

**RRP Teilrevision 2023. Einwendungen aus der öffentlichen Auflage und kantonalen Vorprüfung**

Fassung vom 29. Januar 2025

Öffentliche Auflage und kantonale Vorprüfung Entwurf V1.0 vom 05.07.2024–20.09.2024

**Hinweis zur Nummerierung**Zur Vereinfachung der Diskussion sind die **Anträge der Vorprüfung mit dem Index "V" numeriert**. Die Ziffer bezieht sich auf das Kapitel und die Reihenfolge der Nennung / des Eintrags.Die **Anträge aus der öffentlichen Auflage und der Anhörung nebengelagerter Planungsträger sind mit dem Index "A" versehen**.**Redaktionelle Änderungen**

Die wesentlichen eingegangenen Hinweise zu redaktionellen Änderungen sind unter Punkt 8 aufgeführt.

Nr.	Antragsteller	Gegenstand	Seite Text / Bericht	Antrag	Umgang mit Anträgen				Begründung / Kommentare
					berücks.	teilweise berücksichtigt.	nicht berücksichtigt.	nicht Gegenstand Teilrev.	
<b><u>V Vorprüfung (Kantonale Verwaltung)</u></b>									
<b><u>A Allgemeines</u></b>									
V 1	ARE	Arbeitszonenbewirtschaftung	(eigener) Bericht zur Arbeitszonenbewirtschaftung	Es ist im Rahmen eines Berichts zur Arbeitszonenbewirtschaftung (vgl. Merkblatt Arbeitszonenbewirtschaftung) der Nachweis zu erbringen, dass mit den Anpassungen an den Gebieten mit Nutzungsvorgaben insgesamt kein Verlust an Arbeitsplatzflächen verloren geht, bzw. ausreichend Kapazitäten vorhanden sind.	X				Der verlangte, separate Bericht zur Arbeitszonenbewirtschaftung wurde dem ARE bereits am 05.09.2024 nachgereicht (der Vorprüfungsbericht stammt vom 17.09.2024).
<b><u>1 Regio-ROK</u></b>									
<b><u>1.2 Leitsätze für die räumliche Entwicklung</u></b>									
V 1.2.1	ARE	veränderte Linienführung Hochleistungsstrasse BAS aufgrund Mehrspur Zürich	Kapt. 1.2 c)	Im Kap. 1.2 c) ist die Abbildung des Zielbilds (Abb. 1.2) anzupassen. Im Zusammenhang mit dem Projekt Mehrspur Zürich - Winterthur wird die Hochleistungsstrasse an den südlichen Rand von Bassersdorf verlegt. Die Linienführung dieser Strasse ist entsprechend anzupassen.	X				Zielbild wird nachgeführt.
<b><u>2 Siedlung</u></b>									
<b><u>2.5 Gebiet mit Nutzungsvorgaben</u></b>									
V 2.5.1	ARE	Arbeitsplatzgebiet Nr. 7 Glattpark West	Kap. 2.5.2 a)	Die Streichung der Funktion keine Wohnnutzung ist nicht rechtmässig und kann nicht festgesetzt werden. Im Erläuterungsbericht zu diesem Eintrag ist fälschlicherweise festgehalten (S. 14), dass der Eintrag mit einem Prüfauftrag zur Öffnung des Gebietes für Wohn- und Mischnutzungen ergänzt wird. --> Im Karteneintrag Nr. 7 ist die Funktion "keine Wohnnutzung" beizubehalten, die Streichung ist nicht genehmigungsfähig. --> Der Erläuterungsbericht ist betreffend des Prüfauftrags zum Eintrag Nr. 7 Glattpark West zu präzisieren.	X				Der Antrag wird insofern berücksichtigt, als dass auf Antrag der Stadt Opfikon (siehe Antrag A 2.5.1 weiter unten), das Arbeitsplatzgebiet Nr. 7 als Ganzes, ersatzlos gestrichen wird. Dies geschieht auf Basis der vorliegenden ortsplannerischen Gesamtschau in Form des planerischen Kurzgutachtens zum Gebiet (vom Ortsplanungsbüro SKW AG) und des in Arbeit befindlichen Raumentwicklungskonzepts (REK) der Stadt Opfikon.

Nr.	Antragsteller	Gegenstand	Seite Text / Bericht	Antrag	Umgang mit Anträgen				Begründung / Kommentare
					berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	nicht Gegenstand Teilrev.	
V 2.5.2	ARE	Mischgebiet Nr. 31a Industriegebiet Zürcherstrasse, Volketswil	Kap. 2.5.2 c); Erläuterungsbericht, S. 18, Abb. 2.6b	<p>Das Gebiet liegt an einer lärmexponierten Lage. Im Osten wird es durch die Autobahn 415 begrenzt, im Norden stösst es an das Areal des Flugplatzes Dübendorf; das Thema Fluglärm wurde hier nicht abgehandelt. Die Ausdehnung des Mischgebiets erscheint recht grosszügig gezogen. Bei einem Mischgebiet sind auf Stufe Nutzungsplanung mindestens 25 % der zulässigen Geschossflächen für Wohnnutzungen zu reservieren. Ob dieser Mindestanteil in diesem Gebiet mit Blick auf die lärmschutzrechtlichen Vorgaben machbar / umsetzbar ist, ist offen. Ohne den stufengerechten Nachweis der Machbarkeit des Mindestwohnanteils kann die Zweckmässigkeit der Festlegung nicht beurteilt werden.</p> <p>--&gt; Um die Festsetzungsfähigkeit des Mischgebiets Nr. 31a beurteilen zu können, ist ein stufengerechter Nachweis zu erbringen, dass der in Mischgebieten vorgeschriebene Mindestwohnanteil grundsätzlich machbar ist. Allenfalls ist das Gebiet zu verkleinern.</p> <p>Das bestehende Arbeitsplatzgebiet, welches in das Mischgebiet überführt werden soll, wird in Richtung Volketswil Ost (Industriestrasse) umgelagert. Die Absichten sind nachvollziehbar, jedoch besteht heute in diesem Bereich noch keine ausreichende ÖV-Anbindung, was eine zwingende Voraussetzung zur Ansiedlung von Wohnbauten ist. Die Entwicklung des Mischgebietes muss darum im Gleichtakt mit der Einführung eines guten ÖV-Angebots (mindestens ÖV-Güteklasse C) erfolgen.</p> <p>--&gt; Im Kap.2.5.2 c) ist der Eintrag Nr. 31a "Industriegebiete Zürcherstrasse, Volketswil" im Sinne der Erwägungen zu präzisieren. Ein gutes ÖV-Angebot ist Voraussetzung für die Ansiedlung von Wohnnutzungen und damit die Transformation in ein Mischgebiet.</p> <p>Der Titel der Abb. 2.6b: Erläuterungsbericht, S. 18 ist zu korrigieren.</p>		X			<p>Gemäss Richtplantext Kap. 2.5.3 sind, innerhalb von Mischgebieten, Gebiete mit starker Fluglärmbelastung vom Mindestwohnanteil ausgenommen. Die Berücksichtigung von Strassenlärm und weiteren Standortkriterien, welche bei der Ansiedlung von Wohnnutzungen ausschlaggebend sein können, sind auf Stufe der regionalen Richtplanung nicht stufengerecht und würden den Rahmen sprengen. Sie sind im Rahmen der Konkretisierung und Umsetzung auf Stufe Orts- und Nutzungsplanung stufengerecht zu berücksichtigen und abzuhandeln. Im Erläuterungsbericht zur RRP Teilrevision 2023 wird in Kap. 2.5.3, in Bezug auf das neue Mischgebiet Nr. 31a an der Zürcherstrasse, ein entsprechender Hinweis gemacht.</p> <p>Im Richtplantext Kap. 2.5.3 werden die Massnahmen zu Mischgebieten auf Stufe b) Gemeinden um die Anforderung ergänzt, dass Umnutzungen bzw. Umzonungen bestehender Gewerbegebiete zu Gunsten von Wohnnutzungen erst dann zulässig sind, wenn die öffentliche Verkehrserschliessung in dem Gebiet der Güteklasse C oder besser entspricht. Zudem wird im Dialog mit dem AfM geprüft, ob künftig (Anpassung im Rahmen einer späteren Teilrevision), statt auf die ÖV-Güteklassen, auf die Angebotsverordnung referenziert werden kann bzw. soll.</p> <p>Die Bildunterschrift von Abb. 2.6b wird angepasst.</p>

