

Kanton Zürich

**Regionaler Richtplan  
Region Glattal**

**Teilrevision 2021**

Richtplanteil, *Auszug*

Änderungen gegenüber dem Regionalen Richtplan 2018 inkl. Teilrevision 2019 sind im Änderungsmodus dargestellt

Beschluss des Regierungsrates  
vom 13. März 2024 (RRB Nr. 257/2024)

Die vorliegende Fassung des regionalen Richtplans umfasst seit der letzten Gesamtüberprüfung 2018 (Festsetzung Regierungsrat am 14.2.2018 mit RRB Nr. 123 / 2018) folgende Teilrevisionen:

Vorlage	Beschluss Delegiertenversammlung	Festsetzung Regierungsrat
Teilrevision 2019	24. Juni 2020	17. November 2021 RRB Nr. 1301/2021
Teilrevision 2021	7. Dezember 2022	13. März 2024 RRB Nr. 257/2024

Die jeweils aktuelle Fassung des regionalen Richtplans findet sich auf dem kantonalen GIS-Browser.

Herausgeberin:

Zürcher Planungsgruppe Glattal

Bearbeitung:

Planpartner AG

Obere Zäune 12, 8001 Zürich

Tel. 044 250 58 80 / [www.planpartner.ch](http://www.planpartner.ch)

Urs Meier, Dipl. Arch. ETH SIA Planer FSU REG A

[umeier@planpartner.ch](mailto:umeier@planpartner.ch)

Michael Ziegenbein, Dipl. Ing. (TU) Stadt- u. Regionalplanung

[mziegenbein@planpartner.ch](mailto:mziegenbein@planpartner.ch)

Tinus Trottmann, BSc FHO in Raumplanung

[ttrottmann@planpartner.ch](mailto:ttrottmann@planpartner.ch)

TEAMverkehr.zug AG (Teil Verkehr)

Zugerstr. 45, 6330 Cham

Tel. 041 783 80 60 / [www.teamverkehr.ch](http://www.teamverkehr.ch)

Oscar Merlo, dipl. Bauingenieur ETH / SVI / REG A

[merlo@teamverkehr.ch](mailto:merlo@teamverkehr.ch)

Flurin Casanova, BSc FHO in Raumplanung, Verkehrsingenieur

[casanova@teamverkehr.ch](mailto:casanova@teamverkehr.ch)

Druck:

beeinDRUCKEN 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: G\_14021\_image > RRP\_Rev2021)

## Lesehilfe

### Darstellung der Änderungen im Rahmen der Teilrevision 2021

rot Richtplantext neu

~~rot~~ Richtplantext gestrichen

○ Vorhaben / Eintrag Richtplankarte neu bzw. Änderungen bestehender Einträge

✕ Vorhaben / Eintrag Richtplankarte gestrichen

## Hinweis

Die Nummerierung bereits enthaltener Objekte wird nicht verändert. Die Nummern von zu streichenden Objekten entfallen ersatzlos. Neue Objekte werden i.S. der bisherigen Systematik (alphabetische Reihenfolge nach Gemeindenamen) integriert und zusätzlich mit Kleinbuchstaben ergänzt, Bsp.:

bisher Gde. A, Objekt Nr. 20  
Gde. B, Objekt Nr. 21

neu Gde. A, Objekt Nr. 20  
Gde. A, Objekt Nr. 20a  
Gde. B, Objekt Nr. 21

Dieses Prinzip orientiert sich an der Systematik der Teilrevisionen des kantonalen Richtplans.

# Einleitung

## Anlass, Stellenwert

Das Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich (PBG) verpflichtet die Regionen, regionale Richtpläne zu erstellen. Der erste regionale Richtplan wurde mit RRB Nr. 4722 / 1981 festgesetzt. Mit RRB 2256 / 1998 wurde das Planwerk umfassend revidiert. Nach der Gesamtrevision 1998 wurden diverse Teilrevisionen durchgeführt:

- Teilrevision Verkehr, RRB 852 / 2005
- Teilrevision 2005 / 06 Teil I, RRB 1166 / 2007
- Teilrevision Verkehr (Werkhof kt. TBA, Tramlinien, P+R-Anlagen) 2008 / 09, RRB 990 / 2012
- Teilrevision Landschaft (Seilpark Kloten), RRB 175 / 2011
- Teilrevision Landschaft und Verkehr, Fuss- / Radwege (Golfplatz Augwil, Lufingen / Kloten), RRB 681 / 2012
- Teilrevision Landschaft (Besonderes Erholungsgebiet Sportanlage Dürrbach, Wangen-Brüttsellen / Dübendorf), Beschluss DV z.Hd. Festsetzung
- Teilrevision Landschaft (Besonderes Erholungsgebiet Gasthaus Waldhof, Hinter-Guldenen Maur), Beschluss DV z.Hd. Festsetzung

Ausgelöst durch die neue Raumplanungsgesetzgebung und die Gesamtrevision des kantonalen Richtplans war 2014 der Zeitpunkt gegeben für eine Gesamtüberprüfung des regionalen Richtplans. Parallel hat die Region das RegioROK aus dem Jahr 2011 fortgeschrieben und 2017 verabschiedet. Die Gesamtüberprüfung des regionalen Richtplans wurde am 29.3.2017 von der Delegiertenversammlung für die Festsetzung durch den Regierungsrat verabschiedet. Der Regierungsrat setzte den regionalen Richtplan Glattal mit Beschluss Nr. 123/2018 am 14.2.2018 mit diversen Differenzen gegenüber dem Delegiertenbeschluss fest.

Unter Federführung der Geschäftsleitung der ZPG wurden bereits im Laufe des Jahres 2018 mögliche Themen für zukünftige Teilrevisionen in einem Themenspeicher zusammengetragen. Dessen Inhalte wurden die Meilensteine Teilrevision 2019, Teilrevision 2021 und «ohne Zeithorizont» zugeordnet. Ausgehend von dieser thematischen Aufstellung wurde die Teilrevision 2019 ausgearbeitet und am 24.6.202 von der Delegiertenversammlung verabschiedet. Ein inhaltlicher Schwerpunkt lag dabei auf der Prüfung der Zweckmässigkeit der Abgrenzung der festgelegten Gebiete niedriger baulicher Dichte.

Der regionale Richtplan ist das strategische Führungsinstrument der Region für die Koordination und Steuerung der langfristigen räumlichen Entwicklung (vgl. § 30 PBG). Er ermöglicht es, räumliche Chancen und Potenziale frühzeitig zu erkennen und gezielt zu nutzen, und stellt die Abstimmung mit den über- und nebengeordneten Planwerken sicher.

Der regionale Richtplan stützt sich auf Grundlagen aus allen Fachbereichen ab, stimmt diese aufeinander ab und setzt Prioritäten. Er lenkt und koordiniert damit die wesentlichen raumwirksamen Tätigkeiten im Hinblick auf die erwünschte räumliche Entwicklung und weist einen Planungshorizont von 20 bis 25 Jahren auf (vgl. § 21 Abs. 2 PBG).

## Struktur, Verbindlichkeit

Der regionale Richtplan besteht aus Text und Karten. Der Richtplantext ist in die Kapitel „Raumordnungskonzept“, „Siedlung“, „Landschaft“, „Verkehr“, „Versorgung, Entsorgung“ und „Öffentliche Bauten und Anlagen“ gegliedert und bildet ein zusammenhängendes Ganzes. Der Text besteht aus Zielen (richtungsweisende Festlegungen), Karteneinträgen (objektbezogene Anordnungen, Übersichten, Prioritäten) und Massnahmen (Handlungsanweisungen an die Region bzw. an die Gemeinden).

Der regionale Richtplan enthält verbindliche Festlegungen für die Behörden aller Stufen. Er ist weder parzellenscharf noch grundeigentümergebunden. Die Tiefenschärfe der Festlegungen kann in Abhängigkeit der Bedeutung der Festlegungen für die gesamträumliche Entwicklung unterschiedlich ausfallen. Der regionale Richtplan übernimmt die Festlegungen des kantonalen Richtplans, KRP ~~in den~~ und stützt sich ab auf die folgenden Fassungen:

Vorlage	Festsetzung Kantonsrat	Genehmigung Bund
Teilrevision 2017		
• 5517c Versorgung, Entsorgung	22. August 2022	<i>noch ausstehend</i>
• 5518 Öffentliche Bauten und Anlagen	7. Juni 2021	<i>noch ausstehend</i>
• 5517b Versorgung, Entsorgung	29. März 2021	<i>noch ausstehend</i>
• 5517a Verkehr, Flughafen Zürich	22. Juni 2020	<i>noch ausstehend</i>
Teilrevision 2016		
• 5401 Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen	28. Oktober 2019	3. März 2021
• 5427 Verkehr, Versorgung, Entsorgung	28. Oktober 2019	3. März 2021
• 5396 Rosengartenram und Rosengartentunnel	25. März 2019	3. März 2021
Teilrevision 2015		
• 5298	22. Oktober 2018	29. Mai 2020
Streichung Gateway Limmattal, Eintrag regionale Güterumschlaganlage		
• 4882c	4. Juli 2016	6. Mai 2019
Gebietsplanung Hochschulgebiet Zürich-Zentrum		
• 5180	13. März 2017	14. Dezember 2018
Teilrevision Kapitel Verkehr		
• 5179a Glattalautobahn	27. März 2017	15. Juni 2018
• 5179b Ausbau A1, Baltenswil-Töss	27. März 2017	15. Juni 2018
• 5179c Lückenschliessung Oberlandautobahn	29. Mai 2017	15. Juni 2018
• 5179d Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze	7. Juli 2017	15. Juni 2018
• 5179e Depot Limmattalbahn	27. März 2017	15. Juni 2018
Nationaler Innovationspark, Hubstandort Dübendorf		
• 5105	29. Juni 2015	31. August 2016
Universität Zürich, Plattenstrasse		
• 5155	24. August 2015	17. Dezember 2015
Flughafen Zürich		
• 4788	24. März 2014	18. September 2015
Neufestsetzung 2014 (Gesamtüberprüfung)		
• 4882	18. März 2014	29. April 2015

Die kantonalen Festlegungen werden im Rahmen der geltenden gesetzlichen Zuständigkeitsordnung verfeinert bzw. ergänzt. Zudem wird der regionale Richtplan mit den Richtplänen der Nachbarregionen abgestimmt. Die für Grundeigentümer verbindliche Konkretisierung erfolgt mit den dafür vorgesehenen Instrumenten auf kommunaler Stufe, insbesondere mit der Nutzungsplanung. Auch die Regelung der Finanzierung erfordert separate Beschlüsse gemäss den gesetzlichen Zuständigkeiten. Die Umsetzung ist den nachgelagerten Planungen und Verfahren vorbehalten.

Mit einem Erläuterungsbericht werden die wesentlichen Elemente und Änderungspunkte dargelegt.

### **Handlungsspielraum, Richtplanrelevanz**

Dem regionalen Richtplan widersprechende Massnahmen sind im Grundsatz ausgeschlossen (vgl. § 16 Abs. 1 PBG). Für die nachfolgenden Planungen besteht je nach Sachbereich ein mehr oder weniger grosser Anordnungsspielraum. Dieser ergibt sich – unter Berücksichtigung der für die betreffende Planung geltenden gesetzlichen Zuständigkeitsordnung – aus den jeweiligen Festlegungen und ist im Einzelfall zu ermitteln. Abweichungen vom regionalen Richtplan sind ohne formelle Richtplanrevision nur zulässig, wenn sie sachlich gerechtfertigt und von untergeordneter Natur sind (vgl. § 16 Abs. 2 PBG).

Die Abwägung, ob ein Vorhaben im regionalen Richtplan festgelegt wird, orientiert sich an den Auswirkungen des Vorhabens auf Raum und Umwelt sowie am vorhandenen Abstimmungsbedarf. Ein Vorhaben gilt als richtplanrelevant, wenn mindestens eines der folgenden Kriterien darauf zutrifft:

- Räumlich: Die Standortfestlegung führt zu weitreichenden oder einschneidenden Auswirkungen auf die räumliche Entwicklung, insbesondere auf Bodennutzung, Verkehr, Besiedlung oder Umwelt.
- Organisatorisch: Die Standortfestlegung weist Schnittstellen zu anderen raumwirksamen Tätigkeiten auf oder bedingt die Mitwirkung mehrerer Akteure mit unterschiedlichen Interessen
- Politisch: Die Standortfestlegung ist längerfristiger Natur, bindet erhebliche finanzielle Ressourcen, kann in ihren Auswirkungen nicht sicher eingeschätzt werden oder erscheint aus weiteren Gründen politisch umstritten

Mit kommunalen Richtplänen können die Nutzungs- und Dichtevorgaben des regionalen Richtplans weiter konkretisiert und mit Vorgaben zur Nutzung ergänzt werden.

# Inhaltsverzeichnis

<b>1 Regionales Raumordnungskonzept.....</b>	<b>9</b>
1.1 Zweck .....	9
1.2 Leitlinien, Schlüsselprojekte und Zielbild für die räumliche Entwicklung .....	9
1.3 Massnahmen.....	14
<b>2 Siedlung .....</b>	<b>15</b>
2.2 Zentrumsgebiet .....	15
2.2.1 Ziele .....	15
2.2.2 Karteneinträge .....	15
2.2.3 Massnahmen .....	21
2.5 Gebiet mit Nutzungsvorgaben .....	22
2.5.1 Ziele .....	22
2.5.2 Karteneinträge .....	23
2.5.3 Massnahmen .....	32
2.6 Anzustrebende bauliche Dichte.....	33
2.6.1 Ziele .....	33
2.6.2 Karteneinträge .....	33
2.6.3 Massnahmen .....	42
2.7 Gebiete mit Zulässigkeit für Hochhäuser .....	44
2.7.1 Ziele .....	44
2.7.2 Karteneinträge .....	44
2.7.3 Massnahmen .....	48
<b>3 Landschaft.....</b>	<b>49</b>
3.11 Gewässerrevitalisierung und Aufwertung Flussufer Glattraum .....	49
3.11.1 Ziele .....	49
3.11.2 Karteneinträge .....	49
3.11.3 Massnahmen .....	57

<b>4</b>	<b>Verkehr</b>	<b>58</b>
<b>4.2</b>	<b>Strassenverkehr</b>	<b>58</b>
4.2.1	Ziele	58
4.2.2	Karteneinträge	59
4.2.3	Massnahmen	65
<b>4.3</b>	<b>Öffentlicher Personenverkehr</b>	<b>66</b>
4.3.1	Ziele	67
4.3.2	Karteneinträge	68
4.3.3	Massnahmen	75
<b>4.4</b>	<b>Fuss- und Veloverkehr</b>	<b>76</b>
4.4.1	Ziele	77
4.4.2	Karteneinträge	78
4.4.3	Massnahmen	98
<b>4.7</b>	<b>Güterverkehr</b>	<b>99</b>
4.7.1	Ziele	99
4.7.2	Karteneinträge	99
4.7.3	Massnahmen	101
<b>7</b>	<b>Grundlagen</b>	<b>102</b>
<b>7.1</b>	<b>Grundlagen</b>	<b>102</b>

# 1 Regionales Raumordnungskonzept

## 1.1 Zweck

Das regionale Raumordnungskonzept (RegioROK Glattal) dient als Leitbild, dessen Schlüsselemente im Richtplan behördenverbindlich festgelegt werden. Es differenziert und präzisiert das kantonale Raumordnungskonzept, auf welchem der kantonale Richtplan aufgebaut ist.

Die strategische Stossrichtung zielt darauf ab, Entwicklungen zu lenken, Lebensräume und Erreichtes zu erhalten sowie Qualitäten zu sichern und zu schaffen.

## 1.2 Leitlinien, Schlüsselprojekte und Zielbild für die räumliche Entwicklung

Als Richtschnur zur Abwägung räumlicher Konflikte sollen die Leitlinien (vgl. auch Abb. 1.2a-b), Schlüsselprojekte (vgl. Abb. 1.2c-h) und das Zielbild 2030 (vgl. Abb. 1.2i) den Bedürfnissen und den zu lösenden raumplanerischen Problemen Rechnung tragen und ermöglichen, tragfähige Lösungen zu treffen.

Das Glattal bildet zusammen mit den benachbarten Quartieren Zürich 11 und 12 sowie Uster eine Zwischenstadt, welche als Entwicklungsachse des Metropolitanraumes Zürich von erheblicher Bedeutung ist.

Seit 1990 hat sich das Verhältnis zwischen der Kernstadt Zürich und dem Glattal entspannt, weil gemeinsame Planungsaufgaben und Projekte wie die Glattalbahn, die Verkehrssteuerung oder das koordinierte Zusammenwachsen im Raum „Zürich Leutschenbach / Opfikon Glattpark“ wichtiger wurden als die Standortkonkurrenz.

In den kommenden Jahren gilt es die koordinierte Entwicklung mit der Stadt Zürich auch in den Räumen Stettbach, Schaffhauserstrasse und Eich sicherzustellen sowie auszuloten, ob neben der Anbindung zwischen „oberes Glattal / Uster“ auch anderen Entwicklungsachsen (Effretikon / Winterthur, Bülach, Oberglatt / Regensdorf) eine überdurchschnittliche entwicklungsplanerische Bedeutung zukommen soll.

### a) Leitlinien

Es ist Hauptziel der Regionalentwicklung, ungefähr drei Viertel des Siedlungsgebietes als stabiles Gebiet zu schonen und moderat zu erneuern. Als Gegengewicht soll ein Viertel des Siedlungsgebietes der dynamischen Entwicklung dienen.

Als Richtschnur zur Abwägung der räumlichen Konflikte hat die ZPG – in Ergänzung zu den fünf kantonalen – sechs regionale Leitlinien formuliert. Sie tragen den Bedürfnissen und den zu lösenden raumplanerischen Problemen des Glattals Rechnung und sollen es ermöglichen, tragfähige Lösungen zu treffen.

### *Leitlinie A: Ausrichtung Besiedlung auf Zentren*

Die Besiedlung ist auf Zentren und Entwicklungsschwerpunkte (dynamische Lagen) auszurichten, um damit die Siedlungsstruktur zu verbessern. Dazu müssen in erster Linie dort Möglichkeiten geschaffen bzw. gesichert werden, die dem Bauen und Umnutzen dienen.

Es gilt das Wachstum an die „richtigen Lagen“ zu lenken, indem dort die Realisierungshemmnisse abgebaut, ein kostengünstiges Flächenangebot gefördert und öffentliche Investitionen konzentriert werden.

Die dynamischen Gebiete sollen vielfältig genutzt werden können; insbesondere sind an geeigneten Lagen Wohnungen zu schaffen. Eine ausgewogene Durchmischung von Wohn- und Arbeitsplätzen in gut ausgestatteten und schön gestalteten Quartieren schafft Lebensqualität in der Stadt. Weiter wird der Gesamtverkehr um so geringer, als es gelingt, den Einzugsbereich der „Wohnstadt Zürich“ mit dem Perimeter der „Arbeitsstadt Zürich“ zur Deckung zu bringen.

*Leitlinie B: Stabile Gebiete schützen, aber Spielräume wahren*

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

So soll die Planung keine Anreize oder Verpflichtungen schaffen, heute schon vernünftig ausgenützte Gebiete einer weiteren Verdichtung zu öffnen. Dies gilt insbesondere in den Dichtestufen sehr geringe und geringe Dichte bzw. in Gebieten mit „niedriger baulicher Dichte“ dort, wo schöne landschaftliche Lagen durch eine Verdichtung Schaden leiden würden.

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

*Leitlinie C: Schwerpunkt S-Bahnstationen und öffentliche Verkehrslinien*

Bis 2030 wird das Mobilitätsverhalten urbaner. Der Mehrverkehr ist hauptsächlich mit ÖV zu bewältigen. Die Besiedlung ist schwerpunktmässig auf die S-Bahnstationen und qualitativ hochstehende, langfristig gesicherte öffentliche Verkehrslinien auszurichten. Die 2006 - 10 eröffnete Glattalbahn, als Rückgrat des Zubringerverkehrs zur S-Bahn, ist so rasch als möglich zu erweitern, damit sich zusätzliche Arbeits- und Wohnpotenziale möglichst umfassend auf den öffentlichen Verkehr ausrichten können.

Die 1990 eingeleitete „Entwicklung am ÖV“ mit dichten urbanen Misch- und Zentrumsnutzungen an der Glattalbahn soll weiterverfolgt und mit der **Glattalbahnverlängerung Glattalbahn-PLUS** arrondiert werden. Weil die Neubaugrundstücke für mittlere bauliche Wohndichte rasch in Anspruch genommen werden und nur noch wenige Neueinzonungen möglich und zweckmässig sind, soll die bauliche Nachverdichtung und Nutzungsvielfalt an geeigneten Lagen und insbesondere in den Bahnhofgebieten gefördert werden.

In allen anderen Wohngebieten stehen die Sicherung der Qualitäten und eine moderate Nachverdichtung insbesondere zur Deckung des Mehrflächenbedarfs pro Einwohner im Vordergrund.

*Leitlinie D: Dimensionierung Verkehrsnetz auf mutmassliches Wachstum*

Bei der Weiterentwicklung des Verkehrssystems soll die Optimierung bestehender Verkehrsinfrastrukturen Vorrang vor Aus- oder Neubauten haben. Das Verkehrsnetz ist auf das mutmassliche Wachstum hin zu dimensionieren und nicht auf das wesentlich höhere Fassungsvermögen der Dichtestufen bzw. Bauzonen. Dabei sind allerdings die Optionen für einen weitergehenden Ausbau der Infrastruktur freizuhalten.

Das mutmassliche Wachstum bringt einen grossen zusätzlichen Pendlerstrom zzgl. Freizeit- / Einkaufsverkehr ins Glattal. Das zusätzliche Verkehrsaufkommen muss grösstenteils mit einer Erweiterung des Angebots von öffentlichem Verkehr gedeckt werden, aber auch Leistungssteigerungen der Autobahn mittels Pannestreifenbewirtschaftung und die geplante Glattalautobahn sind von hoher Bedeutung für ein funktionierendes Gesamtnetz.

Daraus ergeben sich in Zukunft folgende prioritäre Infrastruktur-Grossprojekte, auf welche es die Siedlungsentwicklung und Landschaftsgestaltung vorrangig auszurichten gilt:

- **Glattalbahnverlängerung GlattalbahnPLUS**, Ast Flughafen Kloten – Bahnhof Bassersdorf
- **Glattalbahnverlängerung GlattalbahnPLUS**, Ast Dübendorf Giessen – Dübendorf Bahnhof – Flugplatzareal Dübendorf – Bahnhof Dietlikon
- Glattalautobahn, parallele Transitachse zur bestehenden Autobahn A1

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

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

Im Glattal hat es Gebiete, die von den Autobesuchern leben (z.B. die Industrie- bzw. Einkaufszonen Dietlikon / Wallisellen und Volketswil). Hier kommt einer integrierten

Verkehrsorganisation einschliesslich einer koordinierten Mehrfachnutzung der Parkierung besondere Bedeutung zu.

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

*Leitlinie E: Natürliche Lebensgrundlagen schonen und fördern / neue Erholungsräume schaffen*

Zum Ausgleich der Verstädterung des Glattals sind dessen natürliche Lebensgrundlagen besonders zu schonen und aktiv zu fördern. Insbesondere sind die Anliegen des Landschafts- und Naturschutzes, der Erholung sowie der Land- und Forstwirtschaft aufeinander abzustimmen. Dabei sind die Ansprüche der vorgenannten Nutzungen mit den konkurrierenden Raumansprüchen von übergeordneten Infrastrukturausbauten (Bsp. Portal Brüttenertunnel und Glattalautobahn) zu koordinieren sowie ist auf eine landschaftsverträgliche Einbettung der Infrastrukturausbauten hinzuwirken.

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

Speziell gilt es die zunehmenden Erholungsbedürfnisse der Bevölkerung in Einklang zu bringen mit den Anliegen der Landwirtschaft. Diese wird aber auch durch die notwendige ökologische Aufwertung sowie den Landschafts- und Naturschutz betroffen.

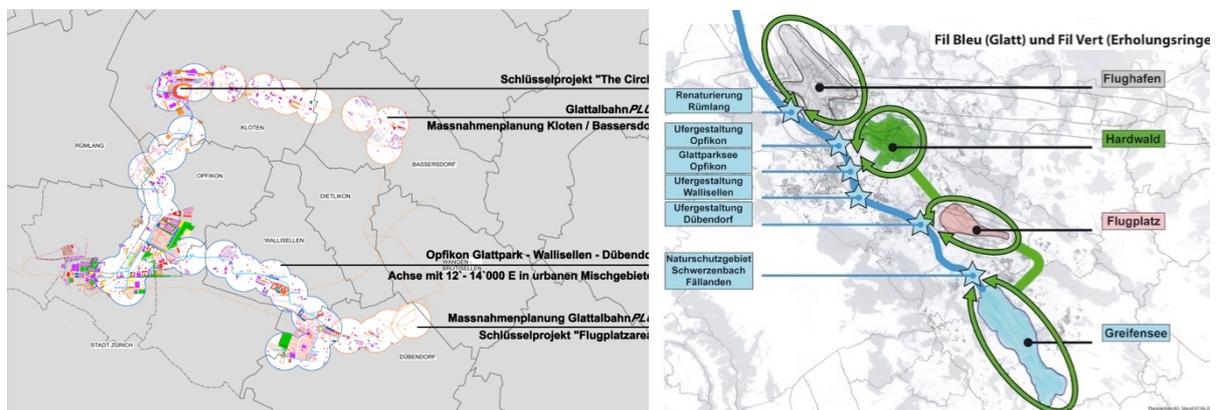
Mit neuen Erholungsgebieten und Aufwertungsmassnahmen soll ein zusätzliches Angebot geschaffen werden (Parkanlagen in urbanen Gebieten, Fil Bleu und Fil Vert).

*Leitlinie F: Siedlungsqualität – Koexistenz Flughafen- und Siedlungsentwicklung / lärmige Verkehrswege*

In der Region ist als Gegengewicht zu Aviatik und lärmigen Verkehrswegen eine hohe Siedlungsqualität im Sinne einer Koexistenz anzustreben. Insbesondere wird darauf hingewirkt, dass eine quantitative und hohe qualitative Siedlungsentwicklung in den zentralen Lagen und dynamischen Gebieten im Einflussbereich der Aviatik mittels technischem und konzeptionellem Lärmschutz ermöglicht wird.

Des Weiteren strebt die Region an, Einfluss darauf zu nehmen, ideelle und konkrete Beeinträchtigungen von Siedlung und Landschaft durch bestehende und zukünftige lärmige Verkehrswege zu minimieren.

Zudem sind innerhalb des urbanen Siedlungskontextes und im Landschaftsraum identitätsstiftende Trittsteine für die alltägliche Erholung im Umfeld von Wohnen und Arbeiten als Ausgleich zu den Belastungen der Aviatik und der lärmigen Verkehrswege zu schaffen.



**Abb. 1.2a: Fil Rouge (gemäss RegioROK 2017)**

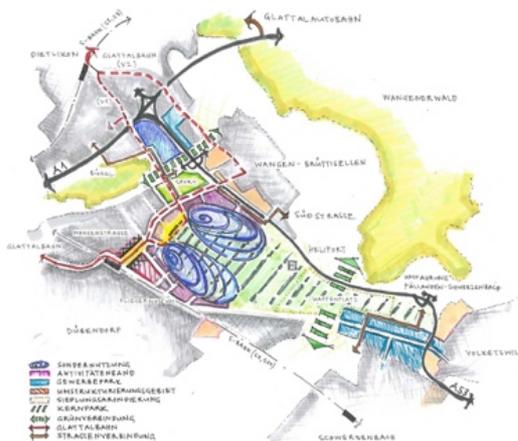
**Abb. 1.2b: Fil Bleu und Fil Vert (gemäss RegioROK, 2017)**

Im Sinne der Leitlinien A-F soll Neues wie Fil Rouge, Fil Bleu und Fil Vert die Netzstadt Glattal im Jahr 2030 ebenso prägen wie die historischen Ortsbilder, die Wohnquartiere an Hanglagen sowie die offene Landschaft und die bewaldeten Hügelzüge.

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

**b) Schlüsselprojekte**

Mit der Umsetzung der strategischen Reserven auf dem Flugplatzareal (geplanter Innovationspark, – kantonaler Gestaltungsplan in Rechtskraft seit 15.1.2022, Entwurf-Stand 16.11.2015, Fassung verabschiedet durch Projektoberleitung am 19.10.2015 zur Festsetzung der Baudirektion 9.8.2017, mit redaktionellen Anpassungen) und in der Airport-Region (Gebietsmanagement unter Federführung des Kantons, Ergebnisbericht verabschiedet durch Behördendelegation am 03.04.2017) kann das Wachstum des Glattals, als Tor zu Zürich und als Entwicklungsregion im Flughafenbereich, akzentuiert werden. Im Raum Uster Volketswil kann die regionsübergreifende Siedlungs- und Landschaftsentwicklung im oberen Glattal gemäss den Ergebnissen des Gebietsmanagements, welches unter Federführung des Kantons durchgeführt wurde, im Lead der Gemeinden koordiniert umgesetzt werden.



**Abb. 1.2c: Schlüsselprojekt Flughafenareal (Testplanung 2010)**

**Abb. 1.2d: Richtprojekt für kantonalen Gestaltungsplan Innovationspark (Rechtskraft seit 15.1.2022 Entwurf, Stand 16.11.2015)**



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

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

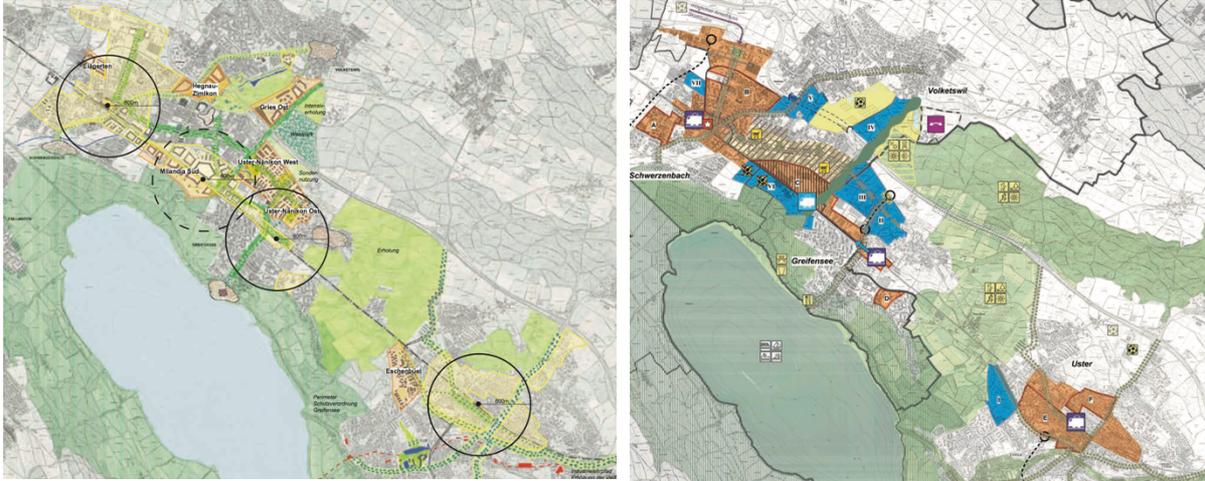


Abb. 1.2g: Schlüsselprojekt Raum Uster Volketswil, Masterplan 2050 – städtebauliches Zielbild (2013)

Abb. 1.2h: Schlüsselprojekt Raum Uster Volketswil, Masterplan 2050 – Karte zum Masterplan (2013)

c) Zielbild 2030

Die Region hat mit dem Zielbild 2030 ein statisches Zukunftsbild der erwünschten Bodennutzung erarbeitet. Mit dem Richtplan ist aufzuzeigen, wie dieses Zukunftsbild, das überdies noch die entsprechenden Funktionen resp. Nutzungsschwerpunkte im Raum darstellt, erreicht werden kann.

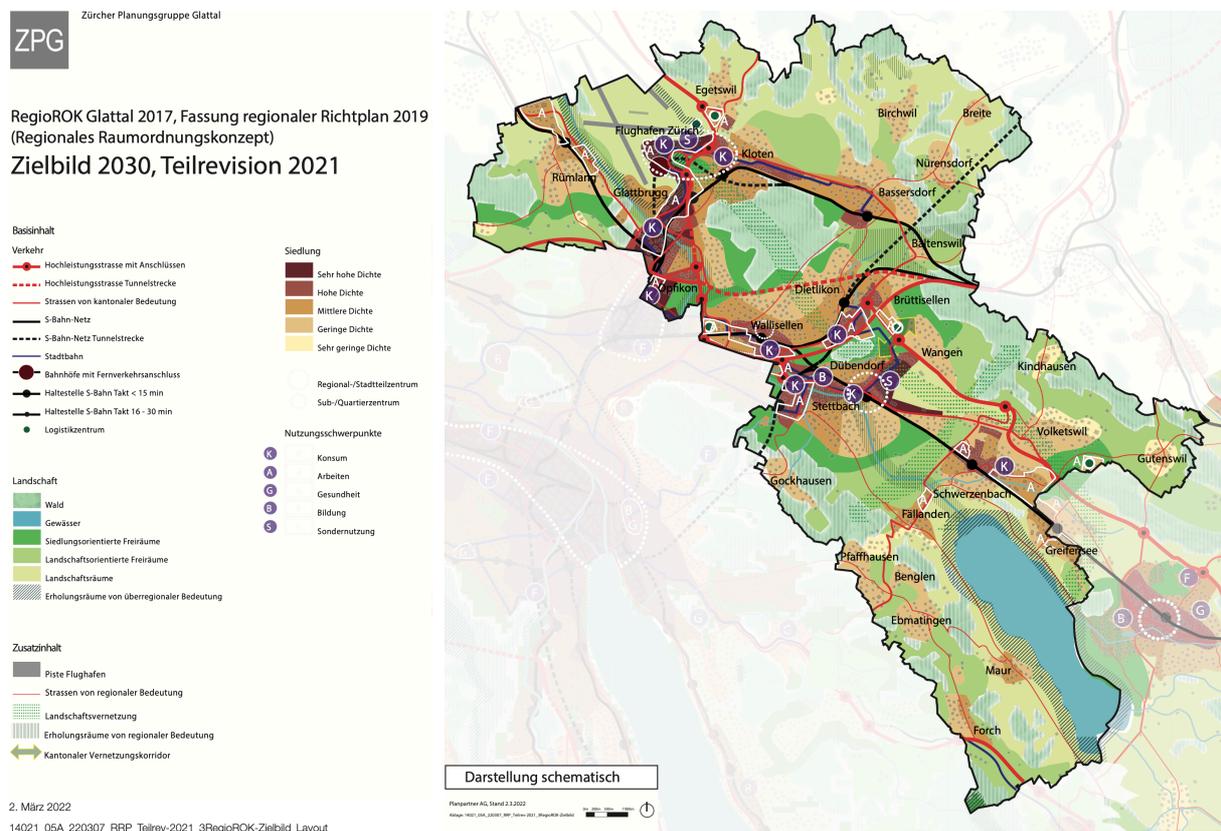


Abb. 1.2i: Zielbild 2030 (RegioROK Glattal 2017, Fassung **Teilrevision 2021** des regionalen Richtplans Glattal)

Gemäss dem Zielbild 2030 sollen insbesondere folgende Ziele angestrebt werden:

*Siedlung:*

Die 1990 eingeleitete „Entwicklung am ÖV“ mit dichten urbanen Misch- und Zentrumsnutzungen an der Glattalbahn soll weiterverfolgt und mit der **Glattalbahnverlängerung Glattalbahn-PLUS** arrondiert werden. Hier liegen auch die Hochhausgebiete und sechs der sieben Eignungsgebiete für verkehrsentensive Einrichtungen. Die drei Schlüsselprojekte „Flugplatzareal Dübendorf“, „Airport-Region“ und „Raum Uster Volketswil“ sind von einzigartiger Bedeutung. Weil die Neubaugrundstücke für mittlere bauliche Wohndichten rasch in Anspruch genommen werden und nur noch wenige Neueinzonungen zweckmässig sind, soll die bauliche Nachverdichtung an geeigneten Lagen und insbesondere in den Bahnhofgebieten gefördert werden. In allen anderen Wohngebieten stehen die Sicherung der Qualitäten und eine moderate Nachverdichtung zur Deckung des Mehrflächenbedarfs pro Einwohner im Vordergrund. Hochwertige Gebäudehüllen, eine gute Gestaltung der Bauten und des Freiraums sowie Kapazitätsumlegungen sollen zur Optimierung der Siedlungsstruktur im Fluglärmbereich beitragen. Eine Besonderheit im Wirtschaftsraum Zürich stellen die strategischen Reserven dar, welche für Sondernutzungen von übergeordneter Bedeutung zur Disposition stehen.

