

Kommunale Richtplanung

BERICHT ZUM KOMMUNALEN RICHTPLAN

Erläuterungen im Sinne von Art. 47 RPV



**SUTER
VON KÄNEL
WILD**

Planer und Architekten AG

Förrlibuckstrasse 30, 8005 Zürich
+41 44 315 13 90, www.skw.ch

Impressum

Auftraggeber

Gemeinde Bassersdorf

Bearbeitung

SUTER • VON KÄNEL • WILD
Peter von Känel, Anita Suter, Mirta Niederhauser

Titelbild

Luftbild Gemeinde Bassersdorf, Quelle: Homepage Grundhalde

Inhalt

KURZFASSUNG	I
1 EINLEITUNG	1
1.1 Ausgangslage	1
1.2 Bedeutung des Richtplans	3
1.3 Umfang der Revision der kommunalen Richtplanung	4
1.4 Kostenfolgen	5
2 ÜBERGEORDNETE VORGABEN	6
2.1 Bund	6
2.2 Kanton Zürich	7
2.3 Region Glattal	8
3 KOMMUNALE VORGABEN	9
3.1 entwicklungsstrategie bassersdorf 2030	9
3.2 Ergänzung zu "entwicklungsstrategie bassersdorf 2030"	14
4 SIEDLUNGS- UND LANDSCHAFTSPLAN	18
4.1 Bestehende Grundlagen Siedlung und Landschaft	18
4.2 Ziele	24
4.3 Ergänzende Erläuterungen Nutzungsdichte	25
4.4 Ergänzende Erläuterungen zu den weiteren Festlegungen im Siedlungsplan	30
4.5 Ergänzende Erläuterungen zu den weiteren Festlegungen im Landschaftsplan	47
5 VERKEHRSPPLAN	54
5.1 Bestehende Grundlagen Verkehr	54
5.2 Ziele	60
5.3 Ergänzende Erläuterungen zum Richtplantext	60
6 PLAN DER ÖFFENTLICHEN BAUTEN UND ANLAGEN	87
6.1 Bestehende Grundlagen öBA	87
6.2 Bedeutung	88
6.3 Ziele	88
6.4 Ergänzende Erläuterungen zum Richtplantext	88
7 VERSORGUNGSPLAN	95
7.1 Bestehende Grundlagen Versorgung	95
7.2 Aufhebung des kommunalen Versorgungsplans	96
8 AUSWIRKUNGEN	97
8.1 Siedlung	97
8.2 Landschaft – Gewässer – Wald	97
8.3 Abstimmung Siedlung und Verkehr	100
8.4 Umwelt und Versorgung	101
8.5 Umsetzungshinweise	104
8.6 Übergeordnete Vorgaben	107

9	MITWIRKUNG	108
9.1	Übersicht	108
9.2	1. Kantonale Vorprüfung	108
9.3	2. Kantonale Vorprüfung	113
9.4	Öffentliche Auflage	116
9.5	Anhörung	116
9.6	Festsetzung und Genehmigung	117

KURZFASSUNG

Ausgangslage

Der kommunale Richtplan von Bassersdorf stammt von 1982 (Verkehrsplan von 1999). Seither haben sich die übergeordneten Planungen geändert und die Gemeinde hat mit der "entwicklungsstrategie bassersdorf 2030" Vorstellungen für die Gemeindeentwicklung erarbeitet, welche nicht mehr den Inhalten des kommunalen Richtplans entsprechen. Es ist daher die Zeit gekommen, die kommunale Richtplanung in einer Revision zu überarbeiten.

Bestandteile

Die Revisionsvorlage der kommunalen Richtplanung besteht aus folgenden Bestandteilen:

- Richtplantext
- Richtplankarten 1: 5000; Siedlung und Landschaft, Verkehr I – MIV und ÖV, Verkehr II – Fuss- und Veloverkehr, Öffentliche Bauten und Anlagen
- Bericht zum kommunalen Richtplan mit Erläuterungen im Sinne von Art. 47 RPV
- Aufhebung der Gesamtplanung 1982 und des bisherigen Verkehrsplans 1999

Nach erfolgter Mitwirkung wird zudem ein Bericht zu den Einwendungen verfasst, welcher dann ebenfalls Teil der Vorlage ist.

Wesentliche Inhalte

Grundsätzliches

Der Richtplan ist eine Auslegeordnung der wesentlichen raumplanerischen öffentlichen Aufgaben. Er ist für die Behörden verbindlich. Für die Grundeigentümer hat der Richtplan keine direkten rechtlichen Auswirkungen. Einträge im Richtplan bilden jedoch die Basis für die Umsetzung der Nutzweise im Zonenplan, die Bauvorschriften sowie gegebenenfalls die Raumsicherung und den Landerwerb.

Siedlung

Im Teilbereich Siedlung wird mit der Festlegung der Nutzungsdichte, welche die angestrebte Anzahl Einwohner pro Fläche umschreibt, ein neues Element eingefügt um die übergeordneten Anforderungen von Kanton und Region zu erfüllen und die Siedlungsentwicklung auf die gut erschlossenen, geeigneten Lagen zu fokussieren. Des Weiteren werden im Siedlungsplan die Grundstrukturen der Nutzweise und des Nutzungsmasses festgelegt sowie erste Qualitätsanforderungen gestellt (Ortsbild, Siedlungsökologie und Ortsklima, Siedlungsränder, siedlungsprägende Freiräume, Energieeffizienz). Ausserdem werden für verschiedene Gebiete (Schützenwis/Eichenriet, Bärwies) Prüfanträge an die übergeordneten Planungsträger aufgenommen, da die Gemeinde hier derzeit nicht direkt handlungsfähig ist, um die gewünschte Entwicklung umsetzen zu können. Diese Inhalte wurden durch die Gemeinde umfassend untersucht und geprüft. Die Gemeinde ist zum Schluss gekommen, dass die Anpassungen zweckmässig und zielführend sind. Dem Kanton soll daher in der nächsten Revision der regionalen Richtplanung durch die Gemeinde der Antrag gestellt werden, die Anpassungen vorzunehmen.

Landschaft

Im Teilbereich Landschaft werden mit der Aufnahme aller Naturschutz- und Freihaltegebiete, der Vernetzungskorridore, Gewässerrevitalisierungen und der Festlegung zur Waldrandförderung auch wesentliche Qualitätsanforderungen für die ökologische Landschaftsentwicklung von Bassersdorf gestellt. Daneben soll die Landschaft auch für Erholung nutzbar sein. Die Aussichtspunkte und Erholungsgebiete wurden überprüft und festgelegt. Die Gebietsplanung Eich, welche den künftigen hochwertigen Landschaftsraum im Gebiet der Baustelle des Brüttenertunnels umschreibt, wurde als Information aufgenommen.

Verkehr – öffentlicher Verkehr (ÖV) und motorisierter Individualverkehr (MIV)

Im Teilbereich öffentlicher Verkehr müssen vor allem die übergeordneten Festlegungen und Planungen übernommen werden. Mit dem anstehenden Doppelspurausbau, dem Brüttenertunnel und der Glatalbahn-Verlängerung stehen wesentliche Veränderungen für Bassersdorf an. Daneben wurden kommunale Festlegungen vorgesehen, die zu einer Verbesserung der Qualität des ÖV (z.B. Haltestellen, Zugänglichkeit, Umsteigen) beitragen und so die angestrebte Verlagerung des Verkehrs auf den öffentlichen Verkehr unterstützen sollen.

Im Bereich MIV stellt die überkommunal geplante Verlegung der Verbindung Baltenswil Bassersdorf aufgrund des Brüttenertunnels den massgeblichsten Inhalt dar. Auf kommunaler Stufe stehen vor allem Strassenraumaufwertungen, die Verkehrsberuhigungszonen, die Parkierung und die e-Mobilitätsförderung im Vordergrund. Darüber hinaus bildet der Eintrag zu einer allfälligen Verbindungsstrasse eine wichtige Information. Hier sollen die Voraussetzungen, die Auswirkungen und die Umsetzbarkeit geprüft werden.

Verkehr – Fuss- und Veloverkehr

Neben der Verlagerung hin zum öffentlichen Verkehr ist die Verlagerung des Verkehrs auf den Fuss- und Veloverkehr ein angestrebtes Ziel. Ein dichtes durchgängiges Netz, eine gute Anbindung an den ÖV und die Zielorte sowie eine hohe Sicherheit sind die wichtigsten Elemente eines hochwertigen Fuss- und Veloverkehrsnetzes. Das Fusswegnetz soll ausserorts an attraktiven Lagen auf Naturbelag geführt werden. Innerorts liegt der Fokus auf sicheren Querungen und direkten Verbindungen durch Quartiere. Beim Velowegnetz steht neben den überkommunal geplanten zu verbessernden Routen entlang der Kantonsstrassen die Verbesserung der Abstellplätze und die Verbesserung der Sicherheit in Kreuzungsbereichen im Vordergrund. In Anbetracht der steigenden Beliebtheit des e-Bike muss dem möglichen Konfliktpotenzial zwischen Fuss- und Veloverkehr Rechnung getragen werden.

Öffentliche Bauten und Anlagen

Um die bestehenden Anlagen darzustellen, Entwicklungs- und Ausbauvorhaben zu ermöglichen und um den Bedarf nach Ausbauten zu klären, wurde der Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen aktualisiert. Die Mehrheit der Bauten besteht und es sind nur geringe Ausbaubedürfnisse – vor allem für Bildung und Sport – vorhanden. Es wurden die wichtigen Verwaltungs- und Werkgebäude, die Kirchen und der Friedhof, die Schulanlagen, Begegnungsräume, Erholungs- und Sportanlagen sowie die Anlagen des Sozial- und Gesundheitswesens (z.B. das Alters- und Pflegezentrum Bächli) aufgenommen.

Versorgung	Der Versorgungsplan wird ersatzlos aufgehoben, da er nicht mehr erforderlich ist. Die notwendigen Inhalte werden im generellen Wasserversorgungsprojekt und im generellen Entwässerungsplan etc. geregelt. Die Aufhebung hat daher auf die Themen des Versorgungsplans keinen materiellen Einfluss.
Planungsablauf	Die Revisionsvorlage der kommunalen Richtplanung wurde in mehreren Schritten erarbeitet:
"entwicklungsstrategie bassersdorf 2030"	Als Grundlage für die Revision der kommunalen Richtplanung wurde mit der "entwicklungsstrategie bassersdorf 2030" festgehalten, wie sich die Gemeinde bis ca. ins Jahr 2030 entwickeln soll. Die Bevölkerung wurde an Planungswerkstätten in die Erarbeitung einbezogen.
Planungskommission	Für die Erarbeitung der eigentlichen Richtplanvorlage wurde eine Planungskommission mit Personen aus Parteien, dem Gewerbe und der Bevölkerung gebildet.
Ergänzung der Entwicklungsstrategie	Aufgrund der Gemeindeversammlung vom Dezember 2018, welche die Einzonung Bahnhof Süd sowie Hochhäuser ablehnte, musste die "entwicklungsstrategie bassersdorf 2030" in Zusammenarbeit mit der Planungskommission in vier Sitzungen ergänzt werden, um eine stimmige Grundlage für die Revisionsvorlage der kommunalen Richtplanung zu haben. Die Ergänzung wurde der Bevölkerung an der Informationsveranstaltung vom 28.8.2019 vorgestellt. Ausserdem wurden am 3.9 und 9.9.2019 Planungssprechstunden angeboten.
Revisionsvorlage Richtplanung	<p>Die Planungskommission hat in weiteren fünf Sitzungen die Richtplanvorlage vertieft beraten und diskutiert.</p> <p>Am 28.1.2020 hat die Planungskommission die Vorlage zuhanden des Gemeinderates verabschiedet.</p> <p>Am 10.3.2020 hat der Gemeinderat die Vorlage zuhanden der kantonalen Vorprüfung verabschiedet. Der Kanton hat sich mit Vorprüfungsbericht vom 20.7.2020 zur Vorlage geäussert.</p> <p>Die in Zusammenarbeit mit der Planungskommission bereinigte Vorlage wurde am 10.2.2021 zuhanden der öffentlichen Auflage verabschiedet. Die öffentliche Auflage fand im April / Mai 2021 statt. Am 30.3.2021 und per Film / online wurde die Bevölkerung über die Vorlage informiert.</p> <p>Die erneut bereinigte Vorlage muss der Gemeindeversammlung zur Beschlussfassung unterbreitet werden.</p> <p>Sie wird in der Folge durch die Baudirektion des Kantons Zürich genehmigt.</p>

1 EINLEITUNG

1.1 Ausgangslage

Stand der Richtplanung

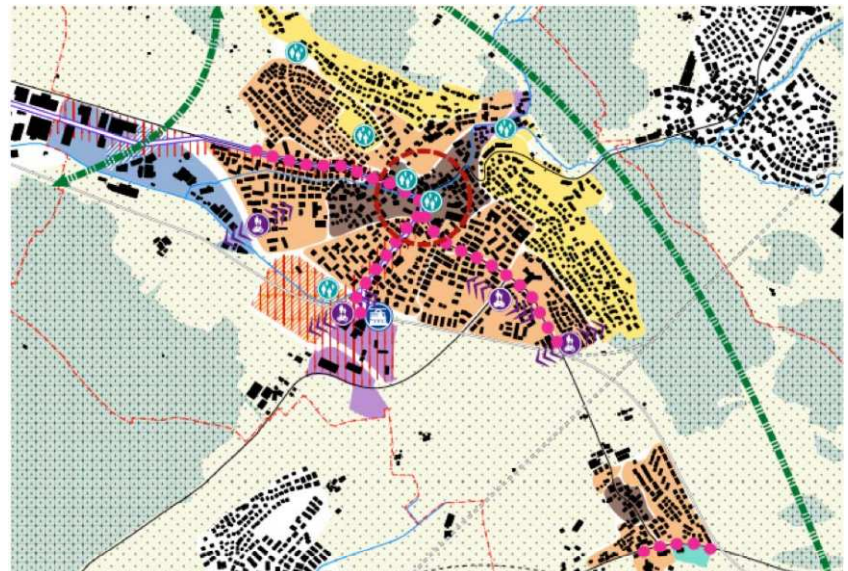
Der kommunale Gesamtplan (Siedlungsplan, Landschaftsplan, Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen, Versorgungsplan, Verkehrsplan) wurde 1982 vom Regierungsrat genehmigt. Seither wurde einzig der Verkehrsplan überarbeitet. Dieser wurde im Jahr 1999 von der Gemeindeversammlung festgesetzt und von der Baudirektion genehmigt.

Revision der Richtplanung

Seit der Festsetzung des kommunalen Gesamtplans und des revidierten kommunalen Richtplans Verkehr wurden diverse übergeordnete Planungen revidiert. Die kommunalen Richtpläne sind jedoch nie den veränderten Verhältnissen angepasst worden und sollen deswegen aufgehoben und – mit Ausnahme des Versorgungsplans – neu erstellt werden. Der Versorgungsplan hingegen wird ersatzlos aufgehoben.

"entwicklungsstrategie bassersdorf 2030"

Der Gemeinderat hat in Zusammenarbeit mit Ernst Basler + Partner und der Steuerungsgruppe "Bassersdorf 2030" im Hinblick auf die Revision der Ortsplanung und zur Abstimmung übergeordneter Verkehrsprojekte die "entwicklungsstrategie bassersdorf 2030" vom 12. April 2016, auf Grundlage von Planungswerkstätten mit Vertretern aus der Bevölkerung und dem Gewerbe erarbeitet.



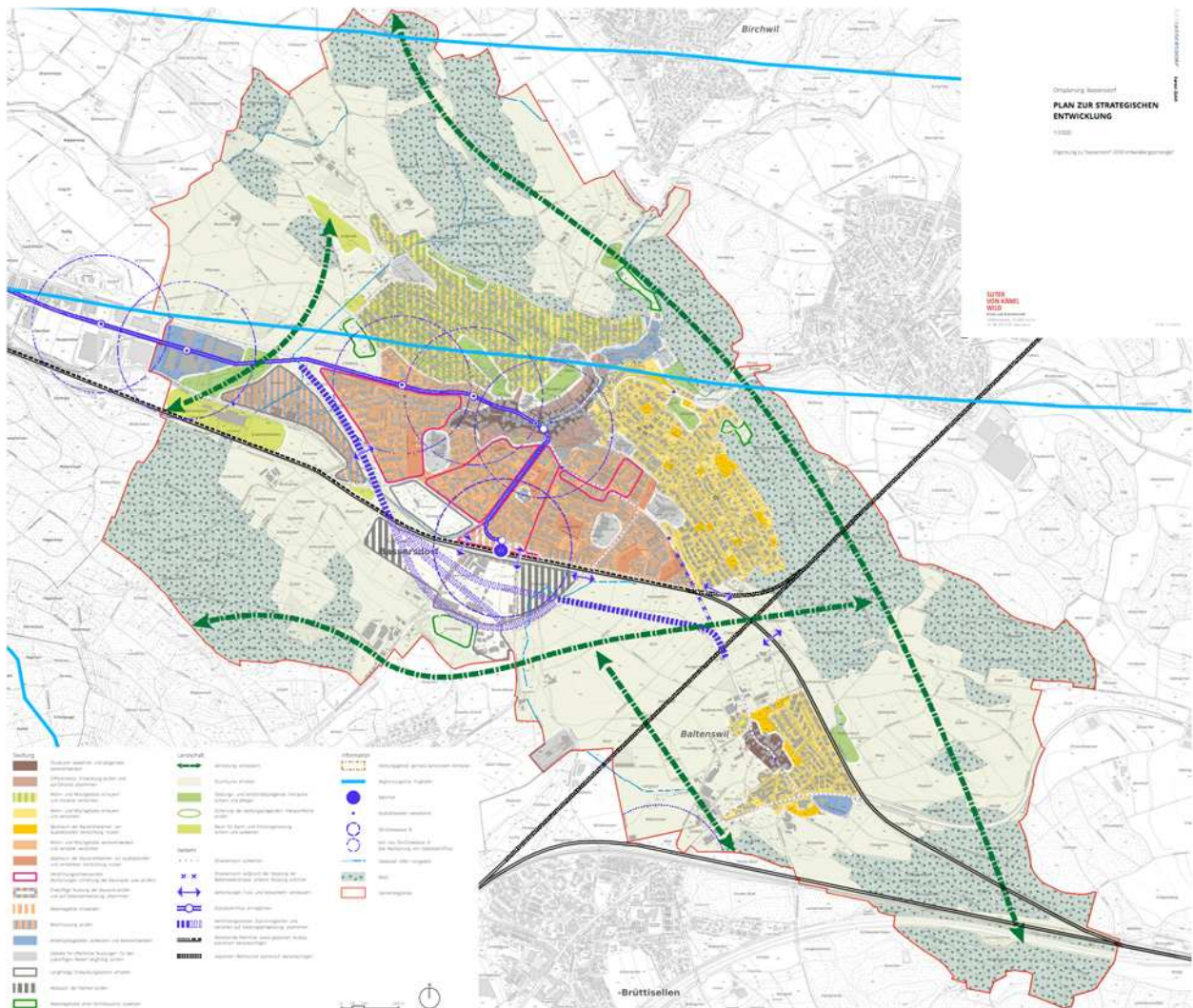
Massgebliche Entscheide

In der Folge kam es zu verschiedenen Entscheidungen, welche die Entwicklungsstrategie beeinflussen (Projektierung des Brüttnerentunnels, Planung Glattalautobahn, Projektierung Glattalbahn-Verlängerung bis ins Gewerbegebiet Grindel, Initiative gegen eine Einzonung Bahnhof Süd und gegen Hochhäuser). Dementsprechend zeigte sich, dass die Entwicklungsstrategie in einzelnen Teilbereichen korrigiert und in anderen Bereichen verfeinert werden muss.

Ergänzung zu "entwicklungsstrategie bassersdorf 2030"

Im Sinne einer Ergänzung und Vertiefung wurde die Entwicklungsstrategie im Jahr 2019 durch die Planungskommission der Gemeinde Bassersdorf in Zusammenarbeit mit dem Büro Suter • von Känel • Wild Planer und Architekten AG (SKW) präzisiert und im Hinblick auf die Revision der Ortsplanung verfeinert.

Die daraus resultierende Ergänzung vom 19. Juni 2019 bildet zusammen mit der "entwicklungsstrategie bassersdorf 2030" die Grundlage für die Ortsplanungsrevision. Die Inhalte der beiden Dokumente werden im Kapitel 3 "Entwicklungsstrategie" als kurze Zusammenfassung beschrieben.



Einbezug der Bevölkerung

Die Ergänzung zur "entwicklungsstrategie bassersdorf 2030" wurde der Bevölkerung an einer Informationsveranstaltung am 28. August 2019 und an Planungssprechstunden Anfang September 2019 vorgestellt und diskutiert.

Umsetzung im kommunalen Richtplan

Die Inhalte der "entwicklungsstrategie bassersdorf 2030" und der Ergänzung sollen – soweit möglich – im kommunalen Richtplan verankert und somit behördenverbindlich umgesetzt werden.

1.2 Bedeutung des Richtplans

Wesen

Der Richtplan ist eine Auslegeordnung der wesentlichen raumplanerischen öffentlichen Aufgaben. Der Richtplan soll der Gemeinde einen möglichst umfassenden Überblick über bestehende und noch erforderliche raumwirksame Vorhaben verschaffen, die verschiedenen Aufgaben aufeinander abstimmen und die künftige "innere" Entwicklung der Gemeinde festlegen.

Politische Bedeutung

Die Umsetzung der Ziele und Festlegungen im Richtplan ist als Auftrag für den Gemeinderat zu verstehen. Der Gemeinderat, die übrigen Behörden und die Verwaltung haben bei ihren Entscheiden auf den Richtplan zu achten; die Entwicklung und Lenkung der Bereiche Siedlung, Landschaft, Verkehr sowie öffentliche Bauten und Anlagen sollen im Rahmen der Festlegungen des Richtplans erfolgen.

Verbindlichkeit und rechtliche Bedeutung

Der Richtplan ist für die Behörden verbindlich. Gemeinderat und Verwaltung haben sich im Rahmen ihres Ermessensspielraums an die Festlegungen des Richtplans zu halten. Für die Grundeigentümer hat der Richtplan keine direkten rechtlichen Auswirkungen. Einträge im Richtplan bilden jedoch die Basis für die Umsetzung der Nutzweise im Zonenplan, die Bauvorschriften sowie gegebenenfalls die Raumsicherung und den Landerwerb.

Planungshorizont

Der Richtplan war bis anhin auf einen Entwicklungszeitraum von 20–25 Jahren ausgerichtet, d.h. er zeigt die langfristige Entwicklung auf. Heute erfolgen Anpassungen in der Regel in einem Zeitraum von ca. 10–15 Jahren. Für dringliche Anliegen sind schnellere Anpassungen im Rahmen von Teilrevisionen möglich.

Festsetzung durch Gemeindeversammlung

Die Revision der kommunalen Richtplanung erfordert einen formellen Festsetzungsbeschluss der Gemeindeversammlung und die Genehmigung durch die Baudirektion.

1.3 Umfang der Revision der kommunalen Richtplanung

Revisionsbestandteile

Die Revision der kommunalen Richtplanung besteht aus den folgenden Bestandteilen:

- Richtplantext
- Richtplankarten 1: 5000; Siedlung und Landschaft, Verkehr I – MIV und ÖV, Verkehr II – Fuss- und Veloverkehr, Öffentliche Bauten und Anlagen
- Bericht zum kommunalen Richtplan mit Erläuterungen im Sinne von Art. 47 RPV
- Aufhebung der Gesamtplanung 1982 und des bisherigen Verkehrsplans 1999

Die Festlegungen zum kommunalen Richtplan werden im Richtplantext festgehalten und, soweit möglich, in den zugehörigen Richtplankarten dargestellt.

Grundlagen

Es sind folgende Grundlagen vorhanden:

- Übergeordnete Planungen
 - Kantonaler Richtplan mit Stand vom 22. Oktober 2018
 - Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich, Stand GIS ZH 2019
 - Regionaler Richtplan Glattal vom 14. Februar 2018
- Kommunale Planungen
 - Gesamtplan vom 1. September 1982
 - Kommunaler Richtplan Verkehr vom 23. Juli 1999 (rechtskräftiger Richtplan)
 - Kommunales Gesamtverkehrskonzept Bassersdorf vom Oktober 2001, K. Zweibrücken und M. Birchler
 - Masterplan Bahnhof Bassersdorf vom 14. Februar 2012
 - Massnahmenplan Fussverkehr inkl. Schwachstellenanalyse von 2019, metron
 - BGK Baltenswilerstrasse, Vorstudie vom 3. April 2012, ewp AG
 - kommunale Naturschutzverordnung vom 16. Mai 2002, FÖN
 - kommunales Vernetzungsprojekt vom 28. Dezember 2019, FÖN
 - Landschaftsverbindung Nr. 27, Vorstudie vom 8.2014, VD, AFV
 - "entwicklungsstrategie bassersdorf 2030" vom 12. April 2016, Ernst Basler + Partner
 - Ergänzung zu "entwicklungsstrategie bassersdorf 2030" vom 19. Juni 2019, Suter von Känel Wild AG
- Weitere Grundlagen
 - Bedarfsabklärung öBA, Stand September 2019
 - Landschaftsplanung Eich – 1. Konzept von Vulkan Landschaftsarchitekten GmbH von März 2019, ergänzt Dezember 2019
 - Vorprojekt Brüttenertunnel inkl. Umlegung Baltenswilerstrasse, Stand 13. Juni 2019, SBB

1.4 Kostenfolgen

Kosten mit Nachfolgevorlagen

Die kommunale Richtplanung selbst verursacht noch keine unmittelbaren Folgekosten. Erst die Umsetzung der geplanten Festlegungen kann finanzielle Konsequenzen haben. Allerdings lassen sich diese im jetzigen Zeitpunkt nur schwer beziffern, weil die Inhalte der Richtplanung konzeptionellen Charakter haben und die detaillierte Umsetzung in einer weiteren Planungsstufe oder in Einzelprojekten zu konkretisieren ist. In aller Regel kann die Stimmbürgerschaft vor der Realisierung von Festlegungen mit Kostenfolgen nochmals über den entsprechenden Sachverhalt befinden. Zu solchen kostenrelevanten Geschäften gehören etwa:

- Umsetzung in der Nutzungsplanung (z.B. Erschliessungsplan)
- Planungs- und Projektierungskredite
- Baukredite (z.B. Radweg, Strassenraumgestaltung)
- Landerwerb (z.B. Freihaltung)
- Entschädigungen oder Beiträge (z.B. Mehrwertbeiträge)
- Bachausbauten (z.B. Hochwasserschutz)

Kosten ohne Nachfolgevorlagen

Kosten, über die der Souverän nicht mehr abstimmen kann, betreffen in erster Linie gebundene Ausgaben oder in der Finanzkompetenz des Gemeinderates liegende Ausgaben gemäss Gemeindeordnung. Solche Kosten können sein:

- Infrastrukturanlagen, die mit dem Erschliessungsplan als gebundene Kosten beschlossen wurden (z.B. Trottoirbau)
- Unterhalt der Infrastrukturanlagen (z.B. Sanierungen)
- Aufträge für Konzepte, Studien und Vorprojekte
- Feinerschliessung (z.B. öffentlicher Weg in Quartierplan)

2 ÜBERGEORDNETE VORGABEN

2.1 Bund

Biotope von nationaler Bedeutung

In Bassersdorf sind Inventarobjekte von drei verschiedenen nationalen Biotopinventaren gemäss Art. 18a NHG vorhanden. Diese sind im nachfolgenden Plan abgebildet.

Bundesinventar der Amphibienlaichgebiete von nat. Bedeutung – ZH 502

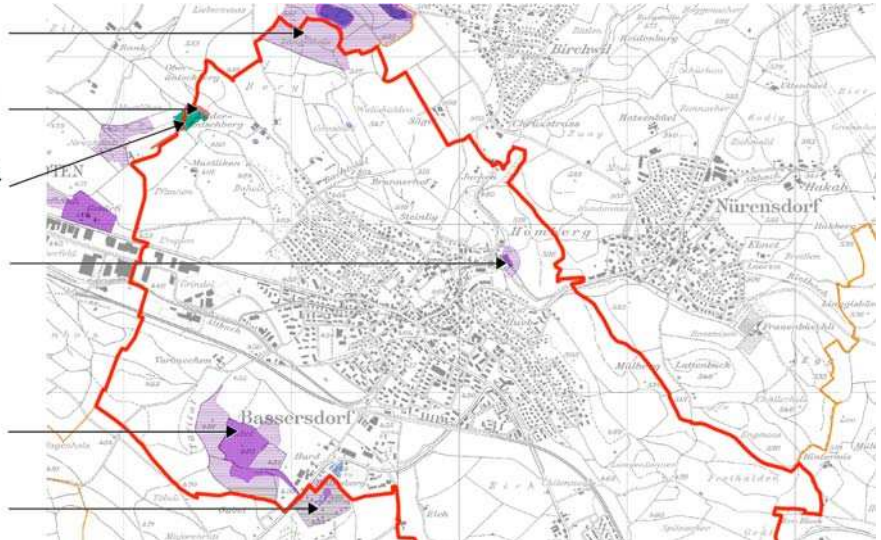
Bundesinventar der Trockenwiesen und -weiden von nat. Bedeutung – ZH 3755

Bundesinventar der Flachmoore von nat. Bedeutung – ZH 6000

Bundesinventar der Amphibienlaichgebiete von nat. Bedeutung – ZH 71

Bundesinventar der Amphibienlaichgebiete von nat. Bedeutung – ZH 76

Bundesinventar der Amphibienlaichgebiete von nat. Bedeutung – ZH 72



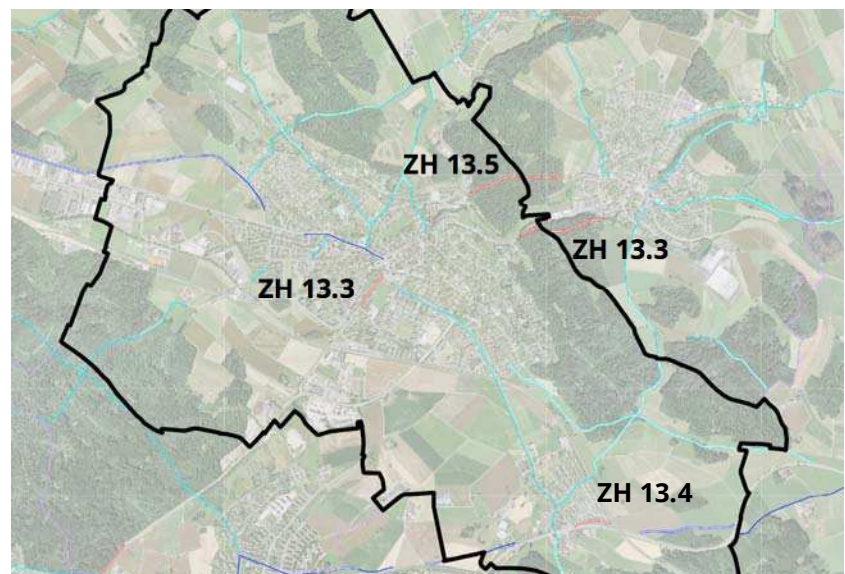
IVS

In der Gemeinde Bassersdorf sind drei historische Verkehrswege von nationaler Bedeutung vorhanden. Diese Objekte sind Bestandteil des nationalen Inventars der historischen Verkehrswege IVS.

