

3 Landschaft

3.3 Erweiterung

3.3.1 Ziele

Der Eintrag „Erweiterung der landwirtschaftlichen Nutzung von landwirtschaftlichen Böden mit geringem Bodenmaterial, der Schaffung von Schutzinteressen.

Nach erfolgtem Richtplaneintrag ist zur Umsetzungsverfahren notwendig oder alternativ kantonales Gestaltungsverfahren möglich. Dabei sind die Auswirkungen zu treffen sein. Ebenso gilt es, allfälligen Interessen sowie Massnahmen zur Konfliktminimierung auf dem Projekt zur Bodenverbesserung inkl. Angaben zu Dauer und wie der Erschliessung im nachgelagerten Vorhaben. Für drainierte Feuchtgebiete, deren Regenbänne durch die Bodenverbesserung (hochwertige naturnahe Flächen) in angrenzenden Eingriffen in Böden geschaffen werden.

Richtplantext, *Auszug*

Änderungen gegenüber dem regionalen Richtplan 2018 sind im Änderungsmodus dargestellt

Teilrevision 2019

Fassung für die öffentliche Auflage, die kantonale Vorprüfung und die Anhörung nach- und nebengeordneter Planungsträger

ENTWURF, Version V8
GL-Beschluss vom 11. September 2019

3.3.2 Karteneinträge

Gebiete zur Erweiterung der landwirtschaftlichen Nutzungseignung sind:

Gebiet / Anlage	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
Waldmündel, Fällanden	Gebiet zur Verbesserung des landwirtschaftlichen Bodens, geplant Fläche: ca. 19,4 ha Volumen: 250'000–500'000 m ³ Schaffung naturnaher Flächen im Umfang von 10 % der Fläche mit baulichen Eingriffen in Böden archäologische Begleitmassnahmen bestehendes Drainagesystem keine Gefährdung durch Natur und Hinweisprozess (Schlussung nötig)	regionales Landschaftsförderungsgebiet (Kap. 3.8 Nr. 5) Gewässerrevitalisierung und Aufwertung Flussufer Glattrraum (Kap. 3.11 Nrn. 10, 12, 19 und 56) Freizeitverbindung / Nebenverbindung Veloverkehr (Kap. 4.4 Nr. 1 und Datenblatt Nr. 02-158)

Beschluss des Regierungsrates vom xx.xx.xxxx (RRB Nr. xxx / xxxx)

Entwurf: Von der Geschäftsleitung ZPG am 11.09.2019 verabschiedet für:
- öffentliche Auflage;
- kantonale Vorprüfung;
- Anhörung der Verbandsgemeinden und der Nachbarregionen.

Verabschiedung: Beschluss der Delegiertenversammlung ZPG vom xx.xx.2020

Festsetzung: Beschluss des Regierungsrates vom xx.xx.2020
(RRB Nr. xxx/xxxx)

Herausgeberin:

Zürcher Planungsgruppe Glattal

Bearbeitung:

Planpartner AG

Obere Zäune 12, 8001 Zürich

Tel. 044 250 58 80 / www.planpartner.ch

Urs Meier, Dipl. Arch. ETH SIA Planer FSU REG A

umeier@planpartner.ch

Michael Ziegenbein, Dipl. Ing. (TU) Stadt- u. Regionalplanung

mziegenbein@planpartner.ch

TEAMverkehr.zug AG (Teil Verkehr)

Zugerstr. 45, 6330 Cham

Tel. 041 783 80 60 / www.teamverkehr.ch

Oscar Merlo, dipl. Bauingenieur ETH / SVI / REG A

merlo@teamverkehr.ch

Alice Chappuis,

MSc ETH in Raumentwicklung / Infrastruktursysteme

chappuis@teamverkehr.ch

~~AquaTerra (Koreferat Teil Landschaft)~~

~~Im Schatzacker 5, 8600 Dübendorf~~

~~Tel. 044 821 91 11~~

~~Daniel Winter, Biologe / Raumplaner NDS ETHZ~~

~~danielwinter@datacomm.ch~~

Druck:

Lichtpaus + Repro Hüsser AG, Industriestrasse 8, 6300 Zug, Schweiz

Bezugsquelle:

Sekretariat ZPG, Neuhofstrasse 34, 8600 Dübendorf, Tel. 044 802 77 77

Download: <http://zpg.ch/richtplan>

(Ablage Abbildungen: 14021_05A_190924_RRP_Teilrev-2019_3Text-Abbildungen)

Lesehilfe

rot Richtplantext neu

~~rot~~ Richtplantext gestrichen

○ Vorhaben / Eintrag Richtplankarte neu bzw. Änderungen bestehender Einträge

✕ Vorhaben / Eintrag Richtplankarte gestrichen

Hinweis

Im Änderungsmodus werden nur die Kapitel des Richtplantextes aufgeführt, die Änderungen erfahren.

Die Nummerierung bereits enthaltener Objekte wird nicht verändert. Die Nummern zu streichender Objekte entfallen ersatzlos. Neue Objekte werden i.S. der bisherigen Systematik (alphabetische Reihenfolge nach Gemeindenamen) integriert und zusätzlich mit Kleinbuchstaben ergänzt, Bsp.:

bisher Gde. A, Objekt Nr. 20
Gde. B, Objekt Nr. 21

neu Gde. A, Objekt Nr. 20
Gde. A, Objekt Nr. 20a
Gde. B, Objekt Nr. 21

Dieses Prinzip orientiert sich an der Systematik der Teilrevisionen des kantonalen Richtplans.

Einleitung

Anlass, Stellenwert

Das Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich (PBG) verpflichtet die Regionen, regionale Richtpläne zu erstellen. Der erste regionale Richtplan wurde mit RRB Nr. 4722 / 1981 festgesetzt. Mit RRB 2256 / 1998 wurde das Planwerk umfassend revidiert. **Nach der Gesamtrevision 1998 wurden** mit diversen Teilrevisionen **durchgeführt ergänzt:**

- Teilrevision Verkehr, RRB 852 / 2005
- Teilrevision 2005 / 06 Teil I, RRB 1166 / 2007
- Teilrevision Verkehr (Werkhof kt. TBA, Tramlinien, P+R-Anlagen) 2008 / 09, RRB 990 / 2012
- Teilrevision Landschaft (Seilpark Kloten), RRB 175 / 2011
- Teilrevision Landschaft und Verkehr, Fuss- / Radwege (Golfplatz Augwil, Lufingen / Kloten), RRB 681 / 2012
- Teilrevision Landschaft (Besonderes Erholungsgebiet Sportanlage Dürrbach, Wangen-Brüttsellen / Dübendorf), Beschluss DV z.Hd. Festsetzung
- Teilrevision Landschaft (Besonderes Erholungsgebiet Gasthaus Waldhof, Hinter-Guldenen Maur), Beschluss DV z.Hd. Festsetzung

Mit dem Ausgelöst durch die neuen Raumplanungsgesetzgebung und die Gesamtrevision dem neuen des kantonalen Richtplans war 2014 ist nun der Zeitpunkt gegeben für eine Gesamtüberprüfung des regionalen Richtplans. **Parallel Als Grundlagen** hat die Region **im Jahr 2011 ein** das RegioROK **aus dem Jahr 2011 fortgeschrieben und 2017 verabschiedet. und 2017 fortgeschrieben.** Die Gesamtüberprüfung des regionalen Richtplans wurde am 29.3.2017 von der Delegiertenversammlung für die Festsetzung durch den Regierungsrat verabschiedet. Der Regierungsrat setze den regionalen Richtplan Glattal mit Beschluss Nr. 123/2018 am 14.2.2018 mit diversen Differenzen gegenüber dem Delegiertenbeschluss fest. **Zudem wurden mehrere Gebietsplanungen durchgeführt für Schlüsselgebiete.**

Der regionale Richtplan ist das strategische Führungsinstrument der Region für die Koordination und Steuerung der langfristigen räumlichen Entwicklung (vgl. § 30 PBG). Er ermöglicht es, räumliche Chancen und Potenziale frühzeitig zu erkennen und gezielt zu nutzen, und stellt die Abstimmung mit den über- und nebengeordneten Planwerken sicher.

Der regionale Richtplan stützt sich auf Grundlagen aus allen Fachbereichen ab, stimmt diese aufeinander ab und setzt Prioritäten. Er lenkt und koordiniert damit die wesentlichen raumwirksamen Tätigkeiten im Hinblick auf die erwünschte räumliche Entwicklung und weist einen Planungshorizont von 20 bis 25 Jahren auf (vgl. § 21 Abs. 2 PBG).

Struktur, Verbindlichkeit

Der regionale Richtplan besteht aus Text und Karten. Der Richtplantext ist in die Kapitel „Raumordnungskonzept“, „Siedlung“, „Landschaft“, „Verkehr“, „Versorgung, Entsorgung“ und „Öffentliche Bauten und Anlagen“ gegliedert und bildet ein zusammenhängendes Ganzes. Der Text besteht aus Zielen (richtungsweisende Festlegungen), Karteneinträgen (objektbezogene Anordnungen, Übersichten, Prioritäten) und Massnahmen (Handlungsanweisungen an die Region bzw. an die Gemeinden).

Der regionale Richtplan enthält verbindliche Festlegungen für die Behörden aller Stufen. Er ist weder parzellenscharf noch grundeigentümergebunden. Die Tiefenschärfe der Festlegungen kann in Abhängigkeit der Bedeutung der Festlegungen für die gesamträumliche Entwicklung unterschiedlich ausfallen. Der regionale Richtplan übernimmt die Festlegungen des kantonalen Richtplans, KRP **in den folgenden Fassungen:**

Vorlage	Festsetzung Kantonsrat	Genehmigung Bund
Teilrevision 2015 • 5298	22. Oktober 2018	<i>noch ausstehend</i>
Streichung Gateway Limmattal, Eintrag regionale Güterumschlaganlage • 4882c	4. Juli 2016	<i>noch ausstehend</i>
Gebietsplanung Hochschulgebiet Zürich-Zentrum • 5180	13. März 2017	14. Dezember 2018
Teilrevision Kapitel Verkehr		
• 5179a Glattalautobahn	27. März 2017	15. Juni 2018
• 5179b Ausbau A1, Baltenswil-Töss	27. März 2017	15. Juni 2018
• 5179c Lückenschliessung Oberlandautobahn	29. Mai 2017	15. Juni 2018
• 5179d Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze	7. Juli 2017	15. Juni 2018
• 5179e Depot Limmattalbahn	27. März 2017	15. Juni 2018
Nationaler Innovationspark, Hubstandort Dübendorf • 5105	29. Juni 2015	31. August 2016
Universität Zürich, Plattenstrasse • 5155	24. August 2015	17. Dezember 2015
Flughafen Zürich • 4788	24. März 2014	18. September 2015
Neufestsetzung 2014 (Gesamtüberprüfung) • 4882	18. März 2014	29. April 2015

~~(Gesamtüberprüfung – festgesetzt durch Kantonsratsbeschluss vom 18.03.2014, vom Bund genehmigt am 29.04.2015 und Teilrevisionen Flughafen Zürich, vom KR festgesetzt 24.03.2014, vom Bund mit Vorbehalten genehmigt am 18.09.2015 sowie Glattalbahnen + Innovationspark vom KR festgesetzt 29.06.2015 vom Bund mit Vorbehalten genehmigt am 31.08.2016), verfeinert und ergänzt diese~~ Die kantonalen Festlegungen werden im Rahmen der geltenden gesetzlichen Zuständigkeitsordnung **verfeinert bzw. ergänzt.** ~~und~~ Zudem wird **der regionale Richtplan** mit den Richtplänen der Nachbarregionen abgestimmt. Die für Grundeigentümer verbindliche Konkretisierung erfolgt mit den dafür vorgesehenen Instrumenten auf kommunaler Stufe, insbesondere mit der Nutzungsplanung. Auch die Regelung der Finanzierung erfordert separate Beschlüsse gemäss den gesetzlichen Zuständigkeiten. Die Umsetzung ist den nachgelagerten Planungen und Verfahren vorbehalten. Mit einem Erläuterungsbericht werden die wesentlichen Elemente und Änderungspunkte dargelegt.

Handlungsspielraum, Richtplanrelevanz

Dem regionalen Richtplan widersprechende Massnahmen sind im Grundsatz ausgeschlossen (vgl. § 16 Abs. 1 PBG). Für die nachfolgenden Planungen besteht je nach Sachbereich ein mehr oder weniger grosser Anordnungsspielraum. Dieser ergibt sich – unter Berücksichtigung der für die betreffende Planung geltenden gesetzlichen Zuständigkeitsordnung – aus den jeweiligen Festlegungen und ist im Einzelfall zu ermitteln. Abweichungen vom regionalen Richtplan sind ohne formelle Richtplanrevision nur zulässig, wenn sie sachlich gerechtfertigt und von untergeordneter Natur sind (vgl. § 16 Abs. 2 PBG).

Die Abwägung, ob ein Vorhaben im regionalen Richtplan festgelegt wird, orientiert sich an den Auswirkungen des Vorhabens auf Raum und Umwelt sowie am vorhandenen Abstimmungsbedarf. Ein Vorhaben gilt als richtplanrelevant, wenn mindestens eines der folgenden Kriterien darauf zutrifft:

- Räumlich: Die Standortfestlegung führt zu weitreichenden oder einschneidenden Auswirkungen auf die räumliche Entwicklung, insbesondere auf Bodennutzung, Verkehr, Besiedlung oder Umwelt.
- Organisatorisch: Die Standortfestlegung weist Schnittstellen zu anderen raumwirksamen Tätigkeiten auf oder bedingt die Mitwirkung mehrerer Akteure mit unterschiedlichen Interessen

- Politisch: Die Standortfestlegung ist längerfristiger Natur, bindet erhebliche finanzielle Ressourcen, kann in ihren Auswirkungen nicht sicher eingeschätzt werden oder erscheint aus weiteren Gründen politisch umstritten

Mit kommunalen Richtplänen können die Nutzungs- und Dichtevorgaben des regionalen Richtplans weiter konkretisiert und mit Vorgaben zur Nutzung ergänzt werden.

Planungsablauf Teilrevision

Der erste Entwurf der Teilrevision 2019 wurde den Verbandsgemeinden im Frühjahr 2019 zu einer behördenvertraulichen Vernehmlassung bis zum 19.7.2019 unterbreitet. Die Geschäftsleitung beriet die Rückmeldungen / Anträge der Verbandsgemeinden und die daraus resultierenden Ergänzungen der Vorlage Teilrevision 2019 an der Sitzung vom 22.8.2019.

Die überarbeitete Vorlage wurde anschliessend am 11.09.2019 mit den Delegierten anlässlich eines Workshops diskutiert sowie von der Geschäftsleitung für die öffentliche Auflage sowie die kantonale Vorprüfung und die Anhörung nach- und nebengeordneter Planungsträger verabschiedet.

Im Rahmen der öffentlichen Auflage und Anhörung haben xx Einwendende (öffentliche Auflage = xx, Anhörung = xx) insgesamt xx Einwendungen und xx Hinweise oder Bemerkungen gemacht. Zu den nicht berücksichtigten bzw. teilweise berücksichtigten Einwendungen wird im „Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen“ berichtet.

Am xx.xx.2020 verabschiedete die Delegiertenversammlung den regionalen Richtplan zuhanden der Festsetzung durch den Regierungsrat.

~~Die Revisionsvorlage wurde am Workshop GL / DV vom 04.03.2015 als Entwurf unterbreitet und anschliessend mit den Gemeinden im Rahmen von Gemeindegesprächen diskutiert. Mit Beschluss vom 23.09.2015 wurde der überarbeitete Entwurf dem Kanton zur 1. Vorprüfung, den Gemeinden zur Vernehmlassung und den Nachbarregionen zur 1. Anhörung eingereicht. Anschliessend wurde der Entwurf nochmals überarbeitet und vom 19. August bis 18. Oktober 2016 öffentlich aufgelegt. Parallel dazu erfolgte die 2. kantonale Vorprüfung und wurden die Nachbarregionen angehört. Im Rahmen der öffentlichen Auflage und Anhörung haben 86 Einwendende (öffentliche Auflage = 67, Anhörung = 19) insgesamt 114 Einwendungen und 22 Hinweise oder Bemerkungen gemacht. Zu den nicht berücksichtigten bzw. teilweise berücksichtigten Einwendungen wird im „Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen“ berichtet.~~

~~Am 29.03.2017 verabschiedete die Delegiertenversammlung den regionalen Richtplan zuhanden der Festsetzung durch den Regierungsrat.~~

Inhaltsverzeichnis

1 Regionales Raumordnungskonzept.....	9
1.1 Zweck	9
1.2 Leitlinien, Schlüsselprojekte und Zielbild für die räumliche Entwicklung	9
1.3 Massnahmen.....	14
2 Siedlung	15
2.5 Gebiet mit Nutzungsvorgaben	15
2.5.1 Ziele	15
2.5.2 Karteneinträge	16
2.5.3 Massnahmen	26
2.6 Anzustrebende bauliche Dichte.....	27
2.6.1 Ziele	27
2.6.2 Karteneinträge	27
2.6.3 Massnahmen	37
2.7 Gebiete mit Zulässigkeit für Hochhäuser	39
2.7.1 Ziele	39
2.7.2 Karteneinträge	39
2.7.3 Massnahmen	42
3 Landschaft.....	42
3.3 Erweiterung der landwirtschaftlichen Nutzungseignung.....	42
3.3.1 Ziele	42
3.3.2 Karteneinträge	43
3.3.3 Massnahmen	45
4 Verkehr.....	46
4.2 Strassenverkehr	46
4.2.1 Ziele	46
4.2.2 Karteneinträge	47
4.2.3 Massnahmen	54
4.3 Öffentlicher Personenverkehr.....	55
4.3.1 Ziele	56
4.3.2 Karteneinträge	57
4.3.3 Massnahmen	64

4.4 Fuss- und Veloverkehr.....	65
4.4.1 Ziele	66
4.4.2 Karteneinträge	67
4.4.3 Massnahmen	86
4.6 Parkierung.....	87
4.6.1 Ziele	87
4.6.2 Karteneinträge	87
4.6.3 Massnahmen Parkierung.....	90
5 Versorgung, Entsorgung.....	91
5.7 Abfall	91
5.7.1 Ziele	91
5.7.2 Karteneinträge	91
5.7.3 Massnahmen	94
7 Grundlagen	95
7.1 Grundlagen	95

1 Regionales Raumordnungskonzept

1.1 Zweck

Das regionale Raumordnungskonzept (RegioROK Glattal) dient als Leitbild, dessen Schlüsselemente im Richtplan behördenverbindlich festgelegt werden. Es differenziert und präzisiert das kantonale Raumordnungskonzept, auf welchem der kantonale Richtplan aufgebaut ist.

Die strategische Stossrichtung zielt darauf ab, Entwicklungen zu lenken, Lebensräume und Erreichtes zu erhalten sowie Qualitäten zu sichern und zu schaffen.

1.2 Leitlinien, Schlüsselprojekte und Zielbild für die räumliche Entwicklung

Als Richtschnur zur Abwägung räumlicher Konflikte sollen die Leitlinien (vgl. auch Abb. 1.2a-b), Schlüsselprojekte (vgl. Abb. 1.2c-h) und das Zielbild 2030 (vgl. Abb. 1.2i) den Bedürfnissen und den zu lösenden raumplanerischen Problemen Rechnung tragen und ermöglichen, tragfähige Lösungen zu treffen.

Das Glattal bildet zusammen mit den benachbarten Quartieren Zürich 11 und 12 sowie Uster eine Zwischenstadt, welche als Entwicklungsachse des Metropolitanraumes Zürich von erheblicher Bedeutung ist.

Seit 1990 hat sich das Verhältnis zwischen der Kernstadt Zürich und dem Glattal entspannt, weil gemeinsame Planungsaufgaben und Projekte wie die Glattalbahn, die Verkehrssteuerung oder das koordinierte Zusammenwachsen im Raum „Zürich Leutschenbach / Opfikon Glattpark“ wichtiger wurden als die Standortkonkurrenz.

In den kommenden Jahren gilt es die koordinierte Entwicklung mit der Stadt Zürich auch in den Räumen Stettbach, Schaffhauserstrasse und Eich sicherzustellen sowie auszuloten, ob neben der Anbindung zwischen „oberes Glattal / Uster“ auch anderen Entwicklungsachsen (Effretikon / Winterthur, Bülach, Oberglatt / Regensdorf) eine überdurchschnittliche entwicklungsplanerische Bedeutung zukommen soll.

a) Leitlinien

Es ist Hauptziel der Regionalentwicklung, ungefähr drei Viertel des Siedlungsgebietes als stabiles Gebiet zu schonen und moderat zu erneuern. Als Gegengewicht soll ein Viertel des Siedlungsgebietes der dynamischen Entwicklung dienen.

Als Richtschnur zur Abwägung der räumlichen Konflikte hat die ZPG – in Ergänzung zu den fünf kantonalen – sechs regionale Leitlinien formuliert. Sie tragen den Bedürfnissen und den zu lösenden raumplanerischen Problemen des Glattals Rechnung und sollen es ermöglichen, tragfähige Lösungen zu treffen.

Leitlinie A: Ausrichtung Besiedlung auf Zentren

Die Besiedlung ist auf Zentren und Entwicklungsschwerpunkte (dynamische Lagen) auszurichten, um damit die Siedlungsstruktur zu verbessern. Dazu müssen in erster Linie dort Möglichkeiten geschaffen bzw. gesichert werden, die dem Bauen und Umnutzen dienen.

Es gilt das Wachstum an die „richtigen Lagen“ zu lenken, indem dort die Realisierungshemmnisse abgebaut, ein kostengünstiges Flächenangebot gefördert und öffentliche Investitionen konzentriert werden.

Die dynamischen Gebiete sollen vielfältig genutzt werden können; insbesondere sind an geeigneten Lagen Wohnungen zu schaffen. Eine ausgewogene Durchmischung von Wohn- und Arbeitsplätzen in gut ausgestatteten und schön gestalteten Quartieren schafft Lebensqualität in der Stadt. Weiter wird der Gesamtverkehr um so geringer, als es gelingt, den Einzugsbereich der „Wohnstadt Zürich“ mit dem Perimeter der „Arbeitsstadt Zürich“ zur Deckung zu bringen.

Leitlinie B: Stabile Gebiete schützen, aber Spielräume wahren

Einerseits sind stabile Gebiete, insbesondere die weitgehend bebauten Wohngebiete hoher Qualität, vor der Zerstörung durch eine überbordende Entwicklung zu schützen. Andererseits ist dafür zu sorgen, dass die Spielräume für eine gute Ausnützung des Gebäudebestandes und deren Erneuerung gewahrt bleiben.

So soll die Planung keine Anreize oder Verpflichtungen schaffen, heute schon vernünftig ausgenützte Gebiete einer weiteren Verdichtung zu öffnen. Dies gilt insbesondere in den Dichtestufen sehr geringe und geringe Dichte bzw. in Gebieten mit „niedriger baulicher Dichte“ dort, wo schöne landschaftliche Lagen durch eine Verdichtung Schaden leiden würden. In diesen Gebieten liegt ein regionales Interesse vor, dass die Gemeinden mit den verschiedenen Planungsinstrumenten den Bestand stabilisieren können und nicht verpflichtet werden, Mindestausnützungen festzusetzen, welche den Gebietscharakter sprengen.

Leitlinie C: Schwerpunkt S-Bahnstationen und öffentliche Verkehrslinien

Bis 2030 wird das Mobilitätsverhalten urbaner. Der Mehrverkehr ist hauptsächlich mit ÖV zu bewältigen. Die Besiedlung ist schwerpunktmässig auf die S-Bahnstationen und qualitativ hochstehende, langfristig gesicherte öffentliche Verkehrslinien auszurichten. Die 2006 - 10 eröffnete Glattalbahnen, als Rückgrat des Zubringerverkehrs zur S-Bahn, ist so rasch als möglich zu erweitern, damit sich zusätzliche Arbeits- und Wohnpotenziale möglichst umfassend auf den öffentlichen Verkehr ausrichten können.

Die 1990 eingeleitete „Entwicklung am ÖV“ mit dichten urbanen Misch- und Zentrumsnutzungen an der Glattalbahnen soll weiterverfolgt und mit der GlattalbahnenPLUS arrondiert werden. Weil die Neubaugrundstücke für mittlere bauliche Wohndichte rasch in Anspruch genommen werden und nur noch wenige Neueinzonungen möglich und zweckmässig sind, soll die bauliche Nachverdichtung und Nutzungsvielfalt an geeigneten Lagen und insbesondere in den Bahnhofgebieten gefördert werden.

In allen anderen Wohngebieten stehen die Sicherung der Qualitäten und eine moderate Nachverdichtung insbesondere zur Deckung des Mehrflächenbedarfs pro Einwohner im Vordergrund.

Leitlinie D: Dimensionierung Verkehrsnetz auf mutmassliches Wachstum

Bei der Weiterentwicklung des Verkehrssystems soll die Optimierung bestehender Verkehrsinfrastrukturen Vorrang vor Aus- oder Neubauten haben. Das Verkehrsnetz ist auf das mutmassliche Wachstum hin zu dimensionieren und nicht auf das wesentlich höhere Fassungsvermögen der Dichtestufen bzw. Bauzonen. Dabei sind allerdings die Optionen für einen weitergehenden Ausbau der Infrastruktur freizuhalten.

Das mutmassliche Wachstum bringt einen grossen zusätzlichen Pendlerstrom zzgl. Freizeit- / Einkaufsverkehr ins Glattal. Das zusätzliche Verkehrsaufkommen muss grösstenteils mit einer Erweiterung des Angebots von öffentlichem Verkehr gedeckt werden, aber auch Leistungssteigerungen der Autobahn mittels Pannestreifenbewirtschaftung und die geplante Glattalautobahn sind von hoher Bedeutung für ein funktionierendes Gesamtnetz.

Daraus ergeben sich in Zukunft folgende prioritäre Infrastruktur-Grossprojekte, auf welche es die Siedlungsentwicklung und Landschaftsgestaltung vorrangig auszurichten gilt:

- GlattalbahnenPLUS, Ast Flughafen Kloten – Bahnhof Bassersdorf
- GlattalbahnenPLUS, Ast Dübendorf Giessen – Dübendorf Bahnhof – Flugplatzareal Dübendorf – Bahnhof Dietlikon
- Glattalautobahn, parallele Transitachse zur bestehenden Autobahn A1

Das Strassennetz hat eine Grundversorgung, insbesondere auch für den Wirtschaftsverkehr, sicherzustellen.

Um die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes auszuschöpfen, wird die Einführung eines Verkehrsregelungssystems, das die am meisten belasteten Gebiete umfasst, unumgänglich sein, vor allem im Hinblick auf das Ziel eines störungsfreien Busverkehrs, einer homogenen Verkehrsabwicklung und einer Minderung von negativen Umwelteinflüssen.

Im Glattal hat es Gebiete, die von den Autobesuchern leben (z.B. die Industrie- bzw. Einkaufszonen Dietlikon / Wallisellen und Volketswil). Hier kommt einer integrierten Verkehrsor-

ganisation einschliesslich einer koordinierten Mehrfachnutzung der Parkierung besondere Bedeutung zu.

Punktuelle Neu- und Ausbauten des Strassennetzes sollen vor allem der Verbesserung der Siedlungsqualität und des Busverkehrs dienen.

Leitlinie E: Natürliche Lebensgrundlagen schonen und fördern / neue Erholungsräume schaffen

Zum Ausgleich der Verstädterung des Glattals sind dessen natürliche Lebensgrundlagen besonders zu schonen und aktiv zu fördern. Insbesondere sind die Anliegen des Landschafts- und Naturschutzes, der Erholung sowie der Land- und Forstwirtschaft aufeinander abzustimmen. Dabei sind die Ansprüche der vorgenannten Nutzungen mit den konkurrierenden Raumansprüchen von übergeordneten Infrastrukturausbauten (Bsp. Portal Brüttenertunnel und Glattalautobahn) zu koordinieren sowie ist auf eine landschaftsverträgliche Einbettung der Infrastrukturausbauten hinzuwirken.

Da eine ausgesprochene Vielzahl von zuständigen Behörden und Interessengruppen sich mit der Bewirtschaftung, Pflege und Gestaltung der Landschaft befassen, müssen die vielfältigen Ansprüche an die freie Landschaft umfassend koordiniert werden.

Speziell gilt es die zunehmenden Erholungsbedürfnisse der Bevölkerung in Einklang zu bringen mit den Anliegen der Landwirtschaft. Diese wird aber auch durch die notwendige ökologische Aufwertung sowie den Landschafts- und Naturschutz betroffen.

Mit neuen Erholungsgebieten und Aufwertungsmassnahmen soll ein zusätzliches Angebot geschaffen werden (Parkanlagen in urbanen Gebieten, Fil Bleu und Fil Vert).

Leitlinie F: Siedlungsqualität – Koexistenz Flughafen- und Siedlungsentwicklung / lärmige Verkehrswege

In der Region ist als Gegengewicht zu Aviatik und lärmigen Verkehrswegen eine hohe Siedlungsqualität im Sinne einer Koexistenz anzustreben. Insbesondere wird darauf hingewirkt, dass eine quantitative und hohe qualitative Siedlungsentwicklung in den zentralen Lagen und dynamischen Gebieten im Einflussbereich der Aviatik mittels technischem und konzeptionellem Lärmschutz ermöglicht wird.

Des Weiteren strebt die Region an, Einfluss darauf zu nehmen, ideelle und konkrete Beeinträchtigungen von Siedlung und Landschaft durch bestehende und zukünftige lärmige Verkehrswege zu minimieren.

Zudem sind innerhalb des urbanen Siedlungskontextes und im Landschaftsraum identitätsstiftende Trittsteine für die alltägliche Erholung im Umfeld von Wohnen und Arbeiten als Ausgleich zu den Belastungen der Aviatik und der lärmigen Verkehrswege zu schaffen.

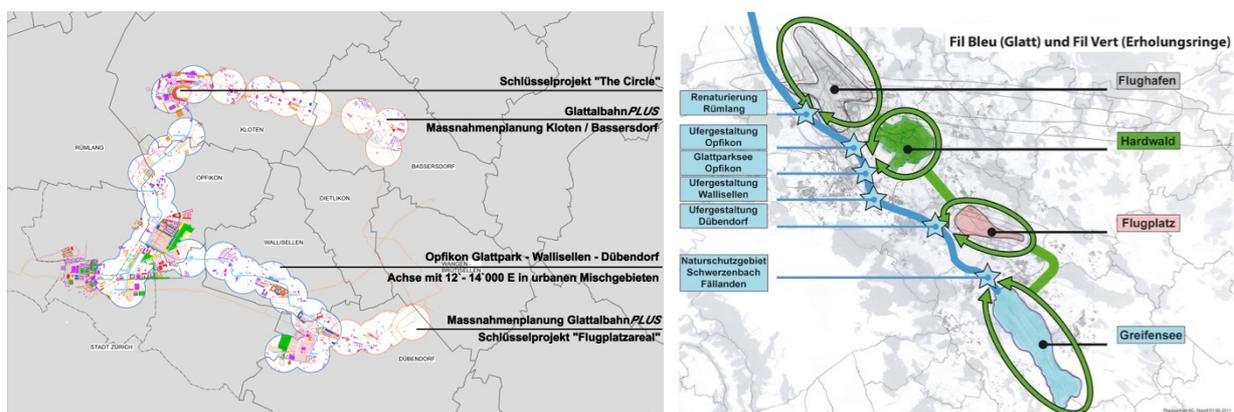


Abb. 1.2a: Fil Rouge (gemäss RegioROK 2017)

Abb. 1.2b: Fil Bleu und Fil Vert (gemäss RegioROK, 2017)

Im Sinne der Leitlinien A-F soll Neues wie Fil Rouge, Fil Bleu und Fil Vert die Netzstadt Glattal im Jahr 2030 ebenso prägen wie die historischen Ortsbilder, die Wohnquartiere an Hanglagen sowie die offene Landschaft und die bewaldeten Hügelzüge.

Im Glattal sollen möglichst einvernehmliche Lösungen angestrebt werden, was die Widerstände gegen obrigkeitliche Verfügungen abzubauen hilft.

b) Schlüsselprojekte

Mit der Umsetzung der strategischen Reserven auf dem Flugplatzareal (geplanter Innovationspark, kantonaler Gestaltungsplan, Entwurf Stand 16.11.2015, Fassung verabschiedet durch Projektoberleitung am 19.10.2015 zur Festsetzung, mit redaktionellen Anpassungen) und in der Airport-Region (Gebietsmanagement unter Federführung des Kantons, Ergebnisbericht verabschiedet durch Behördendelegation am 03.04.2017) kann das Wachstum des Glattals, als Tor zu Zürich und als Entwicklungsregion im Flughafenbereich, akzentuiert werden. Im Raum Uster Volketswil kann die regionsübergreifende Siedlungs- und Landschaftsentwicklung im oberen Glattal gemäss den Ergebnissen des Gebietsmanagements, welches unter Federführung des Kantons durchgeführt wurde, im Lead der Gemeinden koordiniert umgesetzt werden.

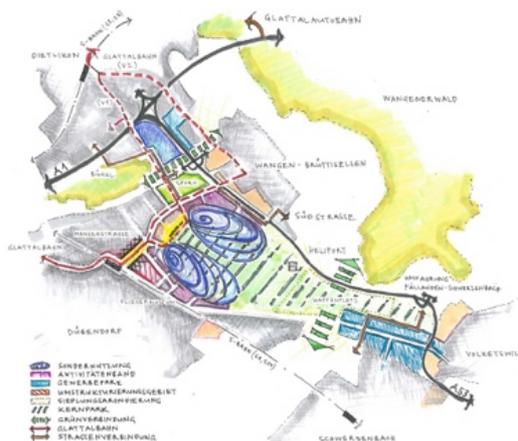


Abb. 1.2c: Schlüsselprojekt Flugplatzareal (Testplanung 2010)

Abb. 1.2d: Richtprojekt für kantonalen Gestaltungsplan Innovationspark (Entwurf, Stand 16.11.2015)



Abb. 1.2e: Schlüsselprojekt Airport-Region, First District (2015)

Abb. 1.2f: Schlüsselprojekt Airport-Region, The Circle at Zurich Airport (Projekt 2010)

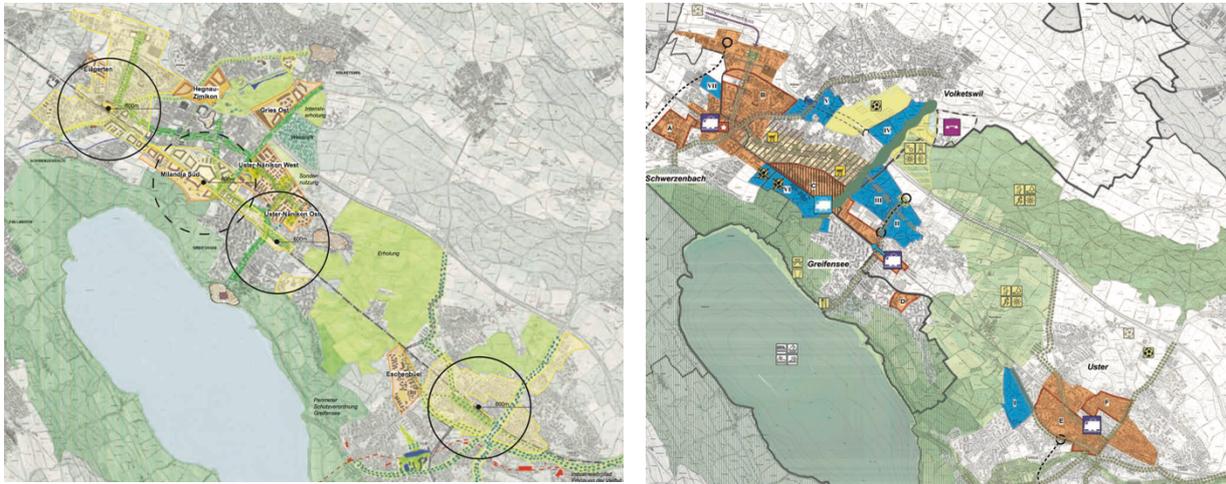


Abb. 1.2g: Schlüsselprojekt Raum Uster Volketswil, Masterplan 2050 – städtebauliches Zielbild (2013)

Abb. 1.2h: Schlüsselprojekt Raum Uster Volketswil, Masterplan 2050 – Karte zum Masterplan (2013)

c) Zielbild 2030

Die Region hat mit dem Zielbild 2030 ein statisches Zukunftsbild der erwünschten Bodennutzung erarbeitet. Mit dem Richtplan ist aufzuzeigen, wie dieses Zukunftsbild, das überdies noch die entsprechenden Funktionen resp. Nutzungsschwerpunkte im Raum darstellt, erreicht werden kann.

