



Kanton Zürich

**Regionaler Richtplan
Glattal**

**Beschluss des Regierungsrates
RRB Nr. 2256 / 1998
mit Änderungen RRB Nrn. 852 / 2005 und 1166 / 2007**

(Planpartner AG / Gossweiler Ingenieure AG)

RPText Teil 1 Stand gemäss RRB 1166 2007.doc

INHALTSVERZEICHNIS

1	ALLGEMEINES	1
1.1	Einleitung	1
1.2	Planungsablauf	1
1.3	Richtplanbestandteile	2
1.3.1	Allgemeines.....	3
1.3.2	Richtplaninhalt	3
1.4	Raumplanerische Ziele	3
1.4.1	Kantonale Grundlagen.....	3
1.4.2	Regionale Grundlagen.....	4
1.4.3	Regionale Leitlinien	4
2	SIEDLUNG	8
2.1	Einleitung	8
2.2	Regionale Festlegungen	10
2.2.1	Arbeitsplatzgebiet	11
2.2.2	Mischgebiet	12
2.2.3	Zentrumsgebiet (regionale Festlegung).....	14
2.2.4	Zentrumsgebiet (kant. Festlegung / reg. Differenzierung)	14
2.2.5	Regionalzentrum	16
2.2.6	Ortszentrum (Netzpunkte).....	17
2.2.7	Schutzwürdiges Ortsbild	17
2.2.8	Gebiet niedriger Dichte	18
3	LANDSCHAFT.....	23
3.1	Einleitung	23
3.2	Regionale Festlegungen	23
3.2.1	Erholungsgebiet.....	24
3.2.2	Aussichtspunkt	24
3.2.3	Naturschutzgebiet.....	25
3.2.4	Wiederherzustellendes Biotop	25
3.2.5	Landschafts-Förderungsgebiet	26
3.2.6	Ökologische Vernetzung Glattraum.....	27
3.2.7	Ökologische Vernetzung	28
3.2.8	Langlaufloipe	31
4	VERKEHR.....	32
4.1	Einleitung	32
4.1.1	Ausgangslage	32
4.1.2	Inhalt und Wirkung des regionalen Verkehrsplans	33
4.2	Privater Verkehr	33
4.2.1	Einleitung	33
4.2.2	Regionalstrassen.....	33
4.2.3	Siedlungsorientierte Strassen	41
4.2.4	Werkhöfe.....	41
4.2.5	Radwege.....	42
4.2.6	Fuss- und Wanderwege	43
4.2.7	Reitwege.....	43

4.3	Öffentlicher Verkehr	44
4.3.1	Einleitung	44
4.3.2	Glattalbahn / Mittelverteiler (kant. Festlegung / regionale Ergänzung).....	44
4.3.3	Tramlinien	45
4.3.4	Buslinien	46
4.3.5	Schiffahrtslinien	47
4.4	Parkierung	47
4.4.1	Park+Ride-Anlagen.....	47
4.4.2	Parkierungsanlagen für den Freizeitverkehr.....	48
4.5	Güterverkehr	49
4.5.1	Anlagen für den Güterumschlag	49
4.5.2	Anschlussgleise (Stammgleise).....	50
5	VERSORGUNG, ENTSORGUNG.....	52
5.1	Einleitung	52
5.1.1	Ausgangslage	52
5.1.2	Inhalt und Wirkung des regionalen Versorgungs- und Entsorgungsplans	52
5.2	Wasserversorgung	52
5.2.1	Einleitung	52
5.2.2	Wasserversorgungsanlagen	53
5.3	Energie	53
5.3.1	Einleitung	53
5.3.2	Elektrizität	54
5.3.3	Erdgas.....	54
5.3.4	Erdöl.....	54
5.3.5	Fernwärme / Nutzung von Abwärme	54
5.3.6	Energieholz	55
5.4	Gewässerschutz.....	56
5.4.1	Abwasserbeseitigung.....	56
5.4.2	Bach- und flussbauliche Anlagen, Renaturierungen	57
5.5	Abfall.....	58
5.5.1	Einleitung	58
5.5.2	Klärschlamm-trocknungsanlagen	58
5.5.3	Bauabfallanlagen.....	58
5.6	Materialgewinnung und Aushubablagerung	58
5.6.1	Gebiete für Materialgewinnung	58
5.6.2	Gebiete für Aushubablagerung.....	59
6	ÖFFENTLICHE BAUTEN UND ANLAGEN	60
6.1	Einleitung	60
6.2	Öffentliche Verwaltung und Justiz.....	60
6.3	Sozial- und Gesundheitswesen.....	61
6.4	Erholung und Sport	62
7	ANHANG	63
7.1	Neue Strassenverbindung Gutenswil - Fehraltorf	63
7.2	Nicht mehr im regionalen Verkehrsplan festgelegte Staatsstrassen.....	64
7.3	Mögliche Führungen von Tramlinien	67

1 ALLGEMEINES

1.1 Einleitung

Das Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich (PBG) vom 7. September 1975 verpflichtete die Regionen, regionale Gesamtpläne zu erstellen, welche auf ihrer Stufe die selben Inhalte regeln wie der kantonale Gesamtplan. Am 10. Juli 1978 setzte der Kantonsrat den ersten kantonalen Gesamtplan fest. Der erste regionale Gesamtplan Glattal, welcher mit einzelnen Änderungen durch kleinere Teilrevisionen heute noch gültig ist, setzte der Regierungsrat mit RRB Nr. 4722/1981 fest.

Mit der Revision des PBG vom 1. September 1991 wurden Kanton und Regionen verpflichtet, ihre Richtpläne innert drei Jahren ab Inkrafttreten der Gesetzesänderung, d.h. auf den 1. Februar 1995, zu überprüfen und nötigenfalls anzupassen. Die Bestimmungen zu den Richtplänen wurden um die Leitbilduntersuchungen (§ 10 PBG), die Gestaltungsgrundsätze für die Richtplanung (§ 18 PBG) und die Bestimmungen über die Richtplaninhalte (§§ 22-26 PBG) überarbeitet und teilweise ergänzt. Das Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG) sieht vor, die Richtpläne in der Regel alle zehn Jahre gesamthaft zu überprüfen und nötigenfalls zu überarbeiten.

Neben der gesetzlichen Pflicht zur Anpassung der regionalen Richtplanung sprechen gewichtige sachliche Gründe für eine Revision. Umfangreiche Grundlagenarbeiten (siehe Ziffer 1.4.2) haben folgende zu lösende Probleme aufgezeigt:

- Ungleichgewicht von Wohn- und Arbeitsplätzen;
- Überkapazität an Bauzonen (vorwiegend Industriezonen);
- Weitere Zerschneidung zusammenhängender Naturräume;
- Belastung der Umwelt, der Landschaft und der Bevölkerung durch überdurchschnittliches Siedlungswachstum, stark belastetes Verkehrsnetz und Betrieb des Flughafens Kloten sowie des Flugplatzes Dübendorf.
- Gefahr der Überlastung des Strassennetzes sowie Behinderung des öffentlichen Verkehrs (Bus).

1.2 Planungsablauf

Als Grundlage für die Überarbeitung des Richtplanes wurden 1993 fünf Vertiefungsstudien erarbeitet (siehe Ziffer 1.4.2).

Am 24. November 1993 wurde der Delegiertenversammlung ein Vorentwurf zum regionalen Richtplan unterbreitet. Über den Gesamtentwurf zum regionalen Richtplan wurde anschliessend die Anhörung bei den Gemeinden und Nachbarregionen durchgeführt.

Als Grundlage für die Überarbeitung des Vorentwurfs wurden fünf Leitlinien zur räumlichen Entwicklung formuliert und von der Delegiertenversammlung am 22. Juni 1994 verabschiedet (siehe Ziffer 1.4.3).

Nach Vorliegen des kantonalen Richtplanes vom 31. Januar 1995 wurden die Arbeiten für den regionalen Richtplan im März 1995 wieder aufgenommen und im Juni und Juli 1995 mit den Gemeinden diskutiert.

Am 25. Oktober 1995 verabschiedete die Delegiertenversammlung den Entwurf vom 27. September 1995 für die öffentliche Auflage, welche vom 13. November 1995 bis am 12. Januar 1996 durchgeführt wurde.

Im Rahmen der öffentlichen Auflage haben 46 Einwender und Einwenderinnen insgesamt 189 Einwendungen und 30 Hinweise oder Bemerkungen gemacht. Die Einwendungen wurden wie folgt berücksichtigt:

- ganz berücksichtigt: 62 Einwendungen
- teilweise berücksichtigt: 25 Einwendungen
- nicht berücksichtigt: 87 Einwendungen
- nicht entgegennehmbar: 15 Einwendungen (nicht Gegenstand der regionalen Richtplanung)

Zu den nicht berücksichtigten Einwendungen wurde ein separater Bericht erstellt.

Die Festlegung von Landschaftsschutzgebieten wird, weil auch im kantonalen Richtplan nicht festgelegt und aufgrund der Einwendungen zurückgestellt, um in einem separaten Verfahren vertiefte Abklärungen vornehmen zu können.

Am 5. Juni 1996 verabschiedete die Delegiertenversammlung den regionalen Richtplan zuhanden der Festsetzung durch den Regierungsrat. Der Regierungsrat hat diesen mit RRB Nr. 2256/1998 festgesetzt.

Im Jahre 2004 wurde im Teilplan Verkehrsplan eine geplante Verbindungsstrasse gestrichen (RRB Nr. 852/2005).

Die Regionalplanung hat 2005 unter Berücksichtigung der Modellvorhaben „Siedlung und Verkehr“, „Publikumsintensive Einrichtungen“ und „Netzstadt Glow“ sowie des „Gesamtverkehrskonzepts Glattal“ ein „Leitbild Glattal“ erstellt. Auf dieser Basis soll der regionale Richtplan in drei Phasen mit folgenden Schwerpunkten revidiert werden:

1. Kleine Revision (2005/06; dringende Revisionspunkte und Aufräumarbeiten), Teile I und II
2. Hauptrevision, Teil I (ca. 2008; Teilrevision nach Rechtskraft kantonalen Verkehrsplan und Flugplatzentscheid)
3. Hauptrevision, Teil II (ca. 2010; Teilrevision nach Rechtskraft Betriebskonzept Flughafen und kantonalen Siedlungsplan)

Die „Kleine Revision“ wurde nach der öffentlichen Auflage unterteilt. Die vorliegende „Kleine Revision, Teil I“ umfasste einzelne Revisionspunkte im Sinne von Streichungen und Ergänzungen im Text und Plan. Die Entscheide zur Berücksichtigung bzw. Nicht-Berücksichtigung der Anträge inkl. Begründung zur „Kleinen Revision, Teil I“ sind in einem separaten Bericht „Zusammenstellung der Einwendungen und Stellungnahmen“ behandelt.

Die „Kleine Revision, Teil II“, welche aufgrund der Vorprüfung und Einwendungen einen erheblichen Bereinigungs- und Koordinationsbedarf aufweist, wird weitere Revisienselemente enthalten insbesondere betreffend publikumsintensiven Einrichtungen und Gebiete niedriger Dichte. Eine vollständige Redaktion des Textes gemäss dem neuen „Leitbild Glattal“ soll im Rahmen der „Hauptrevision, Teil I“ erfolgen.

1.3 Richtplanbestandteile

1.3.1 Allgemeines

Der regionale Richtplan enthält im Grundsatz die gleichen Bestandteile wie der kantonale Richtplan; er kann jedoch die räumlichen und sachlichen Ziele enger umschreiben oder bei Bedarf weitergehende Angaben enthalten (§ 30 PBG). Dabei hat er die Vorgaben der kantonalen Richtplanung zu beachten, wobei in begründeten und untergeordneten Fällen Abweichungen zulässig sind (§ 16 PBG).

Der regionale Richtplan dient zudem der Koordination der überörtlichen raumwirksamen Aufgaben. Richtpläne sind behördenverbindlich. Sie lassen den nachgeordneten Planungsträgern den zur Erfüllung ihrer Aufgaben nötigen Ermessensspielraum. Der regionale Richtplan wird durch die Richtplanung der Gemeinden konkretisiert und durch die Nutzungsplanung grundeigentümerverbindlich.

1.3.2 Richtplaninhalt

Der durch den Regierungsrat festzusetzende und den Kantonsrat zu genehmigende regionale Richtplan Glattal gliedert sich in die Bereiche Siedlung, Landschaft, Verkehr, Versorgung / Entsorgung und öffentliche Bauten und Anlagen. Der Richtplan besteht aus Karte und Text, welche gleichermassen verbindlich sind. Die Karte zeigt die Richtplanvorhaben in ihrem räumlichen Zusammenhang. Der Text enthält Festlegungen zu den Karteneinträgen sowie selbständige textliche Festlegungen, Erläuterungen und Hinweise auf ungelöste Probleme.

Gemäss § 30 Abs. 2 PBG können in den regionalen Richtplanungen die räumlichen und sachlichen Ziele enger umschrieben oder bei Bedarf weitergehende Angaben gemacht werden.

Im Glattal werden folgende zusätzliche Elemente aufgenommen:

- Die Festlegungen der kantonalen Zentrumsgebiete werden mit differenzierten regionalen Festlegungen ergänzt.
- Der Anhang enthält Angaben über den Stand der Realisierung und das weitere Vorgehen (Massnahmenblatt).

1.4 Raumplanerische Ziele

1.4.1 Kantonale Grundlagen

Neben der Erfüllung der gesetzlichen Vorgaben gemäss PBG berücksichtigt der regionale Richtplan den Richtplan des Kantons Zürich vom 31. Januar 1995. Vorab soll den drei Leitlinien für die wünschbare Entwicklung Rechnung getragen werden.

Es sind dies:

- **Leitlinie 1:**
Die Zukunftstauglichkeit der Siedlungsstruktur ist sicherzustellen und zu verbessern.
- **Leitlinie 2:**
Die Entwicklung der Siedlungsstruktur ist schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr auszurichten.
- **Leitlinie 3:**
Zusammenhängende naturnahe Räume sind zu schonen und aktiv zu fördern.

1.4.2 Regionale Grundlagen

Der bestehende regionale Gesamtplan Glattal wird nicht grundsätzlich in Frage gestellt, sondern, wo nötig, den neuen gesetzlichen Bestimmungen angepasst.

Zur Überprüfung der geänderten Verhältnisse wurden umfangreiche Untersuchungen durchgeführt. Dabei wurden die Probleme der räumlichen Entwicklung analysiert und entsprechende Lösungsvorschläge aufgezeigt. Eine Zusammenfassung dieser Grundlagenarbeiten befindet sich in Anhang 2 zu diesem Bericht. Von besonderer Bedeutung sind dabei die Vertiefungsstudien "Siedlungsstruktur im Glattal", "Landschaft / Grünraum" und "Verkehr".

1.4.3 Regionale Leitlinien

Als Richtschnur bei der Abwägung der räumlichen Konflikte hat die ZPG - in Ergänzung zu den drei kantonalen - fünf regionale Leitlinien formuliert. Sie tragen den Bedürfnissen und den zu lösenden raumplanerischen Problemen des Glattales Rechnung und sollen es ermöglichen, tragfähige Massnahmen zu treffen.

- **Leitlinie A:**
Die Besiedlung ist auf die Zentren und Entwicklungsschwerpunkte (dynamische Lagen) auszurichten, um damit die Siedlungsstruktur zu verbessern. Dazu müssen in erster Linie dort die Hemmnisse beseitigt werden, die dem Bauen und Umnutzen im Wege stehen.

Das Mass des Wachstums ist unbestimmt, wird aber im mittleren Glattal stattfinden. Als Folge der auch in dieser Region zu grossen Bauzonen soll versucht werden, das Wachstum an die "richtigen Lagen" zu lenken, indem dort die **Realisierungshemmnisse abgebaut**, ein kostengünstiges Flächenangebot gefördert und öffentliche Investitionen konzentriert werden. Es wäre falsch, wenn die Entwicklung wegen Einschränkungen an den zentralen Lagen an die Peripherie verdrängt würde, wo es schwieriger ist, zukunftstaugliche Siedlungsstrukturen zu schaffen.

Die dynamischen Gebiete sollen **vielfältig genutzt** werden können; insbesondere sind an geeigneten Lagen **Wohnungen** zu schaffen. Eine ausgewogene Durchmischung von Wohn- und Arbeitsplätzen in gut ausgestatteten und schön gestalteten Quartieren schafft Lebensqualität in der Stadt. Weiter wird der Gesamtverkehr um so geringer, als

es gelingt, den Einzugsbereich der "Wohnstadt Zürich" mit dem Perimeter der "Arbeitsstadt Zürich" zur Deckung zu bringen.

Weil ungewiss ist, wo in den zu grossen Bauzonen gebaut werden wird, ist überall damit zu rechnen, dass **Entwicklungspläne nur bruchstückhaft verwirklicht** werden; deshalb soll jede Bauetappe so gestaltet werden, dass sie vollendet wirkt.

- **Leitlinie B:**

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

So soll die Planung keine Anreize oder Verpflichtungen schaffen, heute schon vernünftig ausgenützte Gebiete einer weiteren Verdichtung zu öffnen. Dies gilt besonders dort,

- wo schöne landschaftliche Lagen durch eine Verdichtung Schaden leiden würden;
- wo Fluglärm ruhiges Wohnen stört, auch wenn die heute gültigen Grenzwerte eingehalten werden.

In diesen Gebieten liegt ein regionales Interesse vor, dass die Gemeinden mit den verschiedenen Planungsinstrumenten den Bestand stabilisieren können und nicht verpflichtet werden, Mindestausnützungen festzusetzen, welche den Gebietscharakter sprengen.

- **Leitlinie C:**

Die Besiedlung ist schwerpunktmässig auf die S-Bahnstationen und qualitativ hochstehende, langfristig gesicherte öffentliche Verkehrslinien auszurichten. Die Glattalbahn, als Rückgrat des Zubringerverkehrs zur S-Bahn, ist so rasch als möglich zu realisieren, damit sich die im unmittelbaren Einzugsbereich liegenden bestehenden 43'000 Arbeits- und 8'000 Wohnplätze möglichst umfassend auf den öffentlichen Verkehr ausrichten können.

Im Bereich der wichtigen Stationen herrscht eine Anspruchsvielfalt, die an den meisten Orten zu einer fehlenden Planungsreife geführt hat. Mit Gebietsrahmenplänen sollen die materiellen Rahmenbedingungen geklärt und unter den verschiedenen Behörden vereinbart werden, damit zeitgerecht Nutzungspläne erlassen und Baubewilligungen erteilt werden können.

Stationsgebiete, die mit einmaligem Umsteigen von einem grossen Teil des Lebensraumes Zürich erreichbar sind, eignen sich besonders für die schwerpunktmässige Besiedlung. Die Glattalbahn leistet zur Verminderung des Umsteigens einen grossen Beitrag, weil sie einerseits die wichtigsten S-Bahnlinien unter sich und mit dem IC-Verkehr verknüpft. Andererseits erschliesst sie ein grosses Einzugsgebiet direkt.

So liegt der Nutzen der Glattalbahn in erster Linie in der besseren Erschliessung der **bestehenden** 43'000 Arbeits- und 8'000 Wohnplätze, die im 300 m-Einzugsbereich der Stationen liegen. Dazu kommt ein Entwicklungspotential von 40'000 Wohn- und Arbeitsplätzen, auch wenn nur die Hälfte der zonenrechtlichen Möglichkeiten ausgeschöpft würde. Soviel Entwicklungsspielraum wird aber nicht beansprucht werden.

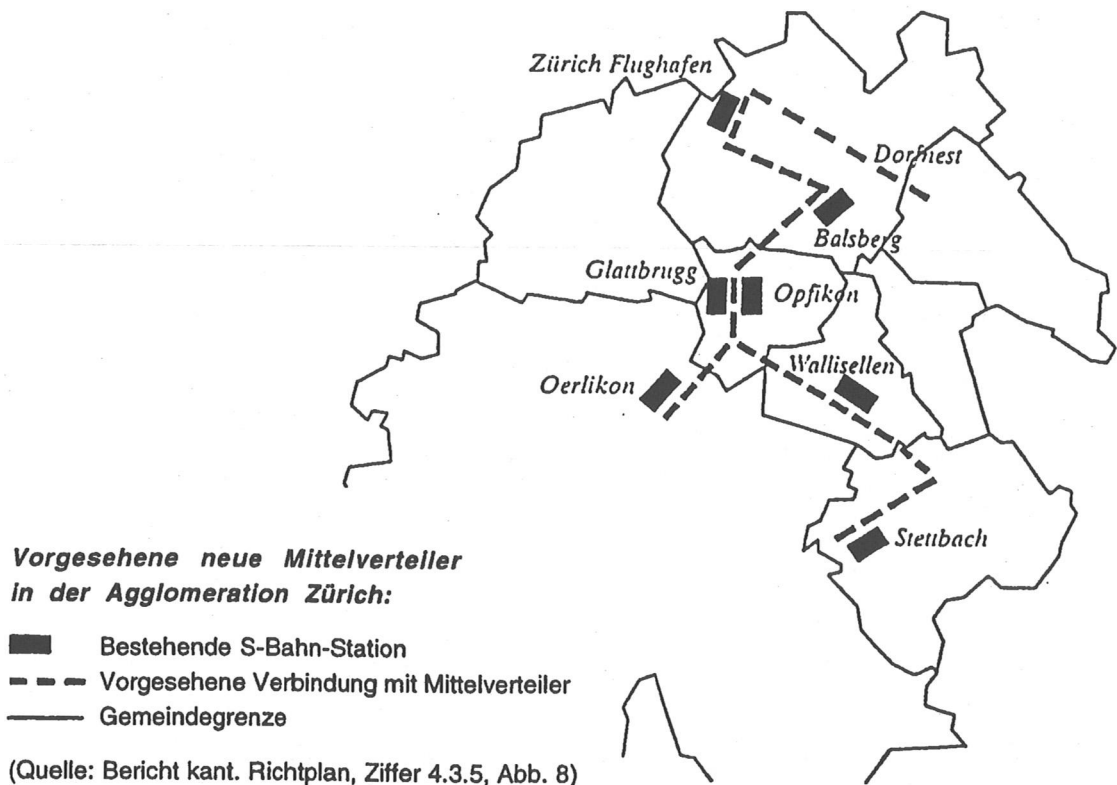


Abbildung: Mittelverteller Glattal gemäss kantonalem Richtplan vom 31. Januar 1995: Diese vorgesehene Glattalbahn soll an 7 Stationen mit der bestehenden S-Bahn verknüpft werden.