Es sind dies:

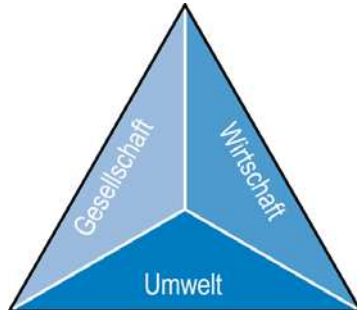
- IVS Objekt ZH 13.3, Strecke: Winterthurer Strasse
- IVS Objekt ZH 13.4, Strecke: Kunststrasse 19. Jahrhundert
- IVS Objekt ZH 13.5, Strecke: Bassersdorf - Nürensdorf; Winterthurer Fussweg

Historische Verkehrswege von nationaler (rot), regionaler (dunkelblau) und lokaler (hellblau) Bedeutung



Im Rahmen von Strassenumgestaltungen ist das Inventar zu beachten.

ROK-ZH – Kantonales Raumordnungskonzept



Dreieck der Nachhaltigkeit
(Quelle: SKW)

Handlungsräume



2.2 Kanton Zürich

Das kantonale Raumordnungskonzept (ROK-ZH), das in den kantonalen Richtplan integriert ist, entwirft eine Gesamtschau der räumlichen Ordnung im Kanton. Es gelten folgende Leitlinien:

1. Die Zukunftstauglichkeit der Siedlungsstrukturen ist sicherzustellen und zu verbessern.
2. Die Entwicklung der Siedlungsstruktur ist schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr auszurichten.
3. Zusammenhängende naturnahe Räume sind zu schonen und zu fördern.
4. Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit bei raumwirksamen Tätigkeiten ist auf allen Ebenen zu intensivieren und zu unterstützen.
5. Die räumliche Entwicklung orientiert sich am Grundsatz der Nachhaltigkeit.

Es werden fünf Handlungsräume unterschieden, die den vielfältigen räumlichen Strukturen im Kanton Zürich Rechnung tragen und eine differenzierte Entwicklung ermöglichen. Bassersdorf ist dem Handlungsraum "Stadtlandschaft" und Baltenswil dem Handlungsraum "Landschaft unter Druck" zugeordnet. Für den Handlungsraum "Stadtlandschaft" ergibt sich folgender Handlungsbedarf nach dem Prinzip "Dynamik ermöglichen":

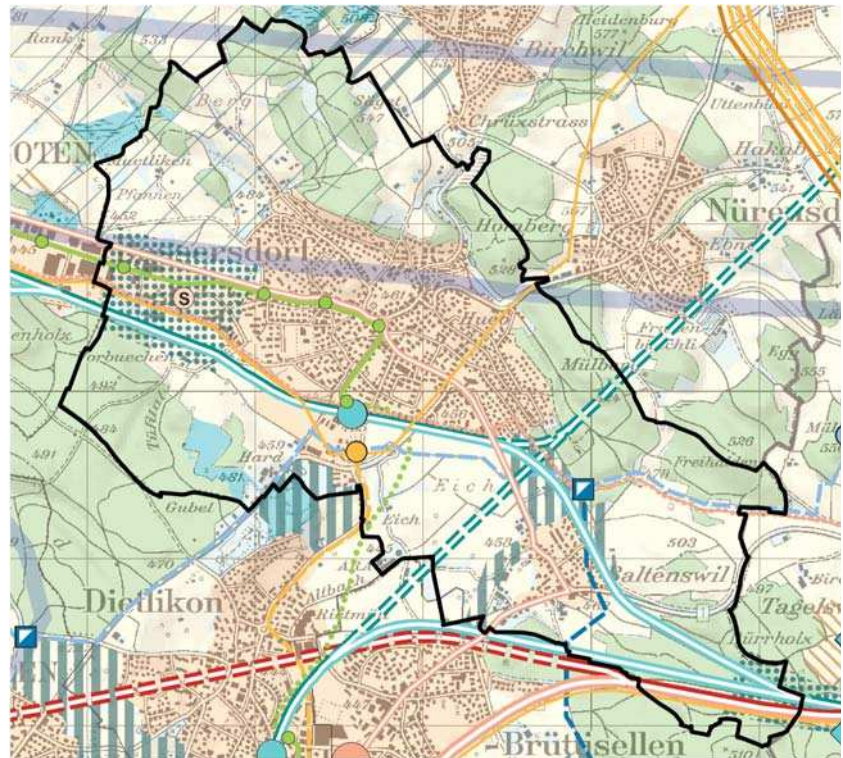
- Potenziale in Umstrukturierungsgebieten sowie im Umfeld der Bahnhöfe aktivieren
- Entwicklungsgebiete durch massgeschneiderte städtische Transportsysteme (u.a. Stadtbahnen) strukturieren
- Städtebauliche Qualität und ausreichende Durchgrünung bei der Erneuerung und Verdichtung von Wohn- und Mischquartieren sowie beim Bau grossmassstäblicher Bauten sicherstellen
- Sozialräumliche Durchmischung fördern
- Attraktive Freiraum- und Erholungsstrukturen, beispielsweise entlang von Gewässern, schaffen sowie Gebiete für Freizeitaktivitäten bezeichnen

Für den Handlungsraum "Landschaft unter Druck" ergibt sich folgender Handlungsbedarf nach dem Prinzip "stabilisieren und aufwerten":

- Potenziale innerhalb der bestehenden Bauzonen im Einzugsbereich des öffentlichen Verkehrs aktivieren
- Bauzonenverbrauch verringern
- Attraktive Ortszentren schaffen und Ortsdurchfahrten gestalten
- Zersiedlung eindämmen und Übergänge zur offenen Landschaft so gestalten, dass sich die Siedlungen gut in die Umgebung einfügen
- Landschaftliche Qualitäten erhalten und wiederherstellen
- Eingriffe in die Landschaft auf ihre Notwendigkeit prüfen sowie vermehrt koordinieren und planen
- Landwirtschaftliche Produktionsflächen sichern
- Auf eine weitergehende Steigerung der Erschliessungsqualität verzichten

Kantonaler Richtplan

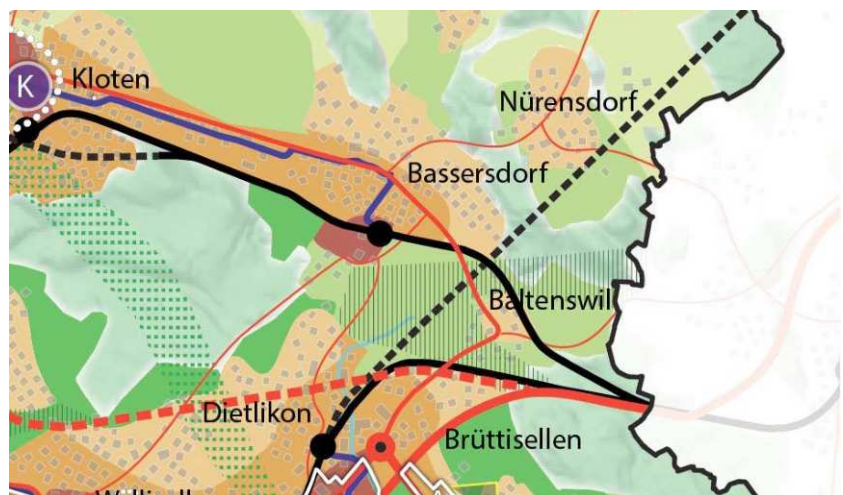
Ausschnitt aus der Richtplankarte Blatt Nord (Stand: 22. Oktober 2018, Beschluss des Kantonsrates)



2.3 Region Glattal

Regionales Raumordnungs-konzept Glattal

Das Regio-ROK baut auf dem kantonalen Raumordnungskonzept auf. Es präzisiert die Aussagen des ROK-ZH und konkretisiert die Ziele für die Raumentwicklung der Region Glattal.



Regionaler Richtplan Glattal

Das Regio-ROK bildet Grundlage für den regionalen Richtplan. Dieser wurde am 14. Februar 2018 durch den Regierungsrat des Kantons Zürich festgesetzt. Die für die Gemeinde Bassersdorf bedeutsamen Inhalte werden in den jeweiligen Themenkapiteln erläutert.

3 KOMMUNALE VORGABEN

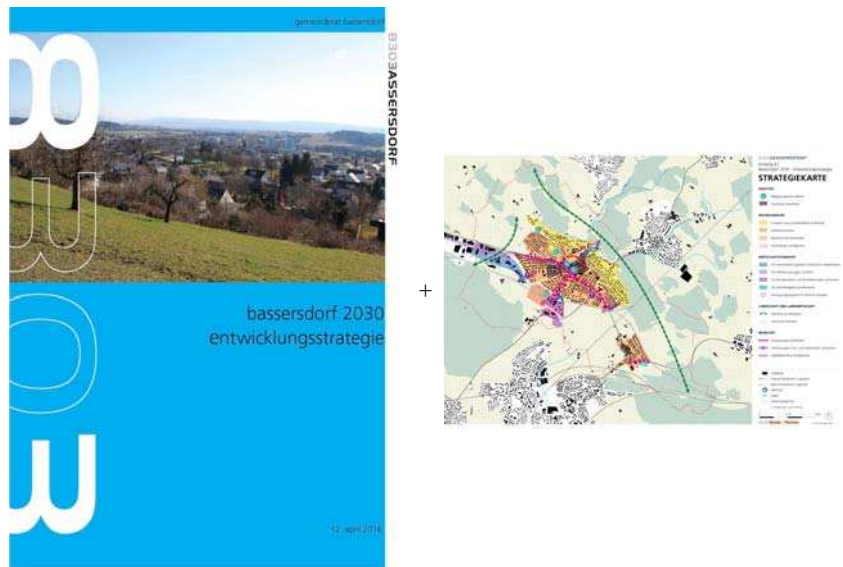
3.1 entwicklungsstrategie bassersdorf 2030

Vorgehen

Wie bereits erwähnt, hat der Gemeinderat in den Jahren 2015 und 2016 in Zusammenarbeit mit Ernst Basler + Partner und einer Steuerungsgruppe die "entwicklungsstrategie bassersdorf 2030" mit Stand 12. April 2016 erarbeitet. An zwei Planungswerkstätten sowie themenspezifischen Workshops, welche an zwei Veranstaltungen angeboten wurden, bot sich auch der Bevölkerung die Möglichkeit, bei der Erarbeitung mitzuwirken.

Die Entwicklungsstrategie besteht aus einem Bericht und einer Strategiekarte.

Titelblatt des Berichts und Strategiekarte



Inhalte des Berichts

Im Bericht wurden folgende Themen aufgearbeitet:

- Anlass und Zweck
- Bassersdorf 2015: Rückblick auf die vergangenen Entwicklungen, Erfassung des Zustands und prognostizierte Entwicklungen
- Übergeordnete Planungen: Darlegung der übergeordneten Vorgaben
- Bassersdorf 2030: Eigentliche Entwicklungsstrategie
- Umsetzung: Ausblick auf die mögliche Umsetzung der Strategie.

Nachfolgend wird auf einzelne Inhalte der Kapitel "Bassersdorf 2015", "Bassersdorf 2030" und "Umsetzung" kurz eingegangen.

Abbildung zum Aufbau der Entwicklungsstrategie aus dem Bericht "entwicklungsstrategie bassersdorf 2030"



Abbildung: Ernst Basler und Partner AG

Einwohner + erwartete künftige Entwicklung



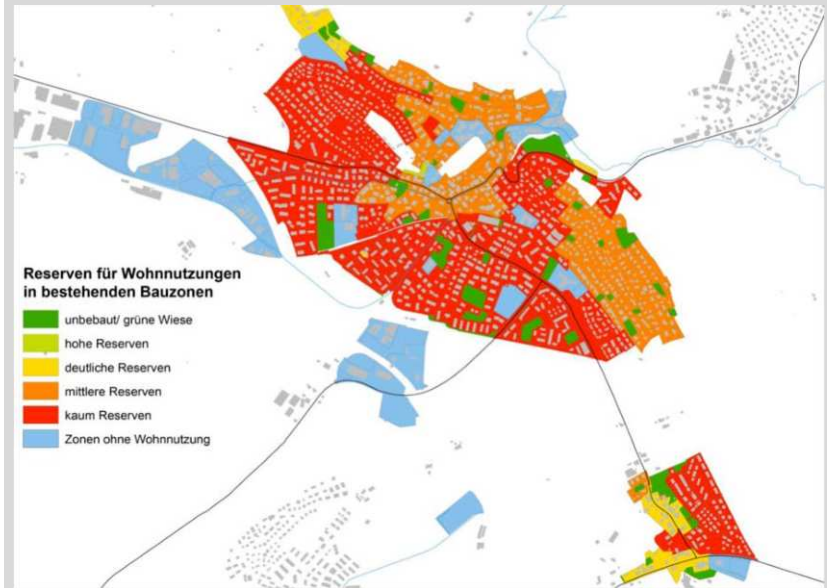
Auszug aus dem Bericht "entwicklungsstrategie bassersdorf 2030"

Reserven für Wohnnutzung mit bestehender BZO (basierend auf Geschossflächenreserven 2013, Amt für Raumentwicklung)

Abbildung: Ernst Basler und Partner AG
Im Rahmen der Erarbeitung der Entwicklungsstrategie wurde vom Büro Ernst Basler und Partner AG eine Kapazitätsabschätzung vorgenommen.

Anhand des prognostizierten Bevölkerungswachstums im Kanton Zürich und in der Region Glattal wurde für Bassersdorf abgeschätzt, mit wie vielen zusätzlichen Einwohnern gemäss der 80/20-Regelung* gemäss kantonalem Raumordnungskonzept zu rechnen ist. Bis 2030 ergibt sich gemäss Abschätzung ein Zuwachs von rund 1'500–1'700 Einwohnern.

Mit der bestehenden Bau- und Zonenordnung weist Bassersdorf noch bedeutende Reserven für die Siedlungsentwicklung auf.



	Wachstumspotenzial bis 2030		Bevölkerungspotenzial 2030	
Bevölkerung 2015			11'600	100%
+ Bevölkerungspotenzial innerhalb Bauzonen	1'300	11%	12'900	111%
Potenzial in bebauter Bauzone mit bestehender BZO	550	5%		
Potenzial in unbebauter Bauzone mit bestehender BZO	650	5%		
Potenzial mit Verdichtung BZO-Revision / Gestaltungspläne	100	1%		

Die unbebauten Bauzonen in der Gemeinde Bassersdorf weisen mit der bestehenden Bau- und Zonenordnung eine Kapazität von zusätzlich rund 650 Personen auf. Für eine Abschätzung der Kapazität bis 2030 wird davon ausgegangen, dass diese unbebauten Bauzonen in den nächsten 15 Jahren überbaut werden. Auch in den schon weitgehend überbauten Gebieten bestehen noch bauliche Reserven. Bei einer Realisierung von jährlich 1.5 % dieser Reserve (was der allgemeinen Erneuerungsrate entspricht) erhöht sich die Einwohnerkapazität bis 2030 um weitere 570 Personen. Somit verfügt Bassersdorf bis 2030 mit der bestehenden Bau- und Zonenordnung über eine Reserve von 1'200 Einwohnern.

Mit einer mässigen Innenverdichtung, in erster Linie durch eine Erhöhung der Ausnützung auf den noch unbebauten Bauzonen, könnten weitere rund 100 Einwohner innerhalb des eingezonten Gemeindegebiets angesiedelt werden. Die Einwohnerkapazität würde sich somit auf rund 1'300 zusätzliche Einwohner im eingezonten Gemeindegebiet belaufen.

* Die 80/20-Regelung des Kantons Zürich besagt, dass 80% des Bevölkerungswachstums in den gut erschlossenen urbanen Gebieten angesiedelt werden soll. Nur 20% des Bevölkerungswachstums soll in den übrigen Gebieten erfolgen.

Strategieinhalte



Wie im Kapitel "Bassersdorf 2030" im Bericht erwähnt wird, verfolgt der Gemeinderat die Ziele, die vorhandenen Chancen vorausschauend zu nutzen und die Herausforderungen und Defizite proaktiv anzugehen. Um dies erreichen zu können, wurden zu folgenden fünf Themenfeldern Ziele und Strategien formuliert: Identität, Wohnstandort, Wirtschaftsstandort, Landschaft und Landwirtschaft, Mobilität.

In der Strategiekarte wurden die räumlichen Elemente zu den Zielen und Strategien abgebildet.



Identität

In der Strategiekarte sind Begegnungsorte, welche gestärkt werden sollen und die Kerngebiete, in welchen Strukturen zu bewahren sind, eingezeichnet. Zusätzlich wird im Bericht beschrieben, dass eine Plattform für Vereine geboten und ein ergänzendes Zentrum West geprüft werden soll.

Wohnstandort

In Bezug auf das Thema "Wohnstandort" sind in der Strategiekarte vier Inhalte vorhanden. Einerseits wurde für die Gebiete, welche hauptsächlich der Wohnnutzung dienen, festgelegt, wie sich diese zukünftig entwickeln sollen. So wird festgehalten, dass der "Talboden von Bassersdorf" sowie Baltenswil weiterentwickelt werden sollen. Dies bedeutet unter anderem, dass eine moderate bauliche Verdichtung zu ermöglichen ist. Für die restlichen Wohngebiete wird die Absicht verfolgt, eine Erneuerung und zurückhaltende Verdichtung zu ermöglichen.

Zusätzlich wurde festgehalten, dass das Gebiet "Bahnhof Süd" entwickelt und Hochhäuser an zentralen Lagen ermöglicht werden sollen.

Initiative und Gemeindeversammlung
2018

Über diese beiden Strategien wurden allerdings aufgrund einer Initiative an der Gemeindeversammlung im Dezember 2018 abgestimmt und eine Mehrheit der Bevölkerung sprach sich gegen eine Einzonung des Gebietes "Bahnhof Süd" und die Ermöglichung von Hochhäusern in der anstehenden Revision der Nutzungsplanung aus.

Als letzter Inhalt im Bereich Wohnen wurde im Bericht beschrieben, dass die Infrastrukturen an die neuen Bedürfnisse angepasst werden müssen.

Wirtschaftsstandort

Im Bereich Wirtschaft wurden die Arbeitsplatzgebiete in der Strategiekarte nachfolgenden Kategorien unterschieden:

- Wertschöpfungsstarke Produktion
- Kleingewerbe und Dienstleistungen
- Gewerbegebiet

Zusätzlich wurde festgelegt, dass die heute bestehende Freihaltezone im Gebiet Grindel zukünftig für Arbeitsnutzungen vorzusehen ist, das Versorgungsangebot im Zentrum erhalten und der Pflegebereich im Sinne eines "Gesundheits-Clusters" gefördert werden soll.

Landschaft und Landwirtschaft

Bezüglich der Themen "Landschaft und Landwirtschaft" wurde definiert, dass die Vernetzung verbessert und die Grünräume erhalten werden sollen. Zu diesen beiden Strategien wurden auch entsprechende Inhalte in die Strategiekarte eingezeichnet. Zusätzlich wurde im Text die Absicht geäußert, dass der Altbach, der Auenbach und der Bachtobelbach aufgewertet werden sollen.

Mobilität

Im Bereich Mobilität sind in der Strategiekarte Inhalte zu drei Themen vorhanden. Einerseits wurde eingezeichnet, dass die Strassenräume der Klotener-/Baltenswilerstrasse, der Winterthurerstrasse und der Bahnhofstrasse aufgewertet und dass die Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr in einigen Gebieten verbessert werden sollen. Ausserdem wird mit der abgebildeten Linienführung der Glattalbahn-Verlängerung festgehalten, dass sich die Gemeinde für eine Verlängerung bis zum Bahnhof Bassersdorf engagiert und entsprechende raumsichernde Massnahmen trifft. Im Bericht wird zudem die Absicht formuliert, dass der Verkehr in der Region verflüssigt und der Bus mit geeigneten Massnahmen priorisiert werden soll.

Massnahmenliste



Wie im Bericht zur Entwicklungsstrategie beschrieben wurde, hat der Gemeinderat fünf Schlüsselmassnahmen formuliert, um die Umsetzung der Entwicklungsstrategie voranzutreiben.

Massnahme	für den kommunalen Richtplan relevant	Umsetzung
1 Revision der Bau- und Zonenordnung	Kommunaler Richtplan als strategische Grundlage für die BZO-Revision	in Bearbeitung
2 Regionale Begleitung nationaler Infrastrukturprojekte	nein, Hinweise im Bericht	laufend
3 Klärung Rahmenbedingungen Entwicklung Bahnhof Süd	ja	in Bearbeitung
4 Gestaltung Dorfplatz	ja, Richtplantext	Ende 2019 abgeschlossen
5 Aktualisierung Kommunikationskonzept	nein	ausstehend

Neben den fünf Schlüsselmassnahmen wurden vom Gemeinderat weitere 16 Massnahmen festgelegt, über deren Umsetzung noch entschieden wird.

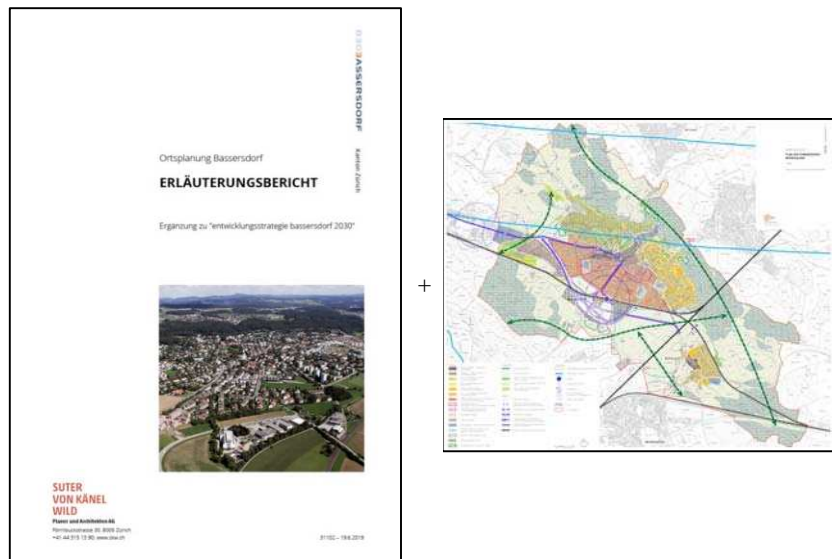
Massnahme	für den kommunalen Richtplan relevant	Umsetzung
6 Projektierung Hochwasserschutz	nein	in Bearbeitung
7 Förderung Glattalbahn-Verlängerung	ja, überkommunale Festlegung bestehend	laufend
8 Ökologische Vernetzung	ja, Richtplantext	laufend
9 Aktualisierung kommunales Gesamtverkehrskonzept	in Rücksprache mit ARE kein Bedarf vorhanden	keine Umsetzung
10 Aufwertung Arbeitsplatzgebiet Grindel	ja, Richtplantext	ausstehend
11 Entwicklungskonzept "Zentrum West"	ja, Bericht	ausstehend
12 Aufwertung Hauptverkehrsachsen	ja, Richtplantext	ausstehend
13 Gesundheitscluster	ja, Richtplantext oder Bericht	ausstehend
14 Revitalisierungsplanung Bachläufe	ja, Festlegung	ausstehend
15 Aktualisierung Standortmarketingkonzept	nein	ausstehend
16 Öffentliche Toilettenanlagen im Zentrum	nein	ausstehend
17 Stärkung politische Beteiligung von Jugendlichen	nein	ausstehend
18 Prüfung Angebot Kinderspielplätze	nein, Beurteilung im Rahmen der Sanierungszyklen	laufend
19 Winternutzung Freibad	derzeit kein Bedarf, verworfen aus Sicherheitsgründen	keine Umsetzung
20 Aufwertung Bahnhofplatz	ja, Richtplantext; wird im Rahmen Neubau Bahnhof Bassersdorf geprüft.	ausstehend
21 Gestaltung Bahnhofstrasse	ja, Festlegung; wird im Rahmen Entwicklung südlich des Bahnhofs und Einführung Glattalbahn-Verlängerung geprüft	ausstehend

3.2 Ergänzung zu "entwicklungsstrategie bassersdorf 2030"

Ergänzung

Wie bereits im Kapitel 1.1 des vorliegenden Berichts erwähnt, kam es nach der Erarbeitung der "entwicklungsstrategie bassersdorf 2030" zu verschiedenen Entscheidungen mit Einfluss auf die Entwicklungsstrategie. Deswegen wurde beschlossen, die Strategie unter Mitarbeit der 14-köpfigen Planungskommission anzupassen und zu ergänzen. Die Ergänzung zur "entwicklungsstrategie bassersdorf 2030" umfasst neben einem Erläuterungsbericht auch den Plan zur strategischen Entwicklung.

Titelblatt des Erläuterungsberichts und
Plan zur strategischen Entwicklung



Bevölkerungsentwicklung und Quartieranalyse

Mit der Ergänzung wurden zu Beginn die Vorgaben zur zukünftigen Bevölkerungsentwicklung nochmals hergeleitet und mittels einer Quartieranalyse ermittelt, welche Gebiete sich für die Verdichtung eignen. Im Rahmen der Quartieranalyse wurden der Ausbaugrad der Wohn- und Mischzonen, der Mehrfamilienhaus- und Stockwerkeigentumsanteil sowie das Gebäudealter und die ÖV-Erschliessung untersucht. Auf Basis dieser zusätzlichen Erkenntnisse wurden die Inhalte der Strategiekarte überprüft, angepasst und ergänzt sowie im Plan zur strategischen Entwicklung neu abgebildet.

Auf einige Anpassungen und Ergänzungen wird nachfolgend kurz eingegangen.

Wohn- und Mischgebiete

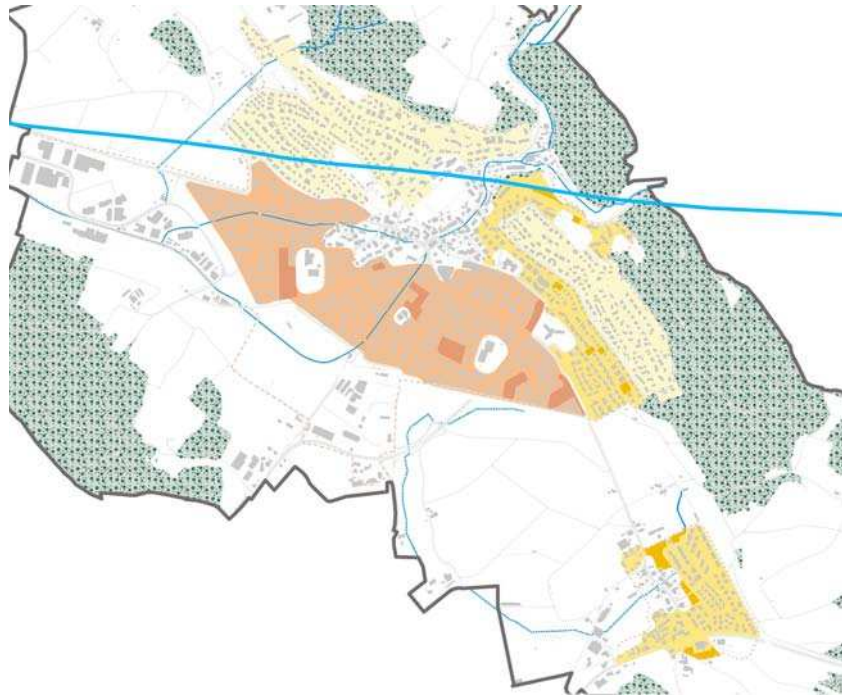
Die Wohn- und Mischgebiete werden im Plan zur strategischen Entwicklung stärker differenziert kategorisiert. Die stärkere Differenzierung erfolgt aufgrund der Abgrenzungslinie und der bestehenden Siedlungsstruktur. Unterschieden wird zwischen den folgenden drei Hauptkategorien:

- Wohn- und Mischgebiete, welche erneuert und zurückhaltend verdichtet werden sollen

- Wohn- und Mischgebiete, welche erneuert und moderat verdichtet werden sollen
- Wohn- und Mischgebiete, welche weiterentwickelt und verstärkt verdichtet werden sollen

Zusätzlich werden auch die grösseren Baulandreserven abgebildet, welche je nach Lage unterschiedlich stark, aber immer qualitativ verdichtet werden sollen.

- Wohn- und Mischgebiete erneuern und zurückhaltend verdichten
- Wohn- und Mischgebiete erneuern und moderat verdichten
- Spielraum der Baulandreserven zur qualitätsvollen Verdichtung nutzen
- Wohn- und Mischgebiete weiterentwickeln und verstärkt verdichten
- Spielraum der Baulandreserven zur qualitätsvollen und verstärkten Verdichtung nutzen



Bahnhof

Nach der Annahme der Initiative gegen eine Einzonung im Gebiet "Bahnhof Süd" wird im Plan zur strategischen Entwicklung sowie im zugehörigen Erläuterungsbericht festgehalten, dass vorerst nur das Reservegebiet auf der Nordseite des Bahnhofs entwickelt werden soll.

- Reservegebiet entwickeln







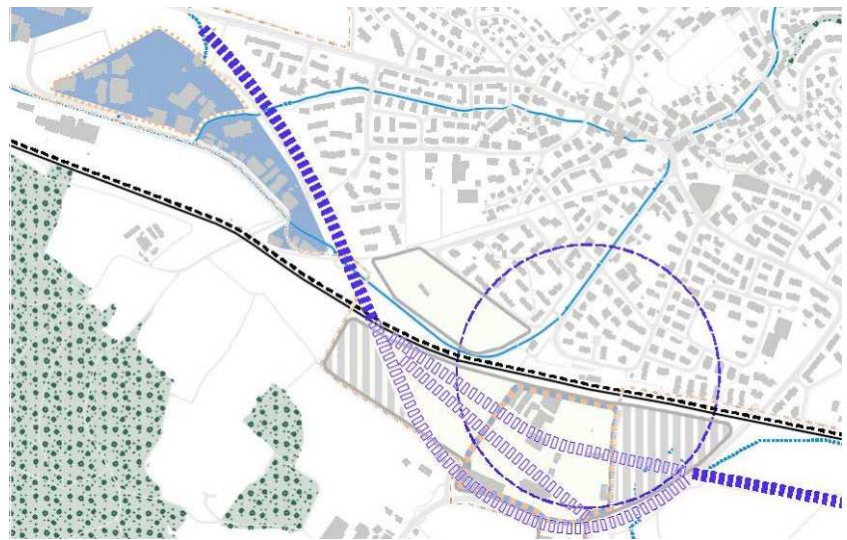
Mischnutzungen

Es wird festgehalten, dass "für die heute bestehenden Gewerbezo-
nen zwischen Bahnhof und der Zürichstrasse geprüft werden soll, ob
diese aufgrund der guten Lagequalität dank der Nähe zum ÖV-Kno-
ten und dem Zentrum in Zukunft verdichtet und für Mischnutzung
geöffnet werden können". Es wird ausserdem beschrieben, dass für
eine Entwicklung des Gebiets zahlreiche Voraussetzungen zu erfüllen
und planungsrechtlich zu sichernde Regelungen vorzusehen sind.

