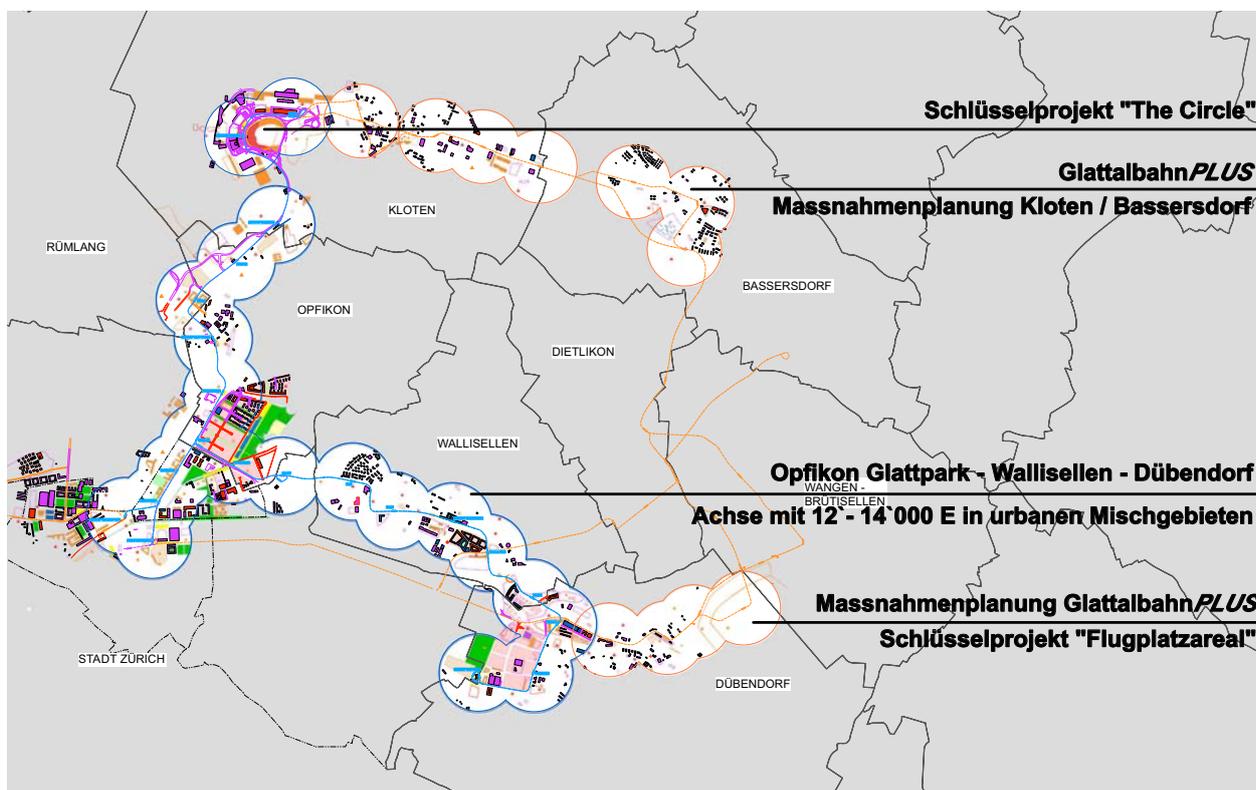


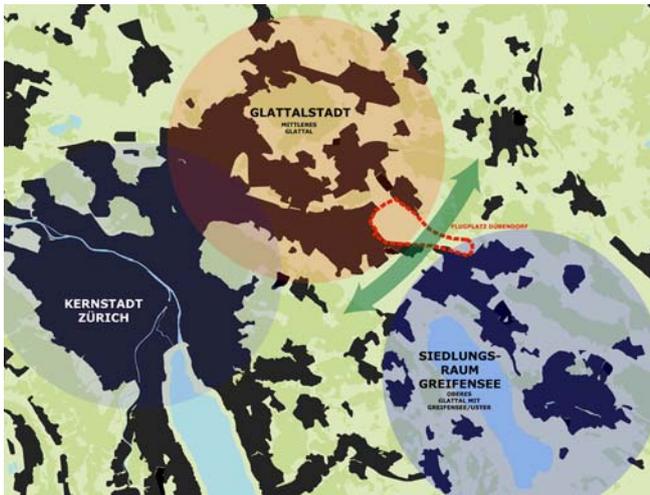


Informationspapier Glattalstadt

23. Juni 2010



Entwicklungsziel 2030 / Zentrenstruktur



		Glow	oberes Glattal	ZPG
2010	Bevölkerung	100'000	50'000	150'000
	Arbeitsplätze	100'000	20'000	120'000
2030	Bevölkerung	120'000	55'000	175'000
	Arbeitsplätze	120'000	25'000	145'000



glow. das Glattal:

-  Bassersdorf
-  Dietlikon
-  Dübendorf
-  Kloten
-  Opfikon
-  Rümlang
-  Wallisellen
-  Wangen-Brüttisellen

oberes Glattal:

-  Fällanden
-  Greifensee
-  Maur
-  Nürensdorf
-  Schwerzenbach
-  Volketswil

Glattal Heute

Das Glattal ist als prosperierende Wachstumsregion bekannt. Die Bewohner schätzen neben der gute Erreichbarkeit und zeitgemässen Versorgung auch die landschaftlichen Reize. Heute leben rund 150'000 Einwohner und 120'000 Beschäftigte im Glattal, davon je rund 100'000 im Gebiet von *glow. das Glattal*. Dem oberen Glattal (inkl. Nürensdorf und Greifensee, laufendes Aufnahmeverfahren) kommt mit 50'000 E und 20'000 B vor allem als Wohngürtel eine besondere Bedeutung zu.