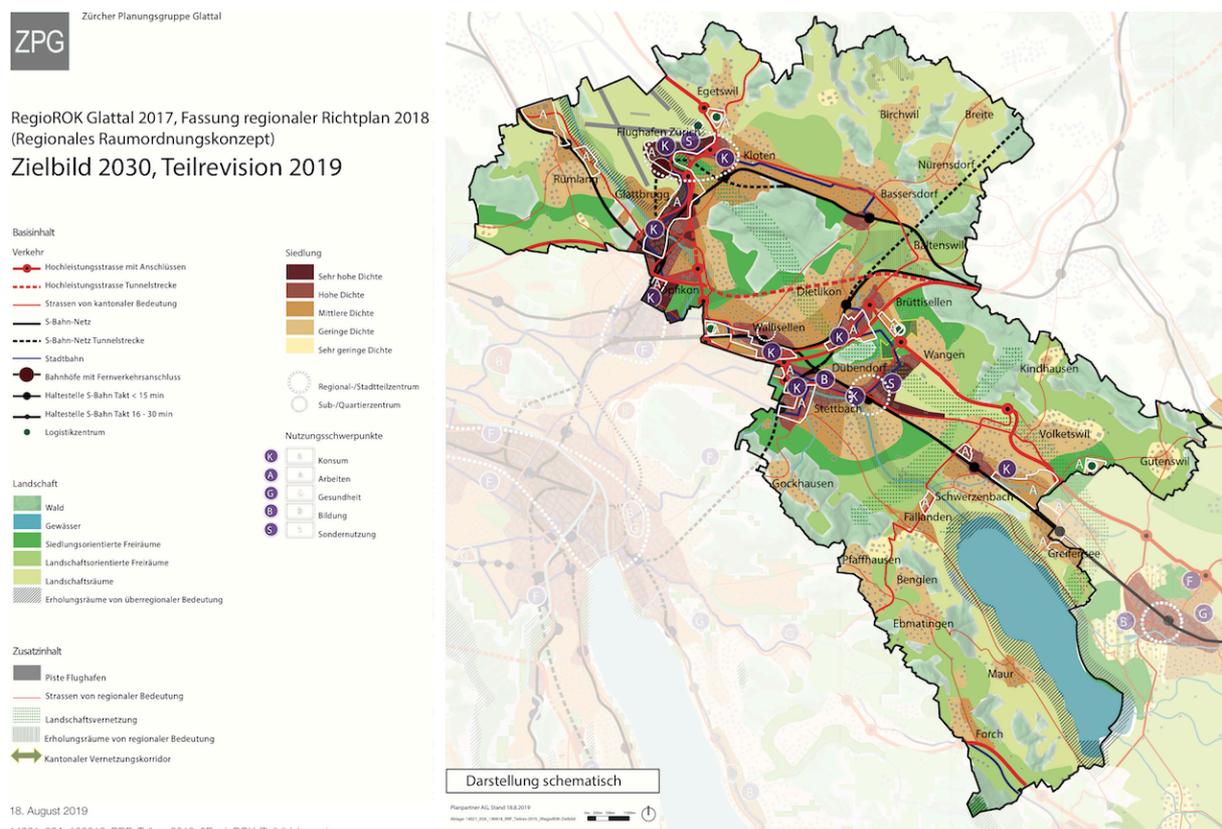


Abb. 1.2i: Zielbild 2030 (RegioROK Glattal 2017, Fassung Teilrevision 2019 des regionalen Richtplans Glattal Festsetzung regionaler Richtplan Glattal durch den Regierungsrat v. 14.2.2018 Fassung i.S. Prüfbericht ARE vom 26.10.2017 zum Festsetzungsantrag ZPG)

Gemäss dem Zielbild 2030 sollen insbesondere folgende Ziele angestrebt werden:

Siedlung:

Die 1990 eingeleitete „Entwicklung am ÖV“ mit dichten urbanen Misch- und Zentrumsnutzungen an der Glattalbahn soll weiterverfolgt und mit der GlattalbahnPLUS arrondiert werden. Hier liegen auch die Hochhausgebiete und sechs der sieben Eignungsgebiete für verkehrintensiv-e Einrichtungen. Die drei Schlüsselprojekte „Flugplatzareal Dübendorf“, „Airport-Region“ und „Raum Uster Volketswil“ sind von einzigartiger Bedeutung.

Weil die Neubaugrundstücke für mittlere bauliche Wohndichten rasch in Anspruch genommen werden und nur noch wenige Neueinzonungen zweckmässig sind, soll die bauliche Nachverdichtung an geeigneten Lagen und insbesondere in den Bahnhofgebieten gefördert werden.

In allen anderen Wohngebieten stehen die Sicherung der Qualitäten und eine moderate Nachverdichtung zur Deckung des Mehrflächenbedarfs pro Einwohner im Vordergrund. Hochwertige Gebäudehüllen, eine gute Gestaltung der Bauten und des Freiraums sowie Kapazitätsumlegungen sollen zur Optimierung der Siedlungsstruktur im Fluglärmbereich beitragen.

Eine Besonderheit im Wirtschaftsraum Zürich stellen die strategischen Reserven dar, welche für Sondernutzungen von übergeordneter Bedeutung zur Disposition stehen.

Landschaft:

Allerorts kurze Wege in die reizvolle Landschaft prägen den Lebensraum Glattal. Es gilt die Landschaft zu schonen und neue Qualitäten zu schaffen. An der Glatt sollen weitere urbane Freiräume entstehen und die Vernetzung erhöht werden (Fil Bleu). Zudem sollen die vier Erholungsringe Flughafenrand, Hardwald, Flugplatzareal und Greifensee weiterentwickelt und für den Langsamverkehr verbunden werden (Fil Vert).

Verkehr:

Bis 2030 wird das Mobilitätsverhalten urbaner. Trotz Netzergänzungen werden MIV und ÖV stark ausgelastet bleiben:

- Der Mehrverkehr ist hauptsächlich mit ÖV zu bewältigen (gemäss Modalsplitziel regionales Gesamtverkehrskonzept Flughafen und Glattal, rGVK).
- Der ÖV wird dank GlattalbahnPLUS, Busbeschleunigung und Aufwertung der Umsteigebahnhöfe deutlich verbessert.
- Die MIV-Netzergänzungen (Glattalautobahn) erlauben ein tragfähiges Strassennetz.
- Die siedlungsgerechte Gestaltung der Strassenräume wertet die Ortsdurchfahrten auf. Dem Langsamverkehr wird eine höhere Bedeutung beigemessen.

Fazit:

Neues wie Fil Rouge, Fil Bleu und Fil Vert prägen die Netzstadt Glattal im Jahr 2030 ebenso wie die historischen Ortsbilder und die Wohnquartiere in Hanglage sowie die offene Landschaft und die bewaldeten Hügelzüge.

1.3 Massnahmen

a) Region

- Die Region lässt sich in ihrem Handeln von den regionalen Leitlinien und dem regionalen Raumordnungskonzept leiten und handelt danach.

b) Gemeinden

- Die Gemeinden überprüfen ihre Richt- und Nutzungsplanung und passen sie den Absichten der regionalen Leitlinien und des regionalen Raumordnungskonzeptes an.

2 Siedlung

2.5 Gebiet mit Nutzungsvorgaben

2.5.1 Ziele

In den Gebieten mit Nutzungsvorgaben soll die Nutzung des Siedlungsgebietes näher geordnet und bestimmt werden.

Wo keine Vorgaben für das Siedlungsgebiet gemacht werden, sind alle Nutzungen zulässig; zumeist wird dort mit der Nutzung Wohnen zu rechnen sein.

a) Arbeitsplatzgebiete

Das Glattal soll als dynamischer Arbeitsplatzstandort weiterentwickelt werden.

Den vorhandenen und potenziell zusätzlichen Flächenreserven der Wachstumsregion Glattal kommt eine zentrale Bedeutung innerhalb des Metropolitanraums Zürich zu. Zur Sicherung der Lebensqualität ist die Gestaltung und qualitätsorientierte Weiterentwicklung der Arbeitsplatz- und Konsumschwerpunkte ein Muss. Zudem gilt es auch Massnahmen zur Erhaltung der regionalen Versorgung zu ergreifen, weil diverse Branchen einem Verdrängungsdruck ausgesetzt sind wegen der überdurchschnittlichen Kaufkraft urbaner Nutzungen.

b) Mischgebiete

Mischgebiete eignen sich für eine Mischung der Nutzungen „Wohnen“ und „Arbeiten“. In den bezeichneten Gebieten ist die Mischung der Nutzungen langfristig zu sichern.

Gebiete gelten als gemischt genutzt, wenn sie gesamthaft die in den einzelnen Festlegungen genannten minimalen Wohn- bzw. Arbeitsanteile erfüllen. Zur Entlastung der übrigen Lagen können einzelne Nutzungen auch an geeigneten Lagen konzentriert werden – die räumliche Anordnung der Nutzungsanteile innerhalb der jeweiligen Gebiete ist frei.

c) Gebiete für öffentliche Bauten und Anlagen

Die Versorgung mit öffentlichen Einrichtungen insbesondere in den Bereichen Bildung und Forschung, Kultur, Sport sowie weitere öffentliche Dienstleistungen, leistet einen wichtigen Beitrag für die gesellschaftliche und wirtschaftliche Prosperität und damit zur Standortqualität der Region. Zudem werden mit der Planung und Realisierung entsprechender Bauten und Anlagen wesentliche Impulse für die Entwicklung von Siedlungsstruktur und -qualität gesetzt. Die Planung solcher Vorhaben hat sich deshalb an den Grundsätzen der erwünschten räumlichen Entwicklung zu orientieren.

Gebiete für öffentliche Bauten und Anlagen sichern genügend grosse, zusammenhängende und gut erschlossene Flächen für den Bestand oder die langfristige Ansiedelung von überkommunalen öffentlichen Bauten und Anlagen.

d) Gebiete für verkehrsintensive Einrichtungen

Verkehrsintensive Einrichtungen (VE) sind in Pt. 4.5.1 lit. a) des kantonalen Richtplans definiert.

Sie werden zur besseren Abstimmung mit dem Verkehr dorthin gelenkt, wo die nachfolgenden Voraussetzungen für Einkaufs- und Freizeitgrossanlagen erfüllt sind:

- Befriedigung eines grossen Besucher- und Kundenpotenzials
- Sehr gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr, genügende Kapazitäten für den motorisierten Individualverkehr

- Konzentration der Konsum- und Erholungseinrichtungen in attraktiv konzipierten und gestaltet Zentrums- und Einkaufsgebieten

Mit der positiven Ausscheidung von solchen Eignungsgebieten für Verkauf und / oder Event sollen die übrigen Gebiete vom Druck von verkehrsintensiven Einrichtungen entlastet werden.

2.5.2 Karteneinträge

a) Arbeitsplatzgebiete

Arbeitsplatzgebiete von regionaler Bedeutung sind:

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
1	Industrie- / Gewerbegebiet Grindel, Bassersdorf	<p>Bestehendes Industrie- / Gewerbegebiet mit Kapazitätsreserven</p> <p>Die Potenziale aus der dezentralisierten Bahnhofstruktur (Bahnhof Bassersdorf, geplante GlattalBahn-Station Dorfnest) sind auszuschöpfen.</p> <p>Die Siedlungsentwicklung ist auf die GlattalBahnPLUS abzustimmen; städtebauliche Aufwertung entlang des zukünftigen Trassees</p> <p>Integration der Bahnbauten (Streckenausbau)</p> <p>Eine Differenzierung des Gebietes nach Nutzungsverteilung in Misch- und Arbeitsplatzgebiet ist zu prüfen.</p>	KRP: Erweiterung GlattalBahn (Kap. 4.3 Nr. 11)
2	Industrie- / Gewerbegebiete längs der Neuen Winterthurerstrasse, Gebiet Dietlikon Süd und südlich der Autobahn, Dietlikon / Wallisellen	<p>Bestehende Industrie- / Gewerbegebiete mit Kapazitätsreserven</p> <p>Das Trassee der GlattalBahnPLUS ist zu sichern.</p> <p>Keine Wohnnutzung, ausgenommen Hotels als Sonderwohnen.</p>	<p>KRP: Erweiterung GlattalBahn und Verlängerung Tramlinie Schwamendingen – Altried – Dietlikon (Kap. 4.3 Nr. 11 und Nr. 12)</p> <p>VE-Gebiet (vgl. Kap. 2.5 Nr. 35)</p>
3	Industriegebiet Fällanden, Fällanden	<p>Bestehendes Industrie- / Gewerbegebiet mit Kapazitätsreserven</p> <p>Eine Differenzierung des Gebietes nach Nutzungsverteilung in Misch- und Arbeitsplatzgebiet ist zu prüfen.</p>	
4	Industriegebiet Bruggacher, Fällanden	<p>Bestehendes Industrie- / Gewerbegebiet mit Kapazitätsreserven</p> <p>Eine Differenzierung des Gebietes nach Nutzungsverteilung in Misch- und Arbeitsplatzgebiet ist zu prüfen.</p>	

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
5	Gebiet Langacher, Greifensee	Bestehendes Industrie- / Gewerbegebiet mit Kapazitätsreserven Keine Wohnnutzung	Koordination mit benachbartem Arbeitsplatzgebiet in der Region Oberland.
6	Kasernenareal, Kloten	Bestehendes Armeegelände mit Entwicklungspotenzialen flughafenaffine Nutzungen (Gewerbe, Dienstleistungen, Logistik, Sport-Cluster etc.) Ausschluss von Verkaufsnutzungen Keine Wohnnutzung	Sachplan Militär
7	Glattpark West, Opfikon	Bestehendes Gewerbegebiet mit Umnutzungspotenzial und Kapazitätsreserven Keine Wohnnutzung	
8	Industriegebiet Riedmatt, Rümlang	Bestehendes Industrie- / Gewerbegebiet mit Kapazitätsreserven primäre Nutzungseignung: Industrie, Gewerbe, Logistik; sekundäre Nutzungseignung: Dienstleistung, Verkauf Der Einzugsbereich der S-Bahnstation Rümlang ist mit städtebaulichen Massnahmen zu fördern; die Fuss- und Velowegbindung ist zu verbessern. Glattrenaturierung / geplante Pistenverlängerung: Der Glattraum ist aufzuwerten. Keine Wohnnutzung	SIL (2015); im SIL-Perimeter gelten die regionalen Festlegungen nur für Nebenanlagen Anhörung BAZL (Art. 37m Abs. 2 LFG)
9	Industriegebiet Hofwisen, Rümlang	Bestehendes Industrie- / Gewerbegebiet mit Kapazitätsreserven Der Einzugsbereich der S-Bahnstation Rümlang ist mit städtebaulichen Massnahmen zu fördern; die Fuss- und Velowegbindung ist zu verbessern. Keine Wohnnutzung, ausgenommen Hotels als Sonderwohnen	
10	Zentrum / Schmidbreiten Schmidbreite , Rümlang	Bestehendes Industrie- / Gewerbegebiet mit Kapazitätsreserven Städtebauliche Aufwertung Übergang Bahnhof zu Dorfkern und Industriegebiet Keine Wohnnutzung	
11	Arbeitsplatzgebiet Eichtel, Schwerzenbach	Bestehendes Industrie- / Gewerbegebiet Die Fuss- und Velowegbin-	

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
		<p>dung an die S-Bahnstation Schwerzenbach ist zu verbessern.</p> <p>Die anstehenden Verkehrsprobleme sind einer Lösung zuzuführen.</p> <p>Keine Wohnnutzung</p>	
12	Industriegebiete Zürcherstrasse, Volketswil	<p>Bestehendes Industrie- / Gewerbegebiet</p> <p>Eignung für Industrie, Gewerbe, Handel und Logistik.</p> <p>Der Einzugsbereich der S-Bahnstation Schwerzenbach ist mit städtebaulichen Massnahmen zu fördern; die Fuss- und Radweganbindung ist zu verbessern und mit der Nachbargemeinde zu koordinieren.</p> <p>Die anstehenden Verkehrsprobleme sind einer Lösung zuzuführen.</p> <p>Keine Wohnnutzung</p>	
13	Industriegebiet Hard, Volketswil	<p>Bestehendes Industrie- / Gewerbegebiet mit Kapazitätsreserven</p> <p>Eignung für Industrie, Gewerbe und Logistik, Ausschluss von Handels-, Dienstleistungs- und Verkaufsnutzung.</p> <p>Berücksichtigung / Koordination Fil Vert bei Fixierung Streckenverlauf</p> <p>Keine Wohnnutzung</p>	
14	Industriegebiet Brunnenstrasse, Volketswil	<p>Bestehendes Industrie- / Gewerbegebiet mit Verdichtungspotenzial</p> <p>Eignung für Industrie, Gewerbe, Handel, Dienstleistung und Logistik.</p> <p>Keine Wohnnutzung</p>	
15	Industriegebiet Greifenseestrasse, Volketswil	<p>Bestehendes Industrie- / Gewerbegebiet mit Verdichtungspotenzial</p> <p>Eignung für Industrie, Gewerbe, Handel und Logistik.</p> <p>Keine Wohnnutzung</p>	
16	Gebiet Grossrietstrasse / Bahngleise / Guntenbach, Volketswil	<p>Bestehendes Industrie- / Gewerbegebiet mit Verdichtungspotenzial</p> <p>Sicherung ökologischer Trittstein für Vernetzung vom Wildtierkorridor über A53 (Landschaftsver-</p>	

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
		bindung) bis zum Greifensee Guntenbach aufwerten Keine Wohnnutzung	
17	Gebiet Hertistrasse (Aubrug) / Birgi, Wallisellen	Bestehendes Industrie- / Gewerbegebiet mit Kapazitätsreserven (bestehende Arbeitszonen) primäre Nutzungseignung: Industrie, Gewerbe, Logistik; sekundäre Nutzungseignung: Dienstleistung Der Stationsbereich der Glattalbahn ist entwicklungsplanerisch / städtebaulich zu fördern. Keine Wohnnutzung	
18	Gebiet Weststrasse (Stierriet), Wallisellen	potenzielles Entwicklungsgebiet (Reservezone Herti West) Keine Wohnnutzung	
19	Gebiet Mitte (Blumenmarkt), Wangen-Brüttisellen	Bestehendes Industrie- / Gewerbegebiet (bestehende Arbeitszonen / Blumenmarkt) mit Entwicklungspotenzialen (Reservezone) Mit Landschaftsverbindung und Vernetzungskorridor zu koordinieren. Keine Wohnnutzung	

Abkürzungen

SIL: Sachplan Infrastruktur Luftfahrt
KRP: kantonaler Richtplan

b) Mischgebiete

Mischgebiete von regionaler Bedeutung sind:

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
20	Bahnhofgebiet Bassersdorf Süd, Bassersdorf	Bestehendes Siedlungsgebiet mit Verdichtungspotenzialen Städtebauliche Aufwertung und Verdichtung am Bahnhof Gemischte Zonen und dichtere Wohnzonen sind zu prüfen.	
21	Bahnhofgebiet Dietlikon Süd / Brüttisellen Brüttisellerstrasse, Zürichstrasse, Brüttisellen und Haldenstrasse, Dietlikon / Wangen-Brüttisellen	Bestehendes Mischgebiet mit Verdichtungspotenzialen Städtebauliche Aufwertung und Verdichtung am Bahnhof (multimodaler Umsteigeknoten) und entlang der Hauptachse (Neue Winterthurerstrasse / Zürichstrasse) Gemischte Zonen und dichtere Wohnzonen sind zu prüfen.	KRP: Erweiterung Glattalbahn (Kap. 4.3 Nr. 11)

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
21a	Gebiet Bleiki, Dietlikon	<p>Transformationsgebiet</p> <p>Im Bahnhofumfeld für urbane Mischnutzung geeignet</p> <p>Für Wohnnutzung ist der Bedarf an Lärmschutzmassnahmen gegenüber bestehenden und neuen Infrastrukturgrossprojekten im Rahmen der Nutzungsplanung zu prüfen.</p>	<p>KRP: Neubau Glattalautobahn (Kap. 4.2 Nr. 22)</p> <p>KRP: Verzweigung Kloten-Dorfnest / Dietlikon–Winterthur (Brüttenertunnel) (Kap. 4.3 Nr. 27a)</p>
22	Gebiet Giessen-Ost / östlich Empa, Dübendorf	<p>Bestehendes Mischgebiet, teilweise mit Verdichtungspotenzialen</p> <p>Die bedeutenden Hauptstrassenzüge Überlandstrasse und Ringstrasse sind städtebaulich aufzuwerten.</p> <p>Der Glattlauf ist als Erholungsgebiet aufzuwerten.</p> <p>Gemischte Zonen und dichtere Wohnzonen sind zu prüfen.</p>	Zentrumsgebiet (vgl. Kap. 2.2 Nr. 8)
23	Gebiet Zürichstrasse / Neugutstrasse, Dübendorf	<p>Bestehendes Mischgebiet, teilweise mit Verdichtungspotenzialen</p> <p>Diesem Mischgebiet kommt die Aufgabe zu, das historische Regionalzentrum Dübendorf und das neue Zentrumsgebiet Hochbord miteinander zu verbinden.</p> <p>Die Strassenzüge sind städtebaulich aufzuwerten.</p> <p>Gemischte Zonen und dichtere Wohnzonen sind zu prüfen.</p> <p>Der Glattlauf ist als Erholungsgebiet aufzuwerten.</p>	Zentrumsgebiet (vgl. Kap. 2.2 Nr. 8)
24	Gebiet Huebwisstrasse / Unterdorfwäg, Fällanden	<p>Urbane Mischnutzung</p> <p>Fällander Dorfbach aufwerten</p>	
25	Gebiet Mülächer, Kloten	<p>Transformationsgebiet</p> <p>Urbane Mischnutzung ist zu prüfen; für Wohnnutzungen sind Lärmschutzmassnahmen im Rahmen der Nutzungsplanung vorzusehen (z.B. den Mindestwohnanteil innerhalb des Gebiets jedoch ausserhalb der AGL sichern)</p> <p>Städtebauliche Aufwertung</p> <p>Übergang Bahnhof- zu Industriegebiet</p>	<p>KRP (Lage teilweise innerhalb AGL)</p> <p>KRP: Erweiterung Glattalbahnen (Kap. 4.3 Nr. 11)</p>
26	Gebiet Steinackerstrasse, Kloten	<p>Transformationsgebiet</p> <p>Urbane Mischnutzung ist zu prüfen; für Wohnnutzungen sind</p>	<p>KRP (Lage teilweise innerhalb AGL)</p> <p>KRP: Erweiterung Glattalbahnen</p>

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
		<p>Lärmschutzmassnahmen im Rahmen der Nutzungsplanung vorzusehen (z.B. den Mindestwohnanteil innerhalb des Gebiets jedoch ausserhalb der AGL sichern)</p> <p>Die Potenziale aus der dezentralisierten Bahnhofstruktur (geplante Glattalbahnhof-Stationen) sind auszuschöpfen.</p> <p>Die Siedlungsentwicklung ist auf die GlattalbahnhofPLUS abzustimmen; städtebauliche Aufwertung entlang des zukünftigen Trassees</p> <p>Integration der Bahnbauten (Streckenausbau)</p>	(Kap. 4.3 Nr. 11)
27	Gebiet Schaffhauserstrasse sowie Rohr- / Wallisellerstrasse zwischen Autobahn und Bahngeleisen (Glattbrugg), Kloten / Opfikon	<p>Transformationsgebiet</p> <p>Verdichtung mit Gewerbenutzung, da mit Wohnnutzung aufgrund des Fluglärms nicht verdichtet werden kann.</p>	KRP: Erweiterung Glattalbahnhof (Kap. 4.3 Nr. 11)
28	Glattpark Süd, Opfikon	<p>Geplantes Mischgebiet</p> <p>Urbane Mischnutzung prüfen; für Wohnnutzung ist der Bedarf an Lärmschutzmassnahmen im Rahmen der Nutzungsplanung zu prüfen</p>	
28a	Zentrum / Schmidbreiten, Rüm- lang	<p>Bestehendes Wohn- und Gewerbegebiet mit Kapazitätsreserven</p> <p>Städtebauliche Aufwertung Übergang Bahnhof zu Dorfkern und Industriegebiet</p> <p>Mit der BZO ist zu regeln, dass im Rahmen des Verdichtungsprozesses keine zusätzlichen Wohnnutzungspotenziale entstehen.</p>	KRP (Lage innerhalb AGL)
29	Bahnhofgebiet Schwerzenbach, Schwerzenbach / Volketswil	<p>Bestehendes Mischgebiet</p> <p>Gemischte oder Wohnnutzungen prüfen</p> <p>Längs der Bahnlinie Fuss- und Veloverbindungen zur S-Bahn verbessern</p> <p>Anstehende Verkehrsprobleme einer Lösung zuführen</p>	Zentrumsgebiet (vgl. Kap. 2.2 Nr. 9)
30	Gebiet Bahnstrasse, Schwerzenbach	<p>Bestehendes Gewerbegebiet mit Potenzial für Mischnutzung</p> <p>Gemischte oder Wohnnutzungen prüfen</p>	privater Gestaltungsplan Bahnstrasse 23 und 25 Zentrumsgebiet (vgl. Kap. 2.2 Nr. 9)

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
		Längs der Bahnlinie Fuss- und Veloverbindungen zur S-Bahn verbessern Anstehende Verkehrsprobleme einer Lösung zuführen	
31	Gebiet Höh / Zimikon, Volketswil	Bestehendes Mischgebiet, mit Entwicklungspotenzial (Reservezone) Anstehende Verkehrsprobleme einer Lösung zuführen	Gebietsrahmenplan / Gestaltungsplan für Teilgebiet
32	Bandstock, Wangen-Brüttisellen	Geplantes Mischgebiet Städtebauliche Aufwertung Übergang Dorfkern Wangen und Innovationspark Flugplatzareal	
33	Gebiet Mitte (Neuwisen), Wangen-Brüttisellen	Geplantes Mischgebiet Übergangsbereich von Wohnen zu Arbeiten mit Reserven für grossteilige Nutzerstrukturen	

Abkürzungen

KRP: kantonaler Richtplan

c) Gebiete für öffentliche Bauten und Anlagen

Gebiete für öffentliche Bauten und Anlagen von regionaler Bedeutung sind:

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
34	Gebiet Empa / Eawag, Dübendorf	Bestehende Materialprüfungs- und Forschungseinrichtungen Gebiet mit Eignung für weitere öffentliche Bauten und Anlagen	kantonales Zentrumsgebiet

Abkürzungen

Empa: Eidgenössische Materialprüfanstalt

Eawag: Eidgenössische Anstalt für Wasserversorgung, Abwasserreinigung und Gewässerschutz

d) Gebiete für verkehrsintensive Einrichtungen

Gebiete für verkehrsintensive Einrichtungen von regionaler Bedeutung sind:

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
35	Zentrum Dietlikon Süd, Dietlikon	Eignungsgebiet VE-Verkauf und VE-Event Bestehendes Einkaufsgebiet qualitativ aufwerten (differenzierte Nutzung und Freiraumgestaltung) Förderung ÖV-Erschliessung (Eigentrossierung, geplante Haltestelle Glattalbahnen integrieren) zur Verbesserung des Modalsplits; MIV-Führung optimieren	KRP: Erweiterung Glattalbahnen und Verlängerung Tramlinie Schwamendingen-Altried – Dietlikon (Kap. 4.3 Nr. 11 und Nr. 12) Arbeitsplatzgebiet (vgl. Kap. 2.5 Nr. 2)
36	Hochbord, Dübendorf	Eignungsgebiet VE-Verkauf Bestehendes Einkaufsgebiet qualitativ aufwerten (urbane Mischnutzung, Freiraumgestaltung). Massnahmenplanung zur Verbesserung des Modalsplits	kant. Zentrumsgebiet mit reg. Differenzierung
37	„The Circle“, Kloten	Eignungsgebiet VE-Verkauf und VE-Event Bestehendes Einkaufsgebiet (Flughafenshopping land- und luftseitig), mit Eventeinrichtungen; Ausbau in Ausführung Für „The Circle“ bimodaler ÖV-Anteil von mindestens 50%	SIL (2015); im SIL-Perimeter gelten die regionalen Festlegungen nur für Nebenanlagen Anhörung BAZL (Art. 37m Abs. 2 LFG) kant. Zentrumsgebiet mit reg. Differenzierung
38	Bäuler, Opfikon / Rümlang	Eignungsgebiet VE-Verkauf und VE-Event Neues Einkaufsgebiet hoher Qualität (vielfältige Konsum- und Arbeitsnutzungen, attraktive Freiraumgestaltung mit hochwertigem Erholungsbereich an der Glatt – erhöhte gestalterische Anforderungen an den Aussenraum bis zum Naherholungsraum Glatt) ÖV- und Langsamsverkehrs-(LV)-Anteil von gesamthaft mindestens 50%	kant. Zentrumsgebiet mit reg. Differenzierung
39	Industrie, Volketswil	Eignungsgebiet VE-Verkauf Einkaufsgebiet qualitativ aufwerten (urbane Mischnutzung, Freiraumgestaltung) Förderung ÖV-Erschliessung zur Verbesserung des Modalsplits, MIV-Führung optimieren Langfristig ist die Nutzung mit	

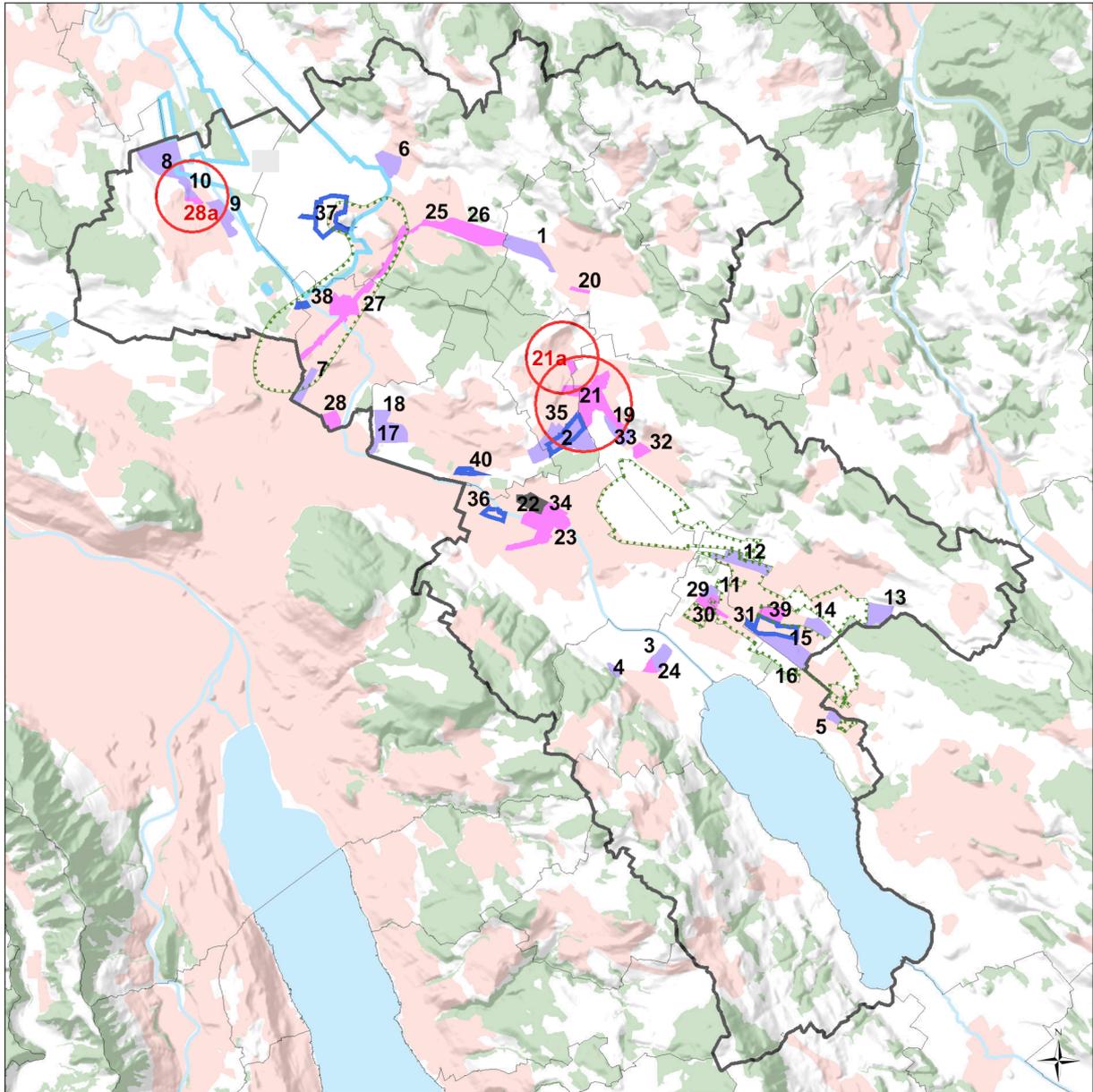
Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
		der ÖV-Strategie (Szenarien „GlattalBahn-Achse“ oder „Bus-Stadt eigentrassiert“) abzustimmen.	
40	Gebiet Glattzentrum, Wallisellen	Eignungsgebiet VE-Verkauf und VE-Event Bestehendes Einkaufsgebiet qualitativ sichern (urbane Mischnutzung Glatt und Richti) und aufwerten (Freiraumgestaltung, Anbindung an Fil Bleu) Massnahmenplanung zur Verbesserung des Modalsplits	kant. Zentrumsgebiet mit reg. Differenzierung

Abkürzungen

KRP: kantonaler Richtplan

VE: Verkehrsintensive Einrichtung

LFG: Bundesgesetz über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz)



Gebiete mit Nutzungsvorgaben

Kantonaler Inhalt

- Siedlungsgebiet
- Wald
- Flughafenperimeter bestehend

Regionaler Inhalt

- Arbeitsplatzgebiet
- Mischgebiet
- Gebiet für öffentliche Bauten und Anlagen
- Gebiet für verkehrssensitive Nutzung

Hinweis

- Gebietsplanungen Stand 2015 (Airport Region, Flugplatzareal, Masterplan Uster/Volketswil)

14021_05A_190924_RRP_Teilkartend, 16.09.2019

Abb. 2.5: Übersicht Karteneinträge

2.5.3 Massnahmen

Allgemein:

Die Arbeitsplatz- und Mischgebiete sowie die Gebiete für öffentliche Bauten und Anlagen und die Gebiete für verkehrsintensive Einrichtungen sollen vorzugsweise mittels Gebietsrahmenplanung (auch Entwicklungsplan, Leitbild, Masterplan genannt) zukunftstauglich strukturiert werden. Der nicht behörden- und eigentümerverbindliche Gebietsrahmenplan zeigt auf, welche Massnahmen zu ergreifen sind und wie sie – zweckmässigerweise mit dem jeweils weichsten Mittel – umgesetzt werden können.

