



Anhang 1
Regionaler Richtplan Glattal – 2. Vorprüfung

1 Regionales Raumordnungskonzept

1.2 Leitlinien, Schlüsselprojekte und Zielbild für die räumliche Entwicklung

1.2	a) Leitlinien, Leitlinie A	S. 10
<i>Antrag</i>		
<ul style="list-style-type: none">Leitlinie A: Die Aussage, dass Einschränkungen aufgrund der restriktiven Vorgaben der im kantonalen Richtplan festgelegten Abgrenzungslinie (AGL) dazu führen würden, dass die Entwicklung von den zentralen Lagen an die peripheren verdrängt würde, ist zu streichen.		
<i>Begründung</i>		
Die Aussage ist zu pauschalisierend. Was auf zentrale Lagen in Opfikon und Kloten zutreffen mag, gilt nicht per se für alle Gemeinden mit zentralen Lagen.		
Des Weiteren stellt die Formulierung nach wie vor einen Widerspruch zum kantonalen Richtplan dar, wonach innerhalb der AGL grundsätzlich keine zusätzlichen Wohnnutzungsreserven zu schaffen sind. Die Entwicklung von Wohnnutzungsreserven ist ausserhalb der AGL zu suchen.		

1.2	a) Leitlinien, Leitlinie E	S. 12
<i>Antrag</i>		
<ul style="list-style-type: none">Leitlinie E: Der Regionalpark auf dem Flugplatzareal als ein neues Erholungsgebiet ist zu streichen.		
<i>Begründung</i>		
Der Regionalpark stellt einen Widerspruch zu den übergeordneten Sachplanungen des Bundes dar, welche eine aviatische Nutzung auf dem Flugplatzareal vorsehen.		

1.2	b) Schlüsselprojekte	S. 13
<p><i>Anträge</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Die Angaben zum kantonalen Gestaltungsplan Innovationspark Zürich sind zu korrigieren: Das Datum ist auf den 16.11.2015 zu setzen und mit (Fassung verabschiedet durch POL am 19.10.2015 zur Festsetzung, mit redaktionellen Anpassungen) zu ergänzen. Auch der aktuelle Stand des Richtprojekts für den kantonalen Gestaltungsplan „Innovationspark Zürich“ ist entsprechend auf den 16.11.2015 zu datieren. Das Gebietsmanagement Raum Uster Volketswil ist als ein weiteres Schlüsselprojekt aufzuführen. 		
<p><i>Begründung</i></p> <p>Das Gebietsmanagement Raum Uster Volketswil ist für die räumliche Entwicklung im oberen Glattal von Bedeutung.</p>		

1.2	c) Zielbild 2030, Siedlung	S. 14
<p><i>Anträge</i></p> <ul style="list-style-type: none"> In Abb. 1.2g: Zielbild 2030 (RegioROK) ist das Erholungsgebiet von überregionaler Bedeutung auf dem Flugplatz Dübendorf aus der Karte und der Legende zu streichen. Der Satz „Mit Sonderbauvorschriften für die Flughafenregion sollen die bauliche Erneuerung und Verdichtung trotz Fluglärm möglich bleiben.“ ist zu streichen. 		
<p><i>Begründung</i></p> <p>Der Regionalpark stellt einen Widerspruch zu den übergeordneten Sachplanungen des Bundes dar, welche eine aviatische Nutzung auf dem Flugplatzareal vorsehen.</p> <p>Diese Aussagen sind nicht nachvollziehbar. Sonderbauvorschriften dienen dazu, für besondere Nutzungen spezielle Bauvorschriften mit einheitlichen Gestaltungsgrundsätzen zu schaffen. Die Lärmschutzverordnung (LSV) und der kantonale Richtplan definieren abschliessend die Rahmenbedingungen der Entwicklung in lärmbelasteten Gebieten und können durch Sonderbauvorschriften nicht übersteuert werden. Der kantonale Richtplan schafft die Möglichkeit, dass im regionalen Richtplan in stark fluglärmbelasteten Bereichen, Gebiete mit besonderem Handlungsbedarf bezüglich Sanierung und Aufwertung von Wohnbauten festgelegt werden können.</p>		

2 Siedlung

2.1	Gesamtstrategie	S. 16
<p><i>Anträge</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Das Einwohnertotal der Region für das Ziel 2030 ist gemäss der aktuellen Bevölkerungsprognose des Statistischen Amtes des Kantons Zürich vom 28.06.2016 auf 194 000 Einwohner heraufzusetzen. 		

<i>Begründung</i>	
Die kantonale Prognose für die Bevölkerungsentwicklung in der Region Glattal liegt über der regionalen Prognose für das Jahr 2030.	

2.1.2	Karteneinträge, Abb. 2.1b	S. 17, 19
<i>Anträge</i>		
<ul style="list-style-type: none"> • Wir bitten zu prüfen, die Bezeichnung „komplexer“ Stadtkörper durch den Begriff „kompakter“ Stadtkörper zu ersetzen. • In Abb. 2.1b: Strategien für die Entwicklung des Siedlungsgebiets ist die im Gebiet des Gebietsmanagements Airport Region bezeichnete Veränderungsstruktur „Umstrukturieren“ durch die Strategie „Weiterentwickeln“ zu ersetzen. • Der Eintrag im Gebiet Tölwang, Rümlang, ist zu streichen. 		
<i>Begründung</i>		
<p>Als Gegensatz zum „durchgrünten Stadtkörper“, der von stabilen Gebieten geprägt ist, spiegelt die Bezeichnung „komplexer“ Stadtkörper zu wenig die in den dynamischen Gebieten lokalisierten Entwicklungspotenziale wieder. Die Bezeichnung „kompakter Stadtkörper“ suggeriert hingegen das zusätzliche Verdichtungspotenzial.</p> <p>Die für das Gebiet Airport Region gewählte Veränderungsstrategie „Umstrukturieren“ wird als nicht angemessen beurteilt. Das im Gebietsmanagement Airport Region ausgelotete Veränderungs- und Verdichtungspotenzial ist nicht derart, dass diese Bezeichnung angemessen wäre. Das Gebiet weist Potenziale auf, es wird jedoch nicht komplett umstrukturiert oder neu ausgerichtet, es wird auch weiterhin als wichtiges Arbeitsplatzgebiet erhalten bleiben.</p> <p>Das Gebiet Tölwang liegt ausserhalb des Siedlungsgebiets gemäss kantonalem Richtplan. Die Voraussetzungen zur Schaffung von Bauzonen ausserhalb erachten wir vorliegend als nicht erfüllt (vgl. auch Anträge zu Gebiete für öffentliche Bauten und Anlagen).</p>		

2.2 Zentrumsgebiet

2.2.1	Ziele / Massnahmen a)	S. 20, 29
2.2.3		
<i>Antrag</i>		
<ul style="list-style-type: none"> • In Kap. 2.2.1 („In den regionalen und kantonalen Zentrumsgebieten...“) und in Kap. 2.2.3, Zentrumsgebiete, a) Region („Die Region setzt sich bei Bund und Kanton dafür sein...“) sind diese Textabschnitte betreffend Aufzonungen (planerische Erhöhung der Wohnnutzung) innerhalb der AGL zu streichen. 		
<i>Begründung</i>		
<p>Auch in der vorliegenden Fassung hält der regionale Richtplan auf Seite 20 am Ziel fest, Bund und Kanton zu veranlassen, die Voraussetzungen zu schaffen, damit auch innerhalb der Abgrenzungslinie (AGL) in den regionalen und kantonalen Zentrumsgebieten die Wohnnutzung planerisch erhöht werden darf zugunsten der urbanen Mischnutzung.</p>		

Bezüglich Aufzonungen innerhalb der AGL gelten die Festlegungen gemäss kantonalem Richtplan (vgl. Kap. 4.7.1). Der kantonale Richtplan wurde erst kürzlich vom Kantonsrat festgesetzt, und es würde dem Gebot der Planbeständigkeit widersprechen, ihn kurzfristig wieder anzupassen. Die Umweltschutzgesetzgebung wurde ebenfalls erst 2015 vom Bund betreffend die Lärmschutzvorgaben für die Nachtstunden revidiert. Ein erneuter Vorstoss, die Regelungen noch weiter zu flexibilisieren, ist nicht angezeigt. Das Begehren nach weitergehenden Möglichkeiten für Aufzonungen widerspricht den übergeordneten Vorgaben, ihm kann daher nicht entsprochen werden.

2.2.1/ 2.2.2	Ziele, Karteneinträge	S. 20 ff.
<i>Antrag</i>		
<ul style="list-style-type: none"> • Es sind im Erläuternden Bericht qualitative Aussagen darüber zu treffen, inwiefern das allfällige zusätzliche Verkehrsaufkommen bewältigbar ist und wie bei allfälligen absehbaren Engpässen auf Strassen und im ÖV die Siedlungsentwicklung und die Ausbaumöglichkeiten des Verkehrsangebots aufeinander abgestimmt werden. Allfälliger Koordinationsbedarf ist in Kap. 2.2.1 oder (sofern bekannt) gebietsspezifisch unter Kap. 2.2.2 in der Objektabelle S. 21 ff. zu ergänzen. Zudem soll in den Objektabellen auf die allfälligen, für die Erschliessung des jeweiligen Gebiets benötigten Verkehrsmassnahmen hingewiesen werden. 		
<i>Begründung</i>		
<p>Wie schon in der 1. Vorprüfung festgehalten, fehlen im Richtplantext die geforderten (qualitativen) und konkretisierten Aussagen zur Bewältigbarkeit des durch die kantonalen und regionalen Zentrumsgebiete zu erwartenden zusätzlichen Verkehrsaufkommens. Dies bedingt, dass die Nutzungs- und Dichtevorgaben in einen Zusammenhang mit den heutigen und/oder geplanten Kapazitäten auf Strassen und im ÖV gebracht werden. Nur teilweise und indirekt wird erwähnt, wie die Siedlungsentwicklung und die Ausbaumöglichkeiten des Verkehrsangebots aufeinander abgestimmt werden sollen.</p>		

2.2.1 2.2.2 2.2.3	Ziele / Karteneinträge / Massnahmen	S. 20, 25-30
<i>Antrag</i>		
<ul style="list-style-type: none"> • Es ist zu prüfen, ob anstelle der Festlegung von Ortszentren mittels Karteneinträgen ein genereller Auftrag an die Gemeinden zu formulieren ist, die Ortszentren zu stärken. 		
<i>Begründung</i>		
<p>Die Differenzierung in Zentrumsgebiete, Zentrumsgebiete von regionaler Bedeutung, Regional- und Ortszentren ist unklar und wird als nicht zweckmässig beurteilt. Die Festlegung aller Ortszentren als Ortszentren von regionaler Bedeutung führt letztlich zu einer „Verwässerung“ der Aussagen. Wir erachten einen für alle Gemeinden geltenden Antrag zur Stärkung der Zentren als zielführender.</p>		

2.2.2	Karteneinträge	S. 25-30
<p><i>Anträge</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Die Kategorie Zentrumsgebiete von regionaler Bedeutung ist gesamthaft zu überprüfen. Insbesondere die Einträge Nr. 8 – Zentrum Dietlikon Süd, Dietlikon, und Nr. 10 – Zentrum Volketswil Süd / Bahnhof Schwerzenbach sind klarer und letzterer auch in dessen Ausdehnung zu begründen. Nr. 4 – Balsberg / Flughafenstrasse, Kloten / Opfikon: Das Ziel Integration der Autobahn (Autobahnanvollanschluss) ist zu präzisieren und mit dem Vorhaben Glattalautobahn gemäss der laufenden Revision des kantonalen Richtplans abzustimmen. Nr. 6 – Glattbrugg West / Rümlang Eich-Bäuler, Opfikon / Rümlang: Die Anmerkung in Fussnote 7 ist zu streichen. Ferner ist das Ziel: „Die Machbarkeit und Form des geplanten ÖV-Systems...“ zu streichen und durch einen Prüfauftrag zu ersetzen. Auf der Schaffhauserstrasse ist in Zusammenarbeit mit Kanton und Gemeinden ein neues ÖV-System zu prüfen. „Die Anbindung... ist nicht im Rahmen des Gebietsmanagements Airport Region zu optimieren“, sondern in Zusammenarbeit mit Kanton und Gemeinde. Nr. 9 – Dübendorf – Bahnhof Dübendorf – Flugplatzkopf – Wangenstrasse – Überlandstrasse, Dübendorf: Beim Koordinationshinweise ist der Verweis auf den kantonalen Richtplaneintrag aufzuführen. Die Funktion „Kommunale Versorgung“ ist in den Auftrag an die Gemeinden zu überführen. 		
<p><i>Begründung</i></p> <p>Gemäss Richtplankarte wird das Gebiet Zentrum Dietlikon (Eintrag Nr. 8 Zentrumsgebiet von regionaler Bedeutung) auch als Arbeitsplatzgebiet und als Gebiet für stark verkehrserzeugende Nutzungen ausgewiesen. Diese Überbestimmung ist zu klären. Ein Gebiet gleichzeitig als Zentrums- und als Arbeitsplatzgebiet auszuweisen, stellt einen Widerspruch dar. Das Zentrumsgebiet Volketswil Süd / Bahnhof Schwerzenbach wird den Charakteristika eines Zentrumsgebiets nicht gerecht. Daher ist der Eintrag zu überprüfen.</p> <p>Die kommunale Versorgung ist Sache der Gemeinden und bedarf im regionalen Richtplan keiner objektspezifischen Festlegungen.</p>		

2.3 Schutzwürdiges Ortsbild

2.3.2 2.3.3	Karteneinträge / Massnahmen	S. 30, 32
<p><i>Antrag</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Nr. 5 – Wangen, Wangen-Brüttisellen: Beim Koordinationshinweis ist das Ortsbild (BDV Nr. 1220 vom 15.11.2002) anzuführen. Mit der Aufhebung des Eintrags Flugplatzareal, Dübendorf und Wangen-Brüttisellen sind auch die Ausführungen in Kap. 2.3.3b zum Ortsbild Flugplatzareal zu streichen. 		