Glattal Morgen

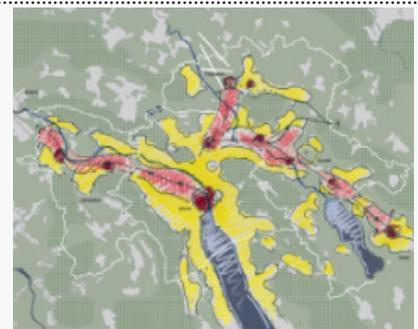
Gemäss den regionalen Zielsetzungen wird im Glattal bis 2030 eine Zunahme auf rund 175'000 Einwohner und 145'000 Beschäftigte erwartet. In den meisten Wohngebieten und dörflichen Zentren ist bei einer moderaten Nachverdichtung eine ungefähr stabile Bevölkerungszahl zu erwarten. Hier gleichen die Neubauten den Mehrflächenbedarf pro Kopf aus. Das Wachstum soll vor allem in den dynamischen Neubau- und Nachverdichtungsgebieten aufgenommen werden.

Zentrenstruktur

Es gilt die Zentrenstruktur an der Glattalbahn zu verdichten und an gut mit ÖV erschliessbaren Lagen zu arondieren. Diese urbanen Misch- und Arbeitsgebiete sind sorgfältig weiter zu entwickeln. Vor allem mit hochwertigen Freiräumen (Strasse, Platz, Park, Siedlungsgrün) und gut strukturierten Gebäuden (Architektur, Nutzweise) kann ein qualitatives Gegengewicht zur erwünschten baulichen Dichte geschaffen werden. Vielerorts weist auch der Bestand Aufwertungsbedarf auf.

ZENTRENSTRUKTUR

Der Verdichtungsraum Limmattal - Stadt Zürich - Glattal ist geprägt von Entwicklungsachsen, welche in den Talgebieten längs dem Wasser liegen und von bewaldeten Hügelzügen flankiert sind. Im Glattal sind die beiden Achsen „Oerlikon - Opfikon - Flughafen Kloten“ und „Oerlikon - Wallisellen/Dübendorf - Volketswil/Uster“ als Arbeits- und Konsumschwerpunkte sowie für neue urbane Wohn-/Mischquartiere geeignet. Hier gilt es die Verkehrserschliessung zu optimieren und gut gestaltete Quartiere mit attraktiven Freiräumen zu schaffen.



Gesamtverkehr / Glattalautobahn

Bern / Basel (Ausbau Nordumfahrung Zürich)

Ostschweiz / Winterthur (Planung Südostumfahrung)



Süd- und Zentralschweiz / Zürich (Planung Stadttunnel)

Oberland (Lückenschliessung A53)

Die Qualität der Verkehrserschliessung ist in der Schweiz der wichtigste Treiber der Siedlungsentwicklung. Die Region Glattal hat dank der Eisenbahn, der Autobahn und dem Flughafen eine besonders hohe Standortgüte. Die damit verbundenen Lärmemissionen sind weniger siedlungshemmend als die gute Erreichbarkeit fördernd.

Wegen den immer knappen öffentlichen Mitteln für den Ausbau der Infrastruktur haben vor allem Projekte mit einer hervorragenden Gesamtbilanz eine Chance: Hierfür gilt es Siedlung, Verkehr und Landschaft aufeinander abzustimmen und mit entwicklungsplanerischen Massnahmen ein hervorragendes Kosten-Nutzen-Verhältnis zu erzielen.

Auch wenn der Mehrverkehr vorwiegend mit öffentlichem Verkehr zu bewältigen ist, bleibt die Glattalautobahn als Netzergänzung dringend.

Glattalautobahn

Vorrangig ist politisch eine rasche Realisierung zu erzielen. Die Glattalautobahn ist vor dem Stadttunnel Zürich zu erstellen. Die Dringlichkeit nimmt mit dem Gubristausbau erheblich zu.

Die Tunnelführung der Glattalautobahn ist zweckmässig. Gegenwärtig ist eine zweite Zweckmässigkeitsbeurteilung durch das ASTRA in Erarbeitung. Die Nordumfahrung Kloten ist zeitgleich und überdeckt zu erstellen. Die Portalbauwerke sind mit der Siedlung und Landschaft abzustimmen. In Baltenswil soll der Tunnel unmittelbar beim Au-

tobahnknoten beginnen. Auf dem Regionalstrassennetz sind flankierende Massnahmen als integrierter Teil des Autobahnprojekts umzusetzen.

MIV und ÖV, Dosierung

Im Glattal resultieren in den Spitzenstunden zunehmend Konflikte zwischen dem urbanen Verkehr und dem Verkehr aus der weiteren Agglomeration. Die ZPG und *glow. das Glattal* sind dezidiert der Meinung, dass die Verkehrsdosierung auch ausserhalb der Glattalstadt zu erfolgen hat, damit in den Stadtbereichen (Glattal, Zürich,

Limmattal) hochwertige Kapazitäten für den öffentlichen und privaten Verkehr verfügbar bleiben.

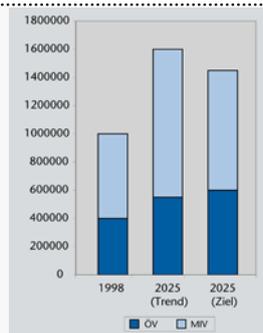
Ortsdurchfahrten

Generell soll die siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung im Bereich der Ortsdurchfahrten forciert werden, auch wenn geplante Umfahrungsstrassen erst später realisiert werden können. Insbesondere für den Langsamverkehr ist die Verkehrssicherheit und die Verbindungsqualität zu verbessern.