*Landschaft:*

Allerorts kurze Wege in die reizvolle Landschaft prägen den Lebensraum Glattal. Es gilt die Landschaft zu schonen und neue Qualitäten zu schaffen. An der Glatt sollen weitere urbane Freiräume entstehen und die Vernetzung erhöht werden (Fil Bleu). Zudem sollen die vier Erholungsringe Flughafenrand, Hardwald, Flugplatzareal und Greifensee weiterentwickelt und für den Langsamverkehr verbunden werden (Fil Vert).

*Verkehr:*

Bis 2030 wird das Mobilitätsverhalten urbaner. Trotz Netzergänzungen werden MIV und ÖV stark ausgelastet bleiben:

- Der Mehrverkehr ist hauptsächlich mit ÖV zu bewältigen (gemäss Modalsplitziel regionales Gesamtverkehrskonzept Flughafen und Glattal, rGVK).
- Der ÖV wird dank **Glattalbahnverlängerung GlattalbahnPLUS**, Busbeschleunigung und Aufwertung der Umsteigebahnhöfe deutlich verbessert.
- Die MIV-Netzergänzungen (Glattalautobahn) erlauben ein tragfähiges Strassennetz.
- Die siedlungsgerechte Gestaltung der Strassenräume wertet die Ortsdurchfahrten auf. Dem Langsamverkehr wird eine höhere Bedeutung beigemessen.

*Fazit:*

Neues wie Fil Rouge, Fil Bleu und Fil Vert prägen die Netzstadt Glattal im Jahr 2030 ebenso wie die historischen Ortsbilder und die Wohnquartiere in Hanglage sowie die offene Landschaft und die bewaldeten Hügelzüge.

## 1.3 Massnahmen

a) Region

- Die Region lässt sich in ihrem Handeln von den regionalen Leitlinien und dem regionalen Raumordnungskonzept leiten und handelt danach.

b) Gemeinden

- Die Gemeinden überprüfen ihre Richt- und Nutzungsplanung und passen sie den Absichten der regionalen Leitlinien und des regionalen Raumordnungskonzeptes an.

## 2 Siedlung

### 2.2 Zentrumsgebiet

#### 2.2.1 Ziele

Die Regionalplanung differenziert die kantonalen Zentrumsgebiete räumlich, funktional und massnahmenorientiert. Zudem werden Zentrumsgebiete von regionaler Bedeutung ausgeschieden und Ortszentren bezeichnet. Für die meisten Zentrumsgebiete liegen Gebietsrahmenpläne vor.

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

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

Die Gemeinden sind angewiesen, im Rahmen der kommunalen Planung die für die Erfüllung der Zentrumsaufgaben zweckmässigen planerischen Festlegungen zu treffen. In geeigneten Gebieten sind Zonen mit hoher baulicher Dichte auszuscheiden und Bestimmungen für die Erhaltung bzw. Förderung von zentralen Einrichtungen und Versorgung sowie publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen zu treffen. Kanton und Bund sollen bei ihren Planungen und Investitionen dieser Zentrumsstruktur der Region Rechnung tragen.

#### 2.2.2 Karteneinträge

Die im kantonalen Richtplan festgelegten Zentrumsgebiete werden wie folgt differenziert:

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
1	Gebiet Hochbord, Dübendorf	<p>Bestehendes Zentrumsgebiet mit erheblichen Kapazitätsreserven</p> <p>Als Gegengewicht zu den Arbeitsplatznutzungen sind gemischte Zonen oder Wohnzonen sowie Erholungsgebiete (u.a. Glattram) zu prüfen.</p> <p>Die Überwindung der Bipolarität von Dübendorf (Zentrumsgebiete Bahnhof / Ortskern und Stettbach / Hochbord) erfordert vorzügliche Verbindungen für den öffentlichen Verkehr sowie für Fussgänger / Velos zwischen den beiden Gebieten.</p> <p>Die Nutzung hat sich an der regionalen Verkehrssituation zu orientieren und die Parkplätze sind entsprechend zu begrenzen (siehe auch Ziffer 4: Verkehr, insbesondere Ziffer 4.2.2).</p> <p>Die Glattalbahn (schneller Feinverteiler) hat stadtraumbildende Funktionen zu erfüllen. Die Stationsbereiche der S-Bahn und der Glattalbahn sind entwicklungsplanerisch / städtebaulich zu fördern.</p>	<p>KRP: Zentrumsgebiet Nr. 5 Wallisellen / Zürich / Dübendorf-Stettbach – Entwicklungsgebiet</p> <p>VE-Gebiet (vgl. Kap. 2.5 Nr. 36)</p> <p>RRP Stadt Zürich</p>

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
		<p>Der bauliche Bestand an der Neugut- / Hochbordstrasse (Einkaufsgebiet) erfordert eine Aufwertung der Strassenräume.</p> <p>Allmend Stettbach mit Erholungsfunktionen und Gebiet Heerenschürli mit Sportfunktionen</p>	
2	Gebiet Giessen-West / EMPA / Neugut, Dübendorf / Wallisellen	<p>Bestehendes Zentrumsgebiet mit erheblichen Kapazitätsreserven</p> <p>Als Gegengewicht zu den bestehenden und neu möglichen Arbeitsplätzen sind gemischte Zonen oder Wohnzonen sowie Erholungsbereiche (v.a. Glatt- raum) zu prüfen.</p> <p>Das erhebliche Entwicklungspotenzial und die bedeutenden Hauptverkehrsstrassen erlauben bei einem entsprechenden Städtebau ein attraktives, gemeindeübergreifendes Quartier.</p> <p>Die Nutzung hat sich an der regionalen Verkehrssituation zu orientieren und die Parkplätze sind entsprechend zu begrenzen (siehe auch Ziffer 4: Verkehr, insbesondere Ziffer 4.2.2).</p> <p>Die Glattalbahn (schneller Feinverteiler) hat stadtraumbildende Funktionen zu erfüllen. Die Stationsbereiche der S-Bahn und der Glattalbahn sowie der geplanten <b>Glattalbahnverlängerung GlattalbahnPLUS</b> sind entwicklungsplanerisch / städtebaulich zu fördern</p>	KRP: Zentrumsgebiet Nr. 5 Wallisellen / Zürich / Dübendorf-Stettbach – Entwicklungsgebiet
3	Flughafen Kloten, Kloten	<p>Bestehendes Zentrumsgebiet (Verkehrsdrehscheibe) mit erheblichen Kapazitätsreserven</p> <p>Der Flughafenausbau (Nebenanlagen) ist auf der Landseite siedlungsplanerisch zu integrieren.</p> <p>Als Verkehrsziel und -quelle ist der Flughafen besser ins Netz des öffentlichen Verkehrs einzubinden (gute Umsteigebeziehungen mit IC-Bahnhof, Trasseesicherung schneller Feinverteiler, Busbeschleunigung).</p> <p>Die Qualität der MIV-Anbindung (insbesondere Anschluss Autobahn) ist aufrechtzuerhalten.</p> <p>Der Erholungsring (Fuss- und Velowege, Erholung) ist aufzuwerten.</p>	<p>SIL (2015); im SIL-Perimeter gelten die regionalen Festlegungen nur für Nebenanlagen</p> <p>Anhörung BAZL (Art. 37m Abs. 2 LFG)</p> <p>KRP: Zentrumsgebiet Nr. 4 Kloten / Opfikon – Entwicklungsgebiet</p> <p>VE-Gebiet (vgl. Kap. 2.5 Nr. 37)</p>
4	Gebiet Balsberg / Flughafenstrasse, Kloten / Opfikon	Bestehendes Zentrumsgebiet mit erheblichen Kapazitätsreserven	SIL (2015); im SIL-Perimeter gelten die regionalen Festlegungen nur für Nebenanlagen

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
		<p>Die Stationsbereiche der S-Bahn und der Glattalbahnen (schneller Feinverteiler) sowie der geplanten Tramverlängerung (Achse Schaffhauserstrasse) sind entwicklungsplanerisch / städtebaulich zu fördern.</p> <p>Eine städtebauliche Aufwertung der Hauptverkehrszüge und eine bessere gestalterische Integration der Autobahn (bauliche Fassung Autobahnvollanschluss, städtebaulich / gestalterischer Übergang Strassenraum / Siedlung) sind anzustreben.</p> <p>Möglicher Standort für Kongressfaszilitäten</p> <p>Mit Ausnahme von Sonderwohnen (Hotel) ist von Wohnnutzungen abzusehen.</p> <p>Die Machbarkeit und Form eines neuen ÖV-Systems auf der Schaffhauserstrasse wird in Zusammenarbeit zwischen Kanton und Gemeinden geprüft.</p> <p>Die Anbindung je Verkehrsträger wird optimiert.</p>	<p>Anhörung BAZL (Art. 37m Abs. 2 LFG)</p> <p>KRP: Zentrumsgebiet Nr. 4 Kloten / Opfikon – Entwicklungsgebiet</p> <p>VE-Gebiet (vgl. Kap. 2.5 Nr. 37)</p>
5	Glattpark, Opfikon	<p>Bestehendes Zentrumsgebiet mit erheblichen Kapazitätsreserven</p> <p>Die Glattalbahnen (schneller Feinverteiler) hat stadtraumbildende Funktionen zu erfüllen.</p> <p>Der Glattraum ist aufzuwerten.</p>	<p>KRP: Zentrumsgebiet Nr. 3 Zürich-Nord / Opfikon – Entwicklungsgebiet</p>
6	Glattbrugg West / Rümlang Eich-Bäuler, Opfikon / Rümlang	<p>Die Glattalbahnen (schneller Feinverteiler) hat stadtraumbildende Funktionen zu erfüllen.</p> <p>Die Stationsbereiche der S-Bahn und der Glattalbahnen sind entwicklungsplanerisch / städtebaulich zu fördern.</p> <p>Der Glattraum ist aufzuwerten.</p> <p>Für das Gebiet Rümlang Eich gilt es eine neue Erschliessung an das übergeordnete Strassennetz vorzusehen (vorzugsweise an die Birchstrasse).</p> <p>Teilweise Gebiet mit starker Lärmbelastung</p> <p>Die Machbarkeit und Form eines neuen ÖV-Systems auf der Schaffhauserstrasse wird in Zusammenarbeit zwischen Kanton und Gemeinden geprüft.</p> <p>Die Anbindung je Verkehrsträger wird optimiert.</p>	<p>KRP: Zentrumsgebiet Nr. 4 Kloten / Opfikon – Entwicklungsgebiet</p> <p>VE-Gebiet (vgl. Kap. 2.5 Nr. 38)</p>
7	Dorfkern / Industriegebiet / Glattzentrum, Wallisellen	<p>Die Stationsbereiche der S-Bahn, der Glattalbahnen (schneller Feinverteiler) und der geplanten Tramverlängerung sind</p>	<p>KRP: Zentrumsgebiet Nr. 5 Wallisellen / Zürich / Dübendorf-Stettbach – Entwicklungsgebiet</p>

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
		entwicklungsplanerisch / städtebaulich zu fördern. Das Glattzentrum ist als wichtiger monofunktionaler Schwerpunkt wesentlich besser einzubinden (öffentlicher Verkehr, Fuss- und Radwegnetz). Der Glattraum ist aufzuwerten.	Agglomerationsprogramm „Platzgestaltung Glattzentrum / Richti“ VE-Gebiet (vgl. Kap. 2.5 Nr. 40)

*Abkürzungen*

MIV: motorisierter Individualverkehr

ÖV: öffentlicher Verkehr

SIL: Sachplan Infrastruktur Luftfahrt

KRP: kantonaler Richtplan

RRP: regionaler Richtplan

LFG: Bundesgesetz über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz)

In Ergänzung zu den kantonalen Festlegungen werden Zentrumsgebiete von regionaler Bedeutung festgelegt:

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
8	Zentrum Dübendorf – Bahnhof Dübendorf – Flugplatzkopf – Wangenstrasse – Überlandstrasse, Dübendorf	Die Zentrumsfunktion ist zu fördern (dichte urbane Mischnutzung, attraktive Fussgängerbereiche, vorzügliche Erschliessung auch mit öffentlicher Feinerschliessung). Die Wangenstrasse und die Überlandstrasse sind als städtebauliche Achse auszuweiten. Der Bushof Dübendorf ist als städtischer Platz auszubilden. Der Glattraum ist aufzuwerten.	KRP: Nationaler Innovationspark, Hubstandort Dübendorf (Kap. 6.1 Nr. 12) kantonaler Gestaltungsplan Innovationspark (2017) <del>(2015)</del> Misch-Gebiet (vgl. Kap. 2.5 Nrn. 22 und 23)
9	Zentrum Volketswil Süd / Schwerzenbach Bahnhof, Schwerzenbach / Volketswil	Hauptstrassenzug mit Einkaufsschwerpunkt (Einkaufsmeile Industriestrasse Volketswil). Im Zusammenhang mit dem Ausbau des ÖV-Angebots sind öffentliche Räume zu schaffen (insbesondere eine städtebauliche Achse zwischen Volketswil Zürichstrasse und Bahnhof Schwerzenbach). Die bauliche Verdichtung der Wohnquartiere ist zu fördern.	VE-Gebiet (vgl. Kap. 2.5 Nr. 39) Misch-Gebiet (vgl. Kap. 2.5 Nr. 29) Betriebs- und Gestaltungskonzept Industriestrasse

*Abkürzungen*

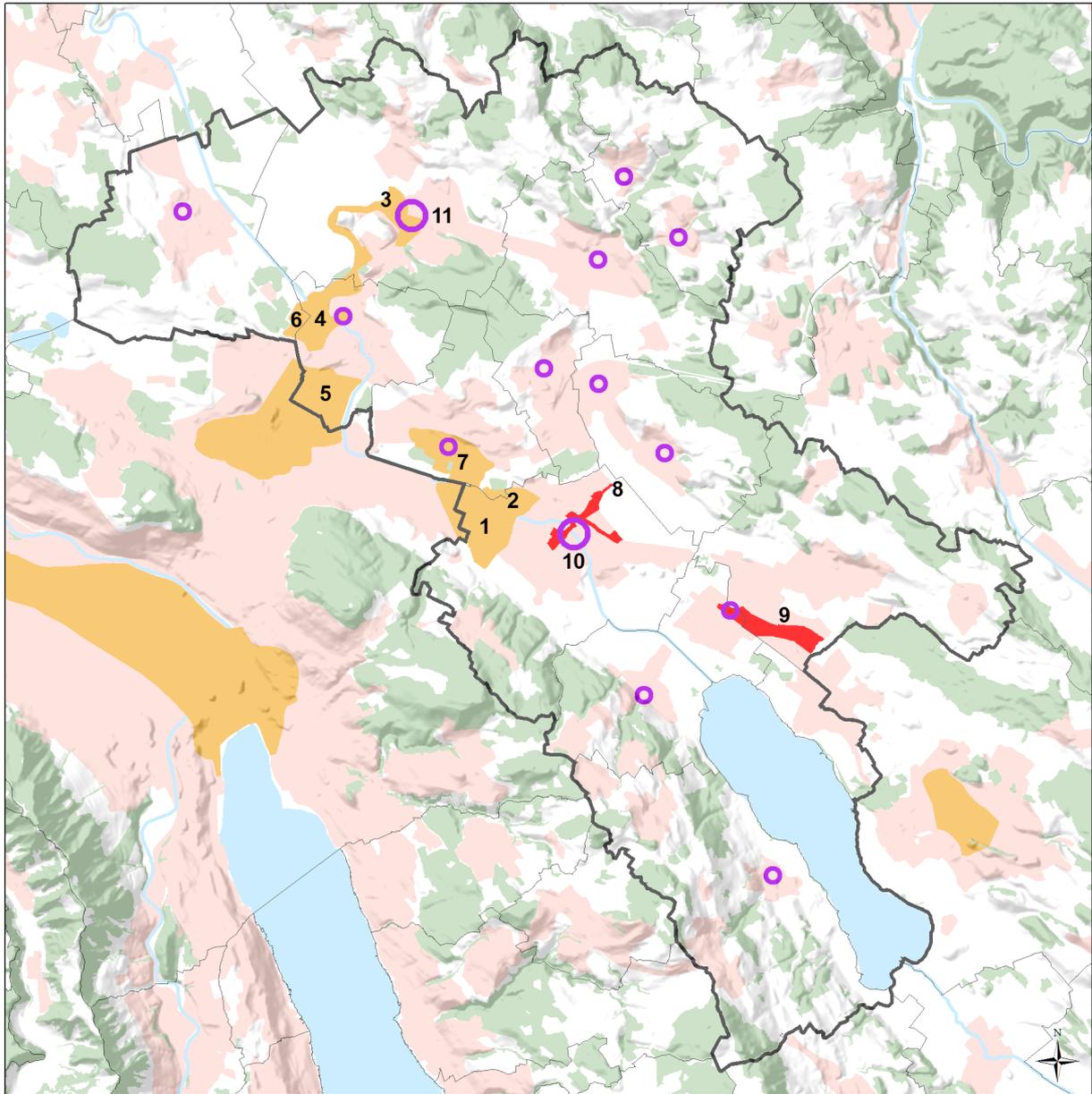
MIV: motorisierter Individualverkehr

ÖV: öffentlicher Verkehr

KRP: kantonaler Richtplan

Regionalzentren von regionaler Bedeutung sind:

Nr.	Ortszentrum (Netzpunkt)	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
10	Regionalzentrum Dübendorf, Dübendorf	Regionale Versorgung	KRP: Erweiterung Glattalbahn (Kap. 4.3 Nr. 11) Zentrumsgebiet von regionaler Bedeutung (vgl. Kap. 2.2, Nr. 8)
11	Regionalzentrum Kloten, Kloten	Regionale + kommunale Ver- sorgung Entwicklung und starke Ver- dichtung in den Gebieten Bahnhof und Lagerhausareal	KRP: Erweiterung Glattalbahn (Kap. 4.3 Nr. 11)
<i>Abkürzungen</i> KRP: kantonaler Richtplan			



### Zentrumsgebiete, Regionalzentren, Ortszentren

#### Kantonaler Inhalt

- Zentrumsgebiet
- Siedlungsgebiet
- Wald

#### Regionaler Inhalt

- Ortszentrum
- Regionalzentrum
- Zentrumsgebiet

14021\_05A\_171012\_RRP\_Theka.mxd, 18.10.2017

Abb. 2.2: Übersicht Karteneinträge

### 2.2.3 Massnahmen

Wo Zentrumsgebiete mit anderen regionalen Festlegungen überlagert sind, gehen die i.d.R. strengeren regionalen Vorgaben zum Beispiel hinsichtlich der Nutzungsanteile vor.

#### Zentrumsgebiete:

##### a) Region

- Die Region unterstützt die Entwicklung der Zentrumsgebiete und gibt Anstösse zu den nötigen planerischen Vorkehrungen.
- Die Region setzt sich für bessere ÖV-Netzanschlüsse der Zentrumsgebiete ein.

##### b) Gemeinden

- Die Strukturierung der einzelnen Zentrumsgebiete ist mit einem Gebietsrahmenplan (auch Masterplan oder Entwicklungsrichtplan genannt) festzuhalten und mit den geeigneten Instrumenten eigentümerverbindlich festzulegen.
- Die Gemeinden sichern in den Zentrumsgebieten nutzungsplanerisch je mind. 25 % der Gesamtnutzflächen für Wohnen bzw. Arbeiten. Vom Mindestwohnanteil ausgenommen sind Gebiete mit starker Fluglärmbelastung und der Einkaufsschwerpunkt Dietlikon.
- In der Nutzungsplanung sind Einkaufs- und Freizeitgrossanlagen, welche über den verkehrsrelevanten Schwellenwerten gemäss Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) liegen, auszuschliessen, sofern diese ausserhalb eines regionalen Gebietes für verkehrsintensive Nutzung liegen.

#### Regionalzentren:

##### a) Region

- Die Regionalzentren sind besser ans ÖV-Netz anzuschliessen (Feinverteiler; Anbindung Dübendorf und Kloten / Bassersdorf an **Glattalbahnverlängerung GlattbahnPLUS** und eigentrassierter / priorisierter Bus als Vorlauf für spätere Tramverlängerung Schaffhauserstrasse).

##### b) Gemeinden

- Die grossen Anstrengungen der letzten Jahre sind weiterzuverfolgen und mit hoher Priorität umzusetzen.
- Die heutigen Zentrumsfunktionen sind zu stärken (zentrale Einrichtungen und Versorgung für die Region, urbane Gestaltung und Verdichtung; Sicherung und Förderung publikumsorientierter Erdgeschossnutzungen).
- Die geographische Ausdehnung der Regionalzentren ist weiter zu fördern (Hauptstrassenzüge, Bahnhof-Umfeld, Anbindung der Arbeitsplatz- und Mischgebiete in mittelbarer Umgebung).
- Die Gemeinden initiieren wo nötig Entwicklungsplanungen, die sich sowohl städtebaulich wie auch für den öffentlichen Freiraum an hohen Qualitätszielen orientieren. Die Bebauung samt Erschliessung und Parkierung ist dabei auf den öffentlichen Verkehr auszurichten. Die Strukturierung der einzelnen Gebiete ist mit einem Gebietsrahmenplan (auch Masterplan oder Entwicklungsrichtplan genannt) festzuhalten und mit den geeigneten Instrumenten eigentümerverbindlich festzulegen.

#### Ortszentren (Netzknoten):

##### a) Region

- -.-

##### b) Gemeinden

- Bei baulichen Vorhaben legen die Gemeinden Wert auf eine besondere Sorgfalt und umfassende Prüfung in Bezug auf das Orts- und Strassenbild, die kubische Einordnung und

die Erhaltung wertvoller Siedlungsstrukturen sowie den Fortbestand der Versorgungsausstattung.

- Die Ortszentren sind behutsam weiter zu entwickeln mit zurückhaltender Erschliessung und Stärkung des öffentlichen Verkehrs.
- Bei räumlichem und städtebaulichem Zusammenhang mit Bahnhofgebieten bzw. Ästen der Glattalbahn / **Glattalbahnverlängerung GlattalbahnPLUS** fördern die Gemeinden die bauliche Verdichtung und Mischnutzung im Einklang mit wertvollen Siedlungsstrukturen.

## 2.5 Gebiet mit Nutzungsvorgaben

### 2.5.1 Ziele

In den Gebieten mit Nutzungsvorgaben soll die Nutzung des Siedlungsgebietes näher geordnet und bestimmt werden.

Wo keine Vorgaben für das Siedlungsgebiet gemacht werden, sind alle Nutzungen zulässig; zumeist wird dort mit der Nutzung Wohnen zu rechnen sein.

#### a) Arbeitsplatzgebiete

Das Glattal soll als dynamischer Arbeitsplatzstandort weiterentwickelt werden.

Den vorhandenen und potenziell zusätzlichen Flächenreserven der Wachstumsregion Glattal kommt eine zentrale Bedeutung innerhalb des Metropolitanraums Zürich zu. Zur Sicherung der Lebensqualität ist die Gestaltung und qualitätsorientierte Weiterentwicklung der Arbeitsplatz- und Konsumschwerpunkte ein Muss. Zudem gilt es auch Massnahmen zur Erhaltung der regionalen Versorgung zu ergreifen, weil diverse Branchen einem Verdrängungsdruck ausgesetzt sind wegen der überdurchschnittlichen Kaufkraft urbaner Nutzungen.

#### b) Mischgebiete

Mischgebiete eignen sich für eine Mischung der Nutzungen „Wohnen“ und „Arbeiten“. In den bezeichneten Gebieten ist die Mischung der Nutzungen langfristig zu sichern.

Gebiete gelten als gemischt genutzt, wenn sie gesamthaft die in den einzelnen Festlegungen genannten minimalen Wohn- bzw. Arbeitsanteile erfüllen. Zur Entlastung der übrigen Lagen können einzelne Nutzungen auch an geeigneten Lagen konzentriert werden – die räumliche Anordnung der Nutzungsanteile innerhalb der jeweiligen Gebiete ist frei.

#### c) Gebiete für öffentliche Bauten und Anlagen

Die Versorgung mit öffentlichen Einrichtungen insbesondere in den Bereichen Bildung und Forschung, Kultur, Sport sowie weitere öffentliche Dienstleistungen, leistet einen wichtigen Beitrag für die gesellschaftliche und wirtschaftliche Prosperität und damit zur Standortqualität der Region. Zudem werden mit der Planung und Realisierung entsprechender Bauten und Anlagen wesentliche Impulse für die Entwicklung von Siedlungsstruktur und -qualität gesetzt. Die Planung solcher Vorhaben hat sich deshalb an den Grundsätzen der erwünschten räumlichen Entwicklung zu orientieren.

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.

#### d) Gebiete für verkehrsintensive Einrichtungen

Verkehrsintensive Einrichtungen (VE) sind in Pt. 4.5.1 lit. a) des kantonalen Richtplans definiert.

Sie werden zur besseren Abstimmung mit dem Verkehr dorthin gelenkt, wo die nachfolgenden Voraussetzungen für Einkaufs- und Freizeitgrossanlagen erfüllt sind:

- Befriedigung eines grossen Besucher- und Kundenpotenzials

- Sehr gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr, genügende Kapazitäten für den motorisierten Individualverkehr
- Konzentration der Konsum- und Erholungseinrichtungen in attraktiv konzipierten und gestaltet Zentrums- und Einkaufsgebieten

Mit der positiven Ausscheidung von solchen Eignungsgebieten für Verkauf und / oder Event sollen die übrigen Gebiete vom Druck von verkehrsintensiven Einrichtungen entlastet werden.

## 2.5.2 Karteneinträge

### a) Arbeitsplatzgebiete

Arbeitsplatzgebiete von regionaler Bedeutung sind:

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
1	Industrie- / Gewerbegebiet Grindel, Bassersdorf	Bestehendes Industrie- / Gewerbegebiet mit Kapazitätsreserven Die Potenziale aus der dezentralisierten Bahnhofstruktur (Bahnhof Bassersdorf, geplante Glattalbahnh-Station Dorfnest) sind auszuschöpfen. Die Siedlungsentwicklung ist auf die <b>Glattalbahnerlängerung GlattalbahnerPLUS</b> abzustimmen; städtebauliche Aufwertung entlang des zukünftigen Trassees Integration der Bahnbauten (Streckenausbau) Eine Differenzierung des Gebietes nach Nutzungsverteilung in Misch- und Arbeitsplatzgebiet ist zu prüfen.	KRP: Erweiterung Glattalbahn (Kap. 4.3 Nr. 11)
2	Industrie- / Gewerbegebiete längs der Neuen Winterthurerstrasse, Gebiet Dietlikon Süd und südlich der Autobahn, Dietlikon / Wallisellen	Bestehende Industrie- / Gewerbegebiete mit Kapazitätsreserven Das Trasse der <b>Glattalbahnerlängerung GlattalbahnerPLUS</b> ist zu sichern. Keine Wohnnutzung, ausgenommen Hotels als Sonderwohnen.	KRP: Erweiterung Glattalbahn und Verlängerung Tramlinie Schwamendingen – Altried – Dietlikon (Kap. 4.3 Nr. 11 und Nr. 12) VE-Gebiet (vgl. Kap. 2.5 Nr. 35)
2a	Gebiet Bleiki, Dietlikon	Bestehendes Industrie- / Gewerbegebiet mit Kapazitätsreserven Keine Wohnnutzung	KRP: Neubau Glattalautobahn (Kap. 4.2 Nr. 22) KRP: Verzweigung Kloten-Dorfnest / Dietlikon–Winterthur (Brüttenertunnel) (Kap. 4.3 Nr. 27a)
3	Industriegebiet Fällanden, Fällanden	Bestehendes Industrie- / Gewerbegebiet mit Kapazitätsreserven Eine Differenzierung des Gebietes nach Nutzungsverteilung in Misch- und Arbeitsplatzgebiet ist zu prüfen.	
4	Industriegebiet Bruggacher, Fällanden	Bestehendes Industrie- / Gewerbegebiet mit Kapazitätsreserven Eine Differenzierung des Gebietes nach Nutzungsverteilung in	

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
		Misch- und Arbeitsplatzgebiet ist zu prüfen.	
5	Gebiet Langacher, Greifensee	Bestehendes Industrie- / Gewerbegebiet mit Kapazitätsreserven Keine Wohnnutzung	Koordination mit benachbartem Arbeitsplatzgebiet in der Region Oberland.
6	Kasernenareal, Kloten	Bestehendes Armeegelände mit Entwicklungspotenzialen flughafenaffine Nutzungen (Gewerbe, Dienstleistungen, Logistik, Sport-Cluster etc.) Ausschluss von Verkaufsnutzungen Keine Wohnnutzung	Sachplan Militär
7	Glattpark West, Opfikon	Bestehendes Gewerbegebiet mit Umnutzungspotenzial und Kapazitätsreserven Keine Wohnnutzung	
8	Industriegebiet Riedmatt, Rümlang	Bestehendes Industrie- / Gewerbegebiet mit Kapazitätsreserven primäre Nutzungseignung: Industrie, Gewerbe, Logistik; sekundäre Nutzungseignung: Dienstleistung, Verkauf Der Einzugsbereich der S-Bahnstation Rümlang ist mit städtebaulichen Massnahmen zu fördern; die Fuss- und Velowegbindung ist zu verbessern. Glattrenaturierung / geplante Pistenverlängerung: Der Glatt- raum ist aufzuwerten. Keine Wohnnutzung	SIL (2015); im SIL-Perimeter gelten die regionalen Festlegungen nur für Nebenanlagen Anhörung BAZL (Art. 37m Abs. 2 LFG)
9	Industriegebiet Hofwisen, Rümlang	Bestehendes Industrie- / Gewerbegebiet mit Kapazitätsreserven Der Einzugsbereich der S-Bahnstation Rümlang ist mit städtebaulichen Massnahmen zu fördern; die Fuss- und Velowegbindung ist zu verbessern. Keine Wohnnutzung, ausgenommen Hotels als Sonderwohnen	
10	Zentrum / Schmidbreiten, Rümlang	Bestehendes Industrie- / Gewerbegebiet mit Kapazitätsreserven Keine Wohnnutzung	
11	Arbeitsplatzgebiet Eichtel, Schwerzenbach	Bestehendes Industrie- / Gewerbegebiet Die Fuss- und Velowegbindung an die S-Bahnstation Schwerzenbach ist zu verbessern. Die anstehenden Verkehrsprobleme sind einer Lösung zuzuführen. Keine Wohnnutzung	
12	Industriegebiete Zürcherstrasse, Volketswil	Bestehendes Industrie- / Gewerbegebiet	

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
		<p>Eignung für Industrie, Gewerbe, Handel und Logistik.</p> <p>Der Einzugsbereich der S-Bahnstation Schwerzenbach ist mit städtebaulichen Massnahmen zu fördern; die Fuss- und Radweganbindung ist zu verbessern und mit der Nachbargemeinde zu koordinieren.</p> <p>Die anstehenden Verkehrsprobleme sind einer Lösung zuzuführen.</p> <p>Keine Wohnnutzung</p>	
13	Industriegebiet Hard, Volketswil	<p>Bestehendes Industrie- / Gewerbegebiet mit Kapazitätsreserven</p> <p>Eignung für Industrie, Gewerbe und Logistik, Ausschluss von Handels-, Dienstleistungs- und Verkaufsnutzung.</p> <p>Berücksichtigung / Koordination Fil Vert bei Fixierung Streckenverlauf</p> <p>Keine Wohnnutzung</p>	
14	Industriegebiet Brunnenstrasse, Volketswil	<p>Bestehendes Industrie- / Gewerbegebiet mit Verdichtungspotenzial</p> <p>Eignung für Industrie, Gewerbe, Handel, Dienstleistung und Logistik.</p> <p>Keine Wohnnutzung</p>	
15	Industriegebiet Greifensee-strasse, Volketswil	<p>Bestehendes Industrie- / Gewerbegebiet mit Verdichtungspotenzial</p> <p>Eignung für Industrie, Gewerbe, Handel, <b>Dienstleistung</b> und Logistik.</p> <p>Keine Wohnnutzung</p>	
16	Gebiet Grossrietstrasse / Bahngeleise / Guntenbach, Volketswil	<p>Bestehendes Industrie- / Gewerbegebiet mit Verdichtungspotenzial</p> <p><b>Eignung für Industrie, Gewerbe, Handel, Dienstleistung und Logistik.</b></p> <p>Sicherung ökologischer Trittstein für Vernetzung vom Wildtierkorridor über A53 (Landschaftsverbindung) bis zum Greifensee</p> <p>Guntenbach aufwerten</p> <p>Keine Wohnnutzung</p>	
17	Gebiet Hertistrasse (Aubrugg) / Birgi, Wallisellen	<p>Bestehendes Industrie- / Gewerbegebiet mit Kapazitätsreserven (bestehende Arbeitszonen) primäre Nutzungseignung: Industrie, Gewerbe, Logistik; sekundäre Nutzungseignung: Dienstleistung</p> <p>Der Stationsbereich der Glattalbahn ist entwicklungsplanerisch / städtebaulich zu fördern.</p>	

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
		Keine Wohnnutzung	
18	Gebiet Weststrasse (Stierriet), Wallisellen	potenzielles Entwicklungsgebiet (Reservezone Herti West) Keine Wohnnutzung	
19	Gebiet Mitte (Blumenmarkt), Wangen-Brüttisellen	Bestehendes Industrie- / Gewerbegebiet (bestehende Arbeitszonen / Blumenmarkt) mit Entwicklungspotenzialen (Reservezone) Mit Landschaftsverbindung und Vernetzungskorridor zu koordinieren. Keine Wohnnutzung	

*Abkürzungen*

SIL: Sachplan Infrastruktur Luftfahrt

KRP: kantonaler Richtplan

**b) Mischgebiete**

Mischgebiete von regionaler Bedeutung sind:

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
20	Bahnhofgebiet Bassersdorf Süd, Bassersdorf	Bestehendes Siedlungsgebiet mit Verdichtungspotenzialen Städtebauliche Aufwertung und Verdichtung am Bahnhof Gemischte Zonen und dichtere Wohnzonen sind zu prüfen.	
21	Bahnhofgebiet Dietlikon Süd / Brüttisellen Brüttisellerstrasse, Zürichstrasse, Brüttisellen und Haldenstrasse, Dietlikon / Wangen-Brüttisellen	Bestehendes Mischgebiet mit Verdichtungspotenzialen Städtebauliche Aufwertung und Verdichtung am Bahnhof (multimodaler Umsteigeknoten) und entlang der Hauptachse (Neue Winterthurerstrasse / Zürichstrasse) Gemischte Zonen und dichtere Wohnzonen sind zu prüfen.	KRP: Erweiterung Glattalbahn (Kap. 4.3 Nr. 11)
22	Gebiet Giessen-Ost / östlich Empa, Dübendorf	Bestehendes Mischgebiet, teilweise mit Verdichtungspotenzialen Die bedeutenden Hauptstrassenzüge Überlandstrasse und Ringstrasse sind städtebaulich aufzuwerten. Der Glattlauf ist als Erholungsgebiet aufzuwerten. Gemischte Zonen und dichtere Wohnzonen sind zu prüfen.	Zentrumsgebiet (vgl. Kap. 2.2 Nr. 8)
23	Gebiet Zürichstrasse / Neugutstrasse, Dübendorf	Bestehendes Mischgebiet, teilweise mit Verdichtungspotenzialen Diesem Mischgebiet kommt die Aufgabe zu, das historische Regionalzentrum Dübendorf und das neue Zentrumsgebiet Hochbord miteinander zu verbinden. Die Strassenzüge sind städtebaulich aufzuwerten.	Zentrumsgebiet (vgl. Kap. 2.2 Nr. 8)

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
		Gemischte Zonen und dichtere Wohnzonen sind zu prüfen. Der Glattlauf ist als Erholungsgebiet aufzuwerten.	
24	Gebiet Huebwisstrasse / Unterdorfwäg, Fällanden	Urbane Mischnutzung Fällander Dorfbach aufwerten	
25	Gebiet Mülächer, Kloten	Transformationsgebiet Urbane Mischnutzung ist zu prüfen; für Wohnnutzungen sind Lärmschutzmassnahmen im Rahmen der Nutzungsplanung vorzusehen (z.B. den Mindestwohnanteil innerhalb des Gebiets jedoch ausserhalb der AGL sichern) Städtebauliche Aufwertung Übergang Bahnhof- zu Industriegebiet	KRP (Lage teilweise innerhalb AGL) KRP: Erweiterung Glattalbahn (Kap. 4.3 Nr. 11)
26	Gebiet Steinackerstrasse, Kloten	Transformationsgebiet Urbane Mischnutzung ist zu prüfen; für Wohnnutzungen sind Lärmschutzmassnahmen im Rahmen der Nutzungsplanung vorzusehen (z.B. den Mindestwohnanteil innerhalb des Gebiets jedoch ausserhalb der AGL sichern) Die Potenziale aus der dezentralisierten Bahnhofstruktur (geplante Glattalbahn-Stationen) sind auszuschöpfen. Die Siedlungsentwicklung ist auf die <b>Glattbahnverlängerung GlattbahnPLUS</b> abzustimmen; städtebauliche Aufwertung entlang des zukünftigen Trassees Integration der Bahnbauten (Streckenausbau)	KRP (Lage teilweise innerhalb AGL) KRP: Erweiterung Glattalbahn (Kap. 4.3 Nr. 11)
27	Gebiet Schaffhauserstrasse sowie Rohr- / Wallisellerstrasse zwischen Autobahn und Bahngeleisen (Glattbrugg), Kloten / Opfikon	Transformationsgebiet Verdichtung mit Gewerbenutzung, da mit Wohnnutzung aufgrund des Fluglärms nicht verdichtet werden kann.	KRP: Erweiterung Glattalbahn (Kap. 4.3 Nr. 11)
28	Glattpark Süd, Opfikon	Geplantes Mischgebiet Urbane Mischnutzung prüfen; für Wohnnutzung ist der Bedarf an Lärmschutzmassnahmen im Rahmen der Nutzungsplanung zu prüfen	
28a	Zentrum / Schmidbreiten, Rüm- lang	Bestehendes Wohn- und Gewerbegebiet mit Kapazitätsreserven Städtebauliche Aufwertung Übergang Bahnhof zu Dorfkern und Industriegebiet Mit der BZO ist zu regeln, dass im Rahmen des Verdichtungsprozesses keine zusätzlichen	KRP (Lage innerhalb AGL)