Zusätzlich wird ergänzt, dass die Ermöglichung von Mischnutzung im westlichen Teil des Gewerbegebiets Grindels geprüft werden soll, falls die Rahmenbedingungen in Zusammenhang mit der Entwicklung des Gebiets südlich des Bahnhofs nicht einvernehmlich gelöst werden können.

In Bezug auf die, in der Entwicklungsstrategie als "Bahnhof Süd" bezeichneten, Reserveflächen wird definiert, dass diese als langfristige Entwicklungsoption erhalten bleiben sollen. Falls das Gebiet von der Verbindungsstrasse zerschnitten werden würde, wäre ein Abtausch der westlich gelegenen Reservefläche innerhalb des Siedlungsgebiets gemäss kantonalem Richtplan mit der östlichen Fläche ausserhalb des Siedlungsgebiets zu prüfen.

-  Entwicklungsgebiet (Mischnutzung prüfen)
-  Gebiet zur Prüfung von Mischnutzung (Rückfallebene, wenn im Entwicklungsgebiet nicht alle Voraussetzungen erfüllt werden können)
-  Arbeitsplatzgebiete aufwerten und weiterentwickeln
-  Verbindungsstrasse Süd ermöglichen und Varianten auf Siedlungsentwicklung abstimmen







Freiräume und Raum für Sport- und Erholungsnutzung

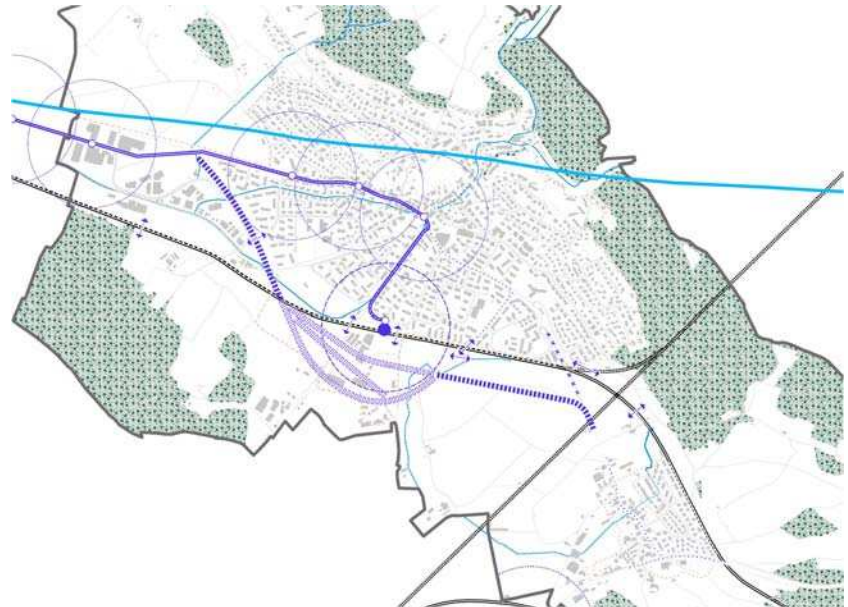
Da dem Aussenraum beim verdichteten Bauen eine hohe Bedeutung zukommt, werden im Plan zur strategischen Entwicklung sowohl siedlungs- und landschaftsprägende Freiräume als auch Räume für Sport- und Erholungsnutzung dargestellt. Zu erwähnen ist, dass die Freiraumfläche im Gebiet Grindel, welche in der Entwicklungsstrategie für Arbeitsnutzungen vorgesehen war, zukünftig weiterhin als Freiraum mit der Möglichkeit zur Erstellung von Erholungseinrichtungen gesichert werden soll.

Verkehr

Die Gemeinde Bassersdorf ist von verschiedenen übergeordneten Infrastrukturvorhaben betroffen, welche unter anderem Auswirkungen auf das Strassennetz in der Gemeinde haben. Die bereits bekannten respektive auch die angestrebten Veränderungen werden im Plan zur strategischen Entwicklung abgebildet. Aufgrund des Brütten-Eisenbahntunnels wird zum Beispiel die Bassersdorfer-/Baltenswilerstrasse verlegt. Ausserdem strebt die Gemeinde eine Verbindungsstrasse an. Allerdings ist das Trasse dieser Verbindungsstrasse zwischen Zürichstrasse und Klotenerstrasse noch nicht definiert, weswegen verschiedene Varianten abgebildet wurden.

Zusätzlich wurden auch die bisher in der Strategiekarte eingezeichneten fehlenden Fuss- und Veloverkehrsverbindungen überprüft und angepasst.

-  GlattalBahnPlus ermöglichen
-  Verbindungsstrasse Süd ermöglichen und Varianten auf Siedlungsentwicklung abstimmen
-  Strassenraum aufgrund der Kappung der Baltenswilerstrasse anderer Nutzung zuführen
-  Verbindungen Fuss- und Veloverkehr verbessern



4 SIEDLUNGS- UND LANDSCHAFTSPLAN

4.1 Bestehende Grundlagen Siedlung und Landschaft

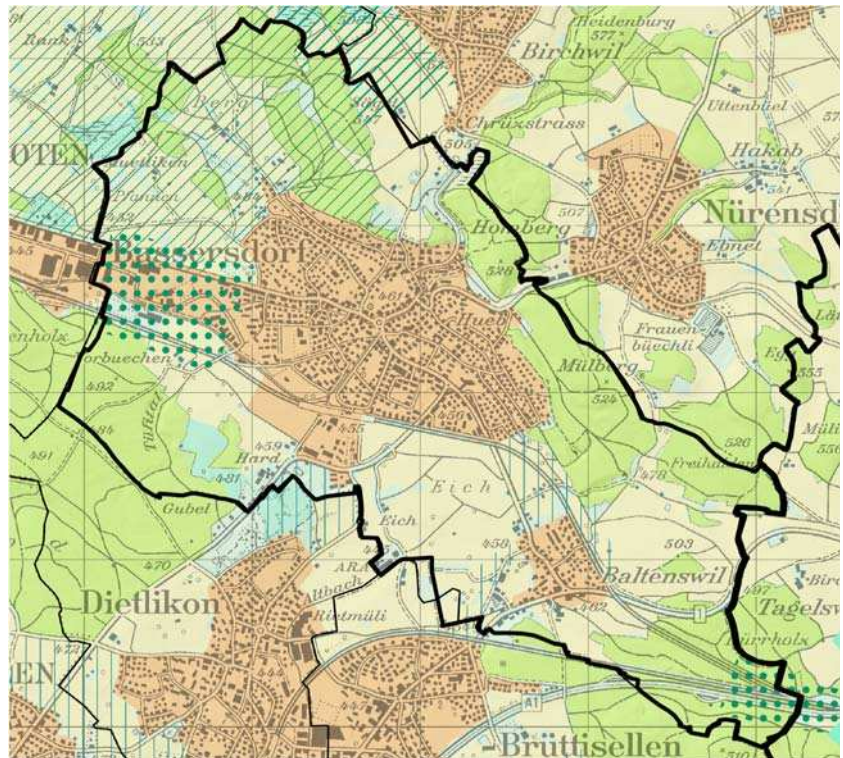
Bundesinventare

Wie bereits im Kapitel 2 erwähnt, sind in der Gemeinde mehrere inventarisierte Biotope von nationaler Bedeutung vorhanden.

"Die Umsetzung dieser Inventare ist Aufgabe der Kantone, welche in der Regel über die Gemeinden für den grundeigentümergebundenen Schutz sorgen." (Bundesamt für Umwelt)

Kantonaler Richtplan

Teilbereich Siedlung und Landschaft
(GIS ZH 10.5.2018)












Siedlung

bestehend geplant
Siedlungsgebiet

Im Teilbereich Siedlung legt der kantonale Richtplan in der Gemeinde Bassersdorf lediglich das Siedlungsgebiet fest, welches die Voraussetzung für die Ausscheidung von Bauzonen bildet.

Landschaft

bestehend	geplant	
		Fruchtfolgefläche im Landwirtschaftsgebiet
		Übriges Landwirtschaftsgebiet
		Naturschutzgebiet
		Naturschutzgebiet (in Gewässern)
		Landschaftsschutzgebiet
		Landschaftsförderungsgebiet
		Landschaftsverbindung
		Freihaltegebiet

Für den Teilbereich Landschaft werden neben den Fruchtfolgeflächen und dem übrigen Landwirtschaftsgebiet folgende Inhalte festgelegt:

- Verschiedene Naturschutzgebiete
- Landschaftsschutzgebiet Eigental (Teil der SVO Eigental 1967 und SVO Kloten/Bassersdorf/Nürens Dorf 1995)
- Landschaftsförderungsgebiet Kloten-Bassersdorf-Oberembranch mit den Förderungsschwerpunkten "Moore vernetzen" und "Weilerstruktur erhalten"
- Geplante Landschaftsverbindung im östlichen Teil der Gemeinde mit den Funktionen der ökologischen und erholungsbezogenen Vernetzung sowie der Landschaftsaufwertung
- Freihaltegebiete:
 - Bassersdorf/Dietlikon (Funktion: Siedlungstrennung, Landschaftsbild, ökologische und erholungsbezogene Vernetzung)
 - Bassersdorf, Eich (Funktion: Siedlungstrennung, Landschaftsbild, ökologische Vernetzung)

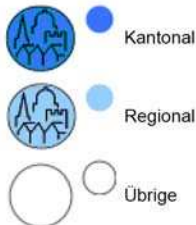
ISOS und Ortsbildinventare

Für die Gemeinde Bassersdorf bestehen keine Einträge im Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz oder im kantonalen Ortsbildinventar.

Kantonale Denkmalschutzobjekte

In Bassersdorf sind 10 Denkmalschutzobjekte von überkommunaler Bedeutung vorhanden.

Einstufung PBG-Klassierung



Grundbuchvermerke zugunsten Kanton Zürich

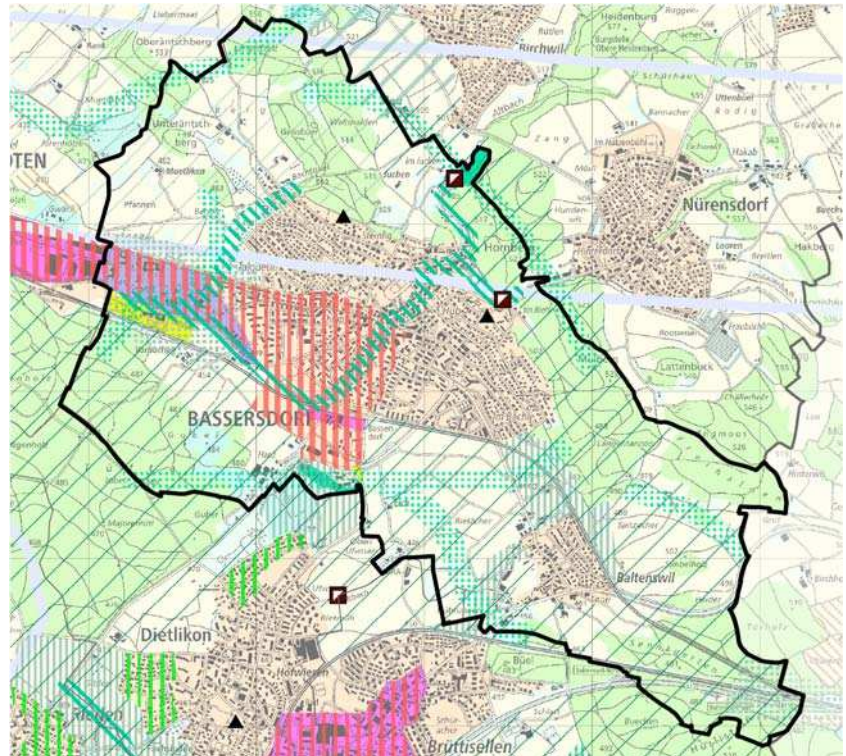
- Ö Öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung
- P Personaldienstbarkeit privatrechtlich



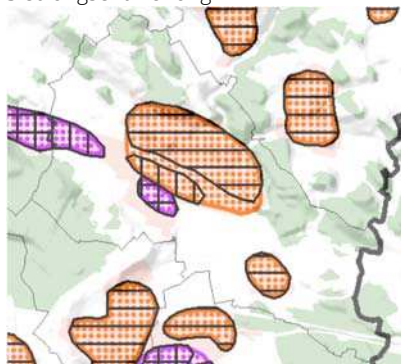
Regionaler Richtplan ZPG
(Festgesetzt 14.2.2018)

Im regionalen Richtplan Glattal werden zur Siedlung und Landschaft weitere Einträge für die Gemeinde Bassersdorf gemacht:

Kantonal		Regional	
Bestehend	Geplant	Bestehend	Geplant
		Siedlung	Siedlungsgebiet
			Arbeitsplatzgebiet
			Mischgebiet
			Hohe bauliche Dichte
		Landschaft	Fruchtfolgefläche im Landwirtschaftsgebiet
			Übriges Landwirtschaftsgebiet
			Erholungsgebiet
			Aussichtspunkt
			Naturschutzgebiet (in Gewässern)
			Gewässerrevitalisierung
			Vernetzungskorridor
			Landschaftsschutzgebiet
			Landschaftsförderungsgebiet
			Landschaftsverbindung
			Freihaltegebiet
			Hochwasserrückhaltebecken



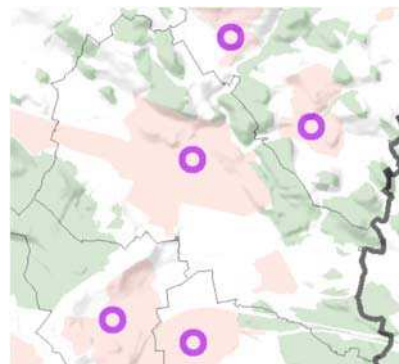
Strategien zur differenzierten Siedlungsentwicklung



Regionaler Inhalt

	Erhalten
	Weiterentwickeln
	Umstrukturieren
	Durchgrünter Stadtkörper
	Komplexer Stadtkörper

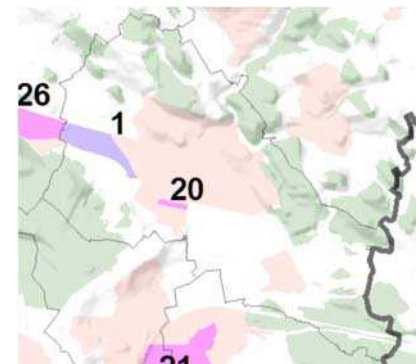
Ortszentrum



Regionaler Inhalt

	Ortszentrum
--	-------------

Gebiete mit Nutzungsvorgaben



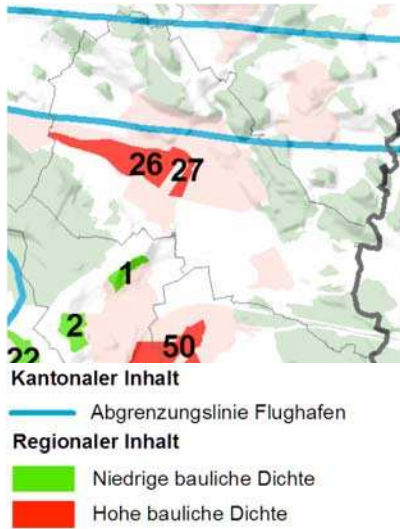
Regionaler Inhalt

	Arbeitsplatzgebiet
	Mischgebiet

(1) Industrie- / Gewerbegebiet Grindel
(20) Bahnhofgebiet Bassersdorf Süd

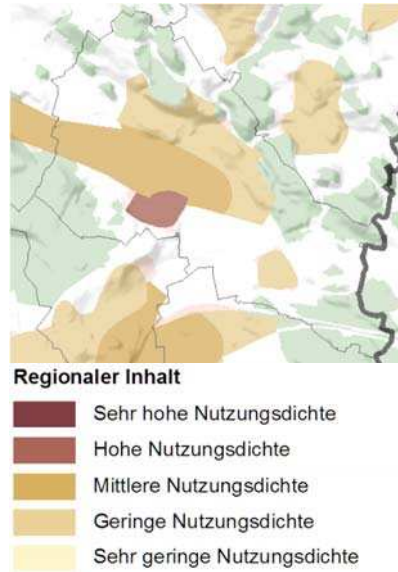
Hinweis: In einem regionalen Arbeitsplatzgebiet ist das Zulassen von Wohnnutzungen nicht möglich. Für eine allfällige Festlegung von Mischgebiet wäre ein Antrag zur Reduktion des Gebietes 1 an die Region zu stellen.

Anzustrebende bauliche Dichte

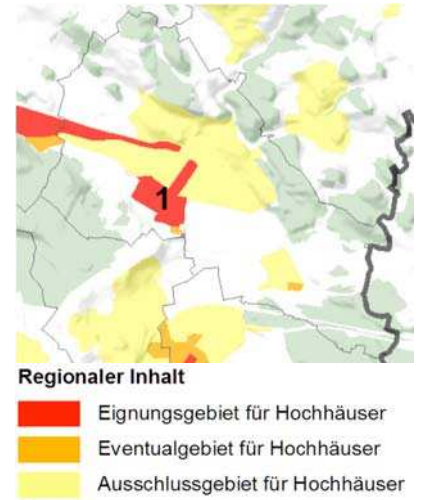


(26) Gebiet Grindelstrasse
(27) Gebiet Bahnhofstrasse / Dietlikonerstrasse

Dichtestufen



Gebiete mit und ohne Zulässigkeit für Hochhäuser



(1) Achse Industriegebiet / Gebiet Hard (bei Bahnhof)

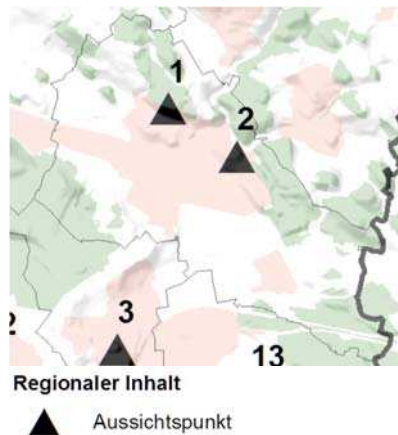
Hinweis: Die Bevölkerung von Bassersdorf hat Hochhäuser generell abgelehnt. Daher wird diese Festlegung nicht im kommunalen Richtplan abgebildet.

Erholung



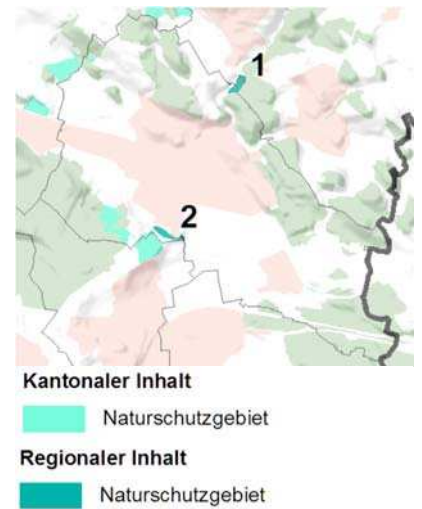
(1) Hundeschule Pöschenstrasse
(2) Sportanlage bxa

Aussichtspunkte



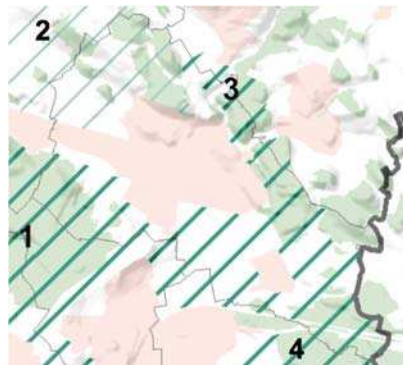
(1) Ratzenhalde
(2) Gibsnüt

Naturschutz



(1) Riedwiese Schliifi/Schluch
(2) Kiesgrubenareal Runsberg

Landschaftsförderung



Kantonaler Inhalt

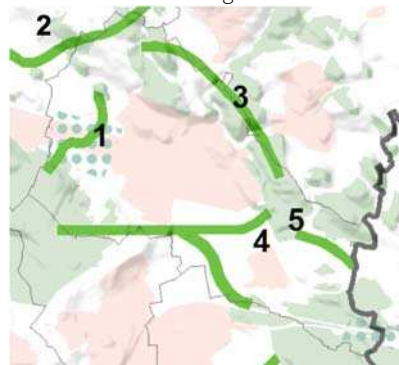
/// Landschaftsförderungsgebiet

Regionaler Inhalt

/// Landschaftsförderungsgebiet

- (1) Landschaftsraum Hardwald
- (2) Landschaftsraum nördlich Kloten bis Bassersdorf
- (3) Landschaftsraum südlich und östlich Bassersdorf
- (4) Landschaftsraum nördlich und östlich Wangen

Vernetzungskorridore und Landschaftsverbindungen



Kantonaler Inhalt

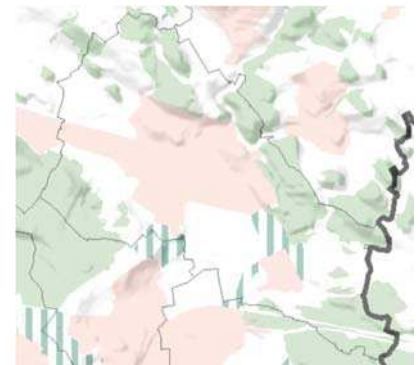
••• Landschaftsverbindung geplant

Regionaler Inhalt

■ Vernetzungskorridor

- (1) Hardwald - Aentschberg
- (2) Homberg Kloten - Gerlisberg
- (3) Homberg - Mülberg
- (4) Hardwald - Baltenswil
- (5) Baltenswil - Wangenerwald

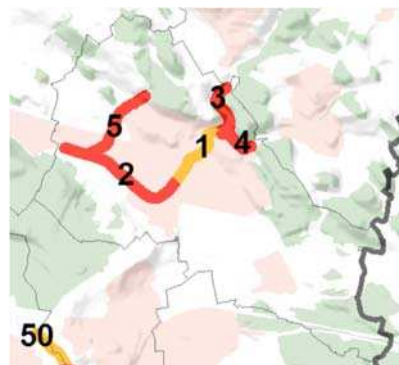
Freihaltegebiete



Kantonaler Inhalt

||| Freihaltegebiet

Gewässerrevitalisierungen



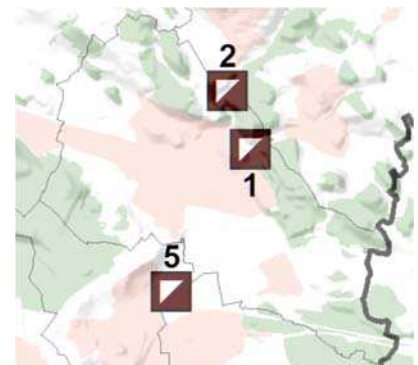
Regionaler Inhalt

■ Gewässerrevitalisierung 1. Priorität

■ Gewässerrevitalisierung 2. Priorität

- (1) Altbach / Auenbach
- (2) Altbach / Auenbach (Abschnitt Bahnhofstrasse bis Gemeindegrenze Kloten)
- (3) Birchwilerbach, oberhalb Untere Mühle
- (4) Altbach, oberhalb Untere Mühle
- (5) Bachtobelbach

Gefahren, Hochwasserrückhaltebecken



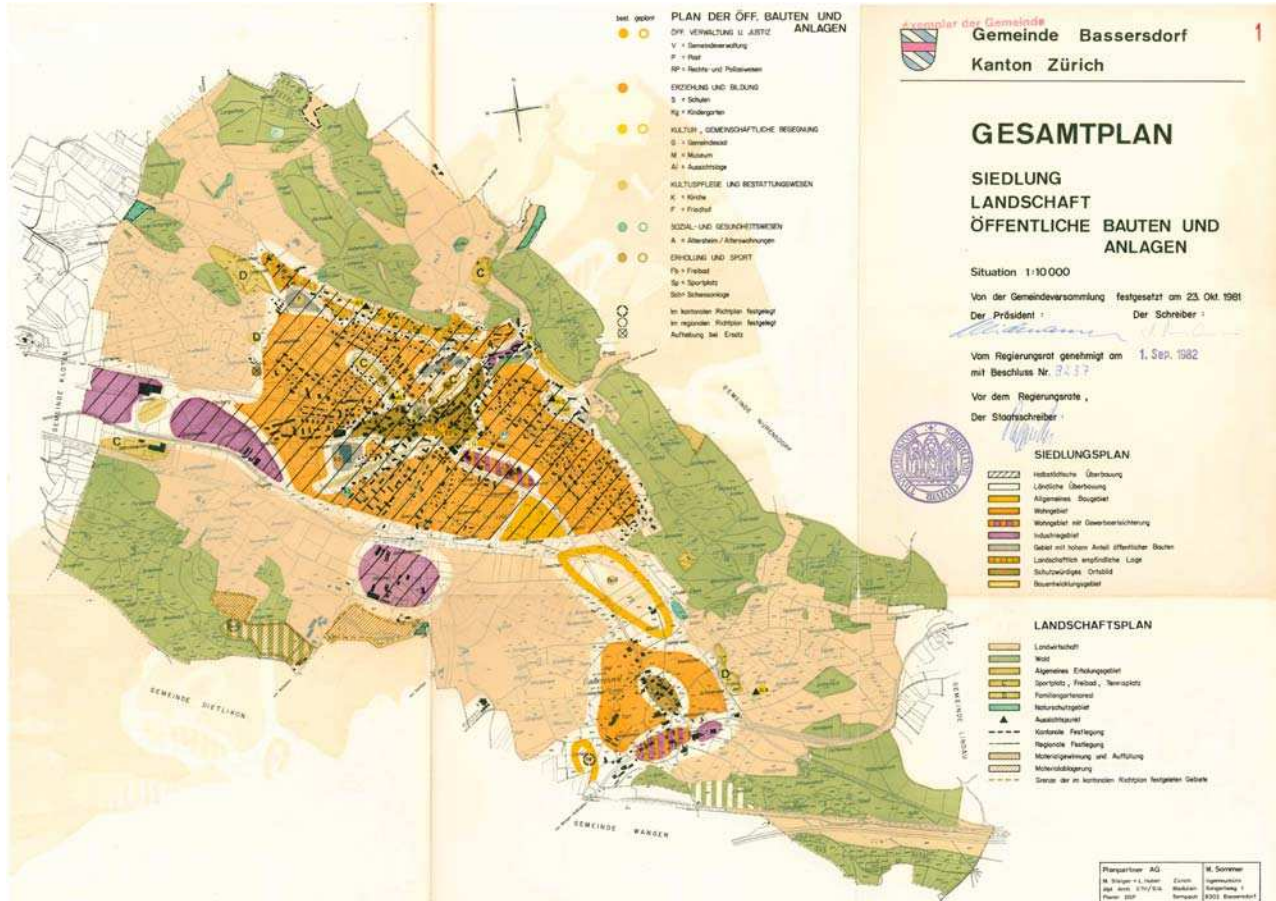
Regionaler Inhalt

■ Hochwasserrückhaltebecken geplant

- (1) Altbach Schafmetzg
- (2) Altbach Schliifi/Schluch

**Bestehender Siedlungs- und
 Landschaftsplan (Teil des
 Gesamtplans aus dem Jahr 1981)**

Der bestehende Gesamtplan mit dem Siedlungsplan und dem Landschaftsplan wurde am 23. Oktober 1981 von der Gemeindeversammlung festgesetzt und am 1. September 1982 vom Regierungsrat genehmigt. Er enthält verschiedene Inhalte, welche heute aufgrund der Lage ausserhalb des kantonalen Siedlungsgebietes oder anderer Vorgaben nicht mehr umsetzbar sind (z.B. Bauentwicklungsgebiet, Ausdehnung des Siedlungsgebietes in Baltenswil etc.).



**Kommunal schützenswerte
 Objekte des Ortsbild- und
 Heimatschutzes**

Inventar der Gebäude in Bassersdorf

- kantonal
- kommunal festgesetzt
- kommunal



Inventar der Gebäude in Baltenswil

- kantonal
- kommunal festgesetzt
- kommunal



Hinweis zum kommunalen Inventar

Das Inventar der kommunal schützenswerten Objekte des Ortsbild- und Heimatschutzes wird hier nur zur Information aufgeführt. Es kann im Rahmen der kommunalen Richtplanung nicht verändert werden.

4.2 Ziele

Ziele zur Siedlungsentwicklung

Für die richtplanrelevanten Inhalte zur Siedlungs- und Landschaftsentwicklung wurden die Ziele gemäss "entwicklungsstrategie bassersdorf 2030" und der Ergänzung sowie der nachfolgenden Richtplan-erarbeitung im Richtplandokument im Kapitel 2.2 zusammengefasst und aufgelistet.

Gesamtstrategie

Zielsetzung der Entwicklung in den Bereichen Siedlung und Landschaft ist der Erhalt und die weitere Verbesserung der räumlichen Qualitäten – Lebensqualität, Siedlungsqualität, Frei- und Landschaftsraumqualität stehen dabei im Vordergrund. Die bauliche Entwicklung soll demnach gestalterisch wie auch nachhaltig hochwertig sein und Beeinträchtigungen sollen möglichst vermieden werden.

Begegnungsorte und Angebote sollen im Sinne der Lebensqualität vorhanden, für alle leicht zugänglich und attraktiv sein.

Eine hochwertige Landschaft mit vielfältigen ökologischen Strukturen, dient der Lebensqualität aber auch für sich selbst im Sinne der Biodiversität.

4.3 Ergänzende Erläuterungen Nutzungsdichte

Nutzungsdichtestufen

Der regionale Richtplan sieht die anzustrebenden Nutzungsdichten vor. Diese wurden im Rahmen der Erarbeitung des kommunalen Siedlungs- und Landschaftsplans für die Gemeinde Bassersdorf überprüft und konkretisiert.

Grundlagen für die Festlegung der Dichtestufen der Nutzungsdichte bilden bestehende Strukturen, Überlegungen zur Nutzungsverteilung im Sinne der Entwicklungsstrategie, die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr und die Situation betreffend Abgrenzungslinie (AGL) des Flughafens Zürich.

Regelungsmöglichkeiten der Nutzungsdichte im kommunalen Richtplan

Grundsätzlich vermag die kommunale Richtplanung lediglich die Grundlage für die Festlegungen in der Nutzungsplanung zu legen. Direkt kann die Richtplanung daher nur einen anweisenden Einfluss auf die Nutzungsdichte nehmen.

Die Festlegungen in der Nutzungsplanung vermögen ihrerseits die Art der Nutzung und die maximale bauliche Dichte zu regeln. Durch die Vorgabe einer maximalen und gegebenenfalls minimalen baulichen Dichte sowie die Art der Nutzung, kann auf eine Zielsetzung der Nutzungsdichte hingewirkt werden. Die Nutzungsdichte hingegen kann nicht direkt in der Nutzungsplanung (Bauordnung) festgelegt werden.