REGIONALES GESAMTVERKEHRSKONZEPT

Bei Vollausbau der vorhandenen Siedlungspotenziale im Glattal und den Zürcher Stadtkreisen 11 und 12 wäre mit einem Zuwachs des Individualverkehrs von über 40 % zu rechnen, was nicht bewältigbar ist. Das rGVK definiert für die Siedlungsentwicklung eine neue Zielgrösse, welche auf den ZPG-Zielen aufbaut.

Unter der Voraussetzung, dass die Zielgrösse eingehalten und alle Verkehrsmassnahmen des rGVK Glattal wie auch diejenigen auf der übergeordneten Ebene umsetzen lassen, wird sich der Modalsplit von heute 35 % auf 42 % im Jahr 2025 erhöhen.



Entwicklungsareale im Glattal



Glattpark, Opfikon

Sonderbauvorschriften mit 600'000 m² BGF für je rund 7'000 Einwohner und Arbeitsplätze (Baubeginn 2001; Horizont Vollausbau offen).

Mittim, Integra und Richti, Wallisellen

Gestaltungsplan Mittim mit 18'400 m² BGF für Wohnen, Büro und Verkauf (Baubeginn 2007, Vollausbau 2010).

Gestaltungsplan Integra mit ca. 85'000 m² BGF für Wohnen, Büro und Verkauf (Baubeginn 2004, Horizont Vollausbau offen).

Gestaltungsplan Richti mit 150'000 m² BGF für Wohnen, Büro und Verkauf (Baubeginn 2010, Horizont Vollausbau ca. 2014).

Neue Stadtachse

Auf der Achse Opfikon-Wallisellen-Dübendorf sind im Zeitraum 2005 bis 2020 rund 12'-14'000 zusätzliche Einwohner in den dichten Neubauquartieren zu erwarten. Zudem stehen in den mehrheitlich bereits rechtskräftigen Gebietsplänen erhebliche Kapazitäten für Arbeitsplätze zur Disposition.



Zwicky Areal, Wallisellen und Dübendorf

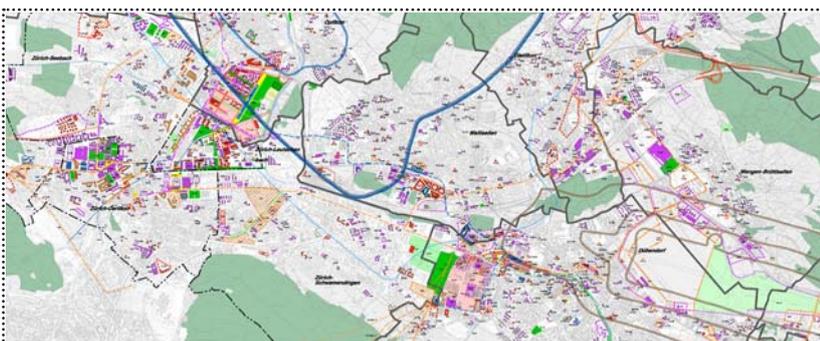
Gestaltungspläne mit 162'900 m² BGF für Wohnen, Büro und Verkauf (Baubeginn 2006, Horizont Vollausbau offen).

Giessen und Hochbord/ Stettbach, Dübendorf

Sonderbauvorschriften Giessen mit 95'500 m² BGF für Wohnen, Büro und Forschung (Baubeginn 2003, Horizont Vollausbau offen).

GP-Entwurf Giessen mit 47'250 m² BGF für Wohnen, Büro und Verkauf (Horizont-Vollausbau offen).

QP in Planung für Vollausbau Potenzial von ca. 680'000 m² BGF bei einem Bestand von ca. 340'000 m² BGF.

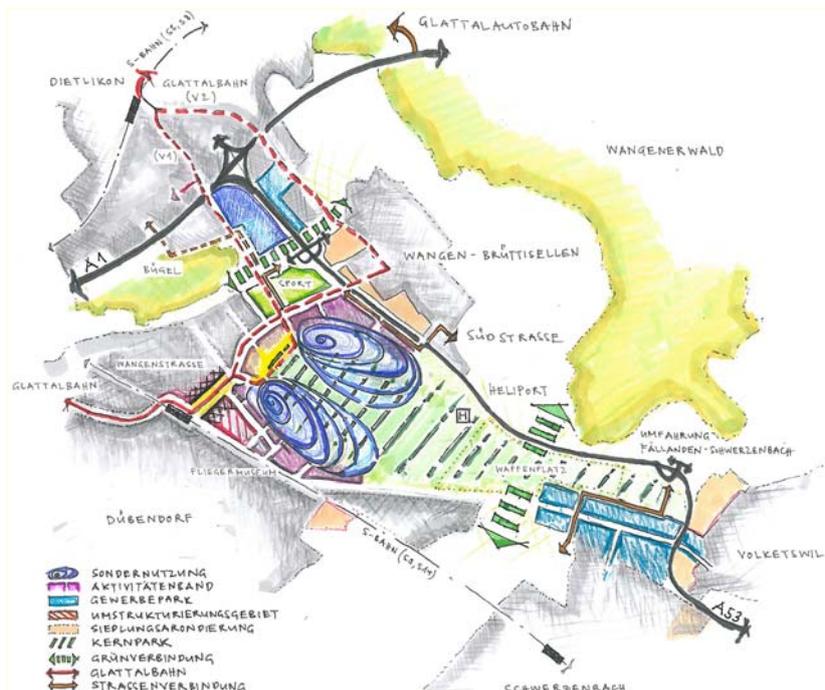


RAUMBEOBACHTUNG GLATTALSTADT

Der Plan zeigt das dynamische Planungs- und Baugeschehen:

- violett: seit 2006 erstellt
- blau: im Bau
- rot: konkretes Projekt
- orange: weiteres Projekt

Schlüsselprojekte im Glattal



Schlüsselprojekte

Bei einer Umsetzung der strategischen Reserve auf dem Flugplatzareal und einer Realisierung des geplanten Dienstleistungszentrums The Circle at Zurich Airport kann das Wachstum des Glattals, als Tor zu Zürich und als Entwicklungsregion im Flughafenbereich, gezielt und strukturiert weitergeführt werden.