Nr.	Antragsteller	Gegenstand	Seite Text / Bericht	Antrag	Umgang mit Anträgen				Begründung / Kommentare
					berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	nicht Gegenstand Teilrev.	
V 2.5.3	AWEL	Gebiete mit Nutzungsvorgaben, Dichtestufenanpassung und Störfallvorsorge	Kap. 2.5.2	<p>Die Risikorelevanz der Festlegungen im Konsultationsbereich von Störfallanlagen ist gemäss der Planungshilfe "Koordination Raumplanung und Störfallvorsorge, des Bundesamtes für Raumentwicklung ARE zu klären und im Bericht zu dokumentieren.</p> <p>Sofern die Richtplanänderungen risikorelevant sind, ist basierend auf dem zukünftigen Personenaufkommen für die geplanten Festlegungen in den Konsultationsbereichen eine Risikoabschätzung durchzuführen und es sind einfache Schutzmassnahmen zu evaluieren. Es wird empfohlen, dafür vorgängig mit den zuständigen Vollzugsbehörden (kantonalen Fachstelle Störfallvorsorge für die Kantonsstrassen, Bundesamt für Strassen für die Nationalstrasse N 15) Kontakt aufzunehmen. Die Resultate der Risikoabschätzung und die Massnahmenevaluation sind geeignet zu dokumentieren.</p> <p>Für die umsetzbaren Schutzmassnahmen sind stufengerechte Regelungen zu treffen.</p> <p>Die Planungsträgerin muss eine Stellungnahme des Bundesamtes für Strassen ASTRA einholen. Die Schlussfolgerungen der Stellungnahme sind im Erläuterungsbericht zu dokumentieren. Allfällige Abweichungen von Anträgen des Bundesamtes sind im Rahmen der Interessenabwägung zu begründen.</p>			X		<p>Nach einer gemeinsamen Besprechung mit der Fachstelle Störfallvorsorge (AWEL) vom 15.10.2024 nahm diese die verlangten Abklärungen zur Risikoabschätzung selbständig vor (i.S. einer Dienstleistung an die Region). Sie informierte die ZPG darüber, dass die in der Teilrevision 2023 geplanten Anpassungen nicht risikorelevant sind. Dabei wurde die ZPG aufgefordert, die entsprechende Herleitung (Risikoabschätzung) und Erkenntnis im Erläuterungsbericht zur Teilrevision 2023 zu dokumentieren.</p> <p>Die ZPG vertritt jedoch den Standpunkt, dass vorliegend im RRP und der Teilrevision 2023 das Thema Störfallvorsorge hinreichend berücksichtigt wird und dass diesbezüglich keine weiterreichenden Abklärungen und/oder Anpassungen stufengerecht bzw. notwendig sind.</p> <p>Nachfolgend die wichtigsten Gründe dafür in Stichworten:  &gt; Anordnungsspielraum (auf Stufe Orts- und Nutzungsplanung) innerhalb regionalen Vorgaben  &gt; Anpassungen im Rahmen der Teilrevision 2023 überschneiden sich nur minimal mit den Konsultationsberichten der Störfallvorsorge und/oder entsprechen lediglich einem Nachvollzug der IST-Situation (Nachvollzug von Nutzungsdichten)  &gt; Der Kantonale Richtplan thematisiert die Störfallvorsorge in seinen Zielen (Kap. 3.11.1), leitet daraus aber keine Massnahmen für die Regionen sondern nur für die Gemeinden ab – auf Stufe Region gibt es diesbezüglich nichts zu konkretisieren. Zusätzliche Ziele und/oder Anforderungen auf Stufe Region zu formulieren brächten keinen materiellen Mehrwert (Risiko unnötiger Redundanzen und Gefahr von Widersprüchen).  &gt; Die effektive Berücksichtigung bzw. Umsetzung der Anforderungen der Störfallvorsorge erfolgt stufengerecht im Rahmen der Nutzungsplanung durch die Gemeinden – wie dies auch der kantonale Richtplan und die Planungshilfe des BAFU vorsehen bzw. vorgeben.</p> <p>Die ZPG fürchtet dass, sollte man von der bisherigen Praxis abweichen und im Rahmen der Teilrevision 2023 neu plötzlich eine Risikoabschätzung auf Stufe Richtplanung vornehmen, man Gefahr läuft, dies in Zukunft in jeder Teilrevision tun zu müssen. Dies bedeutete einen Mehraufwand ohne zusätzlichen Erkenntnisgewinn (aufgrund des Anordnungsspielraums) und wird daher als nicht zweckmässig bzw. stufengerecht beurteilt.</p> <p>Da das ARE zur Klärung der Rolle der Region bzgl. Störfallvorsorge sich erst intern koordinieren muss und daher vorerst nicht für eine gemeinsame Besprechung verfügbar ist, wird empfohlen, den Antrag (bis auf weiteres) nicht zu berücksichtigen.</p>

Nr	Antragsteller	Gegenstand	Seite Text / Bericht	Antrag	Umgang mit Anträgen				Begründung / Kommentare
					berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	nicht Gegenstand Teilrev.	
<b>3. Landschaft</b>									
<b>3.11 Gewässerrevitalisierung</b>									
V 3.11.1	AWEL	Nr. 7 Chrebschüsselbach	Kap. 3.11.2	Beim, dem Erläuterungsbericht angehängten Variantenstudium zur Offenlegung des Chrebschüsselbachs steht noch nicht fest, ob die ausgewählte Bestvariante bewilligungsfähig ist. Auf die Ausführungen zur Retentionsanlagen ist daher zu verzichten. Alternativ kann, wie bei den anderen Einträgen, in allgemeiner Weise ergänzt werden, dass neben Revitalisierungsmassnahmen auch der Hochwasserschutz auf dem Flugplatzareal verbessert werden soll. Über den Boden wird vorliegend (i.S. von § 18 PBG bzw. Art. 3 RPV) nicht ausreichend Bericht erstattet. Hinweise auf massgebliche anthropogene Veränderungen der Böden liegen nur teilweise vor. Eine Interessenabwägung liegt nicht vor. --> In Kap. 3.11.2 ist auf die Ergänzungen zum Eintrag Nr. 7 zu verzichten. Oder alternativ ist in allgemeiner Weise (unter Berücksichtigung des Antrags zum Boden, s.u.) auszuführen, dass neben Revitalisierungsmassnahmen der Hochwasserschutz auf dem Flugplatzareal verbessert werden soll. --> Zudem kann Kap. 3.11.2 der Eintrag Nr. 7 erst beurteilt werden, wenn über den Boden vollständig Bericht erstattet wurde. --> Sofern durch die Festlegung Nr. 7 natürlich gewachsene Böden beansprucht werden, ist in der Interessenabwägung aufzuzeigen, wie das öffentliche Interesse an der Erhaltung von Böden berücksichtigt wurde. --> Auf den "Technischen Bericht Wasserbau" als Beilage zum Erläuterungsbericht ist zu verzichten. --> Der Richtplanteabschnitt "Projekte sind frühzeitig mit dem AWEL zu koordinieren. Die Erteilung der nötigen wasserbaulichen Bewilligung bzw. Projektfestsetzung und die Ausrichtung von Beiträgen von Bund und Kanton bleiben vorbehalten. Beiträge können sowohl für Hochwasserschutz- als auch für Revitalisierungsmassnahmen (projektabhängig) beantragt werden." gehört nach unserer Auffassung und ungeachtet der obigen Anträge nicht in den Richtplante, sondern sollte im Erläuterungsbericht erwähnt werden.	X				Der Richtplante wird angepasst – vorgeschlagene Alternative hinreichend belastbar für das beabsichtigte Vorhaben: <i>"Ausbildung Regenrückhalt / Hochwasserschutz ausserhalb des Siedlungsgebiets für ein Regenwassermanagement z. G. der Flächen IPZ, weiterer Einrichtungen des Flugplatzareals sowie der Siedlungsflächen entlang des weiteren Verlaufs des Chrebschüsselbachs"</i>  Die Berichterstattung wird ebenfalls angepasst bzw. ergänzt und es wird insbesondere auf die bereits stattgefunde Interessenabwägung verwiesen.  Der "Technische Bericht Wasserbau" als Berichtbeilage wird zweckmässig beurteilt, weshalb daran festgehalten wird.
<b>4. Verkehr</b>									
<b>4.2 Strassenverkehr</b>									
V 4.2.1	ARE	Regionale Verbindungsstrasse Bassersdorf	K. 4.2.2, Karteneinträge	Die Zürichstrasse in Bassersdorf ist zwischen der Unterführung und dem Knoten Zürich- / Baltenswilerstrasse mit einem Eintrag "Umgestaltung Strassenraum" bezeichnet. Der dazugehörige Strasseneintrag als "Verbindungsstrasse" fehlt und ist zu ergänzen.	X				Die Teilrevision 2020 des kantonalen Richtplan wurde am 7. Nov. 2024 vom Bund genehmigt und ist rechtskräftig. In der Zwischenzeit liegt der neue Datensatz des rev. kantonalen Richtplans vor. Die Zürichstrasse wird im betreffenden Abschnitt mit einem Eintrag als "bestehende Hauptverkehrsstrasse" nachgeführt.
V 4.2.2	TBA	Umgestaltung Strassenraum Maur	K. 4.2.2, Karteneinträge	Der neue Karteneintrag zur Umgestaltung Strassenraum, "Nr. 16a, Reilikonstrasse Uessikon, Maur" ist zu streichen oder höchstens als "langfristig" zu bezeichnen.	X				Der Realisierungshorizont auf dem betreffenden Abschnitt wird neu von "kurzfristig" auf "langfristig" angepasst.
<b>4.3 Öffentlicher Personenverkehr</b>									
V 4.3.1	ARE	Glattalbahnerverlängerung Bassersdorf - Dietlikon	K. 4.3, Karteneinträge	In der Richtplankarte Verkehr ist der Eintrag zur Glattalbahnerverlängerung zwischen Bassersdorf und Dietlikon zu streichen. Dieser Eintrag wurde mit der letzten Revision aus dem kantonalen Richtplan gestrichen. Nach §16 Abs. 1 PBG haben Planungen unterer Stufen denjenigen der oberen Stufen zu entsprechen.	X				Der Eintrag wird aus der Richtplankarte Verkehr gestrichen.

