Kanton Zürich

Regionaler Richtplan Glattal

Erläuterungsbericht

Herausgeberin:

Zürcher Planungsgruppe Glattal

Bearbeitung:

Planpartner AG
Obere Zäune 12, 8001 Zürich
Tel. 044 250 58 80 / www.planpartner.ch
Urs Meier, Dipl. Arch. ETH SIA Planer FSU REG A umeier@planpartner.ch
Michael Ziegenbein, Dipl. Ing. (TU) Stadt- u. Regionalplanung mziegenbein@planpartner.ch

TEAMverkehr.zug AG (Teil Verkehr)
Zugerstr. 45, 6330 Cham
Tel. 041 783 80 60 / www.teamverkehr.ch
Oscar Merlo, dipl. Bauingenieur ETH/SVI/REG A merlo@teamverkehr.ch
Alice Chappuis,
MSc ETH in Raumentwicklung/Infrastruktursysteme chappuis@teamverkehr.ch

AquaTerra (Koreferat Teil Landschaft)
Im Schatzacker 5, 8600 Dübendorf
Tel. 044 821 91 11
Daniel Winter, Biologe / Raumplaner NDS ETHZ danielwinter@datacomm.ch

Druck:

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

Bezugsquelle:

Sekretariat ZPG, Neuhofstrasse 34, 8600 Dübendorf, Tel. 044 802 77 77
Download: http://zpg.ch/richtplan

(Ablage Abbildungen: 14021_05A_171204_9Ber-RRP_Festsetz_Abbildungen)

Einleitung

Anlass, Verbindlichkeit
Die Gesamtüberprüfung des regionalen Richtplans umfasst viele Änderungspunkte und neue Inhalte. Deshalb hat sich die ZPG entschieden, in Ergänzung zu den behördenverbindlichen Richtplanelementen (Text und Karten) einen nicht verbindlichen Erläuterungsbericht zu verfassen.

Struktur des Erläuterungsberichtes
Die Kapitelstruktur richtet sich nach den Kapiteln des Richtplantextes.

ZPG
Die Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG) ist ein Zweckverband gemäss Planungs- und Baugesetz (PBG). Ihr gehören folgende Gemeinden an:

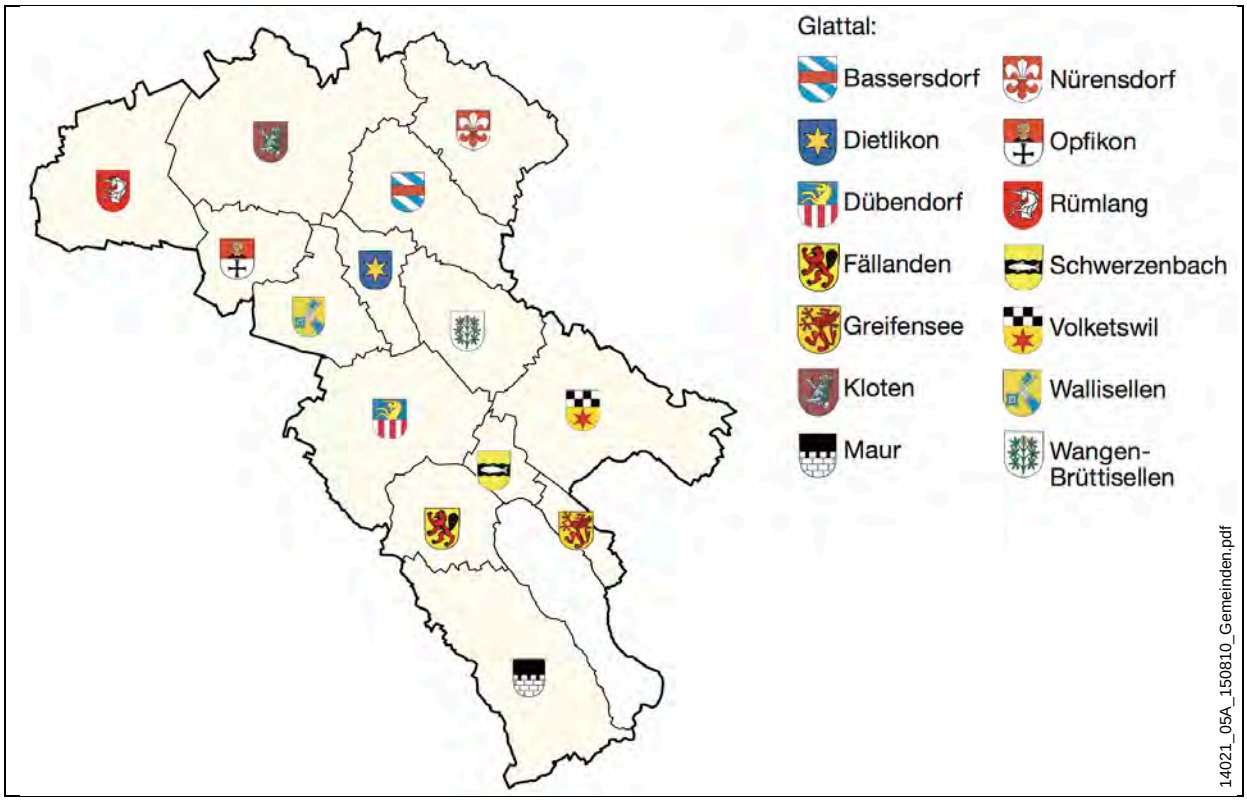


Abb: Zürcher Planungsgruppe Glattal / Gemeinden des Zweckverbandes

Bisherige Schritte und weiteres Vorgehen
Im RRP-Text wird der Planungsablauf inkl. der obligatorischen Verfahrensschritte gemäss PBG beschrieben.
Im März und April 2015 führte die ZPG umfassende Gemeindegespräche mit den Verbandsgemeinden. Daraus resultierten über 300 materielle Änderungsanträge. Diese Anträge wurden in der Geschäftsleitung der ZPG und innerhalb verschiedener Workshops mit den Delegierten beraten und diskutiert. Generelle Erkenntnisse aus den Gemeindegesprächen und den detaillierten Rückmeldungen der Gemeinden sind:

- Der Entwurf des regionalen Richtplans 2015 ist grundsätzlich tragfähig.
- Die Kapazitätsrechnung des Kantons betreffend Nutzungsreserven wird überwiegend als schwer nachvollziehbar beurteilt, insbesondere bestehen Zweifel betreffend die 15-Jahresreserve, weil die Gemeinden den Zeitbedarf für die Verdichtung als wesentlich länger beurteilen als die kantonale Annahme, welche den Horizont bis 2030 setzt.

- Die Mehrzahl der Einzelanträge konnte berücksichtigt werden.

Mit Beschluss vom 23.09.2015 wurde der überarbeitete Entwurf dem Kanton zur 1. Vorprüfung, den Gemeinden zur Vernehmlassung und den Nachbarregionen zur 1. Anhörung eingereicht. Anschliessend wurde der Entwurf nochmals überarbeitet. Die 1. kantonale Vorprüfung (dat. 22.02.2016) samt den Aktennotizen der anschliessenden Differenzbereinigungsgespräche ARE / ZPG wurden mit dem Protokoll der Geschäftsleitung ZPG vom 29.06.2016 öffentlich bekannt gemacht.

Der am 29.06.2016 verabschiedete Entwurf wurde vom 19. August bis 18. Oktober 2016 öffentlich aufgelegt. Parallel dazu erfolgte die 2. kantonale Vorprüfung und wurden die Nachbarregionen angehört (in der Anlage befindet sich eine Liste mit sämtlichen Anträgen und Einwendungen sowie deren Behandlung). Die 2. kantonale Vorprüfung (dat. 24.11.2016) samt der Aktennotiz des anschliessenden Differenzbereinigungsgesprächs ARE / ZPG wurde zusammen mit der Verabschiedung des regionalen Richtplans mit dem Protokoll der Delegiertenversammlung ZPG vom 29.03.2017 öffentlich bekannt gemacht.

Die Festsetzung durch den Kanton erfolgte mit Regierungsratsbeschluss vom 14.02.2018 (RRB Nr. 123/2018).

Zeitgleich mit der Zustimmung zur Richtplanrevision hat die Delegiertenversammlung die Fortschreibung des regionalen Raumordnungskonzepts (RegioROK Glattal) verabschiedet.

Inhaltsverzeichnis

1 Regionales Raumordnungskonzept 7

1.1 Zweck 7

1.2 Leitlinien, Schlüsselprojekte und Zielbild 2030 7

2 Siedlung 11

2.1 Gesamtstrategie 12

2.2 Zentrumsgebiet 21

2.3 Schutzwürdiges Ortsbild 23

2.4 Gebiet mit Erhaltung der Siedlungsstruktur 23

2.5 Gebiet mit Nutzungsvorgaben 24

2.6 Anzustrebende bauliche Dichte 31

2.7 Gebiete mit Zulässigkeit von Hochhäusern 39

2.8 Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende 43

2.9 Kulturobjekte 43

3 Landschaft 44

3.1 Gesamtstrategie 44

3.2 Landwirtschaft 44

3.3 Erholung 44

3.4 Aussichtspunkt 46

3.5 Naturschutz 46

3.6 Landschaftsschutzgebiet 47

3.7 Landschaftsförderungsgebiet 47

3.8 Vernetzungskorridor, Landschaftsverbindung 48

3.9 Freihaltegebiet 48

3.10 Gewässerrevitalisierung und Aufwertung Flussufer Glattraum 48

3.11 Gefahren 51

4 Verkehr 53
4.1 Gesamtstrategie 53
4.2 Strassenverkehr 57
4.3 Öffentlicher Personenverkehr 61
4.4 Fuss- und Veloverkehr 65
4.5 Reitwege 70
4.6 Parkierung 70
4.7 Güterverkehr 72
4.8 Schifffahrt 72
5 Versorgung, Entsorgung 73
5.1 Einleitung (Gesamtstrategie) 73
5.2 Wasserversorgung 73
5.3 Materialgewinnung 73
5.4 Energie 74
5.5 Kommunikation 76
5.6 Siedlungsentwässerung und Abwasserreinigung 76
5.7 Abfall 76
6 Öffentliche Bauten und Anlagen 78
6.1 Gesamtstrategie 78
6.2 Bildung und Forschung 78
6.3 Gesundheit 78
6.4 Kultur, Sport, Messe und Kongresswesen 79
6.5 Weitere öffentliche Dienstleistungen 80
7 Grundlagen 81
A Anhang 82
B Anlagen 91

1 Regionales Raumordnungskonzept

1.1 Zweck

Das regionale Raumordnungskonzept (RegioROK Glattal) dient als Leitbild, dessen Schlüsselelemente im Richtplan behördenverbindlich festgelegt werden. Es differenziert und präzisiert das kantonale Raumordnungskonzept, auf welchem der kantonale Richtplan aufgebaut ist. Der regionale Richtplan enthält im Grundsatz die gleichen Bestandteile wie der kantonale Richtplan; jedoch kann er die räumlichen und sachlichen Ziele enger umschreiben oder bei Bedarf weitergehende Angaben enthalten. Dabei hat er die Vorgaben der kantonalen Richtplanung zu beachten.
Das RegioROK wurde in einem kooperativen Prozess zusammen mit den Zweckverbandsgemeinden erarbeitet und steht in Übereinstimmung mit dem Raumentwicklungsleitbild der Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU).
Das RegioROK besteht aus dem Hauptbericht „Zielbild 2030“ sowie aus den Zusatzberichten „Zukunftsbild 2050“, „Strategie Arbeitsplatzgebiete“ und „Eignungsgebiete für Hochhäuser“. Es wurde 2011 verabschiedet. Aufgrund des neuen Wissensstandes im Rahmen der Gesamtrevision des regionalen Richtplans 2017 wurde der Hauptbericht 2017 fortgeschrieben. Die neue Fassung des Hauptberichtes bildet die Basis für den regionalen Richtplan und enthält einzelne Themenkarten der Zusatzberichte, da diese nicht fortgeschrieben wurden. Das Zukunftsbild 2050 dient weiterhin als „Themenspeicher“ des Glattals und beinhaltet Ziele, die langfristig anzustreben sind.

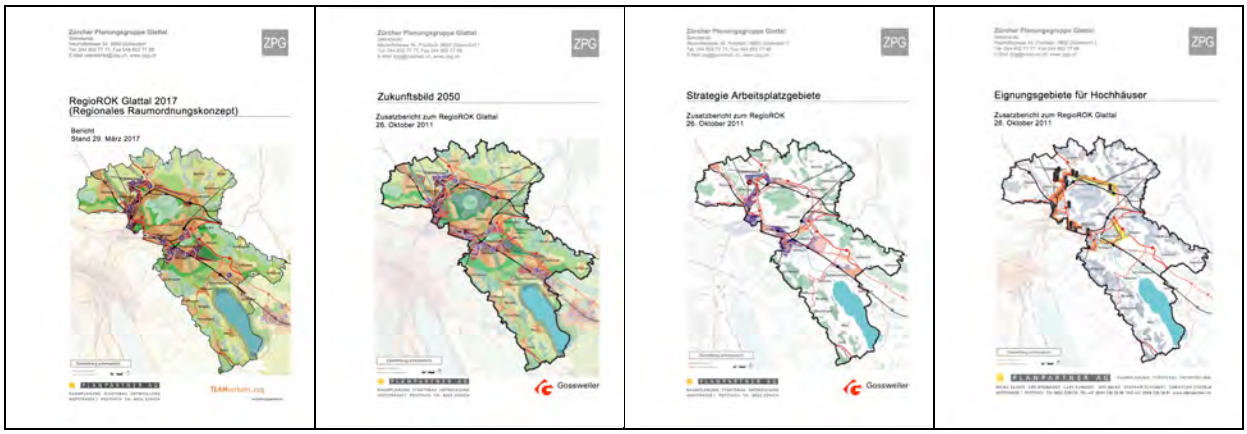


Abb. 1.1: Bestandteile RegioROK Glattal (Hauptbericht 2017 und Zusatzberichte 2011)

Die wichtigsten Elemente des RegioROKs 2017 – „Leitlinien“, „Schlüsselprojekten“ und „Zielbild 2030“ werden zusammengefasst im regionalen Richtplan behördenverbindlich festgelegt.

1.2 Leitlinien, Schlüsselprojekte und Zielbild 2030

a) Leitlinien
Die Leitlinien gemäss regionalem Richtplan 1998 sind grundsätzlich zielführend, werden aber aufgrund des Planungs- und Baugeschehens in den letzten 15 Jahren in einzelnen Punkten angepasst und ergänzt. Zudem wird eine neue Leitlinie betreffend Siedlungsqualität ergänzt, mit der das Interesse der Region unterstrichen wird, die angestrebte Siedlungsentwicklung im Umfeld von Flughafen und lärmigen Verkehrswegen mit hoher Qualität voranzutreiben. Damit bekennt sich die Region zur Koexistenz der Entwicklung von Siedlungsraum und übergeordneten Verkehrsinfrastrukturen. Zugleich wird der Minimierung aller die Qualität beeinträchtigenden Einflüsse hohe Priorität eingeräumt.

b) Schlüsselprojekte

Für die Strukturierung der zukünftigen qualitativen und quantitativen Entwicklung des Glattals leisten die zahlreichen laufenden Gebietsplanungen einen massgeblichen Beitrag. Diese Gebietsplanungen dienen primär der stufengerechten Überprüfung der Dichtefestlegungen im regionalen Richtplan und können je nach Ergebnis abweichende Dichten aber auch zu ergänzende Infrastrukturen oder abweichende Nutzungen zur Folge haben. Nach Abschluss des Gebietsmanagements Airport-Region, Zürich (Ergebnisbericht von der Behördendelegation beschlossen am 03.04.2017) sind allfällige Ergänzungen und Anpassungen, welche sich aus der Gebietsplanung ergeben, im Rahmen einer 1. Teilrevision (nach Festsetzung des RRP) zu integrieren.

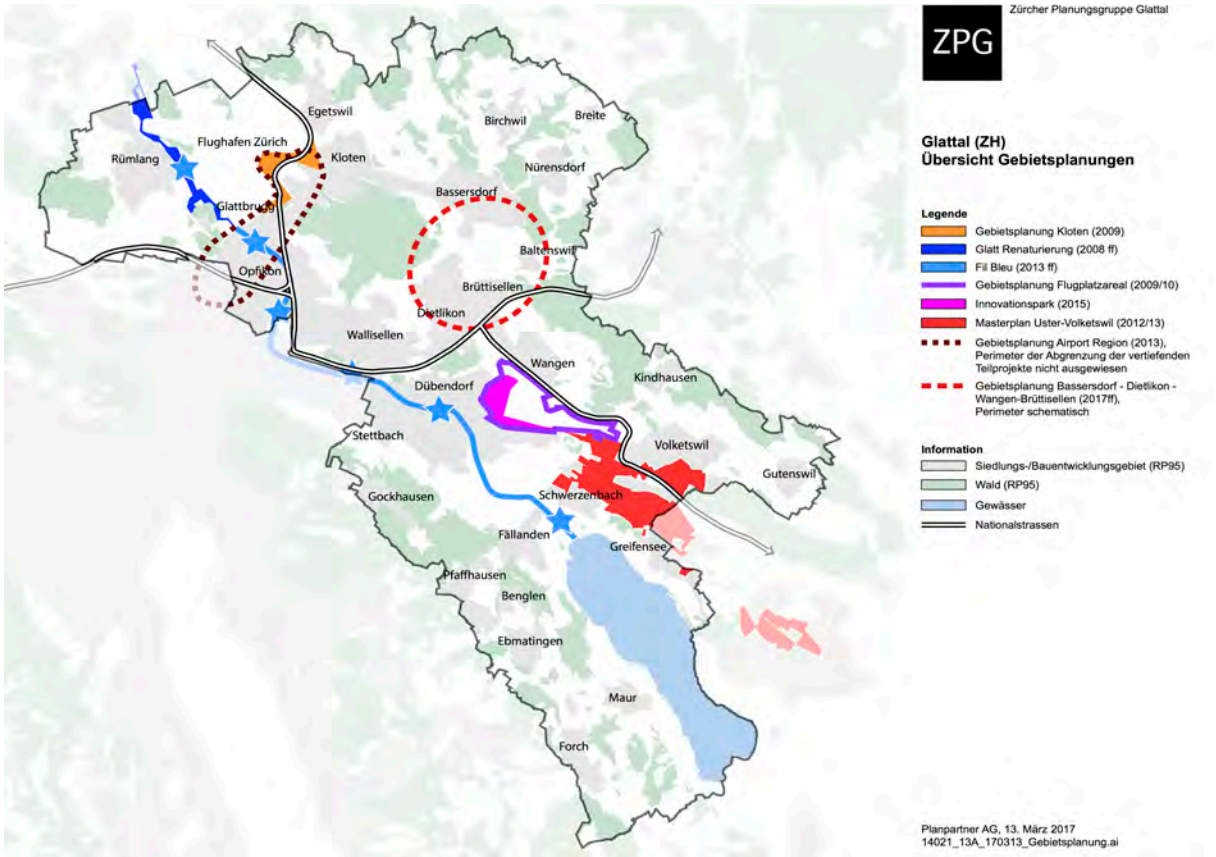


Abb. 1.2a: Übersicht Gebietsplanungen, Stand 2017

Abb. 1.2b: Schlüsselprojekt Flugplatzareal (Testplanung 2010)

Abb. 1.2c: Richtprojekt für kantonalen Gestaltungsplan Innovationspark (Stand 16.11.2015)

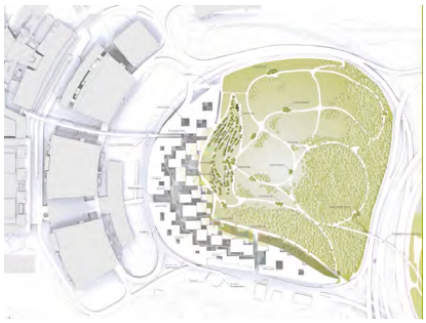


Abb. 1.2d: Gebietsplanung Airport-Region (2014)

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

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

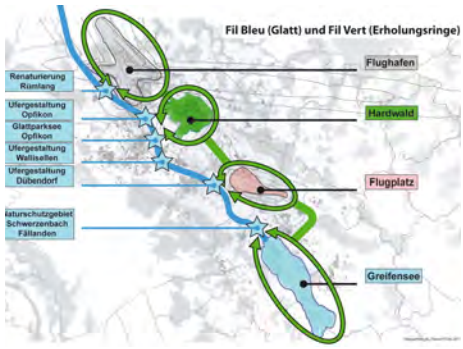


Abb. 1.2g: Schlüsselprojekt Raum Uster-Volketswil, Masterplan 2050 (2013)

Abb. 1.2h: Schlüsselprojekt Fil Bleu (Projektdokumentation 2015)

Abb. 1.2i: Schlüsselprojekt Fil Vert (Erholungsringe – grün, gemäss RegioROK 2017)

c) Zielbild 2030

Basierend auf dem RegioROK 2017 ist die Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsentwicklung umschrieben. Daraus resultiert das „Zielbild 2030“, welches geprägt wird durch neue Elemente (Fil Rouge, Fil Bleu und Fil Vert) ebenso wie durch die historischen Ortsbilder und die Wohnquartiere in Hanglagen, die offene Landschaft und die bewaldeten Hügelzüge.

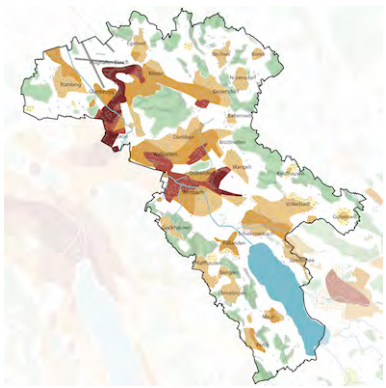
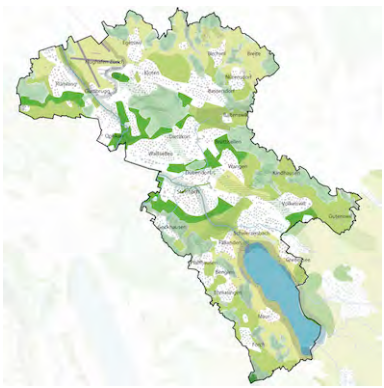



Abb. 1.2j-l: RegioROK 2017, Zielbild 2030, Teilkarten Siedlung, Landschaft und Verkehr (i.S. Prüfbericht ARE vom 26.10.2017 zum Festsetzungsantrag ZPG)

Es ist Aufgabe der Region und der Gemeinden, sich vom regionalen Raumordnungskonzept leiten zu lassen und danach zu handeln. Die Gemeinden haben ihre Richt- und Nutzungsplanung zu überprüfen und den Absichten des regionalen Raumordnungskonzeptes anzupassen.

Das RegioROK Glattal als Zielbild der Entwicklung ist eingebettet in das integrierte Zielbild der RZU. Dieses integrierte Zielbild stellt einen Zusammenschluss der jeweiligen regionalen Raumordnungskonzepte der RZU dar und verdeutlicht, wie diese RegioROKs verwoben sind.

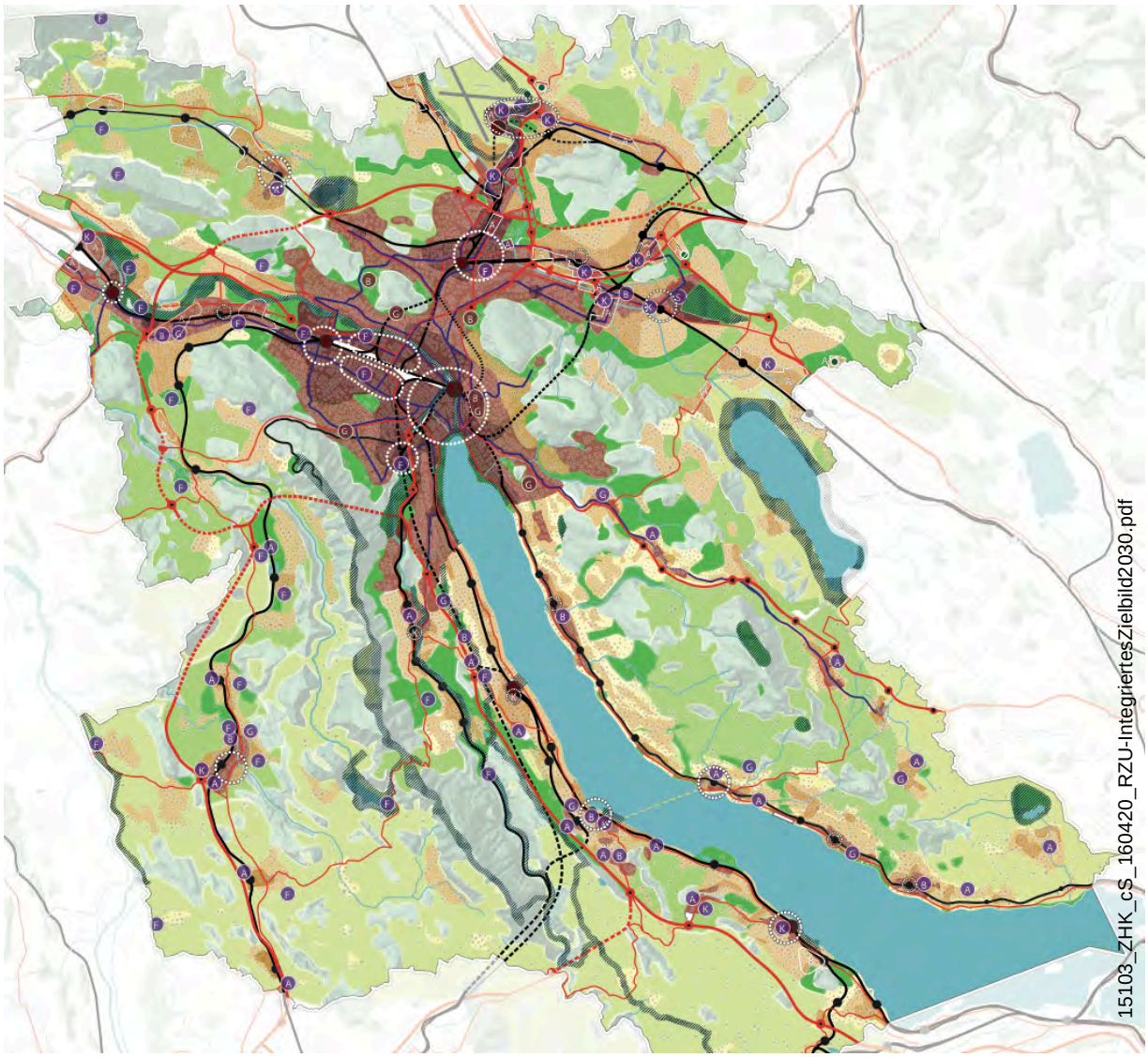


Abb. 1.2m: Integriertes Zielbild 2030 der RegioROKs RZU, Stand 20.04.2016

2 Siedlung

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.

Gemäss den kantonalen Vorgaben gilt es im regionalen Siedlungsplan folgende Systematik einzuhalten:

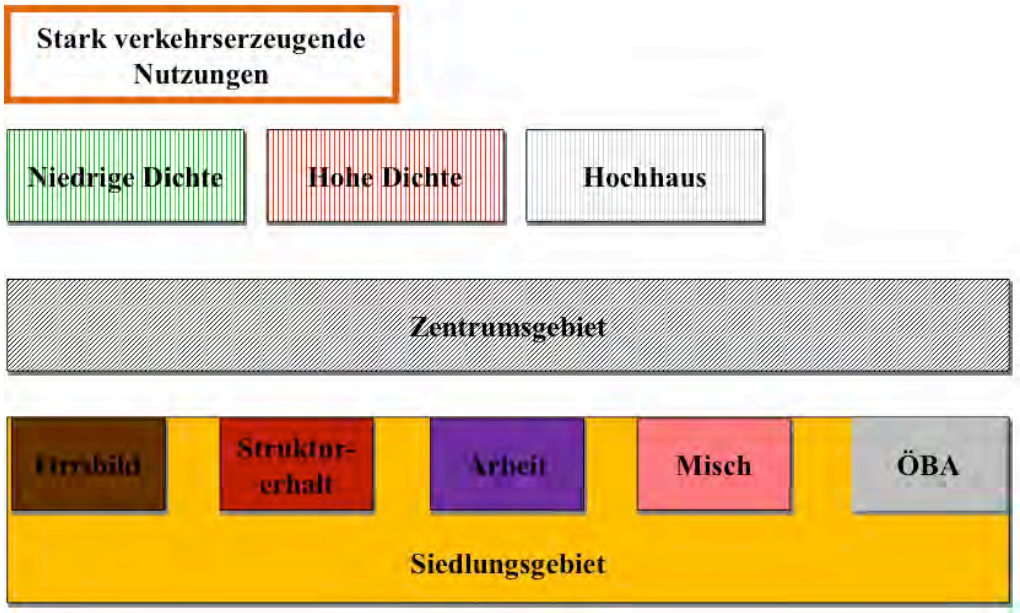


Abb. 2a: Systematik Richtplankarte (Darstellung ARE, 2011)

Grundsätzlich unterscheidet der kantonale Richtplan zwischen Siedlungsgebiet und Nichtsiedlungsgebiet. Im regionalen Richtplan kann das Siedlungsgebiet an entsprechenden Lagen mit den Kategorien Ortsbild, Gebiet mit Erhaltung der Siedlungsstruktur, Arbeitsplatzgebiet, Mischgebiet und Gebiet für öffentliche Bauten und Anlagen differenziert werden. Zudem sind überlagernde Festlegungen für Zentrumsgebiet, Gebiete mit niedriger und hoher bauliche Dichte sowie Eignungsgebiete für verkehrsintensive Einrichtungen (auch stark verkehrserzeugende Nutzungen genannt) und Hochhäuser zulässig. Das Hochhausgebiet gilt per se als Gebiet hoher baulicher Dichte.

Der bestehende regionale Richtplan wurde im Rahmen der Gesamtüberarbeitung überprüft, ergänzt und aktualisiert. Weiterhin werden jene Gebiete bezeichnet, die im regionalen Interesse einer bestimmten Nutzung vorbehalten sind oder eines besonderen Schutzes bedürfen. Zur Stärkung der strategischen Stossrichtung werden aber auch neue Kategorien festgelegt:

- Die Richtplan macht differenzierte qualitative Aussagen zur Siedlungsstruktur bzw. -gestaltung, zur Veränderungsstrategie (Gesamtstrategie; Kap. 2.1) und zur anzustrebenden baulichen Dichte (Gebiete niedriger und hoher Dichte; vgl. Kap. 2.6 lit. a und b) bzw. Nutzungsdichte (Dichtestufen, vgl. Kap. 2.6 lit. c). Zudem werden im Nahbereich des Flughafens Gebiete mit besonderem Handlungsbedarf bezüglich Sanierung und Aufwertung von Wohnbauten (vgl. Kap. 2.6 lit. d) ausgeschieden.
- Der Richtplan macht Vorgaben für Lenkungsmassnahmen zur Siedlungsentwicklung in Arbeitsplatz- und Mischgebieten (vgl. Kap. 2.5 lit. a und b) sowie kantonalen und regionalen Zentrumsgebieten (vgl. Kap. 2.2) und Gebieten für öffentliche Bauten und Anlagen (vgl. Kap. 2.5 lit. c).
- Es werden Ausscheidungen von überlagernden Eignungsgebieten für Hochhäuser (Kap. 2.7) und verkehrsintensive Einrichtungen (vgl. Kap. 2.5 lit. d) vorgenommen.

Mit Schwellenwerten wird definiert, was in kommunaler Kompetenz liegt und was zusätzlich eine regionale Festsetzung oder Zustimmung erfordert.
- Die Arbeitsplatz-, Misch- und Zentrumsgebiete sowie die Gebiete für öffentliche Bauten und Anlagen sollen vorzugsweise mittels Gebietsrahmenplanung (auch Entwicklungsplan, Leitbild, Masterplan genannt) zukunftstauglich strukturiert werden. Der nicht behörden- und eigentümerverbindliche Gebietsrahmenplan zeigt auf, welche Massnahmen zu ergreifen sind und wie sie – zweckmässigerweise mit dem jeweils weichsten Mittel – umgesetzt werden können.

Gegenüber dem regionalen Richtplan 1998 werden folgende neuen Kategorien festgelegt:
- anzustrebende bauliche Dichte, hohe bauliche Dichte (Text und Karte), Nutzungsdichte (Text und Themenkarte), Gebiete mit besonderem Handlungsbedarf bezüglich Sanierung und Aufwertung von Wohnbauten (Text und Themenkarte)
- Differenzierung der Siedlungsentwicklung (Text und Themenkarte)
- Gebiet mit Erhaltung der Siedlungsstruktur (Text und Karte)
- Gebiet mit Zulässigkeit von Hochhäusern (Text und Karte)
- Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende (Text und Karte)
- Gebiet für öffentliche Bauten und Anlagen als Bestandteil des Kapitels Siedlung (Text und Karte)

Die Entwicklung von Bahnhofgebieten als neuer Legendenpunkt wurde geprüft und verworfen. Mit dem Zielbild und der strategischen Siedlungsentwicklung werden die Stossrichtungen zur Siedlungsentwicklung bereits ausreichend festgelegt.

Der regionale Richtplan beinhaltet grundsätzliche Zielsetzungen, welche im Spannungsfeld der Koexistenz von Flughafen- und Siedlungsentwicklung stehen. Die Region verfolgt damit die Absicht, langfristige Anpassungen der übergeordneten Vorgaben, namentlich der LSV und des kantonalen Richtplans herbeizuführen, um im Rahmen der Koexistenz von Siedlung und Aviatik Entwicklungsspielraum für die zentralen und am besten erschlossenen Siedlungsräume / -reserven zu wahren.

2.1 Gesamtstrategie

a) Quantitative Entwicklungsprognose und qualitative Entwicklungsziele
Gemäss RegioROK ist es prioritäres regionales Ziel, Voraussetzungen zu schaffen für ein moderates Wachstum in stabilen und ein erhebliches Wachstum in dynamischen Gebieten, damit auch künftige Generationen Entfaltungsmöglichkeiten haben. Es gilt haushälterischer als bisher mit dem Boden umzugehen. Deshalb ist die Innenverdichtung an geeigneten Lagen zu fördern und zur Schonung des Siedlungs- und Landschaftsbildes der Bauzonenverbrauch auf das Notwendigste zu begrenzen sowie auf die regional bedeutenden Einzonungsgebiete zu konzentrieren. Dieses Vorgehen trägt dem Auftrag aus dem kantonalen Raumordnungskonzept Rechnung, die Entwicklung folgender kantonaler Handlungsräume gezielt zu lenken:
- Stadtlandschaft
- urbane Wohnlandschaft
- Landschaft unter Druck
- Kulturlandschaft
- Naturlandschaft

Insbesondere die Stadtlandschaft und die urbane Wohnlandschaft sollen zukünftig mindestens 80 % des prognostizierten Bevölkerungszuwachses aufnehmen. Nahezu das gesamte Siedlungsgebiet der Teilregion glow.das Glattal (mit Ausnahme der Gemeinde Rümlang und einzelnen Hanglagen) und wesentliche Teile im oberen Glattal (Gemeinden Schwerzenbach und Volketswil) sind diesen zwei Handlungsräumen zugeteilt.

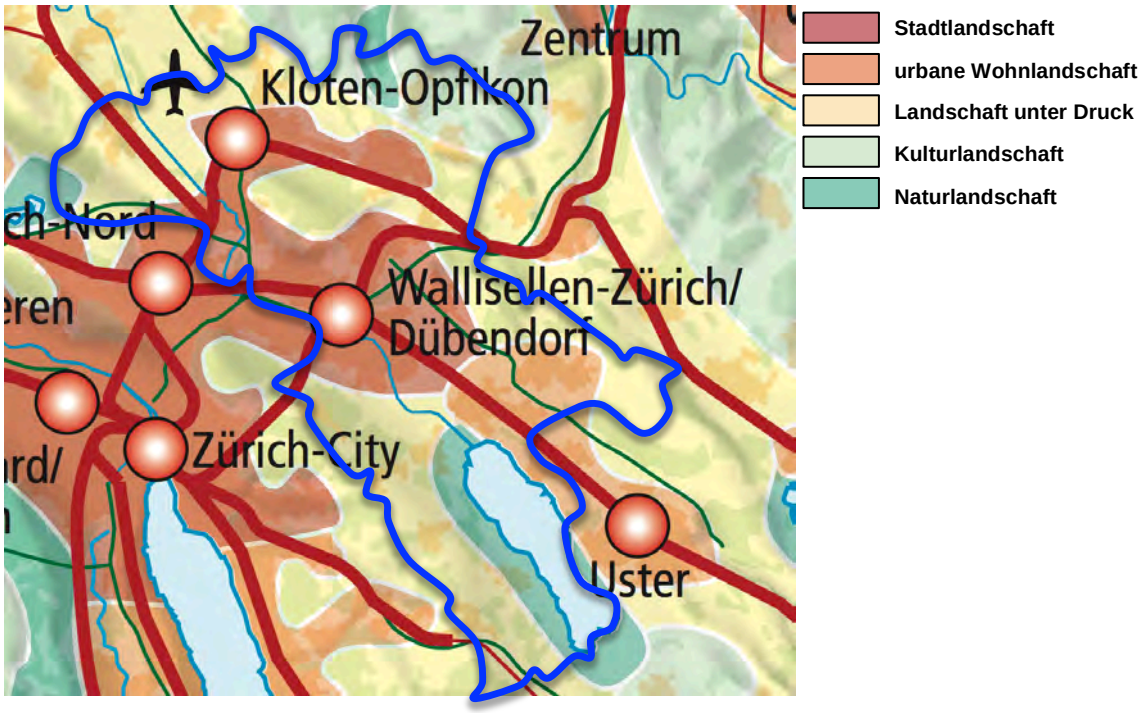


Abb. 2.1a: Handlungsräume im Grossraum Zürich, Kap. 1.3 kantonaler Richtplan (Festsetzung 18.09.2015), ungefähre Lage der Regionsgrenze Glattal – blau dargestellt

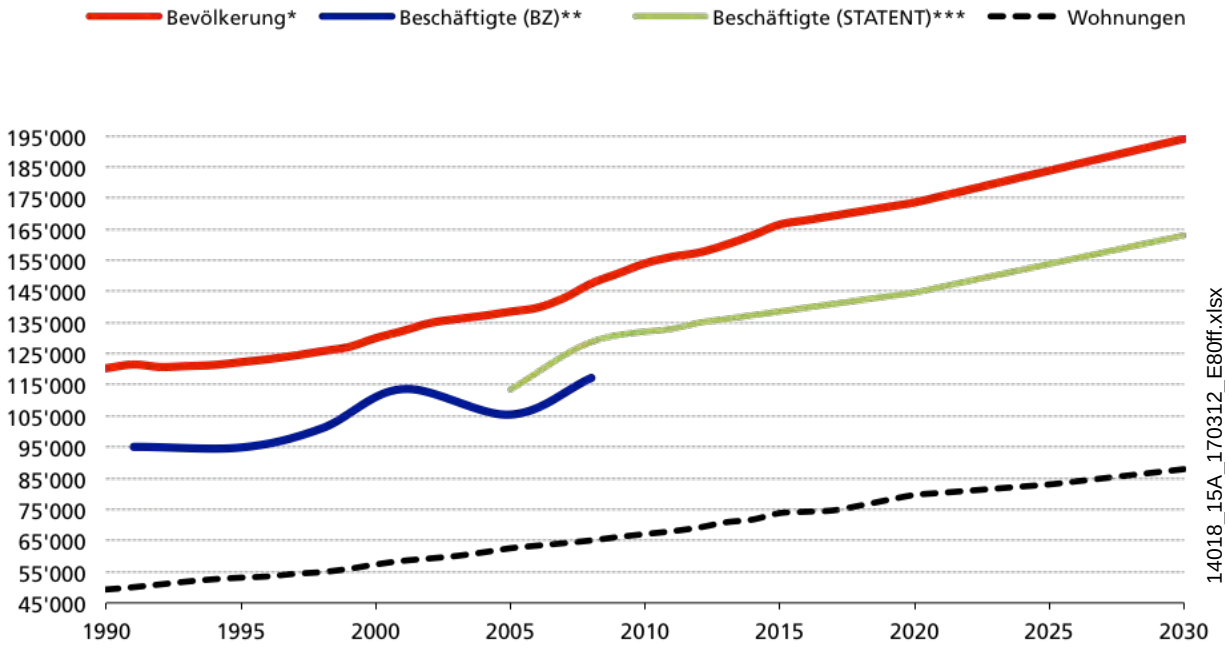


Abb. 2.1b: Entwicklung Einwohner, Beschäftige und Wohnungen, Bestand 1990 bis heute, Prognose RegioROK bis 2030[1]

Im RegioROK wurden gerundete Prognosewerte für die Entwicklung des gesamten Glattals sowie für die zwei Regionsteile glow.das Glattal sowie das obere Glattal eruiert. Man nahm an, dass im gesamten Glattal die Anzahl Einwohner bis ins Jahr 2030 auf 190'000 und die Anzahl Beschäftigte auf 163'000 ansteigen wird. Das statistische Amt des Kantons Zürich

[1] Die Beschäftigtenzahlen 1990 sind nach der neuen Erfassungsmethode STATENT hochgerechnet. Die Annahme basiert auf dem Vergleich der Werte des Jahres 2005 (Zahlen STATENT rund 7,5% höher als Zahlen Betriebszählung, BZ). Bei den Werten 2010 handelt es sich um die STATENT-Daten des Jahres 2011.

berechnete ebenfalls einen Prognosewert (Szenario „Trend ZHz“)[2] für die Region und geht davon aus, dass bis 2030 ca. 193’700 Einwohner im Glattal leben werden. Bis 2040 soll sich diese Zahl noch um zusätzliche ca. 14'000 Einwohner auf ca. 207’700 E erhöhen. Für das Gesamtverkehrsmodell hat der Kanton angenommen, dass sich die Anzahl Beschäftigte bis 2030 auf 159‘466 B erhöht und bis 2040 gar auf 174’417 B zunimmt. Für die Beschäftigtenprognose ist neben der Entwicklung am Flughafen Zürich (wichtigster Arbeitsort im Glattal) vor allem der geplante Innovationspark mit der geplanten Ansiedlung von 5’000 B (bis 2030)[3] bzw. 10'000 B (bis 2050) von Bedeutung.
Die regionalen Prognosen lagen unter den kantonalen Prognosen. Mit der 2. Vorprüfung beantragte der Kanton demzufolge, die regionalen Prognosewerte mit den kantonalen Werte abzustimmen. Die Region entsprach dem Ansinnen, um so den dynamischen Entwicklungserwartungen in der Teilregion glow.das Glattal gerecht zu werden. Dort wird der zunehmend steigende Druck auf den Wohnungsmarkt aus der Stadt Zürich heraus festgestellt.

Im regionalen Richtplan werden nur die regionalen Gesamtprognosewerte für Einwohner und Beschäftigte für das Jahr 2030 behördenverbindlich festgelegt. Die Prognosewerte je Gemeinde bleiben Bestandteil des RegioROK‘s und werden somit nicht behördenverbindlich festgelegt.

Für die prognostizierte Entwicklung wird die Region Glattal ausreichend Kapazitäten sicherstellen müssen, um dem kantonalen Auftrag mit Zielhorizont 2030 zu entsprechen. Mit den Festlegungen im regionalen Richtplan (Dichtestufen, bezeichnete Gebiete etc.) werden die behördenverbindlichen Voraussetzungen gesichert, diese Kapazitäten auf Stufe der kommunalen Nutzungsplanungen grundeigentümerverbindlich zu fixieren. Obwohl der Förderung der Nachverdichtung in bestehenden Zonen und der planerischen Aufzonung für die Innenverdichtung eine prioritäre Bedeutung zukommt, wurden für einen ausgewogenen Angebotsmix zusätzlich zum Innovationspark sechs wesentliche Einzonungsgebiete identifiziert, welche im Siedlungsgebiet gemäss kantonalem Richtplan liegen:

- Zentrum Süd, Bassersdorf (ca. 15,3 ha; Eignung für dichte urbane Mischnutzung)
- Siedlungsrand Süd, Dübendorf (ca. 14,8 ha; Eignung für dichte urbane Mischnutzung)
- Gebiete Müllwisen + Leematten, Volketswil (ca. 10,3 ha; Eignung für urbane Mischnutzung; Bestandteil der Gebietsplanung «Masterplan Uster-Volketswil»)
- Wallisellen West, Wallisellen (ca. 8,4 ha; Eignung für spezifisches Arbeitsplatzgebiet)
- Gebiet Mitte, Wangen-Brüttisellen (ca. 8,3 ha; davon 5,5 ha Eignung für spezifisches Arbeitsplatzgebiet und 2,8 ha für urbane Mischnutzung)
- Gebiet Bandstock, Wangen-Brüttisellen (ca. 5,9 ha; Eignung für urbane Mischnutzung)

In der Summe umfassen die sechs Glattaler Einzonungsgebiete eine Gesamtfläche von gut 60 ha, was rund sechs Jahrestranchen gemäss dem kantonalen Legislaturziel[4] von max. 10 ha Einzonungen pro / Jahr entspricht. Mit diesen Flächen will das Glattal einen Beitrag leisten, damit im Verdichtungsraum Zürich/Glattal/Limmattal ausreichend Kapazitäten und Angebotsmix für die Erreichung des 80 % : 20 %-Prinzips gemäss kantonaler Zielsetzung verfügbar sind. Um konzeptionell gute Neubaugebiete für einen Horizont von 25 Jahren zu erreichen, sollen die einzelnen Einzonungen jeweils gesamthaft erfolgen, die Realisierung aber eine substanzielle Etappierung aufweisen. Zugunsten einer zweckmässigen Entwicklung, die von den Bedürfnissen und den örtlichen Rahmenbedingungen geprägt wird, erach-

---

2 Prognoselauf BP2016, Szenario «Trend ZHz» (Juni 2016, STAT)

3 Gemäss den Gemeindegesprächen erwartet die Stadt Dübendorf lediglich 4'000 B und die Gemeinde Wangen-Brüttisellen rechnet mit 500 B bis 2030.

4 Langfristiges Legislaturziel LFZ 7.5, Wirkungsindikator W2, Konsolidierter Entwicklungs- und Finanzplan 2016 - 2019, KEF, Entwurf vom Regierungsrat verabschiedet am 15. September 2015

tet die ZPG eine flexible Handhabung der Einzonungskontingente (Bsp. Transfers zwischen den Jahrestranchen) als sinnvoll.

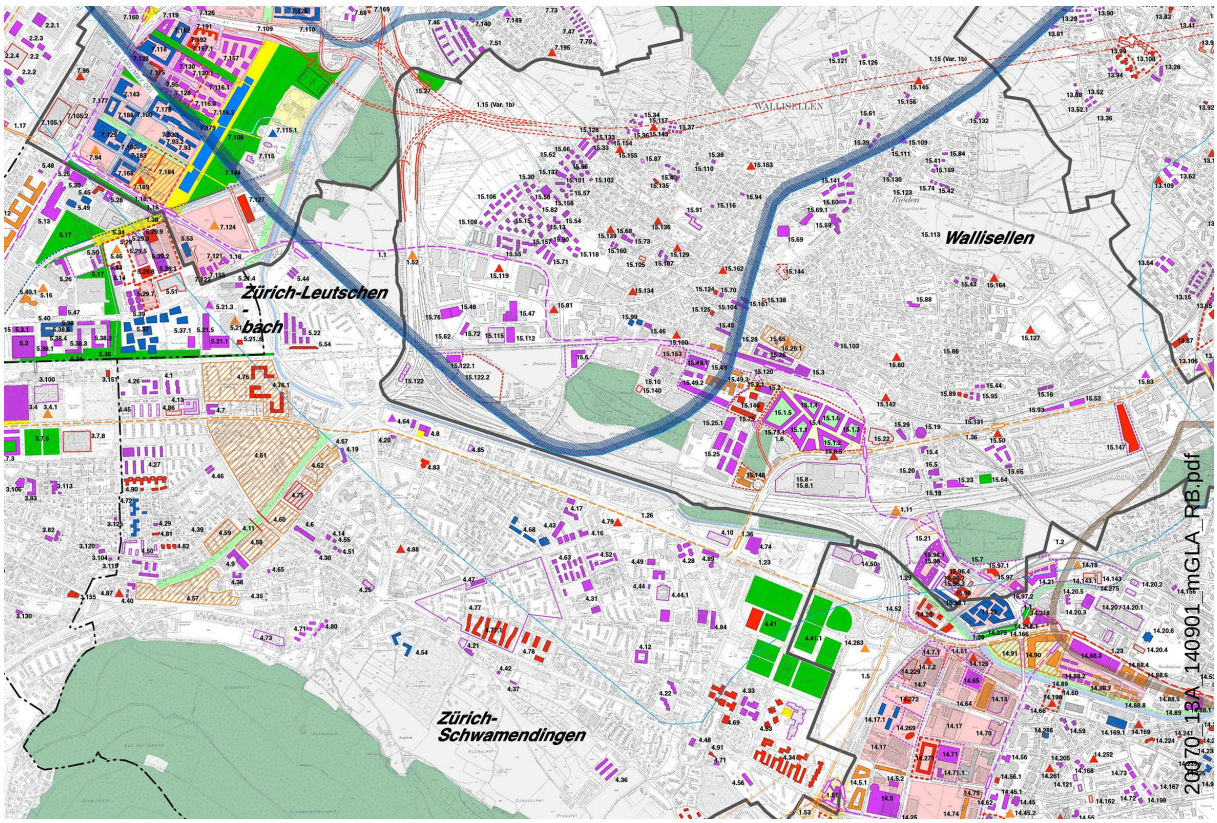


Abb. 2.1c: Raumbeobachtung Glattalstadt, Ausschnitt Fil Rouge (Planpartner AG, 1. September 2014)

Der Raumbeobachtungsplan Glattalstadt (Fassung 2014) zeigt, dass insbesondere in den 400 m-Einzugsbereichen der Glattalbahn erhebliche Überkapazitäten für Dienstleistungsflächen bestehen.

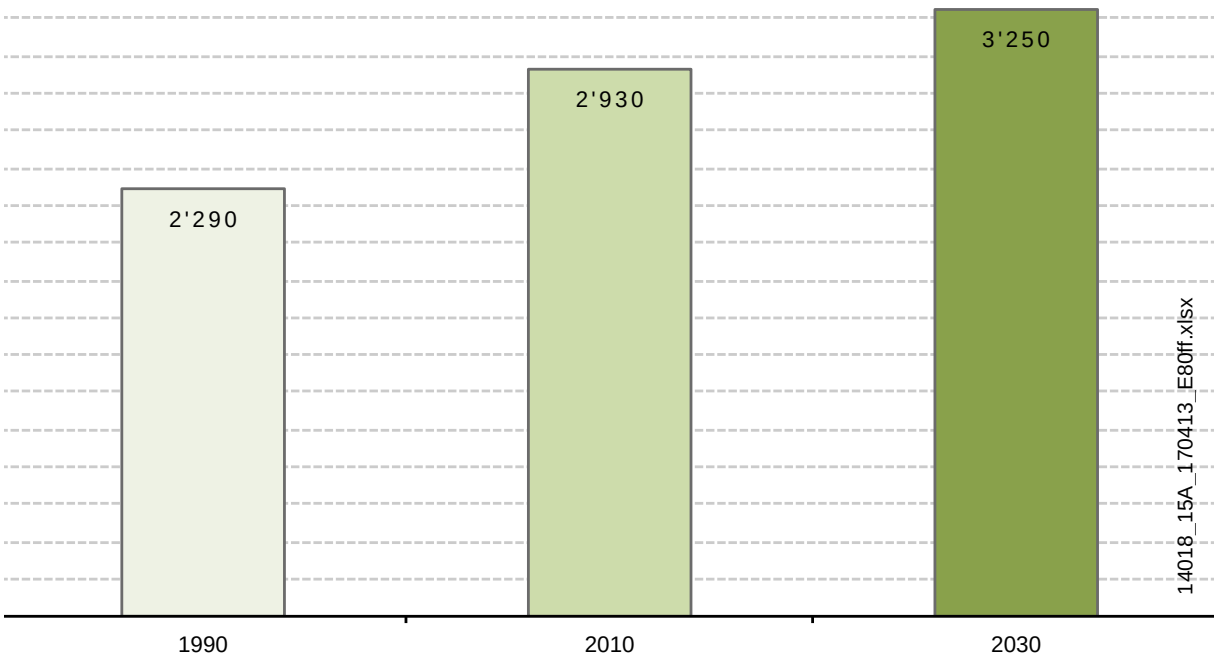


Abb. 2.1d: Entwicklung der überbauten Bauzonen, Bestand 1990 / 2010, Prognose 2030

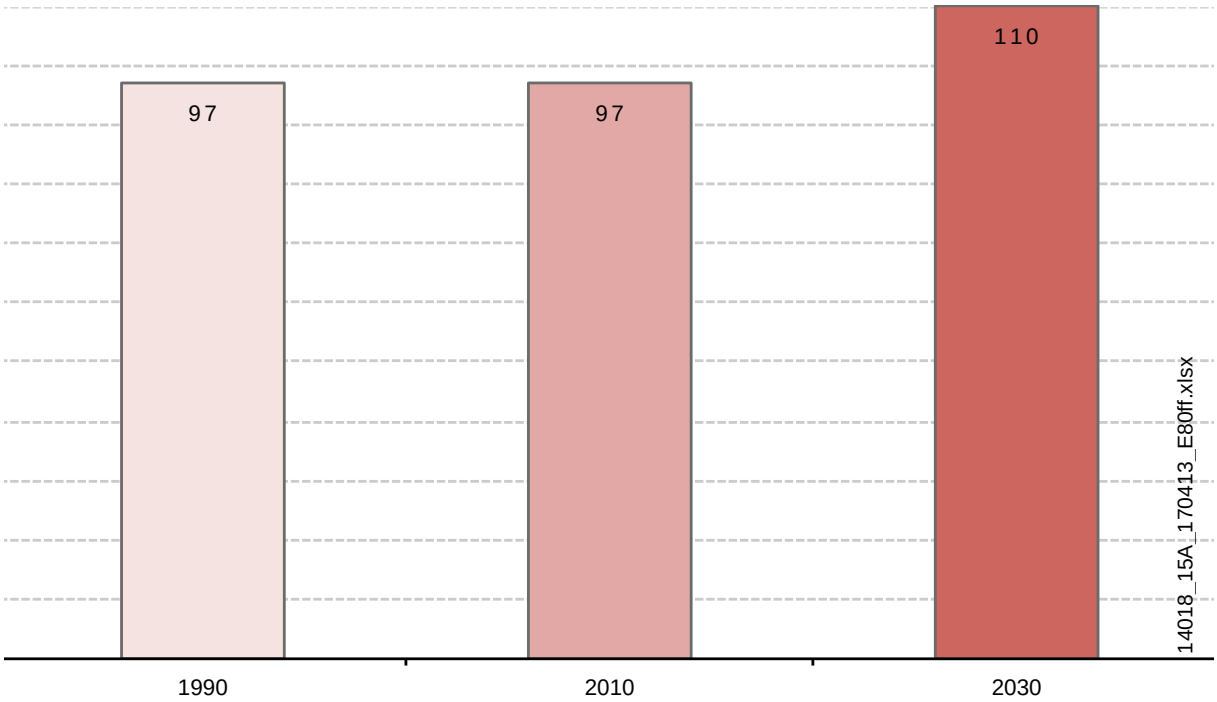


Abb. 2.1e: Nutzungsdichte (K/ha): Entwicklung Köpfe (Einwohner + Beschäftige) pro Hektare überbaute Bauzone, Bestand 1990 / 2010, Prognose 2030

Insgesamt wird für den Zeitraum 2010 - 2030 mit einem ähnlichen Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum gerechnet wie in den vergangenen 20 Jahren (vgl. Abb. 2.1b). Zur Verbesserung der haushälterischen Bodennutzung sollen aber im Jahr 2030 mehr Einwohner- und Beschäftige auf einer Hektare überbaute Bauzonenfläche leben / arbeiten (vgl. Abb. 2.1e):

- Im Zeitraum 1990-2010 war die Nutzungsdichte von Einwohnern und Beschäftigten je Hektare überbauter Bauzone mit 97 Köpfen pro Hektare stabil. Bis 2030 soll dieser Wert auf 110 gesteigert und damit die Abnahme- und Stagnationsphase der letzten beiden Jahrzehnte überwunden werden.
- In den letzten 20 Jahren hat die Wohnungsbelegung von 2,27 E/W auf 2,09 E/W abgenommen, was überdurchschnittlich viele Neubauwohnungen erfordert hat. Neu wird mit einer Stabilisierung der Bewohnerzahl pro Wohnung gerechnet, was die Wohnungsnachfrage im Vergleich zu den letzten 20 Jahren reduziert. Der mutmasslich weiter steigende Wohn- und Arbeitsflächenbedarf pro Kopf wird aber weiterhin ein erhebliches Neu- und Umbaugeschehen erfordern.

Es ist damit zu rechnen, dass die noch nicht überbauten Wohnbauzonen im gesamten Regionsgebiet rasch in Anspruch genommen und wo möglich mit Umstrukturierungen zusätzliche Wohnkapazitäten geschaffen werden. Die Nachverdichtung hat eingesetzt, ist aber noch zu wenig Treiber der Entwicklung.

Die theoretische Kapazität gemäss den regionalen Dichtestufen (vgl. Kap. 2.6 und Tabelle im Anhang A2) weist ein wesentlich höheres Fassungsvermögen auf, als für die prognostizierten Einwohner und Beschäftigten benötigt werden. Der Mittelwert der theoretischen Kapazität 2030 liegt bei rund 557'000 Köpfen. Diese Zahl basiert auf den Siedlungsflächen und den zugewiesenen Dichtestufen gemäss RegioROK 2017 (Zielbild 2030). Sie vernachlässigt die bestehenden Nutzungen – aktueller Ausbaugrad sowie tatsächliche Belegung der Nutzungsflächen – sowie die Hemmnisse (Denkmalpflege, Investitionszyklen etc.) und geht von der absoluten Kapazität der Bauzonenfläche aus. Für die Erreichung der Entwicklungsprognose 2030 von insgesamt rund 357'000 Köpfen sind somit rund 26 % der theoretischen Kapazitätsreserven von 270'000 Köpfen zu aktivieren.

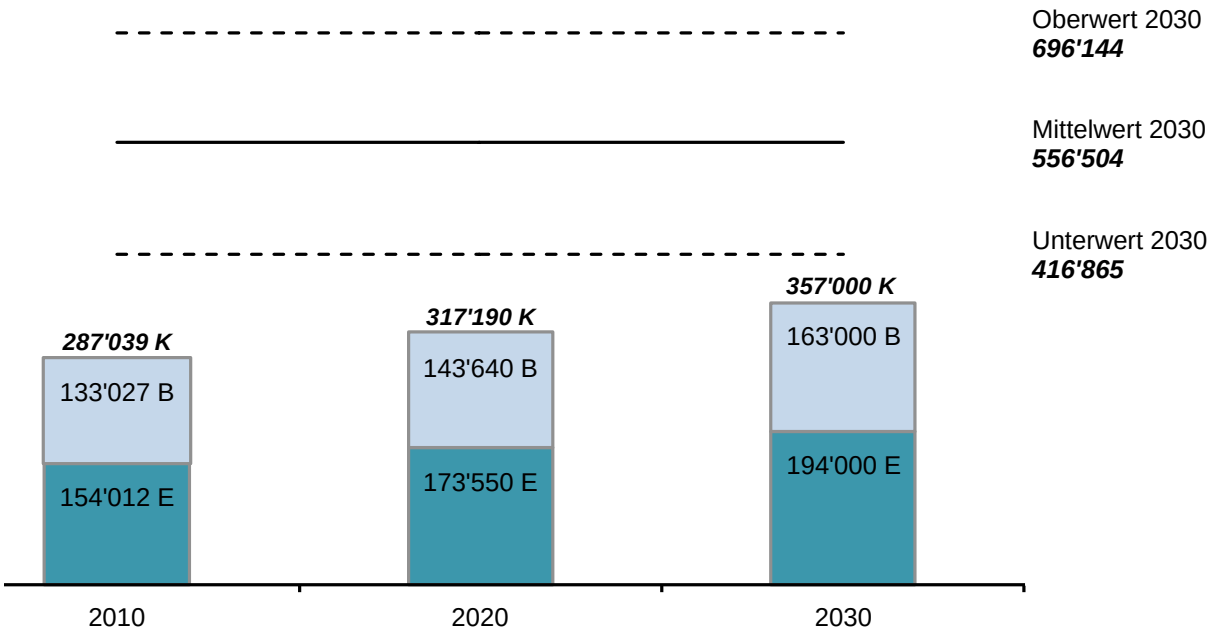


Abb. 2.1f: Kapazitätsnachweis: Regionale Kapazität 2030 gemäss Dichtestufen (Ober-, Mittel- und Unterwerte) / Einwohner- und Beschäftigte (Bestand 2010, Prognose 2020, Prognose 2030)

Die Festlegungen in den Kapiteln 2.2, 2.5 und 2.6 sichern die Aufnahme der Entwicklungsprognose der Raumnutzer (Einwohner und Beschäftigte) gemäss dem kantonalen Auftrag (Handlungsräume im Raumordnungskonzept) und sichern im Kapitel 4 (Verkehr) die Bewältigung im Sinne der Nachfrageziele (Steigerung des ÖV-Anteil am Bimodalsplit und Steigerung Veloanteil gemäss Kapitel 4.1.1). Dies wird auch dadurch erreicht, dass die hohen Nutzungsdichten in Bereichen vorgesehen sind, welche bereits heute über eine sehr gute ÖV-Erschliessungsqualität verfügen oder zukünftig verfügen werden. Zudem sind die verbleibenden Verkehrskapazitäten der Verkehrsangebote (ÖV und MIV) massgeblich. Im Fall von geplanten oder wesentlich erweiterten Gebieten sind bei weiteren Planungen gebietsspezifische Modalsplit-Ziele und Ziele bezüglich des Verkehrsaufkommens zu prüfen und gegebenenfalls grundeigentümerverbindlich festzulegen.

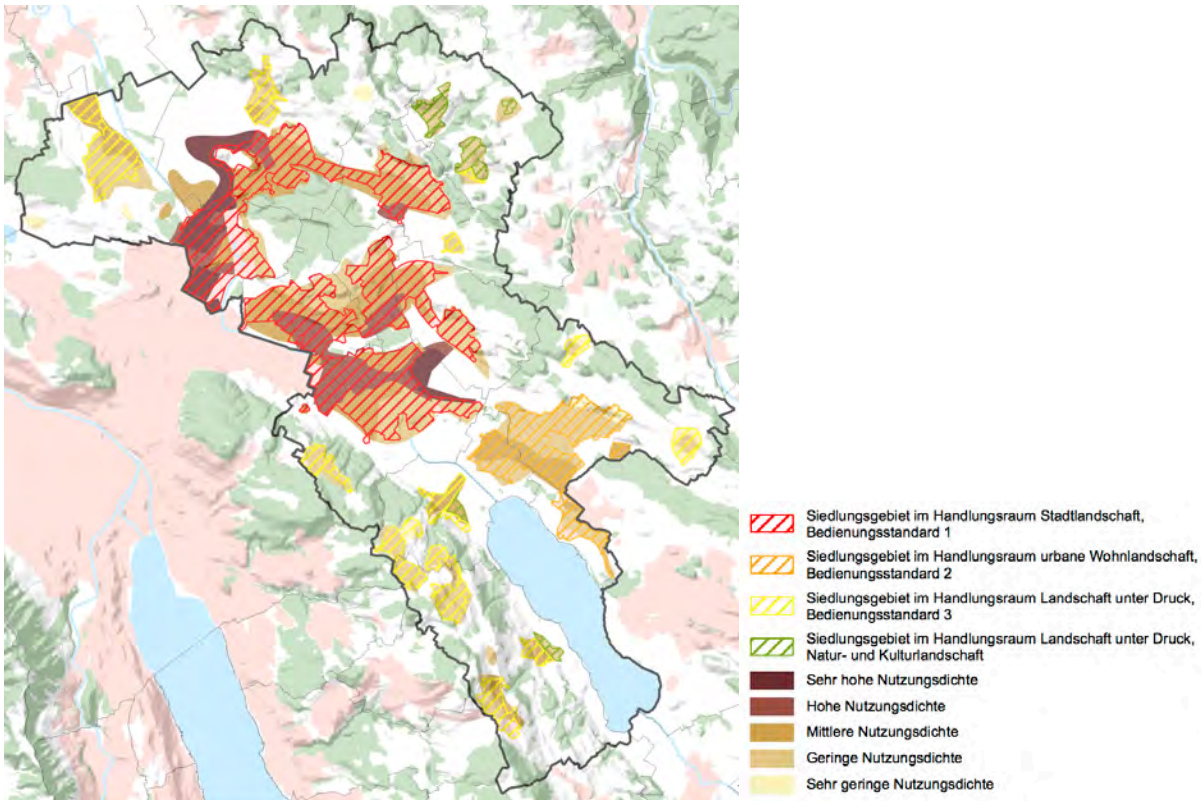


Abb. 2.1g: Überlagerung kantonale Handlungsräume mit Bedienungsstandards und regionale Dichtestufen (Dichtestufen i.S. Prüfbericht ARE vom 26.10.2017 zum Festsetzungsantrag ZPG)

Im Glattal arbeiten heute rund 135‘000 Beschäftigte. Davon befinden sich ca. 93'000 Arbeitsplätze in den Zentrumsgebieten (kantonal und regional) sowie in den regionalen Gebieten mit Nutzungsvorgaben. Die Auswertung der Unternehmensstruktur (STATENT ab 2011) in den Zentrumsgebieten und allen Gebieten mit Nutzungsvorgaben weist einen hohen Anteil an Betrieben und Beschäftigten im Dienstleistungssektor auf und spiegelt dadurch den Strukturwandel hin zur Dienstleistungsgesellschaft wider (vgl. Anhänge 3 und 4):

	Sektor 1		**Sektor 2**		**Sektor 3**		**Total**
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
Betriebe	3	0,1 %	633	13,3 %	4’125	86,6 %	4’761
Beschäftigte	104	0,1 %	15’169	16,2 %	78’518	83,7 %	93’791

Abb. 2.1h: Verteilung der Betriebe und Beschäftigten aller Zentrumsgebiete (Kap. 2.2) und regionaler Gebiete mit Nutzungsvorgaben (Kap. 2.5) auf die Wirtschaftssektoren, Angaben gemäss STATENT 2015 (provisorische Daten)

Gemäss den Dichtestufen (vgl. Kap. 2) und den im kant. und reg. Siedlungsplan zugewiesen Zentrumsgebieten (mind. 25 % Arbeitsflächenanteil), Mischgebieten (mind. 25 %) und Arbeitsgebieten (75 - 100 %) zzgl. den Gebieten für öffentliche Bauten und Anlagen wird eine Arbeitsflächenkapazität generiert, welche wesentlich höher liegt als die für das Jahr 2030 prognostizierten 163’000 Beschäftigten. Bei Bedarf können in den Gebieten mit Nutzungsvorgaben[5] in der Grössenordnung von insgesamt rund 1'096 ha[6] (vgl. Abb. 2.1i und Tabelle im Anhang 2) auch Arbeitsplätze angeordnet werden, welche aus den Wohngebieten verdrängt werden.

[5] ohne Gebiete für verkehrsintensive Nutzungen

[6] Zentrumsgebiete sind nur soweit berücksichtigt, sofern sie nicht von regionalen Gebieten mit Nutzungsvorgaben unterlagert sind, da deren i.d.R. strengere Vorgaben vorgehen. Bei den regionalen Mischgebieten ist dies nicht entscheidend, da diese die gleichen Nutzungsvorgaben (je mind. 25% für Wohnen und Arbeiten) wie die Zentrumsgebiete haben.

Im Vergleich zum regionalen Richtplan 1998 nimmt mit dem revidierten regionalen Richtplan und den Massnahmen zu den Zentrumsgebieten sowie den Gebieten mit Nutzungsvorgaben das theoretische Potenzial an massgeblicher Geschossfläche (Vollausbau) für Arbeitsnutzung[7] um ca. 2,7 Mio. m^2 zu (vgl. Anhang 5).

[7] Das theoretische Potenzial ergibt sich aus der Annahme einer durchschnittlichen Brutto-Ausnützung von 125 % und dem je nach Gebietstyp minimalen Anteil an Arbeitsnutzung (Zentrumsgebiete und Mischgebiete je mind. 25 %, Arbeitsplatzgebiete mind. 75 %, Gebiete für öffentliche Bauten und Anlagen mind. 50 %)

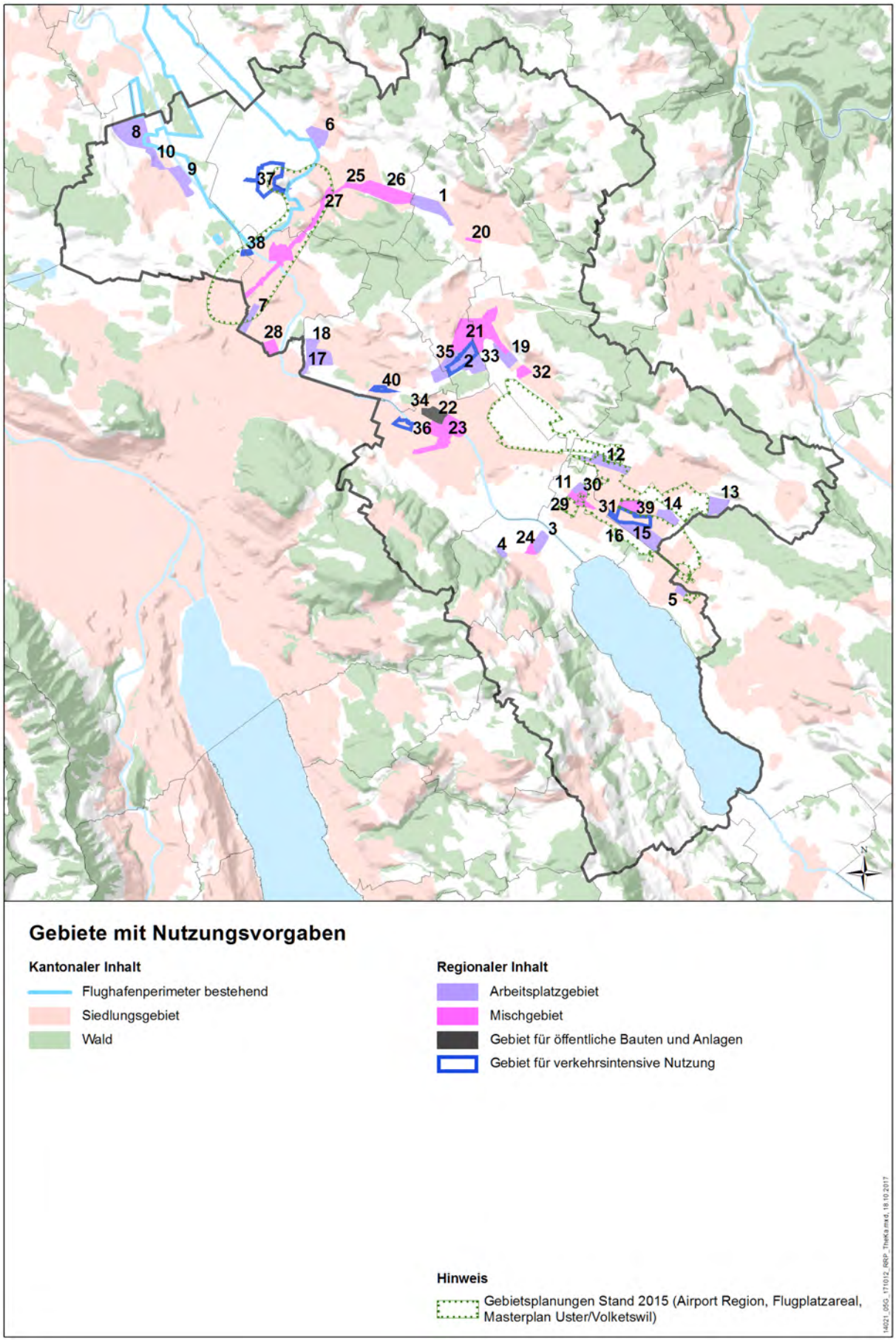


Abb. 2.1i: Gebiete mit Nutzungsvorgaben in der Grössenordnung von insgesamt rund 1'096 ha

b) Strategien zur differenzierten Siedlungsentwicklung
Die Strategien zur differenzierten Siedlungsentwicklung richten sich an der städtebaulichen Struktur aus und dienen als Handlungsleitlinie sowie Orientierung für die kommunalen Planungen. Aufgezeigt werden Handlungsspielräume bezüglich Festlegung von baulichen Dichten im durchgrünten und komplexen Stadtkörper mit den Strategien „Erhalten", „Weiterentwickeln" und „Umstrukturieren".
Gebiete der Kategorie durchgrünter Stadtkörper sind durch geringe bis mittlere bauliche Dichten und eine vom Strassenraum losgelöste, offene Bauweise geprägt. Die Gebiete weisen insbesondere durch Gärten einen hohen Grünanteil auf. Ausgedehnte Wohngebiete sind mehrheitlich zu dieser Kategorie zu zählen.
Gebiete der Kategorie komplexer Stadtkörper sind von einer mittleren bis sehr hohen baulichen Dichte gekennzeichnet. Die Bebauung ist meist komplex / heterogen, teilweise geschlossen und bezieht sich auf den Strassenraum. Sie definiert wahrnehmbar den öffentlichen Raum und weist eine vielfältige Nutzungsmischung auf.

Die Themenkarte „Strategien zur differenzierten Siedlungsentwicklung" (vgl. Richtplantext, Abb. 2.1b) ist schematisch dargestellt mit einem entsprechend erheblichen Anordnungsspielraum für die kommunale Konkretisierung.

Die Strategien basieren auf dem Stand der Siedlung von 2011 und stellen das Zielbild 2030 dar. Dabei sind diverse Gebiete heute bereits soweit realisiert oder geplant, dass sie weitgehend dem Zielbild 2030 entsprechen (z.B. Glattpark in Opfikon oder Richti-Areal in Wallisellen). Erhebliche Flächen der Region Glattal bilden einen durchgrünten Stadtkörper, der von stabilen Gebieten geprägt ist, die sich bis 2030 nur unwesentlich verändern. Umgekehrt bilden die bedeutenden dynamischen Gebiete erhebliche Entwicklungspotenziale für eine zusätzliche Verdichtung mit Qualitätssicherung.

Zur entwicklungsplanerischen Strukturierung der Langfristperspektive sind im RegioROK Zielbild 2050 strategische Entwicklungsgebiete bezeichnet. Beabsichtigt wird damit in Zukunft eine Ausscheidung von kantonalem Siedlungsgebiet oder anderen planungsrechtlichen Massnahmen.

Um die einzelnen Ziele des regionalen Richtplanes zu erreichen, sind in den kommunalen Richt- und Nutzungsplanungen phasen- und stufengerechte Massnahmen notwendig. Die Region nimmt in Aussicht, die Gemeinden auf Anfrage bei strategischen Planungen für die Entwicklung des Siedlungsgebietes zu unterstützen.

2.2 Zentrumsgebiet

Im Richtplan 1998 waren die Regional- und Ortszentren mit einem Symbol festgelegt. Zudem wurden regionale Zentrumsgebiete ausgeschieden und kantonale differenziert. Dies entspricht dem regionalen Richtplan Glattal 1998 (RRB 2256 / 1998, S. 12 / 13), welcher die kantonalen Zentrumsgebiete in 8 Teilgebiete unterschied und mit umfassenden Koordinationshinweisen differenziert. An dieser Systematik wird festgehalten. In den Koordinationshinweisen werden aktuelle Planungen ergänzt.
Wo Zentrumsgebiete mit anderen regionalen Festlegungen überlagert sind, gehen deren Massnahmen vor.

Das bestehende regionale Zentrumsgebiet in Dübendorf (Dübendorf Zentrum – Bahnhof) wird bis zum Flugplatzkopf Dübendorf ergänzt. Zudem wird ein zusätzliches regionales Zentrumsgebiet festgelegt:

- Zentrum Volketswil Süd / Schwerzenbach Bahnhof, Schwerzenbach / Volketswill

In folgendem Gebiet wird die Abgrenzung angepasst:

- Zentrum Dübendorf – Bahnhof Dübendorf – Flugplatzkopf, Dübendorf

In den Zentrumsgebieten ist nutzungsplanerisch je mind. 25 % der Gesamtnutzfläche für Wohnen bzw. Arbeiten zu sichern. Dies entspricht dem Sinn und Zwecke eines Zentrumsgebietes als nutzungsdurchmischtes, attraktives und publikumsintensives Gebiet. Für einzelne Gebiete werden abweichende Anforderungen definiert (mit Ausnahme von Hotels als Sonderwohnformen kein Wohnen in den Gebieten Balsberg / Flughofstrasse, Kloten-Opfikon und Zentrum Dietlikon Süd, Dietlikon). Weil die übergeordneten Vorgaben (LSV + KRP) vorgehen, werden mit der Formulierung im regionalen Richtplan die Mindestwohnanteile relativiert, sprich die Gebiete mit starker Fluglärmbelastung sind vom Mindestwohnanteil ausgenommen. Allerdings wird die Region an den Zielsetzungen festhalten, das Glattal insbesondere in den zentralen Bereichen zu entwickeln (Bsp. Glattbrugg West, Areal Chocolat etc.). Dies bedingt Änderungen in der LSV und im kantonalen Richtplan, wofür sich die ZPG einbringen wird. Darauf basierend wird das Glattal dazu beitragen können, die Aufnahme von 80 % des Bevölkerungswachstums in den Handlungsräumen "Stadtlandschaft" und "Urbane Wohnlandschaft" gemäss kantonalem ROK zu gewährleisten. Die dynamischen Gebiete im Glattal liegen überwiegend in diesen Handlungsräumen. Mit den übergeordneten Vorgaben aufgrund des Fluglärms werden Entwicklungen verhindert, welche erforderlich sind, um das Bevölkerungswachstum aufzunehmen. Daher wird die Region Anstrengungen unternehmen, dass die übergeordneten Vorgaben langfristig angepasst werden, auch wenn sich diese Zielsetzung diametral zu aktuell gültigen Vorgaben verhält.

Der regionale Richtplan macht Aussagen zu Gebieten, welche innerhalb des SIL-Perimeters liegen (z.B. Zentrumsgebiet Flughafen Kloten). Diese Festlegungen innerhalb des SIL-Perimeters gelten nur für Nebenanlagen.

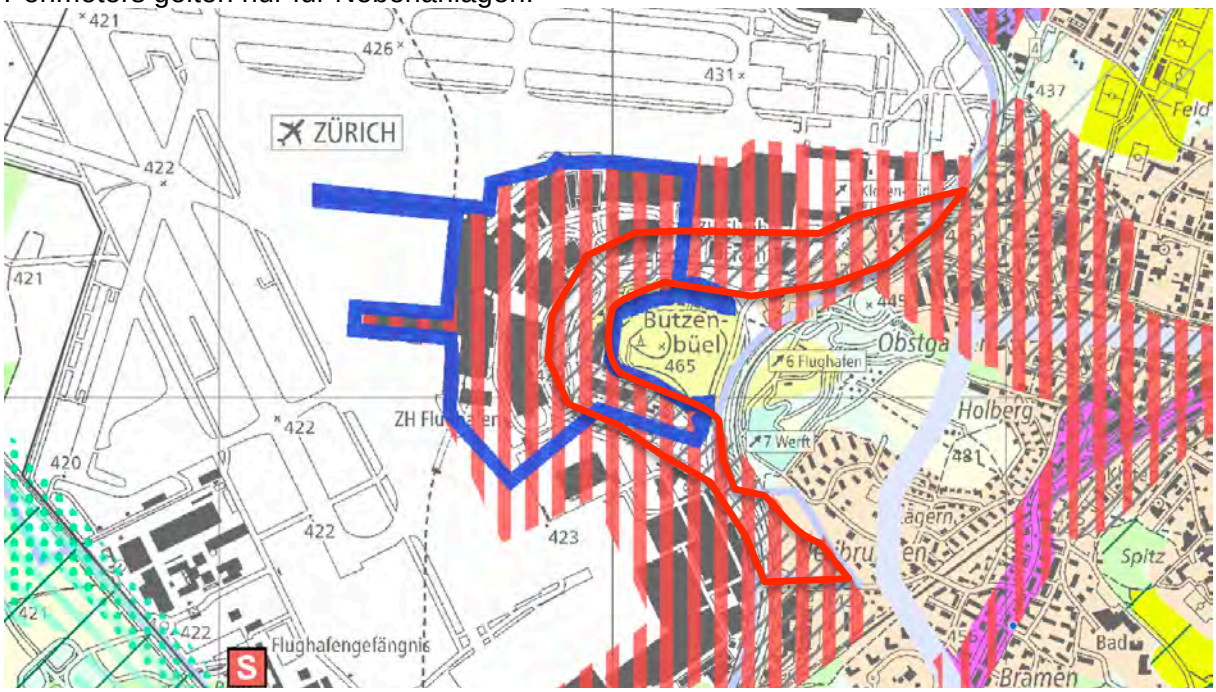


Abb. 2.2a: Auszug Regionaler Richtplan 2017, Teilfläche Zentrumsgebiet innerhalb SIL-Perimeter rot umrandet

Im Zentrumsgebiet Glattbrugg West / Rümlang Eich-Bäuler, Opfikon / Rümlang strebt die Region eine Korrektur der Siedlungsgebietsabgrenzung im kantonalen Richtplan an, da diese aufgrund der bestehenden Infrastrukturbauten und Bauzonenabgrenzungen obsolet erscheint.

An den bestehenden Regional- und Ortszentren wird festgehalten. In der Richtplankarte ist dafür kein Legendenpunkt vorgesehen. Diese Festlegung erfolgt deshalb neu mit einer Abbildung im Text (Themenkarte). Die bisher gebietsweise festgelegten, allgemein gültigen Funktionen / Ziele (Bsp. kommunale Versorgung) werden neu gebündelt in den generellen

Massnahmen für die Gemeinden festgelegt. In der Folge kann auf die sich wiederholenden Inhalte im Richtplantext verzichtet werden.
Aufgrund der polyzentrischen Struktur der Gemeinde Nürensdorf wird der Siedlungsteil Oberwil neu als 2. Ortszentrum (analog zur Gemeinde Wangen-Brüttisellen) festgelegt. Als Ausnahme von der regionalen Gesamtschau wird auf Antrag der Gemeinden Volketswil und Greifensee sowie nach Abstimmung der Delegierten (11.05.2016 und 30.11.2016) auf die Festlegung der jeweiligen Ortszentren verzichtet. Die Gemeinde Volketswil verfolgt die Funktionen und Ziele am Standort nicht weiter und die Gemeinde Greifensee versteht ihr Siedlungsgefüge ohne Ortszentrum, aufgrund der dezentralen Verteilung einzelner Zentrumsnutzungen wie Schulhaus, örtliches Einkaufszentrum Meierwies.

Folgendes Ortszentrum wird neu festgelegt:
- Ortszentrum Greifensee, Greifensee
- Ortszentrum Oberwil, Nürensdorf

Folgende Ortszentren werden gestrichen:
- Ortszentrum Volketswil, Volketswil
- Ortszentrum Greifensee, Greifensee

2.3 Schutzwürdiges Ortsbild

Im Glattal werden die bisherigen schutzwürdigen Ortsbilder von regionaler Bedeutung belassen. Die Koordinationshinweise sowie die Schutzziele werden ergänzt.

Die Bezeichnung der Industrie (Gebäudegruppen Zwicky und Walder) und der Aviatik Flugplatzareal (inventarisiertes Gebäudeensemble in Dübendorf und Wangen-Brüttisellen) wurde geprüft und verworfen. Die Bezeichnung historischer Zeugen des Wirtschaftsbooms (z.B. Göhnersiedlungen) wurde im Kapitel 2.4 Gebiet mit Erhaltung der Siedlungsstruktur festgelegt. Der mit dem RRP 1998 auf den Nahbereich des Ortsbildes ausgedehnte Qualitätsnachweis bezüglich der Gestaltung im Sinne § 238 Abs. 2 PBG wird gestrichen, da dieser Absicht hinreichend mit § 238 Abs. 1 PBG Rechnung getragen wird.

2.4 Gebiet mit Erhaltung der Siedlungsstruktur

Festgelegt werden Ortsteile oder Gebäudegruppen mit hoher Siedlungsqualität, deren bauliche Eigenart, Erscheinung und Nutzungsstruktur erhalten oder erweitert werden soll. Es handelt sich um eine neue Festlegung im regionalen Richtplan.

Vier neue Gebiete werden festgelegt:
- Benglen, Fällanden
- Sängglen (Pfaffhausen), Fällanden
- Wohnsiedlung Swissair, Kloten
- Zentralstrasse / Kindhauserstrasse, Volketswil

Für das Gebiet Sängglen wurde der Erlass einer kantonalen Schutzverordnung geprüft (Entwurf 2013) und in Abwägung aller Interessen als nicht verhältnismässig durch die Baudirektion beurteilt. Die Schutzinteressen werden hinreichend mit den bestehenden umfangreichen, privatrechtlichen Vereinbarungen gewahrt. Mit Verfügung vom 12.01.2015 (Nr. 1756/2015) wurde auf die Unterschutzstellung verzichtet. Dennoch ist der Erhalt der Siedlungsstruktur von regionaler Bedeutung. Das Gebiet Zentralstrasse / Kindhauserstrasse (Sunnebüel) in Volketswil ist in der kommunalen Nutzungsplanung als Quartiererhaltungszone festgelegt. Diese Zonenzuweisung entspricht der neuen regionalen Gebietsausscheidung. Die gleiche Ausgangslage betrifft das Gebiet Riedstrasse / Chimlibach, Volketswil, jedoch wird hier aufgrund der Schnittstelle zur ausstehenden Vertiefungsplanung im Rahmen des Gebietsmanagements Masterplan Uster-Volketswil auf den Eintrag verzichtet. Benglen zeichnet sich –

ähnlich der Siedlung an der Zentral- / Kindhauserstrasse in Volketswil – durch eine sehr wertvolle Siedlungsqualität als Zeitzeuge aus. Für die Wohnsiedlung Swissair wird aktuell ein öffentlicher Gestaltungsplan erarbeitet.

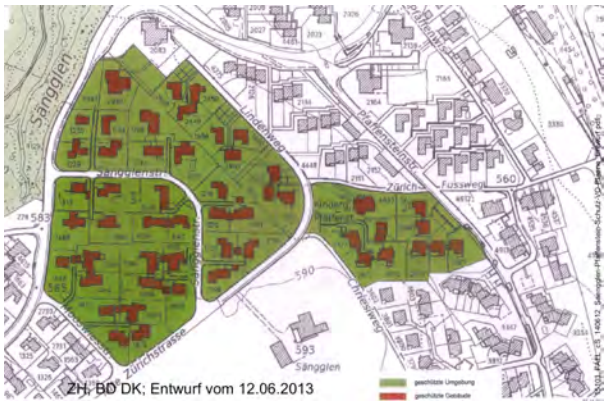


Abb. 2.4a: Entwurf Schutzverordnung "Siedlungen Sängglen und Pfaffenstein II" (Entwurf 2013)

Abb. 2.4b: Gebiet Zentralstrasse / Kindhauserstrasse (Sunnebüel) in Volketswil (kommunale Quartiererhaltungszone)

2.5 Gebiet mit Nutzungsvorgaben

Der regionale Richtplan lenkt mit den Festlegungen zu Nutzungsvorgaben die räumliche Verteilung verschiedener Nutzungen und sichert Gebiete für Arbeitsnutzungen, soweit dies im regionalen Interesse ist. Zudem geht es um die Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Dabei soll gewährleistet werden, dass hohe Nutzungsdichten auf eine besonders gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr ausgerichtet sowie anderweitig sinnvoll ans übergeordnete Verkehrsnetz angebunden sind.
Die raumrelevanten Festlegungen nehmen verschiedentlich Einfluss auf die Nachfrage von Nutzungsflächen und haben ab dem Zeitpunkt der rechtskräftigen Umsetzung in der kommunalen Nutzungsplanung (BZO, Sonderbauvorschriften etc.) direkte Auswirkungen auf die Grundeigentümer. Dies wirkt sich je nach Regelungstiefe auf den Grundstückswert aus.