Da der Kanton die Entwicklung der Zentrumsgebiete durch eine gezielte Verkehrspolitik unterstützen will, sind die Voraussetzungen für eine baldige Realisierung der Glattalbahn günstig. Die Region und die Gemeinden haben im Rahmen ihrer raumwirksamen Tätigkeit dafür zu sorgen, dass der Einzugsbereich der Glattalbahn möglichst ausgeweitet und in den Stationsbereichen qualitativ hochstehende dichte Nutzungen sichergestellt werden. Unter dieser Voraussetzung könnte ein Grossteil des Wachstumsbedarfs im Einzugsgebiet der Glattalbahn gedeckt werden.

Durch die prekäre Verkehrssituation wäre man jedoch schon heute auf diese Verkehrsverbindung angewiesen. Es ist deshalb dringlich, mit einer entsprechend raschen und frequenzreichen Buslinie, einen reibungslosen "Vorlaufbetrieb" bis zur Zeit der Inbetriebnahme der Glattalbahn einzurichten.

- **Leitlinie D:**

Das Verkehrsnetz ist auf das mutmassliche Wachstum hin zu dimensionieren und nicht auf das wesentlich höhere Fassungsvermögen der Bauzonen; dabei sind allerdings die Optionen für einen weitergehenden Ausbau der Infrastruktur freizuhalten.

Wollte man die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes auf das Fassungsvermögen der sehr grossen Bauzonen abstimmen, stünde man vor einer unlösbaren Aufgabe. Aber nicht nur deshalb, sondern weil es sicher ist, dass das Fassungsvermögen nur zum Teil beansprucht werden wird, rechtfertigt sich die Zurückhaltung in der Planung der Infrastrukturnetze. Die Unsicherheit, wo das Wachstum anfallen wird, erschwert die Aufga-

be. Es ist deshalb auch aus verkehrsplanerischen Überlegungen von besonderer Bedeutung, es auf die geeigneten Schwerpunkte hinzulenken.

Das **mutmassliche Wachstum** bringt einen grossen zusätzlichen Pendlerstrom ins Glattal. Die Fachleute rechnen mit einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen, das der Leistung von 2-3 Autobahnen entspricht. Dieses muss grösstenteils mit einer Erweiterung des Angebots von öffentlichem Verkehr gedeckt werden.

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

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

Im Glattal hat es Gebiete, die von den Autobesuchern leben (z.B. die Industrie- bzw. Einkaufszonen Dietlikon / Wallisellen und Volketswil). Hier kommt einer integrierten Verkehrsorganisation einschliesslich einer koordinierten Mehrfachnutzung der Parkierung besondere Bedeutung zu, damit die Chancen einer zusätzlichen Anbindung an die Autobahn (Anschlüsse Dietlikon und Hegnau) sinnvoll genutzt werden können.

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

- **Leitlinie E:**

Zum Ausgleich der Verstädterung des Glattals sind dessen natürliche Lebensgrundlagen besonders zu schonen und aktiv zu fördern. Insbesondere sind die Anliegen des Landschafts- und Naturschutzes mit jenen der Erholung und der Landwirtschaft abzustimmen.

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

Am Beispiel der Pilotplanung über das Anrainergebiet Hardwald können Erfahrungen über solche sehr anspruchsvollen und politisch heiklen Koordinationsarbeiten gewonnen werden.

Besondere Bedeutung kommt speziell dem zunehmenden Erholungsbedürfnis der Bevölkerung zu. Es ist in Einklang mit den Anliegen der Landwirtschaft zu bringen. Diese wird aber auch durch die notwendige ökologische Aufwertung sowie den Landschafts- und Naturschutz betroffen.

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

2 SIEDLUNG

2.1 Einleitung

Bedingt durch die hervorragende zentrale Lage zwischen der Stadt Zürich und dem Flughafen Kloten ist die Siedlung der ZPG-Region überdurchschnittlich gewachsen, indem einerseits die Kapazitäten der Wohnbauzonen stark in Anspruch genommen wurden und sich andererseits die Arbeitsplatzzonen von Industrie- zu Dienstleistungsgebieten mit einem entsprechend grösseren Fassungsvermögen gewandelt haben. Dies hat dazu geführt, dass sich ein Wandel von einer agglomerierten Dorfstruktur zur "Stadt im Glattal" vollzieht und die eigenständigen, auf ihren individuellen Charakter stolzen Gemeinden je länger je mehr miteinander verschmelzen. Dabei haben in den letzten 25 Jahren die Arbeitsplätze (+ 125%) stärker als die Bevölkerung (+ 50%) zugenommen. Falls das raschere Arbeitsplatzwachstum und die zunehmend stabilere Bevölkerungszahl anhalten, so ist mit ernstzunehmenden Ungleichgewichten in der Siedlungsstruktur zu rechnen.

Das theoretische Fassungsvermögen der rechtsgültigen und groberschlossenen Bauzonen liegt wesentlich über der in der Grundlagenarbeit "Einwohner- und Arbeitsplatzperspektive Glattal" zu erwartenden Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung. Da weder der Abbau dieser Diskrepanz durch Auszonungen im erforderlichen Ausmass, noch eine verlässliche Aussage über das Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum möglich sind, ist eine Vorsorgeplanung anzustreben, bei der die Siedlungsentwicklung sowohl im Falle eines schwachen Wachstums unter Schonung von Siedlung, Ressourcen und Landschaft als auch bei einem stärkeren Wachstum optimal organisierbar sein muss.

Unter Berücksichtigung der kant. und reg. Leitlinien stehen dazu folgende Massnahmen im Vordergrund:

- An Stelle einer schwer zu bewerkstelligen Reglementierung (Zonenplanreduktionen etc.) sind die für eine Entwicklung besonders geeigneten Standorte durch einen Abbau von Hemmnissen zu fördern.
- Eine Konzentration von möglichst vielen Arbeitsplätzen bei S-Bahn-Knoten und möglichst vielen Wohnmöglichkeiten im Einzugsbereich des öffentlichen Verkehrs kann als optimal bezeichnet werden, da so ausgeglichene Pendlerbilanzen (vor allem Abbau des zu erwartenden Zupendlerüberschusses) erzielt werden können. Die Herstellung von Planungsreife ist somit dort zu fördern, wo die ÖV-Erschliessung vorhanden ist oder optimal ergänzt werden kann.
- Zur Verminderung der Diskrepanz zwischen Wohn- und Arbeitsplätzen und zur Verbesserung des Siedlungsgefüges ist Wohnungsbau in Mischgebieten an allen Standorten zu fördern, wo eine gute Wohnqualität sichergestellt werden kann.

Die Arbeits-, Misch- und Zentrumsgebiete weisen ein besonders grosses Veränderungspotential auf und bedürfen deshalb einer vertieften Überprüfung durch die Gemeinden. Empfohlen werden Gebietsrahmenpläne, die die spezifischen Bedürfnisse ordnen, bevor Gestaltungspläne oder Sonderbauvorschriften in Kraft gesetzt werden, bzw. die neuen Bau- und Zonenordnungen erlassen werden, soweit dies der zeitliche Ablauf zulässt.

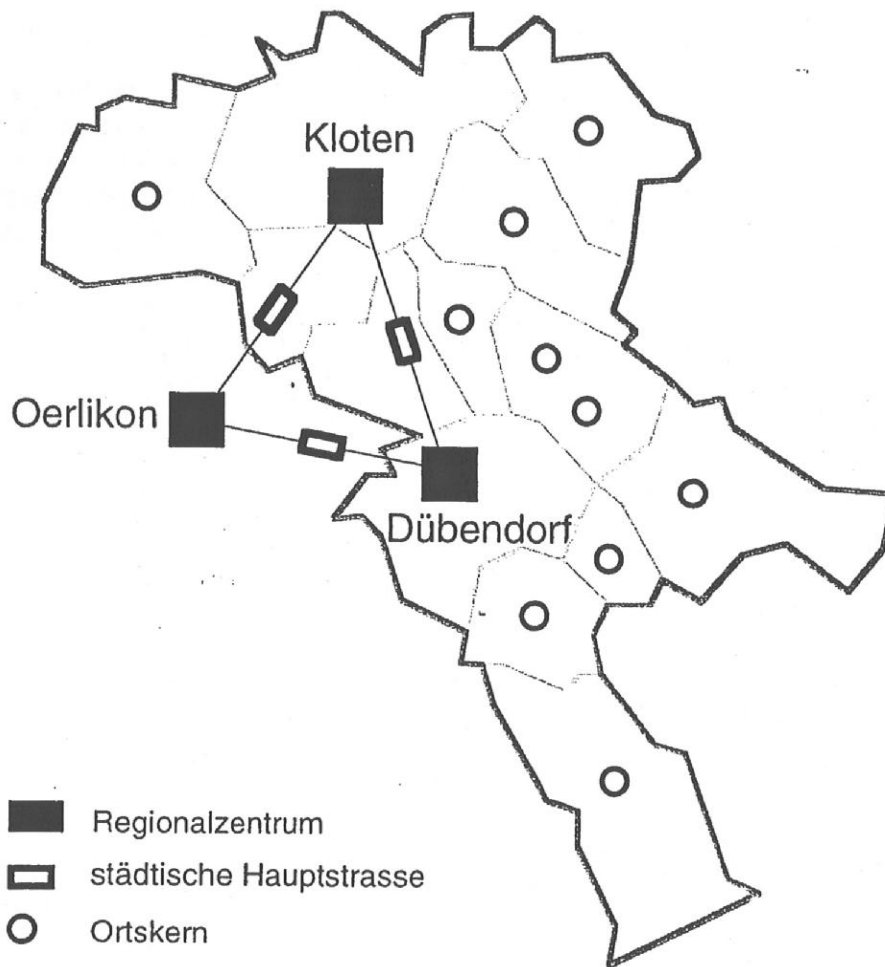


Abbildung: Kloten, Dübendorf und Oerlikon haben sich zu eigenständigen Regionalzentren entwickelt. Dieses Städtedreieck ist u.a. verbunden mit den drei städtischen Hauptstrassen in Wallisellen, Opfikon, Schwamendingen. Zusätzlich bilden die historischen Ortskerne wichtige Identifikationspunkte der "Stadt im Glattal". Diese zentralen Orte sollen gefördert werden. Sie bilden ein erwünschtes Gegengewicht zu den Einkaufs- und Freizeitzentren (u.a. Industriegebiet Dietlikon, Industriegebiet Volketswil, Glattzentrum, Einkaufszentrum Flughafen).

Besondere Dringlichkeit besteht in folgenden Gebieten:

- Hochbord / Neugut-EMPA-Giessen / Bahnhof (Stadt Dübendorf) und Neugut (Gemeinde Wallisellen)
- Herti / Birgi¹ und Industriegebiete südlich der Bahnlinie (Gemeinde Wallisellen)
- Balsberg (Städte Kloten und Opfikon)
- Raum Volketswil / Schwerzenbach / Greifensee-Nänikon (Planungsgruppe Zürcher Oberland)

¹ Die Reservezone Wallisellen-West würde bei einer allfälligen Überbauung zusammen mit dem Gebiet Herti / Birgi ein attraktives, insgesamtutzungsdurchmischtes Quartier erlauben.

2.2 Regionale Festlegungen

Das Siedlungsgebiet ist im kantonalen Richtplan abschliessend festgelegt. Der regionale Richtplan bezeichnet darin jene Gebiete, die im regionalen Interesse einer bestimmten Nutzung vorbehalten sind oder eines besonderen Schutzes bedürfen.

Die Regionalplanung macht differenzierte qualitative Aussagen zur Siedlungsstruktur bzw. -gestaltung und zur baulichen Dichte, und berücksichtigt dabei die gemeindlichen Bedürfnisse:

- Dichtefestlegungen sind nicht vertretbar, bevor Gebietsuntersuchungen erfolgt sind. Weil eine Vornutzungsplanung auf regionaler Stufe nicht möglich ist, werden im regionalen Richtplan keine numerischen Dichteempfehlungen gemacht.
- Einerseits scheidet die Regionalplanung Gebiete aus, welche es den Gemeinden erlauben, die Mindestdichten gemäss § 49a PBG zu unterschreiten (siehe Ziffer 2.2.8). Andererseits zeigt sie Lenkungsmassnahmen zur Siedlungsentwicklung in Arbeitsplatz-, Misch- und Zentrumsgebieten (siehe Ziffern 2.2.1 bis 2.2.4) sowie in Regional- und Ortszentren (siehe Ziffern 2.2.5 und 2.2.6) auf. Wo die Regionalplanung keine Aussage zur baulichen Dichte macht, gelten die Mindestdichten gemäss § 49a PBG.
- Die Region empfiehlt den Gemeinden, namentlich in Arbeitsplatz-, Misch- und Zentrumsgebieten die Zulässigkeit von Hochhäusern zu prüfen. Grundsätzlich setzen Hochhäuser eine vollständige siedlungsplanerische Abklärung voraus.
- Die Arbeitsplatz-, Misch- und Zentrumsgebiete sollen vorzugsweise mittels Gebietsrahmenplan (auch Entwicklungsplan, Leitplan, Masterplan genannt) zukunftstauglich strukturiert werden. Der nicht behörden- und eigentümerverbindliche Gebietsrahmenplan zeigt auf, welche Massnahmen zu ergreifen sind und wie sie – zweckmässigerweise mit dem jeweils weichsten Mittel - umgesetzt werden können¹.

In den Arbeitsplatz-, Misch- und Zentrumsgebieten (siehe Ziffern 2.2.1 bis 2.2.4) sind folgende allgemeine Massnahmen zu ergreifen:

Massnahmen:

- Die Gebiete sind auf kommunaler Ebene zukunftstauglich zu strukturieren.
- Die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr ist auszubauen und wo nötig vorzuschreiben. Sie ist Voraussetzung für die Baureife. Die bauliche Dichte ist mit der übergeordneten Netzkapazität des öffentlichen und privaten Verkehrs abzustimmen.
- In den Zentrums-, Misch- und Arbeitsgebieten mit einem hohen Anteil an Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen ist der öffentliche Verkehr mit hoher Priorität zu fördern. An ungeeigneten Standorten sind stark verkehrserzeugende Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen auszuschliessen.

¹ In der Region Glattal liegen im Sinne von Gebietsrahmenplänen bereits mehrere Planungen vor oder stehen kurz vor der Fertigstellung: Gebietsrahmenplan Giessen, Dübendorf; Zentrumsrichtplan, Dübendorf; Teilrichtplan Bahnhof, Dübendorf; Entwicklungsplanung Hochbord, Dübendorf; Gebietsrahmenplan und Sonderbauvorschriften Oberhauserriet, Opfikon; Wettbewerb und Bauprojekt Richti-Areal, Wallisellen; Masterplan Flughafen. Weiterer Gebietsplanungen sind eingeleitet oder werden erwogen: Giessen-Bund, Dübendorf; Balsberg, Kloten, Opfikon; Glattbrugg West / Rümlang Eich-Bäuler; Zwicky-Areal, Wallisellen.

- Generell sollen aus den heutigen Strukturen lebenswerte Quartiere entstehen. Es sind städtebauliche Ordnungssysteme (attraktiver Städtebau, vorzügliche Anbindung an die Stationen des öffentlichen Verkehrs, Ausweitung des Nutzungsspielraumes, Frei- und Erholungsräume als notwendiges Gegengewicht) als Grundlagen für (Sonder-)Nutzungsplanungen und für gut integrierte Bauprojekte zu erarbeiten.
- Die Gemeinden können regionale Arbeitsplatzgebiete (siehe Ziffer 2.2.1) zum Zweck der Zulassung gemischter Nutzungen mittels Sondernutzungsplanungen durchstossen, wenn aus Gründen des wirtschaftlichen Strukturwandels dazu ein Anlass besteht.

2.2.1 Arbeitsplatzgebiet

Arbeitsplatzgebiete von regionaler Bedeutung sind:

Arbeitsplatzgebiet	Charakterisierung, individuelle Massnahmen
<ul style="list-style-type: none"> • Industrie-/ Gewerbegebiet Bassersdorf (Gde Bassersdorf) 	<ul style="list-style-type: none"> – Die Potentiale aus der dezentralisierten Bahnhofstruktur (Bahnhof Bassersdorf, geplante Glattalbahn-Station Dorfnest) sind auszuschöpfen. – Die Grünraumvernetzung zwischen dem Hardwald und der Moränen- und Plateaulandschaft (Kloten bis Volketswil) ist im Bereich der Freihaltezonen zu sichern. Die geplante Bahnlinie (Portal Brüttenertunnel oder Streckenausbau) ist entsprechend zu koordinieren.
<ul style="list-style-type: none"> • Industrie-/ Gewerbegebiete längs der Neuen Winterthurerstrasse bzw. südlich der Autobahn (Gden Dietlikon / Wallisellen) 	<ul style="list-style-type: none"> – Die Autobahn ist besser zu integrieren (geplanter Anschluss, Übergang Strassenraum / Siedlung). Die Region erachtet den Autobahnanschluss als notwendig. – Entsprechend der Bedeutung des Einkaufsquartiers ist der Stadtraum aufzuwerten. – Die anstehenden Verkehrsprobleme sind einer Lösung zuzuführen.
<ul style="list-style-type: none"> • Industriegebiet Ost (Stadt Kloten) 	<ul style="list-style-type: none"> – Die Streichung der S-Bahnstation "Dorfnest" erfordert die Sicherung eines Trassees für die Glattalbahn (Mittelverteiler). – Integration der Bahnbauten (Brüttener Tunnel oder Streckenausbau)

Arbeitsplatzgebiet	Charakterisierung, individuelle Massnahmen
<ul style="list-style-type: none"> • Balsberg / Flughafenareal östlich der Autobahn (Stadt Kloten) 	<ul style="list-style-type: none"> – Die S-Bahnstation Balsberg ist besser mit der Siedlung zu verknüpfen. – Eine städtebauliche Aufwertung der Hauptverkehrszüge und eine bessere Integration der Autobahn (Autobahnvollanschluss, Übergang Strassenraum / Siedlung) ist anzustreben. – Möglicher Standort für Kongressfaszilitäten
<ul style="list-style-type: none"> • Industriegebiet Riedmatt (Gde Rümlang) 	<ul style="list-style-type: none"> – Der Einzugsbereich der S-Bahnstation Rümlang ist mit städtebaulichen Massnahmen zu fördern; die Fuss- und Radweganbindung ist zu verbessern.
<ul style="list-style-type: none"> • Industriegebiet Hofwisen (Gde Rümlang) 	<ul style="list-style-type: none"> – Der Einzugsbereich der S-Bahnstation Rümlang ist mit städtebaulichen Massnahmen zu fördern; die Fuss- und Radweganbindung ist zu verbessern.
<ul style="list-style-type: none"> • Arbeitsplatzgebiet Eichteil (Gde Schwerzenbach) 	<ul style="list-style-type: none"> – Die Fuss- und Radweganbindung an den S-Bahnstation Schwerzenbach ist zu verbessern. – Die anstehenden Verkehrsprobleme sind einer Lösung zuzuführen.
<ul style="list-style-type: none"> • Industriegebiete Chimli / Volketswil (Gden Schwerzenbach / Volketswil) 	<ul style="list-style-type: none"> – Der Einzugsbereich der S-Bahnstation Schwerzenbach ist mit städtebaulichen Massnahmen zu fördern; die Fuss- und Radweganbindung ist zu verbessern und mit der Nachbargemeinde zu koordinieren. – Die anstehenden Verkehrsprobleme sind einer Lösung zuzuführen.