Betrachtung der möglichen Entwicklung der Nutzungsdichte in der Gemeinde Bassersdorf

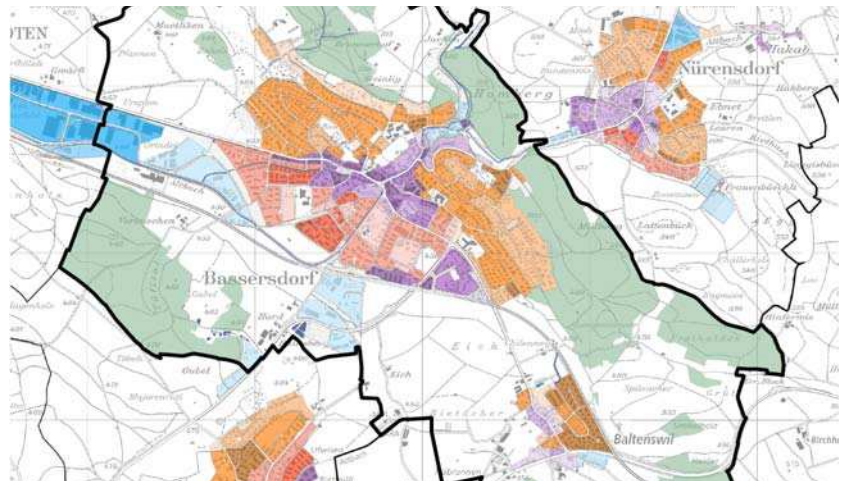
Anhand der bestehenden Zonierungen (Nutzungsplanung) wird bezüglich Nutzungsdichte im Folgenden dargelegt:

1. welche Nutzungsdichten heute bestehen (bestehende Anzahl Einwohner/Arbeitsplätze pro ha)
2. welche Nutzungsdichten heute gemäss geltendem Zonenplan (bestehende Zonierung) möglich wären
3. welche Nutzungsdichten mit der Vorgabe im neuen kommunalen Richtplan erreicht werden sollen

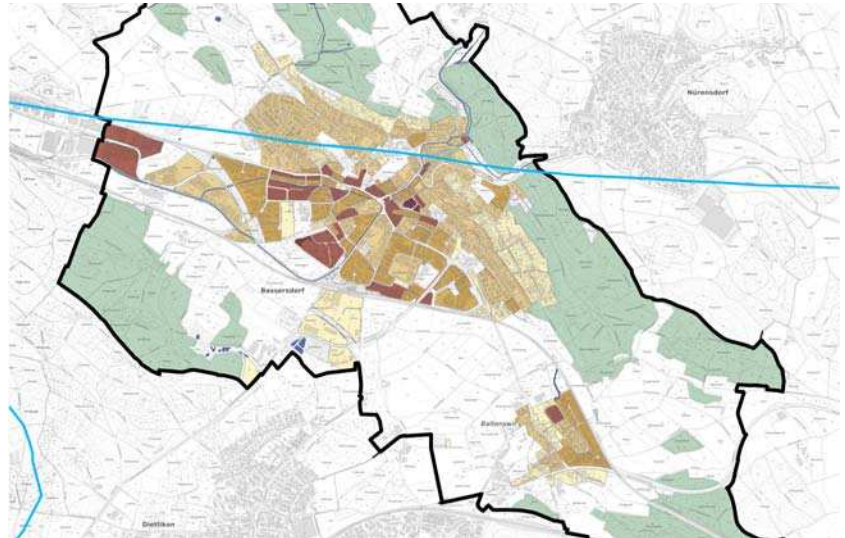
Grundlage - Ausgangslage

Grundlage für die Betrachtungen bildet die Quartieranalyse des Kantons Zürich. In ihr sind Angaben zur Anzahl Einwohner und Arbeitsplätze bzw. zur Nutzungsdichte pro Quartier aufgeführt.

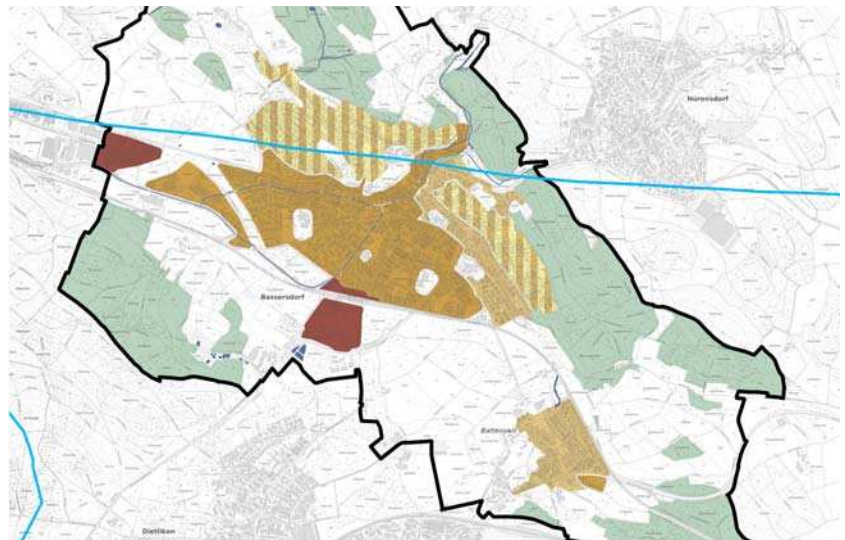
Quartieranalyse
gis.zh.ch (5.2019)



Heutige Nutzungsdichte (Bestand)



Nutzungsdichte gemäss Plan zur strategischen Entwicklung

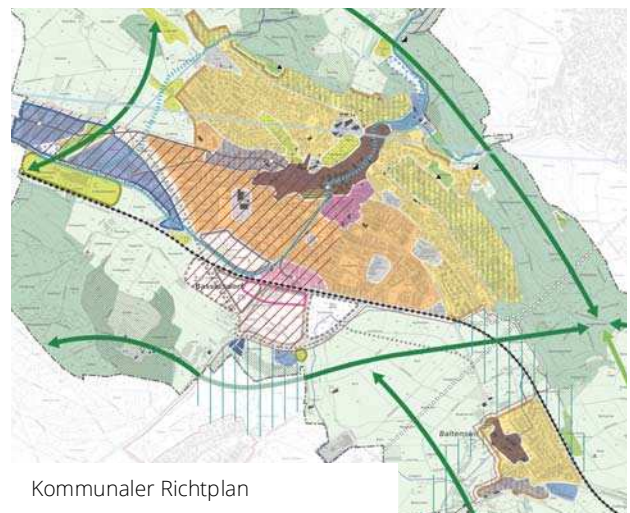
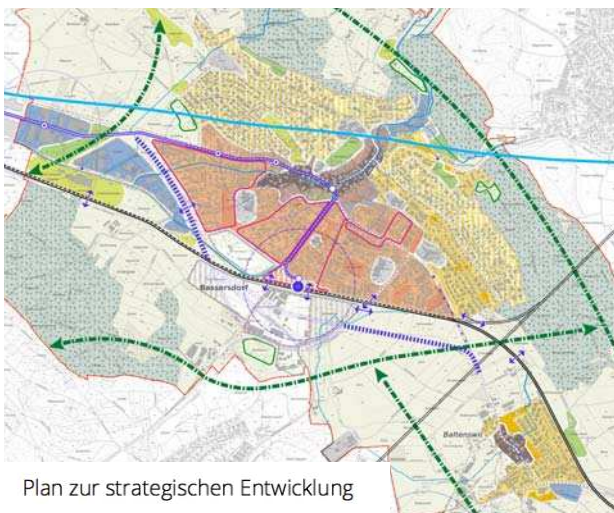
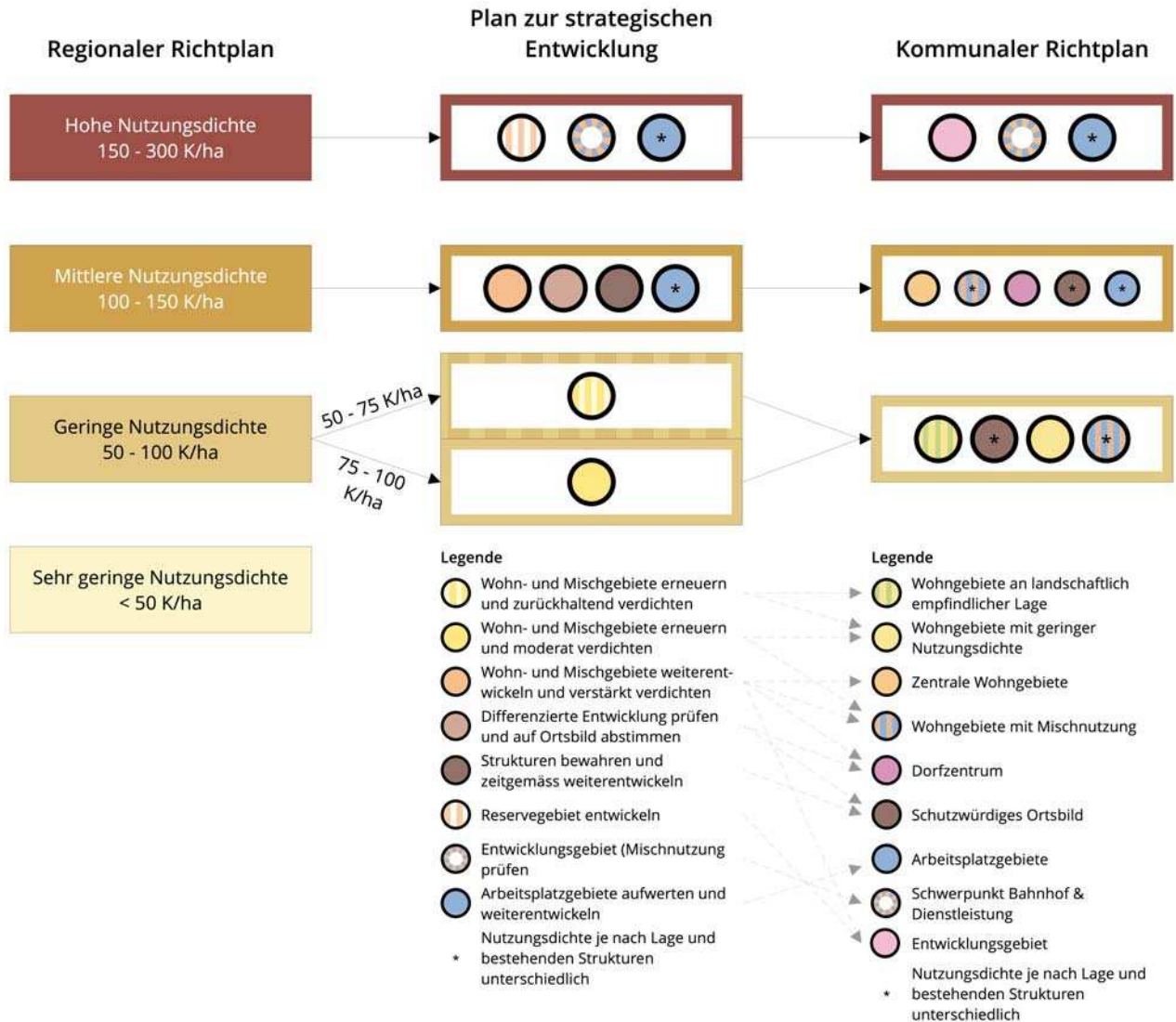


Absichten

Der Fokus der Entwicklung liegt entlang der ÖV-Erschliessung (inkl. Glattalbahn-Verlängerung). Gebiete mit einer geringen Nutzungsdichte von 50-75 Köpfen pro ha sind primär im Bereich der AGL und an landschaftlich empfindlichen Lagen vorgesehen. Dafür soll im Wohngebiet mit geringer Nutzungsdichte ausserhalb der AGL sowie in Baltenswil eine geringfügig stärkere Verdichtung im Sinne der inneren Verdichtung ermöglicht werden.

Übersicht

Nachfolgend ist für eine Auswahl an Gebietstypen aus dem Plan zur strategischen Entwicklung und dem kommunalen Richtplan (Siedlungs- und Landschaftsplan) ersichtlich, welcher Nutzungsdichte-Kategorie diese zugeordnet werden können.



Handlungsbedarf auf Stufe Zonenplan

Wirkung

Verhältnis von Nutzungsdichte zur baulichen Dichte
(Quelle: Regionaler Richtplan Zürcher Unterland, Hinweis: es wird hier die Abbildung des Richtplanes Zürcher Unterland verwendet, da diejenige des - für Bassersdorf geltenden - Richtplanes Glattal weniger plakativ ist)

 Sehr geringe Nutzungsdichte [<50 K/ha]

Berechnung pro ha

 Geringe Nutzungsdichte [75–100 K/ha]

 Mittlere Nutzungsdichte [100–150 K/ha]

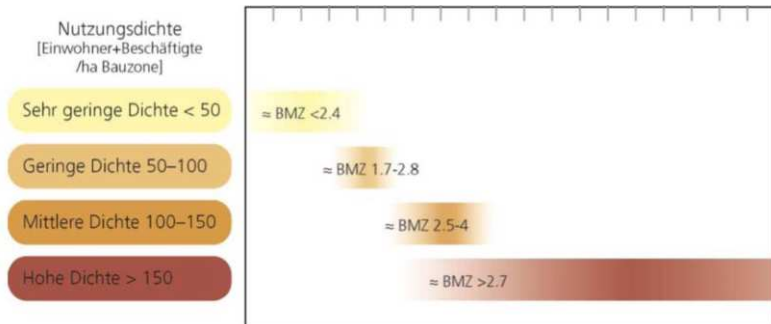
 Hohe Nutzungsdichte [150–300 K/ha]

Hohe bauliche Dichte



Durch die Festlegung der Nutzungsdichte im kommunalen Richtplan wird eine Vorgabe für die nachfolgende Nutzungsplanung gemacht. Allerdings ist diese nicht absolut zu verstehen und es die Flächenabgrenzungen weist Unschärfen auf. Erst in der Nutzungsplanung erfolgt eine Parzellenscharfe Abgrenzung der Dichten über die Bauzonen.

Die Gemeinde ist angehalten, im Rahmen der nachfolgenden Nutzungsplanung bauliche Dichten festzulegen, welche die angestrebten Nutzungsdichten ermöglichen.



Eine sehr geringe Nutzungsdichte bedeutet eine Baumassenziffer von ca. 1.0. Gebiete mit einer sehr geringen Nutzungsdichte sind allerdings in Bassersdorf nicht vorgesehen.

* Fläche	BMZ	hG	Max. GF	Ausbaugrad 80%	Gewerbeanteil	Fl. pro AP	Fl. pro EW	Nutzungsdichte
1 ha	1.0	3.2	3'100 m ²	2'500 m ²	0%	40 m ²	50 m ²	50 K/ha
1 ha	1.0	3.4	2'900 m ²	2'300 m ²	20%	40 m ²	50 m ²	49 K/ha

Der die geringe Nutzungsdichte entspricht in der Regel etwa einer Baumassenziffer von 1.7 bis maximal ca. 2.5. Wobei dies für Bassersdorf im Bereich von Hanglagen, zu bewahrenden bestehenden Siedlungsstrukturen und im Bereich des Fluglärms differenziert betrachtet und auf 1 bis 2.2 reduziert wird.

Die mittlere Nutzungsdichte bedingt etwa eine Baumassenziffer von 2.5 bis maximal 3.5. Die Kernzone, welche in Bassersdorf keine Baumassenziffer aufweist, liegt in der Regel in dieser Nutzungsdichtestufe. Die Baumassenziffer von Arbeitsplatzgebieten mit mittlerer Nutzungsdichte liegt deutlich höher bei rund 5.0 bis 6.0.




Die hohe Nutzungsdichte erfordert dementsprechend eine Baumassenziffer über 3.0. Die Baumassenziffer von Arbeitsplatzgebieten mit hoher Nutzungsdichte liegt gar bei ca. 10.0.

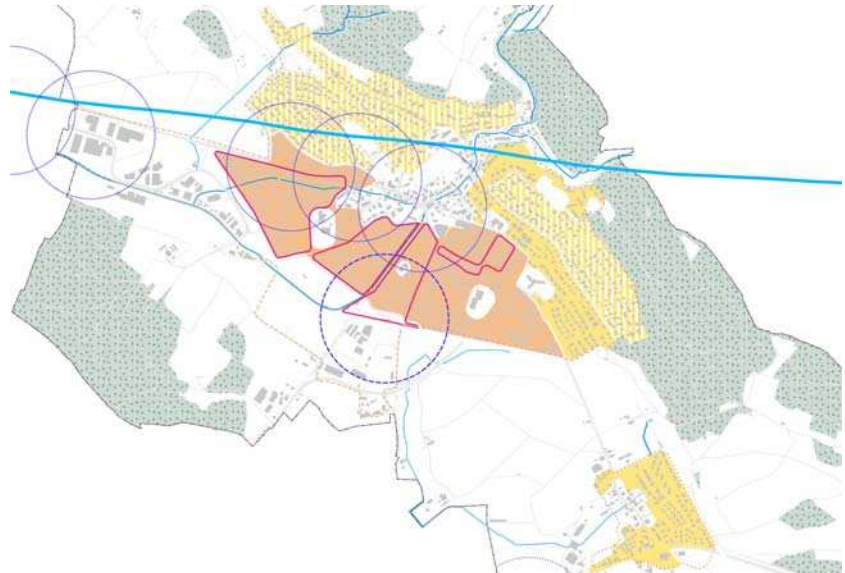
Zu beachten ist, dass teilweise gleichzeitig eine hohe bauliche Dichte durch die Region vorgegeben ist. Gemäss regionalem Richtplan sollen Bauzonen vorgegeben werden, deren Nutzungsmass deutlich über der minimalen Ausnützung gemäss § 49a PBG liegen. Für die Gebiete in mittleren Nutzungsdichten (idR. 3VG) bedeutet dies eine AZ $> 50\%$ bzw. eine Baumasse ≥ 2.4 . Für die Gebiete im Bereich der hohen Nutzungsdichte (idR. ca. 4VG) bedeutet dies eine AZ $> 60\%$ bzw. eine Baumasse ≥ 2.7 .

* BMZ = Baumassenziffer, hG = Geschosshöhe, GF = Geschossfläche, max. GF (80%) = max. Geschossfläche bei Ausbaugrad 80%, Fl. pro AP = Fläche pro Arbeitsplatz, Fl. pro AE = Fläche pro Einwohner

Verdichtung zulassen, ermöglichen oder fordern

Verdichtung gemäss "entwicklungsstrategie"

-  ÖV-Güteklasse B
-  evtl. neu ÖV-Güteklasse B (bei Realisierung Glattalbahn-Verlängerung)
-  Abgrenzungslinie Flughafen



erneuern und **zurückhaltend** verdichten



Die Verdichtung soll nicht mit gezielten Massnahmen forciert werden. Heutige Spielräume stehen noch offen und sollen weiterhin genutzt werden können.

erneuern und **moderat** verdichten



Es wird eine 5 bis 10 Prozent höhere Dichte angestrebt, als dies mit dem heutigen Baurecht möglich wäre.

weiterentwickeln und **verstärkt** verdichten



Es sollen Massnahmen zur Förderung der Verdichtung an diesen gut erschlossenen, zentralen Lagen geprüft und nach Möglichkeit umgesetzt werden, um das bereits heute zulässige Nutzungsmass auszuschöpfen. Es kann auch eine höhere Dichte vorgesehen werden, als gemäss heutigem Baurecht.

Verdichtungsschwerpunkte



Verdichtungsschwerpunkte sind Gebiete, welche sich gemäss der Quartieranalyse gut für eine Verdichtung eignen. Hier sind konzeptionelle Umstrukturierungen und erhebliche Veränderungen denkbar. In diesen Gebieten sollen beispielsweise Aufzonungen oder eine Erhöhung der zulässigen Baumasse geprüft werden.

4.4 Ergänzende Erläuterungen zu den weiteren Festlegungen im Siedlungsplan

Entwicklungsperspektiven

Mit dem vorliegenden Richtplan wird aufgezeigt, wo die kurz-, mittel- und langfristigen Perspektiven für die Weiterentwicklung des Siedlungsgebiets im Gemeindegebiet lokalisiert und angeordnet werden.

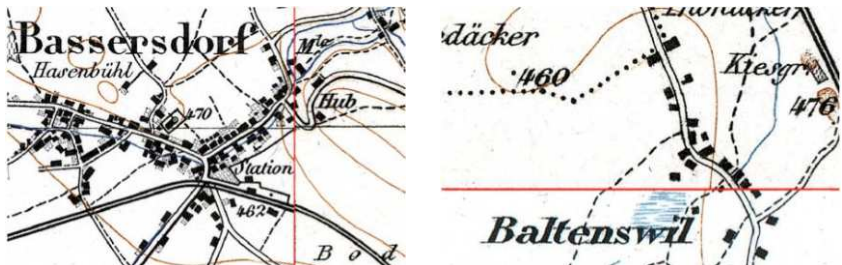
- Kurzfristige Entwicklungsperspektiven (Zeithorizont 2025): allgemeine Bautätigkeit, Verdichtungsbestrebungen durch Mindestdichten, Arealüberbauungen (mit kleineren Mindestarealgrössen)
- Kurz- bis mittelfristige Entwicklungsperspektive (Zeithorizont 2030): Umstrukturierung des östlichen Teils des Entwicklungsgebiets Pöschen/Gmeindwisen
- Mittelfristige Entwicklungsperspektive (Zeithorizont 2040): Umstrukturierung des westlichen Teils des Entwicklungsgebiets Pöschen/Gmeindwisen
- Langfristige Entwicklungsperspektive (Zeithorizont 2045): Entwicklungsgebiet Eichenriet
- Sehr langfristige Entwicklungsperspektive (Zeithorizont 2050): Einzoning Gebiet Schützenwies

Die einzelnen Massnahmen und Entwicklungsgebiete werden nachfolgend detaillierter beschrieben.

Schutzwürdiges Ortsbild



Siegfriedkarte 1880



Der Bereich der Festlegung "schutzwürdiges Ortsbild" wird auf den engen Bereich des alten Ortskerns von Bassersdorf und den alten Strassendorfbereich von Baltenswil beschränkt. Hier geht es primär um den Erhalt der baulichen Struktur und der Pflege des historischen Ortsbildes mit seinen Wiedererkennungsmarkmalen.

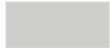
In den nachfolgenden Planungen ist der Schonung und dem Erhalt des Ortsbilds – dem Gesicht Bassersdorfs – und der attraktiven ortsbildgerechten Aussenraumgestaltung hohe Bedeutung beizumessen.

Beispiel Rüti ZH, Ergänzung
Dorfkernbauten



Neubauten haben sich strukturell gut in den Dorfkern einzuordnen. Eine moderne und zeitgemässe Architektursprache ist bei Neu-, Um- und Anbauten durchaus erwünscht.

Gebiete mit hohem Anteil öffentlicher Bauten



Die Gebiete mit hohem Anteil öffentlicher Bauten ermöglichen für Nutzungen, die im öffentlichen Interesse stehen, Spielräume für die Bebauung, um künftige Raumbedürfnisse von öffentlichem Interesse wie Schulanlagen, Turnhallen etc. realisieren zu können. Die Gebiete mit hohem Anteil öffentlicher Bauten sind in der Nutzungsplanung bereits heute zum Grossteil der Zone für öffentliche Bauten zugewiesen. In der Zone für öffentliche Bauten sind nur Nutzungen im öffentlichen Interesse (§ 60 PBG) zulässig. Allgemeine Wohnnutzungen, preisgünstiger Wohnungsbau, allgemeine Läden etc. sind nicht zulässig.

Die Umsetzung von Projekten in diesen Gebieten erfordert in der Regel einen Kredit und muss daher separat dem Souverän vorgelegt werden.

Beispiel Schulhaus Chrüzacher 2016



Grundsätzlich können Nutzungen im öffentlichen Interesse auch in anderen Zonen angeordnet werden, wenn sie keine Bauvolumen bedingen, die den Vorgaben der anderen Zonen widersprechen. Die Gemeindehäuser liegen im Bereich des schutzwürdigen Ortsbildes und nicht im Gebiet mit hohem Anteil öffentlicher Bauten. Die Nutzung kann gut in ortsbildgerechten Bauten untergebracht werden. An der bestehenden Lage steht jedoch das Ortsbild im Vordergrund.

Foto der Gemeindehäuser am
Karl-Hügin-Platz



Wohngebiete an landschaftlich empfindlicher Lage

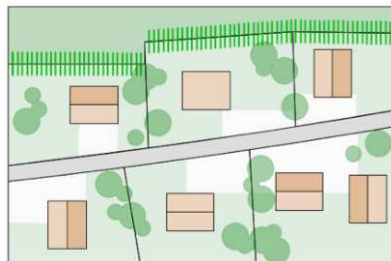


Die Wohngebiete an landschaftlich empfindlicher Lage sollen als durchgrünte Wohngebiete mit kleinmassstäblichen Bauten in ihrer Struktur erhalten oder erneuert werden. In der nachfolgenden Nutzungsplanung sind hier Themen wie:

- Durchgrünungsvorgaben, Grünflächenziffer etc.,
- Bestimmungen zu maximalen Längen sowie
- Abstandsregelungen, Aussichts- und Durchsichtsvorgaben

vorzusehen oder zu überprüfen.

Strukturschema



Beispiel: Bassersdorf, Im Schatz



Nutzungsdichte

Entsprechend der geringen Nutzungsdichte gemäss regionaler Richtplanung sowie an landschaftlich empfindlichen Lagen und in Gebieten, in welchen eine Bewahrung der bestehenden Siedlungsstruktur angestrebt wird, ein unteres Mass der baulichen Dichte von ca. 1 – 2.2m³/m² vorgesehen werden.

Verdichtung

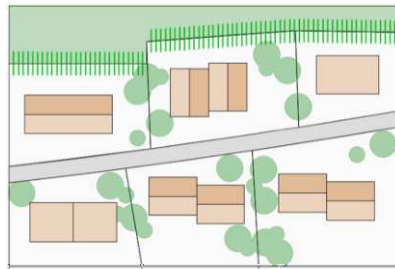
Die Gebiete liegen zudem in nicht besonders gut erschlossenen Bereichen und befinden sich teilweise im Einflussbereich der Abgrenzungslinie des Flughafens. Innerhalb dieser Linie sollen grundsätzlich nicht wesentlich mehr Leute angesiedelt werden. Verdichtungsbestrebungen stehen hier deshalb nicht im Vordergrund. Gemäss der "entwicklungsstrategie bassersdorf 2030" soll die Verdichtung im heute zulässigen Mass beibehalten, aber nicht besonders gefördert werden. Dies auch um die Körnung und Struktur der Quartiere zu erhalten.

Wohngebiete mit geringer Nutzungsdichte



Im Bereich der Wohngebiete mit geringer Nutzungsdichte sind ebenfalls Wohngebiete mit kleinerer bis mittlerer Körnung vorgesehen.

Strukturschema



Beispiel: Bassersdorf, Grundhaldenstr.



Nutzungsdichte / bauliche Dichte

Entsprechend geringen Nutzungsdichte gemäss regionaler Richtplanung von 50–100 K/ha soll eine bauliche Dichte von ca. 1.5–2.5 m³/m² festgelegt werden.

Verdichtung

Gemäss "entwicklungsstrategie bassersdorf 2030" wird je nach Lage innerhalb oder ausserhalb der Abgrenzungslinie des Flughafens eine zurückhaltende oder moderate Verdichtung angestrebt.

Zentrale Wohngebiete



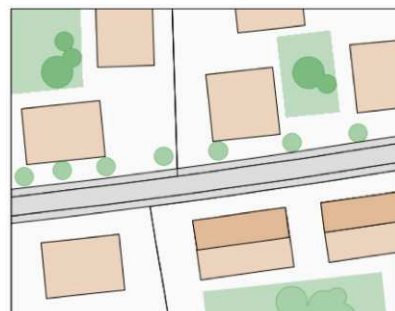
Die zentralen Wohngebiete liegen im Bereich einer guten Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr zwischen Bahnhof und Klotenerstrasse. Die bauliche Struktur in den zentralen Wohngebieten weist daher einen etwas urbaneren Charakter auf.

Attraktive bewohnerfreundliche Aussen- und Strassenräume

Insbesondere im Wohnumfeld nimmt bei zunehmender Dichte die Qualität der Aussenräume an Bedeutung zu. Insbesondere in diesen Gebieten ist auf gut gestaltete, begrünte Aussenräume der Bebauungen zu achten. Es sind einheimische und standortgerechte Pflanzen zu verwenden.

Neben den begrünten Aussenräumen haben auch gut gestaltete Strassenräume, Plätze und andere öffentliche Freiflächen eine wesentliche Bedeutung im urbanen Wohnkontext.

Strukturschema



Beispiel: Bassersdorf Ufmatten



Beispiel Mönchaltorf



Beispiel Freiraum Auenring



Nutzungsdichte / bauliche Dichte

Entsprechend der festgelegten mittleren Nutzungsdichte (ca. 100–150 K/ha) soll eine bauliche Dichte ca. $2.5 - 3 \text{ m}^3/\text{m}^2$ geprüft werden. Wo der regionale Richtplan eine hohe bauliche Dichte vorgibt können sogar $2.5 - 3.5 \text{ m}^3/\text{m}^2$ geprüft werden.

Verdichtung

Gemäss "entwicklungsstrategie bassersdorf 2030" wird eine Weiterentwicklung und eine verstärkte Verdichtung angestrebt.

Wohngebiete mit Mischnutzung



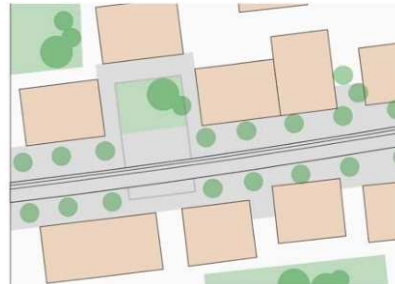
Die Wohngebiete mit Mischnutzung (Wohnen und Gewerbe) sind einerseits im Umfeld der Klotenerstrasse, wo auch die Glattalbahn-Verlängerung mit ihren Haltestellen geplant ist, und andererseits im südwestlichen Teil von Baltenswil entlang der Neuen Winterthurerstrasse vorgesehen. Für die Wohngebiete im Umfeld der Klotenerstrasse wird ein kleinstädtischer, belebter Raum angestrebt. In Baltenswil soll der Charakter weiterhin ländlicher sein. An beiden Standorten sollen insbesondere in den Erdgeschossen gewerbliche Nutzungen entstehen können, die nach Möglichkeit einen gewissen Publikumsverkehr aufweisen.

Für die Gewährleistung der gewerblichen Erdgeschossnutzung sind in der Nutzungsplanung Vorgaben zu machen (z.B. Gewerbeanteil, Erdgeschosshöhe etc.).

Aufenthaltsfreundliche und siedlungsgerechte Strassenraumgestaltung

Um die Qualität in diesem Bereich zu gewährleisten, ist neben der Nutzung und der baulichen Gestaltung eine siedlungsgerechte Strassenraumgestaltung von Bedeutung, damit eine aufenthaltsfreundliche Situation entstehen kann.

Strukturschema



Beispiel: Rüti, Bandwies



Nutzungsdichte/ bauliche Dichte

Entsprechend der festgelegten mittleren Nutzungsdichte (ca. 100–150 K/ha) und der Vorgabe hohe bauliche Dichte soll in Mischgebiet in Bassersdorf eine bauliche Dichte ca. $2.5-3.5 \text{ m}^3/\text{m}^2$ geprüft werden. Im Mischgebiet in Baltenswil ist lediglich eine geringe Nutzungsdichte vorgesehen, hier soll die Baumasse ca. $1.7 - 2.5 \text{ m}^3/\text{m}^2$ betragen.