Der regionale Richtplan macht zudem Aussagen zu Gebieten, welche innerhalb des SIL-Perimeters liegen. Diese Festlegungen gelten nur für Nebenanlagen im Sinne der Luftfahrtgesetzgebung.

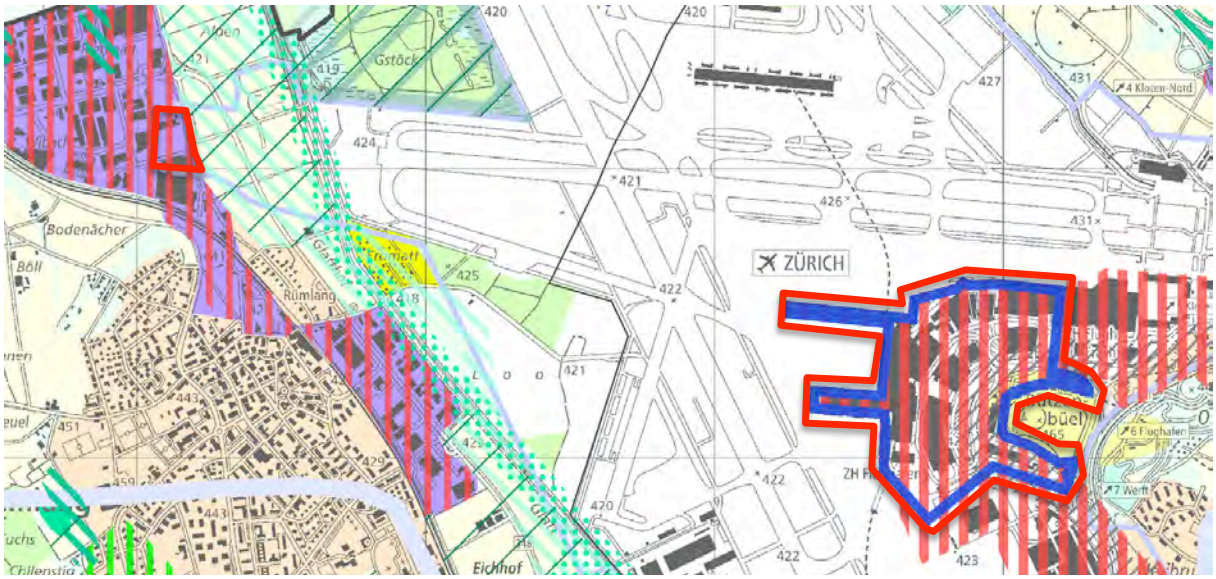


Abb. 2.5a: Auszug Regionaler Richtplan 2017, Gebiete mit Nutzungsvorgaben innerhalb SIL-Perimeter rot umrandet

a) Arbeitsplatzgebiete

Basierend auf dem RegioROK wurden die bestehenden Arbeitsplatzgebiete überprüft und neue ergänzt. Damit soll das Glattal als dynamischer Arbeitsstandort weiter entwickelt werden.

Neu werden allgemeine Anforderungen (ÖV-Erschliessungsgüte) definiert, um die Verteilung bestimmter Nutzungen auf den Verkehr abzustimmen. Zu diesen Zweck wird für die Zulassung von Dienstleistungsnutzungen eine ÖV-Erschliessungsgüte der Kategorie C oder besser als Voraussetzung festgelegt.

Somit wird der Grundsatz gesichert, arbeitsplatzintensive Nutzungen mit hoher Beschäftigtendichte auf den ÖV auszurichten. Dieser flexible Ansatz beinhaltet ebenfalls den Anreiz, das ÖV-Angebot zu verbessern (z.B. genereller Ausbau, höhere Taktfrequenz / zusätzliche Linien etc.).

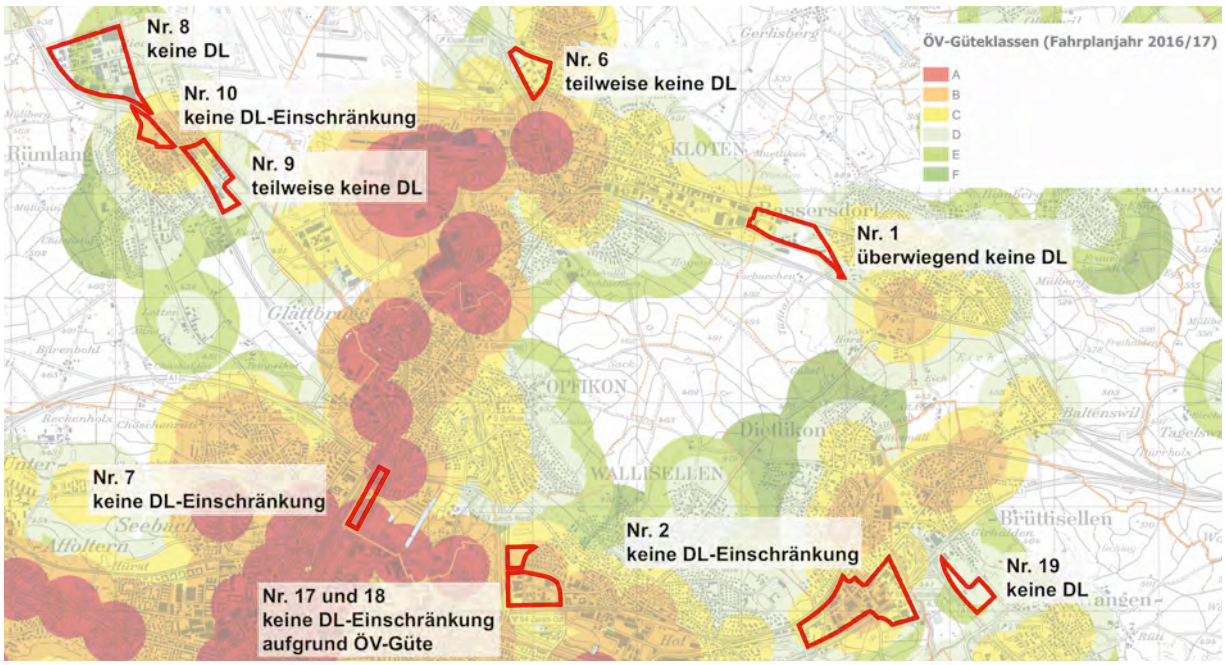


Abb. 2.5c: regionale Arbeitsplatzgebiete im mittleren Glattal und ÖV-Güteklassen (ZVV-Fahrplan 2016/17, GIS-ZH), i.S. ACV-Beschluss vom 05.07.2011

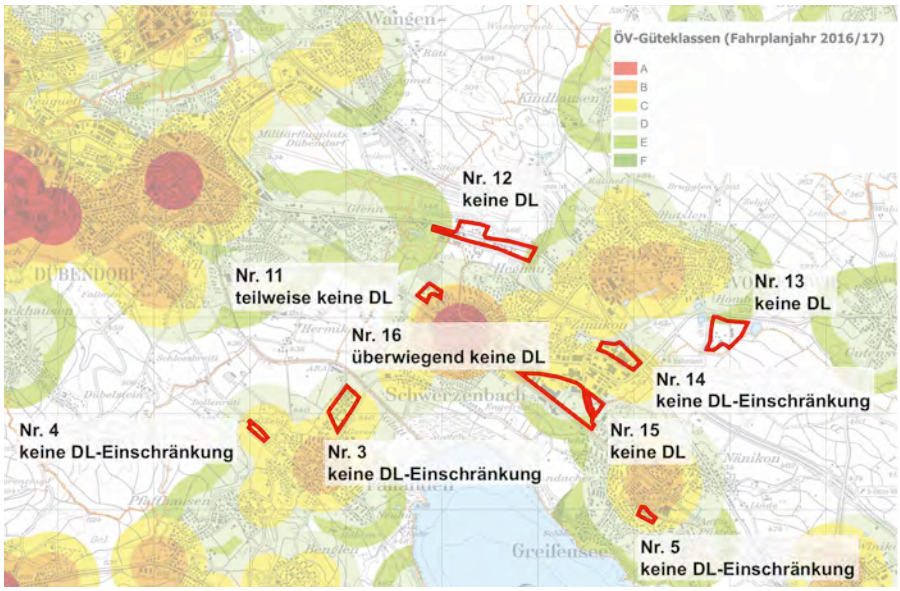


Abb. 2.5d: regionale Arbeitsplatzgebiete im oberen Glattal und ÖV-Güteklassen (ZVV-Fahrplan 2016/17, GIS-ZH), i.S. ACV-Beschluss vom 05.07.2011

Durch die Abhängigkeit zur ÖV-Erschliessungsgüte ergibt sich für 9 von 19 regionalen Arbeitsplatzgebieten mit ca. 133 ha Gesamtfläche keine Einschränkung (Gebiete Nrn. 2 - 5, 7, 10, 14, 17 und 18). In 5 Gebieten (Nrn. 1, 6, 9, 11 und 16) mit ca. 84 ha Gesamtfläche können nur teilweise Dienstleistungsnutzungen zugelassen werden. Für weitere 5 regionale Arbeitsplatzgebiete (Nrn. 8, 12, 13, 15 und 19) mit ca. 97 ha Gesamtfläche sind keine Dienstleistungen aufgrund der ungenügenden ÖV-Güte zulässig.
Die Einschränkung am Standort Hard, Volketswil Nr. 13 mit 15 ha Gesamtfläche gilt zudem ungeachtet der ÖV-Erschliessungsgüte und ist entsprechend gebietsspezifisch festgelegt. Der Standort ist aufgrund der Lage, der Anbindung ans übergeordnete Strassennetz und der Beschaffenheit geeignet für Industrie und Logistik.
In Anlehnung an das Logistikstandortkonzept des Kantons werden die zwei Standorte Riedmatt, Rümlang Nr. 8 und Hertistrasse / Birgi, Wallisellen Nr. 17 hinsichtlich ihrer primären und sekundären Nutzungseignung differenziert. Als primäre Eignung gelten Industrie, Gewerbe, Logistik, als sekundäre Eignung gelten Dienstleistung (in Rümlang auch Verkauf). In Arbeitsplatzgebieten mit primärer und sekundärer Nutzungseignung, wie den oben genannten Standorten in Rümlang und Wallisellen gilt es, im Rahmen der Nutzungsplanung mit eigentümerverbindlichen Festlegungen die primäre Nutzungseignung (Zielwert 50 %) zu sichern. Dies kann mit Regelungen über die Landfläche oder mit einer Dichteziffer erfolgen. Zudem können Transfers zugelassen werden.

Für die Arbeitsplatzgebiete Nr. 3 Industriegebiet Fällanden und Nr. 4 Bruggacher, Fällanden stellt sich die Region den Prüfauftrag, im Rahmen einer nächsten Teilrevision eine mögliche Differenzierung der Gebiete nach Misch- und Arbeitsnutzung zu untersuchen. Dies ist mit der Einschätzung der Standortgemeinde begründet, dass an den Standorten überwiegend kein störendes Gewerbe angesiedelt ist.

Folgende Gebiete wurden neu festgelegt:

- Industriegebiet Dietlikon Süd, Dietlikon
- Industriegebiet Bruggacher, Fällanden
- Industriegebiet Fällanden, Fällanden
- Gebiet Langacher, Greifensee
- Kasernenareal, Kloten
- Industriegebiet Hard, Volketswil
- Gebiet Thurgauerstrasse, Opfikon
- Gebiet Hertistrasse (Aubrugg) / Birgi, Wallisellen

- Gebiet Weststrasse (Stierriet), Wallisellen
- Gebiet Mitte (Blumenmarkt), Wangen-Brüttisellen

Entlang des zukünftigen GlattalbahnPLUS-Astes Flughafen, Kloten – Industrie, Bassersdorf (Ziff. 4.3.2 Nr. 10, kantonaler Richtplan) strebt die Region im Sinne der Handlungsräume „Stadtlandschaft“ und „urbane Wohnlandschaft“ gemäss kantonalem ROK die Transformation zur urbanen Mischnutzung an. Daher werden die bisherigen Arbeitsplatzgebiete neu für eine Mischnutzung vorgesehen.

Folgendes Gebiet wurde gestrichen:
- Industriegebiet Ost, Kloten

Gegenüberstellung Gebiete Weststrasse (Stierriet) und Hertistrasse (Aubrugg), Wallisellen:

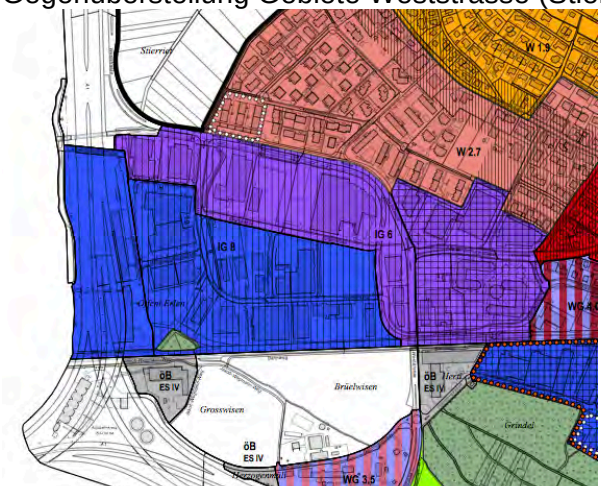


Abb. 2.5e: Kommunaler Nutzungsplan (Abruf online-Schalter Gemeinde Wallisellen, August 2015)

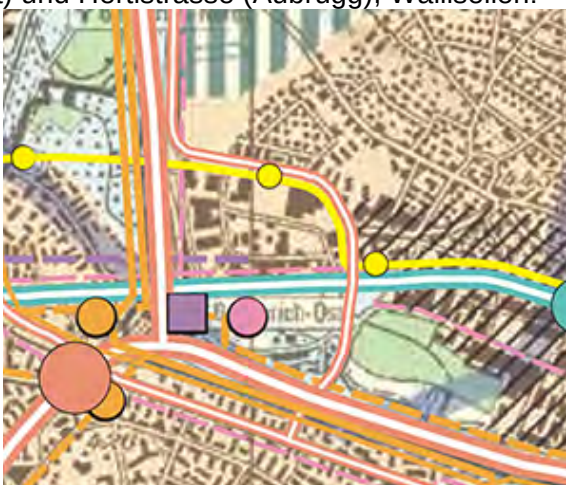


Abb. 2.5f: Kantonaler Richtplan (Festsetzung 18.09.2015). Abgrenzungslinie Flughafen in blau-grau

Abb. 2.5g: Regionaler Richtplan 1998

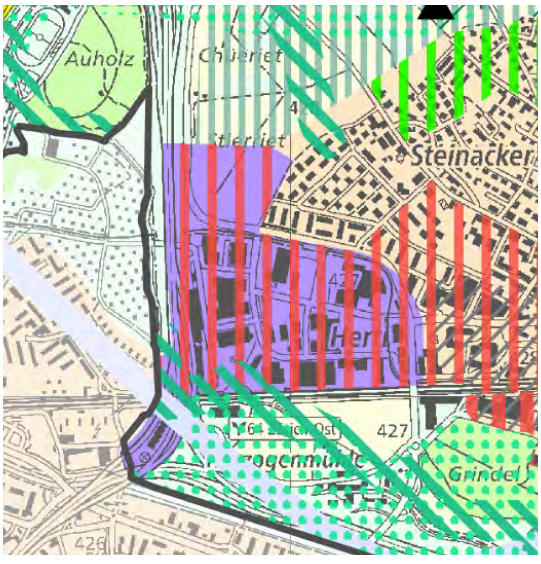


Abb. 2.5h: Regionaler Richtplan 2017

In folgenden Gebieten erfolgten Anpassungen der Gebietsabgrenzungen:
- Industrie- / Gewerbegebiete längs der Neuen Winterthurerstrasse bzw. südlich der Autobahn, Dietlikon / Wallisellen (Teil-Streichung und Ergänzung)

- Industriegebiet Riedmatt, Rümlang (neu ist ein Bereich Mischgebiet). Zudem liegen Teile davon innerhalb des SIL-Perimeters. In diesen Bereichen wird die Spezifizierung nur für Nebenanlagen im Flughafenperimeter festgelegt.

b) Mischgebiete

Basierend auf dem RegioROK wurden die bestehenden Mischgebiete überprüft und neue ergänzt.

Neu sind in allen Mischgebieten nutzungsplanerisch je mind. 25 % der Gesamtnutzflächen für Wohnen bzw. Arbeiten zu sichern. Von Mindestwohnanteil ausgenommen sind Gebiete mit starker Fluglärmbelastung. In diesen belasteten Gebieten innerhalb kantonaler oder regionaler Zentrumsgebieten ist dennoch zugunsten der urbanen Mischnutzung ein Wohnanteil anzustreben. Andernfalls besteht das Risiko, in Gebieten mit bereits gefestigten städtischen Mischnutzungen die Segregation bzw. eine Funktionstrennung voranzutreiben. Dies ist gerade in den zentralen Siedlungsbereichen unerwünscht. Gerade die Zentrumsgebiete liegen innerhalb der Handlungsräume «Stadtlandschaft» und «urbane Wohnlandschaft» gemäss kantonalem ROK. Diese Handlungsräume sollen 80 % des kantonalen Bevölkerungswachstums bis zum Jahr 2040 aufnehmen. Dieser kantonale Auftrag steht jedoch im Widerspruch zu den restriktiven Vorgaben innerhalb der AGL, weshalb die Region bestrebt ist, auf eine langfristige Anpassung der übergeordneten Vorgaben wie kantonalem Richtplan und Lärmschutzverordnung hinzuwirken.

In den Gebieten entlang des zukünftigen GlattalbahnPLUS-Astes Flughafen, Kloten – Industrie, Bassersdorf (Ziff. 4.3.2 Nr. 10, kantonaler Richtplan) sind die angestrebte Siedlungsentwicklung (Schwerpunkt Städtebau) und die Stadtbahninfrastrukturen (Planung nach Eisenbahngesetzgebung) aufeinander abzustimmen. Dies wird gebietsspezifisch festgelegt. Dabei bieten sich Masterpläne an, die abzustimmenden Fragestellungen (Verlauf Bahntrassee, Ausbildung städtebauliche Kanten und Räume etc.) vertieft zu ermitteln. Die Umsetzung soll stufengerecht mit den geeigneten Instrumenten erfolgen.

Folgende Gebiete wurden neu festgelegt:

- Bahnhofgebiet Bassersdorf Süd, Bassersdorf
- Bahnhofgebiet Dietlikon Süd / Brüttisellen Zürichstrasse, Brüttisellen Haldenstrasse, Wangen-Brüttisellen
- Gebiet Huebwisstrasse / Unterdorfwäg, Fällanden
- Gebiet Steinackerstrasse, Kloten
- Gebiet Schaffhauserstrasse, Gebiet Rohr- / Walliseller- / Schaffhauserstrasse zwischen Autobahn und Bahngeleisen (Glattbrugg), Kloten / Opfikon
- Glattpark Süd, Opfikon
- Gebiet Bahnstrasse, Schwerzenbach
- Bandstock, Wangen-Brüttisellen
- Mitte (Neuwisen), Wangen-Brüttisellen

In folgenden Gebieten erfolgten Anpassungen der Gebietsabgrenzungen:

- Gebiet Giessen-Ost / östlich Empa, Dübendorf
- Bahnhofgebiet Schwerzenbach, Schwerzenbach / Volketswil
- Gebiet Höh / Zimikon, Volketswil
- Mischgebiet Zürchstrasse / Neugutstrasse, Dübendorf

Folgende Gebiete wurden ganz gestrichen:

- Gebiet Herti / Birgi, Wallisellen

c) Gebiete für öffentliche Bauten und Anlagen

Es handelt sich um eine neue Festlegung im regionalen Richtplan. Gebiete für öffentliche Bauten und Anlagen sichern genügend grosse, zusammenhängende und gut erschlossene Flächen für den Bestand oder die langfristige Ansiedelung von überkommunalen öffentlichen Bauten und Anlagen. In diesen Gebieten können ergänzende nicht öffentliche Arbeits- und Wohnnutzungen zugelassen werden.

Folgende Gebiete wurden neu festgelegt:

- Gebiet Empa / Eawag, Dübendorf

Gegenüberstellung Gebiet Empa / Eawag, Dübendorf:

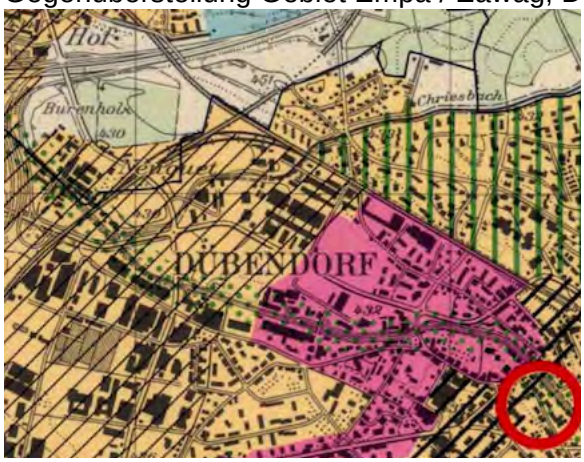


Abb. 2.5o: Regionaler Richtplan 1998

Abb. 2.5p: Regionaler Richtplan 2017

d) Gebiete für verkehrsintensive Einrichtungen

Gebiete für verkehrsintensive Einrichtungen (VE-Gebiete) sind geeignete Standorte für Bauten und Anlagen, die infolge des von ihnen induzierten Verkehrs erhebliche Auswirkungen auf Raum und Umwelt haben und daher im Richtplan festgelegt werden.

In der Region Glattal befinden sich mehrere VE-Gebiete. Darunter befinden sich mit dem Flughafenkopf in Kloten, dem Glattzentrum und den Fachmarktschwerpunkten Zentrum Dietlikon Süd und Dübendorf Hochbord Einrichtungen von überregionaler Bedeutung. Zudem bestehen weitere bedeutende Einrichtungen wie das Einkaufsquartier entlang der Industriestrasse in Volketswil. Im Gebiet Bäuler in Opfikon / Rümlang ist ein Multifunktionskomplex geplant, welcher einen regionalen Richtplaneintrag benötigt.

Abb. 2.5q: Projekt für VE-Gebiet Bäuler, Stand 2013 (Quelle: Coop / Burckhardt+Partner AG, Basel 22.07.2015)

Abb. 2.5r: Einkaufszentrum Airport Center, Flughafen Kloten, 2015 (Quelle: flughafen-zuerich.ch, 10.08.2015)

Die VE-Gebiete werden aufgrund ihrer vorhandenen oder geplanten Nutzungsschwerpunkte unterschieden. Die Festlegung betrifft nur Einkaufs- und Event- / Freizeit-Grossanlagen (je-

doch keine reinen Dienstleistungs- und Logistiknutzungen), wobei zwischen VE-Verkauf und VE-Event unterschieden wird. Unter VE-Event fallen Grossanlagen in den Bereichen Sport, Freizeit, Kultur, Unterhaltung, Ausstellung, Kongress und ähnliches.
Bei der Anlage Milandia in Greifensee handelt es sich um eine bereits existierende Event-Anlage, welche nicht als VE-Gebiet festgelegt wird. Sie geniesst daher Bestandesgarantie, darf aber nicht wesentlich erweitert werden.
Es wurde darauf verzichtet, auch VE-Gebiete für Dienstleistungsbauten auszuscheiden, weil sich Gebäude mit hohen Arbeitsplatzdichten in der Regel an gut erschlossenen Standorten ansiedeln. Die Region würde nur dann VE-Gebiete für Dienstleistungszentren prüfen, wenn die übergeordnete Planungssystematik dies verlangt. Die Region hat zudem keinen Bedarf, für andere nicht zentrenrelevante Nutzungen (z.B. Logistikzentren) VE-Gebiete festzulegen.

Die Region beurteilt die VE-Schwellenwerte gemäss kant. Richtplan als zu grobmaschig. Daher ist es zusätzlich zur Positivplanung mit VE-Eignungsgebieten erforderlich, Einkaufs- und Freizeitgrossanlagen, welche über den verkehrsrelevanten Schwellenwerten gemäss Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) liegen, in folgenden Gebieten auszuschliessen. Dies kommt nur ausserhalb der regionalen VE-Eignungsgebiete zur Anwendung:

- Zentrumsgebiete
- Mischgebiete
- Arbeitsplatzgebiete
- Gebiete für öffentliche Bauten und Anlagen
- schutzwürdige Ortsbilder
- Gebiete mit Erhaltung der Siedlungsstruktur
- Erholungsgebiete

Die nachfolgend aufgeführten Standorte waren Gegenstand der Teilrevision des regionalen Richtplans „Gebiete für verkehrsintensive Einrichtungen“ (öffentliche Auflage September 2011). Das Geschäft wurde im Oktober 2012 abgeschrieben und für die Bearbeitung im Rahmen der nun vorliegenden Gesamtrevision in Aussicht genommen. Folgende Gebiete wurden neu festgelegt:

- Zentrum Dietlikon Süd, Dietlikon
- Hochbord, Dübendorf
- Flughafenkopf und „The Circle“, Kloten. Das Gebiet liegt innerhalb des SIL-Perimeters. In diesen Bereichen wird die Spezifizierung nur für Nebenanlagen im Flughafenperimeter festgelegt.
- Bäuler, Opfikon / Rümlang
- Industriegebiet, Volketswil
- Glattzentrum, Wallisellen

Im Glattal bestehen regional und überregional bedeutende Einkaufsgebiete am Flughafenkopf sowie in Dietlikon, Dübendorf, Volketswil und Wallisellen. In Ergänzung zu diesen bestehenden fünf Gebieten werden an zwei weiteren Standorten VE-Gebiete festgelegt. Ein VE-Gebiet wird neu am Standort Bäuler / Cher in Opfikon / Rümlang festgelegt. Diese Ausscheidung stützt sich ab auf den Antrag der beiden Standortgemeinden (Entscheidungsgrundlagen zum Multifunktionskomplex Bäuler in Opfikon / Rümlang vgl. Anlage 2) und auf die Erkenntnisse der Gebietsplanung «Airport-Region». Für das Gebiet wird gemäss den kantonalen Anforderungen aus der 1. Vorprüfung ein bimodaler ÖV-Anteil von mind. 50 % festgelegt, was sehr anspruchsvoll ist.

Gegenüberstellung Gebiet Zentrum Dietlikon Süd, Dietlikon:

Abb. 2.5s: Regionaler Richtplan 1998

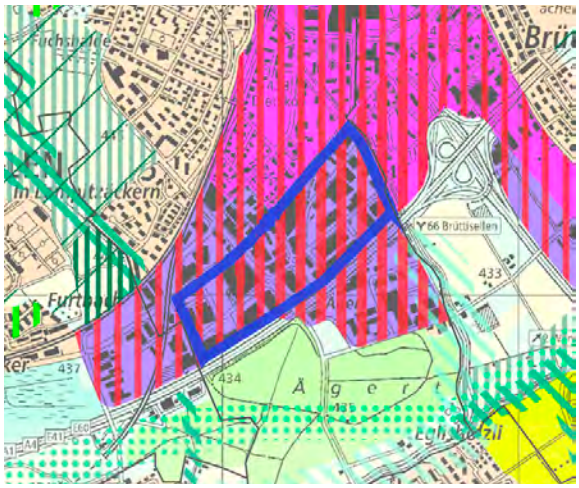


Abb. 2.5t: Regionaler Richtplan 2017 (VE-Gebiet blaue Bandierung)

Gegenüberstellung Gebiet Bäuler, Opfikon / Rümlang:

Abb. 2.5u: Regionaler Richtplan 1998

Abb. 2.5v: Regionaler Richtplan 2017 (VE-Gebiet blaue Bandierung)

2.6 Anzustrebende bauliche Dichte

Die bisherigen Festlegungen niedriger baulicher Dichte werden neu ergänzt mit Festlegungen zu hoher baulicher Dichte und Dichtestufen. Diese Festlegungen sollen wie folgt wirken:

- Die regionale Nutzungsdichte (Dichtestufen, Köpfe pro Hektare Bauzone) ist wegleitend für die kommunale Festlegung eines baulichen Dichtemasses.
  Es ist Aufgabe der kommunalen Richt- und Nutzungsplanung, je Gebiet das geeignete Instrument und das richtige Mass der zulässigen baulichen Dichte festzulegen. Für Gebiete hoher baulicher Dichte werden vom Kanton (Amt für Raumentwicklung Zürich, ARE) vorgegebene, wegleitende Umrechnungsfaktoren in einem Nutzungsdichtediagramm festgelegt. Diese Umrechnungsfaktoren werden in kommenden Revisionen der kommunalen Richt- und Nutzungsplanungen und deren zukünftigen Anwendungen zu überprüfen sein. Die ZPG behält sich vor, die Faktoren bei Bedarf und aufgrund zukünftig neuer Erkenntnisse aus der Praxis anzupassen.
- Mit den wegleitenden Dichtestufen (Anzahl E+B / ha), welche vom IST-Zustand abgeleitet und auf die ÖV-Erschliessungsgüte abgestimmt sind, wird dem Auftrag gemäss kantonalem Richtplan Ziff. 2.2.3 lit. b) hinreichend Rechnung getragen.

- Die regionalen Ausscheidungen von Gebieten niedriger und hoher baulicher Dichte definieren ortsbauliche Zielsetzungen für landschaftlich empfindliche bzw. urbane Lagen.
- In den Dichtestufen „sehr geringe Nutzungsdichte“ und „geringe Nutzungsdichte“ bzw. in „Gebieten niedriger baulicher Dichte“ ist es zulässig, die Mindestdichten gemäss § 49a PBG zu unterschreiten.
- Der Richtplan legt fest, dass die tatsächlichen Nutzungsdichten im Rahmen der Siedlungsentwicklung auf allfällige Störfallrisiken abzustimmen sind, um z.B. die Anzahl Betroffener eines potenziellen Störfalls nicht zu steigern.

Generell sollen aus den heutigen Strukturen lebenswerte Quartiere entstehen. Es sind orts- und städtebauliche Ordnungssysteme (attraktiver Siedlungs- und 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.

Schema Wirkungsprinzip Dichtestufen (Nutzungsdichte) und bauliche Dichte (Städtebau):

Abb. 2.6a: Dichtestufen geben wegleitend die Anzahl Raumnutzer (Bewohner und Beschäftigte) pro Hektar Bauzone an

Abb. 2.6b: niedrige / hohe bauliche Dichte geben Anhaltspunkte für die angestrebte städtebauliche Erscheinung (Körnung / Volumen der Bauten)

a) Gebiete niedriger baulicher Dichte

Vor dem Hintergrund des aktuell gütigen Raumplanungsverständnisses zur Siedlungsverdichtung sind die Richtlinien für die Umsetzung in der kommunalen Nutzungsplanung bzw. die Festlegung von Gebieten mit niedriger baulicher Dichte in grosser Anzahl fraglich. Die Region nimmt daher in Aussicht, die Richtlinien und die Gebietsausscheidungen im Rahmen einer nächsten Teilrevision des regionalen Richtplans zu prüfen.

Von den bisherigen 34 Gebieten[8] mit niedriger Dichte werden neun Gebiete gestrichen. Es handelt sich dabei um die Gebiete, welche im Richtplan 1998 aufgrund hoher Fluglärmbelastung festgelegt wurden:

- Nördlich Dorfkern Gfenn, Dübendorf
- Siedlungsgebiet nordwestlich Flugplatz und Bahnlinie, Dübendorf
- Gebiet Geisschopf / Ewiges Wegli, Kloten
- Quartier Hohrainli, Kloten
- Siedlungsgebiet zwischen der Schaffhauserstrasse und des Ortskerns Opfikon, Opfikon
- Plattenquartier, Opfikon

[8] Zwei Gebiete davon liegen in Greifensee und waren somit zuvor im regionalen Richtplan der Region Zürcher Oberland festgesetzt.
Bei den bisherigen Gebieten mit niedriger Dichte handelt sich um Gebiete mit besonderen landschaftlichen Qualitäten (landschaftlich empfindliche Lage, Durchgrünung der Siedlungsstruktur etc.) sowie um Gebiete mit starker Fluglärmbelastung (Gebiete innerhalb der 45 NNI-Fluglärmbereiche vom 16.9.1985 des Flughafens Kloten und der Lr-Werte > 65 dB (A) des Flugplatzes Dübendorf).

- Siedlungsgebiet nördlich des Kerns, Rümlang
- Wohngebiet nördlich Ortskern Hegnau, Volketswil
- Gebiet Maiacker, Volketswil

Aufgrund hinreichender Sicherung des Aussichtspunktes und seines Zwecks in der kommunalen Nutzungsplanung erachtet die Region den Antrag der Gemeinde Bassersdorf als raumplanerisch vertretbar, das folgende Gebiet niedriger Dichte aus dem regionalen Richtplan zu streichen:

- Gebiet Rebhaldenquartier, Bassersdorf

Die Abgrenzung folgender Gebiete wird aufgrund der Abstimmung mit der kommunalen Nutzungsplanung angepasst:

- Gebiet Grund, Dietlikon
- Rand der Überbauung gegen den Greifensee, Greifensee
- Siedlungsgebiet südöstlich des Ortskerns Opfikon, Opfikon

Das folgende Gebiet wird aufgrund seiner exponierten Lage am Siedlungsrand und Übergang zur Landschaftskammer im Raum Kindhausen (Geeren) und Bisikon neu als Gebiet niedriger baulicher Dichte festgelegt. Dies korrespondiert mit der Festlegung in der kommunalen Nutzungsplanung – Wohnzone W2 30 %:

- Kindhausen, Volketswil

b) Gebiete hoher baulicher Dichte

Gebiete mit hoher baulicher Dichte werden überwiegend für die kantonalen sowie regionalen Zentren und Zentrumsgebiete festgelegt. Diese Bezeichnung erstreckt sich undifferenziert über zusammenhängende Siedlungsgebiete mit unterschiedlichen Dichtewerten. Nicht separat als Gebiete hoher baulicher Dichte werden die Eignungsgebiete für Hochhäuser (vgl. Kap. 2.7) festgelegt, da diese per se als Gebiete hoher baulicher Dichte verstanden werden. Die Gebiete Allmend Stettbach / Neugut, Dübendorf / Wallisellen und das Gebiet Glattpark / Fallwiesen / Talackerstrasse / Bahnlinie, Opfikon bilden Ausnahmen, als dass nicht die gesamten Zentrumsgebiete als hohe bauliche Dichte festgelegt wurden. Ausgenommen von der hohen baulichen Dichte sind der Freiraum Allmend Stettbach in Dübendorf / Wallisellen und der Freiraum See / ARA in Opfikon.

Neu werden folgende Gebiete mit hoher baulicher Dichte festgelegt:

- Gebiet Grindelstrasse, Bassersdorf
- Gebiet Bahnhofstrasse / Dietlikonerstrasse, Bassersdorf
- Gebiet längs der Neuen Winterthurerstrasse bzw. nördlich der Autobahn, Dietlikon / Wallisellen
- Gebiet Allmend Stettbach / Neugut, Dübendorf / Wallisellen
- Gebiet Neugutstrasse / Breitibach, Dübendorf
- Gebiet Überlandstrasse / Rechweg, Dübendorf
- Gebiet Industriestrasse, Fällanden
- Gebiet Kreuzung Wilder Mann, Kloten
- Gebiet Breitistrasse, südlich Bahngleise, Kloten
- Gebiet Flughafen, Kloten[9]
- Kasernenareal, Kloten
- Schaffhauserstrasse, Kloten / Opfikon
- Gebiet Hohenstieglen, Opfikon
- Gebiet Glattpark / Fallwiesen / Talackerstrasse / Bahnlinie, Opfikon
- Gebiet Riedmatt, Rümlang
- Gebiet Hofwiesen, Rümlang

[9] Das Gebiet liegt teilweise innerhalb des SIL-Perimeters. Die Festlegungen gelten dort ausschliesslich für Nebenanlagen im Sinne Art. 37m Luftfahrtgesetz (SR 748.0).

- Gebiet Eichtteil und Grabenstrasse, Schwerzenbach
- Stations- / Zentralstrasse, Volketswil
- Gebiet Chimli, Volketswil
- Gebiet Brunnenstrasse, Volketswil
- Gebiet Grossrietstrasse, Volketswil
- Bahnhof Nord / Rosenberg- / Weststrasse, Wallisellen
- Gebiet Wallisellen West (Stierriet), Wallisellen
- Gebiet Mitte, Wangen-Brüttisellen
- Bahnhofgebiet Dietlikon Süd, / Brüttisellen Zürichstrasse, Brüttisellen Haldenstrasse, Wangen-Brüttisellen
- Gebiet Bandstock, Wangen-Brüttisellen

Zusätzlich werden die Abgrenzungen des Gebiets Greifensee angepasst. Das Gebiet war im regionalen Richtplan 1998 der Region Zürcher Oberland grossflächig als Gebiet hoher Dichte festgelegt. Die Festlegung im regionalen Richtplan Glattal wird nun auf das Gebiet Langacher beschränkt, wo bereits heute grossteilige städtebauliche Strukturen vorzufinden sind.

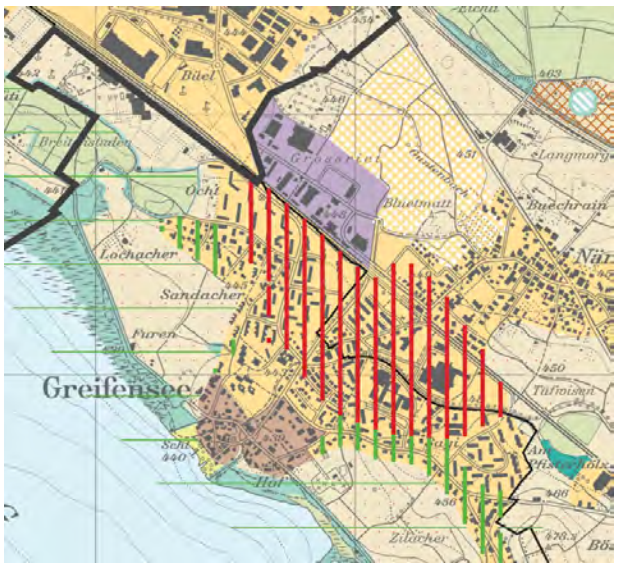


Abb. 2.6c: Regionaler Richtplan RZO 1998

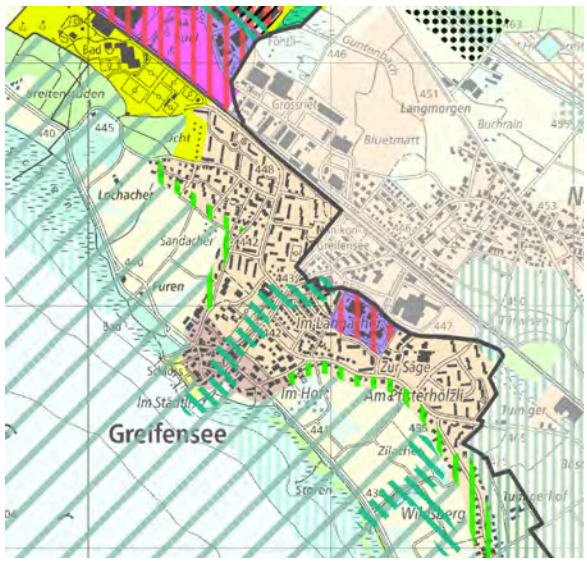


Abb. 2.6d: Regionaler Richtplan 2017

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

Im regionalen Richtplan werden neu Gebiete mit besonderem Handlungsbedarf bezüglich Sanierung und Aufwertung von Wohnbauten festgelegt. Im Gegensatz zur bisherigen Festlegung im regionalen Richtplan 1998 (vgl. Abhandlung S. 27) wird damit nicht mehr das Ziel verfolgt, die kommunale Entwicklung mittels regionaler Richtplaneinträge (Gebiet niedriger Dichte, Ziff. 2.2.8 regionaler Richtplan 1998) einzuschränken. Gestützt auf den kantonalen Richtplan Ziff. 4.7.1.1, Vorsorge soll in der Abgrenzungslinie die zeitgemässe Erneuerung und die qualitative Aufwertung des Wohnungsbestandes aktiv gefördert werden. Zu diesem Zweck sollen langfristig alle Wohnungen mit hochwertigen Schallschutzmassnahmen (passiver Schallschutz der Gebäudehülle und der Fenster, Komfortlüftung mit Zu- und Abluft sowie Wärmerückgewinnung) ausgestattet werden. Diese Erneuerung erfolgt im Kleinen durch fortwährende Prozesse. In der Region besteht zusätzlich für einige zusammenhängende Gebiete der Verdacht eines umfassenderen Erneuerungsbedarfs im öffentlichen Interesse. Ausschlaggebend ist der Gesamtzustandes u.a. hinsichtlich Siedlungs- und Freiraumqualität, Zustand Bausubstanz, Ausstattung Wohnungen. Es ist aufgrund der komplexen Eigentümer und Nutzungsstruktur zu erwarten, dass eine Sanierung besonders anspruchsvoll ist.
Der regionale Richtplaneintrag bietet eine Rechtsgrundlage / einen Anknüpfungspunkt, für einen öffentlichen Gestaltungsplan oder auch eine Gebietssanierung gemäss § 186ff. PBG

im Kontext der Sanierung mit gesteigerten Schallschutzmassnahmen zu lancieren. Der Handlungsbedarf ist losgelöst von den Kriterien gemäss Ziff. 4.7.1.2 lit. a) KRP (Lärmbelastung nur durch Flugbetrieb der 1. Nachtstunde, sehr gute ÖV-Erschliessung, Mischnutzung) zu ermitteln.
Im Zusammenhang mit baulichen Massnahmen zur Sanierung und der resultierenden Umstrukturierung verfolgt die Region das Ziel, bei Bedarf Ausnützungen ohne Wohnanteil zugunsten städtebaulicher Korrekturen und plausibler Akzentuierungen im Rahmen der Gebietssanierung zu transferieren.

In einer Sitzung der ZPG mit den AGL-Gemeinden vom 20.04.2016 einigten sich die Sitzungsteilnehmenden darauf, vorerst zwei Gebiete in den am stärksten betroffenen Gemeinden Kloten und Opfikon im Sinne einer Pilotplanung festzulegen. Die Erfahrungen in der Umsetzung mittels öffentlichem Gestaltungsplan oder Gebietssanierung sollen abgewartet bzw. ausgewertet werden, bevor allenfalls weitere Standorte in der Region berücksichtigt werden. Diese können später bei begründetem Bedarf mittels Teilrevision des RRP festgelegt werden.
Die festgelegten Gebiete werden lediglich in der Themenkarte im Richtplantext dargestellt, da diese Kategorie derzeit nicht im kantonalen GIS-Datenmodell vorgesehen ist.

Gegenüberstellung Gebiet Hohrainli, Kloten:

Abb. 2.6e: Regionaler Richtplan 1998 (Gebiet Hohrainli als Gebiet niedriger Dichte wegen Fluglärm)

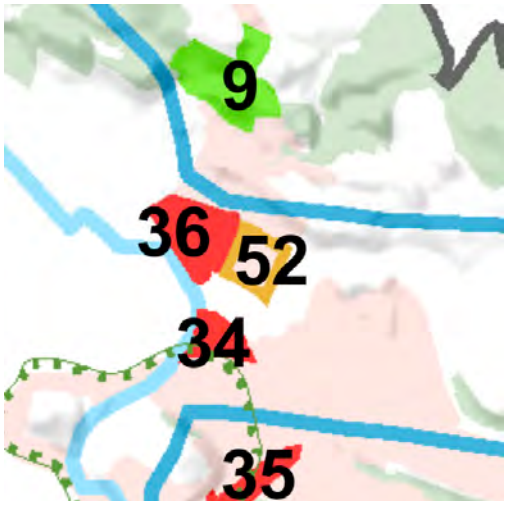


Abb. 2.6f: Regionaler Richtplan 2017, Themenkarte „Anzustrebende bauliche Dichte“ (Gebiet Hohrainli als Gebiet mit besonderem Handlungsbedarf bezüglich Sanierung und Aufwertung von Wohnbauten, Objekt Nr. 53)

Gegenüberstellung Gebiet Rohrstrasse / Plattenstrasse, Opfikon:

Abb. 2.6g: Regionaler Richtplan 1998 (Gebiet Rohrstrasse / Plattenstrasse als Gebiet niedriger Dichte wegen Fluglärm)

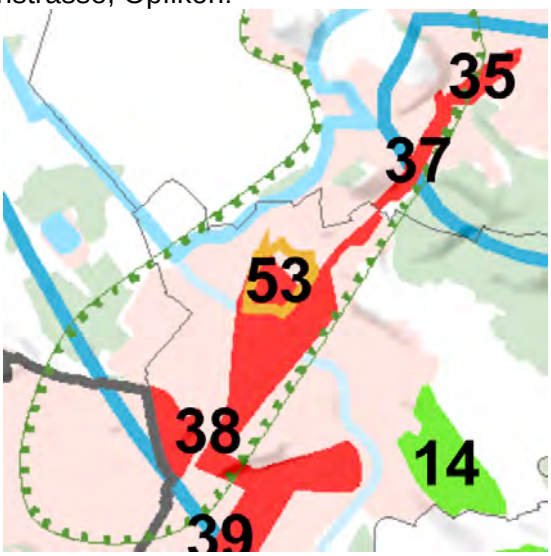


Abb. 2.6h: Regionaler Richtplan 2017, Themenkarte „Anzustrebende bauliche Dichte“ (Gebiet Rohrstrasse / Plattenstrasse als Gebiet mit besonderem Handlungsbedarf bezüglich Sanierung und Aufwertung von Wohnbauten, Objekt Nr. 54)

d) Dichtestufen

Zudem werden neu die Dichtestufen gemäss Regio-ROK (vgl. Abb. 2.6) festgelegt, welche in Kombination mit der „strategischen Siedlungsentwicklung“ (vgl. Kap. 2.1) eine das gesamte Siedlungsgebiet umfassende Vorgabe für die kommunale Umsetzung in der Richt- und Nutzungsplanung darstellt. Dies stellt zudem eine differenzierte Vertiefung der kantonalen Handlungsräume gemäss Kap. 1.3 kantonalem Richtplan dar.

Die Dichtestufen werden ausgehend vom IST-Zustand und im Lichte der angestrebten räumlichen Entwicklung im RegioROK differenziert. Der IST-Zustand wurde mit einer detaillierten räumlich-statistischen GIS-Auswertung nach adresscodierten Raumnutzern[10] ermittelt. Die jeweiligen Dichtestufen gemäss RegioROK weisen gemäss den Zielsetzungen überwiegend grosses Entwicklungs- / Verdichtungspotenzial gegenüber den tatsächlichen Nutzungsdichten auf (vgl. Anhang 6).

Hinsichtlich der angestrebten Nutzungsdichten werden folgende Dichtestufen differenziert (Einwohner + Beschäftigte = Köpfe):

- Sehr hohe Nutzungsdichte (über 300 K / ha Bauzone)
  (Schwerpunkte in Zentrumsgebieten)
- Hohe Nutzungsdichte (150 – 300 K / ha Bauzone)
  (Zentrumsgebiete)
- Mittlere Nutzungsdichte (100 – 150 K / ha Bauzone)
  (zentrumsnahe Gebiete)
- Geringe Nutzungsdichte (50 – 100 K / ha Bauzone)
  (erheblicher Teil des Siedlungsgebietes des Glattal)
- Sehr geringe Nutzungsdichte (weniger als 50 K / ha Bauzone)
  (Wohnquartiere niedriger Dichte)

[10] Stand Einwohner 31.12.2015, Stand Beschäftigte prov. Daten STATENT 2013

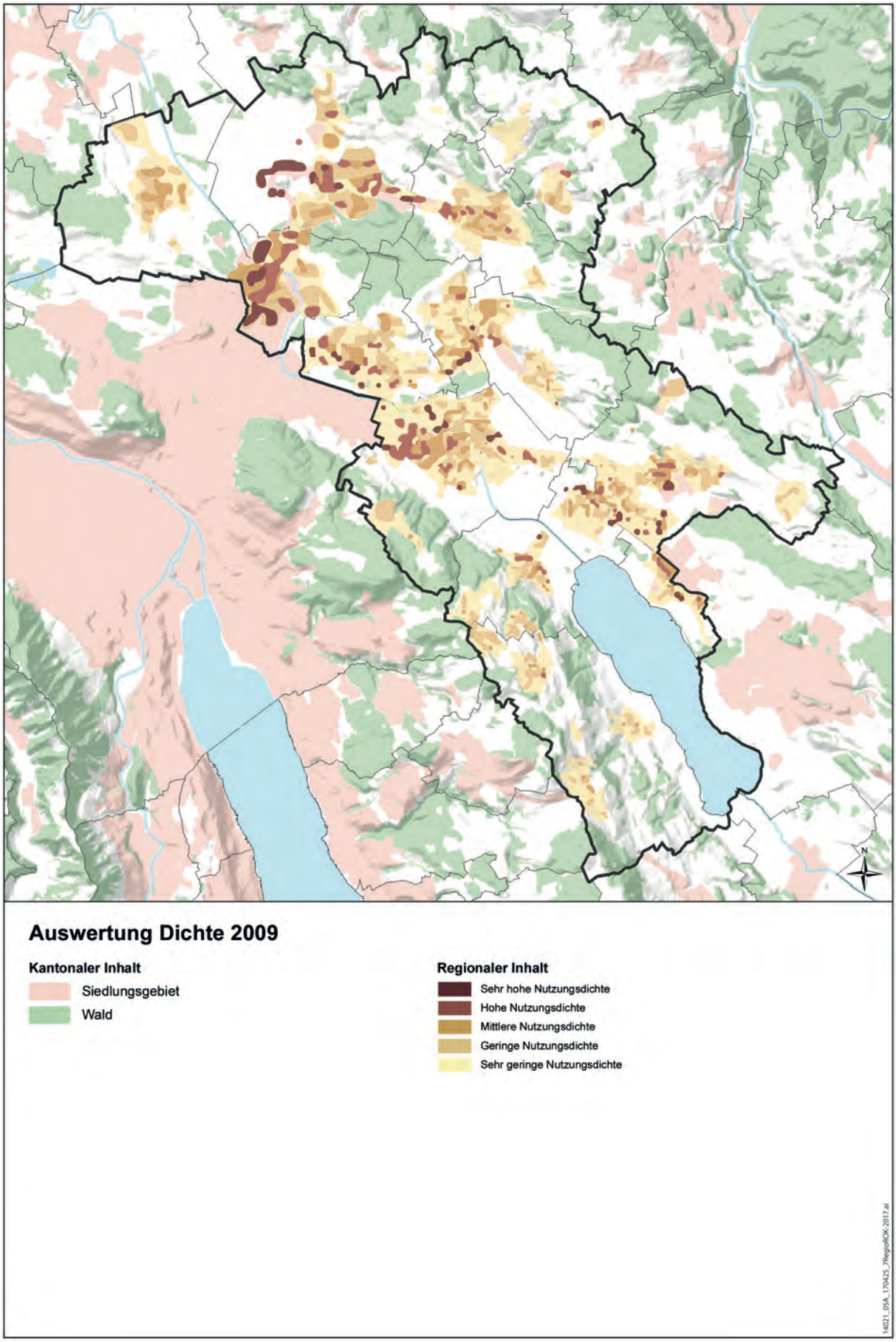


Abb. 2.6i: Dichte (K / ha) im Jahre 2009

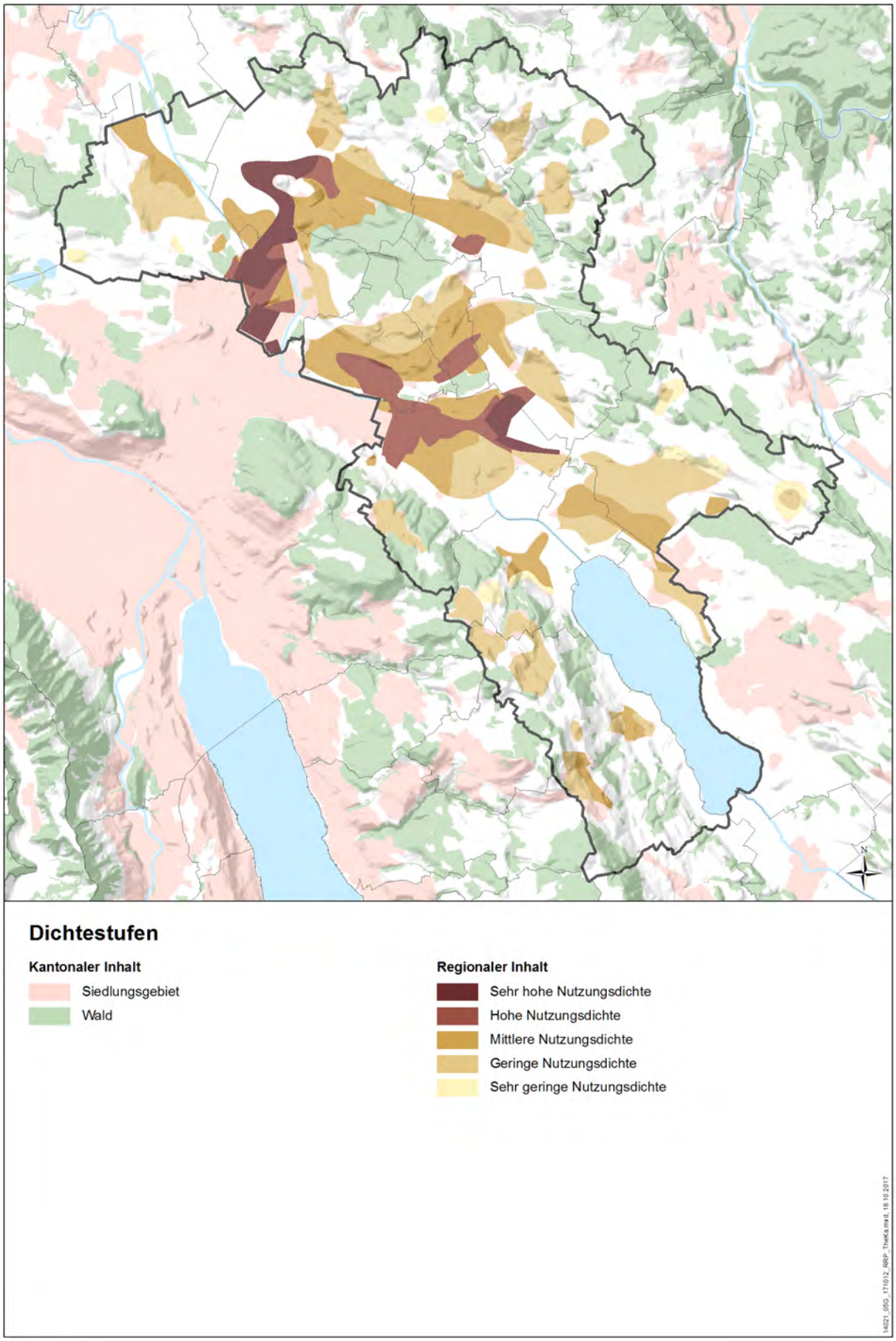


Abb. 2.6j: Dichtestufen (RegioROK Glattal 2017, Fassung i.S. Prüfbericht ARE vom 26.10.2017 zum Festsetzungsantrag ZPG)

Flächenbilanz Dichtestufen				
sehr gering	**gering**	**mittel**	**hoch**	**sehr hoch**
ca. 180 ha	ca. 1'850 ha	ca. 1'445 ha	ca. 484 ha	ca. 337 ha
ca. 4,2 %	ca. 43,1 %	ca. 33,6 %	ca. 11,3 %	ca. 7,8 %
Flächen Dichtestufen total: ca. 4'294 ha				
Fläche ZPG (exkl. Gewässer Greifensee): ca. 12'868 ha				
ca. 1,4 %	ca. 14,4 %	ca. 11,2 %	ca. 3,8 %	ca. 2.6 %

Abb. 2.6k: Flächenbilanz der 5 Dichtestufen

Die Abgrenzung der Dichtestufen hat einen schematischen Status. Im Rahmen der kommunalen Richt- und Nutzungsplanung gilt es die Gebietsausscheidungen zu konkretisieren. Hierfür besteht ein erheblicher Anordnungsspielraum. Eine Differenzierung innerhalb eines Dichtestufen-Gebietes ist unter Einhaltung der Dichtevorgaben (K / ha) zulässig. Es ist auch zulässig, in einzelnen Gebietsteilen erheblich von den Zieldichten abzuweichen, wenn in der kommunalen Gesamtbetrachtung die Dichtevorgabe insgesamt eingehalten wird.

2.7 Gebiete mit Zulässigkeit von Hochhäusern

Es handelt sich um einen neuen Festlegungstyp im regionalen Richtplan. Gemäss kantonalem Richtplan können Eignungsgebiete bezeichnet werden, in denen Hochhäuser grundsätzlich zulässig sind.
Hochhäuser sind im PBG definiert als:

- Gebäude mit mehr als 25 m Gebäudehöhe. Diese sind nur dort gestattet, wo die Bau- und Zonenordnung solche zulässt (§ 282 PBG).
- Gebäude mit mehr als 7 Vollgeschossen, auch wenn diese weniger als 25 m hoch sind.
- Hochhäuser müssen einen ortsbaulichen Gewinn bringen oder zweckbestimmt sein; architektonisch besonders gut gestaltet sein; die Dichten der (Sonder-) Nutzungsplanung einhalten; dürfen die Nachbarschaft nicht wesentlich beeinträchtigen (Schattenwurf in Wohnzonen oder auf bewohnte Gebäude) (§ 284 PBG).

In der Region Glattal sind heute nur in wenigen Gebieten Hochhäuser zulässig:

- Bassersdorf (Sondernutzungsplanung): öffentlicher Gestaltungsplan Auenring
- Dietlikon: Gebiet „Zentrum Dietlikon Süd“
- Dübendorf (Grundordnung): In den Zonen Z4 und IG3 (im Gebiet Hochbord); geplante Zulassung im Gebiet Giessen
- Dübendorf (Sondernutzungspläne): Teilgebiet SBV Giessen, geplant in den Gebieten GP Giessen, GP Dreieck Giessen Nord und GP Feldmann Park
- Kloten: Industriezonen Flughafen (IF) und Rietgässli (IR)
- Opfikon: Zentrumszonen Arbeitsplatzgebiet ZA2 und ZA3 sowie im Gebiet Au.
- Volketswil: In der Industriezone mit hoher Ausnützung IC
- Wallisellen (Sondernutzungsplanungen): GP Integra, GP Richti, geplant mit GP-Revision Zwicky.

Diverse bestehende Hochhäuser sind altrechtlicher Natur, welche heute ausserhalb von Hochhauszonen liegen und Bestandesgarantie geniessen.[11]

[11] Beispiele: Glattzentrum Wallisellen, Wohnhochhäuser in Dietlikon an der Brüttisellerstrasse.

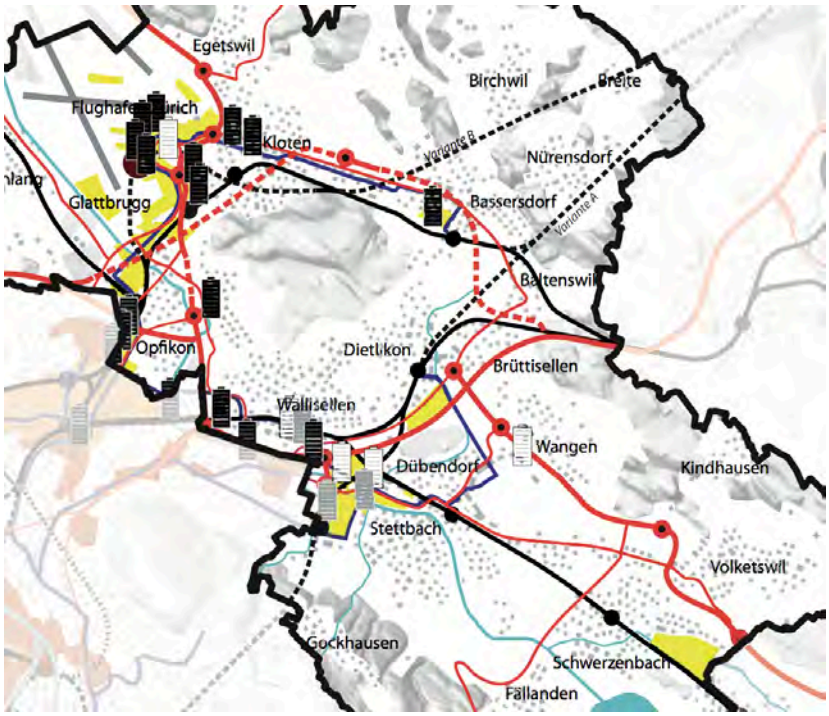


Abb. 2.7a: Hochhausbestand und Gebiete mit Zulässigkeit Hochhäuser gemäss BZO oder SNP (gelb), schematische Darstellung (Eignungsgebiete Hochhäuser, Zusatzbericht RegioROK Glattal, 26.10.2011)

Abb. 2.7b: Glattzentrum und Richti-Areal

Abb. 2.7c: Hochhäuser Schulung, Kloten Balsberg

Das für den Richtplan gewählte Konzept des Bandes wurde neben anderen Varianten im Zusatzbericht zum RegioROK Glattal „Eignungsgebiete für Hochhäuser“ (2011) erarbeitet.

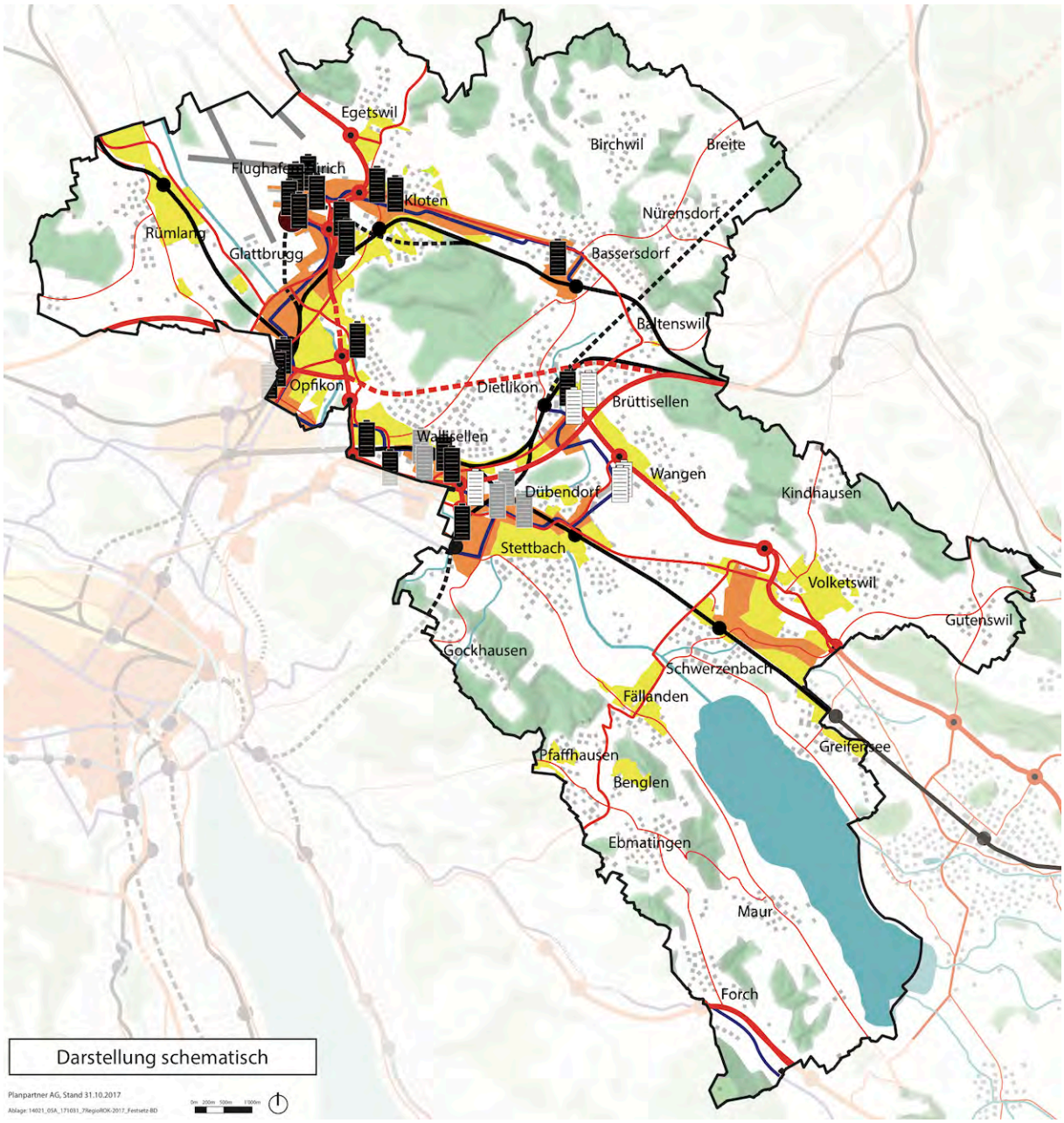


Abb. 2.7d: Hochhausgebiete, Eignungsgebiete orange, Eventualgebiete gelb, Ausschlussgebiete sind nicht dargestellt (Themenkarte Hochhausband, RegioROK Glattal 2017, Fassung i.S. Prüfbericht ARE vom 26.10.2017 zum Festsetzungsantrag ZPG)

Hochhäuser sollen im Glattal nicht überall entstehen, sondern an der Glattalbahn und GlattalbahnPLUS sowie entlang der ÖV-Korridor Schwerzenbach-Volketswil das dichte Siedlungsband akzentuieren. Der regionale Richtplan bezeichnet Gebiete, die sich für Hochhäuser eignen. Ausserhalb liegen Eventualgebiete. Hochhäuser sind in diesem Gebiet nicht ausgeschlossen, werden aber nicht zusätzlich gefördert.
Das Hochhausband wird auch im Bereich der geplanten kantonalen Landschaftsverbindung (Gebiet Grindel, Bassersdorf) fortgesetzt, gestützt auf die kommunale Entwicklungsstrategie Bassersdorf 2030. Die ZPG vertritt die Haltung, dass bei der vertikalen Konzentration der baulichen Volumen mehr Freiraum in der Ebene verbleibt, welcher im Siedlungskontext als Landschaftsverbindung ausgebildet werden kann.

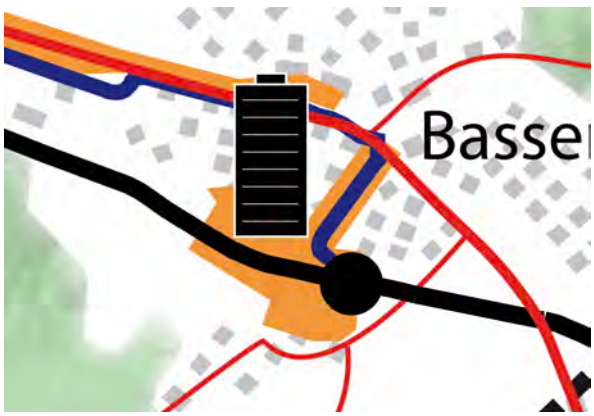
Auf kommunaler Ebene erfolgt die eigentümerverbindliche Zulässigkeit von Hochhäusern mittels Grundordnung und / oder Gestaltungsplänen. In den Gebieten mit niedriger baulicher Dichte, Zonen W2 und überkommunalen Ortsbildern sind Hochhäuser ausgeschlossen.

Hochhäuser über 40 m sind nur entlang der Glattalbahn, der GlattalbahnPLUS und dem ÖV-Korridor Schwerzenbach-Volketswil vorgesehen.

Abb. 2.7e: Auenring, Bassersdorf

Abb. 2.7f: Masterplan Bahnhof Bassersdorf (2012). Gebietsabgrenzung für Hochhäuser liegt im Kompetenzbereich der Gemeinden

Anhand des Gebiets Bassersdorf (vgl. Abb. 2.7g und 2.7h) soll beispielhaft gezeigt werden, wie eine kommunale Differenzierung erfolgen könnte:



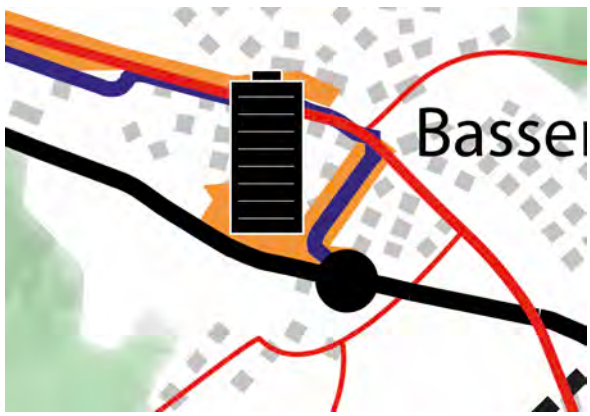


Abb. 2.7g: Hochhaus-Band (orange) gemäss konzeptionellem Ansatz im RegioROK 2017 als Basis für die regionale Richtplanfestsetzung entlang der geplanten GlattalbahnPLUS (violette Linie) inkl. Masterplangebiet Bahnhof Bassersdorf Süd; Planausschnitt Raum Bassersdorf (Themenkarte Hochhaus-Band 2017)

Abb. 2.7h: Hochhaus-Band (orange) gemäss konzeptionellem Ansatz im RegioROK 2017 als denkbare Auslegung in der kommunalen Nutzungsplanung ohne Masterplangebiet Bahnhof Bassersdorf Süd; Planausschnitt Raum Bassersdorf (Basis: Themenkarte Hochhaus-Band 2017)

Die Hochhausgebiete wurden konzeptionell und schematisch im RegioROK entwickelt und orientieren sich an der Glattalbahn, der GlattalbahnPLUS und dem ÖV-Korridor Schwerzenbach-Volketswil. Dieses Konzept und der darin implizierte Anordnungsspielraum werden neu im regionalen Richtplan eingetragen. Auch wenn die Abgrenzung in Folge des GIS-Zeitalters eine scharfe Abgrenzung suggeriert, sind diese Abgrenzungen weiterhin schematisch und weisen einen erheblichen Anordnungsspielraum auf für die kommunale Nutzungsplanung bzw. die fallweise Prüfung von Einzelobjekten.
Im Rahmen der Anhörung und der nachgelagerten Bereinigung beantragte die Gemeinde Dietlikon (GR-Beschluss vom 19.04.2016) die nicht verpflichtenden Eventualgebiete an einer zentralen Lage einzuschränken. Dadurch wird das regionale Konzept gemäss RegioROK 2017 an einer Lage in der Siedlung unterbrochen, wo es aus langfristiger städtebaulicher Sicht weniger nachvollziehbar ist.

2.8 Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende

Gemäss dem kantonalen Richtplan gilt es im Glattal je einen Stand- und Durchgangsplatz für Fahrende festzulegen.
Eingetragen ist neu der bestehende Standplatz in Kloten (Rohrstrasse, Gebiet Flughafen West). Darüber hinaus gibt es derzeit keinen regionalen Vorzugsstandort für einen Durchgangsplatz. Im Sinne des kantonalen Auftrags verpflichtet sich die Region, eine Standortevaluation betreffend einen Durchgangsplatz zu lancieren. Ist ein regional konsensfähiger Standort bestimmt, wird dieser mittels Teilrevision im regionalen Richtplan festgelegt.

2.9 Kulturobjekte

Im regionalen Richtplan werden Kulturobjekte gemäss § 203 PBG bezeichnet, welche ausserhalb des Siedlungsgebietes liegen, entweder von besonderer Bedeutung sind oder einen regionalen Richtplaneintrag erfordern für Erhaltungs- oder Änderungsmassnahmen.

Neu wird im regionalen Richtplan ein Standort festgelegt:

- Lazariter-Kirche, Gfenn, Dübendorf

Abb. 2.9: Lazariter-Kirche Gfenn, Dübendorf (Quelle: wikipedia.org, 12.08.2015)

Lazariter-Kirche Gfenn
Die historische Bedeutung der Kirche reicht bis ins 13. Jahrhundert zurück und wurde ursprünglich als Aussätzigenspital gegründet. Das Objekt liegt ausserhalb des Siedlungsgebiets und ist im unter der GVZ.Nr. 19100023 im kantonalen Denkmalpflege-Inventar enthalten. Derzeit ist kein Änderungsbedarf ausgewiesen. Das Objekt wird festgelegt, da es ein besonderer Zeitzeuge der Siedlungs- und Versorgungsentwicklung im Glattal aus dem Mittelalter ist.

Die übrigen Denkmalpflegeobjekte ausserhalb des Siedlungsgebiets werden nicht bezeichnet.

3 Landschaft

3.1 Gesamtstrategie

Mit dem Richtplan 1998 wurde das Landschaftskapitel umfassend ergänzt. Nun gilt es einzelne Präzisierungen und Ergänzungen vorzunehmen.
Für die Gesamtstrategie werden neu die prioritären Ziele festgehalten und Massnahmen formuliert.

3.1.1 Erholung- und Aufenthaltsqualität

Die Region strebt mit den Festlegungen im Kapitel 3 eine hohe Erholungs- und Aufenthaltsqualität an. Dies wird als Synergie zwischen den Siedlungs- und Landschaftsräumen verstanden, welche fortwährend weiterentwickelt werden sollen. Die Region verfügt aufgrund der überwiegend dezentralen Siedlungsstruktur an vielen Orten über kurze und direkte Wege aus den Siedlungsgebieten in die umgebenden Landschaftsräume und bietet so einen hohen Versorgungsgrad mit naturnahen bzw. kulturlandschaftlich geprägten Naherholungsräumen.

Zusätzlich dienen verschiedene Richtplanvorhaben / -massnahmen als Gegengewichte zum Lärm aufgrund der umfangreichen Verkehrsinfrastrukturen. Dazu zählen die zahlreichen Flächensicherungen in Form von Erholungsgebieten im gesamten Siedlungskontext. Diese Gebiete werden durch substanzielle Aufwertungen (Fil Bleu, Fil Vert – Erholungsringe mit diversen Funktionen) ergänzt und vernetzt.

Mit den Zielsetzungen betreffend die Umgestaltung der Ortsdurchfahrten und der Vision Stadtautobahn sind Ansätze vorhanden, die störende Wirkung der lärmigen Verkehrswege zu reduzieren. Dies reicht von der Umgestaltung der optischen Erscheinung bis hin zu technischen Massnahmen wie geräuschhemmenden Belägen.

Die Region sichert zudem Einzelobjekte mit Erholungszweck in den Gemeinden, wenn der Bestand der Versorgung der Region dient oder Ausbaubedarf besteht. Allerdings verzichtet die Region auf numerische Vorgaben für das Gesamtangebot und Einzelanlagen, da dies im Rahmen der Regionalplanung nicht als stufengerecht erachtet wird.

3.2 Landwirtschaft

Die Festlegung des Landwirtschaftsgebiets inkl. Fruchtfolgeflächen (FFF) entspricht dem kantonalen Richtplan. Die allfälligen Auswirkungen der Umsetzung der Kulturlandinitiative sind noch nicht berücksichtigt.
Die Ausscheidung von Eignungsgebieten für Intensivlandwirtschaft an Standorten bestehender Grossgärtnereien würde die langfristigen strategischen Reserven gemäss Zielbild 2050 des RegioROK blockieren. Dies ist aus regionaler Sicht nicht erwünscht. Daher werden keine Eignungsgebiete im regionalen Richtplan festgelegt.

3.3 Erholung

Eine konzeptionelle Gesamtschau erfolgt mit dem RegioROK 2017, welches Erholungsräume unterschiedlicher Nutzungsart definiert. Innerhalb dieser Räume werden Freiraum- und Erholungsthemen in der Region projektbezogen betrachtet, um neue attraktive Freiräume sowie spezifische Anlagen zu schaffen. Als neue Inhalte und Ausnahmen sind dabei die überregional bedeutenden Projekte Fil Bleu und Fil Vert zu verstehen. Im Zuge einer der zukünftig regelmässig vorgesehenen Teilrevisionen des RRP nimmt die ZPG in Aussicht, ein separates Projekt mit dem Ziel einer Gesamtschau auszulösen. Folgende neue Erholungsgebiete werden festgelegt:

- Glattraum, Ring- / Überlandstrasse, Dübendorf (Teil des Fil Bleu)
- Sportanlage BXA, Bassersdorf
- Sportanlage Im Chreis, Dübendorf
- Sportanlage Heerenschürli, Dübendorf
- Sportanlage Bachwis, Fällanden
- Sportanlage „Milandia“ und Fussballplatz Zimikerried, Greifensee / Schwerzenbach
- Seil- und Adventurepark Schluefweg, Kloten
- Sportanlage Stighag, Kloten
- Parkanlage Glattpark, Opfikon
- Grüt (Gebiet Flughofstrasse / Birchstrasse / Glatt / Wald), Opfikon
- Fromatt (Gebiet Klotenerstrasse / Flughafenzaun / Glatt), Rümlang
- Sportanlage Gries, Volketswil
- Gebiet Hard, Volketswil
- Waldpark / Hardächer bis Grossriet, Volketswil
- Hundeschulen (3 Standorte)
- Ausflugsziele (4 Standorte)

Die Abgrenzungen der Erholungsgebiete sind weitestgehend auf die rechtskräftigen Festlegungen der jeweiligen kommunalen Nutzungsplanung bzw. die bestehenden Einrichtungen / Anlagen abgestimmt. Im Sinne einer stufen- und sachgerechten Planung behält sich die Region vor, untergeordnete Abweichungen im Sinne eines Anordnungsspielraums zu interpretieren. Dies wird als immanenter Charakter der Richtplanung verstanden, welcher sich aufgrund des Betrachtungsmassstabs und der Verbindlichkeit (Richtplan = behördenverbindlich; Nutzungsplanung = grundeigentümerverbindlich) auf die Lagegenauigkeit der Richtplaninhalte auswirkt. Dies kommt auch bei der Anpassung rechtskräftiger Einträge aus dem Richtplan 1998 zum tragen, so zum Beispiel beim Erholungsgebiet Golfplatz Breitenloo, Nürensdorf (Nr. 22).

Neu werden auch Sportanlagen ausserhalb des Siedlungsgebietes als regionales Erholungsgebiet festgelegt. Dies sichert den Bestand und ermöglicht Änderungen und Ausbauten.
Im Gebiet Ring- / Überlandstrasse, Dübendorf ist die Erholungsnutzung in den Sonderbauvorschriften und nicht in der Grundordnung sichergestellt.
Das Gebiet Waldpark liegt teilweise über einer bestehenden Waldfestlegung. Dies ist auf die Absicht gemäss Masterplan Uster-Volketswil zurückzuführen, dass in diesem Gebiet ein Waldpark erstellt werden soll als Teil des Fil Vert. Das Erholungsgebiet Hard, Volketswil ist ebenfalls eine punktuelle Konkretisierung des Masterplans Uster-Volketswil. Beide Festlegungen entsprechen bereits heute den Zielsetzungen der Masterplanung. Mit den gebietsspezifisch festgelegten Funktionen / Zielsetzungen wird die Koordination mit der Vertiefung im Rahmen des Gebietsmanagements sichergestellt.
Die Sportanlage Bachwis, Fällanden bietet angrenzend an das Siedlungsgebiet die Möglichkeit, Erweiterungen der Sportanlage Glattwis vorzunehmen. Zusätzlich bietet das die Möglichkeit, die Sportanlage zu ersetzen oder zumindest umfangreich zu verlegen, wenn die Umfahrung Schwerzenbach realisiert wird.

Die Festlegung „Ausflugsziel“ ist ein neuer Bestandteil des regionalen Richtplanes und ermöglicht entsprechende Standorte ausserhalb des Siedlungsgebietes zu bezeichnen.
Der Eintrag soll die planungsrechtliche Voraussetzung schaffen, damit Neu- und Umbauten sowie massvolle Erweiterungen möglich sind. Ohne dieses planungsrechtliche Instrument könnte die Weiterführung der Betriebe als Nutzung von öffentlichem Interesse in Zukunft in Frage gestellt werden, weil der Betrieb innerhalb der bestehenden Volumina, Flächen und Nutzungsverhältnisse gewährleistet werden müsste (auch Gartenanlagen). Denn durch die Lage in kantonalem „Nicht-Siedlungsgebiet“ sind die baurechtlichen Möglichkeiten für Umbau und Sanierung der Gebäude eng begrenzt. Der jeweilige Umfang von Neu- und Umbauten sowie Erweiterungen ist im Einzelfall hinsichtlich der Verträglichkeit ausserhalb des Sied-

lungsgebiets im Sinne einer Ausnahmebewilligung nach RPG zu prüfen. Zu den Ausflugszielen zählen die Restaurants Waldmannsburg (Dübendorf), Gerlisburg (Kloten), Restaurant-Hotel Wassberg sowie Gasthaus Guldenen (beide Maur).

Die beiden bestehenden Langlaufloipen in Maur und Nürensdorf werden ohne Änderungen belassen.

Gemäss den kantonalen Vorgaben wurden Standorte für Hundeschulen (Freizeitnutzung) als regionales Erholungsgebiet bezeichnet. Diese Richtplanfestlegungen schaffen die planungsrechtliche Grundlage für die Nutzungsplanung für bestehende und zu erweiternde bzw. neue Betriebe im Landwirtschaftsgebiet. Die Region nimmt eine Prüfung folgender Kriterien im Zusammenhang mit der Festlegung zusätzlicher Standorte für Hundeschulen in Aussicht:

- Bedürfnisnachweis im regionalen Kontext
- siedlungsnahe Lage und / oder unempfindlicher bzw. vorbelasteter Standort
- Synergien mit bestehenden Anlagen und Einrichtungen
- landschaftliche Einordnung
- Erschliessung (Erreichbarkeit öffentlicher Verkehr, Langsamverkehr und Auto)
- bestehende, rechtmässige Infrastruktur (u.a. Gebäude, Abstellplätze, Trainingsplatz)
- Vereinbarkeit mit Natur- und Landschaftsschutz
- Immissionen zu nahe gelegenen Wohnbauten und Wohnzonen
- Situation (Nutzungszone, kommunale, regionale, kantonale Bezeichnungen im Richtplan)
- Konflikte mit Erschliessungen (Wanderwege, Velowege u.s.w.)
- vorhandene baurechtliche Bewilligungen
- vorhandene weitere Bewilligungen (Wasser, Abwasser, Energie)
- entgegenstehende anderweitige öffentliche Interessen (Waldabstand, Gewässerabstand o.ä.)

Das Diensthundezentrum der Kantonspolizei in Dübendorf liegt ebenfalls ausserhalb des Siedlungsgebiets. Da es sich hier jedoch nicht um eine Freizeiteinrichtung handelt, wird der Standort unter Kapitel 6.5 weitere öffentliche Dienstleistungen festgelegt.
Für den Standort Breite, Nürensdorf wurde von der Standortgemeinde im Rahmen der Gemeindegespräche 2015 Bedarf deklariert: Eine bestehende Hundeschule musste aufgrund fehlender Zonenkonformität geschlossen werden. In der Folge besteht Bedarf für einen neuen geeigneten Standort. Der Standort Breite ist geeignet, da er direkt neben dem Unterwerk Breite im Landwirtschaftsgebiet liegt und ab der Gruenenwaldstrasse Nebenzufahrt zum Unterwerk mit dem MIV erreichbar ist. In direkter Nachbarschaft zum Unterwerk ist die Frage der landschaftlichen Einordnung weitestgehend irrelevant. Schutzgegenstände oder andere empfindliche Nutzungen (Wohnen o.ä.) werden nicht beeinträchtigt.

3.4 Aussichtspunkt

Neu werden die bestehenden Aussichtspunkte Tambel, Wallisellen und Rüti, Wangen-Brüttisellen mit umfassenden Ausblicken über das mittlere und obere Glattal festgelegt. Der Standort Rüti ist zugleich der geodätische Mittelpunkt des Kantons Zürich.

3.5 Naturschutz

Neu werden das Kiesgrubenareal Runsberg, Bassersdorf und die Bereiche der Trocken- / Magerwiesen parallel zur Piste auf dem Flugplatzareal Dübendorf (Gemeinden Dübendorf, Volketswil, Wangen-Brüttisellen) als Naturschutzobjekt festgelegt.
Die Bereiche der Trockenwiesen waren bereits im Dezember 2006 im Anhang zum Entwurf der Verordnung über den Schutz der Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung (Trockenwiesenverordnung) in der Objektliste als Flugplatz Dübendorf enthalten, wurde aber bisher nicht ins Inventar aufgenommen. Durch die Stadt Dübendorf beauftragte Untersu-

chungen stufen die Flächen aufgrund ihrer grossflächigen Ausdehnung und der Rarität dieses Lebensraumtyps im Mittelland als ausserordentlich wertvoll ein. Zudem sehen die Untersuchungen umfassendes Potenzial für verschiedene seltene Tier- und Pflanzenarten bei Verzicht auf Vogelschlag und Reduktion der Bewirtschaftung (Schnitthöhe). Dies wird von der ZPG mindestens als regional bedeutend eingestuft und daher festgelegt.
Das Kiesgrubenareal Runsberg ist bereits im kantonalen Inventar aufgeführt, bisher jedoch nicht rechtskräftig geschützt. Das stehende (Klein-)Gewässer stellt einen wichtigen Lebensraum dar, insbesondere für Amphibien und Reptilien.

Die Standorte Ried, Feuchtwiesen Aentschberg-Muetlikon, Bassersdorf / Kloten, Trockenrasen gegenüber Kunsteisbahn, Dübendorf, Weiher, Ödland Kiesgrube Süessblätz Maur und Schutzgebiet Zulliger-Weiher, Höckler Süd und Homberg, Volketswil werden aufgehoben. Der Standort in Dübendorf weist im Quervergleich der anderen Objekte keine regionale Bedeutung auf. Die anderen Standorte sind bereits mit dem kantonalen Richtplan als Naturschutzgebiete festgelegt. Ebenfalls aufgehoben wird der regionale Eintrag „Baumgruppe Loh, Rümlang“. Das Objekt liegt innerhalb des Flughafenperimeters. Im Zusammenhang mit der Plangenehmigung Zone West (Erweiterung Vorfeldflächen, 1. Bauetappe) wurde eine Rodungsbewilligung erteilt. Die Bauarbeiten laufen seit Sommer 2016.

Die bisherigen Festlegungen „Wiederherzustellendes Biotop“ sind neu als Naturschutzgebiete aufgeführt, weil gemäss kantonalem Datenmodell kein Legendenpunkt für „Wiederherzustellendes Biotop“ (Kategorie im regionalen Richtplan 1998, S. 27) vorgesehen ist.

3.6 Landschaftsschutzgebiet

Bei der letzten Richtplanrevision wurde die Festlegung von regionalen Landschaftsschutzgebieten diskutiert, aus verschiedenen Gründen auf Festlegungen aber verzichtet. An der Sitzung des ZPG-Vorstands vom 23. April 2003 wurde beschlossen, dass auf die Festlegung von regionalen Landschaftsschutzgebieten in der nächsten (sprich: aktuellen) Richtplanrevision zu verzichten ist.
Der schonende, landschaftsverträgliche Umgang, eine gute Einordnung beim Bauen ausserhalb der Bauzonen und die naturkundlich- und erholungsbezogene Aufwertung der fraglichen Landschaftsausschnitte ist z.B. mittels dem Instrument des Landschaftsentwicklungskonzepts (LEK) anzustreben.“

3.7 Landschaftsförderungsgebiet

Der Druck auf die Landschaftsräume steigt mit Zunahme des Bedarfs verschiedener Nutzer und überregionaler Interessen. So sind zum Beispiel verschiedene Grossinfrastrukturprojekte zur Steigerung der Kapazität / Verbesserung der Qualität übergeordneter Verkehrsnetze im kantonalen Richtplan festgelegt (Brüttenertunnel, Glattalautobahn). Diese werden sich unweigerlich auf die Erscheinung der Landschafts- und Siedlungsräume auswirken. Die Ziele / Förderschwerpunkte des Landschaftsraums Hardwald, zwischen Bassersdorf, Dietlikon und Wangen-Brüttisellen werden aus diesem Grund ergänzt, um eine besondere siedlungs- und landschaftsverträgliche Integration der resultierenden Bauwerke anzustreben. Eine Gebietsplanung unter der Federführung des Kantons wird als geeignetes koordinatives Instrument erachtet.