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
		Wohnnutzungspotenziale entstehen.	
29	Bahnhofgebiet Schwerzenbach, Schwerzenbach / Volketswil	Bestehendes Mischgebiet Gemischte oder Wohnnutzungen prüfen Längs der Bahnlinie Fuss- und Veloverbindungen zur S-Bahn verbessern Anstehende Verkehrsprobleme einer Lösung zuführen	Zentrumsgebiet (vgl. Kap. 2.2 Nr. 9)
30	Gebiet Bahnstrasse, Schwerzenbach	Bestehendes Gewerbegebiet mit Potenzial für Mischnutzung Gemischte oder Wohnnutzungen prüfen Längs der Bahnlinie Fuss- und Veloverbindungen zur S-Bahn verbessern Anstehende Verkehrsprobleme einer Lösung zuführen	privater Gestaltungsplan Bahnstrasse 23 und 25 Zentrumsgebiet (vgl. Kap. 2.2 Nr. 9)
31	Gebiet Höh / Zimikon, Volketswil	Bestehendes Mischgebiet, mit Entwicklungspotenzial (Reservezone) Anstehende Verkehrsprobleme einer Lösung zuführen	Gebietsrahmenplan / Gestaltungsplan für Teilgebiet
32	Bandstock, Wangen-Brüttisellen	Geplantes Mischgebiet Städtebauliche Aufwertung Übergang Dorfkern Wangen und Innovationspark Flugplatzareal	
33	Gebiet Mitte (Neuwisen), Wangen-Brüttisellen	Geplantes Mischgebiet Übergangsbereich von Wohnen zu Arbeiten mit Reserven für grossteilige Nutzerstrukturen	

*Abkürzungen*

KRP: kantonaler Richtplan

**c) Gebiete für öffentliche Bauten und Anlagen**

Gebiete für öffentliche Bauten und Anlagen von regionaler Bedeutung sind:

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
34	Gebiet Empa / Eawag, Dübendorf	Bestehende Materialprüfungs- und Forschungseinrichtungen Gebiet mit Eignung für weitere öffentliche Bauten und Anlagen	kantonales Zentrumsgebiet

*Abkürzungen*

Empa: Eidgenössische Materialprüfanstalt

Eawag: Eidgenössische Anstalt für Wasserversorgung, Abwasserreinigung und Gewässerschutz

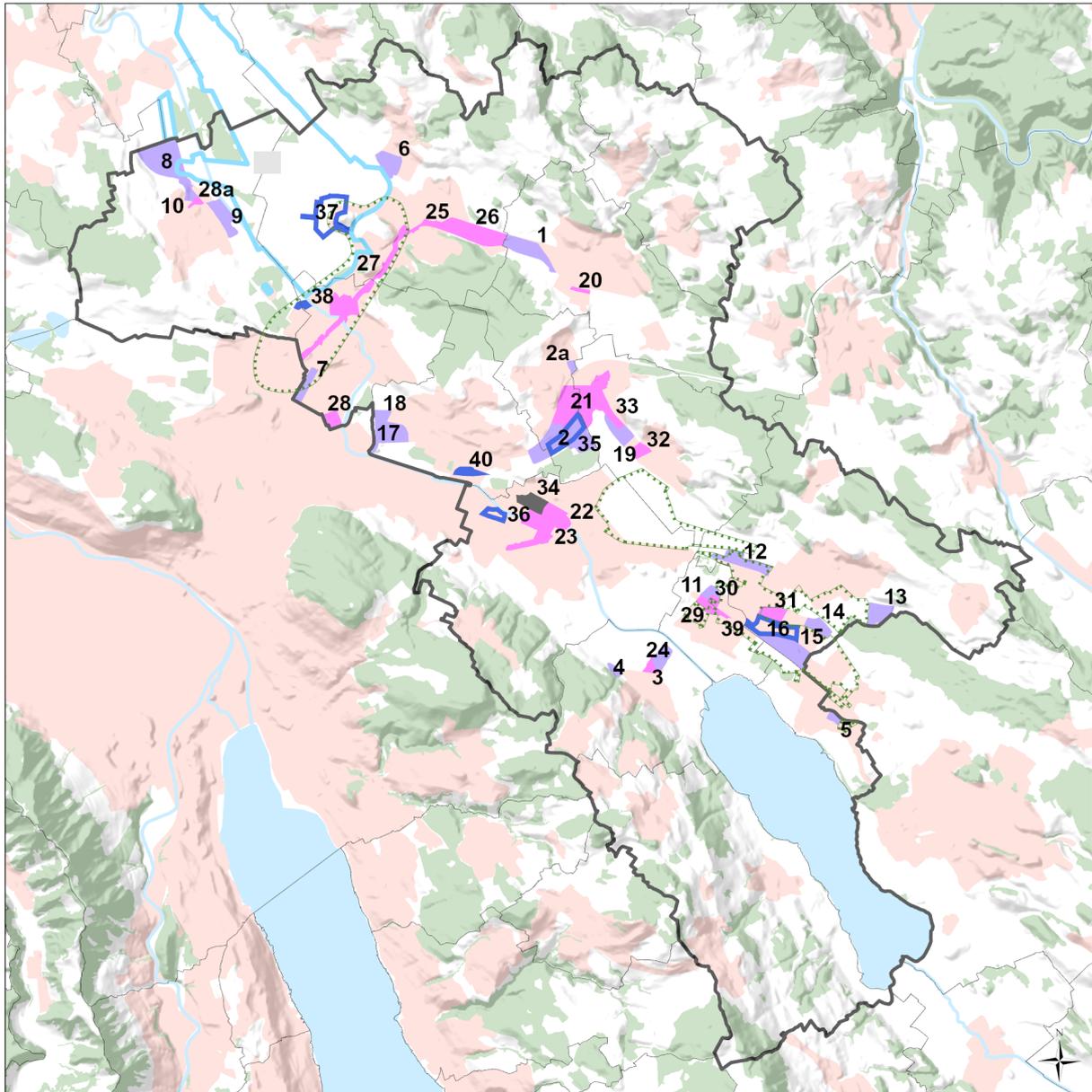
**d) Gebiete für verkehrsintensive Einrichtungen**

Gebiete für verkehrsintensive Einrichtungen von regionaler Bedeutung sind:

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
35	Zentrum Dietlikon Süd, Dietlikon	Eignungsgebiet VE-Verkauf und VE-Event	KRP: Erweiterung Glattalbahn und Verlängerung Tramlinie Schwamendingen-Altried –

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
		Bestehendes Einkaufsgebiet qualitativ aufwerten (differenzierte Nutzung und Freiraumgestaltung) Förderung ÖV-Erschliessung (Eigentassierung, geplante Haltestelle Glattalbahn integrieren) zur Verbesserung des Modalsplits; MIV-Führung optimieren	Dietlikon (Kap. 4.3 Nr. 11 und Nr. 12) Arbeitsplatzgebiet (vgl. Kap. 2.5 Nr. 2)
36	Hochbord, Dübendorf	Eignungsgebiet VE-Verkauf Bestehendes Einkaufsgebiet qualitativ aufwerten (urbane Mischnutzung, Freiraumgestaltung). Massnahmenplanung zur Verbesserung des Modalsplits	kant. Zentrumsgebiet mit reg. Differenzierung
37	„The Circle“, Kloten	Eignungsgebiet VE-Verkauf und VE-Event Bestehendes Einkaufsgebiet (Flughafenshopping land- und luftseitig), mit Eventeinrichtungen; Ausbau in Ausführung Für „The Circle“ bimodaler ÖV-Anteil von mindestens 50%	SIL (2015); im SIL-Perimeter gelten die regionalen Festlegungen nur für Nebenanlagen Anhörung BAZL (Art. 37m Abs. 2 LFG) kant. Zentrumsgebiet mit reg. Differenzierung
38	Bäuler, Opfikon / Rümlang	Eignungsgebiet VE-Verkauf und VE-Event Neues Einkaufsgebiet hoher Qualität (vielfältige Konsum- und Arbeitsnutzungen, attraktive Freiraumgestaltung mit hochwertigem Erholungsbereich an der Glatt – erhöhte gestalterische Anforderungen an den Aussenraum bis zum Naherholungsraum Glatt) ÖV- und Langsamsverkehrs-(LV)-Anteil von gesamthaft mindestens 50%	kant. Zentrumsgebiet mit reg. Differenzierung
39	Industrie, Volketswil	Eignungsgebiet VE-Verkauf Einkaufsgebiet qualitativ aufwerten (urbane Mischnutzung, Freiraumgestaltung) Förderung ÖV-Erschliessung zur Verbesserung des Modalsplits, MIV-Führung optimieren Langfristig ist die Nutzung mit der ÖV-Strategie (Szenarien „Glattalbahn-Achse“ oder „Bus-Stadt eigentassiert“) abzustimmen.	
40	Gebiet Glattzentrum, Wallisellen	Eignungsgebiet VE-Verkauf und VE-Event Bestehendes Einkaufsgebiet qualitativ sichern (urbane Mischnutzung Glatt und Richti) und aufwerten (Freiraumgestaltung, Anbindung an Fil Bleu)	kant. Zentrumsgebiet mit reg. Differenzierung

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
		Massnahmenplanung zur Verbesserung des Modalsplits	
<i>Abkürzungen</i>			
KRP: kantonaler Richtplan			
VE: Verkehrsintensive Einrichtung			
LFG: Bundesgesetz über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz)			



### Gebiete mit Nutzungsvorgaben

#### Kantonaler Inhalt

- Flughafenperimeter bestehend
- Siedlungsgebiet
- Wald

#### Regionaler Inhalt

- Arbeitsplatzgebiet
- Mischgebiet
- Gebiet für öffentliche Bauten und Anlagen
- Gebiet für verkehrsentensive Nutzung

#### INHALT

- Gebietsplanungen Stand 2015 (Airport Region, Masterplan Uster/Volketswil) / 2021 (Flugplatzareal)

14021\_05A\_240508\_RRP\_Rev2021.aprx | Thales | 02.02.2022

Abb. 2.5: Übersicht Karteneinträge

### 2.5.3 Massnahmen

#### Allgemein:

Die Arbeitsplatz- und Mischgebiete sowie die Gebiete für öffentliche Bauten und Anlagen und die Gebiete für verkehrsintensive Einrichtungen 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.

#### Arbeitsplatzgebiete:

##### a) Region

- Die Region unterstützt die Entwicklung der Arbeitsgebiete und gibt Anstösse zu den nötigen planerischen Vorkehrungen.
- Die Region stellt die regionale Arbeitszonenbewirtschaftung gemäss Art. 30a Abs. 2 RPV sicher und sorgt damit für eine haushälterische Nutzung der Arbeitszonen.

##### b) Gemeinden

- Die Gemeinden scheiden die nötigen Zonen aus und differenzieren die Nutzweise.
- In der Nutzungsplanung sind Arbeitsplatzgebiete mit Industrie- und Gewerbezonem zusetzen.
- Dienstleistungen dürfen zugelassen werden, wenn:
  - die öffentliche Verkehrserschliessung in dem Gebiet der Güteklasse C oder besser entspricht;
  - genügend Kapazität zur Erschliessung mit dem Individualverkehr **vorhanden ist**.
- Für emissionsintensive Logistik- und Industrietätigkeiten sowie grossflächige Intensivlandwirtschaft sind Eignungsgebiete auszuscheiden.
- In der Nutzungsplanung sind Einkaufs- und Freizeitgrossanlagen, welche über den verkehrsrelevanten Schwellenwerten gemäss Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) liegen, auszuschliessen, sofern diese ausserhalb eines regionalen Gebietes für verkehrsintensive Nutzung liegen.

#### Mischgebiete:

##### a) Region

- -.-

##### b) Gemeinden

- Mischgebiete führen in der Regel zu einer örtlich differenzierten Zonierung mit Wohnzonen mit Gewerbeerleichterungen oder anderen Mischzonen.
- Die Gemeinden sichern in den Mischgebieten nutzungsplanerisch je mind. 25 % der Gesamtnutzflächen für Wohnen bzw. Arbeiten. Von Mindestwohnanteil ausgenommen sind Gebiete mit starker Fluglärmbelastung.
  - **In der Nutzungsplanung sind Einkaufs- und Freizeitgrossanlagen, welche über den verkehrsrelevanten Schwellenwerten gemäss Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) liegen, auszuschliessen, sofern diese ausserhalb eines regionalen Gebietes für verkehrsintensive Nutzung liegen.**

#### Gebiete für öffentliche Bauten und Anlagen:

##### a) Region

- Die Region unterstützt die Entwicklung der Gebiete für öffentliche Bauten und Anlagen und gibt Anstösse zu den nötigen planerischen Vorkehrungen.

#### b) Gemeinden

- Die Gemeinden schaffen die nutzungsplanerischen Voraussetzungen.
- In der Nutzungsplanung sind Einkaufs- und Freizeitgrossanlagen, welche über den verkehrsrelevanten Schwellenwerten gemäss Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) liegen, auszuschliessen, sofern diese ausserhalb eines regionalen Gebietes für verkehrsintensive Nutzung liegen.

#### Gebiete für verkehrsintensive Einrichtungen:

#### a) Region

- Die Region unterstützt die Strukturierung der Gebiete für verkehrsintensive Einrichtungen und gibt Anstösse zu den nötigen planerischen Vorkehrungen.
- Gestaltungspläne für verkehrsintensive Einzelobjekte oder Anlagen ausserhalb eines Eigenschaftsgebietes sind nur mit Zustimmung der ZPG zulässig.

#### b) Gemeinden

- Die Gemeinden präzisieren die Abgrenzungen der VE-Gebiete und legen diese in der Bau- und Zonenordnung fest.
- In den übrigen Gebieten sind der Gestaltungsplanvorbehalt samt den Anforderungen an eine verkehrsintensive Einrichtung mit Gestaltungsplan festzulegen.

## 2.6 Anzustrebende bauliche Dichte

### 2.6.1 Ziele

Gemäss dem regionalen Raumordnungskonzept werden die kantonalen Handlungsräume hinsichtlich der angestrebten Dichten mit regionalen Dichtestufen (Einwohner + Beschäftigte = Köpfe) differenziert. Diese Dichtestufen (Belegungsdichte) ergänzen die bisherigen Festlegungen „niedrige“ und „hohe bauliche Dichte“, welche städtebauliche Anforderungen umschreiben.

Die Siedlungsentwicklung soll künftig noch konsequenter auf diejenigen Lagen ausgerichtet werden, die mit dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr bestens erschlossen sind. An diesen Lagen sollen eine bauliche Entwicklung und Verdichtung mit hohen baulichen Dichten und urbanen Strukturen gefördert werden.

Umgekehrt hat sich die Bebauung insbesondere an landschaftlich empfindlichen (Hang-)Lagen und Siedlungsrandern mit Rücksicht auf das Orts- und Landschaftsbild gut einzufügen.

Die bauliche Verdichtung soll im Sinne der Leitlinie F „Koexistenz Flughafen- / Siedlungsentwicklung / lärmige Verkehrswege“ ausserhalb und auch innerhalb der Abgrenzungslinie (AGL) stattfinden. Mit dem Richtplaneintrag für die Gebiete mit besonderem Handlungsbedarf bezüglich Sanierung und Aufwertung von Wohnbauten bekennt sich die Region zu Quartiererneuerung / -entwicklung sowie der Weiterentwicklung / Umformung der städtebaulichen Erscheinung der Gebiete zugunsten einer höheren Siedlungsqualität und Aufwertung der städtebaulichen Räume.

### 2.6.2 Karteneinträge

In der Richtplankarte werden die Gebiete mit niedriger baulicher Dichte und hoher baulicher Dichte bezeichnet. Das nicht speziell bezeichnete Siedlungsgebiet soll in der Regel eine mittlere städtebauliche Körnung aufweisen.

## Gebiete niedriger und hoher baulicher Dichte:

### a) Gebiete niedriger baulicher Dichte

Die Festlegung ist eine Anweisung an die Gemeinden, die Nutzungsplanung so zu halten, dass Bebauungen entstehen, die in besonderem Mass auf das Orts- und Landschaftsbild Rücksicht nehmen. Im Einzelnen sollen dabei folgende Richtlinien beachtet werden:

- Beschränkung der Gebäudehöhe und Geschoszzahlen auf zwei Vollgeschosse
- Beschränkung der Gebäudelänge (Richtwert: ca. 25 m)
- Sicherung ausreichender Gebäudeabstände
- Sicherstellung einer guten Durchgrünung der Quartiere
- Gut gestaltete Siedlungsränder.

Wo es zur Sicherstellung einer sich gut ins Orts- und Landschaftsbild einfügenden Überbauung nötig ist, kann die Minimalausnützung gemäss § 49a PBG unterschritten werden. Je nach Verhältnissen können auch Kernzonen oder Quartiererhaltungszonen mit entsprechenden sichernden Vorschriften erlassen werden.

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

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
1	Gebiet Grund, Dietlikon	Gebiet mit besonderen landschaftlichen Qualitäten: Übergang zum Landschaftsförderungsgebiet Hardwald, Durchgrünung der Siedlungsstruktur.	
2	Gebiete Lätten und Aspenrain, Dietlikon	Gebiet mit besonderen landschaftlichen Qualitäten: Übergang zum Landschaftsförderungsgebiet Hardwald, Durchgrünung der Siedlungsstruktur.	
3	Gebiet Rütistrasse in Gockhausen, Dübendorf	Gebiet mit besonderen landschaftlichen Qualitäten: Durchgrünung der Siedlungsstruktur.	
4	Siedlungsgebiet in der Greifensee-Schutzzone, Fällanden	Gebiet mit besonderen landschaftlichen Qualitäten: Übergang zum Greifenseeschutzgebiet.	
5	Gebiet Oberer Eggler, Fällanden	Gebiet mit besonderen landschaftlichen Qualitäten: Übergang zum kant. Landschaftsförderungsgebiet und zum Vernetzungskorridor.	
6	Gebiet Pfaffenstein / Sängglen, Fällanden	Gebiet mit besonderen landschaftlichen und architektonischen Qualitäten: Übergang zum reg. Landschaftsförderungsgebiet und zum Vernetzungskorridor.	
7	Rand der Überbauung gegen den See im Sandacher, Greifensee	Gebiet mit besonderen landschaftlichen Qualitäten: Übergang zum Landschaftsförderungsgebiet bzw. zur offenen Landschaft und dem Greifensee.	
8	Hof bis Wildsberg, Greifensee	Gebiet mit besonderen landschaftlichen Qualitäten: Übergang zum	

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
		Landschaftsförderungsgebiet bzw. zur offenen Landschaft und dem Greifensee.	
9	Gebiet Freienberg, Kloten	Gebiet mit besonderen landschaftlichen Qualitäten: Übergang zum Landschaftsförderungsgebiet bzw. zur offenen Landschaft.	
10	Gebiet südlich Wassberg in Aesch, Maur	Gebiet mit besonderen landschaftlichen Qualitäten: Durchgrünung der Siedlungsstruktur; zugunsten des regionalen Aussichtspunktes empfehlen sich massvolle Gesamtgebäudehöhen.	
12	Siedlungsgebiet Chilenacher und Tiergärtli, Greifenseeschutzgebiet, Maur	Gebiet mit besonderen landschaftlichen Qualitäten; Übergang zum Greifenseeschutzgebiet.	
13	Gebiet Hubrain / Halden, Maur	Gebiet mit besonderen landschaftlichen Qualitäten: Durchgrünung der Siedlungsstruktur, Übergang zum reg. Landschaftsförderungsgebiet und Nähe zum Greifenseeschutzgebiet.	
16	Gebiet entlang der Greifensee-strasse, Schwerzenbach	Gebiet mit besonderen landschaftlichen Qualitäten, Durchgrünung der Siedlungsstruktur, Übergangsgebiet zum Greifenseeschutzgebiet.	
17	Chimlibachsenke, Schwerzenbach	Die Bachsenke ist ein landschaftlich bedeutendes Verbindungselement. Es ist Ziel, innerhalb des Gebietes die Ausnützung vom Bach wegzuschieben.	
18	Gebiet Hutzlen, Volketswil	Gebiet mit besonderen landschaftlichen Qualitäten, Übergangsgebiet zum Landschaftsförderungsgebiet, im direkten Umfeld des reg. Aussichtspunktes empfehlen sich massvolle Gesamtgebäudehöhen.	
19	Siedlungsgebiet nordöstlich des Ortskerns Gutenswil, Volketswil	Gebiet mit besonderen landschaftlichen Qualitäten, Übergangsgebiet zum Landschaftsförderungsgebiet.	
21	Wohngebiet entlang des Hardwaldes westlich vom Tambel, Wallisellen	Gebiet mit besonderen landschaftlichen Qualitäten, Quartiere mit hoher Durchgrünung und geringen Gesamtgebäudehöhen; Übergangsgebiet zum Landschaftsförderungsgebiet Hardwald und zum Vernetzungskorridor.	
22	Gebiet Dietlikoner- / Kloten-erstrasse, Wallisellen	Gebiet mit besonderen landschaftlichen Qualitäten, Quartiere mit geringen Gesamtgebäudehöhen; Übergangsgebiet	

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
		zum Landschaftsförderungsgebiet Hardwald.	
23	Gebiet Hueberstrasse, Wallisellen	Gebiet mit besonderen landschaftlichen Qualitäten; Durchgrünung der Siedlungsstruktur, Quartier mit geringen Gesamtgebäudehöhen; teilweise Übergangsbereich zum Landschaftsförderungsgebiet Hardwald.	
24	nördlicher Teil des Siedlungsgebietes Wangen, Wangen-Brüttisellen	Gebiet mit besonderen landschaftlichen Qualitäten, zugunsten des regionalen Aussichtspunktes empfehlen sich massvolle bauliche Dichten und Gesamtgebäudehöhen, Übergang zum reg. Landschaftsschutzgebiet.	
25	östlicher Teil des Siedlungsgebietes Wangen, Wangen-Brüttisellen	Gebiet mit besonderen landschaftlichen Qualitäten, Durchgrünung der Siedlungsstruktur, Übergang zum reg. Landschaftsschutzgebiet.	

#### b) Gebiete hoher baulicher Dichte

Im regionalen Richtplan sind jene Siedlungsgebiete als Gebiete mit hoher baulicher Dichte bezeichnet, die sich für eine städtebauliche Akzentuierung eignen und wo deshalb aus regionaler Sicht eine hohe bauliche Dichte (grossvolumige Baustruktur) grundsätzlich erwünscht ist. Diese generelle Festlegung ist eine Anweisung an die Gemeinden, in den bezeichneten Gebieten in ortsplanerisch zweckmässiger Weise Zonen mit hoher Bebauungsdichte und städtischer Bauweise auszuscheiden. Es sind auch jene Gebiete, in welchen in erster Linie mit Sondernutzungsplänen eine höhere Bebauung mit entsprechend höherer Dichte ermöglicht werden kann (vgl. minimale Vorgaben § 49a PBG).

Diese Festlegung ist im regionalen Richtplan nur als schematische Signatur dargestellt. Sie soll auf kommunaler Stufe mit Rücksicht auf Topographie, Wegnetz / ÖV und Überbauungsstruktur angepasst werden.

Gebiete hoher baulicher Dichte von regionaler Bedeutung sind:

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
26	Gebiet Grindelstrasse, Bassersdorf	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	KRP: Landschaftsverbindung (Kap. 3.9 Nr. 27), Erweiterung Glattalbahn (Kap. 4.3 Nr. 11) Vernetzungskorridor (Kap. 3.8 Nr. 1)
27	Gebiet Bahnhofstrasse / Dietlikonerstrasse, Bassersdorf	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung bei nachgewiesener Ortsverträglichkeit	
28	Gebiet Bahnhof Dietlikon sowie längs der Neuen Winterthurerstrasse bzw. nördlich der Autobahn, Dietlikon / Wallisellen	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	teilweise regionales Zentrumsgebiet
29	Gebiet Allmend Stettbach / Neugut, Dübendorf / Wallisellen	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	kantonales Zentrumsgebiet

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
30	Gebiet Neugutstrasse / Breitibach, Dübendorf	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	
31	Gebiet Überlandstrasse / Rechweg, Dübendorf	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	
32	Gebiet Industriestrasse, Fällanden	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	
33	Gebiet Langacher, Greifensee	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	Koordination mit benachbartem Arbeitsplatzgebiet in der Region Oberland
34	Gebiet Kreuzung Wilder Mann, Kloten	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	
35	Gebiet Breitstrasse, südlich Bahngleise, Kloten	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	
36	Kasernenareal, Kloten	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	Sachplan Militär
37	Schaffhauserstrasse, Kloten / Opfikon	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	teilweise kantonales Zentrumsgebiet
38	Gebiet Eich / Frohbühl / Hohenstieglan, Opfikon / Rümli	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	teilweise kantonales Zentrumsgebiet
39	Gebiet Glattpark / Fallwiesen / Talackerstrasse / Bahnlinie, Opfikon	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	teilweise kantonales Zentrumsgebiet
40	Gebiet Riedmatt, Rümli	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	SIL (2015); im SIL-Perimeter gelten die regionalen Festlegungen nur für Nebenanlagen Anhörung BAZL (Art. 37m Abs. 2 LFG)
41	Gebiet Hofwisenstrasse, Rümli	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	
42	Gebiet Eichteil und Grabenstrasse, Schwerzenbach	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	
43	Stations- / Zentralstrasse, Volketswil	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	
44	Gebiet Chimli, Volketswil	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	
45	Gebiet Brunnenstrasse, Volketswil	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	
46	Gebiet Greifensee / Erlenwiesen, Volketswil	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
47	Bahnhof Nord / Rosenberg- / Weststrasse, Wallisellen	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	mehrheitlich kantonales Zentrumsgebiet
48	Wallisellen West (Stierriet), Wallisellen	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	
49	Gebiet Mitte, Wangen-Brüttisellen	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	
50	Brüttisellen Zürichstrasse, Brüttisellen Haldenstrasse, Wangen-Brüttisellen	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	
51	Gebiet Bandstock, Wangen-Brüttisellen	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	

*Abkürzungen*

SIL: Sachplan Infrastruktur Luftfahrt  
KRP: kantonaler Richtplan

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

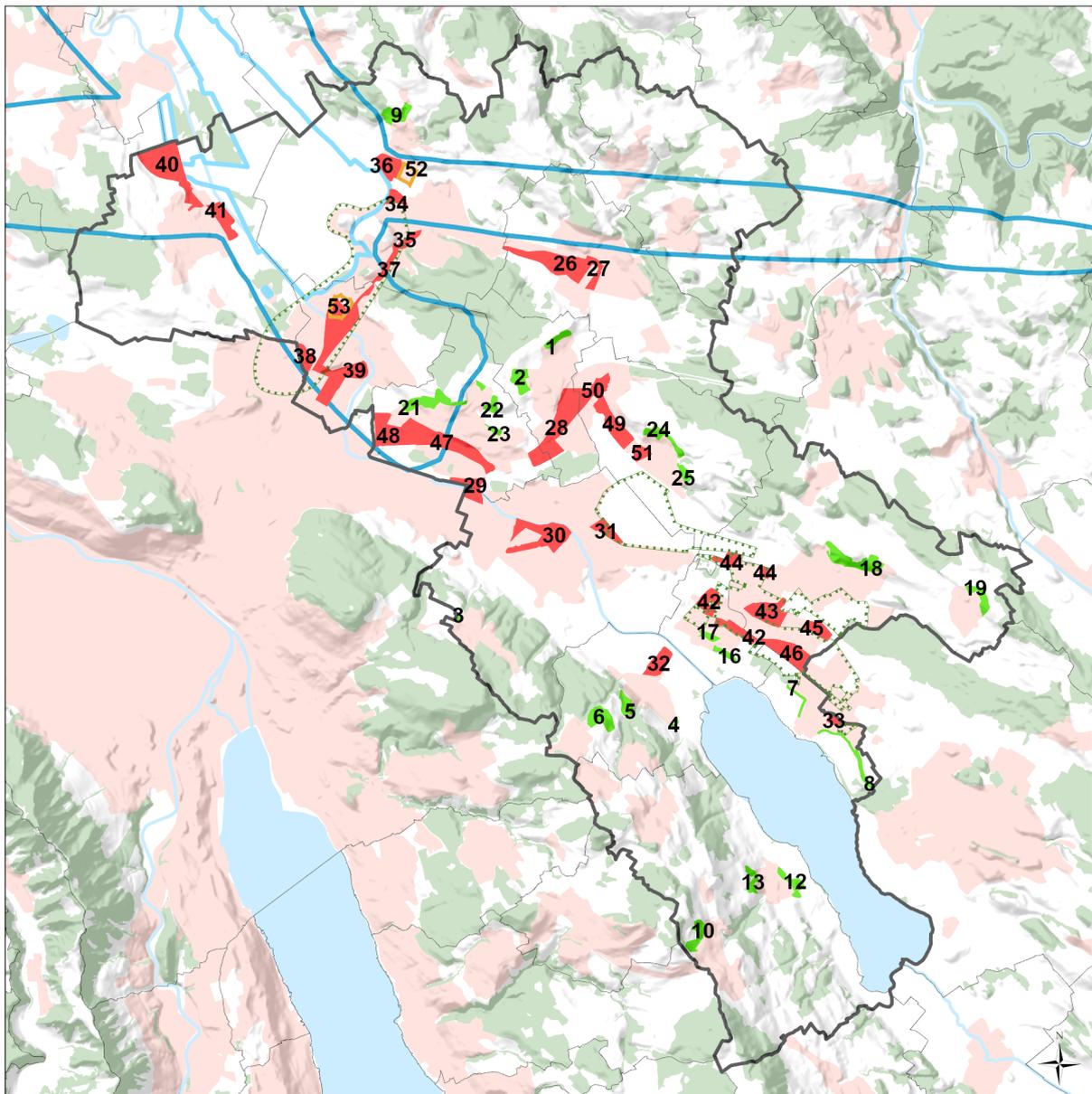
Im Richtplan werden unabhängig der Kriterien gemäss Ziff. 4.7.1.2 lit. a) KRP (Lärmbelastung nur durch Flugbetrieb in der 1. Nachtstunde und sehr gute ÖV-Erschliessung) grossräumige Gebiete mit besonderem Handlungsbedarf bezüglich Sanierung und Aufwertung von Wohnbauten im Sinne Ziff. 4.7.1.3 lit. b) KRP festgelegt. Die Festlegung ist ein Auftrag an die Gemeinden, in den Gebieten Sanierungen und Aufwertungen von Wohnbauten mittels geeigneter öffentlich-rechtlicher Planungsinstrumente anzustossen und zu sichern.

Gebiete mit besonderem Handlungsbedarf bezüglich Sanierung und Aufwertung von Wohnbauten von regionaler Bedeutung sind:

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
52	Hohrainli, Kloten	qualitative und quantitative Siedlungserneuerung mit hochwertigem Schallschutz	KRP: Abgrenzungslinie (Ziff. 4.7.1.3 lit. b)
53	Gebiet Rohrstrasse / Plattenstrasse	qualitative und quantitative Siedlungserneuerung / Umstrukturierung mit hochwertigem Schallschutz	KRP: Abgrenzungslinie (Ziff. 4.7.1.3 lit. b)

*Abkürzungen*

KRP: kantonaler Richtplan



### Anzustrebende bauliche Dichte

#### Kantonaler Inhalt

- Flughafenperimeter bestehend
- Abgrenzungslinie Flughafen
- Siedlungsgebiet
- Wald

#### Regionaler Inhalt

- Niedrige bauliche Dichte
- Hohe bauliche Dichte
- Gebiet mit besonderem Handlungsbedarf bezüglich Sanierung und Aufwertung von Wohnbauten

#### INHALT

- Gebietsplanungen Stand 2015 (Airport Region, Masterplan Uster/Volketswil) / 2021 (Flugplatzareal)

14021\_05A\_240508\_RRP\_Rev2021\_text | Theka | 02.02.2022

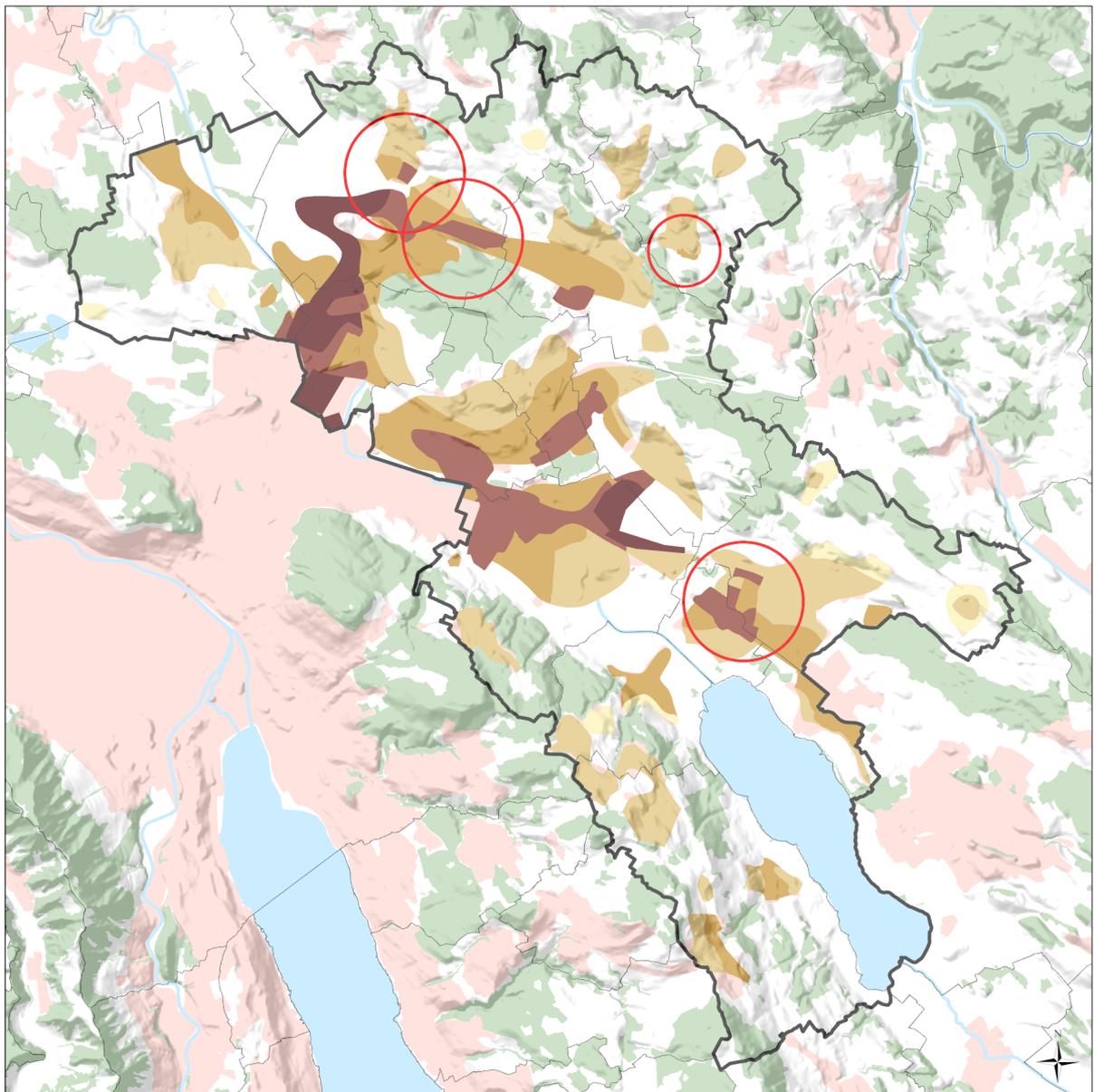
Abb. 2.6a: Übersicht Karteneinträge

d) Dichtestufen

Zudem werden gemäss dem regionalen Raumordnungskonzept die kantonalen Handlungsräume hinsichtlich der angestrebten Nutzungsdichte mit folgenden Dichtestufen differenziert (Einwohner + Beschäftigte = Köpfe). Dabei konzentrieren sich die mittleren, hohen und sehr hohen Dichtestufen auf Lagen, die mit dem öffentlichen Verkehr besonders gut erschlossen sind und geben somit auch Hinweise, wo die Anzahl Pflicht-Parkplätze tiefer angesetzt oder begrenzt werden sollte. Die Gemeinden sollen entsprechend für die nötige Erschliessung und Infrastruktur sorgen:

- Sehr hohe Nutzungsdichte (über 300 K / ha Bauzone)
- Hohe Nutzungsdichte (150 – 300 K / ha Bauzone)
- Mittlere Nutzungsdichte (100 – 150 K / ha Bauzone)
- Geringe Nutzungsdichte (50 – 100 K / ha Bauzone)
- Sehr geringe Nutzungsdichte (weniger als 50 K / ha Bauzone)

Folgende Dichtestufen sind wegleitend:



### Dichtestufen

#### Kantonaler Inhalt

- Siedlungsgebiet
- Wald

#### Regionaler Inhalt

- Sehr hohe Nutzungsdichte
- Hohe Nutzungsdichte
- Mittlere Nutzungsdichte
- Geringe Nutzungsdichte
- Sehr geringe Nutzungsdichte

14021\_05G\_20024\_RRP\_Rev2021\_apr1\_Thecal 24.02.2022

**Abb. 2.6b: Dichtestufen (K / ha üBZ), Zielbild 2030 gemäss RegioROK 2017, ~~Fassung Teilrevision-2019~~ 2021 des regionalen Richtplans Glattal**

### 2.6.3 Massnahmen

#### Gebiete niedriger baulicher Dichte:

a) Region

- Die Region überprüft die Richtlinien und die Gebietsausscheidungen im Rahmen einer nächsten Teilrevision des regionalen Richtplans.

b) Gemeinden

- Die Gemeinden scheiden die nötigen Zonen aus.
- Gebiete niedriger baulicher Dichte führen in der Regel zu einer örtlich differenzierten Zonierung geringer Dichte (Unterschreitung § 49a PBG zulässig) mit ergänzenden Bestimmungen (Körnung, Begrünung, Siedlungsrand etc).