Hinweis:

Flugplatz Dübendorf
(Stadt Dübendorf / Gde
Wangen-Brüttisellen)

Planvorgabe: Es wird auf eine Festlegung "Arbeitsplatzgebiet oder Mischgebiet" verzichtet, weil davon ausgegangen wird, dass sich in dieser Planungsperiode in der Nutzung nichts ändert. Falls sich unvorhergesehene Änderungen abzeichnen, so sind vorsorgliche Abklärungen, vorzugsweise mittels Gebietsrahmenplan, notwendig.

2.2.2 Mischgebiet

Mischgebiete von regionaler Bedeutung sind:

Mischgebiet	Charakterisierung, individuelle Massnahmen
<ul style="list-style-type: none"> • Gebiet Giessen-Ost / EMPA-Ost (Stadt Dübendorf) 	<ul style="list-style-type: none"> – Der Glattlauf ist als Erholungsgebiet aufzuwerten. – Gemischte Zonen oder Wohnzonen sind zu prüfen. – Die bedeutenden Hauptstrassenzüge Überlandstrasse und Ringstrasse sind städtebaulich aufzuwerten. – Das Gebiet ist teilweise mit erheblichem Fluglärm belastet.
<ul style="list-style-type: none"> • Gebiet Zürichstrasse / Neugutstrasse (Stadt Dübendorf) 	<ul style="list-style-type: none"> – Diesem Mischgebiet kommt die Aufgabe zu, das historische Regionalzentrum Dübendorf und das neue Zentrumsgebiet Hochbord miteinander zu verbinden. – Die Strassenzüge sind städtebaulich aufzuwerten. – Der Glattlauf ist als Erholungsgebiet aufzuwerten.
<ul style="list-style-type: none"> • Gebiet Mülächer (Stadt Kloten) 	<ul style="list-style-type: none"> – Urbane Mischnutzung ist zu prüfen; für Wohnnutzungen sind Lärmschutzmassnahmen im Rahmen der Nutzungsplanung vorzusehen. – Städtebauliche Aufwertung Übergang Bahnhof- zu Industriegebiet
<ul style="list-style-type: none"> • Bahnhofgebiet Schwerzenbach (Gde Schwerzenbach/Volketswil) 	<ul style="list-style-type: none"> – Gemischte oder Wohnnutzungen sind zu prüfen. – Längs der Bahnlinie sind die Fuss- und Radverbindungen zur S-Bahn zu verbessern. – Die anstehenden Verkehrsprobleme sind einer Lösung zuzuführen.
<ul style="list-style-type: none"> • Gebiet Höh / Zimikon / Volkiland (Gde Volketswil) 	<ul style="list-style-type: none"> – Gemischte oder Wohnnutzungen sind zu prüfen. – Eine siedlungsplanerische Konzeption für die Neubaugebiete unter Einbezug des Einkaufszentrums ist erwünscht. – Die anstehenden Verkehrsprobleme sind einer Lösung zuzuführen.
<ul style="list-style-type: none"> • Gebiet Herti / Birgi (Gde Wallisellen) 	<ul style="list-style-type: none"> – Das heutige Arbeitsplatzgebiet weist erhebliche Reserven für ein nutzungsdurchmischtes Quartier auf. – Namentlich für zusätzliche Arbeitsplätze ist die Erschliessung mit öffentlichem Verkehr als Voraussetzung für die Baureife zu verbessern. – Der Stationsbereich der geplanten Glattalbahn (Mittelverteiler) ist entwicklungsplanerisch / städtebaulich zu fördern.

2.2.3 Zentrumsgebiet (regionale Festlegung)

In Ergänzung zu den kantonalen Festlegungen wird ein Zentrumsgebiet von regionaler Bedeutung festgelegt:

Zentrumsgebiet	individuelle Massnahmen
<ul style="list-style-type: none"> • Zentrum Dübendorf (Stadt Dübendorf) 	<ul style="list-style-type: none"> – Die Zentrumsfunktion ist zu fördern (dichte urbane Mischnutzung, attraktive Fussgängerbereiche, vorzügliche Erschliessung auch mit öffentlicher Feinerschliessung).

2.2.4 Zentrumsgebiet (kant. Festlegung / reg. Differenzierung)

Die Regionalplanung differenziert die kantonalen Zentrumsgebiete räumlich, funktional und massnahmenorientiert (siehe Ziffern 1.3.1 und 1.3.2):

Zentrumsgebiet (kant. Festlegung)	individuelle Massnahmen (regionale Festlegung als Differenzierung der kant. Festlegung)
<ul style="list-style-type: none"> • Gebiet Hochbord (Stadt Dübendorf) 	<ul style="list-style-type: none"> – Als Gegengewicht zu den Arbeitsplatznutzungen sind gemischte Zonen oder Wohnzonen sowie Erholungsgebiete (u.a. Glattraum) zu prüfen. – Die Überwindung der Bipolarität von Dübendorf (Zentrumsgebiete Bahnhof / Ortskern und Stettbach / Hochbord) erfordert vorzügliche Verbindungen für den öffentlichen Verkehr sowie für Fussgänger / Velos zwischen den beiden Gebieten. – Die Nutzung hat sich an der regionalen Verkehrssituation zu orientieren und die Parkplätze sind entsprechend zu begrenzen (siehe auch Ziffer 4: Verkehr, insbesondere Ziffer 4.2.2). – Die Glattalbahn (Mittelverteiler) hat stadtraumbildende Funktionen zu erfüllen. Die Stationsbereiche der S-Bahn und der geplanten Glattalbahn sind entwicklungsplanerisch / städtebaulich zu fördern. – Der bauliche Bestand an der Ringstrasse (bedeutende Dienstleistungsbauten) und an der Neugut-/Hochbordstrasse (Einkaufsgebiet) erfordert eine Aufwertung der Strassenräume.

Zentrumsgebiet (kant. Festlegung)	individuelle Massnahmen (regionale Festlegung als Differenzierung der kant. Festlegung)
<ul style="list-style-type: none"> • Gebiet Giessen-West / EMPA / Neugut (Stadt Dübendorf, Gde Wallisellen) 	<ul style="list-style-type: none"> – Als Gegengewicht zu den bestehenden und neu möglichen Arbeitsplätzen sind gemischte Zonen oder Wohnzonen sowie Erholungsbereiche (v.a. Glatt-raum) zu prüfen. – Das erhebliche Entwicklungspotential und die bedeutenden Hauptverkehrsstrassen erlauben bei einem entsprechenden Städtebau ein attraktives, gemeindeübergreifendes Quartier. – Die Nutzung hat sich an der regionalen Verkehrssituation zu orientieren und die Parkplätze sind entsprechend zu begrenzen (siehe auch Ziffer 4: Verkehr, insbesondere Ziffer 4.2.2). – Die Glattalbahn (Mittelverteiler) hat stadtraumbildende Funktionen zu erfüllen. Die Stationsbereiche der S-Bahn und der geplanten Glattalbahn sind entwicklungsplanerisch / städtebaulich zu fördern.
<ul style="list-style-type: none"> • Flughafen Kloten (Stadt Kloten) 	<ul style="list-style-type: none"> – Der Flughafenausbau (5. Ausbautappe und unabhängige Projekte) ist auf der Landseite siedlungsplanerisch zu integrieren. – Als Verkehrsziel und -quelle ist der Flughafen besser ins Netz des öffentlichen Verkehrs einzubinden (gute Umsteigebeziehungen mit IC-Bahnhof, Trasseesicherung Mittelverteiler, Busbeschleunigung)
<ul style="list-style-type: none"> • Gebiet Balsberg / Flughofstrasse (Städte Kloten / Opfikon) 	<ul style="list-style-type: none"> – Die Stationsbereiche der S-Bahn und der geplanten Glattalbahn (Mittelverteiler) sind entwicklungsplanerisch / städtebaulich zu fördern. – Eine städtebauliche Aufwertung der Hauptverkehrszüge und eine bessere Integration der Autobahn (Autobahnvollanschluss, Übergang Strassenraum / Siedlung) ist anzustreben. – Möglicher Standort für Kongressfaszilitäten

Zentrumsgebiet (kant. Festlegung)	individuelle Massnahmen (regionale Festlegung als Differenzierung der kant. Festlegung)
<ul style="list-style-type: none"> • Opfikon-Süd, Gebiete Talacker und Oberhauserriet (Stadt Opfikon) 	<ul style="list-style-type: none"> – Die Glattalbahn (Mittelverteiler) hat stadtraumbildende Funktionen zu erfüllen. – Der ansehnliche Bestand an der Thurgauerstrasse (bedeutende Dienstleistungsbauten) erfordert eine Aufwertung dieses Strassenraumes. – Der Glattraum (Glattpark) ist entsprechend dem Leitplan und den Sonderbauvorschriften Oberhauserriet aufzuwerten.
<ul style="list-style-type: none"> • Glattbrugg West / Rümlang Eich-Bäuler (Stadt Opfikon, Gde Rümlang) 	<ul style="list-style-type: none"> – Die Glattalbahn (Mittelverteiler) hat stadtraumbildende Funktionen zu erfüllen. – Die Stationsbereiche der S-Bahn und der geplanten Glattalbahn sind entwicklungsplanerisch / städtebaulich zu fördern. – Für das Gebiet Rümlang Eich gilt es eine neue Erschliessung an das übergeordnete Strassennetz vorzusehen (vorzugsweise an die Birchstrasse). – Teilweise Gebiet mit starker Lärmbelastung.
<ul style="list-style-type: none"> • Dorfkern / Industriegebiet / Glattzentrum (Gde Wallisellen) 	<ul style="list-style-type: none"> – Die Stationsbereiche der S-Bahn, der geplanten Glattalbahn (Mittelverteiler) und der geplanten Tramverlängerung sind entwicklungsplanerisch / städtebaulich zu fördern. – Das Glattzentrum ist als wichtiger monofunktionaler Schwerpunkt wesentlich besser einzubinden (öffentlicher Verkehr, Fuss- und Radwegnetz).

2.2.5 Regionalzentrum

Die Ortszentren Dübendorf und Kloten haben in den letzten Jahren eine erfreuliche Aufwertung erfahren und bilden zusammen mit dem Zentrum Oerlikon als Gegengewicht zur Zürcher Innenstadt ein Städtedreieck von regionaler Bedeutung.

Regionalzentren von regionaler Bedeutung sind:

- Dübendorf
- Kloten

Massnahmen:

- Die grossen Anstrengungen der letzten Jahre sind weiterzuverfolgen und mit hoher Priorität umzusetzen.
- Die heutigen Zentrumsfunktionen sind zu stärken.

- Die geographische Ausdehnung der Regionalzentren ist weiter zu fördern (Hauptstrassenzüge, Bahnhof-Umfeld, Anbindung der Arbeitsplatz- und Mischgebiete in mittelbarer Umgebung).
- Die Regionalzentren sind besser ans ÖV-Netz anzuschliessen (Feinverteiler; Anbindung an den Mittelverteiler).

2.2.6 Ortszentrum (Netzkpunkte)

Die Ortszentren sind als regional bedeutendes Netzwerk von Dorfkernen für die Unverwechselbarkeit des Glattales (Siedlungsstruktur, Identifikation mit Heimat) besonders wichtig. Zentrale Funktionen sind in den Ortszentren von kommunaler Bedeutung wohl erwünscht, aber nicht zwingende Notwendigkeit.

Ortszentren (Netzkpunkte) von regionaler Bedeutung sind:

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Bassersdorf • Brüttsellen (Gemeinde Wangen-Brüttsellen) • Dietlikon • Fällanden • Maur • Nürensdorf • Glattbrugg (Stadt Opfikon) • Rümlang • Schwerzenbach • Volketswil • Wallisellen • Wangen (Gemeinde Wangen-Brüttsellen) |
|---|

Massnahmen:

- Besondere Sorgfalt und umfassende Prüfung bei baulichen Vorhaben in bezug auf das Orts- und Strassenbild, die kubische Einordnung und die Erhaltung wertvollen Siedlungsstrukturen.
- Behutsame Weiterentwicklung mit zurückhaltender Erschliessung und Stärkung des öffentlichen Verkehrs.

2.2.7 Schutzwürdiges Ortsbild

Schutzwürdige Ortsbilder von regionaler Bedeutung sind:

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Gerlisberg (Stadt Kloten) • Maur • Weiler Chatzenrüti (Gemeinde Rümlang) • Schwerzenbach • Wangen (Gemeinde Wangen-Brüttsellen) |
|---|

Massnahmen:

- Schutzwürdige Ortsbilder sind, wo nicht bereits erfolgt, in der Regel mittels Festsetzung von Kern- und Freihaltezonen oder Gestaltungsplänen zu schützen.

- Allfällige nachteilige Auswirkungen durch zusätzliche Nutzungspotentiale infolge der PBG-Revision sind zu prüfen und mit geeigneten Bestimmungen zu verhindern.
- Weitere Möglichkeiten sind eine geeignete Verkehrs- und Parkraumplanung.
- Auch Bauvorhaben im Nahbereich des Ortsbildes sind bezüglich ihrer gestalterischen Qualität nach § 238 Abs. 2 PBG zu beurteilen.

2.2.8 Gebiet niedriger Dichte

In etlichen Gebieten bedarf die Frage der baulichen Dichte einer besonderen Prüfung. Gründe dafür sind:

- Gebiete mit besonderen landschaftlichen Qualitäten (landschaftlich empfindliche Lage, Durchgrünung der Siedlungsstruktur, etc.);
- starke Fluglärmbelastungen (Gebiete innerhalb der 45 NNI-Fluglärmbereiche vom 16.9.1985 des Flughafens Kloten und der Lr Werte > 65 dB (A) des Flugplatzes Dübendorf). Im Konfliktfall gehen Arbeitsplatz-, Misch- und Zentrumsgebiete sowie Kernzonen vor.

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

Gebiete mit der Möglichkeit niedriger Dichte (Unterschreitung von § 49a PBG zulässig)	Charakterisierung
• Rebhaldenquartier (Gde Bassersdorf)	– Gebiet mit besonderen landschaftlichen Qualitäten: Zugunsten des regionalen Aussichtspunktes und der Nähe zum Landschaftsschutzgebiet empfehlen sich massvolle bauliche Dichten und Gesamtgebäudehöhen.
• Gebiet Grund (Gde Dietlikon)	– Gebiet mit besonderen landschaftlichen Qualitäten: Übergang zum Landschaftsförderungsgebiet Hardwald, Durchgrünung der Siedlungsstruktur.
• Gebiete Lätten und Aspenrain (Gde Dietlikon)	– Gebiet mit besonderen landschaftlichen Qualitäten: Übergang zum Landschaftsförderungsgebiet Hardwald, Durchgrünung der Siedlungsstruktur.
• Gebiet Langwil / Langstück in Gockhausen (Stadt Dübendorf)	– Gebiet mit besonderen landschaftlichen Qualitäten: Durchgrünung der Siedlungsstruktur.
• nördlich Dorfkern Gfenn (Stadt Dübendorf)	– Gebiet mit starker Militärfluglärmbelastung.

Gebiete mit der Möglichkeit niedriger Dichte (Unterschreitung von § 49a PBG zulässig)	Charakterisierung
<ul style="list-style-type: none"> • Siedlungsgebiet nordwestlich Flugplatz und Bahnlinie (Stadt Dübendorf) 	<ul style="list-style-type: none"> – Gebiet mit starker Militärfluglärmbelastung.
<ul style="list-style-type: none"> • Siedlungsgebiet in der Greifensee-Schutzzone und Gebiet Hopplen / Rain (Gde Fällanden) 	<ul style="list-style-type: none"> – Gebiet mit besonderen landschaftlichen Qualitäten: Übergang zur Greifenseeschutzgebiet.
<ul style="list-style-type: none"> • Gebiet Oberer Egger (Gde Fällanden) 	<ul style="list-style-type: none"> – Gebiet mit besonderen landschaftlichen Qualitäten: Übergang zum kant. Landschaftsförderungsgebiet und zum Vernetzungskorridor.
<ul style="list-style-type: none"> • Gebiet Pfaffenstein / Sängglen / Lohzelg (Gde Fällanden) 	<ul style="list-style-type: none"> – Gebiet mit besonderen landschaftlichen Qualitäten, Übergang zum reg. Landschaftsförderungsgebiet und zum Vernetzungskorridor.
<ul style="list-style-type: none"> • Gebiet Freienstein (Stadt Kloten) 	<ul style="list-style-type: none"> – Gebiet mit besonderen landschaftlichen Qualitäten: Übergang zum Landschaftsförderungsgebiet bzw. zur offenen Landschaft.
<ul style="list-style-type: none"> • Gebiet Geisschopf / Ewiges Wegli (Stadt Kloten) 	<ul style="list-style-type: none"> – Gebiet mit starker Fluglärmbelastung.
<ul style="list-style-type: none"> • Quartier Hohrainli (Stadt Kloten) 	<ul style="list-style-type: none"> – Gebiet mit starker Fluglärmbelastung.
<ul style="list-style-type: none"> • Gebiet südlich Wassberg in Aesch (Gde Maur) 	<ul style="list-style-type: none"> – Gebiet mit besonderen landschaftlichen Qualitäten: Durchgrünung der Siedlungsstruktur; zugunsten des regionalen Aussichtspunktes empfehlen sich massvolle Gesamtgebäudehöhen.
<ul style="list-style-type: none"> • Waldnahe Lagen in Binz (Gde Maur) 	<ul style="list-style-type: none"> – Gebiet mit besonderen landschaftlichen Qualitäten: Übergang zum Wald und zum Passübergang nach Zollikerberg.
<ul style="list-style-type: none"> • Siedlungsgebiet Chilenacher und Tiergärtli, Greifenseeschutzgebiet (Gde Maur) 	<ul style="list-style-type: none"> – Gebiet mit besonderen landschaftlichen Qualitäten; Übergangsbereich zum Greifenseeschutzgebiet.

Gebiete mit der Möglichkeit niedriger Dichte (Unterschreitung von § 49a PBG zulässig)	Charakterisierung
<ul style="list-style-type: none"> • Gebiet Hubrain (Gde Maur) 	<ul style="list-style-type: none"> – Gebiet mit besonderen landschaftlichen Qualitäten: Durchgrünung der Siedlungsstruktur, Übergang zum reg. Landschaftsförderungsgebiet und Nähe zum Greifenseeschutzgebiet.
<ul style="list-style-type: none"> • Siedlungsgebiet zwischen der Schaffhauserstrasse und des Ortskerns Opfikon (Stadt Opfikon) 	<ul style="list-style-type: none"> – Gebiet mit starker Fluglärmbelastung.
<ul style="list-style-type: none"> • Siedlungsgebiet südöstlich des Ortskerns Opfikon (Stadt Opfikon) 	<ul style="list-style-type: none"> – Gebiet mit besonderen landschaftlichen Qualitäten, Durchgrünung der Siedlungsstruktur, Übergang zum reg. Landschaftsförderungsgebiet.
<ul style="list-style-type: none"> • Plattenquartier (Stadt Opfikon) 	<ul style="list-style-type: none"> – Gebiet mit starker Fluglärmbelastung.
<ul style="list-style-type: none"> • Siedlungsgebiet nördlich des Kerns (Gde Rümlang) 	<ul style="list-style-type: none"> – Gebiet mit starker Fluglärmbelastung.
<ul style="list-style-type: none"> • Siedlungsgebiet Züriweg, Zil, Huebacher, Scheubler (Gde Rümlang) 	<ul style="list-style-type: none"> – Gebiet mit besonderen landschaftlichen Qualitäten, Durchgrünung der Siedlungsstruktur, Übergang zum Landschaftsförderungsgebiet.
<ul style="list-style-type: none"> • Gebiet entlang der Greifenseestrasse (Gde Schwerzenbach) 	<ul style="list-style-type: none"> – Gebiet mit besonderen landschaftlichen Qualitäten, Durchgrünung der Siedlungsstruktur, Übergangsgebiet zum Greifenseeschutzgebiet.
<ul style="list-style-type: none"> • Chimlibachsenke (Gde Schwerzenbach) 	<ul style="list-style-type: none"> – Die Bachsenke ist ein landschaftlich bedeutendes Verbindungselement. Es ist Ziel, innerhalb des Gebietes die Ausnützung vom Bach wegzuschieben.
<ul style="list-style-type: none"> • Wohngebiet nördlich Ortskern Hegnau (Gde Volketswil) 	<ul style="list-style-type: none"> – Gebiet mit starker Militärfluglärmbelastung.
<ul style="list-style-type: none"> • Gebiet Maiacker (Gde Volketswil) 	<ul style="list-style-type: none"> – Gebiet mit starker Militärfluglärmbelastung.