Die Überlagerung von kantonalen und regionalen Landschaftsförderungsgebieten wird korrigiert und die betroffenen drei regionalen Festlegungen aufgehoben:

- Pfannenstil Ost, Maur
- Kloten-Bassersdorf-Oberembrach, Kloten / Bassersdorf
- Freudwil-Illnau-Effretikon, Volketswil

Die bezeichneten Gebiete sind mit der kantonalen Festlegung bereits ausreichend gesichert, weshalb auf eine regionale Festsetzung verzichtet wird.

3.8 Vernetzungskorridor, Landschaftsverbindung

Mit den Vernetzungskorridoren wird angedeutet, wo schwergewichtig versucht werden soll, die bestehenden naturnahen Lebensräume grossräumig zu vernetzen. Die Vernetzungskorridore im Regionalen Richtplan decken auch Aspekte der grossräumig definierten Wildtierkorridore, Amphibienwanderungen usw. ab. Es sind dafür keine separaten oder zusätzlichen Festlegungen erforderlich.
In der Gemeinde Greifensee wird im Gebiet Jungholz im Übergang zur Stadt Uster ein Korridor festgelegt, welcher der Vernetzung von Greifensee (Ufersaum) und Werriker- und Glattenriet dient. Dieser Korridor soll insbesondere Massnahmen fördern, welche die trennende Wirkung der Zürichstrasse und der Bahnlinie Dübendorf – Uster reduzieren. Die einzelnen Korridore sind aber bezüglich ihrer Funktion, Koordinationsbedarf mit anderen Planungen und mit Hinweisen auf vorrangige Vernetzungselemente ergänzt worden.
Im regionalen Richtplan werden keine Landschaftsverbindungen festgelegt. Allerdings besteht in der Region an zwei Standorten zusätzlich zu kantonalen Vorgaben Bedarf für Landschaftsverbindungen. An beiden Standorten soll die Zäsur der A53 (bisher kantonale Strasse) überbrückt werden. Die Landschaftsverbindung beim Flugplatz Dübendorf war im regionalen Richtplan 1998 Bestandteil der ökologischen Vernetzung „Wangenerwald-Berg / Hochrain“. Zusätzlich besteht von Raum Hardwald, Volketswil Richtung Greifensee ebenfalls Bedarf die A53 zu überbrücken. Aufgrund der Abstimmung zugunsten des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) am 12.02.2017 wird die A53 vom kantonalen ins nationale Strassennetz überführt. In der Folge fehlt der Region die Kompetenz regionale Inhalte im Bezug auf die nationale Anlage festzulegen. Dies muss im kantonalen Richtplan erfolgen. Die ZPG beantragt daher, die bisher regionalen Landschaftsverbindungen in den kantonalen Richtplan aufzunehmen und hat dies in die laufende Teilrevision 2016 eingebracht.
Die regionsübergreifende Festlegung des Vernetzungskorridors ist mit der Zürcher Planungsgruppe RZO koordiniert (Stand 18.08.2015) und wird dort fortgesetzt.

3.9 Freihaltegebiet

Der kantonale Richtplan deckt vorrangig zu berücksichtigende Freihaltegebiete in der Region bereits ab. Die Region legt an einem Standort neu ein Freihaltegebiet fest. Das betreffende Gebiet in der Gemeinde Wallisellen bildet den verbliebenen Siedlungstrenngürtel zur Gemeinde Dietlikon und ist im rechtskräftigen Zonenplan als Landwirtschaftszone bzw. Freihaltezone ausgeschieden. Zum Teil hat die Gemeinde Flächen erworben – zum Zweck der Freihaltung. Die Gemeinde Wallisellen unterstützt diese Festlegung. Mit dem regionalen Eintrag wird das kantonale Freihaltegebiet Nr. 31 Dietlikon / Wallisellen bis an das S-Bahn-Trassee ergänzt, was den Siedlungstrenngürtel stärkt.

3.10 Gewässerrevitalisierung und Aufwertung Flussufer Glattraum

3.10.1 Gewässerrevitalisierung

Im bisherigen Richtplan existieren hierzu keine entsprechenden Festlegungen. Die Gemeinden und der Kanton haben Abschnitte bezeichnet, welche es prioritär zu revitalisieren gilt. Die Festlegung zur Revitalisierung von kantonalen Gewässern ist Sache des Kantons und wird im regionalen Richtplan nicht thematisiert.
Die Revitalisierung von kommunalen Gewässern wird mit Abschnitten von erster und zweiter Priorität bezeichnet. Werden Abschnitte erster Priorität nicht zeitnah umgesetzt, so sind Abschnitte zweiter Priorität zu realisieren.

Im Rahmen der Anhörung zur Revitalisierungsplanung des AWEL wurden die fraglichen Abschnitte und Priorisierungen zwischen dem Kanton und den Gemeinden abgestimmt. Die ZPG nahm im Rahmen der Vernehmlassung vom Mai / Juni 2013 Stellung und beteiligte sich an der Endbereinigung von Januar bis April 2015. Der Schlussbericht des AWEL vom 30. April 2015 zeigt die abgestimmten Abschnitte auf. Zusätzlich zu den 14 kommunalen Revitalisierungsabschnitten erster Priorität gemäss AWEL wird im regionalen Richtplan der Bachtobelbach, Bassersdorf (Nr. 5) als erste Priorität deklariert, da dessen Revitalisierung im Zusammenhang mit aktuellen Hochwasserschutzplanungen steht. Daher ist darauf hinzuweisen, dass das betreffende Projekt frühzeitig mit dem AWEL koordiniert wird. Im Rahmen der Koordination sollte geprüft werden, inwiefern Beiträge für Hochwasserschutz- oder Revitalisierungsmassnahmen beantragt werden können. Darüber hinaus sind 40 Abschnitte zweiter Priorität festlegt.

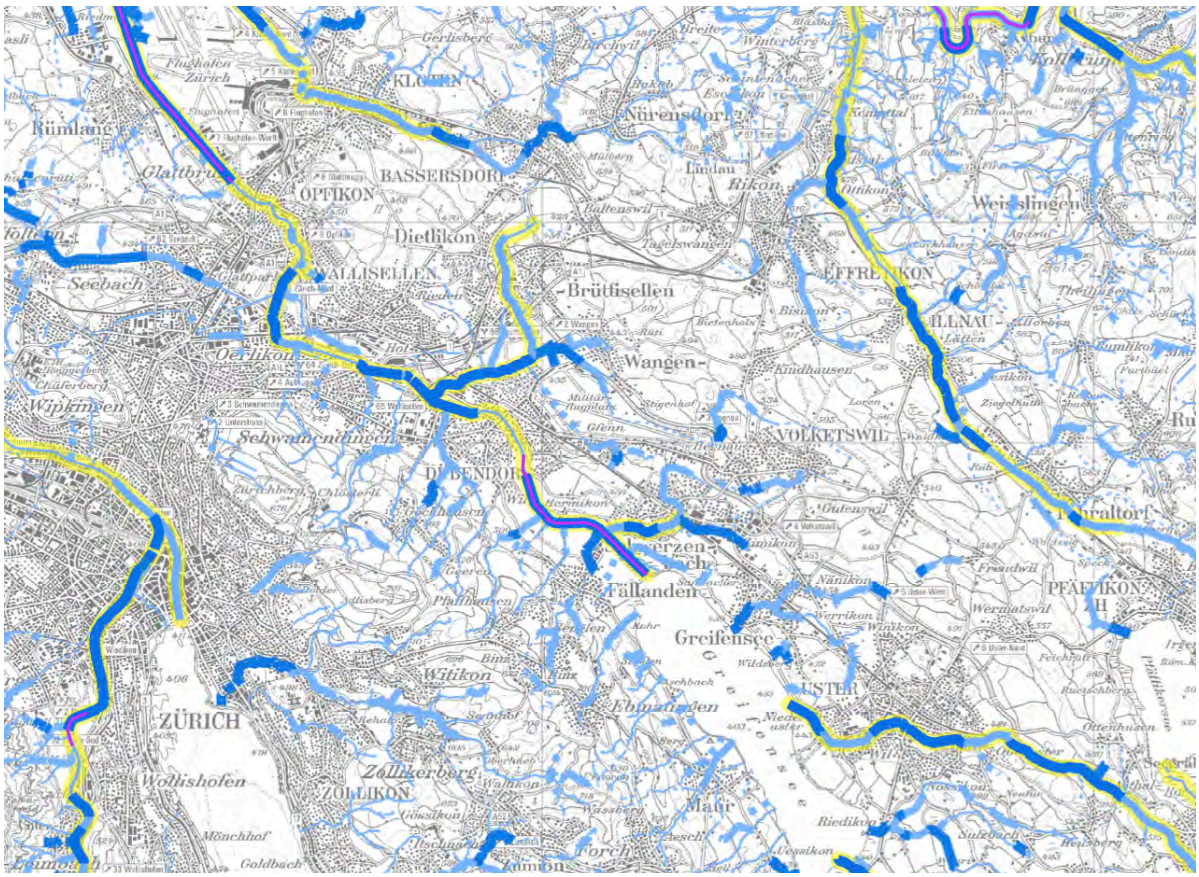


Abb. 3.10a: Nutzen für Natur und Landschaft im Verhältnis zum Aufwand (Revitalisierungsplanung der Fliessgewässer im Kanton Zürich, 29.04.2013). Legende: dunkelblau: grosser Nutzen; hellblau: mittlerer Nutzen; gelb: kantonale Gewässer

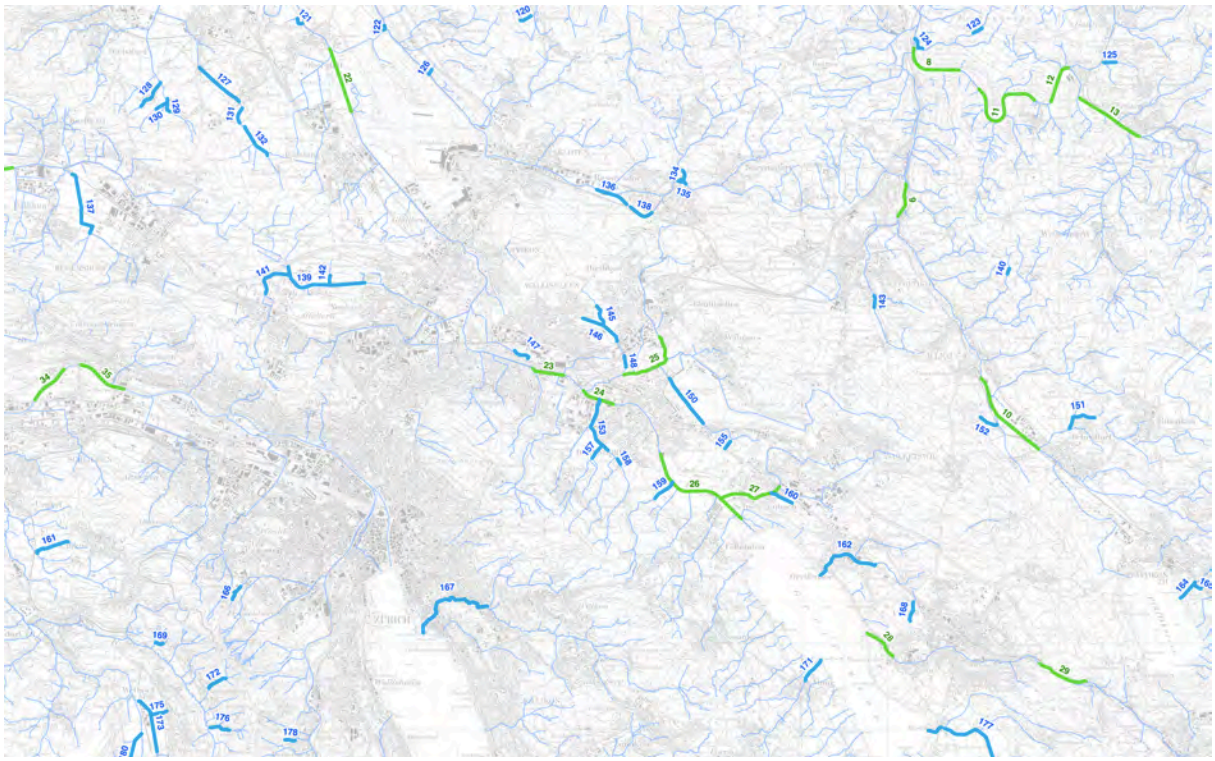


Abb. 3.10b: Priorisierung der Revitalisierungen, Umsetzungshorizont 20 Jahre (Revitalisierungsplanung der Fliessgewässer im Kanton Zürich, 23.06.2015). Legende: grün: prioritäre Abschnitte kantonale Gewässer, blau: prioritäre Abschnitte kommunale Gewässer

3.10.2 Aufwertung Flussufer Glattraum

Für den Glattraum wurde das regionsübergreifende Freiraumkonzept Fil Bleu mit Kanton, Regionen und Standortgemeinden erarbeitet. Dieses hat zum wesentlichen Ziel, gleichermassen (integral) die Attraktivität / Zugänglichkeit für Erholungsuchende zu steigern, den Schutz vor Hochwasser zu gewährleisten und die ökologische Bedeutung als Lebensraum aufzuwerten. Mit der expliziten Festlegung im regionalen Richtplan als Einzelobjekt Aufwertung Flussufer Glattraum werden dieses Konzept gewürdigt, das öffentliche Interesse deklariert und eine behördenverbindliche Rechtsgrundlage für die Umsetzung gesichert.
Die Aufwertung des Glattraums war im ursprünglichen RRP E-2015 (Stand 23.09.2015, 1. Anhörung) im Kap. 3.8 Vernetzungskorridor festgelegt. Im Sinne der Harmonisierung der Regionalplanungen (vgl. Kap. 3.9 regionaler Richtplan der Region Stadt Zürich, Stand 29.10.2014) und wegen des thematischen Bezugs zur Gewässerrevitalisierung wird die Aufwertung neu unter dem Kapitel 3.10 behandelt. Durch das harmonisierte Vorgehen der Regionalplanungen kann eine lückenlose Planungssicherheit entlang des gesamten Verlaufs der Glatt bzw. des Konzeptperimeters gewährleistet werden. Dies bildet die raumplanerische Grundlage für die Umsetzung, welche unter der Federführung des Kantons und mit Beteiligung der Standortgemeinden Dübendorf, Opfikon und Wallisellen ab Mitte 2016 vorangetrieben wird. Dabei sind wichtige grundlegende Voraussetzungen zu schaffen und Fragestellungen zu klären, z.B. wie der Gewässerraum zugunsten des Hochwasserschutzes sowie der ökologischen Aufwertung festgelegt werden kann und deren Vereinbarkeit mit der angestrebten Aufwertung des Glattraums für Erholungszwecke gesichert wird.

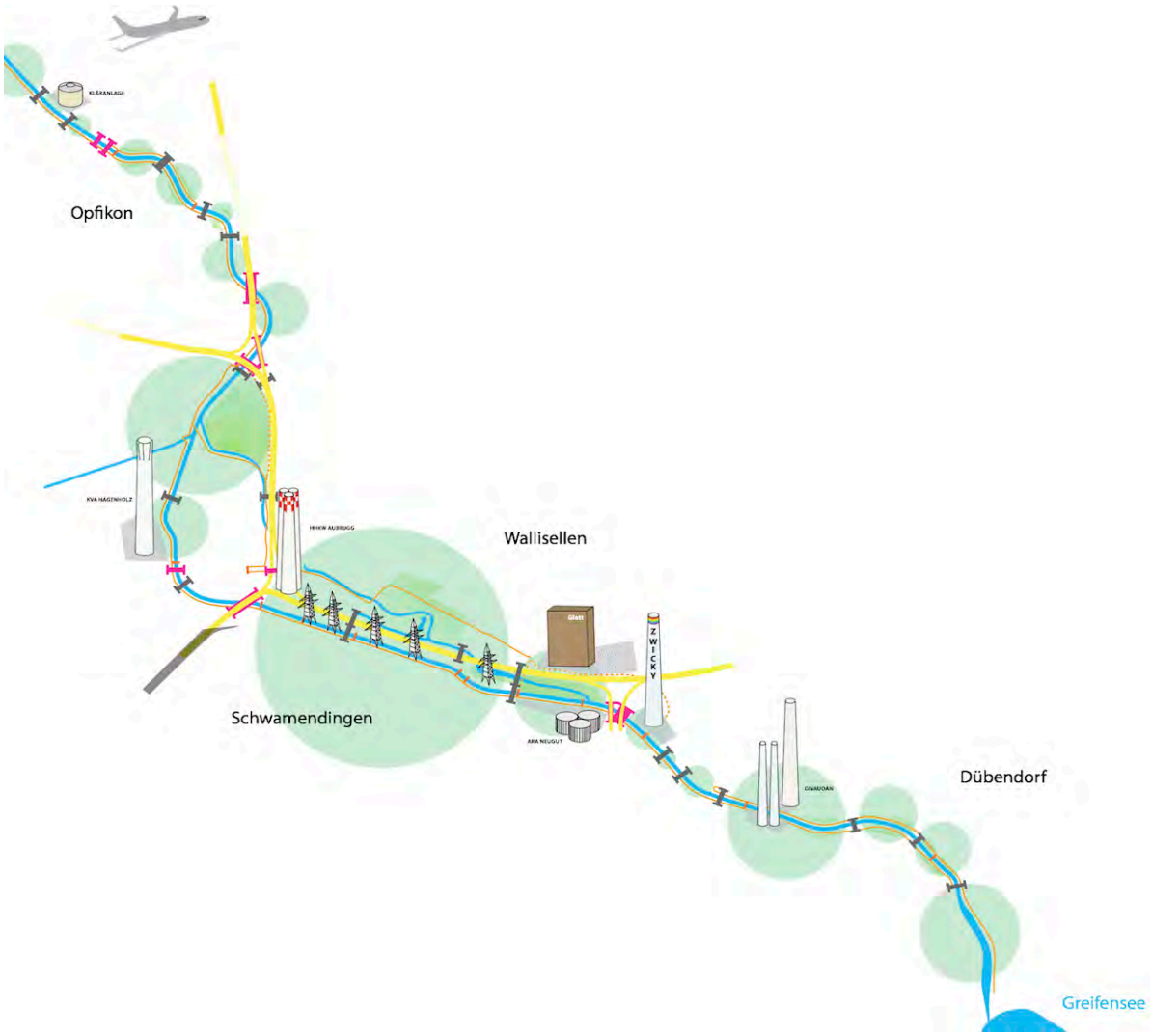


Abb. 3.10c: Konzept Fil Bleu (Titelbild Schlussbericht vom 05.02.2015)

3.11 Gefahren

Im RRP 1998 sind hierzu keine Festlegungen vermerkt.

Für die Region Glattal relevante Naturgefahren sind Hochwasser und Massenbewegungen (Rutschungen). Im Zuge des Klimawandels ist zu erwarten, dass diese Naturgefahren künftig eher zunehmen werden. Störfälle, das heisst Unfälle, die erhebliche Auswirkungen auf die Bevölkerung oder die Umwelt haben, sind zwar selten, können aber im dicht besiedelten Stadtgebiet katastrophale Folgen haben. Eine vorausschauende Planung steuert die Siedlungsentwicklung und die Nutzung von Arealen im Sinne des Schutzes vor Naturgefahren und trägt der Störfallvorsorge Rechnung. Der Kanton Zürich stellt für diese vorausschauende Planung eine sinnvolle Grundlage in Form des Risikokatasters zur Verfügung. Aufgrund dessen können Vorhaben aufgrund ihrer Lage im Bezug zu möglichen stationären und mobilen chemischen Risiken beurteilt werden. Dies kann ein Indiz für allfällig verhältnismässige Schutzmassnahmen sein, welche dann gemäss dem umweltrechtlichen Grundsatz des Verursacherprinzips vom Träger / Betreiber der betreffenden Anlage / Einrichtung zu finanzieren sind.

Im Sinne des Auftrags an die Regionen, die Hochwasserrückhaltebecken aus dem kantonalen Richtplan (Kap. 3.11.3) in ihrer Lage zu präzisieren, legt die ZPG neu zwei bestehende und drei geplante Standorte für Hochwasserrückhaltebecken im regionalen Richtplan fest.

Das geplante Hochwasserrückhaltebecken Eich (Dietlikon / Wangen-Brüttisellen) bedarf besonderer Berücksichtigung im Zusammenhang mit den Planungen der Grossinfrastrukturen Brüttenertunnel und Glattalautobahn. Die ZPG trägt dem mit einem Koordinationshinweis betreffend diese Planungen Rechnung.

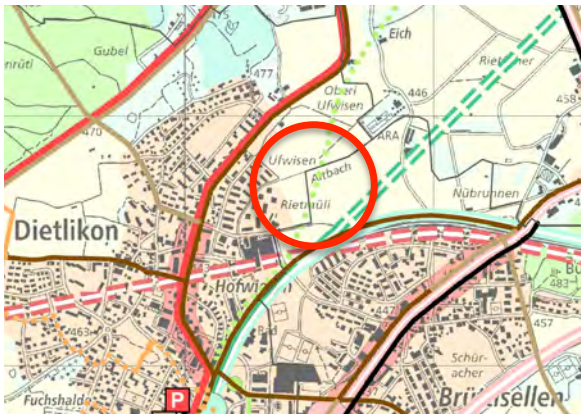


Abb. 3.11a: Regionaler Richtplan 2017, Karte Verkehr (Grundlage: Kantonaler Richtplan, Teilrevision Verkehr Glattalautobahn – Festsetzung Kantonsrat am 27.03.2017)

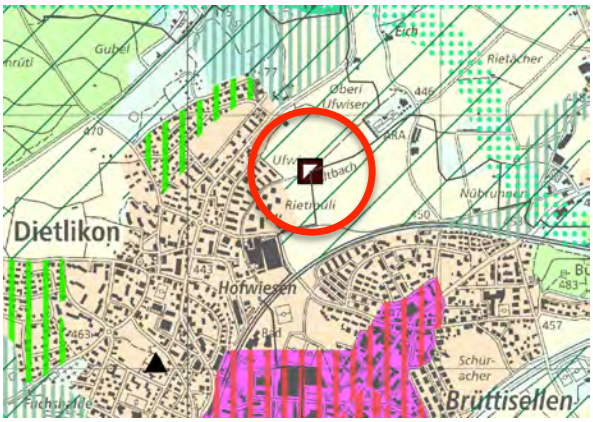


Abb. 3.11b: Regionaler Richtplan 2017, Karte Siedlung und Landschaft

4 Verkehr

Gemäss Vorgaben vom Kanton gilt es im regionalen Richtplan (Teil Verkehr) folgende Punkte abzudecken:

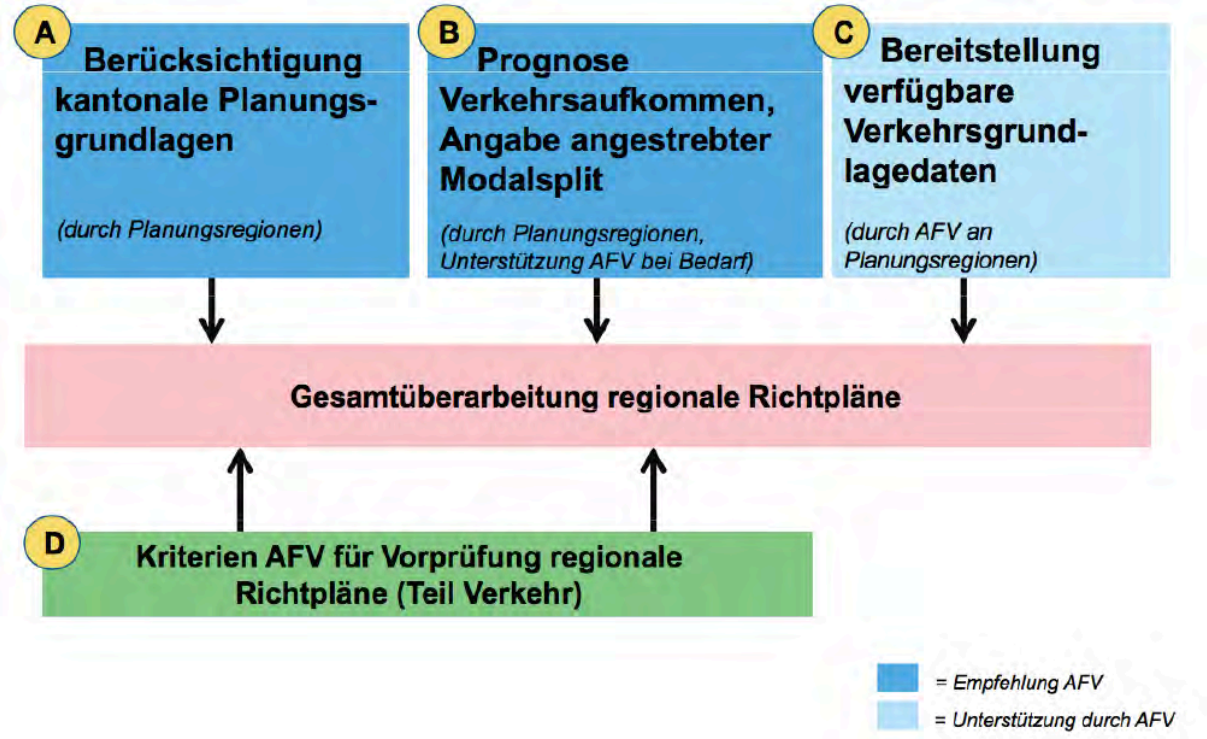


Abb. 4a: Vorgaben Gesamtüberarbeitung regionale Richtpläne Verkehr

Um eine gute Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr zu erreichen, wird im Rahmen einer Nachfrageprognose das zukünftige Verkehrsaufkommen prognostiziert. Die strategische Stossrichtung der Abstimmung von Siedlung und Verkehr, die aktuellen übergeordneten Grundlagen sowie das Verkehrsaufkommen machen es erforderlich, neue Kategorien und Festlegungen gegenüber dem regionalen Richtplan von 1998 zu ergänzen.

- Umgestaltung Strassenraum
- Bustrassee (als Ersatz für Buslinien): neu werden Bustrassees festgelegt, welche der Raumsicherung / Koordination für Massnahmenentwicklung zur Priorisierung der öffentlichen Buslinien dienen
- wichtige Haltestelle
- Veloparkierungsanlage (neu als eigener Legendenpunkt)

4.1 Gesamtstrategie

Das Glattal hat dank den bestehenden Autobahn- und ÖV-Netzen und dem Flughafen Zürich eine besonders hohe Standortgüte. Mit den Hauptachsen von Schiene und Strasse durch das Glattal in Richtung Winterthur und Oberland sind zwei starke Rückgrate vorhanden, die heute jedoch teilweise an ihren Kapazitätsgrenzen angelangt sind.
Damit die regionalen Verkehrsnetze wieder vermehrt dem regionalen Verkehr dienen, sind Netzergänzungen auf dem übergeordneten Strassen- sowie Schienennetz anzustreben, um ausreichende Kapazitäten für den Transitverkehr sicherzustellen. Um die Verkehrsträger motorisierter Individualverkehr und öffentlicher Verkehr sowie den Veloverkehr besser miteinander zu verknüpfen und deren Potenzial im regionalen Verkehr optimal auszunützen, werden auf regionaler Ebene multimodale Drehscheiben festgelegt. Diese dienen einerseits dazu, den Verkehr aus Gemeinden ohne S-Bahn-Haltestelle an das übergeordnete Netz anzubinden. Andererseits dienen sie dazu, eine Koordination mit den Fuss- und Veloverkehrsnetzen und deren Anlagen, beispielsweise Veloabstellplätze, auf regionaler Ebene zu erreichen.

Denn insbesondere in Gemeinden mit einer S-Bahn-Haltestelle kann das Velo die Funktion als Zubringer und Feinverteiler übernehmen, wenn das Potenzial für eine auf die übergeordneten S-Bahnen abgestimmte Buslinie nicht vorhanden ist.
Die Haupterschliessungsrichtungen und wichtigen Verbindungen dienen dazu, das regionale Busangebot – den Zubringer zum übergeordneten Netz – zu sichern und auf die Fahrpläne der S-Bahnen abzustimmen. Die Haupterschliessungsrichtungen können wichtige Hinweise liefern für Abschnitte, an denen Bedarf vorhanden ist, den öffentlichen Verkehr zu priorisieren.
Der regionale Verkehr soll möglichst auf den Hauptverbindungen kanalisiert werden. Damit diese Kanalisierung sichergestellt werden kann, gilt es strassen- und schienenseitig, die bestehenden Kapazitäten wieder verfügbar zu machen, keine Parallelachsen zu bestehenden Hauptverbindungen zu schaffen, um die Konkurrenz zwischen den Verkehrsmitteln zu vermeiden und möglichst direkte Zubringer zu den Rückgraten zu schaffen. Um dies zu erreichen, sind die Massnahmen der regionalen Verkehrssteuerung (RVS) und die Umgestaltungen der Ortsdurchfahren von grosser Bedeutung. Ein Verkehrsregelungssystem hat zum Ziel, die Infrastrukturen optimal auszunutzen, den Verkehr innerhalb des Siedlungsgebiets zu verflüssigen, um die Anschlüsse des ÖV zu gewährleisten und die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr zu verbessern.
Ein Verkehrsregelungssystem kann verschiedene Massnahmen umfassen. Im mittleren Glattal sind schon Massnahmen der regionalen Verkehrssteuerung (RVS) zusammen mit dem AFV erarbeitet und umgesetzt worden. Die umgesetzten Massnahmen dienen dazu, den öffentlichen Verkehr – insbesondere die Busse – an Knoten mit Lichtsignalanlagen zu priorisieren, die Lichtsignalanlagen optimaler zu steuern und wo notwendig mittels einer eigenen Fahrspur die Betriebsstabilität des ÖV sicherzustellen.
Eine umfassende Dosierung und Lenkung des Verkehrs, wie sie beispielsweise in der Stadt Zürich bereits in Betrieb ist, ist mit dem Kanton zu vertiefen.
Die Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehr soll dazu führen, dass ein grosser Anteil des Neuverkehrs mit dem öffentlichen Verkehr abgewickelt wird. Durch eine gute Durchmischung von Wohnen und Arbeiten sollen kurze Wege ermöglicht werden. Dadurch wird das Potenzial des Velos als Verkehrsmittel und als Zubringer zum ÖV vermehrt ausgeschöpft.
Die Strategie des möglichst direkten Zubringens an übergeordnete Netze und des Kanalisierens auf die Hauptkorridore gilt für den Strassen- und den Schienenverkehr. Dies entlastet das regionale Netz und verbessert die Sicherheit und die Attraktivität für den Fuss- und den Veloverkehr. Attraktive ÖV-Direktverbindungen wichtiger Quell- und Zielgebiete in der Region und in umliegenden Kantonen können in Ergänzung zum übergeordneten Netz die notwendigen Kapazitäten sicherstellen und die Attraktivität der ÖV-Benutzung steigern.
Damit eine ausgeglichenere Auslastung der verschiedenen Verkehrsträger resultieren kann, sollen sich Schiene, Strasse und Velo als Verkehrsmittel ergänzen und gegenseitig entlasten.
Um diese Ziele zu erreichen, ist das Mobilitätsmanagement von grosser Bedeutung. Mobilitätsmanagement[12] ist ein nachfrageorientierter Ansatz im Bereich des Personen- und Güterverkehrs, der neue Kooperationen initiiert, um eine effiziente, umwelt- und sozialverträgliche Mobilität anzuregen und zu fördern.

<u>Zielsetzungen des Mobilitätsmanagements:</u>

- die Beeinflussung von Einstellung und Verhalten in Richtung vermehrter Nutzung des Umweltverbundes (ÖV, Fuss- und Veloverkehr)
- Verbesserung des Zugangs zum Umweltverbund für alle Menschen und Organisationen
- Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse durch die Förderung einer effizienteren Nutzung der (bestehenden) Verkehrssysteme

[12] Mobilitätsmanagement Handbuch, Definition Mobilitätsmanagement, MOMENTUM / MOSAIC Partner, Design ILS, Aachen, 1999

- Reduktion des Verkehrs(-wachstums) durch die Verringerung der Anzahl Fahrten, der Distanzen und der Notwendigkeit von Fahrten des MIV
- Verbesserung der Koordination zwischen den Verkehrsträgern, und die vereinfachte Verknüpfung der bestehenden Verkehrsnetze (multimodale Mobilität)
- Verbesserung der wirtschaftlichen Effizienz des gesamten Verkehrssystems

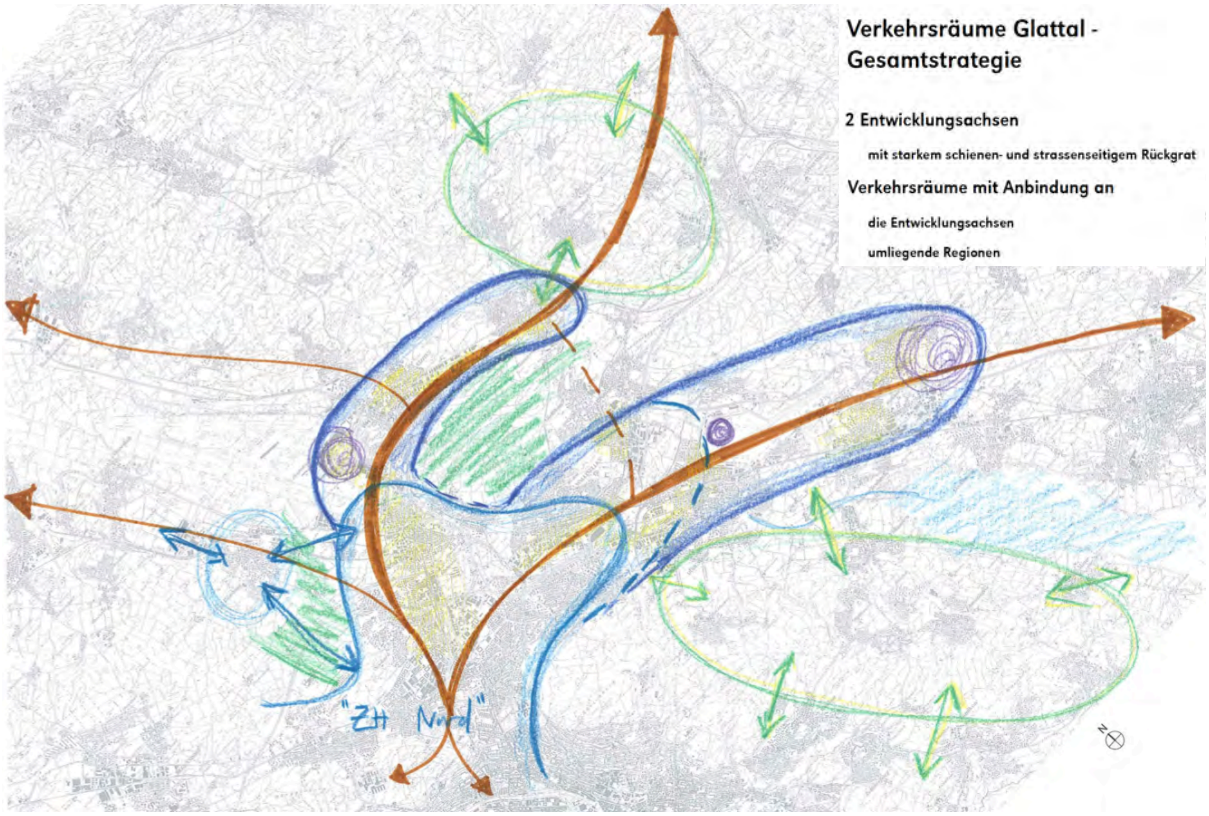


Abb. 4.1a: Gesamtstrategie Verkehr (TEAMverkehr.zug, 28.01.2015)

4.1.1 Nachfrageprognose

Um die in Zusammenhang mit der Entwicklungsprognose entstehende Verkehrsnachfrage zu ermitteln wird eine vereinfachte Nachfrageprognose erstellt, welche abgestimmt ist auf die Einwohner- und Beschäftigtenprognose gemäss RegioROK 2017. Im rGVK Flughafenregion wurde die Verkehrsnachfrage bereits detailliert untersucht.
Die vorliegende Nachfrageprognose basiert auf Auswertungen des kantonalen Gesamtverkehrsmodells mit Bezugsjahr 2013 und hat die im RegioROK 2017 enthaltene Bevölkerungs- und Beschäftigtenprognose zu Grunde gelegt. Folgende bimodalen Zielwerte für den Quell- / Ziel- und Binnenverkehr wurden bezüglich der Verkehrsentwicklung auf den vorhandenen Grundlagen (GVK, rGVK, Gestaltungsplan Innovationspark) für die Region Glattal bis 2030 abgeleitet, um die Zielsetzungen bezüglich Veränderung des Modalsplits zu erreichen:

- der Neuverkehr soll mit einem ÖV-Anteil von mehr als 50 % bewältigt werden
- der Verkehr aus dem Innovationspark soll einen ÖV-Anteil von 60 % aufweisen
- der ÖV-Anteil des Quell- / Ziel- und Binnenverkehrs Glattal soll auf 30 % erhöht werden
- der ÖV-Anteil im Gebiet Flughafen soll auf 46 % erhöht werden
- der Anteil des Fuss- und Veloverkehrsaufkommens soll gesteigert werden

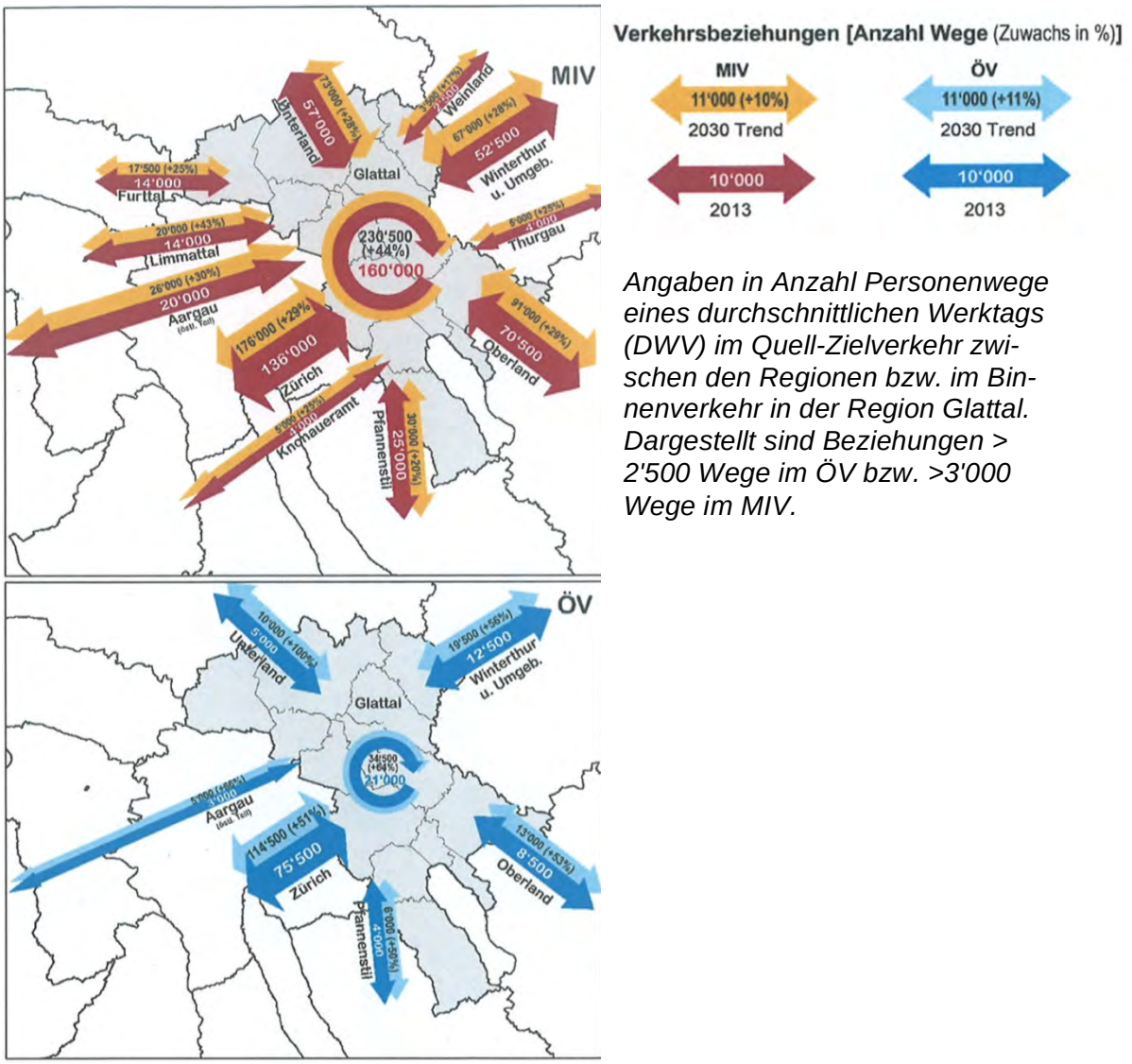
Für das ganze Glattal wird der bimodale ÖV-Anteil unter Einhaltung der genannten Zielwerte und der gemäss vorliegendem Richtplan und RegioROK 2017 prognostizierten Entwicklung von 21 % auf 30 % gesteigert werden. Das bedeutet, dass im Vergleich zu 2013 bis ins Jahr 2030 ein Zuwachs von rund 115'000 ÖV-Fahrten pro Tag (Zunahme von rund 65 %) und im MIV ein Zuwachs von rund 45'000 Fahrten (Zunahme von rund 7 %) zu erwarten ist. Die An-

zahl Fahrten des Quell-, Ziel- und Binnenverkehrs nimmt im Glattal im Vergleich zu 2013 um rund 20 % zu.

		2013	Zielwerte 2030	Verkehrsaufkommen Quell- / Ziel- / Binnnenverkehr 2013			max. Verkehrsaufkommen Quell- / Ziel- / Binnnenverkehr 2030			
				Fahrten / Tag	ÖV	MIV	Fahrten / Tag	Neuverkehr	ÖV	MIV
Glattal total	**Einwohner**	**162'000**	**194'000**	**413'000**			**504'400**	91'400		
	Beschäftigte	**136'600**	**163'000**	**355'000**	21%	79%	**423'800**	68'800	30%	70%
	Köpfe	**298'600**	**357'000**	**768'000**	165'000	603'000	**928'200**	160'200	278'000	650'000

Abb. 4.1b: Nachfrageprognose Region Glattal

Je stärker sich die Gemeinden entwickeln, desto grösser ist auch das Potenzial für eine Veränderung des Modalsplits bzw. desto grösser ist die Notwendigkeit, die erforderlichen Massnahmen zur Sicherstellung einer genügenden Leistungsfähigkeit bei den verschiedenen Verkehrsträgern und im Netz umzusetzen. Dazu sind auch Massnahmen des Nachfragemanagements in Angriff zu nehmen und umzusetzen.
Der Modalsplit-Anteil des Veloverkehrs soll gegenüber dem Stand von 2013 gesteigert werden. Durch die gute Anbindung an die ÖV-Haltestellen und die Optimierungen im Veloverkehrsnetz für den Freizeit- und den Alltagsverkehr wird angestrebt, den Veloverkehrsanteil zu steigern.



Angaben in Anzahl Personenwege eines durchschnittlichen Werktags (DWV) im Quell-Zielverkehr zwischen den Regionen bzw. im Binnenverkehr in der Region Glattal. Dargestellt sind Beziehungen > 2'500 Wege im ÖV bzw. >3'000 Wege im MIV.

Abbildung 4.1c: ÖV- und MIV-Verkehrsaufkommen 2013 – 2030 (GVM-ZH 2014)

Um die Modalsplit-Ziele erreichen zu können, sind aus allen umliegenden Regionen attraktive ÖV-Beziehungen anzubieten. Insbesondere die Gemeinden des unteren Glattals weisen hohe Anteile an Zupendlern auf. Die ländlicheren Gemeinden weisen eher geringe Zupendler- und dem gegenüber hohe Wegpendleranteile auf.
Das Mobilitätsverhalten wird bis 2030 urbaner. Urbanes Mobilitätsverhalten stellt sich insbesondere in dicht besiedelten und gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Gebieten ein. Durch die hohen Nutzungsdichten und die durchmischten Nutzungen bewegen sich die im Raum wohnenden und arbeitenden Personen vermehrt mit dem ÖV, zu Fuss und / oder mit dem Velo. Die Wege zur Befriedigung der alltäglichen Bedürfnisse sind kürzer. Daher ist das Auto oftmals nicht das attraktivste Verkehrsmittel, insbesondere wenn das Verkehrsaufkommen auf den Strassen bereits gross und nur eine beschränkte Anzahl an Parkfeldern vorhanden ist.

4.2 Strassenverkehr

Das Strassennetz der Region Glattal dient dazu, den Verkehr im Glattal zu kanalisieren, direkt auf die übergeordneten Rückgrate zu führen und die Gemeinden untereinander zu verbinden. Das Strassennetz im Glattal ist bereits heute dicht und komplex. Die vorgesehenen Funktionen können mit dem bestehenden Netz erfüllt werden – vorausgesetzt die Kapazitäten auf den übergeordneten Netzen sind vorhanden.

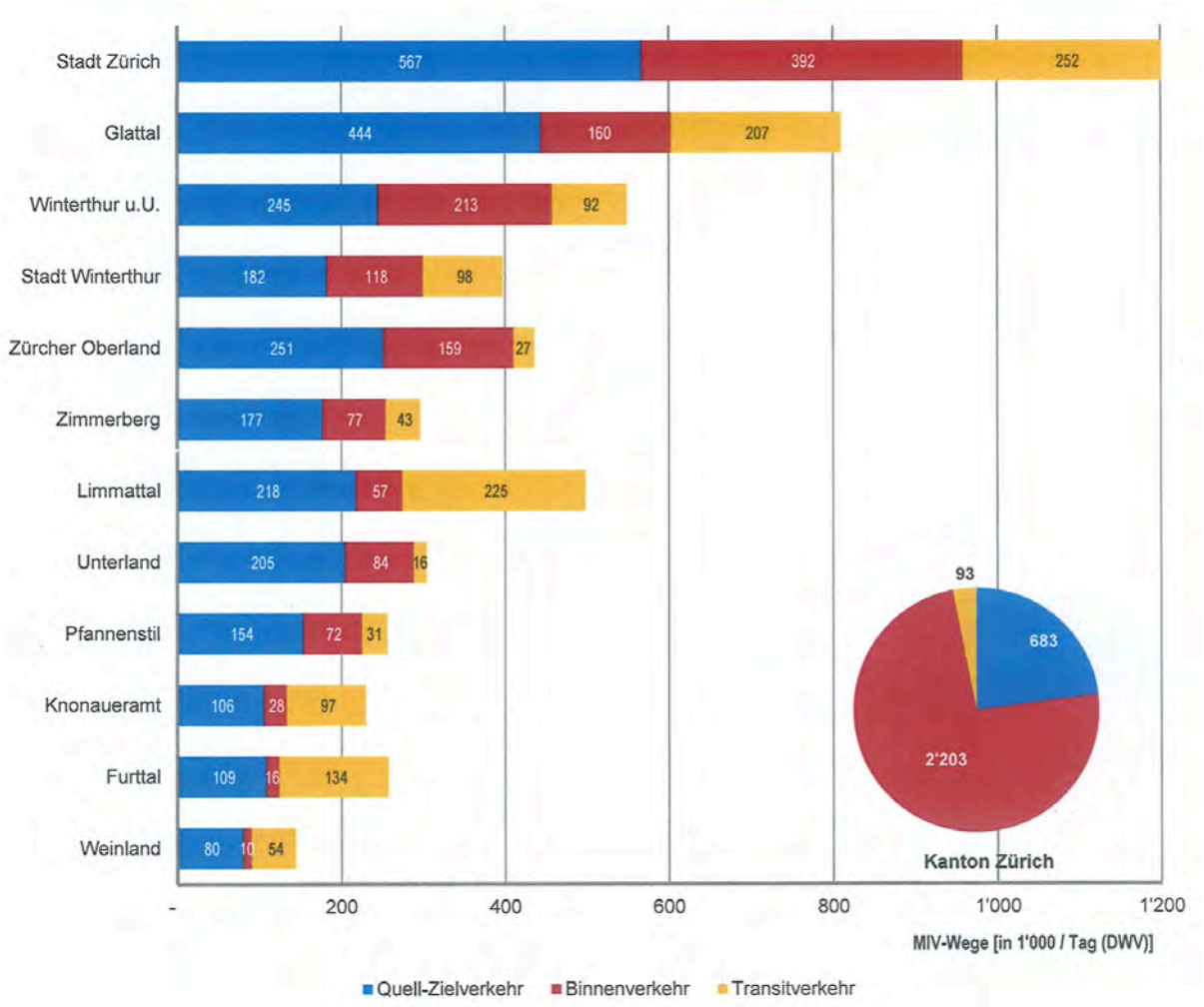


Abb. 4.2a: MIV-Verkehrsaufkommen 2013, kantonales Gesamtverkehrsmodell (GVM-ZH 2014)

Gemäss den Daten des kantonalen Gesamtverkehrsmodells Zürich (2014) entfielen im Glattal im Jahr 2013 rund 25 % des MIV-Verkehrsaufkommens auf den Transitverkehr. Von

den restlichen 75 % sind rund ein Viertel dem Binnen- und rund drei Viertel dem Quell- und Zielverkehr zuzuordnen. Um das Glattal für den Quell- und insbesondere für den Zielverkehr beim motorisierten Individualverkehr weniger attraktiv zu machen, ist ein Nachfragemanagement notwendig. Insbesondere in Gebieten mit sehr guter Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr sind Massnahmen zu treffen, um den Anteil des ÖV auch am Quell- und Zielverkehr zu steigern. Nur so kann sichergestellt werden, dass das regionale Strassennetz dem regionalen Verkehr dienen kann.
Das regionale Strassennetz soll insbesondere dazu dienen, den regionalen Quell- und Zielverkehr auf den im Plan dargestellten Strassen zu kanalisieren. Dies ist notwendig, um die Siedlungsgebiete möglichst von übergeordneten Verkehrsströmen zu entlasten und deren Kapazität für die unmittelbaren Nutzer zur Verfügung zu stellen. Im Siedlungsgebiet haben die Strassen verschiedene Funktionen und Ansprüche unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer zu erfüllen – diese sollen stufengerecht umgesetzt werden.

Übergeordnete Netzergänzungen und Stadtautobahn
Im Glattal – insbesondere im dichten Siedlungsgebiet – sind die Strassennetze bereits heute gut ausgelastet, aufgrund des regionsinternen Verkehrs, aber auch aufgrund des Verkehrs aus umliegenden Regionen. Mit der geplanten Kapazitätssteigerung im übergeordneten Netz (z.B. Glattalautobahn, Ertüchtigung der bestehenden Strassen) sollen die Strassen zukünftig wieder vorwiegend vom regionalen Verkehr benutzt werden können. Mit den geplanten Netzergänzungen auf nationaler Ebene wird der Durchgangsverkehr durch die Region künftig auf diese Netzergänzungen kanalisiert. Die bestehenden Autobahnabschnitte werden dadurch vom Durchgangsverkehr entlastet und dienen somit wieder als Stadtautobahnen, die auch der Erschliessung der Region dienen.
Als Stadtautobahn werden Abschnitte von Autobahnen bezeichnet, welche durch das Siedlungsgebiet führen und die Siedlungsqualität durch ihre Lärmemissionen beeinträchtigen. Es sind Massnahmen anzustreben, welche die Verträglichkeit zwischen Siedlung und Verkehr erhöhen.
Damit diese Entlastung nicht durch Mehrverkehr kompensiert wird, soll das bestehende Strassennetz nicht mittels Kapazitätssteigerungen ausgebaut, sondern die Netze der übrigen Verkehrsträger (Velo- und öffentlicher Verkehr) besser verknüpft werden. Ergänzend sind auf allen Planungsstufen flankierende Massnahmen notwendig.
Anpassungen und Ausbauten am Strassennetz die im Zusammenhang mit dem Gebietsmanagement Airport-Region vorgesehen sind und der besseren und effizienteren Lenkung des motorisierten Individualverkehrs respektive der Optimierung des Verkehrssystems dienen, werden berücksichtigt und von der ZPG unterstützt.

Regionales Strassennetz – Abklassierungen und Netzergänzungen
Folgende regionale Strassen sind zur Abklassierung vorgesehen:

- Stations- und Zentralstrasse, Volketswil im Zusammenhang mit der geplanten Umfahrung Schwerzenbach
- Greifensee- / Schwerzenbachstrasse, Schwerzenbach-Greifensee im Zusammenhang mit der Erstellung der neuen Greifenseestrasse
- Seestrasse, Greifensee - Uster im Zusammenhang mit der Erstellung der neuen Greifenseestrasse
- Zürichstrasse, Ortsdurchfahrt Binz im Zusammenhang mit Umfahrung Binz
- Bahnstrasse, Schwerzenbach im Zusammenhang mit der Realisierung des Bushofs Schwerzenbach und der gleichzeitigen Aufwertung des Strassenraumes (Absichtserklärung zwischen Kanton Zürich / Gemeinde Schwerzenbach, Nov. 2015)

Das regionale Strassennetz ist umfassend und grösstenteils bestehend. Folgende Ergänzung ist im Zusammenhang mit der Umfahrung Schwerzenbach erforderlich:

- Anschlüsse Schwerzenbach, Neubau Anschlüsse im Gebiet Eichteil und im Gebiet Sonnenberg an die geplante HVS Umfahrung Schwerzenbach

Der Anschluss an die Umfahrung Schwerzenbach im Gebiet Sonnenberg ist im Richtplan 1998 festgelegt. An der Erstellung des Anschlusses durch den Kanton zur Anbindung des südlich der Bahngleise gelegenen Siedlungsgebiets von Schwerzenbach bei Realisierung der Umfahrung wird festgehalten.

Zukünftige Netzergänzungen auf regionaler Ebene sind auf den Gesamtraum abzustimmen und sollen der gesamten Region dienen, den Verkehr besser abwickeln zu können. Da das übergeordnete Strassennetz bereits heute teilweise seine Kapazitätsgrenzen erreicht hat, sind keine zusätzlichen Kapazitäten auf dem untergeordneten Netz zu schaffen. Eine Fokussierung auf die Sicherstellung der Kapazitäten auf dem übergeordneten Netz ist anzustreben.

Parallelachsen stellen eine Konkurrenz zu den bestehenden Netzen dar und erschweren die strategisch Absicht, den Verkehr zu kanalisieren. Daher werden folgende Strassen gestrichen, welche im regionalen Richtplan 1998 festgesetzt waren:

- Umfahrung Gutenswil, Volketswil
- Umfahrung Fällanden (Kantonsratsbeschluss)

Folgende Einträge für geplante regionale Strassen wurden geprüft und verworfen, da sie nicht mit der Strategie (direktes Zubringen, keine Parallelachsen und keine zusätzlichen Kapazitäten, Kanalisierung) kompatibel sind:

- Lückenschliessung um Holberg, Flughafen Kloten
  Begründung: Das Güterumschlagszentrum Eich ist nicht zu erwarten, die bestehenden Strassen sollen durch geeignete Massnahmen des Verkehrsmanagements bezüglich Kapazität optimiert werden (rGVK Flughafen, ewp / Infras, 2010) – die weiteren Abklärungen im Zusammenhang mit der Gebietsplanung Airport-Region werden abgewartet
- Bügel Wangen, Wangen-Brüttisellen und Südumfahrung Wangen als Entlastungsstrasse zwischen Dietlikon und Wangen
  Begründung: Es sollen keine Parallelachsen und keine zusätzlichen Kapazitäten geschaffen werden, Verkehr kann sowohl in Dietlikon Süd als auch im Bereich des neuen Anschlussknotens Innovationspark nicht verarbeitet werden, Kanalisierung auf bestehendem Netz, geplanter Autobahnanschluss Dietlikon nicht mehr vorgesehen
- Verbindung Wangen – Flugplatz – Hegnau, Wangen-Brüttisellen / Volketswil
  Begründung: Es soll keine Parallelachse zur A53 geschaffen werden, Erschliessung des allfälligen Heliports ist durch den Betreiber sicherzustellen

Dabei geht es auch darum, keine Langfristschäden bezüglich der zukünftigen Siedlungsentwicklung zu generieren, die durch Raumsicherung entstehen und eine Weiterentwicklung in geeigneten und gut erschlossenen Gebieten verunmöglichen.

Umgestaltung von Ortsdurchfahrten

Da insbesondere das strassenseitige Verkehrssystem im Glattal teilweise gesättigt ist, kann nicht mehr beliebig viel Neuverkehr auf dem vorhandenen Strassennetz abgewickelt werden. Die Bedeutung von Umgestaltungen von Ortsdurchfahrten ist daher umso grösser, da die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr verbessert wird und der Verkehr besser mit den weiteren Funktionen in Ortschaften vereinbar ist.

Folgende Abschnitte zur Umgestaltung des Strassenraumes werden aufgrund der Analyse Verträglichkeit Strassenraum des Amt für Verkehr (beurteilt als kritisch / unverträglich) festgelegt. Das Ziel ist, zusammenhängende Strassenabschnitte nach einheitlichen Prinzipien umzugestalten.
Bei diesen Abschnitten ist eine Zusatzfinanzierung für die Umgestaltungsmassnahmen aus dem Strassenfonds vorgesehen.

- Bassersdorf: Klotenerstrasse, Baltenswilerstrasse, Winterthurerstrasse um Kreisel
- Baltenswil: neue Winterthurerstrasse, Bassersdorferstrasse

- Dietlikon: Bahnhofstrasse (Fortsetzung Bassersdorferstrasse)
- Dübendorf: Überlandstrasse, Wangenstrasse, Fällandenstrasse
- Gockhausen: Gockhauserstrasse (Fortsetzung Tobelhofstrasse)
- Fällanden: Dübendorfstrasse, Maurstrasse, Schwerzenbachstrasse
- Greifensee: Stationsstrasse
- Kloten: Dorfstrasse, Abschnitt Lufingerstrasse
- Nürensdorf: Alte Winterthurerstrasse (Fortsetzung Lindauerstrasse)
- Breite: Alte Winterthurerstrasse
- Opfikon: Schaffhauserstrasse, Wallisellerstrasse
- Rümlang: Glattalstrasse
- Chatzenrüti: Katzenrütistrasse
- Schwerzenbach: Bahnhofstrasse / Dorfstrasse, Fällandenstrasse, Bahnstrasse
- Hegnau: Usterstrasse / Zürcherstrasse, Industriestrasse
- Kindhausen: Effretikerstrasse
- Gutenswil: Pfäffikerstrasse
- Wallisellen: Neue Winterthurerstrasse / Neugutstrasse
- Brüttisellen: Zürichstrasse

Folgende Abschnitte zur Umgestaltung des Strassenraumes werden aufgrund der regionalen Festlegung als schutzwürdige Ortsbilder (siehe Kap. 2.3) und anderer ortsbaulicher oder weiterer Kriterien festgelegt (beispielsweise lineare Schwachstellen im Velonetz als Ausdruck für Handlungsbedarf hinsichtlich Sicherheit für den Veloverkehr). Bei diesen Abschnitten kann zum jetzigen Zeitpunkt keine Zusatzfinanzierung aus dem Strassenfonds in Aussicht gestellt werden.

- Baltenswil: Abschnitt neue Winterthurerstrasse
- Dietlikon: Bassersdorferstrasse (Fortsetzung Bahnhofstrasse)
- Dübendorf: Abschnitte der Überland- / Wangenstrasse, Höglerstrasse (weitgehend bestehend)
- Pfaffhausen: Witikonstrasse
- Fällanden: Zürichstrasse
- Greifensee: Stationsstrasse, See- / Dorfstrasse
- Gockhausen: Gockhauserstrasse, Tobelhofstrasse
- Gutenswil: Pfäffikerstrasse, Winterthurerstrasse
- Kloten: Schaffhauserstrasse
- Maur: Fällandenstrasse / Rellikonstrasse, Zürichstrasse
- Schwerzenbach: Abschnitte Bahnhofstrasse, Abschnitte der Greifenseestr. (Fortsetzung Fällandenstrasse)
- Aesch: Aeschstrasse
- Ebmatingen: Zürichstrasse
- Nürensdorf: Lindauerstrasse (Fortsetzung Alte Winterthurerstrasse)
- Opfikon: Schaffhauserstrasse, Thurgauerstrasse
- Rümlang: Abschnitte der Glattalstrasse (weitgehend bestehend)
- Wallisellen: alte Winterthurerstrasse, Abschnitte Neugutstrasse

Vereinzelte Abschnitte von zusammenhängenden Strassenabschnitten, welche ebenfalls in die Umgestaltung miteinbezogen werden sollen und angrenzen an Abschnitte, welche als „nicht verträglich / kritisch“ beurteilt wurden oder eine lineare Schwachstelle im Velonetz aufweisen

Die Massnahmen der regionalen Verkehrssteuerung dienen der Kanalisierung des motorisierten Verkehrs auf dem übergeordneten Strassennetz und dienen dazu, Schleichverkehr im Siedlungsgebiet zu reduzieren. Sie sind in Abstimmung mit den weiteren für den Verkehrsablauf relevanten Massnahmen zu koordinieren.

4.3 Öffentlicher Personenverkehr

Das Glattal ist gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossen, insbesondere entlang der beiden Hauptentwicklungsachsen der S-Bahn-Korridore. In den Zentrumsgebieten und den geplanten Entwicklungsgebieten übernehmen die Glattalbahn und Trams die Funktion des Feinverteilers, welche mit der Entwicklung von neuen Gebieten ausgebaut werden.
Um die Anbindung der nicht direkt durch die S-Bahn und die Glattalbahn erschlossenen Gebiete sicherzustellen, werden im regionalen Richtplan wichtige Haltestellen definiert, auf welche die Haupt- und Nebenerschliessungsrichtungen ausgerichtet sind. Die wichtigen Haltestellen dienen dazu, Zugangspunkte zum ÖV in Form von multimodalen Drehscheiben zu schaffen, um die Zugänglichkeit für alle Verkehrsträger zum ÖV sicherzustellen. Denn ein grosser Teil des Neuverkehrs im Glattal soll mit dem öffentlichen Verkehr abgewickelt werden. Auf welcher Linie, mit welchem Takt ein Bus verkehrt und welche Haltestellen er bedient, entscheidet das Betriebskonzept, welches alle zwei Jahre durch den ZVV aufgrund der Nachfrageentwicklung neu festgelegt wird.
Im regionalen Richtplan (1998) sind bereits folgende wichtigen Haltestellen festgelegt:

- Bahnhof, Bassersdorf
- Bahnhof, Dietlikon
- Bahnhof, Dübendorf
- Bahnhof Stettbach, Dübendorf
- Bahnhof, Kloten Flughafen
- Bahnhof, Rümlang
- Bahnhof, Schwerzenbach
- Bahnhof, Wallisellen

Ergänzend werden folgende wichtigen Haltestellen festgelegt, um die Erschliessung des gesamten Siedlungsgebiets sicherzustellen. Diese Haltestellen dienen der regionalen Anbindung an das Busnetz und an die Haltestellen der S-Bahn:

- Bahnhof, Kloten
- Bahnhof Balsberg, Kloten
- Bahnhöfe Opfikon und Glattbrugg, Opfikon

Sie korrespondieren mit den dazugehörigen Haupterschliessungsrichtungen und wichtigen ÖV-Verbindungen (siehe Abb. 4.3a) an die Haltestellen der S-Bahn und dienen der Sicherstellung der Erschliessung des Siedlungsgebiets, welches nicht im Einzugsgebiet einer S-Bahnstation von 750 m liegt. Gemäss Angebotsverordnung gelten die Angebotsstandards für zusammenhängende Siedlungsgebiete mit mindestens 300 Köpfen (Einwohner / Beschäftigte). Für Gebiete die innerhalb eines Radius von 750 m zu einer S-Bahn- / Bahnstation liegen, gilt die Erschliessung durch die Bahn abschliessend. Zur besseren Lesbarkeit werden auch diese Gebiete mit Angebotsstandards ausgewiesen.

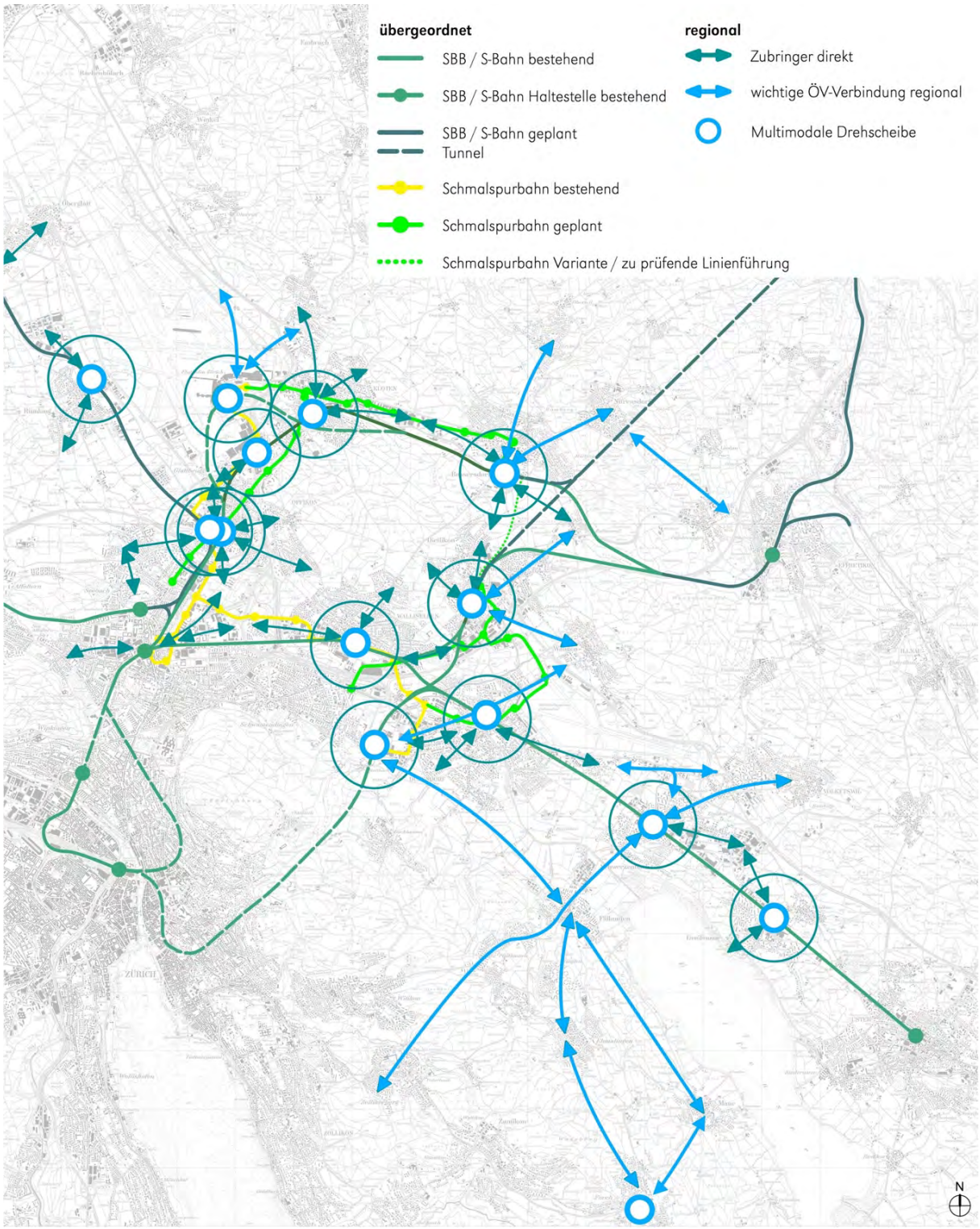


Abb. 4.3a: Strategie Öffentlicher Verkehr (schematische Darstellung)

Die Verbesserung der Verbindung zwischen den kantonalen Handlungsräumen „urbane Wohnlandschaft“ im Gebiet Uster-Volketswil und „Stadtlandschaft“ in Dübendorf (Innovationspark, Regionalpark) sowie der Raumsicherung werden in nachgelagerten Planungen vertieft und bei Bedarf im regionalen Richtplan gesichert. In Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung sind entlang dieser Korridore attraktive und leistungsfähige ÖV-Verbindungen zu prüfen. Die Region behält sich vor, Überlegungen zum Ringschluss für eine attraktive und optimierte Tangentialverbindung von Bassersdorf ins östliche Glattal zu einem späteren Zeitpunkt anzugehen und nimmt diesen ins Zielbild 2050 des RegioROK auf.

Da die verschiedenen Verkehrsträger gut aufeinander abgestimmt werden, sind alle S-Bahn-Stationen / Bahnhöfe in der Region als regionale multimodale Drehscheiben bezeichnet.
Damit der Busverkehr auch betrieblich abgewickelt werden und die Fahrplanstabilität sichergestellt werden kann, werden im Regionalen Richtplan folgende Anlagen für den Busverkehr festgelegt:

- Busdepot Bassersdorf
- Busdepot Volketswil

Um eine zweckmässige Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr sicherzustellen, werden folgende Angebotsstandards für die Region Glattal festgelegt, sie basieren auf den kantonalen Handlungsräumen und den angestrebten Nutzungsdichten (s. Kap. 2.6). Die anzustrebenden Bedienungsstandards beziehen sich auf die Handlungsräume und gelten für die Stadtlandschaft und die urbane Wohnlandschaft flächig, das heisst der Grundtakt bezieht sich nicht auf einzelne Buslinien sondern auf die flächigen Korridore in welchen durch überlagerte Angebote / Buslinien bereits heute sehr hohe Grundtakte vorhanden sind. Zu Spitzenverkehrszeiten sind zusätzliche Angebotsverdichtungen bereits heute vorhanden und zukünftig vorgesehen. Die Bedienungsstandards der Haupt- und Nebenerschliessungsrichtungen sind abzustimmen auf die Anbindung an die S-Bahn-Haltestellen und den Grundtakt dieser.

Nr.	Handlungsraum	Dichtestufe	Erschliessungsfunktion	Grundtakt
1	Stadtlandschaft	hohe bis sehr hohe Nutzungsdichte (150 - 300 K / ha Bauzone)	Flächige Erschliessung des Siedlungs- und Arbeitsplatzgebiets	flächige Standards anzustrebender Grundtakt: 15'
2	Urbane Wohnlandschaft[13]	geringe bis mittlere Nutzungsdichte (50 - 150 K / ha Bauzone)	Flächige Erschliessung des Siedlungsgebiets und Zubringer zu S-Bahn-Stationen	flächige Standards anzustrebender Grundtakt: 15’ - 30’
3	Übriges Siedlungsgebiet, Landschaft unter Druck[14]	sehr geringe bis geringe Nutzungsdichte (z.T. weniger als 50 K - 100 K / ha Bauzone, z.T. in der ZPG > 300 - 1’000 K)	Anbindung des Siedlungsgebiets an die Haupterschliessungsrichtung (zusammenhängendes Siedlungsgebiet mit mehr als 300 K / ha)	Vorgaben an Takt und Betriebszeiten sind abgestimmt auf die Haupterschliessung (S-Bahn) anzustrebender Grundtakt: 30’ - 60’
4	Erholungsgebiete ausserhalb des Siedlungsgebiets	keine Vorgaben zu Dichtestufen	Anbindung des Erholungsgebiets an die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs	Vorgaben an Takt und Betriebszeiten sind abgestimmt auf die Haupterschliessung (S-Bahn) anzustrebender Grundtakt: nachfrageorientiert in Zusammenarbeit mit den Gemeinden

Abb. 4.3b: Angebotsstandards

Im Regionalen Richtplan werden keine Buslinien mehr festgelegt, sondern Bustrassees, welche dazu dienen, den regionalen Busbetrieb stabil, zuverlässig und attraktiv abzuwickeln. Die Bustrassees werden somit auf Strassenabschnitten festgelegt, auf welchen Massnahmen notwendig sind, um den Busverkehr zuverlässig und stabil abwickeln zu können. Welche Massnahmen dies umfasst wird im Rahmen weiterer Studien und Konzepte (z.B. im

[13] Raumordnungskonzept Kanton Zürich und RegioROK
[14] Raumordnungskonzept Kanton Zürich und RegioROK

Rahmen der RVS) festgelegt. Folgende Bustrassees werden im Regionalen Richtplan festgelegt:

- Klotener- / Bassersdorferstrasse, Bassersdorf – Raumsicherung für Vorlaufbetrieb GlattalbahnPLUS
- Industriegebiet, Dietlikon
- Knoten Gockhauser- / Ring- / Zürichstrasse, Dübendorf
- Knoten Zürich- / Höglerstrasse, Dübendorf
- Knoten Überland- / Ringstrasse, Dübendorf
- Knoten Überland- / Walliseller- / Zwinggartenstr., Dübendorf
- Kreisel Maur- / Dübendorf- / Schwerzenbach- / Zürichstrasse, Fällanden
- Knoten Bülach- / Lufingerstrasse, Kloten
- Kreisel Ruebisbach, Kloten
- Knoten Wilder Mann, Kloten
- Knoten Schaffhauser- / Wallisellerstrasse, Kloten
- Knoten Glattal- / Schaffhauserstrasse, Opfikon
- Knoten Sägerei- / Giebeleich- / Schaffhauserstrasse, Opfikon
- Kreisel Schaffhauser- / Wallisellerstrasse, Opfikon
- Industriestrasse, Volketswil
- Kreisel Hegnau, Volketswil
- Knoten neue Winterthurer- / Neuguetstrasse, Wallisellen
- Weststrasse, Wallisellen
- Knoten Zürich- / Stationsstrasse, Wangen-Brüttisellen

Die Festlegung von Massnahmen zur Priorisierung des öffentlichen Verkehrs wird unter Berücksichtigung der Umgestaltung des Strassenraumes und den damit verbundenen Anforderungen erarbeitet.

Standort Tramdepot Zürich Nord / Glattal

In Zukunft wird ein neues Tramdepot durch die VBG / VBZ zu erstellen sein, um den Trambetrieb und den Betrieb der Glattalbahn langfristig zu sichern. Der Standort wird in der Stadt Zürich oder im Glattal zu liegen kommen. Eine Standortevaluation im Glattal und in der Stadt Zürich wurde durchgeführt, um die Sicherung der Flächen für das zukünftig notwendige Tramdepot vornehmen zu können. Es wurden 28 vorwiegend unbebaute Standorte geprüft und deren 5 aus betrieblicher Sicht (Sicht VBG und VBZ) als grundsätzlich geeignet befunden. Um den Handlungsspielraum und zukünftige Optionen bezüglich der Raumsicherung offen zu halten, wird in der Region Glattal ein Prüfperimeter entlang der Glattalbahn (Kloten – Dübendorf) festgelegt. Die geeigneten Flächen sind im Sinne eines Monitorings durch die Verkehrsbetreiber (VBG und VBZ) regionsübergreifend in Zusammenarbeit mit den betroffenen Regionen und Standortgemeinden zu evaluieren. Der definitive Depotstandort ist zu einem späteren Zeitpunkt festzulegen, um keine Optionsschäden zu schaffen. Im Rahmen des Monitorings sollen die Aspekte Zeit (langfristiger Bedarf) und wirtschaftliche Komponenten ebenfalls angemessen berücksichtigt werden.

- Prüfperimeter Tramdepot Glattal / Zürich Nord (regionsübergreifende Koordination mit Region Stadt Zürich, Monitoring der in der Standortevaluation der VBG für geeignet befundenen Flächen, langfristige Sicherung)

4.4 Fuss- und Veloverkehr

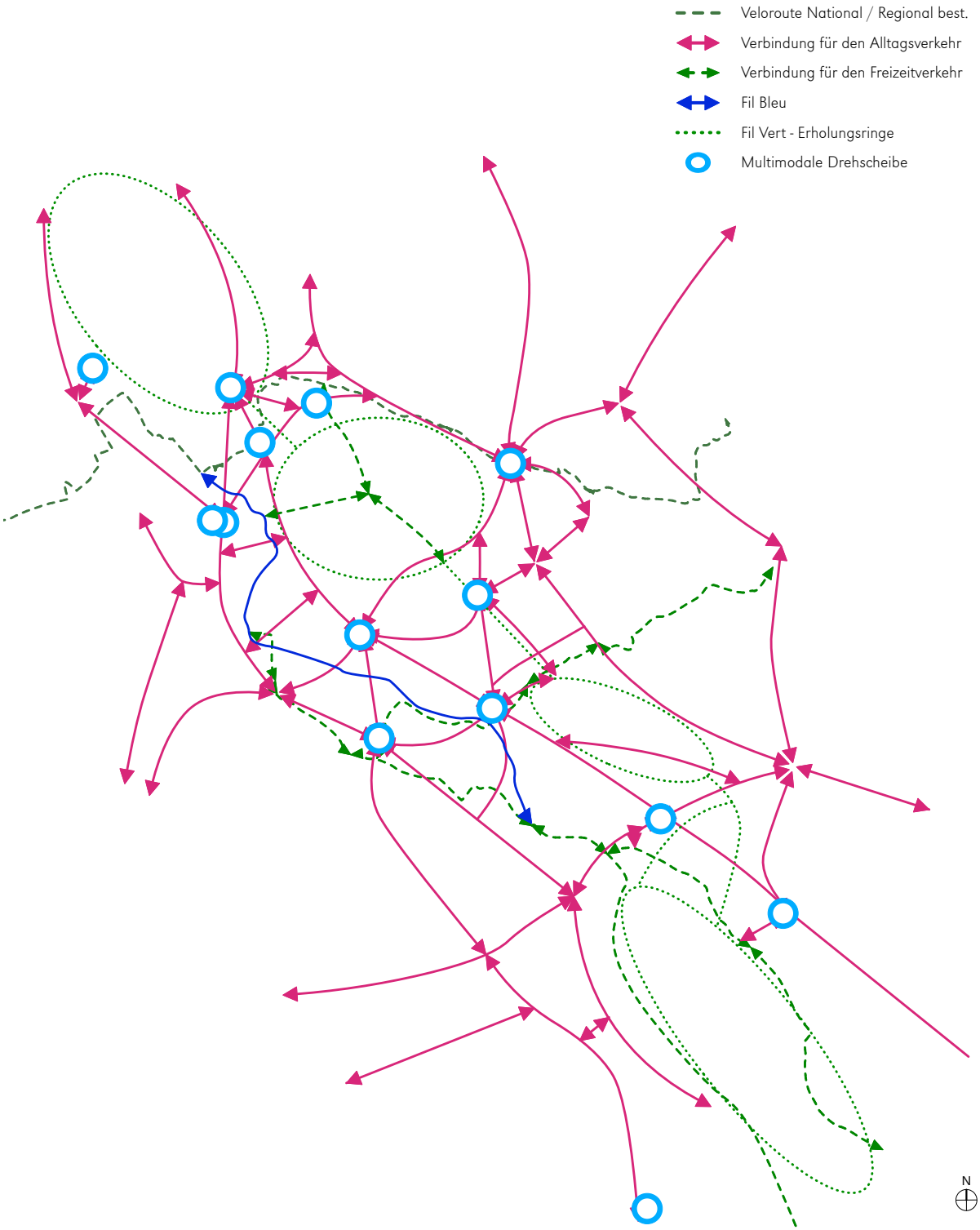


Abb. 4.4a: Strategie Fuss- und Veloverkehr (schematische Darstellung)

Das Potenzial des Fuss- und insbesondere des Veloverkehrs soll im Glattal vermehrt seine Funktion als Zubringer zu ÖV-Haltestellen und als Verkehrsmittel für kurze Wege – insbesondere auch im Alltag – ausschöpfen. Das Potenzial dafür ist gross im Glattal, insbesondere weil die Topographie die Velonutzung begünstigt.
Um die bessere Verknüpfung unter den verschiedenen Verkehrsträgern zu erreichen, ist die Strategie des Veloverkehrs mit der Strategie des öffentlichen Verkehrs abzustimmen.

Da die Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen oftmals die historisch entstandenen direktesten Verbindungen zwischen zwei Ortschaften darstellen, sind diese Verbindungen insbesondere für den geübten Velofahrer sicher zu gestalten.
Auch entlang von ÖV-Linien und als Zubringer zu den multimodalen Drehscheiben und zu den S-Bahn-Haltestellen soll das Potenzial für den Veloverkehr als Feinverteiler gefördert werden.
Besonders attraktive Räume wie der Hardwald, der Greifensee und die Glatt sind für den Velo- und den Fussverkehr gut zugänglich und attraktiv befahrbar zu gestalten. Es soll ein zusammenhängendes, alle Erholungsräume verbindendes Fuss- und Veloverkehrsnetz geschaffen und erhalten werden.

4.4.1 Veloverkehr

Veloverkehrsnetz
Der kantonale Velonetzplan (RRB Nr. 591/2016) wird mit den Festlegungen im regionalen Richtplan behördenverbindlich. Mit dem kantonalen Velonetzplan wird ein regionsübergreifendes flächendeckendes Veloverbindungsnetz für den Alltags- und den Freizeitveloverkehr angestrebt. Die linearen Schwachstellen und Netzlücken werden schrittweise behoben. Dafür wird ein kantonales Umsetzungskonzept erstellt. Die Umsetzung und die Finanzierung des Veloverkehrsnetzes sowie der Ausstattung der Verbindungen ist Sache des Kantons und erfolgt in Abstimmung mit den Gemeinden. Bei den Verbindungen werden folgende Funktionen unterschieden, die Anforderungen die damit zusammenhängen sind im Richtplantext festgehalten:

- Veloschnellroute (mögliche Abschnitte für Pilotprojekte)
- Hauptverbindung
- Nebenverbindung

Ergänzend zu den Verbindungen aus dem kantonalen Velonetzplan, welcher den Fokus auf die Alltagsverbindungen legt, werden regionale Freizeitverbindungen festgelegt, wovon die meisten bestehend sind und keine linearen Schwachstellen und Netzlücken aufweisen. Folgende geplante regionale Freizeitverbindungen werden festgelegt:

- Einbindung Fil Bleu ins Velowegnetz: Opfikon, Bereich Bruggwiesen und Bereich Auholz und in Wallisellen, Bereich Glattzentrum

Folgende Richtlinie dient der Ermittlung von Netzlücken sowie der Erarbeitung von Massnahmen für den Veloverkehr.

Massnahmen Veloverkehr		
Klassierung	Massnahme	Verkehrsbelastung
Staatsstrassen mit regionaler Verbindungsfunktion für den Veloverkehr (HVS, VS)	Massnahmen notwendig - Velostreifen oder Veloweg / kombinierter Fuss- / Veloweg je nach Situation beurteilen In Steigungen sind bergwärts Massnahmen zur Gewährleistung einer ausreichenden Sicherheit vorzusehen.	Massnahmen unabhängig von der Verkehrsbelastung notwendig
Übrige Strassen	- Velostreifen oder Veloweg / kombinierter Fuss- / Veloweg je nach Situation prüfen Auf wichtigen Schulwegen / Freizeitwegen mit regionaler Bedeutung können je nach Situation unabhängig von der Verkehrsbelastung Massnahmen angeordnet werden.	ausserorts bei > 3000 Fz/Tag innerorts bei > 5000 Fz/Tag

	In Steigungen sind bergwärts Massnahmen zur Gewährleistung einer ausreichenden Sicherheit vorzusehen.

Abb. 4.4b: Richtlinie Veloverkehr

Veloparkierungsanlagen

Um die Vernetzung der Quell- und Zielgebiete des Velos zu ermöglichen und die notwendigen Anlagen anzubieten, werden im regionalen Richtplan neu Veloparkierungsanlagen (als eigener Legendenpunkt) festgelegt. Die festgelegten Anlagen weisen entweder mehr als 500 Quelleinsteiger bei ÖV-Haltestellen auf oder liegen an zentralen Bushaltestellen. Im bestehenden Richtplan sind im Zusammenhang mit den Parkierungsanlagen für den MIV bereits bestehende Veloabstellplätze an Bahnhöfen festgelegt. Zukünftig wird die Anzahl an Veloabstellplätzen nicht mehr ausgewiesen, es wird vielmehr darauf hingewiesen, dass die Gemeinden die bestehenden Anlagen regelmässig bezüglich der Anzahl Abstellplätze und der Anforderungen überprüfen. Um die Anforderungen an die Dimensionierung und die Ausgestaltung der Veloparkierungsanlagen wird auf die beiden Merkblätter "Veloparkierung im öffentlichen Raum"[15] und "Veloparkierung an Bahnhöfen und Haltestellen"[16] verwiesen.

- Bahnhof, Bassersdorf
- Bahnhof, Dietlikon
- Bahnhof, Dübendorf
- Bahnhof, Stettbach (Ausbau geplant)
- Bahnhof, Kloten (Ausbau geplant)
- Bahnhof Balsberg, Kloten
- Bahnhof, Opfikon
- Bahnhof, Glattbrugg
- Bahnhof, Rümlang
- Bahnhof, Schwerzenbach
- Bahnhof, Wallisellen

Zusätzlich zu den Veloparkierungsanlagen an Bahnhöfen werden folgende bestehende Veloparkierungsanlagen im regionalen Richtplan festgelegt, die der Erschliessung von Nutzungsschwerpunkten bei ÖV-Haltestellen dienen:

- Flughafen, Kloten
- Haltestelle Gockhausen, Dübendorf
- Haltestelle Sportanlage Heerenschürli, Dübendorf
- Haltestelle Giessen, Dübendorf
- Haltestelle zum Wilden Mann, Kloten
- Haltestelle Dorf, Maur
- Haltestelle Schiffstation, Maur
- Haltestelle Lindberghplatz Glattbrugg, Opfikon

Ergänzend werden zur Sicherstellung der Verknüpfung der Verkehrsträger im Bereich wichtiger ÖV-Haltestellen ebenfalls Veloparkierungsanlagen von regionaler Bedeutung als geplant oder bestehend mit Optimierungsbedarf festgelegt:

- Innovationspark / Flugplatz, Dübendorf
- Haltestelle Gemeindehaus, Fällanden
- Haltestelle Pfaffhausen / Müseren, Fällanden
- Haltestelle Herti, Wallisellen
- Dorfplatz, Wangen

[15] Kanton Zürich, AFV, Koordinationsstelle Veloverkehr: Veloparkierungsanlagen im öffentlichen Raum - Merkblatt Version 1.0, Oktober 2012

[16] Kanton Zürich, AFV, Koordinationsstelle Veloverkehr: Veloparkierungsanlagen an Bahnhöfen und Haltestellen - Merkblatt Version 1.0, Oktober 2012

Die festgelegten Veloparkierungsanlagen werden von den Gemeinden periodisch überprüft, Anlagen mit nachgewiesenem Optimierungsbedarf hinsichtlich Anzahl Abstellplätze oder Ausstattung sind als geplant aufgeführt.

Fil Vert und Fil Bleu
Um die wichtigen Erholungsräume gemäss RegioROK 2017 für den Freizeitverkehr (Greifensee, Flugplatz Dübendorf, Hardwald, Flughafen Zürich) im Glattal untereinander zu verbinden, wird ein zusammenhängendes Fuss- und Velowegnetz angestrebt – der Fil Vert. Folgende Verbindungen des Fil Verts weisen Optimierungsbedarf auf oder stellen Netzlücken dar, die im Rahmen von geplanten Entwicklungen oder mit der Umsetzung des kantonalen Velonetzplans behoben werden:

- Rundweg Flugplatz Dübendorf (3)
- Verbindung Flugplatz Dübendorf - Hardwald – Koordination mit Innovationspark (2)
- Kloten Flughafen - Hardwald - Koordination GlattalbahnPLUS (1)
- Schwerzenbach - Dübendorf - Verbindung entlang Gfennstrasse (5)
- Netzlücke / Anbindung Fil Vert Wallisellen im Bereich Hardstrasse (8)
- Im Rahmen der Gebietsmanagements Volketswil-Uster wird die Anbindung an den Greifensee vertieft untersucht, wodurch die Anbindung des Greifensees an den Fil Vert optimiert wird
- Ergänzung der geplanten Velowege gemäss Fil Bleu, Konzept „rive gauche“

Wo möglich werden Synergien zwischen Freizeit- und Alltagsverkehr genutzt und die bestehenden Netze optimiert für den Fuss- und Veloverkehr. Mit der Umsetzung des Fil Bleu ist vorgesehen, die Wege gemäss Konzept „rive gauche“ zu gestalten. Dieses dient der Konzentration des Veloverkehrs auf einer Uferseite um Verbesserungen der Beläge und der Wegbreiten für den Veloverkehr zu ermöglichen. Dies erfordert teilweise eine Trennung des Fuss- und Veloverkehrs oder eine Verbreiterung der Wege und kann einen Teilrückbau bestehender Wege auf der gegenüberliegenden Uferseite zur Folge haben.