Nr	Antragsteller	Gegenstand	Seite Text / Bericht	Antrag	Umgang mit Anträgen				Begründung / Kommentare
					berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	nicht Gegenstand Teilrev.	
<b>4.4 Fuss- und Veloverkehr</b>									
V 4.4.1	ARE	Velo-Hauptverbindung Nr. 02-154 Dübendorf (Stettbach) - Dübendorf (Zürichstrasse)	K. 4.4.2, Karteneinträge	Die Linienführung der Velo-Hauptverbindung Nr. 02-154 ist im Bereich Stettbach, Dübendorf anzupassen. Die Verbindung führt neu über die Strasse "Stadtrand" und die neu geplante Passerelle Stettbach Süd zum Spatzenweg.	X				Die Linienführung der Veloverbindung wird gemäss Antrag angepasst.
V 4.4.2	ARE	Veloverbindung Frommattweg Rümlang	K. 4.4.2, Karteneinträge	Der Frommattweg in Rümlang ist als Nebenverbindung für den Veloverkehr und SchweizMobilroute aufzunehmen.	X				Im regionalen Richtplan wird die Nebenverbindung für den Veloverkehr und die SchweizMobil Route Nr. 29 im Gebiet Fromatt neu von der Glatt auf den Frommattweg verlegt.
V 4.4.3	ARE	Velobahn Nr. 02-001 Kloten (Flughafen) - Zürich (Glattpark)	K. 4.4.2, Karteneinträge	Die Linienführung der Velobahn Nr. 02-001 ist im Bereich der Haltestelle Balsberg anzupassen.	X				Die Linienführung der Velobahn wird im Bereich der Haltestelle Balsberg gem. dem Bericht "Korridorstudie Veloschnellroute Zürich - Flughafen" vom 26.02.2024 angepasst. Neu verläuft die Velobahn nördlich des Bahnhof Balsberg auf dem gleichen Trasse wie die BIKE LINE. Durch die Verlegung der Velobahn wird die best. Nebenverbindung für den Veloverkehr auf der Flughafenstrasse bis zum Kreisel weitergeführt und der Eintrag als Schwachstelle entfällt.
V 4.4.4	ARE	Velo-Nebenverbindung Nr. 02-149 Dietlikon - Wangen	K. 4.4.2, Karteneinträge	Die Nebenverbindung Nr. 02-149 in Dietlikon ist über die Brütisellerstrasse zur Bahnhofstrasse statt über die Strasse Faisswiesen zu führen.				X	Im Rahmen der Teilrevision 2021 des regionalen Richtplans wurde die Linienführung der geplanten Veloverbindung im Bereich des Bahnübergangs an der Brütisellerstrasse in Dietlikon auf den neuen Strassenverlauf der Unterführung angepasst. Nach Rücksprache mit der Fachstelle Veloverkehr wird der Antrag zurückgezogen (beruhte auf einem Missverständnis) und es werden keine Anpassungen an der Linienführung der Veloverbindung vorgenommen.
V 4.4.5	ARE	Veloverbindungen / Schwachstellen	K. 4.4.2, Karteneinträge	Die Einträge "geplante Veloverbindungen" im regionalen Richtplan stimmen nicht mit den Schwachstellen des kantonalen Netzplans überein. Die Festlegungen "geplant" müssen ausnahmslos den Schwachstellen aus dem kantonalen Velonetzplan entsprechen.	X				Offene Differenzen z.B. in Maur oder Volketswil (Orsteil Gutenwil) zwischen dem kantonalen Velonetzplan und dem regionalen Richtplan werden bereinigt.
V 4.4.6	ARE	Veloschnellrouten	K. 4.4, Karteneinträge	Der Begriff "Veloschnellroute" wird mit "Velobahn" ersetzt. Der Kanton Zürich übernimmt den Begriff "Velobahn" aus dem Bundesgesetz über Velowege sowie der Praxihilfe Velowegnetzplanung vom ASTRA. Im regionalen Richtplan ist für die höchste Hierarchiestufe von kantonalen Veloverbindungen neu der Begriff "Velobahn" zu	X				Im regionalen Richtplan wird der Begriff "Veloschnellroute" neu durch den Begriff "Velobahn" ersetzt.
V 4.4.7	ARE	Veloschnellrouten	K. 4.4.2, S. 83	Aufgrund der erfolgten Verankerung der Hierarchiestufe "Velobahnen" auf Bundesebene wurde zudem die im RRB 591/2016 vorgesehene Pilotphase für diese Kategorie abgeschlossen. Der Satz "Sie werden im Rahmen von Pilotprojekten auf ihre Machbarkeit und Zweckmässigkeit überprüft" sowie der Zusatz "(mögliche Abschnitte für Pilotprojekte)" auf S. 83 sind zu streichen.	X				Die S. 83 im Richtplantext sowie die Themenkarte Veloverkehr (Legende) werden angepasst und die Verweise auf die Pilotprojekte von Veloschnellrouten gestrichen.
V 4.4.8	ARE	Veloschnellrouten	K. 4.4.2, S. 86	Bis heute konnten mehrere Korridorstudien für Velobahnen abgeschlossen werden. Bei den Verbindungen Nr. 02-001, 02-002 und 02-003 auf S. 86 ist das Vorhaben "separate Korridorstudie" zu streichen oder als "umgesetzt" auszuweisen.	X				Bei den drei Einträgen Nr. 02-001, 02-002 und 02-003 in der Spalte Vorhaben wird der Hinweis auf die "separaten Korridorstudie" gestrichen.
V 4.4.9	ARE	Fuss- und Veloverkehr, Massnahmen Gemeinden	K. 4.4.3 b)	Im Kap. 4.4.3 b) sollen die Zuständigkeiten für die Planung und Realisierung der Veloverbindungen sowie die finanzielle Beteiligung mit einem zweiten Aufzählungspunkt wie folgt präzisiert werden: "Auf kantonalen Veloverbindungen, die auf kommunalen Strassen verlaufen, plant und realisiert die zuständige Gemeinde / Stadt die kantonale Veloverbindung, wobei die Planungs- und Realisierungskosten der Gemeinde vom Kanton als Drittprojekt abgegolten werden."	X				Das Kap. 4.4.3 b im Richtplantext wird gemäss Antrag ergänzt.