2.5 Gebiet mit Nutzungsvorgaben

2.5 / 2.6 / 2.7	Gebiet mit Nutzungsvorgaben / Anzustrebende bauliche Dichte / Gebiete mit Zulässigkeit für Hochhäuser	S. 34 ff. S. 47 ff. S. 58 ff.
<i>Antrag</i>		
<ul style="list-style-type: none"> Die Einträge im Raum Uster-Volketswil dürfen geplante Vertiefungsstudien zur Innenentwicklung nicht vorwegnehmen. 		
<i>Begründung</i>		
<p>Im Rahmen des Gebietsmanagements Raum Uster-Volketswil sind Vertiefungen zur Innenentwicklung geplant. Um eine Vorwegnahme dieser Studien durch richtplanerische Festlegungen zur Strukturierung des Siedlungsgebiets (Gebiet mit Nutzungsvorgaben, Anzustrebende bauliche Dichte / Gebiete mit Zulässigkeit für Hochhäuser) zu vermeiden, sollen entsprechende Gebietsbezeichnungen innerhalb der definierten Perimeter der Innenentwicklungsstudien keine Konkretisierung der Dichte beinhalten, nur in der jeweiligen Themenkarte (nicht in Richtplankarte) bezeichnet, entsprechend markiert (bspw. Umrandung) und mit einem Koordinationshinweis betreffend zu klärender Fragestellung versehen werden.</p>		

2.5.1 2.5.2 2.5.3	Ziele, a) Arbeitsplatzgebiete / Karteneinträge, a) Arbeitsplatzgebiete / Massnahmen a) Arbeitsplatzgebiete	S. 34 ff.
<i>Anträge</i>		
<ul style="list-style-type: none"> Die Funktionen der Arbeitsplatzgebiete sind zu präzisieren. Dabei ist insbesondere der Raumsicherung für das produzierende Gewerbe Rechnung zu tragen. Die Ziele und Massnahmen zur Wohnnutzung in Arbeitsplatzgebieten sind zu streichen. In den vier Arbeitsplatzgebieten Nrn. 8, 11, 13 und 14 ist die Funktionsbezeichnung „angemessener Anteil“ zu streichen. Für die einzelnen Gebiete sind klare und belastbare Aussagen über die Grössenordnung derjenigen Flächen zu machen, die für das produzierende Gewerbe zu sichern sind. In Kap. 2.5.3b) ist das Kriterium bezüglich der Zulassung von Dienstleistungsnutzungen anzupassen: Dienstleistungen in Arbeitsgebieten sind an eine ÖV-Erschliessungsqualität mindestens Güteklasse C zu binden. Das Thema Logistik ist im Richtplan noch nachzuführen. 		
<i>Begründung</i>		
<p>Der kantonale Richtplan beauftragt die Regionen, regional abgestimmte Arbeitsplatzgebiete zu bezeichnen. Arbeitsplatzgebiete sind gemäss dem kantonalen Richtplan bzw. dem Übersichtskatalog zur Legende des regionalen Richtplans hinsichtlich der Arbeitsnutzungen vor allem im Hinblick auf die Zulässigkeit von Handels- und Dienstleistungen nach § 56 Abs. 3 PBG sowie Logistikbetriebe zu differenzieren. Damit soll der Entwicklung entgegen gewirkt werden, dass es zunehmend an geeigneten und bezahlbaren Standorten für gewerblich-industrielle Nutzungen fehlt. Insbesondere ist die ausreichende Raumsicherung für das eher ertragsschwache und immissionsreiche produzierende Gewerbe zu gewährleisten.</p>		

Die Reduzierung der Arbeitsplatzflächen durch die Anordnung von Wohnnutzungen innerhalb der Arbeitsplatzgebiete ist aufgrund der daraus resultierenden flächen- und immissionsmässigen Einschränkungen unzweckmässig. Wird ein Teilgebiet eines Arbeitsplatzgebiets als für Wohnen geeignet beurteilt, so ist für dieses Gebiet ein Eintrag als Mischgebiet zu prüfen.

Die gemäss kantonalem Richtplan gewünschte Nutzungsdifferenzierung der Arbeitsplatzgebiete anhand der zwei folgenden Stossrichtungen (Positivplanung für Standorte mit Flächen für das produzierende Gewerbe und Ausschluss von Dienstleistungen über die ÖV-Erschliessungsgüteklasse) auszurichten, ist grundsätzlich zielführend und erwünscht. Eine ausreichende Flächensicherung für das produzierende Gewerbe wird hier jedoch nicht sichergestellt, da im Fall der Positivplanung keine belastbare Messgrösse („angemessen“) für den Flächenanteil des produzierenden Gewerbes festgelegt wird. Die Regelung in den Arbeitsplatzgebieten (Nrn. 8, 11, 13 und 14) einen „angemessenen“ Anteil der Gesamtnutzfläche für das produzierende Gewerbe zu sichern, ist unzureichend definiert. „Angemessen“ ist ein unbestimmter Begriff und stellt keine belastbare Vorgabe für die Umsetzung in der Nutzungsplanung dar.

Gemäss Richtplanentwurf Kap. 2.5.3 ist für die Zulassung von Dienstleistungen durch die Gemeinden lediglich ÖV-Güteklasse D erforderlich. Der kantonale Richtplan (Kap. 2.2.3 lic. b) legt hierzu jedoch fest, dass «Arbeitsplatzgebiete an geeigneten, mit dem öffentlichen Verkehr und – je nach Nutzungsart – auch individuellen Verkehr gut erschlossenen Standorten» bezeichnet werden. Bei der ÖV-Güteklasse D handelt es sich nicht um eine gute ÖV-Erschliessung. Somit ist diese Festlegung unzulässig und es wird beantragt, Dienstleistungsnutzungen weiterhin an die ÖV-Güteklasse C zu binden. Gemäss Leitlinie 2 des kantonalen Richtplans (Raumordnungskonzept) vom 18. September 2015 ist die Entwicklung der Siedlungsstruktur schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr (ÖV) auszurichten. Damit hat der ÖV mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses zu übernehmen, welcher nicht auf den Velo- oder Fussverkehr entfällt. Gemäss regionalem Gesamtverkehrskonzept (rGVK) der Flughafenregion vom 8. Februar 2011 soll das Glattal mehr als 57% des ausgewiesenen Mehrverkehrs auf den ÖV verlagern und so (im Vergleich zum Gesamtkanton) überdurchschnittlich zum Modal-Split-Ziel beitragen.

Da mit der ÖV-Erschliessungsgüteklasse D ein sehr tiefes bzw. wenig einschränkendes Ausschlusskriterium für Dienstleistungen festgelegt wird, sind Dienstleistungen auch in Arbeitsplatzgebieten mit schlechter ÖV-Erschliessung zulässig. Diese Öffnung bringt das produzierende Gewerbe weiter unter Druck. Grundsätzlich ist es so, dass Arbeitsplatzgebiete mit schlechter ÖV-Erschliessung nicht für Dienstleistungs- und Handelsnutzungen geeignet sind. Betriebe aus diesen Kategorien weisen in der Regel mehr Arbeitsplätze pro m² als Industrie- und Gewerbebetriebe auf (höhere Nutzungsdichte). Dementsprechend müssen mehr Personen an Standorte mit Dienstleistungs- und Handelsbetrieben gelangen können. Sofern nun die ÖV-Erschliessung eine gewisse Güte nicht erreicht, ist mit einem erhöhten MIV zu rechnen. Der kantonale Richtplan verfolgt aber das Ziel, dass der öffentliche Verkehr mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses zu übernehmen hat, welcher nicht auf den Fuss- und Veloverkehr entfällt. In diesem Sinn muss es das Ziel sein, dass künftige Arbeitsplätze im Dienstleistungs- und Handelsgewerbe vor allem an denjenigen Standorten platziert und gefördert werden sollen, an welchen eine gute Anbindung an den ÖV vorhanden ist. Durch geeignete Festlegungen kann der regionale Richtplan diese räumlichen Entwicklungen fördern. Dienstleistungsnutzungen in Arbeitsgebieten sind an eine ÖV-Erschliessungsqualität von mindestens Güteklasse C (Definition gemäss Kantonaler Parkplatzwegleitung) zu binden.

Die im Logistikstandortkonzept der Volkswirtschafts- und der Baudirektion vom März 2013 aus kantonaler Sicht ermittelten möglichen Logistikstandorte in den Regionen sind gemäss Auftrag des Amtes für Raumentwicklung durch die Regionen vertieft zu prüfen und für die geeigneten Standorte sind Karteneinträge vorzusehen. Teilweise wird im Richtplantext für einzelne Gebiete mit Nutzungsvorgaben (Kasernenareal in Kloten; Industriegebiete Hard, Brunnenstrasse und Greifenseeestrasse in Volketswil) eine Eignung für Logistik ausgewiesen, jedoch sind die Art und der Umfang der Festlegungen noch nicht ausreichend.