4.4.2 Fussverkehr

Fuss- und Wanderwege
Im regionalen Richtplan wird das Netz gemäss dem Verein Zürcher Wanderwege festgelegt. Ergänzend werden regionale Fussverkehrsverbindungen und Abschnitte, über welche hindernisfreie Wanderwege von regionaler Bedeutung führen, festgelegt.
Folgende Änderungen werden im Vergleich zum bestehenden Richtplan und ergänzend zum Wanderwegnetz der Zürcher Wanderwege festgelegt:

- Geplante Fussverbindungen im Zusammenhang mit der Erweiterung Golfplatz Augwil (Teilrevision, 2011 / RRB 681/2012), Kloten
- Wanderwegverlegung aus Gründen des Naturschutz weg vom Rainacherweg auf die bestehende Wanderroute entlang dem Chatzensee (Gemeinde Regensdorf, Stadt Zürich), Rümlang
- Flughafenrundwanderweg zwischen Kloten und der Glatt (bestehend), hindernisfreier Wanderweg, Fil Vert, Kloten, Opfikon
- Umlegung und Ersatz eines Wanderwegs von Fällanden zum Greifensee, Fällanden
- Ergänzung Abschnitt Wanderweg entlang Glatt- und Zelgliweg (bestehend), hindernisfreier Greifenseerundweg und geplante hindernisfreie Querung der Glatt, Schwerzenbach
- Bestehende Querung der Glatt im Zusammenhang mit dem Fil Bleu, Wallisellen

Neben den ergänzten Abschnitten sind nachfolgend die Fuss- und Wanderwege ersichtlich, welche nur noch in der Themenkarte zum Fil Vert und Fil Bleu dargestellt und nicht ergänzend in das Netz der Zürcher Wanderwege aufgenommen und in der Richtplankarte dargestellt werden. Die ZPG bedauert, dass im regionalen Richtplan, mit Ausnahme von geplanten

hindernisfreien Wanderwegen, abschliessend nur das bestehende Netz der Zürcher Wanderwege festgelegt werden kann. Der Fil Vert stellt ein zentrales Element zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs im Glattal dar.
Zudem sind in folgender Abbildung die Verbindungen und Wanderwegabschnitte ersichtlich, welche zukünftig nicht mehr festgelegt oder nicht neu in den regionalen Richtplan aufgenommen werden (nicht in der Richtplankarte und nicht in der Themenkarte zum Fil Bleu / Fil Vert). Bei Bedarf können diese geplanten und grösstenteils bestehenden Abschnitte in die kommunalen Netze aufgenommen werden.

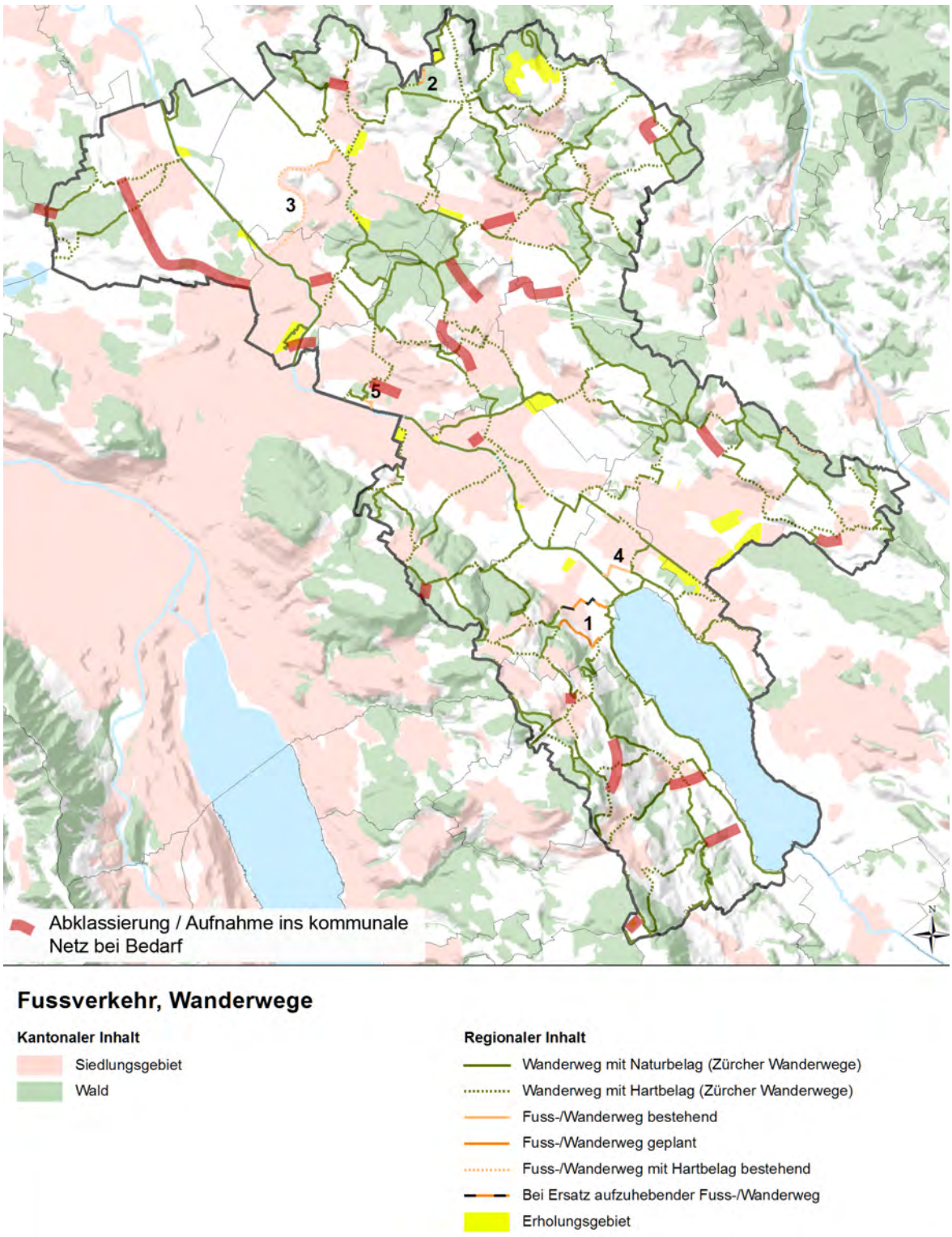


Abb. 4.4c: Themenkarte Fussverkehr – zur Abklassierung vorgesehene Fuss- und Wanderwege

Auskunft über den Routenverlauf der hindernisfreien Wanderwege gibt der eigens hierfür ausgearbeitete Bericht "Hindernisfreie Wanderwege in der Region Glattal" vom 30. April 2014 (insbesondere Anhang 1 und 2). Die Linienführung der hindernisfreien Wanderwege kann sich im Rahmen der nachgelagerten Planung aus Gründen des Naturschutzes noch verändern.

4.5 Reitwege

Im Glattal wird weiterhin auf die Ausscheidung von spezifischen Reitwegen verzichtet. Gemäss Anfrage beim Verband Ostschweizerischer Kavallerie- und Reitvereine ist das Bedürfnis zur Durchführung ganztägiger Ausritte nicht gross und die Interessen und Bedürfnisse der Reiter ausreichend abgedeckt. 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 als schwer umsetzbar.

4.6 Parkierung

Für den regionalen Verkehr werden Parkierungsanlagen wie Park+Ride Anlagen (P+R) bei Bahnhöfen von regionaler Bedeutung im Richtplan festgelegt. P+R ist im Glattal aufgrund der guten Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr nicht zu fördern, daher sollen die bestehenden Anlagen im Bestand plafoniert werden. Folgende Zahlen bilden den Bestand ab, die Gemeinden überprüfen den Bedarf an P+R Parkplätzen unter Berücksichtigung der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr und die Nachfrage nach P+R.

Standort: Bahnstation	Anzahl Parkplätze
Bassersdorf	166
Dietlikon	160[17]
Dübendorf	86
Stettbach	95
Kloten	20[18]
Opfikon	41
Glattbrugg	20
Rümlang	60
Schwerzenbach	92
Wallisellen	40

Abb. 4.6a: Parkierungsanlagen P+R, Bestand

Neu soll den Gemeinden eine Öffnung für Nutzungen im Bahnhofsumfeld ermöglicht werden, diese Parkfelder sind jedoch so zu bewirtschaften, dass keine Langzeitparkierung möglich ist. Langzeitparkierung soll nur auf den dafür ausgewiesenen P+R Parkfeldern möglich sein.
Die Öffnung für weitere Nutzungen ermöglicht die Konzentration und somit eine bessere Kontrolle der Parkierung und des dadurch entstehenden Verkehrs auf bereits bestehenden Parkierungsanlagen.
Grössere Parkierungsanlagen sollen einheitlich und regional abgestimmt bewirtschaftet werden. Die Erarbeitung eines regionalen Parkierungsreglements wurde geprüft und verworfen. Die ZPG hat sich zum Ziel gesetzt, mit den Gemeinden in den dynamischsten Gebieten (Dübendorf, Kloten, Opfikon, Wallisellen) ein koordiniertes Parkplatzreglement zu erarbeiten, um

[17] Die Plätze sind teilweise auf dem Parkplatz Faisswiesen erstellt (120 Parkfelder).
[18] Koordination mit dem Vorhaben „Konzentration Parkplätze Bahnhof Süd“ erforderlich (Anpassung / Erweiterung als Option).

den motorisierten Verkehr und die Abstimmung zwischen Parkierungsanlagen und Verkehrsaufkommen zu koordinieren.

Um das bereits stark belastete Strassennetz im Glattal zu entlasten, sind zukünftig über das ganze Regionsgebiet und somit über alle Regionsgemeinden Parkierungsregelungen zu verfolgen, die das Nachfragemanagement unterstützen. Da die Siedlungsentwicklung vorwiegend an gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossenen Lagen stattfinden wird, soll der Neuverkehr vorwiegend mit dem öffentlichen Verkehr abgewickelt werden.
Es werden keine zusätzlichen regionalen Parkierungsanlagen bei Bahnhöfen festgelegt, um im Alltags- und im Freizeitverkehr den ÖV und den Veloverkehr zu fördern. Im regionalen Richtplan werden die bestehenden und bereits im Richtplan enthaltenen Parkierungsanlagen und P+R-Anlagen (vgl. Abb. 4.6a) bei Bahnhöfen von regionaler Bedeutung festgelegt. Bei folgenden zwei Anlagen legen die Standortgemeinden den Fokus auf P+R aufgrund der geringen Anzahl Parkfelder, was die Region ebenfalls im Richtplantext festhält:

- Schwerzenbach (Anzahl Parkplätze: 92)
- Wallisellen (Anzahl Parkplätze: 40)

Die gemäss obenstehender Auflistung festgelegten Parkplatzzahlen sind als Plafond zu verstehen, Erweiterungen dieser Anlagen sind nicht anzustreben. Das Angebot an Parkplätzen ist von den Gemeinden periodisch zu überprüfen. Die Parkfelder sind zu bewirtschaften. Um ungewünschtes Parkieren auf umliegenden Strassen oder Parkierungsanlagen zu vermeiden, sind auf kommunaler Ebene Bewirtschaftungskonzepte einzuführen.
Von regionaler Bedeutung sind zudem die Parkierungsanlagen für den Freizeitverkehr, um Wildparkieren zu vermeiden. Auch diese Parkplätze sind zu bewirtschaften und die Freizeit- und Erholungsgebiete bestmöglich durch andere Verkehrsträger zu erschliessen. Parkierungsanlagen für den Erholungsverkehr von regionaler Bedeutung werden im Bestand gesichert, Ausbauten werden nicht angestrebt. Erholungsgebiete sind gut in die Netze des Veloverkehrs- und des öffentlichen Verkehrs anzubinden damit die Parkierungsanlagen auf ein notwendiges Mindestangebot (bei fehlender / ungenügender Erschliessung durch übrige Verkehrsträger) beschränkt werden können.
Folgende bestehenden Parkierungsanlagen für den Freizeitverkehr von regionaler Bedeutung sind im Regionalen Richtplan festgelegt, ein Ausbau dieser Anlagen ist nicht anzustreben. Die Parkierungsanlage beim Strandbad Egg wurde in den regionalen Richtplan aufgenommen, da das Strandbad Egg nicht durch den öffentlichen Verkehr erschlossen ist und eine ÖV-Erschliessung nicht zweckmässig umgesetzt werden kann.

Parkierungsanlagen für den Freizeitverkehr:

- Jugendherberge, Fällanden (Anzahl Parkplätze: rund 70)
- Ländlihölzli, Greifensee (Anzahl Parkplätze: rund 80)
- Eigental, Kloten (Anzahl Parkplätze: rund 30)
- Strandbad Egg, Maur (nicht durch ÖV erschlossen, Anzahl Parkplätze: rund 150)
- Schiffstation, Maur (Anzahl Parkplätze: rund 120)
- Seeacher in Chatzenrüti, Rümlang (Anzahl Parkplätze: rund 20 Parkplätze im kant. Landschaftsschutzgebiet)
- ARA, Fällanden (Anzahl Parkplätze: rund 30 Parkplätze, Koordination bei Ersatz Sportanlage Bachwis im Zusammenhang mit Umfahrung Schwerzenbach)

Anlagen für die Off-Airport-Parkierung / Valet-Parkings für Passagiere des Flughafen Zürich sind im Glattal nur mit Eintrag im Regionalen Richtplan zulässig. Es werden keine Anlagen festgelegt. Die betroffenen Regionsgemeinden Kloten, Opfikon und Rümlang unterstützen eine Konzentration der Parkierung im Zusammenhang mit dem Flughafenbetrieb (auch Valet-Parking) im SIL-Perimeter. Die planungsrechtlichen Voraussetzungen bezüglich Zonenkonformität für Anlagen des Valet-Parking ausserhalb des SIL-Perimeters liegen in der Hoheit der betroffenen Gemeinden.

4.7 Güterverkehr

Die Festlegungen der bisherigen Anlagen für den Güterumschlag und die Anschlussgleise werden beibehalten. Das Ziel für die Region Glattal ist, ein möglichst grosser Teil des Güterverkehrs auf der Schiene abzuwickeln. Aufgrund von Nutzungsdurchmischungen, neuen Technologien auf neu zu entwickelnden Arealen gibt es immer weniger Gewerbegebiete welche nur der Industrie- und Gewerbenutzung dienen. Damit die bestehenden Anschluss- und Stammgleise auch in Zukunft gesichert sind und die Raumsicherung mittels Baulinien vorgenommen werden kann, werden sie im regionalen Richtplan weiterhin bezeichnet. Alle Anlagen sind bestehend.

4.8 Schifffahrt

Die Anlagen für die Schifffahrt sind in der Schutzverordnung Greifensee festgelegt. Hafenanlagen mit mehr als 30 Plätzen werden im Regionalen Richtplan gesichert.

5 Versorgung, Entsorgung

5.1 Einleitung (Gesamtstrategie)

Im kantonalen Richtplan sind die überregional bedeutenden Ver- und Entsorgungswerke festgehalten.

Der Richtplan Teil Versorgung, Entsorgung enthält die bestehenden und geplanten Anlagen und Flächen sowie die dazugehörigen Beförderungs-, Verteil-, Übertragungs- und Verbindungsleitungen von regionaler Bedeutung für:

- die Versorgung mit Wasser insbesondere für die Wassergewinnung, -speicherung, -aufbereitung und -anreicherung;
- die Versorgung mit Energie und Rohstoffen aller Art;
- Fernmelde- und Nachrichtenübermittlungsdienste;
- die Ableitung und Reinigung von Abwässern;
- die Beseitigung, Aufbereitung und Wiederverwendung von Abfällen und Schadstoffen.

5.2 Wasserversorgung

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 Hochzonenwasserversorgung 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 m^3 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 der Szenarien der Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU) wird das zur Verfügung stehende Wasserangebot für die Versorgung des Glattals ausreichen, dies unter der Bedingung, dass alle vorhandenen Ressourcen und Anlagen zur Verfügung stehen (keine Störfälle oder Ausfälle von Quellen etc.).

Die Wasserversorgung ist in allen Gemeinden der Region sichergestellt.

Bei den regionalen Festlegungen handelt es sich um zwei geplante Anlagen.

Es besteht kein Bedarf für die Ausscheidung von bestehenden oder geplanten Grundwasserschutzarealen und Grundwasserschutzzonen mit regionaler Bedeutung. Zum Zweck der Koordination werden die rechtskräftigen Grundwasserschutzzonen (S1 - S3 zusammengefasst) in der Themenkarte Wasserversorgung im Richtplantext und in der Richtplankarte Ver- und Entsorgung als Informationsinhalt abgebildet.

5.3 Materialgewinnung

Neu werden Ziele für das Recycling von Baustoffen und die Nutzung lokaler Kiesvorräte bei Bauprojekten formuliert.

Materialgewinnungsgebiete mit einer Fläche von mehr als 5 Hektaren oder einem Abbauvolumen von mehr als 1 Mio. m^3 sind im kantonalen Richtplan bezeichnet, kleinere Gebiete sind im regionalen Richtplan festzulegen. Die Festlegungen im Richtplan dienen der Standortsicherung und als Grundlage für die Festsetzung von überkommunalen Gestaltungsplänen nach § 44a PBG. Die Region Glattal verfügt über ein bestehendes Abbaugebiet, das auf Grund seiner Grösse und seines Abbauvolumens eine Festlegung im regionalen Plan recht-

fertigt. Das Abbaugebiet Brunnacher, Volketswil mit einer Fläche von 3.9 ha wird im regionalen Richtplan als bestehendes Abbaugebiet festgelegt. Durch die Lage im regionalen Landschaftsförderungsgebiet gelten erhöhte Anforderungen an die Rekultivierung. Für den Standort ist seitens Betreiber eine Erweiterung vorgesehen, welche von der Standortgemeinde unterstützt wird. Die regionale Versorgung mit Rohstoffen aus der Region soll auch zukünftig gewährleistet sein, daher wird das regionale Gebiet erweitert. Der bisherige Eintrag des Materialablagerungsgebietes Ebenrüti wird aus dem regionalen Richtplan gestrichen, da dieser Standort bereits vollständig aufgefüllt ist.

5.4 Energie

Im kantonalen Richtplan sind Ziele der Energieversorgung definiert. Angestrebt werden ein tiefer Mobilitätsbedarf sowie eine ressourcenschonende, diversifizierte Versorgung der Siedlungen. Es besteht kein Bedarf für eine regionale Energieplanung. Hingegen bietet es sich bei Bedarf an – soweit es die Ressourcen der Region erlauben – Gemeinden bei Absichten betreffend eine interkommunale Energieplanung zu unterstützen.

a) Elektrizität

Nichtsdestotrotz nimmt sich die Region Glattal vor, im Sinne einer öffentlichen Vorbildfunktion, die Bildung von Energie-Regionen (Programm EnergieSchweiz für Gemeinden) zu prüfen. Energie-Regionen können regionalökonomische Potenziale erschliessen, um zum Beispiel:

- den Selbstversorgungsgrad zu erhöhen (Steigerung der Energieeffizienz + zunehmende Nutzung des Anteils regional verfügbarer, erneuerbarer Energieträger)
- synergetische Wertschöpfungsketten auszuschöpfen und zu stärken (insbesondere Landwirtschaft und Tourismus)

In der nachstehenden Abbildung sind die Versorgungsgebiete der Netzbetreiber dargestellt (Stand 2013):

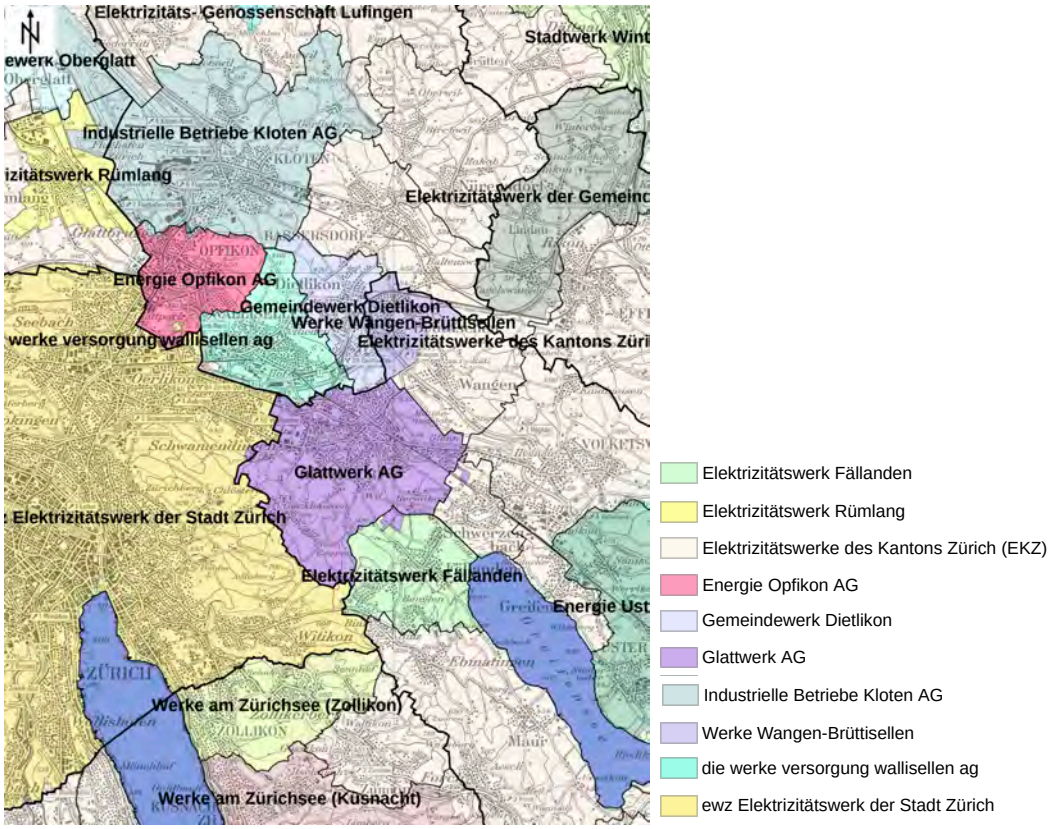


Abb. 5.4a: Versorgungsgebiete der Stromnetzbetreiber (Quelle: GIS-ZH, Stand 30.10.2014)

b) Wärmeversorgung

Für die Wärmeversorgung wird wie bisher eine Reihenfolge der Energieträger bezeichnet für die Ausscheidung von Versorgungsgebieten.

c) Abwärmenutzung

Für die Abwärmenutzung sind im kantonalen Richtplan Gebiete ausgeschieden.
In Ergänzung dazu sind gemäss kantonalem Richtplan (Kap. 5.4.3) Anlagen zur Nutzung von Abwärme oder erneuerbaren Energien mit einem Potenzial von mehr als 5'000 MWh / a (z.B. ARA, Vergärungsanlagen, Holzfeuerungen, Windkraftanlagen) in den regionalen Richtplänen zu bezeichnen. In der Region Glattal wird als ergänzende Anlage die ARA in Bassersdorf (geplanter Ausbau) bezeichnet, welche ein ungenutztes Wärmepotenzial in Höhe von ca. 5'700 MWh aufweist. Für drei Gemeinden wird gemäss dem kantonalen Energieplan ein theoretisches Energieholzpotenzial von mehr als 5'000 MWh / a festgestellt[19]. Daher werden die Gemeinden Kloten, Maur und Volketswil im regionalen Richtplan bezeichnet.

d) Gasversorgung

Die Region Glattal verfügt über eine leistungsfähige Gasinfrastruktur, welche bei Bedarf in erster Linie in technischer und betrieblicher Hinsicht optimiert werden soll.
In Gebieten mit hoher Wärmedichte soll eine Erweiterung der Erdgasnutzung im Rahmen von kommunalen Energieplanungen unter Beachtung der Prioritäten gemäss kantonalem Richtplan geprüft werden. Energiepotenziale aus erneuerbaren Quellen oder in Form von Prozessabwärme sollen bei wirtschaftlicher Eignung prioritär genutzt werden.
Die Gasversorgung erfolgt für sieben Gemeinden durch die Energie 360° AG. "Die Werke" versorgen die Gemeinden Wallisellen, Dietlikon und Wangen-Brüttisellen. Dübendorf und Kloten verfügen über eigene Gasversorgungsbetriebe. Bassersdorf und Nürensdorf sind nicht an das Gasnetz angeschlossen.

Der Übersichtsplan stellt die Versorgungsgebiete der jeweiligen Betriebe in der Region dar.

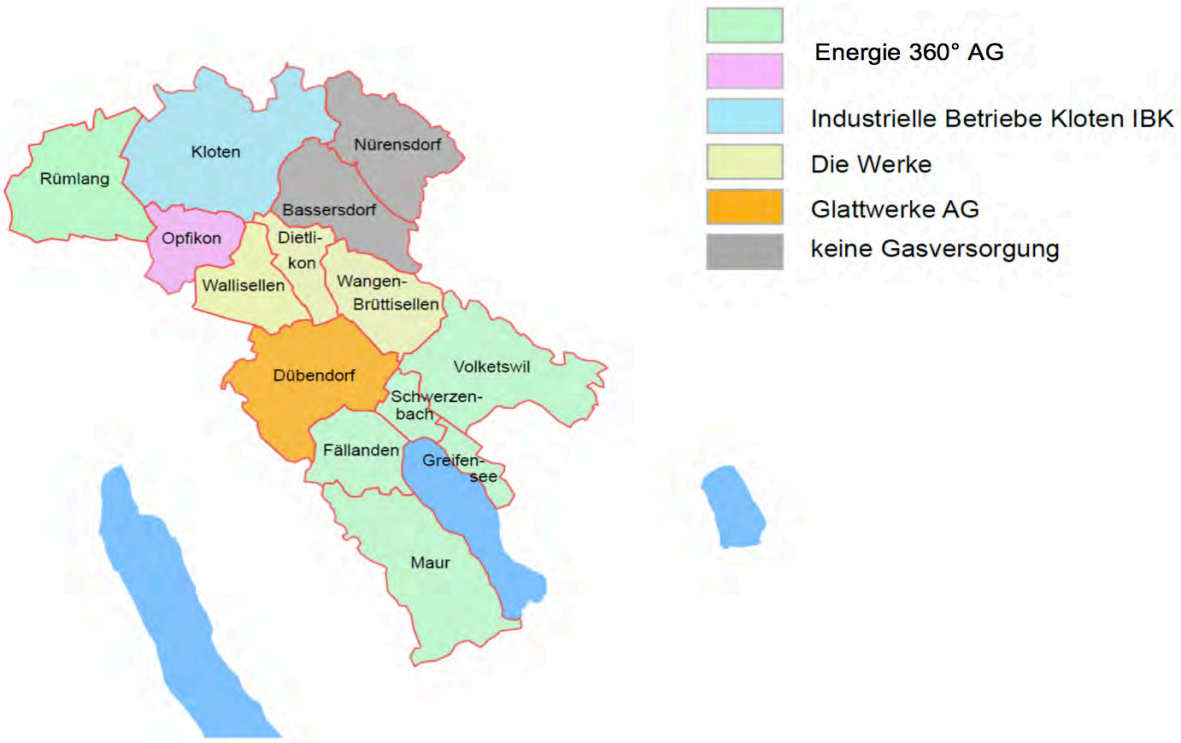


Abb. 5.4b: Gasversorger in den Glattaler Gemeinden

[19] Erhebungen des kantonalen Energieplans 2013 (GIS-Browser GIS-ZH, Zugriff 27.01.2016)

Die Region setzt sich beim Kanton dafür ein, etwaige kantonale Einträge des Leitungsnetzes den kommunalen Gegebenheiten anzupassen, um Planungswiderstände zu reduzieren oder ganz zu beseitigen.
Gasregler und deren Zuleitungen vom kantonal festgesetzten Netz werden im regionalen Richtplan nicht mehr dargestellt.

5.5 Kommunikation

Kommunikationssysteme umfassen Anlagen im Fernmeldebereich und andere leitungs- und nicht leitungsgebundene Daten- und Nachrichtenübermittlungssysteme (z.B. Funk, Radio, Radar). Sie sollen mit den Bedürfnissen in den einzelnen Gebieten und der gewünschten Siedlungsentwicklung abgestimmt sein, wobei grundsätzlich eine flächendeckende Grundversorgung zu gewährleisten ist. Die Standortwahl orientiert sich an den im kantonalen Richtplan genannten Zielen.

Im kantonalen Richtplan sind die bestehenden Grossanlagen festgelegt.

Im regionalen Richtplan werden Ziele und Massnahmen formuliert. Es wird aber auf die Festlegung einzelner Kommunikationsanlagen verzichtet, da die anlagenbezogene Interessenabwägung im Rahmen des Bewilligungsverfahrens u.a. für Mobilfunkanlagen zu erfolgen hat.

5.6 Siedlungsentwässerung und Abwasserreinigung

Der wichtigsten Ressource Wasser ist Sorge zu tragen. Die Abwasserentsorgung ist effizient zu organisieren und auf den neusten Stand der Technik zu bringen.

a) Siedlungsentwässerung
Bei der Siedlungsentwässerung soll unverschmutztes Abwasser möglichst lokal versickern, bzw. zurückgehalten werden (Retention). Verschmutztes Oberflächenwasser ist gezielt der Kläranlage zuzuleiten. Im Bereich Landwirtschaft sind Massnahmen gemäss Gewässerschutzgesetz und Umweltschutzgesetz neu anzugehen oder zu verstärken (Viehdichte, Handhabung der Hofdünger, etc.).

b) Abwasserreinigung
Im regionalen Plan sind jene Abwasserreinigungsanlagen, Schmutz- und Mischwasserleitungen sowie Regenbecken festgelegt, die nicht ausschliesslich einer Gemeinde dienen oder im kantonalen Plan als potentielle Wärmelieferanten bezeichnet sind. Druckleitungen werden nicht mehr ausgeschieden.

Es erfolgen keine neuen regionalen Einträge. Bestehende Einträge werden hinsichtlich ihrer Kennwerte und ihres Realisierungsstandes aktualisiert.

5.7 Abfall

Es gilt, eine leistungsfähige und umweltgerechte Infrastruktur für das Sammeln und Verwerten von Abfällen bereit zu stellen. Kehrichtverbrennungsanlagen und Deponiestandorte sind Gegenstand des kantonalen Richtplans, um langfristig genügend Verbrennungskapazitäten sowie geeignete Standorte mit ausreichendem Deponievolumen und deren Rekultivierung zu sichern. Entsprechend werden diesbezüglich keine Festlegungen im regionalen Richtplan getroffen. Gemäss kantonalem Richtplan Ziff. 5.7.2 sind Anlagen für die Behandlung und das Rezyklieren von Siedlungs- und Betriebsabfällen – dazu gehören auch Bauabfallanlagen – grundsätzlich innerhalb des Siedlungsgebietes zu realisieren. Die bestehende Anlage Ebenrüti liegt ausserhalb des Siedlungsgebietes und grundsätzlich hat Bestandesgarantie. Im Rahmen des rechtskräftigen Gestaltungsplans verfügt die Anlage über Erweiterungsspielraum. Der regionale Eintrag wird daher aufgehoben.

Für die getrennten Sammlung von Abfällen und die Förderung der Wiederverwertung der organischen Siedlungsabfälle haben die Gemeinden ein feinmaschiges Netz zu betreiben.

Mit dem RRB Nr. 1035 vom 31. August 2011 wurde der Klärschlamm-Entsorgungsplan festgesetzt. Gemäss dem ist es Ziel, ab 1. Juli 2015 die energetisch und wirtschaftlich optimierte Behandlung allen kantonalen Klärschlamms in der zentralen KSV im Klärwerk Werdhölzli, Zürich durchzuführen. Die regionalen Einträge der bestehenden Standorte Klärschlammanlage ARA Kloten / Opfikon und Klärschlammanlage ARA Neugut, Dübendorf können somit aufgehoben werden.

a) Region
Die biogenen Siedlungsabfälle aus der Region Glattal werden ab 2013 separat gesammelt und zusammen mit organischen Abfällen aus dem Gewerbe in einer Vergärungsanlage energetisch und stofflich verwertet.

b) Gemeinden
Die Recyclinghöfe werden durch private Unternehmen oder durch die Gemeinde geführt. Die Standortgemeinden sind aufgefordert, ein zentrales und breites Angebot bereitzustellen.

6 Öffentliche Bauten und Anlagen

6.1 Gesamtstrategie

Es gilt, die nicht in einem anderen Plan enthaltenen überkommunalen Bauten und Anlagen festzulegen, die für die Raumplanung von Bedeutung sind.
Die Mehrzahl wichtiger Bauten und Anlagen sind kantonalen Richtplan festgelegt bzw. im kantonalen Richtplan festzulegen.

Für die Gesamtstrategie werden regionale Ziele und Massnahmen auf regionaler und kommunaler Stufe formuliert.

Die Ziele und die Massnahmen für die Gemeinden im Richtplantext werden ergänzt mit Hinweisen betreffend die zweckmässige Koordination von Bauvorhaben im Einzugsbereich von Störfallanlagen. Dabei wird auf den Konsultationsbereich gemäss kantonalem Risikokataster verwiesen. Dies Ergänzung erfolgt im Sinne einer vorausschauenden Planung hinsichtlich der Standortbeurteilung und des allfälligen Bedarfs an Schutzmassnahmen. Explizit verweist die Region auf den geltenden umweltrechtlichen Grundsatz des Verursacherprinzips, demnach der Träger der Störfallanlage die Kosten für allfällige Schutzmassnahmen übernehmen muss.

6.2 Bildung und Forschung

Der Grossteil der für die Region wichtigen weiterführenden Bildungsinstitutionen befindet sich ausserhalb der Region und ist im kantonalen Richtplan festgelegt.

Neben der bisherigen Festlegung (Ausbildungszentrum SMGV in Wallisellen) werden neu die internationalen Schulen in Dübendorf sowie Wallisellen, das Landheim Brüttisellen in Bassersdorf und die Kindercity in Volketswil mit regionaler Bedeutung festgelegt. Die Trägerschaft wird nicht aufgeführt.
Die Kindercity in Volketswil vermittelt Kindern unterschiedlicher Altersgruppen spielerisch die Welt der Wissenschaft und Technik. Entdecken und Wissen werden aktiv kombiniert und gefördert. Die Einrichtung erreicht mit dem Konzept der spielerischen Annäherung an Wissenschaft wiederkehrend ein regionales Publikum und sichert somit einen Beitrag zur regionalen Bildung.

6.3 Gesundheit

Die Bezirksspitäler liegen ausserhalb der Planungsregion.
Neben der bisherigen Festlegung wird neu das geplante Gesundheitszentrum Unispital Zürich (geplante Aussenstation von USZ / Spital Bülach) in „The Circle“ festgelegt. Der regionale Eintrag des geplanten Gesundheitszentrums konkretisiert den Eintrag im kantonalen Richtplan, da explizit die Funktion als Akutversorgung mit Notfallstation (ein Bestandteil des Projektes „The Circle“) festgelegt ist.
Das Jugendheim Gfellergut ist eine Einrichtung der Stiftung Zürcher Kinder- und Jugendheime, deren Standort sowohl auf Stadtzürchergebiet als auch auf Stadtgebiet Dübendorf liegt. Die Einrichtung bietet und betreut 65 Plätze mit verschiedenen Modulen zu Berufsintegration, zu interner Berufslehre und Coaching externer Tagesstrukturen. Die Einrichtung ist von regionalem Interesse. Sie ist daher mittels Richtplaneintrag für allfällige Erweiterungen ausserhalb des kantonalen Siedlungsgebiets zu sichern.
Das Pflegezentrum Rotacher (Dietlikon) wird gemeindeübergreifend von Dietlikon, Wallisellen und Wangen-Brüttisellen betrieben. Die Werkstätten mit Wohnheim Rotacker (Wallisellen) sind an zwei Standorten im Kanton ansässig (Wallisellen und Fehraltorf). Es werden überkommunal 37 betreute Arbeits- und 14 Wohnplätze angeboten, welche der Versorgung

für beeinträchtige Personen über die Regionsgrenzen hinaus dienen. Beide Einrichtungen waren im RRP 1998 bereits enthalten.

Die Trägerschaft wird neu nicht mehr aufgeführt.

6.4 Kultur, Sport, Messe und Kongresswesen

Neu werden das Fliegermuseum und der geplante Neubau eines Museums Waldmannsburg / Ruine Burg Dübelstein (Dübendorf), die Besucherterrasse Flughafen, das Messezentrum Circle und die Swiss-Arena (Kloten) sowie die Kongresseinrichtung ARA Glatt und die Schiessanlage (Opfikon) als von regionaler Bedeutung bezeichnet. Die Trägerschaft wird nicht aufgeführt.

Die Sportanlagen in Bassersdorf, Dübendorf, Fällanden und Volketswil sind im Kapitel Erholung festgelegt. Die Fussballanlage Stighag (Kloten) wird neu festgelegt. Diese Anlage hat regionale Bedeutung, da sie hauptsächlich vom FC Kloten genutzt wird, einem der grössten Fussballvereine der Umgebung. Die Anlage umfasst fünf Rasenplätze sowie einen Kunstrasenplatz und soll mit einer Dreifachturnhalle für Unihockey / Volleyball erweitert werden (Baubewilligung für 2017 in Aussicht). Die Halle wird auch von Stadtzürcher Vereinen (Bsp. Volero Zürich) genutzt werden.

Die Boots- / Hafenanlagen am Greifensee sind neu im Verkehrskapitel aufgeführt. Weitere wasserbezogene Freizeiteinrichtungen am Greifensee sind in den Erholungsgebieten festgelegt bzw. zuzulassen.

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. Trotzdem wird die Schiessanlage Bettensee (Kloten) festgelegt, um den Standort zu sichern, welcher sich mit Inhalten des Natur- und Landschaftsschutzinventar 1980 überlagert. Ferner bleibt die Schiessanlage Glattbrugg festgelegt, da diese neben der Nutzung für Sportschützen und für das obligatorische Schiessen auch für die Ausbildung der Kantonspolizei genutzt wird. Festlegungen von weiteren Standorten für regionale Schiessanlagen sind zurzeit nicht zu treffen. Mit einer allfälligen Abschaffung des obligatorischen militärischen Schiessbetriebs, wodurch sich die Benützer der Anlagen auf die Sportschützen reduzieren, könnte sich der Bedarf für eine Koordination auf regionaler Stufe wieder aktualisieren.

Mit dem Richtplaneintrag Museum Waldmannsburg / Ruine Burg Dübelstein in Dübendorf soll die Grundlage geschaffen werden, um letztlich ein Museum zur öffentlichen Vermittlung der historischen Bedeutung von Hans Waldmann und der Zürcher Stadtgeschichte zu ermöglichen. Sämtliche planerischen, baulichen und betrieblichen Arbeiten und Überlegungen haben sich auf diesen Zweck zu beschränken. Andere historische Ausstellungen, Restaurationsangebote oder weitere Räumlichkeiten für gesellschaftliche Anlässe sind an diesem Standort nicht zu begründen. Grundlage für den Eintrag bildet das derzeitig vorliegende Projekt aus dem Jahr 2015. Eine weitere bauliche Ausdehnung zu einem späteren Zeitpunkt wird ausgeschlossen. Ferner ist davon auszugehen, dass von Seiten des Kantons heute und auch in Zukunft keine finanzielle Unterstützung erwartet werden kann. Für die Realisierung in der sensiblen historischen Umgebung ist es wichtig, dass die originale Substanz des archäologischen Schutzobjekts geschont wird bzw. Eingriffe in archäologisch wertvollen Untergrund minimiert werden, um den möglichst weitgehenden Erhalt der Ruine samt Grabenanlage und deren Wirkung zu gewährleisten.

Abb. 6.4a: Museum Waldmannsburg / Ruine Burg Dübelstein, Dübendorf (Quelle: Koenig Architekten 30.01.2015)

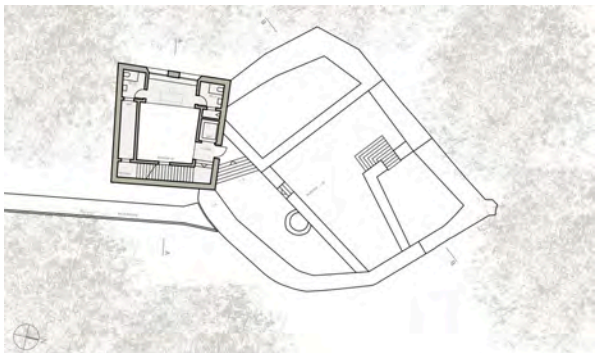


Abb. 6.4b: Museum Waldmannsburg / Ruine Burg Dübelstein, Dübendorf (Quelle: Koenig Architekten 30.01.2015)

6.5 Weitere öffentliche Dienstleistungen

Weil die meisten Anlagen keinen substanziellen Ausbaubedarf mehr haben, sind diese als bestehend bezeichnet. Neu als bestehende Anlage ausserhalb des Siedlungsgebiets wird das Diensthundezentrum der Kantonspolizei Zürich (Dübendorf) festgelegt.

Die Trägerschaft wird neu nicht mehr aufgeführt.

7 Grundlagen

In Kapitel 7 werden die wichtigsten Planungsgrundlagen aufgeführt. Diese Auflistung von Grundlagen im regionalen Richtplan ist neu.

Ergänzend werden im vorliegenden Erläuterungsbericht weitere Materialien (vgl. Anlagen) aufgeführt, welche für die Begründung der Revisionsvorlage relevant sind:

- Entscheidungsgrundlagen zum Multifunktionskomplex Bäuler (Metron AG, Brugg 21.03.2011 und COOP / Burckhardt+Partner AG, Basel 22.07.2015), Anlage 1

A Anhang

1. Vorhaben ausserhalb Siedlungsgebiet, tabellarische Zusammenstellung
2. Tabelle «Gebiete mit Nutzungsvorgaben», Stand 12. März 2017
3. Tabelle «Betriebe nach Gemeinden und Wirtschaftssektoren», Stand 17. Mai 2016
4. Tabelle «Beschäftigte nach Gemeinden und Wirtschaftssektoren», Stand 17. Mai 2016
5. Tabelle «Abschätzung Flächen für Arbeitsnutzungen», Stand 12. März 2017
6. Tabelle «Beschäftigte + Einwohner nach Dichtestufen der Region Glattal», räumlich-statistische GIS-Auswertung nach adresscodierten Raumnutzern, 13.04.2016

Anhang 1: Vorhaben ausserhalb Siedlungsgebiet, tabellarische Zusammenstellung

Folgende regionalen Planfestlegungen mit Neu- und Ausbauvorhaben liegen ausserhalb des kantonalen Siedlungsgebietes:

VORHABEN AUSSERHALB SIEDLUNGGEBIET		
Kapitel / Objekt-Nr.	Thema	Hinweise
2.9 / Nr. 1	Kulturobjekte	Erhaltung zulässig, Lage in kommunaler Kernzone
3.3 / diverse Objekte (neue Festlegungen)	Hundeschulen	Elemente der Naherholung, Ausbau zulässig
3.3 / diverse Objekte (tlw. neue Objekte)	Restaurants	Elemente der Naherholung, Ausbau zulässig
3.3 / Nr. 4	Sportanlage Dürrbach, Dübendorf / Wangen-Brüttisellen	Anlage der Naherholung, Ausbau zulässig
3.3 / Nr. 8	Sportanlage Bachwis, Fällanden	Anlage der Naherholung, Verlegung an Ersatzstandort / Ausbau zulässig
3.3 / Nr. 9	Sportanlage Milandia / Sportplätze Zimikerriet, Greifensee / Schwerzenbach	Anlage der Naherholung, Ausbau zulässig
3.3 / diverse	Langlaufloipen	Anlage der Naherholung, Ausbau zulässig
3.3 / diverse	Golfplätze	Anlage der Naherholung, Ausbau zulässig
4.3.2	Bustrasse, Abschnitte mit Massnahmen zur Buspriorisierung, div. Abschnitte	Die Art der Massnahmen werden in weiteren Planungen geprüft und festgelegt, Lage ausserhalb Siedlungsgebiet
4.4.3	Fil Vert, hindernisfreie Wanderwege – zusammenhängendes Netz für den Fuss- und Veloverkehr (Alltags- und Freizeitverkehr), div. Netzlücken	Grösstenteils auf bestehenden Infrastrukturen, Aufwertung bei Gelegenheit, Neubau in Koordination mit weiteren Planungen / Infrastrukturen / Entwicklungen / Fil Bleu
4.6.2 Nr. 16	Parkierungsanlage Strandbad Egg, Maur	bestehend, rund 150 Parkplätze, kein Ausbau vorgesehen, Lage ausserhalb Siedlungsgebiet
4.6.2 Nr. 12	Parkierungsanlage ARA Fällanden	bestehend rund 30 Parkplätze, Erweiterung / Anpassung im Zusammenhang mit Sportanlage Bachwis (Kap. 3.3, Nr. 9), Lage ausserhalb Siedlungsgebiet
5.6 / Nr. 1	ARA Bassersdorf	öffentliche Aufgabe, Ertüchtigung zulässig
6.4 / Nr. 4	Museum Waldmannsburg / Ruine Burg Dübelstein, Dübendorf	geplanter Neubau Museum, nachhaltig abgestimmtes Parkplatz- und Erschliessungskonzept zwischen Museum und Restaurant
6.5 / Nr. 1	Diensthundezentrum KAPO, Dübendorf	öffentliche Aufgabe, Ausbau zulässig
6.5 / Nr. 3	Schiffswerft Schifflände, Maur	öffentliche Aufgabe, Ausbau zulässig

Zudem weisen folgende Objekte ausserhalb des kantonalen Siedlungsgebietes keinen Richtplaneintrag mehr auf:

STREICHUNGEN AUSSERHALB SIEDLUNGSGEBIET		
Kapitel / Objekt-Nr.	Thema	Hinweise
4.2.2	Umfahrung Gutenswil	
4.2.2	Anschluss Fällanden an Umfahrung Fällanden	
4.6.2	Parkierungsanlage beim Schwimmbad Waldacher, Volketswil (bestehend, 750 Parkplätze)	Das Objekt liegt ausserhalb des Siedlungsgebiets und hat neu keine Richtplanunterlegung.

Anhang 2: Tabelle «Gebiete mit Nutzungsvorgaben»

ZPG Gesamtüberprüfung regionaler Richtplan

Hektaren gemäss Nutzungsvorgaben Zentrumsgebiet (kant. und reg.), Mischgebiet, Arbeitsplatzgebiet, Gebiete für öffentliche Bauten und Anlagen und Gebiete für stark verkehrserzeugende Nutzungen
(Richtplan 2017)

	Zentrumsgebiet		Arbeitsplatzgebiet	Mischgebiet	Gebiete für öffentliche Bauten und Anlagen	Gebiete für stark verkehrs-erzeugende Nutzungen	Total
	kantonal[1]	regional					
	ha		ha	ha	ha	ha	ha
Bassersdorf	0.0	0.0	23.3	2.5	0.0	0.0	**25.8**
Dietlikon	0.0	0.0	46.2	25.7	0.0	25.4	**97.3**
Dübendorf	115.5	33.4	0.0	44.4	13.7	9.6	**216.6**
Kloten	77.1	0.0	16.2	55.3	0.0	47.0	**195.6**
Opfikon	126.6	0.0	10.4	43.8	0.0	2.3	**183.1**
Rümlang	14.6	0.0	71.3	0.0	0.0	1.4	**87.3**
Wallisellen	96.1	0.0	39.2	0.0	0.0	7.1	**142.4**
Wangen-Brüttisellen	0.0	0.0	12.3	48.1	0.0	0.0	**60.4**
Total glow.das Glattal	**429.8**	**33.4**	**218.9**	**219.8**	**13.7**	**92.8**	**1'008.5**
Fällanden	0.0	0.0	14.7	4.3	0.0	0.0	**19.0**
Greifensee	0.0	0.0	4.1	0.0	0.0	0.0	**4.1**
Maur	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	**0.0**
Nürensdorf	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	**0.0**
Schwerzenbach	0.0	9.7	5.3	12.4	0.0	0.0	**27.3**
Volketswil	0.0	45.6	71.4	13.0	0.0	28.7	**158.7**
Total oberes Glattal	**0.0**	**55.2**	**95.5**	**29.7**	**0.0**	**28.7**	**209.1**
Glattal total	**429.8**	**88.6**	**314.4**	**249.5**	**13.7**	**121.5**	**1'217.5**

[1] Angabe abzüglich der Flächen, welche von regionalen Gebieten mit Nutzungsvorgaben (Ausnahme VE) unterlagert sind, da deren i.d.R. strengere Vorgaben vorgehen. Regionale Mischgebiete haben die gleichen Nutzungsvorgaben (je mind. 25% für Wohnen und Arbeiten) wie die Zentrumsgebiete haben, sind aber trotzdem abgezogen.

14021_15A_171018_Nutzvorgab_Fläche.xlsx

ZPG - Revision Regionaler Richtplan, 2017

Betriebe in den einzelnen Gebieten mit regionalen Nutzungsvorgaben je Gemeinde getrennt nach Wirtschaftssektoren, Definition STATENT 2011 und NOGA

Jahr 2013

	Arbeitsplatzgebiet Ergebnis			Gebiet öffentliche Bauten und Anlagen Ergebnis			Mischgebiet Ergebnis			Zentrumsgebiet Ergebnis			Zentrumsgebiet (kantonal) Ergebnis			Gesamtergebnis			
	Sekt. 1	Sekt. 2	Sekt. 3		Sekt. 2	Sekt. 3		Sekt. 1	Sekt. 2	Sekt. 3		Sekt. 2	Sekt. 3		Sekt. 1	Sekt. 2	Sekt. 3			Sekt. 1	Sekt. 2	Sekt. 3
Bassersdorf		14	61	75					1	6	7								82	0	15	67
Dietlikon		31	177	208					4	30	34								242	0	35	207
Dübendorf					5	13	18	1	38	170	209	29	221	250	1	37	290	328	805	2	109	694
Fällanden		28	45	73					6	2	8								81	0	34	47
Greifensee		4	2	6															6	0	4	2
Kloten			2	2					36	200	236				1	29	430	460	698	1	65	632
Opfikon		4	185	189					30	209	239					55	381	436	864	0	89	775
Rümlang		53	159	212												13	55	68	280	0	66	214
Schwerzenbach		5	22	27					1	33	34	9	78	87					148	0	15	133
Volketswil		42	96	138					2	56	58	47	182	229					425	0	91	334
Wallisellen	1	25	140	166											1	58	567	626	792	2	83	707
Wangen-Brüttisellen		4	9	13					37	163	200								213	0	41	172
Gesamtergebnis	**1**	**210**	**898**	**1'109**	**5**	**13**	**18**	**1**	**155**	**869**	**1'025**	**85**	**481**	**566**	**3**	**192**	**1'723**	**1'918**	**4'636**	**5**	**647**	**3'984**

Jahr 2015 *provisorisch*

	Arbeitsplatzgebiet Ergebnis			Gebiet öffentliche Bauten und Anlagen Ergebnis			Mischgebiet Ergebnis			Zentrumsgebiet Ergebnis			Zentrumsgebiet (kantonal) Ergebnis			Gesamtergebnis			
	Sekt. 1	Sekt. 2	Sekt. 3		Sekt. 2	Sekt. 3		Sekt. 1	Sekt. 2	Sekt. 3		Sekt. 2	Sekt. 3		Sekt. 1	Sekt. 2	Sekt. 3			Sekt. 1	Sekt. 2	Sekt. 3
Bassersdorf		15	61	76					1	8	9								85	0	16	69
Dietlikon		31	195	226					3	27	30								256	0	34	222
Dübendorf					4	13	17	1	40	164	205	27	240	267	1	44	296	341	830	2	115	713
Fällanden		26	48	74					7		7								81	0	33	48
Greifensee		4	2	6															6	0	4	2
Kloten		1	1	2					31	199	230					21	411	432	664	0	53	611
Opfikon		5	166	171					28	209	237					54	423	477	885	0	87	798
Rümlang		48	170	218												11	48	59	277	0	59	218
Schwerzenbach		7	25	32					2	32	34	7	82	89					155	0	16	139
Volketswil		42	108	150					3	60	63	49	198	247					460	0	94	366
Wallisellen	1	32	143	176												48	618	666	842	1	80	761
Wangen-Brüttisellen		4	9	13					38	169	207								220	0	42	178
Gesamtergebnis	**1**	**215**	**928**	**1'144**	**4**	**13**	**17**	**1**	**153**	**868**	**1'022**	**83**	**520**	**603**	**1**	**178**	**1'796**	**1'975**	**4'761**	**3**	**633**	**4'125**

Datenquelle: STATENT (2013 und 2015 provisorisch), Statistik ZH, Datenlieferung 30.10.2017: Gebietsabgrenzung Regionaler Richtplan, Stand Festsetzung (Prüfbericht ARE vom 26.10.2017)

Hinweise

Die Zuteilung der Betriebe erfolgt nach Wirtschaftszweigen gemäss NOGA bzw. STATENT 2011. Diese Definition stimmt nicht mit der Definition gemäss PGB überein. In den Grundlagedaten (Betriebsstatistik) für die vorliegende Auswertung werden Betriebe dem Sektor mit den meisten Mitarbeitenden zugeteilt. 51 Beschäftigte im Sektor 3 und 49 im Sektor 2 werden dem Sektor 3 zugeteilt. Gemäss PBG wäre allerdings die Fläche massgeblich. Daher haben diese Zahlen eine Scheingenauigkeit.

In den Gemeinden Maur und Nürensdorf sind keine regionalen Gebiete mit Nutzungsvorgaben festgelegt. Sie sind daher nicht aufgeführt.

Zentrumsgebiete sind abzüglich regionaler Arbeitsplatzgebiete und Gebiete f. ö. B+A ausgewertet, da für diese strengere Arbeitsplatzvorgaben gelten (Arbeitsplatzgebiete mind. 75 % Arbeitsanteil, Gebiete f. ö. B+A mind. 50 % Arbeitsanteil).

Es werden aus Datenschutzgründen keine Werte kleiner als 3 ausgewiesen. Bei der Beschäftigung werden Werte <= 3 der Klasse 3 zugewiesen.

ZPG - Revision Regionaler Richtplan, 2017

Beschäftigte in den einzelnen Gebieten mit regionalen Nutzungsvorgaben je Gemeinde getrennt nach Wirtschaftssektoren, Definition STATENT 2011 und NOGA

Jahr 2013

	Arbeitsplatzgebiet Ergebnis			Gebiet öffentliche Bauten und Anlagen Ergebnis			Mischgebiet Ergebnis			Zentrumsgebiet Ergebnis			Zentrumsgebiet (kantonal) Ergebnis			Gesamtergebnis			
	Sekt. 1	Sekt. 2	Sekt. 3		Sekt. 2	Sekt. 3		Sekt. 1	Sekt. 2	Sekt. 3		Sekt. 2	Sekt. 3		Sekt. 1	Sekt. 2	Sekt. 3			Sekt. 1	Sekt. 2	Sekt. 3
Bassersdorf		474	1'057	1'531					16	26	42								1'573	0	490	1'083
Dietlikon		765	3'158	3'923					30	85	115								4'038	0	795	3'243
Dübendorf					44	794	838	2	715	1'267	1'984	174	1'837	2'011	85	696	10'253	11'034	15'867	87	1'629	14'151
Fällanden		1'112	623	1'735					69	2	71								1'806	0	1'181	625
Greifensee		557	208	765															765	0	557	208
Kloten			61	61					980	2'887	3'867				3	159	16'212	16'374	20'302	3	1'139	19'160
Opfikon		521	3'659	4'180					125	1'321	1'446					1'015	11'382	12'397	18'023	0	1'661	16'362
Rümlang		1'035	1'699	2'734												221	595	816	3'550	0	1'256	2'294
Schwerzenbach		139	787	926					1	554	555	51	365	416					1'897	0	191	1'706
Volketswil		1'044	1'802	2'846					7	319	326	1'343	2'920	4'263					7'435	0	2'394	5'041
Wallisellen	27	1'084	2'030	3'141											13	1'666	8'673	10'352	13'493	40	2'750	10'703
Wangen-Brüttisellen		122	218	340					944	1'851	2'795								3'135	0	1'066	2'069
Gesamtergebnis	**27**	**6'853**	**15'302**	**22'182**	**44**	**794**	**838**	**2**	**2'887**	**8'312**	**11'201**	**1'568**	**5'122**	**6'690**	**101**	**3'757**	**47'115**	**50'973**	**91'884**	**130**	**15'109**	**76'645**

Jahr 2015 ***provisorisch***

	Arbeitsplatzgebiet Ergebnis			Gebiet öffentliche Bauten und Anlagen Ergebnis			Mischgebiet Ergebnis			Zentrumsgebiet Ergebnis			Zentrumsgebiet (kantonal) Ergebnis			Gesamtergebnis			
	Sekt. 1	Sekt. 2	Sekt. 3		Sekt. 2	Sekt. 3		Sekt. 1	Sekt. 2	Sekt. 3		Sekt. 2	Sekt. 3		Sekt. 1	Sekt. 2	Sekt. 3			Sekt. 1	Sekt. 2	Sekt. 3
Bassersdorf		434	1'260	1'694					17	26	43								1'737	0	451	1'286
Dietlikon		1'023	3'246	4'269					25	71	96								4'365	0	1'048	3'317
Dübendorf					73	767	840	1	716	1'285	2'002	129	1'674	1'803	85	597	10'072	10'754	15'399	86	1'515	13'798
Fällanden		1'052	628	1'680					75		75								1'755	0	1'127	628
Greifensee		585	218	803															803	0	585	218
Kloten		1	64	65					864	3'070	3'934					608	14'391	14'999	18'998	0	1'473	17'525
Opfikon		74	1'884	1'958					254	1'916	2'170					1'005	12'418	13'423	17'551	0	1'333	16'218
Rümlang		952	2'019	2'971												206	601	807	3'778	0	1'158	2'620
Schwerzenbach		198	606	804					2	464	466	38	352	390					1'660	0	238	1'422
Volketswil		1'098	1'867	2'965					3	347	350	1'251	2'925	4'176					7'491	0	2'352	5'139
Wallisellen	18	1'133	2'050	3'201												1'728	12'287	14'015	17'216	18	2'861	14'337
Wangen-Brüttisellen		102	202	304					926	1'808	2'734								3'038	0	1'028	2'010
Gesamtergebnis	**18**	**6'652**	**14'044**	**20'714**	**73**	**767**	**840**	**1**	**2'882**	**8'987**	**11'870**	**1'418**	**4'951**	**6'369**	**85**	**4'144**	**49'769**	**53'998**	**93'791**	**104**	**15'169**	**78'518**

Datenquelle: STATENT (2013 und 2015 provisorisch), Statistik ZH, Datenlieferung 30.10.2017: Gebietsabgrenzung Regionaler Richtplan, Stand Festsetzung (Prüfbericht ARE vom 26.10.2017)

Hinweise

Die Zuteilung der Betriebe erfolgt nach Wirtschaftszweigen gemäss NOGA bzw. STATENT 2011. Diese Definition stimmt nicht mit der Definition gemäss PGB überein. In den Grundlagedaten (Betriebsstatistik) für die vorliegende Auswertung werden Betriebe dem Sektor mit den meisten Mitarbeitenden zugeteilt. 51 Beschäftigte im Sektor 3 und 49 im Sektor 2 werden dem Sektor 3 zugeteilt. Gemäss PBG wäre allerdings die Fläche massgeblich. Daher haben diese Zahlen eine Scheingenauigkeit.

In den Gemeinden Maur und Nürensdorf sind keine regionalen Gebiete mit Nutzungsvorgaben festgelegt. Sie sind daher nicht aufgeführt.

Zentrumsgebiete sind abzüglich regionaler Arbeitsplatzgebiete und Gebiete f. ö. B+A ausgewertet, da für diese strengere Arbeitsplatzvorgaben gelten (Arbeitsplatzgebiete mind. 75 % Arbeitsanteil, Gebiete f. ö. B+A mind. 50 % Arbeitsanteil).

Es werden aus Datenschutzgründen keine Werte kleiner als 3 ausgewiesen. Bei der Beschäftigung werden Werte <= 3 der Klasse 3 zugewiesen.

Anhang 5: Tabelle «Abschätzung Flächen für Arbeitsnutzungen»

ZPG. Gesamtüberprüfung regionaler Richtplan

ZPG

Abschätzung Flächen für Arbeitsnutzungen | Vergleich RRP ZPG 1998 und 2017

Abschätzung Flächen für Arbeitsnutzungen		Regionaler Richtplan 1998				Regionaler Richtplan 2017			
Gemeinde	**Gebiet**	**Fläche in ha**	**AZ ***	**% Arbeits-nutzung****	**mGF*** in 1'000 m²**	**Fläche in ha**	**AZ ***	**% Arbeits-nutzung****	**mGF*** in 1'000 m²**
Bassersdorf	Zentrumsgebiete	0.0	125%	0%	0.0	0.0	125%	25%	0.0
	Arbeitsplatzgebiete	23.7	125%	80%	237.0	23.3	125%	75%	218.1
	Mischgebiete	0.0	125%	0%	0.0	2.5	125%	25%	7.9
	Gebiete für öff. Bauten und Anlagen	0.0	125%	50%	0.0	0.0	125%	50%	0.0
	Total	**23.7**			**237.0**	**25.8**			**226.0**
Dietlikon	Zentrumsgebiete	0.0	125%	0%	0.0	0.0	125%	25%	0.0
	Arbeitsplatzgebiete	47.4	125%	80%	474.0	46.2	125%	75%	433.3
	Mischgebiete	0.0	125%	0%	0.0	25.7	125%	25%	80.3
	Gebiete für öff. Bauten und Anlagen	0.0	125%	50%	0.0	0.0	125%	50%	0.0
	Total	**47.4**			**474.0**	**71.9**			**513.6**
Dübendorf	Zentrumsgebiete	138.2	125%	0%	0.0	148.9	125%	25%	465.5
	Arbeitsplatzgebiete	0.0	125%	80%	0.0	0.0	125%	75%	0.0
	Mischgebiete	48.6	125%	0%	0.0	44.4	125%	25%	138.7
	Gebiete für öff. Bauten und Anlagen	0.0	125%	50%	0.0	13.7	125%	50%	85.4
	Total	**186.8**			**0.0**	**207.0**			**689.5**
Kloten	Zentrumsgebiete	155.6	125%	0%	0.0	77.1	125%	25%	240.8
	Arbeitsplatzgebiete	47.4	125%	80%	474.0	16.2	125%	75%	151.7
	Mischgebiete	0.0	125%	0%	0.0	55.3	125%	25%	172.8
	Gebiete für öff. Bauten und Anlagen	0.0	125%	50%	0.0	0.0	125%	50%	0.0
	Total	**203.0**			**474.0**	**148.5**			**565.3**
Opfikon	Zentrumsgebiete	156.4	125%	0%	0.0	126.6	125%	25%	395.5
	Arbeitsplatzgebiete	0.0	125%	80%	0.0	10.4	125%	75%	97.5
	Mischgebiete	0.0	125%	0%	0.0	43.8	125%	25%	137.0
	Gebiete für öff. Bauten und Anlagen	0.0	125%	50%	0.0	0.0	125%	50%	0.0
	Total	**156.4**			**0.0**	**180.8**			**630.0**
Rümlang	Zentrumsgebiete	14.0	125%	0%	0.0	14.6	125%	25%	45.6
	Arbeitsplatzgebiete	68.6	125%	80%	686.0	71.3	125%	75%	668.7
	Mischgebiete	0.0	125%	0%	0.0	0.0	125%	25%	0.0
	Gebiete für öff. Bauten und Anlagen	0.0	125%	50%	0.0	0.0	125%	50%	0.0
	Total	**82.6**			**686.0**	**85.9**			**714.4**
Wallisellen	Zentrumsgebiete	99.6	125%	0%	0.0	96.1	125%	25%	300.3
	Arbeitsplatzgebiete	6.1	125%	80%	61.0	39.2	125%	75%	367.7
	Mischgebiete	22.3	125%	0%	0.0	0.0	125%	25%	0.0
	Gebiete für öff. Bauten und Anlagen	0.0	125%	50%	0.0	0.0	125%	50%	0.0
	Total	**128.0**			**61.0**	**135.3**			**667.9**
Wangen-Brüttisellen	Zentrumsgebiete	0.0	125%	0%	0.0	0.0	125%	25%	0.0
	Arbeitsplatzgebiete	0.0	125%	80%	0.0	12.3	125%	75%	115.2
	Mischgebiete	0.0	125%	0%	0.0	48.1	125%	25%	150.2
	Gebiete für öff. Bauten und Anlagen	0.0	125%	50%	0.0	0.0	125%	50%	0.0
	Total	**0.0**			**0.0**	**60.4**			**265.4**
glow.dasGlattal	*Zentrumsgebiete*	*563.8*			*0.0*	*463.3*			*1'447.7*
	Arbeitsplatzgebiete	*193.2*			*1'932.0*	*218.9*			*2'052.1*
	Mischgebiete	*70.9*			*0.0*	*219.8*			*686.9*
	Gebiete für öff. Bauten und Anlagen	*0.0*			*0.0*	*13.7*			*85.4*
	Total	***827.9***			***1'932.0***	***915.6***			***4'272.1***

14021_15A_171023_AP_Flächen_Arbeitsnutzung.xlsx

Abschätzung Flächen für Arbeitsnutzungen

		Regionaler Richtplan 1998				Regionaler Richtplan 2017			
Gemeinde	**Gebiet**	**Fläche in ha**	**AZ ***	**% Arbeits-nutzung****	**mGF*** in 1'000 m²**	**Fläche in ha**	**AZ ***	**% Arbeits-nutzung****	**mGF*** in 1'000 m²**
Fällanden	Zentrumsgebiete	0.0	125%	0%	0.0	0.0	125%	25%	0.0
	Arbeitsplatzgebiete	0.0	125%	80%	0.0	14.7	125%	75%	137.4
	Mischgebiete	0.0	125%	0%	0.0	4.3	125%	25%	13.5
	Gebiete für öff. Bauten und Anlagen	0.0	125%	50%	0.0	0.0	125%	50%	0.0
	Total	**0.0**			**0.0**	**19.0**			**150.9**
Greifensee	Zentrumsgebiete	0.0	125%	0%	0.0	0.0	125%	25%	0.0
	Arbeitsplatzgebiete	0.0	125%	80%	0.0	4.1	125%	75%	38.6
	Mischgebiete	0.0	125%	0%	0.0	0.0	125%	25%	0.0
	Gebiete für öff. Bauten und Anlagen	0.0	125%	50%	0.0	0.0	125%	50%	0.0
	Total	**0.0**			**0.0**	**4.1**			**38.6**
Maur	Zentrumsgebiete	0.0	125%	0%	0.0	0.0	125%	25%	0.0
	Arbeitsplatzgebiete	0.0	125%	80%	0.0	0.0	125%	75%	0.0
	Mischgebiete	0.0	125%	0%	0.0	0.0	125%	25%	0.0
	Gebiete für öff. Bauten und Anlagen	0.0	125%	50%	0.0	0.0	125%	50%	0.0
	Total	**0.0**			**0.0**	**0.0**			**0.0**
Nürensdorf	Zentrumsgebiete	0.0	125%	0%	0.0	0.0	125%	25%	0.0
	Arbeitsplatzgebiete	0.0	125%	80%	0.0	0.0	125%	75%	0.0
	Mischgebiete	0.0	125%	0%	0.0	0.0	125%	25%	0.0
	Gebiete für öff. Bauten und Anlagen	0.0	125%	50%	0.0	0.0	125%	50%	0.0
	Total	**0.0**			**0.0**	**0.0**			**0.0**
Schwerzenbach	Zentrumsgebiete	0.0	125%	0%	0.0	9.7	125%	25%	30.2
	Arbeitsplatzgebiete	11.5	125%	80%	115.0	5.3	125%	75%	49.3
	Mischgebiete	16.5	125%	0%	0.0	12.4	125%	25%	38.7
	Gebiete für öff. Bauten und Anlagen	0.0	125%	50%	0.0	0.0	125%	50%	0.0
	Total	**28.0**			**115.0**	**27.3**			**118.1**
Volketswil	Zentrumsgebiete	0.0	125%	0%	0.0	45.6	125%	25%	142.4
	Arbeitsplatzgebiete	70.1	125%	80%	701.0	71.4	125%	75%	669.8
	Mischgebiete	20.6	125%	0%	0.0	13.0	125%	25%	40.7
	Gebiete für öff. Bauten und Anlagen	0.0	125%	50%	0.0	0.0	125%	50%	0.0
	Total	**90.7**			**701.0**	**130.0**			**852.9**
oberes Glattal	*Zentrumsgebiete*	*0.0*			*0.0*	*55.2*			*172.6*
	Arbeitsplatzgebiete	*81.6*			*816.0*	*95.5*			*895.1*
	Mischgebiete	*37.1*			*0.0*	*29.7*			*92.9*
	Gebiete für öff. Bauten und Anlagen	*0.0*			*0.0*	*0.0*			*0.0*
	Total	***118.7***			***816.0***	***180.4***			***1'160.5***
Glattal gesamt	Zentrumsgebiete	563.8			0.0	518.5			1'620.2
	Arbeitsplatzgebiete	274.8			2'748.0	314.4			2'947.2
	Mischgebiete	108.0			0.0	249.5			779.8
	Gebiete für öff. Bauten und Anlagen	0.0			0.0	13.7			85.4
	Total	**946.6**			**2'748.0**	**1'096.0**			**5'432.6**

14021_15A_171023_AP_Flächen_Arbeitsnutzung.xlsx

Quelle: Reg. Richtplan festgesetzt 1998 und Regionaler Richtplan 2017, Verabschiedung DV am 29.03.2017, rev. gemäss RRB Nr. xxx / yyy

Hinweise:

* Es wird in allen Gebieten eine durchschnittliche Brutto-AZ von 125% angenommen.

** Der geschätzte Anteil der zu Arbeitszwecken genutzt wird, wird in der Tabelle angegeben. In den Misch-, und Zentrumsgebieten wird der neue Minimalanteil angegeben. Zentrumsgebiete sind um den Anteil reduziert, zu welchem sie auch als regionales Arbeitsplatzgebiet festgelegt sind.

*** Es werden lediglich die Flächen angegeben, die gemäss § 255 PBG an die massgebliche GF angerechnet werden (mGF). Dieses umfasst vor allem Flächen in den Vollgeschossen.

Anhang 6: Tabelle «Beschäftigte + Einwohner nach Dichtestufen der Region Glattal»

Beschäftigte + Einwohner nach Dichtestufen der Region Glattal
Auswertung nach adresscodierten Daten

ZPG

Quelle: Beschäftigte – Bundesamt für Statistik, 2015 (prov), Einwohner – statistisches Amt Zürich, 2016

Gemeinde	Dichtestufe in	K/ha		Beschäftigte	Einwohner	Fläche in ha	tatsächliche Dichte in K/ha	Differenz zur Untergrenze	Potenzial K (Untergrenze)	Differenz zum Bestand
		min.	max.							
Bassersdorf	2 - gering	50	100	1'069	4'839	144.2	**41**	-9	7'211	-1'303
	3 - mittel	100	150	2'823	6'334	134.0	**68**	-32	13'398	-4'241
	4 - hoch	150	300	207	117	25.2	**13**	-137	3'782	-3'458
Dietlikon	2 - gering	50	100	327	2'949	79.8	**41**	-9	3'991	-715
	3 - mittel	100	150	2'023	3'785	99.5	**58**	-42	9'951	-4'143
	4 - hoch	150	300	3'517	649	45.1	**92**	-58	6'760	-2'594
Kloten	1 - sehr gering	0	50	20	120	14.9	**9**	9	0	140
	2 - gering	50	100	979	5'808	114.8	**59**	9	5'742	1'045
	3 - mittel	100	150	5'459	9'713	301.9	**50**	-50	30'194	-15'022
	4 - hoch	150	300	4'439	2'752	35.8	**201**	51	5'363	1'828
	5 - sehr hoch	300		23'441	31	120.2	**195**	-105	36'054	-12'582
Nürensdorf	2 - gering	50	100	834	5'111	159.8	**37**	-13	7'991	-2'046
Opfikon	2 - gering	50	100	185	1'736	57.5	**33**	-17	2'875	-954
	3 - mittel	100	150	1'223	1'652	49.4	**58**	-42	4'937	-2'062
	4 - hoch	150	300	805	5'691	57.4	**113**	-37	8'616	-2'120
	5 - sehr hoch	300		16'579	6'973	131.2	**179**	-121	39'370	-15'818
Wallisellen	2 - gering	50	100	549	3'769	100.8	**43**	-7	5'041	-723
	3 - mittel	100	150	4'880	6'578	193.5	**59**	-41	19'348	-7'890
	4 - hoch	150	300	14'392	4'751	113.0	**169**	19	16'949	2'194
Rümlang	1 - sehr gering	0	50	140	75	19.7	**11**	11	0	215
	2 - gering	50	100	1'331	6'059	139.1	**53**	3	6'955	435
	3 - mittel	100	150	3'422	1'571	115.4	**43**	-57	11'544	-6'551
	4 - hoch	150	300	251	17	9.1	**30**	-120	1'361	-1'093
	5 - sehr hoch	300		595	4	12.6	**47**	-253	3'786	-3'187
Dübendorf	2 - gering	50	100	2'483	8'471	241.9	**45**	-5	12'095	-1'141
	3 - mittel	100	150	3'697	11'177	176.7	**84**	-16	17'665	-2'791
	4 - hoch	150	300	13'402	7'262	183.3	**113**	-37	27'501	-6'837
	5 - sehr hoch	300		117	151	67.1	**4**	-296	20'123	-19'855
Fällanden	1 - sehr gering	0	50	161	1'402	41.2	**38**	38	0	1'563
	2 - gering	50	100	257	2'732	68.2	**44**	-6	3'409	-420
	3 - mittel	100	150	2'268	3'293	61.4	**91**	-9	6'137	-576
Greifensee	2 - gering	50	100	1'248	2'976	55.0	**77**	27	2'750	1'474
	3 - mittel	100	150	71	1'263	13.6	**98**	-2	1'358	-24
Maur	2 - gering	50	100	1'207	6'189	201.7	**37**	-13	10'086	-2'690
	3 - mittel	100	150	584	2'140	57.9	**47**	-53	5'793	-3'069
Schwerzenbach	2 - gering	50	100	182	1'026	64.9	**19**	-31	3'243	-2'035
	3 - mittel	100	150	1'953	3'887	62.3	**94**	-6	6'230	-390
Volketswil	1 - sehr gering	0	50	437	3'893	104.6	**41**	41	0	4'330
	2 - gering	50	100	4'570	12'828	277.9	**63**	13	13'896	3'502
	3 - mittel	100	150	5'524	1'155	99.0	**67**	-33	9'904	-3'225
Wangen-Brüttisellen	2 - gering	50	100	1'165	4'051	144.3	**36**	-14	7'215	-1'999
	3 - mittel	100	150	3'141	2'853	77.9	**77**	-23	7'789	-1'795
	4 - hoch	150	300	1'013	143	15.1	**76**	-74	2'272	-1'116

14021_15A_171031_Dichtestufen_E-B.xlsx

B Anlagen

Anlage 1: Auswertung / Beurteilung Anträge gemäss 2. Vorprüfung und Anhörung sowie öffentliche Auflage, 13.03.2017

Anlage 2a: Multifunktionskomplex Bäuler, überarbeitete Dokumentation, 21.03.2011

Anlage 2b: Multifunktionskomplex Bäuler, Projektdokumentation, 22.07.2015

Auswertung 2. Vorprüfung und öffentliche Auflage, Verabschiedung DV / GL vom 29.03.2017 z.H. Festsetzung

Ergebnisse der 2. Vorprüfung (Kanton) und Änderungsanträge nach 2. Anhörung gemäss §7 PBG (Nachbarregionen, Verbandsgemeinden) sowie öffentlicher Auflage (19.08. - 18.10.2016)

Hinweis zur Numerierung

Zur Vereinfachung der Diskussion wurden die **Anträge der 1. Vorprüfung mit dem Index "V" numeriert**. Die Ziffer bezieht sich auf das Kapitel und die Reihenfolge der Nennung / des Eintrags.
Die **Anträge gemäss der Anhörung der Gemeinden und der öffentlichen Auflage** wurden analog zur Vorprüfung, mit dem **Index "A"** versehen.

Redaktionelle Änderungen

Die wesentlichen eingegangenen Hinweise zu redaktionellen Änderungen wurden berücksichtigt und unter Punkt 8 aufgeführt.

2. Kanontale Vorprüfung

Nr.	Antragsteller	Gegenstand	Seite Text / Bericht	Antrag	Umgang mit Anträgen				Begründung / Kommentare
					berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	nicht Gegen-stand Rev.	
V Vorprüfung (Kantonale Verwaltung)									
A Allgemeines									
V 1	ARE	Koordinationshinweise	diverse	Unter den Koordinationshinweisen sind nicht Planungsinstrumente aufzuführen sondern konkrete Hinweise für die Umsetzung in der Nutzungsplanung.			X		Die ZPG versteht unter Koordinationshinweisen Verweise auf andere allfällig zu beachtende Instrumente / Planungen. Konkrete Handlungsanweisungen für alle Richtplaneinträge würden in der jetzigen Phase der Revision den Rahmen sprengen und wären häufig nicht stufengerecht.
V 2	ARE	Legendeneinträge übergeordneter Festlegungen	diverse	Verschiedene Themenkarten bilden Inhalte ab, welche nicht auf Stufe Region festgelegt werden. In den Legenden ist daher klar zwischen regionalen Festlegungen und Informationen zu differenzieren.	X				
1 Regio-ROK									
1.2 Leitsätze für die räumliche Entwicklung									
V 1.2.1	ARE	Leitlinie A	S. 10	Die Aussage, dass Einschränkungen aufgrund der restriktiven Vorgaben der im kantonalen Richtplan festgelegten Abgrenzungslinie (AGL) dazu führen würden, dass die Entwicklung von den zentralen Lagen an die peripheren verdrängt würde, ist zu streichen, da sie zu pauschalisierend ist – Was auf zentrale Lagen in Opfikon und Kloten zutreffen mag, gilt nicht per se für alle Gemeinden mit zentralen Lagen. Des Weiteren stellt die Formulierung nach wie vor einen Widerspruch zum kantonalen Richtplan dar, wonach innerhalb der AGL grundsätzlich keine zusätzlichen Wohnnutzungs-reserven zu schaffen sind. Die Entwicklung von Wohnnutzungsreserven ist ausserhalb der AGL zu suchen.	X				Die ZPG berücksichtigt dies im Wissen um das Risiko einer Nichtfestsetzung, behält sich aber vor, die zukunftsorientierte Zielsetzung im Erläuterungsbericht darzulegen und sich auch weiterhin für zukünftige Anpassungen übergeordneter Planungen einzusetzen. Die ZPG versteht den regionalen Richtplan als ein zukunftsweisendes Instrument (Horizont 25 Jahre) und möchte nicht ausschliessen, dass bisher geltende Vorgaben aufgrund neuer Erkenntnisse / Fortschritte überholt sein werden.
V 1.2.2	ARE	Leitlinie E	S. 12	Der Regionalpark auf dem Flugplatzareal als ein neues Erholungsgebiet ist zu streichen, da er den übergeordneten Sachplanungen des Bundes widerspricht.			X		Die ZPG nimmt dies zur Kenntnis, hält aber weiterhin an der Leitlinie i.S. der bisherigen Zielsetzung fest, angrenzend an den Innovationspark ein bedeutendes Erholungsgebiet zu sichern.
V 1.2.3	ARE	Schlüsselprojekte	S. 13	Das Gebietsmanagement Raum Uster Volketswil ist als ein weiteres Schlüsselprojekt aufzuführen, da es für die räumliche Entwicklung im oberen Glattal von Bedeutung ist.	X				

Nr.	Antragsteller	Gegenstand	Seite Text / Bericht	Antrag	Umgang mit Anträgen				Begründung / Kommentare
					berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	nicht Gegen-stand Rev.	
V 1.2.4	ARE	Zielbild 2030 (RegioROK), Siedlung, Abb. 1.2g	S. 14	Es ist das Erholungsgebiet von überregionaler Bedeutung auf dem Flugplatz Dübendorf aus der Karte und der Legende zu streichen, da es einen Widerspruch zu den übergeordneten Sachplanungen des Bundes darstellt (aviatische Nutzung).			X		Die ZPG nimmt dies zur Kenntnis, hält aber weiterhin an der bisherigen Zielsetzung fest, angrenzend an den Innovationspark ein bedeutendes Erholungsgebiet zu sichern.
V 1.2.5	ARE	Zielbild 2030 (RegioROK), Siedlung, Abb. 1.2g	S. 14	Der Satz *„Mit Sonderbauvorschriften für die Flughafenregion sollen die bauliche Erneuerung und Verdichtung trotz Fluglärm möglich bleiben."* ist zu streichen, da die Lärmschutzverordnung (LSV) und der kantonale Richtplan die Rahmenbedingungen der Entwicklung in lärmbelasteten Gebieten abschliessend definieren und durch Sonderbauvorschriften nicht übersteuert werden können.	X				Die ZPG berücksichtigt dies im Wissen um das Risiko einer Nichtfestsetzung, behält sich aber vor, die zukunftsorientierte Zielsetzung im Erläuterungsbericht darzulegen und sich auch weiterhin für zukünftige Anpassungen übergeordneter Planungen einzusetzen. Die ZPG versteht den regionalen Richtplan als ein zukunftsweisendes Instrument (Horizont 25 Jahre) und möchte nicht ausschliessen, dass bisher geltende Vorgaben aufgrund neuer Erkenntnisse / Fortschritte überholt sein werden.
2 Siedlung **2.1 Gesamtstrategie**									
V 2.1.1	ARE	Gesamtstrategie	S. 16	Das Einwohnertotal der Region für das Ziel 2030 ist gemäss der aktuellen Bevölkerungsprognose des Statistischen Amts des Kantons Zürich vom 28.06.2016 auf 194'000 Einwohner heraufzusetzen, da kantonale Prognose für die Region Glattal über der regionalen Prognose liegt.	X				Zudem beschlossen die Delegierten (auf Antrag der Gemeinde Dietlikons), den Begriff "Ziel" durch "Prognose" zu ersetzen.
V 2.1.2	ARE	Karteneinträge, Abb. 2.1b	S. 17 / 19	Es ist zu prüfen, die Bezeichnung *„komplexer"* Stadtkörper durch den Begriff *„kompakter"* Stadtkörper zu ersetzen, da als Gegensatz zum *„durchgrünten Stadtkörper"* (von stabilen Gebieten geprägt), die Bezeichnung *„komplexer Stadtkörper"* zu wenig die in den dynamischen Gebieten lokalisierten Entwicklungspotenziale widerspiegelt. Die Bezeichnung *„kompakter Stadtkörper"* suggeriert hingegen das zusätzliche Verdichtungspotenzial.			X		Die Bezeichnung „komplexer Stadtkörper" spiegelt den vielfältigen und komplexen Charakter der Gebiete wider. Diese Gebiete sind nicht kompakt.
V 2.1.3	ARE	Karteneinträge, Abb. 2.1b	S. 17 / 19	In der Abbildung ist im Gebiet des Gebietsmanagements Airport Region die Strategie *„Umstrukturieren"* für die Entwicklung des Siedlungsgebiets durch die Strategie *„Weiterentwickeln"* zu ersetzen, es zwar weist Potenziale auf, wird jedoch nicht komplett umstrukturiert oder neu ausgerichtet und dementsprechend auch weiterhin als wichtiges Arbeitsplatzgebiet erhalten bleiben.			X		Das Gebiet zeichnet sich durch ein grosses Veränderungs- und Verdichtungspotenzial zugunsten neuer städtebaulicher Strukturen aus. Die planerische Absicht der Veränderungs-strategie "Weiterentwickeln" zielt umfassender auf den Charakter der spezifischen Quartierstrukturen ab. Dies entspricht im besagten Gebiet nicht Ziel der Region.
V 2.1.4	ARE	Karteneinträge, Abb. 2.1b	S. 17 / 19	Der Eintrag im Gebiet Tolwäng, Rümlang, ist zu streichen, da es ausserhalb des Siedlungsgebiets gemäss kantonalem Richtplan liegt. Die Voraussetzungen zur Schaffung von Bauzonen ausserhalb wird vorliegend als nicht erfüllt erachtet (vgl. auch Anträge zu Gebiete für öffentliche Bauten und Anlagen).			X		Die ZPG nimmt zur Kenntnis, dass Erweiterungsflächen im Gebiet Tolwäng für flughafenaffine Nutzungen kein genügendes öffentliches Interesse darstellen, zumal der Flughafen Zürich hinsichtlich Entwicklungsflächen im europäischen Vergleich stark eingeschränkt ist. Die Gebietsfestlegung steht nicht im Widerspruch zu Zielen der Ökologie und der Glattranturierung. Das Gebiet ist gut an MIV und ÖV angebunden.

Nr.	Antragsteller	Gegenstand	Seite Text / Bericht	Antrag	Umgang mit Anträgen				Begründung / Kommentare
					berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	nicht Gegen-stand Rev.	
2.2 Zentrumsgebiet									
V 2.2.1	ARE	Ziele lit. a)	S. 20	Die Zielsetzung *„In den regionalen und kantonalen Zentrumsgebieten…"* betreffend Aufzonungen (planerische Erhöhung der Wohnnutzung) innerhalb der AGL ist zu streichen, da bezüglich Aufzonungen innerhalb der AGL die Festlegungen gemäss kantonalem Richtplan gelten (vgl. Kap. 4.7.1). Der kantonale Richtplan wurde erst kürzlich vom Kantonsrat festgesetzt, und es würde dem Gebot der Planbeständigkeit widersprechen, ihn kurzfristig wieder anzupassen. Die Umweltschutzgesetzgebung wurde ebenfalls erst 2015 vom Bund betreffend die Lärmschutzvorgaben für die Nachtstunden revidiert. Ein erneuter Vorstoss, die Regelungen noch weiter zu flexibilisieren, ist nicht angezeigt.	X				Die ZPG berücksichtigt dies im Wissen um das Risiko einer Nichtfestsetzung, behält sich aber vor, die zukunftsorientierte Zielsetzung im Erläuterungsbericht darzulegen und sich auch weiterhin für zukünftige Anpassungen übergeordneter Planungen einzusetzen. Die ZPG versteht den regionalen Richtplan als ein zukunftsweisendes Instrument (Horizont 25 Jahre) und möchte nicht ausschliessen, dass bisher geltende Vorgaben aufgrund neuer Erkenntnisse / Fortschritte überholt sein werden.
V 2.2.2	ARE	Massnahmen lit. a)	S. 29	Die regionale Massnahme *„Die Region setzt sich bei Bund und Kanton dafür sein…"* betreffend Aufzonungen (planerische Erhöhung der Wohnnutzung) innerhalb der AGL ist zu streichen, da bezüglich Aufzonungen innerhalb der AGL die Festlegungen gemäss kantonalem Richtplan gelten (vgl. Kap. 4.7.1). Der kantonale Richtplan wurde erst kürzlich vom Kantonsrat festgesetzt, und es würde dem Gebot der Planbeständigkeit widersprechen, ihn kurzfristig wieder anzupassen. Die Umweltschutzgesetzgebung wurde ebenfalls erst 2015 vom Bund betreffend die Lärmschutzvorgaben für die Nachtstunden revidiert. Ein erneuter Vorstoss, die Regelungen noch weiter zu flexibilisieren, ist nicht angezeigt.	X				Die ZPG berücksichtigt dies im Wissen um das Risiko einer Nichtfestsetzung, behält sich aber vor, die zukunftsorientierte Zielsetzung im Erläuterungsbericht darzulegen und sich auch weiterhin für zukünftige Anpassungen übergeordneter Planungen einzusetzen. Die ZPG versteht den regionalen Richtplan als ein zukunftsweisendes Instrument (Horizont 25 Jahre) und möchte nicht ausschliessen, dass bisher geltende Vorgaben aufgrund neuer Erkenntnisse / Fortschritte überholt sein werden.
V 2.2.3	ARE	Abstimmung Siedlungsentwicklung und Verkehrsaufkommen	S. 20ff.	Es sind im erläuternden Bericht qualitative Aussagen darüber zu treffen, inwiefern das allfällig zusätzliche Verkehrsaufkommen bewältigbar ist und wie bei allfällig absehbaren Engpässen auf Strassen und im ÖV die Siedlungsentwicklung und die Ausbaumöglichkeiten des Verkehrsangebots aufeinander abgestimmt werden. Allfälliger Koordinationsbedarf ist in Kap. 2.2.1 oder (sofern bekannt) gebietsspezifisch unter Kap. 2.2.2 in der Objekttabelle S. 21 ff. zu ergänzen. Zudem soll in den Objekttabellen auf die allfälligen, für die Erschliessung des jeweiligen Gebiets benötigten Verkehrsmassnahmen hingewiesen werden, da im Richtplantext die geforderten (qualitativen) und konkreten Aussagen zur Bewältigbarkeit des durch die kant. und reg. Zentrumsgebiete zu erwartenden zusätzlichen Verkehrsaufkommens fehlen.			X		Die Themen Siedlung und Verkehr sind stufengerecht aufeinander abgestimmt. Die Festlegungen im Bereich Siedlung sichern die Aufnahme der Entwicklungsprognose Raumnutzer (Einwohner und Beschäftigte) gemäss kantonalem Auftrag (Handlungsräume Raumordnungskonzept) und sichern im Bereich Verkehr die Bewältigung im Sinne der Nachfrage-prognose (Steigerung des ÖV-Anteil am Bimodal-Split). Zudem stellt die ZPG fest, dass für die kantonalen Zentrumsgebiete (ca. 430 ha) im Vergleich zu den regionalen Zentrumsgebieten (ca. 118 ha) keine qualitativen Aussagen vorliegen.
V 2.2.4	ARE	Ortszentren	S. 20, 25-30	Es ist zu prüfen, ob anstelle der Festlegung von Ortszentren mittels Karteneinträgen ein genereller Auftrag an die Gemeinden zu formulieren ist, die Ortszentren zu stärken, da eine regionale Bedeutung aller Ortszentren den Inhalt der Festlegung relativiert.	X				Die GL ZPG hat diese Frage anlässlich der Sitzung vom 15.12.2016 diskutiert und beschloss, die Einträge der Ortszentren in der Themenkarte zu belassen, jedoch auf die gebietsspezifischen Massnahmen im Richtplantext zu verzichten. Der Richtplantext wird mit allgemeinen Aussagen zu den Ortszentren ergänzt.

