- Als Grundlage für die Umsetzung der Freiräume im Zentrum sind die Bedürfnisse und Vorstellungen der Bevölkerung in einem geeigneten Prozess einzubeziehen.
- In Zusammenarbeit mit der SBB ist zu prüfen und mit geeigneten Mitteln darzulegen, wie das Passagieraufkommen am Bahnhof in Zukunft bewältigt werden kann z.B. Reaktivierung Gleis 1.

6 GLOSSAR

Das Planungs- und Baugesetz (PBG)

des Kantons Zürich legt Ziele und Zwecke der kantonalen Raumplanung fest und gewährt die Planungsmittel für die Aufteilung des Bodens in verschiedene Nutzungsbereiche, für deren Einteilung, Erschliessung und Ausstattung sowie für die Ausübung der zulässigen Bodennutzung.

Die Richtplanung

hält die räumlichen Voraussetzungen für die Entfaltung des Menschen und für die Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen behördenverbindlich fest.

Allgemein (siehe Art. 6 ff RPG und § 18 ff PBG)

Kantonal (siehe § 20 ff PBG)

Regional (siehe § 30 PBG)

Kommunal (siehe § 31 PBG)

Die kommunale Nutzungsplanung

setzt die übergeordneten und kommunalen räumlichen Voraussetzungen eigentümergebunden fest. Folgende Instrumente gehören in die Nutzungsplanung:

- Die Bau- und Zonenordnung (siehe § 45 ff PBG) regelt die Überbaubarkeit und die Nutzweise der Grundstücke über das gesamte Gemeindegebiet.
- Die Sonderbauvorschriften (siehe § 79 ff PBG) ermöglichen und erleichtern die freiere Überbauung bestimmter geeigneter Gebiete (Areale) nach einheitlichen Gestaltungsgrundsätzen.
- Mit dem Gestaltungsplan (siehe § 83 ff PBG) wird für ein bestimmtes umgrenztes Gebiet Zahl, Lage, äussere Abmessungen sowie die Nutzweise und Zweckbestimmung der Bauten bindend festgelegt. Dabei darf von den Bestimmungen über die Regelbauweise und von den kantonalen Mindestabständen abgewichen werden, sofern erhöhte Qualitätsanforderungen eingehalten werden.

Eine Planungszone

wird für genau bezeichnete Gebiete festgelegt. Für drei bis max. fünf Jahre dürfen keine baulichen Veränderungen oder sonstigen Vorkehren getroffen werden, die der im Gange befindlichen Planung widersprechen (siehe § 346 PBG).

Der Mehrwertausgleich

muss aufgrund der Revision des Raumplanungsgesetzes eingeführt werden. Für die Regelung des Mehrwertausgleichs ist ein Gesetz vorgesehen, das Mehrwertausgleichsgesetz (MAG). Es befindet sich gegenwärtig in der Beratung durch den Kantonsrat. Werden die Nutzungsmöglichkeiten und damit die erzielbaren Erträge eines Grundstücks verbessert, gewinnt es an Wert. Hingegen gehen die Kosten, die mit der Aufwertung verbunden sind, zu Lasten der öffentlichen Hand. Der teilweise Ausgleich des Mehrwerts schafft hier eine Beteiligung an diesen Kosten. Sie kann einen Beitrag leisten für Planungsaufgaben, zusätzliche Infrastruktur wie die Erweiterung des öffentlichen Raums sowie für einen Ausbau von Freizeitanlagen oder öffentlichen Dienstleistungen.

Unter qualifizierten Planungsverfahren

wird z.B. eine Testplanung, ein Studienauftrag oder ein Projektwettbewerb verstanden. Mit diesen Verfahren können für komplexe Areale hochwertige Überbauungsvarianten entwickelt werden. Die Evaluation erfolgt im Dialog mit den Beteiligten und unter Beiziehung von ausgewiesenen Fachleuten. Die Ergebnisse bilden die Grundlage für nachfolgende Planungsschritte (Masterpläne, Gestaltungspläne, Zonenpläne oder ähnliche).