2.5.1	Ziele	S. 34 ff.
<p><i>Antrag</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Es sind im Erläuternden Bericht qualitative Aussagen darüber zu treffen, inwiefern das allfällige zusätzliche Verkehrsaufkommen bewältigbar ist und wie bei allfälligen absehbaren Engpässen auf Strassen und im ÖV die Siedlungsentwicklung und die Ausbaumöglichkeiten des Verkehrsangebots aufeinander abgestimmt werden. Allfälliger Koordinationsbedarf ist im Richtplantext in Kap. 2.5.1 a), b), c) und d) oder (sofern bekannt) gebietsspezifisch in der Objektabelle zu ergänzen. Zudem soll in den Objektabellen auf die allfälligen, für die Erschliessung des jeweiligen Gebiets benötigten Verkehrsmassnahmen hingewiesen werden. 		
<p><i>Begründung</i></p> <p>Es fehlen im Richtplantext die gemäss Kriterienkatalog geforderten (qualitativen) Aussagen zur Bewältigbarkeit des zu erwartenden zusätzlichen Verkehrsaufkommens mit den heutigen und/oder geplanten Kapazitäten auf Strassen und im ÖV aufgrund der Nutzungs- und Dichtevorgaben in den Gebieten mit Nutzungsvorgaben (Arbeitsplatzgebiete, Mischgebiete, Gebiete für öffentliche Bauten und Anlagen sowie Gebiete für verkehrsentensive Einrichtungen). Nur teilweise und indirekt wird erwähnt, wie die Siedlungsentwicklung und die Ausbaumöglichkeiten des Verkehrsangebots aufeinander abgestimmt werden sollen. Es sind qualitative Aussagen zu treffen, ob bzw. in welchem Ausmass mit den im Kap. 4 verankerten Stossrichtungen und Massnahmen (wie z.B. Förderung ÖV-Ausbau in den dynamischen Gebieten, Konzentration der Siedlungsentwicklung in gut mit dem ÖV erschlossenen Gebieten, koordiniertes Parkierungsreglement für die drei Gemeinden der Airport Region etc.) das zusätzliche Verkehrsaufkommen bewältigbar ist.</p>		

2.5.2	Karteneinträge	S. 35 ff.
<p><i>Antrag</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • In den Karteneinträgen sind diejenigen Koordinationshinweise zu streichen, welche auf Planungsinstrumente statt auf die, in der Nutzungsplanung zu berücksichtigen, materiellen Kriterien verweisen. 		
<p><i>Begründung</i></p> <p>Unter den Koordinationshinweisen sind konkrete d.h. materielle Hinweise und Kriterien aufzuführen, welches es in der Umsetzung auf Stufe Nutzungsplanung zu berücksichtigen gilt.</p>		

2.5.2	Karteneinträge	S. 45
<p><i>Antrag</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • In Abb. 2.5: Gebiete mit Nutzungsvorgaben ist die Legende Regionaler Inhalt in Regionaler Inhalt und Information zu gliedern. • In Abb. 2.5: Gebiete mit Nutzungsvorgaben ist die Streichung des Gebietsplanungsperimeters in Uster zu prüfen. 		
<p><i>Begründung</i></p> <p>Bei den Einträgen zum Flughafenperimeter und zu den Gebietsplanungen handelt es sich nicht um Inhalte, die in der regionalen Kompetenz liegen. Daher sind diese als Informationsinhalt zu bezeichnen.</p> <p>Die Abbildung eines Gebietsplanungsperimeters, welcher sich ausserhalb der Region befindet, ist missverständlich.</p>		

2.5.2	Karteneinträge, b) Mischgebiete	S. 39 / 41
<p><i>Anträge</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Nr. 17 – Gebiet Grindel, Bassersdorf: Das Mischgebiet Grindel in Bassersdorf ist zu streichen und wieder als Arbeitsplatzgebiet festzulegen. • Nr. 27 – Zentrum Schmidtbreite, Rümlang: Das Mischgebiet Zentrum Schmidtbreite in Rümlang ist zu streichen und wieder als Arbeitsplatzgebiet festzulegen. • Nr. 31 – Gebiet Grossrietstrasse / Bahngeleise / Guntenbach, Volketswil: Das Gebiet Grossrietstrasse / Bahngeleise / Guntenbach, Volketswil, ist zu streichen und wieder als Arbeitsplatzgebiet festzulegen. 		
<p><i>Begründung</i></p> <p>Das kantonale Raumordnungskonzept (ROK) macht für den Handlungsraum Stadtlandschaft, dem Bassersdorf zugeordnet wird, u.a. die Vorgabe, dass Gewerbe- und Industriegebiete, insbesondere für weniger wertschöpfungsintensive Betriebe wie die produzierende Industrie und das Handwerk, zu erhalten sind. Die Neuzuweisung des Gebiets Grindel in Bassersdorf als Mischgebiet und nicht mehr als Arbeitsplatzgebiet widerspricht dieser übergeordneten Vorgabe.</p> <p>Das Gebiet Zentrum Schmidtbreite in Rümlang liegt innerhalb der AGL. Gemäss kantonalem Richtplan sind innerhalb der AGL keine neuen Wohnpotenziale zu schaffen. Eine Mischgebietsausweisung widerspricht dieser Vorgabe.</p>		

2.5.2 2.5.3	Karteneinträge, c) Gebiete für öffentliche Bauten und Anlagen / Massnahmen, a) Gebiete für öffentliche Bauten und Anlagen	S. 42 / 46
<p><i>Anträge</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Nr. 34 – Gebiet Empa / Eawag, Dübendorf: Die Funktion „ergänzende nicht öffentliche Arbeits- und Wohnnutzungen sind zulässig“ ist zu streichen. • Nr. 35 – Tolwäng Opfikon / Rümlang: Der Karteneintrag und die Massnahmen der Region betreffend den Eintrag Nr. 35 sind zu streichen. 		

Begründung

Die Flächen des Gebiets für öffentliche Bauten und Anlagen Nr. 34 sollen öffentlichen Nutzungen zur Verfügung gestellt werden und nicht durch Wohnnutzungen eingeschränkt werden.

Im Richtplanentwurf ist weiterhin vorgesehen, im Eintrag Nr. 35 – Tolwäng Opfikon, Rüm- lang, ein Gebiet für öffentliche Bauten und Anlagen von regionaler Bedeutung festzulegen. Dies widerspricht dem kantonalen Richtplan vom 24. März 2014, der in diesem Bereich kein Siedlungsgebiet vorsieht. Es sind keine Gründe ersichtlich, weshalb die Vorausset- zungen für eine Durchstossung des Landwirtschaftsgebiets erfüllt sein sollten. Zudem ist der Glattraum in diesem Bereich ökologisch von besonderer Bedeutung und gemäss kan- tonalem Richtplan für eine Gewässerrevitalisierung der Glatt vorgesehen. Dies steht im Widerspruch zu einer Überbauung mit Bauten und Anlagen. Im Bereich der Signatur kom- men Böden der landwirtschaftlichen Nutzungseignungsklassen 2 (3.4 ha) und 5 (2.9 ha) vor. Es handelt sich um Fruchtfolgeflächen. Stellenweise liegen Hinweise auf anthropo- gene Störungen vor.

2.5.1 2.5.3	Ziele, d) Gebiete für verkehrsintensive Einrichtungen / Massnah- men a, b) Gebiete für verkehrsintensive Einrichtungen	S. 35-47
<p><i>Anträge</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Erweiterung des Begriffs verkehrsintensive Einrichtung, die über die Definition im kantonalen Richtplan hinausgeht, ist zu streichen. • Die Ausführungen über verkehrsintensive Einrichtungen ausserhalb der in der Richt- plankarte festgelegten und als „Eignungsgebiete“ bezeichneten Standorte, sind zu streichen. 		
<p><i>Begründung</i></p> <p>Die Definition der VE hat gemäss den geltenden Bestimmungen aus dem kantonalen Richtplan zu erfolgen. Möglich ist zudem, im regionalen Richtplan Vorgaben zu stark ver- kehrserzeugende Nutzungen (SVN) zu machen. Die Definition von SVN ist der noch gel- tenden Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen (1997) zu entnehmen. Die Wegleitung wird derzeit aktualisiert und wird voraussichtlich eine über- arbeitete Definition von SVN enthalten.</p> <p>Gemäss den Ausführungen soll eine verkehrsintensive Einrichtung ausserhalb eines der Eignungsgebiete mit einem Gestaltungsplan möglich sein, sofern die Region dem Standort zustimmt. Diese Festlegung widerspricht dem Aufgabenbereich der Region gemäss PBG. Die Region verfügt nicht über eine entsprechende Kompetenzzuteilung. Entsprechend ist auch die Formulierung in 2.5.3 (Massnahmen) anzupassen.</p>		
2.5.2	Karteneinträge, d) Gebiete für verkehrsintensive Einrichtungen	S. 42-44
<p><i>Anträge</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Sobald für Objekt Nr. 39 – Bäuler in Opfikon der Nachweis der verkehrlichen Machbar- keit in einer Gesamtbetrachtung mit den sonstigen laufenden Gebietsentwicklungen in der Umgebung erbracht ist, kann die Festsetzung erfolgen. 		

- Solange die Strassenkapazitätssituation in dem Gebiet nicht ausreichend geklärt ist und entsprechende Modalsplit-Ziele in den regionalen Richtplan übernommen werden können, ist das Objekt Nr. 40 – Glattpark West in Opfikon zu streichen.

Begründung

Wie schon in der 1. Vorprüfung erwähnt, sind für das Objekt Nr. 39 – Bäuler die früheren Untersuchungen der verkehrlichen Auswirkungen (Aufkommen, Einzugsbereiche, Auslastungen) in einer Gesamtbetrachtung aller relevanten Gebietsentwicklungen in der Airport-Region (The Circle, First District etc.) zu aktualisieren und die verkehrliche Machbarkeit zu untersuchen. In dieser Betrachtung sind unter der Berücksichtigung des definierten objektspezifischen Modalsplit-Ziels die dafür notwendigen zusätzlichen Angebotsausbauten (ÖV, Strasse) zu bestimmen. Es sollten nur solche Standorte für verkehrsintensive Einrichtungen in den regionalen Richtplan aufgenommen werden, deren Machbarkeit grundsätzlich geklärt ist.

Bei dem Objekt Nr. 40 – Glattpark West (Bezeichnung in 1. Vorprüfung: Talacker) in Opfikon handelt es sich heute, wie in der Objektabelle erwähnt, um ein bestehendes Dienstleistungsgebiet. Wie schon in der 1. Vorprüfung erwähnt, ist es noch nicht geklärt, ob das Gebiet als Eignungsgebiet VE-Verkauf geeignet ist. Das Verkehrsaufkommen und die Kapazitätsauslastungen sind in der Umgebung insbesondere auf der Strasse bereits sehr hoch, ein weiter steigendes Verkehrsaufkommen zeichnet sich ab. Deshalb muss zuerst die Strassenkapazitätssituation geklärt und u.a. basierend darauf ein objektspezifisches Modalsplit-Ziel festgelegt werden, bevor ein Eintrag im regionalen Richtplan erfolgen kann. Dieser Eintrag müsste dann auch das Modalsplit-Ziel beinhalten. Dieser Antrag wird mit der Begründung aufrecht erhalten, dass nur solche Standorte für verkehrsintensive Einrichtungen in den regionalen Richtplan aufgenommen werden sollten, deren Machbarkeit grundsätzlich geklärt ist.

2.6 Anzustrebende bauliche Dichte

2.6.1 2.6.2	Ziele / Karteneinträge d) Dichtestufen	S. 47, 55 f.
<p><i>Anträge</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Dem beantragten Verzicht auf die Festlegung „Anzustrebende bauliche Dichte“ kann nicht zugestimmt werden. Es sind Richtwerte für die bauliche Dichte zu bestimmen. • Es ist zu prüfen, die Angaben zu den Dichtestufen und Abb. 2.6.b: Dichtestufen (K/ha üBZ) gemäss der Systematik des RegioROK in das Kapitel 1 zu transferieren. 		
<p><i>Begründung</i></p> <p>Gemäss Kap. 2.2.3b des kantonalen Richtplans gliedern und differenzieren die Regionen die baulichen Entwicklungsmöglichkeiten innerhalb des Siedlungsgebiets gebietsweise. Bei einem mit „hohe bauliche Dichte“ bezeichneten Gebiet ist davon auszugehen, dass die im PBG genannten Vorgaben deutlich überschritten werden sollen. Um eine zweckmässige Differenzierung des Siedlungsgebiets und deren Umsetzung in der Nutzungsplanung sicherzustellen, soll mittels Richtwerten die Spannbreite der Spielräume, in denen sich die Gemeinden bei der Umsetzung bewegen sollen, präzisiert werden.</p>		

2.6.2	Karteneinträge	S. 51 ff.
<i>Antrag</i>		
<ul style="list-style-type: none"> Für die Gebiete mit hoher baulicher Dichte (Ausnahme Nrn. 31, 33, 48 und 52) sind Koordinationshinweise zur Störfallvorsorge (Kapitel 3.11) zu ergänzen. 		
<i>Begründung</i>		
Siehe Begründung Kap. 3.11 Gefahren.		

2.6.2	Karteneinträge	S. 54
<i>Antrag</i>		
<ul style="list-style-type: none"> In Abb. 2.6a: Gebiete «niedriger» und «hoher baulicher Dichten» ist die Legende Regionaler Inhalt in Regionaler Inhalt und Information zu gliedern. 		
<i>Begründung</i>		
Bei den Einträgen zur Abgrenzungslinie und zu den Gebietsplanungen handelt es sich nicht um Inhalte, die in der regionalen Kompetenz liegen. Daher sind diese als Informationsinhalt zu bezeichnen.		