Verdichtung

Gemäss "entwicklungsstrategie bassersdorf 2030" wird eine Weiterentwicklung und eine verstärkte Verdichtung angestrebt. Wobei im Bereich der Wohngebiete mit Mischnutzung der Fokus auf der Nutzung mit Gewerbeanteil liegt.

Dorfzentrum



Im Dorfzentrum wird eine Weiterentwicklung der kleinstädtischen Zentrumssituation am bestehenden Dorfplatz mit Einbezug des Gebietes südlich der Baltenswilerstrasse angestrebt. Es soll ein attraktives Begegnungszentrum mit breitem Angebot an Läden, Gastronomie und persönlichen Dienstleistungen erhalten bleiben und weiterentwickelt werden.

Wie in der Schlüsselmassnahme Nr. 4 "Gestaltung Dorfplatz" in der Entwicklungsstrategie festgehalten ist, wird die heutige Gestaltung des Dorfplatzes von vielen BewohnerInnen als etwas kalt und wenig grün empfunden. Zudem werden auch der Mangel an Sitzmöglichkeiten und beschatteten Aufenthaltsplätzen aufgeführt. Diese Schwächen und Mängel sollen gezielt behoben werden.

Skizze Weiterentwicklung Dorfzentrum



Dorfplatz

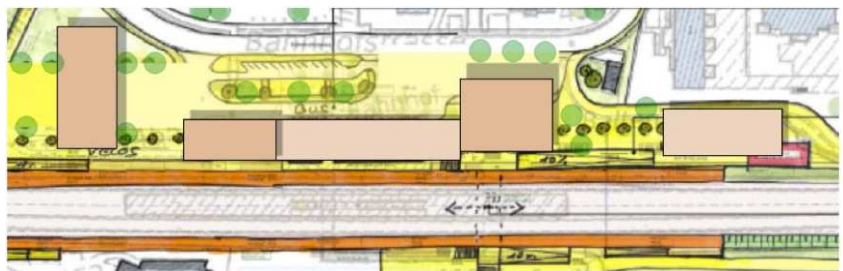


Schwerpunkt Bahnhof & Dienstleistungen



Am Bahnhof Bassersdorf bestehen grössere Flächen, welche derzeit für die Parkierung etc. genutzt werden. Eine bauliche Entwicklung und die Schaffung eines Dienstleistungsschwerpunktes am Bahnhof weist ein erhebliches Potenzial auf. Die Nutzungen an diesem Standort sollen jedoch die Läden und Nutzungen des Dorfzentrums nicht konkurrenzieren.

Schemaskizze:
Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof
(Masterplan Bahnhof von Feddersen
Klostermann, Ergänzung mit Neubauten
durch SKW)



Beispiel Bahnhof Baar



Die SBB lässt bis Anfang 2020 eine Nutzungsstudie in Varianten mit Beurteilung der Kuben und Renditen erstellen.

Qualitätsansprüche

Insbesondere im Bereich der Gebiete mit Wohnnutzungen steht eine gute bauliche und räumliche Qualität im Vordergrund. Die bauliche Entwicklung soll demnach gestalterisch wie auch nachhaltig hochwertig sein und Beeinträchtigungen (Emissionen, störend in Erscheinung tretende Anlagen etc.) sollen möglichst vermieden werden.

Mobilfunkanlagen

Für erkennbare Mobilfunkanlagen soll mit dem sogenannten Kaskadenmodell den Mobilfunkanbietern eine Prioritätenordnung vorgegeben und so störend in Erscheinung tretende Anlagen nach Möglichkeit vermieden werden.

Arbeitsplatzgebiete



Heute bestehen folgende Arbeitsplatzgebiete:

- Grindel (regional festgelegt)
- Pöschen/Gmeindwisen
- Runsberg
- Untere Mühle
- Baltenswil / Rüti

Im Sinne des Erhalts und der Förderung der Arbeitsplätze sowie im Sinne des Gewerbes ist ein gutes Angebot an Gewerbeflächen von Bedeutung.

Bauzonenstatistik 2017

Im Hinblick auf die nachfolgende Nutzungsplanung werden die bestehenden bebauten Arbeitsplatzzonenflächen, die unbebauten Zonenflächen und der Arbeitsplatzzonenverbrauch betrachtet:

	bebaut	Reserve
Arbeitsplatzzonen ohne Dienstleistungen:	0.1 ha	1.1 ha
<u>Arbeitsplatzzonen mit Dienstleistungen:</u>	<u>25.5 ha</u>	<u>8.5 ha</u>
Total:	25.6 ha	9.6 ha

Der 5-Jahresverbrauch beträgt 2.2 ha (0.44 ha/Jahr). Damit würden die bestehenden Reserven statistisch betrachtet für rund 19 Jahre ausreichen.

Zu beachten ist allerdings, dass der Verbrauch der Arbeitsplatzzonenflächen sehr starken Schwankungen unterworfen ist. Für die Ansiedlung eines neuen Betriebes oder für Betriebserweiterungen zum Erhalt bestehender Betriebe sind grössere zusammenhängende, unbebaute Flächen mit guter Erschliessung erforderlich.

Verzicht auf die Festlegung
Arbeitsplatzgebiet
Pöschen/Gmeindwisen

Im Gebiet Pöschen/Gmeindwisen besteht durch die Lage am Bahnhof Bassersdorf eine sehr gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr. Hier steht aufgrund der gut mit dem ÖV erschlossenen Lage in Zukunft eine Mischnutzung im Vordergrund. Diese genießt gegenüber einer vorwiegend auf den MIV ausgerichteten gewerblichen Nutzung Vorrang. Eine Mischnutzung entspricht zudem den regionalen Vorgaben.

Das Gebiet Pöschen/Gmeindwisen wird dementsprechend als Entwicklungsgebiet und nicht mehr als Arbeitsplatzgebiet festgelegt (siehe Abschnitt Entwicklungsgebiet). Damit werden die Arbeitsplatzzonenflächen um rund 8.8 ha reduziert.

Erhalt der Gewerbeflächen

Um jedoch die Gewerbeflächen bestmöglich erhalten zu können, ist in der nachfolgenden Nutzungsplanung eine Anhebung der Spielräume für Arbeitsplatzgebiete (z.B. Anhebung Baumassenziffer) sowie eine effiziente Erschliessung abseits der Wohngebiete zu prüfen.

Aufwertung des Arbeitsplatzgebiets Grindel

Das Arbeitsplatzgebiet Grindel soll gemäss Massnahme 10 der "entwicklungsstrategie bassersdorf 2030" aufgewertet und die Einsetzung eines Gebietsmanagements geprüft werden. Hier bestehen derzeit noch vergleichsweise grosse freie Flächen.

Vernetzungskorridor Grindel

Durch den Vernetzungskorridor im Bereich Grindel entstehen voraussichtlich Einschränkungen und Flächenverluste. Die Fläche westlich der Grindelstrasse wird heute als Carparkplatz (bewilligt) genutzt. Nach Aussagen der kantonalen Ämter ist jedoch eine Freihaltung für die Vernetzung vorgesehen, so dass es zu einem Flächenverlust von rund 1.2 ha Arbeitsplatzzonenfläche kommen kann.

Ausschnitt Zonenplan Grindel mit möglicher Verlustfläche an Siedlungsgebiet (ca. 1.2 ha)



Vernetzungskorridor gemäss kantonalem Richtplan

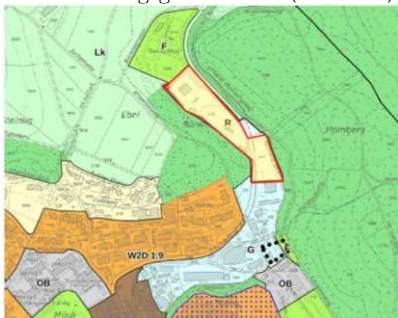


Prüfantrag Verlagerung Siedlungsgebiet für Gewerbe

Sofern die Fläche im Grindel unbebaubar werden sollte, wird die Gemeinde dem Kanton im Rahmen einer kommenden Revision der kantonalen Richtplanung einen Antrag um Verlagerung des Siedlungsgebietes in den Bereich Bärwies stellen.

Bärwies

Ausschnitt Zonenplan mit möglicher neuer Siedlungsgebietsfläche (ca. 1.2 ha)



Im Gebiet Bärwies besteht ein bewilligter Lagerplatz. Das Areal liegt in der Reservezone ausserhalb des kantonalen Siedlungsgebietes. Der benachbarte Betrieb ist für seinen Fortbestand auf Flächen für die Betriebserweiterung angewiesen, so dass bereits mehrfach versucht wurde, die Reservezone der Arbeitsplatzzone zuzuweisen. Aufgrund des fehlenden Siedlungsgebietes ist dies derzeit nicht möglich. Deshalb soll mit dem Prüfantrag Verlagerung von Siedlungsgebiet aus dem Grindel ins Areal Bärwies die Voraussetzung für die Einzonung und den Betriebsfortbestand gewährleistet werden. Die bestehende Nutzung – der Recyclinghof – liegt im Interesse der Gemeinde und die Erschliessung ist bestehend. Die 1.2 ha Siedlungsgebiet würden der erforderlichen Fläche für das Areal Bärwies und Wisental ausreichen und die Flächen der Arbeitsplatzgebiete sichern. Da die Nutzung bereits heute besteht, würde eine Einzonung des Gebiets zudem auch keine Ausdehnung der Arbeitsnutzungen bedeuten. Im Rahmen der Einzonung könnte auch mit einer Gestaltungsplanpflicht bzw. einem Gestaltungsplan eine weitere Ausdehnung verhindert und die Nutzung weitgehend auf den Bestand beschränkt werden. Eine Festlegung von Siedlungsgebiet in der Bärwies wird aufgrund des öffentlichen Interesses am bestehenden Betrieb und der Situation als zweckmässig beurteilt.

Potenzialgebiete (langfristig)



Spranglen

Die Potenzialgebiete werden als Entwicklungsspielräume für künftige Generationen bewahrt. Eine Einzonung der heute zwar im Siedlungsgebiet gelegenen Flächen wird in der anstehenden Revision der Nutzungsplanung nicht vorgesehen. Damit wird auch dem Entscheid der Gemeindeversammlung vom Dezember 2018 Rechnung getragen, welcher eine Einzonung zum jetzigen Zeitpunkt ablehnte, aber den Erhalt des kant. Siedlungsgebietes für spätere Entwicklungen zulies.

Das Areal Spranglen liegt wie das Gebiet Pöschen/Gmeindwisen an gut erschlossener Lage in unmittelbarer Nähe des Bahnhofes. Die Erschliessung war in bisherigen Überlegungen immer ab Auenring vorgesehen, so dass auf einen weitergehenden Hinweis zur Koordination mit der Entwicklung / Planung am Bahnhof verzichtet werden kann. Grundsätzlich ist eine bauliche Entwicklung aufgrund der Lage des bestehenden Grundwasserpumpwerks und der dazugehörigen Grundwasserschutzzone kaum möglich resp. nicht wirtschaftlich.

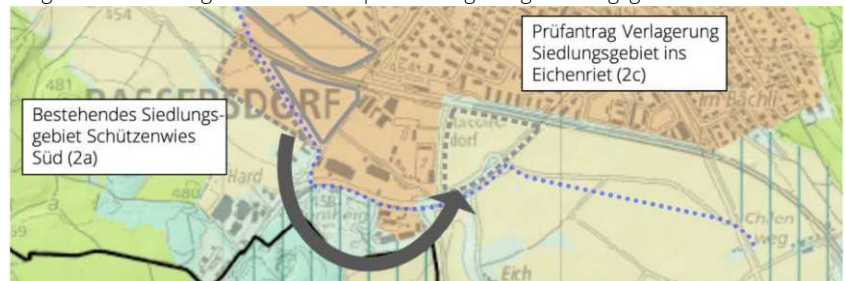
Schützenwis/Eichenriet

Heute ist das Areal Schützenwis dem kantonalen Siedlungsgebiet zugewiesen. Je nach Situation und Lage der Verbindungsstrasse (langfristige Option) kann eine Entwicklung hier jedoch problematisch sein. Die Gemeinde hat in einer internen Bewertung die verschiedenen Varianten der Korridorstudie bewertet und die Variante mit den bestehenden Strassenzügen als Bestvariante beurteilt. Im Rahmen des Masterplans zur Gebietsentwicklung Bahnhof Süd – Grindel wurde diese Linienführung berücksichtigt und aufgezeigt, dass eine (zumindest teilweise) Überbauung des Gebiets Schützenwis langfristig möglich ist und eine geeignete Siedlungsentwicklung ermöglichen würde. Die Entwicklung wäre zudem auch denkbar wenn die Verbindungsstrasse nicht umgesetzt würde. Eine Überbauung des Gebiets Eichenriet wurde langfristig entsprechend des Masterplanes als klar besser beurteilt als eine Siedlungsentwicklung im südlichen Teil des Gebietes Schützenwis. Aus diesem Grunde wird die Gemeinde dem Kanton im Rahmen der nächsten Revision der kant. Richtplanung einen Antrag stellen, dass das Siedlungsgebiet aus der Schützenwis Süd ins Eichenriet zu verlagern.

Heutige Situation Spranglen 1)



Möglicher Prüfantrag zum kant. Richtplan: Verlagerung Siedlungsgebiet



Ausschnitt Masterplan vom 25.9.2020



Entwicklungsgebiet



Abstimmung Siedlung und Verkehr

Regionale Vorgabe

Aktuelle Situation

Rechtskräftige Zonierung



Klärungsbedarf der Rahmenbedingungen

Das Gebiet Pöschen/Gmeindwisen auf der Südseite des Bahnhofes Bassersdorf weist eine sehr gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr auf (Gütekategorie B).

Im Sinne der Verdichtung und Entwicklung im Bereich der guten Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr sollte hier eine Nutzung angestrebt werden, welche stärker öV bezogen ist als die bestehende gewerbliche Nutzung.

Dementsprechend sieht auch die Region eine hohe Nutzungsdichte und im Nahbereich des Bahnhofes ein Mischgebiet vor.

Derzeit liegt das Gebiet gemäss Zonenplan in der Gewerbezone und kann dementsprechend für eine gewerbliche Nutzung weiter bebaut werden.

Im Zusammenhang mit der Erstellung des Brüttenertunnels ist zudem die Erstellung einer Mittelspannungsanlage 16kV und eines Schaltanlagengebäude im Gebiet erforderlich.

Situation



Für die Entwicklung im Gebiet Pöschen/Gmeindwisen und einer späteren Entwicklung im Potenzialgebiet südlich des Bahnhofs sind derzeit diverse Vorgaben und Rahmenbedingungen offen und daher zu klären:

- Verbindungsstrasse
(Machbarkeit bzgl. Grundwasser und Bahnunterführung, Lage, Landschafts- und Naturschutz, Verkehrsauswirkungen, Konsultationsbereich Chemiebetrieb, Realisierung, kantonale oder kommunale Zuständigkeit etc.)
- Risikosituation
(Konsultationsbereich Bahn sowie ggf. künftig Konsultationsbereich Durchgangsstrassen)
- Nutzung Pöschen
(heutige Betriebe, Mischgebiet/Wohnen/Dienstleistungen und Anordnung, Abstimmung bezüglich Lärmschutz/NIS)
- Bahnhofsvorbereich Süd
(Bahnhofplatzsicherung, Buserschliessung)
- Bebauung
(Qualitätssicherung, Vorgaben/Lärmschutz, Freiräume, Siedlungsökologie)
- Gesamtsituation / Gesamtplanung
(Erschliessung, Weiterführungsmöglichkeiten der Bebauung im Potenzialgebiet, Fläche für einen Schulanlagebedarf etc.)

Wirkung der Festlegung im kommunalen Richtplan

Mit der Festlegung "Entwicklungsgebiet" im kommunalen Richtplan wird vor allem signalisiert, dass hier eine Veränderung hin zu einer hochwertigen Mischnutzung mit hoher Nutzungsdichte beabsichtigt ist.

Aktualisierung der Masterplanung

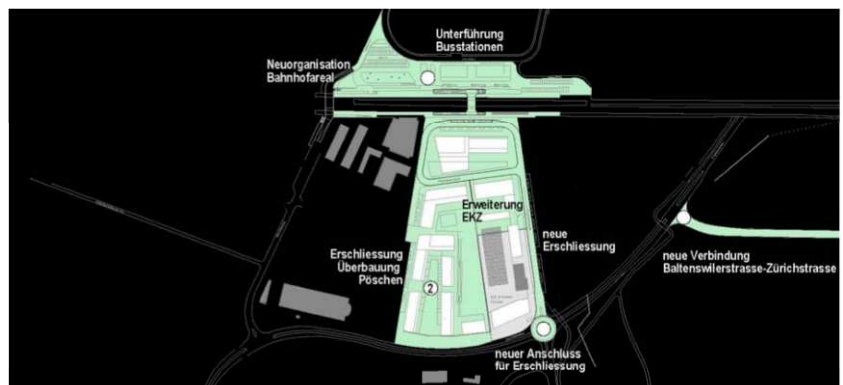
Die Klärung der Rahmenbedingungen (Machbarkeit und Zweckmässigkeit) wird vorangetrieben. Die Gemeinde hat im Jahr 2020 ihre Entwicklungsvorstellungen in einer Aktualisierung der Masterplanung überprüft, um so die Vorgaben zuhanden des Kantons vorbereiten, die durch die Gemeinde voraussichtlich gewünschte Verbindungsstrasse erwirken und mitfinanzierbare Massnahmen zuhanden der vierten und fünften Generation des Agglomerationsprogramms des Bundes beantragen zu können.

Masterplan Gebietsentwicklung
Bahnhof Süd – Grindel

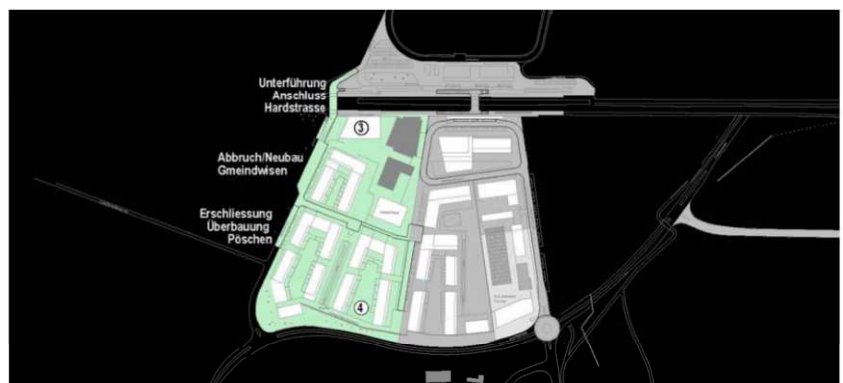
Mit der Masterplanung liegt nun auch eine fundierte Basis vor, aus welcher hervorgeht, was mit dem Gebiet weiter geschehen soll und um die Sicherung der Rahmenbedingungen in den nachfolgenden Schritten vorsehen zu können.

Im Rahmen des Masterplans zur Gebietsentwicklung Bahnhof Süd – Grindel wurde für das Gebiet Pöschen/Gmeindwisen unter anderem geprüft, wie die Bebauungs- und Freiraumstruktur aussehen, wie die Erschliessung erfolgen könnte und wie die Gebietsentwicklung sinnvoll etappiert werden könnte. Eine grobe Abschätzung ergab, dass in einer ersten Etappe im östlichen Teil des Gebiets Wohnraum für rund 580 Einwohner und Arbeitsflächen für rund 70 Arbeitsplätze geschaffen werden könnten. In der zweiten Etappe im westlichen Teil des Gebiets ist mit rund 650 zusätzlichen Einwohnern und weiteren 70 Arbeitsplätzen zu rechnen.

Abbildungen Masterplan –
1. Etappe im Gebiet
Pöschen/Gmeindwisen



Abbildungen Masterplan –
2. Etappe im Gebiet
Pöschen/Gmeindwisen



Sicherung der Rahmenbedingungen

Im Rahmen der anstehenden Revision der Nutzungsplanung ist auf Basis der aktualisierten Masterplanung eine entsprechende Massnahme zu ergreifen, um die beabsichtigte Entwicklung zu sichern.

Sofern die aktualisierte Masterplanung ein positives Resultat für die Entwicklung hin zu einem Mischgebiet im Gebiet Pöschen/Gmeindwisen ausweist, wird im Sinne der beabsichtigten Entwicklung und der regionalen Festlegung ein hochwertiges Mischgebiet angestrebt. Es ist eine Umzonung hin zu einer Mischzone (WG) mit einer hohen Dichte vorzusehen.

Um zu gewährleisten, dass die in der aktualisierten Masterplanung konkretisierten Rahmenbedingungen im öffentlichen Interesse (Option Verbindungsstrasse, Lärm, Nutzungsanordnung, Bahnhofvorplatz Süd, evtl. Bebauungsstruktur, Freiräume, etc.) gesichert werden können, ist darüber hinaus eine Gestaltungsplanpflicht mit den Rahmenbedingungen als Zielsetzung festzulegen. Je nach Fortschreiten der Planung kann zur Sicherung des Entwicklungsspielraumes auch eine Planungszone in Erwägung gezogen werden.

Beispiel: Gewerberiegel, Bebauung an lärmbelasteter Lage



Beispiel: begrünte Innenhöfe und Bebauung



Erschliessung

Die Groberschliessung des Gebiets besteht bereits. Die Erschliessung des Entwicklungsgebiets Pöschen/Gmeindwisen soll primär über die bestehende Strasse (Hardstrasse) erfolgen. Ausserdem ist der Anschluss der Pöschenstrasse an die Zürichstrasse (Kreuzung oder Kreis) Teil der Groberschliessung. Diese sogenannte „Sammelstrasse Länge 0“ müssen im kommunalen Richtplan jedoch nicht bezeichnet werden. Die weiteren erforderlichen Strassen sind Teil der Feinerschliessung. Dies ist im Rahmen eines Quartierplanes sicherzustellen und zu regeln.

Mobilitätsziele

Für das Gebiet Pöschen/Gmeindwisen wird ein MIV-Anteil von unter 50% angestrebt. Es sind folgende Massnahmen vorgesehen bzw. folgende Voraussetzungen gegeben:

- Lage am Bahnhof
 - Reduktionsfaktoren für die Anzahl der Parkplätze
 - Autoarme Nutzungen werden ermöglicht
 - Gute Anbindung des Gebiets ans Zentrum (Fussdistanz ins Zentrum und zur bxa), Anbindung über die Unterführungen werden geschaffen
 - Anbindung mit Bus in Richtung Dietlikon (IKEA etc.) und Wallisellen (z.B. Glattzentrum)
 - Die Veloverbindung in Richtung Baltenswil wird verbessert.
- Zudem sollen im Rahmen der Umsetzung Mobilitätskonzepte eingefordert werden.

Entwicklungsgebiet 2. Priorität (Informationsinhalt)



Aufgrund der aktuellen Situation, wonach im Potenzialgebiet südlich des Bahnhofs nur die langfristige Entwicklungsoption für kommende Generationen gesichert werden soll (Gemeindeversammlungsent-scheid Dezember 2018, Ablehnung Einzonungen "Bahnhof Süd": Schützenwis und Spranglen) ist die Verbindungsstrasse in der Prio-rität des Kantons nach hinten gerückt. Sollte die Verbindungsstrasse und die Umstrukturierung im Gebiet Pöschen/Gmeindwisen nicht realisierbar sein, soll eine Öffnung von Teilen des Gebietes Grindel für einen gewissen Wohnanteil geprüft werden. Eine Umstrukturie-rung dieses Gebietes wird derzeit jedoch nicht angestrebt und ledig-lich als vororientierende Information betrachtet. Gründe für die nie-drigere Priorität sind unter anderem, dass das Gebiet weniger gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen und schlechter an den Bahn-hof angebunden ist.

Die Abgrenzung des denkbaren Umstrukturierungsgebiets Grindel ergibt sich aufgrund der bestehenden Strukturen und den unbe-bauten Flächen, welche den Beginn einer Umstrukturierung ermög-lichen. Bei den anderen Teilen des regionalen Arbeitsplatzgebiets wird eine Umstrukturierung auch langfristig als nicht realistisch be-urteilt. Es ist zudem festzuhalten, dass im Gebiet Grindel eher Kon-zepte wie Gewerbeboxen etc. mit tiefem Wohnanteil im Vordergrund stehen würden.

Beispiel: Gewerbeboxen mit gewerb-lichen Nutzungen im EG, Büros im 1. OG und Wohnraum im 2. OG



Eine Öffnung für Wohnen im Gebiet Grindel bedingt eine vorgängige Anpassung des regionalen Richtplans, welcher hier ein regionales Arbeitsplatzgebiet festgelegt hat. Deswegen würde die Region in die Planung einbezogen werden. Eine teilweise Öffnung des Arbeitsplatzgebietes Grindel für Wohnnutzungen würde zu einer Verkleinerung der Arbeitsplatzreserven in der Gemeinde und der Region führen. Falls eine Umstrukturierung weiterverfolgt werden soll, wäre im Rahmen von konkreteren Planungen unter Einbezug der Region aufzuzeigen, dass im engeren Flughafengebiet noch ausreichend Kapazitäten für Industrie- und Gewerbeflächen vorhanden sind. Gemäss einer ersten Auskunft des Regionalplaners hat es im Glattal "mehr als genug Arbeitsflächenkapazitäten, es liegen aber nur geringe Sicherungen für produktives Gewerbe vor". Im Umfeld der Glattalbahn und angrenzend an die bestehenden Wohngebiete sind im Bereich Grindel heute eher arbeitsplatzintensive Betriebe und nicht produktives Gewerbe vorgesehen. Die Region hat für dieses Gebiet zudem auch eine hohe Nutzungsdichte als Ziel definiert, was mit produktivem Gewerbe kaum erreicht werden kann.

Die Situation betreffend Störfall-Risiko (Konsultationsbereich Chemiebetrieb und ggf. künftig Konsultationsbereich Durchgangsstrassen) sowie die Lärmproblematik und der Lärmschutz sind bei einer Öffnung für das Wohnen frühzeitig in die Planungen einzubeziehen.


Ebenfalls geprüft wurde, ob das Industriegebiet, welches an das Gebiet Steinacker in der Gemeinde Kloten angrenzt, zu einem Mischgebiet umstrukturiert werden könnte. Für das Gebiet Steinacker in der Gemeinde Kloten wurde eine solche Öffnung ebenfalls geprüft, da es sich um das einzige Gebiet in der Gemeinde handelt, welches aufgrund der Fluglärmsituation für Mischnutzungen in Frage kommt. Jedoch wurde nach der Erstellung erster Planungen und Konzepten entschieden, dass das Gebiet Steinacker Ost nicht umstrukturiert und als Gewerbegebiet belassen werden soll.

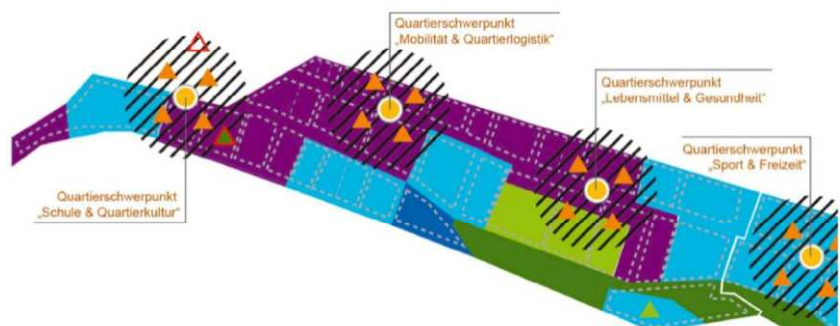
Konzeptphase Steinacker Kloten,
20.8.2020, ewp

Nutzungsanteile

-  100% Gewerbe (ES IV)
-  100% Gewerbe (ES III)
-  30-60% Gewerbe (ES III)
-  ca. 80% Wohnen (ES II-III)
-  Freiraum-, Erholungsraum

Strukturgebende Sondernutzungen

-  Konzentration Quartiersversorgung um Haltestelle / Platz



Eine Umstrukturierung hin zu einem Mischgebiet ist auch in der Gemeinde Bassersdorf langfristig nicht absehbar. Gründe dafür sind, dass in der heutigen Industriezone in der Gemeinde Bassersdorf gut funktionierende mehrheitlich grosse und teilweise sehr neue Gewerbebauten bestehen. Zudem ist das Gebiet – im Vergleich zur Gewerbezone Grindel – als Industriezone eher für produktives Gewerbe vorgesehen und in der Region bestehen hierfür nur geringe Kapazitätsreserven.

Ausserdem ist das Gebiet an der Gemeindegrenze durch das Freihaltegebiet räumlich von Bassersdorf abgetrennt. Auch wenn die, durch die Gemeinde als langfristige Option, angestrebte neue Verbindungsstrasse auf dem Trasse der K10 Strasse ebenfalls eine gewisse Abgrenzung darstellt, liegt das Gebiet Grindel im Vergleich zum Industriegebiet näher bei den bestehenden Quartiere von Bassersdorf.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass das Gebiet Pöschen/Gmeindwisen sich besser für eine Umstrukturierung hin zu einem Mischgebiet eignet als das Gebiet Grindel, welches aufgrund seiner Lage, Anbindung und Struktur ideal für Gewerbenutzungen ist. Falls sich jedoch eine Umstrukturierung Pöschen/Gmeindwisen nicht realisieren lassen würde, wäre eine Umstrukturierung des Gebiets Grindel nochmals vertieft zu prüfen.

Siedlungsprägende Freiraumflächen



Neben den, für die Wohn- und Siedlungsqualität wichtigen, innenliegenden Erholungs- und Freihaltegebieten (Badi, Mösli, Gibisnüt etc.) sind Freiraumflächen in den Quartieren und Bebauungen wichtig.

Darüber hinaus wurden mit der Freifläche Schulhausweg Baltenswil und der Sächsilüüte-Wiese zwei siedlungsprägende Freiraumflächen festgelegt, welche aufgrund ihrer Nutzung und Lage besondere Bedeutung haben. Allerdings soll bei beiden nicht die genaue bestehende Fläche fixiert werden, sondern es wird eine begrünte, öffentlich zugängliche Fläche gesichert, welche etwa das gleiche Ausmass und eine hohe Qualität aufweist. Die Flächen sollen weiterhin öffentlich zugänglich sein und für Veranstaltungen oder dergleichen genutzt werden können.

Schulhausweg Baltenswil

Der Freiraum in Baltenswil am Schulhausweg stellt für Baltenswil einen wichtigen öffentlichen Raum dar. Allerdings könnte eine Verschiebung der Fläche in Betracht gezogen werden, um mehr Synergien mit anderen Nutzungen (z.B. Kindergarten) zu erreichen.

Sächsilüüte-Wiese

Die Sächsilüüte-Wiese hat für den Ortskern von Bassersdorf eine wichtige Bedeutung. Sie bildet neben dem befestigten Dorfplatz das "grüne Herz" Bassersdorfs. In der "entwicklungsstrategie bassersdorf 2030" wurde als Massnahme Nr. 11 formuliert, dass ein Entwicklungskonzept "Zentrum West" erstellt werden soll.