The Circle at Zurich Airport

The Circle im Gebiet Butzenbühl am Flughafenkopf wird das Image der Glattalstadt einzigartig aufwerten:

- Überbauung am Flughafen-Platz mit internationaler Ausstrahlung
- rund 200'000 m2 Nutzfläche für vielfältige Dienstleistungen
- hervorragende Erreichbarkeit mit ÖV, MIV und Flugzeug
- Durchgang vom Flughafenkopf zum Freiraum auf dem Butzenbühl



Flugplatzareal

Gemäss Testplanung 2008/09 und Regierungsratsbeschluss 2010 soll das Flugplatzareal ab 2014 ohne Aviatik als strategische Landreserve einer nachhaltigen und zukunftsweisenden Nutzung zugeführt werden:

- Sondernutzungen von übergeordnetem Interesse im Kopfbereich
- Park mit regionaler Ausstrahlung
- urbane Mischnutzungen in den Übergangsbereichen
- bessere Erschliessung mit GlattalbahnPlus und Glattalautobahn

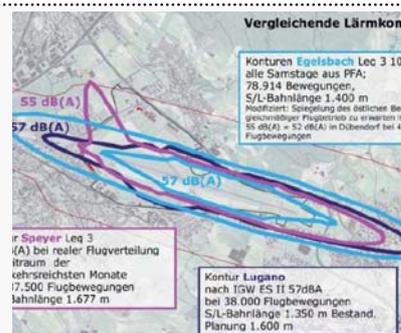
Die Standortgemeinden, *glow. das Glattal* und ZPG begrünnen diese Strategie.

FLUGLÄRMKURVEN DÜBENDORF

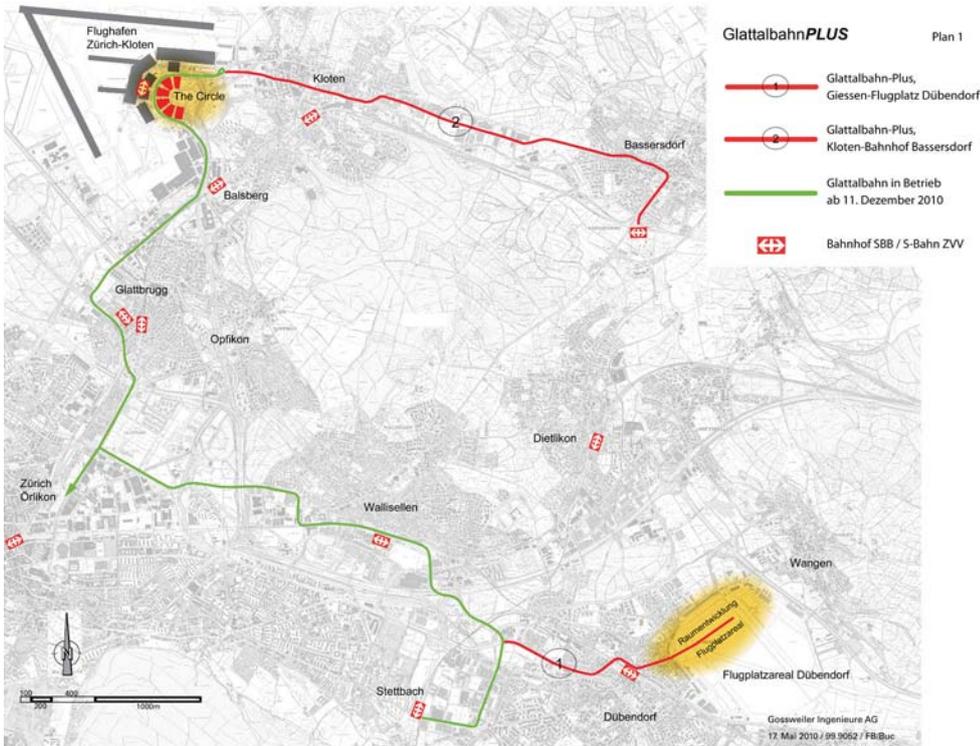
Gemäss Testplanung Flugplatzareal sollen die obsoleten Fluglärmkurven unverzüglich auf den IST-Zustand zurückgenommen werden:

- kleinere Fluglärmkurven
- unverzüglich mehr Planungsspielraum im Übergangsbereich
- mehr Planungssicherheit

ZPG und *glow. das Glattal* begrünnen diese Strategie.



GlattalbahnPLUS (erste Ausbauschritte)



Eröffnung Glattalbahn

Auf den Fahrplanwechsel vom 12. Dezember 2010 wird die dritte Etappe der Glattalbahn eröffnet. Damit ist der Flughafen mit Oerlikon und Stettbach verbunden.

Das durchgehend schön gestaltete Trasse und die hohen baulichen Dichten in den 400m-Einzugsgebieten der Stationen sind bereits heute als „File Rouge“ der Glattalstadt erkennbar. Mit dem weiteren Wachsen der urbanen Misch- und Arbeitsgebiete wird diese Perlenkette noch wichtiger.