2.6.1 2.6.2 2.7.2	Ziele / Karteneinträge b) Gebiete hoher baulicher Dichte / Karteneinträge	S. 47, 51 ff., 58 ff.
<i>Anträge</i>		
<ul style="list-style-type: none"> Gebiete hoher baulicher Dichte sind in Gebieten mit guter ÖV-Erschliessungsqualität vorzusehen. Hohe bauliche Dichten sind an die Realisierung der dafür notwendigen Angebote im ÖV zu binden. Die Einträge Nrn. 31 und 41 sind zu streichen, sofern kein Nachweis vorliegt, dass Dienstleistungen in diesen zwei Arbeitsplatzgebieten eindeutig eingeschränkt werden. Die Widersprüche bei der Festlegung von Eignungsgebieten für Hochhäuser sind zu beseitigen. 		
<i>Begründung</i>		
<p>Gemäss Richtplanentwurf Kap. 2.6.1 soll die Siedlungsentwicklung „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.“ Diese Standortvoraussetzungen treffen jedoch nicht für alle ausgewiesenen Gebiete mit hoher baulicher Dichte zu. So befinden sich die Gebiete Nr. 31 (Industriestrasse Fällanden) oder Nr. 41 (Riedmatt Rümlang) in Gebieten mit mässiger ÖV-Erschliessungsqualität (Güteklassen C bis F gemäss Definition der kantonalen Parkplatz-Wegleitung). In Kap. 2.5.2a) werden für diese zwei auch als Arbeitsplatzgebiete eingetragene Gebiete (Nr. 2 Industriegebiet Fällanden und Nr. 8 Industriegebiet Riedmatt) keine eindeutigen Festlegungen bezüglich einer Dienstleistungsbegrenzung gemacht.</p>		

Sofern Dienstleistungen in diesen zwei Gebieten nicht klar eingeschränkt werden (siehe Kap. 2.5.1 / 2.5.2), sind die Einträge zu streichen.

Gemäss Kap. 2.7.1 sollen Hochhäuser „nicht überall entstehen, sondern an der Glattalbahn und GlattalbahnPLUS das dichte Siedlungsband akzentuieren“. In den Karteneinträgen sind jedoch auch Eignungsgebiete für Hochhäuser ausserhalb dieser Korridore ausgewiesen. Diese Widersprüche sind zu beseitigen und Gebiete hoher baulicher Dichte ausschliesslich in Gebieten mit guter ÖV-Erschliessungsqualität vorzusehen.

Darüber hinaus befinden sich einige ausgewiesene Gebiete mit hoher baulicher Dichte resp. Eignungsgebiete für Hochhäuser an Standorten mit heute mässiger ÖV-Erschliessungsqualität, die aber im Zuge von ÖV-Planungen eine deutliche Angebotsverbesserung erfahren werden. Dies trifft beispielsweise für die Achse Kloten – Bassersdorf zu. Wir beantragen, die Abhängigkeit dieser siedlungsplanerischen Festlegungen von verkehrlichen Massnahmen stärker hervorzuheben. Die höheren baulichen Dichten sind an die Realisierung der ÖV-Angebotsverbesserungen zu binden.

2.6.2	Karteneinträge b) Gebiete hoher baulicher Dichte	S. 51 ff.
<p><i>Antrag</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Nr. 41 Gebiet Riedmatt Rümlang: Es ist auf den Koordinationshinweis Art. 37m Abs. 2 LFG hinzuweisen. 		
<p><i>Begründung</i></p> <p>Gemäss Art. 37m Abs. 1 im Bundesgesetz über die Luftfahrt (LFG) untersteht die Errichtung und Änderung von Bauten und Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem Flugplatzbetrieb dienen (Nebenanlagen) dem kantonalen Recht. Dennoch hat die kantonale Behörde gemäss Art. 37m Abs. 2 vor dem Entscheid über eine Baubewilligung das BAZL anzuhören.</p> <p>Um sicherzustellen, dass diese Anhörung durch den Kanton erfolgen kann, ist die Leitstelle für Baubewilligungen der Baudirektion von den kommunalen Behörden zu informieren. Die zuständigen kommunalen Behörden sind im Rahmen der Vorprüfung gemäss § 313 PBG auf ein Baugesuch im betroffenen Gebiet aufmerksam zu machen. Die Leitstelle wird sodann – wie in Art. 37m LFG verlangt – das BAZL anhören und der kommunalen Behörde das Anhörungsergebnis rechtzeitig mitteilen. Damit ist sichergestellt, dass Art. 37m LFG Rechnung getragen wird und die Gemeinde den koordinierten baurechtlichen Entscheid gemäss § 319 Abs. 1 PBG fristgerecht eröffnen kann.</p>		

2.6.2	Karteneinträge, b) Gebiete hoher baulicher Dichte	S. 50 ff.
<p><i>Antrag</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Es fehlen im Richtplandtext bzw. im Erläuternden Bericht die gemäss Kriterienkatalog geforderten (qualitativen) Aussagen zur Bewältigbarkeit des zu erwartenden zusätzlichen Verkehrsaufkommens und wie bei allfälligen absehbaren Engpässen auf Strassen und im ÖV die Siedlungsentwicklung und die Ausbaumöglichkeiten des Verkehrsangebots aufeinander abgestimmt werden können. Diese Aussagen können in allgemeiner Form in Kap. 2.6.1 oder (sofern bekannt) gebiets- bzw. objektspezifisch in der Objektabelle S. 48 ff. ergänzt werden. 		

Begründung

Wie schon in der 1. Vorprüfung erwähnt, fehlen im Richtplantext die gemäss Kriterienkatalog geforderten (qualitativen) Aussagen zur Bewältigbarkeit des zu erwartenden zusätzlichen Verkehrsaufkommens mit den heutigen und/oder geplanten Kapazitäten auf Strassen und im ÖV aufgrund der Nutzungs- und Dichtevorgaben in Gebieten hoher baulicher Dichte von regionaler Bedeutung.

2.6.2	Karteneinträge, b) Gebiete hoher baulicher Dichte	S. 51-52
<p><i>Anträge</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Das Gebiet Grindelstrasse (Nr. 26) mit hoher baulicher Dichte ist auf die Bereiche ausserhalb der gemäss kantonalem Richtplan vom 24. März 2014 vorgesehenen wiederherzustellenden Landschaftsverbinding Nr. 27, Bassersdorf, zu reduzieren. Es ist ein Koordinationshinweis zu diesem Eintrag vorzunehmen. • Der Eintrag Tolwäng Opfikon / Rümliang (Nr. 40) ist zu streichen (Begründung siehe Antrag zu Kap. 2.5.2, Gebiet mit Nutzungsvorgaben, Karteneinträge, c) Gebiete für öffentliche Bauten und Anlagen, Nr. 35). 		
<p><i>Begründung</i></p> <p>Nr. 26: Gemäss Richtplanentwurf soll das Gebiet an der Grindelstrasse als Bereich mit einer hohen baulichen Dichte bezeichnet werden. Mit dem kantonalen Richtplan vom 24. März 2014 wurde in diesem Bereich eine wiederherzustellende Landschaftsverbinding mit der Funktion einer ökologischen und erholungsbezogenen Vernetzung und der Landschaftsaufwertung festgesetzt. Aus Sicht des Naturschutzes handelt es sich um eine äusserst wichtige Verbinding für die ökologische Vernetzung vieler bestehender Naturschutzwerte (u. a. nationale Schutzobjekte und überkommunale Schutzgebiete). Der Bereich der wiederherzustellenden Landschaftsverbinding ist praktisch die einzige Stelle, an der Wildtiere in der stark besiedelten und zerschnittenen Landschaft einen Durchgang zum Hardwald und von dort fort finden. Die geplante Ausscheidung als Gebiet mit hoher baulicher Dichte im Bereich der geplanten Landschaftsverbinding verschärft die trennende Wirkung in der Landschaft stark. Eine Wiederherstellung der Landschaftsverbinding und der ökologischen Vernetzung würde praktisch verunmöglicht.</p> <p>Gleiches Objekt: Aus einer grösserräumigen Perspektive ist relevant, dass an dieser Stelle südlich des Siedlungsbereichs bereits eine tiergängige Unterquerung unter der Bahnlinie hindurch besteht (Koordinaten: 689085/255010). Diese war ursprünglich als Strassenunterführung erstellt worden. Das zugrundeliegende Strassenprojekt (K10) ist im aktuellen kantonalen Richtplan aber nicht mehr enthalten. Die Unterführung ist für Wildtiere in der jetzigen Form nutzbar und ermöglicht eine sichere Querung des stark frequentierten Bahntrassees. Ausgehend von dieser Unterführung zieht sich in nordwestlicher Richtung ein unverbauter Korridor (Reservezone K10) entlang der Westgrenze des Bassersdorfer Siedlungsgebiets (zwischen "Sprangeln" und "Richterswis"), der sich im Eigentum des Kantons befindet: Parzellen Kat.-Nr. 3034, 3060, 3065, 3083, 3425. Dieser Korridor ist für die Vernetzung der Lebensräume von sehr grosser Wichtigkeit und eignet sich besonders gut, um die im Richtplan geforderte Landschaftsverbinding herzustellen.</p>		

2.6.2	Karteneinträge, c) Gebiete mit besonderem Handlungsbedarf bezüglich Sanierung und Aufwertung von Wohnbauten	S. 53
<p><i>Anträge</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Die Referenzierung auf den kantonalen Richtplan ist zu korrigieren: Gemäss Kap. 4.7.1.3b) haben die Regionen den Auftrag, Gebiete mit besonderem Handlungsbedarf bezüglich Sanierung und Aufwertung von Wohnbauten festzulegen. Die Abgrenzung des Gebiets Rohrstrasse / Plattenstrasse (Nr. 54) ist zu prüfen. 		
<p><i>Begründung</i></p> <p>Gemäss Abb. 2.6a: Gebiete «niedriger» und «hoher baulicher Dichten» greift der Perimeter für das Gebiet Rohrstrasse / Plattenstrasse im Nordosten über die Autobahn hinaus. Dies entspricht nicht der Abgrenzung des Gebiets gemäss Gebietsmanagement Airport Region.</p>		

2.7 Gebiete mit Zulässigkeit für Hochhäuser

2.7.1 2.7.3	Ziele / Massnahmen b)	S. 58, 61
<p><i>Anträge</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Für die Eventualgebiete sind anstelle des Planungsinstruments „mit Gestaltungsplanpflicht“ die massgebenden materiellen Kriterien zu definieren, welche es erlauben, ein Hochhaus ausserhalb der Eignungsgebiete zu erstellen. Die Ausführungen betreffend eine Gestaltungsplanpflicht für Eventualgebiete sind zu streichen. Die Ausführung, es läge im Ermessen der Gemeinden, Gebietsabgrenzungen zu verändern, ist zu streichen. 		
<p><i>Begründung</i></p> <p>Es liegt nicht in der Kompetenz der Region, eine Gestaltungsplanpflicht festzulegen. Um die Qualitätssicherung von Hochhausprojekten in den Eventualgebieten gewährleisten zu können, sind anstelle von Verfahrensvorgaben materielle Kriterien zu definieren.</p>		

2.7.2	Karteneinträge	S. 58
<p><i>Anträge</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Nr.3 – Hochbord / Giessen bis Flugplatzkopf, Dübendorf: Die südliche Ausdehnung des Hochhausgebiets bis an den Herrenweg ist zu prüfen bzw. zu plausibilisieren. Einträge Nr. 10 – Gebiet Au, Opfikon, und Nr. 15 – Aubugg, Wallisellen: Die Festlegung von Hochhausgebieten an diesen zwei Orten ist nicht plausibel und städtebaulich zu begründen. Beim Objekt Nr. 5 – Flughafenkopf, Kloten, ist in den Koordinationshinweisen auf Art. 37m Abs. 2 LFG hinzuweisen. Die in Abb. 2.7: Hochhausgebiete dargestellten Eventualgebiete für Hochhäuser sind hinsichtlich Lage, Anzahl und Ausdehnung zu überprüfen. 		

Begründung

Gemäss den Ausführungen zu den Hochhäusern sollen Hochhäuser im Glattal nicht überall entstehen, sondern an der Glattalbahn und GlattalbahnPLUS das dichte Siedlungsband akzentuieren. Die Einträge Nr. 10 und Nr. 15 erfüllen diese Kriterien nicht. Sie sind nicht gut mit dem ÖV erschlossen. Die Ausweisung von Hochhausgebieten an diesen Orten ist städtebaulich zu plausibilisieren.