Auch hier soll jedoch im Rahmen von nachfolgenden Planungen (z.B. Studienauftrag oder dergleichen) für die bauliche Entwicklung in diesem Gebiet der Spielraum für eine leichte Verschiebung der Wiese offengehalten werden.

Freiraumfläche Sächsilüüte-Wiese



Parkplatz beim Alten Schulhaus

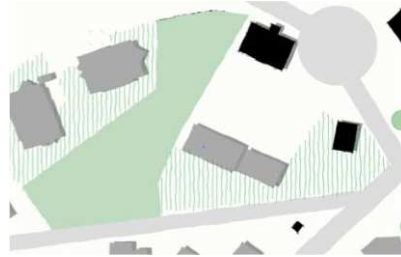


Heutige Situation Luftbild



Bebauung im Sinne der Öffentlichkeit

Heutige Situation (teilweise eingekiest)



Schemaskizze, Verlegung der Fläche



Eine allfällige teilweise Bebauung im betroffenen Bereich soll vorzugsweise gemeinschaftliche Nutzungen im Sinne der Öffentlichkeit enthalten. Beispielsweise könnte eine derartige Überbauung ein Kulturhaus, eine Bibliothek, andere Begegnungsräume, Alterswohnungen etc. umfassen. Reine Renditeobjekte hingegen sollen vermieden werden.

Siedlungsökologie und Ortsklima

Durch die Festlegungen zur Siedlungsökologie und zum Ortsklima soll der fortschreitenden Erwärmung innerhalb der Siedlung entgegengewirkt und die Biodiversität gefördert werden.

Es sind zum Beispiel folgende Massnahmen denkbar:

- Schaffung von mehr Grünflächen im Siedlungsgebiet, Bäume, Baumreihen etc.
- Förderung ökologische Bepflanzung und Vermeidung von Lichtverschmutzung
- Vermeidung von Steingärten, Vermeidung von Versiegelung z.B. von Parkplätzen mit umfassender Asphaltierung der Vorgartenbereiche entlang von Strassen, Sitzplätzen etc.
- Dach- und Fassadenbegrünungen
- Begrünung von Stützmauern
- Vermeidung von übermässig viel Glasanteil bei Neubauten
- Förderung der Energieeffizienz über Vorgaben
- Vermeidung von Gebäuderiegeln in den Kaltluftströmen

In der nachfolgenden Nutzungsplanung sind Vorgaben wie Grünflächenziffern, Gestaltungsvorschriften etc. in der Bauordnung zu prüfen. Ein weiterer Beitrag kann über Merkblätter, Beratungen und das Aufzeigen guter Beispiele geleistet werden. Zusätzlich sind invasive Neophyten konsequent zu bekämpfen.

Klimamodell (GIS ZH 2019)
Überwärmung in der Nacht

- keine
- schwach
- mässig
- hoch

Klimatische Bedeutung der Grünflächen

- gering
- mittel
- hoch
- sehr hoch

Kaltluft Hauptströmung

- ↑ klein
- ↑ mittel
- ↑ gross



Sensible Siedlungsränder



Die Festlegung "sensible Siedlungsränder" soll dazu dienen, dass wertvolle Siedlungsränder erhalten und die Übergänge von der Siedlung in die freie Landschaft harmonisch gestaltet werden. In der nachfolgenden Nutzungsplanung sind entsprechende Vorgaben zu prüfen.

Ökologisch wertvolle und ästhetisch ansprechende Siedlungsränder berücksichtigen folgende Grundsätze:

- abgestufte Böschungen oder Trockenmauern anstelle von hohen Betonmauern, Blocksteinmauern und Zäunen (optisch weniger markant, kleineres Hindernis für Kleintiere/Amphibien)
- artenreiche Hecken, die nicht in Form geschnitten werden, eignen sich für einen harmonischen und ökologischen Siedlungsabschluss
- mit Fassadenbegrünungen oder Einzelbäumen kann der Kontrast zwischen Siedlung und Grünraum verringert werden.
- naturnahe Gartengestaltungen anstelle steriler Rasenflächen schaffen einen sanfteren Übergang am Siedlungsrand
- durch konsequente Vermeidung und Bekämpfung invasiver Neophyten wird Raum für ökologisch wertvolle, einheimische Arten erhalten

Beispiele:

© Umweltschutzkommission Muri BE

Kahler, ungestalteter Siedlungsrand und geschlossene geschnittene Hecken ohne massgeblichen ökologischen Wert

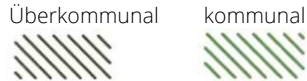


strukturreicher Siedlungsrand, lockere ökologisch wertvolle Heckenbepflanzung mit verschiedenen Sträuchern und Bäumen



4.5 Ergänzende Erläuterungen zu den weiteren Festlegungen im Landschaftsplan

Naturschutzgebiete



Die Naturschutzgebiete stellen wichtige Bestandteile der naturnahen Umgebung und des ökologischen Wertes der Landschaft dar. Sie bilden wichtige Lebensräume für die einheimischen Tier- und Pflanzenarten und tragen zum Artenerhalt bei. Der Naturschutz und die Ruhe und Rückzugsmöglichkeiten für Tiere stehen daher im Vordergrund. Da Naturschutzgebiete oft auch attraktive und für die Bevölkerung wichtige Erholungsgebiete darstellen, sind die Erholungsnutzungen naturverträglich zu lenken, zu kanalisieren oder gegebenenfalls einzuschränken.

Die ökologisch wertvollen Naturschutzgebiete sind zu pflegen, zu erhalten und miteinander zu vernetzen. Es besteht neben der kommunalen Naturschutzverordnung (FÖN, 16. Mai 2002) auch ein kommunales Vernetzungsprojekt (FÖN, 28. Dezember 2019).

Nach Möglichkeit sollen neue Gebiete gesichert und Trittsteinbiotope geschaffen werden, um den ökologischen Wert der Naturschutzgebiete und der Landschaft zu fördern (siehe auch Vernetzungskorridore).

Naturschutzgebiet Gubel (© nbn
festschrift 2008, Foto Andreas
Dübendorfer)



Freihaltegebiete



Die Freihaltegebiete dienen der Freihaltung von Flächen im oder am Rande des Siedlungsgebiets, zum Beispiel für die Sicherung der Aussicht, der Freihaltung der Sicht auf Objekte (z.B. Kirchen), der Siedlungstrennung und Landschaftsvernetzung oder der Freihaltung innenliegender Freiräume.

Grindel; Zweck Vernetzungskorridor




Ratzenhalden; Zweck Aussicht



Die überkommunalen Freihaltegebiete sichern in der Regel vor allem die Landschaftsverbindung bzw. die Trennung von Siedlungen.

Im Raum Bassersdorf bestehen drei kantonale Freihaltegebiete, welche im kommunalen Richtplan jedoch nicht abgebildet werden. Die kantonalen Freihaltegebiete dienen der Freihaltung zwischen den Siedlungsgebieten Baltenswil und Bassersdorf sowie Dietlikon.

Ausschnitt regionaler Richtplan
 kantonale Freihaltegebiete



Handlungsbedarf



Bezüglich des Betriebsstandorts der KIBAG RE AG, welcher im Bereich des kantonalen Freihaltegebiets liegt, besteht Handlungsbedarf. Die bestehenden Bauten des Betriebes liegen im kantonalen Siedlungsgebiet und sind rechtmässig eingezont. Hier besteht somit grundsätzlich kein Handlungsbedarf. Das Betriebsgelände greift jedoch weit in die Reservezone und die kantonale Landwirtschaftszone hinein. Entsprechend dem Masterplan Bahnhof Süd – Grindel wird langfristig (Zeithorizont 30-40 Jahre) ein Rückbau angestrebt. Die Grundeigentümerschaft würde den Betriebsstandort gerne über einen Gestaltungsplan oder dergleichen sichern.

Kant. Richtplan (mit rot eingekreistem Areal)



Zonenplan (aktuell)



Erholungsgebiete
 Überkommunal  kommunal 

Die Erholungsgebiete ermöglichen Nutzungen, welche spezifische Anlagen oder eine beschränkte Bautätigkeit für einen Erholungsnutzen (Sport, Familiengärten, Spielplätze, Hundeschule etc.) erfordern. Weil in Friedhöfen mit den Wegen etc. ebenfalls oft beschränkte Bautätigkeiten erforderlich sind, werden diese teilweise den Erholungszonen zugewiesen. In Bassersdorf befindet sich der Friedhof jedoch im Gebiet mit hohem Anteil öffentlicher Bauten.

boxa, Grindel (regional)



Mösli



Familiengärten Bergstrasse



Gewässerrevitalisierung

Überkommunal



Die im regionalen Richtplan eingetragenen Gewässerrevitalisierungen von regionaler Bedeutung werden im kommunalen Richtplan Landschaft dargestellt.

Im kantonalen GIS-Browser ist in der Karte der kantonalen Revitalisierungsplanung ersichtlich, dass die Abschnitte, welche als erste Priorität umgesetzt werden sollen, mehrheitlich ausserhalb des dicht bebauten Gebiets liegen.

Die Festlegung der Gewässerräume ist in Bassersdorf noch nicht erfolgt. Dies muss im Rahmen eines separaten Projektes unabhängig von der kommunalen Richtplanung angegangen werden.

Revitalisierungsplanung (GIS ZH 10.2019)
Revitalisierungsnutzen

-  gross
-  mittel
-  gering
-  nicht klassiert

Zuständigkeit

-  kommunale Zuständigkeit



Regionaler Richtplan

Im Richtplantext des regionalen Richtplans wurden für die einzelnen Abschnitte – teilweise in Abweichung zur kantonalen Revitalisierungsplanung – folgende Prioritäten festgelegt:

1. Priorität:

- Birchwilerbach, oberhalb Untere Mühle
- Altbach, oberhalb Untere Mühle
- Bachtobelbach
- Altbach / Auenbach (Abschnitt Bahnhofstrasse bis Gemeindegrenze Kloten)

2. Priorität:

- Altbach / Auenbach

Revitalisierung Bachtobelbach

Im Rahmen der Vorstudie zum Vernetzungskorridor Grindel wurde vorgeschlagen, dass der Bachtobelbach als flankierende Massnahme zwischen dem Friedhof und dem Altbach offengelegt, naturnah gestaltet und südlich der Klotenerstrasse in den Bereich des Vernetzungskorridors verlegt werden soll (siehe Abbildung S. 54). Gemäss dem Bericht zur Vorstudie wird dadurch das gesamte Gebiet ökologisch, landschaftlich und für die Erholungsnutzung aufgewertet.

Gebietsplanung Eich

In Rahmen der Gebietsplanung Eich wurde bestätigt, dass die Gemeinde bei den Kanälen in diesem Bereich südlich der Bahnlinie keine Revitalisierung vornehmen muss, da die Kanäle tief liegen und sich nicht für eine Öffnung / ökologische Aufwertung eignen.

Es werden auf kommunaler Stufe keine zusätzlichen Inhalte festgesetzt.



Die überkommunalen Vernetzungskorridore wurden aus dem regionalen Richtplan übernommen. Vernetzungskorridore sind von Bedeutung, um die Verbindungen für Wildtiere (Wildtierkorridore) durchgängig zu halten und um die Verbindungen zwischen wertvollen Bereichen für die Natur (z.B. Naturschutzgebiete) zu gewährleisten. Invasive Neophyten sind konsequent zu bekämpfen.

Als Massnahmen kommen naturnah bewirtschaftete Landwirtschaftsflächen oder Wälder sowie Strukturelemente (Trittsteinbiotope, Hecken, Hochstammbäume, Gewässer etc.) in Frage. In der Gemeinde wurden zur Verbesserung der Vernetzung in den letzten Jahren zum Beispiel bereits mehrere Trittsteinbiotope realisiert.

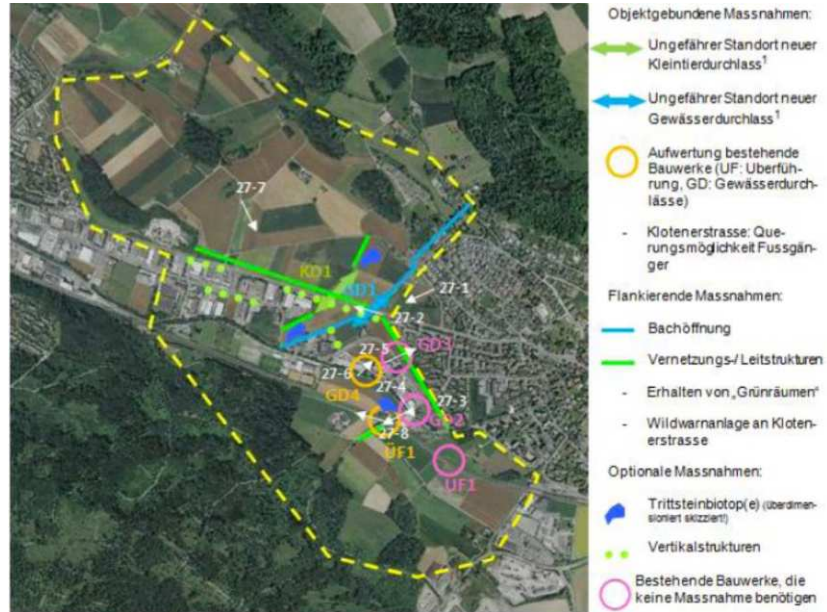
Übersicht über die erstellten Trittsteinbiotope (Amphibienweiher)



Vernetzungskorridor Grindel

Für den Vernetzungskorridor/die Landschaftsverbindung im Bereich Grindel besteht auf kommunaler Stufe ein Freihaltegebiet. Es liegt ausserdem eine Vorstudie des AFV vor, die Massnahmen aufzeigt, um die Landschaftsverbindung und die Vernetzung zu verbessern. Im Bereich der Freihaltezone sollen zukünftig unterschwellige Erholungsnutzungen möglich sein und entsprechende Einrichtungen – wie beispielsweise ein Wegnetz und Sitzbänke – unter Berücksichtigung der Vernetzungsfunktion erstellt werden können.

Vorgeschlagene Massnahmen
Vernetzungskorridor/ Landschafts-
verbindung Nr. 27 (Grindel)
VD, AFV, Vorstudie 8.2014



Kommunale Festlegung

Auf kommunaler Stufe wurde ergänzend zu den übergeordneten Festlegungen ein Vernetzungskorridor zwischen den Waldstücken Mülberg – Götschenrain – Hürlistein vorgesehen, um die Anbindung zu verbessern. Wobei festzuhalten ist, dass die Verbindung über die Bahnlinie und Autobahn in Zusammenarbeit mit Bund und Kanton zu prüfen und finanzieren ist.

Aussichtspunkte

Überkommunal kommunal



Die bisher bezeichneten Aussichtspunkte werden übernommen und um die Aussichtspunkte Reservoir Steinlig und Vorbuchen ergänzt.

Die Aussicht im Bereich von Aussichtspunkten ist von Bebauung und Bepflanzung weitgehend frei zu halten.

Aussicht Ratzenhalden



Aussichtspunkt Hasenbühl



Hochwasserrückhaltebecken

Überkommunal





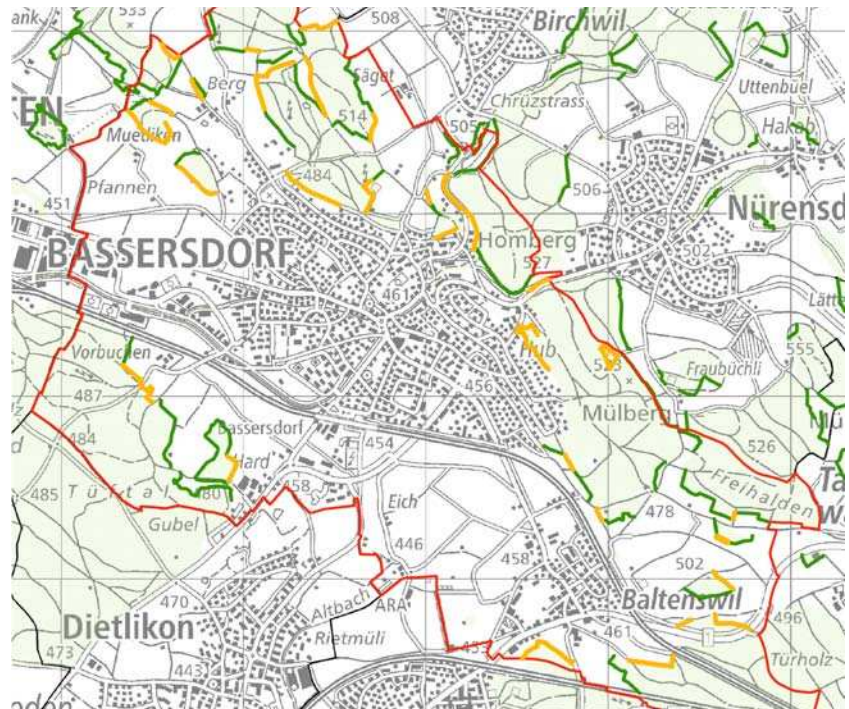
Die Hochwasserrückhaltebecken dienen dem Hochwasserschutz nach Starkniederschlagsereignissen. Sie müssen überkommunal abgestimmt sein und werden daher im kantonalen Richtplan festgelegt.

Die festgelegten geplanten Hochwasserrückhaltebecken werden in die kommunale Planung aufgenommen, um die erforderliche Koordination sicherzustellen. Aktuelle kommunale Planungen zum Hochwasserschutz weisen aber darauf hin, dass die Rückhaltebecken nicht mehr benötigt werden.

Waldrandförderung

Mit der Festlegung "Waldrandförderung" soll bewirkt werden, dass die Waldränder ökologisch wertvoll gestaltet werden und dadurch zu einer höheren Biodiversität in der Gemeinde beitragen. Der Fokus soll insbesondere auf den im Waldentwicklungsplan WEP und dem kommunalen Vernetzungsprojekt bezeichneten Bereichen zur Waldrandförderung liegen (siehe Plan unten).

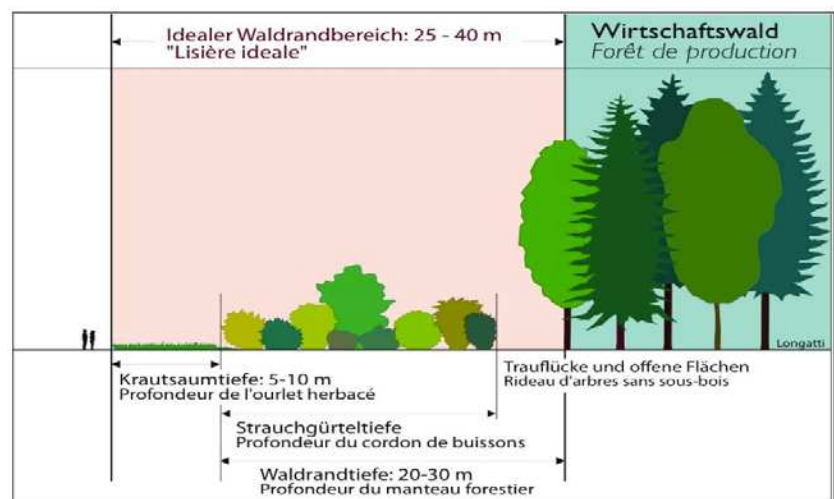
-  Waldrandförderung kantonal
-  Waldrandförderung kommunal



Quelle: Karte WEP GIS ZH, ergänzt mit Daten der Gemeinde (von FÖN)

Ideale Waldrandbereiche weisen unter anderem einen Krautsaum und einen Strauchgürtel auf. Durch die Staffelung und strukturreiche Gestaltung können die Übergänge zum Kulturland aufgewertet werden.

Tiefenausdehnungen und Elemente des Ideal-Waldrandes gemäss den Zielvorstellungen des Naturschutzes (aus Krüsi et al. 1997)

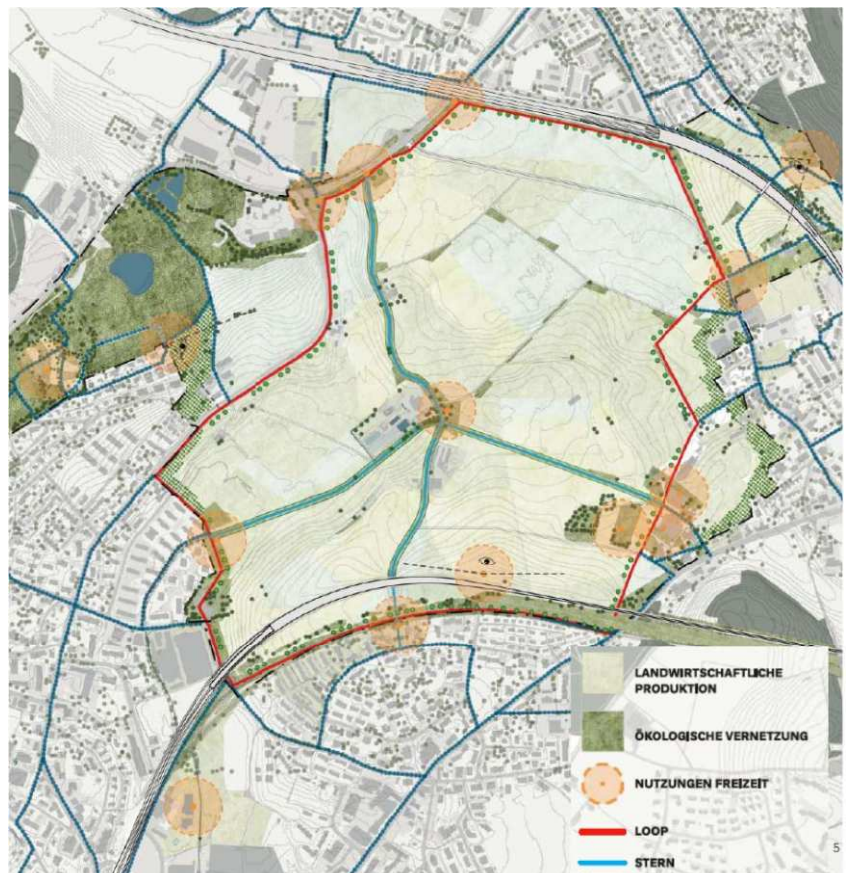


Landschaftsraum Eich

Die anstehenden Infrastrukturmassnahmen im Raum Bassersdorf, Dietlikon und Wangen-Brüttisellen werden das Gebiet Eich nachhaltig verändern. Im Masterplan Landschaftsraum Eich wurden die Chancen und Risiken einer solchen Entwicklung aufgenommen, beurteilt und zusammen mit Massnahmen in den Bereichen Infrastruktur, Freizeit, Landwirtschaft, Ökologie und Begleitung Brüttenertunnel und Glattalautobahn in ein stimmiges, räumliches Konzept aufbereitet. Haupt-sächliche Elemente sind direkte Wege von Siedlung zu Siedlung ("Stern"), ein Rundweg am Rand des Raumes für die Erholungsnutzung ("Loop") und eine offene Landschaft, welche auch inskünftig eine qualitätsvolle Landwirtschaft zulässt ("offene Mitte"). In den siedlungsnahen Bereichen sind weitere Aufwertungen für die Naherholung vorgesehen, kleinräumige Elemente sichern die Vernetzung für Flora und Fauna mit den umliegenden Lebensräumen. Der Masterplan zeigt zudem die Umsetzung von Massnahmen im Bauablauf der Grossprojekte, sodass wichtige Elemente schon von Beginn an wahrgenommen werden können und die landwirtschaftliche Nutzung weitestgehend möglich bleibt.

Der Masterplan hat keine direkte Rechtswirkung. Es ist ein selbstverpflichtendes Instrument für alle beteiligten Akteure, welche die gemeinsam festgelegte Entwicklung mit ihren Entscheiden in den jeweiligen Kompetenzbereichen umsetzen und mittragen. Für die Umsetzung der einzelnen Massnahmen werden konkrete Projekte zu erarbeiten sein. Diese sind mittels rechtsverbindlicher Instrumente zu sichern.

Eich Masterplan (Studio Vulkan,
Dezember 2019)

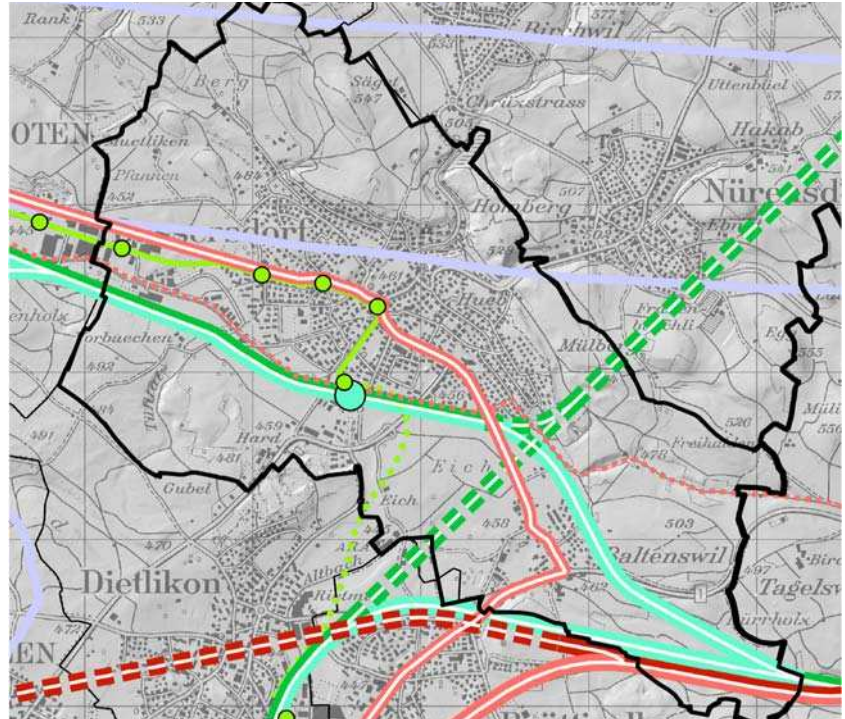


5 VERKEHRSPPLAN

5.1 Bestehende Grundlagen Verkehr

Kantonaler Richtplan

Teilbereich Verkehr (GIS ZH 10.5.2018)



Verkehr

bestehend	geplant	
		Hochleistungsstrasse
		Ausbau Hochleistungsstrasse
		Hauptverkehrsstrasse
		Tunnel Hochleistungsstrasse
		Radroute von nationaler Bedeutung
		Bahnlinie doppel- oder mehrspurig
		Ausbau Bahnlinie
		Bahntunnel doppel- oder mehrspurig
		Station / Haltestelle
		Schmalspurbahn
		Variante / zu prüfende Linienführung
		Station / Haltestelle
		Abgrenzungslinie Flughafen

Im Teilbereich Verkehr sind vor allem folgende Inhalte für die Gemeinde Bassersdorf von Bedeutung:

- Bestehende Hochleistungsstrasse A1 und deren Ausbau zwischen der Verzweigung Baltenswil und dem Anschluss Töss auf 8 Fahrstreifen (Realisierungshorizont mittel- und langfristig)
- Bestehende Hochleistungsstrasse Glattalautobahn und der Neubau von 4-streifigem Tunnel zur Entlastung der A1 im mittleren Glattal [nicht auf dem Gemeindegebiet von Bassersdorf, aber direkt angrenzend]
- Bestehende Radroute von nationaler Bedeutung (Mittelland-Route)
- Bestehende Bahnlinien und der geplante Brüttenertunnel sowie der geplante Ausbau auf vier Spuren zwischen Kloten-Dorfneft und dem Tunnelportal sowie im Raum Dietlikon (Realisierungshorizont kurz- bis mittelfristig, primär weiter zu verfolgendes Vorhaben)
- Geplante Erweiterung Glattalbahn im Bereich Flughafen-Kloten Industrie-Bassersdorf mit den Haltestellen (Realisierungshorizont mittelfristig) und Zusammenschluss zwischen Bassersdorf und dem Bahnhof Dietlikon (Vorhaben: Nachfragepotenzial und Linienführung prüfen; Realisierungshorizont langfristig, Streichung des Eintrags im Rahmen der Revision 2020 bevorstehend)

Bezüglich Siedlungsentwicklung ist zudem die Abgrenzungslinie des Flughafens von Bedeutung.

Veloverkehr



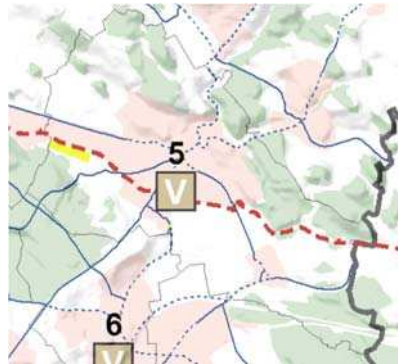
Kantonaler Inhalt

--- Radroute von nationaler Bedeutung bestehend

Regionaler Inhalt

- Hauptverbindung bestehend (Kant. Velonetzplan)
- Hauptverbindung geplant (Kant. Velonetzplan)
- Nebenverbindung bestehend (Kant. Velonetzplan)
- Nebenverbindung geplant (Kant. Velonetzplan)
- Freizeitverbindung bestehend

Veloverkehr, Veloparkierungsanlagen



Kantonaler Inhalt

--- Radroute von nationaler Bedeutung bestehend

Regionaler Inhalt

- V Veloparkierungsanlage bestehend
- Radweg bestehend
- Radweg geplant
- Erholungsgebiet

(5) Veloparkierungsanlage für den Alltagsverkehr

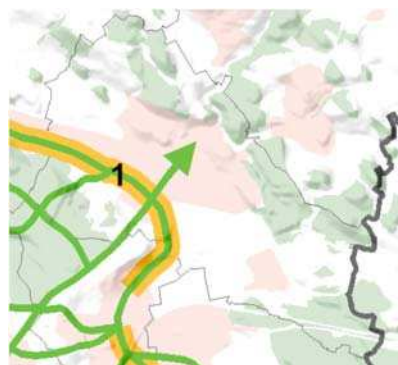
Fussverkehr, Wanderwege



Regionaler Inhalt

- Wanderweg mit Naturbelag (Zürcher Wanderwege)
- Wanderweg mit Hartbelag (Zürcher Wanderwege)
- Erholungsgebiet

Fuss- und Veloverkehr, Fil Bleu / Fil Vert

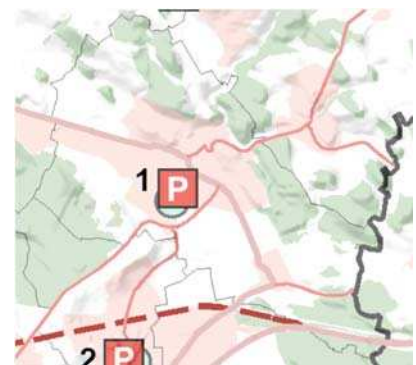


Regionaler Inhalt

- Fil Vert
- Netzlücke

(1) Altbachroute (zwischen Dietlikon und Kloten)

Parkierung



Kantonaler Inhalt

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

Regionaler Inhalt

- P Parkierungsanlage bestehend
- Verbindungsstrasse bestehend

(1) Bassersdorf (Parkierungsanlage für Zentrumsnutzungen und P+R)

Agglomerationsprogramme

Die Massnahmen der vom Bund genehmigten Agglomerationsprogramme der 1. (2009), 2. Generation (2014) und 3. Generation (RRB 2016) befinden sich in der Umsetzung. Die Gemeinde Bassersdorf ist im Verfahren der 1. Generation mit den Planungsarbeiten für die Glattalbahn-Verlängerung in tiefer Priorität sowie von Velowegen entlang von Hauptstrassen beteiligt, im Rahmen der 2. Generation sind v.a. die Aufwertung der Ortsdurchfahrten im Bereich der Baltenswiler-, Klotener-, Bassersdorfer- und Neue Winterthurerstrasse (mit unterschiedlichen Prioritätensetzung), die Masterplanung Kloten-Bassersdorf sowie wiederum die Glattalbahn-Verlängerung in Priorität C mit Trägerschaft Kanton Zürich vermerkt. Direkt zuständig ist sie in diesem Programm für die Massnahmen der Umsetzung der kantonalen Parkplatzwegleitung, der Aufwertung des Umfeldes Bahnhof Bassersdorf, die Überprüfung und Anpassung der kommunalen Richt- und Nutzungsplanung und die Entwicklung der Siedlung gemäss des Regionalen Raumordnungskonzepts (RegioROK) Glattal.

