# Verlauf Siedlungsgrenze und Gebiet Buechrai

Leichte Topographieversprünge als Landschaftskante.

Limmat und Autobahn als Siedlungsgrenze.

Rebenhang als qualitative Begrenzung der Bauzone.

Waldkante als Übergang von Siedlung zu Landschaft.

Blick auf das Gebiet Buechrai.

Der Übergang von Siedlung zu Landschaft ist in weiten Bereichen der Gemeinde Würenlos durch Elemente wie Topographie, Wasser, Wald, Reben oder trennende Erschliessungsachsen Am östlichen Siedlungsrand, wo keines der zuvor erwähnten Elemente massgeblich zur Grenzbildung beiträgt, wurde bereits mit strategisch platzierten Bäumen die Siedlungsgrenze akzen-

Primär existieren drei Übergänge von Siedlung zu Landschaft, welche über keine spezifische a) am nördlichen Siedlungsrand: Gebiet unterhalb des Aussichtspunktes b) am südöstlichen Siedlungsrand: Gebiet bis hin zur ansteigenden Topographie

c) am westlichen Siedlungsrand: Gebiet im Anschluss an das Gewerbegebiet.

Das Gebiet a (grün) stellt ein qualitativ hochwertiger Freiraum und zusammen mit dem sich darauf befindenden Hof ein wertvolles Ensemble dar. Daher sollte der Verlauf der bestehenden Siedlungsgrenzen so belassen werden und darauf verzichtet werden dieses Gebiet der Bauzo-

Topographie. Da es nicht im 400m Einzugsbereich der S-Bahn-Station liegt, soll es nicht prioritär der Bauzone zugeteilt werden. Im Sinne einer langfristigen Sicherung einer Reserve soll das Gebiet jedoch der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen zugeordnet und die Siedlungsgrenze (Topographie) vervollständigt werden.

Das Gebiet c (rot) liegt im 400m Einzugsgebiet der S-Bahn-Station und wird in die Transformation des Bereichs Bahnhofs miteinbezogen. Somit sollte es klar der Bauzone zugeteilt werden. Die westliche Grenze kann im Zusammenhang mit der Transformation des Bereichs Bahnhofs gestaltet werden. Dazu sind im Rahmen der Bahnhofsplanung konzeptionelle Massnahmen zu



Bestehende Siedlungsgrenzen.



Übergänge von Siedlung zu Landschaft ohne spezifische Abgrenzung.



B. Lärmbelastung und Hanglage

Buechrai Das Gebiet Buechrai, welches aktuell Teil der Diskussion bzgl. Einzonung ist, ist aus folgenden Gründen für eine Einzonung wenig geeignet.

Vorschlag Verlauf und konzeptionelle Ausbildung neuer Siedlungsgrenze.

Das Gebiet liegt nicht im 400m ÖV-Einzugsgebiet und fördert somit die MIV-Abhängigkeit. Die Anbindung an die übergeordnete MIV-Erschliessung ist nicht ausreichend und würde einen Ausbau ebendieser zur Folge haben.

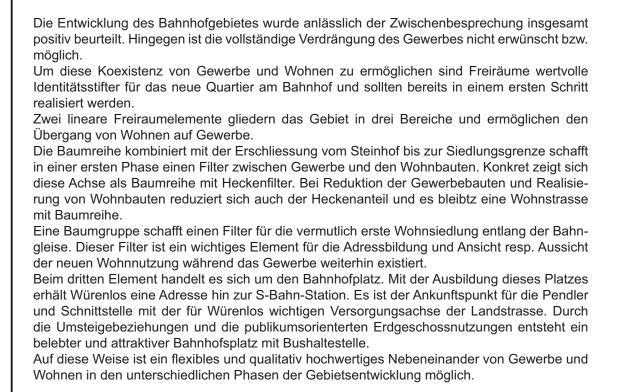
Die Lärmbelastung durch die Bahnlinie stellt für die Einzonung wesentlicher Flächen ein Hemmnis dar. Aufgrund der Orientierung und der Hanglage ist die Realisierung sowohl von konzeptionellem als auch baulichem Lärmschutz anspruchsvoll.

Eine Bebauung des Gebiets Buechrai beeinträchtigt die Wirkung vom historischen Kern Kempfhof südlich der Bahnlinie. D. Wirkung Landschaftsbild

Es handelt sich hier um ein Gebiet von hoher landschaftlicher Qualität, welches zum Naherholungsbereich von Würenlos gezählt werden kann. Neben diesen negativen Aspekten spricht gegen die Einzonung des Gebiets Buechrai auch die Tatsache, dass die Gemeinde mit "Im Grund" über ein sehr gut geeignetes Gebiet verfügt.