Arbeitsplatzgebiete:

a) Region

- Die Region unterstützt die Entwicklung der Arbeitsgebiete und gibt Anstösse zu den nötigen planerischen Vorkehrungen.
- Die Region stellt die regionale Arbeitszonenbewirtschaftung gemäss Art. 30a Abs. 2 RPV sicher und sorgt damit für eine haushälterische Nutzung der Arbeitszonen.

b) Gemeinden

- Die Gemeinden scheiden die nötigen Zonen aus und differenzieren die Nutzweise.
- In der Nutzungsplanung sind Arbeitsplatzgebiete mit Industrie- und Gewerbezone umzusetzen.
- Dienstleistungen dürfen zugelassen werden, wenn:
 - die öffentliche Verkehrserschliessung in dem Gebiet der Güteklasse C oder besser entspricht
 - genügend Kapazität zur Erschliessung mit dem Individualverkehr
- Für emissionsintensive Logistik- und Industrietätigkeiten sowie grossflächige Intensivlandwirtschaft sind Eignungsgebiete auszuscheiden.
- In der Nutzungsplanung sind Einkaufs- und Freizeitgrossanlagen, welche über den verkehrsrelevanten Schwellenwerten gemäss Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) liegen, auszuschliessen, sofern diese ausserhalb eines regionalen Gebietes für verkehrsintensive Nutzung liegen.

Mischgebiete:

a) Region

- -.-

b) Gemeinden

- Mischgebiete führen in der Regel zu einer örtlich differenzierten Zonierung mit Wohnzonen mit Gewerbeerleichterungen oder anderen Mischzonen.
- Die Gemeinden sichern in den Mischgebieten nutzungsplanerisch je mind. 25 % der Gesamtnutzflächen für Wohnen bzw. Arbeiten. Von Mindestwohnanteil ausgenommen sind Gebiete mit starker Fluglärmbelastung.

Gebiete für öffentliche Bauten und Anlagen:

a) Region

- Die Region unterstützt die Entwicklung der Gebiete für öffentliche Bauten und Anlagen und gibt Anstösse zu den nötigen planerischen Vorkehrungen.

b) Gemeinden

- Die Gemeinden schaffen die nutzungsplanerischen Voraussetzungen.
- In der Nutzungsplanung sind Einkaufs- und Freizeitgrossanlagen, welche über den verkehrsrelevanten Schwellenwerten gemäss Verordnung über die Umweltverträglichkeits-

prüfung (UVPV) liegen, auszuschliessen, sofern diese ausserhalb eines regionalen Gebietes für verkehrsintensive Nutzung liegen.

Gebiete für verkehrsintensive Einrichtungen:

a) Region

- Die Region unterstützt die Strukturierung der Gebiete für verkehrsintensive Einrichtungen und gibt Anstösse zu den nötigen planerischen Vorkehrungen.
- Gestaltungspläne für verkehrsintensive Einzelobjekte oder Anlagen ausserhalb eines Eignungsgebietes sind nur mit Zustimmung der ZPG zulässig.

b) Gemeinden

- Die Gemeinden präzisieren die Abgrenzungen der VE-Gebiete und legen diese in der Bau- und Zonenordnung fest.
- In den übrigen Gebieten sind der Gestaltungsplanvorbehalt samt den Anforderungen an eine verkehrsintensive Einrichtung mit Gestaltungsplan festzulegen.

2.6 Anzustrebende bauliche Dichte

2.6.1 Ziele

Gemäss dem regionalen Raumordnungskonzept werden die kantonalen Handlungsräume hinsichtlich der angestrebten Dichten mit regionalen Dichtestufen (Einwohner + Beschäftigte = Köpfe) differenziert. Diese Dichtestufen (Belegungsdichte) ergänzen die bisherigen Festlegungen „niedrige“ und „hohe bauliche Dichte“, welche städtebauliche Anforderungen umschreiben.

Die Siedlungsentwicklung soll künftig noch konsequenter auf diejenigen Lagen ausgerichtet werden, die mit dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr bestens erschlossen sind. An diesen Lagen sollen eine bauliche Entwicklung und Verdichtung mit hohen baulichen Dichten und urbanen Strukturen gefördert werden.

Umgekehrt hat sich die Bebauung insbesondere an landschaftlich empfindlichen (Hang-)Lagen und Siedlungsrändern mit Rücksicht auf das Orts- und Landschaftsbild gut einzufügen.

Die bauliche Verdichtung soll im Sinne der Leitlinie F „Koexistenz Flughafen- / Siedlungsentwicklung / lärmige Verkehrswege“ ausserhalb und auch innerhalb der Abgrenzungslinie (AGL) stattfinden. Mit dem Richtplaneintrag für die Gebiete mit besonderem Handlungsbedarf bezüglich Sanierung und Aufwertung von Wohnbauten bekennt sich die Region zu Quartiererneuerung / -entwicklung sowie der Weiterentwicklung / Umformung der städtebaulichen Erscheinung der Gebiete zugunsten einer höheren Siedlungsqualität und Aufwertung der städtebaulichen Räume.

2.6.2 Karteneinträge

In der Richtplankarte werden die Gebiete mit niedriger baulicher Dichte und hoher baulicher Dichte bezeichnet. Das nicht speziell bezeichnete Siedlungsgebiet soll in der Regel eine mittlere städtebauliche Körnung aufweisen.

Gebiete niedriger und hoher baulicher Dichte:

a) *Gebiete niedriger baulicher Dichte*

Die Festlegung ist eine Anweisung an die Gemeinden, die Nutzungsplanung so zu halten, dass Bebauungen entstehen, die in besonderem Mass auf das Orts- und Landschaftsbild Rücksicht nehmen. Im Einzelnen sollen dabei folgende Richtlinien beachtet werden:

- Beschränkung der Gebäudehöhe und Geschoszzahlen auf zwei Vollgeschosse
- Beschränkung der Gebäudelänge (Richtwert: ca. 25 m)
- Sicherung ausreichender Gebäudeabstände
- Sicherstellung einer guten Durchgrünung der Quartiere
- Gut gestaltete Siedlungsränder.

Wo es zur Sicherstellung einer sich gut ins Orts- und Landschaftsbild einfügenden Überbauung nötig ist, kann die Minimalausnützung gemäss § 49a PBG unterschritten werden. Je nach Verhältnissen können auch Kernzonen oder Quartiererhaltungszonen mit entsprechenden sichernden Vorschriften erlassen werden.

Gebiete niedriger baulicher Dichte (Empfehlung, keine Pflicht zur Unterschreitung der baulichen Dichte gemäss § 49a PBG) von regionaler Bedeutung sind:

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
1	Gebiet Grund, Dietlikon	Gebiet mit besonderen landschaftlichen Qualitäten: Übergang zum Landschaftsförderungsgebiet Hardwald, Durchgrünung der Siedlungsstruktur.	
2	Gebiete Lätten und Aspenrain, Dietlikon	Gebiet mit besonderen landschaftlichen Qualitäten: Übergang zum Landschaftsförderungsgebiet Hardwald, Durchgrünung der Siedlungsstruktur.	
3	Gebiet Langwil / Langstuck in Gockhausen, Dübendorf	Gebiet mit besonderen landschaftlichen Qualitäten: Durchgrünung der Siedlungsstruktur.	
4	Siedlungsgebiet in der Greifensee-Schutzzone und Gebiet Hopfen / Rain , Fällanden	Gebiet mit besonderen landschaftlichen Qualitäten: Übergang zum Greifenseeschutzgebiet.	
5	Gebiet Oberer Egger, Fällanden	Gebiet mit besonderen landschaftlichen Qualitäten: Übergang zum kant. Landschaftsförderungsgebiet und zum Vernetzungskorridor.	
6	Gebiet Pfaffenstein / Sängglen Lehzelg , Fällanden	Gebiet mit besonderen landschaftlichen und architektonischen Qualitäten: Übergang zum reg. Landschaftsförderungsgebiet und zum Vernetzungskorridor.	
7	Rand der Überbauung gegen den See im Sandacher, Greifensee	Gebiet mit besonderen landschaftlichen Qualitäten: Übergang zum Landschaftsförderungsgebiet bzw. zur offenen	

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
		Landschaft und dem Greifensee.	
8	Hof bis Wildsberg, Greifensee	Gebiet mit besonderen landschaftlichen Qualitäten: Übergang zum Landschaftsförderungsgebiet bzw. zur offenen Landschaft und dem Greifensee.	
9	Gebiet Freienberg, Kloten	Gebiet mit besonderen landschaftlichen Qualitäten: Übergang zum Landschaftsförderungsgebiet bzw. zur offenen Landschaft.	
10	Gebiet südlich Wassberg in Aesch, Maur	Gebiet mit besonderen landschaftlichen Qualitäten: Durchgrünung der Siedlungsstruktur; zugunsten des regionalen Aussichtspunktes empfehlen sich massvolle Gesamtgebäudehöhen.	
11	Waldnahe Lagen in Binz, Maur	Gebiet mit besonderen landschaftlichen Qualitäten: Übergang zum Wald und zum Passübergang nach Zollikerberg.	
12	Siedlungsgebiet Chilenacher und Tiergärtli, Greifenseeschutzgebiet, Maur	Gebiet mit besonderen landschaftlichen Qualitäten; Übergang zum Greifenseeschutzgebiet.	
13	Gebiet Hubrain / Halden, Maur	Gebiet mit besonderen landschaftlichen Qualitäten: Durchgrünung der Siedlungsstruktur; Übergang zum reg. Landschaftsförderungsgebiet und Nähe zum Greifenseeschutzgebiet.	
14	Siedlungsgebiet südöstlich des Ortskerns Opfikon, Opfikon	Gebiet mit besonderen landschaftlichen Qualitäten, Durchgrünung der Siedlungsstruktur; Übergang zum reg. Landschaftsförderungsgebiet.	
15	Siedlungsgebiet Züriweg, Zil, Huebacher, Scheubler, Rümliang	Gebiet mit besonderen landschaftlichen Qualitäten, Durchgrünung der Siedlungsstruktur; Übergang zum Landschaftsförderungsgebiet.	
16	Gebiet entlang der Greifenseestrasse, Schwerzenbach	Gebiet mit besonderen landschaftlichen Qualitäten, Durchgrünung der Siedlungsstruktur, Übergangsgebiet zum Greifenseeschutzgebiet.	
17	Chimlibachsenke, Schwerzenbach	Die Bachsenke ist ein landschaftlich bedeutendes Verbindungselement. Es ist Ziel, innerhalb des Gebietes die Aus-	

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
		nützung vom Bach wegzuschieben.	
18	Gebiet Hutzlen, Volketswil	Gebiet mit besonderen landschaftlichen Qualitäten, Übergangsbereich zum Landschaftsförderungsgebiet, im direkten Umfeld des reg. Aussichtspunktes empfehlen sich massvolle Gesamtgebäudehöhen.	
19	Siedlungsgebiet nordwestlich und nordöstlich des Ortskerns Gutenswil, Volketswil	Gebiet mit besonderen landschaftlichen Qualitäten, Übergangsbereich zum Landschaftsförderungsgebiet.	
20	Kindhausen, Volketswil	Gebiet mit besonderen landschaftlichen Qualitäten, Übergangsbereich zum Landschaftsförderungsgebiet.	
21	Wohngebiet entlang des Hardwaldes westlich vom Tambel, Wallisellen	Gebiet mit besonderen landschaftlichen Qualitäten, Quartiere mit hoher Durchgrünung und geringen Gesamtgebäudehöhen; Übergangsbereich zum Landschaftsförderungsgebiet Hardwald und zum Vernetzungskorridor.	
22	Gebiet Grundaacker Dietlikoner- / Klotenerstrasse, Wallisellen	Gebiet mit besonderen landschaftlichen Qualitäten, Quartiere mit geringen Gesamtgebäudehöhen; Übergangsbereich zum Landschaftsförderungsgebiet Hardwald.	
23	Gebiet Hueberstrasse Zielaacker / Möslli / Allmendstrasse , Wallisellen	Gebiet mit besonderen landschaftlichen Qualitäten; Durchgrünung der Siedlungsstruktur, Quartier mit geringen Gesamtgebäudehöhen; teilweise Übergangsbereich zum Landschaftsförderungsgebiet Hardwald.	
24	nördlicher Teil des Siedlungsgebietes Wangen, Wangen-Brüttisellen	Gebiet mit besonderen landschaftlichen Qualitäten, zugunsten des regionalen Aussichtspunktes empfehlen sich massvolle bauliche Dichten und Gesamtgebäudehöhen, Übergang zum reg. Landschaftsschutzgebiet.	
25	östlicher Teil des Siedlungsgebietes Wangen, Wangen-Brüttisellen	Gebiet mit besonderen landschaftlichen Qualitäten, Durchgrünung der Siedlungsstruktur, Übergang zum reg. Landschaftsschutzgebiet.	

b) Gebiete hoher baulicher Dichte

Im regionalen Richtplan sind jene Siedlungsgebiete als Gebiete mit hoher baulicher Dichte bezeichnet, die sich für eine städtebauliche Akzentuierung eignen und wo deshalb aus regionaler Sicht eine hohe bauliche Dichte (grossvolumige Baustruktur) grundsätzlich erwünscht ist. Diese generelle Festlegung ist eine Anweisung an die Gemeinden, in den bezeichneten Gebieten in ortsplanerisch zweckmässiger Weise Zonen mit hoher Bebauungsdichte und städtischer Bauweise auszuscheiden. Es sind auch jene Gebiete, in welchen in erster Linie mit Sondernutzungsplänen eine höhere Bebauung mit entsprechend höherer Dichte ermöglicht werden kann (vgl. minimale Vorgaben § 49a PBG).

Diese Festlegung ist im regionalen Richtplan nur als schematische Signatur dargestellt. Sie soll auf kommunaler Stufe mit Rücksicht auf Topographie, Wegnetz / ÖV und Überbauungsstruktur angepasst werden.

Gebiete hoher baulicher Dichte von regionaler Bedeutung sind:

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
26	Gebiet Grindelstrasse, Bassersdorf	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	KRP: Landschaftsverbindung (Kap. 3.9 Nr. 27), Erweiterung Glattalbahn (Kap. 4.3 Nr. 11) Vernetzungskorridor (Kap. 3.8 Nr. 1)
27	Gebiet Bahnhofstrasse / Dietlikerstrasse, Bassersdorf	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung bei nachgewiesener Ortsverträglichkeit	
28	Gebiet Bahnhof Dietlikon sowie längs der Neuen Winterthurerstrasse bzw. nördlich der Autobahn, Dietlikon / Wallisellen	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	teilweise regionales Zentrumsgebiet
29	Gebiet Allmend Stettbach / Neugut, Dübendorf / Wallisellen	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	kantonales Zentrumsgebiet
30	Gebiet Neugutstrasse / Breitbach, Dübendorf	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	
31	Gebiet Überlandstrasse / Rechweg, Dübendorf	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	
32	Gebiet Industriestrasse, Fällanden	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	
33	Gebiet Langacher, Greifensee	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	Koordination mit benachbartem Arbeitsplatzgebiet in der Region Oberland
34	Gebiet Kreuzung Wilder Mann, Kloten	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	
35	Gebiet Breitstrasse, südlich Bahngleise, Kloten	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	
36	Kasernenareal, Kloten	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Ver-	Sachplan Militär

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
		dichtung	
37	Schaffhauserstrasse, Kloten / Opfikon	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	teilweise kantonales Zentrumsgebiet
38	Gebiet Eich / Frohbühl / Hohenstieglern, Opfikon / Rümlang	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	teilweise kantonales Zentrumsgebiet
39	Gebiet Glattpark / Fallwiesen / Talackerstrasse / Bahnlinie, Opfikon	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	teilweise kantonales Zentrumsgebiet
40	Gebiet Riedmatt, Rümlang	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	SIL (2015); im SIL-Perimeter gelten die regionalen Festlegungen nur für Nebenanlagen Anhörung BAZL (Art. 37m Abs. 2 LFG)
41	Gebiet Hofwissenstrasse, Rümlang	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	
42	Gebiet Eichteil und Grabenstrasse, Schwerzenbach	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	
43	Stations- / Zentralstrasse, Volketswil	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	
44	Gebiet Chimli, Volketswil	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	
45	Gebiet Brunnenstrasse, Volketswil	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	
46	Gebiet Greifensee / Erlenwiesen, Volketswil	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	
47	Bahnhof Nord / Rosenberg- / Weststrasse, Wallisellen	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	mehrheitlich kantonales Zentrumsgebiet
48	Wallisellen West (Stierriet), Wallisellen	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	
49	Gebiet Mitte, Wangen-Brüttisellen	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	
50	Brüttisellen Zürichstrasse, Brüttisellen Haldenstrasse, Wangen-Brüttisellen	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	
51	Gebiet Bandstock, Wangen-Brüttisellen	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
-----	--------	-----------------	-----------------------

Abkürzungen

SIL: Sachplan Infrastruktur Luftfahrt

KRP: kantonaler Richtplan

c) Gebiete mit besonderem Handlungsbedarf bezüglich Sanierung und Aufwertung von Wohnbauten

Im Richtplan werden unabhängig der Kriterien gemäss Ziff. 4.7.1.2 lit. a) KRP (Lärmbelastung nur durch Flugbetrieb in der 1. Nachtstunde und sehr gute ÖV-Erschliessung) grossräumige Gebiete mit besonderem Handlungsbedarf bezüglich Sanierung und Aufwertung von Wohnbauten im Sinne Ziff. 4.7.1.3 lit. b) KRP festgelegt. Die Festlegung ist ein Auftrag an die Gemeinden, in den Gebieten Sanierungen und Aufwertungen von Wohnbauten mittels geeigneter öffentlich-rechtlicher Planungsinstrumente anzustossen und zu sichern.

Gebiete mit besonderem Handlungsbedarf bezüglich Sanierung und Aufwertung von Wohnbauten von regionaler Bedeutung sind:

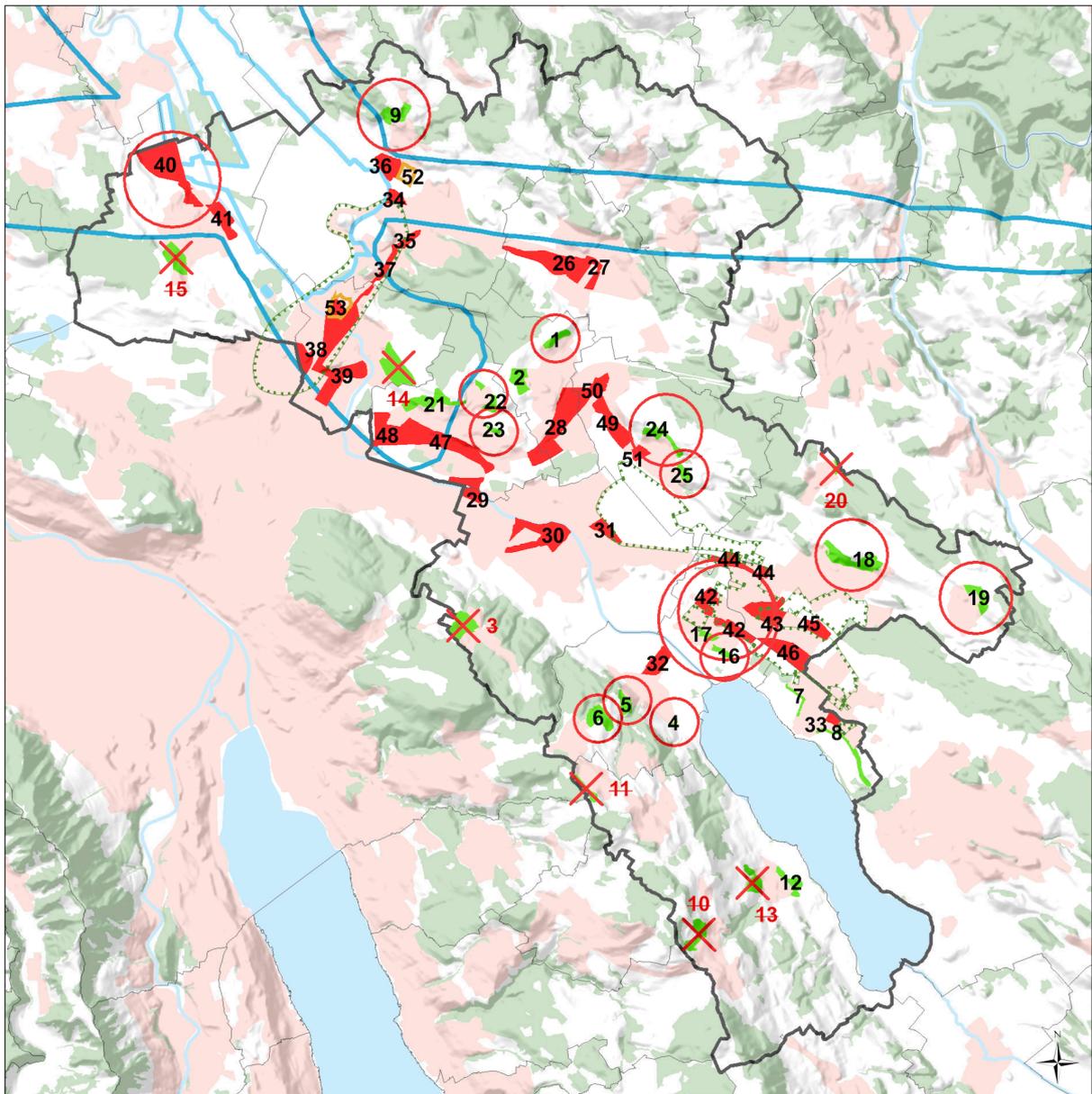
Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
-----	--------	-----------------	-----------------------

52	Hohrainli, Kloten	qualitative und quantitative Siedlungserneuerung mit hochwertigem Schallschutz	KRP: Abgrenzungslinie (Ziff. 4.7.1.3 lit. b)
----	-------------------	--	--

53	Gebiet Rohrstrasse / Plattenstrasse	qualitative und quantitative Siedlungserneuerung / Umstrukturierung mit hochwertigem Schallschutz	KRP: Abgrenzungslinie (Ziff. 4.7.1.3 lit. b)
----	-------------------------------------	---	--

Abkürzungen

KRP: kantonaler Richtplan



Anzustrebende bauliche Dichte

Kantonaler Inhalt

- Flughafenperimeter bestehend
- Abgrenzungslinie Flughafen
- Siedlungsgebiet
- Wald

Regionaler Inhalt

- Niedrige bauliche Dichte
- Hohe bauliche Dichte
- Gebiet mit besonderem Handlungsbedarf bezüglich Sanierung und Aufwertung von Wohnbauten

Hinweis

- Gebietsplanungen Stand 2015 (Airport Region, Flugplatzareal, Masterplan Uster/Volketswil)

14021_05A_190924_RRP_Teilrev.mxd, 16.09.2019

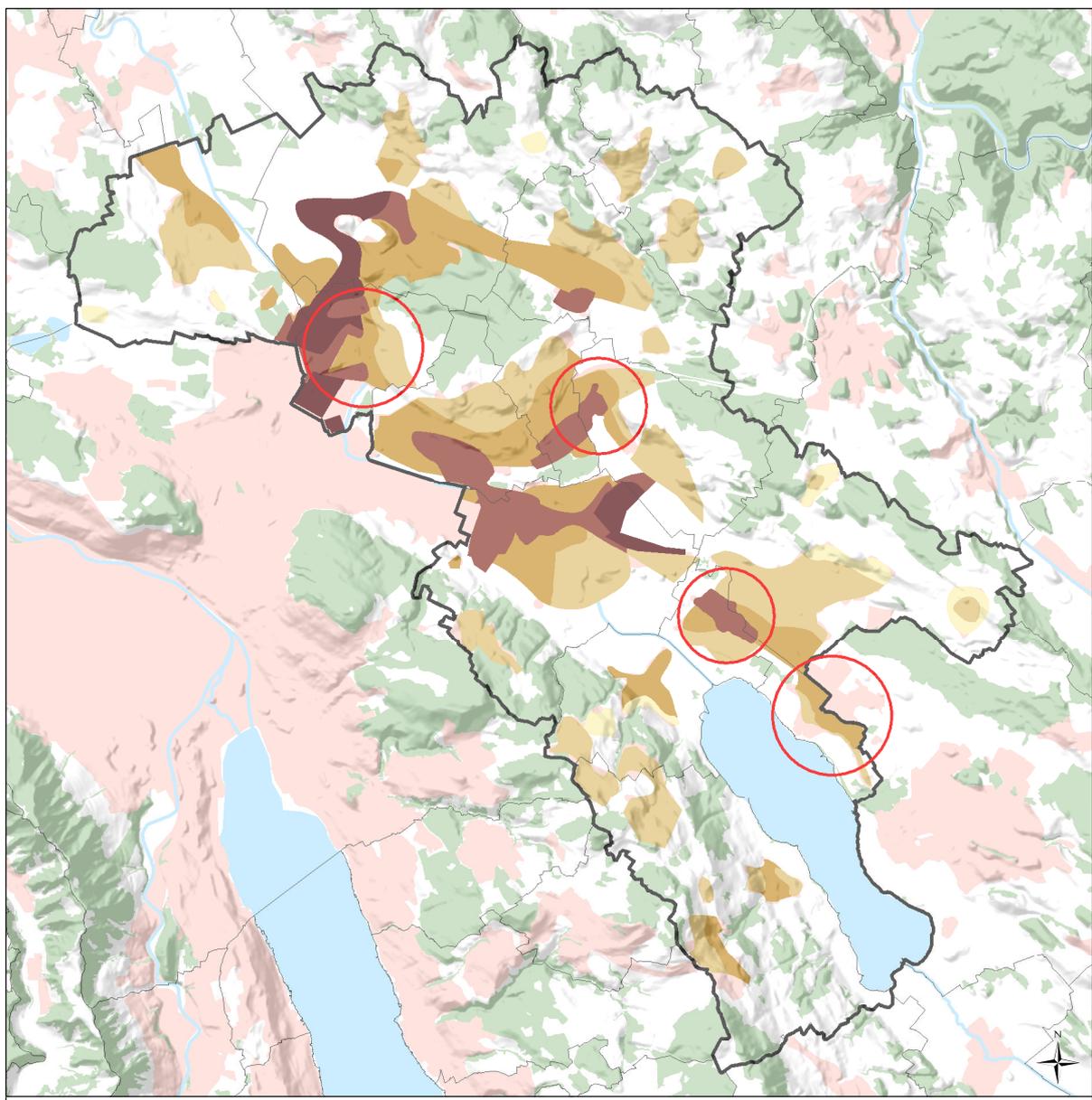
Abb. 2.6a: Übersicht Karteneinträge

d) Dichtestufen

Zudem werden gemäss dem regionalen Raumordnungskonzept die kantonalen Handlungsräume hinsichtlich der angestrebten Nutzungsdichte mit folgenden Dichtestufen differenziert (Einwohner + Beschäftigte = Köpfe). Dabei konzentrieren sich die mittleren, hohen und sehr hohen Dichtestufen auf Lagen, die mit dem öffentlichen Verkehr besonders gut erschlossen sind und geben somit auch Hinweise, wo die Anzahl Pflicht-Parkplätze tiefer angesetzt oder begrenzt werden sollte. Die Gemeinden sollen entsprechend für die nötige Erschliessung und Infrastruktur sorgen:

- Sehr hohe Nutzungsdichte (über 300 K / ha Bauzone)
- Hohe Nutzungsdichte (150 – 300 K / ha Bauzone)
- Mittlere Nutzungsdichte (100 – 150 K / ha Bauzone)
- Geringe Nutzungsdichte (50 – 100 K / ha Bauzone)
- Sehr geringe Nutzungsdichte (weniger als 50 K / ha Bauzone)

Folgende Dichtestufen sind wegleitend:



Dichtestufen

Kantonaler Inhalt

- Siedlungsgebiet
- Wald

Regionaler Inhalt

- Sehr hohe Nutzungsdichte
- Hohe Nutzungsdichte
- Mittlere Nutzungsdichte
- Geringe Nutzungsdichte
- Sehr geringe Nutzungsdichte

14021_05G_190924_RRP_Teilrev mod. 14.02.2019

Abb. 2.6b: Dichtestufen (K / ha üBZ), Zielbild 2030 gemäss RegioROK 2017, Fassung Teilrevision 2019 des regionalen Richtplans Glattal Festsetzung regionaler Richtplan Glattal durch den Regierungsrat v. 14.2.2018 Fassung i.S. Prüfbericht ARE vom 26.10.2017 zum Festsetzungsantrag ZPG

2.6.3 Massnahmen

Gebiete niedriger baulicher Dichte:

a) Region

- Die Region überprüft die Richtlinien und die Gebietsausscheidungen im Rahmen einer nächsten Teilrevision des regionalen Richtplans.

b) Gemeinden

- Die Gemeinden scheidern die nötigen Zonen aus.
- Gebiete niedriger baulicher Dichte führen in der Regel zu einer örtlich differenzierten Zonierung geringer Dichte (Unterschreitung § 49a PBG zulässig) mit ergänzenden Bestimmungen (Körnung, Begrünung, Siedlungsrand etc).

Gebiete hoher baulicher Dichte:

a) Region

- -.-

b) Gemeinden

- Die Gemeinden scheidern die nötigen Zonen aus.
- Gebiete hoher baulicher Dichte führen in der Regel zu einer örtlich differenzierten Zonierung mit Zentrums-, Misch-, Wohn- und Arbeitszonen hoher baulicher Dichte. Dabei sind die jeweiligen, minimalen Ausnützungsziffern gemäss § 49a Abs. 1 PBG deutlich zu übertreffen.
- Für die Festlegung der Dichtemasse in den Gebieten mit hoher baulicher Dichte sind gestützt auf die Abbildung 2.6b folgende Umrechnungsfaktoren wegleitend:

Nutzungsdichtediagramm

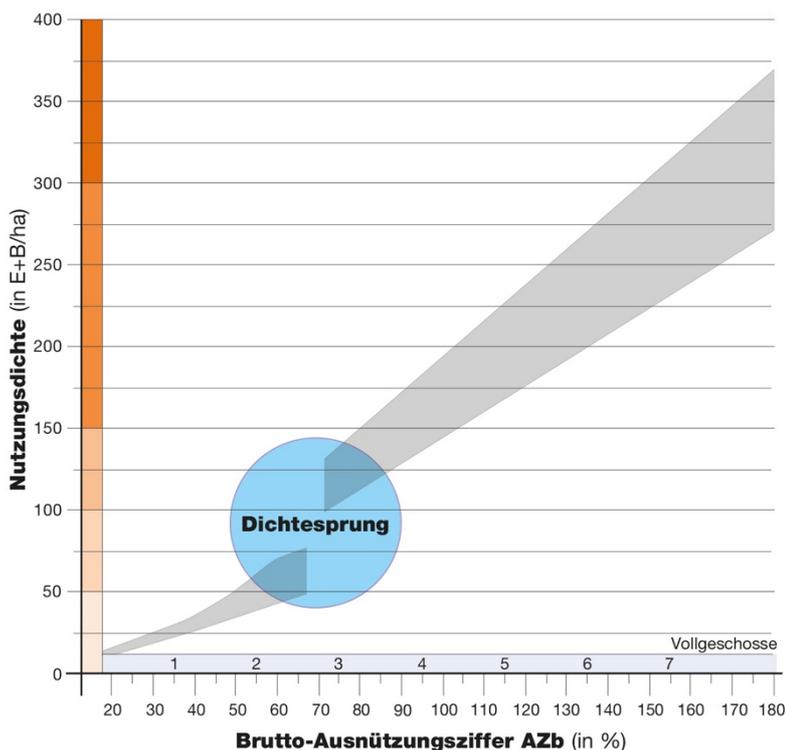


Abb. 2.6c: Nutzungsdichtediagramm

Umrechnungshilfe Nutzungsziffern

Brutto- Ausnutzungsziffer (%)	Ausnutzungsziffer PBG (%)	Baumassenziffer (m ³ /m ²)	Vollgeschosse (Annahme)
25–35	15–20	0.9–1.3	1
35–45	20–25	1.2–1.7	1
40–50	25–35	1.2–1.9	2
50–65	35–45	1.7–2.4	2
60–75	45–55	2.0–2.8	3
75–85	55–65	2.5–3.2	3
80–95	65–75	2.7–3.6	4
95–105	75–85	3.2–4.0	4
100–115	85–95	3.4–4.4	5
115–125	95–105	3.9–4.8	5
120–135	105–115	4.3–5.2	6
135–145	115–125	4.6–5.5	6
140–155	125–135	4.9–5.9	7
≥ 155	≥ 135	≥ 5.3	≥ 7

Abb. 2.6d: Umrechnungshilfe Nutzungsziffern

Gebiete mit besonderem Handlungsbedarf bezüglich Sanierung und Aufwertung von Wohnbauten:

a) Region

- Die Region setzt sich dafür ein, dass in anspruchsvollen Gebieten mit besonderem Handlungsbedarf bezüglich Sanierung und Aufwertung von Wohnbauten geeignete kommunale Instrumente oder andere Aufwertungsmassnahmen zur Anwendung kommen, um eine zweckmässige planerische Verdichtung zugunsten der Erneuerung des Wohnungsbaus mit geeignet hoher Bebauungsdichte zu erzielen (Zulässigkeit von mehr Wohnbauvolumen ohne Steigerung der Wohneinheiten).

b) Gemeinden

- Die Gemeinden sehen in den Gebieten öffentliche Gestaltungspläne oder Gebietssanierungen (beide gemäss 4. Abschnitt PBG) oder andere Aufwertungsmassnahmen zugunsten einer gesteigerten Wohnqualität vor und grenzen die Geltungsbereiche der jeweiligen Instrumente und Massnahmen zweckmässig ab.
- Die Gemeinden streben die Entwicklung sowie Werterhaltung / -steigerung im Dialog mit den Grundeigentümern an, sichern die Rahmenbedingungen inkl. der Anzahl Wohneinheiten und das Mass möglicher Nutzungstransfers der Nichtwohnutzung zugunsten einer gesteigerten städtebaulichen Erscheinung im Rahmen des gewählten Planungsinstruments.