Nr.	Antragsteller	Gegenstand	Seite Text / Bericht	Antrag	Umgang mit Anträgen				Begründung / Kommentare
					berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	nicht Gegen-stand Rev.	
V 2.2.5	ARE	Zentrum Dietlikon Süd, Dietlikon (Nr. 8) und Zentrum Volketswil Süd / Bahnhof Schwerzen-bach, Schwerzenbach / Volketswil (Nr. 10)	S. 25 -30	Die Kategorie Zentrumsgebiete von regionaler Bedeutung ist gesamthaft zu überprüfen. Die Einträge (Nr. 8 und Nr. 10) sind klarer und letzterer auch in dessen Ausdehnung zu begründen.		X			Die Region hält am Eintrag beider Zentrumsgebiete fest. Der Erläuterungsbericht wird in diesem Sinne wie folgt präzisiert: "Der regionale Richtplan legt das Gebiet Volketswil Süd / Schwerzenbach Bahnhof fest und trägt somit der Absicht des Masterplans Uster-Volketswil 2050 Rechung, den Zentrumscharakter im Gebiet herzustellen. Dies zu vertiefen, ist Aufgabe des Gebietsmanagement unter der Federführung des Kantons. Mit dem aktuellen BGK Industriestrasse wird ein erster gestalterischer Schritt initiiert. Der regionale Richtplan bildet die Grundlage für die zukünftige Entwicklung." "Das Zentrumsgebiet Dietlikon Süd wurde nach intensivem Dialog mit der Gemeinde festgelegt, zugunsten einer Rechtsgrundlage für erhöhte Qualitätsanforderungen in der kommunalen Nutzungsplanung. Dies geschah in Folge der kantonalen Ersatzvornahme."
V 2.2.6	ARE	Balsberg / Flughof-strasse, Kloten / Opfikon (Nr. 4)	S. 25 -31	Das Ziel Integration der Autobahn (Autobahnanvollanschluss) ist zu präzisieren und mit dem Vorhaben Glattalautobahn gemäss der laufenden Revision des kantonalen Richtplans abzustimmen.	X				
V 2.2.7	ARE	Glattbrugg West / Rümlang Eich-Bäuler, Opfikon / Rümlang (Nr. 6)	S. 25 -32	Die Anmerkung in Fussnote 7 ist zu streichen. Ferner ist das Ziel: *„Die Machbarkeit und Form des geplan-ten ÖV-Systems..."* zu streichen und durch einen Prüfauftrag zu ersetzen. Auf der Schaffhauserstrasse ist in Zusammenarbeit mit Kanton und Gemeinden ein neues ÖV- System zu prüfen. *„Die Anbindung... ist nicht im Rahmen des Gebietsmanagements Airport Region zu optimieren"*, sondern in Zusammenarbeit mit Kanton und Gemeinde.	X				Die Anpassung erfolgt aufgrund der Ergebnisse / Erkenntnisse aus dem Gebietsmanagement Airport-Region.
V 2.2.8	ARE	Dübendorf – Bahnhof Dübendorf – Flugplatzkopf – Wangenstrasse – Überlandstrasse, Dübendorf (Nr. 9)	S. 25 -33	Beim Koordinationshinweise ist der Verweis auf den kantonalen Richtplaneintrag aufzuführen.	X				
V 2.2.9	ARE	Funktion "Kommunale Versorgung"	S. 25 -34	Die Funktion „Kommunale Versorgung" ist in den Auftrag an die Gemeinden zu überführen, da die kommunale Versorgung Sache der Gemeinden ist und im regionalen Richtplan keiner objektspezifischen Festlegungen bedarf.	X				Die kommunale Versorgung ist die zentrale Funktion der Objektfestlegungen, kann aber ebenso als genereller Auftrag in die Massnahmen der Gemeinden integriert werden.
2.3 Schutzwürdiges Ortsbild									
V 2.3.1	ARE	Wangen, Wangen-Brüttisellen (Nr. 5)	S. 30	Beim Koordinationshinweis ist das Ortsbild (BDV Nr. 1220 vom 15.11.2002) anzuführen.	X				
V 2.3.2	ARE	Kap. 2.3.3 lit. b) Massnahmen Gemeinde	S. 32	Mit der Aufhebung des Eintrags Flugplatzareal, Dübendorf und Wangen-Brüttisellen sind auch die Ausführungen in Kap. 2.3.3b zum Ortsbild Flugplatzareal zu streichen.	X				
2.4 Gebiet mit Erhaltung Siedlungsstruktur									

Nr.	Antragsteller	Gegenstand	Seite Text / Bericht	Antrag	Umgang mit Anträgen				Begründung / Kommentare
					berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	nicht Gegen-stand Rev.	
2.5 Gebiet mit Nutzungsvorgaben									
V 2.5.1	ARE	regionale Misch-, Arbeitsplatz- und VE-Gebiete Schwerzenbach und Volketswil (Nrn. 14, 28, 31, 41)	S. 34 ff.	Die Einträge im Raum Uster-Volketswil dürfen geplante Vertiefungsstudien zur Innenentwicklung nicht vorwegnehmen, da im Rahmen des Gebietsmanagements Raum Uster-Volketswil Vertiefungen zur Innenentwicklung geplant sind. Um eine Vorwegnahme dieser Studien durch richtplanerische Festlegungen zur Strukturierung des Siedlungsgebiets (Gebiet mit Nutzungsvorgaben, Anzustrebende bauliche Dichte / Gebiete mit Zulässigkeit für Hochhäuser) zu vermeiden, sollen entsprechende Gebietsbezeichnungen innerhalb der definierten Perimeter der Innenentwicklungsstudien keine Konkretisierung der Dichte beinhalten, nur in der jeweiligen Themenkarte (nicht in Richtplankarte) bezeichnet, entsprechend markiert (bspw. Umrandung) und mit einem Koordinationshinweis betreffend zu klärender Fragestellung versehen werden.			**X**		In den Gebieten mit Nutzungsvorgaben sind keine Zielsetzungen betreffend die anzustrebende bauliche Dichte oder die Nutzungsdichte enthalten.
V 2.5.2	ARE	Raumsicherung für produzierendes Gewerbe und Nutzungsspezifikation Logistik	S. 34 ff.	Die Funktionen der Arbeitsplatzgebiete sind zu präzisieren. Dabei ist insbesondere der Raumsicherung für das produzierende Gewerbe Rechnung zu tragen. Im Sinne des kantonalen Richtplans sind Arbeitsplatzgebiete vor allem im Hinblick auf die Zulässigkeit von Handels- und Dienstleistungen nach § 56 Abs. 3 PBG sowie Logistikbetriebe zu differenzieren. Damit soll der Entwicklung entgegengewirkt werden, dass es zunehmend an geeigneten und bezahlbaren Standorten für gewerblich-industrielle Nutzungen fehlt. Insbesondere ist die ausreichende Raumsicherung für das eher ertragsschwache und immissionsreiche produzierende Gewerbe zu gewährleisten.		**X**			Dem Auftrag zur Raumsicherung des produzierenden Gewerbes ist mit den festgelegten Massnahmen in Kap. 2.5.3 Arbeitsplatzgebiete lit. b) grundsätzlich Rechnung getragen. Die ZPG erachtet eine weitergehende Differenzierung im Sinne der kantonalen Vorstellungen aufgrund der praxisfernen Differenzierung von Produktion und Dienstleistung gemäss §56 PBG als schwierig für die Umsetzung in der BZO. Die ZPG wird die Anforderungen für die Zulassung von Dienstleistungsnutzungen bzw. die Raumsicherung für produzierendes Gewerbe nach Abstimmung der Delegierten wie folgt sinngemäss differenzieren: a) für DL-Zentren (Hinweis: unbestimmter Rechtsbegriff) ÖV-Güteklasse B oder besser b) für sonstige DL (Bsp. Handwerker) ÖV-Güteklasse D oder besser Im Glattal bestehen bereits heute umfangreiche und vielfältige Logistikanlagen in Arbeitsplatzgebieten und am Flughafen. Das kantonale Konzept liefert keine weiteren hinreichenden Nachweise für Logistikstandorte. Darüber hinaus wird/werden ein/zwei Standort/e (Hertistrasse, Wallisellen / Riedmatt, Rümlang – Positionierung Gde. Rümlang auf DV 29.03.2017) neu mit folgender Nutzungseignung ergänzt: primär: Industrie, Gewerbe, Logistik; sekundär: Dienstleistung, Verkauf.
V 2.5.3	ARE	Wohnanteil	S. 34 ff.	Die Ziele und Massnahmen zur Wohnnutzung in Arbeitsplatzgebieten sind zu streichen, da die Reduzierung der Arbeitsplatzflächen durch die Anordnung von Wohnnutzungen innerhalb der Arbeitsplatzgebiete aufgrund der daraus resultierenden flächen- und immissionsmässigen Einschränkungen unzweckmässig ist. Wird ein Teilgebiet eines Arbeitsplatzgebiets als für Wohnen geeignet beurteilt, so ist für dieses Gebiet ein Eintrag als Mischgebiet zu prüfen.	**X**				Die Nutzungsspezifikationen der betroffenen 5 Gebiete werden wie folgt geändert: a) In den Gebieten Nr. 2 "Industriegebiet Fällanden" und Nr. 3 "Bruggacher" in Fällanden werden der jeweilige max. Wohnanteil gestrichen und durch einen Prüfauftrag für eine nächste Teilrevision des RRP betreffend die differenzierte Ausscheidung von Arbeitsplatz- und Mischgebiete ersetzt. b) In den Gebieten Nr. 4 "Langacher" in Greifensee Nr. 6 "Glattpark West" in Opfikon wird der max. Wohnanteil gestrichen, es wird kein Prüfauftrag formuliert. c) Das bisherige Arbeitsplatzgebiet Nr. 7 "Glattpark Süd" in Opfikon wird neu als Mischgebiet festgelegt.

Nr.	Antragsteller	Gegenstand	Seite Text / Bericht	Antrag	Umgang mit Anträgen				Begründung / Kommentare
					berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	nicht Gegen-stand Rev.	
V 2.5.4	ARE	Einschränkung Dienstleistungsanteil in den Arbeitsplatzgebieten Nrn. 8, 11, 13 und 14	S. 34 ff.	Die Funktionsbezeichnung *„angemessener Anteil“* ist zu streichen. Für die einzelnen Gebiete sind klare und belast-bare Aussagen über die Grössenordnung derjenigen Flächen zu machen, die für das produzierende Gewerbe zu sichern sind.			X		Dem Auftrag zur Raumsicherung des produzierenden Gewerbes ist mit den festgelegten Massnahmen in Kap. 2.5.3 Arbeitsplatzgebiete lit. b) grundsätzlich Rechnung getragen. Die ZPG wird die Anforderungen für die Zulassung von Dienstleistungsnutzungen bzw. die Raumsicherung für produzierendes Gewerbe nach Abstimmung der Delegierten wie folgt sinngemäss differenzieren: a) für DL-Zentren (Hinweis: unbestimmter Rechtsbegriff) ÖV-Güteklasse B oder besser b) für sonstige DL (Bsp. Handwerker) ÖV-Güteklasse D oder besser
V 2.5.5	ARE	Bindung Dienstleistungs-anteil in den Arbeitsplatzgebieten an die Mindest-ÖV-Güte C	S. 34 ff.	In Kap. 2.5.3b) ist das Kriterium bezüglich der Zulassung von Dienstleistungsnutzungen anzupassen: Dienstleistungen in Arbeitsgebieten sind an eine ÖV-Erschliessungsqualität mindestens Güteklasse C zu binden.		X			Eine genrelle Bindung an die ÖV-Güteklasse C als Voraussetzung für Dienstleistung zu verlangen ist zu streng, da insbesondere Kleinbetriebe und Handwerker häufig als Dienstleistungsbetriebe zu qualifizieren sind. Die ZPG wird die Anforderungen für die Zulassung von Dienstleistungsnutzungen nach Abstimmung der Delegierten wie folgt sinngemäss differenzieren: a) für DL-Zentren (Hinweis: unbestimmter Rechtsbegriff) ÖV-Güteklasse B oder besser b) für sonstige DL (Bsp. Handwerker) ÖV-Güteklasse D oder besser
V 2.5.6	ARE	Logistikstandorte	S. 34 ff.	Das Thema Logistik ist im Richtplan noch nachzuführen. Die im Logistikstandortkonzept der Volkswirtschafts- und der Baudirektion vom März 2013 aus kantonaler Sicht ermittelten möglichen Logistikstandorte in den Regionen sind gemäss Auftrag des Amts für Raumentwicklung durch die Regionen vertieft zu prüfen und für die geeigneten Standorte sind Karteneinträge vorzusehen. Teilweise wird im Richtplantext für einzelne Gebiete mit Nutzungsvorgaben (Kasernenareal in Kloten; Industriegebiete Hard, Brunnenstrasse und Greifenseestrasse in Volketswil) eine Eignung für Logistik ausgewiesen, jedoch sind die Art und der Umfang der Festlegungen noch nicht ausreichend.	X				Im Glattal bestehen bereits heute umfangreiche und vielfältige Logistikanlagen in Arbeitsplatzgebieten und am Flughafen. Darüber hinaus werden zwei Standorte (Hertistrasse, Wallisellen / Riedmatt, Rümlang) neu mit folgender Nutzungseignung ergänzt: *primär: Industrie, Gewerbe, Logistik; sekundär: Dienstleistung, Verkauf.*
V 2.5.7	ARE	Abstimmung Siedlungsentwicklung und Verkehrsaufkommen	S. 34 ff.	Es sind im Erläuternden Bericht qualitative Aussagen darüber zu treffen, inwiefern das allfällige zusätzliche Verkehrsaufkommen bewältigbar ist und wie bei allfälligen abseh- baren Engpässen auf Strassen und im ÖV die Siedlungsentwicklung und die Ausbau- möglichkeiten des Verkehrsangebots aufeinander abgestimmt werden. Allfälliger Koor- dinationsbedarf ist im Richtplantext in Kap. 2.5.1 a), b), c) und d) oder (sofern bekannt) gebietsspezifisch in der Objekttabelle zu ergänzen. Zudem soll in den Objekttabellen auf die allfälligen, für die Erschliessung des jeweiligen Gebiets benötigten Verkehrs- massnahmen hingewiesen werden.			X		Die Themen Siedlung und Verkehr sind stufengerecht aufeinander abgestimmt. Die Festlegungen im Bereich Siedlung sichern die Aufnahme der Entwicklungsprognose Raumnutzer (Einwohner und Beschäftigte) gemäss kantonalem Auftrag (Handlungsräume Raumordnungskonzept) und sichern im Bereich Verkehr die Bewältigung im Sinne der Nachfrage-prognose (Steigerung des ÖV-Anteils am Bimodal-Split).
V 2.5.8	ARE	Koordinationshinweise	S. 35ff.	Unter den Koordinationshinweisen sind nicht Planungsinstrumente aufzuführen sondern konkrete Hinweise für die Umsetzung in der Nutzungsplanung.			X		Die ZPG versteht unter Koordinationshinweisen Verweise auf andere allfällig zu beachtende Instrumente / Planungen. Konkrete Handlungsanweisungen für alle Richtplaneinträge würden in der jetzigen Phase der Revision den Rahmen sprengen und wären häufig nicht stufengerecht.
V 2.5.9	ARE	Legendeneinträge übergeordnete Inhalte, Themenkarte (Abb. 2.5)	S. 45	In der Legende ist klar zwischen regionalen Festlegungen und Informationen zu differenzieren.	X				
V 2.5.10	ARE	Perimeter Gebietsplanung Uster, Themenkarte (Abb. 2.5)	S. 45	Der Gebietsplanungsperimeter in Uster ist zu prüfen, liegt ausserhalb der Region.	X				Der Perimeter ausserhalb der Region Glattal wird gestrichen.

Nr.	Antragsteller	Gegenstand	Seite Text / Bericht	Antrag	Umgang mit Anträgen				Begründung / Kommentare
					berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	nicht Gegen-stand Rev.	
V 2.5.11	ARE	Mischgebiet Grindel, Bassersdorf (Nr. 17)	S. 39/41	Das Gebiet ist zu streichen und wieder als Arbeitsplatzgebiet festzulegen, da es im kantonalen Raumordnungskonzept (ROK) im Handlungsraum Stadtlandschaft liegt damit die Vorgabe verbunden ist, Gewerbe- und Industriegebiete, insbesondere für weniger wertschöpfungsintensive Betriebe wie die produzierende Industrie und das Handwerk, zu erhalten. Die Neuzuweisung des Gebiets als Mischgebiet widerspricht dieser übergeordneten Vorgabe.			X		Die ZPG hält an der Ausscheidung als Mischgebiet fest. Das Gebiet ist als logische Fortsetzung des Mischgebiets Steinackerstrasse, Kloten (Nr. 24) zu verstehen und wird im Hinblick auf den Ausbau der GlattalbahnPLUS zukünftig sehr gut mit dem ÖV erschlossen sein und somit geeignet sein als Gebiet mit hoher Arbeitsplatzdichte und Wertschöpfung. Die ZPG ist erstaunt über den geringfügigen Anordnungsspielraum auf Stufe ROK.
V 2.5.12	ARE	Mischgebiet Zentrum Schmidtbreite, Rümlang (Nr. 27)	S. 39/42	Das Gebiet ist zu streichen und wieder als Arbeitsplatzgebiet festzulegen, da es innerhalb der AGL liegt. Gemäss kantonalem Richtplan sind innerhalb der AGL keine neuen Wohnpotenziale zu schaffen. Eine Mischgebietsausweisung widerspricht dieser Vorgabe.			X		Die ZPG hält an der Ausscheidung als Mischgebiet fest. Das Gebiet ist umfasst bereits heute rechtskräftige Mischzone gemäss BZO.
V 2.5.13	ARE	Mischgebiet Grossrietstrasse / Bahngeleise / Guntenbach, Volketswil (Nr. 31)	S. 39/43	Das Gebiet ist zu streichen und wieder als Arbeitsplatzgebiet festzulegen.			X		Die ZPG hält an der Ausscheidung als Mischgebiet fest. Die urbane Mischnutzung ist Kerninhalt der Ergebnisse und Zielsetzungen des Masterplans Uster-Volketswil 2050. Die Anbindung an den bestehenden S-Bahnhalt Greifensee-Nänikon kann mit einer optimierten Wegeführung erreicht werden.
V 2.5.14	ARE	Gebiet f. öff. Bauten und Anlagen Empa / Eawag, Dübendorf (Nr. 34)	S. 42/46	Die Funktion „ergänzende nicht öffentliche Arbeits- und Wohnnutzungen sind zulässig“ ist zu streichen.			X		Die ZPG ist der Ansicht, dass dem Begriff "ergänzende Wohnnutzung" die Bedeutung innewohnt, nur einen untergeordneten Anteil für Wohnnutzung vorzusehen (z.B. zum Zweck der urbanen Belebung oder Querfinanzierung), der Hauptzweck der öffentlichen Nutzungen wird dadurch nicht in Abrede gestellt.
V 2.5.15	ARE	Gebiet f. öff. Bauten und Anlagen Tolwäng Opfikon / Rümlang (Nr. 35)	S. 42/46	Der Karteneintrag und die Massnahmen der Region sind zu streichen, da dies dem kantonalen Richtplan vom 24. März 2014 widerspricht, der in diesem Bereich kein Siedlungsgebiet vorsieht. Es sind keine Gründe ersichtlich, weshalb die Voraussetzungen für eine Durchstossung des Landwirtschaftsgebiets erfüllt sein sollten. Zudem ist der Glattraum in diesem Bereich ökologisch von besonderer Bedeutung und gemäss kantonalem Richtplan für eine Gewässerrevitalisierung der Glatt vorgesehen. Dies steht im Widerspruch zu einer Überbauung mit Bauten und Anlagen. Im Bereich der Signatur kommen Böden der landwirtschaftlichen Nutzungseignungsklassen 2 (3.4 ha) und 5 (2.9 ha) vor. Es handelt sich um Fruchtfolgeflächen.			X		Die ZPG nimmt zur Kenntnis, dass gut erschlossene (Glattalbahn) Erweiterungsflächen im Gebiet Tolwäng für flughafenaffine Nutzungen kein genügendes öffentliches Interesse darstellen, zumal der Flughafen Zürich hinsichtlich Entwicklungsflächen im europäischen Vergleich stark eingeschränkt ist. Die Gebietsfestlegung steht nicht im Widerspruch zu Zielen der Ökologie und der Glattranturierung. Das Gebiet ist gut an MIV und ÖV angebunden.
V 2.5.16	ARE	Kap. 2.5.1 Ziele lit. d) Gebiete für verkehrsintensive Einrichtungen	S. 35	Die Erweiterung des Begriffs verkehrsintensive Einrichtung, die über die Definition im kantonalen Richtplan hinausgeht, ist zu streichen. Möglich ist zudem, im regionalen Richtplan Vorgaben zu stark verkehrserzeugende Nutzungen (SVN) zu machen. Die Definition von SVN ist der noch geltenden Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen (1997) zu entnehmen. Die Wegleitung wird derzeit aktualisiert und wird voraussichtlich eine überarbeitete Definition von SVN enthalten.		X			Die ZPG wird die erweitertete Definition nicht weiter verfolgen. Die Region wird in verschiedenen regionalen Themen den entsprechenden Auftrag an die Gemeinden festlegen, dass Einrichtungen, über den UVPV-Schwellenwerten liegend, in der Nutzungsplanung auszuschliessen sind, sofern diese nicht innerhalb eines regionalen VE-Gebietes liegen: - 2.2.3 – Zentrumsgebiete - 2.3.3 – Schutzwürdiges Ortsbild - 2.4.3 – Geb. mit Erhalt Siedlungsstruktur - 2.5.3 – Gebiete mit Nutzungsvorgaben - 3.3.3 – Erholungsgebiete.
V 2.5.17	ARE	Kap. 2.5.1 Ziele lit. d) VE-Gebiete und Kap. 2.5.3 Massnahmen VE-Gebiete lit. a) Region	S. 35 / 47	Die Ausführungen über und Massnahmen zu verkehrsintensiven Einrichtungen ausserhalb der in der Richtplankarte festgelegten und als „Eignungsgebiete“ bezeichneten Standorte, sind zu streichen, da diese Festlegung dem Aufgabenbereich der Region gemäss PBG widerspricht. Die Region verfügt nicht über eine entsprechende Kompetenzzuteilung.	X				

Nr.	Antragsteller	Gegenstand	Seite Text / Bericht	Antrag	Umgang mit Anträgen				Begründung / Kommentare
					berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	nicht Gegen-stand Rev.	
V 2.5.18	ARE	VE-Gebiet Bäuler Opfikon / Rümlang (Nr. 39)	S. 43	Sobald der Nachweis der verkehrlichen Machbarkeit in einer Gesamtbetrachtung mit den sonstigen laufenden Gebietsent-wicklungen in der Umgebung erbracht ist, kann die Festsetzung erfolgen.					Kenntnisnahme
V 2.5.19	ARE	VE-Gebiet Glattpark West Opfikon (Nr. 40)	S. 43	Solange die Strassenkapazitätssituation in dem Gebiet nicht ausreichend geklärt ist und entsprechende Modalsplit-Ziele in den regionalen Richtplan übernommen werden können, ist das Objekt zu streichen. Die Eignung für VE-Verkauf ist noch nicht geklärt. Das Verkehrsaufkommen und die Kapazitätsauslastungen sind in der Umgebung insbesondere auf der Strasse bereits sehr hoch, ein weiter steigendes Verkehrsaufkommen zeichnet sich ab. Deshalb muss zuerst die Strassenkapazitätssituation geklärt und u.a. basierend darauf ein objektspezifisches Modalsplit-Ziel festgelegt werden, bevor ein Eintrag im regionalen Richtplan erfolgen kann. Dieser Eintrag müsste dann auch das Modalsplit-Ziel beinhalten. Dieser Antrag wird mit der Begründung aufrecht erhalten, dass nur solche Standorte für verkehrsintensive Einrichtungen in den regionalen Richtplan aufgenommen werden sollten, deren Machbarkeit grundsätzlich geklärt ist.			X		Die Region legt für überbaute Gebiete keine Modalsplitvorgaben fest. Die ZPG ist der Meinung, die Verkehrsfragen im Gebiet Glattpark West sind nicht mehr oder weniger nicht anspruchsvoll als an anderen Standorten anderswo und hält am Grundsatz fest, dass die Prüfung für entsprechende Einrichtungen einzelfallweise erfolgen kann und muss.
2.6 Anzustrebende bauliche Dichte									
V 2.6.1	ARE	Ziele, Richtwerte bauliche Dichte	S. 47	Dem beantragten Verzicht auf die Festlegung „Anzustrebende bauliche Dichte“ kann nicht zugestimmt werden. Es sind Richtwerte für die bauliche Dichte zu bestimmen, um dem Auftrag gemäss Kap. 2.2.3b des kantonalen Richtplans betreffend die gebietsweise Gliederung und Differenzierung der baulichen Entwicklungsmöglichkeiten innerhalb des Siedlungsgebiets Rechnung zu tragen und eine zweckmässige Differenzierung des Siedlungsgebiets sowie deren Umsetzung in der Nutzungsplanung sicherzustellen. Dazu soll mittels Richtwerten die Spannbreite der Spielräume, in denen sich die Gemeinden bei der Umsetzung bewegen sollen, präzisiert werden.			X		Die ZPG wird den Gemeinden keine numerischen Vorgaben machen, da eine hohe bauliche Dichte je nach städtebaulichem Kontext und somit spezifischem Ortscharakter in der heterogenen Siedlungsstruktur des Glattals unterschiedlich ausfällt. Dies ist durch die jeweilige Gemeinde im Rahmen der Gemeindeautonomie in der kommunalen Nutzungsplanung zu vertiefen und zu definieren. Mit den Dichtestufen (Anzahl E+B je ha), welche vom IST-Zustand abgeleitet und auf die ÖV-Erschliessungsgüte abgestimmt sind, wird dem Auftrag gemäss kantonalem Richtplan Ziff. 2.2.3 lit. b) hinreichend Rechnung getragen.
V 2.6.2	ARE	Dichtestufen, strukturelle Einbindung im regionalen Richtplan	S. 55 / 56	Es ist zu prüfen, die Angaben zu den Dichtestufen und Abb. 2.6.b: Dichtestufen (K/ha üBZ) gemäss der Systematik des RegioROK in das Kapitel 1 zu transferieren.			X		Die Themen "anzustrebende bauliche Dichte" (*städtebauliches Kriterium; lässt nicht per se Rückschlüsse auf die Dichte der Raumnutzung durch Einwohner und / oder Beschäftigte zu*) und "Nutzungsdichte" (*Angaben zur angestrebten Dichte der Raumnutzung durch Einwohner und / oder Beschäftigte*) bleiben aufgrund der irritierenden thematischen Nähe zum Zweck der Transparenz nebenenander stehen.
V 2.6.3	ARE	Koordinationshinweise zur Störfallvorsorge	S. 51ff.	Für die Gebiete mit hoher baulicher Dichte (Ausnahme Nrn. 31, 33, 48 und 52) sind Koordinationshinweise zur Störfallvorsorge (Kapitel 3.11) zu ergänzen.			X		Gebiete mit hoher baulicher Dichte sind nicht per se Gebiete mit einer hohen Nutzungsdichte (Einwohner / Beschäftigte). Im Lichte der Begründung in der VP zum Kap. 3.11 (S. 22 VP-Bericht) und der beantragten Festlegung mit Ausnahme der vier bezeichneten Gebiete (teilweise hohe / sehr hohe Nutzungsdichte) ist der Antrag im Quervergleich mit den anderen Gebiete hoher baulicher Dichte nicht nachvollziehbar.
V 2.6.4	ARE	Legendeneinträge übergeordnete Inhalte, Themenkarte (Abb. 2.6a)	S. 54	In der Legende ist klar zwischen regionalen Festlegungen und Informationen zu differenzieren.	X				

Nr.	Antragsteller	Gegenstand	Seite Text / Bericht	Antrag	Umgang mit Anträgen				Begründung / Kommentare
					berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	nicht Gegen-stand Rev.	
V 2.6.5	ARE	Bindung Gebiete hoher baulicher Dichte Mindest-ÖV-Güteklassen	S. 47, 51 ff.	Gebiete hoher baulicher Dichte sind in Gebieten mit guter ÖV-Erschliessungsqualität vorzusehen. Hohe bauliche Dichten sind an die Realisierung der dafür notwendigen Angebote im ÖV zu binden, da die Siedlungsentwicklung künftig noch konsequenter auf diejenigen Lagen ausgerichtet werden soll, die mit dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr bestens erschlossen sind. An diesen Lagen sollen eine bauliche Entwicklung und Verdichtung mit hohen baulichen Dichten und urbanen Strukturen gefördert werden. Diese Standortvoraussetzungen treffen jedoch nicht für alle ausgewiesenen Gebiete mit hoher baulicher Dichte zu. So befinden sich die Gebiete Nr. 31 (Industriestrasse Fällanden) oder Nr. 41 (Riedmatt Rümlang) in Gebieten mit mässiger ÖV-Erschliessungsqualität (Güteklassen C bis F gemäss Definition der kantonalen Parkplatz-Wegleitung).			X		Die Kategorie Gebiete mit hoher baulicher Dichte ist ein städtebauliches Kriterium und hat nicht per se Auswirkungen auf die Nutzungsdichte (Einwohner / Beschäftigte). Die Gebiete können eine hohe bauliche Dichte aufgrund grossmassstäblicher Baustrukturen aber mit einer geringen Nutzungsdichte aufweisen (z.B. produzierendes Gewerbe in grossen Hallen, Logistik-unternehmen etc.). Somit ist die Bindung eines städtebaulichen / baustrukturellen Kriteriums an die ÖV-Güteklasse nicht zweckmässig. Die Gebiete mit hohen bis sehr hohen Nutzungsdichten sind bestens mit dem ÖV erschlossen oder werden es in Zukunft sein (GlattalbahnPLUS Innovationspark und Ast Bassersdorf).
V 2.6.6	ARE	Gebiete hoher baulicher Dichte Überlandstrasse / Rechweg, Dübendorf (Nr. 31) und Gebiet Riedmatt, Rümlang (Nr. 41)	S. 51 / 52	Die Einträge sind zu streichen, sofern kein Nachweis vorliegt, dass Dienstleistungen in diesen zwei Arbeitsplatzgebieten eindeutig eingeschränkt werden.			X		Die Kategorie Gebiete mit hoher baulicher Dichte ist ein städtebauliches Kriterium und steht nicht im Zusammenhang mit der Nutzung.
V 2.6.7	ARE	Gebiete hoher baulicher Dichte	S. 52	Nr. 41 Gebiet Riedmatt Rümlang: Es ist auf den Koordinationshinweis Art. 37m Abs. 2 LFG hinzuweisen.	X				
V 2.6.8	ARE	Abstimmung Siedlungsentwicklung und Verkehrsaufkommen	S. 50 ff.	Es fehlen im Richtplantext bzw. im Erläuternden Bericht die gemäss Kriterienkatalog geforderten (qualitativen) Aussagen zur Bewältigbarkeit des zu erwartenden zusätzlichen Verkehrsaufkommens und wie bei allfälligen absehbaren Engpässen auf Strassen und im ÖV die Siedlungsentwicklung und die Ausbaumöglichkeiten des Verkehrsange- bots aufeinander abgestimmt werden können. Diese Aussagen können in allgemeiner Form in Kap. 2.6.1 oder (sofern bekannt) gebiets- bzw. objektspezifisch in der Objekttabelle S. 48 ff. ergänzt werden.			X		Aus der Festlegung "hohe bauliche Dichte" als tädtebauliches Kriterium lässt sich nicht kein zusätzlich zu erwartendes Verkehrsaufkommen ableiten. Darüber hinaus sind die Themen Siedlung und Verkehr sind stufengerecht aufeinander abgestimmt. Die Festlegungen im Bereich Siedlung sichern die Aufnahme der Entwicklungsprognose Raumnutzer (Einwohner und Beschäftigte) gemäss kantonalem Auftrag (Handlungsräume Raumordnungskonzept) und sichern im Bereich Verkehr die Bewältigung im Sinne der Nachfrage-prognose (Steigerung des ÖV-Anteil am Bimodal-Split).
V 2.6.9	ARE	Gebiet hoher baulicher Dichte Grindelstrasse, Bassersdorf (Nr. 26)	S. 51	Das Gebiet ist auf die Bereiche ausserhalb der gemäss kantonalem Richtplan vom 24. März 2014 vorgesehenen wiederherzustellenden Landschaftsverbindung Nr. 27, Bassersdorf, zu reduzieren. Es ist ein Koordinationshinweis zu diesem Eintrag vorzunehmen. *Anlässlich des Differenzbereinigungsgesprächs zwischen ARE und ZPG vom 23.01.2017 akzeptierte das ARE das Gebiet hoher baulicher Dichte unter der Bedingung des Eintrags Koordinationshinweises auf die kantonale Landschaftsverbindung Nr. 27.*	X				Die Festlegung "hohe bauliche Dichte" als tädtebauliches Kriterium steht nicht per se im Widerspruch zu der kantonal geplanten Landschaftsverbindung. Je nach Lösungsansatz ist eine Koexistenz einer hohen baulichen Dichte und einer Landschaftsverbindung im Siedlungskontext (im Sinne einer innovativen und fundierten Landschaftsplanung / -architektur) möglich. Dies ist im Einzelfall zu prüfen und mit geeigneten Mittel auf der Stufe Nutzungsplanung zu sichern / umzusetzen. Die Absicht der Landschaftsverbindung ist durch den kantonalen Eintrag gesichert. Daher wird ein Koordinationshinweis ergänzt.
V 2.6.10	ARE	Gebiet hoher baulicher Dichte Tolwäng Opfikon / Rümlang (Nr. 40)	S. 52	Der Eintrag ist zu streichen (Begründung siehe Antrag zu Kap. 2.5.2, Gebiet mit Nutzungsvorgaben, Karteneinträge, c) Gebiete für öffentliche Bauten und Anlagen, Nr. 35).			X		Im Sinne der Haltung betreffend den Eintrag des Gebietes f. öff. Bauten und Anlagen Tolwäng (vgl. Ziff. V 2.5.15) hält die ZPG auch am Eintrag als Gebiet für hohe bauliche Dichte fest.
V 2.6.11	ARE	Kap. 2.6.2 Karteneinträge lit. c) Gebiete mit besonderem Handlungsbedarf bezüglich Sanierung und Aufwertung von Wohnbauten	S. 53	Die Referenzierung auf den kantonalen Richtplan ist zu korrigieren: Gemäss Kap. 4.7.1.3b) haben die Regionen den Auftrag, Gebiete mit besonderem Handlungsbedarf bezüglich Sanierung und Aufwertung von Wohnbauten festzulegen.			X		Der Verweis nicht den Auftrag unter Kap. 4.7.1.3 b) sondern die Kriterien für die Ausscheidung unter Kap. 4.7.1.2 a)

Nr.	Antragsteller	Gegenstand	Seite Text / Bericht	Antrag	Umgang mit Anträgen				Begründung / Kommentare
					berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	nicht Gegen-stand Rev.	
V 2.6.12	ARE	Gebiet mit besonderem Handlungsbedarf bezüglich Sanierung und Aufwertung von Wohnbauten Rohrstrasse / Plattenstrasse, Opfikon (Nr. 54)	S. 54	Die Abgrenzung des Gebiets ist zu prüfen, da sie nicht der Abgrenzung des Gebietsmanagements Airport-Region entspricht.			X		Die Stadt Opfikon hat der ZPG die Gebietsabgrenzung gestützt auf den kantonalen Richtplaneintrag angegeben. Diese Abgrenzung hängt mit dem Ansatz zusammen, städtebauliche Umstrukturierungen in einem grösseren Gebiet anzustossen und gleichzeitig zum Zweck einer urbanen Mischnutzung den vom kant. Richtplan begrenzten Wohnanteil je nach städtebaulicher Strategie im Sinne von Transfers im Gebiet zu verteilen. Inwiefern die Gebietsabgrenzung mit der des Gebietsmanagements übereinstimmen soll ist unklar.
2.7 Gebiete mit Zulässigkeit für Hochhäuser									
V 2.7.1	ARE	Massnahmen	S. 58, 61	Für die Eventualgebiete sind anstelle des Planungsinstruments „mit Gestaltungsplanpflicht“ die massgebenden materiellen Kriterien zu definieren, welche es erlauben, ein Hochhaus ausserhalb der Eignungsgebiete zu erstellen. Die Ausführungen betreffend eine Gestaltungsplanpflicht für Eventualgebiete sind zu streichen.			X		Die ZPG wird den Gemeinden keine materiellen Vorgaben machen. Dies ist durch die jeweilige Gemeinde im Rahmen Gemeindeautonomie in der kommunalen Nutzungsplanung zu vertiefen und zu definieren. Aus regionaler Sicht ist es entscheidend, dass die Gemeinden Hochhausprojekte mit Gestaltungsplänen zugunsten der Qualität sichern.
V 2.7.2	ARE	Massnahmen	S. 58, 61	Die Ausführung, es läge im Ermessen der Gemeinden, Gebietsabgrenzungen zu verändern, ist zu streichen.			X		Der regionale Richtplan und enthaltene Festlegungen sind behördenverbindlich im Sinne einer Rahmennutzungsplanung mit entsprechendem Massstab und Anordnungsspielraum für die grundeigentümerverbindliche Umsetzung in der kommunalen Nutzungsplanung.
V 2.7.3	ARE	Kap. 2.7.2 Karteneinträge Eignungsgebiete	S. 58ff.	Die Widersprüche bei der Festlegung von Eignungsgebieten für Hochhäuser sind zu beseitigen. Es befinden sich einige Eignungsgebiete für Hochhäuser an Standorten mit heute mässiger ÖV-Erschliessungsqualität, die aber im Zuge von ÖV-Planungen eine deutliche Angebotsverbesserung erfahren werden. Dies trifft beispielsweise für die Achse Kloten – Bassersdorf zu. Wir beantragen, die Abhängigkeit dieser siedlungsplanerischen Festlegungen von verkehrlichen Massnahmen stärker hervorzuheben. Die höheren baulichen Dichten sind an die Realisierung der ÖV-Angebotsverbesserungen zu binden.			X		Im Erläuterungsbericht wird der Widerspruch gemäss den Zielen in Kap. 2.7.1 RRP-Text aufgelöst. Die Eignungsgebiete für Hochhhäuser sind gemäss RegioROK entlang der Glattalbahn und GlattalbahnPLUS vorgesehen aber auch an der S-Bahn-Achse Schwerzenbach / Volketswil, wobei natürlich in Anlehnung an bestehende Hochhaussiedlungen (z.B. …, Volketswil) ein Anordnungsspielraum besteht, welcher den Gemeinden im Rahmen ihrer kommunalan Nutzungsplanung zur Verfügung steht. Gestützt auf die Bestimmungen des PBG resultieren aus Hochhausnutzungen keine höheren Ausnützungen als nach Regelbauweise, somit ist es plausibel die Realisierung von Hochhäusern an die Verbesserung des ÖV zu binden, da die gleiche Ausnützung auch ohne Hochhäuser entstehen dürfte.
V 2.7.4	ARE	Eignungsgebiet Hochhäuser Hochbord / Giessen bis Flugplatzkopf, Dübendorf (Nr. 3)	S. 58	Die südliche Ausdehnung des Hochausgebiets bis an den Herrenweg ist zu prüfen bzw. zu plausibilisieren.	X				Das Gebiet ist im Sinne des Zielbilds gemäss RegioROK und basierend auf der Abgrenzung des Siedlungsgebiets im kantonalen Richtplan als Eignungsgebiet festgelegt. Es verfügt über einen hervorragende Anbindung an den ÖV (Bahnhof Stettbach). Dies wird im Erläuterungsbericht ergänzt.
V 2.7.5	ARE	Eignungsgebiete Hochhäuser Gebiet Au, Opfikon (Nr. 10) / Aubrugg, Wallisellen (Nr. 15)	S. 59	Die Festlegung von Hochhausgebieten an diesen zwei Orten ist nicht plausibel und städtebaulich zu begründen.	X				Der Eintrag Nr. 15 Aubrugg, Wallisellen wird gestrichen. Der Eintrag Nr. 10 Au, Opfikon verbleibt auf Antrag der Stadt Opfikon im regionalen Richtplan. Der Eintrag wird begründet mitdem Bestand und dessen geeigneter Lage im Siedlungskontext sowie der hinreichenden Erschliessung. Das Gebiet ist in der BZO als Wohnzone W4 zugewiesen, Hochhäuser sind zulässig. Da Hochhäuser allein keine Mehrausnützung gegenüber einer gewöhnlichen Überbauung aufweisen dürfen (§284 Abs. 3), kann die Erschliessungsgüte kein Ausschlusskriterium sein.
V 2.7.6	ARE	Eignungsgebiet Hochhäuser Flughafenkopf, Kloten (Nr. 5)	S. 58	In den Koordinationshinweisen ist auf Art. 37m Abs. 2 LFG hinzuweisen.	X				

Nr.	Antragsteller	Gegenstand	Seite Text / Bericht	Antrag	Umgang mit Anträgen				Begründung / Kommentare
					berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	nicht Gegen-stand Rev.	
V 2.7.7	ARE	Eventualgebiete, Abgrenzung	S. 60	Die in Abb. 2.7 – Hochhausgebiete dargestellten Eventualgebiete für Hochhäuser sind hinsichtlich Lage, Anzahl und Ausdehnung zu überprüfen.			X		Die Eventualgebiete sichern eine Rechtsgrundlage für die freiwillige Umsetzung in der kommunalen Nutzungsplanung. Die Gebietsabgrenzungen wurden mit den Standortgemeinden kritisch überprüft.
2.8 Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende									
2.9 Kulturobjekte									
V 2.9.1	ARE	Kulturobjekt Ruine Burg Dübelstein, Dübendorf (Nr. 1)	S. 63	Mit Schreiben vom 16.12.2016 nahm das ARE Stellung zum Gegenstand. Darin inbegriffen war folgender Vorschlag zur Umsetzung im RRP: *Die Vermittlung der historischen Bedeutung des Orts und der Ruine als Zeitzeuge liegt im öffentlichen Interesse, allerdings ist der Teilwiederaufbau nicht mit dem Eintrag als Kulturobjekt vereinbar. Es wird daher vorgeschlagen, den Richtplaneintrag «Teil-Wiederaufbau Ruine Burg Dübelstein» anstelle im Kapitel 2 neu im Kapitel 6, öffentliche Bauten, wie folgt zu verankern:* *- Vorhaben: Neubau für Museumsnutzung im Zusammenhang mit Hans Waldmann und der Zürcher Geschichte.* *- Koordinationshinweise: Schonung der originalen Substanz des archäologischen Schutzobjekts; minimale Eingriffe in archäologisch wertvollen Untergrund; möglichst weitgehender Erhalt der Wirkung der Ruine samt Grabenanlage.* *- Erwägungen im Erläuterungsbericht: Mit dem Richtplaneintrag soll die Grundlage geschaffen werden, um letztlich ein Museum zur öffentlichen Vermittlung der historischen Bedeutung von Hans Waldmann und der Zürcher Stadtgeschichte zu ermöglichen. Sämtliche planerischen, baulichen und betrieblichen Arbeiten und Überlegungen haben sich auf diesen Zweck zu beschränken. Andere historische Ausstellungen, Restaurationsangebote oder weitere Räumlichkeiten für gesellschaftliche Anlässe sind an diesem Standort nicht zu begründen. Grundlage für den Eintrag bildet das derzeitig vorliegende Projekt aus dem Jahr 2015. Eine weitere bauliche Ausdehnung zu einem späteren Zeit- punkt wird ausgeschlossen. Ferner ist davon auszugehen, dass von Seiten des Kantons heute und auch in Zukunft keine finanzielle Unterstützung erwartet werden kann.* *- Im Grundlagenverzeichnis ist das Projekt aus dem Jahre 2015 aufzuführen.*	X				Die GL ZPG hat diese Frage anlässlich der Sitzung vom 11.01.2017 diskutiert und beschloss, den Eintrag im Sinne des kantonalen Vorschlags im RRP im Kap. 6, öffentliche Bauten vorzunehmen. Auf Nachfrage bei der Stadt Dübendorf am 08.02.2017 wurde dem Regionalplaner mitgeteilt, dass die Stadt Dübendorf die Haltung der GL ZPG teilt, das Objekt neu im Kap. 6 festzulegen.

Nr.	Antragsteller	Gegenstand	Seite Text / Bericht	Antrag	Umgang mit Anträgen				Begründung / Kommentare
					berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	nicht Gegen-stand Rev.	
3 Landschaft									
3.1 Gesamtstrategie									
V 3.1.1	ARE	Ziele	S. 65	Unter den prioritären Zielen ist der fünfte Spiegelstrich „Auf dem Flugplatzareal soll ein Regionalpark erstellt werden“ zu streichen, da diese Festlegung dem übergeordneten Sachplan Militär (SPM) des Bundes in geltender Fassung vom 31.08.2016 widerspricht. Das Objektblatt Dübendorf sieht in diesem Bereich einen Flugplatzperimeter vor.			X		Die ZPG nimmt dies zur Kenntnis, hält aber weiterhin an der bisherigen Zielsetzung fest, angrenzend an den Innovationspark ein bedeutendes Erholungsgebiet zu sichern. Die ZPG verfolgte seit Bekanntgabe der Aufgabe der Militäraviatik (Einstellung Kampfjetbetrieb 2005) das Ziel, den Flugplatz Dübendorf für die Siedlungsentwicklung (Innovationspark etc.) inkl. siedlungsorientierter Freiräume zu nutzen. Dies wurde zudem manifestiert in der Testplanung mit dem Kanton (Beschluss Regierungsrat 2010). Dies ist weiterhin die Zielsetzung der ZPG, da der Betrieb mit ziviler Aviatik (Flächenflugzeuge) auf dem Flugplatz Dübendorf die Siedlungsqualität im Glattal zu stark einschränken würde.
V 3.1.2	ARE	Massnahmen	S. 66	Es ist nicht Aufgabe der Region, Gebietsplanungen zu lancieren, die unter Federführung des Kantons durchgeführt werden. Die Formulierung ist entsprechend anzupassen: *lanciert* ist durch *setzt sich dafür ein, dass* zu ersetzen.	X				
3.2 Landwirtschaft									
V 3.2.1	ARE	Karteneintrag	S. 66	Im Textabschnitt zu den Karteneinträgen ist die Aufzählung der flächig bezeichneten Gebiete zu kürzen: Der Begriff Materialgewinnung ist zu streichen, da keine Gebietsfestlegung vorzusehen ist (vgl. VP zu Kap. 5.3 RRP)			X		Der Begriff wird weiterhin unter Kap. 3.2 aufgeführt, da in der Region ein bestehendes Gebiet Materialgewinnung mit Erweiterung festgelegt ist.
V 3.2.2	ARE	Karteneinträge Intensivlandwirtschaft	S. 67	Es werden keine Eignungsgebiete für Intensivlandwirtschaft ausgewiesen. Grundsätzlich ist die Begründung, weshalb auf die Einträge der Arbeitsplatzgebiete Intensivlandwirtschaft verzichtet wurde, korrekt. Ergänzend kann für eine künftige Diskussion erwähnt werden, dass eine Gesamtbetrachtung aller Standorte notwendig wäre. Lediglich der Umstand, dass ein Betrieb bereits besteht, rechtfertigt einen Eintrag nicht.					Kenntnisnahme
3.3 Erholung									
V 3.3.1	ARE	Ziele	S. 67 ff.	Im dritten Absatz zum Thema Ausflugsziel ist der Satz „*Neu- und Umbauten sowie Erweiterungen samt Sicherstellung einer zweckmässigen Parkierung... des Erholungsgebiets zulässig*“ zu streichen, da die Auslegung im Richtplan zu den Ausflugszielen grundsätzlicher Art ist, Neu- und Umbauten sowie Erweiterungen aber einzelfallweise zu betrachten sind und nicht pauschal erlaubt werden dürfen. Die baurechtlichen Bestimmungen (u.a. RPG) sind zu beachten und können nicht durch eine Aussage im Richtplan aufgehoben werden. Die Bezeichnung darf nicht zu einem substanziellen Ausbaubedarf der Infrastruktur führen.			X		Die ZPG bezeichnet wenige Ausflugsziele regionaler Bedeutung. Diese dienen der Erholung im Glattal und darüber hinaus. Es handelt sich um Standortgebundene Anlagen wie z.B. Campingplätze am See. Die Einträge erfolgen, um diesen Standorten ausserhalb des Siedlungsgebiets einen Rechtstitel für allfällige Erweiterungen zu geben, um der regionalen oder sogar überregionalen Erholungsfunktion auch zukünftig gerecht zu werden. Die ZPG erachtet es als nicht zweckmässig, jedesmal für den Fall eines Erweiterungsbedarfs a) eine Grundsatzdebatte betreffend die Fragestellung der regionalen Bedeutung / Standortgebundenheit auszulösen und b) demzufolge eine Teilrevision des regionalen Richtplans zu initiieren.
V 3.3.2	ARE	Ziele, Ergänzung betreffend natürliche Geräuschkulisse	S. 67	**EMPFEHLUNG** Kap. 3.3 wie folgt zu ergänzen: "*Eine natürliche Geräuschkulisse trägt wesentlich zum Erholungswert einer Landschaft bei und ist deshalb zu erhalten und zu fördern."* Der Charakter einer Landschaft wird auch durch die Geräuschkulisse geprägt. Natürliche Geräuschkulissen tragen wesentlich zur Qualität und damit zum Erholungswert naturnaher Landschaften bei. Lärmquellen, insbesondere durch Verkehrsachsen, können den Erholungswert erheblich mindern und Landschaften akustisch trennen. Die natürliche Klanglandschaft ist deshalb zu erhalten und soll möglichst wenig durch neue technische Lärmquellen belastet werden.			X		Die bestehenden technischen Lärmquellen, welche die Geräuschkulisse beeinträchtigen, können wenig durch die Region beeinflusst werden (Flughafen, Bahnstrecken, Autobahnen), da es Planungen übergeordneter Träger sind. Für zukünftige Vorhaben (Bsp. Glattalautobahn) strebt die ZPG im Dialog mit den Trägern siedlungs- und landschaftsverträgliche Lösungen an. Die ZPG erachtet eine entsprechende Ergänzung insbesondere bzgl. des Stellenwerts des regionalen Richtplans als fraglich.

Nr.	Antragsteller	Gegenstand	Seite Text / Bericht	Antrag	Umgang mit Anträgen				Begründung / Kommentare
					berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	nicht Gegen-stand Rev.	
V 3.3.3	ARE	Abstimmung Erholunggebiete und Verkehrsaufkommen	S. 68 ff.	Für die grössten geplanten oder von grösseren Erweiterungen betroffenen Erholungsgebiete sind Aussagen zur vorgesehenen Verkehrserschliessung gemäss Kriterienkatalog zu machen. Diese sind objektspezifisch in der Objekttabelle S. 68 ff. vorzunehmen.			X		Die Themen Landschaft und Verkehr sind stufengerecht aufeinander abgestimmt. Die Festlegungen im Bereich Verkehr sichern die Bewältigung im Sinne der Nachfrageprognose (Steigerung des ÖV-Anteils am Bimodal-Split).
V 3.3.5	ARE	Erholungsgebiet Regionalpark (Flugplatzareal), Dübendorf / Volketswil / Wangen-Brüttisellen (Nr. 5)	S. 68	Der Eintrag ist zu streichen, da diese Festlegung dem übergeordneten Sachplan Militär (SPM) des Bundes in geltender Fassung vom 31.08.2016 widerspricht. Er sieht in diesem Bereich einen Flugplatzperimeter vor. **EMPFEHLUNG:** Der Eintrag ist auf jenen Bereich zu beschränken, der gemäss kantonalem Gestaltungsplan Innovationspark Zürich als „Kernpark“ genutzt werden soll. Die Haltung des Kantons zur geplanten zivilaviatischen Nutzung des Flugplatzareals Dübendorf wurde im Rahmen der regierungsrätlichen Stellungnahme in das Sachplanverfahren des Bundes eingebracht. Es ist der Region unbenommen, als Massnahme aufzunehmen, sich im Sachplanverfahren für einen Regionalpark auf dem Flugplatzareal einzusetzen.			X		Die ZPG nimmt dies zur Kenntnis, hält aber weiterhin an der bisherigen Zielsetzung fest, angrenzend an den Innovationspark ein bedeutendes Erholungsgebiet zu sichern. Die ZPG verfolgte seit Bekanntgabe der Aufgabe der Militäraviatik (Einstellung Kampfjetbetrieb 2005) das Ziel, den Flugplatz Dübendorf für die Siedlungsentwicklung (Innovationspark etc.) inkl. siedlungsorientierter Freiräume zu nutzen. Dies wurde zudem manifestiert in der Testplanung mit dem Kanton (Beschluss Regierungsrat 2010). Dies ist weiterhin die Zielsetzung der ZPG, da der Betrieb mit ziviler Aviatik (Flächenflugzeuge) auf dem Flugplatz Dübendorf die Siedlungsqualität im Glattal zu stark einschränken würde.
V 3.3.6	ARE	Kap. 3.3.3 Massnahmen lit. a) Region	S. 71	**HINWEIS:** Es ist der Region unbenommen, als Massnahme aufzunehmen, sich im Sachplanverfahren für einen Regionalpark auf dem Flugplatzareal einzusetzen.					Die ZPG nimmt dies zur Kenntnis.
V 3.3.7	ARE	Erholungsgebiet Sportanlage Bachwis, Fällanden (Nr. 9)	S. 68	Die Festlegung ist im Richtplantext mit einem Koordinationshinweis zur Umfahrungsstrasse zu plausibilisie-ren und der Handlungsbedarf nachzuweisen.			X		Der Eintrag ist bereits mit dem Koordinationshinweis auf die Umfahrungsstrasse versehen und dies ist auch im Erläuterungsbericht erwähnt. Die ZPG sieht keinen weiteren Handlungsbedarf.
V 3.3.8	ARE	Ausflugsziele Jugendherberge, Fällanden (Nr. 10), Campingplätze (Nr. 20), Restaurant Schifflände, Maur (Nr. 21)	S. 69	Die fünf am Greifenseeufer bezeichneten Ausflugsziele sind zu streichen. Die Standorte liegen im Landschaftsschutz-gebiet von kantonaler Bedeutung (Schutzverordnung Greifensee). Ein unentbehrlicher Ausbau aller dieser Infrastrukturen ist nicht ersichtlich. Die bestehenden Anlagen können im Rahmen einer Ausnahmebewilligung nach RPG umgebaut werden, sofern der konkrete Ausbaubedarf nachzuweisen ist. Vorsorgliche Einträge können nicht festgesetzt werden. Für einen Eintrag als Ausflugsziel im öffentlichen Interesse müssen grundsätzlich drei Punkte erfüllt sein: 1. ausgewiesenes öffentliches Interesse 2. Nachweis der Standortgebundenheit (Verlegung an einen anderen Standort (in die Bauzone) unverhältnismässig) 3. Es keine anderen öffentlichen Interessen entgegenstehen			X		Die ZPG erachtet alle fünf bestehenden Ausflugsziele als regional bedeutend. Diese dienen der Erholung im Glattal und darüber hinaus. Alle sind standortgebundene Anlagen, da deren Erholungsfunktion nur in Kombination mit dem Landschaftselement Greifensee sinnhaft ist. Die ZPG erachtet es als nicht zweckmässig, jedesmal für den Fall eines Erweiterungsbedarfs a) eine Grundsatzdebatte betreffend die Fragestellung der regionalen Bedeutung / Standortgebundenheit auszulösen und b) demzufolge eine Teilrevision des regionalen Richtplans zu initiieren. Zudem wurde aufgrund der 1. Vorprüfung ein Koordinationshinweis aufgenommen, welcher für die Einträge Nr. 20 (Campingplätze) lediglich einen sanften Ausbau und keine Erweiterung vorsieht.

Nr.	Antragsteller	Gegenstand	Seite Text / Bericht	Antrag	Umgang mit Anträgen				Begründung / Kommentare
					berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	nicht Gegen-stand Rev.	
				Zu 1): Ein Restaurant alleine stellt kein ausgewiesenes öffentliches Interesse dar. Dies ist erst dann gegeben, wenn das Restaurant beispielsweise eine unentbehrliche Einrichtung in einem Erholungsgebiet ist und zu dessen Stärkung beiträgt. Zu 2): Restaurants befinden sich in der Regel innerhalb der Bauzone. Nur in Verbindung mit einer Erholungsnutzung oder anderweitigen landschaftlichen oder kulturgeschichtlichen Eigenarten kann überhaupt die Lage ausserhalb der Bauzone begründet werden. Zu 3): Die Auswirkungen auf Raum und Umwelt sind nicht unerheblich. Die Ausflugsziele befinden sich in einem kantonalen Landschaftsschutzgebiet. Die Interessen am Erhalt der landschaftlichen Qualitäten und damit einer gebotenen Zurückhaltung bei der Erstellung oder Ausbau von Bauten und Anlagen sind höher zu gewichten als die Interessen am Ausbau derselben.					
V 3.3.9	ARE	Erholungsgebiet Sport und Erholung Hard, Volketswil (Nr. 29)	S. 70	Auf die Festlegung ist zu verzichten, da zunächst die im Rahmen des Gebietsmanagements geplante Vertiefung„Freiraum-/Naherholungs-/Langsamverkehrs-konzept“ (Vertiefungsstudie 3) im Sinne einer Gesamtschau zu erarbeiten ist. Das Gebiet Sport und Erholung Hard (Nr. 29) soll dem Pferdesport und weiteren Erholungsnutzungen dienen. Ein öffentliches Interesse kann nicht hergeleitet werden. Das vorgesehene Erholungsgebiet grenzt an ein nationales Amphibienlaichgebiet. *Anlässlich des Differenzbereinigungsgesprächs zwischen ARE und ZPG vom 23.01.2017 akzeptierte das ARE den Eintrag als regionales Erholungsgebiet, sofern auf besondere Nutzungsspezifikationen wie z.B. «Pferdesport» verzichtet und ein Prüfauftrag für die Vertiefung im Rahmen des Gebietsmanagements ergänzt wird.*	**X**				Die ZPG wird den Eintrag gemäss Einigung im Rahmen des Gesprächs mit dem ARE anpassen.
V 3.3.10	ARE	Erholungsgebiet Waldpark, Volketswil (Nr. 30)	S. 70	Auf die Festlegung ist zu verzichten, da zunächst die im Rahmen des Gebietsmanagements geplante Vertiefung„Freiraum-/Naherholungs-/Langsamverkehrs-konzept“ (Vertiefungsstudie 3) im Sinne einer Gesamtschau zu erarbeiten ist. *Anlässlich des Differenzbereinigungsgesprächs zwischen ARE und ZPG vom 23.01.2017 akzeptierte das ARE den Eintrag als regionales Erholungsgebiet, sofern auf besondere Nutzungsspezifikationen verzichtet und ein Prüfauftrag für die Vertiefung im Rahmen des Gebietsmanagements ergänzt wird.*	**X**				Die ZPG wird den Eintrag gemäss Einigung im Rahmen des Gesprächs mit dem ARE anpassen.
V 3.3.11	ARE	Massnahmen	S. 70	Der Satz „*Aufgrund der Festlegung regionale Erholungsgebiete/-anlagen hat der Kanton Freihaltegebiete auszuscheiden*“ ist dahingehend zu präzisieren, dass der Kanton kantonale Nutzungszonen (kantonale Freihalte- bzw. kantonale Landwirtschaftszone) ausscheidet, soweit diese nicht in Waldgebieten, einer kommunalen Erholungszone, Freihaltezone oder einer Zone für öffentliche Bauten und Anlagen liegen.	**X**				
3.4 Aussichtspunkt									
3.5 Naturschutz									

Nr.	Antragsteller	Gegenstand	Seite Text / Bericht	Antrag	Umgang mit Anträgen				Begründung / Kommentare
					berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	nicht Gegen-stand Rev.	
3.6 Landschaftsschutz									
3.7 Landschaftsförderung									
3.8 Vernetzungskorridor, Landschaftsverbindung									
V 3.8.1	ARE	Kap. 3.8.3 Massnahmen Gemeinden	S. 89	Die Aussagen der Aufträge an die Gemeinden zu den Vernetzungskorridoren und den Landschaftsverbindungen sind nicht nachvollziehbar und inhaltlich zu präzisieren.			X		Die Massnahmen verweisen auf Funktion / Ziel der Karteneinträge, in welchen präzise beschrieben ist, welche Vernetzungselemente relevant sind. Die Region überlässt es der Autonomie der Standortgemeinden, mit welchen Mitteln diese Ziele / Funktionen stufengerecht in der kommunalen Nutzungsplanung umzusetzen sind.
V 3.8.2	ARE	Karteneinträge Wildtierkorridore	S. 85 ff.	Die fehlenden erwähnten Wildtierkorridore sind sowohl im Richtplantext als auch in den Karteneinträgen aufzuführen und im vorgesehenen Massnahmenpaket zu berücksich-tigen.			X		Die Region hat, wie in der 1. Vorprüfung verlangt, die relevanten Wildtierkorridore in den Koordinationshinweisen aufgeführt. Dies ist aus Sicht der ZPG hinreichender Verweis und Koordinations-auftrag bei allfälligen Realisierungen der Vernetzungskorridore. Die Region erfüllt den kantonalen Auftrag (Ziff. 3.9.3 lit. b): *Die Regionen bezeichnen in den regionalen Richtplänen Landschaftsverbindungen von regionaler Bedeutung und ökologische Vernetzungskorridore. Sie unterstützen die Gemeinden bei der Koordination ihrer Aufgaben sowie mit der Bereitstellung von geeigneten, die einzelnen Gemeinden übergreifenden Grundlagen.*
3.9 Freihaltegebiet									
3.10 Gewässerrevitalisierung									
V 3.10.1	ARE	Karteneinträge Abschnitte kantonaler Zuständigkeit	S. 90 ff.	Die gemäss kantonaler Revitalisierungsplanung bezeichneten Abschnitte am Altbach / Chriesbach, an der Glatt und am Chimlibach (kantonale Zuständigkeit) sind als Infor-mationsinhalt einzutragen, da die bezeichneten Abschnitte an den kantonalen Gewässern nicht vollständig in die Richtplankarte eingetragen sind. Zu ergänzen sind als Informationsinhalt die folgenden Abschnitte: - Altbach/Chriesbach (Revitalisierungsplan., Massn.-Nr. 25) - Glatt (Revitalisierungsplan., Massn.-Nr. 24) - Chimlibach (Revitalisierungsplan., Massn.-Nr. 27)	X				
V 3.10.2	ARE	Karteneintrag Abschnitt kommunaler Zuständigkeit, Furtbach, Wallisellen (Nr. 53)	S. 95	In der Richtplankarte ist der Abschnitt am Furtbach (Revitalisierungsplanung, Massnahmennummer 148) zu ergänzen (kommunale Zuständigkeit).	X				Der Abschnitt war festgelegt aber nicht vollständig in der Karte abgebildet.
V 3.10.3	ARE	Bachtobelbach, Bassersdorf (Nr. 5)	S. 91	Der Abschnitt ist als 2. Priorität, nicht 1. Priorität zu bezeichnen.			X		Die Festlegung geht zurück auf einen Antrag der Gemeinde (Beschluss GR vom 19. Mai 2015), den Bachtobelbach als 1. Prio. festzulegen, da dieser zeitnah im Zusammenhang mit dem Hochwasserschutzkonzept aufgewertet werden könnte. Dieses Vorhaben wurde erst nach der Revitalisierungsplanung (koordiniert zwischen AWEL – ZPG – Gemeinden) 2015 im Bezug zum Hochwasserschutzkonzept aktuell. Die derzeitigen Planungen zum Hochwasserschutzkonzept werden im Dialog mit dem AWEL geführt und voraussichtlich zu einem Variantenentscheid (inkl. Aufwertung Bachtobelbach) im Sommer 2017 führen.

Nr.	Antragsteller	Gegenstand	Seite Text / Bericht	Antrag	Umgang mit Anträgen				Begründung / Kommentare
					berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	nicht Gegen-stand Rev.	
V 3.10.4	ARE	Karteneinträge Koordinationshinweise	S. 90 ff.	Der Verweis auf die Revitalisierungsplanung ist zu streichen, da es sich um eine Planungsgrundlage handelt.			X		Die ZPG erachtet es zweckmässig im Sinne einer Dienstleistung an die Gemeinden, für die betroffenen Gewässerabschnitte mittels Koordinationshinweis den Link zur kantonalen Revitalisierungsplanung herzustellen.
3.11 Gefahren									
V 3.11.1	ARE	Hochwasser	S. 102 f.	Die bestehenden und geplanten Hochwasserrückhaltebecken inkl. Retentionsvolumen sind im Richtplantext, Kap. 3.11 Gefahren, aufzuführen.	X				Die Abklärungen mit dem AWEL haben folgendes ergeben: Es handelt sich bei den beantragten Einträgen um fünf Hochwasserrückhaltebecken (zwei bestehend, drei geplant), welche im KRP festgelegt sind – verbunden mit dem Auftrag an die Regionen deren Lage zu präzisieren. Die ZPG kommt diesem Auftrag nach und übernimmt die kantonalen Standorte und bildet diese nebst der Themenkarte auch in der RRP-Karte SLA ab.
V 3.11.2	ARE	Hochwasser	S. 102 f.	Sollte das Hochwasserrückhaltebecken in Volketswil (Gebiet Herenweg) tatsächlich in Planung sein, ist das Rückhaltebecken ebenfalls im Richtplantext aufzuführen.		X			Die Abklärungen bei der Standortgemeinde zeigen auf, dass aktuell kein Objekt oder Planungen einen Eintrag rechtfertigen. Der Eintrag in der Karte wird gestrichen. Es handelte sich dabei um einen Eintrag aus dem RRP 1998, der zurückging auf GKP 1986. Im aktuellen GEP 2009 sind keine Massnahmen vorgesehen.
V 3.11.3	ARE	Hochwasser	S. 102 f.	Das Hochwasserrückhaltebecken in Volketswil am Guntenbach ist in der Richtplankarte zu ergänzen (Koordinaten: 693830/248166).	X				Die Abklärungen mit dem AWEL haben folgendes ergeben: Es handelt sich bei den beantragten Einträgen um fünf Hochwasserrückhaltebecken (zwei bestehend, drei geplant), welche im KRP festgelegt sind – verbunden mit dem Auftrag an die Regionen deren Lage zu präzisieren. Die ZPG kommt diesem Auftrag nach und übernimmt die kantonalen Standorte und bildet diese nebst der Themenkarte auch in der RRP-Karte SLA ab.
V 3.11.4	ARE	Schutzmassnahmen	S. 102 f.	Es wird empfohlen, das Kap. 3.11.3b dahingehend zu ergänzen, dass Gemeinden bei eigenen Bauvorhaben im Konsultationsbereich verhältnismässige Schutzmassnahmen zu prüfen.		X			Die Ergänzung wird im Erläuterungsbericht vorgesehen.
V 3.11.5	ARE	Risikokataster	S. 102 f.	Im Kap. 7.1 ist der Chemie-Risikokataster (GIS-Browser) als Grundlage zur Identifikation der durch Störfallrisiken betroffenen Gebiete zu benennen.	X				
4. Verkehr **4.1 Gesamtstrategie**									
4.2 Strassenverkehr									
V 4.2.1	ARE	Strategie Strassenverkehr	Abb. 4.2a), S. 103 Text	Die Kategorie "HVS geplant" ist zu ergänzen.	X				In allen Themenkarten ist die Umfahrung Schwerzenbach als geplante HVS abzubilden.
V 4.2.2	ARE	Strategie Strassenverkehr	Abb. 4.2a), S. 103 Text	Die Bedeutung der Pfeile "Kanalisierung und direkte Zubringer zum übergeordneten Netz" ist nicht eindeutig und bezieht sich nicht auf konkrete Infrastrukturmassnahmen im Sinne einer bestehenden Netzstrategie. Strategische Leitlinie im Text sinnvoll, in der Abbildung jedoch zu löschen.	X				Die Strategie wird im Richtplantext ohne die Pfeile abgebildet, die strategische Zielsetzung im Text beibehalten.
V 4.2.3	ARE	Kantonaler Richtplan	S. 104 ff.	Änderungen gemäss Teilrevision des kantonalen Richtplans "Glattalbahn und Innovationspark" sowie der laufenden Teilrevision des kantonalen Richtplans (KR-Nr. 5179/2015) sind zu berücksichtigen.		X			Anpassung der Linienführung Glattalbahn im Gebiet Innovationspark und Dietlikon aufgrund der abgeschlossenen und genehmigten Teilrevision Glattalbahn und Innovationspark werden übernommen. Die Teilrevision des kantonalen Richtplans (Kapitel 4 Verkehr, verschiedene Vorhaben Verkehr) ist noch pendent, die neue Linienführung der Glattalautobahn ist in der Themenkarte als Informationsinhalt eingetragen. Es ist vorgesehen, nach abgeschlossener Empfehlung und Diskussion in der KEVU die neue Linienführung auch in die Richtplankarte aufzunehmen.

Nr.	Antragsteller	Gegenstand	Seite Text / Bericht	Antrag	Umgang mit Anträgen				Begründung / Kommentare
					berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	nicht Gegen-stand Rev.	
V 4.2.4	ARE	Umgestaltung Strassenraum	S. 104 ff.	Die drei Kategorien Umgestaltung Strassenraum sind zwecks Vereinheitlichung und Vereinfachung auf zwei Kategorien "Umgestaltung Strassenraum aufgrund der Studie Verträglichkeit Strassenraum des AFV" und "Umgestaltung aufgrund weiterer Kriterien" zu beschränken.	X				Im Rahmen der ersten Vorprüfung wurde die Aufteilung gemäss 3 Kategorien vorgeschlagen und übernommen. Zur Vereinfachung / Vereinheitlichung werden nun nur noch 2 Kategorien festgelegt.
V 4.2.5	ARE	Umgestaltung Strassenraum	S. 104 ff.	Die Anmerkungen "Zusatzfinanzierung aus Strassenfonds" und "keine Zusatzfinanzierung aus Strassenfonds" sind in der Objekttabelle objektspezifisch zu ergänzen.		X			Berüchsichtigung als allgemeiner Hinweis mit dem Beschrieb der 2 Kategorien und Hinweis auf Zusatzfinanzierung im Erläuterungsbericht.
V 4.2.6	ARE	Umgestaltung Strassenraum	S. 104 ff.	Abschnitte 8, 10, 12, 13, 21, 24, 27, 31, 33 sind zu korrigieren in Objekttabelle / Abbildung. Sie werden nicht oder nur teilweise (gewisse Abschnitte) durch den Strassenfonds finanziert.	X				Zu Umgestaltung vorgesehen sind alle als kritisch oder unverträglich beurteilten Abschnitte.
4.3 Öffentlicher Personenverkehr									
V 4.3.1	ARE	Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehr	S. 113	Stadtlandschaft: Grundtakt zu Normalverkehrszeit von 15 Minuten urbane Wohnlandschaften: Grundtakt anpassen auf 15-30 Minuten Landschaft unter Druck, Natur und Kulturlandschaft: Siedlungsgebiete mit weniger als 1000 E/AP (Aesch, Breite, Rümlang Letten), für diese gilt der 60'-Takt als Grundtakt. Erschliessungsgebiete mit weniger als 300 E/AP sind wegzulassen (Tanklager Rümlang).	X				Wird angepasst und im Erläuterungsbericht wird ergänzt, dass sich diese an der Angebotsverordnung des Kantons orientieren, und bei entsprechender Nachfrage zur Hauptverkehrszeit auch Taktverdichtungen möglich sind.
V 4.3.2	ARE	Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehr	S. 113	Im Einzugsgebiet der S-Bahn-Haltestellen von 750m gilt das S Bahnangebot abschliessend. Die Festlegung eines Angebotsstandards in diesen Bereichen entfällt. Dies ist im Zusammenhang mit den Angebotsstandards zwingend zu erwähnen. Die Einzugsbereiche der Haltestellen Forch und Scheuren sind zu ergänzen.		X			Im Richtplantext ergänzen, dass die Grundlage für die Festlegung der Angebotsstandards die Angebotsverordnung darstellt, dass für Siedlungsgebiete im Einzugsgebiet von 750m von S-Bahn-Haltestellen das S-Bahnangebot abschliessend gilt, dass Erschliessungspflicht nur für Siedlungsgebiete mit mehr als 300 Personen (E, AP) gilt. Zu besseren Verständlichkeit werden die Standards innerhalb der Einzugsgebiete weiterhin abgebildet. Auf die Darstellung der Einzugsbereiche der Haltestellen Forch / Scheuren wird verzichtet, da diese gemäss kantonalem Richtplan als Schmalspurbahnen festgelegt sind.
V 4.3.3	ARE	Öffentlicher Verkehr, wichtige Haltestellen	S. 116 ff., 119.	Die Einträge "ÖV-Korridor" sind sowohl aus der Themenkarte Abb. 4.3b als auch in den Karteneinträgen ab Seite 116 ff. zu streichen.			X		Die Anträge und deren Zweck (Prüfauftrag für eine ÖV-Verbindung mit gesteigerter Qualität um die zukünftigen Nutzungsschwerpunkte insbesondere auch Entwicklung im Gebiet Uster-Volketswil & Abstimmung Siedlung und Verkehr, besser miteinander zu verbinden) werden im Erläuterungsbericht besser beschrieben und in Abstimmung mit der Festlegung der RZO vorgenommen.
V 4.3.4	ARE	Tramdepot	S. 115, 120	Die Festlegung zum Tramdepot kann im Richtplantext in der vorgesehenen Form festgesetzt werden. Der Standort ist im Rahmen einer nächsten Teilrevision zu konkretisieren. Die Studie "Ergebnisbericht Tramdepot Zürich Nord-Standortevaluation" vom 2. Juli 2015 ist unter Grundlagen aufzuführen.					Kenntnisnahme
4.4 Fuss- und Veloverkehr									
V 4.4.1	ARE	Velo	Kap. 4.4.1, S. 124	Wir empfehlen, im Kap. 4.4.1 den Satz "dabei sind auch akustische Kriterien zu berücksichtigen" wie folgt zu ergänzen: "Diese sind möglichst entfernt von stark befahrenen Strassen oder lärmgeschützt anzuordnen".			X		Die akustischen Prinzipien sind zu berücksichtigen, sind jedoch kein Hauptanliegen bei der Fuss- und Velowegplanung.

Nr.	Antragsteller	Gegenstand	Seite Text / Bericht	Antrag	Umgang mit Anträgen				Begründung / Kommentare
					berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	nicht Gegen-stand Rev.	
V 4.4.2	ARE	Velo	Abb. 4.4b	Der Titel / Bildunterschrift ist entsprechend des abgebildeten Inhalts auf Veloparkierungsanlagen anzupassen. Es ist zu überprüfen, ob alle eingetragenen Veloparkierungsanlagen eine regionale Bedeutung aufweisen.	X				Veloparkierungsanlage Haltestelle Dorf, Maur ist nicht von regionaler Bedeutung.
V 4.4.3	ARE	Velonetz	Abb. 4.4c, S. 125 ff., 130	Da es sich um bestehende Verbindungen handelt, wird vorgeschlagen, die zwei Velonetzergänzungen im Richtplan im Bereich Rümlang (Flughofstrasse im Abschnitt Klotenerstrasse bis Rümelbachstrasse) und Witikonerstrasse (Abschnitt Zürichstrasse bis Binzstrasse) in Abb. 4.4c als Nebenverbindung zuzuweisen.	X				
V 4.4.4	ARE	Velo	S. 125 ff.	Die Zuordnung und Funktion der Velowege soll nicht im Erläuterungsbericht, sondern im Richtplantext festgehalten werden. Ebenso ist die kartenmässige Darstellung der linearen Schwachstellen zumindest in Abb. 4.4c aufzunehmen.	X				Die Zuordnung und Funktion wird in den Richtplantext übernommen. Die Darstellung der linearen Schwachstellen wird in die Karte (geplante Abschnitte) sowie tabellarisch aufgenommen um die Verbindlichkeit zu erhöhen und das Verständnis zu verbessern.
V 4.4.5	ARE	Velo	S. 125 ff.	Bei der textlichen Erwähnung von Veloschnellrouten ist aufgrund des RRB Nr. 591 / 2016 in Klammern ("mögliche Abschnitte für Pilotprojekte") zu ergänzen.	X				
V 4.4.6	ARE	Velo	S. 129	Die Objekte Nr. 27 und Nr. 31 sind aus dem regionalen Richtplan zu streichen und als kommunale Verbindungen vorzusehen.			X		Die Objekte Nr. 27 werden in Zusammenhang mit der Beibehaltung der Festlegung zum Regionalpark ebenfalls beibehalten. Das Objekt Nr. 31 in Schwerzenbach ist zurzeit in Umsetzung, die Strasse wird nach Umsetzung durch den Kanton abklassiert ist jedoch Bestandteil der Skatingroute und wird beibehalten.
V 4.4.7	ARE	Velo	S. 125, 130	Auf den geplanten Veloweg im Bereich des Greifesee-Schutzgebiets zwischen Schwerzenbach und Fällanden ist zu verzichten.	X				
V 4.4.8	ARE	Velo	S. 125, 130	Es ist ein Hinweis anzubringen auf das Konzept "rive gauche" und den daraus resultierenden (Teil-)Rückbau bestehender Wege.	X				Wird im Erläuterungsbericht ergänzt.
V 4.4.9	ARE	Fuss- und Wanderwege	S 131, 132	Objekt Nr. 4 ist bestehend und bereits signalisiert, Eintrag ist zu streichen.	X				Wird als bestehend im Netz belassen.
V 4.4.10	ARE	Fuss- und Wanderwege	S 131, 132	Objekt Nr. 5 ist nicht Bestandteil der Zürcher Wanderwege und zu streichen.	X				Ist bei Bedarf im kommunalen Richtplan zu sichern.
V 4.4.11	ARE	Fuss- und Wanderwege	S 131, 132	Der Wanderweg beim Leutschenbach an der Stadtgrenze ist zu streichen, da er nicht zum Zürcher Wanderwege-Netz gehört.	X				Ist bei Bedarf im kommunalen Richtplan zu sichern.
V 4.4.12	ARE	Fuss- und Wanderwege	S 131, 132	Objekt Nr. 7: Der Verweis auf das Konzept Fil Bleu ist zu streichen. Es sind materielle Kriterien aufzunehmen.	X				Verbindung wird als bestehender Wanderweg (bestehend / signalisiert) im Regionalen Richtplan belassen, da Brücken zur Querung der Autobahn und der Glatt vorhanden sind.
V 4.4.13	ARE	Fuss- und Wanderwege	S 131, 132	Die Bezeichnung der Abb. 4.4e Fil Vert und Fil Bleu ist entsprechend der Reihenfolge auf Abb. 4.4f anzupassen.	X				
V 4.4.14	ARE	Fuss- und Wanderwege	S 131, 132	Die in Abb 4.4f gegenüber dem Richtplan zusätzlich enthaltenen Verbindungen Nr. 2, Nr. 5 und Nr. 7, Nr. 9, Nr. 13 können nicht als regionale Verbindungen aufgenommen werden und sind als kommunale Verbindungen vorzusehen.				X	Das Konzept Fil Bleu / Fil Vert hat zum Ziel, die Verbindungen der wichtigen Erholungsgebiete in der Region Glattal für den Fuss- und Veloverkehr zu verbessern und zu präsentieren. Die Themenkarte dient als Grundlage für ein im Rahmen von weiteren Planungen zu vertiefenden Konzepts. Die Verbindungen sind schematisch und verlaufen entlang von bestehenden Fuss- oder Velowegen.
V 4.4.15	ARE	Fuss- und Wanderwege	S 131, 132	Es wird empfohlen, Kapt. 4.4.2d) und Abb. 4.4e entsprechend ihres strategischen Inhalts in der Logik und Systematik des Kapitels 4.4 Fuss- und Veloverkehr an den Anfang des Kapitels zu stellen.				X	Die Einträge zum Veloverkehr für den Alltags- und Freizeitverkehr sowie auch für den Fussverkehr sind die Grundlage, insbesondere für den Fil Vert und werden im Kapitel zuerst erwähnt.
V 4.4.16	ARE	Veloverkehr	S. 138	Die Aussage des Satzes "Die Region setzt sich ein für eine zeitnahe Umsetzung des Glattuferwegs und die Anbindung..." ist unklar und zu präzisieren.	X				Die Region setzt sich im Rahmen der Begleitgruppe zur Umsetzung des Fil Bleu unter Federführung des Kantons für eine zeitnahe Umsetzung des Glattuferwegs und die Anbindung an die umliegenden Velonetze des Fil Verts ein.