# Vertiefung und Detaillierung Bereich Bahnhof









Referenzbeispiel: temporäre Hecke mit langfristiger Baumreihe.













Referenzbeispiel: Wohnen mit Landschaftsbezug, Zelgli Winterthur, ZH.





Referenzbeispiel: Typ Einfamilienhaus. Individuelles Wohnen.

Referenzbeispiel: Siedlung Hurdacker, Dübendorf, ZH.





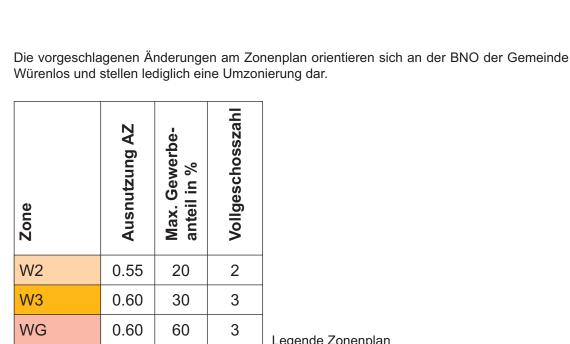
In einem ersten Schritt sollen **Grundeigentümergespräche**, im Sinne einer kooperativen Entwicklung, stattfinden um die Absichten der Grundeigentümer in Erfahrung zu bringen. Es ist das Ziel, Eckwerte für eine phasengerechte Entwicklung zu erlangen.

Die Erarbeitung eines städtebaulichen Grundkonzeptes zur Ausarbeitung und Definition

ändernden Bedürfnissen anpassbar.

Elemente gesichert werden können.

eine phasengerechte Umsetzung.



Zusätzlich wird für den Bereich um den Bahnhofsplatz eine Gestaltungsplanpflicht erlassen. Diese Erdgeschossnutzungen sollten nach Möglichkeit nicht in Konkurrenz zu dem Gewerbe entlang der Landstrasse und im Dorfkern stehen. Auf diese Weise können die - für das Gemeindeleben wichtigen - Gewerbenutzungen im Zentrum erhalten bleiben.

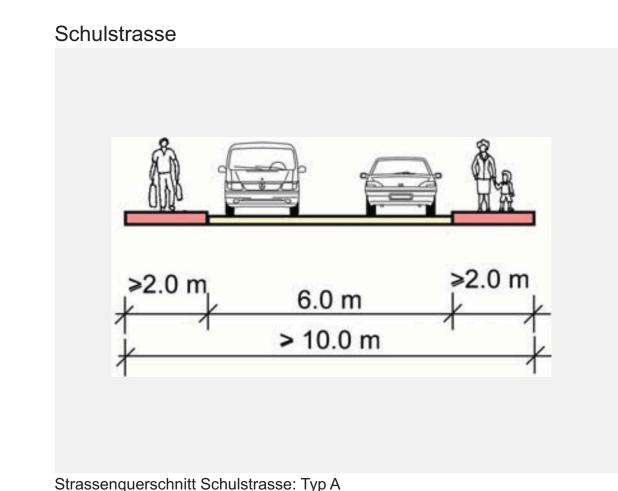


# Dorfkern und Aufwertung Strassenraum



Konzept Dorfzentrum. Mst. 1:1'000.

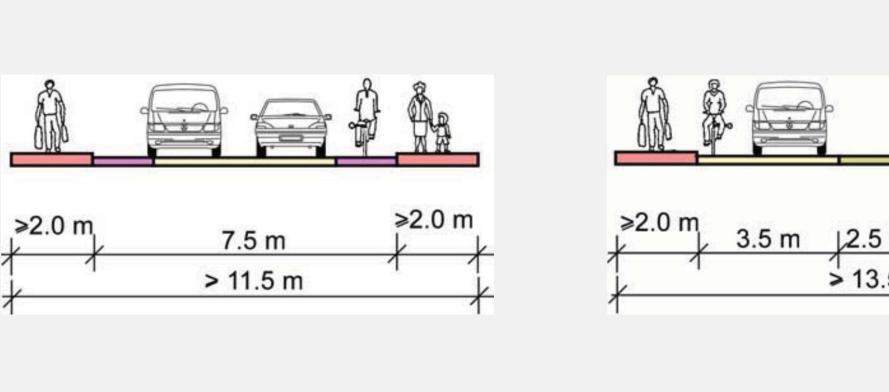
Im Bereich Dorfkern ist nach wie vor der Freiraum - Ring, welcher sich aus der Land- und Dorfstrasse zusammensetzt das wesentliche Element des Gesamtkonzeptes. Dessen Lesbarkeit bedingt jedoch ein gewisses Mass an Fläche (für den Langsamverkehr) v.a. im Bereich der Landstrasse. Deswegen wurde vertieft auf den Umgang mit der Landstrasse fokussiert. Der Gestaltungsplan "schützenswerte Bausubstanz" ist im Konzept zum Dorfkern problemlos integrierbar. Die im Plan rot angelegten Gebäude stehen unter kantonalem Schutz, die rot schraffierten Gebäude unter kommunalem Schutz. Ebenso sind die für das Strassenbild massgeblichen Räume und Objekte (orange) problemlos integrierbar.