Anzustrebende Nutzungsdichte:

a) Region

- Die Region setzt sich dafür ein, dass in Gebieten hoher und sehr hoher Nutzungsdichte die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr ausgebaut und wo nötig vorgeschrieben wird. Sie ist Voraussetzung für die Baureife.

b) Gemeinden

- Es ist Aufgabe der kommunalen Richt- und Nutzungsplanung, je Gebiet das geeignete Instrument und das richtige Mass der zulässigen baulichen Dichte festzulegen. Es ist zulässig, die planerische Verdichtung in mehreren Revisionschritten umzusetzen. Für die einzelnen Zonenabgrenzungen und Dichteziffern besteht ein erheblicher Anordnungsspielraum, wenn gesamthaft der Nachweis der Dichtestufenziele vorliegt.
- In den Dichtestufen „sehr geringe Dichte“ und „geringe Dichte“ ist es zulässig, die Mindestdichten gemäss § 49a PBG zu unterschreiten.
- Der kantonale Leitfaden „Nutzungsdichte“ ist wegweisend zu berücksichtigen.
- Dichte Siedlungsgebiete sind so zu planen, wie dies in Abstimmung mit der Störfallvorsorge machbar ist.
- In Gebieten mit hohen oder sehr hohen Nutzungsdichten und erheblichen Störfallrisiken sollen die Dichtevorgaben unterschritten werden, wenn die geforderte Dichte zu einer nicht tragbaren Erhöhung des Störfallrisikos führt.

2.7 Gebiete mit Zulässigkeit für Hochhäuser

2.7.1 Ziele

Das Glattal wird künftig noch deutlicher durch Hochhäuser geprägt werden. Hochhäuser sollen nicht überall entstehen, sondern an der Glattalbahn und GlattalbahnPLUS das dichte Siedlungsband akzentuieren. In diesen Eignungsgebieten können die Gemeinden Hochhäuser mit über 40 m Gebäudehöhe zulassen. ~~Hochhäuser mit mehr als 40 m Gebäudehöhe bedingen einen regionalen Richtplaneintrag (spezifische Eignungsgebiete).~~ Hochhäuser setzen eine vollständige Abklärung aller planerischen Aspekte voraus.

Ausserhalb der Eignungsgebiete liegen die Eventualgebiete. Hier sind Hochhäuser (bis zu 40 m Gebäudehöhe) nicht ausgeschlossen, werden jedoch zugunsten eines differenzierten Siedlungsbildes nicht zusätzlich gefördert. Übergeordnete Vorgaben, welche den Bau von Hochhäusern nicht erlauben, sind zu berücksichtigen (z.B. Schutzbereich am Greifensee).

In den regionalen Gebieten niedriger Dichte, in den kommunalen Zonen W2 sowie in den seitens der Gemeinden als empfindlich betrachteten Lagen sind Hochhäuser auszuschliessen (Ausschlussgebiete).

2.7.2 Karteneinträge

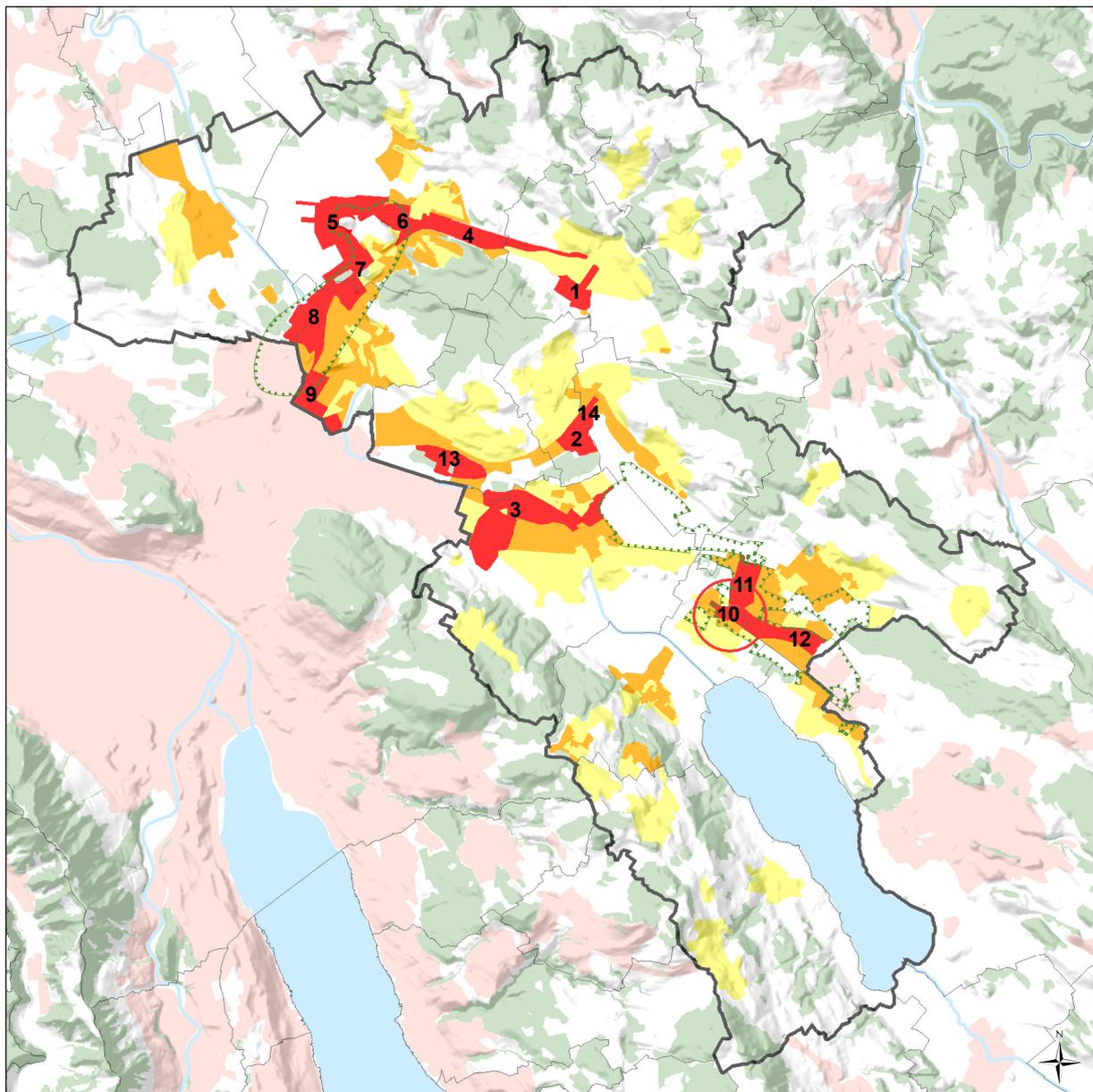
Eignungsgebiete Hochhäuser von regionaler Bedeutung sind:

Nr.	Hochhausgebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
1	Achse Industriegebiet / Gebiet Hard (bei Bahnhof), Bassersdorf	Gebiet mit Hochhausbestand Eignung für zusätzliche Hochhäuser	Mit der Nachbargemeinde Kloten hat eine Abstimmung bezüglich der Fortsetzung des Hochhausbandes zu erfolgen.
2	Dietlikon	Eignung für Hochhäuser	Mit der Nachbargemeinde Wangen-Brüttisellen hat eine Abstimmung bezüglich der Fortsetzung des Hochhausbandes zu erfolgen.
3	Hochbord / Giessen bis Flugplatzkopf, Dübendorf	Gebiet mit geplanten Hochhäusern Eignung für zusätzliche Hochhäuser	Mit den Nachbargemeinden Wallisellen und Wangen-Brüttisellen hat eine Abstimmung bezüglich der Fortsetzung des Hochhausbandes zu erfolgen.

Nr.	Hochhausgebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
4	Achse Industriegebiet, Kloten	Gebiet mit Hochhausbestand Eignung für zusätzliche Hochhäuser	Sicherheitszonenplan Flughafen Kloten, Flughafen Zürich AG
5	Flughafenkopf, Kloten	Gebiet mit erheblichem Hochhausbestand Eignung für zusätzliche Hochhäuser	SIL (2015); im SIL-Perimeter gelten die regionalen Festlegungen nur für Nebenanlagen Anhörung BAZL (Art. 37m Abs. 2 LFG) Sicherheitszonenplan Flughafen Kloten, Flughafen Zürich AG
6	Balsberg Nord, Kloten	Gebiet mit Hochhausbestand Eignung für zusätzliche Hochhäuser	Sicherheitszonenplan Flughafen Kloten, Flughafen Zürich AG
7	Balsberg Süd, Kloten	Gebiet mit Hochhausbestand Eignung für zusätzliche Hochhäuser	Sicherheitszonenplan Flughafen Kloten, Flughafen Zürich AG
8	Opfikon – Glattbrugg, Opfikon	Gebiet mit Hochhausbestand Eignung für zusätzliche Hochhäuser	Sicherheitszonenplan Flughafen Kloten, Flughafen Zürich AG
9	Glattpark / Gebiet Leutschenbach, Opfikon	Gebiet mit Hochhausbestand Eignung für zusätzliche Hochhäuser	Sicherheitszonenplan Flughafen Kloten, Flughafen Zürich AG
10	Bahnhofsgebiet, Schwerzenbach	Achsenbetonung für potenzielle zukünftige ÖV-Achse gem. MP Uster – Volketswil und REK Schwerzenbach Koordination mit der Neugestaltung von Bushof und Bahnhofplatz	
11	Zürcherstrasse bis Bahnhof Schwerzenbach / Volketswil, Volketswil	Gebiet mit Hochhausbestand Eignung für zusätzliche Hochhäuser Achsenbetonung für potenzielle zukünftige ÖV-Achse	
12	Industriestrasse, Volketswil	Eignung für Hochhäuser	
13	Glattzentrum / Richtiareal, Wallisellen	Gebiet mit Hochhausbestand Eignung für zusätzliche Hochhäuser	
14	Zürichstrasse / Stationsstrasse, Wangen-Brüttisellen	Eignung für Hochhäuser	Mit der Nachbargemeinde Dietlikon hat eine Abstimmung bezüglich der Fortsetzung des Hochhausbandes zu erfolgen.

Abkürzungen

REK: Raumentwicklungskonzept



Gebiete mit und ohne Zulässigkeit für Hochhäuser

Kantonaler Inhalt

- Siedlungsgebiet
- Wald

Regionaler Inhalt

- Eignungsgebiet für Hochhäuser
- Eventualgebiet für Hochhäuser
- Ausschlussgebiet für Hochhäuser

Hinweis

- Gebietsplanungen Stand 2015 (Airport Region, Flugplatzareal, Masterplan Uster/Volketswil)

14021_05A_190924_RRP_Theka.mxd, 14.08.2019

Abb. 2.7: Übersicht Karteneinträge

2.7.3 Massnahmen

a) Region

- Gemäss kantonalem Richtplan halten Kanton und Regionen die Kriterien und das Verfahren zur Beurteilung von Hochhausprojekten fest.
- Die Region legt grundsätzliche Eignungs-, Eventual- und Ausschlussgebiete für Hochhäuser fest. Für die eigentümerverbindliche Umsetzung wird den Gemeinden, unter Berücksichtigung der regionalen Konzeptidee erheblichen Spielraum gewährt.
- Die Region unterstützt die gemeindegrenzübergreifende Koordination.
- Die Region setzt sich dafür ein, dass in Hochhausgebieten die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr ausgebaut und wo nötig vorgeschrieben wird. Sie ist Voraussetzung für die Baureife.

b) Gemeinden

- Die eigentümerverbindliche Zulässigkeit von Hochhäusern erfolgt mittels Grundordnung und / oder Gestaltungsplänen. Die Gemeinden legen die Eignungs- und Ausschlussgebiete eigentümerverbindlich fest.
- Eine Differenzierung der Gebiete nach Hochhaushöhen, Lage zur Strecke bzw. zu den Stationen kann erwogen werden.
- Das regionale Konzept für die eigentümerverbindliche Ausscheidung von Eignungsgebieten sieht folgende Differenzierung vor :
 - a) über 40 m an Glattalbahnhof, GlattalbahnhofPLUS und ÖV-Korridor Raum Schwerzenbach / Volketswil
 - b) in Eventualgebieten können Hochhäuser bis 40 m zugelassen werden
 - c) im Übrigen sind Ausschlussgebiete festgelegt, dort sind keine Hochhäuser zulässig – in Gebieten niedriger baulicher Dichte, Zonen W2, überkommunalen Ortsbildern und ortsbaulich empfindlichen Lagen
- Die Ausdifferenzierung der Gebietsabgrenzungen erfolgt auf kommunaler Ebene. Die Ausdifferenzierung hat unter Berücksichtigung der regionalen Konzeptidee zu erfolgen, ist jedoch situativ anzupassen.
- Im Übrigen sind die übergeordneten Vorschriften zu Hochhäusern (Sorgfalt betreffend die architektonische Erscheinung etc.) zu berücksichtigen (§ 282 ff. PBG).

3 Landschaft

3.3 Erweiterung der landwirtschaftlichen Nutzungseignung

3.3.1 Ziele

Der Eintrag „Erweiterung der landwirtschaftlichen Nutzungseignung“ dient der Verbesserung von landwirtschaftlichen Böden mit anfallendem, der gesetzlichen Verwertungspflicht obliegendem Bodenmaterial, der Schaffung neuer Fruchtfolgeflächen und der nachhaltigen Sanierung des vorhandenen Drainagesystems unter Berücksichtigung der weiteren öffentlichen Schutzinteressen.

Nach erfolgtem Richtplaneintrag ist zur Umsetzung des Vorhabens ein baurechtliches Bewilligungsverfahren notwendig oder alternativ ein meliorationsrechtliches Verfahren oder ein kantonales Gestaltungsverfahren möglich. Dabei werden Aussagen zu allen umweltrelevanten Auswirkungen zu treffen sein. Ebenso gilt es, allfällige Konflikte mit anderen öffentlichen Interessen sowie Massnahmen zur Konfliktminimierung aufzuzeigen. Es ist nötig, ein Detailprojekt zur Bodenverbesserung inkl. Angaben zu Dauer und Etappierung, zum Verkehr sowie der Erschliessung im nachgelagerten Verfahren auszuarbeiten.

Für drainierte Feuchtgebiete, deren Regenerationspotenzial zu hochwertigen, feuchten Lebensräumen durch die Bodenverbesserung verloren geht, soll ein ökologischer Ausgleich (hochwertige naturnahe Flächen) in angemessenem Umfang von der Fläche mit baulichen Eingriffen in Böden geschaffen werden.

3.3.2 Karteneinträge

Gebiete zur Erweiterung der landwirtschaftlichen Nutzungseignung sind:

Nr.	Gebiet / Anlage	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
1	Eichgrindel, Fällanden	Gebiet zur Verbesserung des landwirtschaftlichen Bodens, geplant Fläche: ca. 19,4 ha Volumen: 250'000–500'000 m ³ Schaffung naturnaher Flächen im Umfang von 10 % der Fläche mit baulichen Eingriffen in Böden archäologische Begleitmassnahmen bestehendes Drainagesystem bekannte Gefährdung durch Hochwasser und Hinweisprozesse (Gefahrenabklärung nötig)	regionales Landschaftsförderungsgebiet (Kap. 3.8 Nr. 5) Gewässerrevitalisierung und Aufwertung Flusssufer Glattraum (Kap. 3.11 Nrn. 10, 12, 19 und 56) Freizeitverbindung / Nebenverbindung Veloverkehr (Kap. 4.4 Nr. 1 und Datenblatt Nr. 02-158)

Abkürzungen

–.–

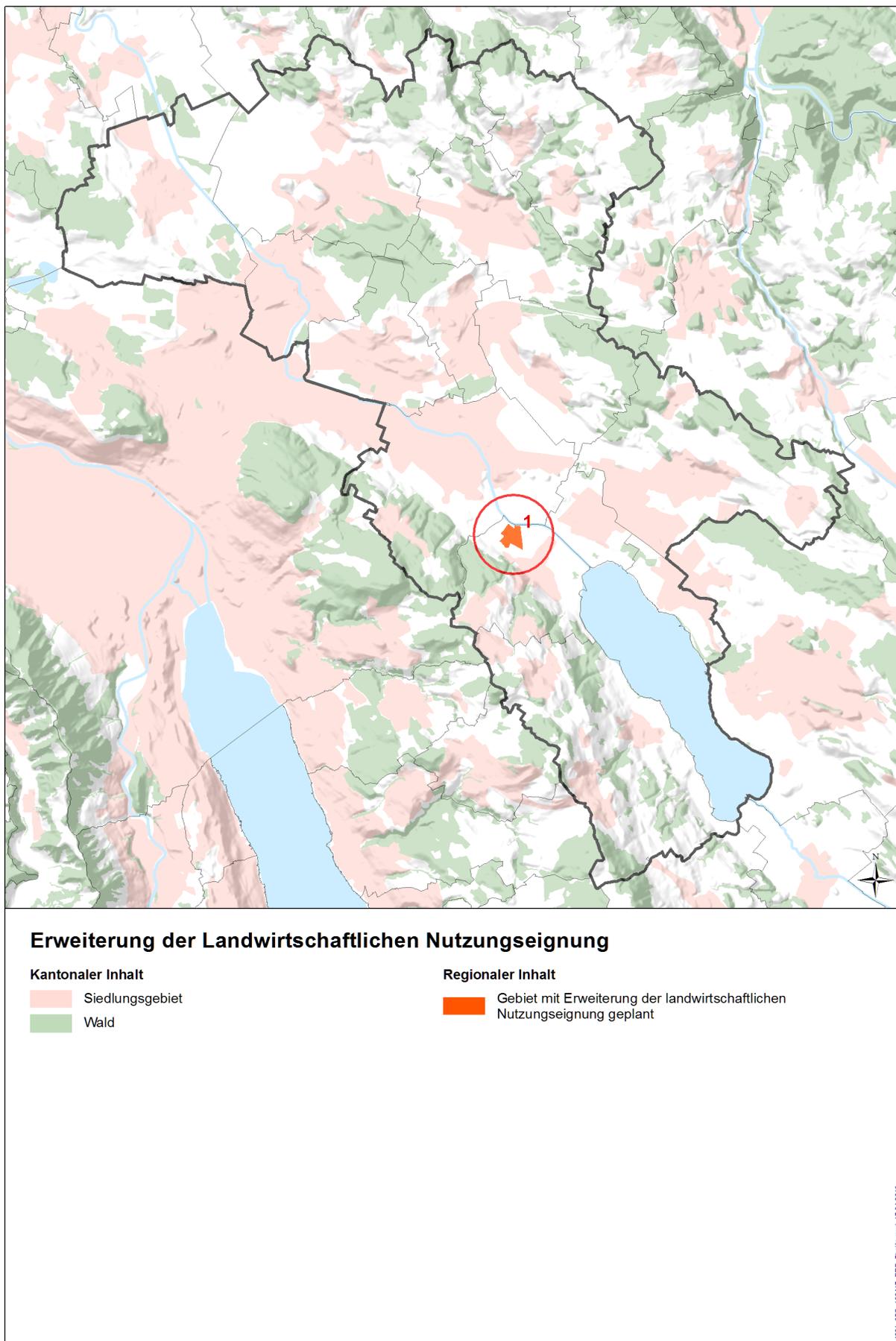


Abb. 3.3: Übersicht Karteneinträge

3.3.3 Massnahmen

a) Region

- -.-

b) Gemeinden

- Die Gemeinden berücksichtigen / beachten die Standorte zur Erweiterung der landwirtschaftlichen Nutzungseignung bei ihren behördlichen Tätigkeiten.

4 Verkehr

4.2 Strassenverkehr

Auf dem übergeordneten Strassennetz ist mit der Glattalautobahn eine wichtige Netzergänzung zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des übergeordneten Netzes vorgesehen. Weitere Netzergänzungen zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des übergeordneten Hauptverkehrsstrassennetzes sind in Prüfung oder in Planung. Generelle Kapazitätssteigerungen sind nicht mehr möglich und sind nicht durch Ausbauten anzubieten, da das Netz gesamthaft an seine Grenzen stösst.

Aufgrund des knappen verfügbaren Raumes im Glattal, den Anforderungen der Umweltschutzgesetzgebung, den auftretenden Konflikten mit Erholung, Natur- und Landschaftsschutz sowie begrenzter finanzieller Mittel haben für den regionalen Strassenverkehr Ertüchtigung und Verstärkung auf dem bestehenden Netz Vorrang vor Neu- und Ausbauten. Das regionale Strassennetz hat die Funktion, Verkehr direkt auf die übergeordneten Netze zu leiten und die Gemeinden untereinander zu verbinden. Zudem stellt das regionale Strassennetz die Infrastruktur für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr dar. Daraus ergeben sich überlagernde Funktionen, welche das Strassennetz erfüllen soll.

Ergänzend zu den übergeordneten Netzergänzungen sind daher Massnahmen vorzusehen, welche der Kanalisierung der Verkehrsströme auf die Rückgrate dienen um die Funktionen des Strassennetzes für den regionalen Verkehr sicherzustellen. Das Netz an Verbindungsstrassen ist weitgehend erstellt.

4.2.1 Ziele

Das Regionale Strassennetz soll insbesondere dazu dienen, den regionalen Quell- und Zielverkehr zu kanalisieren, um die Siedlungsgebiete möglichst von übergeordneten Verkehrsströmen zu entlasten und deren Kapazität für die unmittelbaren Nutzer zur Verfügung zu stellen. Im Siedlungsgebiet haben die Strassen verschiedene Funktionen zu erfüllen und den Ansprüchen unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer gerecht zu werden. Diese sollen stufengerecht umgesetzt werden.

a) Verlagerung und Kanalisierung von Durchgangsverkehr auf die Hauptachsen

Der überregionale Durchgangsverkehr soll wieder vermehrt, auf lärmempfindliche Nutzungen Rücksicht nehmend, auf dem übergeordneten Strassennetz kanalisiert werden. Um Ausweichverkehr zu vermeiden, ist der motorisierte Verkehr zu steuern und mit flankierenden Massnahmen zu lenken. Durch diese Entlastung soll das regionale Netz seine Funktionen wieder vermehrt erfüllen können und Ausweichverkehr durch die Quartiere vermieden werden.

Damit die Entlastung des regionalen Strassennetzes aufgrund der Kanalisierung nicht durch Mehrverkehr kompensiert wird, soll das bestehende Strassennetz nicht ausgebaut sondern mit den Netzen der übrigen Verkehrsträger besser verknüpft werden. Dafür sind auf allen Planungsstufen flankierende Massnahmen vorzusehen.

b) Siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung in Ortszentren

Die Ortsdurchfahrten sollen grundsätzlich siedlungsorientiert gestaltet sein. Dafür werden in Abhängigkeit der Umfeldnutzung und der Strassenbelastung Abschnitte zur Umgestaltung des Strassenraumes im Richtplan festgelegt. Umgestaltungen dienen der Förderung der Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmer sowie der Homogenisierung des Verkehrs in Zentren.

Bei Sanierungen bestehender Staatsstrassen in Zentrumsgebieten und Ortskernen sind die siedlungsplanerischen Zielsetzungen für die örtliche Situation zu berücksichtigen, insbeson-

dere ist auf wertvolle Ortsbilder Rücksicht zu nehmen. In diesen Gebieten ist der Ausbaustandard der Staatsstrassen entsprechend sorgfältig festzulegen. Innerhalb des Siedlungsgebiets sind gezielte verkehrsberuhigende respektive homogenisierende und gestalterische Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit für Fussgänger und Velofahrer und zur Förderung des ÖV auf dem Staatsstrassennetz vorzusehen.

Bei der Planung und Realisierung der Umgestaltung der Strassenräume sind akustische Prinzipien zu berücksichtigen.

c) Landschafts- und siedlungsverträgliche Gestaltung von Infrastrukturen

Bestehende Infrastrukturen sollen im Bereich der dicht bebauten Siedlungsgebiete besser in die Siedlung integriert werden. Die Verträglichkeit zwischen Siedlung und Verkehr soll mittels Homogenisierung des Verkehrsflusses optimiert werden.

Geplante Infrastrukturen sind landschafts- und siedlungsverträglich einzupassen.

4.2.2 Karteneinträge

Die regionalen Festlegungen umfassen die Strassen von überkommunalem Charakter, welche für die ganze Region von Interesse sind und zusammen mit den im kantonalen Verkehrsplan festgelegten Staatsstrassen ein von den Autobahnen möglichst unabhängiges Netz bilden. Sie erhalten den Status von sogenannten Staatsstrassen. Die Zuständigkeit für die Planung, den Bau und die Finanzierung der Staatsstrassen liegt beim Kanton.

Netzergänzungen auf regionaler Ebene sind die Anschlüsse an die geplante Westumfahrung im Gebiet Eichteil und im Gebiet Sonnenberg, Gemeinde Schwerzenbach.

Im Zusammenhang mit geplanten übergeordneten Netzergänzungen sind zudem Strassen zur Abklassierung vorgesehen, die aufgrund der neuen Infrastrukturen entlastet und ersetzt werden. Mit der Erstellung der übergeordneten Netzergänzungen haben die zur Abklassierung vorgesehenen Verbindungsstrassen vorwiegend kommunale Funktionen zu erfüllen.

Zur Förderung der Verträglichkeit zwischen Siedlung und Verkehr und der Verbesserung der Koexistenz zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden werden in Ortszentren Abschnitte zur Umgestaltung des Strassenraumes festgelegt. Die Abschnitte Umgestaltung Strassenraum werden in zwei Kategorien unterteilt:

- Umgestaltung des Strassenraumes aufgrund der Studie Verträglichkeit Strassenraum des Amtes für Verkehr, AFV (Zusatzfinanzierung durch Strassenfonds)
- Umgestaltung des Strassenraumes aufgrund weiterer Kriterien wie geschützte Ortsbilder oder lineare Schwachstellen im Velonetz (keine Zusatzfinanzierung durch Strassenfonds)

Um die Siedlungsverträglichkeit zu optimieren und den Verkehr zu homogenisieren werden auf dem übergeordneten Hochleistungsstrassennetz Abschnitte mit der Bezeichnung Stadtautobahn festgelegt. Die Abschnitte mit der Bezeichnung "Stadtautobahn" sind in der Themenkarte dargestellt. Bei den Stadtautobahnen handelt es sich um Nationalstrassen, welche nicht in der Kompetenz des Kantons liegen. Für Einträge der Stadtautobahn und deren daraus folgenden Massnahmen entstehen dem Kanton keine finanziellen Verpflichtungen.

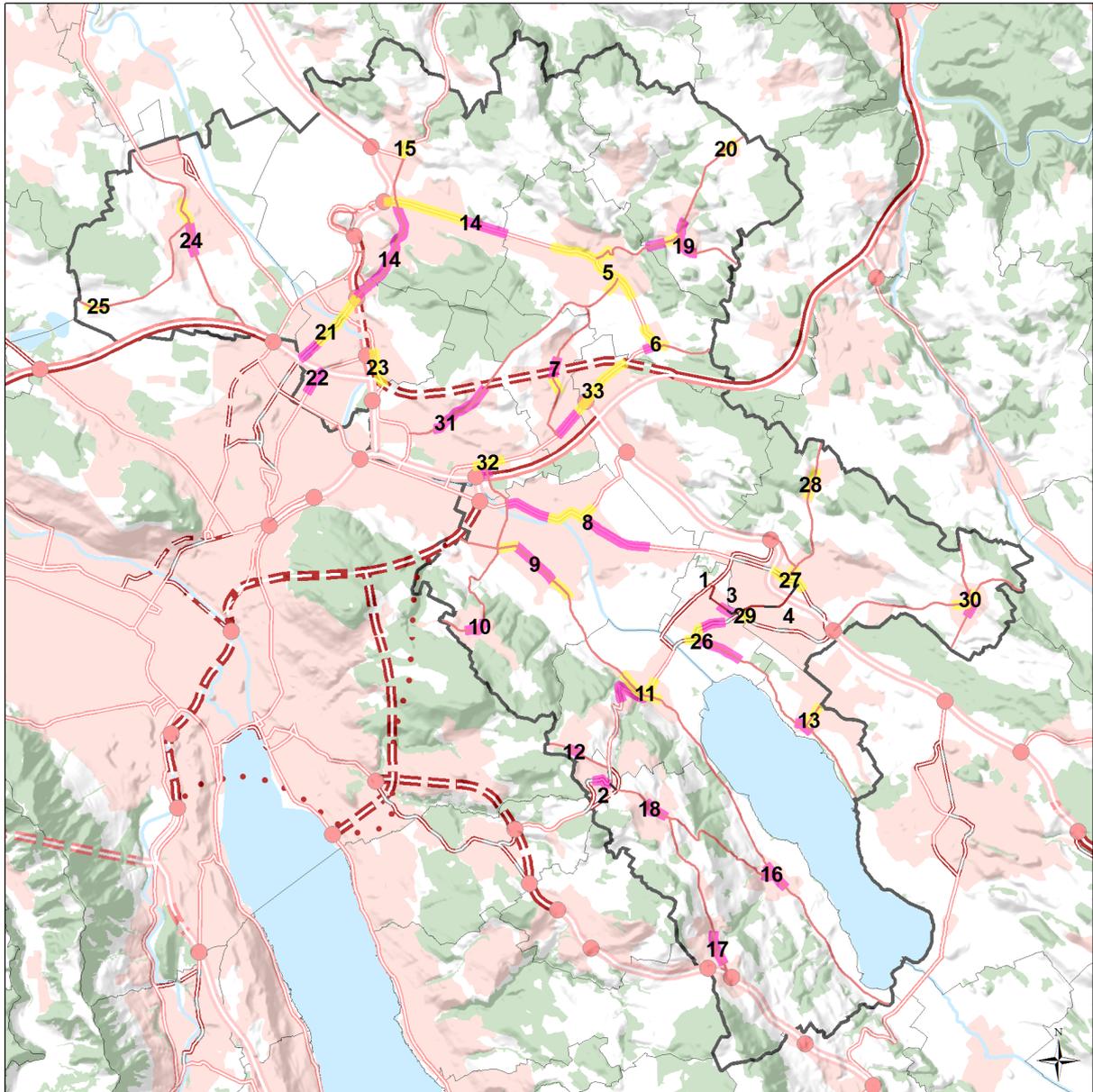
Nr.	Objekt	Strassenklassierung	Vorhaben	Realisierungshorizont
1	Anschlüsse Schwerzenbach	Regionale Verbindungsstrasse (Anschlüsse)	Neubau von Anschlüssen an die geplante HVS Umfahrung Schwerzenbach im Gebiet Eichteil und im Gebiet Sonnenberg, Durchfahrtsun-	Koordinationshinweis: bei Erstellung der Umfahrung Schwerzenbach (KRP)

Nr.	Objekt	Strassenklassierung	Vorhaben	Realisierungshorizont
			terbrechung Bahnstrasse	
2	Ortsdurchfahrt Binz, Maur	Regionale Verbindungsstrasse zur Abklassierung vorgesehen	Abklassierung des Teilstückes der Zürichstrasse zwischen Umfahrung und Ortszentrum und Rückbau bei Ersatz Umgestaltung Strassenraum	Koordinationshinweis: bei Erstellung der Umfahrung Binz (KRP)
3	Bahnstrasse, Schwerzenbach	Regionale Verbindungsstrasse zur Abklassierung vorgesehen	Abklassierung der Bahnstrasse und Umgestaltung Strassenraum im Zusammenhang mit der Realisierung des Bushofes Schwerzenbach	Koordinationshinweis: Absichtserklärung zwischen Kanton und Gemeinde, November 2015
4	Ortsdurchfahrt Hegnau, Volketswil	Regionale Verbindungsstrasse zur Abklassierung vorgesehen	Abklassierung Stations- und Zentralstrasse und Rückbau bei Ersatz	Koordinationshinweis: bei Erstellung der Umfahrung Schwerzenbach (KRP)
5	Klotenerstrasse / Baltenswilerstrasse / Winterthurerstrasse um Kreisel, Bassersdorf	Hauptverkehrsstrasse / Regionale Verbindungsstrasse	Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassenraum	
6	neue Winterthurerstrasse / Bassersdorferstrasse in Baltenswil, Bassersdorf	Regionale Verbindungsstrasse	Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassenraum und aufgrund weiterer Kriterien (u.a. lineare Schwachstelle Velonetz)	
7	Bahnhofstr. / Bassersdorferstrasse, Dietlikon	Regionale Verbindungsstrasse	Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassenraum und weiterer Kriterien (u.a. lineare Schwachstelle Velonetz)	langfristig
8	Überlandstrasse / Wangenstrasse, Dübendorf	Hauptverkehrsstrasse	Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassenraum und weiterer Kriterien (u.a. lineare Schwachstelle Velonetz)	
9	Höglerstrasse / Fällandenstrasse, Dübendorf	Regionale Verbindungsstrasse	Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassenraum und weiterer Kriterien (u.a. lineare Schwachstelle Velonetz)	weitgehend bestehend
10	Gockhauserstrasse / Tobelhofstrasse Gockhausen, Dübendorf	Regionale Verbindungsstrasse	Umgestaltung Strassenraum aufgrund weiterer Kriterien (u.a. lineare Schwachstelle Velonetz)	kurzfristig
11	Dübendorfstrasse / Maurstrasse /	Hauptverkehrsstrasse / Regionale Verbindungsstrasse	Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit	

Nr.	Objekt	Strassenklassierung	Vorhaben	Realisierungshorizont
	Schwerzenbachstrasse / Zürichstrasse, Fällanden	dungsstrasse	lichkeit Strassenraum und aufgrund weiterer Kriterien (u.a. lineare Schwachstelle Velonetz)	
12	Witikonstrasse Pfaffhausen, Fällanden	Regionale Verbindungsstrasse	Umgestaltung Strassenraum aufgrund weiterer Kriterien (u.a. lineare Schwachstelle Velonetz)	
13	Stationsstrasse / See- / Dorfstrasse, Greifensee	Regionale Verbindungsstrasse (tlw.-zur Abklassierung vorge-sehen)	Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassenraum, geschützter Ortsbilder und weiterer Kriterien	in Planung Koordinationshinweis: Perimeter regionsübergreifend bis nach Nänikon
14	Dorfstrasse / Schaffhauserstrasse, Kloten	Hauptverkehrsstrasse / Regionale Verbindungsstrasse	Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassenraum und weiterer Kriterien (u.a. lineare Schwachstelle Velonetz)	kurzfristig
15	Lufingerstrasse, Kloten	Hauptverkehrsstrasse	Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassenraum	
16	Fällandenstrasse / Rellikonstrasse / Zürichstrasse, Maur	Regionale Verbindungsstrasse	Umgestaltung Strassenraum aufgrund geschützter Ortsbilder und weiterer Kriterien (u.a. lineare Schwachstelle Velonetz)	in Umsetzung, bestehend
17	Aeschstrasse Aesch, Maur	Regionale Verbindungsstrasse	Umgestaltung Strassenraum aufgrund weiterer Kriterien (u.a. lineare Schwachstelle Velonetz)	kurzfristig
18	Zürichstrasse Ebmatingen, Maur	Regionale Verbindungsstrasse	Umgestaltung Strassenraum aufgrund weiterer Kriterien (u.a. lineare Schwachstelle Velonetz)	kurzfristig
19	Alte Winterhurerstrasse / Lindauerstrasse, Nürensdorf	Regionale Verbindungsstrasse	Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassenraum und weiterer Kriterien (u.a. lineare Schwachstelle Velonetz)	bestehend Koordinationshinweis: Einmündung Eigen-talstrasse
20	Alte Winterthurerstrasse Ortsteil Breite, Nürensdorf	Regionale Verbindungsstrasse	Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassenraum	
21	Schaffhauserstrasse, Opfikon	Hauptverkehrsstrasse	Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassenraum und weiterer Kriterien (u.a. lineare Schwachstelle Velonetz)	kurzfristig
22	Thurgauerstrasse, Opfikon	Hauptverkehrsstrasse	Umgestaltung Strassenraum aufgrund weiterer Kriterien (u.a. lineare Schwachstelle	