#### Gebiete hoher baulicher Dichte:

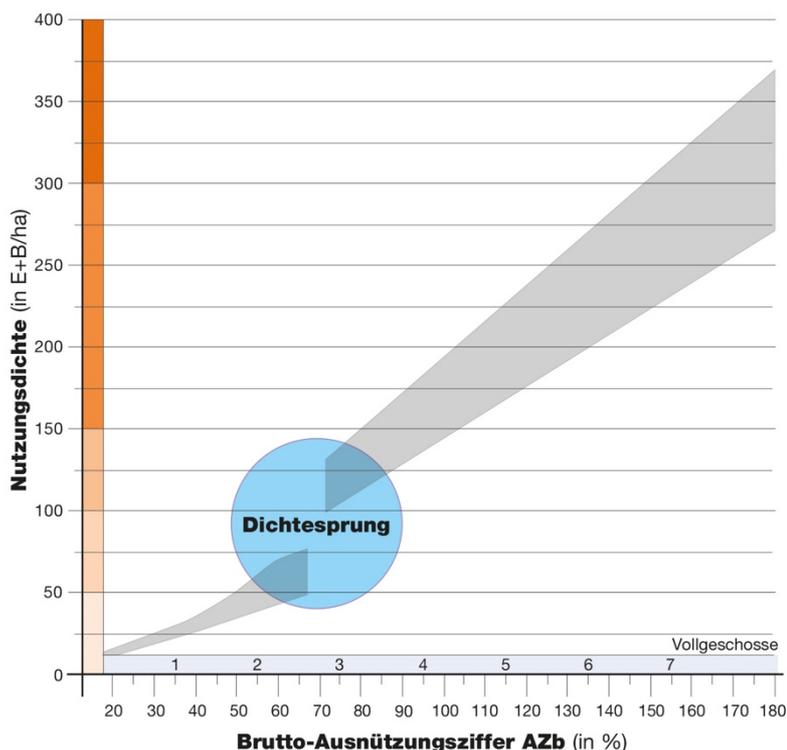
a) Region

- -.-

b) Gemeinden

- Die Gemeinden scheiden die nötigen Zonen aus.
- Gebiete hoher baulicher Dichte führen in der Regel zu einer örtlich differenzierten Zonierung mit Zentrums-, Misch-, Wohn- und Arbeitszonen hoher baulicher Dichte. Dabei sind die jeweiligen, minimalen Ausnützungsziffern gemäss § 49a Abs. 1 PBG deutlich zu übertreffen.
- Für die Festlegung der Dichtemasse in den Gebieten mit hoher baulicher Dichte sind gestützt auf die Abbildung 2.6b folgende Umrechnungsfaktoren wegleitend:

**Nutzungsdichtediagramm**



**Abb. 2.6c: Nutzungsdichtediagramm**

## Umrechnungshilfe Nutzungsziffern

Brutto-Ausnutzungsziffer (%)	Ausnutzungsziffer PBG (%)	Baumassenziffer (m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup> )	Vollgeschosse (Annahme)
25–35	15–20	0.9–1.3	1
35–45	20–25	1.2–1.7	1
40–50	25–35	1.2–1.9	2
50–65	35–45	1.7–2.4	2
60–75	45–55	2.0–2.8	3
75–85	55–65	2.5–3.2	3
80–95	65–75	2.7–3.6	4
95–105	75–85	3.2–4.0	4
100–115	85–95	3.4–4.4	5
115–125	95–105	3.9–4.8	5
120–135	105–115	4.3–5.2	6
135–145	115–125	4.6–5.5	6
140–155	125–135	4.9–5.9	7
≥ 155	≥ 135	≥ 5.3	≥ 7

Abb. 2.6d: Umrechnungshilfe Nutzungsziffern

### Gebiete mit besonderem Handlungsbedarf bezüglich Sanierung und Aufwertung von Wohnbauten:

#### a) Region

- Die Region setzt sich dafür ein, dass in anspruchsvollen Gebieten mit besonderem Handlungsbedarf bezüglich Sanierung und Aufwertung von Wohnbauten geeignete kommunale Instrumente oder andere Aufwertungsmassnahmen zur Anwendung kommen, um eine zweckmässige planerische Verdichtung zugunsten der Erneuerung des Wohnungsbaus mit geeignet hoher Bebauungsdichte zu erzielen (Zulässigkeit von mehr Wohnbauvolumen ohne Steigerung der Wohneinheiten).

#### b) Gemeinden

- Die Gemeinden sehen in den Gebieten öffentliche Gestaltungspläne oder Gebietssanierungen (beide gemäss 4. Abschnitt PBG) oder andere Aufwertungsmassnahmen zugunsten einer gesteigerten Wohnqualität vor und grenzen die Geltungsbereiche der jeweiligen Instrumente und Massnahmen zweckmässig ab.
- Die Gemeinden streben die Entwicklung sowie Werterhaltung / -steigerung im Dialog mit den Grundeigentümern an, sichern die Rahmenbedingungen inkl. der Anzahl Wohneinheiten und das Mass möglicher Nutzungstransfers der Nichtwohnutzung zugunsten einer gesteigerten städtebaulichen Erscheinung im Rahmen des gewählten Planungsinstruments.

### Anzustrebende Nutzungsdichte:

#### a) Region

- Die Region setzt sich dafür ein, dass in Gebieten hoher und sehr hoher Nutzungsdichte die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr ausgebaut und wo nötig vorgeschrieben wird. Sie ist Voraussetzung für die Baureife.

## b) Gemeinden

- Es ist Aufgabe der kommunalen Richt- und Nutzungsplanung, je Gebiet das geeignete Instrument und das richtige Mass der zulässigen baulichen Dichte festzulegen. Es ist zulässig, die planerische Verdichtung in mehreren Revisionschritten umzusetzen. Für die einzelnen Zonenabgrenzungen und Dichteziffern besteht ein erheblicher Anordnungsspielraum, wenn gesamthaft der Nachweis der Dichtestufenziele vorliegt.
- In den Dichtestufen „sehr geringe Dichte“ und „geringe Dichte“ ist es zulässig, die Mindestdichten gemäss § 49a PBG zu unterschreiten.
- Der kantonale Leitfaden „Nutzungsdichte“ ist wegweisend zu berücksichtigen.
- Dichte Siedlungsgebiete sind so zu planen, wie dies in Abstimmung mit der Störfallvorsorge machbar ist.
- In Gebieten mit hohen oder sehr hohen Nutzungsdichten und erheblichen Störfallrisiken sollen die Dichtevorgaben unterschritten werden, wenn die geforderte Dichte zu einer nicht tragbaren Erhöhung des Störfallrisikos führt.

## 2.7 Gebiete mit Zulässigkeit für Hochhäuser

### 2.7.1 Ziele

Das Glattal wird künftig noch deutlicher durch Hochhäuser geprägt werden. Hochhäuser sollen nicht überall entstehen, sondern an der Glattalbahn und **Glattalbahnverlängerung Glattalbahn-PLUS** das dichte Siedlungsband akzentuieren. In diesen Eignungsgebieten können die Gemeinden Hochhäuser mit über 40 m Gebäudehöhe zulassen. Hochhäuser setzen eine vollständige Abklärung aller planerischen Aspekte voraus. **Eignungsgebiete für Hochhäuser sind hinsichtlich ihrer anzustrebenden baulichen Dichte gleichbedeutend wie Gebiete hoher baulicher Dichte (gem. Kap. 2.6 lit. b).**

Ausserhalb der Eignungsgebiete liegen die Eventualgebiete. Hier sind Hochhäuser (bis zu 40 m Gebäudehöhe) nicht ausgeschlossen, werden jedoch zugunsten eines differenzierten Siedlungsbildes nicht zusätzlich gefördert. Übergeordnete Vorgaben, welche den Bau von Hochhäusern nicht erlauben, sind zu berücksichtigen (z.B. Schutzbereich am Greifensee).

In den regionalen Gebieten niedriger Dichte, in den kommunalen Zonen W2 sowie in den seitens der Gemeinden als empfindlich betrachteten Lagen sind Hochhäuser auszuschliessen (Ausschlussgebiete).

### 2.7.2 Karteneinträge

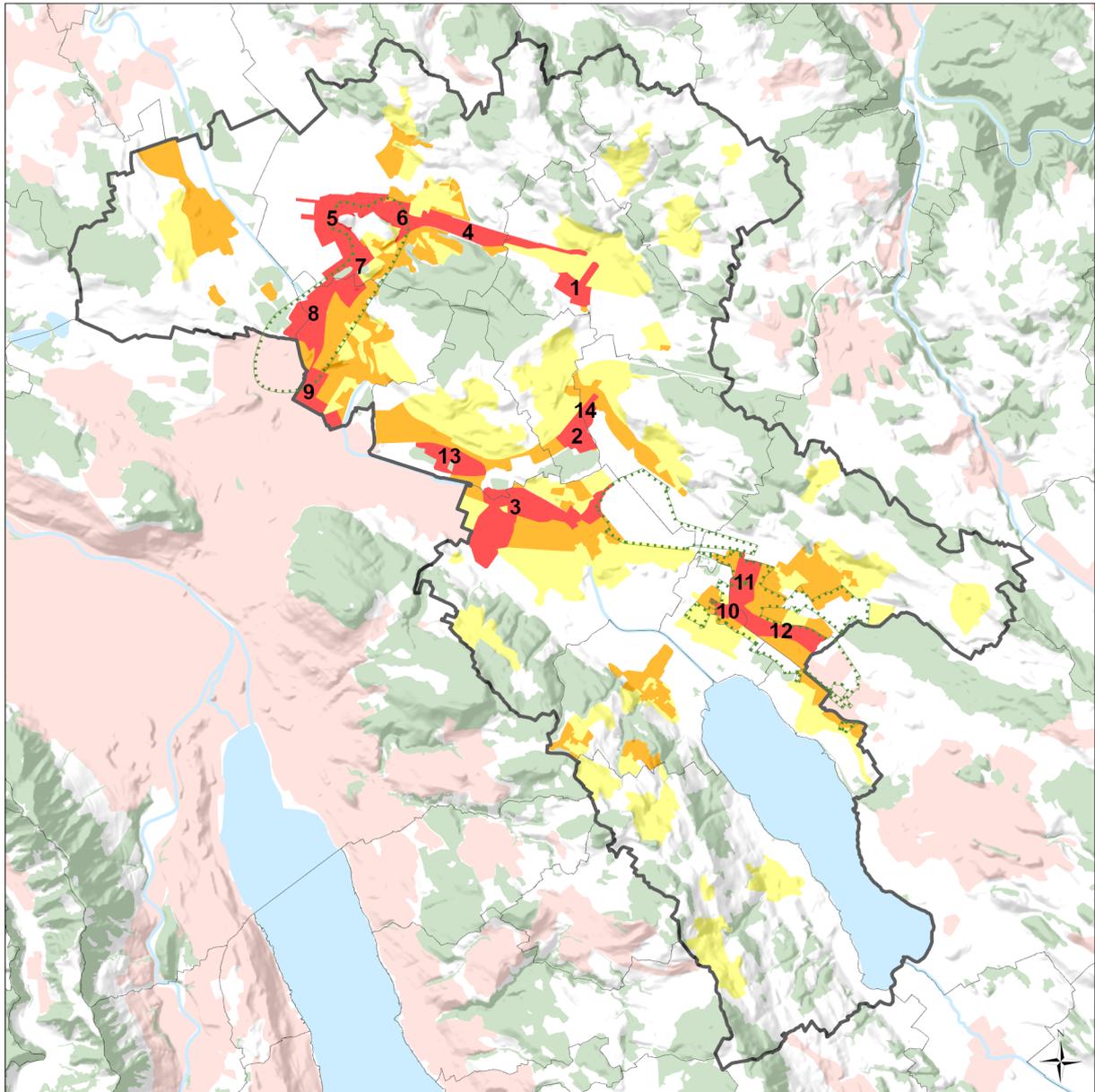
Eignungsgebiete Hochhäuser von regionaler Bedeutung sind:

Nr.	Hochhausgebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
1	Achse Industriegebiet / Gebiet Hard (bei Bahnhof), Bassersdorf	Gebiet mit Hochhausbestand Eignung für zusätzliche Hochhäuser	Mit der Nachbargemeinde Kloten hat eine Abstimmung bezüglich der Fortsetzung des Hochhausbandes zu erfolgen.
2	Dietlikon	Eignung für Hochhäuser	Mit der Nachbargemeinde Wangen-Brüttisellen hat eine Abstimmung bezüglich der Fortsetzung des Hochhausbandes zu erfolgen.
3	Hochbord / Giessen bis Flugplatzkopf, Dübendorf	Gebiet mit geplanten Hochhäusern Eignung für zusätzliche Hochhäuser	Mit den Nachbargemeinden Wallisellen und Wangen-Brüttisellen hat eine Abstimmung bezüglich der Fortsetzung des Hochhausbandes zu erfolgen.
4	Achse Industriegebiet, Kloten	Gebiet mit Hochhausbestand	<b>Innerhalb des Gebiets mit Hindernisbegrenzung gem. SIL Objektblatt Flughafen Zürich Teil</b>

Nr.	Hochhausgebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
		Eignung für zusätzliche Hochhäuser	<b>IIIC: Ausscheidung neuer oder Revision bestehender Bauzonen nur unter Einhaltung des Sicherheitszonenplans</b> Flughafen Kloten, Flughafen Zürich AG
5	Flughafenkopf, Kloten	Gebiet mit erheblichem Hochhausbestand Eignung für zusätzliche Hochhäuser	SIL (2015); im SIL-Perimeter gelten die regionalen Festlegungen nur für Nebenanlagen Anhörung BAZL (Art. 37m Abs. 2 LFG) Sicherheitszonenplan Flughafen Kloten, Flughafen Zürich AG
6	Balsberg Nord, Kloten	Gebiet mit Hochhausbestand Eignung für zusätzliche Hochhäuser	<b>Innerhalb des Gebiets mit Hindernisbegrenzung gem. SIL Objektblatt Flughafen Zürich Teil IIIC: Ausscheidung neuer oder Revision bestehender Bauzonen nur unter Einhaltung des Sicherheitszonenplans</b> Flughafen Kloten, Flughafen Zürich AG
7	Balsberg Süd, Kloten	Gebiet mit Hochhausbestand Eignung für zusätzliche Hochhäuser	<b>Innerhalb des Gebiets mit Hindernisbegrenzung gem. SIL Objektblatt Flughafen Zürich Teil IIIC: Ausscheidung neuer oder Revision bestehender Bauzonen nur unter Einhaltung des Sicherheitszonenplans</b> Flughafen Kloten, Flughafen Zürich AG
8	Opfikon – Glattbrugg, Opfikon	Gebiet mit Hochhausbestand Eignung für zusätzliche Hochhäuser	<b>Innerhalb des Gebiets mit Hindernisbegrenzung gem. SIL Objektblatt Flughafen Zürich Teil IIIC: Ausscheidung neuer oder Revision bestehender Bauzonen nur unter Einhaltung des Sicherheitszonenplans</b> Flughafen Kloten, Flughafen Zürich AG
9	Glattpark / Gebiet Leutschenbach, Opfikon	Gebiet mit Hochhausbestand Eignung für zusätzliche Hochhäuser	<b>Innerhalb des Gebiets mit Hindernisbegrenzung gem. SIL Objektblatt Flughafen Zürich Teil IIIC: Ausscheidung neuer oder Revision bestehender Bauzonen nur unter Einhaltung des Sicherheitszonenplans</b> Flughafen Kloten, Flughafen Zürich AG
10	Bahnhofsgebiet, Schwerzenbach	Achsenbetonung für potenzielle zukünftige ÖV-Achse gem. MP Uster – Volketswil und REK Schwerzenbach Koordination mit der Neugestaltung von Bushof und Bahnhofplatz	
11	Zürcherstrasse bis Bahnhof Schwerzenbach / Volketswil, Volketswil	Gebiet mit Hochhausbestand Eignung für zusätzliche Hochhäuser Achsenbetonung für potenzielle zukünftige ÖV-Achse	
12	Industriestrasse, Volketswil	Eignung für Hochhäuser	

Nr.	Hochhausgebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
13	Glattzentrum / Richtiareal, Wallisellen	Gebiet mit Hochhausbestand Eignung für zusätzliche Hochhäuser	
14	Zürichstrasse / Stationsstrasse, Wangen-Brüttisellen	Eignung für Hochhäuser	Mit der Nachbargemeinde Dietlikon hat eine Abstimmung bezüglich der Fortsetzung des Hochhausbandes zu erfolgen.

*Abkürzungen*  
REK: Raumentwicklungskonzept



**Gebiete mit und ohne Zulässigkeit für Hochhäuser**

**Kantonaler Inhalt**

- Siedlungsgebiet
- Wald

**Regionaler Inhalt**

- Eignungsgebiet für Hochhäuser
- Eventualgebiet für Hochhäuser
- Ausschlussgebiet für Hochhäuser

**INHALT**

- Gebietsplanungen Stand 2015 (Airport Region, Masterplan Uster/Volketswil) / 2021 (Flugplatzareal)

14021\_05A\_240508\_RRP\_Rev2021.aprx | Thekol | 02.02.2022

Abb. 2.7: Übersicht Karteneinträge

### 2.7.3 Massnahmen

#### a) Region

- Gemäss kantonalem Richtplan halten Kanton und Regionen die Kriterien und das Verfahren zur Beurteilung von Hochhausprojekten fest.
- Die Region legt grundsätzliche Eignungs-, Eventual- und Ausschlussgebiete für Hochhäuser fest. Für die eigentümerverbindliche Umsetzung wird den Gemeinden, unter Berücksichtigung der regionalen Konzeptidee erheblichen Spielraum gewährt.
- Die Region unterstützt die gemeindegrenzübergreifende Koordination.
- Die Region setzt sich dafür ein, dass in Hochhausgebieten die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr ausgebaut und wo nötig vorgeschrieben wird. Sie ist Voraussetzung für die Baureife.

#### b) Gemeinden

- Die eigentümerverbindliche Zulässigkeit von Hochhäusern erfolgt mittels Grundordnung und / oder Gestaltungsplänen. Die Gemeinden legen die Eignungs- und Ausschlussgebiete eigentümerverbindlich fest.
- Eine Differenzierung der Gebiete nach Hochhaushöhen, Lage zur Strecke bzw. zu den Stationen kann erwogen werden.
- Das regionale Konzept für die eigentümerverbindliche Ausscheidung von Eignungsgebieten sieht folgende Differenzierung vor :
  - a) über 40 m an Glattalbahnen, **Glattalbahnerweiterung GlattalbahnenPLUS** und ÖV-Korridor Raum Schwerzenbach / Volketswil
  - b) in Eventualgebieten können Hochhäuser bis 40 m zugelassen werden
  - c) im Übrigen sind Ausschlussgebiete festgelegt, dort sind keine Hochhäuser zulässig – in Gebieten niedriger baulicher Dichte, Zonen W2, überkommunalen Ortsbildern und ortsbaulich empfindlichen Lagen
- Die Ausdifferenzierung der Gebietsabgrenzungen erfolgt auf kommunaler Ebene. Die Ausdifferenzierung hat unter Berücksichtigung der regionalen Konzeptidee zu erfolgen, ist jedoch situativ anzupassen.
- Im Übrigen sind die übergeordneten Vorschriften zu Hochhäusern (Sorgfalt betreffend die architektonische Erscheinung etc.) zu berücksichtigen (§ 282 ff. PBG).

## 3 Landschaft

### 3.11 Gewässerrevitalisierung und Aufwertung Flusssufer Glattraum

#### 3.11.1 Ziele

Gewässer sind einerseits Ressourcen für Trink-, Brauch- und Löschwasser und andererseits sind sie auch Lebensraum für Tiere und Pflanzen sowie Elemente einer vielfältigen Landschaft, dienen der ökologischen Vernetzung und bieten Raum für Freizeit und Erholung.

Den ober- und unterirdischen Gewässern ist Sorge zu tragen und es gelten die Zielsetzungen gemäss kantonalem Richtplan. Die Aufwertungen haben unter Berücksichtigung der künftigen Siedlungsentwicklung, von Infrastrukturmassnahmen und den Interessen der Landwirtschaft zu erfolgen.

In der Richtplankarte sind die in der Landeskarte enthaltenen Fliess- und Stillgewässer dargestellt. Das vollständige Verzeichnis aller Oberflächengewässer – sowohl der offenen als auch der eingedolten – ist im kantonalen Übersichtsplan ersichtlich.

Am Greifensee liegt eine Schutzverordnung vor. Weitere regionale Festlegungen sind nicht erforderlich.

Der Revitalisierung von Fliessgewässern kommt eine hohe Bedeutung für die Aufwertung des Siedlungs- und Landschaftsbildes zu. Gemäss Gewässerschutzgesetz sind Revitalisierungsabschnitte zu bezeichnen, welche bis 2030 realisiert werden sollen. Die prioritären Abschnitte an kantonalen Gewässern sollen im kantonalen Richtplan bezeichnet werden, diejenigen an kommunalen Gewässern im regionalen Richtplan.

#### Aufwertung Flusssufer Glattraum:

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

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

#### 3.11.2 Karteneinträge

In den mit «Gewässerrevitalisierung» bezeichneten Gewässerabschnitten soll die ökologische Funktionsfähigkeit soweit wie möglich wieder hergestellt werden. Objekte der zweiten Priorität können vorrücken, wenn Objekte erster Priorität nicht oder später realisiert werden.

Der Eintrag «Aufwertung Flusssufer Glattraum» bezeichnet jene Gewässerabschnitte, in denen Massnahmen zur Attraktivitätssteigerung und Zugänglichkeit für Erholungssuchende, zum Hochwasserschutz und zur ökologischen Aufwertung miteinander kombiniert werden sollen (integraler Ansatz).

Gewässerrevitalisierungen von regionaler Bedeutung sind:

Nr.	Gewässer / Abschnitt	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
1	Altbach / Auenbach, Bassersdorf	Verbesserung Hochwasserschutz, Längs-, Quervernetzung, Struktur-Aufwertung, Aufwertung als Erholungsraum	

Nr.	Gewässer / Abschnitt	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
		2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	
2	Altbach / Auenbach (Abschnitt Bahnhofstrasse bis Gemeindegrenze Kloten), Bassersdorf	Verbesserung Hochwasserschutz, Längs-, Quervernetzung, Struktur-Aufwertung, Aufwertung als Erholungsraum 1. Priorität (Umsetzungshorizont <del>2025</del> ab 2028)	1. Priorität gem. Revitalisierungsplanung Kanton Nrn. 136, 138 KRP: Erweiterung Glattalbahn (Kap. 4.3 Nr. 11)
3	Birchwilerbach, oberhalb Untere Mühle, Bassersdorf	Struktur-Aufwertung 1. Priorität (Umsetzungshorizont <del>2020</del> 2025)	1. Priorität gem. Revitalisierungsplanung Kanton Nr. 134
4	Altbach, oberhalb Untere Mühle, Bassersdorf	Struktur-Aufwertung 1. Priorität (Umsetzungshorizont <del>2020</del> 2025)  Die Aufwertungsmassnahmen sind mit den Bedürfnissen betreffend Betriebsflächen der angrenzenden Gewerbebetriebe und der Landwirtschaft abzustimmen.	1. Priorität gem. Revitalisierungsplanung Kanton Nr. 135
5	Bachtobelbach, Bassersdorf	Revitalisierung 1. Priorität (Umsetzungshorizont <del>2020</del> 2025)  Der Eintrag ist nicht Bestandteil der kantonalen Revitalisierungsplanung vom 31.04.2015. Projekte sind frühzeitig mit dem AWEL zu koordinieren. Die Erteilung der nötigen wasserbaulichen Bewilligung bzw. Projektfestsetzung und die Ausrichtung von Beiträgen von Bund und Kanton bleiben vorbehalten. Beiträge können sowohl für Hochwasserschutz- als auch für Revitalisierungsmassnahmen (projektabhängig) beantragt werden.	
6	Breiti- und Gockhuserbach, Dübendorf	Verbesserung Hochwasserschutz, Ausdolung, Längs- und Quervernetzung, Struktur-Aufwertung, Aufwertung als Erholungsraum 1. Priorität (Umsetzungshorizont 2035) und Abschnitte 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	1. Priorität gem. Revitalisierungsplanung Kanton Nrn. 153 + 158, 157 Reg. Landschaftsförderungsgebiet Nr. 5
7	Chrebschüsselibach (innerhalb Flugplatzareal), Dübendorf	Ausdolung, Aufwertung als Natur- und Erholungselement 1. Priorität (Umsetzungshorizont 2025)	1. Priorität gem. Revitalisierungsplanung Kanton Nr. 150 künftige Entwicklung Flugplatzareal
8	Sagentobelbach, Dübendorf	Revitalisierung 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	
9	Chlostergraben, Dübendorf	Ausdolung, Längsvernetzung, Struktur-Aufwertung 1. Priorität (Umsetzungshorizont 2035)	1. Priorität gem. Revitalisierungsplanung Kanton Nr. 155

Nr.	Gewässer / Abschnitt	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
10	Wisbach, Abschnitt Fällandenstrasse bis zur Glatt, Dübendorf	Verbesserung Hochwasserschutz, Längs-, Quervernetzung, Aufweitung, Struktur-Aufwertung, Aufwertung als Erholungsraum 1. Priorität (Umsetzungshorizont 2025)	1. Priorität gem. Revitalisierungsplanung Kanton Nr. 159 Reg. Landschaftsförderungsgebiet Nr. 5
11	Gfenngaben, Dübendorf	Revitalisierung 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	
12	Chalambach, Fällanden	Revitalisierung 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	
13	Dorfbach, Fällanden	Revitalisierung 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	
14	Fröschbach, Fällanden	Ausdolung, Aufwertung als Natur- und Erholungsraum 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	Greifenseeschutzverordnung
15	Grundhiltibach, Fällanden	Revitalisierung 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	
16	Jören- und Leibbach, Fällanden	Revitalisierung 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	
17	Murholz- und Stuelenbach, Fällanden	Revitalisierung 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	Greifenseeschutzverordnung
18	Rorbach, Fällanden	Verbesserung Hochwasserschutz, Längs-, Quervernetzung, Struktur-Aufwertung, Aufwertung als Erholungsraum 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	Greifenseeschutzverordnung
19	Zilbach, Fällanden	Revitalisierung 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	
20	Groswisbach, Greifensee	Revitalisierung 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	Greifenseeschutzverordnung
21	Jungholzbächli, Greifensee	Revitalisierung 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	Greifenseeschutzverordnung
22	Werikerbach, Greifensee	Struktur-Aufwertung, Verbesserung Fischgängigkeit, Aufwertung als Erholungsraum 1. Priorität (Umsetzungshorizont 2035)	1. Priorität gem. Revitalisierungsplanung Kanton Nr. 162 Greifenseeschutzverordnung
23	Huebbach, Kloten	Revitalisierung 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	
24	Rousbach, Kloten	Revitalisierung	

Nr.	Gewässer / Abschnitt	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
		2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	
25	Ruebisbach, Kloten	Revitalisierung 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	
26	Schluchenbach, Kloten	Revitalisierung 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	
27	Tüfbach, Gerlisberg, Kloten	Revitalisierung 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	
28	Wilenbach, Kloten	Revitalisierung 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	
29	Dorfbach, Maur	Verbesserung Hochwasserschutz, Längsvernetzung, Struktur-Aufwertung, Aufwertung als Erholungsraum 1. Priorität (Umsetzungshorizont 2035)	1. Priorität gem. Revitalisierungsplanung Kanton Nr. 171 Greifenseeschutzverordnung
30	Feldbächli, Maur	Revitalisierung 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	Greifenseeschutzverordnung
31	Murholzbach, Maur	Revitalisierung 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	Greifenseeschutzverordnung
32	Weidbach, Fällanden und Bach im Murholz, Maur	Revitalisierung 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	
33	Uessiker-Dorfbach, Maur	Revitalisierung 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	Greifenseeschutzverordnung
34	Brüelbach, Opfikon	Revitalisierung 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	
35	Leutschenbach, Opfikon	Revitalisierung 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	
36	Chalberhaugraben, Rümlang	Revitalisierung 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	
37	Chatzenbach / Rainachergraben, Rümlang	Revitalisierung 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	
38	Haldenbach / Finkgraben, Rümlang	Revitalisierung 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	
39	Rietmattgraben, Rümlang	Revitalisierung 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	
40	Steinbruchgraben, Rümlang	Revitalisierung	

Nr.	Gewässer / Abschnitt	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
		2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	
41	Wibach, Rümlang	Revitalisierung 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	
42	Buechwisengraben / Seeholzbächli, Rümlang	Revitalisierung 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	Abstimmung mit der Gemeinde Regensdorf
43	Chimlibach, Schwerzenbach / Volketswil	Verbesserung Hochwasserschutz, Längs- und Quervernetzung, Struktur-Aufwertung, Aufwertung als Erholungsraum 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	Reg. Landschaftsförderungsgebiet Nr. 5
44	Guntenbach, Volketswil	Verbesserung Hochwasserschutz, Längsvernetzung, Struktur-Aufwertung, Aufwertung als Erholungsraum 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	Projektabsicht Verlegung Guntenbach
45	Zimikerriedgraben, Schwerzenbach	Ausdolung + Gerinne verlegen, Aufwertung als Erholungsraum 1. Priorität (Umsetzungshorizont 2035)	1. Priorität gem. Revitalisierungsplanung Kanton Nr. 160 Abstimmung mit bestehenden Sportanlagen
46	Dürrenbach, Volketswil	Revitalisierung 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	
47	Dorfbach, Volketswil	Revitalisierung 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	
48	Auengraben, Wallisellen	Revitalisierung 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	
49	Bachtelwiesengraben, Abschnitt Dietlikonstrasse – Hörnligrabenweg, Wallisellen / Dietlikon	Ausdolung, Längs- und Quervernetzung 1. Priorität (Umsetzungshorizont 2025)	1. Priorität gem. Revitalisierungsplanung Kanton Nr. 145
50	Bachtelwiesengraben, Abschnitt Alte Winterthurerstrasse – Dietlikonstrasse, Wallisellen / Dietlikon	Revitalisierung 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	
51	Brüelbach, Abschnitt Grindelwald, Wallisellen	Ausdolung, Aufwertung als Erholungs- und Naturelement 1. Priorität (Umsetzungshorizont 2025)	1. Priorität gem. Revitalisierungsplanung Kanton Nr. 147
52	Brüelbach, Abschnitt Aubrugg Wallisellen	Revitalisierung 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	Reg. Vernetzungskorridor Nr. 7
53	Furtbach, Abschnitt Ägertwald, Wallisellen	Struktur-Aufwertung, Aufwertung als Erholungsraum 1. Priorität (Umsetzungshorizont 2020)	1. Priorität gem. Revitalisierungsplanung Kanton Nr. 148 Reg. Vernetzungskorridor Nr. 8
54	Hörnligraben, Wallisellen / Dietlikon	Ausdolung, Verbesserung Hochwasserschutz, Längs-,	1. Priorität gem. Revitalisierungsplanung Kanton Nr. 146

Nr.	Gewässer / Abschnitt	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
		<p>Quervernetzung, Struktur-Aufwertung, Aufwertung als Erholungsraum</p> <p>1. Priorität (Umsetzungshorizont 2020)</p>	
55	Dürrbach, Wangener Dorfbach, Abzugsgraben, Pohlgraben, Wangen-Brüttisellen	<p>Verbesserung Hochwasserschutz, Längs-, Quervernetzung, Struktur-Aufwertung, Aufwertung als Erholungsraum</p> <p>2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)</p>	Reg. Vernetzungskorridor Nr. 8

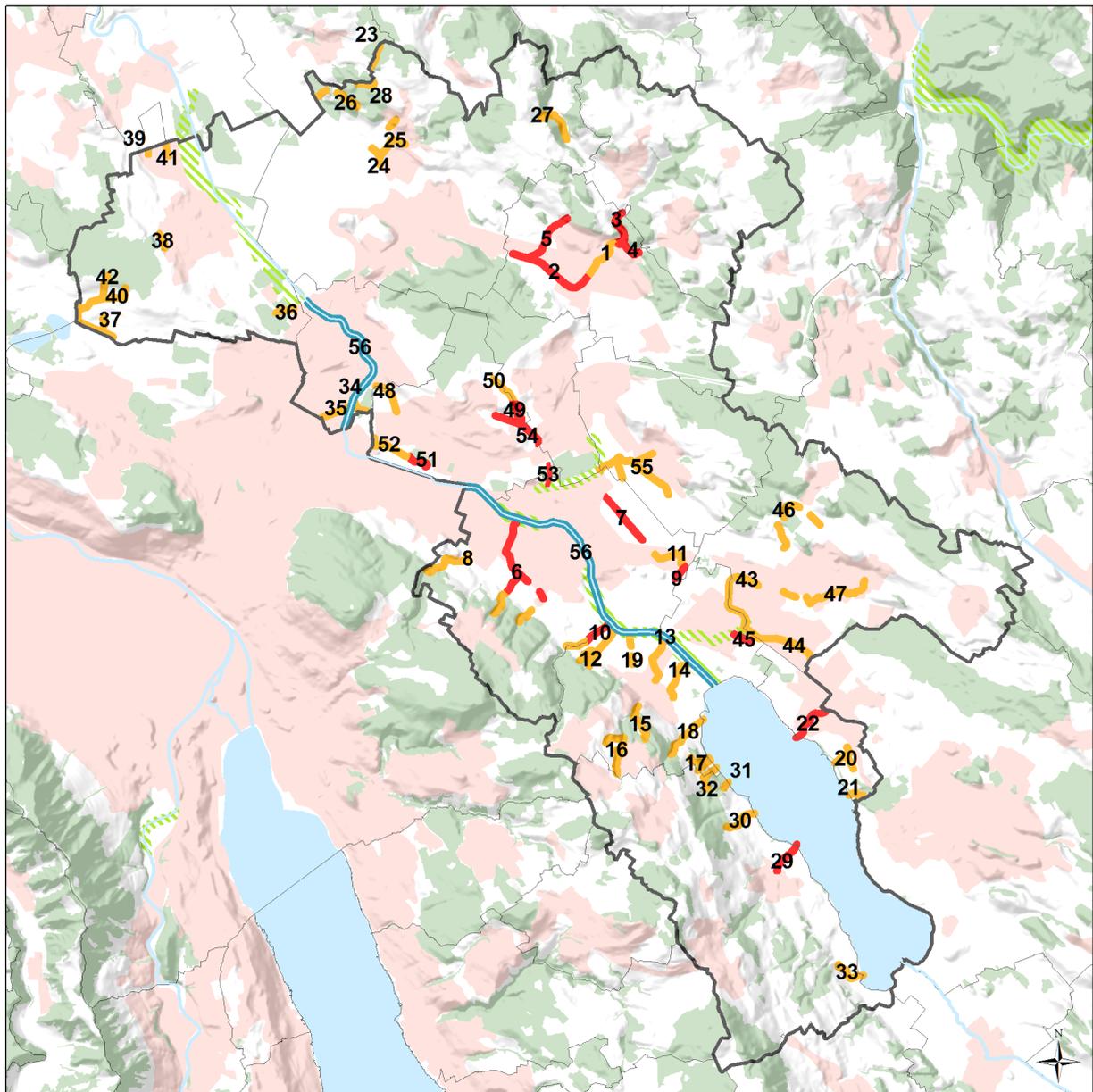
*Abkürzungen*

KRP: Kantonaler Richtplan

Aufwertungen von Flussumfern von regionaler Bedeutung sind:

Nr.	Gewässer / Abschnitt	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
56	Glattraum, Dübendorf / Fällanden / Kloten / Opfikon / Rümlang / Schwerzenbach / Wallisellen	<p>innerhalb des Siedlungsraumes: Im näheren Umfeld des Glattraumes sollte bei Neubauten sowie bei Umgestaltungen in bebauten Gebieten, insbesondere auch bei öffentlichen Grundstücken, die Aussenraumgestaltung wo immer möglich auf eine Aufwertung des Glattraumes als Naherholungs- und Naturraum ausgerichtet werden (z.B. Erhalt und Aufwertung von bestehenden Verbindungen aus dem Glattraum zu nahen Grünflächen, Schaffung von Sitznischen, kleinen Ruheplätzen, Naturbeobachtungsmöglichkeiten, naturnahe Umgebungsgestaltung etc.). Öffentliche Flächen, für die keine Bebauungsabsicht besteht, könnten ebenfalls in diesem Sinn gestaltet werden. Es gilt zudem zu prüfen, inwieweit eine Aufwertung auch mit planerischen Mitteln (z.B. Bau- und Gewässerabstandslinien, Gestaltungspläne) unterstützt werden kann.</p> <p>ausserhalb des Siedlungsraumes: In diesen Abschnitten ist, u.a. auch im Zusammenhang mit einem allfälligen Glattsanierungsprojekt, eine ökologische Aufwertung des Glattraumes (z.B. durch eine abgestufte Intensität der landwirtschaftlichen Nutzung im nahen Umfeld des Flusses, Schaffung von breiten, extensiv genutzten Pufferzonen entlang der Ufer, Neuanlage von flusspandschaftstypischen Biotopen wie Stillgewässer, allenfalls auch Regeneration von ehemaligen Altaufschlingen etc.) anzustreben. Zudem sollten auch</p>	<p>LEK / VNP (Gemeinden), Landschaftsförderungsgebiet Nr. 1, 3, 7 (RRP)</p> <p>Fil Bleu</p> <p>Revitalisierungsplanung Kanton Zürich: Koordination mit Landschaftsentwicklung Glattraum – Rümlang / Oberglatt</p>

Nr.	Gewässer / Abschnitt	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
		Aufwertungsmassnahmen für die Erholung näher abgeklärt bzw. weiterverfolgt werden.	
<i>Abkürzungen</i>			
LEK: Landschaftsentwicklungskonzept			
VNP: Vernetzungsprojekt gemäss Direktzahlungsverordnung (DZV)			



### Gewässerrevitalisierungen und Aufwertung Flusssufer Glattraum

#### Kantonaler Inhalt

-  Gewässerrevitalisierung
-  Siedlungsgebiet
-  Wald

#### Regionaler Inhalt

-  Gewässerrevitalisierung 1. Priorität
-  Gewässerrevitalisierung 2. Priorität
-  Aufwertung Flusssufer (Glatt)

14021\_05A\_171012\_RRP\_Theka.mxd, 18.10.2017

Abb. 3.10: Übersicht Karteneinträge

### 3.11.3 Massnahmen

a) Region

- Die Region unterstützt Kanton und Gemeinden bei ihren Planungen.

b) Gemeinden

- Die Gemeinden streben an den priorisierten Abschnitten eine Revitalisierung in den nächsten 20 Jahren an. Dazu erarbeiten sie Gewässerrevitalisierungsprojekte, welche durch das Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) festgesetzt und mitfinanziert werden. Werden Abschnitte von erster Priorität nicht umgesetzt, so sind die Abschnitte zweiter Priorität vorzuziehen. Diese Abschnitte sind nicht Teil der kantonalen Revitalisierungsplanung vom 30. April 2015. Projektierungen sind frühzeitig mit dem AWEL zu koordinieren. Die Erteilung der nötigen wasserbaupolizeilichen Bewilligung bzw. Projektfestsetzung und die Ausrichtung von Beiträgen von Bund und Kanton bleiben vorbehalten.
- Die Gemeinden setzen weitere Revitalisierungsprojekte von kommunaler Bedeutung um.