Gebiete mit der Möglichkeit niedriger Dichte (Unterschreitung von § 49a PBG zulässig)	Charakterisierung
<ul style="list-style-type: none"> • Gebiet Hutzlen (Gde Volketswil) 	<ul style="list-style-type: none"> – Gebiet mit besonderen landschaftlichen Qualitäten, Übergangsbereich zum Landschaftsförderungsgebiet, im direkten Umfeld des reg. Aussichtspunktes empfehlen sich massvolle Gesamtgebäudehöhen.
<ul style="list-style-type: none"> • Siedlungsgebiet nordwestlich und nordöstlich des Ortskerns Gutenswil (Gde Volketswil) 	<ul style="list-style-type: none"> – Gebiet mit besonderen landschaftlichen Qualitäten, Übergangsbereich zum Landschaftsförderungsgebiet.
<ul style="list-style-type: none"> • Wohngebiet entlang des Hardwaldes westlich vom Tambel (Gde Wallisellen) 	<ul style="list-style-type: none"> – Gebiet mit besonderen landschaftlichen Qualitäten, Quartiere mit hoher Durchgrünung und geringen Gesamtgebäudehöhen; Übergangsbereich zum Landschaftsförderungsgebiet Hardwald und zum Vernetzungskorridor.
<ul style="list-style-type: none"> • Gebiet Grundacker / Klotenerstrasse (Gde Wallisellen) 	<ul style="list-style-type: none"> – Gebiet mit besonderen landschaftlichen Qualitäten, Quartiere mit geringen Gesamtgebäudehöhen; Übergangsbereich zum Landschaftsförderungsgebiet Hardwald.
<ul style="list-style-type: none"> • Gebiet Zielacker / Mösl / Allmendstrasse (Gde Wallisellen) 	<ul style="list-style-type: none"> – Gebiet mit besonderen landschaftlichen Qualitäten; Durchgrünung der Siedlungsstruktur, Quartier mit geringen Gesamtgebäudehöhen; teilweise Übergangsbereich zum Landschaftsförderungsgebiet Hardwald.
<ul style="list-style-type: none"> • nördlicher Teil des Siedlungsgebietes Wangen (Gde Wangen-Brüttsellen) 	<ul style="list-style-type: none"> – Gebiet mit besonderen landschaftlichen Qualitäten, zugunsten des regionalen Aussichtspunktes empfehlen sich massvolle bauliche Dichten und Gesamtgebäudehöhen, Übergang zum reg. Landschaftsschutzgebiet.
<ul style="list-style-type: none"> • östlicher Teil des Siedlungsgebietes Wangen (Gde Wangen-Brüttsellen) 	<ul style="list-style-type: none"> – Gebiet mit besonderen landschaftlichen Qualitäten, Durchgrünung der Siedlungsstruktur, Übergang zum reg. Landschaftsschutzgebiet.

Massnahmen:

- Die Gemeinden klären unter Berücksichtigung der speziellen Verhältnisse ab, welche Dichte für diese Gebiete vertretbar sind und legen diese, sowie unter Umständen andere geeignete Bestimmungen wie Quartiererhaltungszonen, Beschränkungen der

Gesamtgebäudehöhen, etc. fest. Die Minstdichten gemäss § 49a PBG können dabei unterschritten werden.

Hinweis:

Die Gebiete mit hoher Lärmbelastung in Dübendorf und Volketswil sind ausschliesslich aufgrund des Militärflugbetriebs festgelegt. Andere fliegerische Nutzungen würden eine Neubeurteilung bedingen.

3 LANDSCHAFT

3.1 Einleitung

Die Region Glattal wurde in den letzten Jahrzehnten durch eine starke Entwicklung der Siedlungsgebiete, Infrastrukturanlagen und Intensivierung in der Landwirtschaft geprägt, die in weiten Teilen der Region zur Verschärfung von Umweltproblemen und zu Beeinträchtigungen der Landschaften und der Naturwerte geführt hat. Diese Entwicklung geht weiter.

Andererseits bestehen in der unmittelbaren Umgebung auch von dicht besiedelten Gebieten verschiedene reizvolle Landschaften und etliche Naturwerte. Die Nähe der Landschaft und Natur zu den Siedlungen ist eine grosse Qualität der Region, die es auch im Rahmen der laufenden Richtplanrevision aktiv für den Erhalt und die Verbesserung der Lebensqualität und der Erholungseignung der Siedlungs- und Landschaftsräume im Planungsgebiet zu nutzen gilt. Weiter ist der kantonalen Leitlinie 3 und der regionalen Leitlinie E Rechnung zu tragen. Es sind deshalb Massnahmen zu folgenden Zielsetzungen zu formulieren:

- Erhaltung und Aufwertung der Landschaft in ihrer Vielfalt, Schönheit und Eigenart sowie der biologisch wertvollen Gebiete im Planungsgebiet als Lebens- und Erholungsraum für die Bevölkerung, Tier- und Pflanzenwelt;
- Erhaltung und Förderung der Vernetzung der Siedlungsräume mit der Landschaft und der Landschaftsräume sowie der biologisch wertvollen Gebiete untereinander;
- Erhaltung und Aufwertung der Siedlungsräume als Lebens- und Erholungsraum für die Bevölkerung, Tier- und Pflanzenwelt.

3.2 Regionale Festlegungen

Mit der Ausscheidung von Gebieten für die ökologische Vernetzung (siehe Ziffern 3.2.7 und 3.2.8) und Landschafts-Förderung (Ziffer 3.2.6) sowie den Zielsetzungen für den Landschaftsschutz werden ergänzende Anforderungen zur Umsetzung der wichtigsten Naturschutz- (Ziffern 3.2.3 und 3.2.4) und Erholungsansprüche (Ziffer 3.2.1) sichergestellt.

Im kantonalen Richtplan ist das Landwirtschaftsgebiet abschliessend festgelegt. Darin enthalten sind die Fruchtfolgeflächen gemäss Art. 20 der Verordnung über die Raumplanung (RPV).

Der Wald ist aufgrund der Landeskarte 1:25'000 festgelegt. Im Einzelfall ist jedoch die Frage, welche Fläche als Wald im rechtlichen Sinne zu qualifizieren ist, nach der eidgenössischen und kantonalen Waldgesetzgebung zu entscheiden.

3.2.1 Erholungsgebiet

Besonderes Erholungsgebiet von regionaler Bedeutung ist:

Gemeinde	Besonderes Erholungsgebiet	Er- Hinweis
Nürens Dorf	<ul style="list-style-type: none"> • Golfplatz 	Clubhäuser sind entsprechend der kommunalen Bauordnung zulässig.

Massnahmen:

- Aufgrund der Festlegung regionales Erholungsgebiet hat der Kanton Freihalte- und Erholungszonen auszuscheiden.

3.2.2 Aussichtspunkt

Aussichtspunkte von regionaler Bedeutung sind:

Gemeinde	Aussichtspunkt
Bassersdorf:	<ul style="list-style-type: none"> • Ratzenhalde • Gibisnüt
Dietlikon:	<ul style="list-style-type: none"> • Storchenbühl
Dübendorf:	<ul style="list-style-type: none"> • Dübelsstein
Fällanden:	<ul style="list-style-type: none"> • Sängglen • Höhenweg Benglenstrasse-Ebmatingen
Opfikon:	<ul style="list-style-type: none"> • Halden • Foracher
Volketswil:	<ul style="list-style-type: none"> • Huzlen • Egg bei Gutenswil
Wallisellen:	<ul style="list-style-type: none"> • Herrengütlistrasse (Zil) über dem Zilhang
Wangen-Brüttisellen:	<ul style="list-style-type: none"> • Wangemerberg

Massnahmen:

- Durch geeignete Waldpflege und Rücksichtnahme im Rahmen der Ortsplanung mit der Festlegung entsprechender Bestimmungen ist die Freihaltung der Aussicht zu gewährleisten.
- Wo die Erschliessung nicht durch regionale Strassen oder Wege erfolgt, entscheidet die Gemeinde über die Zugänge.

3.2.3 Naturschutzgebiet

Naturschutzgebiete sind Lebensräume für seltene und bedrohte Tier- und Pflanzenarten oder -gesellschaften wie Feuchtgebiete aller Art (Riedwiesen, Moore), Trockenstandorte und Ruderalbiotope.

Naturschutzgebiete werden im Plan mit einer gewissen Unschärfe dargestellt; beim Erlass bzw. der Aenderung der Schutzmassnahmen sind Anpassungen an die lokalen Gegebenheiten vorzunehmen.

Gemeinde	Naturschutzgebiet
Bassersdorf / Kloten:	<ul style="list-style-type: none"> • Ried, Feuchtwiesen Aentschberg-Muetlikon Bemerkung: Ein allfälliger Ausbau der Schiessanlage Kloten ist bei der Formulierung von definitiven Schutzmassnahmen angemessen zu berücksichtigen.
Bassersdorf / Nürensdorf:	<ul style="list-style-type: none"> • Riedwiese Schlyfi
Dübendorf:	<ul style="list-style-type: none"> • Ried, Teich an der Glatt • Kiesgrubenareal Stettbach • Trockenrasen gegenüber Kunsteisbahn
Kloten:	<ul style="list-style-type: none"> • Nägelimoos
Maur:	<ul style="list-style-type: none"> • Weiher, Ödland Kiesgrube Süessblätz • Ried ob Neuhus
Opfikon:	<ul style="list-style-type: none"> • Waldweiher und Feuchtgebiet Maas
Rümlang:	<ul style="list-style-type: none"> • Hangried am Waldrand des Fuchs • Trockenstandort Breitenstein • Baumgruppe Loh (Naturschutz-Inv.Nr. 102, Regional)
Volketswil:	<ul style="list-style-type: none"> • Waldried Leigrueb (Mösli) • Nassstandort Eichacher und Müsnest • Schutzgebiet Zulliger-Weiher, Höckler Süd und Homberg • Trockenstandort Acherbüel
Wallisellen:	<ul style="list-style-type: none"> • Seewadel im Hagenholz

Massnahmen:

- Naturschutzgebiete sind dem jeweiligen Schutzziel entsprechend mittels Schutzverordnung oder Schutzverfügung dauernd zu sichern bzw. aufzuwerten.

3.2.4 Wiederherzustellendes Biotop

Neben den rechtskräftigen respektive inventarisierten Naturschutzzonen (siehe Ziffer 3.2.3) werden weitere Gebiete von regionaler Bedeutung bezeichnet, welche durch ge-

eignete Pflege und Gestaltung in einen naturnahen, arten- und strukturreichen Zustand gebracht werden sollen.

Wiederherzustellende Biotope von regionaler Bedeutung sind:

Gemeinde	Wiederherzustellendes Biotop	Massnahmen
Bassersdorf / Nürensdorf	<ul style="list-style-type: none"> • Bei Riedwiese Schlyfi (Naturschutzgebiet von regionaler Bedeutung): 	Umwandlung des auf der westlichen Bachseite liegenden Intensivkulturlandes in eine extensiv genutzte Feuchtwiese ohne Düngung und mit reduzierter Schnitzzahl (Ziel: Regeneration einer Riedwiese).
Volketswil	<ul style="list-style-type: none"> • Ebenrüti, westlich des Flurwegs 	Im Bereich des ehemaligen Abbaugebiets (westlich des Flurwegs) sind Kiesgrubenbiotope wieder einzurichten. Allenfalls kann die Wiederherstellung der Biotope mittels geeigneter Massnahmen auch östlich im Perimeter des geplanten Abbaugebiets erfolgen.

3.2.5 Landschafts-Förderungsgebiet

Die mit Landschafts-Förderungsgebiet bezeichneten Landschaftsräume sind wegen ihres Erholungswertes, ihrer landschaftlichen Eigenart und ihrer biologisch-ökologischen Vielfalt in ihrem Charakter zu erhalten oder weiter zu entwickeln. Die Landschaft wird dabei als unteilbares Ganzes aufgefasst; ihre ästhetischen, biologischen und durch menschliche Einflüsse geschaffenen Qualitäten bieten vielfältige Voraussetzungen sowohl für die Landschaft als Erholungsraum als auch für die Tier- und Pflanzenwelt.

Landschafts-Förderungsgebiete sind ihrer Zweckbestimmung entsprechend grossflächig und ohne scharfe Begrenzung bezeichnet. Sie können Flächen für intensive Erholungsnutzungen (z.B. Sportanlagen) beinhalten. Ästhetischen und ökologischen Aspekten ist im Rahmen nachfolgender Planungen und in Bewilligungsverfahren besondere Beachtung zu schenken, ohne dass mit dem Richtplaneintrag eine sachgerechte Interessenabwägung vorweggenommen wird. Eine nachhaltige Kulturlandpflege dieser Landschaftsräume ist zu gewährleisten.

Landschafts-Förderungsgebiete von regionaler Bedeutung sind:

Gemeinde	Objekt
Bassersdorf / Dietlikon / Kloten / Opfikon / Wallisellen	<ul style="list-style-type: none"> • Landschaftsraum Hardwald
Bassersdorf / Kloten / Nürensdorf	<ul style="list-style-type: none"> • Landschaftsraum nördlich Kloten bis Bassersdorf

Gemeinde	Objekt
Bassersdorf / Nürensdorf	• Landschaftsraum südlich und östlich Bassersdorf
Bassersdorf / Volketswil / Wangen-Brüttisellen	• Landschaftsraum nördlich und östlich Wangen
Dübendorf / Fällanden / Schwerzenbach	• Zürichberg-Gfenn
Maur	• Landschaftsraum Pfannenstil
Opfikon / Rümlang	• Landschaftsraum Katzensseen-Glattraum
Volketswil	• Landschaftsraum nördlich Volketswil

Massnahmen:

- Alle landschaftswirksamen Tätigkeiten sind im Sinne der Zielsetzungen zweckmässig zu koordinieren.
- Die Grundlagen auf den Gebieten Land- und Forstwirtschaft sowie Natur- und Landschaftsschutz und Erholung sind zu verbessern und es ist die Zusammenarbeit der verschiedenen mit landschaftswirksamen Aufgaben betrauten Behörden und Amtsstellen gezielt zu fördern.
- Mögliches Instrument als Entscheidungshilfe zur Ergreifung von konkreten kommunalen Nutzungsmassnahmen ist ein kommunales oder interkommunales Landschaftsentwicklungskonzept unter Berücksichtigung der übrigen Festlegungen der regionalen Richtplanung.

3.2.6 Ökologische Vernetzung Glattraum

Der Glatt und ihren Ufern kommt eine grosse Bedeutung als Naherholungsgebiet (v.a. Spazieren, Wandern, Velofahren, Fischen) und auch als Naturraum (u.a. verschiedene wertvolle Naturschutzgebiete angrenzend, Vorkommen von kantonal stark gefährdeten Tierarten, wichtiges Verbindungselement) zu.

Bei der Entwicklung eines vernetzten Grünraumsystems nehmen die Glatt und ihre verschiedenen, kleineren Zuflüsse zudem eine zentrale Stellung ein. Durch eine Aufwertung der Glatt und ihrer Zuflüsse (z.B. Öffnen von eingedolten Bachabschnitten, Ausscheidung von extensiv genutzten Pufferzonen entlang der offenen Bachabschnitte, Wiederbelebungsmaßnahmen bei kanalisierten, naturfern gestalteten Abschnitten, Vernetzung der Uferbereiche mit angrenzenden Grünflächen in Siedlungsräumen) könnte der Erholungs- und Naturwert dieses Fliessgewässersystems noch gesteigert werden.

Das seit längerer Zeit diskutierte Glattabsenkungsprojekt, das auch zur Aufwertung des Glattraums als Erholungsgebiet beitragen soll, ist aus ökologischer Sicht nicht unproblematisch. Mögliche Einflüsse auf die vorhandenen Naturwerte sind kaum untersucht. Neben direkten negativen Einflüssen auf die Lebensgemeinschaften im und am Wasser und die Uferbestockung, sind auch die Auswirkungen auf den Wasserhaushalt angrenzender Feuchtgebiete sowie auf Gebiete mit organischen Böden (Sackungen, verstärkte Mineralisierung etc.) nicht oder zuwenig bekannt und untersucht.

Bei einer Weiterbearbeitung des Projekts sollten daher unbedingt diese Aspekte in die Beurteilung miteinbezogen werden. Zudem ist auch zu prüfen, inwieweit Hochwasserspitzen von Zuflüssen und/ oder der Glatt mit gezielten Retentionsmassnahmen kurz vor oder im Mündungsbereich der Bäche in die Glatt oder durch Schaffung von Retentionsflächen entlang der Glatt selbst gebrochen werden können. Retentionsflächen könnten durch eine extensive landwirtschaftliche Bewirtschaftung und mindestens teilweise Gestaltung als Erholungsflächen auch zur Bereicherung des Erholungs- und Naturwertes der Glatt beitragen.

Die ökologische Vernetzung Glattraum ist von regionaler Bedeutung:

Gemeinden	Objekt
Dübendorf / Fällanden / Kloten / Opfikon / Rümlang / Schwerzenbach / Wallisellen	• Ökologische Vernetzung Glattraum

Massnahmen:

- Massnahmen innerhalb des Siedlungsraumes:
Im näheren Umfeld des Glattrumes sollte bei Neubauten sowie bei Umgestaltungen in bebauten Gebieten, insbesondere auch bei öffentlichen Grundstücken, die Aussenraumgestaltung wo immer möglich auf eine Aufwertung des Glattrumes als Naherholungs- und Naturraum ausgerichtet werden (z.B. Erhalt und Aufwertung von bestehenden Verbindungen aus dem Glattraum zu nahen Grünflächen, Schaffung von Sitznischen, kleinen Ruheplätzen, Naturbeobachtungsmöglichkeiten, naturnahe Umgebungsgestaltung etc.). Öffentliche Flächen, für die keine Bebauungsabsicht besteht, könnten ebenfalls in diesem Sinn gestaltet werden. Es gilt zudem zu prüfen, inwieweit eine Aufwertung auch mit planerischen Mitteln (z.B. Bau- und Gewässerabstandslinien, Gestaltungspläne) unterstützt werden kann.
- Massnahmen ausserhalb des Siedlungsraumes:
In diesen Abschnitten ist, u.a. auch im Zusammenhang mit einem allfälligen Glattsanierungsprojekt, eine ökologische Aufwertung des Glattrumes (z.B. durch eine abgestufte Intensität der landwirtschaftlichen Nutzung im nahen Umfeld des Flusses, Schaffung von breiten, extensiv genutzten Pufferzonen entlang der Ufer, Neuanlage von flusslandschaftstypischen Biotopen wie Stillgewässer, allenfalls auch Regeneration von ehemaligen Altlaufschlingen etc.) anzustreben. Zudem sollten auch Aufwertungsmassnahmen für die Erholung näher abgeklärt bzw. weiter verfolgt werden.

3.2.7 Ökologische Vernetzung

In den letzten Jahrzehnten wurde die Landschaft im Glattal durch die Verdichtung und das Zusammenwachsen von Siedlungsgebieten und den Bau von Verkehrsträgern an etlichen Orten in Teilräume getrennt und landschaftliche und biologische Verbindungen unterbrochen. Dadurch wird nicht nur die Bewegungsfreiheit von Anwohnern sondern auch diejenige von bodengebundenen Tiergruppen (Säugetiere, Amphibien, Reptilien, aber auch verschiedene Wirbellosengruppen) eingeschränkt. Ausbreitungsbewegungen und der oft lebensnotwendige Austausch zwischen Populationen wird

verhindert, Populationen in Teilpopulationen aufgetrennt, die auf diese Weise zum Aussterben gebracht werden können.

Dem Erhalt und der Verbesserung der Ausbreitungs- und Austauschmöglichkeiten muss daher gerade im Glattal besondere Bedeutung beigemessen werden. Intakt gebliebene, grösserflächige Landschaftskammern und bestehende, verbindende Grünräume und -korridore sind zu sichern, durchlässig zu erhalten bzw. ihre Durchlässigkeit zu verbessern.

Vernetzungskorridore ausserhalb des Siedlungsgebietes: Die in den regionalen Richtplan aufgenommenen Vernetzungskorridore zeigen, wo in weiteren Schritten schwerwichtig ein Verbundsystem von naturnahen Lebensräumen und Flächen in Feld und Wald, Naturschutzgebieten und auch naturnahen Gewässern angelegt werden sollte. Mit ihnen ist ein zusammenhängendes, ökologisch durchlässiges Netz zu schaffen. Wertvoll sind bereits Zwischenphasen mit zusammenhängenden Flächen, die z.B. mit „Trittsteinen“ (Baumgruppen, Gebüschgruppen, Magerwiesen etc.) miteinander verbunden sein können.

Vernetzungskorridore innerhalb des Siedlungsgebietes: Ökologische Vernetzungen sind nicht nur in der offenen Landschaft, sondern auch innerhalb des Siedlungsgebietes äusserst wichtig für den Austausch zwischen den grossflächigen Lebensräumen. Mittels Vernetzungskorridoren, bestehend aus Trittsteinen und Verbindungsflächen, sollen auf der regionalen Richtplanstufe unter anderem

- der Zürichberg mit dem Glattraum
- der Hardwald mit dem Glattraum
- der Hardwald mit dem Egertwald
- der Hardwald mit der Moränenlandschaft zwischen Kloten / Bassersdorf ökologisch vernetzt werden.