Nr.	Objekt	Strassenklassierung	Vorhaben	Realisierungshorizont
			Velonetz)	
23	Wallisellerstrasse, Opfikon	Hauptverkehrsstrasse	Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassenraum	
24	Glattalstrasse, Rümliang	Regionale Verbindungsstrasse	Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassenraum und weiterer Kriterien (u.a. lineare Schwachstelle Velonetz)	kurzfristig
25	Katzenrütistrasse Chatzenrüti, Rümliang	Regionale Verbindungsstrasse	Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassenraum	langfristig
26	Bahnhofstrasse / Dorfstrasse, Fällandenstrasse / Greifenseestrasse, Schwerzenbach	Hauptverkehrsstrasse (zur Abklassierung vorgesehen), Regionale Verbindungsstrasse (zur Abklassierung vorgesehen)	Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassenraum und weiterer Kriterien (u.a. geschütztes Ortsbild)	kurzfristig Koordinationshinweis: Umfahrung Schwerzenbach (KRP)
27	Usterstrasse / Zürcherstrasse Hegnau, Volketswil	Hauptverkehrsstrasse (zur Abklassierung vorgesehen)	Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassenraum	Koordinationshinweis: Umfahrung Schwerzenbach (KRP)
28	Effretikerstrasse Kindhausen, Volketswil	Regionale Verbindungsstrasse	Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassenraum	kurzfristig
29	Industriestrasse, Volketswil	Hauptverkehrsstrasse (zur Abklassierung vorgesehen)	Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassenraum	kurzfristig Koordinationshinweise: Umfahrung Schwerzenbach (KRP) und Neue Greifenseestrasse
30	Pfäffikerstrasse / Winterthurerstrasse Gutenswil, Volketswil	Regionale Verbindungsstrasse	Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassenraum und aufgrund weiterer Kriterien (u.a. lineare Schwachstelle Velonetz)	bestehend, kein Handlungsbedarf kurzfristig
31	Alte Winterthurerstrasse, Wallisellen	Regionale Verbindungsstrasse	Umgestaltung Strassenraum aufgrund weiterer Kriterien	kurzfristig
32	Neue Winterthurerstrasse / Neugutstrasse, Wallisellen	Hauptverkehrsstrasse / Regionale Verbindungsstrasse	Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassenraum und aufgrund weiterer Kriterien (u.a. lineare Schwachstelle Velonetz)	
33	Zürichstrasse Brüttsellen, Wangen-Brüttsellen	Hauptverkehrsstrasse	Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassenraum	kurzfristig
34	Abschnitt A1 Wallisellen – Dietlikon	Hochleistungsstrasse	Optimierung Verträglichkeit zwischen Siedlung und Ver-	kurzfristig

Nr.	Objekt	Strassenklassierung	Vorhaben	Realisierungshorizont
			kehr und Homogenisierung des Verkehrsflusses	
35	Abschnitte A51 Opfikon – Kloten	Hochleistungsstrasse	Optimierung Verträglichkeit zwischen Siedlung und Ver- kehr und Homogenisierung des Verkehrsflusses	kurzfristig
36	Abschnitte A53 bei Wangen- Brüttisellen / Vol- ketswil	Hochleistungsstrasse	Optimierung Verträglichkeit zwischen Siedlung und Ver- kehr und Homogenisierung des Verkehrsflusses	kurzfristig



Strassenverkehr, Umgestaltung Strassenraum

Kantonaler Inhalt

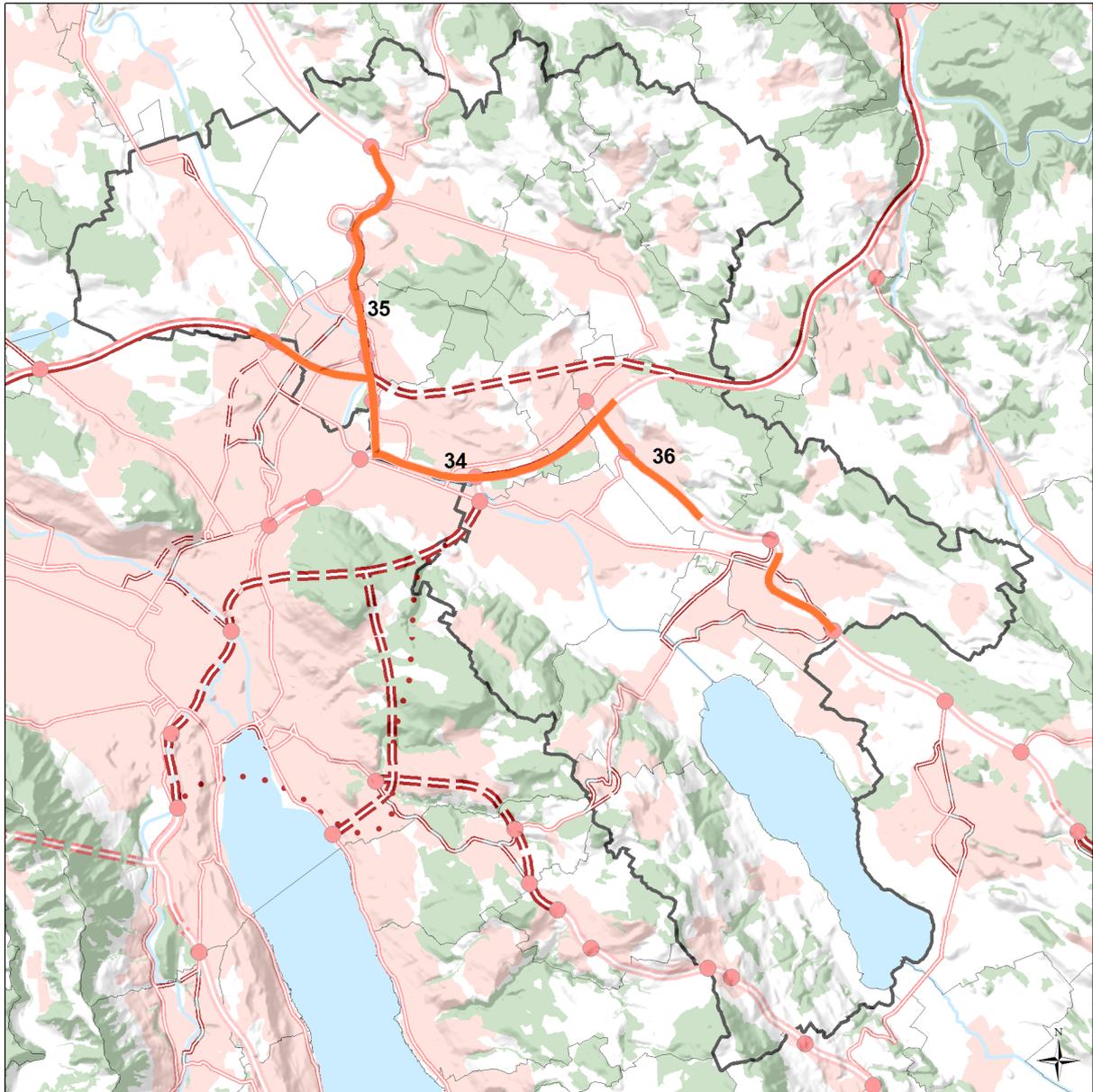
- Autobahnanschluss bestehend/geplant
- HLS bestehend
- HLS geplant
- HLS Ausbau
- HLS Tunnel bestehend
- HLS Tunnel geplant
- HLS Tunnel Ausbau
- Abklassierung / Rückbau bei Ersatz
- HVS bestehend
- HVS geplant
- HVS Tunnel bestehend
- HVS Tunnel geplant
- ● ● Variante / zu prüfende Linienführung
- Siedlungsgebiet
- Wald

Regionaler Inhalt

- Verbindungsstrasse bestehend
- Verbindungsstrasse geplant
- Abklassierung Verbindungsstrasse / Rückbau bei Ersatz
- Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassenraum
- Umgestaltung Strassenraum aufgrund weiterer Kriterien (u.a. ortsbauliche Funktionen, lineare Schwachstellen Velonetz, geschützte Ortsbilder)

14021_05A_190924_RRP_Teilrev-2019_3Text_V8_Synop_Aufl_kantVP.docx

Abb. 4.2a: Übersicht Karteneinträge



Strassenverkehr, Stadtautobahn

Kantonaler Inhalt

- Autobahnanschluss bestehend/geplant
- HLS bestehend
- HLS geplant
- HLS Ausbau
- HLS Tunnel bestehend
- HLS Tunnel geplant
- HLS Tunnel Ausbau
- Abklassierung / Rückbau bei Ersatz
- HVS bestehend
- HVS geplant
- HVS Tunnel bestehend
- HVS Tunnel geplant
- • • Variante / zu prüfende Linienführung
- Siedlungsgebiet
- Wald

Regionaler Inhalt

- Stadtautobahn

14021_05A_190924_RRP_Teilrev-2019_3Text_V8_Synop_Aufk_kantVP.docx

Abb. 4.2b: Übersicht Karteneinträge

4.2.3 Massnahmen

a) Region

- Die Region setzt sich dafür ein, dass der motorisierte Individualverkehr auf dem regionalen Strassennetz mit geeigneten Massnahmen verflüssigt und in den Ortszentren verträglich gestaltet wird.
- Die Region setzt sich beim Kanton dafür ein, dass bei Ausbauten und Sanierungen von Staatsstrassen, welche zur Umklassierung von regionalen zu kommunalen Strassen vorgesehen sind, bei der Bestimmung der Ausbauparameter auf die kommunalen Bedürfnisse besonders Rücksicht genommen wird.
- Die Region setzt sich dafür ein, dass im Rahmen von Ausbauten, Umgestaltungen oder Sanierungen von Staatsstrassen mit vorhandenen oder geplanten Bustrassees sowie Umbauten von Lichtsignalanlagen bauliche und organisatorische Massnahmen zur Sicherstellung eines störungsarmen Betriebs getroffen werden. Welche Massnahmen (z.B. Busspuren, Busbevorzugung an Lichtsignalen) zweckmässig sind, ist im Rahmen der Projektierung unter Berücksichtigung der örtlichen Situation zu bestimmen. Bei regionalen Strassen, die durch geschützte Ortsbilder führen, ist dem Innerortscharakter beim Ausbau und der Gestaltung besondere Beachtung im Sinne von § 14 Strassengesetz zu schenken.
- Die Region setzt sich dafür ein, dass bei der Realisierung von geplanten Strassen gleichzeitig flankierende Massnahmen auf den bestehenden Strassen getroffen werden, um die erwünschten Entlastungseffekte zu erreichen und nicht zusätzlichem Verkehr mit weiteren Umweltbelastungen Raum zu verschaffen.
- Die Region setzt sich dafür ein, dass im kantonalen Zentrumsgebiet Hochbord-Stettbach die Bewältigung des Individualverkehrs mit der geplanten Ostumfahrung Zürich, dem regionalen Strassennetz sowie der Quartierschliessung in einer Gesamtbetrachtung über alle Planungsebenen koordiniert und abgestimmt wird.
- Die Region setzt sich beim Bund und beim Kanton für eine Homogenisierung des Verkehrs und die Optimierung der Verträglichkeit zwischen Siedlung und Verkehr auf dem übergeordneten Strassennetz, insbesondere auf den Abschnitten Stadtautobahn, ein.
- Die Region setzt sich dafür ein, dass die zukünftige Glattalautobahn landschafts- und siedlungsverträglich (unterirdisch oder überdeckt) geführt wird. Der Glattalautobahnknoten soll soweit wie möglich östlich zu liegen kommen und so früh wie möglich unterirdisch oder überdeckt verlaufen.
- Die ZPG setzt sich beim Kanton dafür ein, dass auf der Seestrasse zwischen Greifensee und Schwerzenbach bei neuen Strassenprojekten wie der neuen Greifenseestrasse und im Rahmen von Sanierungen Massnahmen geprüft werden, um eine weitere Verkehrszunahme auf der Seestrasse zu vermeiden.

b) Gemeinden

- Die Gemeinden wirken bei der Umgestaltung von Strassenabschnitten mit, insbesondere bei der Umgestaltung von Ortsdurchfahrten und bei der Erarbeitung von flankierenden Massnahmen zur Kanalisierung des Verkehrs auf den Hauptachsen.
- Die Gemeinden unterstützen mit ihrer Parkraumpolitik die vermehrte Umlagerung des Verkehrs auf den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr. Mit einer Parkraumpolitik speziell im Bereich der Pendlerparkplätze ist sicherzustellen, dass der entstehende Mehrverkehr nicht mit dem motorisierten Individualverkehr auf den Strassen sondern mit öffentlichen Verkehrsmitteln abgewickelt wird, dies insbesondere bei Arbeitsgebieten mit einem hohen Anteil an Zielverkehr. Die kommunalen Parkplatzreglemente sind unter Berücksichtigung des vorhandenen und geplanten Angebots des öffentlichen Verkehrs sowie der Bedingungen des Individualverkehrs zu überprüfen und bei Bedarf anzupassen. Bei den stark verkehrserzeugenden Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen ist ein möglichst grosser Anteil auf den öffentlichen Verkehr zu verlagern.

4.3 Öffentlicher Personenverkehr

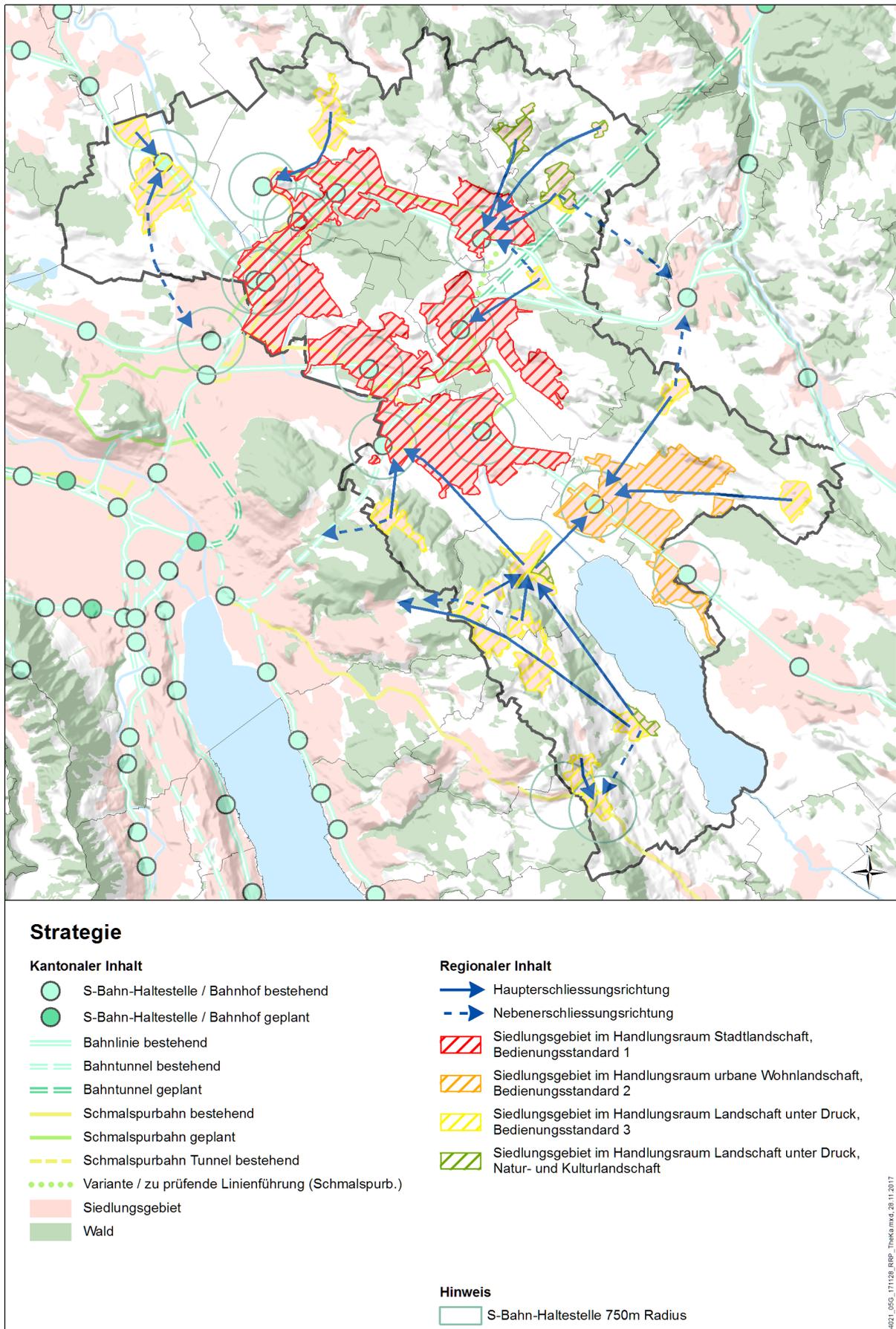


Abb. 4.3a: Strategiekarte

4.3.1 Ziele

a) *Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehr*

Da das Strassennetz in der Region bereits stark ausgelastet ist, liegt eine Hauptaufgabe des öffentlichen Verkehrs darin, insbesondere Neuverkehr aufzunehmen. Die Stärke des öffentlichen Verkehrs, dicht bebaute Gebiete zu erschliessen und miteinander zu verbinden wird mit den Zielsetzungen zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr in Zukunft vermehrt zum Tragen kommen.

Folgende Angebotsstandards sollen in der Region Glattal zur Sicherstellung der Erschliessung des Siedlungsgebiets durch den öffentlichen Verkehr angestrebt werden. Für Gebiete die in einem Umkreis von 750 m durch eine Station der S-Bahn / Bahn erschlossen sind, gilt die Erschliessung durch die Bahn abschliessend.

Nr.	Handlungsraum	Erschliessungs-funktion	Grundtakt zur Normalver-kehrszeit	Koordinationshinweis
1	Stadtlandschaft	Erschliessung des Siedlungsgebiets und Zubringer zu S-Bahn-Stationen	flächige Standards Bedienungsstandard 1: 15'	An den multimodalen Drehscheiben ist eine ausreichende Anzahl an Veloabstellplätzen anzubieten.
2	Urbane Wohn-landschaft	Erschliessung des Siedlungsgebiets und Zubringer zu S-Bahn-Stationen	flächige Standards Bedienungsstandard 2: 15' – 30'	An den multimodalen Drehscheiben ist eine ausreichende Anzahl an Veloabstellplätzen anzubieten.
3	Landschaft unter Druck, Natur- und Kulturlandschaft	Anbindung des Siedlungsgebiets an die Hupterschliessungsrichtung / Nebenerschliessungsrichtung	Bedienungsstandard 3: 15 – 30' (Hupterschliessung) Bestehender Grundtakt Nebenerschliessung beibehalten Siedlungsgebiet mit 300 – 1000 K (Einwohner / Beschäftigte) Grundtakt 60'	Vorgaben an Takt und Betriebszeiten sind abgestimmt auf die Hupterschliessung
4	Erholungsgebiete ausserhalb des Siedlungsgebiets	Anbindung des Erholungsgebiets an die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs	Vorgaben an Takt und Betriebszeiten sind abgestimmt auf die Hupterschliessung anzustrebender Grundtakt: nachfrageorientiert in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und dem marktverantwortlichen Unternehmen	

b) *Konzentration und schnelle Zubringer zu den Hauptstrecken*

Die Hauptstrecken des öffentlichen Verkehrs sind das schienenseitige Rückgrat der Region. Die Leistungsfähigkeit des übergeordneten Netzes soll sichergestellt werden. Durch kurze Zubringer sollen die Stärken des öffentlichen Verkehrs optimal ausgeschöpft werden.

c) Verstärkendes Angebot auf dem Feinverteiler – zuverlässige Anschlüsse und Fahrplanstabilität

Direkte Verbindungen mit dem Feinverteiler zwischen wichtigen Quell- und Zielgebieten in der Region dienen dazu, den ÖV-Anteil am innerregionalen Verkehr zu erhöhen und die Verknüpfung mit umliegenden Regionen sicherzustellen.

Um die Anschlüsse an den multimodalen Drehscheiben zu gewährleisten, werden Strassenabschnitte / Knoten mit Bedarf für ÖV-Priorisierung ausgeschieden.

d) Leistungsfähige und gut zugängliche multimodale Drehscheiben

Um die übergeordneten Netze des öffentlichen Verkehrs in ihrem Potenzial optimal auszuschöpfen, werden direkte Zubringer zu den Haltestellen des übergeordneten Netzes, insbesondere zu den multimodalen Drehscheiben, geschaffen.

e) Förderung der multimodalen Mobilität

Die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sollen zu Fuss und mit dem Velo gut erreichbar sein, um ein multimodales Verkehrssystem zu stärken.

Dadurch soll erreicht werden, dass die Verkehrsmittel dort benutzt, gefördert und gestärkt werden, wo sie Vorteile gegenüber den übrigen Verkehrsträgern aufweisen.

f) Glattalbahn (kant. Festlegung / regionale Ergänzung)

Aus regionaler Sicht stellt die Erweiterung der Glattalbahn um die Abschnitte Kloten – Bahnhof Bassersdorf sowie Dübendorf – Flugplatzareal bis Bahnhof Dietlikon das ÖV-Schlüsselprojekt dar. Nur mit einer raschen Realisierung der GlattalbahnPLUS kann die zu erwartende Verkehrsnachfrage bewältigt werden, welche bei der Ausschöpfung der grossen vorhandenen Potenziale im Bereich der Arbeitsplätze und Einwohner im mittleren Glattal und Zürich-Nord (v.a. Oerlikon) entstehen wird. Die Raumsicherung für die Erweiterung der Glattalbahn geschieht im kantonalen Richtplan.

g) Buslinien / Bustrassees

In den letzten Jahren wurde das Angebot an regionalen Buslinien stark ausgebaut und die Zubringerfunktion zur S-Bahn verbessert. Durch die zunehmende Überlastung des Strassennetzes in Spitzenstunden und die dadurch entstehenden Engpässe und Staubereiche wird der fahrplanmässige Betrieb der regionalen Buslinien behindert.

Das regionale Busliniennetz wird auch in Zukunft schwergewichtig die Feinerschliessung mit dem öffentlichen Verkehr in der Region übernehmen. Es sollen ein störungsfreier, fahrplanmässiger Betrieb der Buslinien gewährleistet und das Angebot bei Bedarf erweitert werden. Zur Raumsicherung werden Bustrassees festgelegt, welche auf Optimierungspotenzial für den Verkehrsfluss des regionalen Busverkehrs hinweisen.

h) Haupt- und Nebenerschliessungsrichtungen und weitere Anlagen

Um die Erschliessung des Siedlungsgebiets durch den öffentlichen Verkehr sicherzustellen, werden im Siedlungsgebiet ausserhalb der Stadtlandschaft und der urbanen Wohnlandschaft Haupt- und Nebenerschliessungsrichtungen sowie zukünftige ÖV-Korridore festgelegt.

Um den Betrieb des regionalen Busverkehrs sicherzustellen, wird das Busdepot Bassersdorf, Grindel zur Raum- und Nutzungssicherung im regionalen Richtplan festgelegt.

Um den Betrieb der Glattalbahn langfristig zu sichern, ist ein zusätzliches Trampdepot in Planung. Der Standort wird in Zürich Nord oder im Glattal zu liegen kommen. Die Standortevaluation ist von den marktverantwortlichen Unternehmen in Koordination mit den Regionen Glattal und Stadt Zürich vorzunehmen. Für die langfristige Raumsicherung des Tramdepots wird ein Prüfperimeter festgelegt.

4.3.2 Karteneinträge

Je nach Bedeutung werden die Anlagen des öffentlichen Verkehrs auf kantonaler, regionaler oder kommunaler Stufe festgelegt. Im kantonalen Verkehrsplan sind die Eisenbahn- und S-Bahnlinien von überregionaler, nationaler oder gar internationaler Bedeutung sowie das

Trasse der Glattalbahn enthalten. Ergänzend dazu werden im Regionalen Richtplan Optionen für Vorlaufbetriebe für die Glattalbahn mittels Bustrassees gesichert.

Der regionale Verkehrsplan legt die Achsen fest, welche Bedarf zur Sicherstellung eines stabilen Busbetriebs aufweisen. Die Festlegungen im regionalen Verkehrsplan sichern Trassees, zeigen Buspriorisierungen und Zielsetzungen sowie generell zu prüfende Verbindungen auf. Die genaue Linienführung der Buslinien sowie das Angebot werden durch die zuständigen Verkehrsbetriebe in Zusammenarbeit mit der Region und den Gemeinden festgelegt. Ob eine Buslinie auf den bezeichneten Achsen verkehrt, entscheidet das Betriebskonzept, welches alle zwei Jahre durch den ZVV aufgrund der Nachfrageentwicklung neu festgelegt wird. Die anzustrebenden Bedienungsstandards beziehen sich auf die Handlungsräume des kantonalen und des regionalen Raumordnungskonzepts und sind abgestimmt auf die zukünftige Siedlungsentwicklung.

Im regionalen Richtplan sind Abschnitte mit Bedarf für Buspriorisierung / Bustrassees, wichtige Haltestellen, Haupt- und Nebenerschliessungsrichtungen für Siedlungsgebiete ohne S-Bahnerschliessung sowie weitere Anlagen des öffentlichen Verkehrs wie Depots festzulegen. Die Abschnitte mit Raumsicherung für Buspriorisierungsmassnahmen dienen der groben Raumsicherung. Für jeden Abschnitt wird situationsspezifisch die geeignete Massnahme definiert. Dabei sind städtebauliche und ortsspezifische Bedürfnisse ebenso zu berücksichtigen, wie verkehrliche Aspekte.

Folgende weitere Anlagen für den öffentlichen Verkehr werden festgelegt:

Nr.	Objekt / Strecke	Funktion	Vorhaben	Realisierungshorizont
1	Prüfperimeter Tramdepot	Prüfperimeter für Standorte- valuation zur Raumsicherung Tramdepot entlang der Glattalbahn, Monitoring	Erstellung Tramdepot	langfristig Koordinationshinweis: grenzüberschreitende Standortevaluation durch die marktver- antwortlichen Unter- nehmen mit Regionen Glattal / Stadt Zürich / Monitoring
2	Busdepot Bas- sersdorf	Anlage für den regionalen Busbetrieb		bestehend
3	Busdepot Vol- ketswil	Anlage für den regionalen Busbetrieb		bestehend

Folgende wichtige Haltestellen werden festgelegt:

Nr.	Objekt / Strecke	Funktion	Vorhaben	Realisierungshorizont
4	Bahnhof, Bas- sersdorf	Umsteigeschwerpunkt regio- nal Bus / S-Bahn / Glattal- bahnPLUS / P+R / B+R Multimodale Drehscheibe	Aufwertung zur multimoda- len Drehscheibe	bestehend / mittel- fristig
5	Bahnhof, Dietlikon	Umsteigeschwerpunkt regio- nal Bus / S-Bahn / Glattal- bahnPLUS Multimodale Drehscheibe	Aufwertung zur multimoda- len Drehscheibe Koordination: Veloparkie- rungsanlagen	bestehend / mittel- fristig
6	Bahnhof Stett- bach, Dübendorf	Umsteigeschwerpunkt regio- nal Bus / Glattalbahn / S- Bahn		bestehend

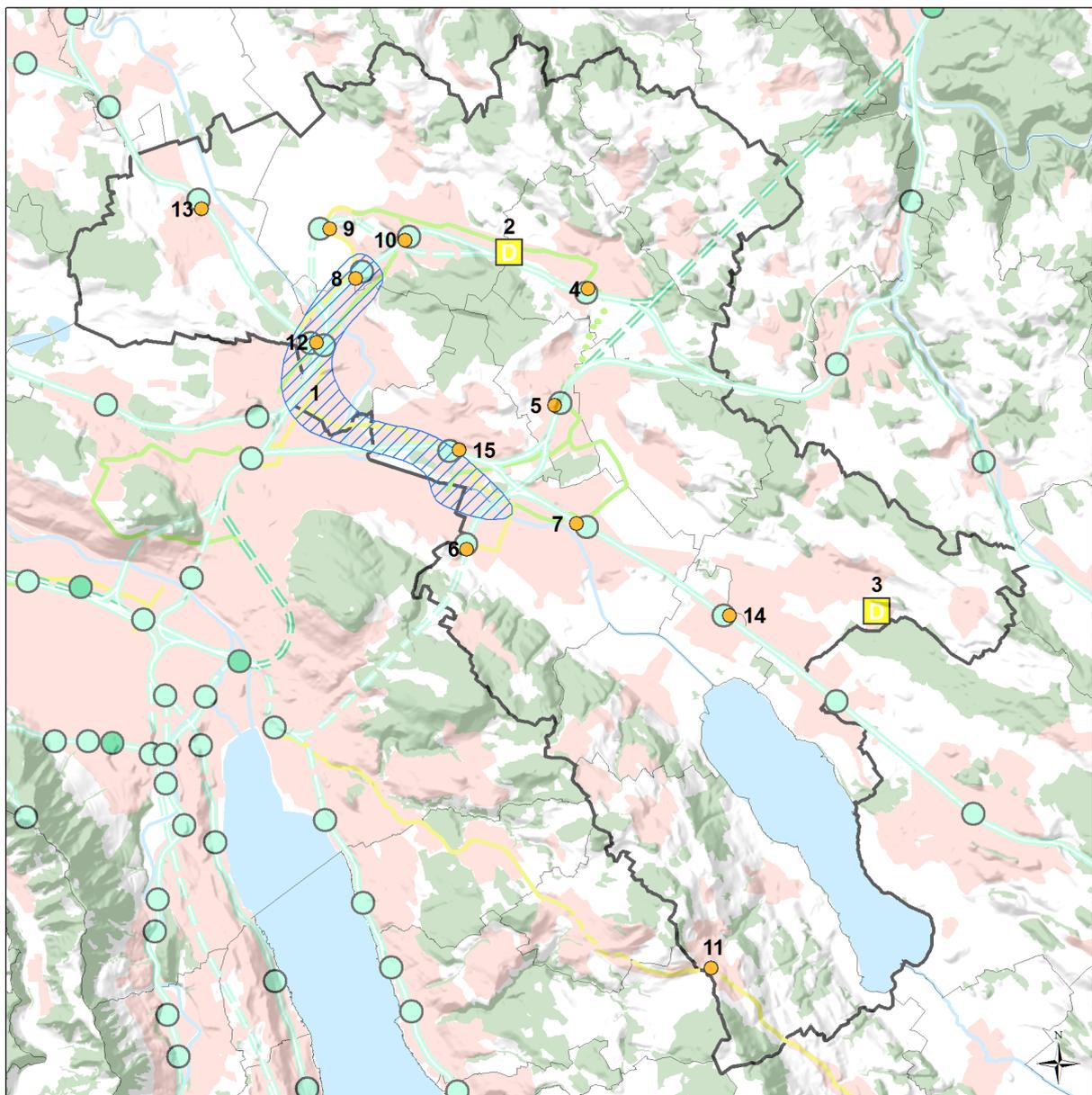
Nr.	Objekt / Strecke	Funktion	Vorhaben	Realisierungshorizont
Multimodale Drehscheibe				
7	Bahnhof, Dübendorf	Umsteigeschwerpunkt regional Bus / GlattalbahnPLUS / S-Bahn Multimodale Drehscheibe	Aufwertung zur multimodalen Drehscheibe neuer Busbahnhof in Planung	bestehend / mittelfristig
8	Bahnhof Balsberg, Kloten	Umsteigeschwerpunkt regional Bus / Glattalbahn / S-Bahn Multimodale Drehscheibe	Aufwertung zur multimodalen Drehscheibe	bestehend
9	Flughafen Bahnhof, Kloten	Umsteigeschwerpunkt regional Bus / Glattalbahn / S-Bahn / Fernverkehr Multimodale Drehscheibe		bestehend
10	Bahnhof, Kloten	Umsteigeschwerpunkt regional Bus / Bus Multimodale Drehscheibe	Aufwertung zur multimodalen Drehscheibe, Bushof in Planung	kurzfristig
11	Scheuren, Maur	Anbindung regional Bus / Forchbahn Multimodale Drehscheibe		bestehend
12	Bahnhof Glattbrugg / Bahnhof Opfikon	Umsteigeschwerpunkt regional Bus / Glattalbahn / S-Bahn Multimodale Drehscheiben	Aufwertung zu multimodalen Drehscheiben	bestehend / mittelfristig
13	Bahnhof, Rüm- lang	Umsteigeschwerpunkt regional, Anbindung regional Bus / S-Bahn Multimodale Drehscheibe	Aufwertung zur multimodalen Drehscheibe	bestehend / mittelfristig
14	Bahnhof, Schwerzenbach	Umsteigeschwerpunkt regional Bus / S-Bahn Multimodale Drehscheibe	Aufwertung zur multimodalen Drehscheibe, Bushof in Planung	kurzfristig
15	Bahnhof, Wallisellen	Umsteigeschwerpunkt regional Bus / Glattalbahn / S-Bahn Multimodale Drehscheibe		bestehend

Folgende Abschnitte / Knoten mit Bedarf für Buspriorisierung werden festgelegt:

Nr.	Objekt / Strecke	Funktion	Vorhaben	Realisierungshorizont
16	Kreisel Klotener- / Bassersdorfer- / Baltenswilerstrasse, Bassersdorf	Abschnitt / Knoten für Massnahmen zur Buspriorisierung	Vorlaufbetrieb GlattalbahnPLUS Massnahmen zur Buspriorisierung – noch zu definieren	mittelfristig
17	Knoten Gockhauer- / Ring- / Zürichstrasse, Dübendorf	Knoten für Massnahmen zur Buspriorisierung	Massnahmen zur Buspriorisierung – noch zu definieren	kurzfristig