2.9 Kulturobjekte

2.9.2	Karteneinträge, Nr. 1 Ruine Burg Dübelstein, Dübendorf	S. 66 f.
<p><i>Antrag</i></p> <p>Die bestehende historische Ruine Dübelstein in Dübendorf soll teilweise wiederaufgebaut werden. Mit dem Richtplaneintrag als regionales Kulturobjekt (Nr. 1) soll dazu die Grundlage für einen entsprechenden Gestaltungsplan geschaffen werden. Die unterschiedlichen Interessen betreffend den Teil-Wiederaufbau bedingen eine sorgfältige Abwägung. Die Koordination nimmt mehr Zeit in Anspruch. Eine kantonsintern abgestimmte Beurteilung zum Karteneintrags Nr. 1 Ruine Burg Dübelstein als Kulturobjekt kann daher erst Mitte Dezember 2016 erfolgen.</p>		

3 Landschaft

3.1 Gesamtstrategie

3.1.1 3.3.2 3.3.3	Ziele / Karteneinträge / Massnahmen a)	S. 65, 68, 71
<p><i>Antrag</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Unter den prioritären Zielen ist der fünfte Spiegelstrich „Auf dem Flugplatzareal soll ein Regionalpark erstellt werden“ zu streichen. In den Kapiteln 3.3.2 und 3.3.3 sind der Begriff Regionalpark und die Einträge zum Regionalpark zu streichen. 		
<p><i>Begründung</i></p> <p>Auf die Bezeichnung des Erholungsgebiets Nr. 5 Regionalpark ist zu verzichten, da diese Festlegung dem übergeordneten Sachplan Militär (SPM) des Bundes in geltender Fassung vom 31.08.2016 widerspricht. Das Objektblatt Dübendorf sieht in diesem Bereich einen Flugplatzperimeter vor.</p>		

3.1.2	Massnahmen a)	S. 66
<p><i>Antrag</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Es ist nicht Aufgabe der Region, Gebietsplanungen zu lancieren, die unter Federführung des Kantons durchgeführt werden. Die Formulierung ist entsprechend anzupassen: ...<i>lanciert</i> ist durch <i>setzt sich dafür ein, dass</i> zu ersetzen. 		

Begründung

Die Aussage, dass die Region Gebietsplanungen *lancieren* kann, die unter der Federführung des Kantons durchgeführt werden sollen, ist falsch. Die Rolle der Region beschränkt sich auf die Aufgabe, sich dafür einzusetzen, dass Gebietsplanungen unter Federführung des Kantons gestartet werden.

3.2 Landwirtschaft

3.2.2	Karteneinträge	S. 66 f.
<i>Anträge / Hinweis</i>		
<ul style="list-style-type: none"> • Im Textabschnitt zu den Karteneinträgen ist die Aufzählung der flächig bezeichneten Gebiete zu kürzen: Der Begriff Materialgewinnung ist zu streichen. • Es werden keine Eignungsgebiete für Intensivlandwirtschaft ausgewiesen. Grundsätzlich ist die Begründung, weshalb auf die Einträge der Arbeitsplatzgebiete Intensivlandwirtschaft verzichtet wurde, korrekt. Ergänzend kann für eine künftige Diskussion erwähnt werden, dass eine Gesamtbetrachtung aller Standorte notwendig wäre. Lediglich der Umstand, dass ein Betrieb bereits besteht, rechtfertigt einen Eintrag nicht. 		
<i>Begründung</i>		
Im Regionalen Richtplan Glattal ist keine Festlegungen Materialgewinnungsgebiet vorzusehen (vgl. Antrag zu Pt 5.3.2).		

3.3 Erholung

3.3.1	Ziele	S. 67 ff.
<i>Antrag</i>		
<ul style="list-style-type: none"> • Im dritten Absatz zum Thema Ausflugsziel ist der Satz „Neu- und Umbauten sowie Erweiterungen samt Sicherstellung einer zweckmässigen Parkierung... des Erholungsgebiets zulässig“ zu streichen. 		
<i>Begründung</i>		
Die Auslegung im Richtplan zu den Ausflugszielen ist grundsätzlicher Art. Neu- und Umbauten sowie Erweiterungen sind einzelfallweise zu betrachten und können nicht pauschal erlaubt werden. Die baurechtlichen Bestimmungen (u.a. RPG) sind zu beachten und können nicht durch eine Aussage im Richtplan aufgehoben werden. Die Bezeichnung darf nicht zu einem substanziellen Ausbaubedarf der Infrastruktur führen.		

3.3.1	Ziele	S. 67
<i>Empfehlung</i>		
<ul style="list-style-type: none"> • Wir empfehlen, Kap. 3.3 wie folgt zu ergänzen: «Eine natürliche Geräuschkulisse trägt wesentlich zum Erholungswert einer Landschaft bei und ist deshalb zu erhalten und zu fördern». 		

Begründung

Der Charakter einer Landschaft wird auch durch die Geräuschkulisse geprägt. Natürliche Geräuschkulissen tragen wesentlich zur Qualität und damit zum Erholungswert naturnaher Landschaften bei. Lärmquellen, insbesondere durch Verkehrsachsen, können den Erholungswert erheblich mindern und Landschaften akustisch trennen. Die natürliche Klanglandschaft ist deshalb zu erhalten und soll möglichst wenig durch neue technische Lärmquellen belastet werden.

3.3.2	Karteneinträge	S. 68 ff.
<p><i>Antrag</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Für die grössten geplanten oder von grösseren Erweiterungen betroffenen Erholungsgebiete sind Aussagen zur vorgesehenen Verkehrserschliessung gemäss Kriterienkatalog zu machen. Diese sind objektspezifisch in der Objektabelle S. 68 ff. vorzunehmen. 		
<p><i>Begründung</i></p> <p>Gemäss Kriterienkatalog sollen die aktuelle und allfällig angestrebte Verkehrserschliessung von regionalen Erholungsgebieten beschrieben werden. Am Antrag aus der 1. Vorprüfung wird festgehalten, er ist jedoch auf die grössten neu geplanten oder zu erweiternden Erholungsgebiete einzuschränken.</p>		

3.3.2 4.4.	Karteneinträge / Fuss- und Veloverkehr	S. 68 ff. S. 123 ff.
<p><i>Anträge</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Auf die Festlegung eines grossräumigen Regionalparks Dübendorf / Volketswil / Wangen-Brüttisellen (Nr. 5) ist zu verzichten. Entsprechend sind die Einträge in den Abbildungen im Kap. 4.4 Fuss- und Veloverkehr im Bereich des Flugplatzareals Dübendorf anzupassen. Die Festlegung des Erholungsgebiets Sportanlage Bachwis, Fällanden (Nr. 9), ist im Richtplantext mit einem Koordinationshinweis zur Umfahrungsstrasse zu plausibilisieren. Die fünf am Greifenseeufer bezeichneten Ausflugsziele Nrn. 10, 20 und 21 sind zu streichen. Auf die Festlegung des Erholungsgebiets Sport und Erholung Hard, Volketswil (Nr. 29), ist zu verzichten. Auf die Festlegung Erholungsgebiet Waldpark, Volketswil (Nr. 30), ist zu verzichten. 		
<p><i>Begründung</i></p> <p>Verschiedene neue Erholungsgebiete sowie Änderungen an bestehenden Erholungsgebieten sollen festgelegt werden. Zudem werden sämtliche bestehenden Sportanlagen ausserhalb des Siedlungsgebiets als Erholungsgebiete festgelegt, damit eine Rechtssicherheit geschaffen werden kann. Ebenfalls werden Ausflugsziele und Hundeschulen eingetragen.</p>		

Die zahlreichen Festlegungen werfen die Frage auf, wie ausgewogen die Gesamtbetrachtung stattgefunden hat bzw. in welchen Fällen es lediglich darum geht, das Raumplanungsgesetz zu umgehen. Auf die in der 1. Vorprüfung geforderte Gesamtschau wird verzichtet (soll im Rahmen einer späteren Teilrevision folgen).

Zudem fehlen im Erläuterungsbericht weiterhin die Standortbegründungen für die Hundeschulen.

Auf die Bezeichnung des Erholungsgebiets (Nr. 5) Regionalpark ist zu verzichten, da diese Festlegung dem übergeordneten Sachplan Militär (SPM) des Bundes in geltender Fassung vom 31.08.2016 widerspricht. Er sieht in diesem Bereich einen Flugplatzperimeter vor. Es wird empfohlen, den Eintrag zum Regionalpark auf jenen Bereich zu beschränken, der gemäss kantonalem Gestaltungsplan Innovationspark Zürich als „Kernpark“ genutzt werden soll. Die Haltung des Kantons zur geplanten zivilaviatischen Nutzung des Flugplatzareals Dübendorf wurde im Rahmen der regierungsrätlichen Stellungnahme in das Sachplanverfahren des Bundes eingebracht. Es ist der Region unbenommen, als Massnahme aufzunehmen, sich im Sachplanverfahren für einen Regionalpark auf dem Flugplatzareal einzusetzen.

Das Erholungsgebiet Sportanlage Bachwis, Fällanden (Nr. 9), soll der Erweiterung bzw. dem Ersatz der bestehenden Anlage in der angrenzenden Bauzone dienen. Der Handlungsbedarf ist im Zusammenhang mit dem Strassenprojekt Umfahrung Schwerzenbach nachzuweisen.

Die fünf am Greifenseeufer bezeichneten Ausflugsziele liegen im Landschaftsschutzgebiet von kantonaler Bedeutung (Schutzverordnung Greifensee). Es ist nicht ersichtlich, dass der Ausbau aller dieser Infrastrukturen unentbehrlich ist, um das öffentliche Interesse an der Erholungsfunktion sicherzustellen. Die bestehenden Anlagen können im Rahmen einer Ausnahmegewilligung nach RPG umgebaut werden, sofern der konkrete Ausbaubedarf nachzuweisen ist. Vorsorgliche Einträge können nicht festgesetzt werden.

Mit einem Eintrag im regionalen Richtplan als Ausflugsziel werden für wichtige Bauten und Anlagen im öffentlichen Interesse planungsrechtliche Voraussetzungen geschaffen. Für eine Standortfestlegung im Richtplan müssen grundsätzlich drei Punkte erfüllt sein:

1. Es muss ein ausgewiesenes öffentliches Interesse an der Anlage bestehen.
2. Es muss der Nachweis erbracht werden, dass die Verlegung an einen anderen Standort (in die Bauzone) unverhältnismässig wäre.
3. Es dürfen der Standortfestlegung keine anderen öffentlichen Interessen entgegenstehen.

Zu 1): Ein Restaurant alleine stellt kein ausgewiesenes öffentliches Interesse dar. Dies ist erst dann gegeben, wenn das Restaurant beispielsweise eine unentbehrliche Einrichtung in einem Erholungsgebiet ist und zu dessen Stärkung beiträgt.

Zu 2): Restaurants befinden sich in der Regel innerhalb der Bauzone. Nur in Verbindung mit einer Erholungsnutzung oder anderweitigen landschaftlich oder kulturgeschichtlich Eigenarten kann überhaupt die Lage ausserhalb der Bauzone begründet werden.

Zu 3): Die Auswirkungen auf Raum und Umwelt sind nicht unerheblich. Die Ausflugsziele befinden sich in einem kantonalen Landschaftsschutzgebiet. Die Interessen am Erhalt der landschaftlichen Qualitäten und damit einer gebotenen Zurückhaltung bei der Erstellung oder Ausbau von Bauten und Anlagen sind höher zu gewichten als die Interessen am Ausbau derselben.

Als Grundlage für die Neufestlegung von Erholungsgebieten im Raum Uster-Volketswil (Nrn. 29, 30) ist zunächst die im Rahmen des Gebietsmanagements geplante Vertiefung „Freiraum-/Naheholungs-/Langsamverkehrskonzept“ (Vertiefungsstudie 3) im Sinne einer Gesamtschau zu erarbeiten. Das Gebiet *Sport und Erholung Hard* (Nr. 29) soll dem Pferdesport und weiteren Erholungsnutzungen dienen. Ein öffentliches Interesse kann nicht hergeleitet werden. Das vorgesehene Erholungsgebiet grenzt an ein nationales Amphibienlaichgebiet.