Nr.	Antragsteller	Gegenstand	Seite Text / Bericht	Antrag	Umgang mit Anträgen				Begründung / Kommentare
					berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	nicht Gegen-stand Rev.	
V 4.4.17	ARE	Veloparkierung	S. 138	Die Massnahme "die Region bezeichnet Veloparkierungsanlagen von regionaler Bedeutung" stellt eine Wiederholung der Festlegung im Kapt. 4.4.2 dar und ist zu streichen.	X				
V 4.4.18	ARE	Veloverkehr	S. 138	Die Massnahme "Massnahmen für den Veloverkehr sind im Rahmen der siedlungsorientierten Umgestaltung von Strassenräumen zu berücksichtigen und zu koordinieren" ist zu streichen. Zur Vereinfachung sind in den Karteneinträgen im Kap. 4.2.2 diese jeweiligen als Koordinationshinweis aufzuführen.	X				Die linearen Schwachstellen im Veloverkehrsnetz sind bereits objektspezifisch in den Einträgen zur Umgestaltung Strassenraum aufgeführt im Zusammenhang mit dem Bedarf für Umgestaltung und werden nicht zusätzlich ergänzt.
V 4.4.19	ARE	Fuss- und Wanderwege	S. 138	Die Aussagen zu den Fuss- und Wanderwegen sind unklar und zu präzisieren. Es ist nicht verständlich, welche Bedürfnisse der Fussgänger hinsichtlich "Schutz" zu berücksichtigen sind. Es ist nicht verständlich, was mit "begleitende Grünzüge" entlang von Gewässern und Waldrändern gemeint ist.	X				Bei den bezeichneten Wegen sind die Bedürfnisse der Fussgänger und Wanderer ~~hinsichtlich Belag und Schutz~~ zu berücksichtigen. Die zweite Massnahme "im Siedlungsgebiet..." wird gestrichen, da diese Thematik bereits im Kapitel Landschaft abgedeckt ist.
4.5 Reitwege									
4.6 Parkierung									
4.7 Güterverkehr									
4.8 Schifffahrt									
5 Versorgung, Entsorgung 5.2 Wasserversorgung									

Nr.	Antragsteller	Gegenstand	Seite Text / Bericht	Antrag	Umgang mit Anträgen				Begründung / Kommentare
					berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	nicht Gegen-stand Rev.	
5.3 Materialgewinnung									
V 5.3.1	ARE	Karteneintrag	S. 152 f.	Es ist auf die Erwähnung des Gebiets Ebenrüti in Volketswil zu verzichten, da er bereits ausgekiest ist. Sofern eine Erweiterung seitens ZPG oder Kiesgrubeninteressenten angestrebt ist, ist der Eintrag weiterhin erforderlich.			X		Am Eintrag des Standorts als Gebiet für Materialgewinnung wird aufgrund des Interesses zur Ausdehnung des Gewinnungsgebiets durch den Betreiber festgehalten. Mit Antrag vom 04.01.2017 wurde der Erhalt des Eintrags inkl. Gebietsvergrösserung durch die Standortgemeinde beantragt. Die GL ZPG hat dies am 11.01.2017 diskutiert und beschlossen, das Gebiet inkl. der beantragten Gebietsvergrösserung festzulegen.
5.4 Energie									
5.5 Kommunikation									
5.6 Siedlungsentwässerung und Abwasserreinigung									
V 5.6.1	ARE	Kap. 5.6.2 Karteneinträge, Einleitung	S. 159	Der 2. Satz vor der Tabelle ist wie folgt anzupassen: "*Alle aufgeführten Abwasserreinigungsanlagen verfügen über eine mechanisch-biologische Abwasserreinigung mit ganzjähriger Nitrifikation, Denitrifikation und Phosphat-Elimination. Wo vorhanden, wird die Flockungsfiltration besonders erwähnt.*"	X				
V 5.6.2	ARE	ARA Eich, Bassersdorf (Nr. 1)	S. 159	Der Realisierungsstand ist anzupassen: "*Ausbau: Flockungsfiltration und Elimination Mikroverunreinigungen*."	X				
V 5.6.3	ARE	Regenbecken ARA Eich, Bassersdorf (Nr. 2)	S. 159	Der Neubau ist nicht geplant, sondern abgeschlossen. Der Realisierungsstand ist entsprechend zu korrigieren.	X				
V 5.6.4	ARE	ARA Bachwies, Fällanden (Nr. 4)	S. 159	Der Realisierungsstand "*Flockenfiltration geplant*" ist zu streichen, dieser ist bereits realisiert.	X				
V 5.6.5	ARE	ARA Opfikon / Kloten (Nr. 6)	S. 159	Der Realisierungsstand ist zu korrigieren, ein Ausbau ist in Planung.	X				
V 5.6.6	ARE	Regenbecken Glattpark, Opfikon (Nr. 7)	S. 159	Der Eintrag ist zu prüfen, denn der Glattpark verfügt über kein Regenbecken. Das einzige überkommunale Regenbecken in diesem Gebiet befindet sich auf der ehemaligen ARA Glatt.	X				Der Eintrag wurde aufgrund der Informationen der Standortgemeinde korrigiert und auf das Areal der ehem. ARA Glatt verschoben.
V 5.6.7	ARE	ARAMaur-Dorf, Maur (Nr. 8)	S. 159	Der Eintrag ist zu ergänzen mit Flockungsfiltration.	X				
V 5.6.8	ARE	Regenbecken, Rümlang (Nr.10)	S. 159	Der Realisierungshorizont „bestehend" ist zu streichen. Das im Plan dargestellte RB Rümlang ist lediglich geplant. Eine Umsetzung ist erst möglich, wenn die vorgesehene Pistenverlängerung (FZAG) feststeht.	X				
V 5.6.9	ARE	erneute Prüfung der Korrekturen		Der überarbeitete Richtplanentwurf ist dem AWEL erneut zur Prüfung vorzulegen.			X		Der regionale Richtplan wird dem AWEL im Rahmen des Festsetzungsverfahrens nach Ablauf der Bekanntmachung inkl. der Referendumsfrist vorgelegt. Die ZPG sieht daher von einer zusätzlichen Prüfung ab.
5.7 Abfall									
V 5.7.1	ARE	Kap. 5.7.1 Ziele lit. b) Sonderabfälle	S. 162	Der Text in Kapitel 5.7.1 b) ist in der vorliegenden Form nicht korrekt und ist wie folgt zu ersetzen: "*b) ~~Sammelstellen für Sonderabfall~~ Sonderabfälle aus Haushalten Sonderabfälle ~~werden in der Sonderabfallsammelstelle separat gesammelt und in die jeweiligen von Gesetz geforderten Entsorgungswege gegeben.~~ aus Haushalten sind dem Abgeber zurückzugeben (§§ 6 und 9 Abfallverordnung), den jährlich durch den Kanton (AWEL) organisierten Sammlungen des Sonderabfallmobils in den Gemeinden zu übergeben oder bei der kantonalen Sonderabfall-Sammelstelle in Zürich-Hagenholz abzugeben.*"	X				

Nr.	Antragsteller	Gegenstand	Seite Text / Bericht	Antrag	Umgang mit Anträgen				Begründung / Kommentare
					berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	nicht Gegen-stand Rev.	
6 Öffentliche Bauten und Anlagen									
6.1 Gesamtstrategie									
V 6.1.2	ARE	Ziele	S. 163	Aufgrund der Koordinationspflicht von Raumplanung und Störfallvorsorge ist der Richtplantext wie folgt zu ergänzen: *Standorte von Nutzungen mit schwer evakuierbaren Personen (z.B. Kindergärten, Schulen, Altersheime, Spitäler und Gefängnisse) sowie Nutzungen mit hohen Personenaufkommen (z.B. Sportstadien) sollten möglichst ausserhalb der Konsultationsbereiche von Störfallanlagen liegen. Bei der Festlegung von Standorten innerhalb der Konsultationsbereiche ist frühzeitig die kantonale Fachstelle Störfallvorsorge beizuziehen.*	X				
V 6.1.3	ARE	Ziele	S. 163	Aufgrund der Koordinationspflicht von Raumplanung und Störfallvorsorge ist der Richtplantext wie folgt zu ergänzen: *Bei Neubauten oder neubauähnlichen Umbauten von Bauvorhaben der Gemeinden oder anderer Träger öffentlicher Aufgaben, die sich im Konsultationsbereich von Störfallanlagen befinden, sollte die Bauherrschaft die Umsetzung von verhältnismässigen Schutzmassnahmen am Bauvorhaben prüfen, sofern das Personenrisiko im Sinne der Störfallverordnung (StFV; SR 814.012) nicht durch Massnahmen an der Störfallanlage auf ein tragbares Mass reduziert werden kann. In relevanten Fällen ist die kantonale Fachstelle Störfallvorsorge zu konsultieren.*		X			Die Region erlaubt sich, den Passus dahingehend zu ergänzen, dass der Grundsatz des Verursacherprinzips gemäss Umweltschutzgesetzgebung gilt und somit die Kosten für allfällige Schutzmassnahmen am Bauvorhaben vollständig durch den Träger der Störfallanlage übernommen werden.
6.2 Bildung und Forschung									
6.3 Gesundheit									
6.4 Kultur, Sport, Messe und Kongresswesen									
6.5 Weitere öffentliche Dienstleistungen									
V 6.5.1	ARE	Nachweis regionaler Bedeutung	S. 166, 168 f.	Folgende Einträge sind auf ihre regionale Bedeutung zu überprüfen: - Kap. 6.3.2, Nr. 6 – Werkstatt Wohnheim Rotacker, Wallisellen - Kap. 6.4.2, Nr. 7 – Fussballanlage Stighag, Kloten - Kap. 6.4.2, Nr. 8 – Schiessanlage Glattbrugg, Opfikon - Kap. 6.5.2, Nr. 3 – Schiffswerft Schiffländе, Maur	X				Die Werkstätten mit Wohnheim Rotacker, Wallisellen sind an zwei Standorten im Kanton ansässig (Wallisellen und Fehraltorf). Es werden überkommunal 37 betreute Arbeits- und 14 Wohnplätze angeboten, welche der Versorgung für beeinträchtige Personen über die Regionsgrenzen hinaus dienen. Die Fussballanlage Stighag, Kloten wird hauptsächlich vom FC Kloten genutzt. Der Verein hat rund 700 Mitglieder und ist einer der grössten Fussballvereine der Umgebung. Die Anlage umfasst fünf Rasenplätze sowie ein Kunstrasenplatz und soll mit einer Dreifachturnhalle für Unihockey / Volleyball erweitert werden (Baubewilligung für 2017 in Aussicht). Die Halle wird auch von Stadtzürcher Vereinen (Bsp. Volero Zürich) genutzt werden. Die Schiessanlage Glattbrugg wird von Sportschützen aus der Region und für das obligatorische Schiessen genutzt. Zudem führt die Kantonspolizei Waffenausbildung und -training auf der Anlage durch.
V 6.5.2	ARE	Schiffswerft Schiffländе, Maur (Nr. 3)	S. 170	Zum Eintrag werden weitere Informationen benötigt, um die Stufengerechtigkeit für das Vorhaben „geplanter Neubau mit kantonaler Seepolizei und EAWAG“ beurteilen zu können.	X				Der Eintrag wurde aufgrund der Informationen der Standortgemeinde und der Seepolizei korrigiert: Der geplante Neubau wird in der Funktion / Ziel des Objektes gestrichen.

Nr.	Antragsteller	Gegenstand	Seite Text / Bericht	Antrag	Umgang mit Anträgen				Begründung / Kommentare
					berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	nicht Gegen-stand Rev.	
7 Grundlagen									
8 Redaktionelles									
V 8.1	ARE	Kap. 1.2 lit. b) Schlüsselprojekte	S. 13	Die Angaben zum kantonalen Gestaltungsplan Innovationspark Zürich sind zu korrigieren: Das Datum ist auf den 16.11.2015 zu setzen und mit (Fassung verabschiedet durch POL am 19.10.2015 zur Festsetzung, mit redaktionellen Anpassungen) zu ergänzen.	**X**				
V 8.2	ARE	Kap. 1.2 lit. b) Schlüsselprojekte	S. 13	Der aktuelle Stand des Richtprojekts für den kantonalen Gestaltungsplan „Innovationspark Zürich“ ist auf den 16.11.2015 zu datieren.	**X**				
A öffentliche Auflage (Änderungsanträge Verbandsgemeinden, Nachbarregionen und Dritte)									
A Allgemeines									
A 1	DUEB			Keine Anträge					Kenntnisnahme
A 2	RUEM			Keine Anträge					Kenntnisnahme
A 3	KLO			Keine Anträge					Kenntnisnahme
A 4	NUER			Keine Anträge					Kenntnisnahme
A 5	WAL			Keine Anträge					Kenntnisnahme
A 6	RWU	Massnahmen Kostentragung und Wirkung		ANREGUNG Der RWU-Vorstand vermisst weiterhin Aussagen zur Kostentragung der regionalen Festlegungen und zur Wirkung für den übergeordneten Planungsträger (Stichwort Gegenstromprinzip). Der Vorstand erachtet ein gemeinsames Vorgehen der Regionen als sinnvoll und regt daher an, namentlich bei den entscheidenden Themen eine klare Aufgabenzuweisung an den Kanton zu prüfen.			**X**		Die ZPG ist weiterhin der Meinung, dass der Richtplan ein raumplanerisches Instrument ist und kein Finanzierungsplan. Zudem ist die Kostenübernahme / -verteilung zu den die überwiegenden Themen in jeweiligen Gesetzen (z.B. Strassengesetz) oder im kantonalen Richtplan (z.B. Kostentragung betreffend Plätze für Fahrende) geregelt.
A 7	1 Einwender	Verfahren		Der Regionale Richtplan Glattal ist anzupassen und zu überarbeiten und neu auszuschreiben. Sämtliche Koordinationshinweise sind ebenfalls aufzulegen mit der Publikation.			**X**		Die ZPG wird die Anträge aus der öffentlichen Auflage einzelfallweise in einem Abwägungsprozess beurteilen und je nachdem wird der regionale Richtplan angepasst, ergänzt oder präzisiert. In korrigierter Form wird er den Delegierten der ZPG zur Verabschiedung unterbreitet. Der Beschluss wird mit Hinweis auf das Referendums- und das Beschwerderecht öffentlich bekannt gemacht und nach Ablauf der Fristen der Baudirektion zuhanden der Festsetzung durch den Regierungsrat eingereicht. Der regionale Richtplan wird nicht erneut öffentlich aufgelegt. Zudem sind die "Koordinationshinweise" Verweise auf jeweils andere, von Richtplanfestlegungen betroffene Planungen, welche jedoch wegen des unverhältnismässigen Aufwands nicht alle aufgelegt werden können.
A 8	PZU			Keine Anträge, lediglich einzelne untegeordnete Differenzen (Bsp. Radnetz).					Kenntnisnahme

Nr.	Antragsteller	Gegenstand	Seite Text / Bericht	Antrag	Umgang mit Anträgen				Begründung / Kommentare
					berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	nicht Gegen-stand Rev.	
A 9	1 Einwender	Stand KRP und SIL-Objektblatt (Revision 2015)		Ergänzung des 2. Abschnitts unter dem Titel „Struktur, Verbindlichkeit" mit folgenden Hinweisen (kursiv): „Der regionale Richtplan übernimmt die Festlegungen des kantonalen Richtplans KRP (Gesamtrevision - festgesetzt durch Kantonsratsbeschluss vom *18.03.2014*, vom Bund genehmigt am 29.04.2015 und Teilrevisionen Flughafen Zürich, vom KR festgesetzt am 24.03.2014, *vom Bund mit Vorbehalten genehmigt* am 18.09.2015, sowie Glattalbahn +Innovationspark vom KR festgesetzt 29.06.2015, *vom Bund mit Vorbehalt genehmigt am 31.08.2016) und der Sachpläne des Bundes (S/L-Objektblatt Flughafen Zürich vom 18.09.2015. Sachplan Waffenplätze Kloten und Bülach vom 19.09.1998)*."	X				
A 10	1 Einwender	SIL-Objektblatt, Revision 2015		Die Verweise SIL (2013) sind im ganzen Dokument in SIL (2015) zu ändern. Der im Gebiet Elektrohof, Rümlang fehlende Flughafenperimeter aus dem SIL-Objektblatt Flughafen Zürich vom 18. September 2015 ist in die regionale Richtplanung zu übernehmen.		X			Derzeit rechtskräftig ist das Objektblatt SIL (2013). Das Objektblatt SIL (2015) befindet sich derzeit in der Vernehmlassung und öffentlichen Auflage (Fristen für Regionen und Gemeinden bis 08.01.2017 für Kanton bis 27.01.2017). Der regionale Richtplan kann nur rechtskräftige übergeordnete Inhalte (zur Information) abbilden, wird jedoch den Flughafenperimeter gemäss gültigem kantonalem Richtplan (Festsetzung Kantonsrat am 18.09.2015, vom Bundesrat genehmigt) anpassen (Hinweis: Gebiet Elektrohof – liegt in der Gemeinde Oberglatt und ausserhalb der Region Glattal).
A 11	4 Einwender	SIL-Perimeter		Es ist davon abzusehen, a.) dass die Grundstücksfläche bezeichnet mit P60 (GIS: Nr. 5896) und b.) die Grundstücksfläche bezeichnet mit Oberhau c.) die Grundstücksfläche entlang der Glatt beidseitig neu in den Flughafenperimeter einzubeziehen. Der SIL Perimeter hat im Bereich des Parkplatzes P60 westlich der A 51 zu verlaufen.				X	Die Abgrenzung des Flughafenperimeters ist nicht Gegenstand der regionalen Richtplanung.
A 12	GS RZU			FESTSTELLUNG Vorliegender Entwurf des RRP in diversen Belangen eine stufengerechte Umsetzung der Anforderungen auf kommunaler und kantonaler Ebene zu treffen: z.B. Umgang mit Dichtevorgaben oder die Festlegung eines Prüfperimeters zur Standortsuche des Tramdepots Zürich Nord (erweiterter Spielraum für die Suche nach einem geeigneten Standort mit klar geregelten Zuständigkeiten (Raumbeobachtung und Standortevaluation durch die marktverantwortlichen Unternehmen in Zusammenarbeit mit der ZPG). ANREGUNG Die GS RZU erachtet dies als positives Beispiel und regt an, zu prüfen, ob auch in anderen Bereichen die Mitwirkung der Region bei der Umsetzung des regionalen Richtplans klarer ausformuliert und sichergestellt werden könnte. Vor allem beim strategisch so wichtigen Thema der Innenentwicklung stellt sich die Frage, wie die Region die Schaffung einer qualitätsvollen Dichte und die Sicherung bzw. Entstehung von identitätsstiftenden Räumen begleiten und ermöglichen kann.					

Nr.	Antragsteller	Gegenstand	Seite Text / Bericht	Antrag	Umgang mit Anträgen				Begründung / Kommentare
					berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	nicht Gegen-stand Rev.	
1 Regio-ROK **1.2 Leitsätze für die räumliche Entwicklung**									
A 1.2.1	OPF	Schlüsselprojekte Airport Region	S. 8, Punkt 1.2b)	Die Gebietsplanung Airport-Region wird nicht nur abweichende Dichten zur Folge haben, sondern vielmehr auch abweichende Nutzungen, zu ergänzende Infrastruktruen etc. In diesem Zusammenhang soll der Satz präzisiert und nicht allein auf Dichten beschränkt sein.	X				Die ZPG erachtet diese Ergänzung als sinnvoll: Diese Gebietsplanungen dienen der stufengerechten Überprüfung der Dichtefestlegungen im Regionalen Richtplan und können je nach Ergebnis abweichende Dichten, *zu ergänzende Infrastrukturen oder abweichende Nutzungen* zur Folge haben.
A 1.2.2	OPF	Schlüsselprojekte Airport Region	S. 8, Punkt 1.2b)	Ergänzung: *Nach Abschluss der Gebietsplanung Airport-Region Zürich sind allfällige Ergänzungen und Anpassungen, welche sich aus der Gebietsplanung ergeben, im Rahmen einer 1. Teilrevision (nach Festsetzung des RRP) zu integrieren.*	X				
A 1.2.3	2 Einwender	Schlüsselprojekt Innovationspark		Die ZPG soll die Auswirkungen des Innovationsparks auf dem Flugplatzareal, insbesondere die negativen Auswirkungen für die Anrainergemeinden sowie die schädlichen Immissionen (Stichwort: Verkehr) für das ganze Glattal nochmals kritisch auf die Zumutbarkeit prüfen, deren Notwendigkeit hinterfragen und sicherstellen, dass, sollte das Projekt umgesetzt werden, wirksame flankierende Massnahmen zur Aufrechterhaltung der Lebensqualität im Glattal trotz Innovationspark gesichert sind. Dem Forum Flugplatz Dübendorf fehlen diese detaillierten Massnahmen im Richtplan.				X	Diese Untersuchungen sind mit der Gebietsplanung, dem kantonalen Gestaltungsplan inkl. UVP umfassend erfolgt. Die Anrainergemeinden sind in diese Prozesse involviert. Die flankierenden Massnahmen zur Sicherung der Lebensqualität (Stichwort: Verkehr) werden in den Erschliessungsverträgen verbindlich festgehalten.
A 1.2.4	1 Einwender	Leitlinie A	S. 10 / 11	Der Satz, „Es wäre falsch, wenn die Entwicklung wegen Einschränkungen … der im kantonalen Richtplan festgelegten Abgrenzungslinie (AGL) …„ ist zu streichen und durch folgende Formulierung zu ersetzen: *Innerhalb der Abgrenzungslinie gemäss SIL-Objektblatt Flughafen Zürich sind die im kantonalen Richtplan festgelegten Vorgaben für die Entwicklung dieser Gebiete zu beachten.*		X			Die ZPG streicht den Satz in der Leitlinie im Wissen um das Risiko einer Nichtfestsetzung, behält sich aber vor, die zukunftsorientierte Zielsetzung im Erläuterungsbericht darzulegen und sich auch weiterhin für zukünftige Anpassungen übergeordneter Planungen einzusetzen. Die ZPG versteht den regionalen Richtplan als ein zukunftsweisendes Instrument (Horizont 25 Jahre) und möchte nicht ausschliessen, dass bisher geltende Vorgaben aufgrund neuer Erkenntnisse / Fortschritte überholt sein werden. Daher verzichtet die ZPG auf die zusätzlich beantragte Ergänzung.
A 1.2.5	1 Einwender	Leitlinie A	S. 10 / 11	Es ist im regionalen Richtplan darauf hinzuweisen, dass in Gebieten mit Alarmwertüberschreitungen aufgrund übergeordneten Rechts (Lärmschutzverordnung) neue Wohnnutzungen ausgeschlossen sind (Bauverbot für neue Gebäude mit zusätzlichen Wohneinheiten).			X		Ohnehin geltendes Recht muss nicht im regionalen Richtplan zitiert werden.
A 1.2.6	1 Einwender	Leitlinie A	S. 10 / 11	Es ist im regionalen Richtplan darauf hinzuweisen, dass in Gebieten mit Planungswertüberschreitungen am Tag aufgrund übergeordneten Rechts (Lärmschutzverordnung) keine Neueinzonungen vorgenommen werden dürfen.			X		Ohnehin geltendes Recht muss nicht im regionalen Richtplan zitiert werden.
A 1.2.7	1 Einwender	Leitlinie D	S. 11 / 12	Ergänzung des letzten Satzes unter Leitlinie D mit folgender Formulierung (kursiv): „Punktuelle Neu- und Ausbauten des Strassennetzes sollen vor allem der Verbesserung der Siedlungsqualität und des Busverkehrs *sowie der guten Erreichbarkeit des Flughafens Zürich dienen".*			X		Die ZPG ist der Ansicht, dass insbesondere das Strassennetz fertig gebaut ist und strebt daher keine Ausbauten des regionalen Netzes an. Es geht vielmehr um die Optimierung des Verkehrsflusses durch organisatorische Massnahmen und wo erforderlich durch untergeordnete Korrekturen des Netzes. Diese Ziele und resultierende Massnahmen dienen der gesamten Region mit allen Interessen und Raumnutzern. Die ZPG hebt daher keine einzelnen Raumnutzer (unabhängig ihrer Grösse / Wirtschaftsleistung etc.) hervor. Falls Strassenausbauten zur Sicherstellung der Erreichbarkeit des Flughafens notwendig sind und das regionale Strassennetz betreffen, werden diese auf Antrag des Kantons aufgenommen.

Nr.	Antragsteller	Gegenstand	Seite Text / Bericht	Antrag	Umgang mit Anträgen				Begründung / Kommentare
					berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	nicht Gegen-stand Rev.	
A 1.2.8	1 Einwender	Siedlung: c) Zielbild 2030	S. 14	Der regionale Richtplan Glattal ist in Bezug auf die Planungen im von Fluglärm belasteten Gebiet auf seine Übereinstimmung mit der Lärmschutzverordnung des Bundes, dem SIL-Objektblatt Flughafen Zürich, dem kantonalen Richtplan und dem Betriebsreglement des Flughafens Zürich zu überarbeiten.	X				Die ZPG streicht einen entsprechenden Satz in der Leitlinie A im Wissen um das Risiko einer Nichtfestsetzung, behält sich aber vor, die zukunftsorientierte Zielsetzung im Erläuterungsbericht darzulegen und sich auch weiterhin für zukünftige Anpassungen übergeordneter Planungen einzusetzen. Die ZPG versteht den regionalen Richtplan als ein zukunftsweisendes Instrument (Horizont 25 Jahre) und möchte nicht ausschliessen, dass bisher geltende Vorgaben aufgrund neuer Erkenntnisse / Fortschritte überholt sein werden. Gestützt auf die Grundlagen (LSV, SIL – Stand 2014 etc.) ist der regionale Richtplan auf die übergeordnete Planung abgestimmt. Die ZPG hat sich im Sinne der Planungssicherheit bei ihren Revisionsarbeiten an diesen Grundlagen orientiert. Die ZPG ist befremdet, das übergeordnete Grundlagen, welche Planungssicherheit schaffen sollen, bereits zwei Jahre nach Festlegung wieder geändert werden.
2 Siedlung **2.1 Gesamtstrategie**									
A 2.1.1	1 Einwender	Ausscheidung Siedlungsgebiet		Es seien über eine Bautiefe der südliche Teil des Grundstückes Kat.-Nr. 10084 und des Grundstücks Kat.Nr. 9341 und ein kleiner Teil des Grundstückes Kat.Nr. 8581 sowie vollumfänglich die Grundstücke Kat.Nr. 2243 und 2244 an der Hanglage westlich der Engenbüelstrasse im Engenbüel (Angenbüel) in Wallisellen, **soweit diese ausserhalb der im Entwurf des Regionalen Richtplanes Glattal (Richtplankarte Siedlung und Landschaft) eingetragenen Abgrenzungslinie des Flughafens liegen**, unter Ausnutzung des kantonalen resp. regionalen Anordnungsspielraumes, in der Richtplankarte Siedlung und Landschaft nicht parzellenscharf ins Siedlungsgebiet aufzunehmen und in ein Gebiet mit niedriger oder mit hoher baulicher Dichte zuzuordnen gemäss Plan in Beilage 2. EVENTUALANTRAG: Sollte die Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG) wider Erwarten der Meinung sein, dass der Anordnungsspielraum mit einer Zuweisung der beantragten Fläche überschritten werde, so wird hiermit beantragt, dass die ZPG bei der Baudirektion einen Antrag auf Anpassung des kantonalen Richtplanes stellt.				X	Die Abgrenzung des Siedlungsgebiets erfolgt abschliessend im kantonalen Richtplan und wurde im Rahmen der Gesamtrevision 2014 (vom Bundesrat genehmigt am 29.04.2015) im Sinne der raumplanerischen Gesetzgebung gesamthaft überprüft. Die Region verfügt nicht über Spielraum, dem Antrag nach zukommen und kann ohne rechtskräftiges Siedlungsgebiet auch keine regionalen Festlegungen das Baugebiet betreffend (bspw. hohe bauliche Dichte) vornehmen.
2.2 Zentrumsgebiet									
A 2.2.1	GRF	Ortszentrum	S. 26	Da Greifensee über kein offensichtliches Ortszentrum verfügt (es gibt nur kleinere Ortsteile wie das Schulhaus, das Zentrum Meierwis oder das Städtli), beantragt der Gemeinderat der ZPG, dass die Festlegung für das Ortszentrum gestrichen werden soll (S. 26 Richtplantext, Nr. 15).	X				
A 2.2.2	1 Einwender	kantonales Zentrumsgebiet Flughafen Kloten, Kloten (Nr. 3)	S. 22	Ziel und Auftrag der Region, sich bei Bund und Kanton dafür einzusetzen, dass in den innerhalb der Abgrenzungslinie liegenden kantonalen und regionalen Zentrumsgebieten die Wohnnutzung planerisch erhöht werden dürfe zugunsten der urbanen Mischnutzung, ist aus dem regionalen Richtplan zu streichen.	X				Die ZPG berücksichtigt dies im Wissen um das Risiko einer Nichtfestsetzung, behält sich aber vor, die zukunftsorientierte Zielsetzung im Erläuterungsbericht darzulegen und sich auch weiterhin für zukünftige Anpassungen übergeordneter Planungen einzusetzen. Die ZPG versteht den regionalen Richtplan als ein zukunftsweisendes Instrument (Horizont 25 Jahre) und möchte nicht ausschliessen, dass bisher geltende Vorgaben aufgrund neuer Erkenntnisse / Fortschritte überholt sein werden.

Nr.	Antragsteller	Gegenstand	Seite Text / Bericht	Antrag	Umgang mit Anträgen				Begründung / Kommentare
					berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	nicht Gegen-stand Rev.	
A 2.2.3	1 Einwender	kantonales Zentrumsgebiet Flughafen Kloten, Kloten (Nr. 3)	S. 22	Der Flughafen verfügt auf der Landseite lediglich über geringe Kapazitätsreserven. Die beiden ersten Sätze zu Gebiet Nr. 3 sind wie folgt zu präzisieren (Änderungen kursiv): „Bestehendes Zentrumsgebiet (Verkehrsdrehscheibe) mit *geringen* Kapazitätsreserven. Der Flughafenausbau *(Nebenanlagen)* ist auf der Landseite siedlungsplanerisch zu integrieren.		X			Das kantonale Zentrumsgebiet ist regionalen Massstäben differenziert und nach dem Flughafen Kloten bezeichnet. Es umfasst aber ausserhalb des SIL-Perimeter weit aus mehr Bereiche als nur den Flughafen. Die Aussage betreffend die Kapazitätsreserven bezieht sich auf das gesamte Zentrumsgebiet. Die Terminologie "Nebenanlagen" ist ein definitiver Rechtsbegriff, daher ist die Präzisierung sinnvoll.
2.3 Schutzwürdiges Ortsbild									
2.4 Gebiet mit Erhaltung Siedlungsstruktur									
2.5 Gebiet mit Nutzungsvorgaben									
A 2.5.1	4 Einwender	Gebiet f.ö. B+A Tolwäng Opfikon / Rümlang (Nr. 35)	S. 42	Auf die Festlegung des Gebiets Nr. 35 Tolwäng, Opfikon/Rümlang, als Gebiet für öffentliche Bauten und Anlagen sei zu verzichten. Das Gebiet befindet sich ausserhalb des Siedungsgebiets gemäss kantonalem Richtplan. Es hat in Zusammenhang mit der Glatt eine besondere ökologische Bedeutung und wird für die hier vorgesehene Glattrevitalisierung benötigt. Zudem ist keinerlei Bedarf an einem zusätzlichen Gebiet für öffentliche Bauten und Anlagen ausgewiesen. Im Übrigen ist der Eintrag in hohem Masse widersprüchlich: Es soll ein Gebiet für öffentliche Bauten und Anlagen sein, aber gleichzeitig für flughafenaffine Nutzungen mit Dienstleistungen, Gewerbe etc. - also private Zwecke - verwendet werden. Wobei Dienstleistungen ausgeschlossen werden sollen.		X			Die ZPG vertritt den Standpunkt, dass in Gebieten für öffentliche Bauten und Anlagen mind. 50 % der theoretischen Gesamtnutzflächen für Arbeiten genutzt werden. Daran und an flughafenaffinen Nutzungen besteht ein öffentliches Interesse der Region. Das Gebiet Tolwäng verfügt über eine besondere Lagegunst mit guter Anbindung an verschiedene Verkehrsträger (MIV, ÖV). Zudem erachten die Region und die Gemeinde das Gebiet als wesentliche Entwicklungsreserve ausserhalb des SIL-Perimeter und gewissermassen als Ausgleich für die vielfältigen Einschränkungen, welche die Gemeinde durch den Flughafen und dessen Betrieb belasten. Mit dem regionalen Eintrag wird die Möglichkeit geschaffen, eine Entwicklung ohne kantonale Festlegung als Siedlungsgebiet anzustreben. Die widersprüchliche Formulierung betreffend die Beschränkung für Dienstleistungen wird präzisiert.
A 2.5.2	1 Einwender	VE-Gebiet Zentrum Dietlikon Süd, Dietlikon (Nr. 36)	S. 42	Die Festlegung wird begrüsst. Erforderlich sind ausreichend Parkplätze (unabhängig eines Parkleitsystems). Diesbezüglich ist nicht ersichtlich, ob gegenüber den aktuellen Wegleitungen mehr Parkplätze erlaubt sind oder zumindest Bestandesgarantie besteht, auch bei kleineren Bauvorhaben. Aufgrund der Kapazitätsreserven, sind Parkplatzüberlegungen in die Entwicklung des Gebietes einzubeziehen. Die gestalterische Aufwertung der Grundstücke soll Sache der Eigentümer sein. HINWEIS: Im Gebiet besteht produzierendes Gewerbe, auf welches Rücksicht zu nehmen ist.			X		Die Festlegung als Gebiet für verkehrsintensive Einrichtungen gründet auf umfangreichen Überlegungen zu Parkplätzen. Die Region kann jedoch die kantonale Ersatzvornahme nicht aufheben, somit gelten die Anforderungen betreffend Neubau und Umbau. Die Festlegungen betreffend die Freiraumgestaltung beziehen sich primär auf den öffentlichen Raum (z.B. Strassensanierung inkl. gestalterischer Massnahmen). Entscheiden sich Grundeigentümer für eine Aufwertung wird dies begrüsst.
A 2.5.3	1 Einwender	VE-Gebiet "The Circle", Kloten (Nr. 38)	S. 43	Zum Gebiet Nr. 38 „The Circle" ist zu vermerken: ~~*geplanter*~~ Ausbau *in Ausführung*	X				
A 2.5.4	1 Einwender	VE-Gebiet "The Circle", Kloten (Nr. 38)	S. 43	Die Festlegung eines bimodalen ÖV-Anteils von mindestens 50% für „The Circle" ist zu streichen.			X		Diese Festlegung basiert auf dem kantonalen Richtplan: Gemäss Leitlinie 2 des kantonalen Richtplans ist die Entwicklung der Siedlungsstruktur schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr auszurichten, damit hat der öffentliche Verkehr mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses zu übernehmen, der nicht auf den Fuss- oder Veloverkehr entfällt. Die ZPG sichert diese Vorgabe bei geplanten VE-Vorhaben im Regionalen Richtplan.
2.6 Anzustrebende bauliche Dichte									

Nr.	Antragsteller	Gegenstand	Seite Text / Bericht	Antrag	Umgang mit Anträgen				Begründung / Kommentare
					berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	nicht Gegenstand Rev.	
A 2.6.1	6 Einwender	Gebiet hoher baulicher Dichte Grindelstrasse, Bassersdorf (Nr. 26)	S. 51	Das Gebiet sei als Gebiet mit niedriger baulicher Dichte festzulegen. Zudem sei ein Koordinationshinweis „KRP: Landschaftsverbindung (Kap. 3.9 Nr. 27)" zu ergänzen, da dieses Gebiet das einzige ist zwischen Bassersdorf und Kloten, in dem eine Nord-Süd-Vernetzung von Lebensräumen stattfinden kann. Die übergeordnete Festlegung kann nur erfüllt werden, wenn die bauliche Dichte hier niedrig ist.		X			Wegen der kantonalen Festlegung wurde die Ausscheidung des Hochhausgebietes stark reduziert. Die ZPG stellt sich auf den Standpunkt, dass eine Verbindung auch trotz einer baulichen Verdichtung geschaffen werden kann. Dies ist im Sinne von Trittsteinen für die Natur und als Identifikationspunkte im Siedlungskontext vorzusehen, zudem ist es je nach Konzeption denkbar eine verdichtete Siedlung und eine Landschaftsverbindung in Koexistenz zu realisieren. Anlässlich des Differenzbereinigungsgesprächs zwischen ARE und ZPG vom 23.01.2017 akzeptierte das ARE Die Festlegung als Gebiet hoher baulicher Dichte unter der Bedingung des Eintrags eines Koordinationshinweises auf die kantonale Landschaftsverbindung Nr. 27. Abgesehen davon bildet die Unterführung (Reserve K10) einen Korridor, welcher die einzige durchgehende Verbindung vom Raum Hardwald in den Landschaftsraum nördlich Bassersdorf und Kloten darstellt. Die Flächen im Bereich Grindelstrasse / Wisbruggstrasse sind weitgehend überbaut. Zudem haben die Tiere dort keine Möglichkeit (Unter- / Überführung) das stark frequentierte Bahntrassee zu queren, wie es weiter westlich im Korridor (Reserve K10) besteht. Der Verzicht auf die weiterführende bauliche Entwicklung entlang des zukünftigen GlattalbahnPLUS-Trassees macht somit wenig Sinn. Vielmehr ist das Hauptaugenmerk darauf zu richten, den bestehenden Korridor zu nutzen / zu attraktivieren.
A 2.6.2	4 Einwender	Gebiet hoher baulicher Dichte Tolwäng, Opfikon / Rümlang (Nr. 40)	S. 51	Für das Gebiet Tolwäng, Opfikon/Rümlang, sei keine Festlegung über die bauliche Dichte zu treffen.			X		Die ZPG vertritt den Standpunkt, dass an der angestrebten Nutzung ein öffentliches Interesse der Region besteht. Das Gebiet Tolwäng verfügt über eine besondere Lagegunst mit guter Anbindung an verschiedene Verkehrsträger (MIV, ÖV). In Verbindung mit dem regionalen Eintrag als Gebiet für öffentliche Bauten und Anlagen ist eine Struktur mit grossen Volumen städtebaulich plausibel.
A 2.6.3	1 Einwender	Gebiet niedriger baulicher Dichte	S. 48 ff.	Die in der Richtplanvorlage mit „niedriger baulicher Dichte" bezeichneten Gebiete sollen im ganzen Bereich der Regionalplanung bezüglich der Machbarkeit einer zielgerechten Umsetzung nochmals kritisch hinterfragt werden – Bodensparmassnahmen sollen schwerpunktmässig dort verstärkt werden können, wo eine planerische und bauliche Umsetzung machbar und zeitgerecht zielwirksam ist.		X			Die Rücksichtnahme auf das Orts- und Landschaftsbild wird mittels Richtlinien definiert, welche jedoch im Sinne der haushälterischen Bodennutzung zu eng gefasst sind. Insbesondere die Einschränkung auf 2 Vollgeschosse erscheint aus heutiger Sicht fragwürdig. Die ZPG nimmt in Aussicht, im Rahmen einer Teilrevision des regionalen Richtplans eine generelle Flexibilisierung zu prüfen, um eine vertikale Verdichtung zugunsten einer guten Durchgrünung / Durchlässigkeit zu ermöglichen.
A 2.6.4	1 Einwender	Gebiet niedriger baulicher Dichte Chimlibachsenke, Schwerzenbach (Nr. 17)	S. 49 / 50	Für das unüberbaute Baugebiet zwischen der Graben- und der Schossackerstrasse in Schwerzenbach soll der Eintrag „niedrige bauliche Dichte" ersatzlos entfallen. Die Gemeinde soll im Rahmen der weiteren Planung über die Nutzungsdichte entscheiden können. Erste Erkenntnisse dazu können allenfalls bereits aus dem Zwischenergebnis der laufenden Testplanung gezogen werden.	X				Die Zuweisung an diesem Standort ist im Sinne der heute gültigen raumplanerischen Grundsätze und Rechtsgrundlagen nicht mehr zweckmässig. Das Gebiet wird somit nicht mehr als Gebiet niedriger baulicher Dichte festgelegt.
2.7 Gebiete mit Zulässigkeit für Hochhäuser									
A 2.7.1	WAN	Eignungsgebiet Zürichstrasse / Stationsstrasse, Wangen-Brüttisellen (Nr. 16)	S. 59	Der Koordinationshinweis in Bezug auf die Nachbargemeinde Dübendorf ist zu streichen, die Nachbargemeinde Dübendorf jedoch nicht von dieser Fortsetzung betroffen ist.	X				

Nr.	Antragsteller	Gegenstand	Seite Text / Bericht	Antrag	Umgang mit Anträgen				Begründung / Kommentare
					berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	nicht Gegen-stand Rev.	
A 2.7.2	2 Einwender	Eignungsgebiet Achse Industriegebiet / Gebiet Hard (bei Bahnhof), Bassersdorf (Nr. 1)	S. 58	Die Achse sei nicht mehr als Eignungsgebiet für Hochhäuser festzulegen, da Hochhäuser Fremdkörper sind, entlang der Achsen des gewachsenen Ortsbilds von Bassersdorf (mit in der Regel nicht mehr als dreistöckigen Häusern, die teilweise unter Schutz stehen). Sie genügen dort nicht den Anforderungen von § 238 und § 284 des Planung- und Baugesetzes des Kantons Zürich.			X		Grundsätzlich gilt: Aus der Festlegung der Eignungsgebiete für Hochhäuser ist keine Pflicht für die Realisierung von Hochhäusern abzuleiten. Die kantonalen Anforderungen gemäss den zitierten Paragrafen PBG (§ 238 Gestaltung von Bauten und § 284 Anforderungen an Hochhäuser) gelten auch in den regional festgelegten Gebieten und werden durch diese nicht aufgehoben. Es ist Einzelfallweise zu beurteilen, inwiefern ein allfälliges Hochhausprojekt diese gesetzlichen Vorgaben erfüllt.
A 2.7.3	2 Einwender	Eignungsgebiet Achse Industriegebiet, Kloten (Nr. 4)	S. 58	Die Achse sei nicht mehr als Eignungsgebiet für Hochhäuser festzulegen, da Hochhäuser Fremdkörper sind, entlang der Achsen des gewachsenen Ortsbilds von Bassersdorf (mit in der Regel nicht mehr als dreistöckigen Häusern, die teilweise unter Schutz stehen). Sie genügen dort nicht den Anforderungen von § 238 und § 284 des Planung- und Baugesetzes des Kantons Zürich.			X		Grundsätzlich gilt: Aus der Festlegung der Eignungsgebiete für Hochhäuser ist keine Pflicht für die Realisierung von Hochhäusern abzuleiten. Die kantonalen Anforderungen gemäss den zitierten Paragrafen PBG (§ 238 Gestaltung von Bauten und § 284 Anforderungen an Hochhäuser) gelten auch in den regional festgelegten Gebieten und werden durch diese nicht aufgehoben. Es ist Einzelfallweise zu beurteilen, inwiefern ein allfälliges Hochhausprojekt diese gesetzlichen Vorgaben erfüllt.
2.8 Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende									
A 2.8.1	1 Einwender	Neuer Standplatz für Fahrende	S. 61 ff.	In der Gemeinde Dietlikon sei im Gebiet „Klimm" (Schärenacher) ein Durchgangsplatz für fahrende Mitglieder der Schweizer anerkannten Minderheiten Jenische und Sinti einzurichten.			X		Das Gebiet Klimm ist als Kiesbiotop regionaler Bedeutung im Natur- und Landschaftsschutzinventar 1980 (Objektnr. 2_52) erfasst. Die Schutzziele lassen sich nicht mit einem Durchgangsplatz vereinbaren.
2.9 Kulturobjekte									
A 2.9.1	1 Einwender	Kulturobjekt Ruine Burg Dübelstein, Dübendorf (Nr. 1)	S. 63	Die SVP Dübendorf **unterstützt** den im Richtplan aufgeführten Text im Kapitel 2.9.2 auf Seite 63 vollumfänglich. Insbesondere sind die Aussagen zum Kulturobjekt Nr. 1 (Ruine Burg Dübelstein, Dübendorf) und der Text unter Funktion / Ziel und unter Koordinationshinweis beizubehalten.					Kenntnisnahme Gestützt auf das Schreiben vom ARE vom 16.12.2016 beschloss die GL ZPG am 11.01.2017 den Eintrag beizubehalten und i.S. des Vorschlags ARE neu im Kap. 6, öffentliche Bauten und Anlagen festzulegen. Auf Nachfrage bei der Stadt Dübendorf am 08.02.2017 wurde dem Regionalplaner mitgeteilt, dass die Stadt Dübendorf die Haltung der GL ZPG teilt, das Objekt neu im Kap. 6 festzulegen.
A 2.9.2	1 Einwender	Kulturobjekt Ruine Burg Dübelstein, Dübendorf (Nr. 1)	S. 63	Wir unterstützen den im Richtplan-Entwurf aufgeführten Text im Kapitel 2.9.2 auf Seite 63 vollumfänglich. Insbesondere sind die Aussagen zu Kulturobjekt Nr. 1 (Ruine Burg Dübelstein, Dübendorf) und der Text unter Funktion / Ziel und unter Koordinationshinweise beizubehalten.					Kenntnisnahme Gestützt auf das Schreiben vom ARE vom 16.12.2016 beschloss die GL ZPG am 11.01.2017 den Eintrag beizubehalten und i.S. des Vorschlags ARE neu im Kap. 6, öffentliche Bauten und Anlagen festzulegen. Auf Nachfrage bei der Stadt Dübendorf am 08.02.2017 wurde dem Regionalplaner mitgeteilt, dass die Stadt Dübendorf die Haltung der GL ZPG teilt, das Objekt neu im Kap. 6 festzulegen.

Nr.	Antragsteller	Gegenstand	Seite Text / Bericht	Antrag	Umgang mit Anträgen				Begründung / Kommentare
					berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	nicht Gegen-stand Rev.	
3 Landschaft									
3.1 Gesamtstrategie									
A 3.1.1	1 Einwender	Ziele Landschaft	S. 65	Es wird begrüsst, dass neben dem Innovationspark auf dem Gelände des ehemaligen Militärflugplatzes ein Regionalpark erstellt werden soll.					Kenntnisnahme
3.2 Landwirtschaft									
A 3.2.1	3 Einwender	Ziele	S. 66	Der 1. Satz ist zu ergänzen (kursiv), um alle Aspekte der multifunktionalen Aufgaben der Landwirtschaft gemäss Bundesverfassung abzubilden: Der Kanton Zürich strebt eine nachhaltige Landwirtschaft an, die neben einer konkurrenzfähigen Produktion auch einen wichtigen Beitrag *zur Biodiversität sowie* zur Erhaltung und Gestaltung einer lebendigen Kulturlandschaft mit hohem Erholungs- und Erlebniswert für die Zürcher Bevölkerung leistet.			X		Die Region übernimmt die Ziele des kantonalen Richtplans, womit den geforderten multifunktionalen Aufgaben der Landwirtschaft gemäss Art. 104 Bundesverfassung hinreichend Rechnung getragen ist.
3.3 Erholung									
A 3.3.1	3 Einwender	Ziele	S. 67	4. Absatz: Gemäss den kantonalen Richtplanvorgaben gilt es Hundeschulen als Elemente der Naherholung zu sichern. Für deren Standortbeurteilung gelten folgende Kriterien: *- Bedürfnisnachweis im regionalen Einzugsbereich* *- Siedlungsnahe Lage und/oder unempfindliche bzw. vorbelastete Standorte und Böden.* *- Bestehende. rechtmässige Infrastruktur (u. a. Trainingsplatz. Gebäude. Abstellplätze). Synergie mit bestehenden Bauten und Anlagen.* *- landschaftliche Einordnung: Der Schonung von Natur und Landschaft ist besonderes Gewicht beizumessen. In Landschaftsschutzgebieten gemäss Richtplan und innerhalb überkommunaler Schutzverordnungen sind Hundeschulen nur in besonders bezeichneten Zonen zulässig (Erholungszone VI), sofern sie sich besonders gut in die Landschaft einfügen.* *- Erschliessung (Erreichbarkeit öffentlicher Verkehr. Langsamverkehr und Parkierung).* *- Vereinbarkeit mit weiteren wichtigen Interessen wie z.B. Radrouten und Wanderwegen.*		X			Der Erläuterungsbericht wird durch folgende Passage ergänzt: *Für zusätzliche Standorte für Hundeschulen nimmt die Region eine Prüfung folgender Kriterien in Aussicht:* *• Bedürfnisnachweis im regionalen Kontext* *• siedlungsnahe Lage und / oder unempfindlicher bzw. vorbelasteter Standort* *• Synergien mit bestehenden Anlagen und Einrichtungen* *• landschaftliche Einordnung* *• Erschliessung (Erreichbarkeit öffentlicher Verkehr, Langsamverkehr und Auto)* *• bestehende, rechtmässige Infrastruktur (u.a. Gebäude, Abstellplätze, Trainingsplatz)* *• Vereinbarkeit mit Natur- und Landschaftsschutz* *• Immissionen zu nahe gelegene Wohnbauten und Wohnzonen* *• Situation (Nutzungszone, kommunale, regionale, kantonale Bezeichnungen im Richtplan)* *• Konflikte mit Erschliessungen (Wanderwege, Velowege u.s.w.)* *• vorhandene baurechtliche Bewilligungen* *• vorhandene weitere Bewilligungen (Wasser, Abwasser, Energie)* *• entgegenstehende anderweitige öffentliche Interessen (Waldabstand, Gewässerabstand o.ä.)*
A 3.3.2	4 Einwender	Regionalpark (Flugplatzareal), Dübendorf / Volketswil / Wangen-Brüttisellen (Nr. 5)	S. 68	Das Gebiet Nr. 5 Regionalpark (Flugplatzareal), Dübendorf, Volketswil, Wangen-Brüttisellen, sei als "Kantonaler Naturerlebnispark" (alternativ: "Regionaler Naturerlebnispark") zu bezeichnen.			X		Die ZPG hat nicht die Kompetenz kantonale Inhalte festzulegen. Zudem strebt die Region einen vielfältigen Regionalpark an, welcher für verschiedene Funktionen (Erholung, ökologische Themen etc.) vorgesehen ist, daher wäre eine einschränkende Bezeichnung als "Naturerlebnispark" nicht zielorientiert.

Nr.	Antragsteller	Gegenstand	Seite Text / Bericht	Antrag	Umgang mit Anträgen				Begründung / Kommentare
					berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	nicht Gegen-stand Rev.	
A 3.3.3	3 Einwender	Hundeschule Breite, Nürensdorf (Nr. 24)	S. 69 / 70	Auf die Festlegung als Erholungsgebiet sei (zumindest vorläufig, ohne geeignete Beurteilung) zu verzichten, da nicht ersichtlich ist, inwiefern dieser Standort aus einer übergeordneten Sicht nach objektiven Kriterien beurteilt wurde.			X		Die Gemeinde Nürensdorf deklarierte im Rahmen der Gemeindegespräche 2015 Bedarf für den Standort einer Hundeschule, da eine bestehende Hundeschule aufgrund fehlender Zonenkonformität geschlossen werden musste. Es besteht Bedarf für einen neuen geeigneten Standort. Der Standort Breite liegt direkt neben dem Unterwerk Breite im Landwirtschaftsgebiet und ist ab der Brüttenerstrasse / Zufahrt zum Unterwerk mit dem MIV erreichbar. In direkter Nachbarschaft zum Unterwerk ist die Frage der landschaftlichen Einordnung weitestgehend irrelevant. Schutzgegenstände oder andere empfindliche Nutzungen (Wohnen o.ä.) werden nicht beeinträchtigt.
A 3.3.4	ZPP	Linienführung Langlaufloipe Hinter Guldenen	S. 69	Im Bereich Hinter Guldenen übernimmt die Region Pfannenstil - im Gegensatz zum Glattal - die Linienführung gemäss tatsächlichem Verlauf (vgl. untenstehende Ausschnitte).					Kenntnisnahme Die ZPG legt die Langlaufloipe im Sinne eines Richtplaneintrags mit entsprechender Lageungenauigkeit (Anordnungsspielraum) fest
A 3.3.5	2 Einwender	Regionalpark (Flugplatzareal), Dübendorf / Volketswil / Wangen-Brüttisellen (Nr. 5)	S. 68	Der Regionale Richtplan soll dahingehend ausgerichtet sein, dass die Piste unverändert für den potentiellen Flugbetrieb erhalten und benutzbar bleibt, somit ist auf einen vollumfänglichen Eintrag als Regionalpark zu verzichten.			X		Die ZPG verfolgte seit Bekanntgabe der Aufgabe der Militäraviatik (Einstellung Kampfjetbetrieb 2005) das Ziel, den Flugplatz Dübendorf für die Siedlungsentwicklung (Innovationspark etc.) inkl. siedlungsorientierter Freiräume zu nutzen. Dies wurde zudem manifestiert in der Testplanung mit dem Kanton (Beschluss Regierungsrat 2010). Dies ist weiterhin die Zielsetzung der ZPG, da der Betrieb mit ziviler Aviatik (Flächenflugzeuge) auf dem Flugplatz Dübendorf die Siedlungsqualität im Glattal zu stark einschränken würde.
A 3.3.6	3 Einwender	Regionalpark (Flugplatzareal), Dübendorf / Volketswil / Wangen-Brüttisellen (Nr. 5)	S. 68	Auf die Festlegung eines Regionalparks mit grossräumiger Ausdehnung ist zu verzichten, um insbesondere den vorangegangenen Entscheiden des Bundes Rechnung zu tragen: Innovationspark, militärische und zivilaviatische Nutzung. Der vom Bund am 31. August 2016 verabschiedete SIL-Konzeptteil ist zudem als rechtliche Grundlage im Kapitel 7.1. «Grundlagen» des Regionalen Richtplans aufzuführen.		X			Die ZPG verfolgte seit Bekanntgabe der Aufgabe der Militäraviatik (Einstellung Kampfjetbetrieb 2005) das Ziel, den Flugplatz Dübendorf für die Siedlungsentwicklung (Innovationspark etc.) inkl. siedlungsorientierter Freiräume zu nutzen. Dies wurde zudem manifestiert in der Testplanung mit dem Kanton (Beschluss Regierungsrat 2010). Dies ist weiterhin die Zielsetzung der ZPG, da der Betrieb mit ziviler Aviatik (Flächenflugzeuge) auf dem Flugplatz Dübendorf die Siedlungsqualität im Glattal zu stark einschränken würde. Der vom Bund beschlossene SIL-Konzeptteil wird in den Grundlagen aufgeführt.
A 3.3.7	VBS	Regionalpark (Flugplatzareal), Dübendorf / Volketswil / Wangen-Brüttisellen (Nr. 5)	S. 68	Bei der Revision des regionalen Richtplans Glattal sind die Festlegungen im Sachplan Militär (SPM) zwingend zu berücksichtigen. Insbesondere ist der im SPM-Objektblatt Militärflugplatz Dübendorf behördenverbindlich festgesetzte Flugplatzperimeter von jeglichen Planungen im regionalen Richtplan Glattal auszuschliessen.			X		Die Region verfolgt weiterhin das Ziel einen Regionalpark festzulegen. Obwohl der militärische Flugplatzperimeter mit BR-Beschluss vom 31.08.2016 festgesetzt ist, liegt wegen der laufenden Revision des SIL-Konzeptteils und der ausstehenden Revision des SIL-Objektteils – und somit des SIL-Objektblatts und Betriebsreglements für den Flugplatz Dübendorf – noch keine umfassende übergeordnete Vorgabe vor.
A 3.3.8	VBS	Regionalpark (Flugplatzareal), Dübendorf / Volketswil / Wangen-Brüttisellen (Nr. 5)	S. 68	Vor der Festsetzung durch den Regierungsrat ist der Regionale Richtplan Glattal dem VBS in korrigierter Fassung nochmals zu unterbreiten.	X				Der Beschluss der Delegiertenversammlung zur Verabschiedung des regionalen Richtplans wird inkl. der Richtplanunterlagen öffentlich bekanntgemacht und untersteht dem Referendum. Erst nach Ablauf der Referendumsfrist wird der Richtplan zur Festsetzung eingereicht.

Nr.	Antragsteller	Gegenstand	Seite Text / Bericht	Antrag	Umgang mit Anträgen				Begründung / Kommentare
					berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	nicht Gegen-stand Rev.	
A 3.3.9	1 Einwender	Regionalpark (Flugplatzareal), Dübendorf / Volketswil / Wangen-Brüttisellen (Nr. 5)	S. 68	Der Flugplatz Dübendorf mit seiner Piste und den dazugehörenden Bauten ist vollständig zu erhalten und der zivilen Nutzung zu übergeben. Die Umnutzung des Flugplatzgeländes ist wegen Fehlens weiterer Standorte, die aviatisch genutzt werden könnten, nicht zu verantworten. Die langfristige Sicherstellung – auch für kommende Generationen – des internationalen Verkehrs mit der Agglomeration Zürich ist volkswirtschaftlich lebenswichtig. Der Regionale Richtplan Glatttal ist zu überarbeiten und neu aufzulegen.		X			Die ZPG verfolgte seit Bekanntgabe der Aufgabe der Militäraviatik (Einstellung Kampfjetbetrieb 2005) das Ziel, den Flugplatz Dübendorf für die Siedlungsentwicklung (Innovationspark etc.) inkl. siedlungsorientierter Freiräume zu nutzen. Dies wurde zudem manifestiert in der Testplanung mit dem Kanton (Beschluss Regierungsrat 2010). Dies ist weiterhin die Zielsetzung der ZPG, da der Betrieb mit ziviler Aviatik (Flächenflugzeuge) auf dem Flugplatz Dübendorf die Siedlungsqualität im Glattal zu stark einschränken würde. Der Beschluss der Delegiertenversammlung zur Verabschiedung des regionalen Richtplans wird inkl. der Richtplanunterlagen öffentlich bekanntgemacht und untersteht dem Referendum. Erst nach Ablauf der Referendumsfrist wird der Richtplan zur Festsetzung eingereicht.
A 3.3.10	1 Einwender	Regionalpark (Flugplatzareal), Dübendorf / Volketswil / Wangen-Brüttisellen (Nr. 5)	S. 68	Hiermit beantrage ich, dass im Regionalen Richtplan Glattal das Gelände des Flugplatzes Dübendorf als etablierte und real existierende Luftfahrtinfrastruktur auszuweisen ist, und diese prioritär der aviatischen Nutzung zuzuführen sei. Der Flugplatz Dübendorf mit dessen heutiger Piste ist vollständig zu erhalten und gemäss dem Willen des Bundes der zivilen Nutzung zu öffnen. Dazu muss die bestehende Piste in voller Länge erhalten bleiben. Sämtliche nichtaviatischen Nutzungen sind so zu planen, dass diese den Flugbetrieb nicht einschränken. Die aktuell vorliegende Fassung des Regionalen Richtplans Glattal ist zu überarbeiten und neu aufzulegen.		X			Die ZPG verfolgte seit Bekanntgabe der Aufgabe der Militäraviatik (Einstellung Kampfjetbetrieb 2005) das Ziel, den Flugplatz Dübendorf für die Siedlungsentwicklung (Innovationspark etc.) inkl. siedlungsorientierter Freiräume zu nutzen. Dies wurde zudem manifestiert in der Testplanung mit dem Kanton (Beschluss Regierungsrat 2010). Dies ist weiterhin die Zielsetzung der ZPG, da der Betrieb mit ziviler Aviatik (Flächenflugzeuge) auf dem Flugplatz Dübendorf die Siedlungsqualität im Glattal zu stark einschränken würde. Der Beschluss der Delegiertenversammlung zur Verabschiedung des regionalen Richtplans wird inkl. der Richtplanunterlagen öffentlich bekanntgemacht und untersteht dem Referendum. Erst nach Ablauf der Referendumsfrist wird der Richtplan zur Festsetzung eingereicht.
A 3.3.11	1 Einwender	Regionalpark (Flugplatzareal), Dübendorf / Volketswil / Wangen-Brüttisellen (Nr. 5)	S. 68	Im Regionalen Richtplan ist das Gelände des Flugplatzes Dübendorf vollumfänglich der aviatischen Nutzung zuzuführen ist.			X		Die ZPG verfolgte seit Bekanntgabe der Aufgabe der Militäraviatik (Einstellung Kampfjetbetrieb 2005) das Ziel, den Flugplatz Dübendorf für die Siedlungsentwicklung (Innovationspark etc.) inkl. siedlungsorientierter Freiräume zu nutzen. Dies wurde zudem manifestiert in der Testplanung mit dem Kanton (Beschluss Regierungsrat 2010). Dies ist weiterhin die Zielsetzung der ZPG, da der Betrieb mit ziviler Aviatik (Flächenflugzeuge) auf dem Flugplatz Dübendorf die Siedlungsqualität im Glattal zu stark einschränken würde.
A 3.3.12	1 Einwender	Regionalpark (Flugplatzareal), Dübendorf / Volketswil / Wangen-Brüttisellen (Nr. 5)	S. 68	Hiermit beantrage ich, dass im Regionalen Richtplan Glattal das Gelände des Flugplatzes Dübendorf als etablierte und real existierende Luftfahrtinfrastrukur vollumfänglich auszuweisen und diese vordringlich (prioritär) der aviatischen Nutzung zuzuführen sowie diese planerisch vollumfänglich zu sichern sei. Zugleich sei der Flugplatz Dübendorf und dessen Umgebung im Sinne der raumplanerischen Vorsorge als eine „Luftfahrtentwicklungszone" zu deklarieren und als solche zu entwickeln.			X		Die ZPG verfolgte seit Bekanntgabe der Aufgabe der Militäraviatik (Einstellung Kampfjetbetrieb 2005) das Ziel, den Flugplatz Dübendorf für die Siedlungsentwicklung (Innovationspark etc.) inkl. siedlungsorientierter Freiräume zu nutzen. Dies wurde zudem manifestiert in der Testplanung mit dem Kanton (Beschluss Regierungsrat 2010). Dies ist weiterhin die Zielsetzung der ZPG, da der Betrieb mit ziviler Aviatik (Flächenflugzeuge) auf dem Flugplatz Dübendorf die Siedlungsqualität im Glattal zu stark einschränken würde.
A 3.3.13	1 Einwender	Regionalpark (Flugplatzareal), Dübendorf / Volketswil / Wangen-Brüttisellen (Nr. 5)	3.3.2	Der Karteneintrag wird begrüsst.					Kenntnisnahme
A 3.3.14	1 Einwender	Massnahmen	S. 70 / 71	Es wird begrüsst, dass sich die Region im Revisionsverfahren zum Sachplan Militär und Sachplan Infrastruktur Luftfahrt geeint für den Regionalpark einsetzt.					Kenntnisnahme

Nr.	Antragsteller	Gegenstand	Seite Text / Bericht	Antrag	Umgang mit Anträgen				Begründung / Kommentare
					berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	nicht Gegen-stand Rev.	
A 3.3.15	GS RZU	Fil Vert	S. 70 / 71	ANREGUNG Die Region formuliert einen Auftrag, die konzeptionellen Grundlagen des Fil Vert in Zusammenarbeit mit den Gemeinden zu vertiefen, um der Bedeutung der Freiraumentwicklung und des Themas Erholung gerecht zu werden: z.B. Konkretisierung der Zielvorstellungen und Massnahmen zu den Erholungsringen und Abstimmung mit dem geplanten Wegnetz (differenzierte Betrachtung der verschiedenen Erholungsringe, da jeweils unterschiedliche Themen und Fragestellungen im Vordergrund stehen) – Entwicklung des Erholungsrings Flugplatz Dübendorf mit einer allfälligen aviatischen Nutzung («Plan B»).			X		Die ZPG hält es für denkbar, die Erholungsringe in einer Themenkarte zu behandeln, wenn nach definitiv geklärter Fragestellung des Regionalparks Bedarf bestünde.
A 3.3.16	1 Einwender	Gebiet Fromatt (Gebiet Klotenerstrasse / Flughafenzaun / Glatt), Rümlang (Nr. 27)	S. 70	Der Hinweis auf S. 70 zu Gebiet Nr. 27 Fromatt „Koordination mit laufender Perimeterüberprüfung SIL" ist zu streichen.	X				
A 3.3.17	1 Einwender	Gebiet Fromatt, Rümlang (Nr. 27), Koordinationshinweis	S. 70	Mit der Genehmigung des kantonalen Richtplans vom 18. September 2015 setzte der Bund den Flughafenperimeter (in angepasster Form) definitiv fest. Der Koordinationshinweis betreffend den SIL-Perimeter ist überholt und somit zu streichen.	X				
3.4 Aussichtspunkt									
3.5 Naturschutz									
A 3.5.1	1 Einwender	Baumgruppe Loh, Rümlang (Nr. 11 *gemäss Liste, Nummerierung in TK falsch*)	S. 76	Das Naturschutzgebiet ist aus dem regionalen Richtplan inkl. der Richtplankarte zu streichen, da das UVEK am 2. Dezember 2013 für die „Baumgruppe Loh", (innerhalb des Flughafenperimeters) eine rechtskräftige Plangenehmigung mit Rodungsbewilligung (Plangenehmigung Zone West, Erweiterung der Vorfeldflächen [1. Bauetappe]) erteilte. Die Bauarbeiten für die Zone West haben im Sommer 2016 begonnen.	X				
3.6 Landschaftsschutz									
3.7 Landschaftsförderung									
A 3.7.1	2 Einwender	Koordinationshinweise	S. 78 ff.	Die erwähnten Koordinationshinweise sind alle zu überprüfen und entsprechend anzupassen.	X				
A 3.7.2	2 Einwender	Themenkarte, fehlendes kantonales Gebiet	S. 81	Auf der Karte Landschaftsförderung, Seite 81, sind die Landschaftsförderungsgebiete 1, 2 und 3 eingetragen. Was jedoch fehlt, ist auch die Mitte dieser 3 Gebiete als Landschaftsförderungsgebiet, obwohl im Kantonalen Richtplan enthalten. Das Gebiet (Hardwald bis Gerlisberg) ist auch als Landschaftsfördergebiet zu bezeichnen und zu schraffieren.			X		Das Gebiet ist ein kantonales Landsschaftsförderungsgebiet. Es ist in der Themenkarte (S. 81 Richtplantext) und der Richtplankarte entsprechend dargestellt. Darüber hinaus kann die ZPG keine andere Darstellung machen oder Festlegung treffen.

Nr.	Antragsteller	Gegenstand	Seite Text / Bericht	Antrag	Umgang mit Anträgen				Begründung / Kommentare
					berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	nicht Gegen-stand Rev.	
3.8 Vernetzungskorridor, Landschaftsverbindung									
A 3.8.1	RWU	Korridor Homberg Kloten-Gerlisberg, Bassersdorf / Nürensdorf / Kloten (Nr. 2)	S. 83 ff.	Die Anregung des RWU-Vorstands, zwei regionsverbindende Vernetzungskorridore gemeinsam festzulegen, wurde nur ansatzweise berücksichtigt. Mit der von ihnen vorgenommenen Ergänzung des Tabelleneintrags Nr. 5 Baltenswil-Wangenerwald, Bassersdorf / Nürnsdorf, Wangen-Brüttisellen, ist höchstens die Abstimmung auf die RWU-Vernetzungskorridore Nr. 8 und 11 gewährleistet. Die beiden RWU-Vernetzungskorridore Nr. 3 und 10 finden weiterhin keine Anbindung an das ZPG-Gebiet. Wir beantragen erneut, die Bereiche zwischen Brütten - Eigental und Lindau (Kleinikon) - Nürensdorf zumindest in der Richtplankarte entsprechend zu bezeichnen.			X		Der Lückenschluss zwischen dem Korridor Nr. 2 (ZPG) und den Korridor Nr. 3 (RWU) durch den Raum nördlich Oberwil / Breite ist bereits hinreichend gegeben, da die Korridore über die Waldstücke im Raum nördlich Oberwil verbunden sind. Zudem verläuft der angeregte Korridor überwiegend durch das Gebiet der Region Zürcher Unterland. Die ZPG stellt Korridore innerhalb des Waldareals nicht dar.
A 3.8.2	1 Einwender	Vernetzungskorridor Chatzensee-Glattraum, Rümlang (Nr. 18)	S. 86 / 87	Der Vernetzungskorridor entlang der Glatt ist mit der Gewässerrevitalisierung [Aufwertung Flussufer Glatt Nr. 56, Kap. 3.10, S. 95 ff., Anm. d. Regionalplaners] zu koordinieren und sinnvollerweise lediglich auf ein Glattufer (Grundeigentum Kanton Zürich) zu konzentrieren. Das Privateigentum ist zu respektieren und zu schützen. Sollte eine Landentwertung entstehen, werden wir als Landeigentümer auf Schadenersatz und Enteignung klagen.			X		Entlang der festgelegten Korridore wird das Vorhaben deklariert, eine Vernetzung durch die aufgeführten Elemente (bspw. Magerwiesen etc.) zu sichern. Die Einträge beinhalten auf Richtplanstufe einen Anordnungsspielraum und sind nicht parzellenscharf und auch nicht grundeigentümerverbindlich. Es ist im Einzelfall und je nach Zweckmässigkeit abzuwägen, an welchen Standorten tatsächlich Vernetzungselemente gefördert werden.
A 3.8.3	ZPP	Vernetzungskorridore Murholz-Wassberg, Maur (Nr. 13) und Ifang-Steglerholz-Hint. Guldenen, Maur (Nr. 14)	S. 86	Die Linienführung des Vernetzungskorridors an der Regionsgrenze ist nicht ganz deckungsleich (vgl. untenstehende Ausschnitte).			X		Die ZPG vertritt die Meinung, dass die jeweilige Linienführung der Korridore im Sinne des Anordnungsspielraums auf Richtplanstufe hinreichend koordiniert sind.
A 3.8.4	1 Einwender	Ökologische Vernetzung Zürichberg-Glattraum-Flugplatz-Wangenerwald, Dübendorf / Schwerzenbach / Wangen- Brüttisellen / Volketswil (Nr. 12)	S. 85	Der Karteneintrag wird begrüsst, da dadurch die ökologische Vernetzung vom Zürichberg-Glattraum-Flugplatz-Wangenerwald, Dübendorf /Schwerzenbach /Wangen Brüttisellen /Volketswil gewährleistet wird.					Kenntnisnahmme
A 3.8.5	1 Einwender	Abstimmung Siedlung + Verkehr zugunsten Landschaftsverbindung	S. 82 ff.	Der Siedlungs- und Landschaftsplan ist noch besser auf den Verkehrsplan abzustimmen, um am Ende Erfolg versprechende Landschaftsverbindungen zu bekommen (siehe z. B. Konfliktpotenzial beim Flugplatz Dübendorf im Raum Hegnau-Volketswil).			X		Im regionalen Richtplan können Landschaftsverbindungen nur festgelegt werden, sofern sie kantonale, regionale oder kommunale Infrastrukturen überbrücken (z.B.: Strassen im kantonalen Netz). Dies war bis zur Annahme der Abstimmungsvorlage zum Nationalstrassen- und Agglomerationsstrasse-Fonds (NAF) am 12.02.2017 der Fall im Raum Flugplatz Dübendorf und Volketswil, wo Landschafts-verbindungen zur Überbrückung der A53 (Hochleistungsstrasse im kantonalen Netz) festgelegt sind. Mit der Annahme des NAF wird die A53 vom kantonalen ins nationale Strassennetz überführt. Damit fehlt der Region die Kompetenz, die Landschaftsverbindungen über die Nationalstrasse festzulegen. Die ZPG beantragt daher im laufenden Verfahren der Teilrevision des kant. RP 2016 diese Verbindungen in den kant. RP aufzunehmen. Weitere Landschaftsverbindungen sind im kantonalen Richtplan festgelegt, da sie Infrastrukturen des Nationalstrassennetzes oder des Eisenbahnnetzes (SBB oder S-Bahn) betreffen.

Nr.	Antragsteller	Gegenstand	Seite Text / Bericht	Antrag	Umgang mit Anträgen				Begründung / Kommentare
					berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	nicht Gegenstand Rev.	
3.9 Freihaltegebiet									
A 3.9.1	1 Einwender	Ergänzung kantonales Freihaltegebiet Dietlikon/Wallisellen (Nr. 31)	S. 89	Das bestehende Freihaltegebiet gem. kantonalem Richtplan ist im regionalen Richtplan Glattal zu ergänzen um die Parzellen Nr. 4331, 2009, 2014 und 4329. Vgl. GIS-Browser maps.zh.ch, Koordinaten 2688598 / 1252102, Massstab 1:2000	X				Die bezeichneten Grundstücke sind im rechtskräftigen Zonenplan der Gemeinde Wallisellen als Landwirtschaftszone bzw. Freihaltezone festgelegt. Diese Grundstücke wurden zum Teil auch zum Zweck der Freihaltung durch die Gemeinde erworben. Aus Sicht der Gemeinde Wallisellen steht der Festlegung nichts entgegen. Bisher gab es keine regionalen Freihaltegebiete in der Region Glattal, dies wäre somit eine Premiere.
3.10 Gewässerrevitalisierung									
A 3.10.1	ZPF	regionsübergreifende Koordination der zu revitalisierenden Gewässerabschnitte	S. 90 ff.	Die im Rahmen der 1. Anhörung eingebrachten Anträge zur Gewässerrevitalisierung im Grenzgebiet zwischen den Gemeinden Rümlang und Regensdorf wurden teilweise berücksichtigt. In der Richtplankarte Siedlung und Landschaft sind jedoch weiterhin einzelne Gewässerabschnitte als zu revitalisierend bezeichnet, welche auf Boden der Gemeinde Regensdorf liegen. Die ZPF hält weiterhin daran fest, dass im regionalen Richtplan Furttal lediglich die zu revitalisierenden Gewässerabschnitte erster Priorität bezeichnet werden und dass das Seeholzbächli nicht zu diesen Gewässerabschnitten gehört. In diesem Sinne können die erwähnten Einträge in der Richtplankarte hingenommen werden.					Kenntnisnahme Die Darstellung der Korridore in der Richtplankarte wird durch den Kanton (Datenmodell und Darstellungsvorgabe der Musterlegende) vorgegeben. Die dargestellten Korridore lassen sich nicht entlang der Gewässerachse (im vorliegenden Fall die Regions- und Gemeindegrenze) halbieren.
A 3.10.2	1 Einwender	Glattraum, Dübendorf / Fällan- den / Kloten / Opfikon / Rümlang / Schwerzenbach / Wallisellen (Nr. 56)	S.95	Die Koordinationshinweise sind wie folgt zu ergänzen (kursiv): *Revitalisierungsplanung Kanton Zürich* *Koordination mit Landschaftsentwicklung Glattraum - Rümlanq / Oberglatt*	X				
A 3.10.3	1 Einwender	Darstellung Themenkarte	S. 97	Die von der Baudirektion beschlossene Revitalisierungsplanung Kanton Zürich vom 30. April 2015 ist im regionalen Richtplan Glattal zu berücksichtigen. Die Themenkarte (Abbildung 3.10 „Gewässerrevitalisierung und Aufwertung von Flussufern") ist an den Plan 2 der Baudirektion: Priorisierung der Revitalisierungen (Umsetzungshorizont 20 Jahre) vom 30.04.2015 anzupassen.	X				Die gemäss kantonaler Revitalisierungsplanung bezeichneten Abschnitte am Altbach / Chriesbach, an der Glatt und am Chimlibach (kantonale Zuständigkeit) werden gemäss Hinweis aus der kantonalen Vorpüfung als Informationsinhalt zusätzlich eingetragen, da einzelne Abschnitte dieser kantonalen Gewässer teilweise in der Richtplankarte fehlen. Zu ergänzen sind als Informationsinhalt die folgenden Abschnitte: - Altbach/Chriesbach (Revitalisierungsplan., Massn.-Nr. 25) - Glatt (Revitalisierungsplan., Massn.-Nr. 24) - Chimlibach (Revitalisierungsplan., Massn.-Nr. 27)
3.11 Gefahren									
4. Verkehr **4.1 Gesamtstrategie**									
A 4.1.1	BAS	Brüttenertunnel, Glattalautobahn		HINWEIS: Forderung betreffend möglichst weitgehender unterirdischer Linienführung von Brüttenertunnel und Glattalautobahn hin und Unterstützung durch die ZPG vor den verschiedenen Entscheidungsgremien.					Kenntnisnahme
A 4.1.2	DIE	Parkierungsreglement	S. 101, 4.1.3	Die Gemeinde Dietlikon wehrt sich gegen eine regionale Parkierungsregelung. Die Hoheit soll weiterhin bei den Gemeinden liegen in ihrer eigenen Kompetenz (kommunal) im Sinne von §242/243 PBG)	X				Am Prüfauftrag zur Harmonisierung der Parkierungsreglemente für die dynamischsten Gemeinden wird weiterhin festgehalten, insbesondere da eine nachhaltige koordinierte Entwicklung auch im Bereich der Parkierung nur damit funktioniert. Es entsteht kein Zwang für die Übernahme dieses Reglements durch alle Gemeinden. Dass es sich um einen Prüfauftrag z.H. der Gemeinden handelt, wird in allen Kapiteln einheitlich formuliert (auch unter 4.2.3 Massnahmen Strassenverkehr).

Nr.	Antragsteller	Gegenstand	Seite Text / Bericht	Antrag	Umgang mit Anträgen				Begründung / Kommentare
					berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	nicht Gegen-stand Rev.	
A 4.1.3	OPF	Parkierungsregelement	S. 144, 4.6.3a)	In einer Sitzung der ZPG mit Vertretern der betroffenen Gemeinden wurde entschieden, den Prüfauftrag in der Form nicht wahrzunehmen. Somit wird die Geschäftsleitung der ZPG den Antrag stellen, den Prüfauftrag für ein koordiniertes Parkplatzreglement aus dem RRP zu streichen. Es ist weiterhin vorgesehen, dass die Gemeinden Rümlang, Opfikon und Kloten als Ergebnis der Airport-Region Planung und unter bestimmten Bedingungen eine gemeindeübergreifende Parkplatzverordnung für den Perimter Airport-City erarbeiten.	X				Am Prüfauftrag zur Harmonisierung der Parkierungsreglemente für die dynamischsten Gemeinden wird weiterhin festgehalten, insbesondere da eine nachhaltige koordinierte Entwicklung auch im Bereich der Parkierung nur damit funktioniert. Es entsteht kein Zwang für die Übernahme dieses Reglements durch alle Gemeinden. Dass es sich um einen Prüfauftrag z.H. der Gemeinden handelt, wird in allen Kapiteln einheitlich formuliert (auch unter 4.2.3 Massnahmen Strassenverkehr).
A 4.1.4	WAN	Parkierungsreglement	S. 101, 4.1.3	Es wird erwähnt, dass sich die ZPG dafür einsetzt, dass die Gemeinden ihre Parkplatzreglemente vereinheitlichen und harmonisieren. In Zusammenarbeit mit den Gemeinden in dynamischen Gebieten will die ZPG ein koordiniertes Parkplatzreglement erarbeiten. WAN wehrt sich gegen eine regionale Parkierungsregeleung. Die Hoheit soll weiterhin bei den Gemeinden liegen in ihrer eigenen Kompetenz (kommunal) im Sinne von §242/243 PBG)	X				Am Prüfauftrag zur Harmonisierung der Parkierungsreglemente für die dynamischsten Gemeinden wird weiterhin festgehalten, insbesondere da eine nachhaltige koordinierte Entwicklung auch im Bereich der Parkierung nur damit funktioniert. Es entsteht kein Zwang für die Übernahme dieses Reglements durch alle Gemeinden. Dass es sich um einen Prüfauftrag z.H. der Gemeinden handelt, wird in allen Kapiteln einheitlich formuliert (auch unter 4.2.3 Massnahmen Strassenverkehr).
4.2 Strassenverkehr									
A 4.2.1	30 Einwender	Glattalautobahn	4.2.3 a)	Die Region setzt sich dafür ein, dass die zukünftige Glattalautobahn ~~möglichst~~ zwingend unterirdisch oder überdeckt, landschafts- und siedlungsverträglich ~~(unterirdisch, in Tieflage) eingepasst~~ geführt wird. Der Glattalautobahnknoten soll soweit wie möglich östlich zu liegen kommen und so früh wie möglich unterirdisch / oder überdeckt ~~in Tieflage~~ verlaufen.		X			Die ZPG strebt im Rahmen der bereits stattfindenden Gebietsplanung an, dass die Grossinfrastrukturen siedlungs- und landschaftsverträglich (unterirdisch oder überdeckt) eingebettet werden. "Die ZPG setzt sich dafür ein, dass die zukünftige Glattalautobahn ~~möglichst~~ landschafts- und siedlungsverträglich (unteridisch~~, in Tieflage~~ oder überdeckt) geführt wird. Der Glattalautobahnknoten soll soweit wie möglich östlich zu liegen kommen und so früh wie möglich unterirdisch oder überdeckt ~~in Tieflage~~ verlaufen."
A 4.2.2	RWU	Strategie Strassenverkehr	4.2	HINWEIS: Es ist dem RWU-Vorstand immer noch unklar, wie die Kanalisierung auf die abgebildeten Verbindungen zur A1 über Lindau resp. Effretikon erreich werden kann und soll.					Kenntnisnahme
A 4.2.3	OPF	Strategie Strassenverkehr	4.2, S. 103 Abb 4.2a)	Blauer Pfeil "Kanalisierung und direkter Zubringer zum übergeordneten Netz" in Strategie Strassenverkehr auf der Schaffhauserstrasse wirderspricht der Planung Airport-Region und dem kantonalen Richtplan (Entlastung / Abklassierung Schaffhauserstrasse im Zsh. mit Verlängerung Glattalstr. vorgesehen). Der blaue Pfeil ist zu entfernen.	X				Der Pfeil welcher in der aktuellen Themenkarte / Strategie über der Schaffhauserstrasse liegt wird in Richtung Birchstrasse (Achse als Zubringer zum übergeordneten Netz) verschoben, der Inhalt zur Strategie wird im Richtplantext nicht mehr abgebildet und nur noch textlich als Ziel festgehalten.

Nr.	Antragsteller	Gegenstand	Seite Text / Bericht	Antrag	Umgang mit Anträgen				Begründung / Kommentare
					berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	nicht Gegen-stand Rev.	
A 4.2.4	DIE	Gebiete für verkehrsintensive Einrichtungen	4.2.3 b), S. 111	Gemäss Kapitel 4.2.3 b) soll bei stark verkehrserzeugenden Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen ein möglichst grosser Anteil auf den öffentlichen Verkehr verlagert werden. Bezüglich Einschränkung möglicher Erweiterungen von Verkaufsflächen wird den Betrieben jeglicher Spielraum für die Zukunft genommen. Bereits heute gilt mit dem Gestaltungsplan Dietlikon Süd ein Plafond von 110'000m2 VF. Da dieser durch die Verkehrslast begründet ist, regt die Gemeinde an, Verkaufsflächen nach dem tatsächlich induzierten Verkehr zu regeln und nicht alles über einen Leist zu brechen. Zu Spitzenzeiten belasten heute Rückstaus das übergeordnete Strassennetz aufgrund unzureichender Parkhauskapazitäten Antrag: Sowohl die Einschränkung der Verkaufsläche als auch die Plafonierung der Parkierung stellen nach Ansicht der Gemeinde Dietlikon massive Hemmnisse in der Entwicklung im Zentrum Dietlikon Süd dar. Der Gemeinderat Dietlikon will keine weiteren Einschränkungen und somit Nachteile für das VE-Gebiet Dietlikon Süd.			X		Übergeordnete Gesetze und Vorgaben regeln die Entwicklung von grossen verkehrsintensiven Gebieten. Die ZPG legt keine weiteren Einschränkungen / Erleichterungen für diese Gebiete fest.
A 4.2.5	SCHWE	Anschluss an Umfahrung	4.2.	Im genehmigten RP von 1998 / Teilrevision 2012 ist im Gebiet Sonnenbergstrasse ein Anschluss an die geplante kantonale Umfahrung Schwerzenbach gesichert. Die geplante Zufahrt zur Umfahrungsstrasse, Grundstück Kat.Nr. 1636 ist, als separate Parzelle ausgeschieden und im Eigentum des Kantons Zürich. Die Festlegung zum Anschluss an die geplante Umfahrungsstrasse ist im Verkehrsrichtplan wieder zu ergänzen und die spätere Finanzierungspflicht zu Lasten des Kantons im Bericht aufzunehmen.	X				Das Grundstück Nr. 1636 (möglicher zukünftiger Anschluss an die Umfahrung) ist bereits im Eigentum des Kanton Zürich. Dies zeigt, dass der Kanton im Rahmen der Umfahrung bereits Vorleistungen für die Erstellung des Anschlusses getroffen hat. Da der Legendenpunkt "Anschluss" nicht mehr vorgesehen ist, wird der Anschluss Sonnenbergstrasse im Richtplantext unter Kap. 4.2.2 Objekt Nr. 1 ergänzt und fällt damit in die Finanzierungspflicht des Kantons.
A 4.2.6	SCHWE	Abklassierung Greifenseestrasse	4.2.	Die Greifenseestrasse soll auch nach Realisierung des BGK Bahnhofstrasse nicht zur Gemeindestrasse abklassiert werden. Auch wenn die Siedlungsverträglichkiet mit der Realisierung des BGK auf der Bahnhofstrasse Achse Volketswil-Schwerzenbach-Fällanden evt. leicht erhöht werden kann, bleibt es Tatsache, dass ein grosser Teil des Regionalen Verkehrs Uster - Greifensee - Schwerzenbach weiterhin die Greifenseestrasse als überregionale Verbindungsstrasse benutzt. Zudem wird der regional wichtige Radweg um den Greifensee weiterhin in der Bau- und Unterhaltsverpflichtung des Kantons liegen. Der Radweg verläuft praktisch auf dem ganzen Gemeindegebiet parallel zur Greifenseestrasse. Allein aufgrund dieser Schnittstelle ist es nicht sinnvoll und gerechtfertigt, diese Strasse abzuklassieren und einer anderen öffentlich-rechtlichen Körperschaft zum Eigentum zuzuweisen. DIe Festlegung soll ersatzlos gestrichen werden.	X				Die zugrundeliegende Strategie MIV hat zum Ziel, dass der Verkehr, auch der überregionale Verkehr möglichst auf den Autobahnen / Hauptverkehrsstrassen (A53 / Zürichstrasse / geplante Neue Greifenseestrasse) kanalisiert geführt wird und keine Parallelachsen geschaffen werden. Wenn demnach neue Strassenprojekte umgesetzt werden, welche als Zubringer dienen sind gleichzeitig flankierende Massnahmen zu treffen damit die Entlastungswirkung eintreten kann. Daher wird unter 4.2.3 Massnahmen ergänzt: Die ZPG setzt sich dafür ein, dass im Rahmen von Sanierungen und Strassenprojekten weitere Massnahmen untersucht und geprüft werden, um eine weitere Verkehrszunahme auf der Seestrasse zu vermeiden.
A 4.2.7	1 Einwender	Erreichbarkeit Flughafen		17) Im Kapitel Strassenverkehr ist sowohl im Text als auch auf den Karten der Ausbau der Flughofstrasse (südlich des Flughafens) vorzusehen.			X		Die Flughofstrasse ist eine kantonale Strasse (HVS) und im kantonalen Richtplan festgelegt, wodurch die Region keine Aussagen zum weiteren Ausbau dieser Strassen macht.
A 4.2.8	1 Einwender	Erreichbarkeit Flughafen		18) Im Kapitel Strassenverkehr ist sowohl im Text als auch auf den Karten der Ausbau der A51 zwischen dem Dreieck Zürich Nord und der Flughafenausfahrt auf sechs Spuren vorzusehen.			X		Da es sich bei der A51 um eine Nationalstrasse im Eigentum des Bundes handelt, macht die Region keine weiteren Aussagen zu Ausbauten und deren Ausgestaltung dieser Infrastrukturen.

Nr.	Antragsteller	Gegenstand	Seite Text / Bericht	Antrag	Umgang mit Anträgen				Begründung / Kommentare
					berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	nicht Gegen-stand Rev.	
A 4.2.9	1 Einwender	Erreichbarkeit Flughafen		19) Im Kapitel Strassenverkehr ist sowohl im Text als auch auf den Karten die Umlegung der Ein-/Ausfahrt zum/vom Flughafen sowohl am Anschluss Flughafen als auch am Halbanschluss Werft auf den rechten Fahrstreifen vorzusehen.			X		Aussagen zur Verkehrsführung auf den entsprechenden kantonalen / nationalen Infrastrukturen sind aus Sicht der ZPG im regionalen Richtplan nicht stufengerecht.
A 4.2.10	3 Einwender	Karteneintrag	Seite 104f.	Es sei ein zusätzliches Objekt einzutragen: • Objekt: Eigentalstrasse, Kloten/Nürensdorf • Strassenklassierung: Regionale Verbindungsstrasse zum Rückbau vorgesehen • Vorhaben: Rückbau, flankierende Massnahmen zur Verhinderung Schleichverkehr sind vorgesehen • Realisierungshorizont: 10 Jahre nach in Kraft treten der Verfügung zur Eigentalstrasse (ca. 2026)		X			Ist heute eine Gemeindestrasse und soll auch zukünftig nicht als regionale Verbindungsstrasse in den regionalen Richtplan aufgenommen werden, da die Problematik nicht ein verkehrliches Anliegen sondern vielmehr ein Anliegen des Naturschutzes darstellt. Die Massnahmen zum Betrieb und Rückbau sind aus Sicht der ZPG nicht im regionalen Richtplan mit einer Aufnahme als regionale Verbindungsstrasse festzuhalten. Es wird ein Koordinationhinweis beim Veloweg mit linearer Schwachstelle ergänzt.
A 4.2.11	RZO	Abklassierung Greifenseestrasse	Kap. 4.2	Auf die Abklassierung der Verbindungsstrasse Greifensee – Uster ist zu verzichten.	X				Die zugrundeliegende Strategie MIV hat zum Ziel, dass der Verkehr, auch der überregionale Verkehr möglichst auf den Autobahnen / Hauptverkehrsstrassen (A53 / Zürichstrasse / geplante Neue Greifenseestrasse) kanalisiert geführt wird und keine Parallelachsen geschaffen werden. Wenn demnach neue Strassenprojekte umgesetzt werden, welche als Zubringer dienen sind gleichzeitig flankierende Massnahmen zu treffen damit die Entlastungswirkung eintreten kann. Daher wird unter 4.2.3 Massnahmen ergänzt: Die ZPG setzt sich dafür ein, dass im Rahmen von Sanierungen und Strassenprojekten weitere Massnahmen untersucht und geprüft werden, um eine weitere Verkehrszunahme auf der Seestrasse zu vermeiden.
4.3 Öffentlicher Personenverkehr									
A 4.3.1	BAS	GlattalbahnPLUS		Für die GlattalbahnPLUS soll durch den ZVV mit Mitwirkung der Planungsregion und der Stadt Kloten / Gemeinde Bassersdorf rasch möglichst ein Vorprojekt zur Festlegung der Interessens- / Baulinien erarbeitet werden bis zum Bahnhof Bassersdorf. Eintrag als Massnahme im regionalen Richtplan.			X		Die ZPG unterstützt die Absicht, die GlattalbahnPLUS möglichst schnell zu erstellen. Die Festhaltung der Massnahme zur Erarbeitung eines Vorprojekts ist im Verkehrsplan nicht stufengerecht und soll auf kommunaler Ebene in Zusammenarbeit mit den Verkehrsbetrieben vorangetrieben werden. Die Ergänzung zur Durchführung eines gemeindeübergreifenden Gebietsmanagements unter Federführung des Kantons wurde verworfen, da nur zwei Gemeinden betroffen sind und die Planungen auf kommunaler Stufe vorangetrieben werden sollen. Die Grundlagen dafür (GlattalbahnPLUS als Schlüsselprojekt für die ZPG, Trasseesicherung, Hinweise zu den Gebieten) sind im regionalen Richtplan geschaffen.
A 4.3.2	BAS	GlattalbahnPLUS	T S. 11, T S. 115, EB, S. 63	Der mögliche Ausbau der GlattalbahnPLUS zwischen Bahnhof Bassersdorf und Bahnhof Dietlikon ist in den Plänen, Karten und Textstellen einheitlich anzumerken und als zu prüfende Möglichkeit zur Verbesserung der tangentialen ÖV-Verbindung im östlichen Glattal beizubehalten.	X				In der Strategie ÖV (Themenkarte in Text und Erläuterungsbericht) wird die Tangentialverbindung zwischen Bassersdorf und Dietlikon schematisch ergänzt und unterstützt damit die Absicht, auch neben der zu prüfenden Linienführung für die Ringbahn weitere öV-Massnahmen zu prüfen. Unter Massnahmen Region wird unter dem Punkt Buslinien / Bustrassen ergänzend zu den Durchmesserlinien auch die Tangentialverbindung zwischen Kloten / Bassersdorf und dem östlichen Glattal ergänzt, da in diesem Bereich kein ÖV-Rückgrat vorhanden ist.