## 4 Verkehr

### 4.2 Strassenverkehr

Auf dem übergeordneten Strassennetz ist mit der Glattalautobahn eine wichtige Netzergänzung zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des übergeordneten Netzes vorgesehen. Weitere Netzergänzungen zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des übergeordneten Hauptverkehrsstrassennetzes sind in Prüfung oder in Planung. Generelle Kapazitätssteigerungen sind nicht mehr möglich und sind nicht durch Ausbauten anzubieten, da das Netz gesamthaft an seine Grenzen stösst.

Aufgrund des knappen verfügbaren Raumes im Glattal, den Anforderungen der Umweltschutzgesetzgebung, den auftretenden Konflikten mit Erholung, Natur- und Landschaftsschutz sowie begrenzter finanzieller Mittel haben für den regionalen Strassenverkehr Ertüchtigung und Verstärkung auf dem bestehenden Netz Vorrang vor Neu- und Ausbauten. Das regionale Strassennetz hat die Funktion, Verkehr direkt auf die übergeordneten Netze zu leiten und die Gemeinden untereinander zu verbinden. Zudem stellt das regionale Strassennetz die Infrastruktur für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr dar. Daraus ergeben sich überlagernde Funktionen, welche das Strassennetz erfüllen soll.

Ergänzend zu den übergeordneten Netzergänzungen sind daher Massnahmen vorzusehen, welche der Kanalisierung der Verkehrsströme auf die Rückgrate dienen um die Funktionen des Strassennetzes für den regionalen Verkehr sicherzustellen. Das Netz an Verbindungsstrassen ist weitgehend erstellt.

#### 4.2.1 Ziele

Das Regionale Strassennetz soll insbesondere dazu dienen, den regionalen Quell- und Zielverkehr zu kanalisieren, 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 zu erfüllen und den Ansprüchen unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer gerecht zu werden. Diese sollen stufengerecht umgesetzt werden.

##### *a) Verlagerung und Kanalisierung von Durchgangsverkehr auf die Hauptachsen*

Der überregionale Durchgangsverkehr soll wieder vermehrt, auf lärmempfindliche Nutzungen Rücksicht nehmend, auf dem übergeordneten Strassennetz kanalisiert werden. Um Ausweichverkehr zu vermeiden, ist der motorisierte Verkehr zu steuern und mit flankierenden Massnahmen zu lenken. Durch diese Entlastung soll das regionale Netz seine Funktionen wieder vermehrt erfüllen können und Ausweichverkehr durch die Quartiere vermieden werden.

Damit die Entlastung des regionalen Strassennetzes aufgrund der Kanalisierung nicht durch Mehrverkehr kompensiert wird, soll das bestehende Strassennetz nicht ausgebaut sondern mit den Netzen der übrigen Verkehrsträger besser verknüpft werden. Dafür sind auf allen Planungsstufen flankierende Massnahmen vorzusehen.

##### *b) Siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung in Ortszentren*

Die Ortsdurchfahrten sollen grundsätzlich siedlungsorientiert gestaltet sein. Dafür werden in Abhängigkeit der Umfeldnutzung und der Strassenbelastung Abschnitte zur Umgestaltung des Strassenraumes im Richtplan festgelegt. Umgestaltungen dienen der Förderung der Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmer sowie der Homogenisierung des Verkehrs in Zentren.

Bei Sanierungen bestehender Staatsstrassen in Zentrumsgebieten und Ortskernen sind die siedlungsplanerischen Zielsetzungen für die örtliche Situation zu berücksichtigen, insbesondere ist auf wertvolle Ortsbilder Rücksicht zu nehmen. In diesen Gebieten ist der Ausbaustandard der Staatsstrassen entsprechend sorgfältig festzulegen. Innerhalb des Siedlungsgebiets sind gezielte verkehrsberuhigende respektive homogenisierende und gestalterische

Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit für Fussgänger und Velofahrer und zur Förderung des ÖV auf dem Staatsstrassennetz vorzusehen.  
Bei der Planung und Realisierung der Umgestaltung der Strassenräume sind akustische Prinzipien zu berücksichtigen.

*c) Landschafts- und siedlungsverträgliche Gestaltung von Infrastrukturen*

Bestehende Infrastrukturen sollen im Bereich der dicht bebauten Siedlungsgebiete besser in die Siedlung integriert werden. Die Verträglichkeit zwischen Siedlung und Verkehr soll mittels Homogenisierung des Verkehrsflusses optimiert werden.

Geplante Infrastrukturen sind landschafts- und siedlungsverträglich einzupassen.

**4.2.2 Karteneinträge**

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

Netzergänzungen auf regionaler Ebene sind die Anschlüsse an die geplante Westumfahrung im Gebiet Eichteil und im Gebiet Sonnenberg, Gemeinde Schwerzenbach.

Im Zusammenhang mit geplanten übergeordneten Netzergänzungen sind zudem Strassen zur Abklassierung vorgesehen, die aufgrund der neuen Infrastrukturen entlastet und ersetzt werden. Mit der Erstellung der übergeordneten Netzergänzungen haben die zur Abklassierung vorgesehenen Verbindungsstrassen vorwiegend kommunale Funktionen zu erfüllen.

Zur Förderung der Verträglichkeit zwischen Siedlung und Verkehr und der Verbesserung der Koexistenz zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden werden in Ortszentren Abschnitte zur Umgestaltung des Strassenraumes festgelegt. Die Abschnitte Umgestaltung Strassenraum werden in zwei Kategorien unterteilt:

- Umgestaltung des Strassenraumes aufgrund der Studie Verträglichkeit Strassenraum des Amtes für Verkehr, AFV (Zusatzfinanzierung durch Strassenfonds)
- Umgestaltung des Strassenraumes aufgrund weiterer Kriterien wie geschützte Ortsbilder oder lineare Schwachstellen im Velonetz (keine Zusatzfinanzierung durch Strassenfonds)

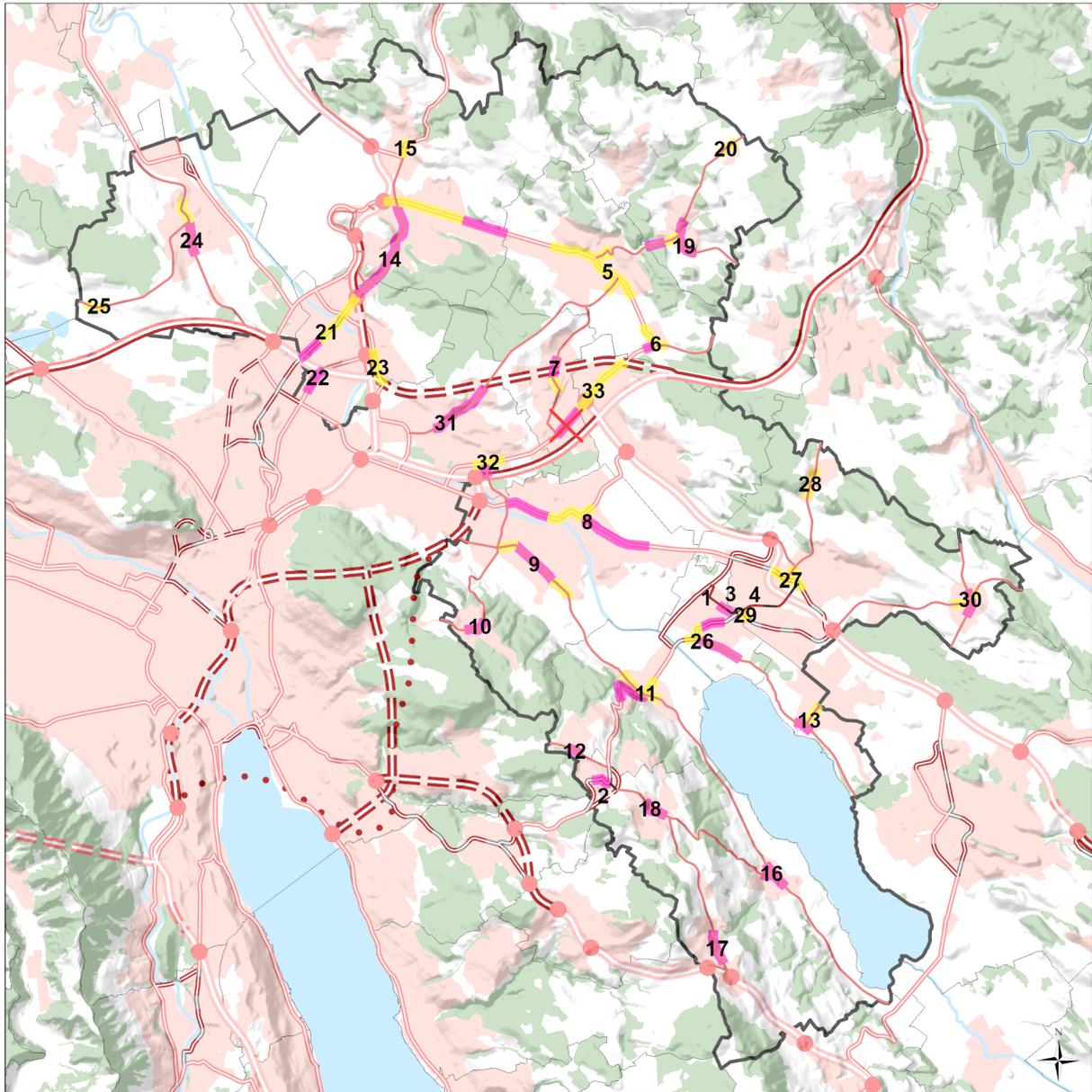
Um die Siedlungsverträglichkeit zu optimieren und den Verkehr zu homogenisieren werden auf dem übergeordneten Hochleistungsstrassennetz Abschnitte mit der Bezeichnung Stadtautobahn festgelegt. Die Abschnitte mit der Bezeichnung "Stadtautobahn" sind in der Themenkarte dargestellt. Bei den Stadtautobahnen handelt es sich um Nationalstrassen, welche nicht in der Kompetenz des Kantons liegen. Für Einträge der Stadtautobahn und deren daraus folgenden Massnahmen entstehen dem Kanton keine finanziellen Verpflichtungen.

Nr.	Objekt	Strassenklassierung	Vorhaben	Realisierungshorizont
1	Anschlüsse Schwerzenbach	Regionale Verbindungsstrasse (Anschlüsse)	Neubau von Anschlüssen an die geplante HVS Umfahrung Schwerzenbach im Gebiet Eichteil und im Gebiet Sonnenberg, Durchfahrtsunterbrechung Bahnstrasse	Koordinationshinweis: bei Erstellung der Umfahrung Schwerzenbach (KRP)
2	Ortsdurchfahrt Binz, Maur	Regionale Verbindungsstrasse zur Abklassierung vorgesehen	Abklassierung des Teilstückes der Zürichstrasse zwischen Umfahrung und	Koordinationshinweis: bei Erstellung der Umfahrung Binz (KRP)

Nr.	Objekt	Strassenklassierung	Vorhaben	Realisierungshorizont
			Ortszentrum und Rückbau bei Ersatz Umgestaltung Strassenraum	
3	Bahnstrasse, Schwerzenbach	Regionale Verbindungsstrasse zur Abklassierung vorgesehen	Abklassierung der Bahnstrasse und Umgestaltung Strassenraum im Zusammenhang mit der Realisierung des Bushofes Schwerzenbach	Koordinationshinweis: Absichtserklärung zwischen Kanton und Gemeinde, November 2015
4	Ortsdurchfahrt Hegnau, Volketswil	Regionale Verbindungsstrasse zur Abklassierung vorgesehen	Abklassierung Stations- und Zentralstrasse	Koordinationshinweis: bei Erstellung der Umfahrung Schwerzenbach (KRP)
5	Klotenerstrasse / Baltenswilerstrasse / Winterthurerstrasse um Kreisel, Bassersdorf	Hauptverkehrsstrasse / Regionale Verbindungsstrasse	Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassenraum	
6	neue Winterthurerstrasse / Bassersdorferstrasse in Baltenswil, Bassersdorf	Regionale Verbindungsstrasse	Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassenraum und aufgrund weiterer Kriterien (u.a. lineare Schwachstelle Velonetz)	
7	Bahnhofstr. / Bassersdorferstrasse, Dietlikon	Regionale Verbindungsstrasse	Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassenraum und weiterer Kriterien (u.a. lineare Schwachstelle Velonetz)	langfristig
8	Überlandstrasse / Wangenstrasse, Dübendorf	Hauptverkehrsstrasse	Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassenraum und weiterer Kriterien (u.a. lineare Schwachstelle Velonetz)	
9	Höglerstrasse / Fällandenstrasse, Dübendorf	Regionale Verbindungsstrasse	Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassenraum und weiterer Kriterien (u.a. lineare Schwachstelle Velonetz)	weitgehend bestehend
10	Gockhauserstrasse / Tobelhofstrasse Gockhausen, Dübendorf	Regionale Verbindungsstrasse	Umgestaltung Strassenraum aufgrund weiterer Kriterien (u.a. lineare Schwachstelle Velonetz)	kurzfristig
11	Dübendorfstrasse / Maurstrasse / Schwerzenbachstrasse / Zürichstrasse, Fällanden	Hauptverkehrsstrasse / Regionale Verbindungsstrasse	Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassenraum und aufgrund weiterer Kriterien (u.a. lineare Schwachstelle Velonetz)	
12	Witikonstrasse Pfaffhausen, Fällanden	Regionale Verbindungsstrasse	Umgestaltung Strassenraum aufgrund weiterer Kriterien (u.a. lineare Schwachstelle Velonetz)	
13	Stationsstrasse / See- / Dorfstrasse, Greifensee	Regionale Verbindungsstrasse	Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassenraum,	in Planung Koordinationshinweis:

Nr.	Objekt	Strassenklassierung	Vorhaben	Realisierungshorizont
			geschützter Ortsbilder und weiterer Kriterien	Perimeter regionsübergreifend bis nach Nänikon
14	Dorfstrasse / Schaffhauserstrasse, Kloten	Hauptverkehrsstrasse / Regionale Verbindungsstrasse	Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassenraum und weiterer Kriterien (u.a. lineare Schwachstelle Velonetz)	kurzfristig
15	Lufingerstrasse, Kloten	Hauptverkehrsstrasse	Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassenraum	
16	Fällandenstrasse / Rellikonstrasse / Zürichstrasse, Maur	Regionale Verbindungsstrasse	Umgestaltung Strassenraum aufgrund geschützter Ortsbilder und weiterer Kriterien (u.a. lineare Schwachstelle Velonetz)	in Umsetzung, bestehend
17	Aeschstrasse Aesch, Maur	Regionale Verbindungsstrasse	Umgestaltung Strassenraum aufgrund weiterer Kriterien (u.a. lineare Schwachstelle Velonetz)	kurzfristig
18	Zürichstrasse Ebmatingen, Maur	Regionale Verbindungsstrasse	Umgestaltung Strassenraum aufgrund weiterer Kriterien (u.a. lineare Schwachstelle Velonetz)	kurzfristig
19	Alte Winterthurerstrasse / Lindauerstrasse, Nürensdorf	Regionale Verbindungsstrasse	Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassenraum und weiterer Kriterien (u.a. lineare Schwachstelle Velonetz)	bestehend Koordinationshinweis: Einmündung Eigentalsstrasse
20	Alte Winterthurerstrasse Ortsteil Breite, Nürensdorf	Regionale Verbindungsstrasse	Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassenraum	
21	Schaffhauserstrasse, Opfikon	Hauptverkehrsstrasse	Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassenraum und weiterer Kriterien (u.a. lineare Schwachstelle Velonetz)	kurzfristig
22	Thurgauerstrasse, Opfikon	Hauptverkehrsstrasse	Umgestaltung Strassenraum aufgrund weiterer Kriterien (u.a. lineare Schwachstelle Velonetz)	
23	Wallisellerstrasse, Opfikon	Hauptverkehrsstrasse	Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassenraum	
24	Glattalstrasse, Rümlang	Regionale Verbindungsstrasse	Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassenraum und weiterer Kriterien (u.a. lineare Schwachstelle Velonetz)	kurzfristig
25	Katzenrütistrasse Chatzenrüti, Rümlang	Regionale Verbindungsstrasse	Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassenraum	langfristig
26	Bahnhofstrasse / Dorfstrasse, Fällandenstrasse /	Hauptverkehrsstrasse (zur Abklassierung vorgesehen), Regionale Verbindungsstrasse	Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassenraum und weiterer Kriterien (u.a. geschütztes Ortsbild)	kurzfristig Koordinationshinweis: Umfahrung Schwerzenbach (KRP)

Nr.	Objekt	Strassenklassierung	Vorhaben	Realisierungshorizont
	Greifensee- strasse, Schwerzenbach			
27	Usterstrasse / Zürcherstrasse Hegnau, Volkets- wil	Hauptverkehrsstrasse (zur Abklassierung vor- gesehen)	Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassenraum	Koordinationshinweis: Umfahrung Schwerzen- bach (KRP)
28	Effretikerstrasse Kindhausen, Vol- ketswil	Regionale Verbin- dungsstrasse	Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassenraum	kurzfristig
29	Industriestrasse, Volketswil	Hauptverkehrsstrasse (zur Abklassierung vor- gesehen)	Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassenraum	kurzfristig Koordinationshinweise: Umfahrung Schwerzen- bach (KRP) und Neue Greifenseestrasse
30	Pfäffikerstrasse / Win- terthurerstrasse Gutenswil, Vol- ketswil	Regionale Verbin- dungsstrasse	Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassenraum und aufgrund weiterer Kriterien (u.a. lineare Schwachstelle Velonetz)	bestehend, kein Hand- lungsbedarf
31	Alte Win- terthurerstrasse, Wallisellen	Regionale Verbin- dungsstrasse	Umgestaltung Strassenraum aufgrund weiterer Kriterien	kurzfristig
32	Neue Win- terthurerstrasse / Neugutstrasse, Wallisellen	Hauptverkehrsstrasse / Regionale Verbin- dungsstrasse	Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassenraum und aufgrund weiterer Kriterien (u.a. lineare Schwachstelle Velonetz)	
33	Zürichstrasse Brüttisellen, Wan- gen-Brüttisellen	Hauptverkehrsstrasse	Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassenraum	kurzfristig
34	Abschnitt A1 Wal- lisellen – Dietlikon	Hochleistungsstrasse	Optimierung Verträglichkeit zwischen Siedlung und Ver- kehr und Homogenisierung des Verkehrsflusses	kurzfristig
35	Abschnitte A51 Opfikon – Kloten	Hochleistungsstrasse	Optimierung Verträglichkeit zwischen Siedlung und Ver- kehr und Homogenisierung des Verkehrsflusses	kurzfristig
36	Abschnitte A53 bei Wangen-Brüt- tisellen / Volkets- wil	Hochleistungsstrasse	Optimierung Verträglichkeit zwischen Siedlung und Ver- kehr und Homogenisierung des Verkehrsflusses	kurzfristig



### Strassenverkehr, Umgestaltung Strassenraum

#### Kantonaler Inhalt

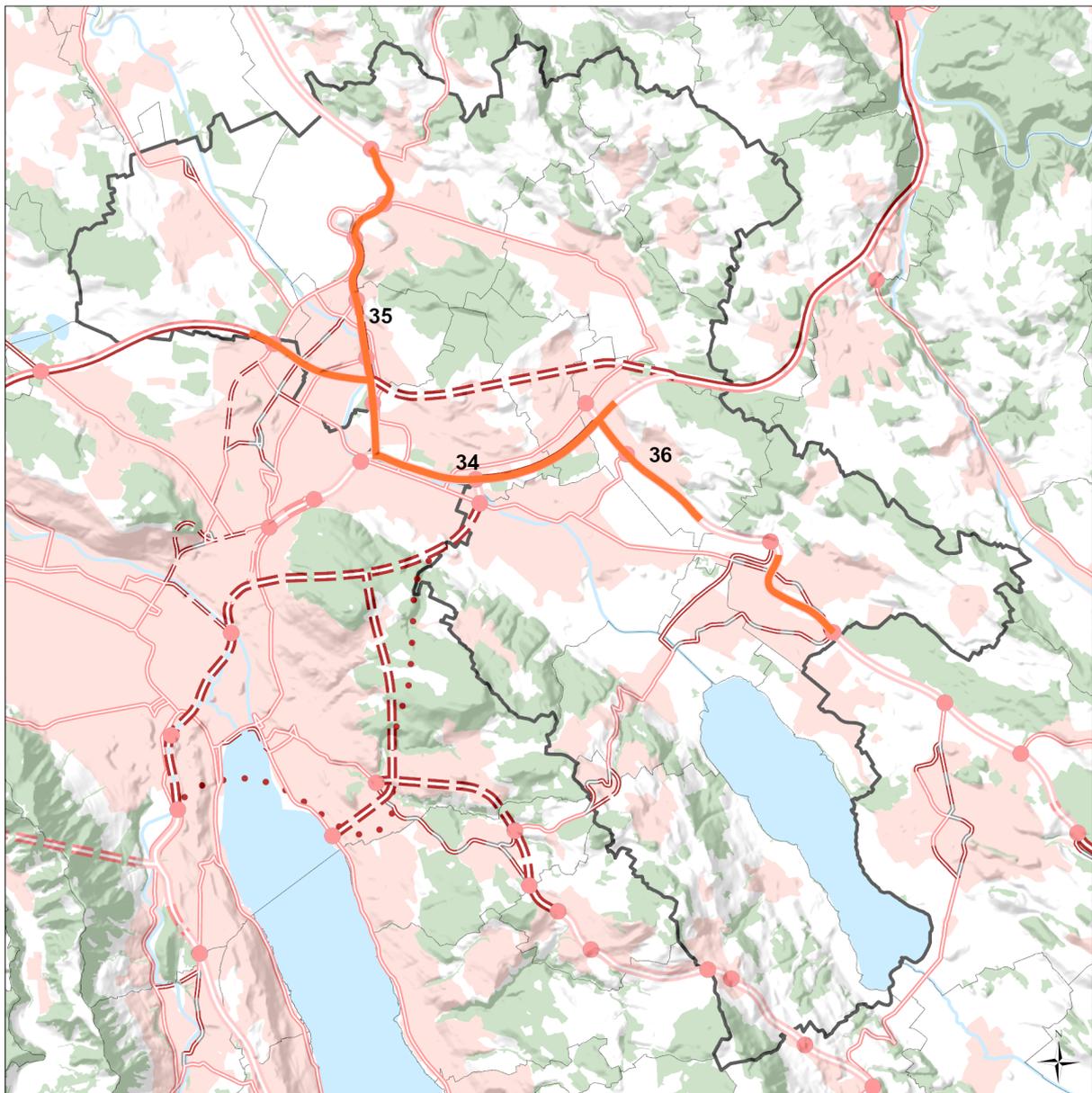
- Autobahnanschluss bestehend/geplant
- HLS bestehend
- HLS geplant
- HLS Ausbau
- HLS Tunnel bestehend
- HLS Tunnel geplant
- HLS Tunnel Ausbau
- Abklassierung / Rückbau bei Ersatz
- HVS bestehend
- HVS geplant
- HVS Tunnel bestehend
- HVS Tunnel geplant
- Variante / zu prüfende Linienführung
- Siedlungsgebiet
- Wald

#### Regionaler Inhalt

- Verbindungsstrasse bestehend
- Verbindungsstrasse geplant
- Abklassierung Verbindungsstrasse / Rückbau bei Ersatz
- Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassenraum
- Umgestaltung Strassenraum aufgrund weiterer Kriterien (u.a. ortsbauliche Funktionen, lineare Schwachstellen Velonetz, geschützte Ortsbilder)

14021\_05A\_240508\_RRP\_Teilrev-2021\_Text\_Synop\_Entw4.docx

**Abb. 4.2a: Übersicht Karteneinträge**



### Strassenverkehr, Stadtautobahn

#### Kantonaler Inhalt

- Autobahnanschluss bestehend/geplant
- HLS bestehend
- HLS geplant
- HLS Ausbau
- HLS Tunnel bestehend
- HLS Tunnel geplant
- HLS Tunnel Ausbau
- Abklassierung / Rückbau bei Ersatz
- HVS bestehend
- HVS geplant
- HVS Tunnel bestehend
- HVS Tunnel geplant
- Variante / zu prüfende Linienführung
- Siedlungsgebiet
- Wald

#### Regionaler Inhalt

- Stadtautobahn

14021\_05A\_240508\_RRP\_Teilrev-2021\_aprx | TheKa | 14.02.2022

**Abb. 4.2b: Übersicht Karteneinträge**

### 4.2.3 Massnahmen

#### a) Region

- Die Region setzt sich dafür ein, dass der motorisierte Individualverkehr auf dem regionalen Strassennetz mit geeigneten Massnahmen verflüssigt und in den Ortszentren verträglich gestaltet wird.
- Die Region setzt sich beim Kanton dafür ein, dass bei Ausbauten und Sanierungen von Staatsstrassen, welche zur Umklassierung von regionalen zu kommunalen Strassen vorgesehen sind, bei der Bestimmung der Ausbauparameter auf die kommunalen Bedürfnisse besonders Rücksicht genommen wird.
- Die Region setzt sich dafür ein, dass im Rahmen von Ausbauten, Umgestaltungen oder Sanierungen von Staatsstrassen mit vorhandenen oder geplanten Bustrassees sowie Umbauten von Lichtsignalanlagen bauliche und organisatorische Massnahmen zur Sicherstellung eines störungsarmen Betriebs getroffen werden. Welche Massnahmen (z.B. Busspuren, Busbevorzugung an Lichtsignalen) zweckmässig sind, ist im Rahmen der Projektierung unter Berücksichtigung der örtlichen Situation zu bestimmen. Bei regionalen Strassen, die durch geschützte Ortsbilder führen, ist dem Innerortscharakter beim Ausbau und der Gestaltung besondere Beachtung im Sinne von § 14 Strassengesetz zu schenken.
- Die Region setzt sich dafür ein, dass bei der Realisierung von geplanten Strassen gleichzeitig flankierende Massnahmen auf den bestehenden Strassen getroffen werden, um die erwünschten Entlastungseffekte zu erreichen und nicht zusätzlichem Verkehr mit weiteren Umweltbelastungen Raum zu verschaffen.
- Die Region setzt sich dafür ein, dass im kantonalen Zentrumsgebiet Hochbord-Stettbach die Bewältigung des Individualverkehrs mit der geplanten Ostumfahrung Zürich, dem regionalen Strassennetz sowie der Quartierserschliessung in einer Gesamtbetrachtung über alle Planungsebenen koordiniert und abgestimmt wird.
- Die Region setzt sich beim Bund und beim Kanton für eine Homogenisierung des Verkehrs und die Optimierung der Verträglichkeit zwischen Siedlung und Verkehr auf dem übergeordneten Strassennetz, insbesondere auf den Abschnitten Stadtautobahn, ein.
- Die Region setzt sich dafür ein, dass die zukünftige Glattalautobahn landschafts- und siedlungsverträglich (unterirdisch oder überdeckt) geführt wird. Der Glattalautobahnknoten soll soweit wie möglich östlich zu liegen kommen und so früh wie möglich unterirdisch oder überdeckt verlaufen.
- Die ZPG setzt sich beim Kanton dafür ein, dass auf der Seestrasse zwischen Greifensee und Schwerzenbach bei neuen Strassenprojekten wie der neuen Greifenseestrasse und im Rahmen von Sanierungen Massnahmen geprüft werden, um eine weitere Verkehrszunahme auf der Seestrasse zu vermeiden.

#### b) Gemeinden

- Die Gemeinden wirken bei der Umgestaltung von Strassenabschnitten mit, insbesondere bei der Umgestaltung von Ortsdurchfahrten und bei der Erarbeitung von flankierenden Massnahmen zur Kanalisierung des Verkehrs auf den Hauptachsen.
- Die Gemeinden unterstützen mit ihrer Parkraumpolitik die vermehrte Umlagerung des Verkehrs auf den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr. Mit einer Parkraumpolitik speziell im Bereich der Pendlerparkplätze ist sicherzustellen, dass der entstehende Mehrverkehr nicht mit dem motorisierten Individualverkehr auf den Strassen sondern mit öffentlichen Verkehrsmitteln abgewickelt wird, dies insbesondere bei Arbeitsgebieten mit einem hohen Anteil an Zielverkehr. Die kommunalen Parkplatzreglemente sind unter Berücksichtigung des vorhandenen und geplanten Angebots des öffentlichen Verkehrs sowie der Bedingungen des Individualverkehrs zu überprüfen und bei Bedarf anzupassen. Bei den stark verkehrserzeugenden Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen ist ein möglichst grosser Anteil auf den öffentlichen Verkehr zu verlagern.

## 4.3 Öffentlicher Personenverkehr

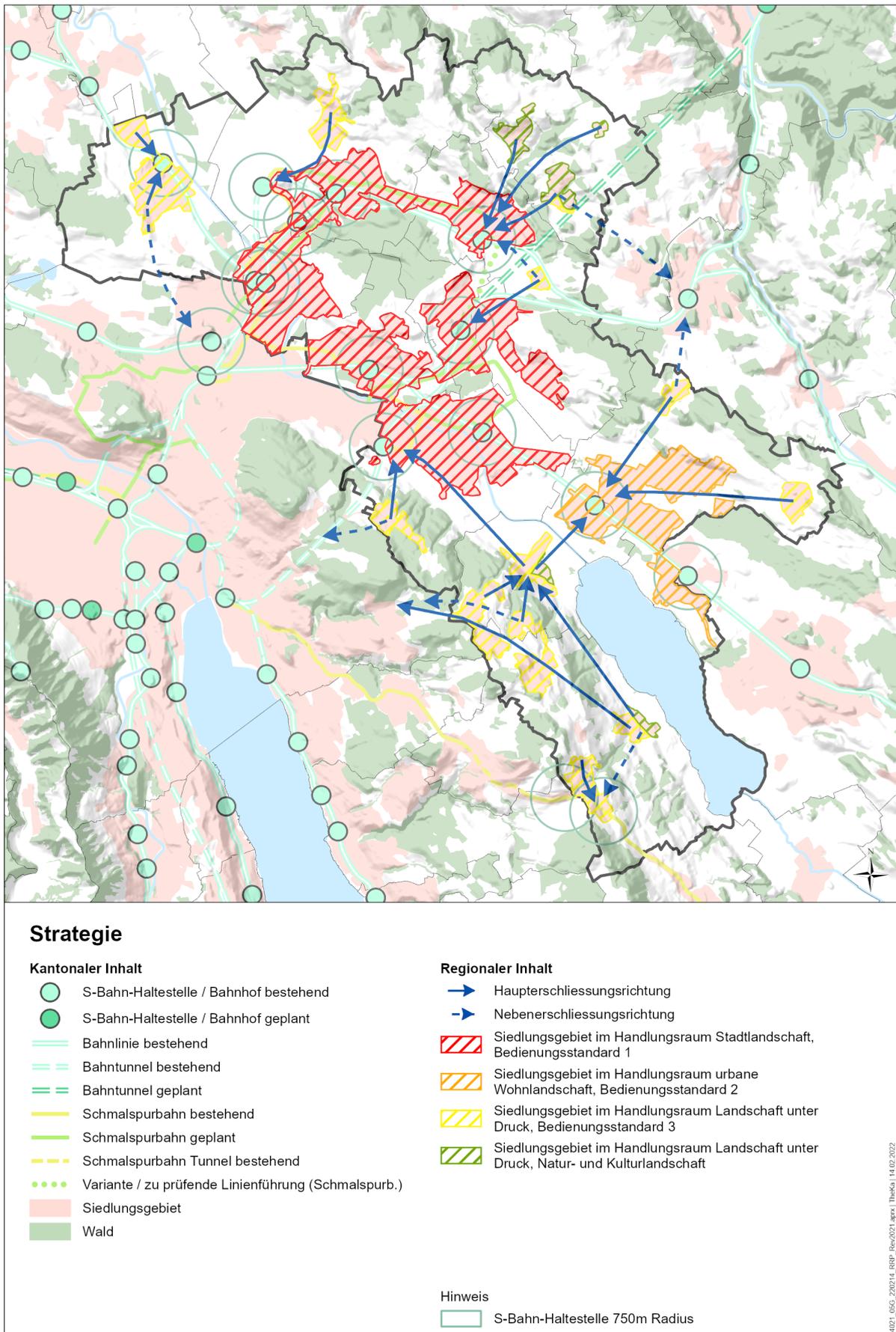


Abb. 4.3a: Strategiekarte

### 4.3.1 Ziele

#### a) Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehr

Da das Strassennetz in der Region bereits stark ausgelastet ist, liegt eine Hauptaufgabe des öffentlichen Verkehrs darin, insbesondere Neuverkehr aufzunehmen. Die Stärke des öffentlichen Verkehrs, dicht bebaute Gebiete zu erschliessen und miteinander zu verbinden wird mit den Zielsetzungen zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr in Zukunft vermehrt zum Tragen kommen.