Nr.	Objekt / Strecke	Funktion	Vorhaben	Realisierungshorizont
18	Zürich- / Högl- lerstrasse / Fällandenstrasse, Dübendorf	Abschnitt / Knoten für Mass- nahmen zur Buspriorisierung	innerhalb Siedlungs- gebiet: Umgestaltung Strassenraum, kein Ausbau, kein separa- tes Bustrassee ausserhalb des Sied- lungsgebiets: Bustras- see als Option	kurzfristig
19	Knoten Überland- / Walliseller- / Zwinggartenstras- se, Dübendorf	Knoten für Massnahmen zur Buspriorisierung	Massnahmen zur Buspriorisierung – noch zu definieren	Kurzfristig Koordination: BGK Über- landstrasse
20	Knoten Überland- / Ringstrasse, Dü- bendorf	Abschnitt / Knoten für Mass- nahmen zur Buspriorisierung	Massnahmen zur Buspriorisierung – noch zu definieren	Kurzfristig Koordination: BGK Über- landstrasse
21	Knoten Bülach- / Lufingerstrasse, Kloten	Abschnitt / Knoten für Mass- nahmen zur Buspriorisierung	Massnahmen zur Buspriorisierung – noch zu definieren	kurzfristig
22	Kreisel Ruebis- bach, Kloten	Abschnitt / Knoten für Mass- nahmen zur Buspriorisierung	Massnahmen zur Buspriorisierung – noch zu definieren	kurzfristig
23	Knoten Wilder Mann, Kloten	Abschnitt / Knoten für Mass- nahmen zur Buspriorisierung	Massnahmen zur Buspriorisierung – noch zu definieren	teilweise bestehend, kurzfristig
24	Knoten Schaff- hauser- / Neu- brunnenstrasse, Kloten	Abschnitt / Knoten für Mass- nahmen zur Buspriorisierung	Massnahmen zur Buspriorisierung – noch zu definieren	kurzfristig Koordination: Tramver- längerung Schaff- hauserstrasse
25	Knoten Sägerei- / Giebeleich- / Schaffhauser- strasse, Opfikon	Abschnitt / Knoten für Mass- nahmen zur Buspriorisierung	Massnahmen zur Buspriorisierung – noch zu definieren	kurzfristig Koordination: Tramver- längerung Schaff- hauserstrasse
26	Knoten Schaff- hauser- / Wallisel- lerstrasse, Opfik- on	Abschnitt / Knoten für Mass- nahmen zur Buspriorisierung	Massnahmen zur Buspriorisierung – noch zu definieren	kurzfristig Koordination: Tramver- längerung Schaff- hauserstrasse
27	Knoten Thurgau- er- / Wallisel- lerstrasse, Opfik- on	Abschnitt / Knoten für Mass- nahmen zur Buspriorisierung	Massnahmen zur Buspriorisierung – noch zu definieren	kurzfristig Koordination: LSA Halb- anschluss Opfikon
28	Knoten Bahnhof- zufahrt / lfangstrasse, Rümlang	Abschnitt / Knoten für Mass- nahmen zur Buspriorisierung	Massnahmen zur Buspriorisierung – noch zu definieren	mittelfristig
29	Kreisel Riedmatt, Rümlang	Abschnitt / Knoten für Mass- nahmen zur Buspriorisierung	Massnahmen zur Buspriorisierung	bestehend
30	Kreisel Maur- / Dübendorf- / Schwerzenbach- /	Abschnitt / Knoten für Mass- nahmen zur Buspriorisierung	Massnahmen zur Buspriorisierung	kurzfristig

Nr.	Objekt / Strecke	Funktion	Vorhaben	Realisierungshorizont
	Zürichstrasse, Fällanden			
31	Industriestrasse, Volketswil	Abschnitt / Knoten für Massnahmen zur Buspriorisierung	Massnahmen zur Buspriorisierung – noch zu definieren	kurzfristig
32	Kreisel Hegnau, Volketswil	Abschnitt / Knoten für Massnahmen zur Buspriorisierung	Massnahmen zur Buspriorisierung – noch zu definieren	kurzfristig
32a	Bustrassee Riedstrasse, Volketswil / Schwerzenbach	Bustrassee für direkte Anbindung der gemeindeübergreifenden Entwicklungsgebiete in Schwerzenbach und Volketswil an den Bahnhof Schwerzenbach weitere Funktionen Trassee: stadträumliche Orientierungsachse	Neubau eines Bustrassees mit einer guten Einbettung in den Stadtraum (Orientierungsachse, öffentlicher Aussenraum, hohe Aufenthaltsqualität, gute Anbindung an die umliegenden Wegnetze) Mitbenutzung für den Fuss- und Veloverkehr sicherstellen, Mitbenutzung durch motorisierten Quartierverkehr prüfen	langfristig Koordinationshinweise: Zentrumsgebiet (vgl. Kap. 2.2.2 Nr. 9) und Eignungsgebiet für Hochhäuser (2.7.2. Nr. 10)
33	Dietlikon, Industriegebiet	Abschnitt / Knoten für Massnahmen zur Buspriorisierung	Massnahmen zur Buspriorisierung	kurzfristig Koordination: RVS Dietlikon Süd
34	Knoten neue Winterthurer- / Neugutstrasse, Wallisellen	Abschnitt / Knoten für Massnahmen zur Buspriorisierung	Massnahmen zur Buspriorisierung – noch zu definieren	kurzfristig
35	Weststrasse, Wallisellen	Abschnitt für Massnahmen zur Buspriorisierung	Massnahmen zur Buspriorisierung – noch zu definieren	kurzfristig
36	Knoten Zürich- / Stationsstrasse, Wangen-Brüttisellen	Abschnitt / Knoten für Massnahmen zur Buspriorisierung	Massnahmen zur Buspriorisierung – noch zu definieren Massnahmen dürfen Ausbaumöglichkeiten entlang der Zürichstrasse nicht negativ beeinträchtigen	mittelfristig Koordination: BGK Zürichstrasse



Öff. Personenverkehr, wichtige Haltestellen, ÖV-Korridore, Prüfperimeter, Depots

Kantonaler Inhalt

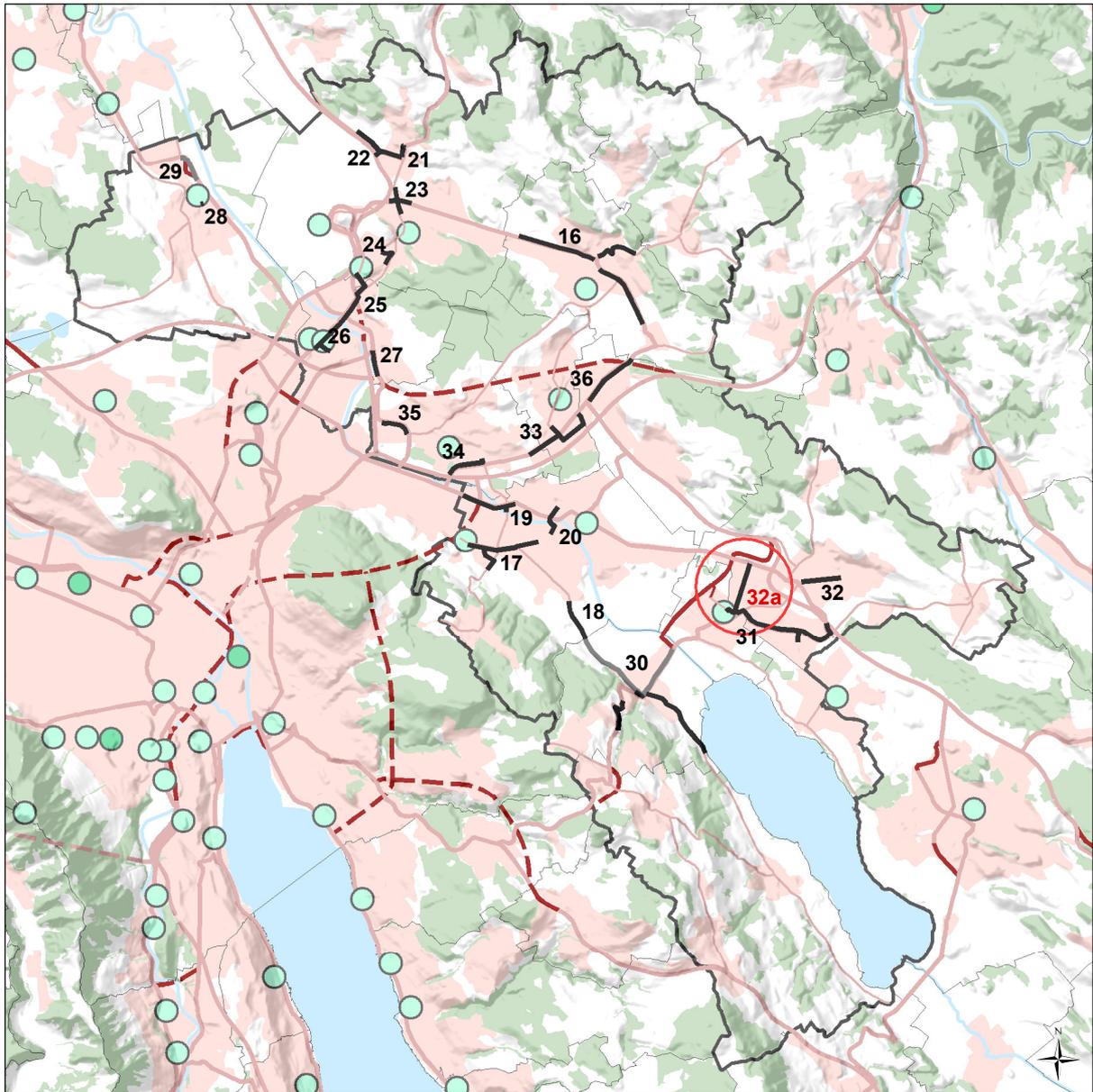
- S-Bahn-Haltestelle / Bahnhof bestehend
- S-Bahn-Haltestelle / Bahnhof geplant
- Bahnlinie bestehend
- - - Bahntunnel bestehend
- - - Bahntunnel geplant
- Schmalspurbahn bestehend
- Schmalspurbahn geplant
- - - Schmalspurbahn Tunnel bestehend
- Variante / zu prüfende Linienführung (Schmalspurb.)
- Siedlungsgebiet
- Wald

Regionaler Inhalt

- D Busdepot bestehend
- Wichtige Haltestelle bestehend
- Prüfperimeter Tramdepot

14021_05A_190924_RRP_Teilrev-2019_3Text_V8_Synop_Aufl_kantVP.docx

Abb. 4.3b: Übersicht Karteneinträge



Öffentlicher Personenverkehr, Bustrassees

Kantonaler Inhalt

- Siedlungsgebiet
- Wald
- S-Bahn-Haltestelle / Bahnhof bestehend
- S-Bahn-Haltestelle / Bahnhof geplant
- HLS/HVS bestehend
- HLS/HVS geplant
- HLS/HVS Tunnel bestehend
- HLS/HVS Tunnel geplant

Regionaler Inhalt

- Bustrassee bestehend
- Bustrassee geplant
- Verbindungsstrasse bestehend
- Verbindungsstrasse geplant

14021_05A_190924_RRP_Teilrev-2019_3Text_V8_Synop_Aufl_kantVP.docx

Abb. 4.3c: **Übersicht Karteneinträge**

4.3.3 Massnahmen

a) Region

Glattalbahn

- Die weitere Planung der Glattalbahn ist auf die regional erwünschte Entwicklung der Arbeitsplatz- und Mischgebiete, der Zentrumsgebiete von regionaler Bedeutung sowie der Regionalzentren abzustimmen. Die Region unterstützt die Gemeinden und wirkt mit bei der Erarbeitung von weiteren Planungen im Zusammenhang mit der GlattalbahnPLUS.
- Die Region setzt sich dafür ein, dass die Haltestellen der Glattalbahn optimal mit den übrigen öffentlichen Verkehrsmitteln (S-Bahn, Tram, Bus) verknüpft werden und attraktive Zugangswege für Fussgänger und Velos zu den Haltestellen sowie genügend Veloabstellplätze geschaffen werden.
- Die Realisierung der GlattalbahnPLUS in den Bereichen Flugplatz Dübendorf – Dietlikon und Kloten – Bassersdorf ist möglichst rasch anzustreben.

Buslinien / Bustrassees

- Die Region setzt sich dafür ein, dass im Bereich von Engpässen und Staustellen dem öffentlichen Verkehr (Bus) genügend Kapazitäten eingeräumt werden, die einen störungsarmen und vom motorisierten Individualverkehr möglichst nicht beeinträchtigten Busbetrieb gewährleisten.
- Die Buslinien sind optimal mit den übrigen öffentlichen Verkehrsmitteln (S-Bahn, Glattalbahn, Tram) zu verknüpfen und die Zugänglichkeit der Haltestellen ist zu verbessern.
- Um das Busangebot attraktiver zu machen, sind neue Durchmesserlinien im Glattal geplant. Hierfür wird ein stabiler Betrieb benötigt. Fahrzeitverluste müssen (mit RVS-Massnahmen) minimiert werden, um die Linien zu verlängern und so umsteigefreie Beziehungen zwischen den Wohn-, Einkaufs- und Arbeitsplatzgebieten anbieten zu können. Massnahmen entlang der festgelegten Bustrassees werden in separaten Konzepten geprüft und entwickelt.

Brüttenertunnel

- Der Bahntunnel aus dem Raum Glattal nach Winterthur ist zeitnah zu realisieren, damit der Kapazitätsengpass nach Osten behoben werden kann. Die ZPG setzt sich dafür ein, eine siedlungs- und landschaftsverträgliche Lösung (unterirdisch oder überdeckt) für die Integration der Grossprojekte Glattalautobahn und Brüttenertunnel unter der Federführung des Kantons zu erwirken, um die Anliegen der betroffenen Gemeinden zu unterstützen.

b) Gemeinden

- Die Gemeinden tragen den Festlegungen auf ihrem Gebiet Rechnung und ergreifen die erforderlichen Massnahmen, die Trassees für Stadtbahnen und den regionalen Busverkehr sowie deren Anlagen im Bereich kommunaler Strassen freizuhalten. Die Gemeinden überprüfen den Bedarf an Veloabstellplätzen bei wichtigen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs.

4.4 Fuss- und Veloverkehr

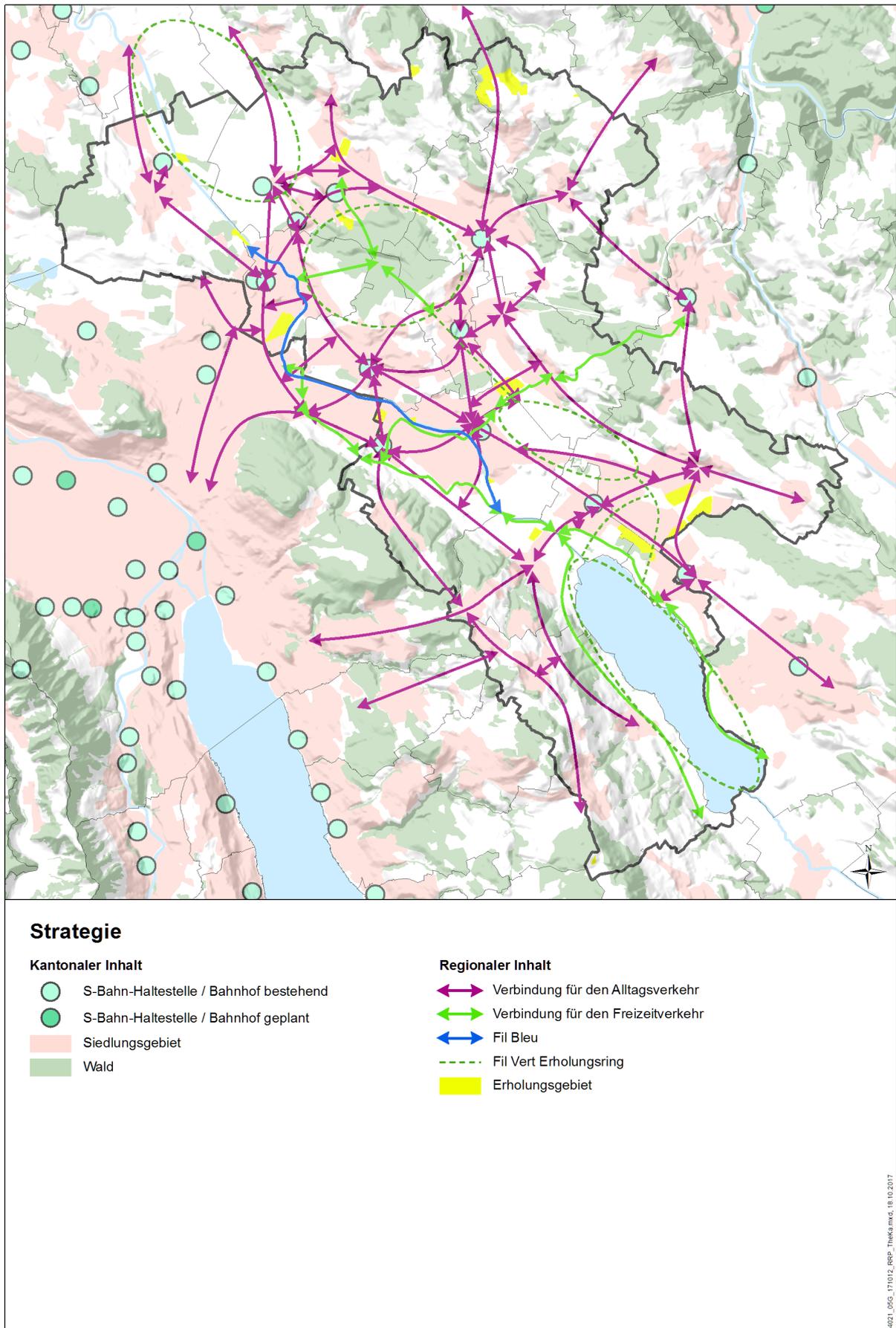


Abbildung 4.4a: Strategiekarte (schematische Darstellung)

4.4.1 Ziele

Um möglichst grosse Anteile des Alltagsverkehrs und des Freizeitverkehrs zu Fuss oder mit dem Velo abzuwickeln, sind die Siedlungsschwerpunkte, Einkaufsmöglichkeiten, Stadt- und Dorfzentren, Sportanlagen etc. zu vernetzen. Bestehende Lücken im Alltagsnetz sind schrittweise zu beheben. Besonders attraktive Räume wie der Hardwald, der Greifensee und die Glatt sind für den Velo- und den Fussverkehr gut zugänglich und attraktiv befahrbar zu gestalten, da dem Fuss- und Veloverkehr in der Freizeit eine grosse Bedeutung zukommt. Angestrebt wird ein attraktives Netz für den Alltags- und den Freizeitverkehr. Eine gute Verknüpfung mit den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs dient dazu, den Fuss- und Veloverkehr als Feinverteiler und Zubringer zum ÖV zu stärken. Es wird eine direkte und sichere Infrastruktur für den Alltagsverkehr und eine gut zugängliche Infrastruktur für den Freizeitverkehr angestrebt. Synergien zwischen Alltags- und Freizeitverkehr sollen ausgeschöpft und mit einem funktionalen und zusammenhängenden Netz in der Region geschaffen werden, in welchem Netzlücken und Schwachstellen laufend und bei sich bietenden Gelegenheiten geschlossen beziehungsweise behoben werden. Bei der Planung von neuen Verbindungen ist Wert auf ein attraktives Umfeld zu legen. Dabei sind auch akustische Kriterien zu berücksichtigen. Die exakte Linienführung der geplanten Fuss- und Veloverbindungen kann sich aufgrund von Auswirkungen auf überkommunale Naturschutzgebiete noch verändern und wird erst im Rahmen von nachgelagerten Planungsverfahren im Detail festgelegt.

a) Veloverkehr im Alltag und der Freizeit stärken

Mit der Festlegung eines regionalen Velowegnetzes soll den Velofahrern (Schüler, Berufspendler, Freizeitvelofahrenden) ein ihren Bedürfnissen entsprechendes, weitgehend gefahrenfreies Netz von Radwegverbindungen über die Gemeindegrenzen hinweg sichergestellt werden. Dem Veloverkehr kommt im Bereich der Erholungsräume eine grosse Bedeutung für den Freizeitverkehr zu.

Zur vermehrten Ausschöpfung des Veloverkehrspotenzials im Glattal und zur Verknüpfung mit den weiteren Verkehrsträgern werden an wichtigen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sowie bei Einrichtungen des Freizeitverkehrs Veloparkierungsanlagen festgelegt.

b) Fuss- und Wanderwege

Die regionalen Fuss- und Wanderwege sollen Erholungsräume von überörtlicher Bedeutung erschliessen, weiträumige Wanderungen erlauben und die Verbindung von Wandergebieten mit geeigneten Ausgangs- und Endpunkten wie beispielsweise Haltestellen von öffentlichen Verkehrsmitteln herstellen.

c) Hindernisfreie Wanderwege – Zugänglichkeit sicherstellen

Der Zugang zum kantonalen Wanderwegnetz wird auch mobilitätsbehinderten Personen ermöglicht. Die hindernisfreien Wanderwege orientieren sich am bestehenden Fuss- und Wanderwegnetz und umfassen geeignete Routen unter der Berücksichtigung der Erreichbarkeit sowohl mit dem Individualverkehr als auch mit den öffentlichen Verkehrsmitteln. Hindernisfreie Wanderwege verfügen über einen hohen Erholungswert mit einer möglichst hohen Vielfalt an Naturlandschaften und kulturellen Sehenswürdigkeiten.

d) Fil Vert – Fil Bleu

Der Fil Vert hat zum Ziel, ein zusammenhängendes Netz für den Fuss- und den Veloverkehr zu schaffen und zu erhalten. Damit sind die wichtigsten Erholungsräume im Glattal – der Flughafen, der Hardwald, der Flugplatz Dübendorf, der Greifensee und die Glatt – miteinander zu verbinden und die verschiedenen Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmer zu koordinieren beziehungsweise aufeinander abzustimmen, um Synergien zu nutzen. Ein wichtiger Teil dieses Netzes ist der Fil Bleu, welcher sich in Umsetzung befindet. Der Fil Vert und der Fil Bleu bilden das Rückgrat des Fuss- und Velowegnetzes in der Region.

Die Synergien sind für den Freizeit- und den Alltagsverkehr und auch bei der Abstimmung mit anderen Verkehrsträgern zu nutzen. Mit einem zusammenhängenden Netz, welches bei jeder sich bietenden Gelegenheit optimiert und bei Bedarf ergänzt wird, soll der Anteil des

Fuss- und Veloverkehr in der Bevölkerung des Glattals und der durch das Glattal reisenden Personen erhöht werden. Fil Vert und Fil Bleu sollen in Kombination mit den Alltagsverbindungen ein attraktives und sicheres Wegnetz bilden, auf dem sich der Fuss- und Veloverkehr komfortabel zwischen den verschiedenen Erholungsgebieten bewegen kann.

Das Netz des Fil Vert führt zu einem Grossteil auf bereits bestehenden Infrastrukturen und dem bestehenden Fuss- und Veloverkehrsnetz. Da bereits viel Infrastruktur vorhanden ist, ist die Signalisation und das Marketing des Fil Verts eine wichtige Aufgabe.

4.4.2 Karteneinträge

a) Veloverkehr

Im regionalen Richtplan werden die Verbindungen gemäss kantonalem Velonetzplan und weitere regionale Freizeitverbindungen festgelegt. Alltagsverbindungen und Freizeitverbindungen können sich überlagern.

Die meisten Verbindungen für den Veloverkehr sind bestehend, sind jedoch bezüglich Ausbaustandards und Sicherheit noch zu optimieren.

Der detaillierte Beschrieb der kantonalen Verbindungen ist den Verbindungsdatenblättern des kantonalen Velonetzplans zu entnehmen. Die Zuordnung und Funktion der Verbindungen wird gemäss kantonalem Velonetzplan wie folgt festgelegt:

Veloschnellrouten (mögliche Abschnitte für Pilotprojekte): Die Veloschnellrouten sind längere und durchgängige Routen, auf welchen der Veloverkehr möglichst störungsfrei und ungehindert (genügende Breite, kreuzungsarm) vorankommt. Sie werden im Rahmen von Pilotprojekten auf ihre Machbarkeit und Zweckmässigkeit überprüft. In Siedlungsgebieten, wo keine separaten Trassees möglich sind, können diese Routen örtlich auf wenig befahrenen Strassen (Velostrassen) geführt werden. Die Nachfrage ist hoch und deshalb muss auf längeren Abschnitten ein Kreuzen und Überholen gleichzeitig möglich sein.

Hauptverbindungen: Die Hauptverbindungen ermöglichen dem Alltags- und Freizeitveloverkehr zusammenhängende Verbindungen zwischen den wichtigen Quellen und Zielen. Sie sind durchgängig eigentrasseiert (Velostrassen oder -wege) oder werden auf kommunalen oder kantonalen Strassen geführt und sind möglichst hindernisarm resp. erlebnisreich. Bei Gegenverkehr ist ein Querschnitt für 3 Velos nebeneinander, bei Einrichtungsverkehr einer für 2 Velos erforderlich.

Nebenverbindung: Mit den Nebenverbindungen werden alle relevanten Ziele des Alltagsveloverkehrs angebinden. Die Verbindungen können ausserorts mit Fusswegen kombiniert werden. Als Nebenverbindungen sind auch die unabhängig von den Hauptverbindungen geführten Routen des Freizeitverkehrs bezeichnet.

Skatingrouten: Die Skatingrouten (SchweizMobil-Routen) sind Velowege, die sich für Skating sehr gut eignen (mindestens 3.5 m Breite, Asphaltbelag, geringe Steigungen / Gefälle).

Ausstattung: Alltagsverbindungen und Freizeitrouten können sich überlagern. Alltagsverbindungen sind in der Regel mit Hartbelag und einer Beleuchtung versehen. Bei Freizeitrouten kann im Rahmen der Interessensabwägung (z.B. Anliegen des Naturschutzes oder des Gewässerschutzes) oder in Kombination mit einem Wanderweg auf einen Hartbelag verzichtet werden.

Die im Folgenden als geplant bezeichneten Verbindungen weisen gemäss kantonalem Velonetzplan lineare Schwachstellen und Netzlücken auf und erfordern entweder den Bau respektive die Verbreiterung eines Velowegs, die Markierungen von Velostreifen oder weitere betriebliche Massnahmen. Demgegenüber werden im regionalen Richtplan punktuelle Schwachstellen wie gefährliche Passagen, Kreuzungen oder punktuelle Lücken nicht erfasst.

Welche Massnahmen im Einzelnen ergriffen werden sollen, ist Sache der Projektierung im Rahmen der Umsetzung und erfolgt in Zusammenarbeit zwischen Kanton und Gemeinden.

Die BIKE LINE (Datenblatt Nr. 02-171a) ist auf folgendem Situationsplan ersichtlich.

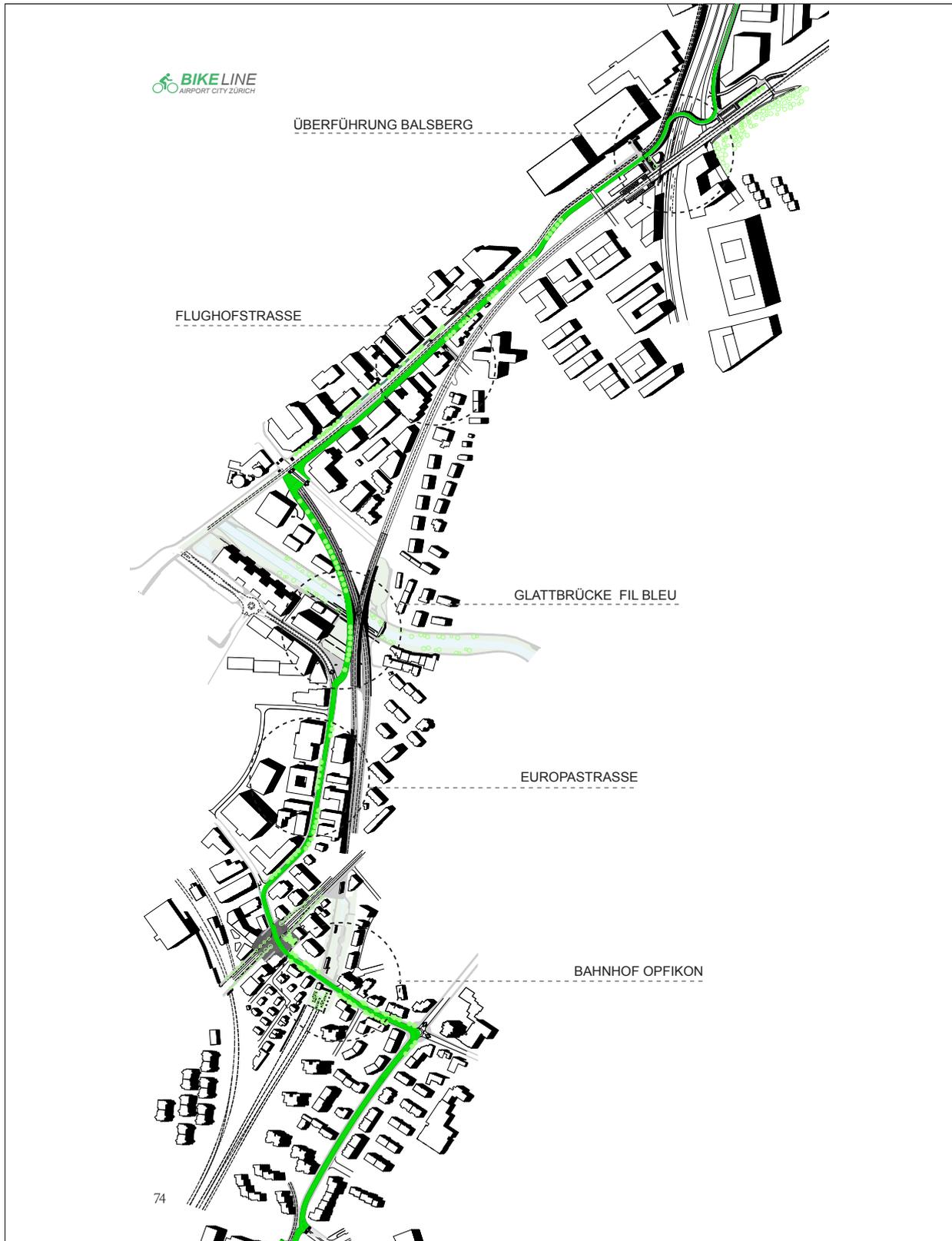


Abbildung 4.4b: Situationsplan Bikeline (AIRPORT CITY, Projektblatt 2019)

Datenblatt Strecke		Funktion	Vorhaben (geplante Strecken)	Realisierungs- horizont
02-001	Verbindung Kloten (Flughafen) – Zürich (Glattpark) <i>regionsübergreifend</i>	Mögliche Velo-schnellroute	Sanierung der linearen Schwachstellen / Schliessung der Netzlücken S02-119, S02-120, S02-121, S02-122, S02-124 Separate Korridorstudie	kurz- bis mittelfristig
02-002	Verbindung Wallisellen – Greifensee	Mögliche Velo-schnellroute	Sanierung der linearen Schwachstellen / Schliessung der Netzlücken S02-114, S02-115, S02-116, S02-117, S02-118, S02-166, S02-086, S02-087, S02-150 Separate Korridorstudie	mittelfristig Koordinationshinweise: Naturschutz
02-003	Verbindung Wallisellen – Zürich (Stadtgrenze) <i>regionsübergreifend</i>	Mögliche Velo-schnellroute	Sanierung der linearen Schwachstellen / Schliessung der Netzlücken S02-073, S02-074 Separate Korridorstudie	mittelfristig
02-004	Verbindung Wallisellen – Opfikon	Mögliche Velo-schnellroute	Sanierung der linearen Schwachstellen / Schliessung der Netzlücken S02-067, S02-041, S02-137, S02-151 Separate Korridorstudie	kurz- bis mittelfristig
02-101	Verbindung Pfaffhausen – Fällanden	Hauptverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S02-008, S02-009, S02-010	kurz- bis mittelfristig
02-102	Verbindung Fällanden – Schwerzenbach	Hauptverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S02-011, S02-013	mittelfristig
02-103	Verbindung Schwerzenbach – Volketswil (Hegnau)	Hauptverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S02-014, S02-016, S02-017	kurz- bis mittelfristig
02-105	Verbindung Hegnau – Volketswil (Hegnau)	Hauptverbindung	Sanierung der linearen Schwachstelle S02-018	mittelfristig
02-106	Verbindung Volketswil – Fehraltorf <i>regionsübergreifend</i>	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S02-019, S02-020, S02-021	kurz- bis mittelfristig
02-106	Verbindung Volketswil – Fehraltorf <i>regionsübergreifend</i>	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstelle S02-019, S02-020, S02-021	kurz- bis mittelfristig
02-108	Verbindung Schwerzenbach – Volketswil (Zimikon)	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S02-005, S02-006	mittelfristig
02-110	Verbindung Fällanden – Maur	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen	mittelfristig

Datenblatt Strecke	Funktion	Vorhaben (geplante Strecken)	Realisierungshorizont
		S02-023, S02-024	
02-111	Verbindung Zürich – Ebmatingen <i>regionsübergreifend</i>	Hauptverbindung Sanierung der linearen Schwachstellen S02-025, S02-026, S02-027, S02-028	kurz- bis mittelfristig
02-112	Verbindung Fällanden (Pfaffhausen) – Maur (Binz)	Hauptverbindung Sanierung der linearen Schwachstelle S02-029	mittelfristig
02-113	Verbindung Ebmatingen – Maur	Nebenverbindung Sanierung der linearen Schwachstellen S02-030, S02-031, S02-032	mittelfristig
02-114	Verbindung Ebmatingen – Aesch	Hauptverbindung Sanierung der linearen Schwachstellen S02-320, S02-321, S02-322	mittelfristig
02-115	Verbindung Maur – Rällikon	Nebenverbindung Sanierung der linearen Schwachstelle S02-001	mittelfristig Koordinationshinweis: Naturschutz
02-121	Verbindung Rüm- lang – Zürich <i>regionsübergreifend</i>	Hauptverbindung Sanierung der linearen Schwachstelle S02-033	langfristig
02-122	Verbindung Rüm- lang – Opfikon	Nebenverbindung Sanierung der linearen Schwachstellen / Schliessung der Netzlücken S02-034, S02-035, S02-036	mittelfristig
02-123	Verbindung Kloten Flughafen	Hauptverbindung Sanierung der linearen Schwachstellen S02-037, S02-038, S02-143	mittelfristig
02-125	Verbindung Opfikon – Zürich (Leutschenbach) <i>regionsübergreifend</i>	Nebenverbindung Sanierung der linearen Schwachstelle S02-040	mittelfristig
02-127	Verbindung Opfikon – Dietlikon	Nebenverbindung Sanierung der linearen Schwachstelle S02-044	mittelfristig
02-129	Verbindung Kloten – Zürich <i>regionsübergreifend</i>	Nebenverbindung Sanierung der linearen Schwachstellen S02-046, S02-047, S02-051, S02-052	mittelfristig
02-130	Verbindung Kloten – Opfikon	Nebenverbindung Sanierung der linearen Schwachstelle / Schliessung der Netzlücke S02-053, S02-140	kurz- bis mittelfristig
02-132	Verbindung Kloten – Bassersdorf	Nebenverbindung Sanierung der linearen Schwachstellen S02-054, S02-055, S02-056	kurz- bis mittelfristig