Während sich die Arbeitsnutzungen

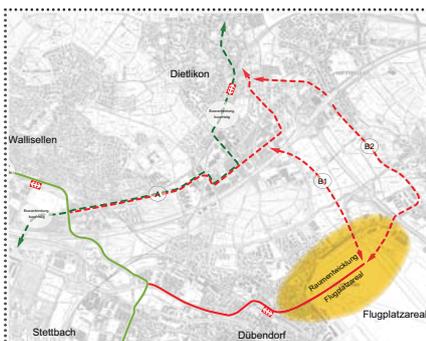
schwergezügig an allen Stationen der Glattalbahn ansiedeln, konzentrieren sich die neuen Wohnnutzungen insbesondere auf die Achse Opfikon-Wallisellen-Dübendorf.

GlattalbahnPLUS

Mit den drei Linien der Glattalbahn ist die Basis für die weitere Erschliessung zentraler Gebiete im Glattal bereits gelegt. Der nächste Ausbauschritt (GlattalbahnPLUS) kann bis 2030 die vollständige Anbindung der Räume Dübendorf und Kloten/Bassersdorf schaffen.

GlattalbahnPLUS: Ast Dübendorf

Mit einer Verlängerung der Glattalbahn ab Giessen bis Flugplatzareal können die Voraussetzungen für Sondernutzungen auf dem Flugplatzareal geschaffen sowie das Bahnhofgebiet Dübendorf und die Entwicklungsareale Giessen/Empa-Eawag zentrums-gerechter erschlossen werden. Zudem liegen Wohn-/Mischgebiete mit Nachverdichtungspotenzialen im Einzugsgebiet, welches sich zu einem städtischen Strassenzug transformieren kann. Das Umsteigen auf die S-Bahn am Bahnhof Dübendorf und die möglichen



WEITERE OPTIONEN GLATTALBAHN

Nach 2030 sind weitere Ergänzungen der Glattalbahn möglich und erwünscht (vgl. Plandarstellungen oben). Die Trassevarianten sind bis zum definitiven Entscheid offen zu halten. Dank den in Aussicht genommenen Zweirichtungsfahrzeugen erhöht sich die Flexibilität. Zwischenzeitlich gilt es wo immer möglich mit Busvorlaufbetrieb vorzusparen.

GlattalbahnPLUS (Massnahmenplanung)



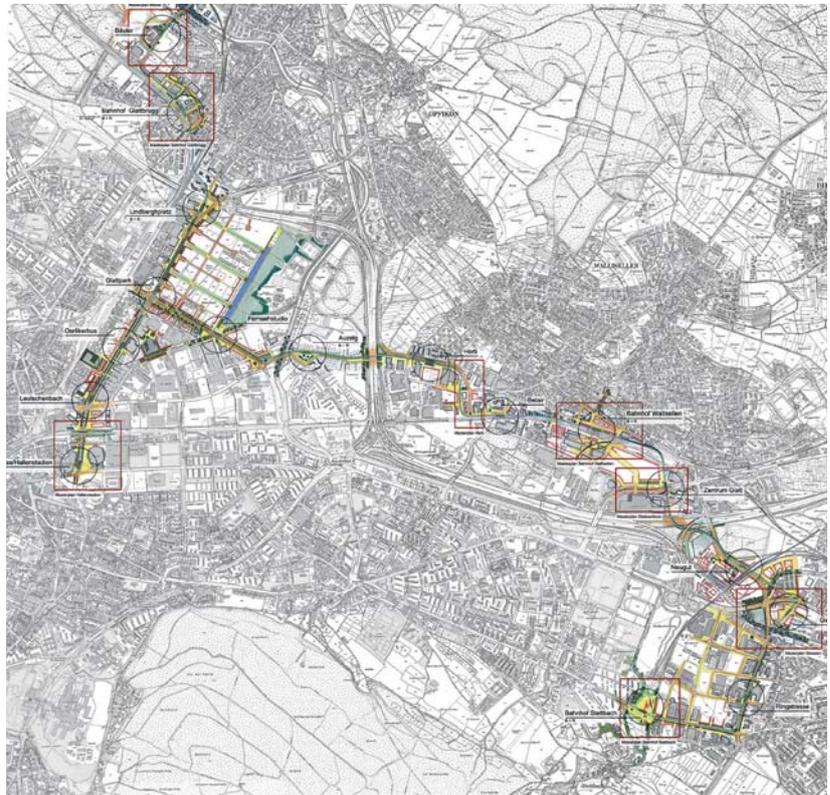
Linienführungen vom Flugplatzareal nach Flughafen und Stettbach verbessern die Beziehungspotenziale.

GlattalbahnPLUS: Ast Kloten / Bassersdorf

Auch mit der Verlängerung der Glattalbahn ab Flughafen via Kloten Zentrum und Bassersdorf Zentrum nach Bahnhof Bassersdorf kann das Einzugsgebiet arrondiert und die städtebauliche Akzentuierung gefördert werden.

Massnahmenplanung

Die Standortgemeinden und die Regionalplanung nehmen in Aussicht, zur Optimierung der Entwicklungspotenziale im Einzugsgebiet der GlattalbahnPLUS eine Massnahmenplanung durchzuführen. Diese soll in Anlehnung an die 1990/91 erfolgreich lancierte Massnahmenplanung „Glattal wohin?“ eine bestmögliche und phasengerechte Trasseaufwertung einleiten.