3.3.3	Massnahmen	S. 70
<i>Antrag</i>		
<ul style="list-style-type: none"> Der Satz „Aufgrund der Festlegung regionale Erholungsgebiete/-anlagen hat der Kanton Freihaltegebiete auszuschneiden“ ist dahingehend zu präzisieren, dass der Kanton kantonalen Nutzungszonen (kantonale Freihalte- bzw. kantonale Landwirtschaftszone) ausscheidet, soweit diese nicht in Waldgebieten, einer kommunalen Erholungszone, Freihaltezone oder einer Zone für öffentliche Bauten und Anlagen liegen. 		
<i>Begründung</i>		
Die Richtplanung ist auf Stufe Nutzungsplanung zu konkretisieren.		

3.8 Vernetzungskorridor, Landschaftsverbindung

3.8.3	Massnahmen, Vernetzungskorridore und Landschaftsverbindungen	S. 89
<i>Antrag</i>		
<ul style="list-style-type: none"> Die Aussagen der Aufträge an die Gemeinden zu den Vernetzungskorridoren und den Landschaftsverbindungen sind nicht nachvollziehbar und inhaltlich zu präzisieren. 		

3.8.2	Karteneinträge	S. 85 ff.
<i>Anträge</i>		
<ul style="list-style-type: none"> Die fehlenden erwähnten Wildtierkorridore sind sowohl im Richtplantext als auch in den Karteneinträgen aufzuführen und im vorgesehenen Massnahmenpaket zu berücksichtigen. 		
<i>Begründung</i>		
<p>Im Richtplantext werden im Kap. 3.8 die Vernetzungskorridore erläutert. Dabei fehlen verschiedene wichtige Wildtierkorridore. Es handelt sich um den nationalen Wildtierkorridor Nr. 21, um die beiden regionalen Wildtierkorridore Nrn. 26 und 37 sowie um den lokal wichtigen Korridor Nr. 49. Diese Korridore sind von grosser Wichtigkeit für die grossräumige Vernetzung der Wildtiere. Alle gelten als beeinträchtigt. Alle Wildtierkorridore sind im kantonalen GIS sowie im Bericht „Wildtierkorridore und Vernetzungssachsen im Kanton Zürich“ von Stefan Suter (2009) ausgeschieden und beschrieben.</p>		

3.10 Gewässerrevitalisierung und Aufwertung Flussufer Glattraum

3.10.2	Karteneinträge sowie Richtplankarte	S. 90 ff.
<p><i>Anträge</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Die gemäss kantonomer Revitalisierungsplanung bezeichneten Abschnitte am Altbach / Chriesbach, an der Glatt und am Chimlibach (kantonale Zuständigkeit) sind als Informationsinhalt einzutragen. • In der Richtplankarte ist der Abschnitt am Furtbach (Revitalisierungsplanung, Massnahmennummer 148) zu ergänzen (kommunale Zuständigkeit). • Der Bachtobelbach (Nr. 5) ist als Abschnitt 2. Priorität, nicht 1. Priorität zu bezeichnen. • Der Verweis auf die Revitalisierungsplanung ist zu streichen, da es sich um eine Planungsgrundlage handelt. 		
<p><i>Begründung</i></p> <p>Die gemäss kantonomer Revitalisierungsplanung bezeichneten Abschnitte an den kantonalen Gewässern sind nicht vollständig in die Richtplankarte eingetragen. Zu ergänzen sind als Informationsinhalt die folgenden Abschnitte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Altbach/Chriesbach (Revitalisierungsplanung, Massnahmennummer 25) - Glatt (Revitalisierungsplanung, Massnahmennummer 24) - Chimlibach (Revitalisierungsplanung, Massnahmennummer 27) <p>Bei den kommunalen Abschnitten fehlt in der Richtplankarte der Abschnitt am Furtbach (Revitalisierungsplanung, Massnahmennummer 148).</p> <p>In Kap. 3.10.2 ist der Bachtobelbach in Bassersdorf (Nr. 5) als Abschnitt 1. Priorität eingetragen. Der Bachtobelbach ist nicht als prioritärer Abschnitt gemäss kantonomer Revitalisierungsplanung bezeichnet und muss somit als Abschnitt 2. Priorität aufgeführt werden.</p>		

3.11 Gefahren

3.11.	Gefahren	S. 102 f.
<p><i>Anträge</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Die bestehenden und geplanten Hochwasserrückhaltebecken inkl. Retentionsvolumen sind im Richtplankarte, Kap. 3.11 Gefahren, aufzuführen. • Sollte das Hochwasserrückhaltebecken in Volketswil (Gebiet Herenweg) tatsächlich in Planung sein, ist das Rückhaltebecken ebenfalls im Richtplankarte aufzuführen. • Das Hochwasserrückhaltebecken in Volketswil am Guntenbach ist in der Richtplankarte zu ergänzen (Koordinaten: 693830/248166). • Es wird empfohlen, das Kap. 3.11.3b dahingehend zu ergänzen, dass Gemeinden bei eigenen Bauvorhaben im Konsultationsbereich verhältnismässige Schutzmassnahmen zu prüfen. • Im Kap. 7.1 ist der Chemie-Risikokataster (GIS-Browser) als Grundlage zur Identifikation der durch Störfallrisiken betroffenen Gebiete zu benennen. 		

Begründung

Die bestehenden und geplanten Hochwasserrückhaltebecken inkl. Retentionsvolumen sind im Richtplantext, Kap. 3.11 Gefahren, zu ergänzen. Namentlich sind dies das Hochwasserrückhaltebecken in Volketswil am Guntenbach (bestehend) und das Hochwasserrückhaltebecken in Wangen-Brüttisellen (geplant). In der Richtplankarte wird unverändert zur ersten Vorprüfung das Hochwasserrückhaltebecken in Volketswil (Gebiet Herenweg) eingetragen. Unklar ist weiterhin, ob dieses Rückhaltebecken tatsächlich in Planung ist. Sollte das der Fall sein, ist das Rückhaltebecken ebenfalls im Richtplantext aufzuführen.

In der Richtplankarte ist das Hochwasserrückhaltebecken in Volketswil zu ergänzen (GIS-Koordinaten des Standortes: 693830/248166).

Gemäss Planungshilfe Koordination Raumplanung und Störfallvorsorge (ARE et al., 2013) und kantonalem Richtplan (Kapitel 3.11) sind Siedlungsentwicklung und Störfallvorsorge aufeinander abzustimmen. In den regionalen Richtplänen sind Gebiete zu bezeichnen, in denen Anstrengungen zur Verminderung des Risikos infolge von Störfällen nötig sind. Aus Sicht der kantonalen Fachstelle Störfallvorsorge sind vor allem die Hochleistungsstrassen, die Hauptverkehrsstrassen „Hinwil-Uster“ und „Hinwil-Illnau“ sowie die Erdgashochdruckleitungen erwähnenswert. Problematisch sind insbesondere hochverdichtete Zentrumszonen neben diesen Störfallanlagen. Die Thematik der Störfallvorsorge wird in der vorliegenden regionalen Richtplanung nur ansatzweise berücksichtigt, weshalb Ergänzungen notwendig sind.

Gemäss Art. 10 Umweltschutzgesetz muss der Betreiber von Störfallanlagen die zum Schutz der Bevölkerung und der Umwelt nötigen Massnahmen treffen (Störerprinzip). Die Kostenfolgen von risikomindernden Massnahmen gehen nach dem Verursacherprinzip ebenfalls zu Lasten des Betreibers der Störfallanlage.

Im Falle von Strassen und Eisenbahnanlagen als Störfallanlagen können nur beschränkt risikomindernde Massnahmen an der Quelle umgesetzt werden. Mit Schutzmassnahmen an Gebäuden, die in der Umgebung von Störfallanlagen liegen, können jedoch die darin exponierten Personen effektiv geschützt werden. Oftmals führen diese Schutzmassnahmen zu keinen oder nur zu geringen Mehrkosten (z.B. Verlauf von Fluchtwegen auf der von der Störfallanlage abgewandten Gebäudeseite).

Besonders wichtig sind solche Schutzmassnahmen bei Objekten mit empfindlichen Nutzungen (z.B. Altersheime, Schulen, Gefängnissen) oder mit hohen Personendichten. Die Gemeinden sind häufig für die Planung solcher Objekte zuständig, weshalb Sie eine hohe Verantwortung für den Schutz der Nutzer dieser Objekte vor Störfällen haben.

Da Mehraufwände zulasten der Bauherrschaft dem Grundsatz des Verursacherprinzips widersprechen, verzichtet die Fachstelle Störfallvorsorge auf den ursprünglichen Antrag, die Gemeinden zur Umsetzung von Schutzmassnahmen zu verpflichten. Die Gemeinden sind aber im regionalen Richtplan bei eigenen Bauvorhaben im Konsultationsbereich auf die notwendige Prüfung von verhältnismässigen Schutzmassnahmen und ihre erhöhte Verantwortung hinzuweisen.

4. Verkehr

4.2 Strassenverkehr

4.2	Abb. 4.2a Strategie Strassenverkehr	S. 103
<p><i>Anträge</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Kategorie "HVS geplant" ist zu ergänzen. • Die Kategorie "Kanalisation und direkte Zubringer zum übergeordneten Netz" ist aus Abb. 4.2a zu löschen. <p><i>Begründung</i></p> <p>Die Kategorie "HVS geplant" fehlt in der Legende von Abb. 4.2a. In der Abbildung ist die Signatur der Umfahrung Schwerzenbach falsch - diese ist keine bestehende HVS sondern eine geplante. Die Umfahrung Binz (geplante HVS) ist unvollständig eingetragen. Die Einträge zu den geplanten HVS sind mit dem kantonalen Richtplan abzugleichen/zu korrigieren.</p> <p>Die Bedeutung der Pfeile "Kanalisation und direkte Zubringer zum übergeordneten Netz" ist nicht eindeutig und bezieht sich nicht auf konkrete Infrastrukturmassnahmen im Sinne einer bestehenden Netzstrategie. Aus unserer Sicht ist es eine strategische Leitlinie, deren Erläuterung und Verankerung im Text sinnvoll ist, jedoch in der Abbildung über wenig Aussagekraft verfügt bzw. Missverständnisse hervorruft, wenn abzuklassierende Strassen gleichzeitig Zubringer sein sollen.</p>		

4.2.2	Karteneinträge	S. 104 ff.
<p><i>Anträge</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Änderungen gemäss der Teilrevision des kantonalen Richtplans „Glattalbahnhof und Innovationspark“ sowie der laufenden Teilrevision des kantonalen Richtplans (KR-Nr. 5179/2015) sind im regionalen Richtplan zu berücksichtigen. • Die drei Kategorien Umgestaltung Strassenraum sind zwecks Vereinheitlichung und Vereinfachung auf zwei Kategorien <i>Umgestaltung Strassenraum aufgrund der Studie «Verträglichkeit Strassenraum» des Amtes für Verkehr</i> und <i>Umgestaltung aufgrund weiterer Kriterien, Zusatzfinanzierung nicht aus dem Strassenfonds</i>, zu beschränken. Es ist klar zu deklarieren, dass nur die Kategorie <i>Umgestaltung Strassenraum aufgrund der Studie «Verträglichkeit Strassenraum» des Amtes für Verkehr</i> aus dem Strassenfonds zusatzfinanziert wird. • Die Anmerkungen «Zusatzfinanzierung aus Strassenfonds» und «keine Zusatzfinanzierung aus Strassenfonds» sind in der Objektabelle objektspezifisch zu ergänzen. • In der Objektabelle und der Abbildung 4.2b sind die Abschnitte 8, 10, 12, 13, 21, 24, 27 31 und 33 zu korrigieren. Sie werden nicht oder nur teilweise (gewisse Abschnitte) durch den Strassenfonds finanziert. <p><i>Begründung</i></p> <p>Der Änderungsantrag des Regierungsrats vom 8. April 2015 (KR-Nr. 5179/2015) des kantonalen Richtplans ist in Bearbeitung und wird nach der Vernehmlassung starke Auswir-</p>		

kungen auf den regionalen Richtplan haben, beispielsweise die Ergänzung der Glattalautobahn mit dem Halbanschluss Opfikon Süd.

Die Kategorien für die Umgestaltung Strassenraum sollen nur auf Typ A (Umgestaltung Strassenraum aufgrund der Studie «Verträglichkeit Strassenraum» des Amts für Verkehr, Zusatzfinanzierung aus dem Strassenfonds) und Typ B (Umgestaltung aufgrund weiterer Kriterien, Zusatzfinanzierung nicht aus dem Strassenfonds) festgelegt werden. Zur Vereinheitlichung und Vereinfachung sollen die zwei Kategorien (Umgestaltung aufgrund geschützter Ortsbilder) und (Umgestaltung aufgrund weiterer Kriterien) als Typ B zusammengefasst und als (Umgestaltung Strassenraum aufgrund weiterer Kriterien, Zusatzfinanzierung nicht aus dem Strassenfonds) deklariert werden.