Folgende Angebotsstandards sollen in der Region Glattal zur Sicherstellung der Erschliessung des Siedlungsgebiets durch den öffentlichen Verkehr angestrebt werden. Für Gebiete die in einem Umkreis von 750 m durch eine Station der S-Bahn / Bahn erschlossen sind, gilt die Erschliessung durch die Bahn abschliessend.

Nr.	Handlungsraum	Erschliessungs-funk-tion	Grundtakt zur Normalver-kehrszeit	Koordinationshinweis
1	Stadtlandschaft	Erschliessung des Siedlungsgebiets und Zubringer zu S-Bahn-Stationen	flächige Standards Bedienungsstandard 1: 15'	An den multimodalen Drehscheiben ist eine ausreichende Anzahl an Veloabstellplätzen anzubieten.
2	Urbane Wohnland-schaft	Erschliessung des Siedlungsgebiets und Zubringer zu S-Bahn-Stationen	flächige Standards Bedienungsstandard 2: 15' – 30'	An den multimodalen Drehscheiben ist eine ausreichende Anzahl an Veloabstellplätzen anzubieten.
3	Landschaft unter Druck, Natur- und Kulturlandschaft	Anbindung des Siedlungsgebiets an die Haupterschliessungs-richtung / Nebener-schliessungsrichtung	Bedienungsstandard 3: 15 – 30' (Haupterschliessung) Bestehender Grundtakt Ne-benerschliessung beibehal-ten Siedlungsgebiet mit 300 – 1000 K (Einwohner / Be-schäftigte) Grundtakt 60'	Vorgaben an Takt und Betriebszeiten sind abge-stimmt auf die Haupter-schliessung
4	Erholungsgebiete ausserhalb des Siedlungsgebiets	Anbindung des Erho-lungsgebiets an die Haltestellen des öf-fentlichen Verkehrs	Vorgaben an Takt und Be-triabszeiten sind abgestimmt auf die Haupterschliessung anzustrebender Grundtakt: nachfrageorientiert in Zu-sammenarbeit mit den Ge-meinden und dem marktver-antwortlichen Unternehmen	

#### b) Konzentration und schnelle Zubringer zu den Hauptstrecken

Die Hauptstrecken des öffentlichen Verkehrs sind das schienenseitige Rückgrat der Region. Die Leistungsfähigkeit des übergeordneten Netzes soll sichergestellt werden. Durch kurze Zu-bringer sollen die Stärken des öffentlichen Verkehrs optimal ausgeschöpft werden.

c) Verstärkendes Angebot auf dem Feinverteiler – zuverlässige Anschlüsse und Fahrplanstabilität

Direkte Verbindungen mit dem Feinverteiler zwischen wichtigen Quell- und Zielgebieten in der Region dienen dazu, den ÖV-Anteil am innerregionalen Verkehr zu erhöhen und die Verknüpfung mit umliegenden Regionen sicherzustellen.

Um die Anschlüsse an den multimodalen Drehscheiben zu gewährleisten, werden Strassenabschnitte / Knoten mit Bedarf für ÖV-Priorisierung ausgeschieden.

d) Leistungsfähige und gut zugängliche multimodale Drehscheiben

Um die übergeordneten Netze des öffentlichen Verkehrs in ihrem Potenzial optimal auszuschöpfen, werden direkte Zubringer zu den Haltestellen des übergeordneten Netzes, insbesondere zu den multimodalen Drehscheiben, geschaffen.

e) Förderung der multimodalen Mobilität

Die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sollen zu Fuss und mit dem Velo gut erreichbar sein, um ein multimodales Verkehrssystem zu stärken.

Dadurch soll erreicht werden, dass die Verkehrsmittel dort benutzt, gefördert und gestärkt werden, wo sie Vorteile gegenüber den übrigen Verkehrsträgern aufweisen.

f) Glattalbahn (kant. Festlegung / regionale Ergänzung)

Aus regionaler Sicht stellt die Erweiterung der Glattalbahn um die Abschnitte Kloten – Bahnhof Bassersdorf sowie Dübendorf – Flugplatzareal bis Bahnhof Dietlikon das ÖV-Schlüsselprojekt dar. Nur mit einer raschen Realisierung der **Glattalbahnverlängerung GlattalbahnPLUS** kann die zu erwartende Verkehrsnachfrage bewältigt werden, welche bei der Ausschöpfung der grossen vorhandenen Potenziale im Bereich der Arbeitsplätze und Einwohner im mittleren Glattal und Zürich-Nord (v.a. Oerlikon) entstehen wird. Die Raumsicherung für die Erweiterung der Glattalbahn geschieht im kantonalen Richtplan.

g) Buslinien / Bustrassees

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

Das regionale Busliniennetz wird auch in Zukunft schwergewichtig die Feinerschliessung mit dem öffentlichen Verkehr in der Region übernehmen. Es sollen ein störungsfreier, fahrplanmässiger Betrieb der Buslinien gewährleistet und das Angebot bei Bedarf erweitert werden. Zur Raumsicherung werden Bustrassees festgelegt, welche auf Optimierungspotenzial für den Verkehrsfluss des regionalen Busverkehrs hinweisen.

h) Haupt- und Nebenerschliessungsrichtungen und weitere Anlagen

Um die Erschliessung des Siedlungsgebiets durch den öffentlichen Verkehr sicherzustellen, werden im Siedlungsgebiet ausserhalb der Stadtlandschaft und der urbanen Wohnlandschaft Haupt- und Nebenerschliessungsrichtungen sowie zukünftige ÖV-Korridore festgelegt.

Um den Betrieb des regionalen Busverkehrs sicherzustellen, wird das Busdepot Bassersdorf, Grindel zur Raum- und Nutzungssicherung im regionalen Richtplan festgelegt.

Um den Betrieb der Glattalbahn langfristig zu sichern, ist ein zusätzliches Trampdepot in Planung. Der Standort wird in Zürich Nord oder im Glattal zu liegen kommen. Die Standortevaluation ist von den marktverantwortlichen Unternehmen in Koordination mit den Regionen Glattal und Stadt Zürich vorzunehmen. Für die langfristige Raumsicherung des Tramdepots wird ein Prüfperimeter festgelegt.

#### 4.3.2 Karteneinträge

Je nach Bedeutung werden die Anlagen des öffentlichen Verkehrs auf kantonaler, regionaler oder kommunaler Stufe festgelegt. Im kantonalen Verkehrsplan sind die Eisenbahn- und S-Bahnlinien von überregionaler, nationaler oder gar internationaler Bedeutung sowie das

Trasse der Glattalbahnen enthalten. Ergänzend dazu werden im Regionalen Richtplan Optionen für Vorlaufbetriebe für die Glattalbahnen mittels Bustrassees gesichert.

Der regionale Verkehrsplan legt die Achsen fest, welche Bedarf zur Sicherstellung eines stabilen Busbetriebs aufweisen. Die Festlegungen im regionalen Verkehrsplan sichern Trassees, zeigen Buspriorisierungen und Zielsetzungen sowie generell zu prüfende Verbindungen auf. Die genaue Linienführung der Buslinien sowie das Angebot werden durch die zuständigen Verkehrsbetriebe in Zusammenarbeit mit der Region und den Gemeinden festgelegt. Ob eine Buslinie auf den bezeichneten Achsen verkehrt, entscheidet das Betriebskonzept, welches alle zwei Jahre durch den ZVV aufgrund der Nachfrageentwicklung neu festgelegt wird. Die anzustrebenden Bedienungsstandards beziehen sich auf die Handlungsräume des kantonalen und des regionalen Raumordnungskonzepts und sind abgestimmt auf die zukünftige Siedlungsentwicklung.

Im regionalen Richtplan sind Abschnitte mit Bedarf für Buspriorisierung / Bustrassees, wichtige Haltestellen, Haupt- und Nebenerschliessungsrichtungen für Siedlungsgebiete ohne S-Bahnerschliessung sowie weitere Anlagen des öffentlichen Verkehrs wie Depots festzulegen. Die Abschnitte mit Raumsicherung für Buspriorisierungsmassnahmen dienen der groben Raumsicherung. Für jeden Abschnitt wird situationsspezifisch die geeignete Massnahme definiert. Dabei sind städtebauliche und ortsspezifische Bedürfnisse ebenso zu berücksichtigen, wie verkehrliche Aspekte.

Folgende weitere Anlagen für den öffentlichen Verkehr werden festgelegt:

Nr.	Objekt / Strecke	Funktion	Vorhaben	Realisierungshorizont
1	Prüferimeter Tramdepot	Prüferimeter für Standortevaluation zur Raumsicherung Tramdepot entlang der Glattalbahnen, Monitoring	Erstellung Tramdepot	langfristig Koordinationshinweis: grenzüberschreitende Standortevaluation durch die marktverantwortlichen Unternehmen mit Regionen Glattal / Stadt Zürich / Monitoring
2	Busdepot Bassersdorf	Anlage für den regionalen Busbetrieb		bestehend
3	Busdepot Volketswil	Anlage für den regionalen Busbetrieb		bestehend

Folgende wichtige Haltestellen werden festgelegt:

Nr.	Objekt / Strecke	Funktion	Vorhaben	Realisierungshorizont
4	Bahnhof, Bassersdorf	Umsteigeschwerpunkt regional Bus / S-Bahn / <b>Glattalbahnenverlängerung GlattalbahnenPLUS</b> / P+R / B+R Multimodale Drehscheibe	Aufwertung zur multimodalen Drehscheibe	bestehend / mittelfristig
5	Bahnhof, Dietlikon	Umsteigeschwerpunkt regional Bus / S-Bahn / <b>Glattalbahnenverlängerung GlattalbahnenPLUS</b> Multimodale Drehscheibe	Aufwertung zur multimodalen Drehscheibe Koordination: Veloparkierungsanlagen	bestehend / mittelfristig
6	Bahnhof Stettbach, Dübendorf	Umsteigeschwerpunkt regional Bus / Glattalbahnen / S-Bahn Multimodale Drehscheibe		bestehend

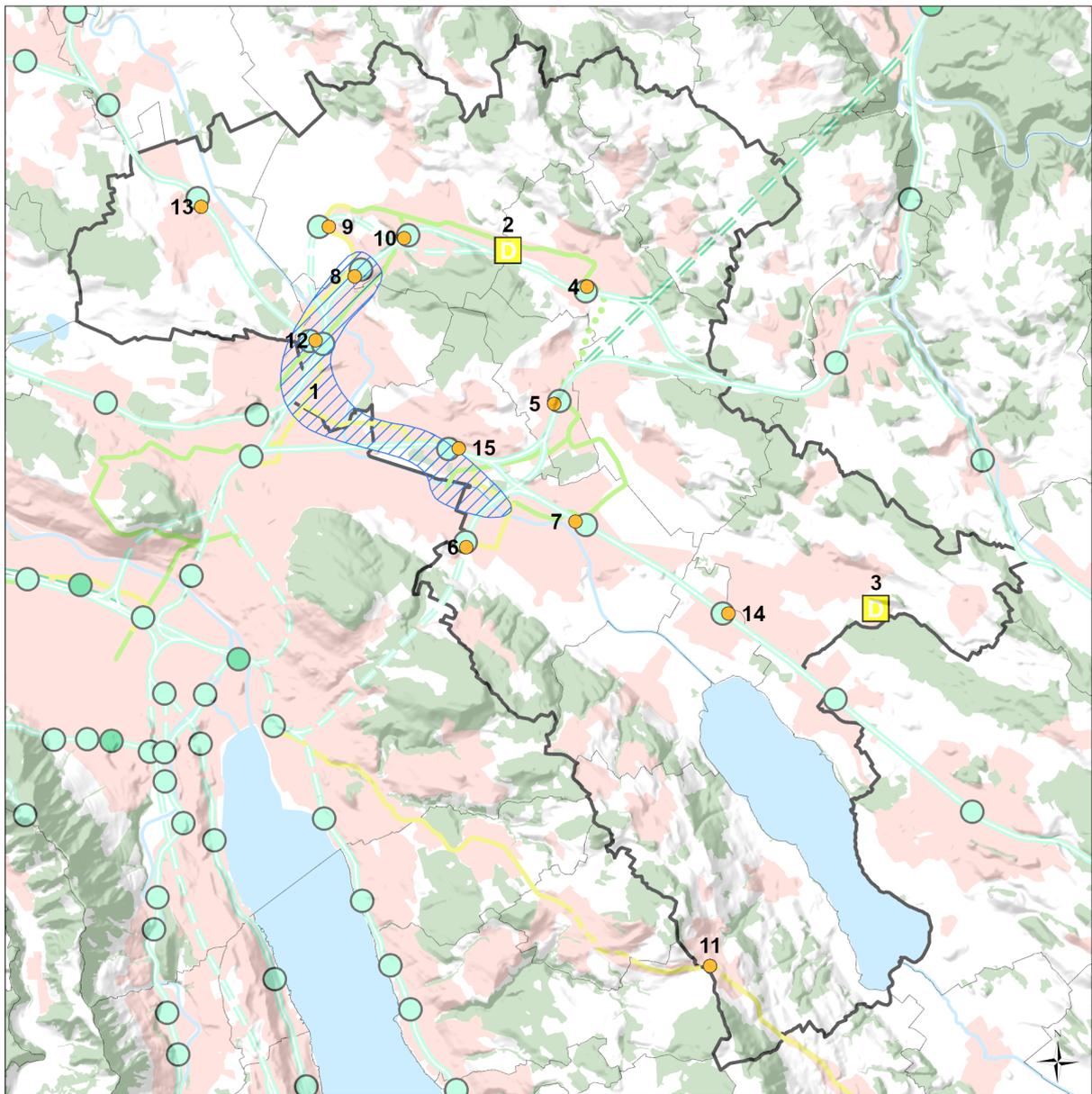
Nr.	Objekt / Strecke	Funktion	Vorhaben	Realisierungshorizont
7	Bahnhof, Dübendorf	Umsteigeschwerpunkt regional Bus / <del>Glattalbahnverlängerung</del> <del>GlattalbahnPLUS</del> / S-Bahn Multimodale Drehscheibe	Aufwertung zur multimodalen Drehscheibe neuer Busbahnhof in Planung	bestehend / mittelfristig
8	Bahnhof Balsberg, Kloten	Umsteigeschwerpunkt regional Bus / Glattalbahn / S-Bahn Multimodale Drehscheibe	Aufwertung zur multimodalen Drehscheibe	bestehend
9	Flughafen Bahnhof, Kloten	Umsteigeschwerpunkt regional Bus / Glattalbahn / S-Bahn / Fernverkehr Multimodale Drehscheibe		bestehend
10	Bahnhof, Kloten	Umsteigeschwerpunkt regional Bus / Bus Multimodale Drehscheibe	Aufwertung zur multimodalen Drehscheibe, Bushof in Planung	kurzfristig
11	Scheuren, Maur	Anbindung regional Bus / Forchbahn Multimodale Drehscheibe		bestehend
12	Bahnhof Glattbrugg / Bahnhof Opfikon	Umsteigeschwerpunkt regional Bus / Glattalbahn / S-Bahn Multimodale Drehscheiben	Aufwertung zu multimodalen Drehscheiben	bestehend / mittelfristig
13	Bahnhof, Rüm- lang	Umsteigeschwerpunkt regional, Anbindung regional Bus / S-Bahn Multimodale Drehscheibe	Aufwertung zur multimodalen Drehscheibe	bestehend / mittelfristig
14	Bahnhof, Schwerzenbach	Umsteigeschwerpunkt regional Bus / S-Bahn Multimodale Drehscheibe	Aufwertung zur multimodalen Drehscheibe, <del>Bushof in Planung</del>	<del>kurzfristig bestehend</del>
15	Bahnhof, Wallisellen	Umsteigeschwerpunkt regional Bus / Glattalbahn / S-Bahn Multimodale Drehscheibe		bestehend

Folgende Abschnitte / Knoten mit Bedarf für Buspriorisierung werden festgelegt:

Nr.	Objekt / Strecke	Funktion	Vorhaben	Realisierungshorizont
16	Kreisel Klotener- / Bassersdorfer- / Baltenswilerstrasse, Bassersdorf	Abschnitt / Knoten für Massnahmen zur Buspriorisierung	Vorlaufbetrieb <del>Glattalbahnverlängerung</del> <del>GlattalbahnPLUS</del> Massnahmen zur Buspriorisierung – noch zu definieren	mittelfristig
17	Knoten Gockhauser- / Ring- / Zürichstrasse, Dübendorf	Knoten für Massnahmen zur Buspriorisierung	Massnahmen zur Buspriorisierung – <del>noch zu definieren</del> Contra-Flow-Busspur entlang Gockhauserstrasse Richtung Knoten Sonnental	<del>kurzfristig</del> mittelfristig
18	Zürich- / Högl- erstrasse /	Abschnitt / Knoten für Massnahmen zur Buspriorisierung	innerhalb Siedlungsgebiet: Umgestaltung Strassenraum, kein	kurzfristig

Nr.	Objekt / Strecke	Funktion	Vorhaben	Realisierungshorizont
	Fällandenstrasse, Dübendorf		Ausbau, kein separates Bustrasse ausserhalb des Siedlungsgebiets: <del>Bustrasse als Option</del> Busspur mit Schleuse und MIV-Dosierung entlang der Fällandenstrasse Richtung Dübendorf	
19	Knoten Überland- / Walliseller- / Zwinggartenstrasse, Dübendorf	Knoten für Massnahmen zur Buspriorisierung	Massnahmen zur Buspriorisierung – noch zu definieren	Kurzfristig Koordination: BGK Überlandstrasse
20	Knoten Überland- / Ringstrasse, Dübendorf	Abschnitt / Knoten für Massnahmen zur Buspriorisierung	Massnahmen zur Buspriorisierung – noch zu definieren	Kurzfristig Koordination: BGK Überlandstrasse
21	Knoten Bülach- / Lufingerstrasse, Kloten	Abschnitt / Knoten für Massnahmen zur Buspriorisierung	Massnahmen zur Buspriorisierung – noch zu definieren	kurzfristig
22	Kreisel Ruebisbach, Kloten	Abschnitt / Knoten für Massnahmen zur Buspriorisierung	Massnahmen zur Buspriorisierung – noch zu definieren	kurzfristig
23	Knoten Wilder Mann, Kloten	Abschnitt / Knoten für Massnahmen zur Buspriorisierung	Massnahmen zur Buspriorisierung – noch zu definieren	teilweise bestehend, kurzfristig
24	Knoten Schaffhauser- / Neubrunnenstrasse, Kloten	Abschnitt / Knoten für Massnahmen zur Buspriorisierung	Massnahmen zur Buspriorisierung – noch zu definieren	kurzfristig Koordination: Tramverlängerung Schaffhauserstrasse
25	Knoten Sägerei- / Giebeleich- / Schaffhauserstrasse, Opfikon	Abschnitt / Knoten für Massnahmen zur Buspriorisierung	Massnahmen zur Buspriorisierung – noch zu definieren	kurzfristig Koordination: Tramverlängerung Schaffhauserstrasse
26	Knoten Schaffhauser- / Wallisellerstrasse, Opfikon	Abschnitt / Knoten für Massnahmen zur Buspriorisierung	Massnahmen zur Buspriorisierung – noch zu definieren	kurzfristig Koordination: Tramverlängerung Schaffhauserstrasse
27	Knoten Thurgauer- / Wallisellerstrasse, Opfikon	Abschnitt / Knoten für Massnahmen zur Buspriorisierung	Massnahmen zur Buspriorisierung – noch zu definieren	kurzfristig Koordination: LSA Halbanschluss Opfikon
28	Knoten Bahnhofzufahrt / Ifangstrasse, Rümlang	Abschnitt / Knoten für Massnahmen zur Buspriorisierung	Massnahmen zur Buspriorisierung – noch zu definieren	mittelfristig
29	Kreisel Riedmatt, Rümlang	Abschnitt / Knoten für Massnahmen zur Buspriorisierung	Massnahmen zur Buspriorisierung	bestehend
30	Kreisel Maur- / Dübendorf- / Schwerzenbach- / Zürichstrasse, Fällanden	Abschnitt / Knoten für Massnahmen zur Buspriorisierung	Massnahmen zur Buspriorisierung – <del>Contra-Flow-Busspur entlang Maurstrasse</del> Richtung Fällanden	<del>kurzfristig</del> mittelfristig
31	Industriestrasse, Volketswil	Abschnitt / Knoten für Massnahmen zur Buspriorisierung	Massnahmen zur Buspriorisierung – noch zu definieren	kurzfristig

Nr.	Objekt / Strecke	Funktion	Vorhaben	Realisierungshorizont
32	Kreisel Hegnau, Volketswil	Abschnitt / Knoten für Massnahmen zur Buspriorisierung	Massnahmen zur Buspriorisierung – noch zu definieren	kurzfristig
32a	Bustrasse Riedstrasse, Volketswil / Schwerzenbach	Bustrasse für direkte Anbindung der gemeindeübergreifenden Entwicklungsgebiete in Schwerzenbach und Volketswil an den Bahnhof Schwerzenbach weitere Funktionen Trasse: stadträumliche Orientierungssachse	Neubau einer Bustrasse mit einer guten Einbettung in den Stadtraum (Orientierungssachse, öffentlicher Aussenraum, hohe Aufenthaltsqualität, gute Anbindung an die umliegenden Wegnetze) Mitbenutzung für den Fuss- und Veloverkehr sicherstellen, Mitbenutzung durch motorisierten Quartierverkehr prüfen	langfristig Koordinationshinweise: Zentrumsgebiet (vgl. Kap. 2.2.2 Nr. 9) und Eignungsgebiet für Hochhäuser (2.7.2. Nr. 10)
33	Dietlikon, Industriegebiet	Abschnitt / Knoten für Massnahmen zur Buspriorisierung	Massnahmen zur Buspriorisierung	kurzfristig Koordination: RVS Dietlikon Süd
34	Knoten neue Winterthurer- / Neugutstrasse, Wallisellen	Abschnitt / Knoten für Massnahmen zur Buspriorisierung	Massnahmen zur Buspriorisierung – noch zu definieren	kurzfristig mittelfristig
35	Weststrasse, Wallisellen	Abschnitt für Massnahmen zur Buspriorisierung	Massnahmen zur Buspriorisierung – noch zu definieren	kurzfristig
36	Knoten Zürich- / Stationsstrasse, Wangen-Brüttisellen	Abschnitt / Knoten für Massnahmen zur Buspriorisierung	Massnahmen zur Buspriorisierung – noch zu definieren Massnahmen dürfen Ausbaumöglichkeiten entlang der Zürichstrasse nicht negativ beeinträchtigen	mittelfristig Koordination: BGK Zürichstrasse



**Öff. Personenverkehr, wichtige Haltestellen, ÖV-Korridore, Prüfperimeter, Depots**

**Kantonaler Inhalt**

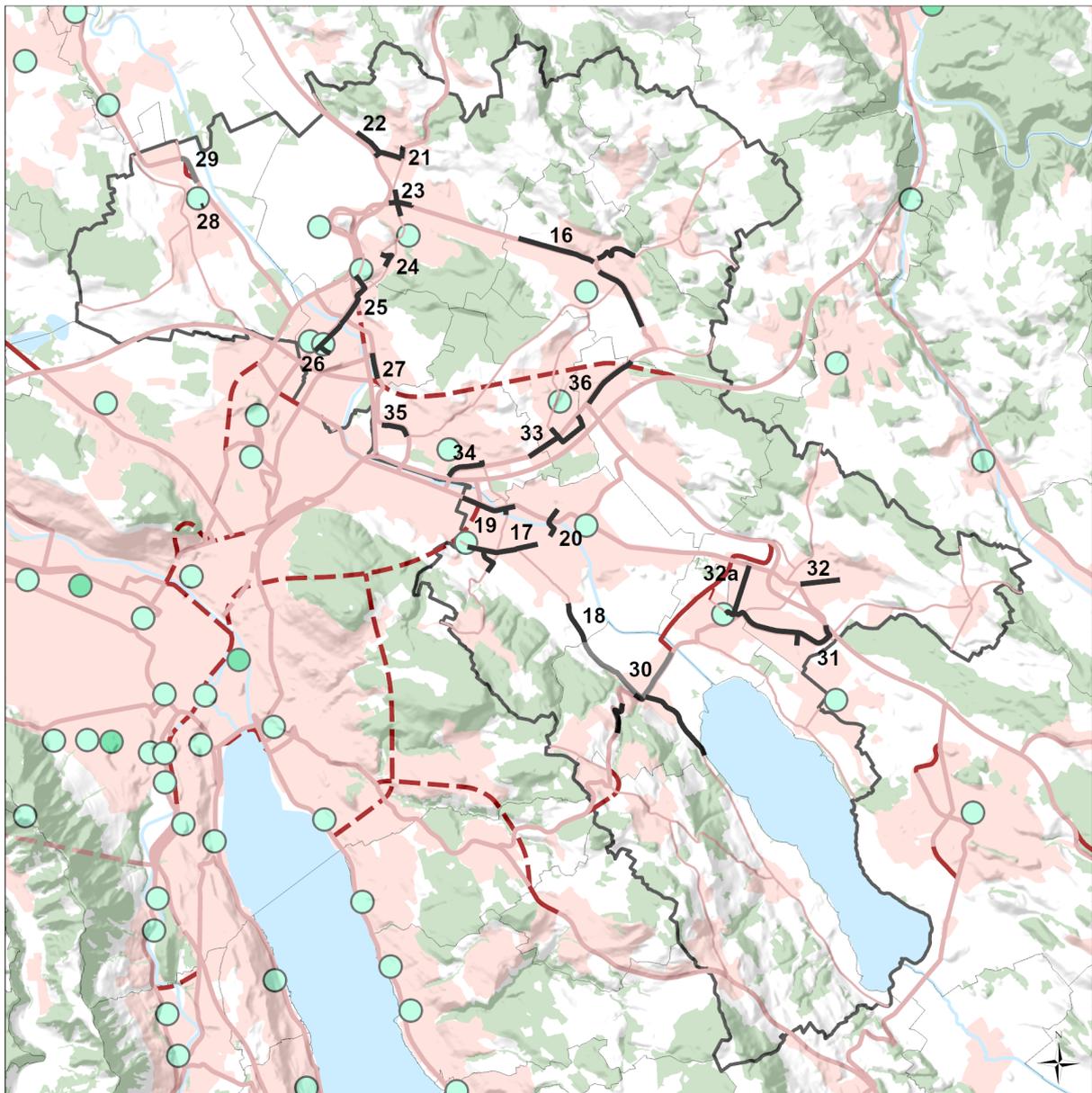
- S-Bahn-Haltestelle / Bahnhof bestehend
- S-Bahn-Haltestelle / Bahnhof geplant
- Bahnlinie bestehend
- Bahntunnel bestehend
- Bahntunnel geplant
- Schmalspurbahn bestehend
- Schmalspurbahn geplant
- Schmalspurbahn Tunnel bestehend
- Variante / zu prüfende Linienführung (Schmalspurb.)
- Siedlungsgebiet
- Wald

**Regionaler Inhalt**

- Busdepot bestehend
- Wichtige Haltestelle bestehend
- Prüfperimeter Tramdepot

HdP\_050\_2021E\_RRP\_Rev2021.aprx | Theka | 1.10.2022

**Abb. 4.3b: Übersicht Karteneinträge**



### Öffentlicher Personenverkehr, Bustrassees

#### Kantonaler Inhalt

- S-Bahn-Haltestelle / Bahnhof bestehend
- S-Bahn-Haltestelle / Bahnhof geplant
- HLS/HVS bestehend
- HLS/HVS geplant
- HLS/HVS Tunnel bestehend
- HLS/HVS Tunnel geplant
- Siedlungsgebiet
- Wald

#### Regionaler Inhalt

- Bustrassee bestehend
- Bustrassee geplant
- Verbindungsstrasse bestehend
- Verbindungsstrasse geplant

14021\_05G\_240508\_RRP\_Rev021.aprx | TheKa | 09.04.2024

**Abb. 4.3c: Übersicht Karteneinträge**

### 4.3.3 Massnahmen

#### a) Region

##### *Glattalbahnhof*

- Die weitere Planung der Glattalbahnhof ist auf die regional erwünschte Entwicklung der Arbeitsplatz- und Mischgebiete, der Zentrumsgebiete von regionaler Bedeutung sowie der Regionalzentren abzustimmen. Die Region unterstützt die Gemeinden und wirkt mit bei der Erarbeitung von weiteren Planungen im Zusammenhang mit der **Glattalbahnhofverlängerung GlattalbahnhofPLUS**.
- Die Region setzt sich dafür ein, dass die Haltestellen der Glattalbahnhof optimal mit den übrigen öffentlichen Verkehrsmitteln (S-Bahn, Tram, Bus) verknüpft werden und attraktive Zugangswege für Fussgänger und Velos zu den Haltestellen sowie genügend Veloabstellplätze geschaffen werden.
- Die Realisierung der **Glattalbahnhofverlängerung GlattalbahnhofPLUS** in den Bereichen Flughafen Dübendorf – Dietlikon und Kloten – Bassersdorf ist möglichst rasch anzustreben.

##### *Buslinien / Bustrassees*

- Die Region setzt sich dafür ein, dass im Bereich von Engpässen und Staustellen dem öffentlichen Verkehr (Bus) genügend Kapazitäten eingeräumt werden, die einen störungsarmen und vom motorisierten Individualverkehr möglichst nicht beeinträchtigten Busbetrieb gewährleisten.
- Die Buslinien sind optimal mit den übrigen öffentlichen Verkehrsmitteln (S-Bahn, Glattalbahnhof, Tram) zu verknüpfen und die Zugänglichkeit der Haltestellen ist zu verbessern.
- Um das Busangebot attraktiver zu machen, sind neue Durchmesserlinien im Glattal geplant. Hierfür wird ein stabiler Betrieb benötigt. Fahrzeitverluste müssen (mit RVS-Massnahmen) minimiert werden, um die Linien zu verlängern und so umsteigefreie Beziehungen zwischen den Wohn-, Einkaufs- und Arbeitsplatzgebieten anbieten zu können. Massnahmen entlang der festgelegten Bustrassees werden in separaten Konzepten geprüft und entwickelt.

##### *Brüttenertunnel*

- Der Bahntunnel aus dem Raum Glattal nach Winterthur ist zeitnah zu realisieren, damit der Kapazitätsengpass nach Osten behoben werden kann. 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.

#### b) Gemeinden

- Die Gemeinden tragen den Festlegungen auf ihrem Gebiet Rechnung und ergreifen die erforderlichen Massnahmen, die Trassees für Stadtbahnen und den regionalen Busverkehr sowie deren Anlagen im Bereich kommunaler Strassen freizuhalten. Die Gemeinden überprüfen den Bedarf an Veloabstellplätzen bei wichtigen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs.

## 4.4 Fuss- und Veloverkehr

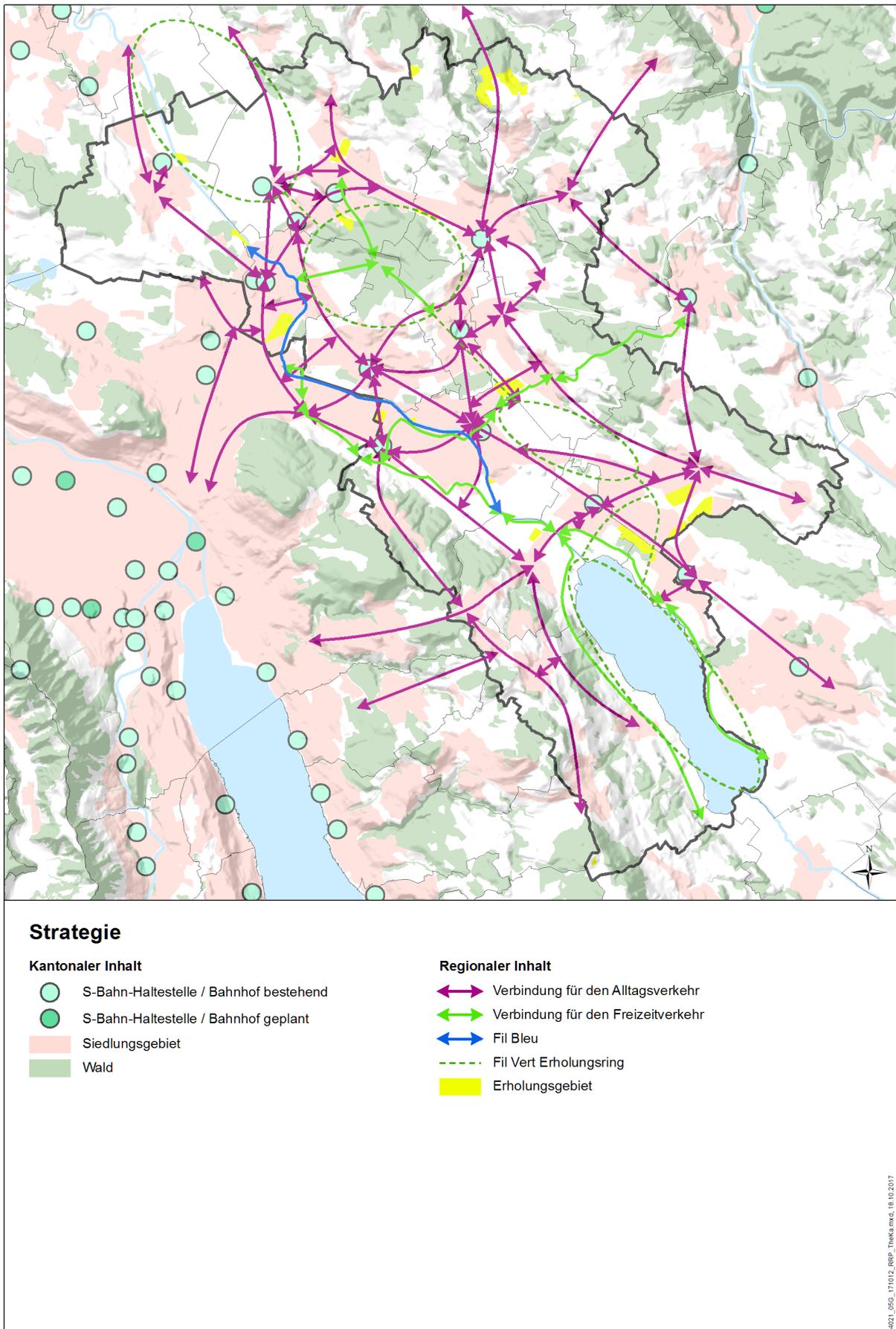


Abbildung 4.4a: Strategiekarte (schematische Darstellung)

#### 4.4.1 Ziele

Um möglichst grosse Anteile des Alltagsverkehrs und des Freizeitverkehrs zu Fuss oder mit dem Velo abzuwickeln, sind die Siedlungsschwerpunkte, Einkaufsmöglichkeiten, Stadt- und Dorfzentren, Sportanlagen etc. zu vernetzen. Bestehende Lücken im Alltagsnetz sind schrittweise zu beheben. 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, da dem Fuss- und Veloverkehr in der Freizeit eine grosse Bedeutung zukommt.

Angestrebt wird ein attraktives Netz für den Alltags- und den Freizeitverkehr. Eine gute Verknüpfung mit den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs dient dazu, den Fuss- und Veloverkehr als Feinverteiler und Zubringer zum ÖV zu stärken. Es wird eine direkte und sichere Infrastruktur für den Alltagsverkehr und eine gut zugängliche Infrastruktur für den Freizeitverkehr angestrebt. Synergien zwischen Alltags- und Freizeitverkehr sollen ausgeschöpft und mit einem funktionalen und zusammenhängenden Netz in der Region geschaffen werden, in welchem Netzlücken und Schwachstellen laufend und bei sich bietenden Gelegenheiten geschlossen beziehungsweise behoben werden. Bei der Planung von neuen Verbindungen ist Wert auf ein attraktives Umfeld zu legen. Dabei sind auch akustische Kriterien zu berücksichtigen. Die exakte Linienführung der geplanten Fuss- und Veloverbindungen kann sich aufgrund von Auswirkungen auf überkommunale Naturschutzgebiete noch verändern und wird erst im Rahmen von nachgelagerten Planungsverfahren im Detail festgelegt.