Nr.	Antragsteller	Gegenstand	Seite Text / Bericht	Antrag	Umgang mit Anträgen				Begründung / Kommentare
					berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	nicht Gegen-stand Rev.	
A 4.3.3	31 Einwender	Brüttenertunnel	4.3.3 Massnahmen a)	Die ZPG setzt sich dafür ein, eine siedlungs- und landschaftsverträgliche Lösung (zwingend unterirdisch oder überdeckt) ~~(unterirdisch, in Tieflage)~~ für die Integration der Grossprojekte Glattalautobahn und Brüttenertunnel unter der Federführung des Kantons zu erwirken, um die Anliegen der betroffenen Gemeinden zu unterstützen. Die ZPG soll sich intensiv beim Kanton ZH und den enstprechenden Bundesämtern für die beiden Vorgaben einsetzen. Weiter soll sich die ZPG im Rahmen ihrer Möglichkeiten dafür einsetzen, dass die Bauverfahrenskonzeptionen möglichst Umfeld- und umweltschonend geplant und umgesetzt werden.		X			Die ZPG strebt im Rahmen der bereits laufenden Gebietsplanung Bassersdorf – Dietlikon – Wangen-Brütisellen an, dass die Grossinfrastrukturen siedlungs- und landschaftsverträglich (unterirdisch oder überdeckt) eingebettet werden und unterstützt die betroffenen Gemeinden auf Anfrage auch bei weiteren Prozessen und übergeordneten Planungsträgern. Folgende Formulierung wird aufgenommen: "Die ZPG setzt sich dafür ein, eine siedlungs- und landschaftsverträgliche Lösung (unterirdisch oder überdeckt) für die Integration der Grossprojekte Glattalautobahn und Brüttenertunnel unter der Federführung des Kantons zu erwirken, um die Anliegen der betroffenen Gemeinden zu unterstützen."
A 4.3.4	2 Einwender	GlattalbahnPLUS	Karteneintrag	Der Karteneintrag der Verlängerung GlattalbahnPLUS im Gebiet Dietlikon Bahnhof ist dem kantonalen Richtplan (Stand Juni 2016) anzupassen.	X				
A 4.3.5	1 Einwender	Busdepot	Karteneintrag, 4.3.2 h)	Das neue Busdepot Volketswil, bestehend ist nicht aufgeführt. Es wird empfohlen, das Busdepot in den regionalen Richtplan (Karte und Text) aufzunehmen.	X				
A 4.3.6	1 Einwender	Prüfperimeter Tramdepot	4.3.2, S. 115	HINWEIS: Erweiterung des Prüfperimeters für die Standortevaluation zur Raumsicherung des Tramdepots in Richtung Kloten kann festgesetzt werden.					Kenntnisnahme
A 4.3.7	1 Einwender	Erreichbarkeit Flughafen		Ergänzung der Strategie öv: 20) Durchgängiger Ausbau der S-Bahnstrecke Opfikon - Kloten auf Doppelspur (Abschnitt vor und nach der Station Kloten/Balsberg)			X		Es ist beabsichtigt, im Rahmen der Fortschreibung des RegioROK dieses Element als wichtiges Infrastrukturprojekt aufzunehmen. Grundsätzlich ist dies jedoch eine Bundesaufgabe, welche im kantonalen Richptlan bereits festgelegt und gesichert ist.
A 4.3.8	2 Einwender	GlattalbahnPLUS	Kap. 4.3	Anträge: a) Auf die Glattalbahn PLUS bis nach Bassersdorf ist solange zu verzichten, bis die Hardwald-Ringbahn realisiert wird. b) Die Trasseeführung soll nicht mehr als Tram auf den Hauptstrassen erfolgen, sondern als Glattalbahn auf einem Eigentrassee. Begründung: Heute haben wir eine genügende und gut funktionierende Buslinie, die für die Zukunft mit einer Stichstrasse im Gebiet Grindel und mit einer Verkehrsteuerungsanlage nochmals verbessert wird. Ein Tram durch Bassersdorf - ist im höchsten Masse verkehrsbehindernd - ist 9 x unfallträchtiger als der Bus (gemäss VBG) und verursacht schlimmere Unfälle blockiert die Strecke wenn in Unfall verwickelt - kann Hindernissen auf der Strecke nicht ausweichen - kann Langsamfahrer (Velo, Mopeds) nicht überholen - verunstaltet das Ortsbild mit störenden Oberleitungen - verursacht grossen Lärm (holprige Räder, Quitschgeräusche in Kurven) - bedingt auf der Strecke Bahnhofstrasse die Eindolung des Auenbachs. Für den Einbau und den späteren Unterhalt der Schienen wird eine vollständige Strassensperrung benötigt, aber es besteht keine Umfahrungsmöglichkeit (eine Umfahrung Bassersdorf wurde leider aus dem Richtplan gestrichen).			X		Die Trasseesicherung wird im kantonalen Richtplan vorgenommen und von der Region übernommen. Der Antrag widerspricht dem Antrag im öffentlichen Interesse der Gemeinde Bassersdorf, möglichst rasch ein Vorprojekt zu erarbeiten und wird daher nicht berücksichtigt. Im Rahmen der Umsetzung der GlattalbahnPLUS wird in der Regel mit Busvorlaufbetrieben gearbeitet.

Nr.	Antragsteller	Gegenstand	Seite Text / Bericht	Antrag	Umgang mit Anträgen				Begründung / Kommentare
					berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	nicht Gegen-stand Rev.	
A 4.3.9	2 Einwender	Busverbindung	Kap. 4.3.3	Kap. 4.3.3, Massnahmen, ist zu ergänzen mit einer Busverbindung von Bassersdorf in mittlere Glattal. Begründung: Mit dieser Tangentialverbindung kann der bestehende und zunehmende Pendlerverkehr aus Bassersdorf und Umgebung zu den Arbeitsplatzgebieten im mittleren Glattal vermehrt mit den öffentlichen Verkehrsmitteln abgewickelt werden (und ist Vorlauf zu einer späteren Hardwald-Ringbahn).	X				Diese Massnahme wird auf Antrag der Gemeinde Bassersdorf (A 4.3.2) ergänzt.
4.4 Fuss- und Veloverkehr									
A 4.4.1	1 Einwender	Fil Vert		HINWEIS: Idee eines Fil-Vert im Sinne eines Erholungsrings rund um das Flugplatzareal, wie er ebenfalls unter den prioritären strategischen Zielsetzungen beschrieben wird, positiv gegenüberstehen. Wir sind daran interessiert, Ideen zur Aufwertung Naherholungsraum / Gedanken zur Routenführung Fil Vert / Mobilitätskonzept mit Parkierungsanalage im Bereich Hegnau im Rahmen der vom Bund geplanten SIL-Koordinationsgespräche zu diskutieren.					Kenntnisnahme
A 4.4.2	RWU	Fuss- und Veloverkehr generell		HINWEIS: Wie die ZPG ist auch die RWU der Meinung, dass nicht nur Fuss- und Wanderwegen und auch Velowege nicht einseitig gemäss Netzen des Kantons festgelegt, sondern Verbindungen im Siedlungsgebiet für den Freizeit- und Alltagsverkehr dazu dienen, die Modal-Split-Veränderungen zu erreichen.					Kenntnisnahme
A 4.4.3	GRF	Veloweg	Text S. 130 und Karte Verkehr	Der Radweg von Greifensee Richtung Volketswil entlang der Grossrietstrasse ist ein wichtiger Verbindungsweg insbesondere für die Jugendlichen. Deshalb soll der mit "Ersatz aufzuhebender Radweg" erhalten bleiben und als "Radweg bestehend" deklariert werden. Eine Umklassierung wird beantragt.			X		Die bestehenden Velostreifen entlang der Grossrietstrasse bleiben weiterhin bestehen. Weiter wird entlang der Neuen Greifensseestrasse in Phase 2 (Entwicklung im Gebiet, Tempo 60) ein Velostreifen angebracht. Da es sich um eine kommunale Strasse handelt, kann die Veloverbindung im kommunalen Richtplan aufgenommen und gesichert werden.
A 4.4.4	OPF	Veloverbindungen	Kap. 4.4	Die kantonalen Veloverbindungen, welche erst durch den RRP verbindlich werden sind zwar in der Richtplankarte abgebildet, fehlen aber in der Tabelle. OPF ist der Ansicht, dass es nicht genügt, in der Richtplankarte auf die Verbindungen im kantonalen Velonetzplan zu verweisen. Vielmehr müssen diese auch im Richtplantext aufgenommen werden. Im Richtplantext soll verankert werden, dass der kantonale Velonetzplan Teil des RRP ist und nach Festsetzung des RRP verbindlich wird. In dem Zusammenhang wäre es wünschenswert, wenn die Schwachstellen aus dem kantonalen Velonetzplan in der Richtplankarte und in der Tabelle aufgelistet werden.	X				Die Verbindungen und Schwachstellen werden auch tabellarisch ergänzt und im Verkehrsplan als geplant aufgeführt.
A 4.4.5	2 Einwender	Veloparkierungsanlage Haltestelle Innovationspark / Flugplatz, Dübendorf	Kap. 4.4.2a) S. 126, Nr. 8	Antrag auf Versetzung der Veloparkierungsanlage ausserhalb des Flugplatzareals.			X		Die Anlage steht nicht im Zusammenhang mit dem Flugplatz sondern mit dem geplanten Innovationspark, welcher sich ebenfalls am Rand des Flugplatzes befindet. Dies ist eine flankierende Massnahme, um das Verkehrsaufkommen auf Verkehrsmittel zu lenken, die wenige Emissionen erzeugen.

Nr.	Antragsteller	Gegenstand	Seite Text / Bericht	Antrag	Umgang mit Anträgen				Begründung / Kommentare
					berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	nicht Gegen-stand Rev.	
A 4.4.6	2 Einwender	Veloverbindungen über Flugplatzareal	Kap. 4.4.2a) S. 129, Nr. 27	Antrag zur Streichung des Eintrags Nr. 27, S. 135 Fil Vert Nr. 2, 3, 4.			X		Die ZPG verfolgt seit Bekanntgabe der Aufgabe der Militäraviatik (Einstellung Kampfjetbetrieb 2005) das Ziel, den Flugplatz Dübendorf für die Siedlungsentwicklung (Innovationspark etc.) inkl. siedlungsorientierter Freiräume zu nutzen. Dies wurde zudem manifestiert in der Testplanung mit dem Kanton (Beschluss Regierungsrat 2010). Dies ist weiterhin die Zielsetzung der ZPG, da der Betrieb mit ziviler Aviatik (Flächenflugzeuge) auf dem Flugplatz Dübendorf die Siedlungsqualität im Glattal zu stark einschränken würde.
A 4.4.7	1 Einwender	Fil Vert und Fil Bleu	Kap. 4.4.1	Es wird begrüsst, dass mit dem Fil Vert und dem Fil Bleu ein zusammenhängendes Netz für den Fuss- und den Veloverkehr im Glattal geschaffen werden soll. Dadurch kann ein attraktives und sicheres Wegnetz geschaffen werden um den Anteil des Langsamverkehrs am Gesamtverkehr zu steigern.					Kenntnisnahme
A 4.4.8	1 Einwender	Veloverbindungen	Kap. 4.4.2	Es wird begrüsst, dass mit dem Karteneintrag Nr. 27 eine regionale Veloverbindung für die Erschliessung des Regionalparkes und des Innovationsparkes im Gebiet des ehemaligen Militärflugplatzes geschaffen werden soll.					Kenntnisnahme
A 4.4.9	1 Einwender	Veloweg		In das Netz der geplanten Velowege ist eine Direktverbindung zwischen den Quartieren Unterriet, Bäuler und dem Flughafenkopf aufzunehmen (Flyline).	X				Der Hinweis auf die separate Korridorstudie zur Schliessung der Netzlücke im Velonetz mit einer attraktiven Veloverbindung wird beim Objekteintrag zur geplanten Veloschnellroute ergänzt (siehe Antrag A 4.4.4)
A 4.4.10	1 Einwender	Veloparkierungsanlage		Der Eintrag in der Spalte „Vorhaben" ist bei der Veloparkierungsanlage Nr. 13 (Flughafen, Kloten) auf S.126 wie folgt abzuändern (kursiv): Flughafenanlage nach Luftfahrtgesetz I Kompetenz zur Überprüfung der Anforderungen liegt beim Bund.	X				
A 4.4.11	MAU	Veloparkierungsanlage	Kap. 4.4.2	Die bestehende Veloparkierungsanlage Nr. 16 (Kapitel 4 Verkehr, Ziffer 4.4.2) ist als Anlage von regionaler Bedeutung zu streichen.	X				Wird gestrichen, gemäss kantonalem Velonetzplan auch weniger als 500 Quelleinsteiger.
A 4.4.12	4 Einwender	Objekt/Anlage Nr. 28	Seite 129	Auf die Festlegung von Objekt/Anlage Nr. 28, Fällanden - Schwerzenbach, als regionale Freizeit-verbindung sei zu verzichten.	X				Machbarkeitsüberprüfung des Kantons hat gezeigt dass keine mit dem Naturschutz verträgliche Lösung gefunden werden kann und bereits entlang der Schwerzenbachstrasse eine Verbindung vorhanden ist.
A 4.4.13	1 Einwender	Hindernisfreier Wanderweg Nr. 2 – Flughafen-Rundweg	Seite 133 / 134	a) Nr. 3 Gebiet Flughafen Kloten, Nr. 6 Gebiet Glattbrugg West / Rümlang, Eich-Bäuler, Opfikon / Rümlang, Rohrstrasse, Rohrholzstrasse, Neue Rohrstrasse; der hindernisfreie Wanderweg ist zu unterlassen.			X		Der hindernisfreie Wanderweg ist Bestandteil des Wanderwegnetz des Kantons Zürich, welches als eine übergeordnete Grundlage im regionalen Richtplan zu übernehmen ist. Eine negative Beeinträchtigung der Erschliessung der betreffenden Grundstücke ist im Rahmen von späteren Planungsphasen zu vermeiden, die regionalen Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs sind jedoch angemessen zu berücksichtigen.
A 4.4.14	1 Einwender	Fuss- und Wanderweg Nr. 3 – Flughafen Rundweg, Ergänzung Abschnitt Fracht bis Glatt in Opfikon / Kloten	Seite 131 / 132	a) Nr. 3 Gebiet Flughafen Kloten, Nr. 6 Gebiet Glattbrugg West / Rümlang, Eich-Bäuler, Opfikon / Rümlang, Rohrstrasse, Rohrholzstrasse, Neue Rohrstrasse; der Fussverkehr ist zu unterlassen.			X		Der bestehende Fuss- und Wanderweg ist Bestandteil des Wanderwegnetz des Kantons Zürich, welches als eine übergeordnete Grundlage im regionalen Richtplan zu übernehmen ist. Eine negative Beeinträchtigung der Erschliessung der betreffenden Grundstücke ist im Rahmen von späteren Planungsphasen zu vermeiden, die regionalen Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs sind jedoch angemessen zu berücksichtigen.

Nr.	Antragsteller	Gegenstand	Seite Text / Bericht	Antrag	Umgang mit Anträgen				Begründung / Kommentare
					berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	nicht Gegen-stand Rev.	
A 4.4.15	1 Einwender	Veloverkehr, Haupt- und Nebenverbindung – Bereich Flughafen Opfikon / Kloten	Seite 130	a) Nr. 3 Gebiet Flughafen Kloten, Nr. 6 Gebiet Glattbrugg West / Rümlang, Eich-Bäuler, Opfikon / Rümlang, Rohrstrasse, Rohrholzstrasse, Neue Rohrstrasse; der geplante Radweg ist zu unterlassen.			X		Die Haupt- und Nebenverbindungen sind Bestandteil des kantonalen Velonetzplans, welches als eine übergeordnete Grundlage im regionalen Richtplan zu übernehmen ist. Eine negative Beeinträchtigung der Erschliessung der betreffenden Grundstücke ist im Rahmen von späteren Planungsphasen zu vermeiden, die regionalen Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs sind jedoch angemessen zu berücksichtigen.
A 4.4.16	1 Einwender	Fil Bleu – Bereich Flughafen Opfikon / Kloten	Seite 137	a) Nr. 3 Gebiet Flughafen Kloten, Nr. 6 Gebiet Glattbrugg West / Rümlang, Eich-Bäuler, Opfikon / Rümlang, Rohrstrasse, Rohrholzstrasse, Neue Rohrstrasse; Fil Bleu ist zu überarbeiten.			X		Der Fil Bleu ist ein überregionales Freiraumkonzept zur Umgestaltung der Glatt, welches vom Kanton Zürich und den Standortgemeinden Dübendorf, Opfikon, Wallisellen und Zürich erarbeitet und verabschiedet wurde. Es verfolgt den Zweck, den siedlungsnahen Erholungsraum entlang der Glatt aufzuwerten und besser zugänglich zu machen. Die Region trägt dem Konzept und seinem Zweck mit dem Eintrag im regionalen Richtplan Rechnung. Detailfragen sind nicht Gegenstand der regiona-len Richtplanung, sondern im Rahmen der jeweiligen Umsetzungsprojekte zu klären.
4.5 Reitwege									
4.6 Parkierung									
A 4.6.1	1 Einwender	Valet-Parking	4.6.1 c)	Ausserhalb des SIL-Perimeters sind keine Valet-Parkings (Parkierung für Dritte gegen Entgelt) zulässig ohne regionalen Richtplaneintrag. Darauf folgend ist in der Tabelle kein Eintrag (-) festgelegt. Dies wird beanstandet. Solange weder eine Standortevaluation noch überhaupt eine Definition der besagten Kriterien für ein Valet-Parking geführt wurde, verbietet sich ein Eintrag der einem Verbot entspricht. Entspricht eine vorsorglichen Verbot, was nur bei gewichtigem öffentlichem Interesse getragen wird. "vorläufiges Verbot" auf regionalener Richtplanebene ist schleierhaft, Eintrag ist fehlerhaft und hat groteske Ausmasse. Keine weiterführenden Überlegungen über die öffentlichen und privaten Interessen angestellt (nicht mal im EB). Eintrag ist bundestrechtswidrig. Ziffer 4.6.1 lit. c) soll ersatzlos gestrichen werden.			X		Gemäss kantonalen Vorgaben können mit Einverständnis der Standortgemeinden im regionalen Richtplan Standorte für Parkierungsanlagen ausserhalb des SIL-Perimeters festgelegt werden, die Passagieren des Flughafen Zürich dienen. Die betroffenen Gemeinden unterstützen eine Konzentration der Parkierung im Zusammenhang mit dem Flughafenbetrieb (auch Valet-Parking) im SIL-Perimeter aber positionieren sich gegen den zusätzlichen Verkehr im Gemeindegebiet. Die ZPG stützt die öffentlichen Interessen der betroffenen Verbandsgemeinden und legt daher keine Anlagen für Valet-Parking ausserhalb des SIL-Perimeters fest. Die Anlagen für Valet-Parking ausserhalb des SIL-Perimeters dienen nicht der Erreichbarkeit des Flughafens im Sinne des öffentlichen Interesses, sondern stellen ein wirtschaftliches Partikularinteresse dar. Die planungsrechtlichen Voraussetzungen bezüglich Zonenkonformität für Anlagen des Valet-Parking ausserhalb des SIL-Perimeters liegen in der Hoheit der betroffenen Gemeinden.
A 4.6.2	DIE	Park + Ride Anlagen	4.6.1a) / 4.6.2 141-143	Eintrag Nr. 2: "Langzeitparkierung nur für P+R, Schwimmbad und für die auf dem Areal vorgesehene Gewerbe- und allfällige Wohnnutzung"			X		Die Gemeinde Dietlikon kann neu das Angebot an Parkfelder für P+R selber bestimmen. Dabei wird sie nicht mehr verpflichtet, alle bisherigen Parkfelder für P+R weiterhin zu sichern, falls kein Bedarf besteht. Die Regelung der Parkierung für weitere Einrichtungen kann gestützt auf das kommunale Parkierungsreglement vorgenommen werden.
A 4.6.3	1 Einwender	Parkierung Rohrholz Kanalisierung Verkehr		Projekt Parkhaus Rohrholz(3'900 Parkfelder) wird zur Aufnahme und Behandlung im Richtplan beantragt. Dieses dien On- und Off-Valet Parkplätzen, PW und den Autovermietungsfirmen / geplante Erschliessung direkt an Autobahnanschluss Seebach.			X		Das Gebiet Rohrholz liegt innerhalb des Flughafenperimeters (SIL) und liegt somit im Kompe-tenzbereich des Bundes / des kantonalen Richtplans. Die ZPG ist der Ansicht, dass das Projekt hinsichtlich Dimensionierung und Erschliessung via Autobahnanschluss Seebach weitere Probleme schafft, insbesondere im Gebiet der Gebiets-planung Airport-Region.

Nr.	Antragsteller	Gegenstand	Seite Text / Bericht	Antrag	Umgang mit Anträgen				Begründung / Kommentare
					berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	nicht Gegen-stand Rev.	
A 4.6.4	1 Einwender	Valet-Parking		Es seien im Regionalen Richtplan (auch) ausserhalb des eigentlichen Flughafenperimeters Standorte für Valet-Parking aufzunehmen, insbesondere folgende Standorte: Flughafenstrasse (8 + P10 u. 11), Kloten Industriegebiet Steinackerstrasse, Kloten Obstgartenstrasse (solange Parkhausvorhaben Steinackerstrasse noch nicht bewilligt ist), Kloten Thurgauerstrasse, Glattbrugg			X		Gemäss kantonalen Vorgaben können mit Einverständnis der Standortgemeinden im regionalen Richtplan Standorte für Parkierungsanlagen ausserhalb des SIL-Perimeters festgelegt werden, die Passagieren des Flughafen Zürich dienen. Die betroffenen Gemeinden unterstützen eine Konzentration der Parkierung im Zusammenhang mit dem Flughafenbetrieb (auch Valet-Parking) im SIL-Perimeter aber positionieren sich gegen den zusätzlichen Verkehr im Gemeindegebiet. Die ZPG stützt die öffentlichen Interessen der betroffenen Verbandsgemeinden und legt daher keine Anlagen für Valet-Parking ausserhalb des SIL-Perimeters fest. Die Anlagen für Valet-Parking ausserhalb des SIL-Perimeters dienen nicht der Erreichbarkeit des Flughafens im Sinne des öffentlichen Interesses, sondern stellen ein wirtschaftliches Partikularinteresse dar. Die planungsrechtlichen Voraussetzungen bezüglich Zonenkonformität für Anlagen des Valet-Parking ausserhalb des SIL-Perimeters liegen in der Hoheit der betroffenen Gemeinden.
4.7 Güterverkehr									
4.8 Schifffahrt									
5 Versorgung, Entsorgung									
5.2 Wasserversorgung									
A 5.2.1	RZO	Netzanbindung Wasserversorgung Volketswil – Nänikon / Uster	S. 151	Die Lage der Wasserleitung zwischen dem Stufenpumpwerk Grossriet zum Reservoir Homberg (Volketswil) ist zu korrigieren. Die RZO wurde im Rahmen der Vorprüfung vom Kanton dazu aufgefordert.	X				Der tatsächliche Verlauf der Leitung wurde mit der Standortgemeinde abgeklärt. Die Erkenntnisse wurden der RZO zum Zweck der Koordination zugestellt. Die Richtplankarte wird angepasst.
5.3 Materialgewinnung									
A 5.3.2	1 Einwender	Standort Materialgewinnung Ebenrüti, Volketswil (Nr. 1)	S. 152	Die Fläche des Standortes zur Materialgewinnung „Ebenrüti" sei auf die Parzelle Kat.-Nr. 4037 (1,63 ha) zu erweitern.	X				Am Eintrag des Standorts als Gebiet für Materialgewinnung wird aufgrund des Interesses zur Ausdehnung des Gewinnungsgebiets durch den Betreiber festgehalten. Mit Antrag vom 04.01.2017 wurde der Erhalt des Eintrags inkl. Gebietsvergrösserung durch die Standortgemeinde beantragt. Die GL ZPG hat dies am 11.01.2017 diskutiert und beschlossen, das Gebiet inkl. der beantragten Gebietsvergrösserung festzulegen.

Nr.	Antragsteller	Gegenstand	Seite Text / Bericht	Antrag	Umgang mit Anträgen				Begründung / Kommentare
					berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	nicht Gegen-stand Rev.	
5.4 Energie									
A 5.4.1	1 Einwender	Ziele allgemein	S. 154	Ergänzung der Rolle der Region bei kommunalen Energieplanungen: *Besonders* wo durch die Verfügbarkeit mehrerer Energiequellen nebeneinander Nutzungskonflikte auftreten können empfiehlt sich die Erstellung einer kommunalen Energieplanung; dies trifft insbesondere auf die Seegemeinden zu. *Die Region kann bei Bedarf zwischen den Gemeinden koordinieren und / oder eine regionale Energieplanung durchführen.*		X			Die Ergänzung der Zielsetzung hinsichtlich der bedarfsabhängigen Koordination zwischen den Gemeinden erscheint sinnvoll. Eine regionale Energieplanung über die Richtplaninhalte hinaus wird durch die ZPG nicht angestrebt.
A 5.4.2	1 Einwender	Ziele Wärmeversorgung	S. 154	Ergänzung der Zielsetzung: *Bei der Erschliessung von neuen Gebieten* mit leitungsgebundenen Energieträgern ist die Konkurrenzierung zwischen Gasversorgungen und Fernwärmeverbünden unter Beachtung obiger Prioritäten zu vermeiden. *Bei der neuen Erschliessung mit Fernwärme von Gebieten mit bestehender Gasversorgung gilt es aus wirtschaftlichen Gründen in einem Transformationsprozess langfristig die Doppelversorgung mit leitungsgebundenen Energieträgern gegenseitig zu optimieren und gleichzeitig die energiepolitischen Ziele der Region und Gemeinden zu erreichen.*			X		Die Region ist der Ansicht, dass die Zielsetzung in einem regionalen Richtplan hinreichend und stufengerecht formuliert ist.
A 5.4.3	1 Einwender	Ziele Gasversorgung	S. 154	Ergänzung der Zielsetzung: Grössere Gebietserweiterungen der Gasversorgung *und / oder Verdichtungen der Gas-Anschlüsse* sollen in der Regel auf Grund einer kommunalen Energieplanung vorgenommen werden.	X				
A 5.4.4	1 Einwender	Prioritätsgebiete für rohrleitungsgebundene Energieträger, Karteneinträge - Einleitung	S. 155	Inhaltliche Änderung bei Bedarf für kleinere Kraftwerke, Abwärmequellen und Prioritätsgebiete: Im regionalen Richtplan werden mögliche Potenziale für die Abwärmenutzung festgelegt. Es besteht ~~*kein*~~ *zudem* ein Bedarf für regionale Karteneinträge für kleinere Kraftwerke und Prioritätsgebiete für rohrleitungsgebundene Energieträger, *um die Abstimmung der kommunalen Energieplanungen zu erleichtern.*			X		Die ZPG hält an ihrer Position fest, im Sinne einer flexiblen Positionierung auf die Festlegung von Prioritätsgebieten zu verzichten, auch um einer Monopolstellung einzelner Versorgungsarten / -träger vorzuschützen.
A 5.4.5	1 Einwender	Karteneinträge b) Gasversorgung	S. 155	Umbenennung „Erdgastransportleitung“ zu „Gastransportleitung“: In den regionalen Richtplänen sind Ergänzungen des ~~*Erdgas*~~ *Ga*stransportleitungsnetzes der Druckstufe ≤ 5 bar festgelegt.			X		Es werden die gleichen Begriffe wie im kantonalen Richtplan verwendet.
A 5.4.6	1 Einwender	Karteneinträge c) Nutzung von Abwärme	S. 155	In Ergänzung sollen weitere bestehende und ungenutzte Potenziale aufgelistet werden bis zur tieferen Grenze von ≥ 1‘000 MWh/a: Energieholz, industrielle / gewerbliche Abwärme.			X		Der kantonale Richtplan fordert lediglich den regionalen Eintrag für Anlagen mit mehr als 5'000 MWh/a. Die ZPG erachtet diese Grenze als sinnvoll.
A 5.4.7	1 Einwender	Karteneinträge d) Erneuerbare Energien für die Wärmeversorgung	S. 156	In Ergänzung sollen weitere bestehende und ungenutzte Potenziale aufgelistet werden (≥ 1‘000 MWh/a): Biomasse für Biogas, Gewässer, Solarthermie, untiefe Geothermie.			X		Analog zum Thema Abwärme erachtet die ZPG lediglich den regionalen Eintrag für Anlagen mit mehr als 5'000 MWh/a als sinnvoll.
A 5.4.8	1 Einwender	Abbildung 5.4c (Themenkarte) und Karte Ver- und Entsorgung - Gasversorgung	S. 156	Anpassung bei der Legende: Umbenennung „Erdgastransportleitung“ zu „Gastransportleitung“.			X		Es werden die gleichen Begriffe wie im kantonalen Richtplan verwendet.
A 5.4.9	1 Einwender	Abbildung 5.4c (Themenkarte) und Karte Ver- und Entsorgung - Prioritätsgebiete rohrleitungsgebundene Energieträger	S. 157	Einzeichnung der Prioritätsgebiete für leitungsgebundene Energieträger.			X		Die ZPG hält an ihrer Position fest, im Sinne einer flexiblen Positionierung auf die Festlegung von Prioritätsgebieten zu verzichten, auch um einer Monopolstellung einzelner Versorgungsarten / -träger vorzuschützen.

Nr.	Antragsteller	Gegenstand	Seite Text / Bericht	Antrag	Umgang mit Anträgen				Begründung / Kommentare
					berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	nicht Gegen-stand Rev.	
A 5.4.10	1 Einwender	Abbildung 5.4c (Themenkarte)	5.4.2	Einzeichnung der bestehenden und geplanten Abwärmenutzungen von regionaler Bedeutung ≥ 1'000 MWh/a.			X		Der kantonale Richtplan fordert lediglich den regionalen Eintrag für Anlagen mit mehr als 5'000 MWh/a. Die ZPG erachtet diese Grenze als sinnvoll.
A 5.4.11	1 Einwender	Abbildung 5.4c (Themenkarte) und Karte Ver- und Entsorgung - Gasversorgung	5.4.2	Ergänzung der geplanten Gasleitung ≥ 5 bar in Rümlang.			X		Transportleitungen ≥ 5 bar sind Sache des kantonalen Richtplans. Die ZPG stellt in ihrem Richtplan nur diejenigen kantonalen Inhalte dar, zu denen der Kanton Daten zur Verfügung stellt. Eigene Einträge zu Inhalten kantonaler Hoheit sind nicht zulässig.
A 5.4.12	1 Einwender	Abbildung 5.4c (Themenkarte) und Karte Ver- und Entsorgung - Gasversorgung	5.4.2	Geografisch korrekte Lage der bestehenden Gastransportleitungen ≥ 5 bar einzeichnen (Die entsprechenden GIS-Dateien werden von uns gerne direkt dem Planungsbüro Planpartner zur Verfügung gestellt).			X		Transportleitungen ≥ 5 bar sind Sache des kantonalen Richtplans. Die ZPG stellt in ihrem Richtplan nur diejenigen kantonalen Inhalte dar, zu denen der Kanton Daten zur Verfügung stellt. Eigene Einträge zu Inhalten kantonaler Hoheit sind nicht zulässig.
5.5 Kommunikation									
5.6 Siedlungsentwässerung und Abwasserreinigung									
5.7 Abfall									
A 5.7.1	VOL	Bauabfallanlage Ebenrüti, Volketswil	S. 162	An der bisherigen Festlegung Nr. 1 "Ebenrüti" ist festzuhalten.			X		Der Region fehlt für einen Eintrag die planungsrechtliche Grundlage, da der kantonale Richtplan eindeutige Vorgaben macht, keine Abfallanlagen ausserhalb des Siedlungsgebietes festzulegen. Die Anlage geniesst im bisherigen Umfang Bestandesgarantie.
A 5.7.2	1 Einwender	Bauabfallanlage Ebenrüti, Volketswil	S. 162	Der Karteneintrag des Standortes Ebenrüti als Abfallaufbereitungsstandort sei weiterhin auf regionaler Richtplanebene beizubehalten.			X		Der Region fehlt für einen Eintrag die planungsrechtliche Grundlage, da der kantonale Richtplan eindeutige Vorgaben macht, keine Abfallanlagen ausserhalb des Siedlungsgebietes festzulegen. Die Anlage geniesst im bisherigen Umfang Bestandesgarantie.
A 5.7.3	1 Einwender	Deponie- und Umschlagplatz Chügeliloch / Grossenacher, Volketswil / Uster	S. 162	Es sei im regionalen Richtplan die planungsrechtliche Grundlage zu schaffen den im Gebiet Chügeliloch / Grossenacher (Gemeinden Volketswil und Uster) seit Jahrzehnten bestehenden Deponie- und Umschlagplatz für sauberes Aushub- und Kiesabbaumaterial im bisherigen Umfang bestehen zu lassen bzw. diesen weiter betreiben zu können.			X		Der Region fehlt für einen Eintrag die planungsrechtliche Grundlage, da der kantonale Richtplan eindeutige Vorgaben macht, keine Abfallanlagen ausserhalb des Siedlungsgebietes festzulegen. Die Anlage ist im bestehenden Ausmass ausserhalb des Siedlungsgebiets ohne Rechtsgrundlage erstellt.
6 Öffentliche Bauten und Anlagen **6.1 Gesamtstrategie**									
6.2 Bildung und Forschung									
A 6.2.1	VOL	Internationale Schule, VOL	S.164	Die Festlegung Nr. 3 „Internationale Schule, Volketswil" ist zu streichen.	X				
6.3 Gesundheit									
6.4 Kultur, Sport, Messe und Kongresswesen									
A 6.4.1	1 Einwender	neues Objekt	S. 168	Das Kapitel ist um folgendes Objekt zu ergänzen (kursiv): Gebiet: *Kongresszentrum „The Circle", Flughafen Kloten* - Funktion/Ziel: *M: im Bau* - Koordinationshinweise: *Lage im SIL Perimeter*	X				Ein Eintrag würde die Bedeutung des Glattals als Kongressstandort betonen. vgl. auch Eintrag des Kongresszentrums ARA Glatt (Schulungszentrum), Opfikon.

Nr.	Antragsteller	Gegenstand	Seite Text / Bericht	Antrag	Umgang mit Anträgen				Begründung / Kommentare
					berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	nicht Gegen-stand Rev.	
6.5 Weitere öffentliche Dienstleistungen									
7 Grundlagen									
A 7.1	1 Einwender	Aufzählung weitere Grundlagen	S. 175	Die Grundlagenliste ist wie folgt zu ergänzen: *Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) Objektblatt Flughafen Zürich vom 18. September 2015*	**X**				
8 Redaktionelles									
A 8.1	GRF	Text S. 142, EB S. 74		Parkierungsanlage Nr. 13 "Schiffstation, Greifensee" korrekt benennen mit "Ländlihölzli, Greifensee"	**X**				
A 8.2	VOL	Eignungsgebiet Überlandstrasse bis Bahnhof Schwerzenbach / Volketswil, Volketswil (Nr. 12)	S.59, 2.7	Die Bezeichnung „Überlandstrasse" ist durch „Zürcherstrasse" zu ersetzen, da sie auf dem Gemeindegebiet Volketswil die Bezeichnung „Zürcherstrasse" hat.	**X**				
A 8.3	KLO	Golfplatz Augwil, Kloten / Lufingen (Nr. 12)	3.3	Das Objekt umfasst nur einen 9-Loch (und nicht 18-Loch) Golfplatz.	**X**				

Kürzel	Gemeinden / Regionen / Ämter
BAS	Bassersdorf
DIE	Dietlikon
DUEB	Dübendorf
FAEL	Fällanden
GRF	Greifensee
KLO	Kloten
MAU	Maur
NUER	Nürensdorf
OPF	Opfikon
RUEM	Rümlang
SCHWE	Schwerzenbach
VOL	Volketswil
WAL	Wallisellen
WAN	Wangen-Brüttisellen
ZPF	Region Furttal
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

Bilanz der Berücksichtigung	berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	nicht Gegen-stand Rev.
Vorprüfung mit X	**66**	**11**	**46**	**2**
Vorprüfung mit ?	**0**	**0**	**0**	**0**
öffenliche Auflage mit X	**42**	**14**	**55**	**3**
öffentliche Auflage mit ?	**0**	**0**	**0**	**0**
Summe X	**108**	**25**	**101**	**5**
Summe ?	**0**	**0**	**0**	**0**
Summe X + ?	**108**	**25**	**101**	**5**

Bilanz der Anträge und Hinweise	Anzahl
Summe Anträge durch die Vorprüfung	130
Summe Anträge durch die öffentliche Auflage	136
Summe Anträge gesamt	**266**
Davon zu den einzelnen Kapiteln	
Anträge zu Kapitel 1 (Regio-ROK)	18
Anträge zu Kapitel 2 (Siedlung)	75
Anträge zu Kapitel 3 (Landschaft)	60
Anträge zu Kapitel 4 (Verkehr)	78
Anträge zu Kapitel 5 (Versorgung, Entsorgung)	34
Anträge zu Kapitel 6 (Öffentliche Bauten und Anlagen)	13
Anträge zu Kapitel 7 (wichtige Grundlagen)	9
Anträge zu Redaktionellen Inhalten	14

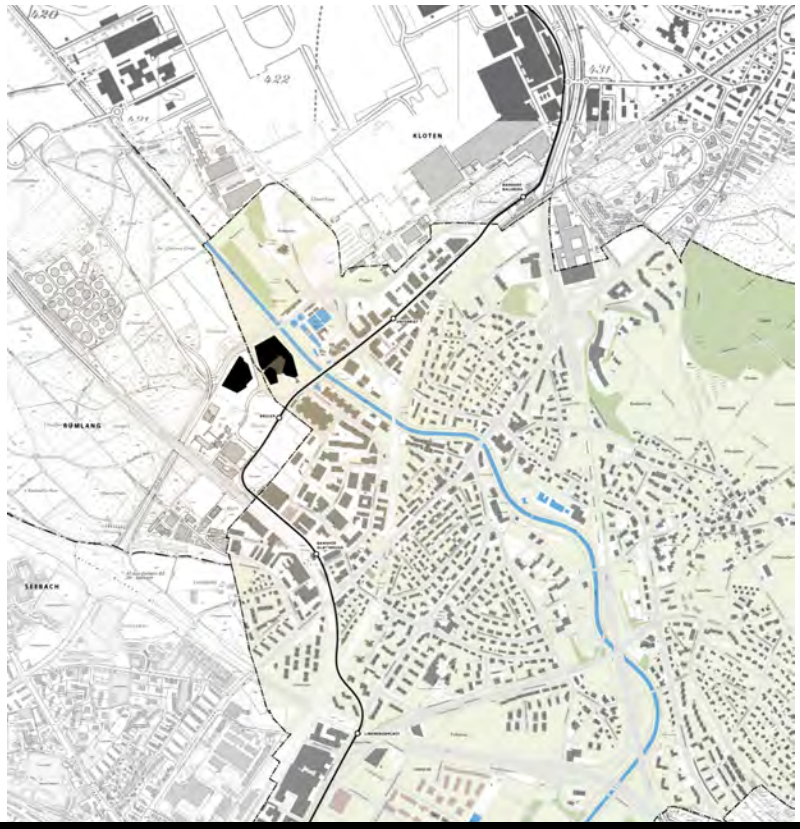
Architektur | Raumentwicklung | Verkehr | Landschaft | Umwelt

metron

Multifunktionskomplex Bäuler

Überarbeitete Dokumentation
21. März 2011

Standort Multifunktionskomplex Bäuler



Multifunktionskomplex 2010

Coop Megastore
•*Fläche: 28’500m2 BGF*

Coop Bau+Hobby
•*Fläche: 7’750m2 BGF*

Total Verkauf 36’250m2 BGF

Freizeitnutzung
•*Fläche: 15’000m2 BGF*

Büro
•*Fläche: 10’000m2 BGF*

Hotel
•*150 Zimmer*

«Eispalast 2008»

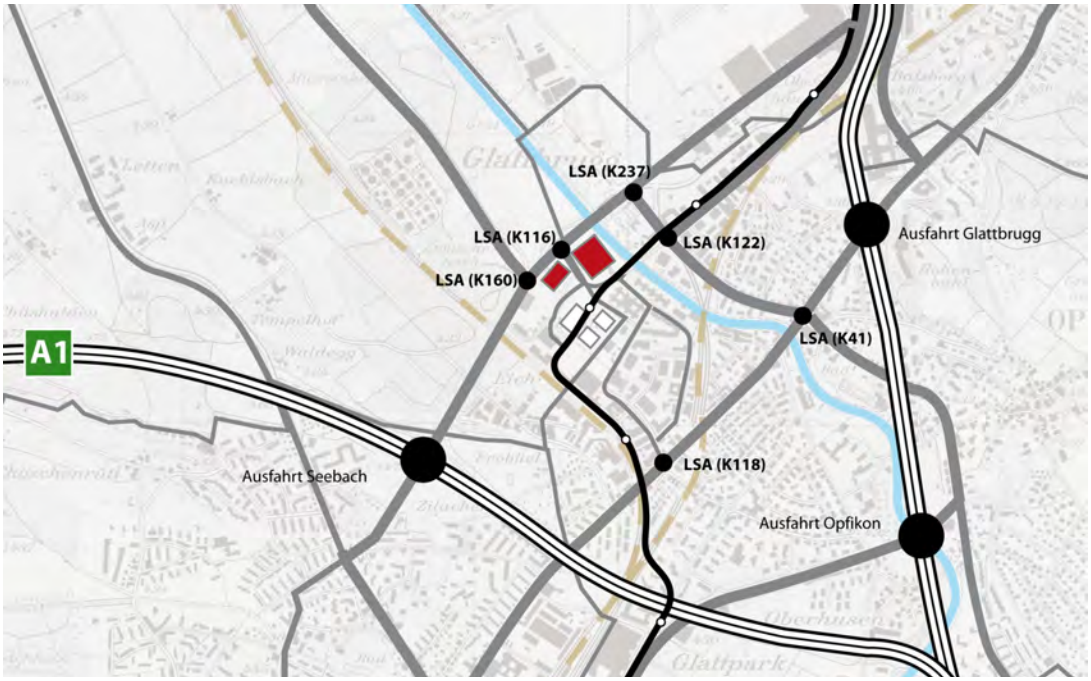
Coop EKZ + Bau+Hobby
•*Fläche: 18’130m2 BGF*

Branchenmix Dritte
•*Fläche: 19’870m2 BGF*

Total Verkauf 38’000m2 BGF

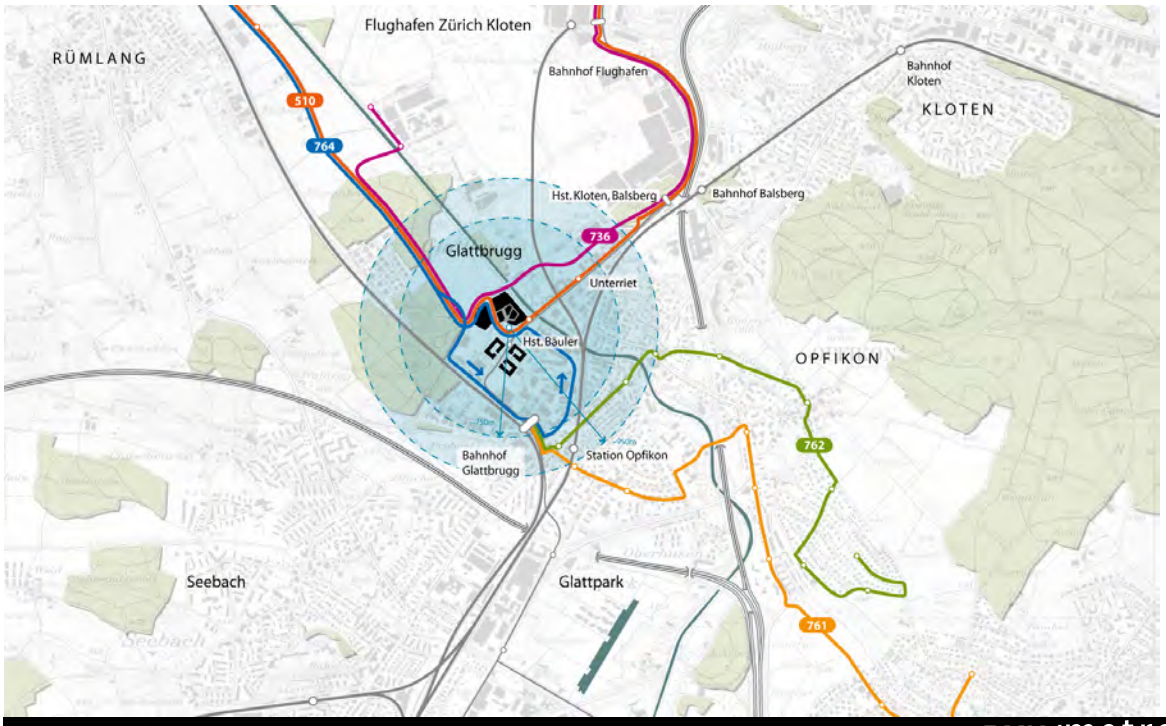
Hockeystadion
•*Fläche: 15’000m2 BGF*

Übersichtskarte Standort mit Strassennetz



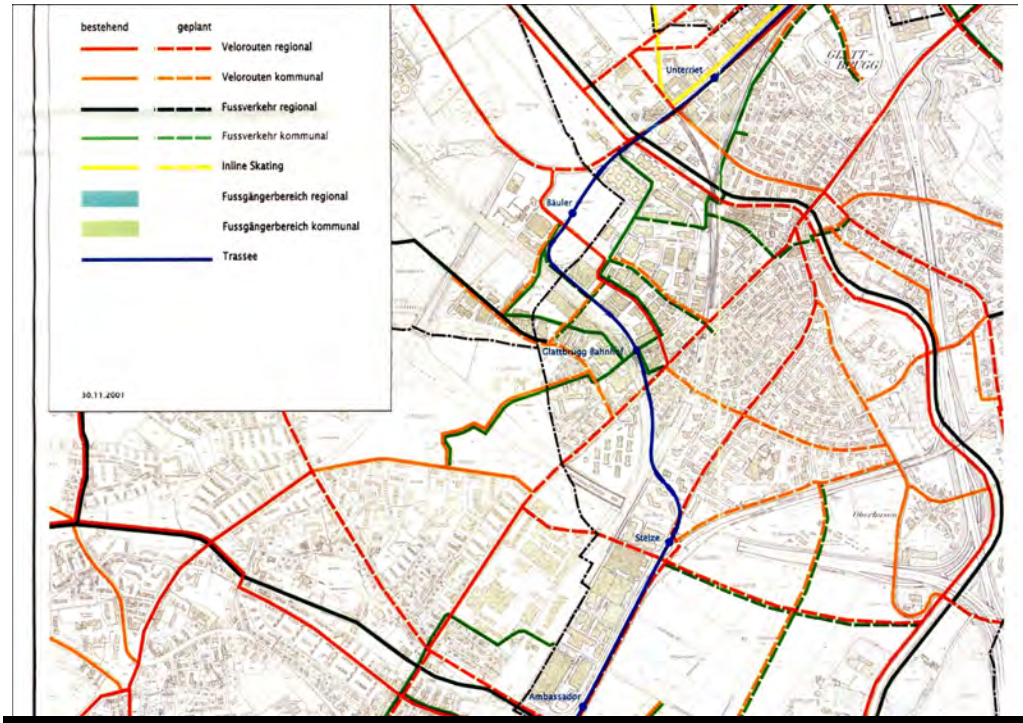
Standort mit OeV - Erschliessung

- 600m Distanz zu Bahnhof
- 150m Distanz zu Stadtbahn-Haltestelle und Bus



Langsamverkehrsnetz

Basis: Regionaler Richtplan Glattal



Vorgaben / Fragestellungen
ZPG / VD Kt. ZH

Nachweis der Eignung des Standortes für eine verkehrsintensive Nutzung
•Sehr gute ÖV und LV Erschliessung
•Kapazitätsreserve Strasse und ÖV
• Erforderlicher Infrastruktur- und Angebotsausbau

Modalsplittziel 2020 gemäss Absprache
•Neuverkehr: MIV Anteil 65%

Modalsplittziel 2030 gemäss rGVK Flughafen und Umgebung
•Neuverkehr: MIV Anteil 50%

Grundlagen

Megastore, Bau+Hobby
•Angaben Coop zu Nachfrage, Einzugsgebiet und aktuellem Modalsplitt

Freizeit / Büro / Hotel
•GVM: Nachfrageverteilung und Modalsplitt für Gebiet Bäuler

Flughafen / Circle
•Flughafen (Teamverkehr AG): Zu-, Wegfahrten ASP (Prognose)

Verkehrsmodell Zürich Nord (KVM verfeinert)

Verkehrsstudie Metron Okt. 09

Vorhandene Berichte / Konzepte / Untersuchungen

Vergleiche

-**Verkehrsaufkommen früheres Projekt «Eispalast»**
-**Parkplätze nach kantonaler Wegleitung**
-**Kundenaufkommen vergleichbarer Anlagen**

Projektvergleich – Nutzungen

Eispalast 2008

Coop EKZ + Bau+Hobby
•*Fläche: 18’130m2 BGF*
•*Annahme: 80 Wege/100m2*

Branchenmix Dritte
•*Fläche: 19’870m2 BGF*
•*Annahme: 65 Wege/100m2*

Hockeystadion
•*Fläche: 15’000m2 BGF*
•*Annahme: 12’000 Sitzplätze*

Megastore 2010

Coop Megastore
•*Fläche: 28’500m2 BGF*
•*Annahme: 60 Wege/100m2*

Coop Bau+Hobby
•*Fläche: 7’780m2 BGF*
•*Vorgabe: 30 Wege/100m2*

Freizeitnutzung
•*Fläche: 15’000m2 BGF*
•*Annahme: 25 Wege/100m2*

Büro
•*Fläche: 10’000m2 BGF*
•*Vorlage: 25 Wege/100m2*

Projektvergleich – Fahrtengeneration

Eispalast 2008

Fahrtengeneration Total:
ASP 17:00-18:00, 85% MIV

Zufahrten:	918 Fz/h
Wegfahrten:	784 Fz/h

Megastore 2010

Fahrtengeneration Total: ASP
ASP 17:00-18:00, 74% MIV

Zufahrten:	500 Fz/h
Wegfahrten:	750 Fz/h

Nach Reduktion auf 65% MIV
und Mehrfachkundenkorrektur,
inkl. Massnahmen

Zufahrten:	450 Fz/h
Wegfahrten:	630 Fz/h

Vergleichswerte – Kundenaufkommen

Glattzentrum, Wallisellen
- 70 Wege/100m2 BGF

Volkiland, Volketswil-Schwerzenbach
- 65 Wege/100m2 BGF

Perry Centre, Aarburg-Oftringen
- 70 Wege/100m2 BGF

Sihl City, Zürich (alle Nutzungen)
- 30 Wege/100m2 BGF

Shopping Arena, St. Gallen
- 60 Wege/100m2 BGF

Vergleich der maximal zulässigen Parkplatzanzahl nach Parkplatzverordnung für Multifunktionskomplex

Parkplätze gemäss Parkplatzverordnung					
Verordnung	kommunal	kantonal (Entwurf)		kantonal	PP
ÖV-Güteklasse	C	B	B (150%PP)	C	geplant
Megastore	385	544	815	454	1300
Bau+Hobby	*158*	93	139	123	
Büro	*195*	105	157	87	
Freizeit	436	285	428	349	
Hotel	74	61	91	74	300
Total PP maximal zulässig	**1248**	**1087**	**1630**	**1087**	**1600**

- kommunal (Teil Rümlang: Bau+Hobb und Büro) >> Parkplatzbedarf via Baumassenziffer
- kommunal (Teil Opfikon: Grenzbedarf-Reduktion für Gebiet 2 (Glattbrug West) gemäss Art. 4 der Parkplatzverordnung) >> Parkplatzbedarf via mGF
- kantonal (Entwurf) >> Parkplatzbedarf via mBGF
- kantonal (heute) >> Parkplatzbedarf via mGF

Abschätzung Verkehrsaufkommen

Methode

Abschätzung Verkehrsaufkommen

Berechnungsmethode

•Festlegung Einzugsgebiet mit spezifischem Modalsplit
•Berechnung Wege pro Tag und Nutzung
•Berücksichtigung Mehrfachkunden => Verkehr total
•Berücksichtigung Mitnahmeeffekt => Neuverkehr

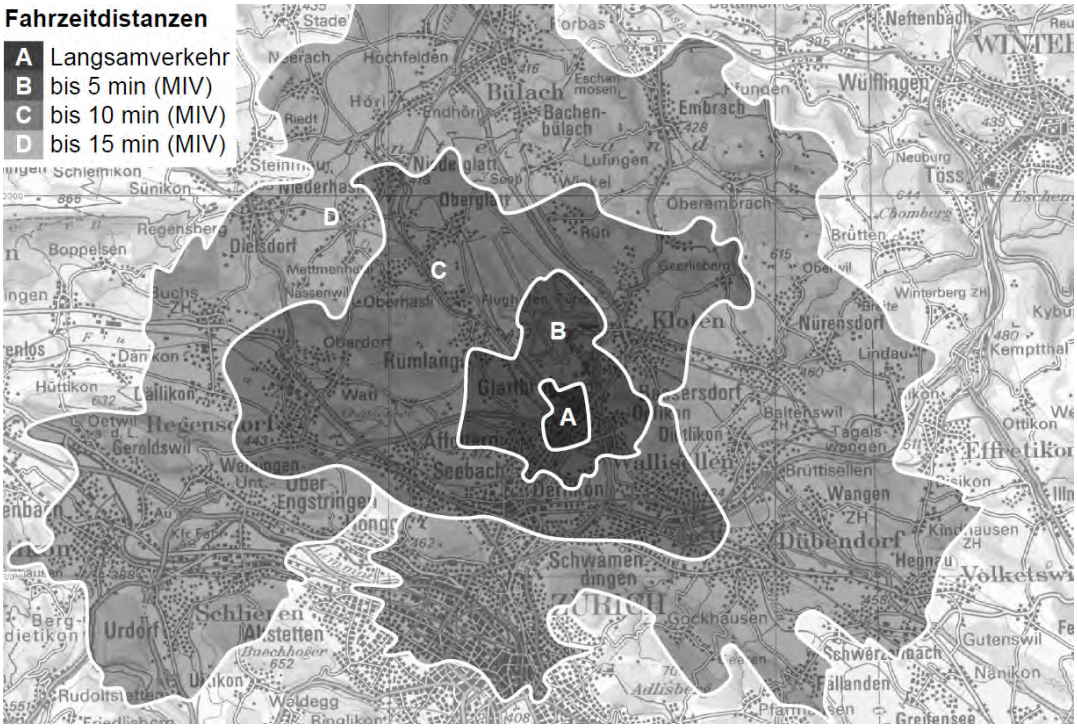
•Aufteilung auf Verkehrsmittel

•Veränderung ModalSplit gemäss Vorgaben => zu verlagernde Wege

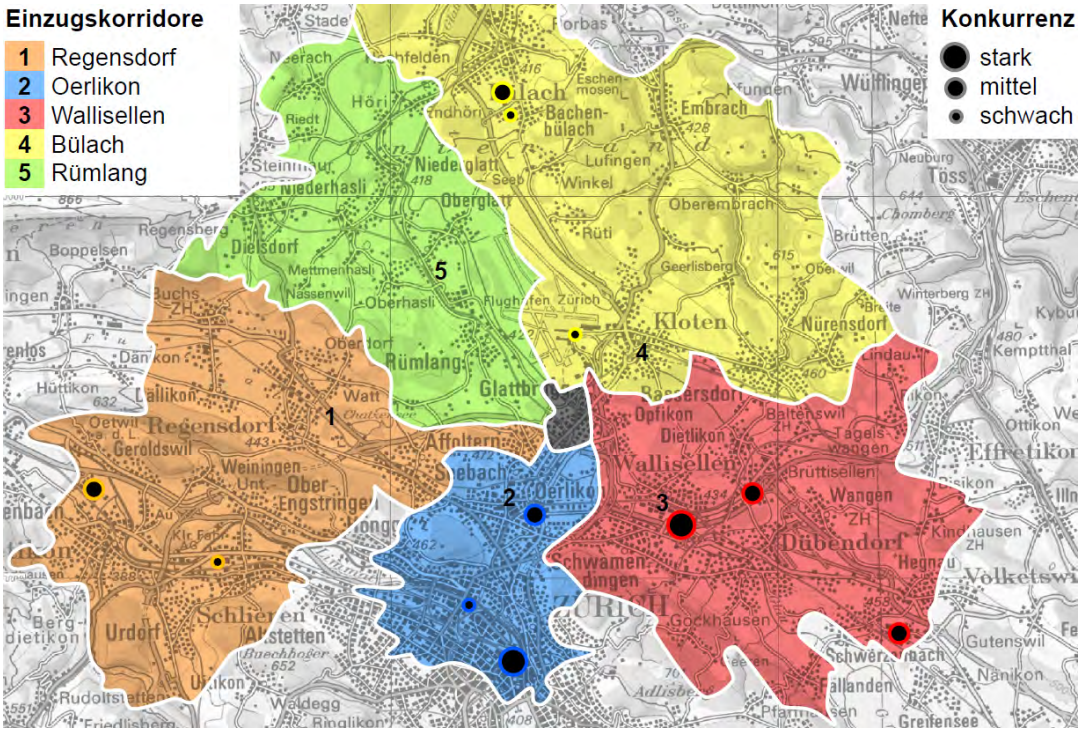
Abschätzung Verkehrsaufkommen

Bestimmung Einzugskorridore und ModalSplit pro Teilgebiet (2010)

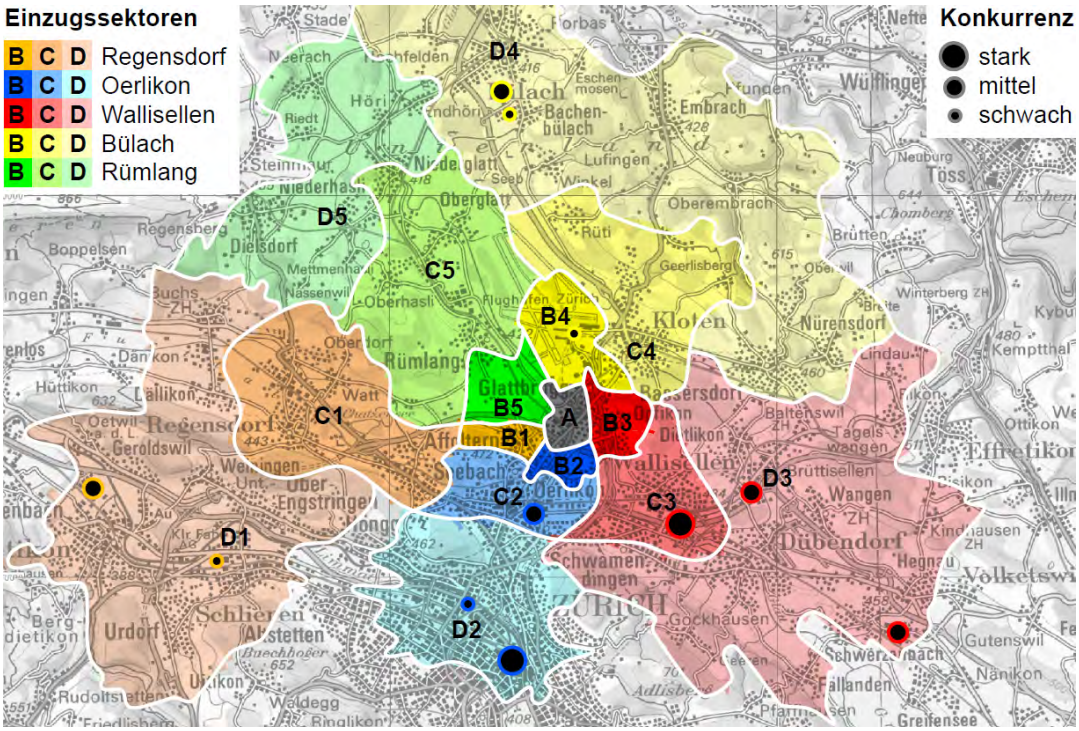
Einzugsgebiet: Fahrzeitdistanzen zum Bäuler-Areal



Verkehrsverteilung: Einzugskorridore

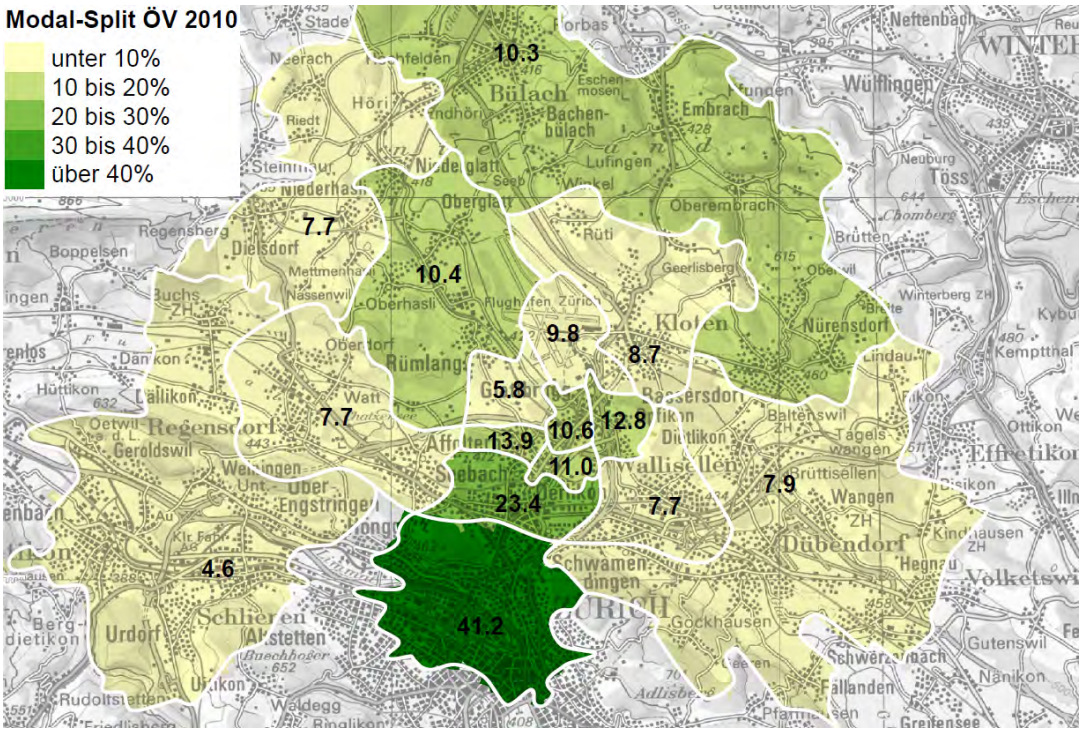


Verkehrsgeneration: Einzugssektoren



Verkehrsmittelwahl: Modal-Split ÖV-Anteile 2010

Quelle: GVM Kanton Zürich



Abschätzung Verkehrsaufkommen

Durchschnittlicher täglicher Verkehr

Abschätzung Verkehrsaufkommen Ist-Zustand 2010

Projekt / Angaben Coop

Megastore / Bau + Hobby
- Kundenzahl: 5’400 – 8’100 / 1’200
- MIV-Anteil: 70% / 80%
- Mehrfachkunden: 960

Freizeit, Büro
- Fläche: 15’000m2 / 10’000m2

Hotel
- Anzahl Zimmer 150

C:\winnet\WW97\Metron_PP_Standard.pot
1 21.03.2011 | praes01_110321.ppt RMK /metron

Abschätzung Verkehrsaufkommen Ist-Zustand 2010

Annahmen Metron / RMK

Megastore
•Kundenzahl: 8’100 pro Tag (worst case, akzeptiert von Coop mit Mail vom 17.3.2011), resp.
•60 Wege/100m2 BGF und Tag

Freizeit
•Nutzungsmix: 50% Fitness, 50% Kino/Bowling

Büro
•Fläche pro Arbeitsplatz: 35m2

Freizeit, Büro, Hotel
•Modal Split 2010, 2020: 83%
•Modal Split 2030: 79%

Kunden pro Tag nach Nutzung und Sektoren
Ist-Zustand 2010

Sektor	Megastore	Bau+Hobby	Freizeit	Personal	Büro	Hotel	Total
A: Glattbrugg	981	41	108	19	17	9	1175
B1: Seebach	384	29	73	11	10	6	513
B2: Glattpark	211	8	31	9	8	5	272
B3: Opfikon	296	15	43	5	5	3	365
B4: Flughafen	280	7	56	14	13	7	376
B5: Rümlang	132	6	19	6	5	3	170
B: Gebiet 5 min	1303	64	223	44	40	23	1696
C1: Regensdorf	911	78	208	18	17	9	1240
C2: Oerlikon	703	65	121	37	33	18	976
C3: Wallisellen	282	26	128	41	38	21	534
C4: Kloten	353	40	121	18	17	9	557
C5: Oberglatt	425	34	100	21	19	11	609
C: Gebiet 10 min	2673	243	677	135	123	67	3917
D1: Schlieren	386	54	132	23	21	12	627
D2: Wipkingen	541	75	185	38	35	18	892
D3: Dietlikon	317	44	108	34	31	17	550
D4: Bülach	444	41	76	31	28	16	635
D5: Niederhasli	361	34	31	21	19	11	476
D: Gebiet 15 min	2049	248	532	146	133	72	3179
Einzugsgebiet EKZ	7005	597	1541	343	312	170	9967
E: Gebiet > 15 min	674	63	211	175	159	86	1368
Total	**7679**	**660**	**1752**	**517**	**471**	**256**	**11335**

MIV-Anteil nach Nutzung und Sektoren
Ist-Zustand 2010 für Gebiet Bäuler

Sektor	Megastore	Bau+Hobby	Freizeit	Personal	Büro	Hotel	Total
A: Glattbrugg	40%	67%	68%	49%	48%	50%	44%
B1: Seebach	64%	77%	80%	77%	75%	73%	68%
B2: Glattpark	70%	80%	81%	76%	75%	78%	72%
B3: Opfikon	70%	81%	84%	80%	78%	60%	72%
B4: Flughafen	72%	75%	84%	79%	76%	86%	74%
B5: Rümlang	81%	80%	90%	91%	90%	83%	83%
B: Gebiet 5 min	70%	79%	83%	80%	78%	78%	72%
C1: Regensdorf	84%	89%	91%	92%	91%	89%	86%
C2: Oerlikon	58%	71%	75%	75%	74%	77%	63%
C3: Wallisellen	85%	90%	91%	90%	91%	93%	87%
C4: Kloten	83%	89%	90%	92%	91%	89%	85%
C5: Oberglatt	80%	87%	88%	88%	89%	90%	83%
C: Gebiet 10 min	76%	84%	87%	86%	86%	87%	80%
D1: Schlieren	91%	94%	95%	96%	95%	96%	93%
D2: Wipkingen	26%	47%	56%	57%	57%	57%	37%
D3: Dietlikon	85%	90%	92%	91%	92%	91%	88%
D4: Bülach	82%	88%	90%	90%	89%	90%	84%
D5: Niederhasli	84%	89%	90%	90%	92%	90%	85%
D: Gebiet 15 min	70%	77%	80%	82%	83%	83%	73%
Einzugsgebiet EKZ	68%	79%	83%	82%	82%	82%	72%
E: Gebiet > 15 min	84%	85%	85%	85%	85%	85%	85%
Total	**70%**	**80%**	**83%**	**83%**	**83%**	**83%**	**74%**

MIV-Fahrten pro Tag nach Nutzung und Sektoren
Ist-Zustand 2010

Sektor	Megastore	Bau+Hobby	Freizeit	Personal	Büro	Hotel	Total
A: Glattbrugg	512	46	71	16	15	6	667
B1: Seebach	322	38	56	15	14	6	451
B2: Glattpark	194	11	24	12	11	5	257
B3: Opfikon	268	20	35	7	6	2	339
B4: Flughafen	261	8	46	20	17	9	361
B5: Rümlang	140	7	17	9	8	4	185
B: Gebiet 5 min	1185	84	179	64	56	25	1593
C1: Regensdorf	996	116	183	30	27	11	1364
C2: Oerlikon	532	77	87	50	45	19	810
C3: Wallisellen	310	39	112	67	62	27	617
C4: Kloten	380	60	105	30	27	11	613
C5: Oberglatt	444	49	86	34	31	14	656
C: Gebiet 10 min	2661	340	573	211	192	83	4060
D1: Schlieren	458	84	122	39	35	16	755
D2: Wipkingen	181	60	101	39	35	14	430
D3: Dietlikon	352	66	96	55	51	22	642
D4: Bülach	472	61	66	50	45	20	713
D5: Niederhasli	395	50	27	35	32	14	551
D: Gebiet 15 min	1858	320	412	218	199	86	3092
Einzugsgebiet EKZ	6216	790	1235	509	462	200	9412
E: Gebiet > 15 min	739	90	173	270	245	104	1621
Total	**6955**	**880**	**1408**	**779**	**707**	**304**	**11033**
Zufahrten ASP	382	38	55	11	11	3	501
Ausfahrten ASP	423	48	83	90	86	24	755

Abschätzung Verkehrsaufkommen Zustand 2020

Alle Nutzungen
•Kundenaufkommen analog Ist-Zustand 2020
(Megastore: 60 Wege /100m2 BGF und Tag)

Modal Split
•65% MIV-Anteil (Durchschnitt über alle Nutzungen)

Abschätzung Verkehrsaufkommen (1 Kunde = 2 Wege)

Wege pro Tag 2020 (gerundet)

Nutzung	Gesamt-verkehr	Neu-verkehr	Mitnahme-effekt
1. Megastore	15'350	14'050	1'300
2. Bau + Hobby	1'300	1'300	
3. Freizeit	3'500	3'200	300
4. Personal (1.-3.)	1'050	1'050	
4. Büro	950	950	
5. Hotel	500	500	
Total	**22'650**	**21'050**	**1'600**

Kunden pro Tag nach Nutzung und Sektoren
Zustand 2020

Sektor	Megastore	Bau+Hobby	Freizeit	Personal	Büro	Hotel	Total
A: Glattbrugg	860	40	107	16	15	8	1046
B1: Seebach	328	27	58	10	9	5	437
B2: Glattpark	262	13	39	7	7	4	332
B3: Opfikon	259	14	37	4	4	2	321
B4: Flughafen	248	7	56	12	11	6	341
B5: Rümlang	122	6	19	5	4	3	158
B: Gebiet 5 min	1219	67	208	39	35	21	1589
C1: Regensdorf	904	92	185	16	15	8	1221
C2: Oerlikon	629	61	129	32	29	16	896
C3: Wallisellen	241	27	131	36	33	19	486
C4: Kloten	302	40	95	16	15	8	476
C5: Oberglatt	393	37	85	18	17	10	559
C: Gebiet 10 min	2470	257	625	118	108	61	3639
D1: Schlieren	397	37	136	20	18	11	618
D2: Wipkingen	546	51	187	33	30	16	864
D3: Dietlikon	334	31	114	29	27	16	551
D4: Bülach	427	48	88	27	25	14	628
D5: Niederhasli	325	31	33	18	17	10	435
D: Gebiet 15 min	2029	197	559	128	117	66	3096
Einzugsgebiet EKZ	6578	562	1498	301	274	156	9370
E: Gebiet > 15 min	734	66	170	154	140	79	1343
Total	**7312**	**628**	**1668**	**455**	**414**	**236**	**10712**

MIV-Anteil nach Nutzung und Sektoren
Zustand 2020

Sektor	Megastore	Bau+Hobby	Freizeit	Personal	Büro	Hotel	Total
A: Glattbrugg	36%	59%	63%	34%	34%	40%	40%
B1: Seebach	58%	69%	74%	54%	53%	58%	61%
B2: Glattpark	63%	72%	76%	54%	53%	62%	65%
B3: Opfikon	63%	75%	75%	56%	54%	48%	64%
B4: Flughafen	65%	72%	78%	55%	53%	69%	66%
B5: Rümlang	74%	75%	82%	64%	63%	67%	74%
B: Gebiet 5 min	63%	71%	76%	56%	54%	62%	65%
C1: Regensdorf	76%	81%	83%	64%	64%	71%	77%
C2: Oerlikon	52%	63%	69%	53%	52%	62%	55%
C3: Wallisellen	77%	83%	84%	63%	64%	74%	77%
C4: Kloten	75%	81%	82%	64%	64%	71%	76%
C5: Oberglatt	73%	78%	82%	62%	63%	72%	74%
C: Gebiet 10 min	69%	76%	80%	60%	60%	70%	71%
D1: Schlieren	83%	86%	87%	67%	67%	77%	83%
D2: Wipkingen	21%	40%	52%	40%	40%	46%	31%
D3: Dietlikon	77%	82%	84%	64%	64%	73%	77%
D4: Bülach	74%	79%	82%	63%	63%	72%	74%
D5: Niederhasli	76%	81%	84%	63%	65%	72%	76%
D: Gebiet 15 min	62%	71%	74%	58%	58%	67%	65%
Einzugsgebiet EKZ	62%	73%	76%	57%	57%	66%	64%
E: Gebiet > 15 min	77%	78%	77%	60%	59%	68%	73%
Total	**63%**	**73%**	**76%**	**58%**	**58%**	**67%**	**65%**

MIV-Fahrten pro Tag nach Nutzung und Sektoren
Zustand 2020

Sektor	Megastore	Bau+Hobby	Freizeit	Personal	Büro	Hotel	Total
A: Glattbrugg	410	40	65	11	10	5	542
B1: Seebach	253	31	42	11	10	5	352
B2: Glattpark	220	15	29	8	8	4	284
B3: Opfikon	215	18	27	5	4	2	272
B4: Flughafen	213	9	42	14	12	7	297
B5: Rümlang	119	7	15	6	6	3	156
B: Gebiet 5 min	1021	81	154	45	39	20	1360
C1: Regensdorf	914	126	149	21	19	9	1238
C2: Oerlikon	432	65	86	35	31	15	664
C3: Wallisellen	245	37	106	47	43	22	500
C4: Kloten	301	55	76	21	19	9	481
C5: Oberglatt	378	48	67	24	22	11	550
C: Gebiet 10 min	2269	331	484	148	134	67	3432
D1: Schlieren	436	53	115	27	25	13	669
D2: Wipkingen	155	34	94	27	25	11	346
D3: Dietlikon	342	43	93	39	36	18	570
D4: Bülach	418	64	70	35	32	16	634
D5: Niederhasli	328	43	27	24	22	11	455
D: Gebiet 15 min	1679	236	398	153	139	69	2674
Einzugsgebiet EKZ	5379	688	1102	356	323	161	8009
E: Gebiet > 15 min	747	87	127	189	172	84	1406
Total	**6126**	**775**	**1229**	**545**	**495**	**244**	**9414**
Zufahrten ASP	335	34	49	8	8	2	435
Ausfahrten ASP	372	43	73	62	60	19	629

Abschätzung Verkehrsaufkommen

Neuverkehr 2020 (Wege/Tag)

	ÖV/LV	MIV	Total
Ohne Massnahmen	5'550	15'500	21'050
	26%	74%	
	1'800		
Mit Massnahmen/ ohne Abwanderung	7'350	13'700	21'050
	35%	65%	

Abschätzung Verkehrsaufkommen

Neuverkehr 2020 (Wege/Tag)

Annahmen zu wegfallenden MIV-Wegen:

Megastore, Bau+Hobby, Freizeit:
•60% werden auf ÖV/LV verlagert
•40% wählen anderes Ziel

Büro, Hotel:
•100% werden auf ÖV/LV verlagert

Abschätzung Verkehrsaufkommen

Neuverkehr 2020 (Wege/Tag)

	ÖV/LV	MIV	Abwan-derung	Total
Ohne Massnahmen				
Total Neuverkehr	**5'550**	**15'500**		**21'050**
Verlagerung / Abwanderung	**1'350**	**-1'900**	**-550**	
Mit Massnahmen / Abwanderung	**6'900**	**13'600**	**-550**	**20'500**
	35%	**65%**		**100%**

Abschätzung Verkehrsaufkommen

Ganglinien

Tagesganglinie der Kunden und Pendler nach Nutzung, Tagesstunde und Wegrichtung

Tagesganglinie	Megastore		Bau+Hobby		Freizeit		Personal		Büro		Hotel		Total	
Tagesstunde	ein	aus	ein	aus	ein	aus	ein	aus	ein	aus	ein	aus	ein	aus
00.00 - 01.00 Uhr	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.5%	0.0%	0.1%	0.4%	0.1%	0.4%	0.1%	0.4%	0.1%	0.1%
01.00 - 02.00 Uhr	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.2%	0.1%	0.2%	0.1%	0.2%	0.0%	0.0%
02.00 - 03.00 Uhr	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.0%	0.0%
03.00 - 04.00 Uhr	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.4%	0.0%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	0.1%	0.0%
04.00 - 05.00 Uhr	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%	0.0%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.1%	0.0%
05.00 - 06.00 Uhr	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.6%	1.1%	1.6%	1.1%	1.6%	1.1%	0.2%	0.2%
06.00 - 07.00 Uhr	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.0%	3.0%	7.1%	0.3%	7.1%	0.3%	7.1%	0.3%	1.4%	0.5%
07.00 - 08.00 Uhr	0.6%	0.0%	0.8%	0.0%	3.0%	3.3%	17.3%	2.3%	17.3%	2.3%	17.3%	2.3%	3.5%	0.8%
08.00 - 09.00 Uhr	8.9%	2.8%	8.7%	4.0%	3.5%	1.5%	27.3%	3.1%	27.3%	3.1%	27.3%	3.1%	10.8%	2.8%
09.00 - 10.00 Uhr	7.9%	6.7%	8.3%	6.6%	1.8%	2.0%	9.9%	2.2%	9.9%	2.2%	9.9%	2.2%	7.3%	5.3%
10.00 - 11.00 Uhr	7.6%	7.9%	8.3%	8.6%	1.3%	2.3%	4.2%	3.4%	4.2%	3.4%	4.2%	3.4%	6.2%	6.5%
11.00 - 12.00 Uhr	6.3%	7.6%	6.7%	8.2%	3.5%	4.0%	3.8%	8.6%	3.8%	8.6%	3.8%	8.6%	5.5%	7.3%
12.00 - 13.00 Uhr	5.6%	6.3%	6.1%	6.4%	4.5%	4.9%	5.6%	5.7%	5.6%	5.7%	5.6%	5.7%	5.5%	6.0%
13.00 - 14.00 Uhr	7.1%	5.6%	7.3%	6.0%	3.3%	3.5%	6.8%	4.1%	6.8%	4.1%	6.8%	4.1%	6.5%	5.1%
14.00 - 15.00 Uhr	8.3%	7.1%	8.6%	7.6%	4.5%	5.0%	3.9%	4.4%	3.9%	4.4%	3.9%	4.4%	7.1%	6.4%
15.00 - 16.00 Uhr	10.5%	8.3%	10.3%	8.8%	3.4%	5.3%	2.4%	7.7%	2.4%	7.7%	2.4%	7.7%	8.2%	7.8%
16.00 - 17.00 Uhr	10.2%	10.5%	10.3%	10.6%	4.8%	6.0%	2.2%	13.8%	2.2%	13.8%	2.2%	13.8%	8.2%	10.3%
17.00 - 18.00 Uhr	9.2%	10.2%	8.0%	10.2%	8.0%	12.0%	2.7%	21.3%	2.7%	21.3%	2.7%	21.3%	7.9%	12.1%
18.00 - 19.00 Uhr	9.4%	9.2%	8.4%	7.6%	11.5%	15.2%	1.5%	11.4%	1.5%	11.4%	1.5%	11.4%	8.4%	10.3%
19.00 - 20.00 Uhr	7.1%	9.4%	6.3%	8.6%	12.7%	17.8%	0.8%	5.3%	0.8%	5.3%	0.8%	5.3%	6.9%	10.0%
20.00 - 21.00 Uhr	1.3%	7.1%	2.0%	5.8%	9.5%	9.9%	0.8%	1.8%	0.8%	1.8%	0.8%	1.8%	2.5%	6.6%
21.00 - 22.00 Uhr	0.0%	1.3%	0.0%	1.0%	8.5%	2.3%	0.4%	0.8%	0.4%	0.8%	0.4%	0.8%	1.3%	1.3%
22.00 - 23.00 Uhr	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	8.0%	1.3%	0.7%	0.7%	0.7%	0.7%	0.7%	0.7%	1.3%	0.3%
23.00 - 24.00 Uhr	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	5.3%	1.0%	0.2%	0.6%	0.2%	0.6%	0.2%	0.6%	0.8%	0.2%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Wochenganglinie der Kunden und Pendler nach Nutzung und Wochentag

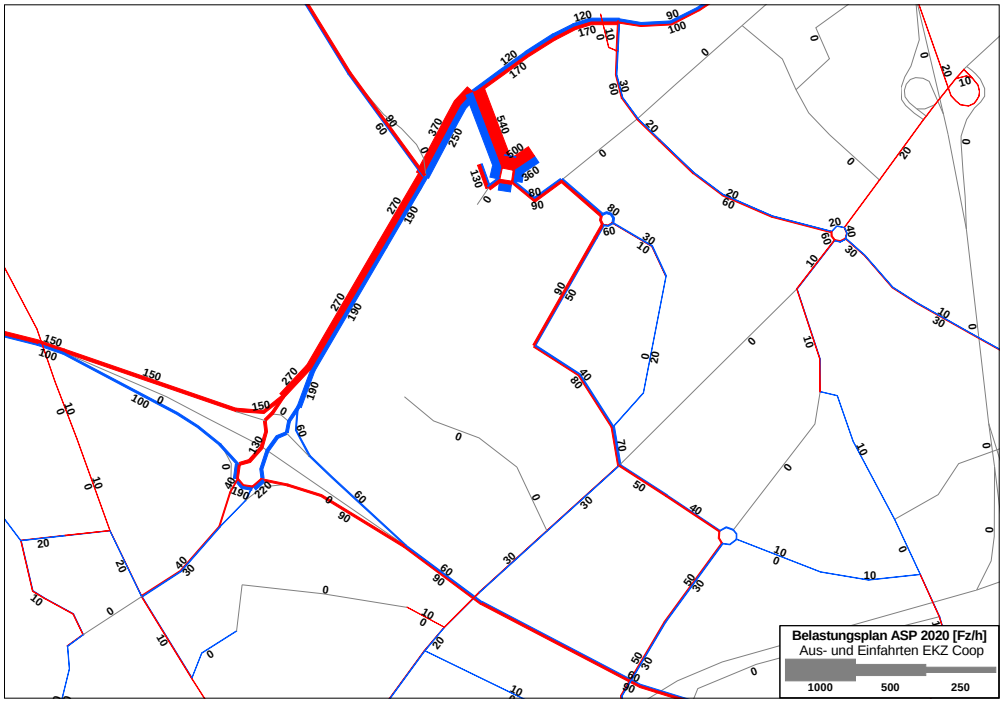
Wochenganglinie	Megastore	Bau+Hobby	Freizeit	Personal	Büro	Hotel	Total
Montag	12%	13%	13%	13%	20%	13%	13%
Dienstag	14%	14%	14%	14%	20%	14%	14%
Mittwoch	15%	14%	14%	14%	20%	14%	15%
Donnerstag	18%	18%	15%	18%	19%	15%	17%
Freitag	21%	21%	20%	21%	16%	20%	21%
Samstag	20%	20%	24%	20%	5%	24%	20%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Für die Abschätzung des Abendspitzenverkehrs ASP im Verkehrsmodell wurden die Tages- und Wochenganglinien eines Donnerstag von 17:00 bis 18:00 Uhr zugrunde gelegt.