Nr.	Antragsteller	Gegenstand	Seite Text / Bericht	Antrag	Umgang mit Anträgen				Begründung / Kommentare
					berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	nicht Gegenstand Teilrev.	
<b>4.6 Parkierung</b>									
V 4.6.1	ARE	Parkierungsanlagen für Zentrumsnutzungen	K. 4.6.1, K. 4.6.2	Grundsätzlich sind Parkierungsanlagen an Nutzungen gebunden und unterliegen kommunalen Reglementen (BZO, PP-Verordnung etc.). Regionale Parkplätze in der Verantwortung des Kantons können daher nur dort im regionalen Richtplan verankert werden, wo entsprechende kantonale Nutzungen festgelegt sind, die nicht an eine kommunale Bewilligung geknüpft sind. Ein Zentrumsgebiet an sich erfordert keine regionalen Parkplätze, da erst die Nutzung des Zentrums allenfalls Verkehr generieren, welche wiederum über ausreichend Parkplätze verfügen müssen, um durch die Standortgemeinde bewilligt werden zu können. Alle Zentrumsgebiete im Glattal sind zudem sehr gut mit dem ÖV erschlossen. In diesem Sinne sind alle Einträge für regionale Parkplätze für Zentrumsnutzungen zu entfernen, unabhängig davon, ob diese heute bereits bestehen. Die bestehenden Anlagen gehen in die Verantwortung der Städte und Gemeinden über und sind gegebenenfalls mit entsprechendem Nachweis des Erfordernisses in den kommunalen Richtplänen zu verankern.  Die Einträge Nr. 1 bis 10 zu den regionalen Parkierungsanlagen für Zentrumsnutzungen sind zu streichen.				X	Das Amt für Mobilität zieht die Anträge 4.6.1, 4.6.2 und 4.6.4 zurück. Die ZPG hat den Umgang mit den Anträge zum Kapitel 4.6 an der Sitzung vom 29.10.2024 mit dem Amt für Mobilität besprochen. Es wurde beschlossen, die Anträge zur Thematik Parkierung zurückzustellen. Es besteht jedoch Einigkeit, dass das Kapitel einer Revision bedarf und die Diskussion mit den Gemeinden im Sinne der Anträge des AFM zu führen ist. Die Thematik der Parkierung wird im Rahmen der Erarbeitung des neuen regionalen Gesamtverkehrskonzeptes (rGVK) behandelt. Die Region wirkt darauf hin, dass während der Diskussionsphase keine neuen Planungen in den Gemeinden aufgenommen werden, die auf dem veralteten Kapitel basieren. Das Kapitel wird in allen regionalen Richtplänen im Kanton Zürich zurzeit einer Gesamtüberprüfung unterzogen. Daraus werden sich Anpassungen in allen Richtplänen ergeben. Mögliche und allfällige Anpassungen im regionalen Richtplan sollen nach der Erarbeitung des neuen rGVK im Rahmen einer künftigen Richtplan-Teilrevision erfolgen.
V 4.6.2	ARE	Parkierungsanlagen für den Freizeitverkehr	K. 4.6.1, K. 4.6.2	Die ÖV-Anbindung des Naherholungsgebietes Greifensee wurde in den letzten Jahren kontinuierlich verbessert. Gebiete mit hoher Eignung für Freizeitaktivitäten und Erholung sollen nach dem Ziel des regionalen Richtplan primär mit dem ÖV und Fuss- und Veloverkehr erschlossen werden. Auf verschiedene Einträge zu den regionalen Parkierungsanlagen für den Freizeitverkehr kann aus Optik Kanton verzichtet werden.  Die Einträge Nr. 11 bis 13 und Nr. 15 zu den regionalen Parkierungsanlagen für den Freizeitverkehr sind aus dem regionalen Richtplan zu streichen.				X	siehe Begründung Vorprüfung Nr. 4.6.1
V 4.6.3	ARE	Parkierungsanlagen für den Freizeitverkehr	K. 4.6.2	Neu aufgenommen werden soll die bestehende Parkierungsanlage an der reformierten Kirche in Maur in unmittelbarer Nähe der Bushaltestelle Maur, Kirche als Eintrag Nr. 16a. Die Anlage widerspricht der kantonalen und regionalen Strategie und wird abgelehnt. Der Eintrag Nr. 16a ist zu streichen. Die bestehende Anlage geniesst Bestandesgarantie und kann in diesem Rahmen erneuert, aber nicht erweitert werden.	X				Auf die Aufnahme der best. Parkierungsanlage bei der reformierten Kirche in Maur wird verzichtet. Gemäss Vorprüfungsbericht geniesst die Anlage Bestandesgarantie und kann in diesem Rahmen erneuert, aber nicht erweitert werden.
V 4.6.4	ARE	Massnahmen Parkierung	K. 4.6.3	In Kap. 4.6.3 a) werden die Massnahmen der Region, wonach Parkierungsanlagen zweckmässig bewirtschaftet werden, als unzureichend beurteilt. Im Kap. 4.6.3 a) ist der erste Satz wie folgt zu präzisieren: "Die Parkierungsanlagen werden gebührenpflichtig bewirtschaftet".				X	siehe Begründung Vorprüfung Nr. 4.6.1

Nr.	Antragsteller	Gegenstand	Seite Text / Bericht	Antrag	Umgang mit Anträgen				Begründung / Kommentare
					berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	nicht Gegenstand Teilrev.	
<b>5 Versorgung, Entsorgung</b>									
<b>5.3 Materialgewinnung</b>									
V 5.3.1	ARE	Materialgewinnungsgebiet Nr. 0 Bassersdorf Runsberg	Kap. 5.3.2	<p>Im Erläuterungsbericht zum Richtplandtext steht, dass insgesamt noch 80'000 m3 Kiesrohmaterial abgebaut werden soll. Dies entspricht der Menge, die in den Gesprächen mit der KIBAG genannt worden sind. Im Richtplandtext steht allerdings "0.8 ha bestehend, 1.2 ha geplante Erweiterung". Vermutlich wurden hier die Zahlen verwechselt. Andernfalls würde das maximale Abbauvolumen den Schwellenwert von 1 Mio. m3 übersteigen und einen kantonalen Richtplaneintrag bedingen.</p> <p>--&gt; Die Angaben zum Materialgewinnungspotenzial sind entsprechend den Erwägungen auf 0.8 ha Rohmaterial zu korrigieren.</p> <p>--&gt; Das Vorhaben ist zeitlich zu befristen. Für die Rekultivierung bzw. den Rückbau der Anlagen des Baustoffrecyclings ist ein Enddatum (2044) zu fixieren.</p> <p>--&gt; Es ist eine Endgestaltung im Sinne des Entwurfs des privaten Gestaltungsplan Eich vom 13. Oktober 2014 vorzusehen.</p> <p>--&gt; Der Begriff "Pilotvorhaben" ist zu streichen und durch eine Bezeichnung zu ersetzen, die dem Charakter dies einmaligen Sonderfalls gerecht wird.</p> <p>--&gt; Es ist ein Koordinationshinweis zu ergänzen, wonach die geplante Erweiterung des Materialgewinnungsgebietes in Bassersdorf ausserhalb des Rüteneuweihers und dessen Gewässerraum erfolgen muss.</p>	X			<p>Die im Richtplandtext genannten Zahlen sind korrekt und wurden nicht vertauscht. Sie sind der S.6 des Planungsberichts zum Materialgewinnungsgebiet Runsberg (Beilage 4 des Erläuterungsberichts) zu entnehmen. Der Schlussfolgerung (des ARE), dass die geplante Erweiterung bei einer Grundfläche von 1.2 ha das maximale Abbauvolumen den Schwellenwert von 1 Mio. m3 übersteigt, kann nicht gefolgt werden.</p> <p>&gt; Die zeitliche Befristung ist bereits im Richtplandtext vermerkt. Ein Enddatum 2044 scheint im RRP nicht stufengerecht, jedoch wird die max. Dauer auf 25 Jahre limitiert.</p> <p>&gt; Es wird weder als zweckmässig noch stufengerecht erachtet in einem regionalen Richtplan auf eine 10 Jahre alte Entwurfsfassung eines Gestaltungsplanes zu verweisen. Die jetzige Formulierung der Festlegung, welche "Für die Umsetzung inkl. Angaben zur zeitlichen Befristung und die abschliessende Rekultivierung einen [kantonalen] Gestaltungsplan i.S. § 44a PBG" verlangt, wird als zielführend und ausreichend erachtet.</p> <p>&gt; Der Begriff "Pilotvorhaben" wird ersetzt durch "Ausnahmeprojekt".</p> <p>&gt; Ein Koordinationshinweis zum Rüteneuweier und dessen Gewässerraum wird als obsolet beurteilt, Der Weiher liegt mit &gt; 70 m Distanz ausserhalb des Perimeters der Festlegung, weshalb der Gewässerraum kaum davon betroffen sein dürfte. Hinzu kommt, dass es sich dabei um übergeordnetes Recht handelt, welches es in jedem Fall (auch ohne Koordinationshinweis) einzuhalten gilt.</p>	