4.3 Öffentlicher Personenverkehr

4.3.1	Ziele a) Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehr	S. 113
<p><i>Anträge</i></p> <p>Mindestens die folgenden Punkte sind im Karteneintrag Kap. 4.3.1a: Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehr zwingend zu berücksichtigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • In den Stadtlandschaften ist ein Grundtakt dichter als 15 Minuten nicht vorgesehen. Das „kleiner als“-Zeichen ist zu streichen. Insgesamt ist ein Grundtakt von 15 Minuten gerechtfertigt, auch wenn einzelne Siedlungsgebiete aufgrund der Siedlungsdichte nur im 30-Minuten-Takt bedient werden. • In den urbanen Wohnlandschaften sind in Schwerzenbach, Volketswil und Greifensee auch einige Siedlungsgebiete vorhanden, bei denen ein Grundtakt von 15 Minuten nicht zu rechtfertigen ist. Daher ist der generelle Grundtakt von 15 Minuten auf 15-30 Minuten zu ändern. • In der Kategorie „Landschaft unter Druck, Natur und Kulturlandschaften“ sind auch Siedlungsgebiete enthalten mit weniger als 1000 Einwohnern (Aesch, Breite, Rümlang Letten). Für diese Siedlungsgebiete gilt der Stundentakt als Grundtakt. Ausserdem sind Siedlungsgebiete, die nicht erschliessungspflichtig sind (weniger als 300 Einwohner/Arbeitsplätze) in der Karte wegzulassen (Tanklager Rümlang?). • Im Einzugsgebiet der S-Bahn-Haltestellen von 750 m gilt das S-Bahangebot abschliessend. Die Festlegung eines Angebotsstandards in diesen Bereichen entfällt. Dies ist im Zusammenhang mit den Angebotsstandards der Handlungsräume zwingend zu erwähnen. Zudem fehlen die Einzugsbereiche der Haltestellen Forch und Scheuren. 		
<p><i>Begründung</i></p> <p>Wir stellen fest, dass noch einige der im Rahmen der 1. Vorprüfung und des Differenzbereinigungsgesprächs eingebrachten Vorbehalte weiterhin bestehen: Der Abschnitt 4.3.1a) entspricht bezüglich den Abgrenzungen in den Handlungsräumen immer noch nicht der Klassifizierung des ZVV. Die abgegebene Tabelle wurde zum Teil nicht berücksichtigt.</p> <p>In Kap. 4.3.1 werden anzustrebende Standards für die Erschliessungsqualität im ÖV für die einzelnen Handlungsräume gemäss Raumordnungskonzept formuliert, u.a. ein Grundtakt von weniger als 30 Minuten in den nicht-urbanen Handlungsräumen, z.B. „Landschaft unter</p>		

Druck“. Verbesserungen des ÖV-Angebots in diesen Handlungsräumen können Siedlungsentwicklungen an Standorten anstossen, an welchen der ÖV ausser allenfalls im Berufsverkehr kaum genutzt wird. Gemäss kantonalem Richtplan, Kap. 1.3.3, ist im Handlungsraum „Landschaft unter Druck“ auf eine weitergehende Steigerung der Erschliessungsqualität zu verzichten. Wir beantragen daher, auf die Formulierung von Grundtaktzielen, welche eine Verbesserung der Erschliessungsqualität bewirken würden, zu verzichten.

4.3.2	Karteneinträge, b) Öffentlicher Verkehr: wichtige Haltestellen	S. 116 ff., 119
<p><i>Antrag</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Die Einträge „ÖV-Korridor“ sind sowohl aus der Themenkarte Abb. 4.3b als auch in den Karteneinträgen ab Seite 116 ff. zu streichen. 		
<p><i>Begründung</i></p> <p>Die Bezeichnung von ÖV-Korridoren (Richtplantext S. 116 ff. und Themenkarte Abb. 4.3b) ist nicht vorgesehen (gemäss Vorgaben zum Inhalt anlässlich der Besprechungen mit den Regionalplanern). Es ist aus unserer Sicht unklar, was mit diesem Begriff gemeint ist und welche Wirkung mit dem Eintrag im regionalen Richtplan erzielt werden soll. Neue Buslinien werden ausschliesslich im Rahmen des Fahrplanverfahrens des ZVV festgelegt. Ob dafür auch Infrastrukturen (Busspuren) notwendig sind, ist zum heutigen Zeitpunkt noch unklar.</p>		

4.3.2	Karteneinträge, Abb. 4.3c Öffentlicher Verkehr: Depots, Busstrassen	S. 115, 120
<p><i>Anträge</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Die Festlegung Prüfperimeter Tramdepot kann im Richtplantext in der vorgesehenen Form festgesetzt werden. Die Region hat den Richtplaneintrag für das Tramdepot Glattal im Rahmen einer nächsten Teilrevision des regionalen Richtplans zu konkretisieren. Dabei ist der Standort in der Richtplankarte räumlich konkret festzulegen. Die Studie «Ergebnisbericht Tramdepot Zürich Nord-Standortevaluation» vom 2. Juli 2015 ist unter den Grundlagen aufzuführen. 		
<p><i>Begründung</i></p> <p>Der geplante Ausbau des Tram- und Stadtbahnnetzes im Norden der Stadt Zürich und in der Region Glattal wird den Fahrzeugbedarf erheblich vergrössern. Im Raum nördlich des Milchbuckls ist deshalb für den Horizont 2035+ ein zusätzliches Tramdepot erforderlich. Erst wenn sich neue Erkenntnisse betreffend die zukünftigen Erweiterungen des heutigen Glattalbahnnetzes (Rosengarten Tram, Verlängerung Richtung Bassersdorf und Giessen – Dietlikon) und der jeweilige Umsetzungszeitraum (GlattalBahnPLUS) konkretisieren, können der resultierende Bedarf abgeschätzt und ein darauf abgestimmter zweckmässiger Standort für das Tramdepot gesucht werden.</p>		

4.4 Fuss- und Veloverkehr

4.4.1	Ziele	S. 124
<i>Empfehlung</i>		
<ul style="list-style-type: none"> Wir empfehlen, im Kap. 4.4.1 den Satz «dabei sind auch akustische Kriterien zu berücksichtigen» wie folgt zu ergänzen: «Diese sind z.B. möglichst entfernt von stark befahrenen Strassen oder lärmgeschützt anzuordnen». 		
<i>Begründung</i>		
Was mit akustischen Kriterien gemeint ist, soll für eine bessere Verständlichkeit mit den genannten Beispielen (siehe Kap. 3.3.1) verdeutlicht werden.		

4.4.2	Karteneinträge a) Veloverkehr, Abb. 4.4b Veloparkierungsanlagen	S. 125 ff., 128
<i>Antrag / Empfehlung</i>		
<ul style="list-style-type: none"> Der Titel der Abb. 4.7b ist entsprechend des abgebildeten Inhalts auf Veloparkierungsanlagen anzupassen. Es ist zu prüfen, ob alle eingetragenen Veloparkierungsanlagen eine regionale Bedeutung aufweisen. 		
<i>Begründung</i>		
Es werden 25 Standorte für Veloparkierungsanlagen von regionaler Bedeutung festgelegt. Vor dem Hintergrund, dass an allen S-Bahn-Stationen genügend Velo-Abstellplätze sicherzustellen sind, ist die Festlegung der Veloparkierungsanlagen zu überprüfen.		

4.4.2	Karteneinträge a) Veloverkehr, Abb. 4.4c Veloverkehr	S. 125 ff., 130
<i>Anträge / Empfehlung</i>		
<ul style="list-style-type: none"> Da es sich um bestehende Verbindungen handelt, wird vorgeschlagen, die zwei Velonetz-Ergänzungen im Richtplan im Bereich Rümliang (Flughofstrasse im Abschnitt Klotenerstrasse bis Rümelbachstrasse) und Witikonerstrasse (Abschnitt Zürichstrasse bis Binzstrasse) in Abb. 4.4c als Nebenverbindung zuzuweisen. Die Zuordnung und Funktion der Velowege soll nicht im Erläuterungsbericht, sondern im Richtplintext festgehalten werden. Ebenso ist die kartenmässige Darstellung der linearen Schwachstellen zumindest in Abb. 4.4c aufzunehmen. Bei der textlichen Erwähnung von Veloschnellrouten ist aufgrund des RRB Nr. 591/2016 in Klammern («mögliche Abschnitte für Pilotprojekte») zu ergänzen. 		
<i>Begründung</i>		
Die zwei kleinen Velonetz-Ergänzungen im Richtplan im Bereich Rümliang (Flughofstrasse im Abschnitt Klotenerstrasse bis Rümelbachstrasse) und Witikonerstrasse (Abschnitt Zürichstrasse bis Binzstrasse) betreffen Abschnitte mit bestehender Infrastruktur und können akzeptiert werden. Wir schlagen eine Zuordnung dieser Abschnitte in Abb. 4.4c als		

Nebenverbindung vor.

Im Erläuterungsbericht (Seite 68) werden die Zuordnung und Funktion sowie die Ausstattung der Velowege beschrieben. Damit diese Aussagen verbindlich werden, beantragen wir, diesen Text in den Richtplangentext sowie die kartennässige Darstellung der linearen Schwachstellen in Abb. 4.4c zu integrieren.

4.4.2	Karteneinträge a) Veloverkehr, regionale Freizeitverbindungen	S. 129
<i>Antrag</i>		
<ul style="list-style-type: none"> Die Objekte Nr. 27 (Dübendorf / Wangen-Brüttisellen / Volketswil; Erholungsring Regionalpark / Flugplatzareal) und Nr. 31 (Schwerzenbach) sind aus dem regionalen Richtplan zu streichen und als kommunale Verbindungen vorzusehen. 		
<i>Begründung</i>		
<p>Die Region hat den inzwischen vom Regierungsrat verabschiedeten Velonetzplan mehrheitlich übernommen. Den von der Region aufgenommenen regionalen Freizeitrouten gemäss Abbildung 4.4c Veloverkehr (Radweg bestehend/geplant) kann mit zwei Ausnahmen zugestimmt werden. Die Verbindungen gemäss Objekte Nr. 27 und Nr. 31 sind für den Veloverkehr wichtig. Sie sind jedoch als kommunale Verbindung vorzusehen.</p>		

4.4.2	Karteneinträge a) Veloverkehr, Abbildung 4.4c Veloverkehr und Richtplankarte	S. 125, 130
<i>Anträge</i>		
<ul style="list-style-type: none"> Auf den geplanten Veloweg im Bereich des Greifensee-Schutzgebiets zwischen Schwerzenbach und Fällanden ist zu verzichten. Der Eintrag ist zu streichen. Es ist ein Hinweis anzubringen auf das Konzept «rive gauche» und den daraus resultierenden (Teil-)Rückbau bestehender Wege. 		
<i>Begründung</i>		
<p>Zwischen Schwerzenbach und Fällanden ist gemäss Richtplanentwurf ein neuer Veloweg geplant. Im «Mobilitätskonzept Freizeitverkehr Greifensee» von 2005 der Greifensee-Stiftung ist zwar eine Fuss- und Radwegverbindung Fällanden – Schwerzenbach aufgeführt, jedoch als kommunale Aufgabe und zum Teil auf einer anderen Strecke als im vorliegenden Richtplanentwurf. Eine offizielle Velo-/Skateverbindung von der Maur-Strasse bis zur Glatt (Gemeindegebiet Fällanden) wurde im Juni 2013 vom AFV, ARE, ALN und Pro Velo diskutiert, wegen verschiedenen Problemen (zu schmal, unübersichtliche Stelle bei Liegenschaft Stocklen, ungeeignete Beläge, Konflikt mit Wanderweg), die im kantonalen Schutzgebiet nicht gelöst werden könnten, als kaum realisierbar beurteilt. Die regionale Veloverbindung Fällanden – Schwerzenbach ist mit dem Radweg entlang der Kantonsstrasse bereits vorhanden. Eine weitere regionale Veloverbindung entlang den Naturschutzgebieten ist nicht erforderlich. Falls einmal eine neue Brücke über die Glatt erstellt würde, kann diese neue Verbindung als kommunale Verbindung ohne besondere Signalisation von Velofahrenden benützt werden.</p> <p>Der vorliegende Richtplan weist Differenzen zum Velonetzplan auf. Die digitalen GIS-Grundlagen zum Velonetzplan können bei der Koordinationsstelle Veloverkehr bezogen</p>		

werden. Wie bei der Übergabesitzung am 16.11.2015 von den Regionsvertretern angekündigt, wird davon ausgegangen, dass bis zur 2. Vorprüfung die geplanten Radwege nummeriert und durch eine Objektabelle beschrieben werden.