Ökologische Vernetzungen von regionaler Bedeutung sind:

Gemeinde	Ökologische Vernetzung
Bassersdorf / Kloten:	<ul style="list-style-type: none"> • Hardwald-Moränenlandschaft (innerhalb des Siedlungsgebiets) • Berg-Gwerft-Buhalm-Homberg (ausserhalb des Siedlungsgebiets)
Bassersdorf / Nürensdorf:	<ul style="list-style-type: none"> • Berg-Homberg-Mülberg (ausserhalb des Siedlungsgebiets)
Bassersdorf / Dietlikon:	<ul style="list-style-type: none"> • Mülberg-Hardwald (ausserhalb des Siedlungsgebiets); es ist ein Grünbrücke Klimm-Hardwald über die Alte Winterthurerstrasse vorgesehen

Gemeinde	Ökologische Vernetzung
Bassersdorf / Wangen:	<ul style="list-style-type: none"> • Mülberg-Wangenerwald (ausserhalb des Siedlungsgebiets) und Hardwald-Rüti (ausserhalb des Siedlungsgebiets)
Dietlikon / Dübendorf / Wallisellen: ¹	<ul style="list-style-type: none"> • Neugut-Ägert (ausserhalb des Siedlungsgebiets)
Dübendorf* / Wallisellen:	<ul style="list-style-type: none"> • Stettbach-Glattraum (innerhalb des Siedlungsgebiets) und Stettbach-Sagentobel/Breitenbach (ausserhalb des Siedlungsgebietes)
Fällanden / Schwerzenbach / Volketswil / Wangen:	<ul style="list-style-type: none"> • Geeren-Chrutzelriet-Wangenerwald (ausserhalb des Siedlungsgebiets)
Fällanden:	<ul style="list-style-type: none"> • Geissberg-Benglen/ Müliholz (ausserhalb des Siedlungsgebiets)
Fällanden / Maur:	<ul style="list-style-type: none"> • Benglen / Müliholz-Sennholz (ausserhalb des Siedlungsgebiets)
Kloten / Nürensdorf:	<ul style="list-style-type: none"> • Schlatt-Eigentel / Egg (ausserhalb des Siedlungsgebiets)
Maur:	<ul style="list-style-type: none"> • Murholz-Wassberg (ausserhalb des Siedlungsgebiets) • Ifang-Steglerholz-Hint. Guldenen (ausserhalb des Siedlungsgebiets)
Opfikon / Wallisellen:	<ul style="list-style-type: none"> • Glattraum-Zilhang-Hardwald (innerhalb des Siedlungsgebiets)
Rümlang:	<ul style="list-style-type: none"> • Eichhof-Rümlangerwald-Chatzenseen (ausserhalb des Siedlungsgebiets)
Rümlang*:	<ul style="list-style-type: none"> • Chatzenrüti-Riedenholz (ausserhalb des Siedlungsgebiets)
Volketswil:	<ul style="list-style-type: none"> • Wangenerwald-Berg / Hochrain (ausserhalb des Siedlungsgebiets) • Näniker Hard-Leigrueb (ausserhalb des Siedlungsgebiets) • Hard-Egg (ausserhalb des Siedlungsgebiets)

* Die Festlegung bezieht sich nur auf das Gebiet innerhalb der Region Glattal

Massnahmen:

- Massnahmen ausserhalb des Siedlungsgebietes: Vernetzungskorridore sind keineswegs neue Planungsinstrumente. Sondern mit ihnen soll bereits Bestehendes zu einem grösseren Nutzen gebracht werden, bereits angelaufene Massnahmen sollen zielgerichtet koordiniert und der Einsatz von Mitteln – auch der finanziellen – soll

¹ Hinweis: Der Wangener Abschnitt (Gemeindegrenze-Girhalden) ist kantonal festgelegt (Teilrevision 2004 des kantonalen Siedlungs- und Landschaftsplans für den Zürcher Blumenmarkt).

möglichst wirkungsvoll konzentriert werden. Damit die Umsetzung der Vernetzungskorridore gelingt, müssen alle Beteiligten und Betroffenen in geeigneter Weise miteinander zusammenarbeiten.

- Massnahmen innerhalb des Siedlungsgebietes: Vernetzungskorridore innerhalb des Siedlungsraumes können sowohl durch flächenbezogene Nutzungsanweisungen als auch durch überlagernde Festlegungen umgesetzt werden (Strukturierung vorzugsweise mittels Gebietsrahmenplan; Auszonungen sind ausdrücklich nicht Bedingung).

3.2.8 Langlaufloipe

Die Langlaufloipen sind als wichtige Elemente der Naherholung zu sichern.

Langlaufloipen von regionaler Bedeutung sind:

Maur:	• Langlaufloipe Hintere Guldenen
Nürens Dorf	• Langlaufloipe Golfplatz

Massnahmen:

- Gestützt auf diese Festlegung sind Betretungsrechte und Hagräumpflichten vertraglich zu regeln.

4 VERKEHR

4.1 Einleitung

4.1.1 Ausgangslage

Seit der Festsetzung des regionalen Verkehrsplans im Jahre 1981 ist die Verkehrskapazität im Glattal durch die Inbetriebnahme der S-Bahn und den Ausbau des übergeordneten Strassennetzes beträchtlich erhöht worden.

Von entscheidender Bedeutung ist die Siedlungsentwicklung. Zwischen 1975 und 1991 haben die Einwohner im Glattal von 103'600 auf 116'200 zugenommen, die Arbeitsplätze von 48'000 auf 73'600. Bis 2010 könnten es um die 120'000 Einwohner und gegen 100'000 Arbeitsplätzen werden. Der Wegpendler-Saldo von 9'000 Berufstätigen im Jahre 1975 hat sich bis 1991 in einen Zupendler-Saldo von 9'700 gewandelt. Aufgrund des möglichen Wachstums in den grossen Baulandreserven und des grossen Anteils an Arbeitsplatzgebieten könnte sich bis 2010 ein Zupendlerüberschuss von 26'000 bis 31'000 ergeben (ohne Teilzeitbeschäftigte). Die einer solchen Entwicklung entsprechenden 28'000 zusätzlichen Zupendler entsprechen beim heutigen Modal-Split und der heutigen zeitlichen Verteilung der Fahrten der Kapazität von zwei bis drei zweispurigen Autobahnen. Diese Kapazitätsreserven sind weder im bestehenden Strassennetz vorhanden, noch können sie bereitgestellt werden (u.a. mit Rücksicht auf die Luftreinhalteverordnung). Dies bedeutet, dass einerseits mit einer zunehmenden Überlastung des Strassenraums (Staus) zu rechnen ist und andererseits der grösste Teil des Zusatzverkehrs durch den öffentlichen Verkehr bewältigt werden muss. Der ÖV-Anteil bei den Zupendlern muss von heute 27 % bis 2010 auf 45 % bis 55 % zunehmen.

Dazu sind folgende Massnahmen erforderlich:

- Es muss sichergestellt werden, dass die Busse nicht in Staus stecken bleiben, dass Staus die Lebensqualität in den Gemeinden der Region nicht allzusehr herabsetzen und dass der innerregionale Autoverkehr auch während den Verkehrsspitzen möglich bleibt. Dazu muss ein Verkehrsmanagement-Konzept erarbeitet werden. D.h. überlastete Knoten im Strassennetz sind durch organisatorische und bauliche Massnahmen zur Sicherstellung eines störungsarmen Busverkehrs zu verbessern. Die dazu erforderlichen Flächen sind zu sichern.
- Die Verwirklichung des ÖV-Mittelverteilers ist voranzutreiben. Nur so kann mittel- bis längerfristig die Verteilung der Zupendler zu den Arbeitsplätzen sichergestellt werden. Zwischenzeitlich ist ein Vorlaufbetrieb mit Bussen zu realisieren.
- Die ZPG erwartet von den Gemeinden eine restriktive Parkplatzpolitik. Die Parkplatzreglemente sind dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs und den sich laufend verschlechternden Bedingungen beim Individualverkehr anzupassen. Dabei sind auch geplante Vorhaben des öffentlichen Verkehrs zu berücksichtigen. Es ist unsinnig und unwirtschaftlich bei den Arbeitsplätzen Parkfelder zu gestatten oder gar zu verlangen, für die die erforderlichen Strassenkapazitäten nicht bereitgestellt werden können. Ohne die konsequente Durchsetzung der Parkplatzpolitik ist keine umweltverträgliche und die Erschliessung sicherstellende Lösung der sich verschärfenden Verkehrsprobleme möglich.

- Zur Erhöhung der Attraktivität der S-Bahn sind Umsteigebeziehungen, Haltestellenzugänge sowie Fuss- und Radwegverbindungen zu verbessern.
- Im Bereich der Siedlung sind Massnahmen zur Konzentration der Siedlungsentwicklung auf die gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Gebiete und zur Schaffung eines ausgeglicheneren Verhältnisses zwischen Wohn- und Arbeitsplätzen erforderlich (siehe Ziffer 2).

4.1.2 Inhalt und Wirkung des regionalen Verkehrsplans

Der regionale Verkehrsplan enthält gemäss §30 PBG folgende Anlagen:

- a) die Strassen und Parkieranlagen von regionaler Bedeutung;
- b) die Tram- und Buslinien mit den dazugehörigen Anlagen;
- c) Bahnlinien sowie Anschlussgleise und Anlagen für den Güterumschlag;
- d) Rad-, Fuss-, Reit- und Wanderwege unter Einbezug der historischen Verkehrswege.

Nebst den Handlungsanweisungen an die Behörden und der Regelung der Zuständigkeit haben die Festlegungen des Verkehrsplanes Wirkung auf die Landsicherung. Sie bilden die Grundlage für den Erlass von Baulinien und Werkplänen.

4.2 Privater Verkehr

4.2.1 Einleitung

Das übergeordnete Strassennetz ist seit der Festsetzung des regionalen Verkehrsplans 1981 mit der Erstellung der Nordumfahrung A20 mit dem Gubristunnel und dem Anschluss Birchstrasse, der Flughofstrasse sowie der Umfahrung Uster vervollständigt worden. Als regionale Strasse ist die Umfahrung Volketswil realisiert worden. Verschiedene regionale Strassen, zumeist Umfahrungen von Siedlungskernen, sind noch geplant. Aufgrund des knappen verfügbaren Raumes im Glattal, den Anforderungen der Umweltschutzgesetzgebung, den auftretenden Konflikten mit Erholung, Natur- und Landschaftsschutz sowie der politischen Situation und fehlender finanzieller Mittel sind die Handlungsspielräume für einen Ausbau des Strassennetzes sehr gering. Das Hauptstrassennetz ist somit weitgehend erstellt, generelle Kapazitätssteigerungen sind nicht mehr möglich. Die geplanten Erweiterungen des Strassennetzes müssen deshalb auf ihre Zweckmässigkeit überprüft werden.

4.2.2 Regionalstrassen

Das tragende Netz der Staatsstrassen ist weitgehend erstellt. Angesichts des beschränkten Raumes und der Umweltproblematik sind generelle Kapazitätssteigerungen nicht mehr möglich.

Die örtliche Überlastung des Staatsstrassennetzes in Spitzenstunden führt zu Behinderungen des fahrplanmässigen Betriebs von Buslinien sowie zu Belastungen von Wohngebieten durch auf kommunale Strassen ausweichenden Verkehr.

Neu- und Ausbauten von Staatsstrassen sollen nicht einer Vermehrung des motorisierten Individualverkehrs Vorschub leisten, sind aber dort sinnvoll, wo sie für die einwandfreie Abwicklung des öffentlichen Verkehrs notwendig sind (Stautrecken), die Bevölkerung vor Immissionen und Verkehrsgefahren schützen (Umfahrungen) oder zur Ausmerzung unausgewogener Verkehrsbelastungen im regionalen Strassennetz dienen (Engpässe). In erster Linie gilt es aber die bestehenden Staatsstrassen im bisherigen Umfang zu erhalten und zeitgemäss zu erneuern.

Regionale Festlegungen

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

Die Festlegungen der geplanten Staatsstrassen unterscheiden zwei Kategorien aufgrund verschiedener Zielsetzungen.

1. Gruppe: Der Bau dieser Strassen ist für die Verkehrserschliessung funktionell erforderlich und bringt bei Berücksichtigung flankierender Massnahmen eine wesentliche Entlastung von Lärm- und Luftschadstoffimmissionen im Siedlungsbereich (Ortskerne). Eine Realisierung wird deshalb grundsätzlich angestrebt.
2. Gruppe: Bei regionalen Strassen, deren Erstellung zu erheblichen Belastungen der Umwelt und Landschaft ohne erhebliche Entlastungen im Siedlungsbereich führen würde und für die keine Realisierungsabsichten im heutigen Planungshorizont vorhanden sind, steht die langfristige Trasseesicherung zur Wahrung von Planungsspielraum für künftige Generationen im Vordergrund. Vor Inangriffnahme von Realisierungsschritten sind diese geplanten Strassen einer eingehenden Prüfung hinsichtlich allen wichtigen Kriterien wie Verkehr, Landschaft, Erholung und Umweltverträglichkeit zu unterziehen.

Diese Unterscheidung erfolgt wie bereits im bisherigen regionalen Verkehrsplan mit der Bezeichnung "Trasseesicherung" für die 2. Gruppe der geplanten Strassen im Richtplantext.

Bestehende Staatsstrassen von regionaler Bedeutung sind:

Strassenbezeichnung	Bemerkungen
<ul style="list-style-type: none"> • Witikon-Pfaffhausen-Binz-Ebmatingen-Aesch-Forch 	
<ul style="list-style-type: none"> • Zufahrtsstrasse zwischen Anschlüssen Forch und Scheuren, Maur 	Kein Ausbau vorgesehen.

Strassenbezeichnung	Bemerkungen
• Fällanden-Maur-Mönchaltorf	Keine Massnahmen, welche die Attraktivität für den Durchgangsverkehr erhöhen.
• (Schwamendingen) Zürichstrasse-Höglersstrasse-Fällandenstrasse (Dübendorf)-Dübendorfstrasse (Fällanden)	Mit der Streichung der Süd-Umfahrung Dübendorf (Ringstrasse) wird die ganze Verbindung definitiv regional festgelegt.
• Ringstrasse, Dübendorf	Mit der Streichung der bisher geplanten Sagentobelbachstrasse muss der Regionalverkehr über die Ringstrasse abgewickelt werden, weshalb sie definitiv regional festgelegt wird. (siehe "Sagentobelbachstrasse" in Beilage 2 zu Ziffer 4.2.2 im Anhang)
• Neugut (Wallisellen)-Überlandstrasse, Dübendorf	
• (Oberglatt)-Glattalstrasse-(Rümlang)-Birchstrasse (Abschnitt Schaffhauserstrasse-Hagenholzstrasse noch nicht bestehend)	
• (Zürich) Aubruggstrasse-Überlandstrasse-Zürcherstrasse-Usterstrasse-Autobahnanschluss Volketswil	
• Umfahrungsstrasse Volketswil (Autobahnanschluss Volketswil-Abzweigung Umfahrung Gutenswil)	
• Autobahnanschluss Volketswil (Waro)-Zürichstrasse (Nänikon / Uster)	
• Autobahnanschluss Hegnau-Hegnau, Volketswil	
• Hegnau-Kindhausen, Volketswil	
• Winterthurerstrasse (Umfahrung Gutenswil-Illnau), Gutenswil	siehe "Neue Strassenverbindung Gutenswil - Fehraltorf" in Beilage 1 zu 4.2.2 im Anhang

Strassenbezeichnung	Bemerkungen
<ul style="list-style-type: none"> • Pfäffikerstrasse (Abzweigung Umfahrung Fehraltorf-Fehraltorf), Gutenswil 	<p>siehe "Neue Strassenverbindung Gutenswil - Fehraltorf" in Beilage 1 zu 4.2.2 im Anhang</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Bahnstrasse, Schwerzenbach 	
<ul style="list-style-type: none"> • Autobahnanschluss Wangen-Dübendorf 	
<ul style="list-style-type: none"> • Überlandstrasse-Hof Wallisellen)-Dietlikon-Brüttisellen-Baltenswil-Tagelswangen (Anschluss Brüttisellen-Baltenswil kantonal zur Umklassierung vorgesehen) 	
<ul style="list-style-type: none"> • Bassersdorf-Nürensdorf-Lindau 	<p>Die Ortsdurchfahrt Bassersdorf ist wie bisher "zur Umklassierung vorgesehen" festgelegt.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Nürensdorf-Breite-Brütten 	
<ul style="list-style-type: none"> • Autobahnanschluss Kloten West-Bülach 	<p>Verlegung mit Autobahnzusammenschluss Kloten vorgesehen.</p> <p>Diese Strasse bleibt eine von der Autobahn unabhängige Ortsverbindung und wird weiterhin regional als Staatsstrasse festgelegt.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Autobahnanschluss Glattbrugg-Flughafen 	
<ul style="list-style-type: none"> • Flughafenstrasse (Autobahnschlaufe Flughafen-Halbanschluss Flughafen), Kloten 	<p>Die Flughafenstrasse verbindet den geplanten Halbanschluss Flughafen mit der kantonal festgelegten Strassenschlaufe ab der N11. Vom Halbanschluss Flughafen wird sie im Einbahnregime geführt. Die Butzenbühlstrasse übernimmt die gleiche Funktion (Flughafen- und Autobahnzubringer) in der anderen Richtung und ist von der Hierarchie her gleich zu betrachten. Aufgrund der Netzhierarchie werden die Flughafen- und die Butzenbühlstrasse regional als Staatsstrassen festgelegt.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Butzenbühlstrasse, Kloten 	<p>siehe obige Begründung</p>

Strassenbezeichnung	Bemerkungen
<ul style="list-style-type: none"> • Autobahnanschluss Glattbrugg Süd-Wallisellenstrasse-Weststrasse-Überlandstrasse 	
<ul style="list-style-type: none"> • Schaffhauserstrasse, Opfikon-Kloten 	<p>Wichtige regionale Verbindung und Hauptstrasse gemäss eidg. Durchgangsstrassenverordnung, welche Bestandteil der kantonalen und regionalen Richtpläne sind.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Wallisellenstrasse, Opfikon 	<p>Wichtige regionale Verbindung und Hauptstrasse gemäss eidg. Durchgangsstrassenverordnung, welche Bestandteil der kantonalen und regionalen Richtpläne sind.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Rohrstrasse (Schaffhauserstrasse-Flughofstrasse), Opfikon 	<p>Die Rohrstrasse ist Teil der regionalen Ost-West-Achse Wallisellen-Opfikon-Glattbrugg -Rümlang.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Thurgauerstrasse, Opfikon 	
<ul style="list-style-type: none"> • Katzenrütistrasse, Rümlang 	<p>Keine Massnahmen, welche die Attraktivität für den Durchgangsverkehr erhöhen.</p> <p>Die Katzenrütistrasse weist als Verbindung zwischen Rümlang und Watt / Regensdorf regionalen Charakter auf. Aus diesem Grund wird sie nicht abklassiert, sondern definitiv regional als Staatsstrasse festgelegt.</p>

Geplante Staatsstrassen von regionaler Bedeutung sind:

Strassenbezeichnung	Bemerkungen
<ul style="list-style-type: none"> • Zürichstrasse-Anschluss Westumfahrung Schwerzenbach / Hegnau an Oberlandautobahn, Volketswil 	<p>Realisierung zusammen mit Westumfahrung Fällanden-Schwerzenbach-Hegnau. Zur Entlastung des Ortskerns von Hegnau soll dieses Strassenstück den Verkehr aus Richtung Dübendorf über die Westumfahrung auf die Oberlandautobahn bringen.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Umfahrung Gutenswil, Volketswil 	<p>Trasseesicherung Zur Erhaltung der Wohnlichkeit und zur Förderung des Ortsbildes von regionaler Bedeutung ist eine Redimensionierung der Ortsdurchfahrt (Pfäffikerstrasse) anzustreben. Mit der Beibehaltung der Trasseesicherung für die Umfahrung Gutenswil werden die Voraussetzungen dazu gewahrt.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Westumfahrung Schwerzenbach-Eschenstrasse-Bahnstrasse, Schwerzenbach 	<p>Realisierung zusammen mit Westumfahrung Fällanden-Schwerzenbach-Hegnau. Dieses Strassenstück bildet den Anschluss des nördlich der Bahnlinie liegenden Gemeindegebiets an die Westumfahrung.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Verlängerte Aubruggstrasse / Glattalstrasse (Hagenholzstrasse-Thurgauerstrasse), Opfikon (Abschnitt Thurgauerstrasse-Schaffhauserstrasse auf Gebiet der Stadt Zürich) 	<p>Die Verlängerung der Aubruggstrasse bis zur Thurgauerstrasse ermöglicht eine direkte Verbindung Richtung Anschluss Neugut ohne Umweg über die Thurgauer- und Hagenholzstrasse auf Gebiet der Stadt Zürich. Solange kein neuer Anschluss an die Autobahn, z.B. Halbanschluss Aubrugg, festgelegt wird, soll die Festlegung beibehalten werden.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Neue Flughafenstrasse, Rümlang / Opfikon / Kloten 	<p>Mit Blick auf den Masterplan für den Flughafen und einen Vollausbau der Industriegebiete ist diese Strasse weiterhin Voraussetzung für eine funktionierende Verkehrserschliessung in diesem Raum.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Rohrstrasse (Flughofstrasse-Neue Flughafenstrasse), Opfikon 	
<ul style="list-style-type: none"> • Borddienststrasse-Butzenbühlstrasse parallel zur N11, Kloten 	<p>Trasseesicherung für geplanten landseitigen Verkehrsanschluss der 5. Ausbautappe Flughafen Zürich-Kloten.</p>

Zusätzlich zum festgelegten Anschluss an die Westumfahrung Fällanden-Schwerzenbach im Gebiet Sonnenberg, Gemeinde Schwerzenbach, ist ein Anschluss der Schwerzenbachstrasse an die Westumfahrung auf dem Gebiet der Gemeinde Fällanden erforderlich. Im Rahmen der Projektierung der zukünftigen Westumfahrung ist die Gemeinde verpflichtet, den aus der Gemeinde Fällanden kommenden Verkehr mit einem auf dem Gemeindegebiet von Fällanden zu erstellenden Verkehrsanschluss an die Westumfahrung aufzunehmen. Auf die örtliche Festlegung dieses notwendigen Anschlusses wird zum heutigen Zeitpunkt verzichtet. Die zweckmässige Lage dieses Anschlusses und die Linienführung der Verbindung zwischen der Schwerzenbachstrasse und der Westumfahrung Fällanden-Schwerzenbach ist im Rahmen einer späteren Zweckmässigkeitsbeurteilung bzw. der Projektierung der Westumfahrung im Detail zu prüfen und zu definieren.