Datenblatt Strecke		Funktion	Vorhaben (geplante Strecken)	Realisierungs- horizont
02-133	Verbindung Kloten – Bassersdorf	Hauptverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S02-057, S02-058, S02-059, S02-060 Gute Anbindung/Anschlüsse an die Wohn- und Gewerbegebiete von Bassersdorf und Kloten sind sicherzustellen.	mittelfristig
02-134	Verbindung Kloten – Wallisellen	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S02-061, S02-063, S02-958, S02-060	mittelfristig
02-138	Verbindung Wallisellen – Dietlikon	Hauptverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen / Schliessung der Netzlücke S02-149, S02-068, S02-069, S02-070, S02-071	mittelfristig
02-140	Verbindung Wallisellen (Industrie) – Dietlikon (Industrie Süd)	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S02-075, S02-076	mittelfristig
02-142	Verbindung Bassersdorf – Dietlikon	Hauptverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S02-078, S02-079, S02-080, S02-072	mittelfristig
02-143	Verbindung Oberembrach – Nürensdorf <i>regionsübergreifend</i>	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S07-980, S07-981 Verfügung Eigentalsstrasse (geplanter Rückbau 10 Jahre nach Inkrafttreten ab ca. 2026 und Umnutzung zum Veloweg)	mittelfristig Koordinationshinweis: Naturschutz
02-144	Verbindung Bassersdorf – Nürensdorf	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstelle S02-082	mittelfristig
02-144	Verbindung Bassersdorf – Baltenswil	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S02-083, S02-084	mittelfristig
02-147	Verbindung Dietlikon – Dübendorf	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S02-088, S02-089	mittelfristig
02-147	Verbindung Dietlikon (Industrie Süd) – Brüttisellen	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstelle S02-090	kurzfristig
02-149	Verbindung Dietlikon – Wangen	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S02-091, S02-092	mittelfristig

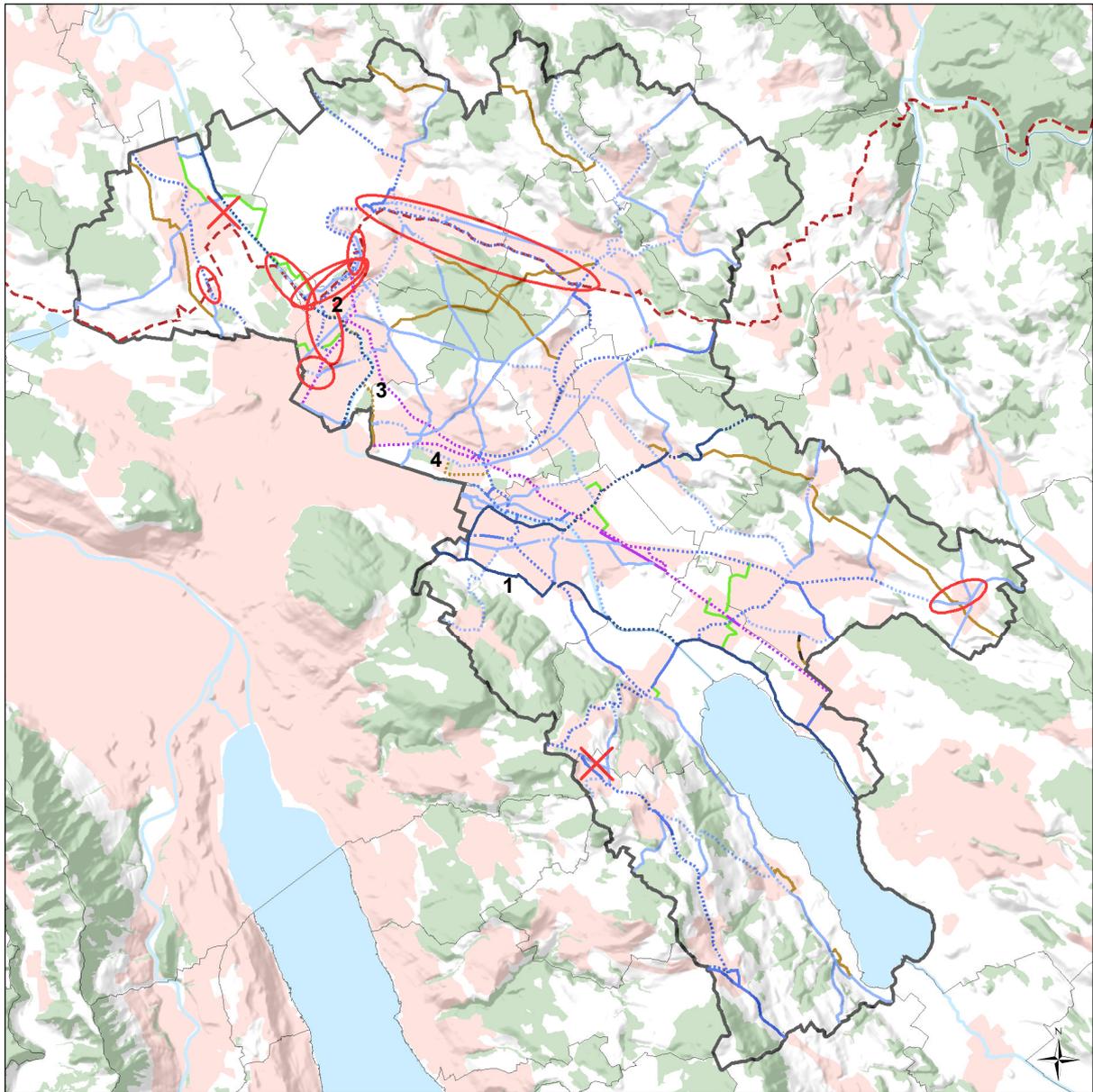
Datenblatt Strecke		Funktion	Vorhaben (geplante Strecken)	Realisierungs- horizont
02-151	Verbindung Zürich (Stadtgrenze) – Dübendorf (Chriesbach) <i>regionsübergreifend</i>	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstelle S02-093	kurzfristig
02-153	Verbindung Wallisellen – Dübendorf (Hochbord)	Hauptverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen / Schliessung der Netzlücke S02-094, S02-095, S02-096	mittelfristig
02-154	Verbindung Dübendorf (Stettbach) – Dübendorf (Zürichstrasse)	Hauptverbindung	Sanierung der linearen Schwachstelle / Schliessung der Netzlücke S02-097, S02-098	mittelfristig
02-155	Verbindung Zürich (Stettbach) – Dübendorf (Gfenn) <i>regionsübergreifend</i>	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstelle S02-099	kurzfristig
02-156	Verbindung Dübendorf – Gockhausen <i>regionsübergreifend</i>	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S02-102, S02-103	kurzfristig
02-157	Verbindung Dübendorf – Fällanden	Hauptverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S02-104, S02-105	kurzfristig
02-158	Verbindung Dübendorf – Schwerzenbach	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S02-106, S02-107, S02-108 Umlegung SchweizMobil Route an Glatt - Fil Bleu	mittelfristig
02-159	Verbindung Dübendorf – Wangen	Hauptverbindung	Sanierung der linearen Schwachstelle S02-110 Umlegung SchweizMobil Route	mittelfristig
02-160	Verbindung Dübendorf – Volketswil	Hauptverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S02-126, S02-129	mittelfristig
02-161	Verbindung Wangen – Volketswil (Hegnau)	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S02-111, S02-112	mittel- bis langfristig
02-163	Verbindung Zürich – Dübendorf (Giesen) <i>regionsübergreifend</i>	Hauptverbindung	Sanierung der linearen Schwachstelle S02-113 Umlegung SchweizMobil Route auf Glattuferweg - Fil Bleu	mittelfristig
02-166	Verbindung Kloten Flughafen	Nebenverbindung	Schliessung der Netzlücke S02-130	Mittelfristig
02-167	Verbindung Opfikon – Zürich	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen	mittelfristig

Datenblatt Strecke	Funktion	Vorhaben (geplante Strecken)	Realisierungs- horizont	
<i>regionsübergreifend</i>		S02-141, S02-142		
02-169	Verbindung Dübendorf (Bahnhof) – Dübendorf (Wil)	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstelle S02-109	mittelfristig
02-170	Verbindung Rüm- lang – Seebach <i>regionsübergreifend</i>	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstelle S02-144	mittelfristig
02-171	Verbindung Wallisellen – Zürich (Auzelg) <i>regionsübergreifend</i>	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S02-145, S02-147	kurz- bis mittelfristig
02-171a	Verbindung Lindberghplatz - Bahnhof Opfikon - Europastrasse - Flughafenstrasse - Kloten, Balsberg, Flughafen (AIRPORT CITY)	Hauptverbindung BIKE LINE mit guter Integration ins Stadtgefüge, guter Anbindung an die kommunalen Wegnetze und klimagerechte Ausbildung als grüne Achse	Abschnitt Lindberghplatz - Europastrasse - Flughafenstrasse: Velostrasse im Mischsystem. Abschnitt Flughafenstrasse - Flughafen: Führung Veloverkehr auf separatem Trasse mit hoher Qualität, in Gegenrichtung befahrbar, Nebeneinanderfahren/Überholen möglich (min. 4.80m), deutliche Trennung zum Gehweg. Geplante Kunstbauten: neue Überführung über Autobahn im Bereich Bahnhof Balsberg und neue Brücke über die Glatt in der Verlängerung der Europastrasse und entlang des Werkhof-Areals zur Flughafenstrasse.	kurz- bis mittelfristig
06-104	Verbindung Zollikerberg – Binz <i>regionsübergreifend</i>	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen / Schliessung der Netzlücke S06-126, S06-127, S02-981	mittelfristig
06-106	Verbindung Zumikon – Aesch <i>regionsübergreifend</i>	Hauptverbindung	Sanierung der linearen Schwachstelle S02-982	mittelfristig
06-117	Verbindung Forch – Egg <i>regionsübergreifend</i>	Hauptverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S06-095, S06-096	mittelfristig
07-130	Verbindung Niederglatt – Rüm- lang <i>regionsübergreifend</i>	Hauptverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S02-952, S02-953	mittelfristig
07-154	Verbindung Ober- glatt – Rüm- lang	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstelle S02-961	kurzfristig
09-058	Verbindung Illnau – Gutenswil	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstelle S02-200	mittelfristig
09-068	Verbindung Effretikon – Volketswil	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen	mittelfristig

Datenblatt Strecke		Funktion	Vorhaben (geplante Strecken)	Realisierungshorizont
<i>regionsübergreifend</i>			S02-201, S02-202	
09-069	Verbindung Effretikon – Wangen <i>regionsübergreifend</i>	Hauptverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S02-203, S02-204	mittelfristig
09-070	Verbindung Tagelswangen – Dietlikon <i>regionsübergreifend</i>	Hauptverbindung	Sanierung der linearen Schwachstelle / Schliessung der Netzlücke S02-206, S02-907	mittelfristig
09-074	Verbindung Brütten – Nürensdorf <i>regionsübergreifend</i>	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S02-208, S02-209	mittelfristig
09-075	Verbindung Brütten – Bassersdorf	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S09-003, S02-210, S02-211, S02-212	kurz- bis mittelfristig

Die weiteren Freizeitverbindungen sind bestehend oder weisen Netzlücken im regionalen Freizeitnetz auf und werden ergänzend zum kantonalen Velonetzplan festgelegt.

Nr. Objekt / Strecke	Funktion	Vorhaben	Realisierungshorizont / Koordinationshinweise
1 Dübendorf	bestehende Schweiz-Mobil-Route Nr. 29 – Glatt Route	Umlegung an die Glatt bei Erstellung Fil Bleu, Umklassierung zu regionaler Freizeitverbindung (bestehend)	mittelfristig Koordinationshinweis: bei Umsetzung Konzept Fil Bleu (kantonaler Velonetzplan Verbindungsdatenblatt 02-158)
2 Opfikon, Zentrum	Regionale Freizeitverbindung entlang Glatt Fil Bleu	Umsetzung des Fil Bleu für den Veloverkehr	mittelfristig Koordinationshinweis: bei Umsetzung Konzept Fil Bleu (kantonaler Velonetzplan Verbindungsdatenblatt 02-122)
3 Opfikon / Wallisellen	Regionale Freizeitverbindung entlang Glatt Fil Bleu	Umsetzung des Fil Bleu für den Veloverkehr	mittelfristig Koordinationshinweis: bei Umsetzung Konzept Fil Bleu
4 Wallisellen	Regionale Freizeitverbindung entlang der Glatt mit Glatt- und Autobahnquerung	Regionale Freizeitverbindung für den Veloverkehr, Anbindung an den Fil Bleu	bestehend



Veloverkehr

Kantonaler Inhalt

- - - Radroute von nationaler Bedeutung bestehend
- Siedlungsgebiet
- Wald

Regionaler Inhalt

- Schweiz-Mobil Route bestehend (Kant. Velonetzplan)
- ⋯ Schweiz-Mobil Route geplant (Kant. Velonetzplan)
- Hauptverbindung bestehend (Kant. Velonetzplan)
- ⋯ Hauptverbindung geplant (Kant. Velonetzplan)
- Nebenverbindung bestehend (Kant. Velonetzplan)
- ⋯ Nebenverbindung geplant (Kant. Velonetzplan)
- Veloschnellroute bestehend (Abschnitt für Pilotprojekte, Kant. Velonetzplan)
- ⋯ Veloschnellroute geplant (Abschnitt für Pilotprojekte, Kant. Velonetzplan)
- Skatingroute bestehend (Kant. Velonetzplan, ohne Überlagerung Veloroute)
- Freizeitverbindung bestehend
- ⋯ Freizeitverbindung geplant
- Bei Ersatz aufzuhebender Radweg

14021_05A_190924_RRP_Theka.mxd 05.08.2019

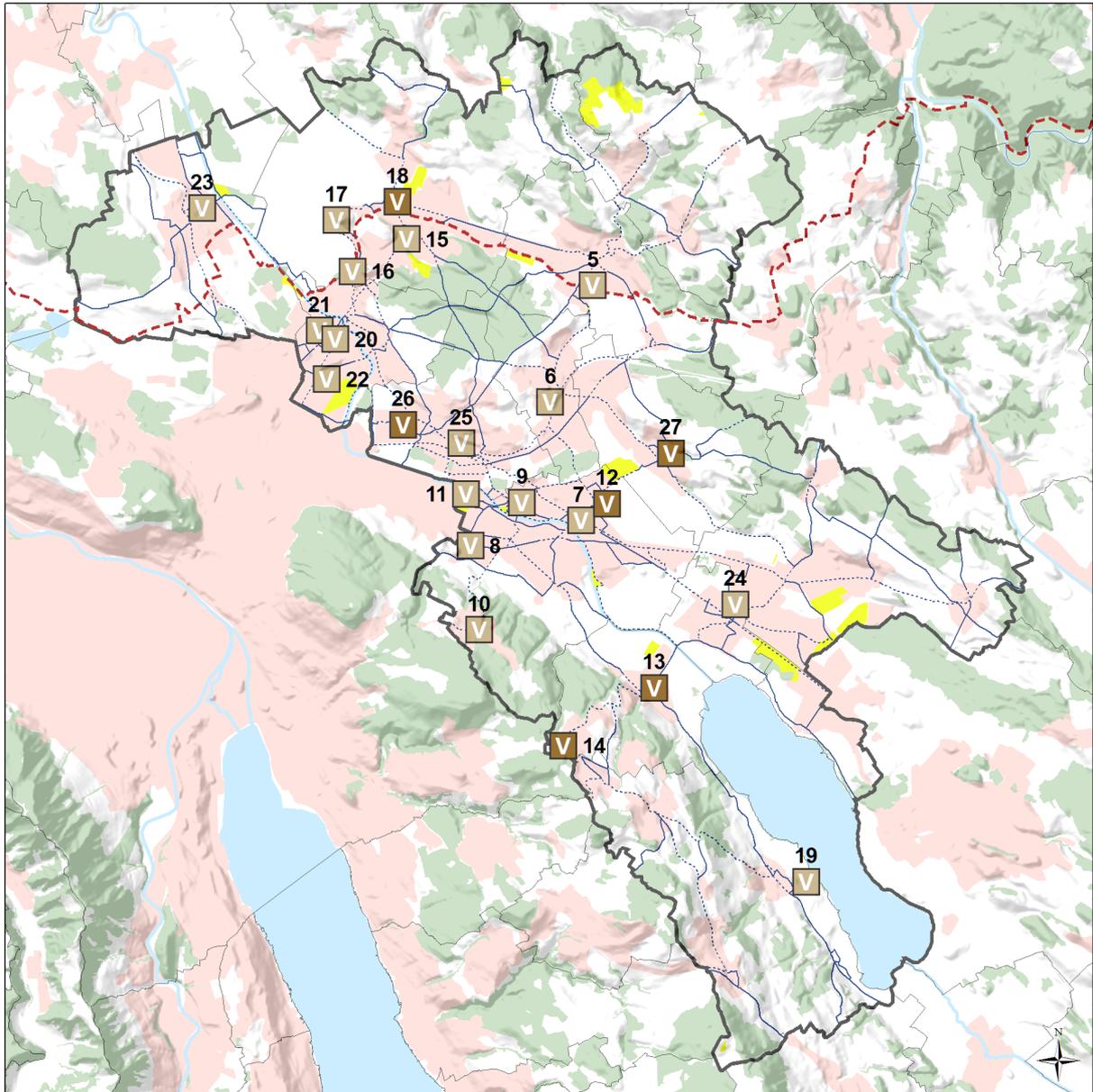
Abb. 4.4b: Übersicht Karteneinträge

Bei den Velowegen von regionaler Bedeutung wird kein staatliches Eigentum der betreffenden Strassen und Wege vorausgesetzt.

Beim Veloverkehr werden zudem die Veloparkierungsanlagen von regionaler Bedeutung festgelegt, um die Verknüpfung zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln, insbesondere die Zubringerfunktion zum ÖV und zu regionalen Erholungsgebieten sicherzustellen. Das regionale Veloverkehrsnetz ist in der Richtplankarte eingetragen.

Nr.	Objekt / Anlage	Funktion	Vorhaben	Realisierungshorizont
5	Veloparkierungsanlage Bahnhof, Bassersdorf	Parkierungsanlage für den Alltagsver- kehr	Anforderungen und Anzahl bei Bedarf überprüfen	bestehend
6	Veloparkierungsanlage Bahnhof, Dietlikon	Parkierungsanlage für den Alltagsver- kehr	Anforderungen und Anzahl bei Bedarf überprüfen	bestehend
7	Veloparkierungsanlage Bahnhof, Dübendorf	Parkierungsanlage für den Alltagsver- kehr	Anforderungen und Anzahl bei Bedarf überprüfen	bestehend
8	Veloparkierungsanlage Bahnhof Stettbach, Dübendorf	Parkierungsanlage für den Alltagsver- kehr	Anforderungen und Anzahl bei Bedarf überprüfen	bestehend, Ausbau geplant
9	Veloparkierungsanlage Haltestelle Giessen, Dübendorf	Parkierungsanlage für den Alltagsver- kehr	Anforderungen und Anzahl bei Bedarf überprüfen	bestehend
10	Veloparkierungsanlage Gockhausen, Dübendorf	Parkierungsanlage für den Alltagsver- kehr	Anforderungen und Anzahl bei Bedarf überprüfen	bestehend
11	Veloparkierungsanlage Haltestelle Sportanlage Heerenschürli, Dübendorf	Parkierungsanlage für den Alltagsver- kehr und den Frei- zeitverkehr	Anforderungen und Anzahl bei Bedarf überprüfen	bestehend
12	Veloparkierungsanlage Haltestelle Innovations- park / Flugplatz, Dübendorf	Parkierungsanlage für den Alltags- und den Freizeitverkehr	Anforderungen und Anzahl bei Bedarf überprüfen	geplant
13	Veloparkierungsanlage Haltestelle Gemeinde- haus, Fällanden	Parkierungsanlage für den Alltagsver- kehr	Anforderungen und Anzahl bei Bedarf überprüfen	geplant
14	Veloparkierungsanlage Haltestelle Pfaffhausen / Müseren, Fällanden	Parkierungsanlage für den Alltagsver- kehr	Anforderungen und Anzahl bei Bedarf überprüfen	geplant
15	Veloparkierungsanlage Bahnhof, Kloten	Parkierungsanlage für den Alltagsver- kehr	Anforderungen und Anzahl bei Bedarf überprüfen	bestehend
16	Veloparkierungsanlage Bahnhof Balsberg, Kloten	Parkierungsanlage für den Alltagsver- kehr	Anforderungen und Anzahl bei Bedarf überprüfen	bestehend
17	Veloparkierungsanlage Flughafen, Kloten	Parkierungsanlage für den Alltagsver- kehr	Anforderungen und Anzahl bei Bedarf überprüfen <i>Flughafenanlage nach Luft- fahrtgesetz, Kompetenz zur</i>	bestehend

Nr. Objekt / Anlage	Funktion	Vorhaben	Realisierungshorizont	
<i>Überprüfung der Anforderungen liegt beim Bund</i>				
18	Veloparkierungsanlage Zum wilden Mann, Kloten	Parkierungsanlage für den Alltagsverkehr	Anforderungen und Anzahl bei Bedarf überprüfen	geplant
19	Veloparkierungsanlage Haltestelle Schiffstation, Maur	Parkierungsanlage für den Freizeitverkehr	Anforderungen und Anzahl bei Bedarf überprüfen	bestehend
20	Veloparkierungsanlage Bahnhof, Opfikon	Parkierungsanlage für den Alltagsverkehr	Anforderungen und Anzahl bei Bedarf überprüfen	bestehend
21	Veloparkierungsanlage Bahnhof Glattbrugg, Opfikon	Parkierungsanlage für den Alltagsverkehr	Anforderungen und Anzahl bei Bedarf überprüfen	bestehend
22	Veloparkierungsanlage Haltestelle Lindbergh- platz Glattbrugg, Opfik- on	Parkierungsanlage für den Alltagsverkehr	Anforderungen und Anzahl bei Bedarf überprüfen	bestehend
23	Veloparkierungsanlage Bahnhof, Rümlang	Parkierungsanlage für den Alltagsverkehr	Anforderungen und Anzahl bei Bedarf überprüfen	bestehend
24	Veloparkierungsanlage Bahnhof, Schwerzen- bach	Parkierungsanlage für den Alltagsverkehr	Anforderungen und Anzahl bei Bedarf überprüfen	bestehend
25	Veloparkierungsanlage Bahnhof, Wallisellen	Parkierungsanlage für den Alltagsverkehr	Anforderungen und Anzahl bei Bedarf überprüfen	bestehend
26	Veloparkierungsanlage Haltestelle Herti, Walli- sellen	Parkierungsanlage für den Alltagsverkehr	Anforderungen und Anzahl bei Bedarf überprüfen	geplant
27	Veloparkierungsanlage Haltestelle Dorfplatz, Wangen	Parkierungsanlage für den Alltagsverkehr	Anforderungen und Anzahl bei Bedarf überprüfen	geplant



Veloverkehr, Veloparkierungsanlagen

Kantonaler Inhalt

- Radroute von nationaler Bedeutung bestehend
- Siedlungsgebiet
- Wald

Regionaler Inhalt

- Veloparkierungsanlage bestehend
- Veloparkierungsanlage geplant
- Radweg bestehend
- ⋯ Radweg geplant
- Erholungsgebiet

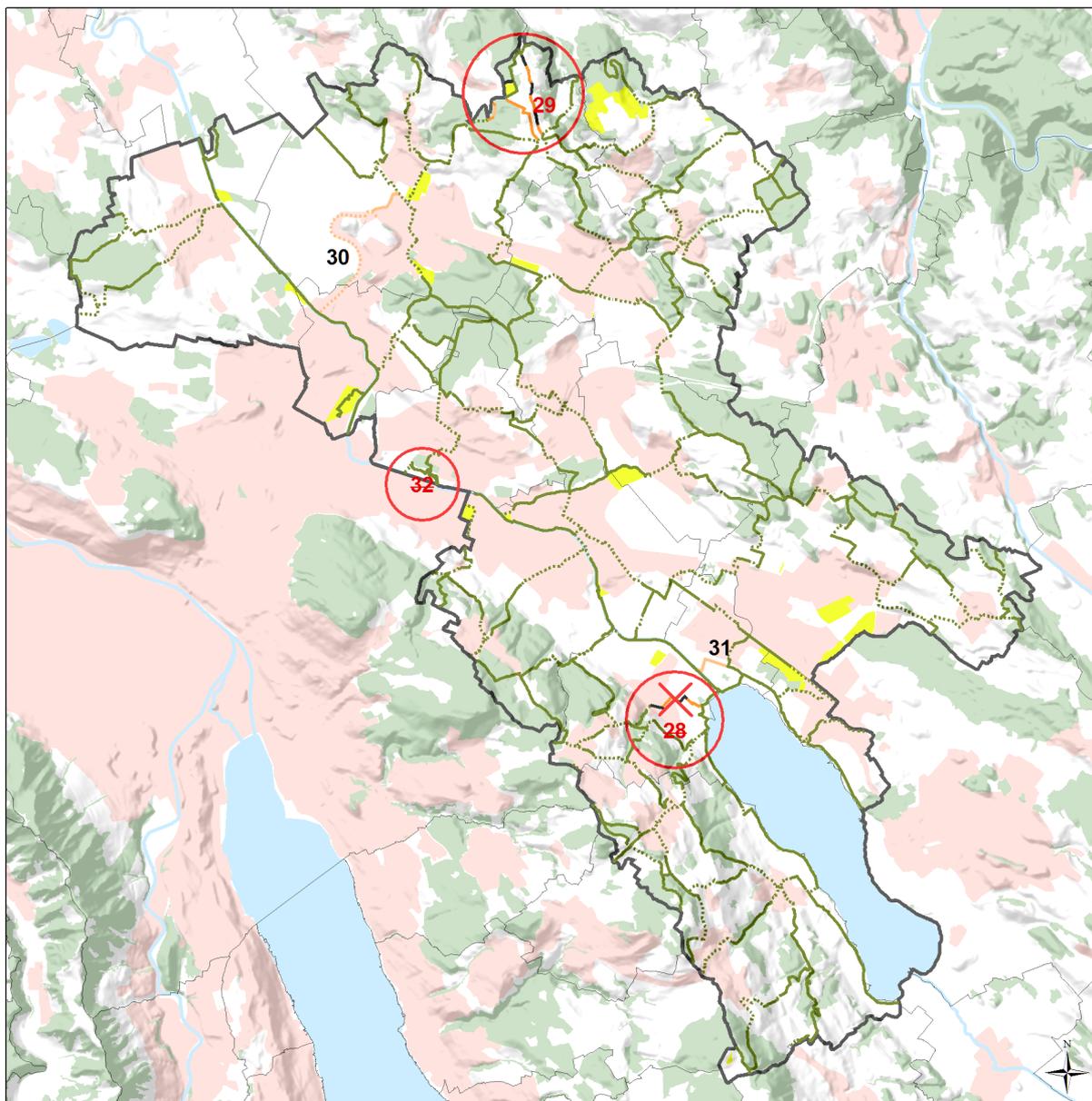
14021_05A_190924_RRP_Teilrev-2019_3Text_V8_Synop_Aufl_kantVP.docx

Abb. 4.4c: Übersicht Karteneinträge

b) Fuss- und Wanderwege

Folgende bestehende oder geplante Fuss- und Wanderwege werden neu als Ergänzung zum Wanderwegnetz der Zürcher Wanderwege im Regionalen Richtplan festgelegt:

Nr. Objekt / Anlage	Funktion	Vorhaben	Realisierungshorizont / Koordinationshinweise	
28	Verbindung als Ersatz von Pfaffenstein zum Greifensee, Fällanden	Wanderweg zur Anbindung an Erholungsring Greifensee, Fil Vert – Erholungsring Greifensee	Umlegung des Wanderwegs mit Ersatz	kurzfristig
29	Anpassungen Fusswegverbindung im Bereich Golfplatz Augwil, Kloten	Wanderwegverbindung als Ersatz im Zusammenhang mit dem Golfplatz Augwil	Umlegung des Wanderwegs mit Ersatz	kurzfristig in Zusammenhang mit Golfplatz
30	Flughafen Rundweg, Ergänzung Abschnitt Fracht bis Glatt in Opfikon, Kloten	Flughafenrundwanderweg	Hindernisfreier Wanderweg und Fil Vert	bestehend
31	Abschnitt des Greifensee-Rundwegs / Fil Vert, Schwerzenbach	Hindernisfreier Wanderweg	bestehender Wanderweg ohne Hartbelag noch nicht signalisiert, geplante hindernisfreie Querung der Glatt / Anbindung an Fil Bleu	Kurzfristig Koordination Naturschutz
32	Anbindung Fil Bleu im Gebiet Glattpark, Wallisellen	Fuss- und Wanderweg	bestehender Wanderweg mit Querung der Autobahn A1 / Glatt	bestehend



Fussverkehr, Wanderwege

Kantonaler Inhalt

- Siedlungsgebiet
- Wald

Regionaler Inhalt

- Wanderweg mit Naturbelag (Zürcher Wanderwege)
- Wanderweg mit Hartbelag (Zürcher Wanderwege)
- Fuss-/Wanderweg bestehend
- Fuss-/Wanderweg geplant
- Fuss-/Wanderweg mit Hartbelag bestehend
- Bei Ersatz aufzuhebender Fuss-/Wanderweg
- Erholungsgebiet

hd01_050_190924_RRP_Thema.mxd, 17.04.2019

Abb. 4.4d: Übersicht Karteneinträge

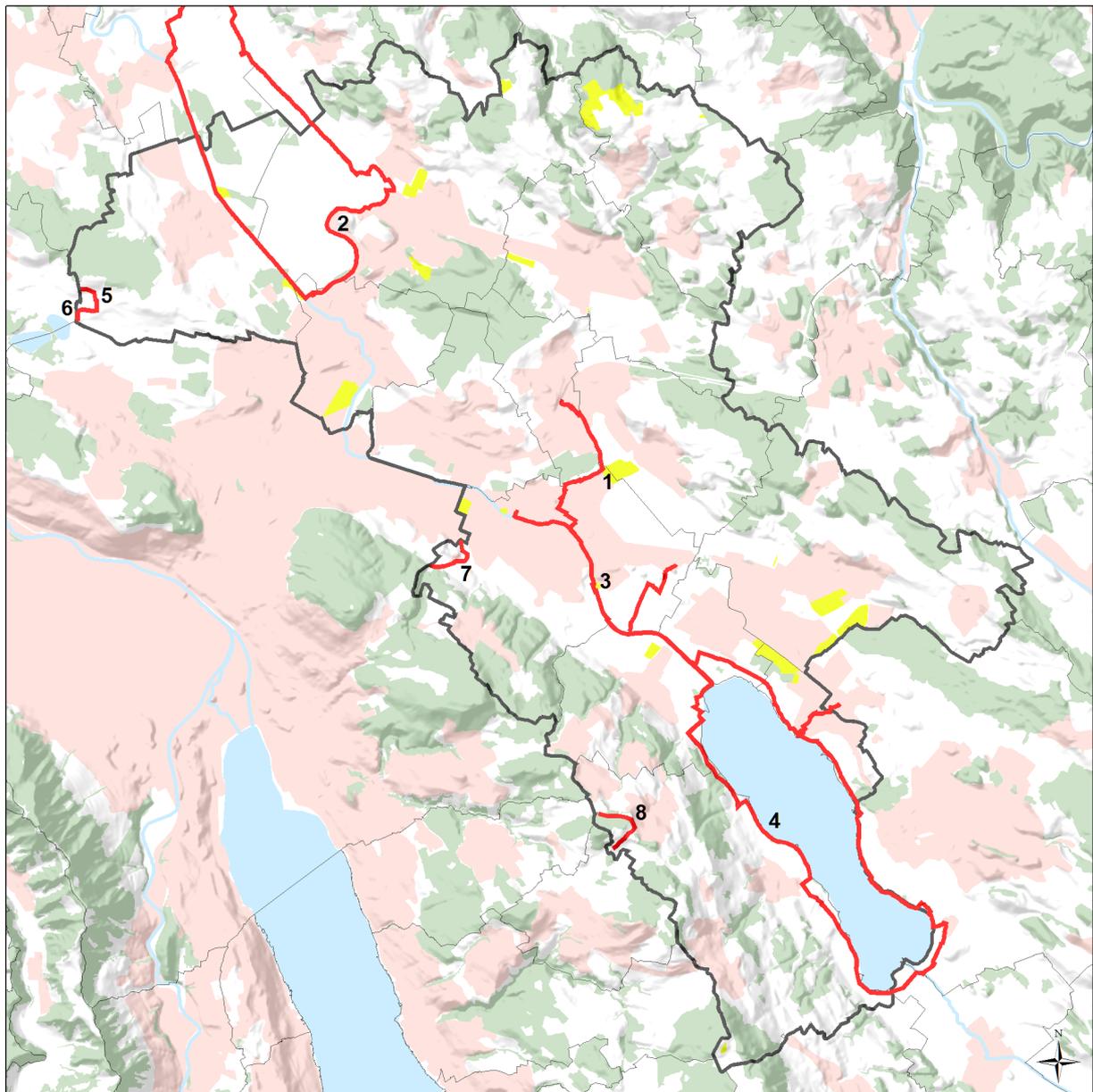
Die Festlegungen dienen der Landsicherung und der Begründung von Wegrechten. Bei den Fuss- und Wanderwegen von regionaler Bedeutung wird kein staatliches Eigentum der betreffenden Strassen und Wege vorausgesetzt.

Die bestehenden Wanderwege mit Hartbelägen sind mit einer speziellen Signatur gekennzeichnet. Gemäss eidg. Fuss- und Wanderweggesetz ist für Wanderwege, welche mit einem Hartbelag versehen werden, Ersatz zu schaffen. Davon betroffen sind nur Wege, welche noch keinen Belag aufweisen und neu mit einem solchen versehen werden, nicht aber die speziell bezeichneten Wege mit bestehendem Hartbelag. Eine unmittelbare Rückbaupflicht ist aus der Festlegung nicht ableitbar.

c) Hindernisfreie Wanderwege

Die hindernisfreien Wanderwege erscheinen nicht in der Richtplankarte verlaufen jedoch über regionale Fuss- und Wanderwege. Die Routen sind aus nachstehender Themenkarte ersichtlich.