##### a) Veloverkehr im Alltag und der Freizeit stärken

Mit der Festlegung eines regionalen Velowegnetzes soll den Velofahrern (Schüler, Berufspendler, Freizeitvelofahrenden) ein ihren Bedürfnissen entsprechendes, weitgehend gefahrenfreies Netz von Radwegverbindungen über die Gemeindegrenzen hinweg sichergestellt werden. Dem Veloverkehr kommt im Bereich der Erholungsräume eine grosse Bedeutung für den Freizeitverkehr zu.

Zur vermehrten Ausschöpfung des Veloverkehrspotenzials im Glattal und zur Verknüpfung mit den weiteren Verkehrsträgern werden an wichtigen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sowie bei Einrichtungen des Freizeitverkehrs Veloparkierungsanlagen festgelegt.

##### b) Fuss- und Wanderwege

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

##### c) Hindernisfreie Wanderwege – Zugänglichkeit sicherstellen

Der Zugang zum kantonalen Wanderwegnetz wird auch mobilitätsbehinderten Personen ermöglicht. Die hindernisfreien Wanderwege orientieren sich am bestehenden Fuss- und Wanderwegnetz und umfassen geeignete Routen unter der Berücksichtigung der Erreichbarkeit sowohl mit dem Individualverkehr als auch mit den öffentlichen Verkehrsmitteln. Hindernisfreie Wanderwege verfügen über einen hohen Erholungswert mit einer möglichst hohen Vielfalt an Naturlandschaften und kulturellen Sehenswürdigkeiten.

##### d) Fil Vert – Fil Bleu

Der Fil Vert hat zum Ziel, ein zusammenhängendes Netz für den Fuss- und den Veloverkehr zu schaffen und zu erhalten. Damit sind die wichtigsten Erholungsräume im Glattal – der Flughafen, der Hardwald, der Flugplatz Dübendorf, der Greifensee und die Glatt – miteinander zu verbinden und die verschiedenen Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmer zu koordinieren beziehungsweise aufeinander abzustimmen, um Synergien zu nutzen. Ein wichtiger Teil dieses Netzes ist der Fil Bleu, welcher sich in Umsetzung befindet. Der Fil Vert und der Fil Bleu bilden das Rückgrat des Fuss- und Velowegnetzes in der Region.

Die Synergien sind für den Freizeit- und den Alltagsverkehr und auch bei der Abstimmung mit anderen Verkehrsträgern zu nutzen. Mit einem zusammenhängenden Netz, welches bei jeder sich bietenden Gelegenheit optimiert und bei Bedarf ergänzt wird, soll der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs in der Bevölkerung des Glattals und der durch das Glattal reisenden

Personen erhöht werden. Fil Vert und Fil Bleu sollen in Kombination mit den Alltagsverbindungen ein attraktives und sicheres Wegnetz bilden, auf dem sich der Fuss- und Veloverkehr komfortabel zwischen den verschiedenen Erholungsgebieten bewegen kann.

Das Netz des Fil Vert führt zu einem Grossteil auf bereits bestehenden Infrastrukturen und dem bestehenden Fuss- und Veloverkehrsnetz. Da bereits viel Infrastruktur vorhanden ist, ist die Signalisation und das Marketing des Fil Verts eine wichtige Aufgabe.

Mit dem Fil Bleu ist vorgesehen, ausserhalb der Siedlungsgebiete den Langsamverkehr und die Erholungsinfrastruktur auf einem Glattufer zu konzentrieren. Im Gegenzug soll die rechte Seite gleichzeitig oder zeitnah extensiviert, ökologisch aufgewertet und in Teilbereichen die Wege rückgebaut werden. Aus dieser Konzentrationsidee (Konzept «Rive Gauche / Rive Droite») wird der (Teil-)Rückbau bestehender Wege resultieren.

#### 4.4.2 Karteneinträge

##### a) Veloverkehr

Im regionalen Richtplan werden die Verbindungen gemäss kantonalem Velonetzplan und weitere regionale Freizeitverbindungen festgelegt. Alltagsverbindungen und Freizeitverbindungen können sich überlagern.

Die meisten Verbindungen für den Veloverkehr sind bestehend, sind jedoch bezüglich Ausbaustandards und Sicherheit noch zu optimieren.

Der detaillierte Beschrieb der kantonalen Verbindungen ist den Verbindungsdatenblättern des kantonalen Velonetzplans zu entnehmen. Die Zuordnung und Funktion der Verbindungen wird gemäss kantonalem Velonetzplan wie folgt festgelegt:

**Veloschnellrouten (mögliche Abschnitte für Pilotprojekte):** Die Veloschnellrouten sind längere und durchgängige Routen, auf welchen der Veloverkehr möglichst störungsfrei und ungehindert (genügende Breite, kreuzungsarm) vorankommt. Sie werden im Rahmen von Pilotprojekten auf ihre Machbarkeit und Zweckmässigkeit überprüft. In Siedlungsgebieten, wo keine separaten Trassees möglich sind, können diese Routen örtlich auf wenig befahrenen Strassen (Velostrassen) geführt werden. Die Nachfrage ist hoch und deshalb muss auf längeren Abschnitten ein Kreuzen und Überholen gleichzeitig möglich sein.

**Hauptverbindungen:** Die Hauptverbindungen ermöglichen dem Alltags- und Freizeitveloverkehr zusammenhängende Verbindungen zwischen den wichtigen Quellen und Zielen. Sie sind durchgängig eigentrasseiert (Velostrassen oder -wege) oder werden auf kommunalen oder kantonalen Strassen geführt und sind möglichst hindernisarm resp. erlebnisreich. Bei Gegenverkehr ist ein Querschnitt für 3 Velos nebeneinander, bei Einrichtungsverkehr einer für 2 Velos erforderlich.

**Nebenverbindung:** Mit den Nebenverbindungen werden alle relevanten Ziele des Alltagsveloverkehrs angebunden. Die Verbindungen können ausserorts mit Fusswegen kombiniert werden. Als Nebenverbindungen sind auch die unabhängig von den Hauptverbindungen geführten Routen des Freizeitverkehrs bezeichnet.

**Skatingrouten:** Die Skatingrouten (SchweizMobil-Routen) sind Velowege, die sich für Skating sehr gut eignen (mindestens 3.5 m Breite, Asphaltbelag, geringe Steigungen / Gefälle).

**Ausstattung:** Alltagsverbindungen und Freizeittrouten können sich überlagern. Alltagsverbindungen sind in der Regel mit Hartbelag und einer Beleuchtung versehen. Bei Freizeittrouten kann im Rahmen der Interessensabwägung (z.B. Anliegen des Naturschutzes oder des Gewässerschutzes) oder in Kombination mit einem Wanderweg auf einen Hartbelag verzichtet werden.

Die im Folgenden als geplant bezeichneten Verbindungen weisen gemäss kantonalem Velonetzplan lineare Schwachstellen und Netzlücken auf und erfordern entweder den Bau respektive die Verbreiterung eines Velowegs, die Markierungen von Velostreifen oder weitere betriebliche Massnahmen. Demgegenüber werden im regionalen Richtplan punktuelle Schwachstellen wie gefährliche Passagen, Kreuzungen oder punktuelle Lücken nicht erfasst. Welche Massnahmen im Einzelnen ergriffen werden sollen, ist Sache der Projektierung im Rahmen der Umsetzung und erfolgt in Zusammenarbeit zwischen Kanton und Gemeinden.

Die BIKE LINE (Datenblatt Nr. 02-171a) ist auf folgendem Situationsplan ersichtlich.

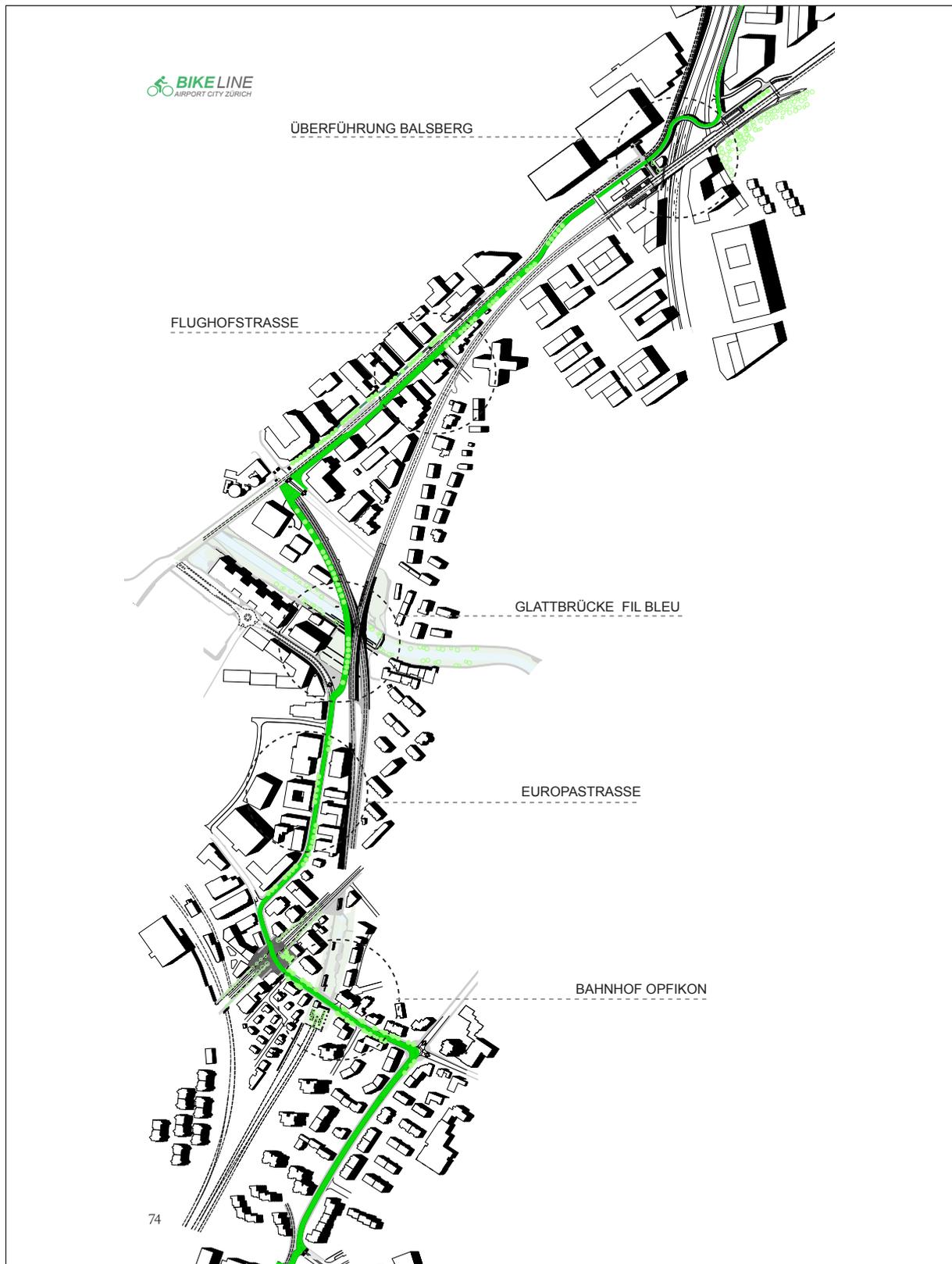


Abbildung 4.4b: Situationsplan Bikeline (AIRPORT CITY, Projektblatt 2019)

Datenblatt Strecke		Funktion	Vorhaben (geplante Strecken)	Realisierungshorizont
02-001	Verbindung Kloten (Flughafen) – Zürich (Glattpark) <i>regionsübergreifend</i>	Mögliche Veloschnellroute	Sanierung der linearen Schwachstellen / Schliessung der Netzlücken S02-119, S02-120, S02-121, S02-122, S02-124 Separate Korridorstudie	kurz- bis mittelfristig
02-002	Verbindung Wallisellen – Greifensee	Mögliche Veloschnellroute	Sanierung der linearen Schwachstellen / Schliessung der Netzlücken S02-114, S02-115, S02-116, S02-117, S02-118, S02-166, S02-086, S02-087, S02-150 Separate Korridorstudie	mittelfristig  Koordinationshinweise: Naturschutz
02-003	Verbindung Wallisellen – Zürich (Stadtgrenze) <i>regionsübergreifend</i>	Mögliche Veloschnellroute	Sanierung der linearen Schwachstellen / Schliessung der Netzlücken S02-073, S02-074 Separate Korridorstudie	mittelfristig
02-004	Verbindung Wallisellen – Opfikon	Mögliche Veloschnellroute	Sanierung der linearen Schwachstellen / Schliessung der Netzlücken S02-067, S02-041, S02-137, S02-151 Separate Korridorstudie	kurz- bis mittelfristig
02-101	Verbindung Pfaffhausen – Fällanden	Hauptverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S02-008, S02-009, S02-010	kurz- bis mittelfristig
02-102	Verbindung Fällanden – Schwerzenbach	Hauptverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S02-011, S02-013	mittelfristig
02-103	Verbindung Schwerzenbach – Volketswil (Hegnau)	Hauptverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S02-014, S02-016, S02-017	kurz- bis mittelfristig
02-105	Verbindung Hegnau – Volketswil (Hegnau)	Hauptverbindung	Sanierung der linearen Schwachstelle S02-018	mittelfristig
02-106	Verbindung Volketswil – Fehraltorf <i>regionsübergreifend</i>	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstelle S02-019	kurz- bis mittelfristig
02-108	Verbindung Schwerzenbach – Volketswil (Zimikon)	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S02-005, S02-006	mittelfristig
02-110	Verbindung Fällanden – Maur	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S02-023, S02-024	mittelfristig
02-111	Verbindung Zürich – Ebmatingen <i>regionsübergreifend</i>	Hauptverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S02-025, S02-026, S02-027, S02-028	kurz- bis mittelfristig
02-112	Verbindung Fällanden (Pfaffhausen) – Maur (Binz)	Hauptverbindung	Sanierung der linearen Schwachstelle S02-029	mittelfristig
02-113	Verbindung Ebmatingen – Maur	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S02-030, S02-031, S02-032	mittelfristig

Datenblatt Strecke		Funktion	Vorhaben (geplante Strecken)	Realisierungshorizont
02-114	Verbindung Ebmatingen – Aesch	Hauptverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S02-320, S02-321, S02-322	mittelfristig
02-115	Verbindung Maur – Rällikon	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstelle S02-001	mittelfristig Koordinationshinweis: Naturschutz
02-121	Verbindung Rüm- lang – Zürich <i>regionsübergreifend</i>	Hauptverbindung	Sanierung der linearen Schwachstelle S02-033	langfristig
02-122	Verbindung Rüm- lang – Opfikon	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen / Schliessung der Netzlücken S02-034, S02-035, S02-036 <b>Verlegung Veloverbindung im Zusammenhang mit Projekt Aufwertung Glatt geplant (Projekt durch UVEK am 18.8.22 genehmigt)</b>	<b>kurz- bis mittelfristig</b> <b>Koordinationshinweis: Archäologie</b>
02-123	Verbindung Kloten Flughafen	Hauptverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S02-037, S02-038, S02-143	mittelfristig
02-125	Verbindung Opfikon – Zürich (Leutschenbach) <i>regionsübergreifend</i>	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstelle S02-040	mittelfristig
02-127	Verbindung Opfikon – Dietlikon	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstelle S02-044	mittelfristig
02-129	Verbindung Kloten – Zürich <i>regionsübergreifend</i>	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S02-046, S02-047, S02-051, S02-052	mittelfristig
02-130	Verbindung Kloten – Opfikon	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstelle / Schliessung der Netzlücke S02-053, S02-140	kurz- bis mittelfristig
02-132	Verbindung Kloten – Bassersdorf	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S02-054, S02-055, S02-056	kurz- bis mittelfristig
02-133	Verbindung Kloten – Bassersdorf	Hauptverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S02-057, S02-058, S02-059, S02-060 Gute Anbindung/Anschlüsse an die Wohn- und Gewerbegebiete von Bassersdorf und Kloten sind sicherzustellen. Revitalisierung Altbach (Kap. 3.11 Nr. 2)	mittelfristig
02-134	Verbindung Kloten – Wallisellen	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S02-061, S02-063, S02-958, S02-060	mittelfristig

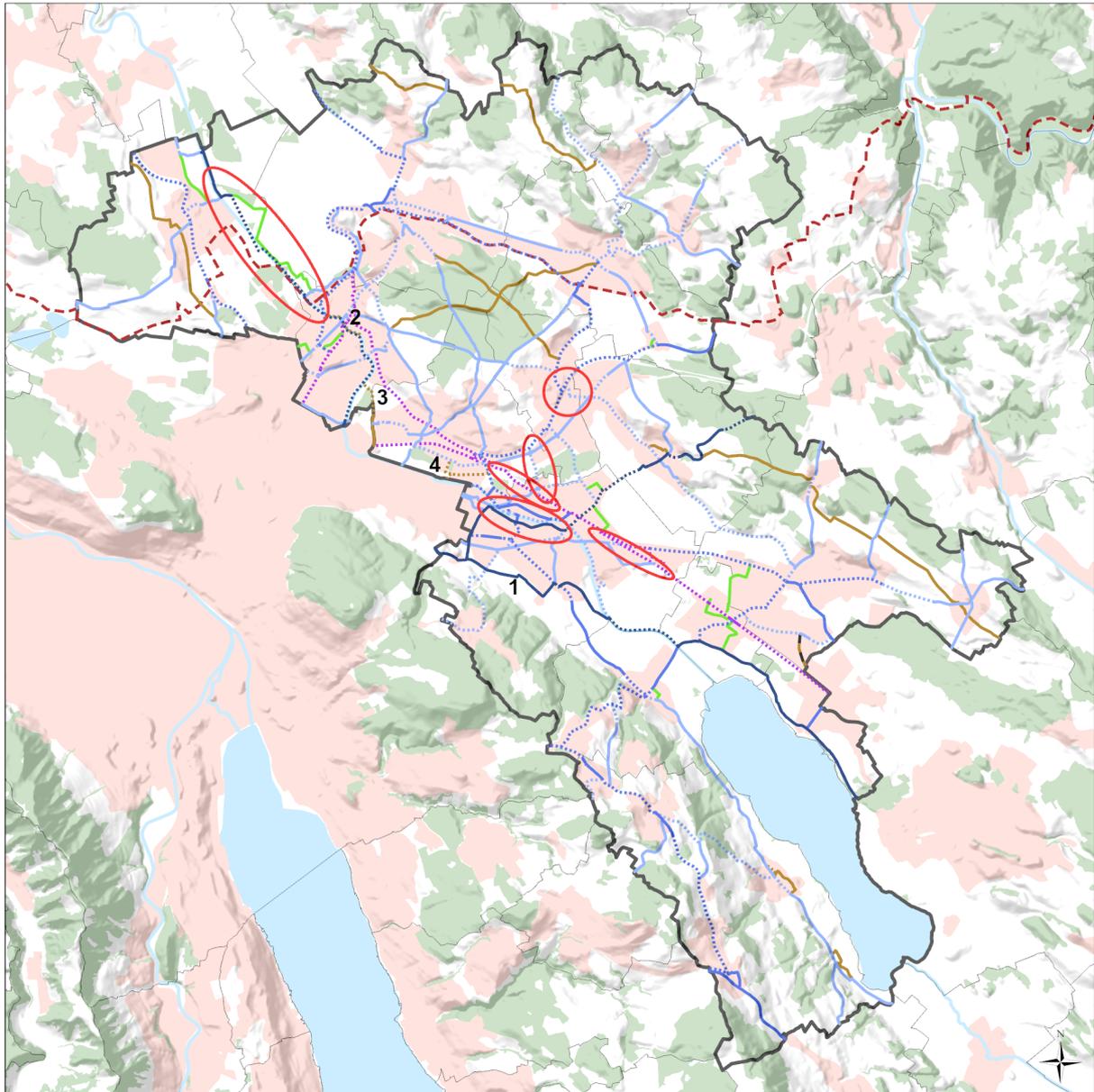
Datenblatt Strecke		Funktion	Vorhaben (geplante Strecken)	Realisierungshorizont
02-138	Verbindung Wallisellen – Dietlikon	Hauptverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen / Schliessung der Netzlücke S02-149, S02-068, S02-069, S02-070, S02-071	mittelfristig
02-140	Verbindung Wallisellen (Industrie) – Dietlikon (Industrie Süd)	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S02-075, S02-076	mittelfristig
02-142	Verbindung Basersdorf – Dietlikon	Hauptverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S02-078, S02-079, S02-080, S02-072	mittelfristig
02-143	Verbindung Oberembrach – Nürensdorf <i>regionsübergreifend</i>	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S07-980, S07-981 Verfügung Eigentalstrasse (geplanter Rückbau 10 Jahre nach Inkrafttreten ab ca. 2026 und Umnutzung zum Veloweg)	mittelfristig Koordinationshinweis: Naturschutz
02-144	Verbindung Basersdorf – Nürensdorf	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstelle S02-082	mittelfristig
02-144	Verbindung Basersdorf – Baltenswil	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S02-083, S02-084	mittelfristig
02-147	Verbindung Dietlikon – Dübendorf	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S02-088, S02-089	mittelfristig
02-147	Verbindung Dietlikon (Industrie Süd) – Brüttisellen	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstelle S02-090	kurzfristig
02-149	Verbindung Dietlikon – Wangen	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S02-091, S02-092 <b>Abschnitt Bahnübergang Dietlikon: Neue Linienführung entlang geplante Strassenunterführung Faiswiesen aufgrund Projekt MehrSpur Zürich - Winterthur</b>	mittelfristig <b>Koordinationshinweis: Inventarisierte Reptilienlebensraum tangiert: Mit Reptilienschutz abstimmen</b>
02-151	Verbindung Zürich (Stadtgrenze) – Dübendorf (Chriesbach) <i>regionsübergreifend</i>	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstelle S02-093	kurzfristig
02-153	Verbindung Wallisellen – Dübendorf (Hochbord)	Hauptverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen / Schliessung der Netzlücke S02-094, S02-095, S02-096	mittelfristig
02-154	Verbindung Dübendorf (Stettbach) – Dübendorf (Zürichstrasse)	Hauptverbindung	Sanierung der linearen Schwachstelle / Schliessung der Netzlücke S02-097, S02-098	mittelfristig

Datenblatt Strecke		Funktion	Vorhaben (geplante Strecken)	Realisierungshorizont
02-155	Verbindung Zürich (Stettbach) – Dübendorf (Gfenn) <i>regionsübergreifend</i>	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstelle S02-099	kurzfristig
02-156	Verbindung Dübendorf – Gockhausen <i>regionsübergreifend</i>	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S02-102, S02-103	kurzfristig
02-157	Verbindung Dübendorf – Fällanden	Hauptverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S02-104, S02-105	kurzfristig
02-158	Verbindung Dübendorf – Schwerzenbach	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S02-106, S02-107, S02-108 Umlegung SchweizMobil Route an Glatt – Fil Bleu	mittelfristig
02-159	Verbindung Dübendorf – Wangen	Hauptverbindung	Sanierung der linearen Schwachstelle S02-110 Umlegung SchweizMobil Route	mittelfristig
02-160	Verbindung Dübendorf – Volketswil	Hauptverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S02-126, S02-129	mittelfristig
02-161	Verbindung Wangen – Volketswil (Hegnau)	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S02-111, S02-112	mittel- bis langfristig
02-163	Verbindung Zürich – Dübendorf (Giesen) <i>regionsübergreifend</i>	Hauptverbindung	Sanierung der linearen Schwachstelle S02-113 Umlegung SchweizMobil Route auf Glattuferweg – Fil Bleu	mittelfristig
02-166	Verbindung Kloten Flughafen	Nebenverbindung	Schliessung der Netzlücke S02-130	Mittelfristig
02-167	Verbindung Opfikon – Zürich <i>regionsübergreifend</i>	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S02-141, S02-142	mittelfristig
02-169	Verbindung Dübendorf (Bahnhof) – Dübendorf (Wil)	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstelle S02-109	mittelfristig
02-170	Verbindung Rümliang – Seebach <i>regionsübergreifend</i>	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstelle S02-144	mittelfristig
02-171	Verbindung Wallisellen – Zürich (Auzelg) <i>regionsübergreifend</i>	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S02-145, S02-147	kurz- bis mittelfristig
02-171a	Verbindung Lindberghplatz – Bahnhof Opfikon – Europastrasse – Flughafenstrasse – Kloten, Balsberg, Flughafen (AIRPORT CITY)	Hauptverbindung BIKE LINE mit guter Integration ins Stadtgefüge, guter Anbindung an die kommunalen Wegnetze und	Abschnitt Lindberghplatz – Europastrasse – Flughafenstrasse: Velostrasse im Mischsystem. Abschnitt Flughafenstrasse – Flughafen: Führung Veloverkehr auf separatem Trasse mit hoher Qualität, in Gegenrichtung befahrbar,	Kurz- bis mittelfristig

Datenblatt Strecke		Funktion	Vorhaben (geplante Strecken)	Realisierungshorizont
		klimagerechte Ausbildung als grüne Achse	Nebeneinanderfahren/Überholen möglich (min. 4.80m), deutliche Trennung zum Gehweg. Geplante Kunstbauten: neue Überführung über Autobahn im Bereich Bahnhof Balsberg und neue Brücke über die Glatt in der Verlängerung der Europastrasse und entlang des Werkhof-Areals zur Flughafenstrasse.	
02-173	Verbindung Wallisellen – Dübendorf	Nebenverbindung	Schliessung der Netzlücke S02-101	mittelfristig
06-104	Verbindung Zollikerberg – Binz <i>regionsübergreifend</i>	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen / Schliessung der Netzlücke S06-126, S06-127, S02-981	mittelfristig
06-106	Verbindung Zumikon – Aesch <i>regionsübergreifend</i>	Hauptverbindung	Sanierung der linearen Schwachstelle S02-982	mittelfristig
06-117	Verbindung Forch – Egg <i>regionsübergreifend</i>	Hauptverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S06-095, S06-096	mittelfristig
07-130	Verbindung Niederglatt – Rümlang <i>regionsübergreifend</i>	Hauptverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S02-952, S02-953	mittelfristig
07-154	Verbindung Oberglatt – Rümlang	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstelle S02-961	kurzfristig
09-058	Verbindung Illnau – Gutenswil	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstelle S02-200	mittelfristig
09-068	Verbindung Effretikon – Volketswil <i>regionsübergreifend</i>	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S02-201, S02-202	mittelfristig
09-069	Verbindung Effretikon – Wangen <i>regionsübergreifend</i>	Hauptverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S02-203, S02-204	mittelfristig
09-070	Verbindung Tagelswangen – Dietlikon <i>regionsübergreifend</i>	Hauptverbindung	Sanierung der linearen Schwachstelle / Schliessung der Netzlücke S02-206, S02-907	mittelfristig
09-074	Verbindung Brütten – Nürensdorf <i>regionsübergreifend</i>	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S02-208, S02-209	mittelfristig
09-075	Verbindung Brütten – Bassersdorf	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S09-003, S02-210, S02-211, S02-212	kurz- bis mittelfristig

Die weiteren Freizeitverbindungen sind bestehend oder weisen Netzlücken im regionalen Freizeitnetz auf und werden ergänzend zum kantonalen Velonetzplan festgelegt.

Nr. Objekt / Strecke	Funktion	Vorhaben	Realisierungshorizont / Koordinationshinweise
1 Dübendorf	bestehende Schweiz-Mobil-Route Nr. 29 – Glatt Route	Umlegung an die Glatt bei Erstellung Fil Bleu, Umklassierung zu regionaler Freizeitverbindung (bestehend)	mittelfristig Koordinationshinweis: bei Umsetzung Konzept Fil Bleu (kantonaler Velonetzplan Verbindungsdatenblatt 02-158)
2 Opfikon, Zentrum	Regionale Freizeitverbindung entlang Glatt Fil Bleu	Umsetzung des Fil Bleu für den Veloverkehr	mittelfristig Koordinationshinweis: bei Umsetzung Konzept Fil Bleu (kantonaler Velonetzplan Verbindungsdatenblatt 02-122)
3 Opfikon / Wallisellen	Regionale Freizeitverbindung entlang Glatt Fil Bleu	Umsetzung des Fil Bleu für den Veloverkehr	mittelfristig Koordinationshinweis: bei Umsetzung Konzept Fil Bleu
4 Wallisellen	Regionale Freizeitverbindung entlang der Glatt mit Glatt- und Autobahnquerung	Regionale Freizeitverbindung für den Veloverkehr, Anbindung an den Fil Bleu	bestehend



## Veloverkehr

### Kantonaler Inhalt

- - - Radroute von nationaler Bedeutung bestehend
- Siedlungsgebiet
- Wald

### Regionaler Inhalt

- Schweiz-Mobil Route bestehend (Kant. Velonetzplan)
- ⋯ Schweiz-Mobil Route geplant (Kant. Velonetzplan)
- Hauptverbindung bestehend (Kant. Velonetzplan)
- ⋯ Hauptverbindung geplant (Kant. Velonetzplan)
- Nebenverbindung bestehend (Kant. Velonetzplan)
- ⋯ Nebenverbindung geplant (Kant. Velonetzplan)
- Veloschnellroute bestehend (Abschnitt für Pilotprojekte, Kant. Velonetzplan)
- ⋯ Veloschnellroute geplant (Abschnitt für Pilotprojekte, Kant. Velonetzplan)
- Skatingroute bestehend (Kant. Velonetzplan, ohne Überlagerung Veloroute)
- Freizeitverbindung bestehend
- ⋯ Freizeitverbindung geplant
- Bei Ersatz aufzuhebender Radweg

14021\_05G\_240508\_RRP\_Rev0201.aprx | Thema | 10.04.2024

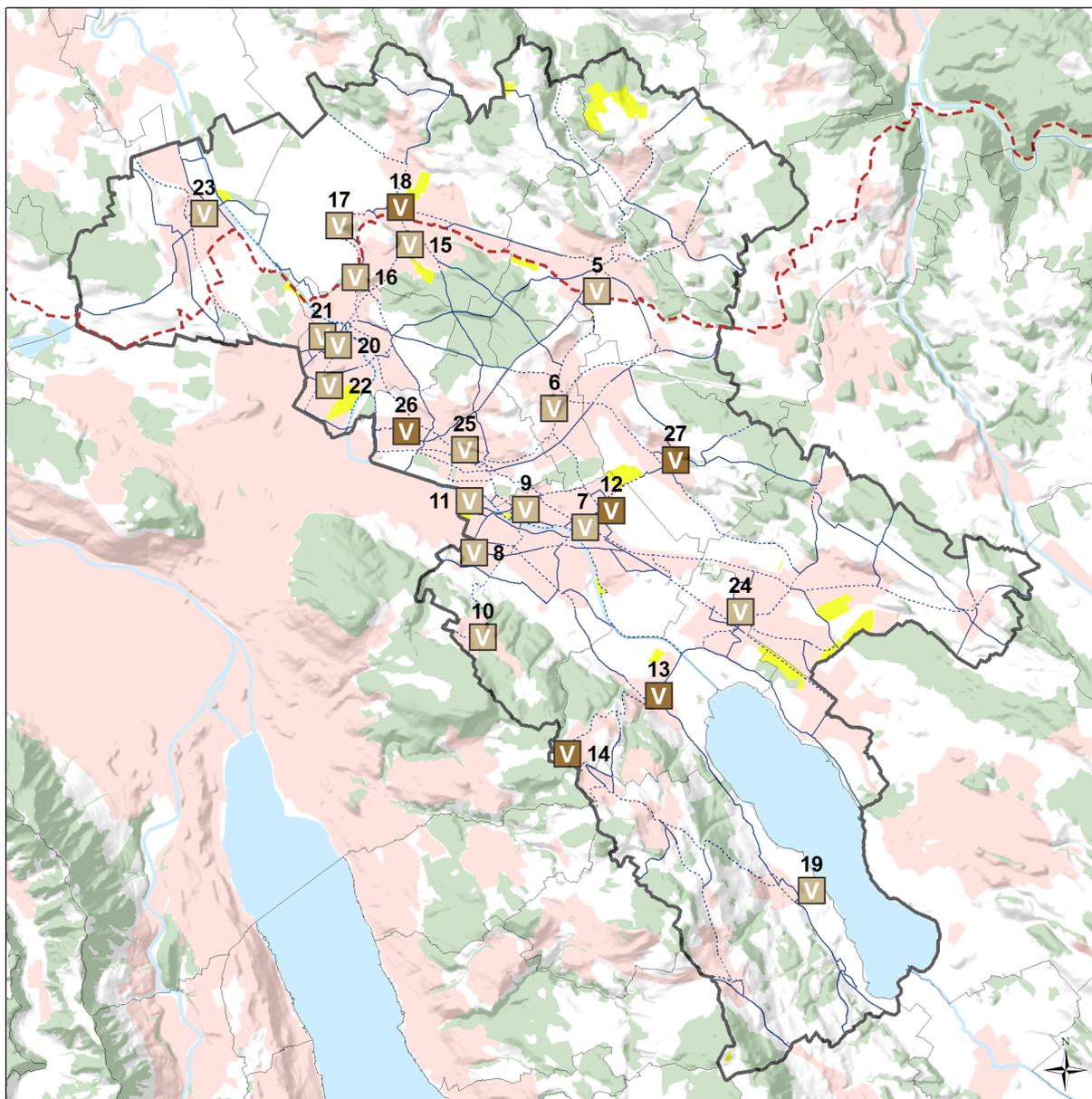
**Abb. 4.4b: Übersicht Karteneinträge**

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

Beim Veloverkehr werden zudem die Veloparkierungsanlagen von regionaler Bedeutung festgelegt, um die Verknüpfung zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln, insbesondere die Zubringerfunktion zum ÖV und zu regionalen Erholungsgebieten sicherzustellen. Das regionale Veloverkehrsnetz ist in der Richtplankarte eingetragen.