Zur direkten Erschliessung der Technischen Dienste des Flughafens und des geplanten Güterumschlagszentrums Eich ist ein neuer Anschluss an die Flughofstrasse vorgesehen.

Zur Aufklassierung in eine regionale Staatsstrasse vorgesehene kommunale Strasse:

Strassenbezeichnung	Zeitpunkt für Aufklassierung / Bemerkungen
<ul style="list-style-type: none"> Dübendorferstrasse (Neue Winterthurerstrasse-Autobahnanschluss Dietlikon), Dietlikon 	<p>Realisierung des Autobahnanschlusses Dietlikon.</p> <p>Der Autobahnanschluss muss über eine Staatsstrasse erreicht werden können. Solange der Autobahnanschluss aber noch nicht realisiert ist, soll die Dübendorferstrasse in Dietlikon zwischen der Neuen Winterthurerstrasse und dem geplanten Autobahnanschluss Dietlikon in kommunaler Kompetenz verbleiben und wird deshalb "zur Aufklassierung in eine regionale Strasse vorgesehen" festgelegt.</p>

Regionale Staatsstrassen, die bei Ersatz zur Umklassierung in kommunale Strassen vorgesehen sind:

Strassenbezeichnung	Voraussetzung für Umklassierung / Bemerkungen
<ul style="list-style-type: none"> Pfäffikerstrasse im Ortskern Gutenswil 	Realisierung Umfahrungen Gutenswil und Fehraltorf
<ul style="list-style-type: none"> Autobahnanschluss Uster Westumfahrung Gutenswil (Winterthurerstrasse), Volketswil 	Realisierung Umfahrungen Gutenswil und Fehraltorf
<ul style="list-style-type: none"> Stationsstrasse-Zentralsstrasse bis Usterstrasse, Volketswil 	Realisierung der Westumfahrung Fällanden-Schwerzenbach

Strassenbezeichnung	Voraussetzung für Umklassierung / Bemerkungen
• Greifenseestrasse, Schwerzenbach	Abstimmung mit der Nachbarregion Oberland (PZO)
• Gockhauserstrasse, Dübendorf	Realisierung der Ostumfahrung Zürich
• Bahnhofstrasse, Dietlikon	Realisierung der Umfahrung Bassersdorf-Brüttisellen
• Alte Winterthurerstrasse, Bassersdorf / Dietlikon / Wallisellen	Realisierung der Umfahrung Bassersdorf-Brüttisellen Flankierende bauliche und polizeiliche Massnahmen, insbesondere beim Anschluss Eich
• Flughafenstrasse, Rümlang / Opfikon / Kloten	Realisierung der neuen Flughafenstrasse

Massnahmen:

- Zur Sicherstellung des innerregionalen Autoverkehrs auch während der Verkehrsspitzen sowie zur Verminderung der Beeinträchtigungen der Lebensqualität in den Gemeinden und von Behinderungen des Busbetriebs durch Staus ist ein Verkehrsmanagement-Konzept zu erarbeiten.
- Bei Ausbauten und Sanierungen von Staatsstrassen, welche zur Umklassierung von regionalen zu kommunalen Strassen vorgesehen sind, ist bei der Bestimmung der Ausbauparameter auf die kommunalen Bedürfnisse besonders Rücksicht zu nehmen.
- Im Rahmen von Ausbauten, Umgestaltungen oder Sanierungen von Staatsstrassen mit vorhandenen oder geplanten Buslinien sowie Umbauten von Lichtsignalanlagen sind bauliche und organisatorische Massnahmen zur Sicherstellung eines störungsarmen Busbetriebs zu treffen. Welche Massnahmen (z.B. Busspuren, Busbevorzugung an Lichtsignalen) zweckmässig sind, ist im Rahmen der Projektierung unter Berücksichtigung der örtlichen Situation zu bestimmen.
- Bei Sanierungen bestehender Staatsstrassen in Zentrumsgebieten und Ortskernen sind die siedlungsplanerischen Zielsetzungen für die örtliche Situation zu berücksichtigen, insbesondere ist auf wertvolle Ortsbilder Rücksicht zu nehmen. In diesen Gebieten ist der Ausbaustandard der Staatsstrassen entsprechend sorgfältig festzulegen. Innerhalb des Siedlungsgebiets sind gezielte verkehrsberuhigende und gestalterische Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit für Fussgänger und Velofahrer und zur Förderung des ÖV auf dem Staatsstrassennetz vorzusehen.
- Bei der Realisierung der geplanten Strassen sind gleichzeitig flankierende Massnahmen auf den bestehenden Strassen zu treffen, um die erwünschten Entlastungseffekte zu erreichen und nicht zusätzlichem Verkehr mit weiteren Umweltbelastungen Raum zu verschaffen.

- Mit einer Parkraumpolitik speziell im Bereich der Pendlerparkplätze ist sicherzustellen, dass der entstehende Mehrverkehr nicht auf den Strassen sondern mit öffentlichen Verkehrsmitteln abgewickelt wird. Die kommunalen Parkplatzreglemente sind unter Berücksichtigung des vorhandenen und geplanten Angebots des öffentlichen Verkehrs sowie den verschlechterten Bedingungen des Individualverkehrs anzupassen. Bei den stark verkehrsauslösenden Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen ist ein möglichst grosser Anteil auf den öffentlichen Verkehr zu verlagern.

Im Bereich des kantonalen Zentrumsgebiets Hochbord-Stettbach ist die Bewältigung des Individualverkehrs mit der geplanten Ostumfahrung Zürich, dem regionalen Strassennetz sowie der Quartiererschliessung in einer Gesamtbetrachtung über alle Planungsebenen zu koordinieren und abzustimmen. Um das Funktionieren zu gewährleisten, sind folgende Massnahmen festzulegen:

Massnahmen:

- Die Stadt Dübendorf hat mit Massnahmen der Richt- und Nutzungsplanung sowie im Rahmen der Quartierplanung sicherzustellen:
 - Strassenanschluss des Quartiers Hochbord im Bereich Autobahnanschluss / Überlandstrasse.
 - Durchgängige, interne Quartiererschliessung zwischen Autobahnanschluss / Überlandstrasse und Zürichstrasse, etappiert unter Berücksichtigung der Siedlungsentwicklung und verbunden mit geeigneten Massnahmen zur Drosselung des Durchgangsverkehrs.
- Der Anschluss der Ostumfahrung Zürich an die Zürichstrasse ist als Option sicherzustellen. Die zweckmässigste Lösung ist im gegebenen Zeitpunkt im Detail zu studieren.

4.2.3 Siedlungsorientierte Strassen

Bei regionalen Strassen, die durch geschützte Ortsbilder führen, ist dem Innerortscharakter beim Ausbau und der Gestaltung besondere Beachtung im Sinne von § 14 Strassengesetz zu schenken.

4.2.4 Werkhöfe

Folgende Werkhöfe sind im regionalen Verkehrsplan festgelegt:

Standort	Angaben zur Realisierung
• Werkhof Tiefbauamt Stadt Zürich beim Autobahndreieck Wallisellen	bestehend
• Werkhof AGW und KZTA zwischen Flughafenstrasse und S-Bahn, Opfikon	bestehend
• Werkhof KZTA bei Autobahnanschluss Volketswil	geplant

4.2.5 Radwege

Das regionale Radwegnetz wurde anlässlich einer Teilrevision des regionalen Verkehrsplans gesamthaft überprüft und mit dem Regierungsratsbeschluss. Nr. 1244/ 1991 festgesetzt.

In Anbetracht der erst erfolgten Revision ist im Rahmen dieser Planungsrunde auf eine erneute, umfassende Überprüfung verzichtet worden. Es sind lediglich einige Änderungen und Ergänzungen aufgrund von Begehren einzelner Gemeinden und der IG Velo vorgenommen worden.

Ziele

Mit der Festlegung eines regionalen Radwegnetzes soll den Radfahrern (Schüler, Berufspendler, Radwanderer) ein ihren Bedürfnissen entsprechendes, weitgehend gefahrenfreies Netz von Radwegverbindungen über die Gemeindegrenzen hinweg sichergestellt werden.

Regionale Festlegungen

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

Als bestehend sind die Radwege bezeichnet, welche auf eigenem Trassee bereits erstellt sind; die übrigen sind als geplant bezeichnet. Im Bereich von Staatsstrassen können weitere regionale Radwege angelegt werden, vor allem dort wo es die Verkehrssicherheit erfordert.

Der geplante Radweg zwischen der Gewerbehallenstrasse (Wallisellen) und der Leutschenbachstrasse (Zürich-Oerlikon) ist entlang des Trassees der Glattalbahn / Mittelverteiler vorgesehen. Die genaue Linienführung ist mit der definitiven Linienführung der Glattalbahn abzustimmen.

Massnahmen:

- Je nach Verkehrsverhältnissen und örtlichen Gegebenheiten sind Radwege, Radstreifen und gesicherte Übergänge anzulegen. Wo regionale Radwegverbindungen über wenig befahrene Strassen führen, sind keine baulichen Massnahmen nötig. Ob Motorfahräder die Radwege mitbenützen oder nicht, hängt von den örtlichen Gegebenheiten ab. Von den Wegen, die vor allem den Radwanderern dienen, sind sie in der Regel auszuschliessen. Wo es die Verhältnisse erlauben, insbesondere bei Kombinationen von Rad- und wichtigen Wanderwegen, ist möglichst auf Hartbeläge zu verzichten.
- Entlang der Glatt sind die Radwegbereiche möglichst vom Glattufer-Fussweg zu trennen, in der Regel durch Anlage auf dem Gegenufer. Der Radweg ist für Fussgänger zugänglich, aber eindeutig als Radweg zu signalisieren. Die Wahl der Glattseite soll grundsätzlich im Anordnungsspielraum liegen und der Detailplanung vorbehalten bleiben.

4.2.6 Fuss- und Wanderwege

Das regionale Fuss- und Wanderwegnetz wurde anlässlich einer Teilrevision des regionalen Verkehrsplans gemäss den Anforderungen des Fuss- und Wanderweggesetzes gesamthaft überprüft und mit dem RRB. Nr. 1244/1991 festgesetzt.

In Anbetracht der erst erfolgten Revision ist im Rahmen dieser Planungsrunde auf eine erneute, umfassende Überprüfung des Fuss- und Wanderwegnetzes verzichtet worden. Einige Änderungen und Ergänzungen von Fuss- und Wanderwegen sind aufgrund von Begehren von Gemeinden und der ZAW (Zürcher Wanderwege) vorgenommen worden. Neu werden auch die Fuss- und Wanderwege mit Hartbelägen im Sinne des Fuss- und Wanderweggesetzes mit einer eigenen Signatur versehen.

Ziele

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

Regionale Festlegungen

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

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

Massnahmen:

- Bei den bezeichneten Wegen sind die Bedürfnisse der Fussgänger und Wanderer hinsichtlich Belag und Schutz besonders zu berücksichtigen.
- Im Siedlungsgebiet, besonders entlang von Gewässern und Waldrändern, sind begleitende Grünzüge zu schaffen (z.B. mit Baulinien, Gewässer- oder Waldabstandslinien).

4.2.7 Reitwege

Auf die Festlegung von Reitwegen im regionalen Richtplan wird weiterhin verzichtet. Die ZPG erachtet die Kanalisierung der Reiter auf bestimmte Wege als wenig zweckmässig. Infolge des sehr dichten Fuss- und Radwegnetzes im Glattal erweist sich die Ausscheidung eines separaten Reitwegnetzes auch als schwer durchführbar.

Massnahmen:

- Die von Nachbarregionen festgelegten Reitwegverbindungen sind auf anschliessenden Wegen und Strassen abzunehmen.

4.3 Öffentlicher Verkehr**4.3.1 Einleitung**

Je nach Bedeutung werden die Anlagen des öffentlichen Verkehrs auf kantonaler, regionaler oder kommunaler Stufe festgelegt. Im kantonalen Verkehrsplan sind die Eisenbahn- und S-Bahnlinien von überregionaler, nationaler oder gar internationaler Bedeutung sowie das Trasse der Glattalbahn (Mittelverteiler) enthalten. Im regionalen Verkehrsplan sind die Tram- und Buslinien aufzunehmen, welche die regionalen Zubringer- und Verteilfunktionen erfüllen. Für die Region zeigt sich aufgrund der zu erwartenden Verkehrsentwicklung ein Handlungsbedarf vor allem bei der Sicherung neuer Trassen für die Glattalbahn.

Die Festlegungen im regionalen Verkehrsplan dienen der Trasseesicherung und dem Aufzeigen der Zielsetzungen sowie genereller Verbindungen. Das effektive Angebot und der Betrieb von Linien des öffentlichen Verkehrs ist nicht Gegenstand der Festsetzungen im Verkehrsplan. Die regionalen Interessen werden jedoch im Rahmen der normalen Tätigkeit der regionalen Planungsvereinigung zur Geltung gebracht.

4.3.2 Glattalbahn / Mittelverteiler (kant. Festlegung / regionale Ergänzung)

Aus regionaler Sicht kommt der Glattalbahn (Mittelverteiler) als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs im mittleren Glattal entscheidende Bedeutung zu. Nur mit einer raschen Realisierung der Glattalbahn kann die zu erwartende Verkehrsnachfrage bewältigt werden, welche bei der Ausschöpfung der grossen vorhandenen Potentiale im Bereich der Arbeitsplätze und Einwohner im mittleren Glattal und Zürich-Nord (v.a. Oerlikon) entstehen wird. Der Bau der Glattalbahn (Mittelverteiler) ist Voraussetzung, um den angestrebten Anteil des öffentlichen Verkehrs beim Verkehr vom und zum Flughafen Kloten zu erreichen.

Regionale Festlegungen

Die im kantonalen Richtplan nur schematisch eingetragene Verlängerung der Glattalbahn (Mittelverteiler) vom Flughafen-Fracht Richtung Dorfnest (Kloten) ist auf den gleichen Planungsstand wie die Verbindungen Flughafen-Oerlikon und Flughafen-Bahnhof Stettbach zu bringen. Anschliessend ist das Trasse durch entsprechende Festlegungen im kantonalen oder regionalen Richtplan zu sichern.

Massnahmen:

- Die weitere Planung der Glattalbahn ist auf die regional erwünschte Entwicklung der Arbeitsplatz- und Mischgebiete, den Zentrumsgebieten von regionaler Bedeutung sowie den Regionalzentren abzustimmen.

- Die Haltestellen des Mittelverteilers sind optimal mit den übrigen öffentlichen Verkehrsmitteln (S-Bahn, Tram, Bus) zu verknüpfen und es sind attraktive Zugangswege für Fussgänger und Velos zu den Haltestellen sowie genügend Veloabstellplätze zu schaffen.
- Die Realisierung einer ersten Etappe der Glattalbahn (Mittelverteiler) im Bereich Flughafen-Glattbrugg-West ist möglichst rasch anzustreben. Bis zur Realisierung ist ein schneller und frequenzreicher Vorlaufbetrieb mit Bussen einzurichten und sicherzustellen.
- Zur Verbesserung der Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln in den Industriegebieten Dietlikon und Volketswil sind neben Verbesserungen beim Busangebot auch die Möglichkeiten für die Erschliessung mit schienengebundenen öffentlichen Verkehrsmitteln zu prüfen.

4.3.3 Tramlinien

Im Bereich des Feinverteilers weist das Glattal Defizite auf. Die Feinerschliessung mit dem ÖV erfolgt heute durch Buslinien, welche auf den Hauptachsen durch den Individualverkehr behindert und bei Ausschöpfung der Entwicklungspotentiale im Bereich der Arbeitsplätze von der Leistungsfähigkeit her nicht mehr genügen werden, um den zu erwartenden Mehrverkehr zu bewältigen. Aus diesen Gründen und weil schienengebundene öffentliche Verkehrsmittel auf separaten Trassen störungsfreier und attraktiver funktionieren, sollen Trassen für Tramlinien gesichert werden. Die an der Grenze der Stadt Zürich endenden Tramlinien bieten sich für Verlängerungen zu S-Bahnstationen im Glattal an.

Mit der Sicherung von Tramtrassen sollen die Voraussetzungen für eine attraktive Feinerschliessung mit dem öffentlichen Verkehr geschaffen werden. Die Linienführungen und Haltestellen sollen so gewählt werden, dass optimale Verknüpfungen und Umsteigebeziehungen mit der S-Bahn, der Glattalbahn (Mittelverteiler) und den Buslinien sowie attraktive Zugänge für Fussgänger und Velofahrer entstehen.

Trasseesicherungen für mögliche Tramlinien sind (siehe Beilage 3 zu Ziffer 4.3.3 "Mögliche Führungen von Tramlinien"):

- Bestehende Tramstation Altried-Bahnhof Wallisellen:
Variante A: Linienführung, wenn Systementscheid für Glattalbahn / Mittelverteiler zugunsten der H-Bahn ausfällt
Variante B: Linienführung, wenn Systementscheid für Glattalbahn / Mittelverteiler zugunsten der Stadtbahn (Tram) ausfällt
- Bestehende Tramstation Altried-Überlandstrasse-Bahnhof Dübendorf

Massnahmen:

- Die definitiven Linienführungen von Tramlinien und die Anordnung der Haltestellen müssen auf die Glattalbahn / Mittelverteiler abgestimmt werden.
- Die Tramlinien sind optimal mit den übrigen öffentlichen Verkehrsmitteln (S-Bahn, Glattalbahn / Mittelverteiler, Bus) zu verknüpfen und es sind attraktive Zugangswege für Fussgänger und Velos zu den Haltestellen sowie genügend Veloabstellplätze zu schaffen.

- Bis sich die Realisierung einer Tramlinie aufgrund der Nachfrageentwicklung aufdrängt, ist für eine ausreichende, attraktive und fahrplanmässige Feinerschliessung mit Bussen zu sorgen. In Engpässen ist dabei durch Massnahmen im Strassenbereich sicherzustellen, dass dem öffentlichen Verkehr genügend Kapazitäten zur Verfügung stehen.
- Im Hinblick auf eine voraussichtlich künftig notwendige Eigentrassierung für öffentliche Verkehrsmittel (Tram oder Bus) ist entlang der Zürichstrasse, Stadt Dübendorf, der notwendige Raum freizuhalten.

4.3.4 Buslinien

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

Um die künftigen, zunehmenden Verkehrsmengen transportieren zu können und um noch nicht mit dem öffentlichen Verkehr erschlossene Gebiete zu erschliessen, braucht es einen Ausbau des Angebots an Buslinien. Das regionale Busliniennetz wird auch in Zukunft schwergewichtig die Feinerschliessung mit dem öffentlichen Verkehr in der Region übernehmen. Es sollen ein störungsfreier, fahrplanmässiger Betrieb der bestehenden Buslinien gewährleistet und das Angebot erweitert werden.

Regionale Festlegungen

Der regionale Verkehrsplan legt die Achsen, Haltestellen, Depots und Garagen fest, welche für den regionalen Busbetrieb notwendig sind. Ob eine Buslinie auf den bezeichneten Achsen verkehrt, entscheidet das Betriebskonzept, welches alle zwei Jahre durch den ZVV aufgrund der Nachfrageentwicklung neu festgelegt wird. Verbindlich sind die generellen Linienführungen und die regionalen Haltestellen mit ihrer Umsteigefunktion.

Die Festlegungen der regionalen Buslinien sind unter Beizug der Verkehrsbetriebe Glattal (VBG) und Zürich (VBZ) überprüft worden. Im Plan sind die Linienführungen gemäss Fahrplanperiode 1995/97 als bestehend eingetragen. Als geplant sind Achsen bezeichnet, auf welchen für die nächste Fahrplanperiode bereits der Betrieb einer Buslinie vorgesehen ist oder wo aufgrund der möglichen Siedlungsentwicklung die Sicherung des notwendigen Raumes für eine Buslinie aus regionaler Sicht notwendig erscheint.

Die künftig vorgesehenen überregionalen Schnellbuslinien sollen über das Autobahnnetz geführt werden. Eine zusätzliche Raumsicherung für den Bus auf den Autobahnen drängt sich vom Ausbaustandard her nicht auf, weshalb im Plan generell keine Buslinien auf den Autobahnen eingetragen sind.