Nr.	Antragsteller	Gegenstand	Seite Text / Bericht	Antrag	Umgang mit Anträgen				Begründung / Kommentare
					berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	nicht Gegenstand Teilrev.	
<b>A Einwendungen im Rahmen der öffentlichen Auflage der Teilrev. 2023</b>									
<b>A Allgemeines</b>									
A 0.1	mehrere Einwendende	Solaranlage/Schallschutzwand entlang Autobahn	Karte S&L	Unter Ziff. 3 Landschaft ist mit neuer Bezeichnung eine Fläche für eine Solaranlage/Schallschutzwand Bärenbohl Rümlang/Zürich zu reservieren. Im Plan Siedlung und Landschaft ist im Gebiet Allmend und Bärenbohl in der südgerichteten Nordböschung der Autobahn eine Fläche für Solaranlagen einzutragen (analog Flächen in den Schweizer Alpen etc).				X	Eintragungen zu Bundesstrassen obliegen dem Kanton – der ZPG als Vertreterin der Region fehlt dazu sowohl die Kompetenz als auch den entsprechenden Rechtstitel (Festlegungskategorie / Legendeneintrag). Die ZPG stellt jedoch in Aussicht, dass sie einen entsprechenden Antrag der Gemeinde z.Hd. des Kantons prüfen und allenfalls unterstützen würde.
<b>2 Siedlung</b>									
<b>2.5 Gebiet mit Nutzungsvorgaben</b>									
A 2.5.1	OPF	Arbeitsplatzgebiet Nr. 7 Glattpark West	Text Kap. 2.5.2	Seit der Festsetzung der Gesamtrevision des RRP 2018 haben sich die Bedingungen für das Gebiet Glattpark West verändert. Mit der aktuellen Rechtsprechung und Vorgaben des Kantons werden Beherbergungsbetriebe, entgegen der ursprünglichen Annahme, zukünftig nicht mehr bewilligungsfähig sein. Sogenanntes Sonderwohnen (Hotels, Boardinghäuser, Kurzzeitapartments etc.) kann in reinen Gewerbebezonen nicht mehr vorgesehen werden. Darüber hinaus möchte die Stadt Opfikon gewährleisten, dass das Entwicklungspotenzial im Gebiet Glattpark West und der Anreiz für Investoren bzw. Grundeigentümerschaften bestehen bleibt. Auch vor dem Hintergrund, dass die Stadt Opfikon in den nächsten Jahren weiterwachsen wird, sind Wohnbaureserven notwendig. Aus den vorgenannten Gründen wird der ZPG beantragt, das Arbeitsplatzgebiet Glattpark West im RRP im Kapitel 2.5 Gebiet mit Nutzungsvorgaben (Kapitel 2.5.2, Arbeitsplatzgebiete Nr. 7, Seite 32) aufzuheben. Mit der Aufhebung des Arbeitsplatzgebiets greift dann das kantonale Zentrumgebiet mit Mindestanteilen von je 25 % Arbeiten und Wohnen. Damit ist das Gebiet Glattpark West weniger in der Entwicklung eingeschränkt. Die Nutzungsverteilung aus ortsplannerischer Sicht im gesamten Areal ist im weiteren Prozessverlauf zu überlegen.  Die bisher von der Stadt Opfikon erbrachten Begründungen für die Aufhebung des Arbeitsplatzgebiets sind gemäss der Rückmeldung der Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG) noch nicht ausreichend. Das Planungsbüro Suter von Känel Wild (SKW), Zürich, wurde deshalb damit beauftragt zu analysieren, wie die Abgrenzung bzw. die Festlegung des Arbeitsplatzgebietes künftig ausgestaltet werden könnte.	X	Der Antrag wird berücksichtigt, das Arbeitsplatzgebiet Nr. 7 ersatzlos gestrichen. Das Gebiet befindet sich weiterhin innerhalb des Zentrumsgebietes Nr. 5 folglich sind im Rahmen der Nutzungsplanung die entsprechenden Mindestanteile von jeweils 25 % der Gesamtnutzfläche für Wohnen bzw. Arbeiten zu sichern.  Durch die Praxisänderung des ARE, welche die Zulassung von "Sonderwohnen" in Arbeitsplatzgebieten nicht mehr genehmigt, ist die beantragte Aufhebung des betreffenden Arbeitsplatzgebietes die einzige Möglichkeit, die heutige Situation vor Ort "ins Recht" zu überführen. Die Antrag ist jedoch auch vor dem Hintergrund der "Planbeständigkeit" zu beurteilen. Das Arbeitsplatzgebiet wurde im Rahmen der RRP Gesamtrevision 2018 eingeführt. Der RRP hat einen Planungshorizont von ca. 25 Jahren – "Je näher eine Planungsrevision dieser Frist kommt, desto geringer ist deshalb das Vertrauen auf die Beständigkeit des Plans und umso eher können auch geänderte Anschauungen und Absichten der Planungsorgane als zulässige Begründung für eine Revision berücksichtigt werden." (Fritzsche/Bösch/Wipf/Kunz S. 120 zu Plananpassungen und Planbeständigkeit) Der Planbeständigkeit gegenüber steht die Tatsache veränderter Verhältnisse (Praxisänderung ARE hins. Sonderwohnen) und das öffentliche Interesse an der Ansiedlung von Wohnen an dieser Lage (Lagequalität). Zur Aufhebung des Arbeitsplatzgebiets AG Nr. 7 bedarf es einer belastbaren ortsplannerischen Grundlage – i.S. einer ortsplannerischen Gesamtschau. Diese liegt nun vor in Form des im Antrag erwähnten planerischen Kurzgutachtens (der SKW AG).			

Nr	Antragsteller	Gegenstand	Seite Text / Bericht	Antrag	Umgang mit Anträgen				Begründung / Kommentare
					berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	nicht Gegenstand Teilrev.	
<b>2.6 Anzustrebende bauliche Dichte</b>									
A 2.6.1	RZO	Verzicht auf Erhöhung Nutzungsdichte in VOL  Gebiete: Sunnebüel, Hegnau, Zetralstrasse, Wallberg; Industriestrasse Ost; Industriestrasse Mitte; ans "Juch" angrenzende Gebiete	Text Abb. 2.6b	Die Verdichtung in Volketswil von mittlere Dichte (100-150E+AP) auf hohe Dichte (150-300 E+AP) wird aufgrund der bestehenden Verkehrsproblematik und fehlenden überkommunalen Abstimmung abgelehnt. Sie stellt eine Verdopplung der Zielwerte dar. Ein Ausbau des öffentlichen Verkehrs zB. mit separatem Bustrassee auf der Industriestrasse ist nicht absehbar, der motorisierte individuelle Verkehr ist in diesem Gebiet bereits überlastet. Mit dem geplanten neuen Masterplan 2050 im Gebietsmanagement Raum Uster-Volketswil soll die überkommunale Abstimmung Siedlung und Verkehr geleistet werden.			X		Bei den Gebieten "Sunnebüel, Hegnau, Zetralstrasse, Wallberg", "Industriestrasse Ost" und "Industriestrasse Mitte" handelt es sich um einen Nachvollzug des IST-Zustandes.  Bei den beiden ans "Juch" angrenzenden Gebieten handelt es sich um eine Angleichung der Dichtestufe auf kleiner Fläche i.S. einer redaktionellen Bereinigung.  Die Anpassungen bzw. Bereinigungen erfolgen aufgrund der erarbeiteten, ortsplanerischen Gesamtschau im Rahmen der kommunalen Richtplanung Volketswil. Die daraus zu erwartenden verkehrlichen Auswirkungen werden als untergeordnet eingestuft. Nichtsdestoweniger begrüsst und unterstützt die ZPG die Bestrebungen der überkommunalen Abstimmung von Siedlung und Verkehr im Rahmen der geplanten neuen Masterplanung 2050 im Gebietsmanagement Raum Uster-Volketswil.
<b>3 Landschaft</b>									
<b>3.4 Erholung</b>									
A 3.4.1	Jemand	Eintragung Pferdesportanlage in FAEL	Kap. 3.4.2	Die Parzelle 1404 Mülibächli in Fällanden soll (gemäss dem Antrag beiliegendem Plan) im regionalen Richtplan teilweise als Erholungsgebiet mit Pferdesport und Pferdehaltung ausgeschieden werden.  Ruedi Maurer hat seine Landwirtschaft bereits deutlich reduziert. Die Mutterkuhhaltung wurde aufgegeben und der Betrieb wurde auf Pferdehaltung umgestellt. Dazu läuft zurzeit ein Baugesuch zur Umnutzung des Betriebes von Mutterkuhhaltung auf Pferdehaltung. Jan Maurer, der Sohn von Ruedi, möchte den Betrieb als Pferdebetrieb weiter bewirtschaften. Er ist zurzeit in der landwirtschaftlichen Ausbildung EFZ mit Spezialausbildung Sachkunde Pferdehaltung. Um die notwendigen Bauten und Infrastrukturen für Pferde zu erhalten und zu erstellen, ist die obgenannte Zone besser geeignet als die aktuelle Freihaltezone.  Der Antrag wird von der Gemeinde Fällanden unterstützt.			X		Den eingereichten Unterlagen wird entnommen, dass davon ca. 1'500 m2 Fruchtfolgeflechte betroffen wäre und die geplante Pferdesportanlage von heute 14 auf künftig 22 «robuste Freizeitpferde» ausgebaut werden soll (keine Sport- oder Rennpferde). Eine Anlage dieser Grösse kann – vorausgesetzt die kantonale Genehmigung wird erteilt – durch einen entsprechenden Eintrag im kommunalen Richtplan und eine Umzonung in die Erholungszone durch die Gemeinde ermöglicht werden.  Es bedarf also weder eines Eintrages im regionalen Richtplan, noch lässt sich dieser aufgrund der Grösse und Bedeutung der geplanten Anlage rechtfertigen. Nach Einschätzung der ZPG handelt es sich hierbei nicht um ein "Reitsportzentrum von regionaler Bedeutung", dessen Eintragung wiederum in jedem Fall eine Standortevaluation zum Nachweis der Standortgebundenheit benötigte.
<b>3.11 Gewässerrevitalisierung</b>									
A 3.11.1	mehrere Einwendende	Nr. 36, Chalberhaugraben, Rümliang	Kap. 3.11	Die Spalte "Funktion/Ziel" ist hins. Realisierung wie folgt zu ergänzen: Revitalisierung (Umsetzung und grosszügiger Ausbau vor Baubeginn der geplanten Deponie).  Im Plan Siedlung und Landschaft ist der Chalberhaugraben bereits zur Revitalisierung vorgesehen. Mit der geplanten Deponie soll der Graben umgelegt und ausgedöhnt werden.			X		Die Bestvariante (i.S. des Richtprojekts) zum kantonalen Gestaltungsplan KGP "Erweiterung Deponie Chalberbau, Rümliang" (öffentliche Auflage war im April 2024) sieht die Verlegung und Revitalisierung des Chalberhaugrabens vor. Der KGP regelt diese stufengerecht. Dem Antrag wird also bereits mit dem KGP entsprochen – eine Anpassung des Eintrags im RRP wird dadurch obsolet.