Nr.	Objekt / Anlage	Funktion	Vorhaben	Realisierungshorizont
5	Veloparkierungsanlage Bahnhof, Bassersdorf	Parkierungsanlage für den Alltagsverkehr	Anforderungen und Anzahl bei Bedarf überprüfen	bestehend, <b>Ausbau geplant</b>
6	Veloparkierungsanlage Bahnhof, Dietlikon	Parkierungsanlage für den Alltagsverkehr	Anforderungen und Anzahl bei Bedarf überprüfen	bestehend
7	Veloparkierungsanlage Bahnhof, Dübendorf	Parkierungsanlage für den Alltagsverkehr	Anforderungen und Anzahl bei Bedarf überprüfen	bestehend
8	Veloparkierungsanlage Bahnhof Stettbach, Dübendorf	Parkierungsanlage für den Alltagsverkehr	Anforderungen und Anzahl bei Bedarf überprüfen	bestehend, Ausbau geplant
9	Veloparkierungsanlage Haltestelle Giessen, Dübendorf	Parkierungsanlage für den Alltagsverkehr	Anforderungen und Anzahl bei Bedarf überprüfen	bestehend
10	Veloparkierungsanlage Gockhausen, Dübendorf	Parkierungsanlage für den Alltagsverkehr	Anforderungen und Anzahl bei Bedarf überprüfen	bestehend
11	Veloparkierungsanlage Haltestelle Sportanlage Heerenschürli, Dübendorf	Parkierungsanlage für den Alltagsverkehr und den Freizeitverkehr	Anforderungen und Anzahl bei Bedarf überprüfen	bestehend
12	Veloparkierungsanlage Haltestelle Innovationspark / Flugplatz, Dübendorf	Parkierungsanlage für den Alltags- und den Freizeitverkehr	Anforderungen und Anzahl bei Bedarf überprüfen	geplant
13	Veloparkierungsanlage Haltestelle Gemeindehaus, Fällanden	Parkierungsanlage für den Alltagsverkehr	Anforderungen und Anzahl bei Bedarf überprüfen	geplant
14	Veloparkierungsanlage Haltestelle Pfaffhausen / Müseren, Fällanden	Parkierungsanlage für den Alltagsverkehr	Anforderungen und Anzahl bei Bedarf überprüfen	geplant
15	Veloparkierungsanlage Bahnhof, Kloten	Parkierungsanlage für den Alltagsverkehr	Anforderungen und Anzahl bei Bedarf überprüfen	bestehend
16	Veloparkierungsanlage Bahnhof Balsberg, Kloten	Parkierungsanlage für den Alltagsverkehr	Anforderungen und Anzahl bei Bedarf überprüfen	bestehend
17	Veloparkierungsanlage Flughafen, Kloten	Parkierungsanlage für den Alltagsverkehr	Anforderungen und Anzahl bei Bedarf überprüfen <i>Flughafenanlage nach Luftfahrtgesetz, Kompetenz zur Überprüfung der Anforderungen liegt beim Bund</i>	bestehend

Nr. Objekt / Anlage	Funktion	Vorhaben	Realisierungshorizont	
18	Veloparkierungsanlage Zum wilden Mann, Kloten	Parkierungsanlage für den Alltagsverkehr	Anforderungen und Anzahl bei Bedarf überprüfen	geplant
19	Veloparkierungsanlage Haltestelle Schiffstation, Maur	Parkierungsanlage für den Freizeitverkehr	Anforderungen und Anzahl bei Bedarf überprüfen	bestehend
20	Veloparkierungsanlage Bahnhof, Opfikon	Parkierungsanlage für den Alltagsverkehr	Anforderungen und Anzahl bei Bedarf überprüfen	bestehend
21	Veloparkierungsanlage Bahnhof Glattbrugg, Opfikon	Parkierungsanlage für den Alltagsverkehr	Anforderungen und Anzahl bei Bedarf überprüfen	bestehend
22	Veloparkierungsanlage Haltestelle Lindberghplatz Glattbrugg, Opfikon	Parkierungsanlage für den Alltagsverkehr	Anforderungen und Anzahl bei Bedarf überprüfen	bestehend
23	Veloparkierungsanlage Bahnhof, Rümlang	Parkierungsanlage für den Alltagsverkehr	Anforderungen und Anzahl bei Bedarf überprüfen	bestehend
24	Veloparkierungsanlage Bahnhof, Schwerzenbach	Parkierungsanlage für den Alltagsverkehr	Anforderungen und Anzahl bei Bedarf überprüfen	bestehend
25	Veloparkierungsanlage Bahnhof, Wallisellen	Parkierungsanlage für den Alltagsverkehr	Anforderungen und Anzahl bei Bedarf überprüfen	bestehend
26	Veloparkierungsanlage Haltestelle Herti, Wallisellen	Parkierungsanlage für den Alltagsverkehr	Anforderungen und Anzahl bei Bedarf überprüfen	geplant
27	Veloparkierungsanlage Haltestelle Dorfplatz, Wangen	Parkierungsanlage für den Alltagsverkehr	Anforderungen und Anzahl bei Bedarf überprüfen	geplant



### Veloverkehr, Veloparkierungsanlagen

#### Kantonaler Inhalt

- Radroute von nationaler Bedeutung bestehend
- Siedlungsgebiet
- Wald

#### Regionaler Inhalt

- Veloparkierungsanlage bestehend
- Veloparkierungsanlage geplant
- Radweg bestehend
- ⋯ Radweg geplant
- Erholungsgebiet

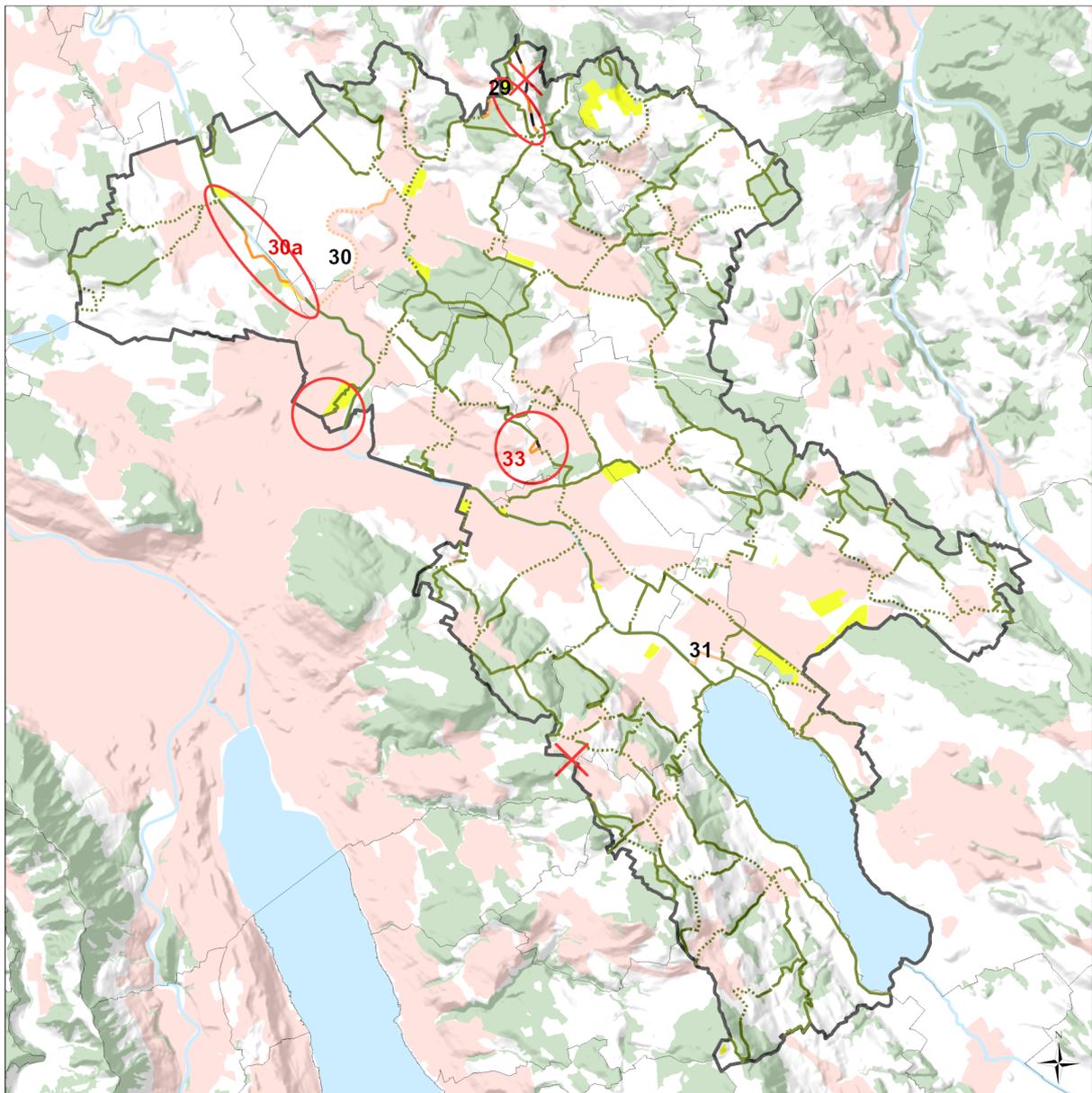
14021\_05A\_171012\_RRP\_TheKa.mxd; 25.10.2017

Abb. 4.4c: Übersicht Karteneinträge

b) Fuss- und Wanderwege

Folgende bestehende oder geplante Fuss- und Wanderwege werden neu als Ergänzung zum Wanderwegnetz der Zürcher Wanderwege im Regionalen Richtplan festgelegt:

Nr. Objekt / Anlage	Funktion	Vorhaben	Realisierungshorizont / Koordinationshinweise	
29	Anpassungen Fusswegverbindung im Bereich Golfplatz Augwil, Kloten	Wanderwegverbindung als Ersatz im Zusammenhang mit dem Golfplatz Augwil	Umlegung des Wanderwegs mit Ersatz	kurzfristig in Zusammenhang mit Golfplatz
30	Flughafen Rundweg, Ergänzung Abschnitt Fracht bis Glatt in Opfikon, Kloten	Flughafenrundwanderweg	Hindernisfreier Wanderweg und Fil Vert	bestehend
30a	Flughafen Rundweg, Abschnitt Glattbrugg bis Rümlang	Flughafenrundwanderweg	Verlegung Fuss-/Wanderweg im Zusammenhang mit Projekt Aufwertung Glatt (durch UVEK am 18.8.22 genehmigt)	kurz- bis mittelfristig
31	Abschnitt des Greifensee-Rundwegs / Fil Vert, Schwerzenbach	Hindernisfreier Wanderweg	bestehender Wanderweg ohne Hartbelag noch nicht signalisiert, geplante hindernisfreie Querung der Glatt / Anbindung an Fil Bleu	Kurzfristig Koordination Naturschutz
33	Anpassung Fusswegverbindung im Bereich neue Unterführung Schönenhof, Wallisellen	Fuss- und Wanderwegverbindung entlang Furtbach	Verlegung Fuss-/Wanderweg im Zusammenhang mit Aufhebung best. Unterführung Mähenried aufgrund Projekt MehrSpur Zürich - Winterthur	kurz- bis mittelfristig Koordinationshinweis: Inventarisierter Reptilienlebensraum tangiert: Mit Reptilienschutz abstimmen



### Fussverkehr, Wanderwege

#### Kantonaler Inhalt

- Siedlungsgebiet
- Wald

#### Regionaler Inhalt

- Wanderweg mit Naturbelag (Zürcher Wanderwege)
- Wanderweg mit Hartbelag (Zürcher Wanderwege)
- Fuss-/Wanderweg bestehend
- Fuss-/Wanderweg geplant
- Fuss-/Wanderweg mit Hartbelag bestehend
- Bei Ersatz aufzuhebender Fuss-/Wanderweg
- Erholungsgebiet

14021\_05G\_240508\_RRP\_Rev2021.aprx | TheKa | 09.04.2024

**Abb. 4.4d: Übersicht Karteneinträge**

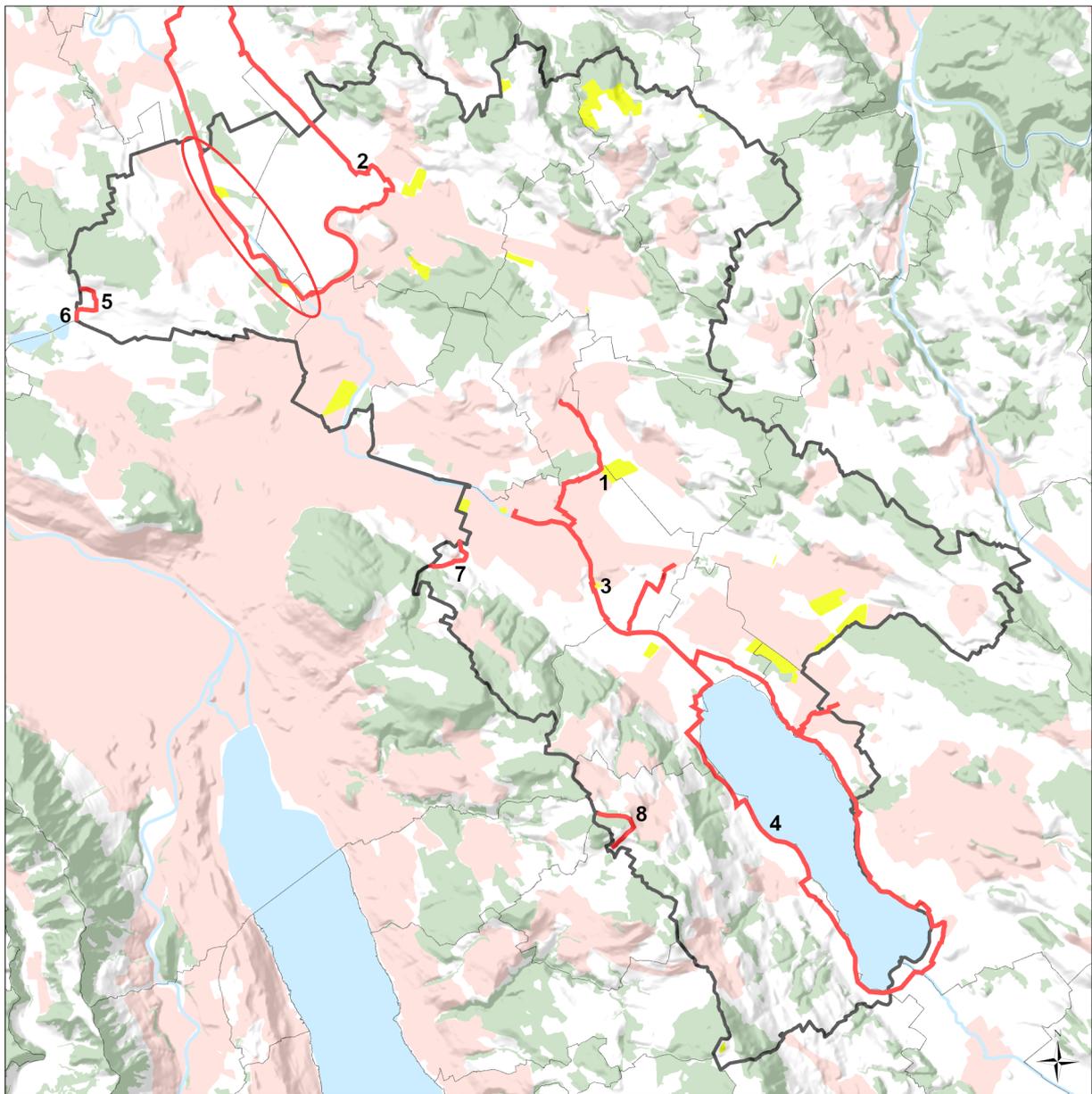
Die Festlegungen dienen der Landsicherung und der Begründung von Wegrechten. Bei den Fuss- und Wanderwegen von regionaler Bedeutung wird kein staatliches Eigentum der betreffenden Strassen und Wege vorausgesetzt.

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

c) Hindernisfreie Wanderwege

Die hindernisfreien Wanderwege erscheinen nicht in der Richtplankarte verlaufen jedoch über regionale Fuss- und Wanderwege. Die Routen sind aus nachstehender Themenkarte ersichtlich.

	Routenbezeichnung	Strecke	Betroffene Gemeinden
1	Chriesbach / Altbach	Dübendorf Bahnhof via Chries- und Altbach nach Dietlikon Bahnhof	Dübendorf, Dietlikon, Wangen-Brütisellen
2	Flughafen-Rundweg	Flughafen – ARA Kloten / Opfikon – Rümliang – Oberglatt – Hell – Kaserne – Flughafen Option Einbezug der bestehenden alten Panzerpiste in Kloten	Kloten, Opfikon, Rümliang (Oberglatt, Winkel in PZU)
3	Glatt-Uferweg	Dübendorf Giessen entlang der Glatt bis zum Greifensee oder Dübendorf	Dübendorf, Fällanden
4	Greifensee-Rundweg	Städtchen Greifensee – Weidriet – Schiffstation Fällanden – Schiffstation Maur – Riedlikon – Niederuster	Greifensee, Schwerzenbach, Fällanden, Maur (Uster in RZO)
5	Rebhüsli-Route	Chatzenrüti – Rebhüsli – Watt	Rümliang (Regensdorf in ZPF)
6	Rundweg Katzensee	Zürich-Affoltern – Chatzensee	Rümliang (RSZ und Regensdorf in ZPF)
7	Route Zürichberg	Zoo Zürich – Uni Irchel – Schwamendingen – Bahnhof Stettbach	Dübendorf (RSZ)
8	Zumikon, Sennholz	Waltikon – Süessplätz – Sennhof – Zollikerberg / Waltikon	Maur (Zollikon, Zumikon in ZPP)



### Fussverkehr, hindernisfreie Wanderwege

**Kantonaler Inhalt**

- Siedlungsgebiet
- Wald

**Regionaler Inhalt**

- Hindernisfreier Wanderweg
- Erholungsgebiet

14021\_05A\_240508\_RRP\_Revis2021\_merk.Thema | 02.2022

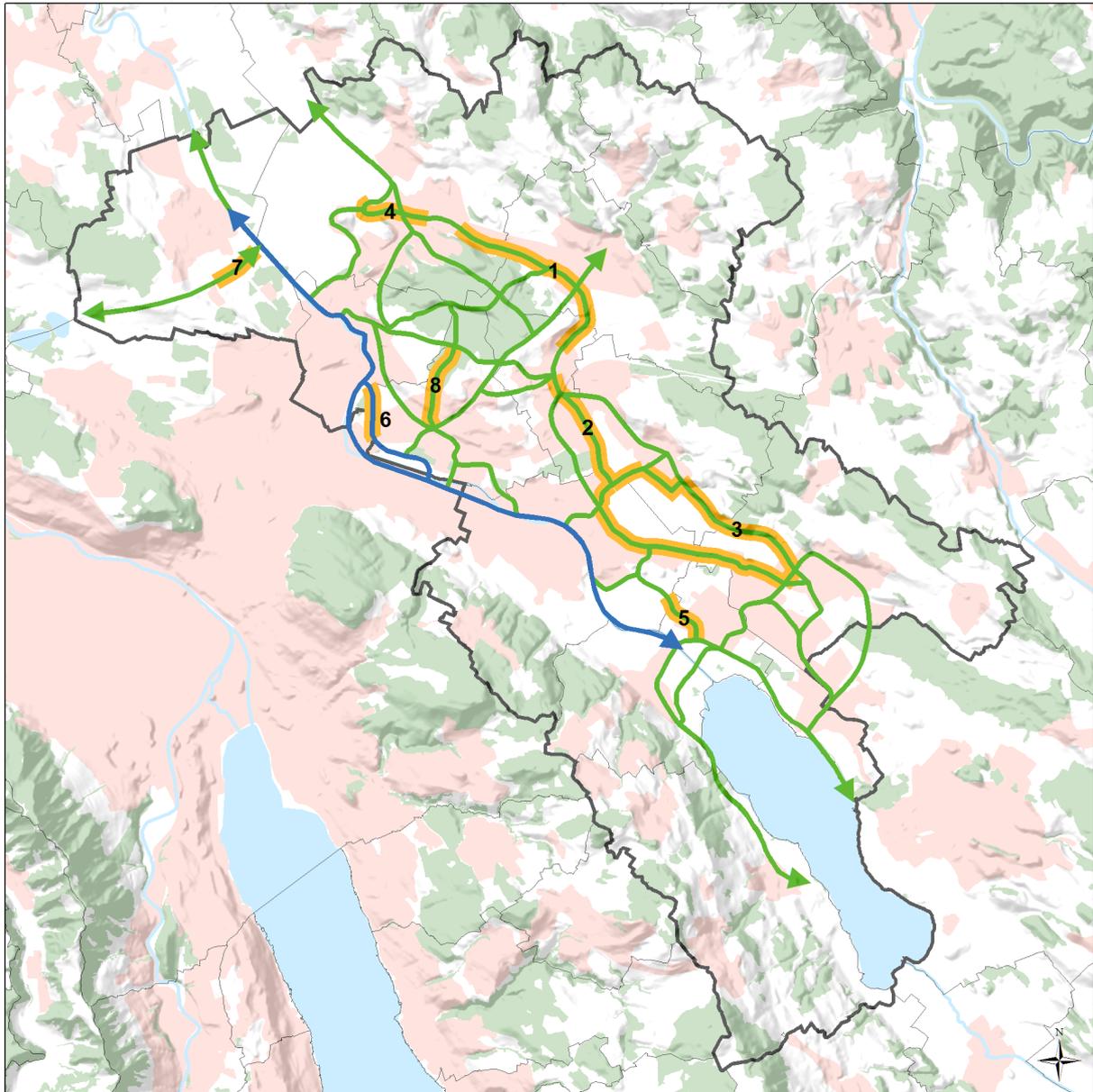
**Abb. 4.4e: Übersicht Karteneinträge**

d) *Fil Vert und Fil Bleu*

Der Fil Vert und der Fil Bleu dienen der Verbindung der regionalen Erholungsringe und Erholungsräume (Abb. 1.2b). Ziel aus verkehrsplanerischer Sicht ist ein zusammenhängendes und gut zugängliches Fuss- und Veloverkehrsnetz. In der folgenden Tabelle sind geplante oder aufzuwertende Abschnitte des Fil Verts beschrieben, welche in Koordination mit kurz- bis mittelfristig geplanten Infrastrukturausbauten, der Umsetzung des kantonalen Velonetzplans und Entwicklungsgebieten umgesetzt werden. Die weiteren Verbindungen des Fil Vert führen zu einem grossen Teil auf bestehenden Infrastrukturen, sind jedoch nicht signalisiert. Generell gilt, dass alle in der Richtplankarte aufgenommenen Strecken des Fil Vert und Fil Bleu mit dem Velonetzplan oder dem Zürcher Wanderwegnetz übereinstimmen müssen. Der Kanton verfügt über keine Finanzierungselemente für weitere Ansprüche bzw. zusätzliche Strecken oder deren Unterhalt.

Nr.	Routenbezeichnung	Strecke	Vorhaben	Betroffene Gemeinden
1	Altbachroute (zwischen Dietlikon und Kloten), Bassersdorf, Dietlikon, Kloten	Fuss- und Wanderwegnetz Fil Vert – Verbindung Erholungsring Flugplatzareal mit Hardwald	Bestehende Wanderwege / Velowege und Attraktivierung, teilweise Neuerstellung / Aufwertung, noch nicht signalisiert  Koordination: <b>Glattalbahnverlängerung GlattalbahnPLUS</b> , Naturschutz, Verbindungsdatenblätter 02-133, 02-142 kantonalen Velonetzplan	Bassersdorf, Dietlikon, Kloten
2	Verbindung Flugplatz Dübendorf – Hardwald	Innovationspark / Flugplatz Dübendorf – Dietlikon – Hardwald	Fuss- und Veloverkehrsverbindung bei Erstellung des Innovationsparks  Geplanter Wanderweg auf teilweise bestehender Infrastruktur  Koordination: Berücksichtigung Naturschutz, <b>Glattalbahnverlängerung GlattalbahnPLUS</b> , hindernisfreier Wanderweg (3), Verbindungsdatenblätter 02-147 kantonalen Velonetzplan	Dübendorf, Dietlikon, evt. Wangen-Brüttisellen
3	Fuss- und Wanderwegnetz Fil Vert – Rundweg Flughafenareal, Dübendorf / Wangen / Volketswil	Fuss- und Wanderwegnetz Fil Vert – Erholungsring Flugplatzareal	Geplante regionale Wanderwege  Koordination: Berücksichtigung Naturschutz	
4	Kloten Flughafen – Hardwald	Verbindung Flughafen – Hardwald	Fuss- und Veloverkehrsverbindung bei Erstellung der <b>Glattalbahnverlängerung GlattalbahnPLUS</b> parallel zur Brücke über Autobahn führen und ans umliegende Netz anbinden  Koordination: Berücksichtigung Naturschutz, Verbindungsdatenblätter 02-132, 02-133 kantonalen Velonetzplan	Kloten
5	Schwerzenbach – Dübendorf	Verbindung entlang Gfennstrasse	Fuss- und Veloverkehrsverbindung	Dübendorf, Schwerzenbach

Nr.	Routenbezeichnung	Strecke	Vorhaben	Betroffene Gemeinden
			Koordination: Berücksichtigung Naturschutz	
6	Fil Bleu im Gebiet Auholz, Wallisellen / Opfikon	Fuss- und Wanderweg gemäss Konzept Fil Bleu	Geplanter Fuss- und Wanderweg Koordination: Berücksichtigung Naturschutz, regionale Freizeitverbindung Veloverkehr (4.4.2, Nr. 4)	Wallisellen, Opfikon
7	Verbindungen zwischen Rundwanderweg und Erholungsring Flughafen und Chatzenrüti, Rümlang	Fuss- und Wanderwegnetz Fil Vert – Anbindung Erholungsring Flughafen	Geplanter Wanderweg auf grösstenteils bestehender Infrastruktur, Bahndurchstich geplant	Rümlang
8	Anbindung Fil Bleu an Hardwald – Fil Vert, Wallisellen	Verbindung entlang Hardstrasse	Fuss- und Veloverkehrsverbindung Koordination: Berücksichtigung Naturschutz	Wallisellen



### Fuss- und Veloverkehr, Fil Bleu / Fil Vert

#### Kantonaler Inhalt

- Siedlungsgebiet
- Wald

#### Regionaler Inhalt

- Fil Bleu
- Fil Vert
- Netzlücke

14021\_05A\_171012\_RRP\_Thema.mxd; 18.10.2017

Abb. 4.4f: Übersicht Karteneinträge

### 4.4.3 Massnahmen

#### a) Region

##### *Veloverkehr*

- Je nach Verkehrsverhältnissen und örtlichen Gegebenheiten sind Massnahmen für den Veloverkehr zu ergänzen. Wo regionale Veloverbindungen über wenig befahrene Strassen führen, sind keine baulichen Massnahmen nötig. Die Massnahmen werden situationspezifisch in Koordination zwischen Kanton, Region und Gemeinden festgelegt. Dafür wird auf die Verbindungsdatenblätter aus dem kantonalen Velonetzplan verwiesen.
- 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.

##### *Fuss- und Wanderwege*

- Bei den bezeichneten Wegen sind die Bedürfnisse der Fussgänger und Wanderer besonders zu berücksichtigen.

##### *Hindernisfreie Wanderwege*

- Bei den bezeichneten hindernisfreien Wanderwegen sind die erforderlichen baulichen Vorkehrungen zur Begehung durch mobilitätsbehinderte Menschen sicherzustellen.
- Entlang der vorgesehenen Routen durchgeführte Planungen haben die Interessen der hindernisfreien Zugänglichkeit der Weganlagen miteinzubeziehen, insbesondere sind Infrastrukturanlagen mit Anschluss an hindernisfreie Wanderwegrouten auf die Bedürfnisse von Behinderten auszurichten (bspw. Aussichtsplattformen, WC-Anlagen, etc.).
- Routen von hindernisfreien Wanderwegen sind zyklisch auf ihre Eignung hin zu prüfen. Der Unterhalt der Wege ist stets zu gewährleisten. Wo es der Zustand der Wege erfordert sind diese zu sanieren bzw. zu unterhalten.

##### *Fil Vert / Fil Bleu*

- Die Region setzt sich ein für eine Koordination der Umsetzung des Fil Verts und des Fil Bleus mit den hindernisfreien Wanderwegen, dem kantonalen Velonetzplan sowie im Rahmen von weiteren Infrastruktur- und Entwicklungsprojekten in der Region.
- Die Region unterstützt Gemeinden bei Bedarf bei Projekten zur Umsetzung und Vermarktung des Fil Verts.

#### b) Gemeinden

- Die Gemeinden fördern den Fuss- und Veloverkehr entsprechend ihren Möglichkeiten. Sie koordinieren das kommunale Fuss- und Velowegnetz mit den Nachbargemeinden und tragen im Rahmen ihrer Planung dem IVS Rechnung. Die Gemeinden stellen im Rahmen ihrer kommunalen Planungen die Verknüpfung zwischen kommunalen und regionalen Wegenetzen sicher.
- Die Gemeinden überprüfen die Anzahl an Veloabstellplätzen von regionaler Bedeutung bezüglich Angebot und Nachfrage. Bei der Ausgestaltung der Parkierungsanlagen sind die kantonalen Richtlinien zu berücksichtigen.

## 4.7 Güterverkehr

### 4.7.1 Ziele

#### a) Anlagen für den Güterumschlag

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

#### b) Anschlussgleise (Stammgleise)

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

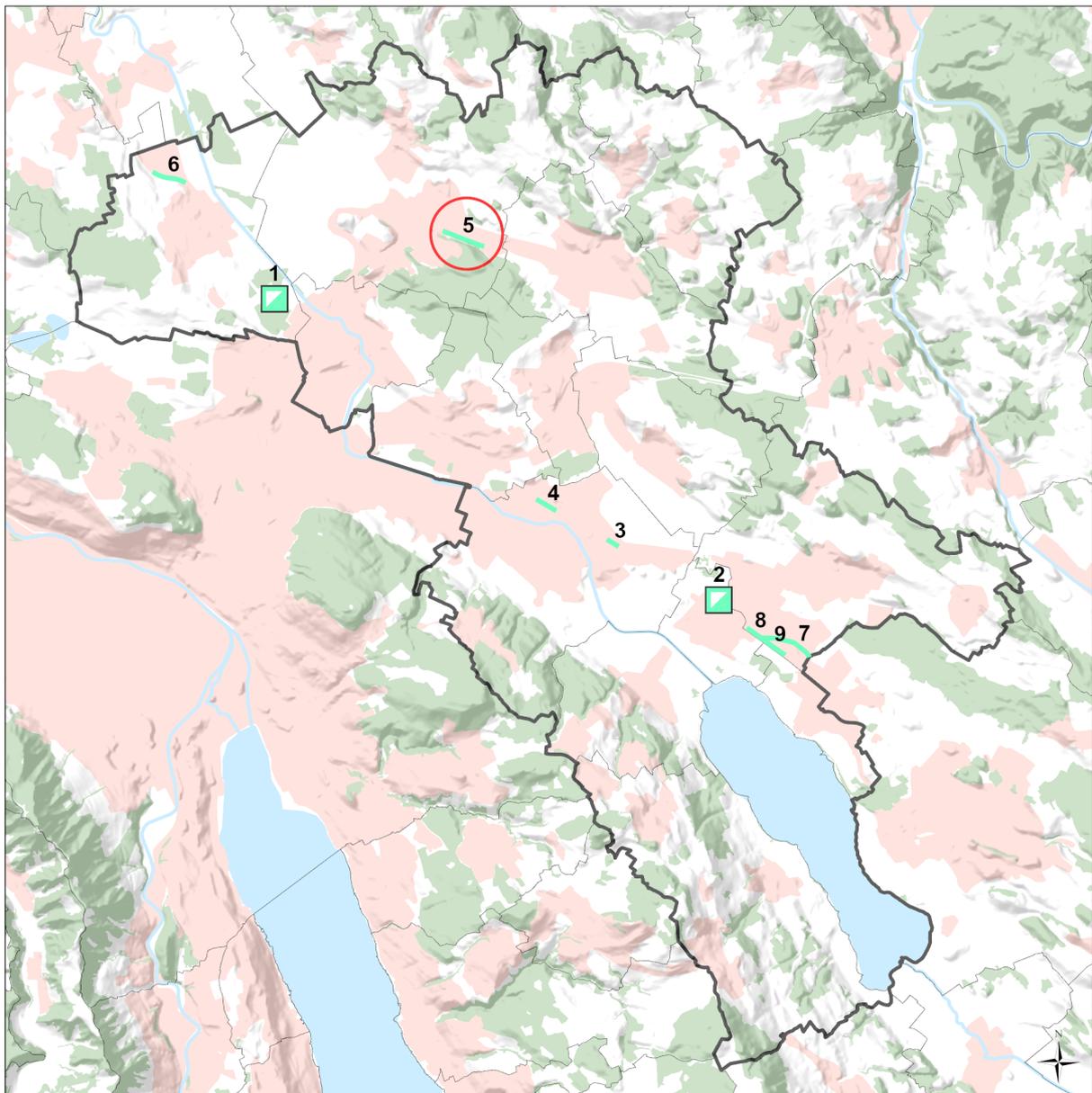
### 4.7.2 Karteneinträge

Anlagen für den Güterumschlag von regionaler Bedeutung sind:

Nr.	Standort	Angaben zur Realisierung
1	TAR, Rümlang	bestehend
2	Ortsgüteranlage Schwerzenbach	bestehend

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

Nr.	Standort	Angaben zur Realisierung
3	Hügler, Dübendorf	bestehend
4	EMPA, Dübendorf	bestehend
5	Industriegebiet Kloten-Ost: Bahnhof Kloten entlang Bahnlinie bis auf Höhe Altbachbrücke Steinackerstrasse, Kloten <del>/Bassersdorf</del>	bestehend (Koordination <b>GlattalBahnverlängerung GlattalBahnPLUS</b> ) Option: Verlängerung der Linie bis in das Gebiet Dorfneust in Koordination mit Energieplanung Kloten.
6	Industriegebiet Riedmatt, Rümlang	bestehend
7	Industriegebiet Zimikon nördlich Guntenbach, Volketswil	bestehend
8	Industriegebiet Zimikon südlich Guntenbach, Volketswil	bestehend
9	Jowa Industriegebiet Zimikon, Volketswil	bestehend



### Güterverkehr

#### Kantonaler Inhalt

- Siedlungsgebiet
- Wald

#### Regionaler Inhalt

- Güterumschlag bestehend
- Anschlussgleis bestehend

14021\_05A\_240508\_RRP\_Rev2021.aprx | ThisKa | 02.02.2022

**Abb. 4.7: Übersicht Karteneinträge**

### 4.7.3 Massnahmen

#### a) Region

- -.-

#### b) Gemeinde

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

# 7 Grundlagen

## 7.1 Grundlagen

### *Rechtliche Grundlagen*

- Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft (BV) vom 18.4.1999
- Kanton Zürich, kantonaler Richtplan, Beschluss des Kantonsrates (Festsetzung), Stand 22.10.2018
- Bau- und Zonenordnungen der Verbandsgemeinden
- Greifensee-Schutzverordnung

### *Weitere Grundlagen*

- Richtpläne und Leitbilder der 14 Verbandsgemeinden
- GIS Browser Kanton Zürich / Statistik Kanton Zürich
- Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder von nationaler Bedeutung (ISOS), [www.isos.ch](http://www.isos.ch)
- Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL), Teil III C Objektblatt Zürich Anpassung 2015, 18.9.2015
- Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL), Anpassung Konzeptteil Teil III B3 – Zivil mitbenützte Militärflugplätze / Anpassung Konzeptteil Teil III B4 – Flugfelder vom 31.8.2016
- 14 Gemeindegespräche (2015)
- Gebietsplanungen / Gebietsmanagements: Kloten (2009), Flugplatzareal (2010), Raum Uster Volketswil (2013), Fil Bleu (2014), Airport-Region (2014 ff.), Bassersdorf/Dietlikon/Wangen-Brüttisellen (2016 / 17)
- Kanton Zürich, kantonaler Richtplan, Kantonsratsbeschlüsse Teilrevisionen:
  - Kap. 4.7.1 – Flughafen Zürich (24.3.2014);
  - Kap. 4.2 Strassenverkehr – Groberschliessungsstrasse, Kapitel 4.3 Öffentlicher Verkehr – Glattalbahn, Kapitel 6.1 Gesamtstrategie und Kapitel 6.2 Gebietsplanung – Nationaler Innovationspark, Hubstandort Dübendorf (29.6.2015);
  - Kap. 4.2 Strassenverkehr – Glattalautobahn (27.3.2017)
  - Teilrevision 2015 (22.10.2018)
  - **Teilrevision 2016 (25.3.2019, 28.10.2019)**
  - **Teilrevision 2017 (22.6.2020, 29.3.2021, 7.6.2021, 22.8.2022)**
- Logistikstandortkonzept Kanton Zürich vom März 2013
- Fahrende und Raumplanung, Standbericht 2010, Stiftung Zukunft der Schweizer Fahrenden.
- Nachhaltige Siedlungsentwicklung in Zürichs Verdichtungsraum, RZU Fachbericht vom 06.4.2010
- „Regionales Gesamtverkehrskonzept Flughafenregion (rGVK)“
- „Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal“, 2. und 3. Generation (AP2, 30.5.2012 und AP3, 30.11.2016)
- Bauzonenkapazität Glattal, Ist-Zustand 2009 und Kapazität ARE (Mitteilung ARE vom Februar 2011)
- „Raumplanungsbericht 2009 Kanton Zürich“; Regierungsrat, 12.8.2009 zzgl. „Regionaler Richtplan Glattal“; ZPG, rechtskräftiger Richtplan (1998, Fassung 2011)
- „Raumbeobachtung Glattalstadt“; 31.3.2019, Planpartner AG
- „Regionales Gesamtverkehrskonzept Flughafenregion, Synthesebericht“; Amt für Verkehr Kanton Zürich, Infrac und ewp AG, 08.2.2011
- „Regionales Gesamtverkehrskonzept Zürcher Oberland, Synthesebericht, Entwurf für die Vernehmlassung“; Amt für Verkehr Kanton Zürich, Infrac und ewp AG, 25.8.2010

- „Wildtierkorridore und Vernetzungsachsen im Kanton Zürich“, WLS.CH im Auftrag Fischerei und Jagdverwaltung des Kantons Zürich (2009)
- „Regionales Gesamtverkehrskonzept Glattal, Schlussbericht“; Amt für Verkehr Kanton Zürich, Juli 2005
- Schwachstellenanalyse Teilgebiet Glattal, Mai 2004, Bühlmann Ingenieur- und Planungsbüro, im Auftrag Baudirektion Kanton Zürich
- Regionale Verkehrssteuerung Glattal, Zwischenbericht Phase 2 vom 17.3.2006 und Konzept (Entwurf) vom 08.8.2006, SNZ Ingenieure und Planer AG, im Auftrag Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich
- „Raumentwicklungsleitbild RZU“ (Konzept Siedlung und Verkehr, REL 2005) zzgl. „Konzept Landschaft RZU“ (Leitbild 2008), „Mobilitätsstrategie RZU“ (2009), „Grundlagen zur Siedlungsentwicklung im RZU-Gebiet“ (Berichte Verdichtungsraum vom 06.4.2010 und RZU-Gebiet vom 17.5.2011) und „Landschaftssystem\_RZU“ (Zwischenbericht Februar 2011)
- „Integriertes Zielbild 2030 der Regio-ROKs“, RZU, Stand 20.4.2016
- Massnahmenplan Wasser im Einzugsgebiet der Glatt mit Massnahmen (2005)
- Massnahmenplan Wasser im Einzugsgebiet Greifensee mit Massnahmen (2006)
- "Angebotsverordnung Kanton Zürich", Kanton Zürich, 14.12.1997
- Präsentation Problemstellen Busbevorzugung, ZVV, 13.3.2014
- "Hindernisfreie Wanderwege in der Region Glattal", Gossweiler Ingenieure AG, 30.4.2014
- Leitbild und Projektbeschrieb Museum Waldmannsburg vom 02.3.2015 mit Projektdokumentation Museum Waldmannsburg, 30.1.2015