Routennummer	Routenbezeichnung	Strecke	Betroffene Gemeinden
1	Chriesbach / Altbach	Dübendorf Bahnhof via Chries- und Altbach nach Dietlikon Bahnhof	Dübendorf, Dietlikon, Wangen-Brüttisellen
2	Flughafen-Rundweg	Flughafen – ARA Kloten / Opfikon – Rümlang – Oberglatt – Hell – Kaserne – Flughafen Option Einbezug der bestehenden alten Panzerpiste in Kloten	Kloten, Opfikon, Rümlang (Oberglatt, Winkel in PZU)
3	Glatt-Uferweg	Dübendorf Giessen entlang der Glatt bis zum Greifensee oder Dübendorf	Dübendorf, Fällanden
4	Greifensee-Rundweg	Städtchen Greifensee – Weidriet – Schiffstation Fällanden – Schiffstation Maur – Riedlikon – Niederuster	Greifensee, Schwerzenbach, Fällanden, Maur (Uster in RZO)
5	Rebhüsli-Route	Chatzenrüti – Rebhüsli – Watt	Rümlang (Regensdorf in ZPF)
6	Rundweg Katzensee	Zürich-Affoltern – Chatzensee	Rümlang (RSZ und Regensdorf in ZPF)
7	Route Zürichberg	Zoo Zürich – Uni Irchel – Schwamendingen – Bahnhof Stettbach	Dübendorf (RSZ)
8	Zumikon, Sennholz	Waltikon – Süessplätz – Sennhof – Zollikerberg / Waltikon	Maur (Zollikon, Zumikon in ZPP)



Fussverkehr, hindernisfreie Wanderwege

Kantonaler Inhalt

- Siedlungsgebiet
- Wald

Regionaler Inhalt

- Hindernisfreier Wanderweg
- Erholungsgebiet

14021_05A_190924_RRP_Theka.mxd, 18.10.2017

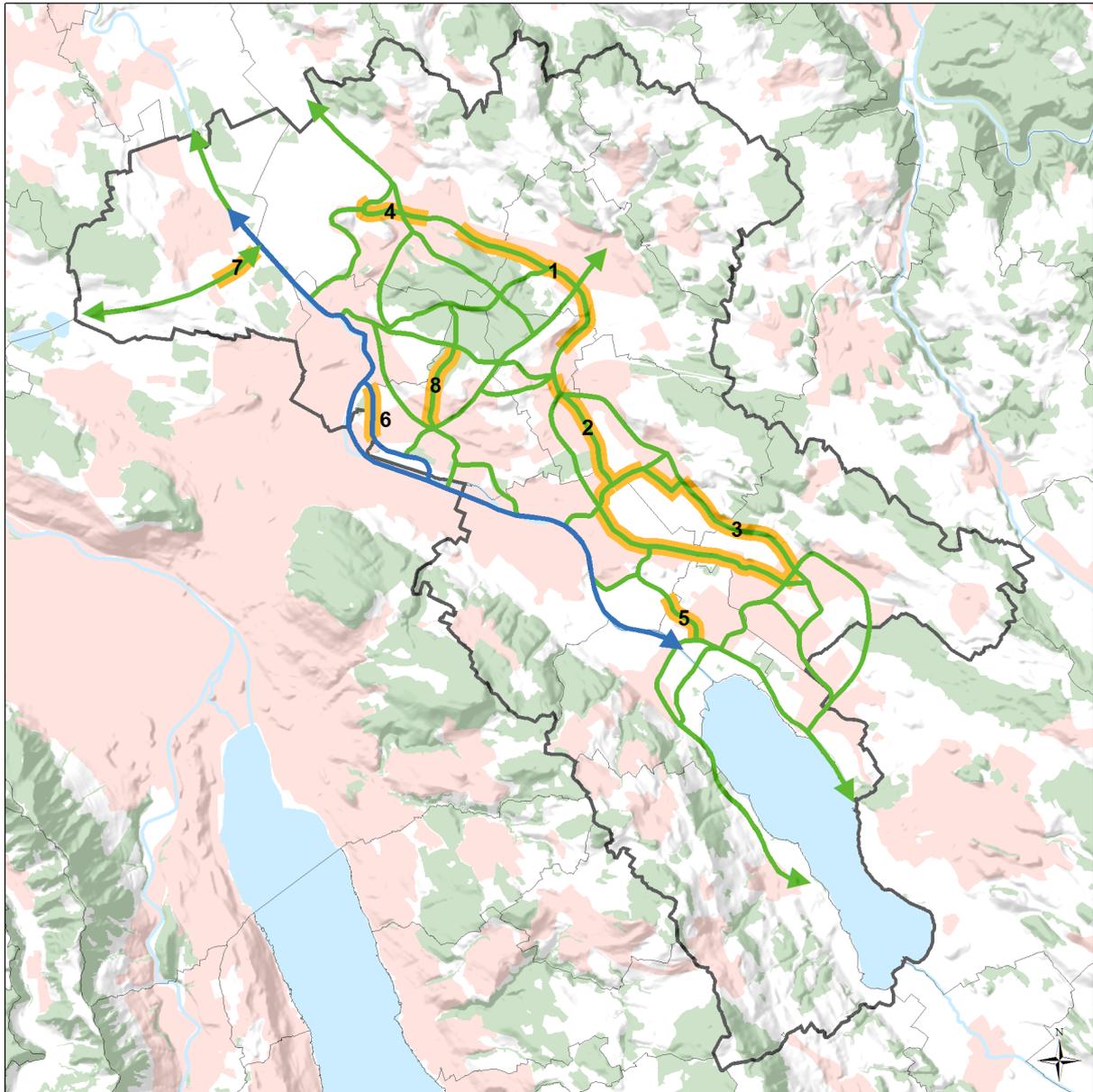
Abb. 4.4e: Übersicht Karteneinträge

d) *Fil Vert und Fil Bleu*

Der Fil Vert und der Fil Bleu dienen der Verbindung der regionalen Erholungsringe und Erholungsräume (Abb. 1.2b). Ziel aus verkehrsplanerischer Sicht ist ein zusammenhängendes und gut zugängliches Fuss- und Veloverkehrsnetz. In der folgenden Tabelle sind geplante oder aufzuwertende Abschnitte des Fil Verts beschrieben, welche in Koordination mit kurz- bis mittelfristig geplanten Infrastrukturausbauten, der Umsetzung des kantonalen Velonetzplans und Entwicklungsgebieten umgesetzt werden. Die weiteren Verbindungen des Fil Vert führen zu einem grossen Teil auf bestehenden Infrastrukturen, sind jedoch nicht signalisiert. Generell gilt, dass alle in der Richtplankarte aufgenommenen Strecken des Fil Vert und Fil Bleu mit dem Velonetzplan oder dem Zürcher Wanderwegnetz übereinstimmen müssen. Der Kanton verfügt über keine Finanzierungselemente für weitere Ansprüche bzw. zusätzliche Strecken oder deren Unterhalt.

Nr.	Routenbezeichnung	Strecke	Vorhaben	Betroffene Gemeinden
1	Altbachroute (zwischen Dietlikon und Kloten), Bassersdorf, Dietlikon, Kloten	Fuss- und Wanderwegnetz Fil Vert – Verbindung Erholungsring Flugplatzareal mit Hardwald	Bestehende Wanderwege / Velowege und Attraktivierung, teilweise Neuerstellung / Aufwertung, noch nicht signalisiert Koordination: Glattalbahn-PLUS, Naturschutz, Verbindungsdatenblätter 02-133, 02-142 kantonalen Velonetzplan	Bassersdorf, Dietlikon, Kloten
2	Verbindung Flugplatz Dübendorf – Hardwald	Innovationspark / Flugplatz Dübendorf – Dietlikon – Hardwald	Fuss- und Veloverkehrsverbindung bei Erstellung des Innovationsparks Geplanter Wanderweg auf teilweise bestehender Infrastruktur Koordination: Berücksichtigung Naturschutz, GlattalbahnPLUS, hindernisfreier Wanderweg (3), Verbindungsdatenblätter 02-147 kantonalen Velonetzplan	Dübendorf, Dietlikon, evt. Wangen-Brüttisellen
3	Fuss- und Wanderwegnetz Fil Vert – Rundweg Flughafenareal, Dübendorf / Wangen / Volketswil	Fuss- und Wanderwegnetz Fil Vert – Erholungsring Flugplatzareal	Geplante regionale Wanderwege Koordination: Berücksichtigung Naturschutz	
4	Kloten Flughafen – Hardwald	Verbindung Flughafen – Hardwald	Fuss- und Veloverkehrsverbindung bei Erstellung der GlattalbahnPLUS parallel zur Brücke über Autobahn führen und ans umliegende Netz anbinden Koordination: Berücksichtigung Naturschutz, Verbindungsdatenblätter 02-132, 02-133 kantonalen Velonetzplan	Kloten

Nr.	Routenbezeichnung	Strecke	Vorhaben	Betroffene Gemeinden
5	Schwerzenbach – Dübendorf	Verbindung entlang Gfennstrasse	Fuss- und Veloverkehrsverbindung Koordination: Berücksichtigung Naturschutz	Dübendorf, Schwerzenbach
6	Fil Bleu im Gebiet Auholz, Wallisellen / Opfikon	Fuss- und Wanderweg gemäss Konzept Fil Bleu	Geplanter Fuss- und Wanderweg Koordination: Berücksichtigung Naturschutz, regionale Freizeitverbindung Veloverkehr (4.4.2, Nr. 4)	Wallisellen, Opfikon
7	Verbindungen zwischen Rundwanderweg und Erholungsring Flughafen und Chatzenrüti, Rümlang	Fuss- und Wanderwegnetz Fil Vert – Anbindung Erholungsring Flughafen	Geplanter Wanderweg auf grösstenteils bestehender Infrastruktur, Bahndurchstich geplant	Rümlang
8	Anbindung Fil Bleu an Hardwald – Fil Vert, Wallisellen	Verbindung entlang Hardstrasse	Fuss- und Veloverkehrsverbindung Koordination: Berücksichtigung Naturschutz	Wallisellen



Fuss- und Veloverkehr, Fil Bleu / Fil Vert

Kantonaler Inhalt

- Siedlungsgebiet
- Wald

Regionaler Inhalt

- Fil Bleu
- Fil Vert
- Netzlücke

14021_05A_190924_RRP_Teilrev-2019_3Text_V8_Synop_Aufk_kantVP.docx

Abb. 4.4f: Übersicht Karteneinträge

4.4.3 Massnahmen

a) Region

Veloverkehr

- Je nach Verkehrsverhältnissen und örtlichen Gegebenheiten sind Massnahmen für den Veloverkehr zu ergänzen. Wo regionale Veloverbindungen über wenig befahrene Strassen führen, sind keine baulichen Massnahmen nötig. Die Massnahmen werden situationspezifisch in Koordination zwischen Kanton, Region und Gemeinden festgelegt. Dafür wird auf die Verbindungsdatenblätter aus dem kantonalen Velonetzplan verwiesen.
- Die Region setzt sich im Rahmen der Begleitgruppe zur Umsetzung des Fil Bleu unter Federführung des Kantons für eine zeitnahe Umsetzung des Glattuferwegs und die Anbindung an die umliegenden Velonetze des Fil Verts ein.

Fuss- und Wanderwege

- Bei den bezeichneten Wegen sind die Bedürfnisse der Fussgänger und Wanderer besonders zu berücksichtigen.

Hindernisfreie Wanderwege

- Bei den bezeichneten hindernisfreien Wanderwegen sind die erforderlichen baulichen Vorkehrungen zur Begehung durch mobilitätsbehinderte Menschen sicherzustellen.
- Entlang der vorgesehenen Routen durchgeführte Planungen haben die Interessen der hindernisfreien Zugänglichkeit der Weganlagen miteinzubeziehen, insbesondere sind Infrastrukturanlagen mit Anschluss an hindernisfreie Wanderwegrouten auf die Bedürfnisse von Behinderten auszurichten (bspw. Aussichtsplattformen, WC-Anlagen, etc.).
- Routen von hindernisfreien Wanderwegen sind zyklisch auf ihre Eignung hin zu prüfen. Der Unterhalt der Wege ist stets zu gewährleisten. Wo es der Zustand der Wege erfordert sind diese zu sanieren bzw. zu unterhalten.

Fil Vert / Fil Bleu

- Die Region setzt sich ein für eine Koordination der Umsetzung des Fil Verts und des Fil Bleus mit den hindernisfreien Wanderwegen, dem kantonalen Velonetzplan sowie im Rahmen von weiteren Infrastruktur- und Entwicklungsprojekten in der Region.
- Die Region unterstützt Gemeinden bei Bedarf bei Projekten zur Umsetzung und Vermarktung des Fil Verts.

b) Gemeinden

- Die Gemeinden fördern den Fuss- und Veloverkehr entsprechend ihren Möglichkeiten. Sie koordinieren das kommunale Fuss- und Velowegnetz mit den Nachbargemeinden und tragen im Rahmen ihrer Planung dem IVS Rechnung. Die Gemeinden stellen im Rahmen ihrer kommunalen Planungen die Verknüpfung zwischen kommunalen und regionalen Wegenetzen sicher.
- Die Gemeinden überprüfen die Anzahl an Veloabstellplätzen von regionaler Bedeutung bezüglich Angebot und Nachfrage. Bei der Ausgestaltung der Parkieranlagen sind die kantonalen Richtlinien zu berücksichtigen.

4.6 Parkierung

4.6.1 Ziele

a) Parkierungsanlagen und Park+Ride Anlagen bei Bahnhöfen

P+R ist im Glattal aufgrund der guten Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr nicht zu fördern. Alle festgelegten Parkierungsanlagen dienen sowohl der Versorgung der Nutzungen in Bahnhofsgeländen und Ortszentren als auch dem Park+Ride. Eine Erweiterung der bestehenden Anlagen wird nicht angestrebt. Die Bedarfsermittlung und die Zuordnung der jeweiligen Nutzung der Parkfelder erfolgt durch die Gemeinde, unter Berücksichtigung der kantonalen Vorgaben und der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr. Auf den nicht für P+R ausgewiesenen Parkfeldern ist Langzeitparkierung mit geeigneten Massnahmen zu vermeiden.

b) Parkierungsanlagen für den Freizeitverkehr

Im bisherigen regionalen Verkehrsplan wurden Parkierungsanlagen für den Freizeitverkehr zur Erschliessung viel begangener Erholungs- und Wandergebiete an Standorten bezeichnet, an denen insbesondere Probleme mit wildem Parkieren bestanden. Mit der Realisierung solcher Parkierungsanlagen wird die Benützung des Autos in der Freizeit gefördert, was angesichts der Umweltproblematik nicht mehr sinnvoll erscheint und den aktuellen verkehrspolitischen Zielsetzungen widerspricht.

Neben den bereits festgelegten sollen grundsätzlich keine weiteren regionalen Parkierungsanlagen für den Freizeitverkehr geschaffen werden. Gebiete mit hoher Eignung für Freizeitaktivitäten und Erholung sollen primär mit öffentlichen Verkehrsmitteln und dem Fuss- und Veloverkehr erschlossen werden. Sind regionale Parkierungsanlagen aufgrund der grossen Attraktivität der Nutzungen und einer fehlenden Erschliessung durch den ÖV notwendig, sind diese Parkierungsanlagen zu bewirtschaften.

c) Off-Airport-Parking Valet-Parking

Ausserhalb des SIL-Perimeters **ist sind keine Off-Airport-Parking Valet-Parkings** (Parkierung für Dritte gegen Entgelt) zulässig ohne regionalen Richtplaneintrag.

4.6.2 Karteneinträge

Folgende bestehende Parkierungsanlagen und Park+Ride-Anlagen bei Bahnhöfen sind von regionaler Bedeutung:

Nr.	Objekt	Funktion	Vorhaben / Ziel	Realisierungshorizont
1	Bassersdorf	Parkierungsanlage für Zentrumsnutzungen und P+R	Langzeitparkierung nur bei P+R	bestehend
2	Dietlikon	Parkierungsanlage für Zentrumsnutzungen und P+R	Langzeitparkierung nur bei P+R	bestehend Koordination Areal Faisswiesen
3	Dübendorf	Parkierungsanlage für Zentrumsnutzungen und P+R	Langzeitparkierung nur bei P+R	bestehend
4	Stettbach	Parkierungsanlage für Zentrumsnutzungen und P+R	Langzeitparkierung nur bei P+R	bestehend
5	Kloten Bahnhof Süd	Parkierungsanlage für Zentrumsnutzungen und P+R	Langzeitparkierung nur bei P+R	bestehend, Koordination Vorhaben Konzentration Parkplätze Bahnhof Süd

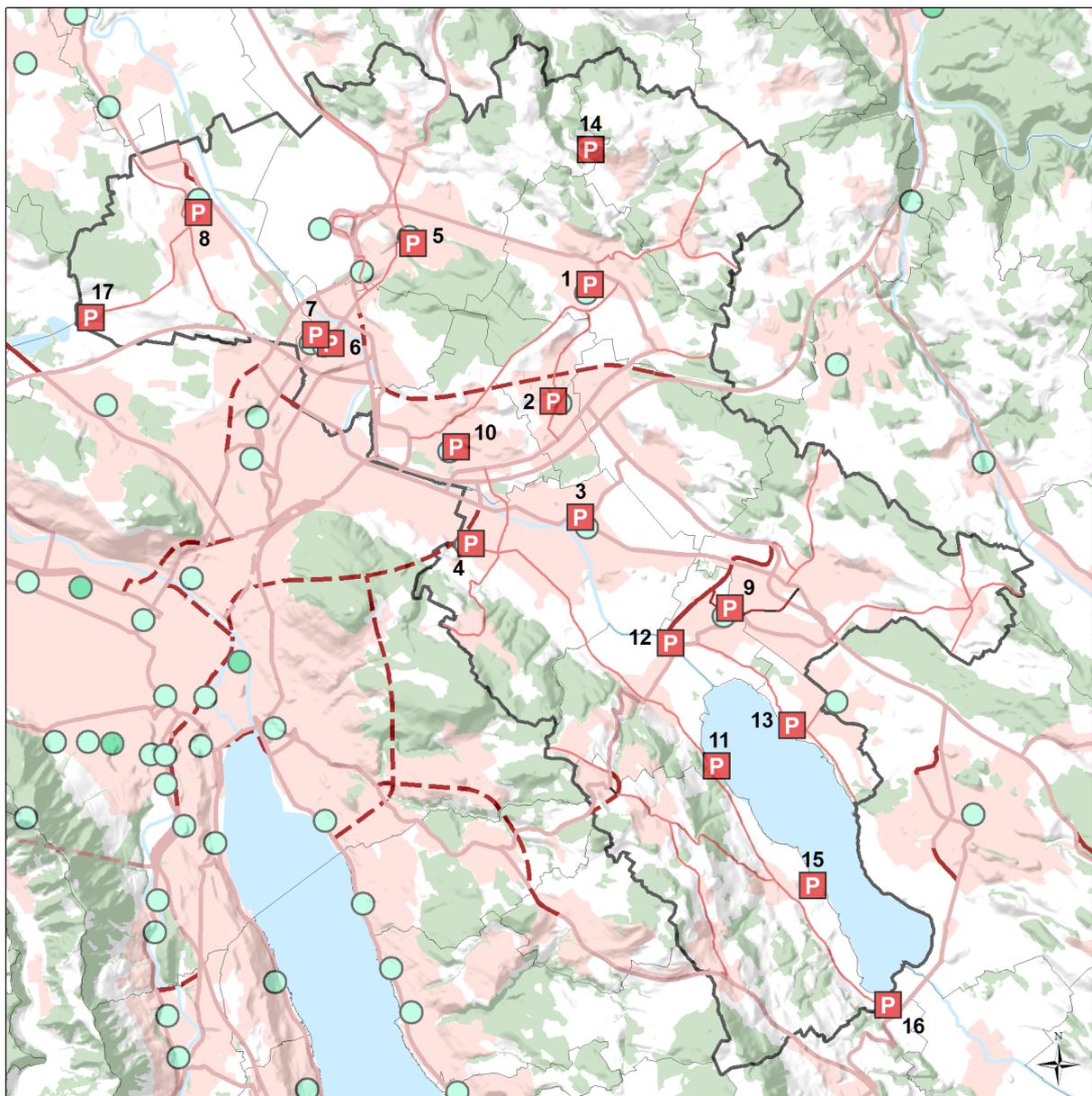
Nr.	Objekt	Funktion	Vorhaben / Ziel	Realisierungshorizont
6	Opfikon	Parkierungsanlage für Zentrumsnutzungen und P+R	Langzeitparkierung nur bei P+R	bestehend
7	Glattbrugg	Parkierungsanlage für Zentrumsnutzungen und P+R	Langzeitparkierung nur bei P+R	bestehend
8	Rümlang	Parkierungsanlage für Zentrumsnutzungen und P+R	Langzeitparkierung nur bei P+R	bestehend
9	Schwerzenbach	Parkierungsanlage für Zentrumsnutzungen und P+R	Priorisierung P+R	bestehend
10	Wallisellen	Parkierungsanlage für Zentrumsnutzungen und P+R	Priorisierung P+R	bestehend

Folgende Parkierungsanlagen für den Freizeitverkehr sind von regionaler Bedeutung:

Nr.	Standort	Angaben zur Realisierung
11	Jugendherberge, Fällanden	bestehend, rund 70 Parkplätze
12	ARA Fällanden	bestehend, rund 30 Parkplätze, Erweiterung / Anpassung im Zusammenhang mit Sportanlage Bachwis
13	Ländlihölzli, Greifensee	bestehend, rund 80 Parkplätze
14	Eigentäl, Kloten	bestehend, rund 30 Parkplätze
15	Schiffstation, Maur	bestehend, rund 120 Parkplätze
16	Strandbad Egg, Maur	bestehend, rund 150 Parkplätze
17	Seeacher in Chatzenrüti, Rümlang	bestehend, rund 20 Parkplätze im kantonalen Landschaftsschutzgebiet

Folgende Parkierungsanlagen für **Off-Airport-Parking** ~~Valet-Parking~~ ausserhalb des SIL-Perimeters sind im Glattal zulässig:

Standort	Anzahl Parkplätze	Koordinationshinweise
- keine Einträge		



Parkierung

Kantonaler Inhalt

- S-Bahn-Haltestelle / Bahnhof bestehend
- S-Bahn-Haltestelle / Bahnhof geplant
- HLS/HVS bestehend
- HLS/HVS geplant
- HLS/HVS Tunnel bestehend
- HLS/HVS Tunnel geplant
- Siedlungsgebiet
- Wald

Regionaler Inhalt

- Parkierungsanlage bestehend
- Verbindungsstrasse bestehend
- Verbindungsstrasse geplant
- Abklassierung Verbindungsstrasse / Rückbau bei Ersatz

14021_05A_190924_RRP_Teilrev-2019_3Text_V8_Synop_Aufl_kantVP.docx

Abb. 4.6: Übersicht Karteneinträge

4.6.3 Massnahmen Parkierung

a) Region

- Die Bewirtschaftung der Parkieranlagen und Park+Ride – Anlagen bei Bahnhöfen muss neben dem Pendlerverkehr auch vermehrt auf eine zweckmässige Bewirtschaftung für den Einkaufs- und Freizeitverkehr eingehen, wodurch eine grössere Auslastung der S-Bahn auch ausserhalb der Spitzenstunden erreicht und allgemein ein grösseres Umsteigepotenzial erzeugt werden kann.
- Die ZPG setzt sich dafür ein, dass die Gemeinden ihre Parkplatzreglemente in Abhängigkeit der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr überprüfen und harmonisieren und unterstützt sie bei Bedarf. Für die Gemeinden in den dynamischsten Gebieten (Dübendorf, Kloten, Opfikon, Wallisellen) erarbeitet die ZPG in Zusammenarbeit mit den Gemeinden ein koordiniertes Parkplatzreglement, um den motorisierten Verkehr und die Abstimmung zwischen Parkieranlagen und Verkehrsaufkommen zu koordinieren.

b) Gemeinden

- Die Gemeinden überprüfen die Bau- und Zonenordnung, den Erschliessungsplan, die Sondernutzungspläne sowie die Parkierungsverordnung und passen sie bei Bedarf den Zielsetzungen, den regionalen Richtplänen und den Erkenntnissen aus den regionalen Gesamtverkehrskonzepten an.
- Im Baubewilligungsverfahren für Anlagen des ruhenden Verkehrs ist auf einen haushälterischen Umgang mit der Ressource Boden zu achten.

5 Versorgung, Entsorgung

5.7 Abfall

5.7.1 Ziele

a) Leistungsfähige Infrastruktur für die Sammlung und die Verwertung von Abfällen

Durch getrenntes Sammeln und Aufbereiten werden die Abfälle weitgehend der Wiederverwertung zugeführt. Für das Recycling von Wertstoffen aus dem Abfall besteht eine leistungsfähige Infrastruktur.

b) Sammelstellen für Sonderabfall, Sonderabfälle aus Haushalten

Sonderabfälle aus Haushalten sind dem Abgeber zurückzugeben (§§ 6 und 9 Abfallverordnung), den jährlich durch den Kanton (AWEL) organisierten Sammlungen des Sonderabfallmobils in den Gemeinden zu übergeben oder bei der kantonalen Sonderabfall-Sammelstelle in Zürich-Hagenholz abzugeben.

c) Optimale Nutzung von Bioabfällen und von Kehricht

Die organischen Siedlungsabfälle werden stofflich und energetisch genutzt. Die nicht für die Wiederverwendung oder die stoffliche Nutzung geeigneten Siedlungsabfälle werden im Kehrichtheizkraftwerk Hagenholz bei minimalen Emissionen verbrannt und energetisch genutzt.

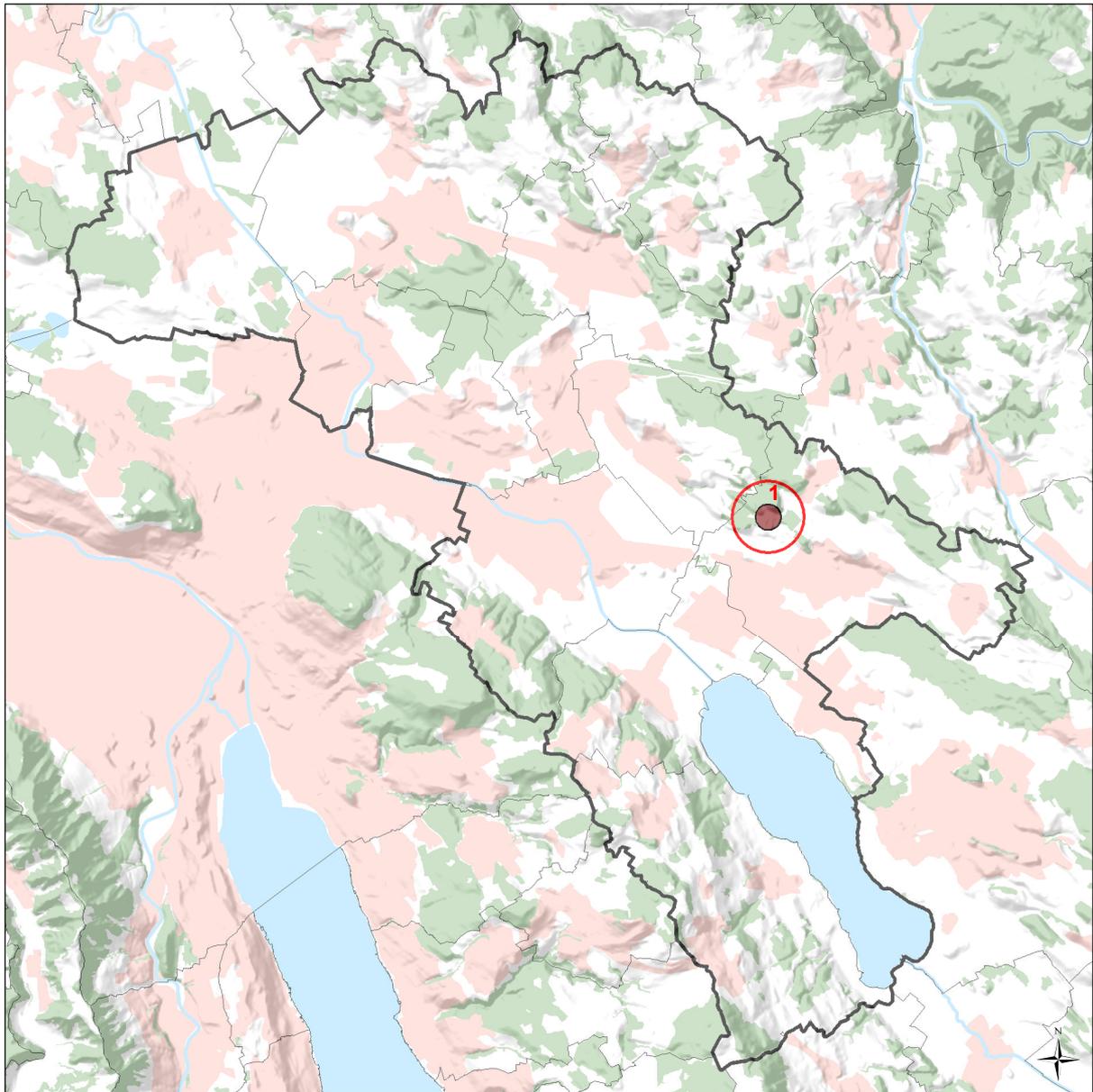
5.7.2 Karteneinträge

Altlasten und Altlasten-Verdachtsflächen sind im Kataster der belasteten Standorte (KbS) im Detail erfasst, so dass regionale Festlegungen nicht erforderlich sind. Kehrichtverbrennungsanlagen und Deponien sind Inhalt des kantonalen Richtplans. **Gestützt auf den kantonalen Richtplan¹ sind Kompostier- und Vergärungsanlagen mit einer Gesamtkapazität von mehr als 5'000 t/a bzw. 5'000 MWh/a mit regionalem Richtplaneintrag auch ausserhalb des Siedlungsgebiets zulässig. Entsprechende Anlagen sind mit einem kommunalen Gestaltungsplan grundeigentümergebunden zu sichern.**

¹ **Hinweis für die öffentliche Auflage: Teilrevision 2016 (Fassung: Antrag des Regierungsrates vom 9. Januar 2018; Vorlage 5427, Stand: Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt – KEVU vom 30. Oktober 2018; Vorlage 5427a)**

Standorte Kompostier- und Vergärungsanlagen sind:

Nr.	Gebiet / Anlage	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
1	Ebenrüti, Volketswil	bestehende Kompostieranlage mit einer Kapazität von ca. 20'000 t/a Ausbau geplant	rechtskräftiger Gestaltungsplan
<i>Abkürzungen</i>			
--			



Abfall

Kantonaler Inhalt

- Siedlungsgebiet
- Wald

Regionaler Inhalt

- Kompostier - und Vergärungsanlage bestehend

14021_05A_190924_RRP_Teilrev-2019_3Text_V8_Synop_AufI_kantVP.docx

Abb. 5.7: Übersicht Karteneinträge

5.7.3 Massnahmen

a) Region

- Die Region stellt den Zweckverbänden Planungsgrundlagen über die Entwicklung der Region zur Verfügung.

b) Gemeinden

- Die Gemeinden betreiben ein feinmaschiges Netz zur getrennten Sammlung von Abfällen und fördern die Wiederverwertung der Siedlungsabfälle.
- Die Standorte sind mit kommunalen Gestaltungsplänen, welche zumindest Anforderungen bzw. Vorgaben zu Art und Mass der Nutzung, zur Kapazität, zur Erschliessung sowie zur Einpassung in das umgebende Landschaftsbild beinhalten, eigentümergebunden zu sichern.

7 Grundlagen

7.1 Grundlagen

Rechtliche Grundlagen

- Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft (BV) vom 18.4.1999
- Kanton Zürich, kantonaler Richtplan, Beschluss des Kantonsrates (Festsetzung), **Stand 22.10.2018 ~~18.03.2014~~**
- Bau- und Zonenordnungen der Verbandsgemeinden
- Greifensee-Schutzverordnung

Weitere Grundlagen

- Richtpläne und Leitbilder der 14 Verbandsgemeinden
- GIS Browser Kanton Zürich / Statistik Kanton Zürich
- Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder von nationaler Bedeutung (ISOS), www.isos.ch
- Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL), Teil III C Objektblatt Zürich Anpassung 2015, 18.9.2015
- Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL), Anpassung Konzeptteil Teil III B3 – Zivil mitbenützte Militärflugplätze / Anpassung Konzeptteil Teil III B4 – Flugfelder vom 31.8.2016
- 14 Gemeindegespräche (2015)
- Gebietsplanungen / Gebietsmanagements: Kloten (2009), Flugplatzareal (2010), Raum Uster Volketswil (2013), Fil Bleu (2014), Airport-Region (2014 ff.), **Bassersdorf/Dietlikon/Wangen-Brüttisellen (2016 / 17)**
- Kanton Zürich, kantonaler Richtplan, Kantonsratsbeschlüsse Teilrevisionen:
 - Kap. 4.7.1 – Flughafen Zürich (24.3.2014);
 - Kap. 4.2 Strassenverkehr – Groberschliessungsstrasse, Kapitel 4.3 Öffentlicher Verkehr – Glattalbahn, Kapitel 6.1 Gesamtstrategie und Kapitel 6.2 Gebietsplanung – Nationaler Innovationspark, Hubstandort Dübendorf (29.6.2015);
 - **Kap. 4.2 Strassenverkehr – Glattalautobahn (27.3.2017)**
 - **Teilrevision 2015 (22.10.2018)**
- Logistikstandortkonzept Kanton Zürich vom März 2013
- Fahrende und Raumplanung, Standbericht 2010, Stiftung Zukunft der Schweizer Fahrenden.
- Nachhaltige Siedlungsentwicklung in Zürichs Verdichtungsraum, RZU Fachbericht vom 06.4.2010
- „Regionales Gesamtverkehrskonzept Flughafenregion (rGVK)“
- „Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal“, 2. und 3. Generation (AP2, 30.5.2012 und AP3, 30.11.2016)
- Bauzonenkapazität Glattal, Ist-Zustand 2009 und Kapazität ARE (Mitteilung ARE vom Februar 2011)
- „Raumplanungsbericht 2009 Kanton Zürich“; Regierungsrat, 12.8.2009 zzgl. „Regionaler Richtplan Glattal“; ZPG, rechtskräftiger Richtplan (1998, Fassung 2011)
- „Raumbeobachtung Glattalstadt“; **31.3.2019 ~~01.09.2014~~**, Planpartner AG
- „Regionales Gesamtverkehrskonzept Flughafenregion, Synthesebericht“; Amt für Verkehr Kanton Zürich, Infrac und ewp AG, 08.2.2011
- „Regionales Gesamtverkehrskonzept Zürcher Oberland, Synthesebericht, Entwurf für die Vernehmlassung“; Amt für Verkehr Kanton Zürich, Infrac und ewp AG, 25.8.2010
- „Wildtierkorridore und Vernetzungsachsen im Kanton Zürich“, WLS.CH im Auftrag Fischerei und Jagdverwaltung des Kantons Zürich (2009)

- „Regionales Gesamtverkehrskonzept Glattal, Schlussbericht“; Amt für Verkehr Kanton Zürich, Juli 2005
- Schwachstellenanalyse Teilgebiet Glattal, Mai 2004, Bühlmann Ingenieur- und Planungsbüro, im Auftrag Baudirektion Kanton Zürich
- Regionale Verkehrssteuerung Glattal, Zwischenbericht Phase 2 vom 17.3.2006 und Konzept (Entwurf) vom 08.8.2006, SNZ Ingenieure und Planer AG, im Auftrag Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich
- „Raumentwicklungsleitbild RZU“ (Konzept Siedlung und Verkehr, REL 2005) zzgl. „Konzept Landschaft RZU“ (Leitbild 2008), „Mobilitätsstrategie RZU“ (2009), „Grundlagen zur Siedlungsentwicklung im RZU-Gebiet“ (Berichte Verdichtungsraum vom 06.4.2010 und RZU-Gebiet vom 17.5.2011) und „Landschaftssystem_RZU“ (Zwischenbericht Februar 2011)
- „Integriertes Zielbild 2030 der Regio-ROKs“, RZU, Stand 20.4.2016
- Massnahmenplan Wasser im Einzugsgebiet der Glatt mit Massnahmen (2005)
- Massnahmenplan Wasser im Einzugsgebiet Greifensee mit Massnahmen (2006)
- "Angebotsverordnung Kanton Zürich", Kanton Zürich, 14.12.1997
- Präsentation Problemstellen Busbevorzugung, ZVV, 13.3.2014
- "Hindernisfreie Wanderwege in der Region Glattal", Gossweiler Ingenieure AG, 30.4.2014
- Leitbild und Projektbeschrieb Museum Waldmannsburg vom 02.3.2015 mit Projektdokumentation Museum Waldmannsburg, 30.1.2015