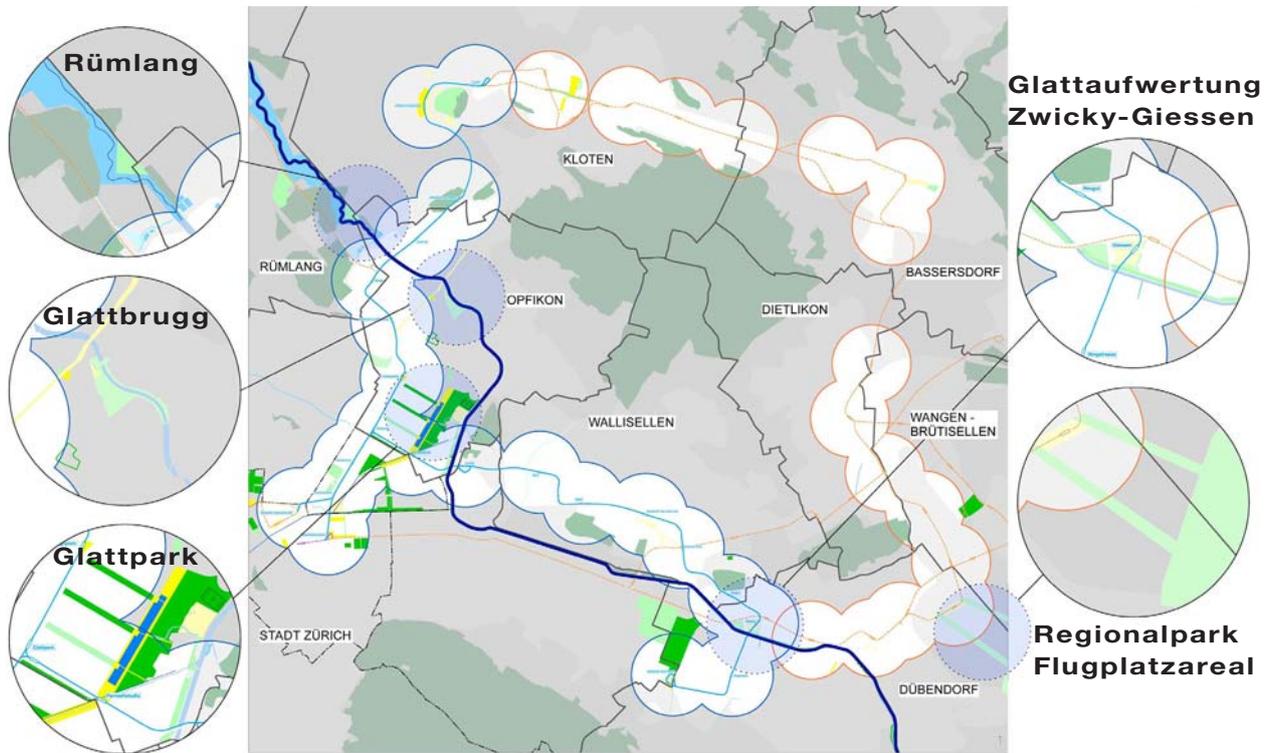


MASSNAHMENPLANUNG GlattalbahnPLUS

Beispiel Bassersdorf:

- Trasseführung auf der neu zu gestaltenden Hauptstrasse
 - urbane Nachverdichtung in den neuen 400m-Einzugsgebieten
 - Haltestelle Zentrum Bassersdorf (Schwerpunkt)
 - Endhaltestelle am Bahnhof Bassersdorf (Umsteigen auf die S-Bahn)
- GlattalbahnPLUS bringt Chancen für die Zentrumsentwicklung und stellt hohe Anforderungen an die Trasseesicherung und spätere Realisierung.

Freiräume



Landschaft

Glatt und Greifensee als Rückgrat des Tals und bewaldete Hügel bilden eine einprägsame Landschaft mit kurzen Wegen.

Die Landschaft steht wegen den Strukturveränderungen in der Landwirtschaft und zunehmenden Ansprüchen der Erholungssuchenden unter doppeltem Druck.

Grundsätzlich ist es Ziel, die verinselten Landschaftsräume besser zu vernetzen, die Interessen von Landwirtschaft, Naturschutz und Erholung zu koordinieren sowie attraktive Übergänge zwischen der Siedlung und der

Landschaft zu gestalten.

Die Gemeinden erstellen nach Bedarf Vernetzungsprojekte und Landschaftsentwicklungskonzepte. Die Umsetzung erfolgt schrittweise und mit beachtlichem Erfolg.

Der Hardwald ist als zentraler Freiraum für Forst und sanfte Erholung von besonderer Bedeutung.

Glatt-Parks

Die dynamischen Gebiete liegen mehrheitlich in ehemaligen Sumpfgebieten und deshalb bei der Glatt. Mit jeder Gebietsplanung werden auch Freiräume am „Fil Bleu“ gesichert. Bereits

erstellte Parkanlagen wie insbesondere der Glattpark werden rege genutzt und symbolisieren die moderne Glattalstadt. Auch kleinere Anlagen wie die Obere Mühle in Dübendorf und die durchgehenden Uferwege bereichern die Glatt.

Mit der geplanten Glattrevitalisierung längs dem Flughafen und der angestrebten Parkanlage auf dem Flugplatzareal in Dübendorf stehen zusätzliche Erholungs- und Naturangebote mit regionaler Ausstrahlung in Aussicht.