Strassenquerschnitt Landstrasse: Typ C (mit Mittelbereich)

Die kantonal klassierte Schulstrasse weist Belastungen von etwa 5'000 Fahrzeuge pro Tag auf. Aus unserer Sicht wird die bestehende Fahrbahnbreite (6.0 m) den verkehrlichen Anforderungen gerecht; eine Reduzierung der Fahrbahn erscheint nicht zweckmässig (Busachse). Wir schlagen vor, im Bereich Schulen/Gemeindehaus durch bauliche Massnahmen das Geschwindigkeitsniveau zu dämpfen. Im Vordergrund stehen: - punktuelle Einengungen - abweichender Fahrbahnbelag - evtl. Berliner-Kissen

Landstrasse



Die Landstrasse ist Teil der Kantonsstrasse K275, der nördlichen Strassenachse entlang dem Limmattal. Sie wird heute von rund 10'000 Motorfahrzeugen pro Tag befahren. Vorliegende Prognosen gehen davon von, dass das Verkehrsaufkommen zukünftig noch steigen wird; die erwartete Verkehrszunahme bis 2025 liegt in einer Grössenordnung von rund 20%. Ein vorliegendes Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Landstrasse sieht vor, zwischen Dorfstrasse und Furtbach in der Fahrbahnmitte einen durchgehenden Mehrzweckstreifen anzuordnen; hierdurch sollen einerseits Aufstellmöglichkeiten für linksabbiegende Motorfahrzeuge geschaffen, und andererseits die Querungsmöglichkeiten für Fussgänger verbessert werden. Die Anordnung eines durchgängigen Mehrzweckstreifens ist aus unserer Sicht nicht zielführend. Im Vergleich zur Landstrasse in Wettingen, für die ein ähnlicher Strassenquerschnitt vorgesehen ist, sind die Verkehrsbelastungen insgesamt wie auch die Anzahl der Abbiegevorgänge und Fussgängerquerungen deutlich geringer. Auf Grund der zum Teil relativ engen Bebauung entlang der Landstrasse sind die zur Verfügung stehenden Flächen begrenzt; ein durchgängiger Mehrzweckstreifen verbreitert den Strassenraum unnötig, und die Gestaltungsspielräume in den Seitenbereichen werden eingeschränkt. Da sich zudem die Abbiegevorgänge und Querungen auf klar definitiere Bereiche beschränken, schlagen wir vor den Strassenraum nur dort aufzuweiten, wo dies verkehrlich sinnvoll ist. Es resultiert ein "mäandrierender" Strassenquerschnitt, welcher aber gut zur bestehenden

Bebauungsstruktur passt und die verkehrliche Funktionsfähigkeit der Landstrasse nicht einschränkt. Für die Seitenbereiche ergeben sich zusätzliche Spielräume. Als "Regelquerschnitt" wird eine 7.5 m breite Fahrbahn vorgesehen (Querschnittstyp B, gemäss Plan). Hiermit werden die Anliegen des Veloverkehrs angemessen berücksichtigt. Eine Unterschreitung dieser Breite wird nicht empfohlen, da hierdurch das Gefährdungspotenzial für Velofahrende massiv erhöht wird (Überholvorgänge mit zu geringem Seitenabstand). Die Trottoirbreiten sind entsprechend den zur Verfügung stehenden Flächen festzulegen; als Mindestmass sind jedoch 2.0 m einzuhalten. In den Einmündungs- und Querungsbereichen wird die Fahrbahn aufgeweitet (Querschnittstyp C). Der mittlere Bereich dient dabei als Aufstellbereich für Linksabbieger resp. Mittelinsel für

Strassenquerschnitt Landstrasse: Typ B (erweiterter Gehsteigbereich)

20488\_25A\_100617\_VisionVertiefg.indd