Nr.	Antragsteller	Gegenstand	Seite Text / Bericht	Antrag	Umgang mit Anträgen				Begründung / Kommentare
					berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	nicht Gegenstand Teilrev.	
A 3.11.2	mehrere Einwendende	Nr. 37, Chatzenbach / Rainachergraben, Rümlang	Kap. 3.11	Die Spalte "Funktion/Ziel" ist hins. Realisierung auf 1. Priorität zu setzen (Umsetzung sofort).  Im Plan Siedlung und Landschaft sind Chatzenbach und Rainachergraben bereits zur Revitalisierung vorgesehen. Vor Jahrzehnten bei Planung und Ausbau der Autobahn war zumindest die Revitalisierung des Katzenbach als Ersatzmassnahme für die Versiegelung von Naturflächen vorgesehen. Ein Ausbau ist bis heute unterblieben. Mit der massiven Bautätigkeit in Affoltern und Regensdorf ist das Naherholungsgebiet zu verbessern und sind endlich auch alte Projekte zu verwirklichen.				X	Der Chatzenbach/Rainachergraben ist nicht Teil der kantonalen Revitalisierungsplanung und hat aus Sicht der Region keine besondere Priorität.  Es wird der Gemeinde Rümlang überlassen, ob sie der Revitalisierung besagten Gewässers eine besondere Priorität einräumen und eine entsprechende Priorisierung im RRP – im Sinne einer Selbstbindung – beantragen will.
<b>4. Verkehr</b>									
<b>4.2 Strassenverkehr</b>									
A 4.2.1	Jemand	Stadtautobahn	Kap. 4.2	Mit dem finalen Beschluss des Bundesrates vom 21. Februar 2024 wurde das "Zürcher Y" definitiv aus der Nationalstrassenverordnung gestrichen. Der in der Richtplankarte auf dem Stadtgebiet von Zürich enthaltene Ausbau eines "Tunnel Hochleistungsstrassen" zwischen Milchbuck und Sihlhochstrasse soll aus dem regionalen Richtplan gestrichen werden. Zudem ist der Begriff "Stadtautobahn" im Richtplankarte mehrdeutig und soll vermieden werden, um Verwechslungen mit dem gestrichenen "Zürcher Y" zu vermeiden.				X	Die Einträge von übergeordneten Strassen obliegen dem Kanton / Bund. In der regionalen Richtplankarte werden die zurzeit noch rechtskräftigen übergeordneten Inhalte aus dem kantonalen Richtplan abgebildet. Sollte der geplante Ausbau eines "Tunnel Hochleistungsstrassen" zwischen Milchbuck und Sihlhochstrasse definitiv aus dem kantonalen Richtplan gestrichen werden, wird das Element aus dem regionalen Richtplan gestrichen. Der Begriff "Stadtautobahn" zielt darauf ab, Abschnitte auf dem bestehenden übergeordneten Hochleistungsstrassennetz künftig siedlungsverträglich zu optimieren und den Verkehr zu homogenisieren.
A 4.2.2	Jemand	Umgestaltung Strassenraum	Kap. 4.2	Verschiedene Einträge zur Umgestaltung des Strassenraums sind zusätzlich als "lineare Schwachstelle Velonetz" bezeichnet. Ein Umsetzungshorizont wird nicht überall genannt. Mit Hinblick auf das Veloweggesetz ist dies jedoch zwingend vorzusehen, damit das Velonetz im Kanton Zürich innerhalb der geforderten Frist vollständig umgesetzt werden kann.				X	Die Schwachstellen beim Velonetz sind im Kap. 4.4.2 detailliert aufgelistet und mit einem Umsetzungshorizont bezeichnet. Diese Angaben sind für die Umsetzung der Veloverbindungen massgebend.
<b>4.3 Öffentlicher Personenverkehr</b>									
A 4.3.1	BAS	Glattalbahnerweiterung Bassersdorf - Dietlikon	Kap. 4.3.2	Der Eintrag betreffend die Glattalbahnerweiterung zwischen Bassersdorf und Dietlikon soll im regionalen Richtplan erhalten bleiben. Die ZPG soll sich im Rahmen der Revision für den Erhalt des Eintrags auch im kantonalen Richtplan einsetzen.				X	Die Glattalbahnerweiterung ist nicht Gegenstand der Teilrevision 2023. Die ZPG hat das Begehren im Rahmen der Stellungnahme zur Teilrevision des Kantonalen Richtplans 2020 als Antrag eingebracht. In der Zwischenzeit wurde die Verbindung zwischen Bassersdorf und Dietlikon aus dem kantonalen Richtplan gestrichen (Teilrev. 2020 wurde am 7. Nov. 2024 vom Bund genehmigt).
A 4.3.2	BAS	Ortsbus Dietlikon	Kap. 4.3.2	Die beabsichtigte Linienführung des Ortsbusses Dietlikon bis zum Bahnhof Bassersdorf soll im regionalen Richtplan in geeigneter Form vermerkt werden.	X				Die ZPG erachtet es als wichtig, bei der Streichung des Ringschlusses der Glattalbahn ein gutes regionales Busangebot zwischen Dietlikon und Bassersdorf sicherzustellen. Die Streichung des Ringschlusses ist Bestandteil der Teilrevision 2020 des kantonalen Richtplan, welche am 7. November 2024 vom Bund genehmigt wurde und rechtskräftig ist. Gemäss Teilrevision 2021 beabsichtigt die ZPG, in der Themenkarte die ÖV-Verbindung zwischen Bassersdorf und Dietlikon als ÖV-Korridor und Haupterschliessungsrichtung in beide Richtungen zu ergänzen. Diese Anpassung soll nun im Rahmen der Teilrevision 2023 vorgenommen werden.