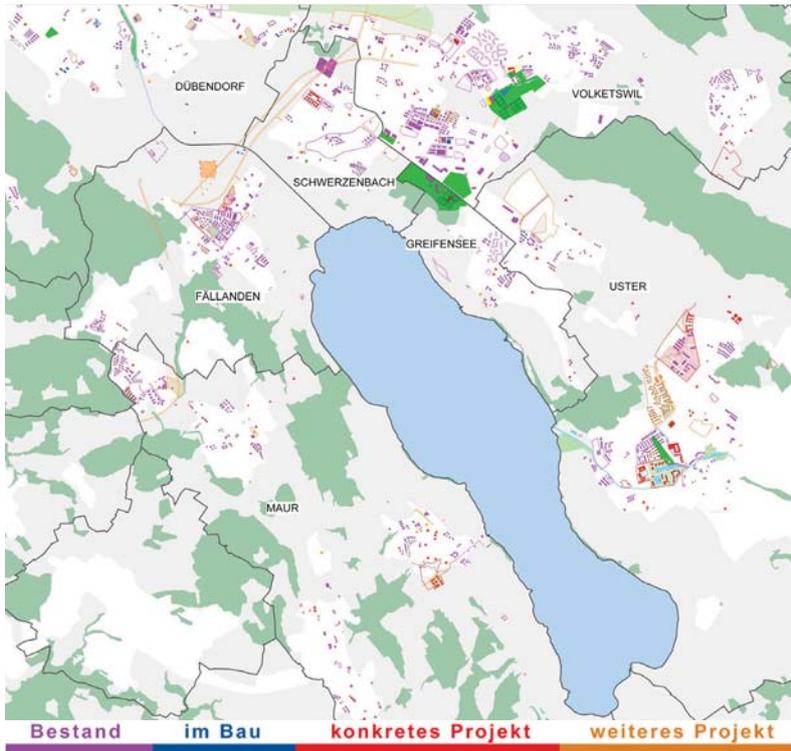
GLATTPARK: HOCHWERTIGER FREIRAUM AN DER GLATT

Der neue siedlungsnaher Park gefällt und weist einen hohen Nutzwert auf:

- Thema Wasser (Katzenbach - See - Glatt, Retention, Erholungswert)
- rund 600 m langer Badesee mit Spielwiese und Sandstrand
- Parkachse als Quartierverbindung und Übergang Siedlung/Landschaft
- gute Verzahnung zum Mischquartier mit 3 Haltestellen der Glattalbahn

Der Park schafft ein positives Image für das neue Stadtquartier, welches bei Vollausbau je rund 7'000 Einwohner und Beschäftigte aufweisen wird.

Wohngürtel oberes Glattal



Wohngürtel

Im oberen Glattal wird gerne gewohnt. Das Übergewicht von Wohnen gegenüber dem Arbeiten wirkt als Gegengewicht zur cityähnlichen Struktur des mittleren Glattals entlastend. Deshalb soll der Wohnungsbau im oberen Glattal - mit hauptsächlich mittleren baulichen Dichten - weiterhin einen hohen Stellenwert einnehmen.

Wohnungsmix

Im Glattal sind pro Jahr rund 700 - 800 neue Wohnungen erforderlich. Davon dienen rund die Hälfte dem Mehrflä-

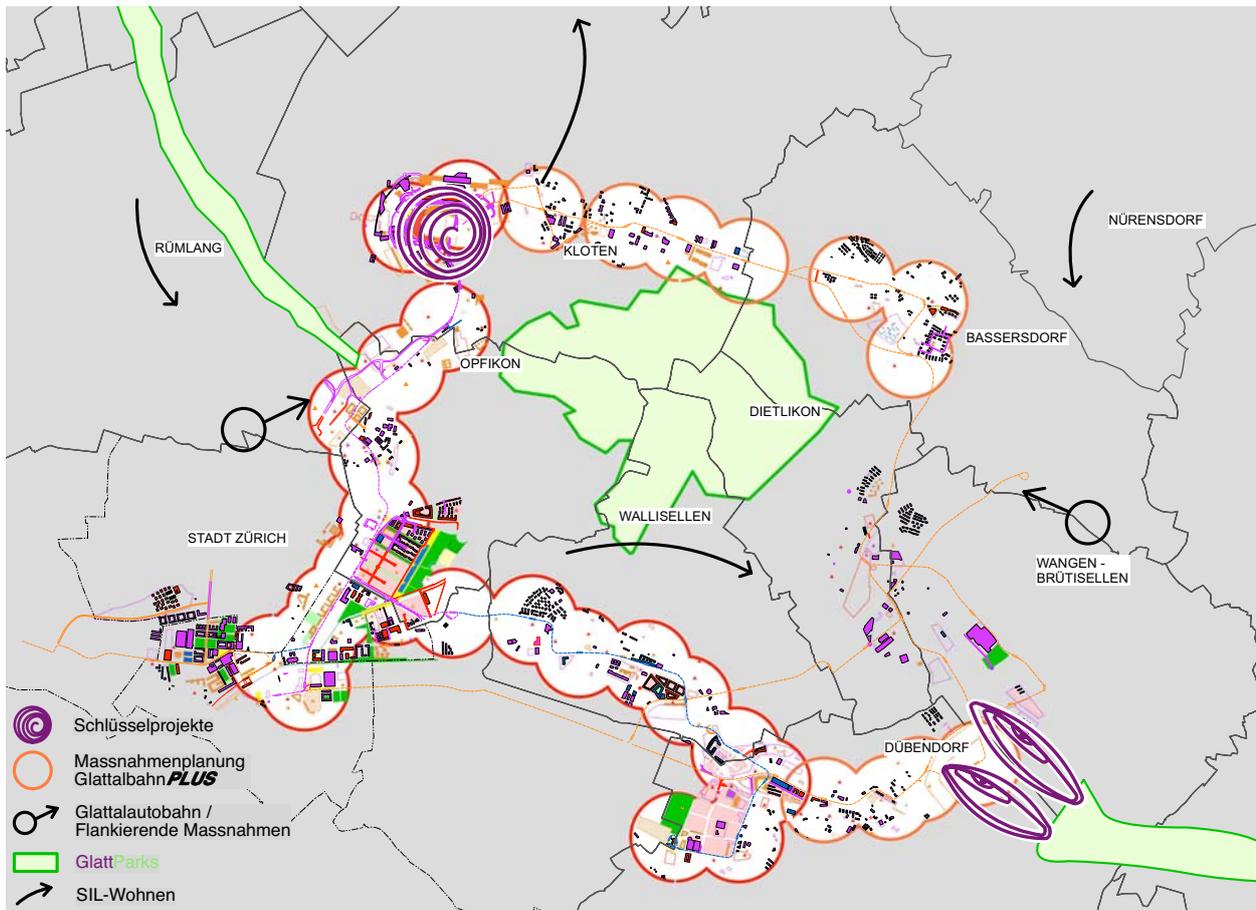
chenkonsum pro Einwohner, welcher vor allem durch die demographische Alterung und zunehmende Kleinhaushalte bedingt ist. Die übrigen neuen Wohnungen decken das prognostizierte Bevölkerungswachstum ab. Für eine ausgewogene Bevölkerungsstruktur ist ein vielfältiges Wohnungsangebot wichtig. Während der erhebliche Bestand an Einfamilienhäusern nicht mehr vermehrt werden kann, liegen die Herausforderungen in einem guten Mix von Eigentums- und Mietwohnungen sowie in der Pflege der Wohnqualität in allen Dichtestufen.