Massnahmen:

- Im Bereich von Engpässen und Staustellen sind dem öffentlichen Verkehr (Bus) genügend Kapazitäten einzuräumen, die einen störungsarmen und vom motorisierten

Individualverkehr möglichst nicht beeinträchtigen Busbetrieb gewährleisten (siehe auch 4.2.2).

- Die Buslinien sind optimal mit den übrigen öffentlichen Verkehrsmitteln (S-Bahn, Glattalbahn / Mittelverteiler, Tram) zu verknüpfen und die Zugänglichkeit der Haltestellen zu verbessern.
- Mit der Einführung von regionalen Schnellbuslinien auf Verbindungen zum Flughafen insbesondere auf der Strecke Bülach-Flughafen soll das Angebot des öffentlichen Verkehrs weiter verbessert werden.
- Damit der zunehmende Pendlerverkehr vom linken Greifenseeufer und den Forchgemeinden zu den Arbeitsplatzgebieten im mittleren Glattal vermehrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln abgewickelt werden kann, sind Verbesserungen der Busverbindungen insbesondere die Anbindung der Forchbahn zu prüfen.

4.3.5 Schiffahrtslinien

Schiffahrtslinien sind regelmässig (d.h. fahrplanmässig) befahrene Routen, die wichtige Landeplätze miteinander verbinden.

Schiffahrtslinien von regionaler Bedeutung sind:

Bezeichnung der Linie	Stand der Realisierung
• Direktverbindung Maur-Niederuster	bestehend
• Rundfahrt Maur-Fällanden-Greifensee-Niederuster-Auspitz-Maur	bestehend

4.4 Parkierung

4.4.1 Park+Ride-Anlagen

Mit der Inbetriebnahme der S-Bahn und der Einführung des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) wurde die Attraktivität des Bahnverkehrs wesentlich erhöht. Um möglichst viele Autofahrer zum Umsteigen auf die öffentlichen Verkehrsmittel zu bewegen, wurden im Rahmen einer Teilrevision des regionalen Verkehrsplans die Park+Ride-Anlagen, den Zielen des Massnahmenplans Lufthygiene entsprechend, neu festgelegt. Gleichzeitig wurde der Ausbau von Veloabstellplätzen (Bike+Ride-Anlagen) an den S-Bahn-Stationen im regionalen Verkehrsplan verankert. Diese Revision wurde von der Delegiertenversammlung der ZPG am 20.11.1990 verabschiedet und am 2.6.1991 in einer Urnenabstimmung bestätigt. Im Hinblick auf die Gesamtrevision der regionalen Richtplanung wurde die Teilrevision jedoch nicht zur Festsetzung durch den Regierungsrat eingereicht.

Wegen der erst kürzlich erfolgten Anpassung des Verkehrsplans sind die Festlegungen nur vereinzelt aufgrund kommunaler Anliegen überprüft und angepasst worden, auf eine gesamthafte Überprüfung der Festlegungen im Bereich der Park+Ride-Anlagen wurde verzichtet.

Gemäss Massnahmenplan Lufthygiene 1996 ist mit einem neuen P+R-Konzept aufzuzeigen, mit welchen Massnahmen den Bedürfnissen von Kunden in schlecht erschlossenen Gebieten Rechnung getragen werden kann. Es sind die organisatorischen Voraussetzungen für eine zielgerichtete Planung, Realisierung und Bewirtschaftung des P+R-Systems im Kanton Zürich zu schaffen. Die in der nachstehenden Tabelle enthaltenen P+R-Anlagen haben deshalb nur hinweisenden Charakter. Deren Festsetzung kann erst erfolgen, wenn das neue Konzept vorliegt.

Park+Ride-Anlagen von regionaler Bedeutung sind:

Standort: station	Bahn- vorhanden	Parkplätze vorhanden	Parkplätze Ausbauziel	Veloabstell- plätze vorhan- den	Veloabstell- plätze Aus- bauziel
Bassersdorf		150	170	320	320
Dietlikon		160*	160	200	200
Dübendorf		86	120	475	475
Stettbach		95	240	120	300
Kloten		60	60	100	150
Opfikon		44	50	90	120
Glattbrugg		15	20	110	150
Rümlang		10	20	100	100
Schwerzenbach		80	180	260	330
Wallisellen		15	60	230	300

* davon 120 Abstellplätze auf Parkplatz Faiswiesen

Massnahmen:

- Bei der Realisierung von Park+Ride-Anlagen ist die Anzahl zu erstellenden Parkplätze nochmals aufgrund der aktuellen Qualität der Erreichbarkeit für Bus, Fussgänger und Velos zu überprüfen, um eine Konkurrenzierung dieser Zubringerarten zu vermeiden.
- Die Bewirtschaftung der Park+Ride-Anlagen muss sich neben dem Pendlerverkehr vermehrt auf den Einkaufs- und Freizeitverkehr ausrichten, wodurch eine grössere Auslastung der S-Bahn auch ausserhalb der Spitzenstunden erreicht und allgemein ein grösseres Umsteigepotential erzeugt werden kann.
- Bei der Standortwahl für Bike+Ride-Anlagen ist auf sichere Anfahrtswege, möglichst kurze Wege zu den Bahnperons und gute Einsehbarkeit zu achten. Die Veloabstellplätze sind nach Möglichkeit gedeckt auszuführen.
- Das Parkieren auf Erschliessungsstrassen als Folge der Bewirtschaftung der Park+Ride-Anlagen soll durch die Erarbeitung von integralen Parkraumkonzepten auf kommunaler Stufe verhindert werden.

4.4.2 Parkierungsanlagen für den Freizeitverkehr

Im bisherigen regionalen Verkehrsplan wurden an Standorten, an denen insbesondere Probleme mit wildem Parkieren bestanden, Parkierungsanlagen für den Freizeitverkehr

zur Erschliessung viel begangener Erholungs- und Wandergebiete bezeichnet. Mit der Realisierung solcher Parkieranlagen wird die Benützung des Autos in der Freizeit gefördert, was angesichts der Umweltproblematik nicht mehr sinnvoll erscheint und den aktuellen verkehrspolitischen Zielsetzungen widerspricht.

Neben den bisher festgelegten sollen keine weiteren regionalen Parkieranlagen für den Freizeitverkehr geschaffen werden. Gebiete mit hoher Eignung für Freizeitaktivitäten und Erholung sollen primär mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen werden.

Parkieranlagen für den Freizeitverkehr von regionaler Bedeutung sind:

Standort	Angaben zur Realisierung
• Jugendherberge, Fällanden	bestehend, 70 Parkplätze, kein Ausbau vorgesehen
• Eigental, Kloten	bestehend, 30 Parkplätze, kein Ausbau vorgesehen
• Schiffstation, Maur	bestehend, 120 Parkplätze, kein Ausbau vorgesehen
• Schwimmbad Waldacher, Volketswil	bestehend, 750 Parkplätze (teilw. auf Wiese), kein Ausbau vorgesehen
• Seacher in Chatzenrüti, Rümlang	bestehend, 20 Parkplätze im kantonalen Landschaftsschutzgebiet, kein Ausbau vorgesehen
• ARA Fällanden	bestehend, 30 Parkplätze, kein Ausbau vorgesehen

4.5 Güterverkehr

4.5.1 Anlagen für den Güterumschlag

Aus Umweltschutzgründen soll grundsätzlich möglichst viel Güterverkehr auf der Schiene abgewickelt werden. Aus regionaler Sicht ist eine dezentrale Anordnung der Güterumschlagsanlagen wünschenswert, um die Zulieferwege und somit die Transportdistanzen auf der Strasse möglichst kurz zu halten. Die bisherigen Festlegungen von regionalen Güterumschlagsanlagen werden beibehalten.

Anlagen für den Güterumschlag von regionaler Bedeutung sind:

Standort	Angaben zur Realisierung
• TAR, Rümlang	bestehend
• Kiesumschlagplatz Bäuler, Rümlang	bestehend

Standort	Angaben zur Realisierung
• Ortsgüteranlage Schwerzenbach	bestehend
• Güterumschlagsanlage des Heizkraftwerks Aubrugg, Wallisellen	geplant

4.5.2 Anschlussgleise (Stammgleise)

Aufgrund des Überangebots an Arbeitsplatzkapazitäten geht die Tendenz weg von den reinen Arbeitsplatzgebieten hin zu gemischten Quartieren, in denen auch Wohnen und Dienstleistungsnutzungen möglich sind. Deshalb sind in der Region Glattal immer weniger reine Industrie- und Gewerbegebiete vorhanden, bei welchen neue Gleisanschlüsse sinnvoll oder notwendig sind. Die Anschlussgleise sind auf den Wagenladungsverkehr ausgerichtet, welcher im Vergleich mit dem Stückgut- und Teilladungsverkehr stagniert. Aus verkehrs- und umweltpolitischen Überlegungen sollen jedoch die vorhandenen Voraussetzungen für den Wagenladungsverkehr erhalten bleiben, weshalb die Stammgleise als Anschlussgleise im regionalen Richtplan bezeichnet werden. Die Festlegungen dienen als Grundlage für die Trasseesicherung mittels Baulinien.

Im regionalen Richtplan werden die folgenden Anschlussgleise (Stammgleise) festgelegt:

Standort	Angaben zur Realisierung
• Hügler, Dübendorf	bestehend
• EMPA, Dübendorf	bestehend
• Flugplatz Dübendorf	bestehend
• Industriegebiet Kloten-Ost: Bahnhof Kloten entlang Bahnlinie bis Steinackerstrasse, Klo-ten / Bassersdorf	bestehend
• Industriegebiet Kloten-Ost: entlang Steinackerstrasse, Kloten	bestehend, Verlängerung Richtung Westen geplant
• Industriegebiet Riedmatt, Rümlang	bestehend
• Industriegebiet Zimikon nördlich Guntenbach, Volketswil	bestehend
• Industriegebiet Zimikon südlich Guntenbach, Volketswil	bestehend
• Jowa Industriegebiet Zimikon, Volketswil	bestehend
• Industriegebiet Herti / Birgi, Wallisellen	bestehend, Verlängerung um ca. 100m zur geplanten Ölum-schlagsanlage für Heizkraftwerk Aubrugg geplant

Standort	Angaben zur Realisierung
<ul style="list-style-type: none">• Bahnhof Wallisellen-Areale Reishauer / Fietz+Leuthold, Wallisellen	bestehend

Massnahmen:

- Die Gemeinden können im Rahmen der kommunalen Planung Massnahmen treffen, welche die Erhaltung der Anschlussgleise erlauben und die wirtschaftliche Nutzung der Gleise fördern. Die Gemeinden können in den Bauordnungen die Nutzweise der Industriezonen auf das Vorhandensein von Anschlussgleisen abstimmen.

5 VERSORGUNG, ENTSORGUNG

5.1 Einleitung

5.1.1 Ausgangslage

Seit der Festsetzung des regionalen Richtplans im Jahre 1981 sind die Konzepte der Versorgung und Entsorgung angesichts der zunehmenden Sensibilisierung im Bereich des Umweltschutzes einem starken Wandel unterworfen. Neben den quantitativen Sicherstellung einer ausreichenden Versorgung und Entsorgung sind vermehrt qualitative Aspekte zu berücksichtigen. Die wesentlichsten konzeptionellen Änderungen haben die Bereiche Abfallbewirtschaftung und Energieversorgung mit der Inkraftsetzung des Umweltschutzgesetzes und den dazugehörigen Verordnungen sowie des kantonalen Energiegesetzes erfahren.

5.1.2 Inhalt und Wirkung des regionalen Versorgungs- und Entsorgungsplans

Der regionale Versorgungs- und Entsorgungsplan bezweckt die Sicherstellung der Ver- und Entsorgung der ausgeschiedenen Siedlungsgebiete. Er enthält die bestehenden und geplanten Anlagen und Flächen sowie die dazugehörigen Beförderungs-, Verteil-, Übertragungs- und Verbindungsleitungen von regionaler Bedeutung für:

- a) die Versorgung mit Wasser insbesondere für die Wassergewinnung, -speicherung, -aufbereitung und -anreicherung;
- b) die Versorgung mit Energie und Rohstoffen aller Art;
- c) Fernmelde- und Nachrichtenübermittlungsdienste;
- d) die Ableitung und Reinigung von Abwässern;
- e) bach- und flussbauliche Anlagen;
- f) die Beseitigung, Aufbereitung und Wiederverwendung von Abfällen und Schadstoffen.

Die Festlegungen im regionalen Versorgungsplan haben Wirkung auf die Landsicherung, nicht aber auf die Trägerschaft und die Finanzierung. Die im regionalen Versorgungsplan dargestellten Leitungstrassen können mit Baulinien gesichert werden. Für Anlagen, welche nicht durch Baulinien gesichert werden können, kann ein Werkplan erstellt werden.

5.2 Wasserversorgung

5.2.1 Einleitung

Die Gemeinden in der Region Glattal sind, mit Ausnahme von Maur, in der überregionalen Gruppenwasserversorgung Vororte und Glattal (GVG) zusammengeschlossen. Für die höher gelegenen Siedlungsgebiete am Pfannenstil haben sich die Gemeinden Maur und Fällanden mit Zollikon, Küsnacht und Zumikon in der Hochzonenwasser-

versorgung Looren-Forch zusammengeschlossen. Maur verfügt zudem zusammen mit Egg über ein Bezugsrecht an einer Grundwasserfassung in Uster.

Die GVG besitzt Bezugsrechte von den Wasserversorgungen Zürich und Winterthur für 73'000 m³ pro Tag. Auch an absoluten Spitzentagen werden davon nicht viel mehr als die Hälfte in Anspruch genommen. Auch bei einer Bevölkerungszunahme zwischen 6% und 15% gemäss des Szenarien der Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU) wird das zur Verfügung stehende Wasserangebot für die Versorgung des Glattals ausreichen.

5.2.2 Wasserversorgungsanlagen

Die Wasserversorgungsanlagen von regionaler Bedeutung sind weitgehend realisiert. Auf eine Auflistung der bestehenden Anlagen wird verzichtet, sie sind lediglich im Plan dargestellt.

Geplante Wasserversorgungsanlagen von regionaler Bedeutung sind:

- Verstärkung der Leitung Stufenpumpwerk Ebmatingen-Reservoir Forch, Zumikon (Teilstück Reservoir Forch-Wassbergstrasse realisiert)
- Stufenpumpwerk Pfaffhausen

5.3 Energie

5.3.1 Einleitung

Gemäss kantonalem Richtplan sind Massnahmen zur Niedrighaltung des Mobilitätsbedarfs und für eine umweltschonende Verkehrsabwicklung sowie eine ressourcenschonende, diversifizierte und sichere Versorgung der Siedlungen gemäss den Prioritäten in nachstehender Reihenfolge anzustreben:

1. Ortsgebundene hochwertige Abwärme (Kehrichtverbrennungsanlagen, Industrie)
2. Ortsgebundene niederwertige Abwärme und Umweltquellen (Abwasserreinigungsanlagen, Gewässer, Grundwasser)
3. Leitungsgebundene fossile Energieträger (Gas, Wärme-Kraft-Kopplungsanlagen)
4. Regional gebundene erneuerbare Energieträger (Holz)
5. Örtlich ungebundene Umweltwärme (Luft, Sonnenenergie, Geothermie)
6. Frei verfügbare Energieträger (Erdöl)

Ausser den Gemeinden Nürensdorf und Maur sowie Teilen der Gemeinden Fällanden, Schwerzenbach, Bassersdorf und Kloten liegt die ganze Region im Gebiet, welches sich gemäss kantonalem Richtplan aufgrund der Siedlungsstruktur speziell für rohrlitungsgebundene Energieträger eignet. Beim Einsatz leitungsgebundener Energieträger ist die Konkurrenzierung zwischen Gasversorgungen und Fernwärmeverbänden unter Beachtung obiger Prioritäten zu vermeiden.

5.3.2 Elektrizität

Die Versorgung mit Elektrizität in der Region Glattal wird durch die Nordostschweizerischen Kraftwerke AG (NOK), die Elektrizitätswerke des Kantons Zürich (EKZ), die Elektrizitätswerke der Stadt Zürich (EWZ) und die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) gewährleistet. Die Planung und Realisierung von Anlagen der Elektrizitätsversorgung stützen sich auf eidgenössische Gesetze (Elektrizitätsgesetz).

Die Anlagen und Leitungen der Elektrizitätsversorgung sind nur noch im kantonalen und allenfalls in den kommunalen Versorgungsplänen aufzunehmen. Regionale Festlegungen sind somit keine mehr zu treffen, womit die bisher festgelegten 16 kV-Leitungen gestrichen werden.

5.3.3 Erdgas

Die Gasversorgung Zürich (GVZ) versorgt zahlreiche Gemeinden in der Region Glattal mit Gas. Die Region Glattal verfügt über eine leistungsfähige Gasinfrastruktur, welche in erster Linie in technischer und betrieblicher Hinsicht optimiert werden soll. In Gebieten mit hoher Wärmedichte soll der Einsatz von Gas unter Beachtung der Prioritäten gemäss 5.3.1 gefördert werden.

Im Versorgungsplan werden wie bisher nur bestehende Leitungen und Regler (Druckreduzier- und Messstationen) von regionaler Bedeutung festgelegt. Die bestehenden Anlagen sind im Plan dargestellt. Es werden keine geplanten Anlagen im Versorgungsplan aufgenommen, um die erforderliche Abstimmung im Rahmen einer Energieplanung zwischen möglichen Abwärmenutzungen und der Gasversorgung nicht zu präjudizieren.

5.3.4 Erdöl

Die bestehende Erdöltransportleitung zur Versorgung des Flughafens wurde zur Versorgung des Terminals A weiter ausgebaut. Auf die beabsichtigte Pipeline zwischen der TAR und dem Heizkraftwerk Aubrugg wurde verzichtet.

Im regionalen Versorgungsplan ist die bestehende Pipeline zwischen der Tankanlage Rümlang und dem Flughafen Kloten festgelegt. Weitere Transportleitungen sind nicht geplant.

5.3.5 Fernwärme / Nutzung von Abwärme

Abwasserreinigungsanlagen (ARA) weisen ein grosses, noch ungenutztes Wärmepotential auf, welches vor allem zur Versorgung öffentlicher Gebäude und nahegelegener, dichter Quartiere und Überbauungen zu Heizzwecken genutzt werden soll. Die ARA mit einem Wärmeversorgungspotential von mehr als 150'000 m² Energiebezugsfläche sind im kantonalen Versorgungs- und Entsorgungsplan festgelegt worden. Ergänzend dazu werden ARA mit aus regionaler Sicht bedeutenden Abwärmepotentialen im regionalen Richtplan festgelegt.

Neben der Abwärme aus ARA ist eine Nutzung der Potentiale an Industrieabwärme anzustreben.

Abwasserreinigungsanlagen von regionaler Bedeutung sind:

Bezeichnung Festlegung	der Ungenutztes Wärmepotential in MWh pro Jahr: (Quelle: AWEL)
• ARA Bassersdorf	5'600 MWh
• ARA Maur-Dorf	2'900 MWh

Massnahmen:

- Die Gemeinden, welche als mögliche Versorgungsgebiete in Frage kommen, haben in Zusammenarbeit mit der Trägerschaft der Anlage im Rahmen von Ausbauten und Sanierungen von Abwasserreinigungsanlagen die Möglichkeiten zur Nutzung der Abwärme zu prüfen, die notwendigen planerischen Festlegungen zu treffen und in- nert nützlicher Frist konkrete Projekte vorzulegen.

5.3.6 Energieholz

Im Sinne der unter 5.3.1 genannten Prioritäten für die Energieversorgung soll die erneuerbare, CO₂-neutrale Energiequelle Holz vermehrt genutzt werden. Für die Energienutzung sind die nachwachsenden Mengen an Brennholz und andere minderwertige Holzqualitäten des Waldes sowie das Restholz aus holzverarbeitenden Betrieben zu berücksichtigen.

In der Region Glattal weisen folgende Gemeinden ein bedeutendes Energieholzpotenti- al von mehr als 2'000 Mwh pro Jahr auf (entspricht 770 m³ Energieholz), dessen Nut- zungsmöglichkeiten im Rahmen regionaler oder kommunaler Energieplanungen ge- prüft werden sollen:

Gemeinde	ungenutztes Potential 1991 in MWh pro Jahr: (Quel- le: ATAL)
• Bassersdorf	3'000
• Kloten	2'000
• Maur	3'000
• Nürensdorf	3'000
• Rümlang	3'000
• Volketswil	3'000

5.4 Gewässerschutz

5.4.1 Abwasserbeseitigung

Im regionalen Versorgungsplan werden wie bisher die Abwasserreinigungsanlagen, sowie die Hauptzuleitungen und Regenbecken, sofern sie Sache mehrerer Gemeinden sind, aufgenommen (ARA als Abwärmequellen siehe Ziffer 5.3.5). Die Festlegungen entsprechen den Vorgaben des Amtes für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL).