Nr.	Antragsteller	Gegenstand	Seite Text / Bericht	Antrag	Umgang mit Anträgen				Begründung / Kommentare
					berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	nicht Gegenstand Teilrev.	
<b>4.4 Fuss- und Veloverkehr</b>									
A 4.4.1	DUE	Velo-Hauptverbindung Nr. 02-154 Dübendorf (Stettbach) - Dübendorf (Zürichstrasse)	K. 4.4.2, Karteneinträge	Die Linienführung der Velo-Hauptverbindung Nr. 02-154 ist im Bereich Stettbach, Dübendorf anzupassen. Die Verbindung führt neu über die Strasse "Stadtrand" und entlang der Grundstücksgrenze der Parzelle Nr. 17919 über die neu geplante Passerelle Stettbach Süd über die Gleise.	X				Die Linienführung der Veloverbindung wird gemäss Antrag angepasst.
A 4.4.2	DUE	Veloverbindung (SchweizMobil Route Nr. 45)	Kap. 4.4.2, Karteneinträge	Die SchweizMobil Route Nr. 45, zwischen der Kreuzung Überlandstrasse / Hochbordstrasse und der Kreuzung Wangenstrasse / Plantanenstrasse, führt neu dem Chriesbach entlang. Die neue Route wurde bereits im Sommer 2024 umgesetzt und ist im regionalen Richtplan nachzuführen.	X				Die neue Linienführung der SchweizMobil Route Nr. 45 entlang dem Chriesbach wird im regionalen Richtplan nachgeführt.
A 4.4.3	OPF	Velobahn Nr. 02-001 Kloten (Flughafen) - Zürich (Glattpark)	K. 4.4.2, Karteneinträge	Die Linienführung der geplanten Velobahn Nr. 02-001 soll anstelle der St.-Anna-Strasse, Wallisellerstrasse, Glatthofstrasse und Müllackerstrasse neu über die Schaffhauserstrasse erfolgen. Begründung: - Die vorgesehene Linienführung der Velobahn ist ungeeignet. Sie stellt gegenüber einer Linienführung über die Schaffhauserstr. einen Umweg dar, wobei ausserdem die stark befahrene Wallisellerstr. überquert werden muss. Das Rampenbauwerk, welches für die Unterquerung der Schaffhauserstr. erforderlich wäre, stellt zudem einen erheblichen baulichen Eingriff dar, dessen Realisierungschancen der Stadtrat als gering einstuft. - Auf der Schaffhauserstr. ist die Erstellung eines abgesetzten Radweges vorgesehen, um die Sicherheit für den Veloverkehr zu erhöhen. Zwar handelt es sich nicht um den Ausbaustandard einer Velobahn, jedoch würde es der Stadtrat bevorzugen, wenn die Linienführung über die Talackerstr. / Giebeleichstr. / Schaffhauserstr. geführt würde. Der tiefere Ausbaustandard wäre im Vergleich zu den bereits dargelegten Problemen vertretbar. - Das Angebot für den Veloverkehr wird in Zukunft u.a. mit der BIKE LINE sowie dem BGK Schaffhauserstrasse stark verbessert. Neben der BIKE LINE würde mit der Velobahn ein weiteres Angebot für den Veloverkehr geschaffen. Ausserdem werden in weiteren Gemeinden Velobahnen geplant, was grossräumig zu einem Überangebot führt. - Es ist fraglich, ob ein weiterer Angebotsausbau mit einer Velobahn notwendig ist, zumal die Realisierungschancen fraglich sind.			X	Am 28.11.24 fand ein Austausch zwischen der ZPG, Stadt Opfikon und der Fachstelle Veloverkehr statt. An der Sitzung wurden die Bedenken der Stadt Opfikon hinsichtlich der Linienführung der Velobahn im Zentrum von Opfikon besprochen. Die Fachstelle Veloverkehr hat die Gründe, welche zum Entscheid der Linienführung geführt haben, nochmals erläutert. Es wurde gemeinsam beschlossen, dass der Antrag der Stadt Opfikon nicht berücksichtigt werden kann und an der Linienführung der geplanten Velobahn im Zentrum von Opfikon keine Anpassungen vorgenommen werden. Jedoch soll im Richtplandtext beim Eintrag der Velobahn Nr. 02-001 der folgende ergänzende Vermerk platziert werden: "Die konkrete Ausgestaltung der Velobahn, u.a. im Zentrum von Opfikon ist im weiteren Planungsverlauf zu überprüfen und mit der BIKE LINE (02-171a) abzustimmen." Im regionalen Richtplan sind die Velobahn Nr. 02-001 und die BIKE LINE Nr. 02-171a aktuell beide mit einem kurz- bis mittelfristigen Realisierungshorizont bezeichnet. Weil die Planungen zur BIKE LINE weiter fortgeschritten sind und diese vor der Velobahn realisiert werden soll, wird der Zeithorizont der Velobahn neu auf "mittelfristig" gesetzt.	
A 4.4.4	BAS	Fuss- und Wanderweg Gebiet Grindel	Kap. 4.4.2, Karteneinträge	Erneuter Antrag, den Fussweg im Bereich der bestehenden Unterführung SBB / Sportanlage bxa im RRP zu ergänzen.  Begründung / Hinweis: Die Unterführung bleibt aus heutiger Sicht mit der Sanierung bestehen und mit dem Hochwasserschutz ist die Offenlegung des Bachtobelbach vorgesehen, mit Führung eines Fussweges bis zur Klotenerstrasse und weiter bis zur Alten Bergstrasse.				X	Der Antrag wurde bereits im Rahmen der Teilrevision 2021 geprüft und nicht berücksichtigt. Die Ausgangslage und Voraussetzungen haben sich seitdem nicht wesentlich geändert. Der gemäss Antrag zu ergänzende Fussweg im Bereich der bestehenden Unterführung SBB / Sportanlagen bxa ist nicht Bestandteil des kantonalen Wanderwegnetzes und eine Anschlussmöglichkeit an das Netz auf Höhe Grindelstrasse (nördlich der Bahnlinie) nicht vorhanden. Eine bestehende Wanderwegverbindung auf Gemeindegebiet von Kloten quert die Bahnlinie rund 500m in westliche Richtung auf Höhe der Grubenstrasse. Die Aufnahme einer zusätzlichen Wanderwegverbindung ist aus netzplanerischen Gründen nicht sinnvoll, und müsste zudem bei der kantonalen Fachstelle Fussverkehr beantragt werden.

Nr.	Antragsteller	Gegenstand	Seite Text / Bericht	Antrag	Umgang mit Anträgen				Begründung / Kommentare
					berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	nicht Gegenstand Teilrev.	
A 4.4.5	BAS	Rundweg Eich	Kap. 4.4.2, Karteneinträge	Die Resultate aus dem Differenzbereinigungsgespräch zum Rundweg Eich sind nicht bekannt. Die seitens der Gemeinde Bassersdorf als von überkommener Bedeutung erachtete Wegführung soll auf Basis des Masterplans Landschaftsraum Eich im Richtplan bestehen resp. ausreichend ergänzt werden.			X		Mit E-Mail vom 25. März 2024 wurden die Delegierten über den Ausgang des Differenzbereinigungsgesprächs zum Rundweg Eich in Kenntnis gesetzt. Gemäss Differenzbereinigungsgespräch der ZPG mit dem Kanton ist eine Aufnahme des Rundweges Eich in den regionalen Richtplan aktuell nicht möglich. Der Kanton stellt eine spätere Aufnahme des Rundweges in den Richtplan in Aussicht. Dafür bedarf es jedoch zuerst einer erfolgreichen Gesetzesanpassung, mit welcher die Finanzierungspflicht herausgelöst werden könnte, bevor der Rundweg in den Richtplan aufgenommen werden kann. In der Zwischenzeit wurde der Fuss- und Veloweg im Gebiet Eich als Teil des Fil Vert neu als Massnahme (FVV-P1B Glattal - Lückenschliessung Rundweg Eich) im Agglomerationsprogramm Stadt Zürich - Glattal der 5. Generation (Vorlage zur öff. Mitwirkung) verankert.
A 4.4.6	mehrere Einwendende	Velo-Hauptverbindung Nr. 02-138 Wallisellen - Dietlikon	Kap. 4.4.2, Karteneinträge	Der Furtbachweg ist Teil einer regionalen Veloroute und in privatem Besitz. Auf dem Furtbachweg kommt es zu Konflikten zwischen dem Fuss- und Veloverkehr (unübersichtliche Stellen, Kinderspielplatz, Kreuzungspunkte etc.).  Es soll weder eine regionale, kantonale oder nationale Veloroute über die Parz. Nr. 9940 geführt werden. Begründung: Es besteht kein Sicherheitskonzept.				X	Über den Furtbachweg führt eine Velo-Hauptverbindung (Nr. 02-138), welche Dietlikon und Wallisellen verbindet. Grundlage für den Eintrag im regionalen Richtplan bildet der kantonale Velonetzplan. Dieser legt das Alltagsnetz für den Veloverkehr fest. Die ZPG muss die Festlegungen aus dem kantonalen Velonetzplan zwingend in den regionalen Richtplan übernehmen und kann sie nicht ändern. Die Verbindung auf dem Furtbachweg ist im kantonalen Velonetzplan eingetragen und zusätzlich als Schwachstelle (Fussweg durch Quartier, Breite variabel, 2,5 bis 4m) bezeichnet.  Die ZPG empfiehlt den Antragsstellern, über die Gemeinde eine Behebung der Schwachstelle beim Kanton (Fachstelle Veloverkehr) zu beantragen.
A 4.4.7	mehrere Einwendende	Velo-Hauptverbindung Nr. 02-138 Wallisellen - Dietlikon	Kap. 4.4.2, Karteneinträge	Es wird Einsicht in das Sicherheitskonzept der Parzelle Nr. 9940 verlangt. Begründung: Es besteht kein Sicherheitskonzept.				X	siehe Rückmeldung zum Antrag Nr. 4.4.6
A 4.4.8	Jemand	Veloschnellrouten	Kap. 4.4.2	In der Region Glattal liegen gemäss kantonalem Velonetzplan diverse Abschnitte für Veloschnellrouten (neu als "Velobahn" bezeichnet). Insbesondere die Velobahn zwischen der Stadt Zürich und Wallisellen ist mit dem Ausbau der SBB in der Planung bereits fortgeschritten. Die Weiterführung bis nach Wetzikon sowie die Verbindung zwischen der Stadt Zürich und dem Flughafen und zwischen Kloten und Wallisellen müssen von der Planungsregion stärker vorangetrieben werden. Ein klares Bekenntnis zu den Velobahnen der Planungsregion und den betroffenen Gemeinden ist essenziell. Der Förderung der Umsetzung der Velobahnen ist daher im regionalen Richtplan mehr Gewicht zu geben. Konkret bedeutet dies auch, die Verkehrs-Verlagerungseffekte und das Potential der Velobahnen einzuplanen und zu benennen. Im regionalen Richtplan soll ein klares Ziel für den Anteil am Modalsplit für den Veloverkehr genannt werden.				X	Die Veloschnellrouten (neu Velobahnen) bilden ein wichtiges Element der kantonalen Velonetzplanung. Im regionalen Richtplan sind diese entsprechend verankert. Für die Region Glattal wird voraussichtlich im nächsten Jahr ein neues regionales Gesamtverkehrskonzept erarbeitet. Im Rahmen des rGVK's werden auch die Modalsplit-Ziele u.a. für den Veloverkehr überprüft.