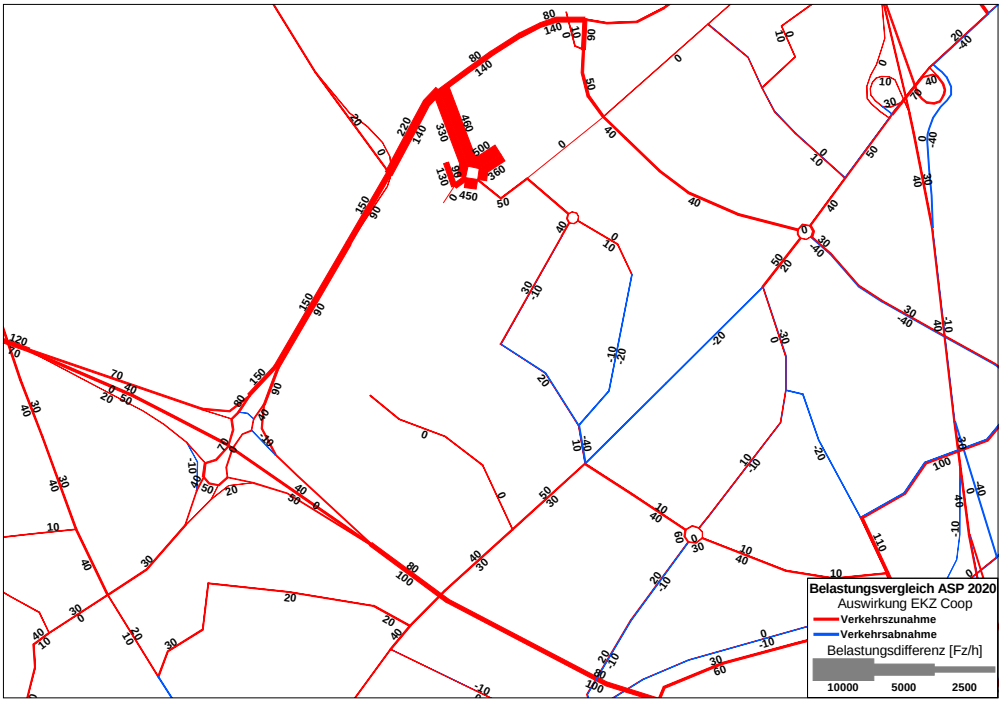
Abschätzung Verkehrsaufkommen (MIV)

Spitzenstundenverkehr
Belastungen
Leistungsfähigkeit der Knoten

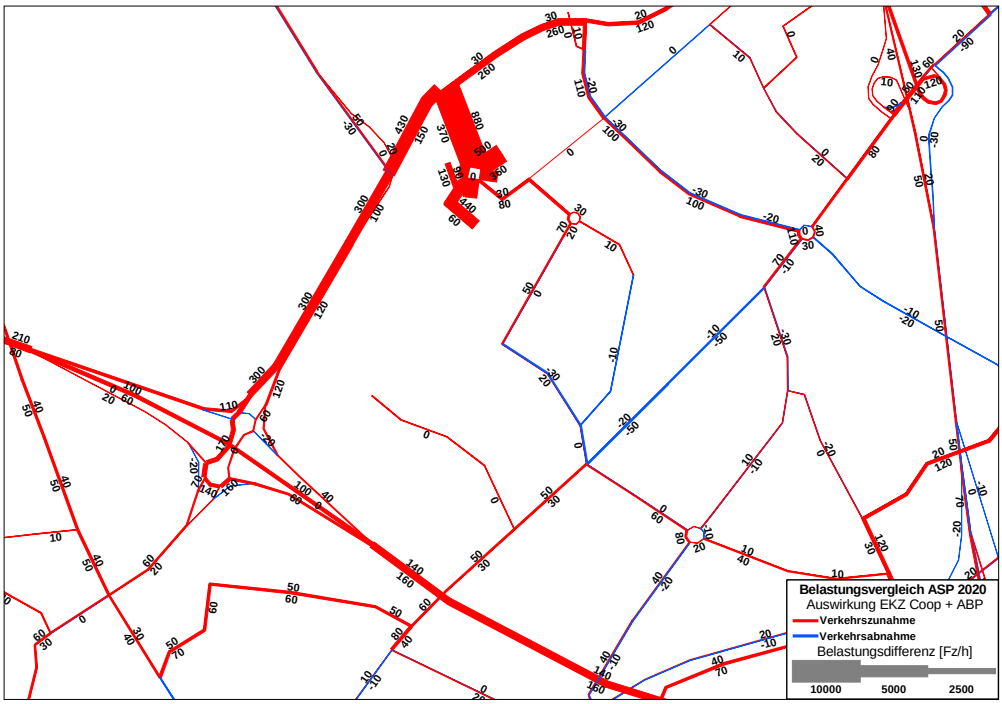
Aus- und Einfahrten EKZ Coop bei 65% MIV-Anteil ASP 2020



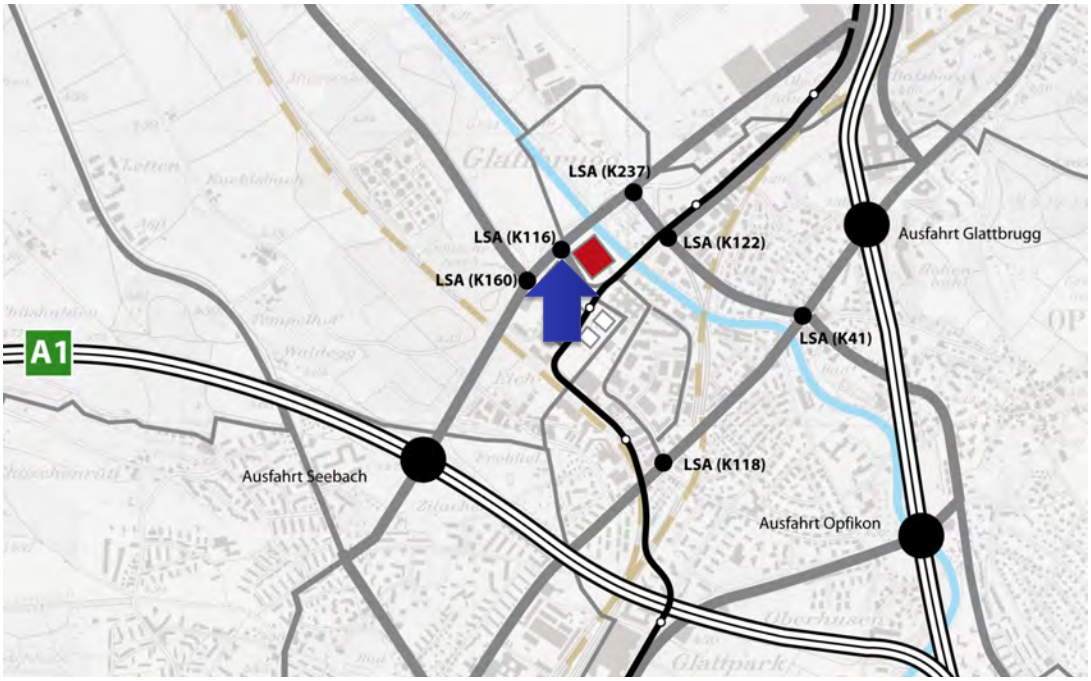
Belastungsvergleich ASP 2020
Auswirkungen EKZ Coop mit 65% MIV-Anteil



Belastungsvergleich ASP 2020
Auswirkungen EKZ Coop + Airport Business Park

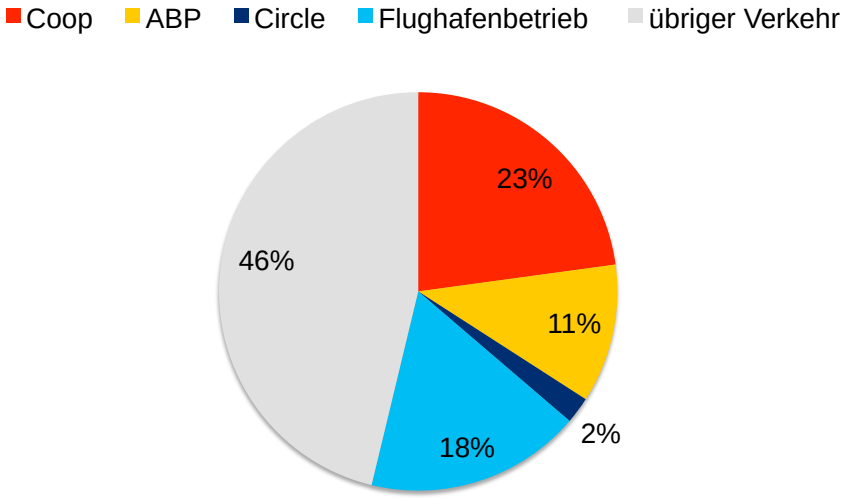


Übersichtskarte Lichtsignalanlagen (LSA)



LSA 116, Flughofstrasse Süd / Birchstrasse

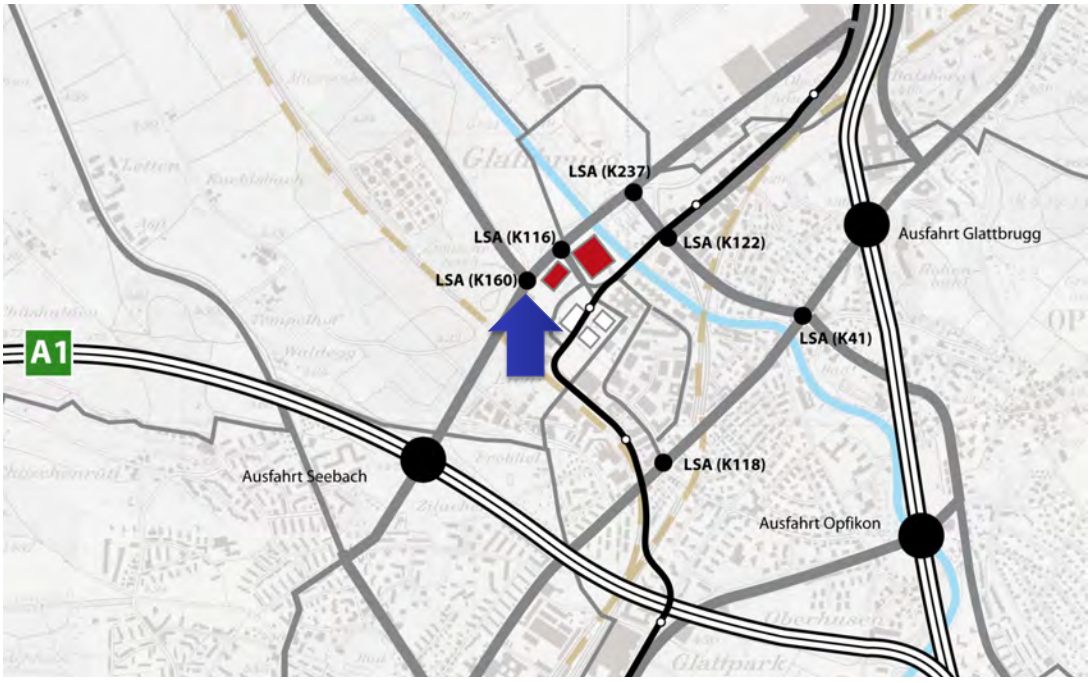
Verkehrsbelastung 2020 mit



Total 4’000 Fz/h ASP
Verkehrsqualität: E

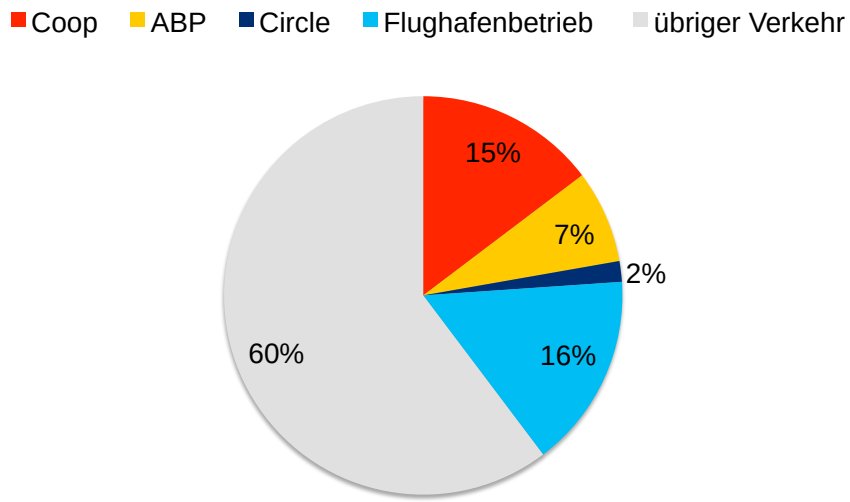
Mit Ausbau Flughofstrasse

Übersichtskarte Lichtsignalanlagen (LSA)



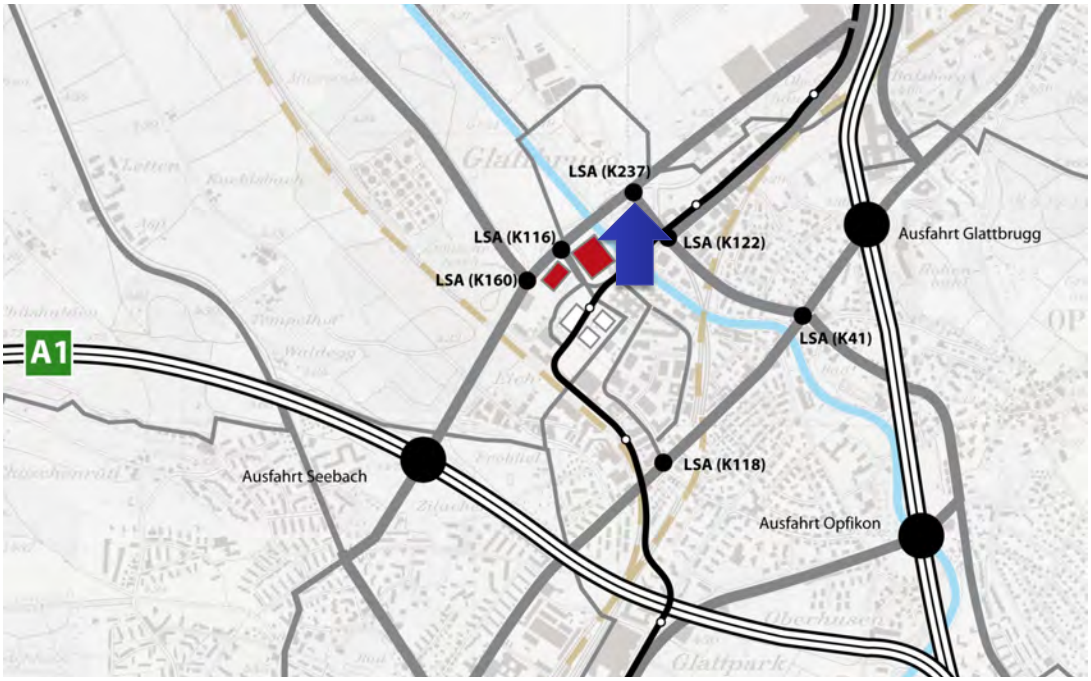
LSA 160, Birchstrasse / Flughofstrasse Nord

Verkehrsbelastung 2020 mit



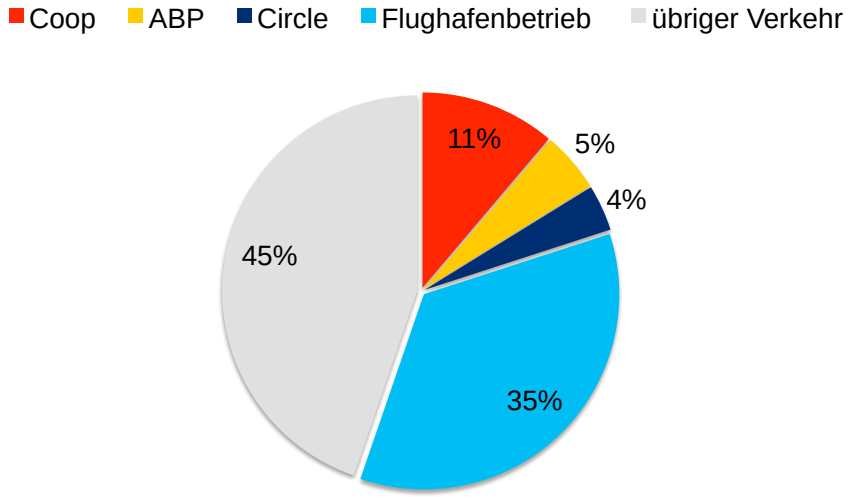
Total 4’200 Fz/h ASP
Verkehrsqualität: E

Übersichtskarte Lichtsignalanlagen (LSA)



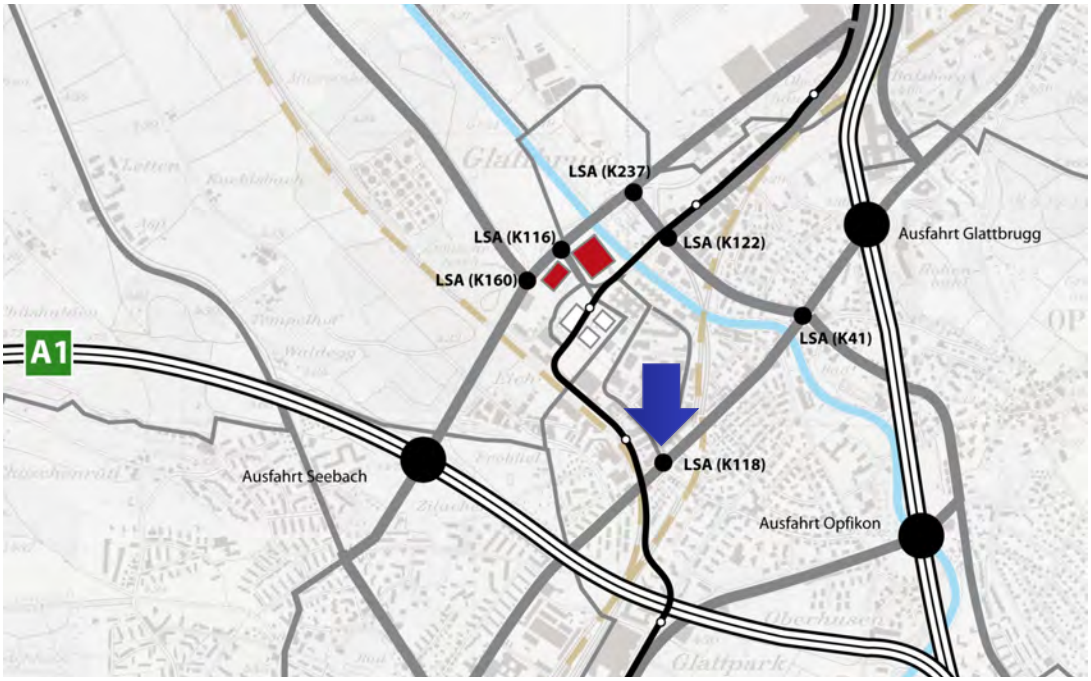
LSA 237, Kreuzung Rohrstrasse / Birchstrasse

Verkehrsbelastung 2020 mit



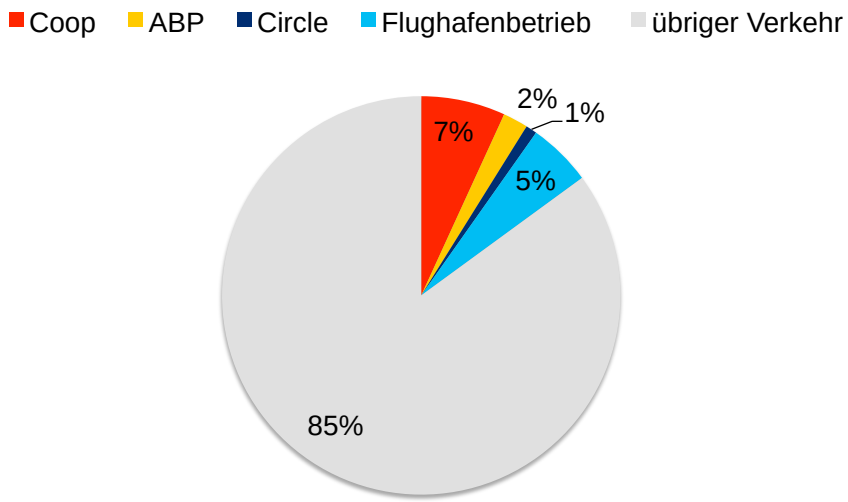
Total 2’700 Fz/h ASP
Verkehrsqualität: D

Übersichtskarte Lichtsignalanlagen (LSA)



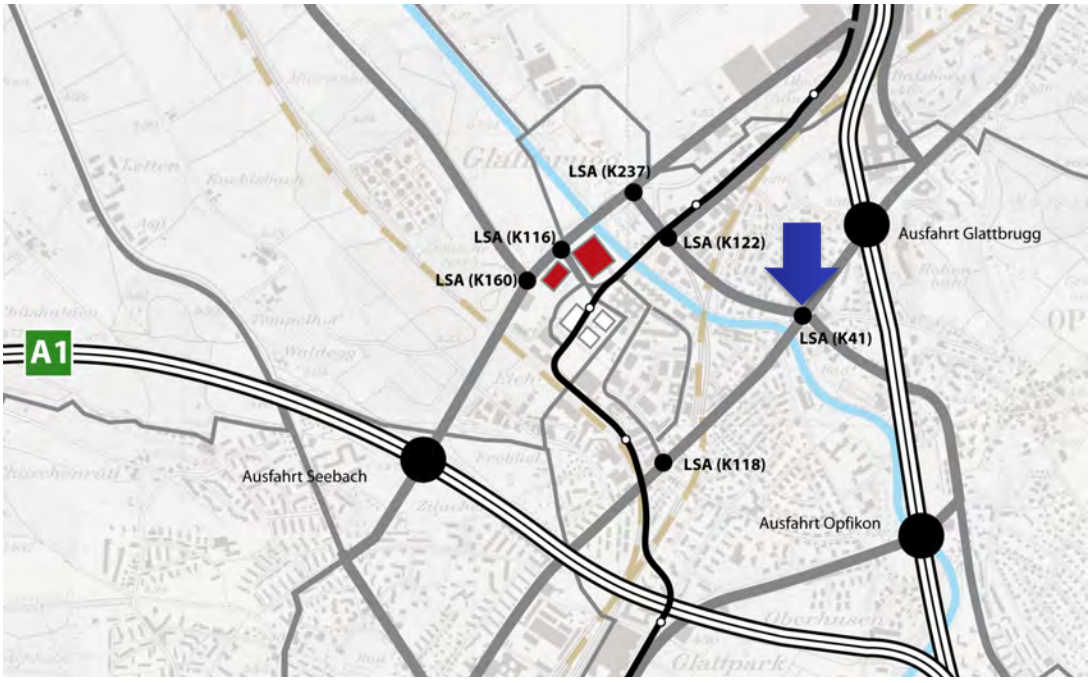
LSA 118, Sägereistrasse / Schaffhauserstrasse

Verkehrsbelastung 2020 mit



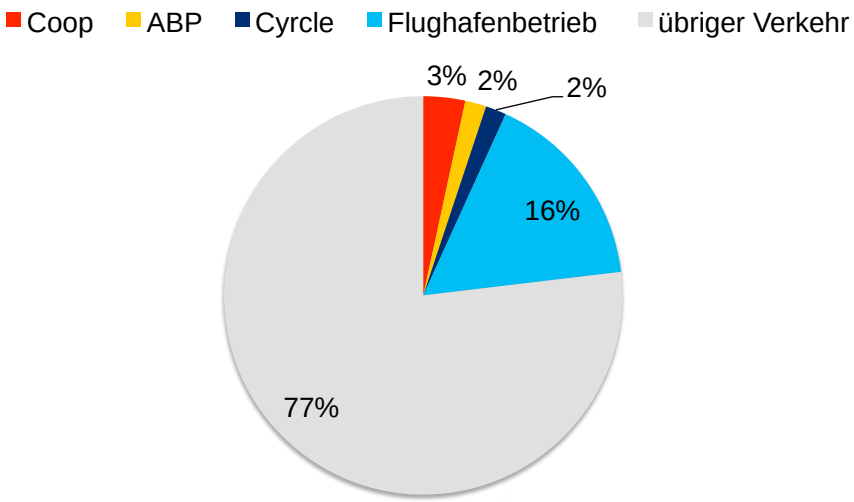
Total 2’100 Fz/h ASP
Verkehrsqualität: E (wie heute)

Übersichtskarte Lichtsignalanlagen (LSA)



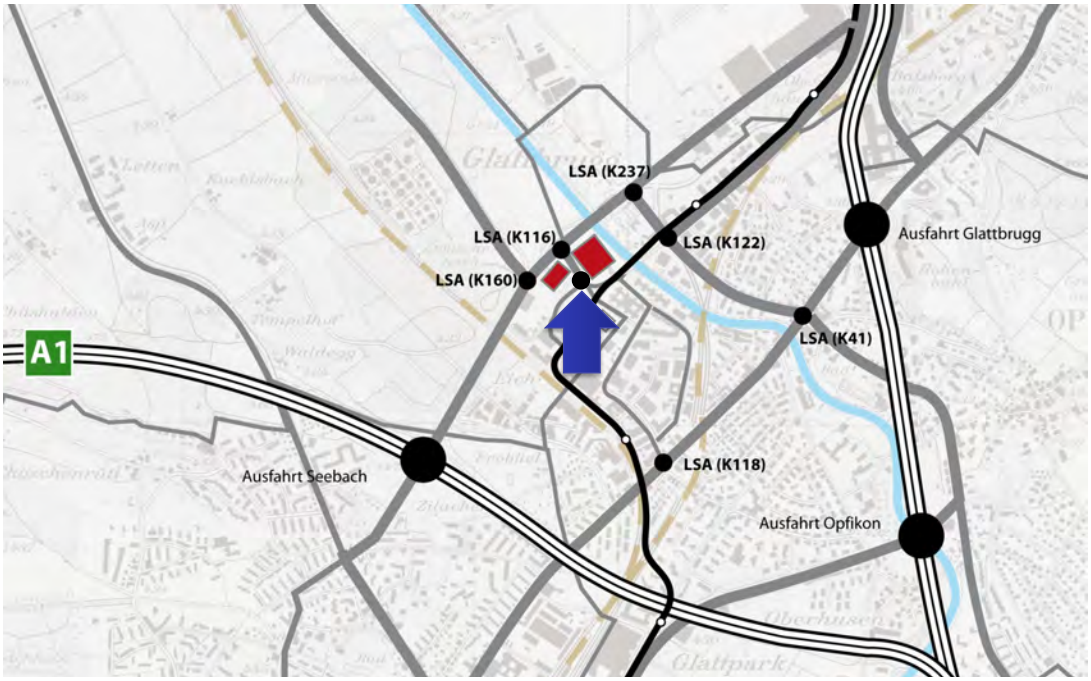
LSA 041, Verkehrsknoten Glatthof (Kreisel)

Verkehrsbelastung 2020 mit



Total 2’700 Fz/h ASP
Verkehrsqualität: F

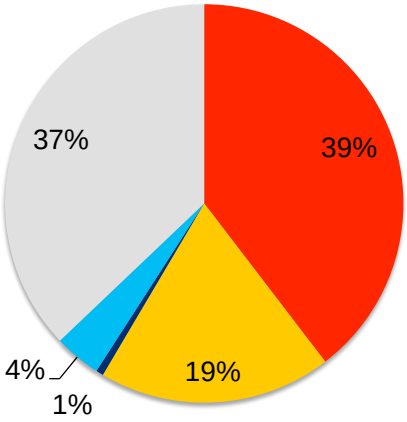
Übersichtskarte Lichtsignalanlagen (LSA)



Knoten Bäulerstrasse / Flughofstrasse (Kreisel)

Verkehrsbelastung 2020 mit

Coop ABP Circle Flughafenbetrieb übriger Verkehr



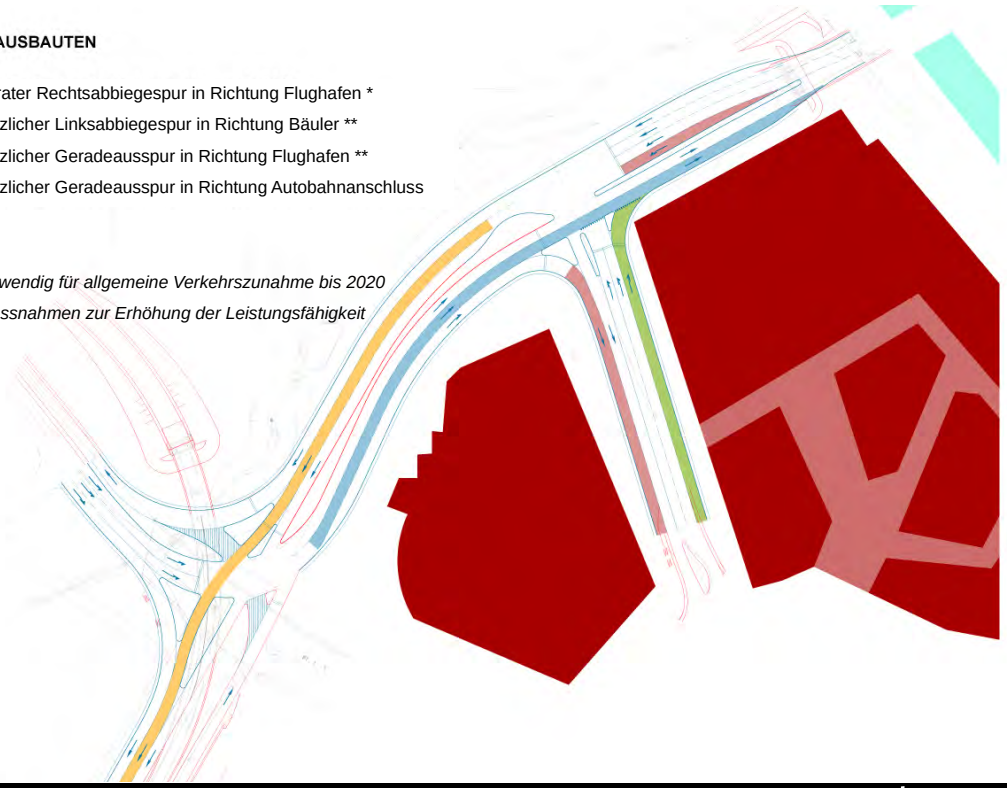
Total 2’600 Fz/h ASP
Verkehrsqualität: D

Mögliche Ausbauten Strassenknoten Flughofstrasse

LEGENDE KNOTENAUSBAUTEN

- separater Rechtsabbiegespur in Richtung Flughafen *
- zusätzlicher Linksabbiegespur in Richtung Bäuler **
- zusätzlicher Geradeausspur in Richtung Flughafen **
- zusätzlicher Geradeausspur in Richtung Autobahnanschluss **

** notwendig für allgemeine Verkehrszunahme bis 2020*
*** Massnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit*



Zielvereinbarung

Zielvereinbarung
Mechanismus

- Zielvorgaben vereinbaren (Betreiber – Behörden)
- Monitoring – Betreiber erhebt Daten
- Controllingbericht: ev. durch unabhängige Stelle
- Sanktionen bei Nicht-Einhalten der Ziele:
  - 1. im Ermessen Betreiber
  - 2. Finanzielle Abgabe – Anordung durch Behörden
  - (3. Schliessung Parkplätze oder Nutzungszuweisung)

Resultate

Ergebnis

Fazit 1: Standort für Multifunktionskomplex ideal

Optimale Verkehrserschliessung
(MIV und ÖV)

Ausbauten Strassennetz, insb. Flughofstr. / Birchstrasse,
mittel bis langfristig in jedem Fall aus Kapazitätsgründen erforderlich

ÖV-Angebot ausreichend, jedoch optimierbar)*

)* Ergebnis aus Metron-Studie Okt. 2009

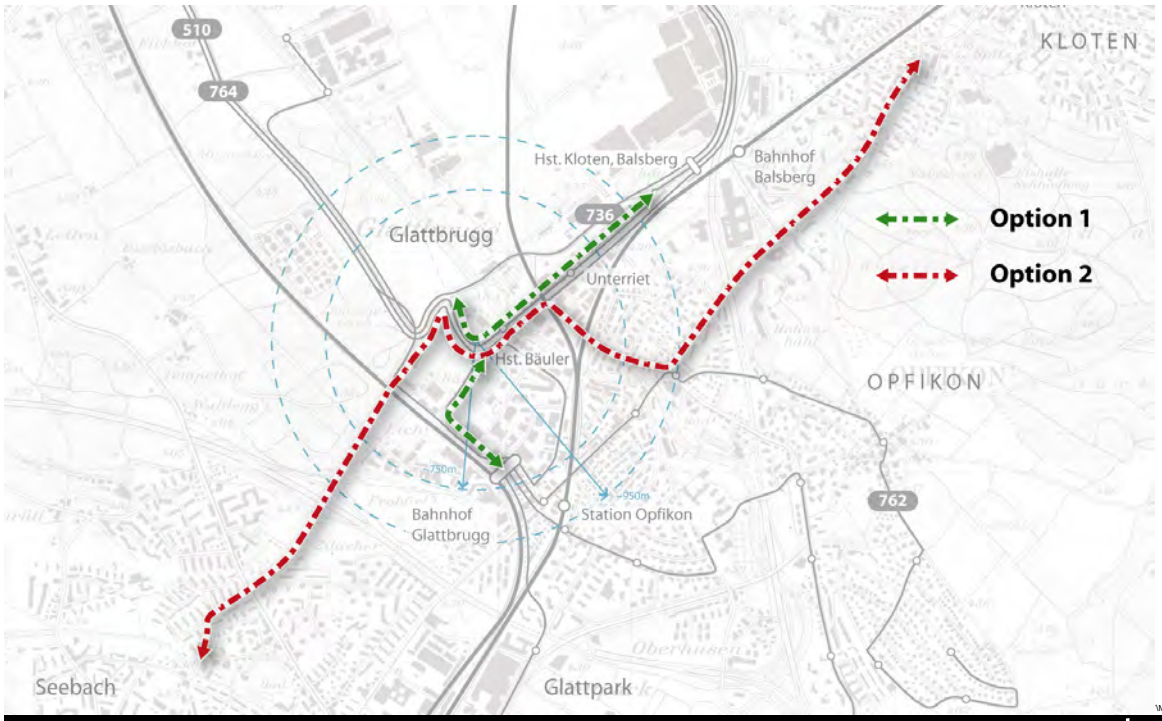
OeV-Fahrten pro Tag nach Nutzung und Sektoren
Zustand 2020

Sektor	Megastore	Bau+Hobby	Freizeit	Personal	Büro	Hotel	Total
A: Glattbrugg	1102	33	79	21	19	10	1264
B1: Seebach	273	17	30	9	8	4	342
B2: Glattpark	192	7	19	7	7	3	234
B3: Opfikon	193	7	18	4	4	2	229
B4: Flughafen	175	4	25	11	10	4	229
B5: Rümlang	64	3	7	4	3	2	82
B: Gebiet 5 min	898	38	98	34	32	16	1117
C1: Regensdorf	431	35	62	11	11	5	555
C2: Oerlikon	607	46	80	30	28	12	803
C3: Wallisellen	113	9	43	27	24	10	225
C4: Kloten	151	15	33	11	11	5	226
C5: Oberglatt	216	16	32	14	12	5	295
C: Gebiet 10 min	1518	121	249	94	86	37	2105
D1: Schlieren	137	10	35	13	12	5	212
D2: Wipkingen	859	61	181	40	37	17	1196
D3: Dietlikon	152	11	36	21	19	8	249
D4: Bülach	224	20	32	20	18	8	322
D5: Niederhasli	155	12	11	14	12	5	209
D: Gebiet 15 min	1527	114	296	108	98	44	2187
Einzugsgebiet EKZ	5044	306	722	258	235	107	6672
E: Gebiet > 15 min	341	29	76	124	113	51	736
Total	**5386**	**336**	**799**	**382**	**348**	**157**	**7408**
Hinfahrten ASP	268	15	29	6	5	2	324
Rückfahrten ASP	297	18	43	44	42	15	460

OeV-Fahrten ASP nach Nutzung und Sektoren
Zustand 2020

Sektor	Megastore	Bau+Hobby	Freizeit	Personal	Büro	Hotel	Total
A: Glattbrugg	115	3	7	3	3	1	132
B1: Seebach	29	2	3	1	1	0	36
B2: Glattpark	20	1	2	1	1	0	25
B3: Opfikon	20	1	2	1	0	0	24
B4: Flughafen	18	0	2	1	1	0	24
B5: Rümlang	7	0	1	0	0	0	9
B: Gebiet 5 min	94	4	9	4	4	2	117
C1: Regensdorf	45	3	6	1	1	1	58
C2: Oerlikon	64	5	7	4	4	1	84
C3: Wallisellen	12	1	4	3	3	1	24
C4: Kloten	16	2	3	1	1	1	24
C5: Oberglatt	23	2	3	2	2	1	31
C: Gebiet 10 min	159	12	22	12	12	4	221
D1: Schlieren	14	1	3	2	2	1	22
D2: Wipkingen	90	6	16	5	5	2	124
D3: Dietlikon	16	1	3	3	3	1	27
D4: Bülach	23	2	3	3	3	1	34
D5: Niederhasli	16	1	1	2	2	1	22
D: Gebiet 15 min	160	11	27	14	13	5	230
Einzugsgebiet EKZ	528	30	65	34	32	12	701
E: Gebiet > 15 min	36	3	7	16	16	5	83
Total	**564**	**33**	**72**	**50**	**48**	**17**	**784**

Netzoptimierung ÖV



\Metron_PP_Standard.pot

Kapazitäten

Stadtbahn Linie 10: 1920 Personen / Stunde und Richtung
Stadtbahn Linie 12: 960 Personen / Stunde und Richtung

Buslinien: Standardbusse 68 – 89 Plätze (Sitz- und Stehplätze)

Quelle: VBG

Bei Verlängerung der beiden Ortsbuslinien
4 Buslinien im 30 min. Takt --> 640 Personen / Stunde und Richtung

OeV Nachfrage ASP: 784 Fahrten (=392 Personen)
entspricht ca. 11% der Kapazität

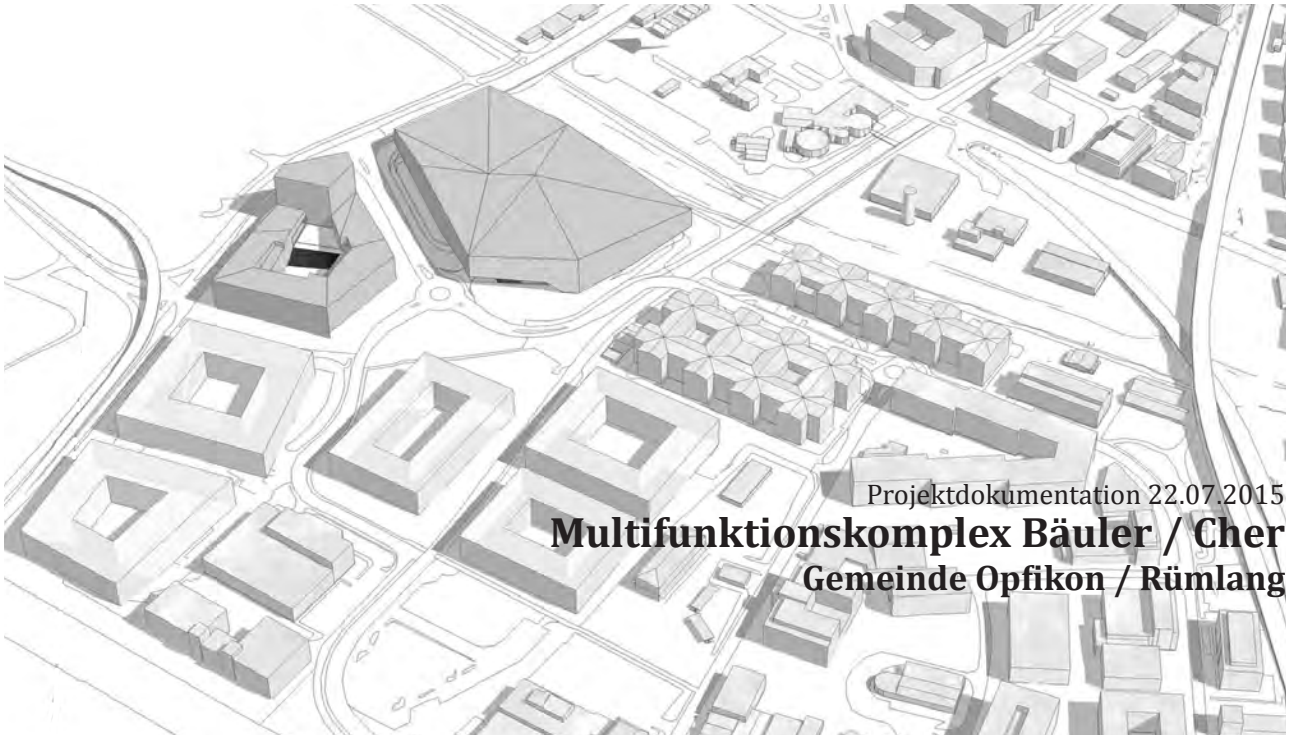
Ergebnis

Fazit 2: Beurteilung Erreichung Modalsplittvorgaben

Vereinbarungen zur Begrenzung des motorisierten Verkehrsaufkommens bei publikumsintensiven Einrichtungen existieren

Modalsplittziel: MIV Anteil für Neuverkehr von höchstens 65% mittelfristig (2020) aus heutiger Sicht erreichbar

Modalsplittziel: MIV Anteil für Neuverkehr von höchstens 50% für das Jahr 2030 aus heutiger Sicht schwierig zu erreichen



Projektdokumentation 22.07.2015

Multifunktionskomplex Bäuler / Cher

Gemeinde Opfikon / Rümlang

Inhalt

AUSGANGSLAGE 03

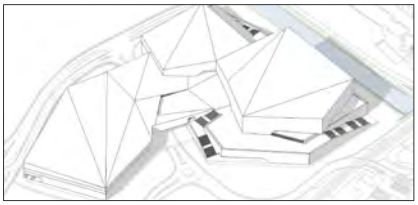
VARIANTE 0.....10

DETAIL EINKAUFSZENTRUM 20

AUSGANGSLAGE

Ausgangslage
Projekthistorie

2007

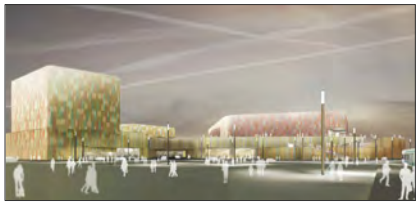


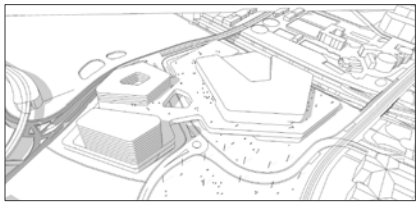
Einkaufszentrum, Baumarkt, Tankstelle und Eishockeystadion ZSC Lions

Einkaufzentrum	38'000 m² Verkaufsfläche
Parkplätze	1'600 Stck.
Eishalle	12'000 Personen / 15'000 m²
Trainingshalle	500 Personen / 3'000 m²

=> Grosses Interesse ZSC Lions
=> Problem Gewährleistung Sicherheit

2010



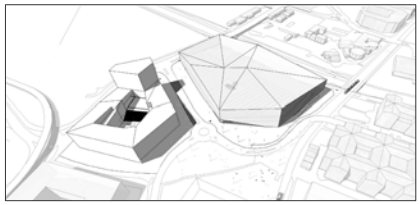


Einkaufszentrum, Baumarkt, Tankstelle, Hotel, Büro und Eventhalle

Einkaufzentrum, Baumarkt, Tankstelle	38'000 m² Verkaufsfläche
Parkplätze	1'600 Stck.
Eventhalle	15'000 Personen
Hotel	150 Zimmer
Büro- und Dienstleistung	10'000 m²

=> Grosse Unterstützung bei Gemeinde und Betreiber
=> Problem Funktionsabläufe, Logistik

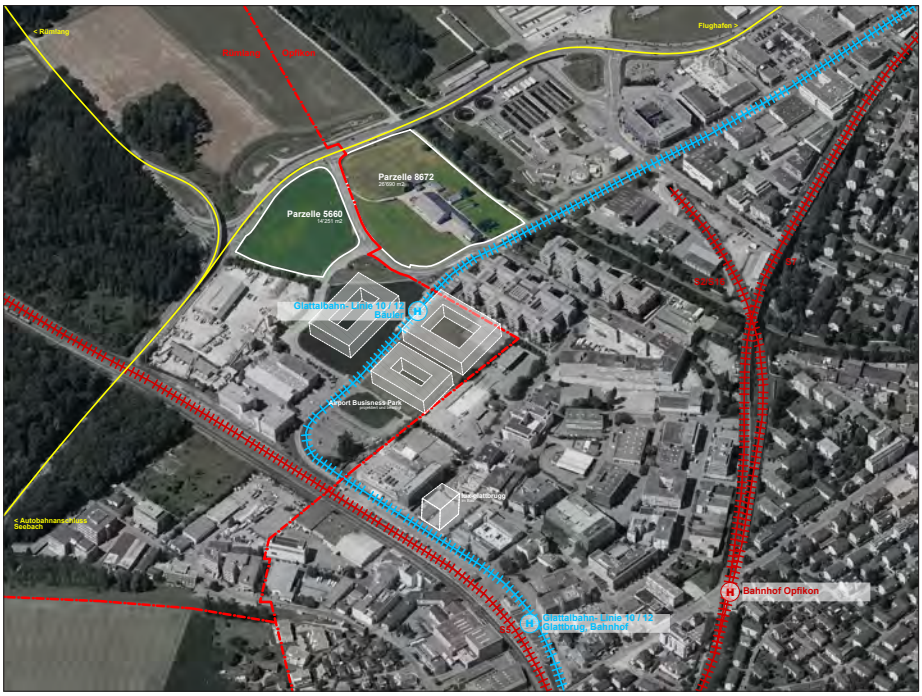
2013



Einkaufszentrum mit Hotel, Büro und Freizeiteinrichtung

Einkaufzentrum	27'400 m²
Parkplätze	1'100 Stck.
Freizeiteinrichtung	15'000 m²
Hotel	150-200 Zimmer
Büro- und Dienstleistung	10'000 m²

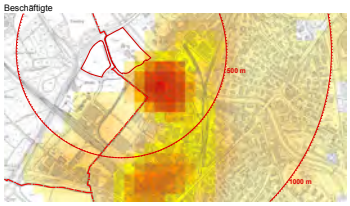
Ausgangslage
Situation



Kommunale Richt- und Nutzungsplanung

Das Projekt und der angestrebte Nutzungsmix sind laut Zonenreglement nicht zulässig und bedürfen eines privaten Gestaltungsplanes. Der geplante Nutzungsmix ist komplementär zur Umgebung, trägt zur Belebung und Urbanisierung bei und wirkt sich entgegen einer zonenkonformen Überbauung positiv auf das Verkehrsaufkommen aus. Eine Wohnnutzung ist aufgrund der Lärmbelastung des Flughafens ausgeschlossen.

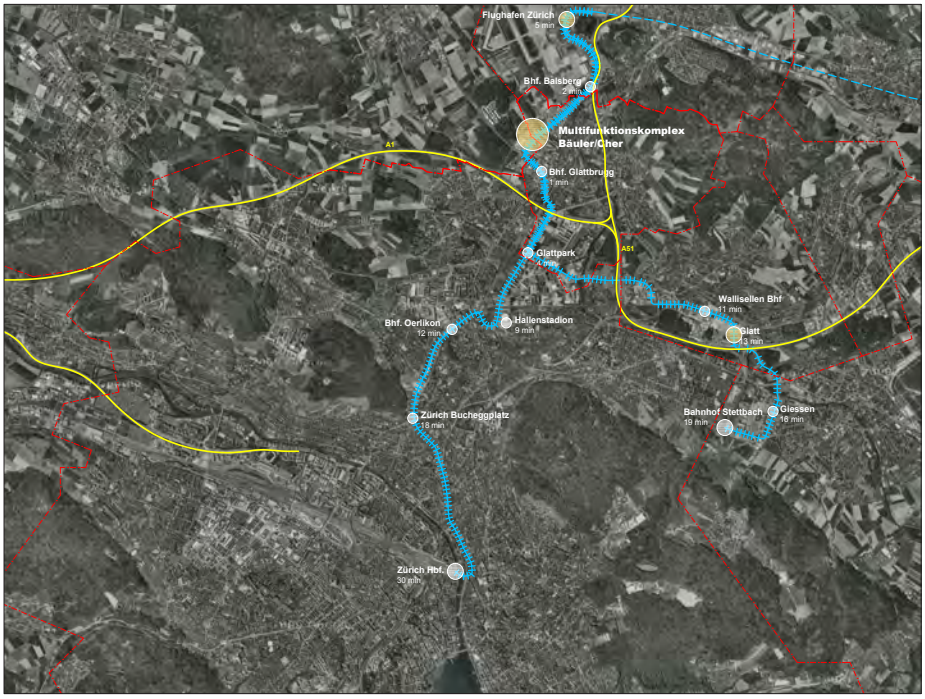
Beschäftigte



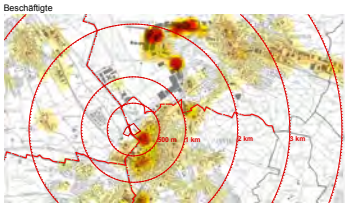
Bewohner

Beschäftigte Stand 2008 Bevölkerung Stand 2013	500 m	1'000 m	2'000 m	3'000 m	4'000 m
Bewohner	790	8'300	32'450	69'620	126'280
Beschäftigte	6'150	13'000	33'260	80'070	108'860

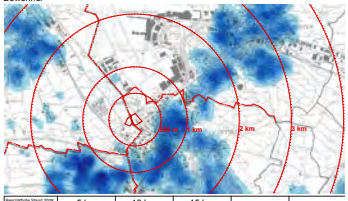
Ausgangslage
Standort



Beschäftigte



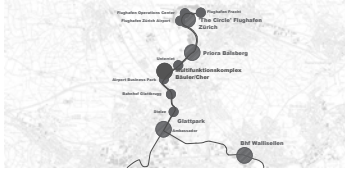
Bewohner



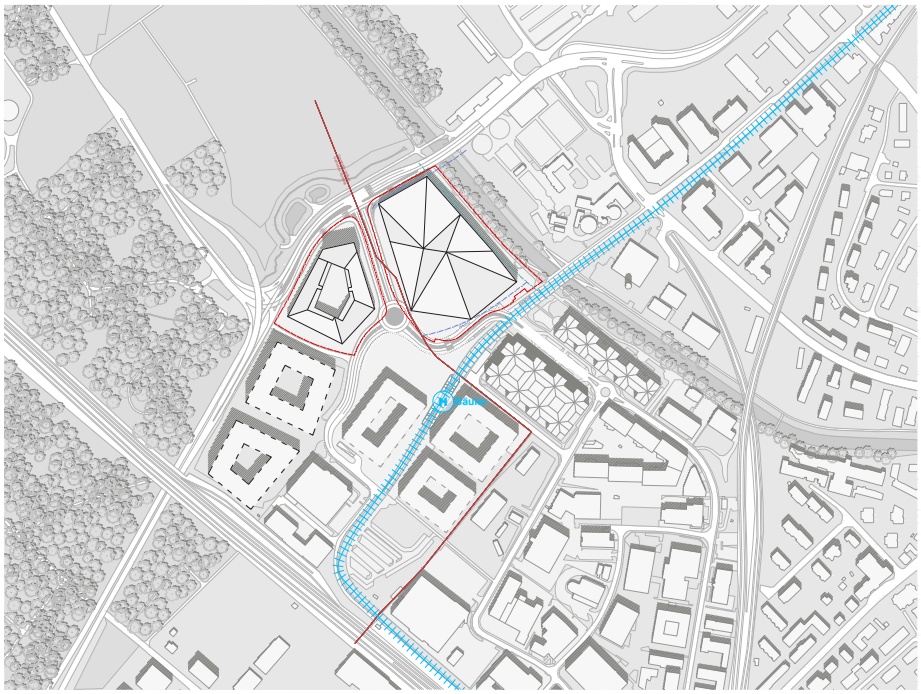
Beschäftigte Stand 2008 Bevölkerung Stand 2010	5 km	10 km	15 km		
Bewohner	176'450	620'000	916'800		
Beschäftigte	129'180	515'870	643'200		

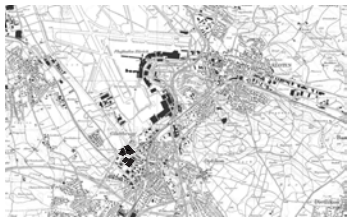
Entwicklungsmotor Glattalbahn

Das Projekt reiht sich ein in die Kette verschiedener Entwicklungs- und Verdichtungsprojekte entlang dem neuen Impulsgeber Glattalbahn, welche das "Agglomerationsgebiet Zürich Nord / Mittleres Glattal zu einer Stadtlandschaft von hoher urbaner Qualität" entwickeln möchte. Das Projekt entspricht in dieser Hinsicht den Grundzügen der kantonalen Raumplanung. Es trägt zur Verdichtung und Urbanisierung der Landschaft und zur Diversifizierung und Komplementierung der lokalen Nutzungen bei.



Ausgangslage
Konzept: Städtebauliche Setzung





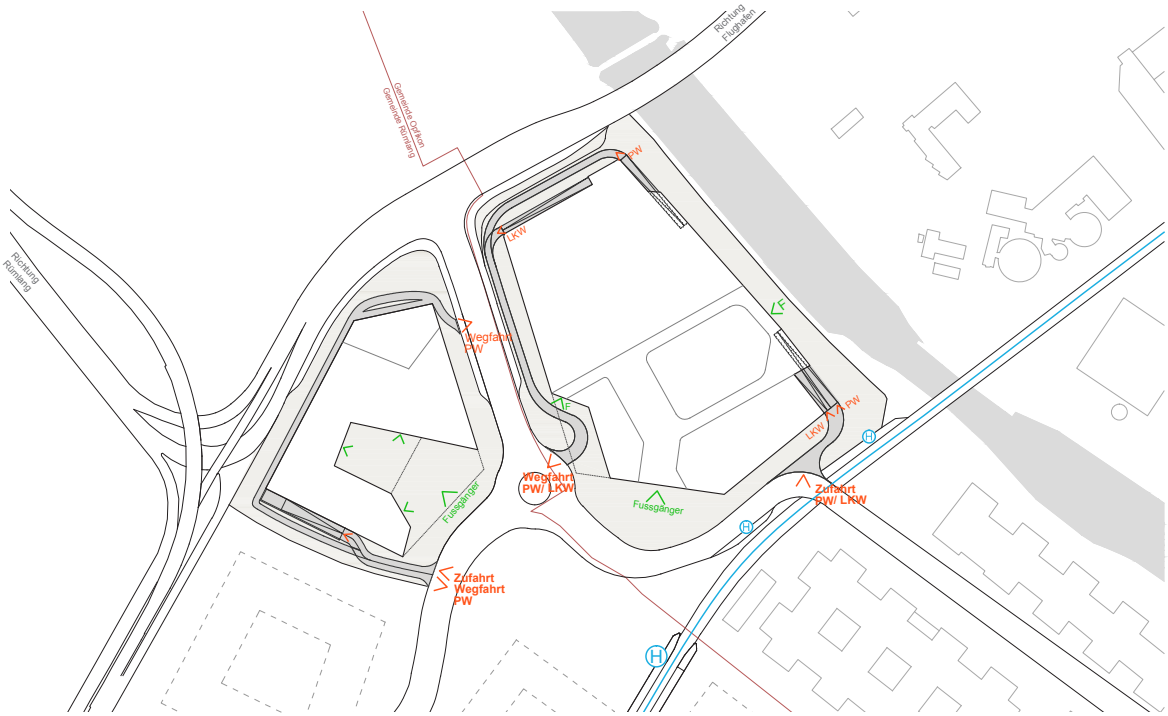
Städtbauliche Analyse

- Eine klare Ordnung lässt sich nicht ausmachen. In der Regel bestimmen die Verkehrsachsen die Parzellen- und somit die städtebauliche Struktur.
Es gibt keine gemeinschaftlichen Aussenräume. Die vorhandenen Aussenräume sind stark fragmentiert.
Dem Quartier fehlt es an Identität und Urbanität. Ausserhalb der Werktage wirkt das Quartier daher äusserst unbelebt.

Städtbauliche Haltung

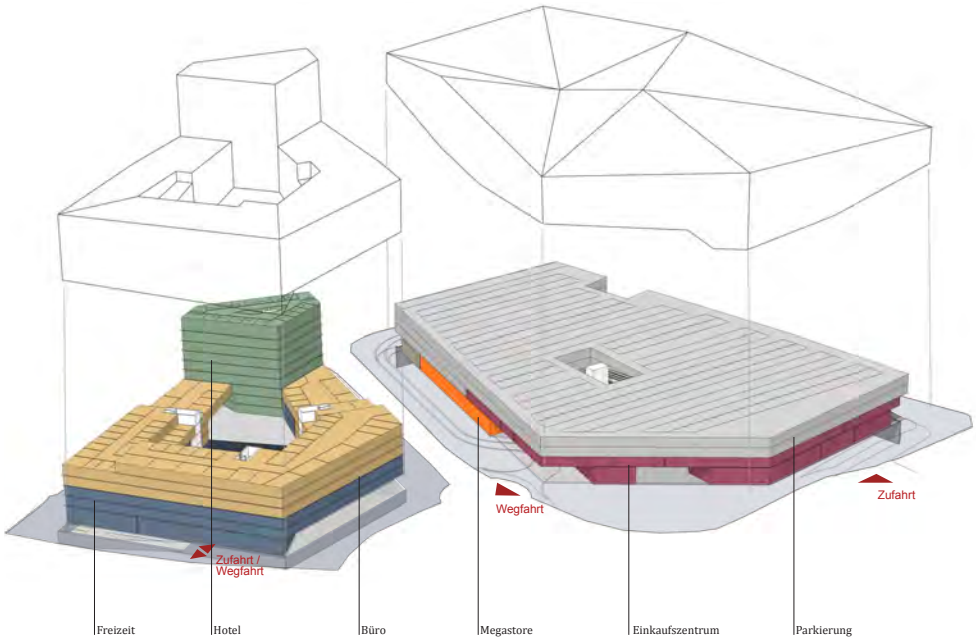
- Die Parzellenfläche wird grossflächig überbaut.Die neue Überbauung möchte dem Quartier ein neue Identität verleihen.
Die Nutzung selbst wirkt komplementär und trägt zur Diversifizierung des Ortes bei. Dies ist ein Baustein der neuen Urbanität.
- zur Haltestelle Glattalbahn reagiert das Einkaufzentrum mit einer klaren Geste. Hier soll durch einen deutlichen Rücksprung Raum für einen urbanen und belebten Ort geschaffen werden. Die Traufhöhe orientiert sich an der umliegenden Überbauung.
- Am Kreuzungspunkt Birchstrasse bildet ein Hochpunkt eine klare Orientierung zur stark frequentierten Birchstrasse und einer möglichen Entwicklungsfläche Tollwiig aus.

Ausgangslage
Erschliessung



VARIANTE 0

Var. 0
Nutzungsverteilung



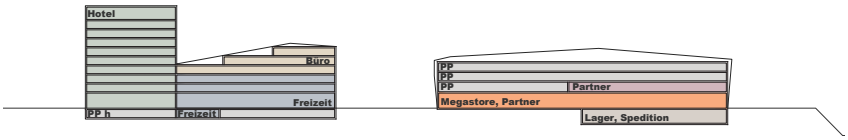
EINKAUFSZENTRUM

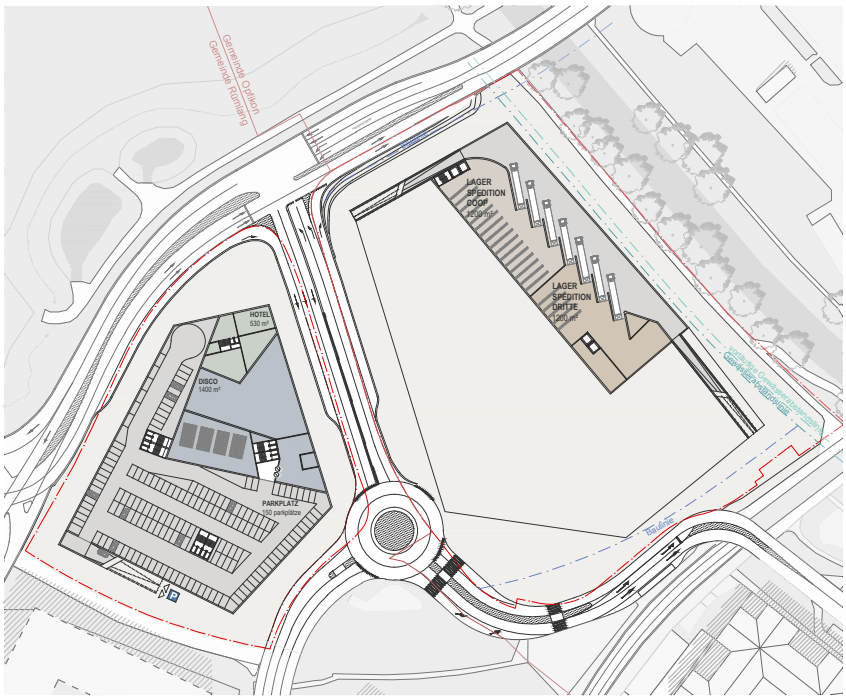
17'900 m²	Verkauf
4'550 m²	Lager
5'000 m²	Mall
950 PP	Parkplätze

HOTEL, BÜRO und FREIZEITEINRICHTUNGEN

15'000 m²	Freizeit
10'000 m²	Büro
150 Zimmer	Hotel
150 PP	Parkplätze

Var. 0
Untergeschoss



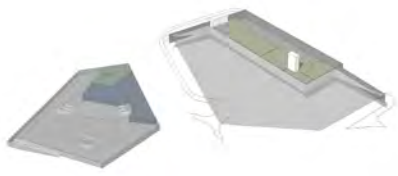


EINKAUFSZENTRUM

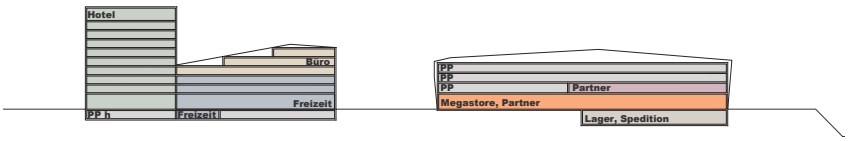
17'900 m²	Verkauf
4'550 m²	Lager
5'000 m²	Mall
950 PP	Parkplätze

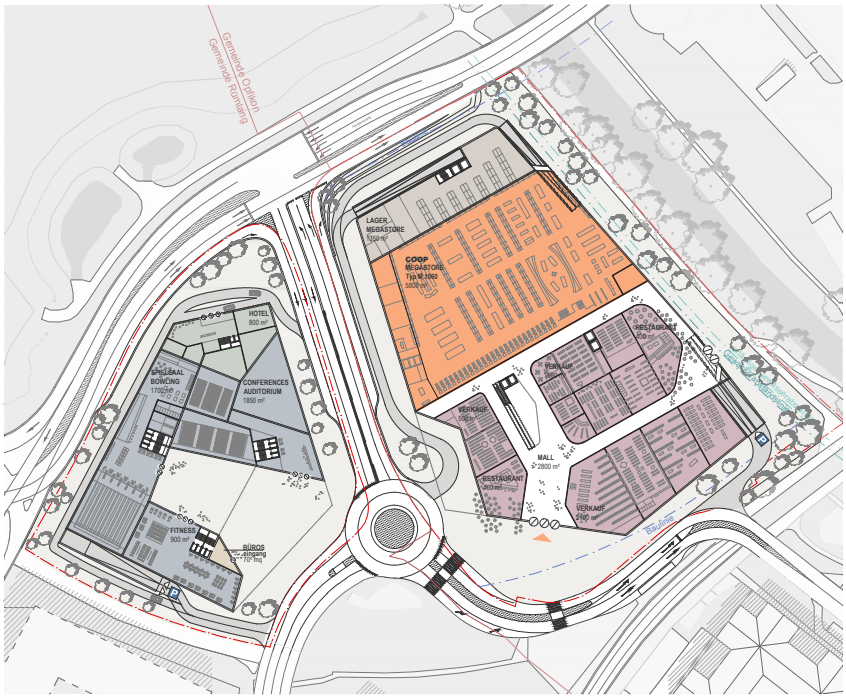
HOTEL, BÜRO und FREIZEITEINRICHTUNGEN

15'000 m²	Freizeit
10'000 m²	Büro
150 Zimmer	Hotel
150 PP	Parkplätze



Var. 0
Erdgeschoss



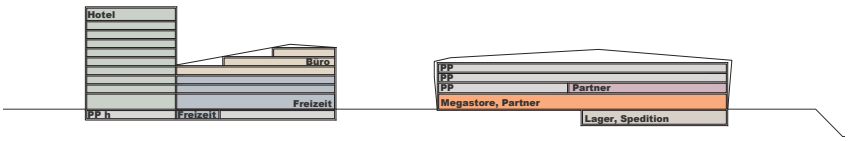


EINKAUFSZENTRUM

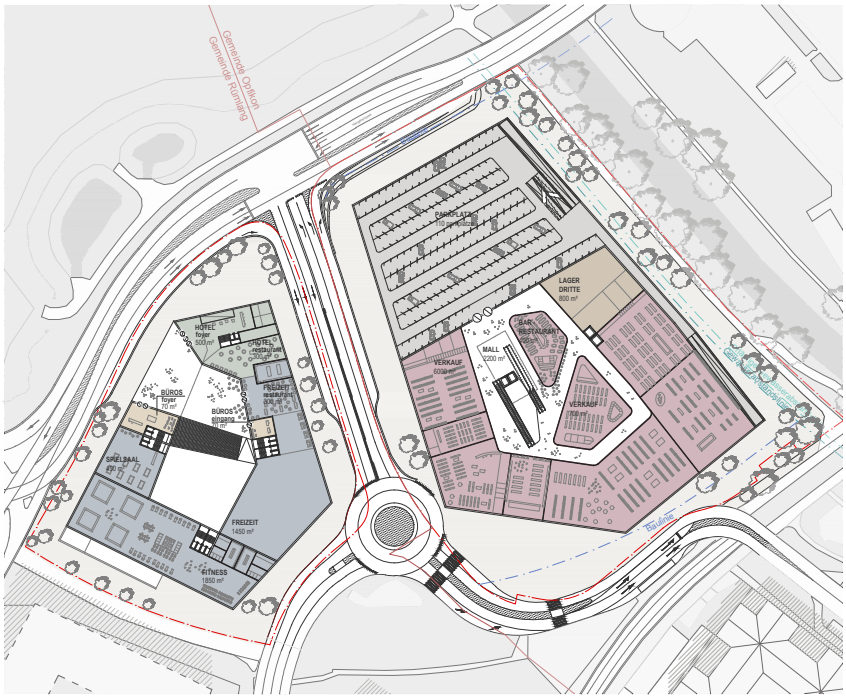
17'900 m²	Verkauf
4'550 m²	Lager
5'000 m²	Mall
950 PP	Parkplätze

HOTEL, BÜRO und FREIZEITEINRICHTUNGEN

15'000 m²	Freizeit
10'000 m²	Büro
150 Zimmer	Hotel
150 PP	Parkplätze



Var. 0
1. Obergeschoss

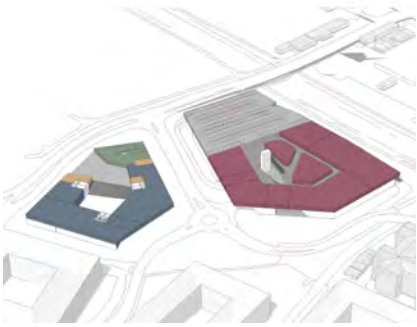


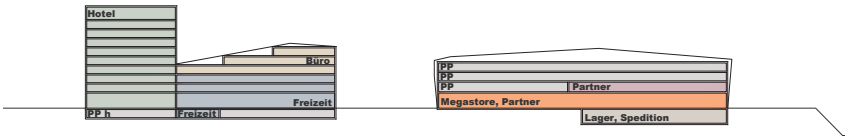
EINKAUFSZENTRUM

17'900 m²	Verkauf
4'550 m²	Lager
5'000 m²	Mall
950 PP	Parkplätze

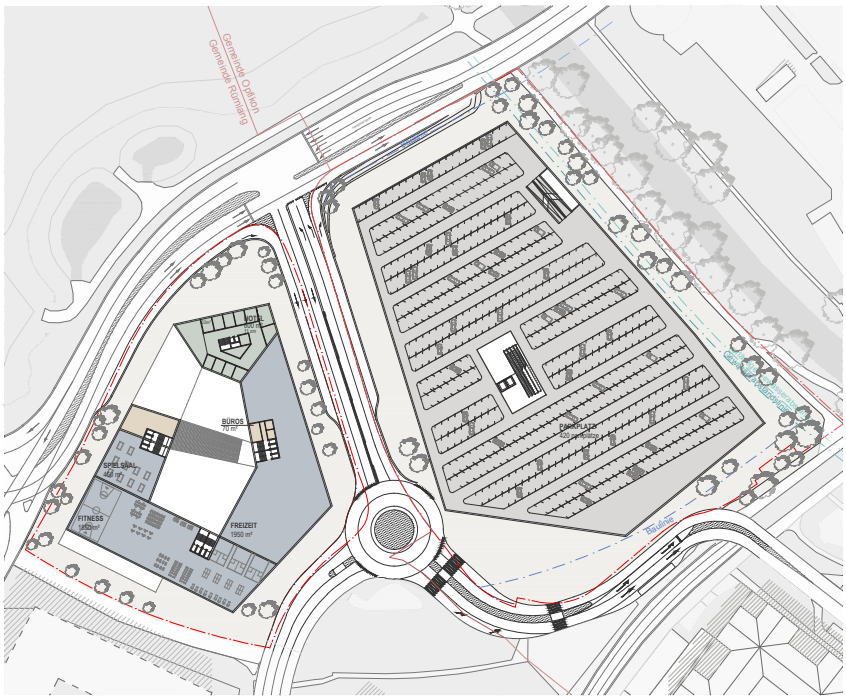
HOTEL, BÜRO und FREIZEITEINRICHTUNGEN

15'000 m²	Freizeit
10'000 m²	Büro
150 Zimmer	Hotel
150 PP	Parkplätze





Var. 0
2. Obergeschoss



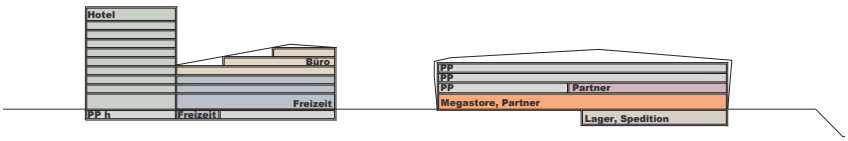
EINKAUFSZENTRUM

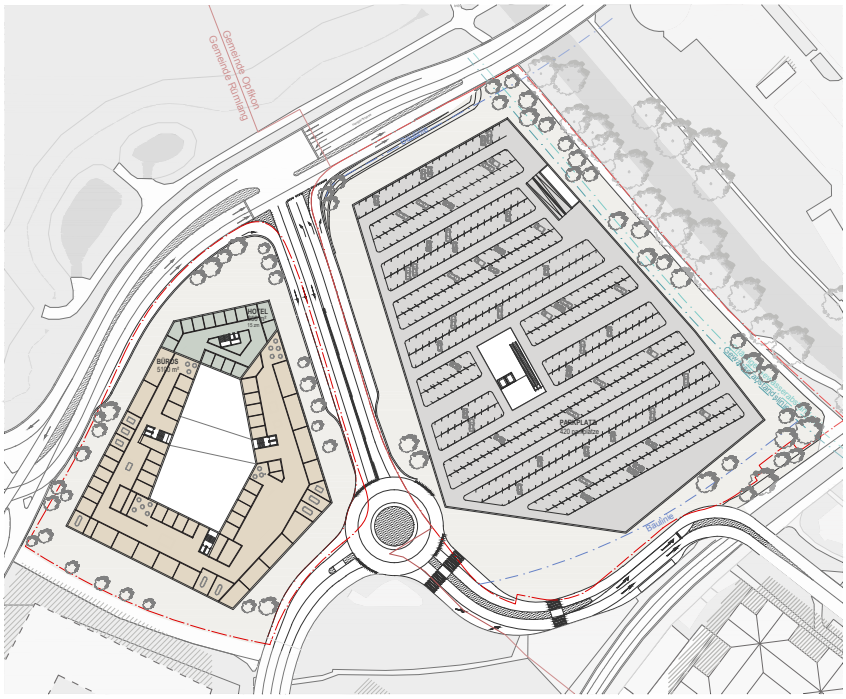
17'900 m²	Verkauf
4'550 m²	Lager
5'000 m²	Mall
950 PP	Parkplätze

HOTEL, BÜRO und FREIZEITEINRICHTUNGEN

15'000 m²	Freizeit
10'000 m²	Büro
150 Zimmer	Hotel
150 PP	Parkplätze

Var. 0
3. Obergeschoss





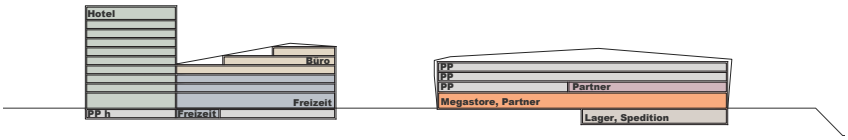
EINKAUFSZENTRUM

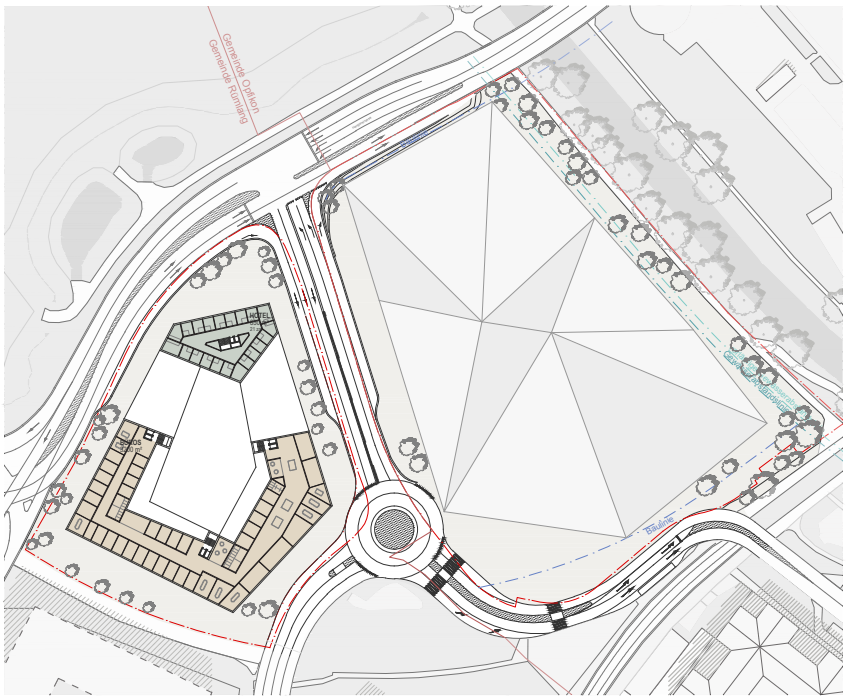
17'900 m²	Verkauf
4'550 m²	Lager
5'000 m²	Mall
950 PP	Parkplätze

HOTEL, BÜRO und FREIZEITEINRICHTUNGEN

15'000 m²	Freizeit
10'000 m²	Büro
150 Zimmer	Hotel
150 PP	Parkplätze

Var. 0
4. Obergeschoss





EINKAUFSZENTRUM

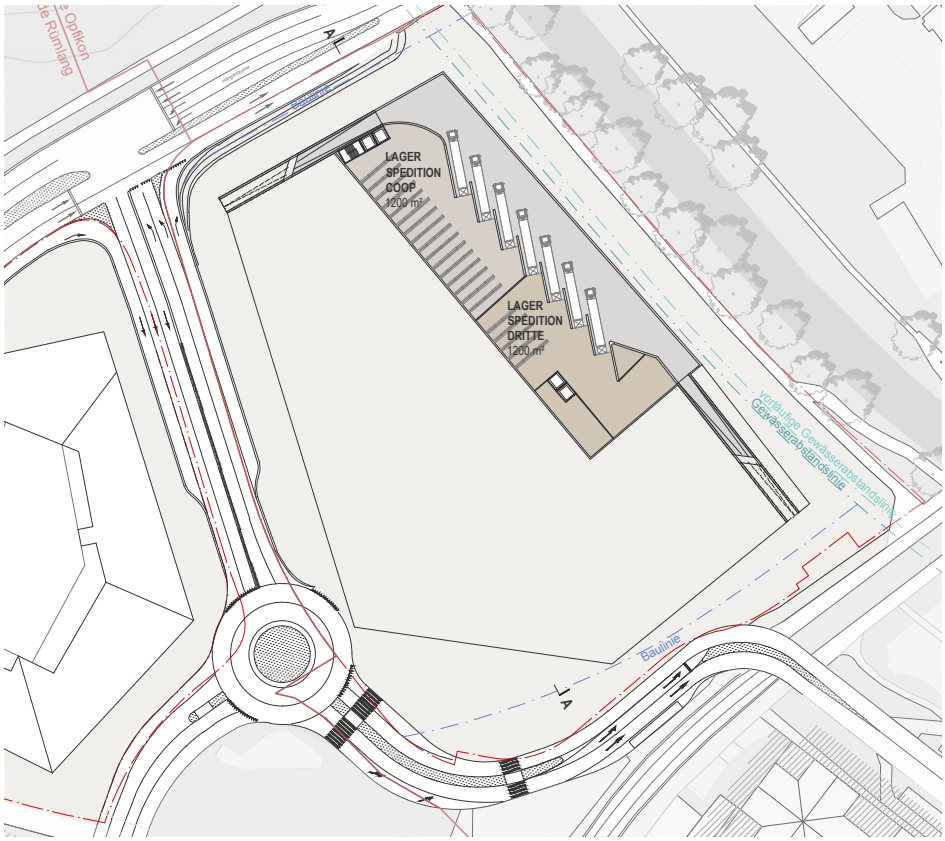
17'900 m²	Verkauf
4'550 m²	Lager
5'000 m²	Mall
950 PP	Parkplätze

HOTEL, BÜRO und FREIZEITEINRICHTUNGEN

15'000 m²	Freizeit
10'000 m²	Büro
150 Zimmer	Hotel
150 PP	Parkplätze

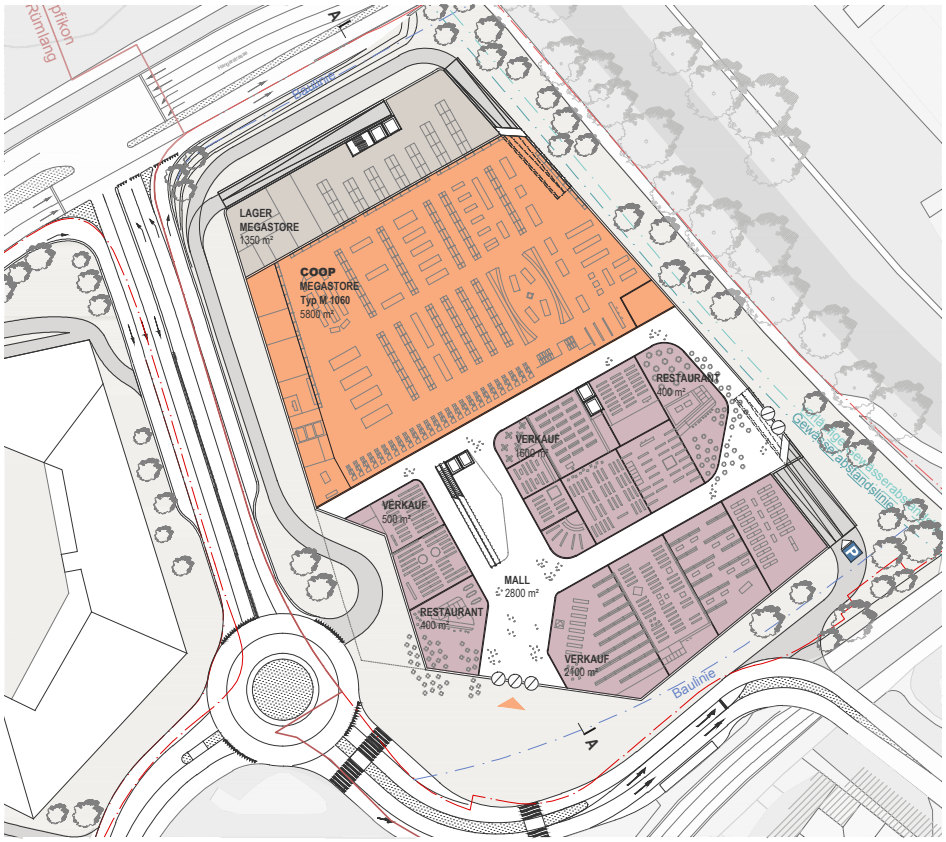
EINKAUFSZENTRUM

Var. 0
Einkaufszentrum
Untergeschoss



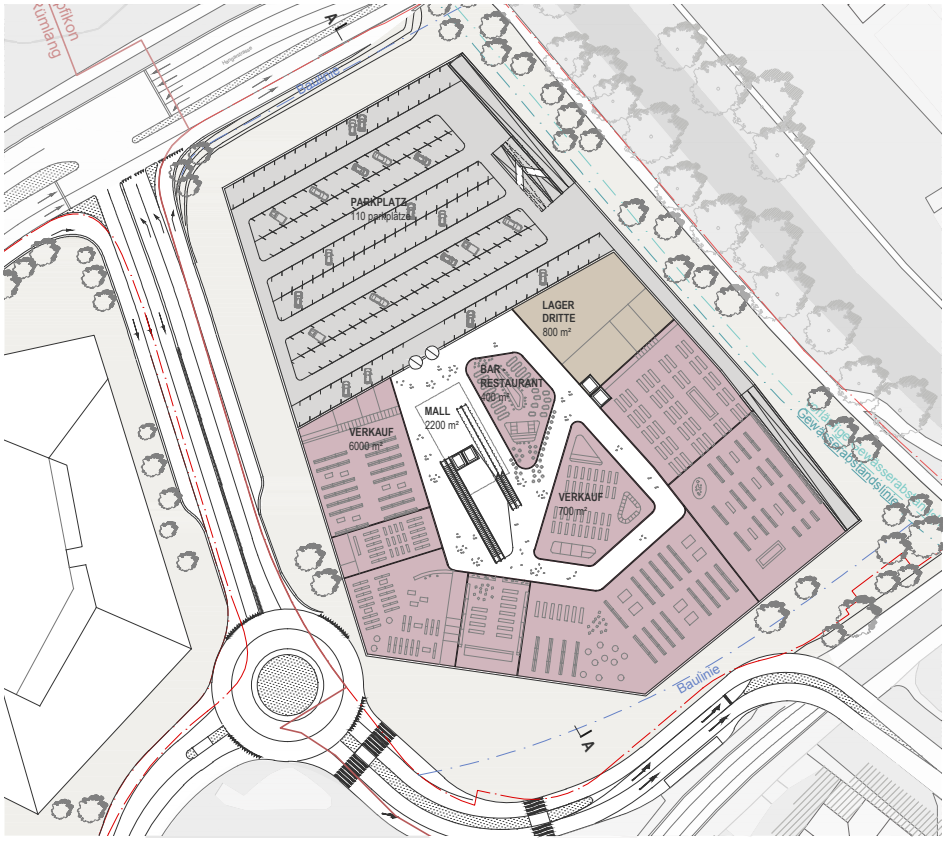
Anlieferung
7 Andockstationen
Lager / Anlieferung Coop
1'200 m²
Lager / Anlieferung Dritte
1'200 m²

Var. 0
Einkaufszentrum
Erdgeschoss



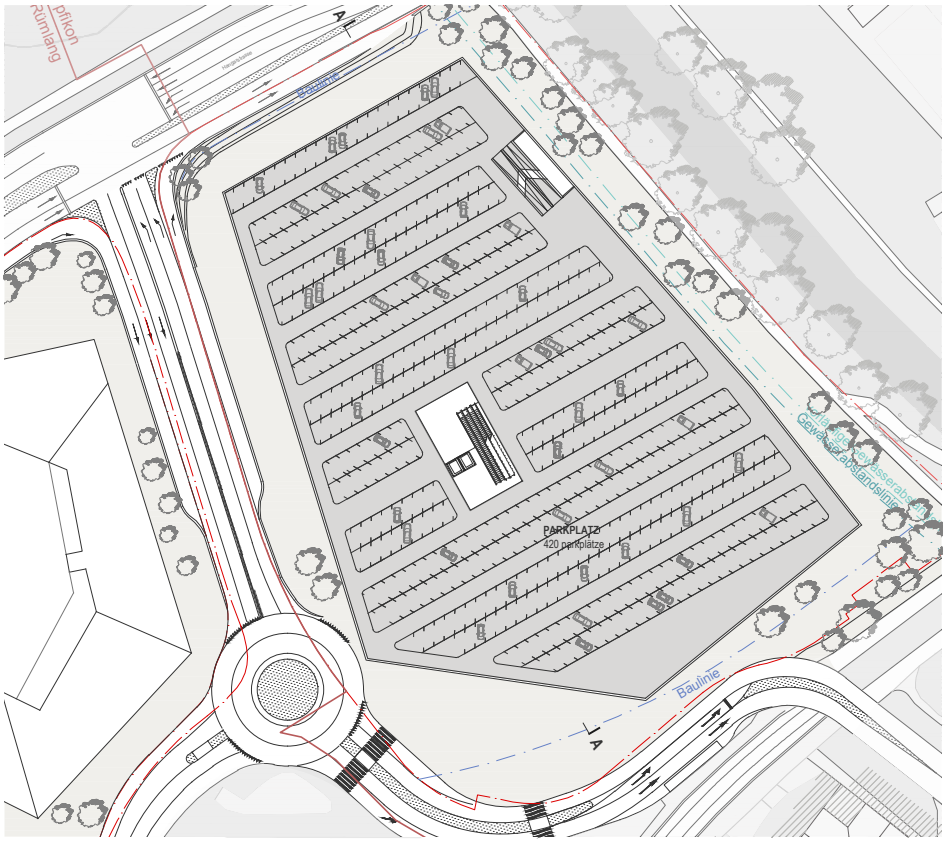
Coop Megastore
5,800 m²
Lager Coop
1'350 m²
Verkauf Dritte
5'000 m²
Mall
2'800 m²

Var. 0
Einkaufszentrum
1. Obergeschoss



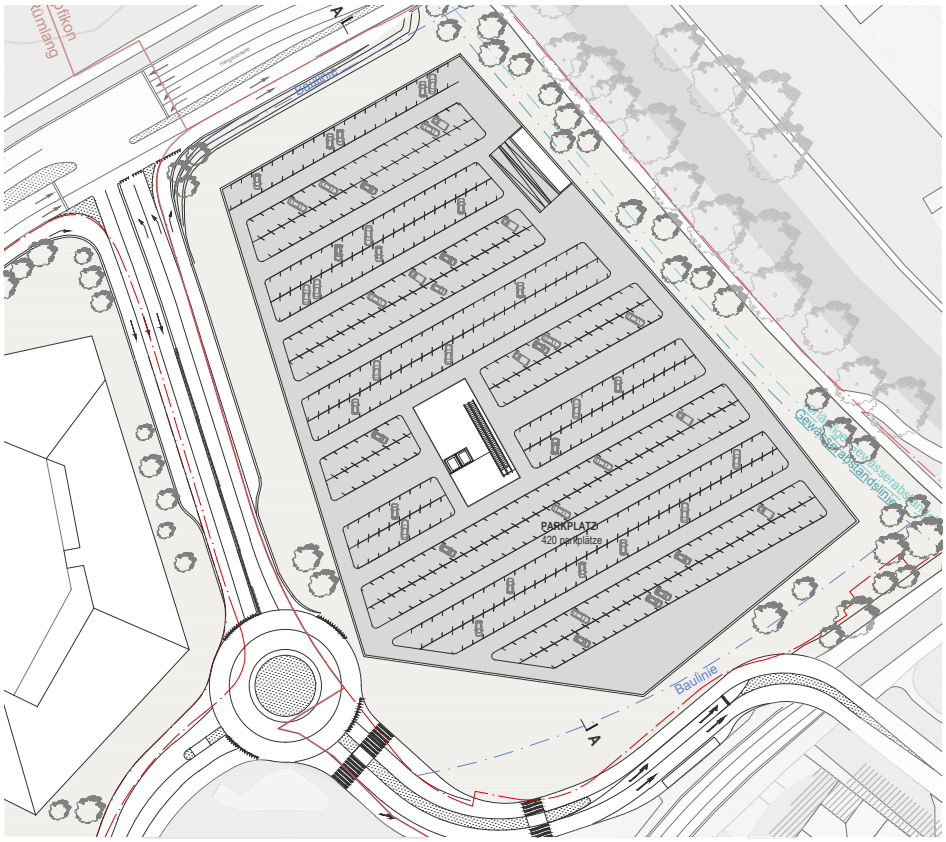
- **Parkplätze** 110 PP
- **Verkauf Dritte** 7'100 m²
- **Lager Dritte** 800 m²
- **Mall** 2'200 m²

Var. 0
Einkaufszentrum
2. Obergeschoss



- **Parkplätze** 420 PP

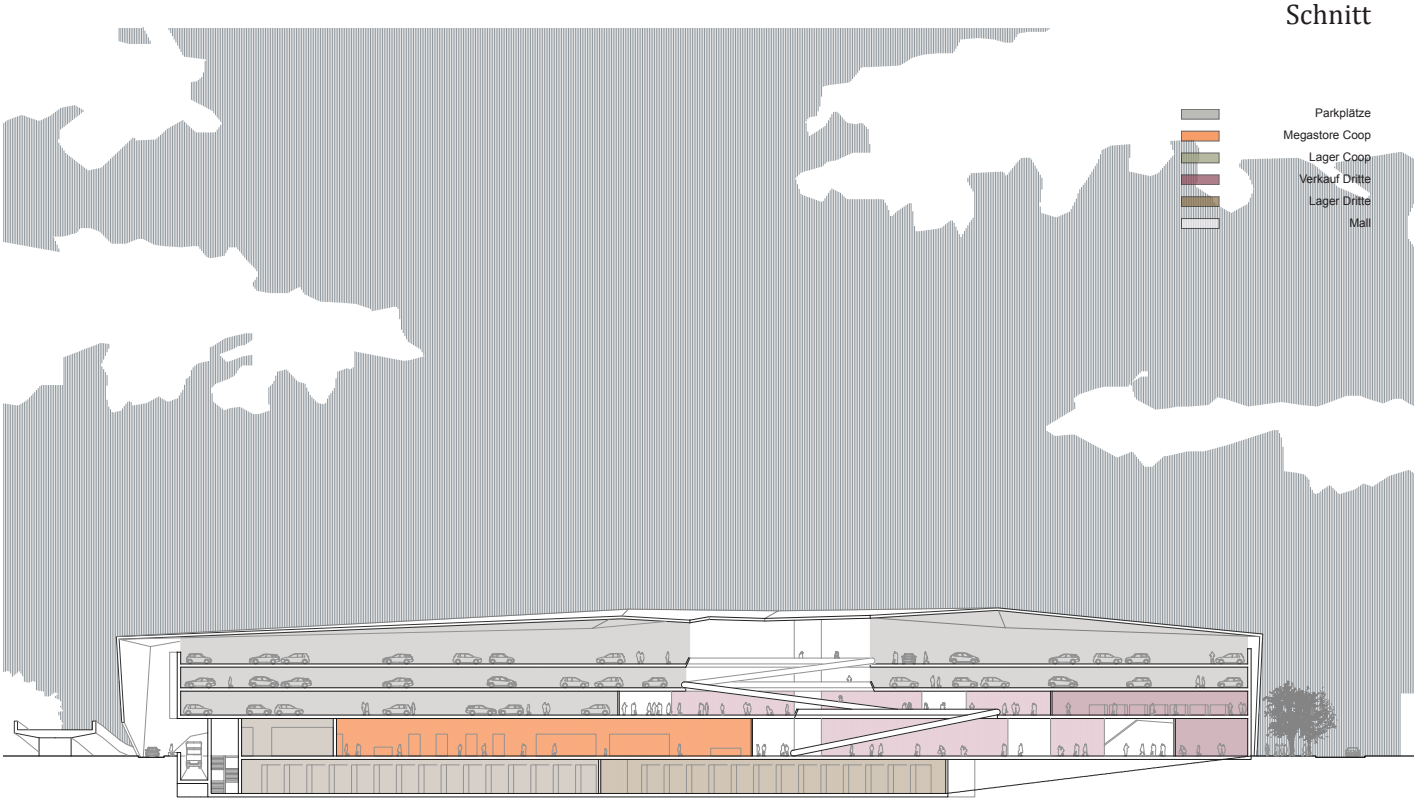
Var. 0
Einkaufszentrum
3. Obergeschoss



Parkplätze
420 PP

25

Var. 0
Einkaufszentrum
Schnitt



26