Siedlungsentwicklung trotz Fluglärm

Eine Siedlungsentwicklung trotz Fluglärm kann im mittleren und oberen Glattal nur sinnvoll organisiert werden, wenn übergeordnet verlässliche Festlegungen getroffen und Sonderbauvorschriften für eine optimierte Bauweise und Anordnung der Bauzonenkapazitäten geschaffen werden. Ersatzneubauten und moderate bauliche Verdichtungen mit hervorragenden Gebäudehüllen sollen grundsätzlich zugelassen werden, damit die Sozialstruktur in Gebieten mit Fluglärm stabilisiert und erneuert werden kann.

Neubauquartiere	<p><i>IDENTIFIKATION UND WOHNQUALITÄT</i></p> <p><i>Die Wohnbau- und Aufwertungspotenziale im Glattal haben folgende Charakteristik hinsichtlich einer Sicherung der Qualität und Stärkung der Identität:</i></p> <p><i>Neues Bauen mit Image</i> --> ca. 1/9 der Siedlungsfläche</p> <p><i>Qualität halten</i> --> ca. 6/9 der Siedlungsfläche</p> <p><i>Problemgebiete aufwerten (Gestaltung, Versorgung, Lärmschutz)</i> --> ca. 2/9 der Siedlungsfläche</p>
Qualität halten	
integrale Quartierernewerung	

Stossrichtungen Glattalstadt 2030



Herausgeber:

Zürcher Planungsgruppe Glattal
 Neuhofstrasse 34, Postfach
 CH-8600 Dübendorf 1
 Telefon: +41 (0)44 802 77 77
 www.zpg.ch

glow. das Glattal

Oberhauserstrasse 25
 CH-8152 Glattbrugg
 Telefon: +41 (0)44 829 82 25
 www.glow.ch

Stossrichtungen Glattalstadt 2030:

- Potenzial für 120'000 Einwohner und 120'000 Beschäftigte (je plus 20'000) mit akzentuiertem Wachstum an der Achse Opfikon/Wallisellen/Dübendorf
- Realisierung Glattalautobahn mit flankierenden Massnahmen für zukunftsfähiges Hochleistungsnetz und siedlungsorientierte Ortsdurchfahrten
- Zentrenstruktur an Glattalbahnhof qualitativ verdichten und mit Glattalbahnhof PLUS bis 2030 arrondieren (Massnahmenplanung für die Abschnitte Dübendorf/Flugplatzareal und Kloten/Bassersdorf)
- urbane Freiräume längs der Glatt, Hardwald und Regiopark Flugplatzareal
- Siedlungsentwicklung trotz Fluglärm (Bedarf für Sonderbauvorschriften, Lageoptimierung der Baukapazitäten)
- Schlüsselprojekte „Flugplatzareal“ und „The Circle“ bereichern das Glattal

Bildquellen:

- S. 1, 8, 9, 10: Konzeptpläne ZPG / Raumbewertung Glattalstadt (Planpartner AG, 2010)
 S. 2: Testplanung Flugplatzareal, Grundlagen (Planpartner AG, 2008)
 Entwicklungsziele 2030 (ZPG / Planpartner AG, 2010)
 Nachhaltige Siedlungsentwicklung in Zürichs Verdichtungsraum (RZU, 2010)
 S. 3: Glattalautobahn (Diagramme ZPG / Gossweiler Ingenieure AG, 2006)
 Diagramm Modalsplit: Zusammenfassung Gesamtverkehrskonzept Glattal (AFV, Juni 2005)
 S. 4: Glattpark (Stadt Opfikon, Visualisierung Vollausbau, 2005), Integra (Gestaltungsplan, 2006), Richti (Allreal, 2008), Zwicky (Leitbild, 2003), Giessen (GP-Entwurf, 2009), Hochbord (Überbauungsnachweis Stadt Dübendorf, 2000)
 S. 5: Testplanung Flugplatzareal (Baudirektion Kanton Zürich, 2010)
 The Circle at Zurich Airport, Siegerprojekt Riken Yamamoto & Field Shop (Flughafen Zürich AG, 2010)
 S. 6: Glattalbahnhof PLUS (ZPG / Gossweiler Ingenieure AG, 2010)
 S. 7: Leitbild ZPG, dynamische und stabile Gebiete (ZPG, 2006), ÖV-Plattform Flughafen (VBG, 2010), Fil-Rouge (VBG / Feddersen & Klostermann, 2008), rGVK Flughafenregion (AFV, 2010)
 S. 8: Glattpark (Bild Planpartner, 2007),
 S. 9: Volketswil Gries (Bild Roger Frei, 2010), Fällanden (Bild Planpartner 2010)

Das Informationspapier wurde von *glow.das Glattal* und ZPG am 23. Juni 2010 zu Kenntnis genommen.

Bezug (Download):

www.zpg.ch
 www.glow.ch

(Planpartner AG; 26622_13A_100624_InfoPap.indd)