Im 3. Programm sind hinsichtlich der Bedürfnisse der ZPG die Arbeiten an der BZO-Revision mit Umsetzung der kantonalen Parkplatzwegleitung weiterzuführen sowie, zusammen mit den kantonalen Fachämtern, die Gebietsplanung Bassersdorf – Dietlikon – Wangen-Brüttisellen voranzutreiben. Zusätzlich sind Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Klotenerstrasse und die Winterthurerstrasse auf kantonaler Ebene priorisiert, ebenso die Verlängerung der Glattalbahn von Kloten Fracht bis Kloten Industrie.

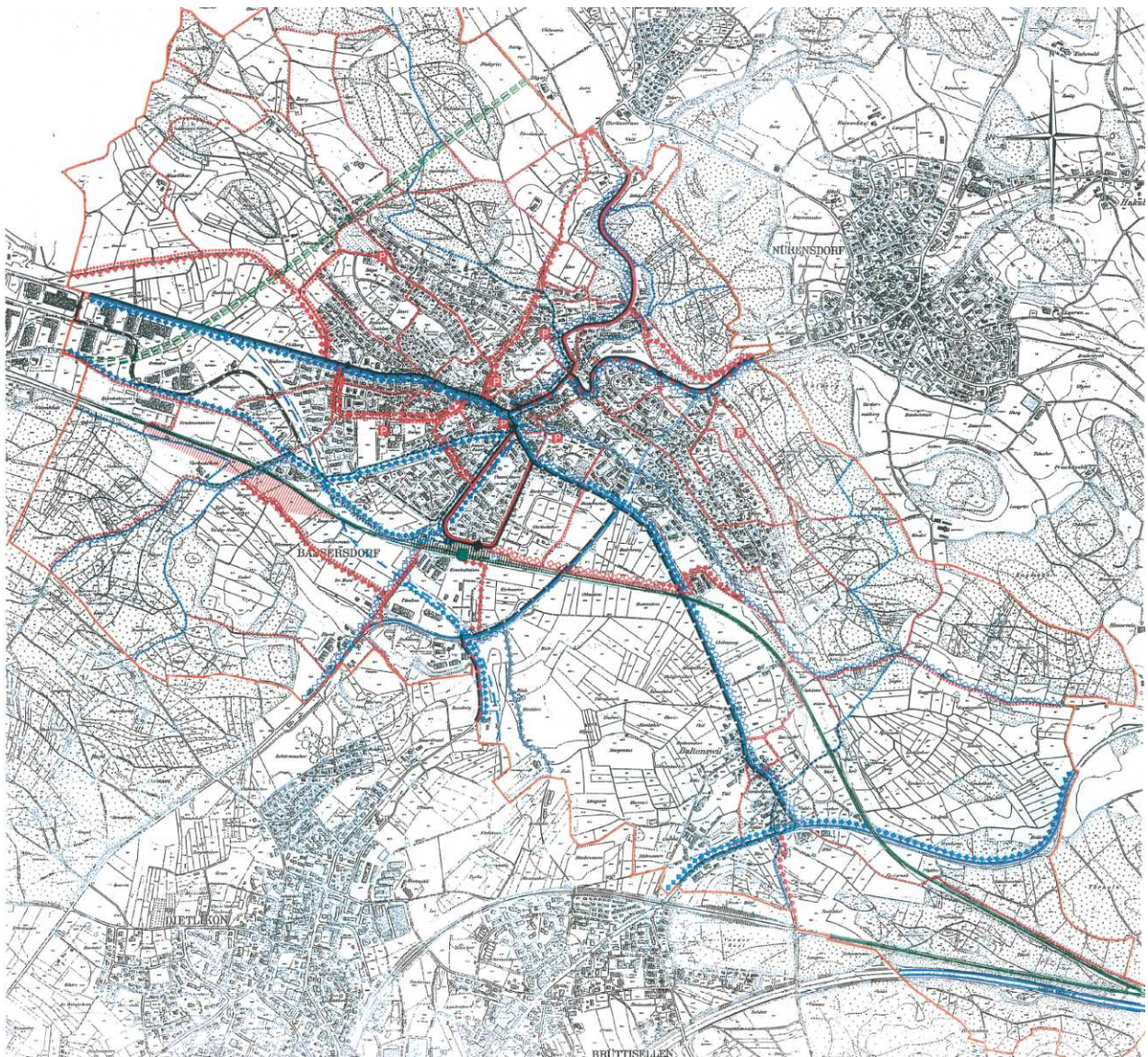
Mit Beschluss vom 24. September 2019 hat der Gemeinde beim Amt für Verkehr die folgenden Vorhaben zur Aufnahme ins Agglomerationsprogramm 4. Generation angemeldet.

- A. Anträge aufgrund des Baus des Brüttenertunnels (mit Realisierung zwischen 2026 und 2034)
 - A1 Verbreiterung Hauptunterführung Bahnhof Bassersdorf
 - A2 Neubau Personenunterführung Sportanlage bxa
 - A3 Neubau Unterführung Hardstrasse
 - A4 Neubau Unterführung Schinenwisenweg
 - A5 Massnahmen Personenverkehr im Vorbereich des Bahnhofs (Park+Ride / Bike + Ride / Haltestellen)
- B. Anträge für die Entwicklung der Gebiete Bahnhof Süd und Grindel, mit und ohne Verbindungsstrasse
 - B1 Infrastrukturen Bahnhof Süd und Grindel
 - B2 Erschliessung Businfrastruktur Bahnhof Süd
- C. Anträge für Optimierungen des Langsamverkehrs im übrigen Siedlungsraum
 - C1 Kommunale Massnahmen Fussverkehr
 - C2 Kommunale Massnahmen aus Masterplanung Landschaftsraum Eich

Zusammenfassende Hinweise zu weiteren Themen / andere Träger-
schaften: Verbindungsstrasse Zürichstrasse bis Grindelstrasse,
Glattalbahn-Verlängerung Kloten Industrie bis Bahnhof Bassersdorf,
Aufwertung Staatstrassen, neue Velo(schnell)routen, programment-
sprechende Massnahmen aus der Masterplanung Landschaftsraum
Eich, insbesondere übergeordnete Erschliessungsvorhaben.

Bestehender Verkehrsplan

Der bestehende kommunale Richtplan Verkehr wurde am 28. Januar
1998 von der Gemeindeversammlung festgesetzt und am 23. Juli
1999 von der Baudirektion genehmigt.



Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich (GVK)

Mit dem Gesamtverkehrskonzept wurden die übergeordneten Ziele und Entwicklungsgrundsätze für den das Gesamtverkehrssystem des Kantons Zürich festgelegt. Im Bericht zum GVK wurden folgende fünf langfristigen Ziele formuliert:

- Optimieren des Verkehrsangebots
- Steuern der Verkehrsnachfrage
- Verbessern der Verkehrssicherheit
- Vermindern der Belastung von Bevölkerung und natürlicher Umwelt sowie des Ressourcenverbrauchs
- Sicherstellen der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit des staatlichen Mitteleinsatzes

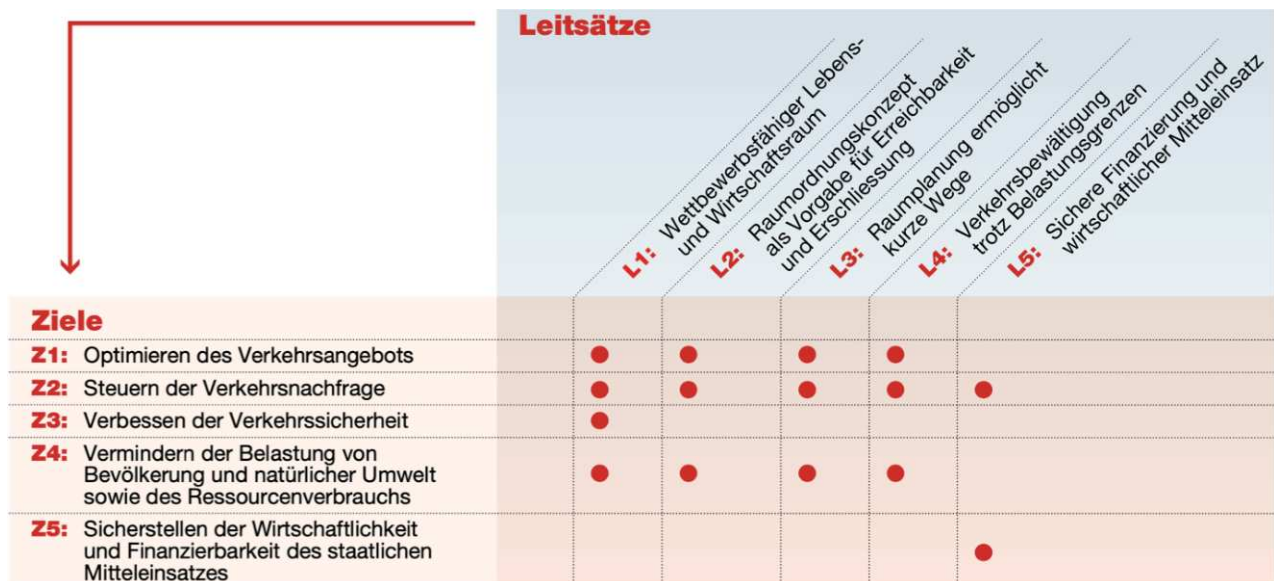


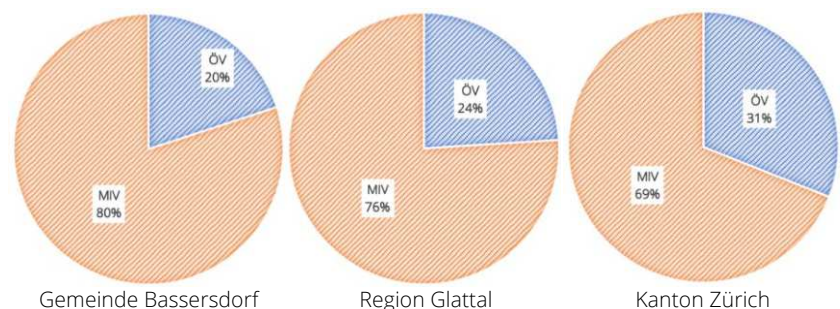
Abbildung zu den Zielen und Strategien des kantonalen Gesamtverkehrskonzept

Modal Split

Im kantonalen Gesamtverkehrskonzept (GVK) ist das Ziel festgelegt, dass der ÖV-Anteil im gesamten Glattal von 24 % im Jahr 2018 auf 30 % bis im Jahr 2030 erhöht werden soll. In der Gemeinde Bassersdorf hatte der ÖV im Jahr 2018 einen Anteil von 20 %. Die Gemeinde Bassersdorf hat darauf hinzuwirken, dass eine Verschiebung Richtung ÖV oder auch Fuss- und Veloverkehr erfolgt. Es sind daher Massnahmen zur Förderung des ÖV sowie zur Verbesserung der Nutzung des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs vorzusehen. Im Richtplantext wird die Zielsetzung formuliert, dass in der Gemeinde Bassersdorf der Anteil des öffentlichen Verkehrs um rund 5 Prozentpunkte bis ins Jahr 2030 gesteigert werden soll. Dies entspricht im Verhältnis der Zunahme, welche für die Region als Ziel festgelegt wurde.

Bi-Modalsplit (Anteil der ÖV-Wege an allen MIV- und ÖV-Wege) der Gemeinde, der Region und des Kantons im Jahr 2018

(Quelle: Eigene Darstellung mit Daten des Statistischen Amtes des Kantons Zürich)



5.2 Ziele

Verkehrspolitische Ziele

Für die richtplanrelevanten Inhalte zum Verkehr sind die Hauptziele thematisch gegliedert und zusammengefasst im Kapitel 3.2 des Richtplantextes abgebildet.

Gesamtstrategie

Gemäss Leitlinien des kantonalen Richtplans ist die künftige Entwicklung der Siedlungsstruktur schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr auszurichten. Die S-Bahn bildet das Rückgrat der Siedlungsentwicklung.

Das heutige Verkehrsverhalten in der Gemeinde Bassersdorf ist stark auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet. Damit die bestehenden Verkehrsüberlastungen trotz des zu erwartenden Bevölkerungszuwachses bis 2030 minimiert werden können, soll sich nicht nur das künftige, sondern auch das heutige Verkehrsverhalten stärker auf den Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr ausrichten.

Die geplanten Massnahmen beim Verkehr gehen entsprechend von der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs und von Verbesserungen im öffentlichen Verkehr aus.

Beim motorisierten Verkehr liegt die Priorität bei der siedlungsverträglichen Gestaltung der Strassenräume sowie der Aufwertung der öffentlichen Räume. Bei einer allfälligen späteren Realisierung der Option Verbindungsstrasse wäre eine Verlagerung des Verkehrs auf diese Strasse sowie eine umfassende Anpassung im Zentrum vorzusehen, damit insgesamt keine Kapazitätzunahme entsteht.

5.3 Ergänzende Erläuterungen zum Richtplantext

Gesamtstrategie – Abstimmung Siedlung und Verkehr

Die Gesamtstrategie bezüglich Verkehr orientiert sich am Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich, welches die Gemeinde Bassersdorf mitträgt sowie am kantonalen Richtplan.

Im Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich (GVK ZH) wird einerseits eine Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV, d.h. v.a. Auto) auf den öffentlichen Verkehr (ÖV) angestrebt und andererseits eine Verlagerung hin zum Fuss- und Veloverkehr gefordert.

GVK 2018 Verlagerung zum ÖV



Für das Glattal wird eine Veränderung des ÖV-Anteils am Gesamtverkehr von 21 auf 30 % angestrebt. Um dies zu erreichen, muss der öffentliche Verkehr gut erreichbar sein, weswegen die Siedlungsentwicklung schwerpunktmässig an den gut erschlossenen Lagen vorzusehen ist. Dies ist in der laufenden Planung von Bassersdorf (entwicklungsstrategie, Ergänzung und Siedlungsplan) entsprechend vorgesehen.

Lediglich die grundsätzlich angestrebte Entwicklung mit Wohnen im sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Bereich südlich des Bahnhofes kann derzeit aufgrund der Ablehnung durch die Gemeindeversammlung im Dezember 2018 nicht im angestrebten Zeitrahmen vorangetrieben werden.

Um eine Verlagerung zu erreichen, sind zudem die Qualitätsmerkmale des ÖV (Haltestellen, Umsteigesituation, Takt, Fahrzeuge, Schnelligkeit, Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit des Fahrplans etc.) von wesentlicher Bedeutung, so dass hierauf viel Wert gelegt wird.

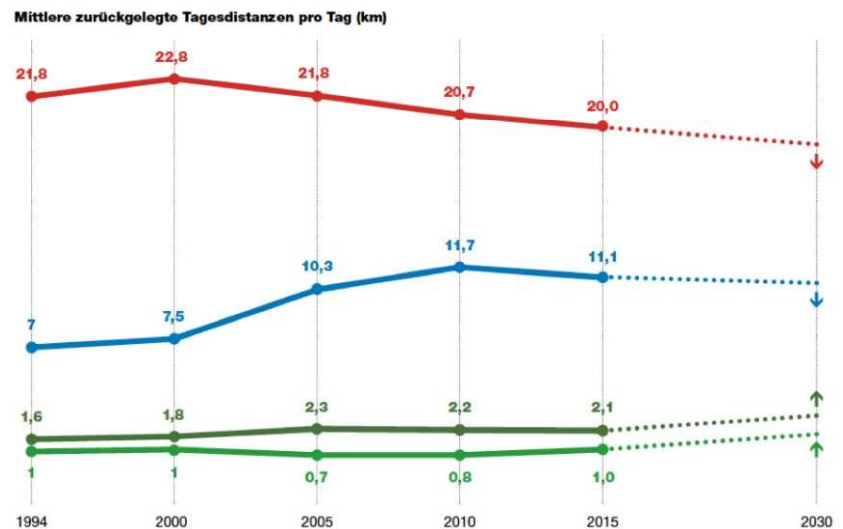
Glattalbahn-Verlängerung

Durch die geplante Glattalbahn-Verlängerung könnte ein zusätzliches attraktives Verkehrsmittel für Bassersdorf bereitgestellt werden, welches einen wesentlichen Beitrag zur Verschiebung des Modal-Split hin zum ÖV bewirken könnte. Die kommunale Richtplanung Bassersdorf berücksichtigt die geplante Glattalbahn-Verlängerung und die Gemeinde wirkt auf die Realisierung hin. Die Entscheidungen liegen aber nicht abschliessend in Händen der Gemeinde.

GVK 2018 Reduktion der Tagesdistanzen im Personenverkehr

Neben der Verlagerung des Modal-Splits wird auch eine Reduktion der Tagesdistanzen im Personenverkehr angestrebt.

— MIV
— ÖV
— Fussverkehr
— Veloverkehr



Grundsatz angebotsorientiertes Strassennetz für den MIV

Der motorisierte Individualverkehr führt mit Zunahme des Verkehrs zu erheblichen Belastungen – insbesondere bezüglich Lärm und Luftqualität. Die Verkehrsbelastung muss daher unter der Belastungsgrenze gehalten werden.

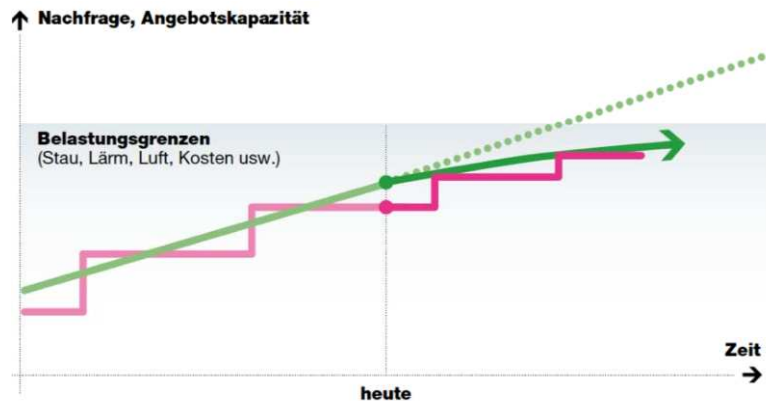
Das Strassennetz kann nachfrageorientiert oder angebotsorientiert bereitgestellt werden. Bei einem nachfrageorientierten Strassennetz wird mit einem Strassenausbau auf die Verkehrszunahme reagiert. Erfahrungsgemäss führt dies jedoch zu noch mehr Verkehr, was sich bezüglich der Belastungsgrenzen Lärm und Luftqualität negativ auswirkt und der angestrebten Verlagerung auf den ÖV zuwiderläuft.

Beim angebotsorientierten Strassennetz wird das Strassenangebot optimiert vorgegeben und die Verkehrsmenge (Nachfrage) dadurch gesteuert. Es wird in Kauf genommen, dass das Netz in Spitzenstunden an seine Kapazitätsgrenzen stösst. Damit wird das Umsteigen auf den ÖV oder nach Möglichkeit die Fuss- und Veloverkehrsnetze attraktiver.

Im Sinne der angestrebten Verlagerung des Verkehrs weg vom MIV orientiert sich Bassersdorf im Sinne des kantonalen Gesamtverkehrskonzepts weitgehend an einem angebotsorientierten Strassennetz.

Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich,
Nachfrageentwicklung unter Berücksichtigung der Belastungsgrenzen

- Nachfrage Trend
- Nachfrage Ziel
- Angebot optimiert



Öffentlicher Verkehr - Bahn

Im Bereich der Eisenbahn sind in Bassersdorf diverse Massnahmen vorgesehen, welche auf überkommunaler Stufe geplant und festgelegt sind.

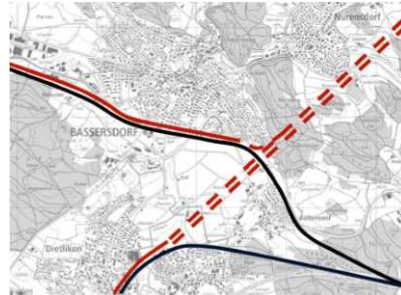
Mit dem geplanten Brüttenertunnel und dem Ausbau der Bahnlinie auf 4 Spuren kommt es zu einer erheblichen Veränderung. Der Ausbau des Bahnnetzes soll eine deutliche Verbesserung der Netzstabilität und der Verbindungen zwischen Zürich und Winterthur bringen, was wiederum der Verkehrsverlagerung vom MIV zum ÖV dient.

Durch den Bau des Brüttenertunnels muss auf dem Gemeindegebiet von Bassersdorf die Strasse zwischen Baltenswil und Bassersdorf verlegt werden und es sind Anpassungen an den Fuss- und Veloverkehrsnetzen (Velo/Fussgänger), an Unterführungen und am Bahnhof Bassersdorf erforderlich.

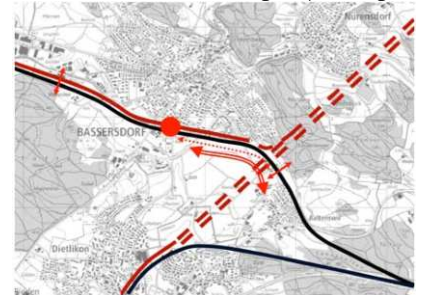
Bahnnetz heute



Bahnnetze Ausbau



Bahnnetz Ausbau und Folgeanpassungen



Landschaftsraum Eich

Der Bau wird einige Jahre in Anspruch nehmen und für den Landschaftsraum Eich einen massiven Eingriff darstellen. Der Masterplan Landschaftsraum Eich zeigt die Strategie für den Umgang mit der langjährigen Bauphase auf. Zusätzlich soll mit dem Masterplan in der Folge eine Aufwertung des Landschaftsraumes sichergestellt werden (siehe Kap. Landschaft).

Wendeanlage für Entlastung
Flughafenbahnhof

Im kantonalen Richtplan ist im Gebiet Grindel eine Wendeanlage für die Entlastung des Flughafenbahnhofes als "geplant" eingetragen. Diese muss in den kommunalen Richtplan übernommen werden.

Information SBB/ZVW zur Wendeanlage

Die Verkehrsnachfrage zwischen Zürich und Zürich Flughafen ist in allen Zeithorizonten grösser als von Zürich Flughafen Richtung Winterthur und Ostschweiz. Es macht verkehrlich und angebotsseitig keinen Sinn, alle Züge von Zürich bis nach Winterthur und weiter zu führen. Es werden daher in Zürich Flughafen während allen Zeithorizonten Züge wenden. Der Bahnhof Zürich Flughafen ist als Durchgangsbahnhof konzipiert. Wendende Züge schränken die Durchlassfähigkeit des Bahnhofs erheblich ein und limitieren die Anzahl der möglichen Züge. Wendende Züge müssen betrieblich so nahe wie möglich östlich vom Bahnhof wenden. Aktuell wird dafür das Gleis 1 in Bassersdorf verwendet. Diese Möglichkeit fällt mit der Realisierung des Brüttenertunnels und den Ausbauten im Bahnhof Bassersdorf weg. Bereits in den Planungen zur Bahn 2000 war östlich des Hagenholtunnels im Bereich zwischen Dorfnest und Bassersdorf eine Wendeanlage angedacht. Diese wurde als Objekt Nr. 28 im kantonalen Richtplan raumplanerisch gesichert.

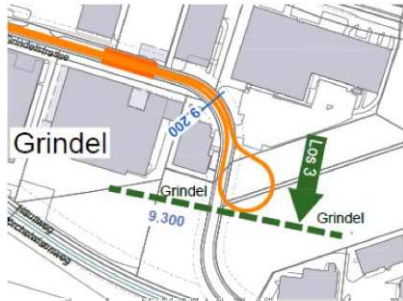
Weitergehende Planungen und Projektierungen wurden bisher nicht bearbeitet. Gemäss heutigem Stand der Angebotsplanungen wird diese Anlage im Ausbauschnitt 2035 noch nicht benötigt. Die wendenden S-Bahnen können wie heute die S2 und S16 im Bahnhof Zürich Flughafen wenden. Mit dem zunehmenden Wunsch nach mehr Direktverbindungen aus allen Regionen der Deutschschweiz nach Zürich Flughafen bleibt die Wendeanlage mittel- und langfristig jedoch eine ernst zu nehmende Option und hat weiterhin ihre Gültigkeit im kantonalen Richtplan.

**Öffentlicher Verkehr –
Glattalbahnen-Verlängerung**

Im Sinne der Verbesserung der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr im Hinblick auf die angestrebte Verlagerung weg vom motorisierten Individualverkehr und hin zum ÖV setzt sich die Gemeinde für die Weiterführung und Umsetzung der Glattalbahnen-Verlängerung ein (Massnahme 7 der "entwicklungsstrategie bassersdorf 2030": Förderung Glattalbahnen-Verlängerung). Auf kommunaler Stufe sind die Platzbedürfnisse der Glattalbahnen-Verlängerung bei Planungen und Projekten entlang der geplanten Linienführung zu beachten und das Trasse freizuhalten.

Aktuell ist der erste Abschnitt auf Gemeindegebiet Bassersdorf der Glattalbahnen-Verlängerung lediglich bis in das Gebiet Grindel vorgesehen.

Glattalbahnen-Verlängerung
Wendeschleife Grindel

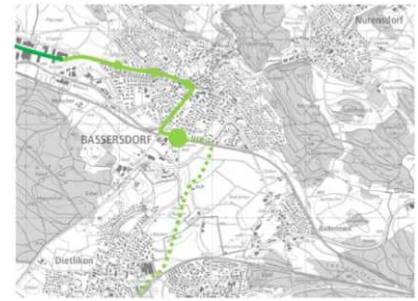


Linienführung im Innerortsbereich

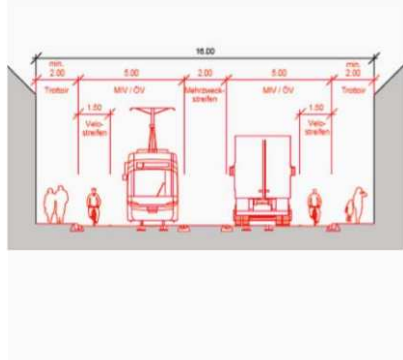
Glattalbahnen-Verlängerung bis Bahnhof



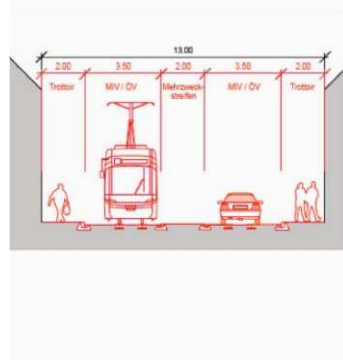
Zu prüfende Linienführung



Klotenerstrasse Mischverkehr, Velostreifen



Klotenerstrasse Mischverkehr



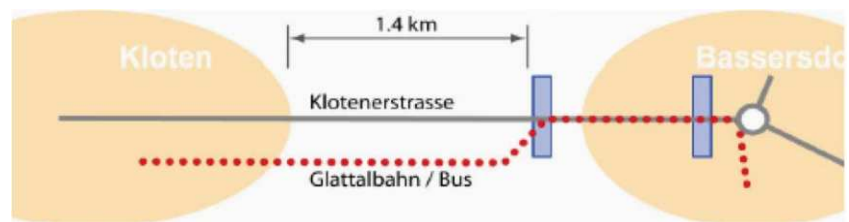
Bahnhofstrasse*



Für die Linienführung im Innerortsbereich liegen erste Studien vor. Es ist eine Linienführung auf der Klotener- und Bahnhofstrasse im Mischverkehr vorgesehen.

Dorfeinwärts soll der MIV am Siedlungsrand mittels Dosierstelle zurückgehalten und der ÖV priorisiert werden. Als Pulkführer verschafft sich der ÖV selber die "freie Fahrt". Mittels Rückstaudetektor vor dem Löwenkreisel kann das optimale Mass für die Dosierungsregelung ermittelt werden, damit weder für den ÖV noch für den MIV unnötige Wartezeiten geschaffen bzw. Kapazitätsreserven verschenkt werden.

Quelle: Verkehrliches Konzept Dorfkern/
Strassenzüge Strategieplan 2010

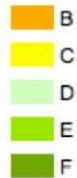


Verbesserung ÖV-Güteklassen

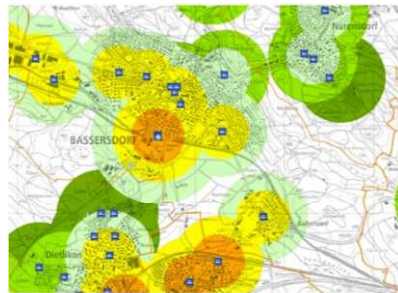
Aufgrund der Realisierung der Glattalbbahn-Verlängerung wird eine Verbesserung der ÖV-Güteklasse erwartet. Dies obwohl bestehende Buslinien angepasst werden sollen, wenn die Glattalbbahn-Verlängerung bis an den Bahnhof Bassersdorf verläuft.

Keine Erschliessung bxa mit der Glattalbbahn-Verlängerung

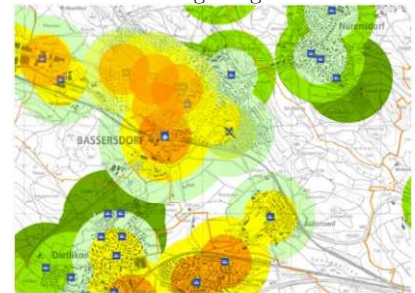
Die Glattalbbahn-Verlängerung wird die Sportanlage bxa nicht mit einer direkten Haltestelle erschliessen.



ÖV-Güteklassen heute



ÖV-Güteklassen mit Glattalbbahn-Verlängerung



Glattalbbahn-Verlängerung Richtung Dietlikon

Solange die Glattalbbahn-Verlängerung lediglich bis in den Grindel geführt wird, bleibt zumindest die Buslinie 765 bestehen.

Eine Beurteilung des Amtes für Verkehr in Zusammenarbeit mit dem ZVW, den VBG, der ZPG und den Gemeinden Bassersdorf und Dietlikon im Rahmen der Gebietsplanung Eich hat die Zweckmässigkeit der Verlängerung nicht bestätigt, so dass die Verlängerung im Rahmen der Revision 2020 aus dem kantonalen Richtplan gestrichen werden soll.