Nr	Antragsteller	Gegenstand	Seite Text / Bericht	Antrag	Umgang mit Anträgen				Begründung / Kommentare
					berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	nicht Gegenstand Teilrev.	
A 4.4.9	Jemand	Veloverkehr	Kap. 4.4	<p>Es soll ein eigenständiges Kapitel "Fuss- und Veloverkehr" geschaffen werden. Das durch die Baudirektion definierte Velowegnetz "Veloland Regional" ist im regionalen Richtplan einzutragen. Veloparkplätzen sind bei ÖV-Knotenpunkten, z.B. bei sämtlichen Bus- und Bahnstationen im regionalen Richtplan einzutragen.</p> <p>Im Antrag werden nachfolgend verschiedene Problemzonen und entsprechende Lösungsideen aufgeführt, um die Situation für den Veloverkehr in Rümlang zu verbessern. Dies sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verbindung Altwii - Flughafen: Verbindung mit einem neuen Durchstich des Bahntrassees auf Höhe der Tankanlagen Rümlang verbessern.</li> <li>- Veloweg Katzenrütistrasse: Sicherer Übergang und Weiterführung des Veloweges ermöglichen.</li> <li>- Stopp Züriweg - Hömlistrasse: Mit baulichen und signalisations-technischen Massnahmen die Situation verbessern.</li> <li>- Überquerung Katzenrütistrasse: Sicherer Übergang mit baulichen Massnahmen schaffen.</li> <li>- Veloweg durch die Deponie Chalberbau: Alternative Verbindung via Tempelhof - Glattbrugg einrichten, z.B. entlang des Chalberhauweges.</li> </ul>				X	<p>Das Inhaltsverzeichnis des regionalen Richtplans wird durch den Kanton vorgegeben. Für den Fuss- und Veloverkehr existiert ein eigenes Kapitel.</p> <p>Durch die Region Glattal laufen verschiedene nationale und regionale Schweiz-Mobil Routen. Diese sind in der Richtplankarte (u..a Themenkarte Veloverkehr) verankert.</p> <p>Der regionale Richtplan legt die Veloparkierungsanlagen von regionaler Bedeutung fest. Diese sind im regionalen Richtplan eingetragen und stellen die Verknüpfung zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln, insbesondere die Zubringerfunktion zum ÖV und zu regionalen Erholungsgebieten sicher.</p> <p>Die vorgeschlagenen Massnahmen zur Förderung des Langsamverkehrs sowie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf dem Gemeindegebiet von Rümlang sind kommunale Themen. Wir empfehlen Ihnen, die detaillierten Massnahmen mit der Gemeinde zu besprechen.</p>

#### 4.6 Parkierung

A 4.6.1	BAS	Park+Ride Anlagen	Kap. 4.6	<p>Die Erstellung eines passenden Leitfadens für die Region Glattal wird eingefordert. Die P+R-Anlage soll in geringerem Umfang als von regionaler Bedeutung bestehen bleiben, um dem reduzierten ÖV-Erschliessungsgrad der Gemeinden nördlich von Bassersdorf gerecht zu werden.</p>			X	<p>Der Antrag wird nicht berücksichtigt und auf die Erarbeitung eines Leitfadens wird verzichtet. Die Untersuchungen zur P+R-Thematik haben gezeigt, dass die Frage nach der regionalen Bedeutung / des Stellenwertes eines einzelnen P+R-Standortes und das Festhalten einer Mindestzahl an Parkfeldern anhand einer rechnerischen Methodik sehr schwierig ist. Folglich macht die Erstellung eines Leitfadens für die Festlegung einer Mindestzahl an P+R-Parkfeldern nur wenig Sinn.</p> <p>Im Vergleich zur gesamten Einwohnerzahl im Glattal sind nur sehr wenige Einwohner (4%) ungenügend mit dem ÖV abgedeckt. Unter der Annahme, dass die gut mit dem ÖV erschlossenen Einwohnern nicht für das P+R geeignet sind (Konkurrenzierung ÖV), resultiert daraus ein geringes P+R-Potenzial. Das P+R leistet damit nur einen minimalen Beitrag zur nachhaltigen Mobilität, weshalb das P+R keine regionale Aufgabe ist, sondern bei Bedarf kommunal</p>
---------	-----	-------------------	----------	---	--	--	---	--

#### 4.7 Güterverkehr

A 4.7.1	Jemand	Anlagen für den Güterumschlag	Kap. 4.7.2, Karten-einträge	<p>In der Richtplankarte Verkehr ist für den Standort Kloten der Eintrag "Umschlag, Güterverkehr" aufzunehmen.</p> <p>Begründung: Der in Kloten bestehende Freiverlad soll langfristig bestehen bleiben. Der Freiverlad Kloten befindet sich auf der Anlagenliste des BAV zum Konzept für Gütertransport auf der Schiene. Kloten wird auch langfristig Standort für die SBB Unterhaltsdienste sein.</p>				X	<p>Das Kapitel Güterverkehr ist nicht Gegenstand der vorliegenden Teilrevision.</p> <p>Die Aufnahme eines neuen Umschlagstandortes im regionalen Richtplan müsste zudem abgestimmt auf das kantonale Güterverkehrskonzept, die noch nicht rechtskräftige Teilrevision 2022 des kantonalen Richtplans (Gesamtüberarbeitung Güterverkehr) und das neu geplante regionale Gesamtverkehrskonzept Glattal erfolgen.</p> <p>Die ZPG stellt in Aussicht, eine Aufnahme des Eintrags im Rahmen der nächsten Teilrevision zu prüfen.</p>
---------	--------	-------------------------------	-----------------------------	---	--	--	--	---	---

Nr.	Antragsteller	Gegenstand	Seite Text / Bericht	Antrag	Umgang mit Anträgen				Begründung / Kommentare
					berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	nicht Gegenstand Teilrev.	
	<b>Kürzel</b>	<b>Gemeinden / Regionen / Ämter</b>		<b>Bilanz der Berücksichtigung</b>	<b>berücks.</b>	<b>teilweise berücks.</b>	<b>nicht berücks.</b>	<b>nicht Gegenstand Rev.</b>	
	BAS	Bassersdorf		Vorprüfung mit X	13	5	2	3	
	DIE	Dietlikon		Vorprüfung mit ?	0	0	0	0	
	DUEB	Dübendorf							
	FAEL	Fällanden		öff. Auflage und Anhörung mit X	4	0	8	9	
	GRF	Greifensee		öff. Auflage und Anhörung mit ?	0	0	0	0	
	KLO	Kloten							
	MAU	Maur		Summe X	17	5	10	12	
	NUER	Nürensdorf		Summe ?	0	0	0	0	
	OPF	Opfikon							
	RUEM	Rümlang		Summe X + ?	17	5	10	12	
	SCHWE	Schwerzenbach							
	VOL	Volketswil							
	WAL	Wallisellen							
	WAN	Wangen-Brüttisellen							
	ZPF	Region Furtal							
	RZO	Region Oberland							
	ZPP	Region Pfannenstil							
	Zch	Region Stadt Zürich							
	PZU	Region Unterland							
	RWU	Region Winterthur u.U.							
	GS RZU	Geschäftsstelle RZU							
	ARE	Amt f. Raumentwicklung							
	VBS	Eid. Dep. f. Verteidigung							
				<b>Bilanz der Anträge und Hinweise</b>	<b>Anzahl</b>				
				Summe Anträge durch die Vorprüfung	23				
				Summe Anträge durch die öff. Auflage und Anhörung	21				
				<b>Summe Anträge gesamt</b>	<b>44</b>				
				<b>Davon zu den einzelnen Kapiteln</b>					
				Anträge zu Kapitel 1 (Regio-ROK)	2				
				Anträge zu Kapitel 2 (Siedlung)	5				
				Anträge zu Kapitel 3 (Landschaft)	4				
				Anträge zu Kapitel 4 (Verkehr)	31				
				Anträge zu Kapitel 5 (Versorgung, Entsorgung)	1				
				Anträge zu Kapitel 6 (Öffentliche Bauten und Anlagen)	0				
				Anträge zu Kapitel 7 (wichtige Grundlagen)	0				
				Anträge zu Allgemeinem oder redaktionellen Inhalten	1				