Der Fil Bleu-Standard ist an einigen Stellen nicht umgesetzt (z.B. «rive gauche»). Insbesondere fehlt jeglicher Hinweis auf das Konzept «rive gauche», das besagt, dass der gesamte Langsamverkehr auf einem Glattufer (i.d.R. auf dem linken) konzentriert wird. Höchstens ein kleiner Pfad, auf Teilabschnitten keinerlei Fussweg, soll auf dem jeweils gegenüberliegenden Ufer verbleiben. Dieses Konzept verlangt den (teilweisen) Rückbau von bestehenden Wegen.

4.4.2	Karteneinträge b) Fuss- und Wanderwege, Abbildung 4.4d Wanderwege	S. 131, 132
<p><i>Anträge</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Objekt Nr. 4 ist bestehend und bereits signalisiert, dieser Eintrag ist zu streichen. • Objekt Nr. 5 ist nicht Bestandteil der Zürcher Wanderwege und ist daher zu streichen. • Der Wanderweg beim Leutschenbach an der Stadtgrenze ist zu streichen, da er nicht zum Zürcher Wanderwege-Netz gehört. • Objekt Nr. 7: Der Verweis auf das Konzept Fil Bleu ist zu streichen. 		
<p><i>Begründung</i></p> <p>Wie schon in der 1. Vorprüfung und in der Differenzbereinigung mitgeteilt, sind im regionalen Richtplan ausschliesslich aber vollständig Wege in das Fuss- und Wanderwegnetz aufzunehmen welche:</p> <p>a) im Wanderwegnetz der Zürcher Wanderwege enthalten sind</p> <p>b) im Planungsbericht «Hindernisfreie Wanderwege in der Region Glattal» vom 30. April</p> <p>Das Wanderwegnetz der Zürcher Wanderwege wurde mehrheitlich übernommen, es sind jedoch die drei oben genannten Differenzen (Nr. 4, Nr. 5 und Wandeweg Leutschenbach) zu beheben.</p> <p>Mit dem generellen Verweis auf das Konzept Fil Bleu wird nicht verbindlich geregelt, was zu beachten ist. Es sind materielle Kriterien aufzuführen.</p>		

4.4.2	Karteneinträge c) Fil Vert und Fil Bleu, Abbildung 4.4f Fil Vert und Fil Bleu	S. 135, 137
<p><i>Anträge / Empfehlungen</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Bezeichnung der Abb. 4.4e Fil Vert und Fil Bleu (auf Seite 137) ist entsprechend der Reihenfolge auf Abb. 4.4f anzupassen. • Die in der Abb. 4.4f gegenüber dem Richtplan zusätzlich enthaltenen Verbindungen Nr. 2 (Flugplatz Dübendorf – Hardwald), Nr. 5 und Nr. 7 (Verbindungen im Bereich des Regionalparks), Nr. 9 (Schwerzenbach-Dübendorf) sowie Nr. 13 (Anbindung Fil Bleu an Hardwald) können nicht als regionale Verbindungen aufgenommen werden und sind als kommunale Verbindungen vorzusehen. 		

- Es wird empfohlen, Kap. 4.4.2 d) und Abb. 4.4e: Fil Vert und Fil Bleu entsprechend ihres strategischen Inhalts in der Logik und Systematik des Kapitels 4.4 Fuss- und Veloverkehr an den Anfang des Kapitels zu stellen.

Begründung

Die Veloverbindungen in Abb. 4.4f (Seite 137) stimmen nicht mit der Richtplankarte und Abb. 4.4c überein.

Abb. 4.4a: Strategie Fuss- und Veloverkehr stellt neben den Verbindungen für den Alltags- und Freizeitverkehr auch der Fil Bleu und der Fil Vert als strategische regionale Festlegungen dar. Abb. 4.4e: Fil Vert und Fil Bleu bildet ebenfalls den Fil Vert und den Fil Bleu ab. Die Inhalte sind nicht deckungsgleich. Es wird als zweckmässig und sinnvoll beurteilt, den Fil Vert und den Fil Bleu als strategischen Inhalt in Abb. 4.4a voranzustellen und in den folgenden Kapiteln das Velo- bzw. das Fuss- und Wanderwegenetz entsprechend darauf abgestimmt festzulegen.

4.4.3	Massnahmen a) Veloverkehr, Fuss- und Wanderwege, Hinder- nisfreie Wanderwege und Fil Vert / Fil Bleu	S. 138
<p><i>Anträge</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Veloverkehr: Die Aussage des Satzes «die Region setzt sich ein für eine zeitnahe Umsetzung des Glattuferwegs und die Anbindung ...» ist unklar und zu präzisieren. • Veloverkehr: Die Massnahme «die Region bezeichnet Veloparkierungsanlagen von regionaler Bedeutung...» stellt eine Wiederholung der Festlegung im Kap. 4.4.2 dar und ist daher zu streichen. • Veloverkehr: Die Massnahme «Massnahmen für den Veloverkehr sind im Rahmen der siedlungsorientierten Umgestaltung von Strassenräumen zu berücksichtigen und zu koordinieren» ist zu streichen. Zur Vereinfachung sind in den Karteneinträgen im Kap. 4.2.2 diese jeweiligen als Koordinationshinweis aufzuführen. • Fuss- und Wanderwege: Die Aussagen zu den Fuss- und Wanderwegen sind unklar und zu präzisieren. Es ist nicht verständlich, welche Bedürfnisse der Fussgänger hinsichtlich «Schutz» zu berücksichtigen sind. Es ist nicht verständlich, was mit «begleitende Grünzüge» entlang von Gewässern und Waldrändern gemeint ist. 		

5 Versorgung Entsorgung

5.3 Materialgewinnung

5.3.2	Karteneinträge	S. 152 f.
<i>Antrag</i>		
<ul style="list-style-type: none"> • Es ist auf die Erwähnung des Gebiets Ebenrüti in Volketswil zu verzichten. 		
<i>Begründung</i>		
<p>Das Gebiet Ebenrüti in Volketswil wurde von der Firma Bereuter AG bereits ausgeküst. Die Erwähnung im regionalen Richtplan ist deshalb nicht mehr notwendig. Falls eine Erweiterung des Gebiets Ebenrüti hin zum Gebiet Brunnacher durch Kiesgrubeninteressenten oder die Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG) angestrebt würde, müsste das Gebiet im regionalen Richtplan eingetragen werden. Sofern Interesse an diesem Projekt besteht und um einen Eintrag im regionalen Richtplan ersucht wird, ist eine vorgängige Rückfrage beim AWEL durch Kiesgrubeninteressenten und durch die ZPG zu empfehlen.</p>		

5.6 Siedlungsentwässerung und Abwasserreinigung

5.6.2	Karteneinträge, Abb. 5.6 Siedlungsentwässerung, Abwasserreinigung sowie Richtplankarte Ver- und Entsorgung	S. 159 f.
<i>Anträge</i>		
<ul style="list-style-type: none"> • Der Satz vor der Tabelle ist wie folgt anzupassen: «Alle aufgeführten Abwasserreinigungsanlagen verfügen über eine mechanisch-biologische Abwasserreinigung mit ganzjähriger Nitrifikation, Denitrifikation und Phosphat-Elimination. Wo vorhanden, wird die Flockungsfiltration besonders erwähnt.» • Bei der ARA Eich, Bassersdorf (Nr. 1) ist der Realisierungsstand anzupassen: «Ausbau: Flockungsfiltration und Elimination Mikroverunreinigungen». • Der Neubau des Regenbeckens der ARA Eich (Nr. 2) ist nicht geplant, sondern abgeschlossen. Der Realisierungsstand ist entsprechend zu korrigieren. • Bei der ARA Bachwies in Fällanden (Nr. 4) ist der Realisierungsstand «Flockenfiltration geplant» zu streichen, dieser ist bereits realisiert. • Beim Eintrag Nr. 6 ARA Opfikon Kloten ist der Realisierungsstand zu korrigieren, ein Ausbau ist in Planung. • Der Eintrag Nr. 7 Regenbecken Glattpark in Opfikon ist zu prüfen, denn der Glattpark verfügt über kein Regenbecken. Das einzige überkommunale Regenbecken in diesem Gebiet befindet sich auf der ehemaligen ARA Glatt: • Der Eintrag Nr. 8 ARA in Maur-Dorf ist zu ergänzen mit Flockungsfiltration. • Beim Eintrag Nr. 10 Regenbecken in Rümlang ist der Realisierungshorizont „bestehend“ zu streichen. Das im Plan dargestellte RB Rümlang ist lediglich geplant. Eine Umsetzung ist erst möglich, wenn die vorgesehene Pistenverlängerung (FZAG) feststeht. • Der überarbeitete Richtplanentwurf ist dem AWEL erneut zur Prüfung vorzulegen. 		

5.7 Abfall

5.7.1 5.7.2	Ziele und Karteneinträge	S. 162
<p><i>Antrag</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Der Text in Kapitel 5.7.1 b) ist in der vorliegenden Form nicht korrekt und ist wie folgt zu ersetzen: «<u>b) Sonderabfälle aus Haushalten</u>, 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.» 		

6. Öffentliche Bauten und Anlagen

6.1.1 6.1.2	Ziele / Massnahmen b) Öffentliche Bauten und Anlagen	S. 163 ff.
<p><i>Antrag / Empfehlungen</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Aufgrund der Koordinationspflicht von Raumplanung und Störfallvorsorge ist der Richtplintext wie folgt zu ergänzen: Standorte von Nutzungen mit schwer evakuierbaren Personen (z.B. Kindergärten, Schulen, Altersheime, Spitäler und Gefängnisse) sowie Nutzungen mit hohem Personenaufkommen (z.B. Sportstadien) sollten möglichst ausserhalb der Konsultationsbereiche von Störfallanlagen liegen. Bei der Festlegung von Standorten innerhalb der Konsultationsbereiche ist frühzeitig die kantonale Fachstelle Störfallvorsorge beizuziehen. Bei Neubauten oder neubauähnlichen Umbauten von Bauvorhaben der Gemeinden oder anderer Träger öffentlicher Aufgaben, die sich im Konsultationsbereich von Störfallanlagen befinden, sollte die Bauherrschaft die Umsetzung von verhältnismässigen Schutzmassnahmen am Bauvorhaben prüfen, sofern das Personenrisiko im Sinne der Störfallverordnung (StFV; SR 814.012) nicht durch Massnahmen an der Störfallanlage auf ein tragbares Mass reduziert werden kann. In relevanten Fällen ist die kantonale Fachstelle Störfallvorsorge zu konsultieren. 		
<p><i>Begründung</i></p> <p>Siehe Begründung Kap. 3.11 Gefahren.</p>		

6.5 Weitere öffentliche Dienstleistungen

6.3.2 6.4.2	Karteneinträge	S. 166, 168 f.,
<p><i>Antrag</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Folgende Einträge sind auf ihre regionale Bedeutung zu überprüfen: <ul style="list-style-type: none"> Kap. 6.3.2, Nr. 6 – Werkstatt Wohnheim Rotacker, Wallisellen Kap. 6.4.2, Nr. 7 – Fussballanlage Stighag 		

- Kap. 6.4.2, Nr. 8 – Schiessanlage Glattbrugg, Opfikon
- Kap. 6.5.2, Nr. 3 – Schiffswerft Schiffflände, Maur

6.5.2	Karteneinträge	S. 170
<i>Antrag</i>		
<ul style="list-style-type: none">• Zum Eintrag Nr. 3 – Schiffswerft Schiffflände, Maur, werden weitere Informationen benötigt, um die Stufengerechtigkeit für das Vorhaben „geplanter Neubau mit kantonalen Seepolizei und EAWAG“ beurteilen zu können.		