Folgende Abwasserreinigungsanlagen sind im regionalen Versorgungs- und Entsorgungsplan festgelegt:

Bezeichnung der Festlegung	Vorhandene Reinigungsstufen und massgebender Trockenwetteranfall TWA in l/s
<ul style="list-style-type: none"> • ARA Bassersdorf 	<p>mechanisch biologisch, simultane Phosphatfällung, weitergehende Reinigung bezüglich Stickstoff (Nitrifikation und Denitrifikation).</p> <p>TWA = 129 l/s</p>
<ul style="list-style-type: none"> • ARA Neugut, Dübendorf 	<p>mechanisch biologisch, simultane Phosphatfällung, weitergehende Reinigung bezüglich suspendierter Stoffe, Phosphor und Stickstoff (Nitrifikation und Denitrifikation).</p> <p>TWA = 330 l/s</p>
<ul style="list-style-type: none"> • ARA VSFM Fälllanden 	<p>mechanisch biologisch, simultane Phosphatfällung, weitergehende Reinigung bezüglich suspendierter Stoffe, Phosphor und Stickstoff (Nitrifikation und Denitrifikation)</p> <p>TWA = 275 l/s</p>
<ul style="list-style-type: none"> • ARA Opfikon / Kloten 	<p>mechanisch biologisch, simultane Phosphatfällung, weitergehende Reinigung bezüglich suspendierter Stoffe, Phosphor und Stickstoff (Nitrifikation und Denitrifikation)</p> <p>TWA = 393 l/s</p>
<ul style="list-style-type: none"> • ARA Maur-Dorf 	<p>mechanisch biologisch, simultane Phosphatfällung, weitergehende Reinigung bezüglich suspendierter Stoffe, Phosphor und Stickstoff (Nitrifikation und Denitrifikation)</p> <p>TWA = 45 l/s</p>

Massnahmen:

- Die Anstrengungen zur umfassenden Verbesserung der Wasserqualität der Glatt sind voranzutreiben.
- Die generellen Entwässerungspläne (GEP) der Gemeinden sollen nach Abschluss der kommunalen Richt- und Nutzungsplanrevisionen insbesondere unter dem As-

pekt möglicher Auswirkungen baulicher Verdichtungen auf das Kanalnetz überprüft werden.

5.4.2 Bach- und flussbauliche Anlagen, Renaturierungen

Im bisherigen regionalen Richtplan waren einige geplante Gewässerkorrekturen und Rückhaltebecken festgelegt. Diese sind noch nicht zur Ausführung gelangt. Die geplanten Gewässerkorrekturen stehen im Konflikt mit den Funktionen der Gewässer als Natur- und Erholungsraum, was eine Überprüfung der Massnahmen unter verstärkter Berücksichtigung dieser Aspekte sinnvoll erscheinen lässt. Grundsätzlich sind Fließgewässer möglichst naturnah zu gestalten und zu unterhalten. Zur Verbesserung der Wasserqualität und als Aufwertung der Gewässer als Natur- und Erlebnisräume sollen extensiv genutzte Uferschutzstreifen ausgeschieden werden.

Der Kredit für die Realisierung der Rückhaltebecken Schliffi und Schafmetzg West in Nürensdorf / Bassersdorf sind in einer Volksabstimmung abgelehnt worden, weshalb sie aus dem regionalen Versorgungsplan gestrichen werden. Die anderen Festlegungen der bisher im Versorgungsplan enthaltenen, geplanten bach- und flussbaulichen Anlagen von regionaler Bedeutung werden beibehalten.

Bezeichnung der Festlegung	Bemerkungen
<ul style="list-style-type: none"> • Korrektion Gunten- / Chimlibach; Schwerzenbach, Volketswil 	
<ul style="list-style-type: none"> • Rückhaltebecken Dürrenbach bei Hegnau; Volketswil 	
<ul style="list-style-type: none"> • Rückhaltebecken Altbach, Dietlikon / Bassersdorf 	<p>Im Rahmen der weiteren Bearbeitung des Projektes sind mögliche Alternativen zu prüfen, welche eine Redimensionierung des Rückhaltebeckens erlauben.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Korrektion Glatt; Schwerzenbach, Fällanden, Dübendorf, Wallisellen, Opfikon-Glattbrugg, Rüm- lang 	

Massnahmen:

- Vor einer Weiterbearbeitung der Projekte soll geprüft werden, ob der erwünschte Hochwasserschutz nicht auch durch gezielte Retentionsmassnahmen kurz vor oder im Mündungsbereich der Bäche in die Glatt oder durch Schaffung von Retentionsflächen, welche ausserdem zu einer Steigerung des Natur- und Erholungswerts beitragen können, erreicht und somit auf die aus ökologischer Sicht nicht unproblematischen Projekte (Glattabsenkung) verzichtet werden kann.
- Die Gemeinden sollen rechtzeitig Gebiete als Gefahrenbereiche nach Wasserwirtschaftsgesetz (WWG) ausscheiden, in welchen mit häufigen oder stark schädlichen Hochwassern zu rechnen ist und die notwendigen planerischen Massnahmen zur Vermeidung von künftigen Hochwasserschäden treffen.

5.5 Abfall

5.5.1 Einleitung

Gemäss den "Empfehlungen an die Regionalplanungsgruppen" des AWEL sind nach dem Subsidiaritätsprinzip im regionalen Versorgungsplan, Klärschlamm-trocknungsanlagen, Öl- und Strassenschlammbehandlungsanlagen sowie Schrott- und Altau-tosammelplätze festzulegen. Neben Klärschlamm-trocknungsanlagen und einer Bauab-fallanlage sind im Glattal keine Abfallanlagen von regionaler Bedeutung vorhanden.

5.5.2 Klärschlamm-trocknungsanlagen

In der Region Glattal sind zwei Anlagen vorhanden, in denen Klärschlamm getrocknet wird.

Bestehende Klärschlamm-trocknungsanlagen von regionaler Bedeutung sind:

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • ARA Opfikon / Kloten • ARA Neugut, Dübendorf |
|---|

5.5.3 Bauabfallanlagen

Aus regionaler Sicht werden folgende bestehenden und geplanten Bauabfallanlagen im regionalen Richtplan festgelegt:

Bezeichnung, Standort	Angaben zur Realisierung
<ul style="list-style-type: none"> • Ebenrüti, Volketswil 	Bauschutt-aufbereitung bestehend, Bausperrgut geplant

5.6 Materialgewinnung und Aushubablagerung

5.6.1 Gebiete für Materialgewinnung

Die Festlegungen im Richtplan dienen der Standortsicherung und als Grundlage für die Festsetzung von überkommunalen Gestaltungsplänen nach § 44a PBG. Folgendes Ge-biet ist für die Materialgewinnung regional festgelegt:

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Ebenrüti, Volketswil |
|--|

Massnahmen:

- Materialgewinnungsgebiete sind unter Verwendung des im Kanton anfallenden Aushub- und Abraummateri- als natur- und landschaftsverträglich zu rekultivieren.

5.6.2 Gebiete für Aushubablagerung

Folgendes Gebiet ist für die Aushubablagerung regional festgelegt:

- Ebenrüti, Volketswil

Massnahmen:

- Unverschmutztes Aushub- und Abraummateriale ist für Rekultivierungen zu verwenden.

6 ÖFFENTLICHE BAUTEN UND ANLAGEN

6.1 Einleitung

Der Richtplan der öffentlichen Bauten und Anlagen bezeichnet jene Bauten und Anlagen, welche mit der Erfüllung regionaler öffentlicher Aufgaben und der Wahrung regionaler öffentlicher Interessen im Zusammenhang stehen. Die Festlegungen dienen der Standortsicherung.

6.2 Öffentliche Verwaltung und Justiz

Gemeinde / Objekt	Bez. in Karte	Trägerschaft	Bemerkung
Kloten			
• Zivilschutzausbildungszentrum in Kloten	V	Stadt Kloten	bestehend
• Regionaler Stützpunkt für Feuer-, Öl, Chemie- und Strahlenwehr	F	Gebäudeversicherung des Kantons Zürich	
Brüttsellen			
• Landheim Brüttsellen, Durchgangsheim für schulpflichtige und schulentlassene männliche Jugendliche	RP	C. Appenzeller Stiftung in Brüttsellen	bestehend
Opfikon			
• Zivilschutzausbildungszentrum Leutschenbach	V	Stadt Zürich	bestehend
• Kantonaler Feuerwehrstützpunkt	F	Gebäudeversicherung des Kantons Zürich	bestehend
• Werkhof des AWEL	W	Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft des Kantons Zürich (AWEL)	bestehend
Rümlang			
• Kantonaler Feuerwehrstützpunkt	F	Gebäudeversicherung des Kantons Zürich	bestehend

Wallisellen			
• Kantonaler Feuerwehr- stützpunkt	F	Gebäudeversiche- rung des Kantons Zürich	bestehend
Maur			
• Schiffswerft Schiffflände	RP	Schiffahrtsgenos- senschaft Grei- fensee	bestehend, Neubau zu- sammen mit kant. Seepoli- zei und EAWAG ge- plant

6.3 Sozial- und Gesundheitswesen

Gemeinde / Objekt	Bez. in Karte	Trägerschaft	Bemerkung
Bassersdorf			
• Krankenhaus Im Bächli	K	Krankenheimer- verband Zürcher Un- terland	bestehend
Dietlikon			
• Krankenhaus Im Rota- cher	K	Bezirksspitalver- band Uster	bestehend
Dübendorf / Zürich			
• Jugendheim Gfellergut in Dübendorf und Zü- rich	WW	Stadt Zürich	bestehend
Kloten			
• Behindertenwerkstätte und -wohnheim Gras- winkel	B	Stiftung	bestehend
Wallisellen			
• Werkstatt für Blinde und Gebrechliche	B	Genossenschaft Werkstätten für Blinde und Ge- brechliche	bestehend
• Ausbildungszentrum des Schweiz. Maler- und Gipsermeisterverbandes (SMGV)	B	SMGV	bestehend

Gemeinde / Objekt	Bez. in Karte	Trägerschaft	Bemerkung
Wangen			
• Arbeitsheim		Genossenschaft	bestehend

6.4 Erholung und Sport

Gemeinde / Objekt	Bez. in Karte	Trägerschaft	Bemerkung
Fällanden			
• Bootsplatz am Greifen-see	H	Gemeinde Fällanden	bestehend
Maur			
• Bootsplatz	H	Gemeinde Maur	bestehend

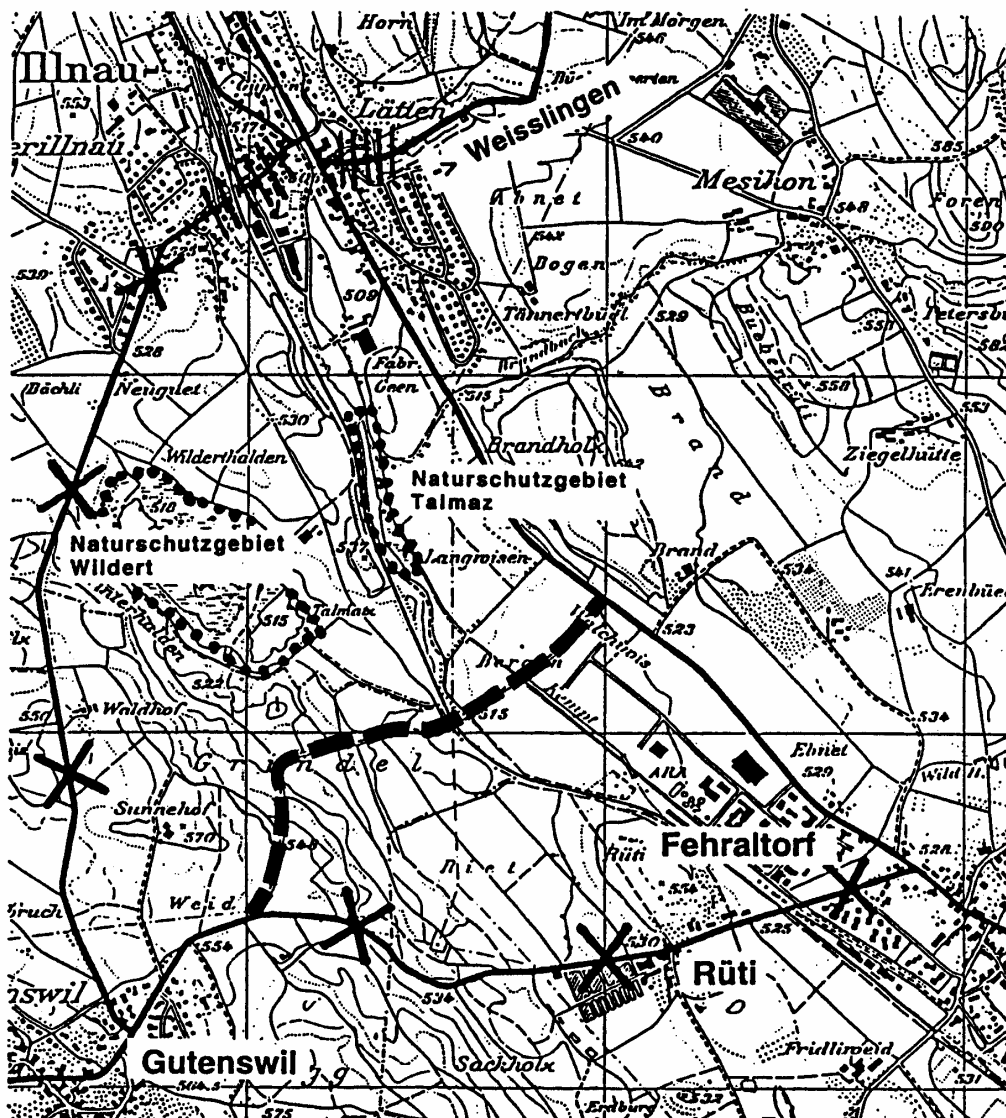
Die Gemeinde Rümlang betreibt zusammen mit der Gemeinde Niederhasli die Schiessanlage "Im Salen" in Oberhasli. Die Gemeinden Bassersdorf, Dietlikon und Nürensdorf, welche ebenfalls keine eigenen Schiessanlagen besitzen, haben bereits vertragliche Regelungen mit Nachbargemeinden über die Mitbenützung ihrer Schiessanlagen abgeschlossen oder solche sind vorgesehen. Festlegungen von Standorten für regionale Schiessanlagen sind zurzeit nicht zu treffen. Mit einer allfälligen Abschaffung des obligatorischen militärischen Schiessbetriebs, wodurch sich die Benutzer der Anlagen auf die Sportschützen reduzieren, könnte sich der Bedarf für eine Koordination auf regionaler Stufe wieder aktualisieren.

7 ANHANG

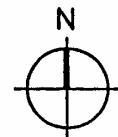
7.1 Neue Strassenverbindung Gutenswil - Fehraltorf

(Beilage 1 zu Ziffer 4.2.2)

Als Variante zur Strassenführung Gutenswil-Rüti-Fehraltorf ist eine neue Trassierung am Nordrand des Industriegebiets Fehraltorf denkbar. Damit könnten die heutigen Regionalstrassen Gutenswil-Rüti-Fehraltorf (Pfäffikerstrasse) und Gutenswil-Illnau (Winterthurerstrasse) abklassiert bzw. aufgehoben werden. Über die genaue Linienführung sind noch Variantenstudien notwendig.



0 500 1000 2000m



■ ■ ■ Neue Strassenverbindung

7.2 Nicht mehr im regionalen Verkehrsplan festgelegte Staatsstrassen

(Beilage 2 zu Ziffer 4.2.2)

Die folgenden Strassen waren im Verkehrsplan der Region Glattal von 1981 festgelegt und sind nun gestrichen worden.

Strassenbezeichnung	Begründung
– Ost-Umfahrung Fällanden (Maurstrasse-Schwerzenbachstrasse)	Der verkehrstechnische Nutzen dieser Strasse ist gering, während sie in landschaftlicher Hinsicht grosse Nachteile bringen würde (Beeinträchtigung Greifensee-Schutzgebiet). Die Gemeinde Fällanden hat sich bisher gegen eine Beibehaltung der Festlegung ausgesprochen.
– Sagentobelbachstrasse, Dübendorf/ Stadt Zürich	Ausgelöst durch die kantonale Festlegung der Ostumfahrung Zürich und durch Probleme mit der Erschliessung des Gebiets Hochbord sind verschiedene Varianten von Verkehrslösungen in diesem Raum studiert worden. Die Abklärungen fanden in enger Koordination zwischen den Städten Dübendorf und Zürich, dem Amt für Raumordnung und Vermessung, dem kantonalen Tiefbauamt, der RZU und der ZPG statt. Die erarbeitete Konsenslösung sieht vor, dass der Regionalverkehr über die Ringstrasse abgewickelt wird. Das Gebiet Hochbord wird mit einem Strassenanschluss im Bereich Autobahnanschluss/ Überlandstrasse und einer zwischen Überland- und Zürichstrasse durchgängigen, internen Quartierstrasse erschlossen. Im Weiteren wird ein Anschluss der Ostumfahrung Zürich an die Zürichstrasse als Option sichergestellt. Mit diesem Konzept wird die Sagentobelbachstrasse nicht mehr benötigt, weshalb sie aus dem regionalen Verkehrsplan gestrichen wird. (siehe auch "Massnahmen" unter 4.2.2)

Strassenbezeichnung	Begründung
– Süd-Umfahrung Dübendorf (Ringstrasse)	Die geplante Südumfahrung bringt lediglich der Höglerstrasse eine Entlastung vom Durchgangsverkehr. Durch den Bau einer neuen Strasse besteht die Gefahr, dass Mehrverkehr entsteht, der wegen den knappen Kapazitäten beim Knoten Sonnental durch das Zentrum Dübendorfs ausweicht. Die Südumfahrung würde den Abschluss des Siedlungsgebiets darstellen und die angestrebte Aufwertung und Gestaltung des Siedlungsrandes hin zur offenen Landschaft durch die Barrierenwirkung verunmöglichen. Die Lärmbelastung von der Höglerstrasse würde zwar reduziert, aber zusätzlich würden die Wohngebiete von der Rückseite her mit Lärm belastet. Die Nachteile bezüglich des massiven Landschaftseingriffs, der Beeinträchtigung des Erholungsgebiets sowie der zusätzlichen Verkehrs- und Lärmbelastungen überwiegen die möglichen Vorteile dieser Strasse.
– Umfahrung Gockhausen, Dübendorf	Die geplante Umfahrungsstrasse liegt teilweise in der Stadt Zürich und in der Region Glattal, wobei sie im regionalen Verkehrsplan der Stadt Zürich nicht festgelegt wurde. Die Umfahrungsstrasse zerschneidet das regional festgelegte Trenngebiet zwischen der Stadt Zürich und Gockhausen und führt durch landschaftlich empfindliches Gebiet mit grossem Naherholungswert. Eine Realisierung ist nur mit starken Beeinträchtigungen des Erholungswertes möglich und führt zu starken Eingriffen in die Landschaft. Die Umfahrung schafft auch nur eine teilweise Entlastung der Ortsdurchfahrt von Gockhausen, denn die Buslinie und der Verkehr von der Oberen Geerenstrasse bleiben. In Anbetracht der geringen Entlastungseffekte, die eine Umfahrung Gockhausen bringen würde, überwiegen die Interessen an der Erhaltung der Landschaft.
– Alte Verbindungsstrasse Hegnau-Gutenswil	Mit der Eröffnung der Umfahrungsstrasse Volketswil (Autobahnanschluss Volketswil-Gutenswil) ist die Voraussetzung zur Abklassierung erfüllt worden. Die Strasse hat keine regionale Funktion mehr und wurde auch schon von der Gemeinde zu Eigentum übernommen.

Strassenbezeichnung	Begründung
– Ortsdurchfahrt Nürensdorf (Richtung Birchwil)	Die Umfahrung (Eigentalsstrasse) wurde eröffnet und das Eigentum bereits vom Kanton auf die Gemeinde übertragen und somit abklassiert worden. Die Strasse wird deshalb aus dem regionalen Verkehrsplan gestrichen.
– Nürensdorf-Birchwil (Eigentalsstrasse bis Oberwilerstrasse)	Die Strasse dient als Verbindung zwischen Nürensdorf und Birchwil innerhalb des Gemeindegebiets Nürensdorf und hat somit keine regionale Funktion.
– Ebmatingen-Maur (Strassenkorrektur im Dorfkern)	Die Strasse ist realisiert worden. Sie ist nur für Fussgänger, Velos und Bus gedacht. Als regionale Verbindung bleibt die Zürichstrasse unverändert festgelegt.

7.3 Mögliche Führungen von Tramlinien

(Beilage 3 zu Ziffer 4.3.3)

Die Festlegungen von Tramlinien im regionalen Verkehrsplan sind als Trasseesicherungen zu betrachten, welche verschiedenen Möglichkeiten für den Betrieb von Tramlinien zulassen. Die ZPG geht davon aus, dass Tramlinien das Trasse der Glattalbahn (Mittelverteiler) gemäss kantonalem Richtplan benutzen können, weshalb auf dem Trasse Zürichstrasse - Ringstrasse keine Tramlinien festgelegt werden.

Denkbare Linienführungen sind zur Veranschaulichung in untenstehender Abbildung dargestellt.