Öffentlicher Verkehr - Bus

Die Buslinien basieren auf dem Netz des ZVW. Angebotsänderungen (Änderung der Linienführung, Einführung neuer Linien, Angebotsausbau auf bestehenden Linien etc.) werden im Rahmen des Fahrplanverfahrens erarbeitet und durch den Verkehrsrat festgesetzt. Die Gemeinde kann – mit Ausnahme von selbstfinanzierten Ortsbuslinien – nicht selbstständig Anpassungen festsetzen, sondern diese lediglich anstreben.

Die Gemeinde Bassersdorf setzt sich beim ZVW für ein attraktives Busangebot mit guter Anbindung an die Nachbargemeinden ein. Von Bedeutung ist der Erhalt des Nachtangebotes, eine Verbesserung der Umsteigebeziehungen vom Bus auf die S-Bahn und die Abstimmung der Buslinien mit der Glattalbbahn-Verlängerung.

Nachtangebot ZVW

Die Anbindung mit dem Nachtnetz muss gewährleistet bleiben.



Umsteigebeziehungen Bus – S-Bahn

Die Umsteigebeziehungen zwischen Bus und S-Bahn (von Nürens Dorf Richtung Zürich ca. 7 min, Richtung Winterthur ca. 9 min) sind in Bezug auf die Umsteigezeit relativ gut. Bei Fahrplanänderungen ist für den Erhalt guter Umsteigebeziehungen respektive eine Verbesserung dieser einzustehen.

Im Rahmen eines Bahnhofumbaus sind eine gute Zugänglichkeit sowie kurze, hindernisfreie Wege zwischen Bus und Bahn sowie gegebenenfalls auch Bus – Bus von grosser Bedeutung. Dies gilt insbesondere auch bei einer allfälligen Realisierung von Busverbindungen nach Wallisellen und Dietlikon ab Endhaltestellen auf der Südseite des Bahnhofs.

Gute Anbindung an die Nachbargemeinden (Weiterführung Buslinie 748 nach Bassersdorf)

Im Sinne einer guten Anbindung an die Nachbargemeinden haben die Gemeinden Dietlikon und Bassersdorf die Anbindung der heutigen Linienführung des Busses 748 ab Bahnhof Dübendorf über den Bahnhof Dietlikon zum Bahnhof Bassersdorf beantragt. Derzeit kann diese Linie jedoch nicht im kommunalen Richtplan aufgenommen werden. Eine solche Buslinie würde möglicherweise auf der Südseite des Bahnhofes angeschlossen werden, wobei in diesem Fall der Problematik der Busumsteigebeziehung beidseits des Bahnhofes bei der Bahnhofsanplanung Rechnung zu tragen ist.

Ortsbuslinie

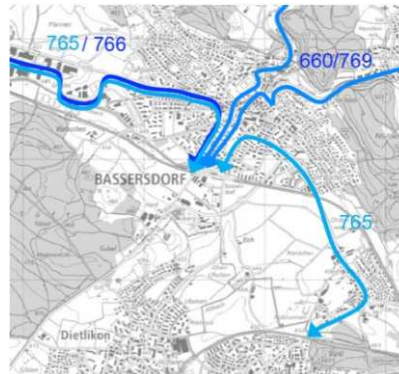
Aufgrund einer Initiative wurde die Möglichkeit einer Ortsbuslinie geprüft. Es zeigte sich jedoch, dass das Fahrgastaufkommen zu gering ist. Der Ortsbus wurde von der Gemeindeversammlung im September 2016 abgelehnt.

Bus und Glattalbahn-Verlängerung

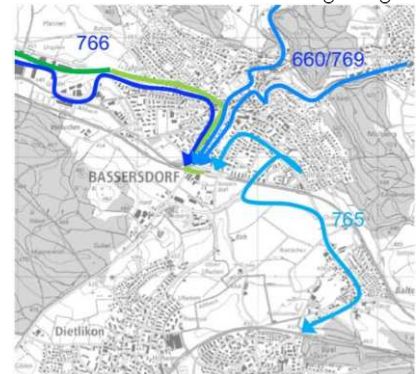
Bei Realisierung der Glattalbahn-Verlängerung bis zum Bahnhof Bassersdorf kommt es zu einer Verkürzung der Buslinie 765. Dies darf nicht zu einer Verschlechterung der ÖV-Erschliessung führen.

Wegen der neuen Strassenführung der Baltenswilerstrasse aufgrund des Brüttenertunnels ist die Haltestelle Bächli nicht mehr an der direkten Linie angeschlossen. Die Haltestelle soll jedoch erhalten bleiben (siehe Bushaltestellen).

Buslinien heute



Buslinien mit Glattalbahn-Verlängerung



Öffentlicher Verkehr – Bustrasse



Busspur neue Baltenswilerstrasse

Öffentlicher Verkehr – Bushaltestellen

Behindertengerechtigkeit der Bushaltestellen

Die in der übergeordneten Planung festgelegten Bustrassees müssen in die kommunale Planung übernommen werden, obwohl diese im Bereich der Baltenswilerstrasse bei einem Unterbruch der Baltenswilerstrasse nicht mehr angebracht sind.

Bustrassees weisen auf Optimierungspotenzial für den Verkehrsfluss des regionalen Busverkehrs hin. Eine separate Busspur ist auf den in Bassersdorf festgelegten Bustrassees aufgrund der Platzverhältnisse nicht realistisch. Als Massnahmen müssen nach Bedarf Buspriorisierungen über Lichtsignalanlagen, die Busstrecke bevorzugende Vortrittsregelungen etc. geprüft werden, wie sie teilweise schon vorhanden sind (regionale Verkehrssteuerung (RVS)).

Im Bereich der geplanten verlegten Bassersdorferstrasse ist hingegen eine Busspur und die entsprechenden Signalanlagen für die Busbevorzugung vorgesehen.

Die Mehrheit der Bushaltestellen sind bestehend. Ihre Lage ist im Wesentlichen abhängig vom Liniennetz, welches weitgehend vorgegeben ist.

Einzig die Bushaltestellen Bahnhof Süd und Hubstrasse bestehen noch nicht und sind als "zu prüfen" klassiert. Diese Festlegungen sind als Information respektive Zielsetzung der Gemeinde zu verstehen. Buslinien und der Fahrplan müssen im Rahmen des Fahrplanverfahrens durch den Verkehrsrat festgelegt werden.

Die Haltestellen sind für die Qualität und dadurch die Nutzung des ÖV von hoher Bedeutung, da sie die Zugänglichkeit zum öffentlichen Verkehr schaffen. Die Qualität der Bushaltestellen kann von der Gemeinde beeinflusst werden.

Von Bedeutung sind:

- Gute Erreichbarkeit (beleuchtete, sichere Wege zur Haltestelle, Querungen/Fussgängerstreifen mit Mittelinsel, Zugangsrampe etc.)
- Ausstattung (Witterungsschutz, Licht, Fahrplan, Sitzbank, evtl. Abfalleimer und Veloabstellplätze)
- Hindernisfreiheit / Behindertengerechtigkeit (hohe Anlegekante 22 cm, Manövrierfläche ≥ 2 m, Rampe, taktile Leitlinien etc.)

Mit einem Angebot für Velos (Witterungsschutz, Abschliessvorrichtung) kann zudem die Umsteigebeziehung Velo – Bus verbessert und somit der Einzugsbereich der Bushaltestelle vergrössert werden.

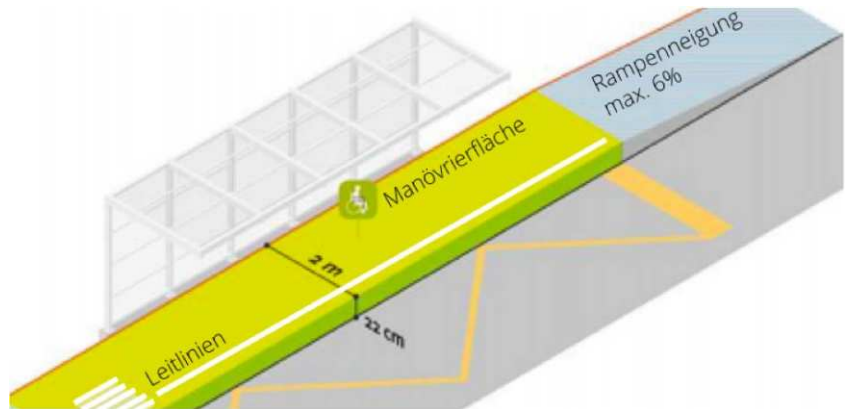
Das Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes (BehiG), welches am 11. Januar 2004 in Kraft getreten ist, verlangt, dass bestehende Bauten und Anlagen sowie Fahrzeuge für den öffentlichen Verkehr spätestens 20 Jahre nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes behindertengerecht sein müssen (Art. 22 Abs. 1 BehiG). Diese Frist läuft Ende 2023 ab. Daraus folgt, dass bis 2023 auch die Bushaltestellen den Bedürfnissen von alters- und behinderungsbedingt beeinträchtigten Menschen angepasst werden müssen.

Bereits entsprechend umgebaut sind die Haltestellen Bahnhof, Schmitte (nach der Sanierung der Baltenswilerstrasse), Dietlikonerstrasse (beidseitig, nach der Sanierung der Baltenswilerstrasse), Gemeindehaus und Löwen sowie Grindel und Sportanlage bxa. Noch umzubauen sind die Bushaltestellen Talgüetli, Chlupfgasse, Bächli, Rietli und Baltenswil, welche allensamt an Staatsstrassen liegen.

Bushaltestelle (Beispiel Stadel mit Veloabstellanlage)

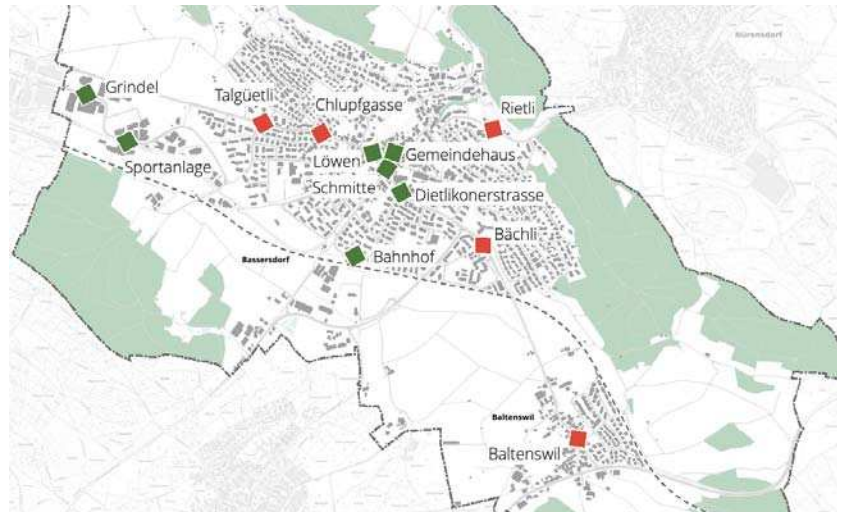


Schema – baulicher Standard für hindernisfreie Bushaltestellen



Übersichtsplan über den Stand des hindernisfreien Ausbaus der bestehenden Bushaltestellen

- ◆ Hindernisfreier Ein- und Ausstieg vorhanden
- ◆ Hindernisfreier Ein- und Ausstieg noch nicht vorhanden



Bushaltestelle Bächli

Die Bushaltestelle Bächli hat hohe Bedeutung, da sie die Erschliessung des Krankenhauses Bächli mit öffentlichem Verkehr gewährleistet. Viele ältere Leute sind hier auf den öffentlichen Verkehr angewiesen.

Daneben ist die Haltestelle wichtig für die Erschliessung des angrenzenden Quartiers, welches ohne die Haltestelle an Erschliessungsgüte verlieren würde. Die Gemeinde verfolgt daher das Ziel, dass die Haltestelle auch nach dem Rückbau der Baltenswilerstrasse und der Führung der Buslinie über die verlegte Bassensdorferstrasse möglichst erhalten oder andernfalls im Nahbereich ersetzt werden soll. Der Erhalt der Bushaltestelle wurde beim ZVV beantragt und die Möglichkeiten sind mit der VBG im Rahmen des Fahrplanverfahrens zu klären. So ist insbesondere zu prüfen, durch welche Buslinie die Haltestelle bedient werden kann. Solange die Glattalbahnen-Verlängerung nicht bis an den Bahnhof Bassersdorf führt, besteht jedoch die Problematik der Fahrplanstabilität.

Idee kleine Schlaufe Ufmattstrasse



Idee kleine Schlaufe Im Bächli



Auch eine Verschiebung der Haltestelle Richtung Kreuzung soll geprüft werden. Für die verschiedenen Ideen zur alternativen Führung der Buslinie sind die Vor- und Nachteile noch aufzuzeigen und abzuwägen.

MIV – Strassen

Grundsätzlich soll der Verkehr entsprechend dem Grundsatz "angebotsorientiertes Strassennetz" (siehe S. 66) weitgehend auf dem bestehenden Netz abgewickelt werden, wobei durch entsprechende Massnahmen (Dosierungsanlage) die Durchgängigkeit für den ÖV gesichert werden muss. Zudem wird zukünftig oder wurde bereits durch geeignete Massnahmen das Angebot optimiert (z.B. Kreisel, Kreuzungsanpassungen etc.).

Übergeordnete Planungen:
Tunnel Hochleistungsstrasse

Auf übergeordneter Stufe (kantonaler Richtplan) ist mit der Glattalautobahn zwischen der Raststätte Baltenswil und Opfikon mit der Untertunnelung des Hardwaldes ein Strassenprojekt geplant, welches am Rande die Gemeinde Bassersdorf betrifft.



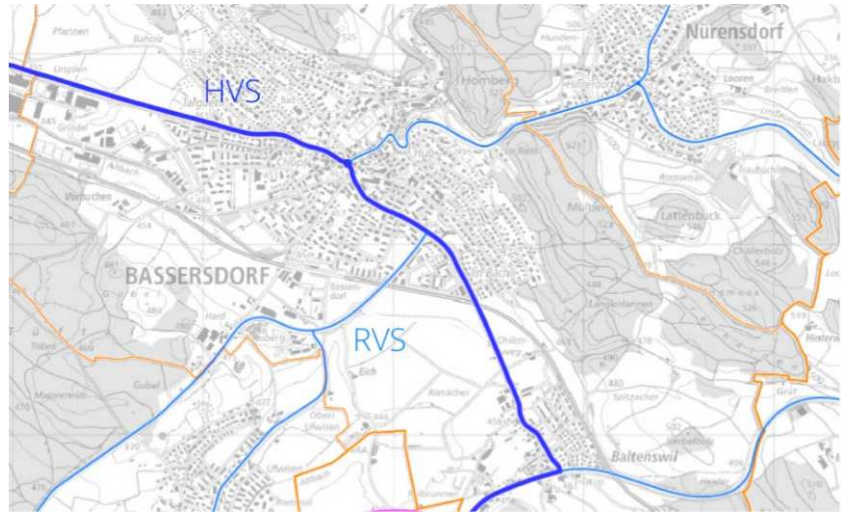
Übergeordnetes Strassennetz



HVS Hauptverkehrsstrasse

RVS regionale Verbindungsstrasse

Das übergeordnete Strassennetz muss übernommen werden. Es stellt die überkommunalen Verbindungen sicher. Die Strassen befinden sich im Eigentum des Kantons.



Übergeordnete Planungen:
Brüttenertunnel – künftige Verbindung



Verbindungsstrasse übergeordnet,
zur Festsetzung vorgesehen

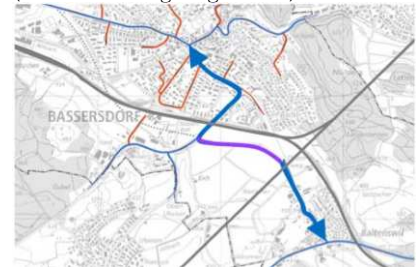
Aufgrund des geplanten und ebenfalls im kantonalen Richtplan festgelegten Baus des Brüttenertunnels kommt es zur Unterbrechung der Baltenswilerstrasse (HVS). Als Ersatz muss eine neue Strasse – genannt "Bassersdorferstrasse" – als künftige Verbindung südlich der Bahngleise erstellt werden.

Obschon die Planung dieser Strasse fortgeschritten ist, wurde sie noch nicht in den kantonalen und regionalen Richtplan aufgenommen. Sie kann daher im kommunalen Richtplan lediglich als Informationsinhalt aufgenommen werden.

Heutige Baltenswilerstrasse (Kanton)
festgesetzt



Künftige Verbindung (Kanton)
(zur Festsetzung vorgesehen)



Informationsinhalt:
Zu prüfende Linienführung
Verbindungsstrasse

Im Sinne einer Entlastung des Ortskerns von Durchgangsverkehr und aufgrund der erforderlichen Erstellung der künftigen Verbindung Baltenswil – Bassersdorf, wurde die Verbindungsstrasse südlich des Bahnhofes weiterverfolgt und mehrfach beim Kanton als "zu prüfen" beantragt.

Aufgrund der Ablehnung der angestrebten baulichen Entwicklung südlich des Bahnhofes hat die Verbindungsstrasse in diesem Bereich für den Kanton derzeit geringe Priorität. Seitens der Gemeinde werden Anstrengungen unternommen, damit die Machbarkeit, die Zweckmässigkeit sowie die Auswirkungen der Strasse insbesondere auf die Verkehrsentwicklung und die Naturaspekte abschliessend geprüft werden können.

Abstimmung Siedlung und Verkehr – langfristig Option erhalten

Nach wie vor soll langfristig die Option für die Strasse erhalten werden. Die Fläche wird daher freigehalten und die Option wird im Richtplan als Information eingetragen. Damit wird im Sinne der Abstimmung von Siedlung und Verkehr sichergestellt, dass Bauvorhaben im Umfeld der allfälligen Strasse auf eine mögliche Lärm- und Verkehrssituation abgestimmt werden können.

Klärungsbedarf in Bezug auf die Verbindungsstrasse

Es sind folgende Punkte zu klären:

1. Später angestrebte Nutzung und Bebauung südlich des Bahnhofes (Aktualisierung Masterplan Bahnhof Süd)
2. Genaue Lage und Linienführung
3. Machbarkeit betreffend Unterführung SBB, Lage im Grundwasserschutzbereich
4. Auswirkungen auf Naturschutz, Grundwasserschutzzone, Landschaft und Landwirtschaft
5. Risikosituation (Konsultationsbereich Chemiebetrieb und Bahn sowie ggf. künftig Konsultationsbereich Durchgangsstrassen)
6. Verkehrsauswirkungen im Sinne eines angebotsorientierten Verkehrsnetzes (Auswirkungen auf das Verkehrsnetz/ Verkehrsmenge/ Verkehrsführung, Erfordernis aufgrund der Realisierung der Glattalbahn-Verlängerung / Sicherstellung der Kapazität für die Glattalbahn-Verlängerung, Auswirkungen auf die Verkehrsmenge in Baltenswil, flankierende Massnahmen im Ortskern / Abklassierung und Umgestaltung Baltenswilerstrasse)
7. Lärm / Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung

Infrastrukturplanung Kloten Bassersdorf
April 2020

Der Kanton erarbeitete bis im April 2020 die "Infrastrukturplanung Kloten Bassersdorf", welche Antworten zu den Verkehrs-, Siedlungs- und Landschaftsaspekten im Sinne des Klärungsbedarfs und hinsichtlich der notwendigen Richtplaneinträge auf kantonaler und regionaler Ebene liefern sollte. Seitens Kanton zeigt sich, dass die Strasse aktuell nicht weiterverfolgt wird.

Seitens Gemeinde wurde gleichzeitig die angestrebte Nutzung und Bebauung südlich des Bahnhofes konkretisiert (Masterplan Bahnhof Süd – Grindel vom 25.9.2020). Im Rahmen der Masterplanung kam man wiederum zum Schluss, dass an der Option Verbindungsstrasse zumindest langfristig festgehalten werden soll, um zumindest das Trasse vorerst weiterhin freizuhalten.

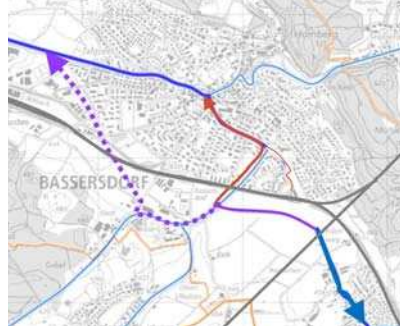
Zu prüfende Linienführung
Verbindungsstrasse

Die Strasse wird lediglich als Informationsinhalt zu prüfende Linienführung aufgenommen. Es wird dabei offengehalten, ob die Strasse künftig überhaupt eingetragen wird und ob dies künftig eine kommunale Strasse oder eine übergeordnete Strasse sein wird, welche einen Eintrag in der übergeordneten Richtplanung bedingen würde.

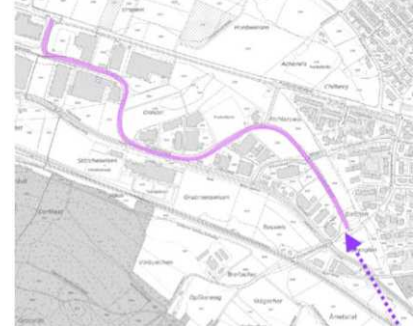
Da hier im Unterschied zur geplanten und bereits projektierten Verbindung Baltenswil – Bassersdorf noch viele Fragen offen sind, und da ohne das Vorliegen des Klärungsbedarfs nicht abschliessend über die Strasse entschieden werden kann, wird sie nur als "zu prüfende" Linienführung dargestellt.

Bei der Prüfung der Voraussetzungen und Auswirkungen der Verbindungsstrasse ist insbesondere die kantonale Landschaftsverbinding Nr. 27 zu beachten und allfällige Konflikte zu ermitteln.

Zu prüfende Linienführung Verbindungsstrasse ("K10 Trassee")



Zu prüfende Option der Linienführung im Grindel



Zu prüfende Option der Linienführung im Bereich Grindel

Neben der Linienführung im Bereich des K10 Trassees ist die Option einer Linienführung über die bestehende Grindelstrasse ebenfalls zu betrachten, obschon festgestellt werden muss, dass diese Linienführung als Kantonsstrasse nahezu neu erstellt werden müsste (Belagsstärke heute 15 cm, erforderlich 25–30 cm) und dass hier Konflikte mit dem Gewerbegebiet (rangierende LKW etc.) zu erwarten sind. Die Option ist nach den gleichen Kriterien zu prüfen, wie die Linienführung über das K10 Trassee.

K10 Trassee

Das K10 Trassee soll weiterhin als langfristige Option zur Realisierung der Verbindungsstrasse Süd freigehalten werden. Bis auf weiteres bleibt die bestehende Nutzung als Grünraum und Puffer zwischen Wohnen und Gewerbe sowie die Reservezone bestehen. Eine Nutzung des K10-Trassees für die Umsetzung der kantonalen Landschaftsverbinding wird nicht vorgesehen, da die Landschaftsverbinding mit der bestehenden Freihaltezone soweit möglich sichergestellt ist. Durch die angestrebte Öffnung des Bachtobelbachs wird die ökologische Vernetzung entlang der Freihaltezone zukünftig verbessert.

Kommunale Sammelstrassen

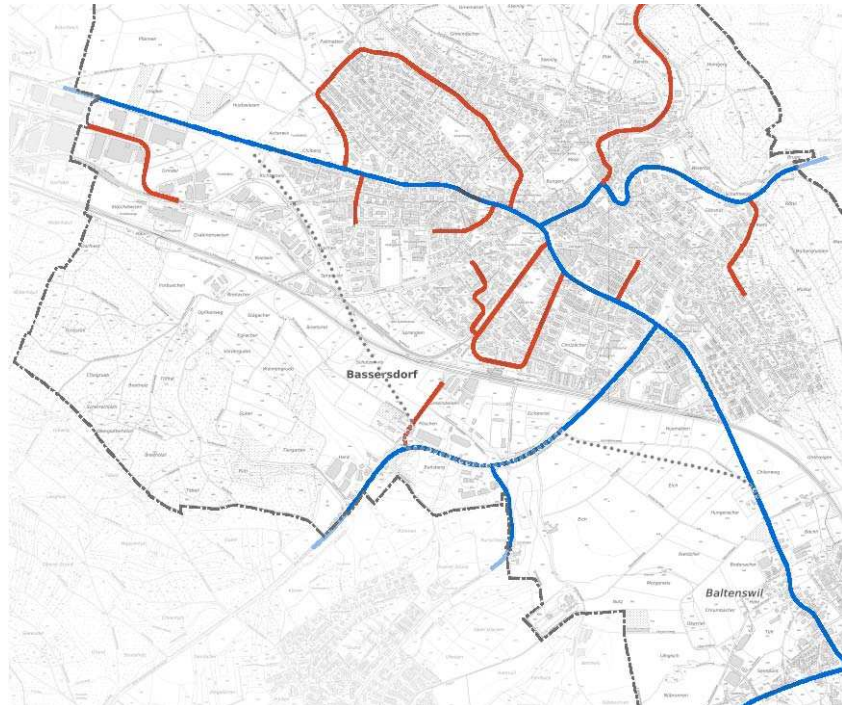


Die kommunalen Sammelstrassen ergänzen das übergeordnete Netz und verbinden bzw. erschliessen die verschiedenen Quartiere. Zusammen mit dem übergeordneten Strassennetz bilden sie die Groberschliessung. Trasseesicherung, Bau und Unterhalt der Sammelstrassen gehen zu Lasten der Gemeinde.

Sammelstrassen dienen dazu, den Verkehr aus den Quartieren zu sammeln und auf das übergeordnete Strassennetz abzuleiten. Sie haben einen höheren Ausbaustandard und ihnen kommt eine stärker verkehrsorientierte Bedeutung zu als den übrigen kommunalen Strassen.

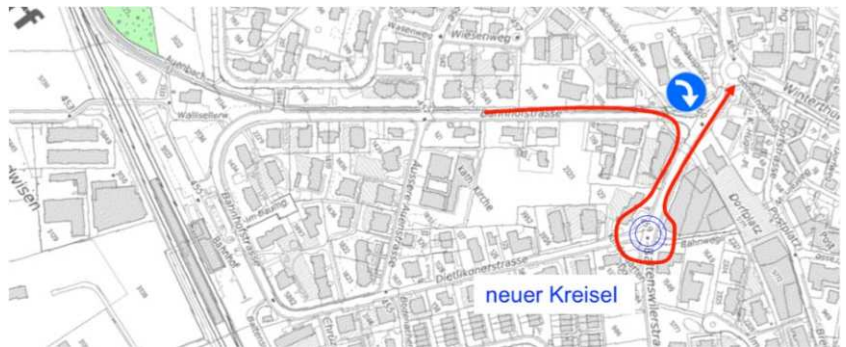
Im Sinne der angebotsorientierten Strategie werden keine geplanten Strassen festgelegt, sondern lediglich bestehende Sammelstrassen bezeichnet.

Kommunale Sammelstrassen ergänzen das überkommunale Strassennetz



Bahnhofstrasse Anschluss an die Kantonsstrasse

Für die Bahnhofstrasse ist mit dem geplanten Kreisell an der Baltenswilerstrasse eine Anpassung der Verkehrsführung vorgesehen.



Eine weitergehende Anpassung des Betriebsregimes der Strasse (z.B. Einbahnring) könnte im Rahmen eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes (siehe auch Aufwertung des Strassenraum) geprüft werden, wenn zum Beispiel im Bereich der Bahnhofstrasse für die Glattalbahn-Verlängerung, die Veloroute und gegebenenfalls den Bach nicht genügend Platz besteht.

Eichstrasse

Die Eichstrasse, welche heute in die Zürichstrasse mündet, muss nach der Realisierung der verlegten Bassersdorferstrasse in die Dietlikonerstrasse umgelegt werden. Die exakte Strassenführung ist noch nicht bekannt. Im Verkehrsplan I wird eine mögliche Strassenführung als Informationsinhalt dargestellt.

MIV – Aufwertung Strassenraum

Die Aufwertung der Strassenräume, hin zu weniger abweisenden verkehrsorientierten Strassen zu siedlungsorientierten und aufenthaltsfreundlichen Aussenräumen, wird teilweise bereits auf übergeordneter Stufe festgelegt. Angestrebt werden Gestaltungen sowie Betriebssysteme (Tempo- und Vorrtrittsregelung, evtl. Einbahnsysteme) die auf den Ort und die Nutzung reagieren, zu einer angemessenen Fahrweise und Geschwindigkeit beitragen und dem Fuss- und Veloverkehr mehr Raum und Sicherheit geben. Bei Umgestaltungen der Strassenräume bietet sich die Gelegenheit, Bäume oder andere Grünelemente für das Ortsklima vorzusehen. Im Rahmen der Ausarbeitung der entsprechenden Betriebs- und Gestaltungskonzepte ist schliesslich eine Interessenabwägung zu den verschiedenen Aspekten Gestaltung, MIV, ÖV, Velo, Fussgänger, Bepflanzung etc. vorzunehmen und eine möglichst der Situation und Strassenfunktion angepasste Lösung anzustreben.

Auf kommunaler Stufe wurde die Aufwertung der Strassenräume ebenfalls bereits im Rahmen der "entwicklungsstrategie bassersdorf 2030" als Massnahme formuliert.

Beispiel
(Visualisierung Bahnhofstrasse Effretikon)

Vorher...

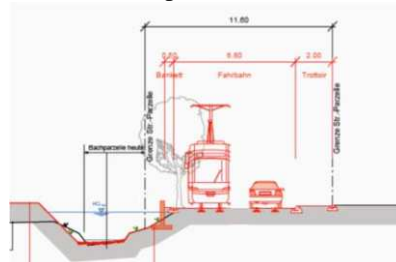


Nachher...



Beispiel
(Skizze Bahnhofstrasse Bassersdorf)

ohne Aufwertung

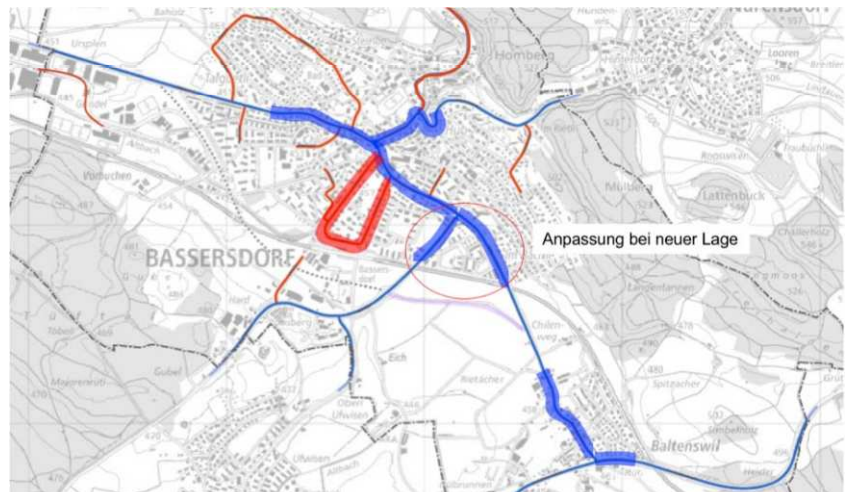


mit Aufwertung



Übersicht

- überkommunal festgelegt
- kommunal festgelegt*

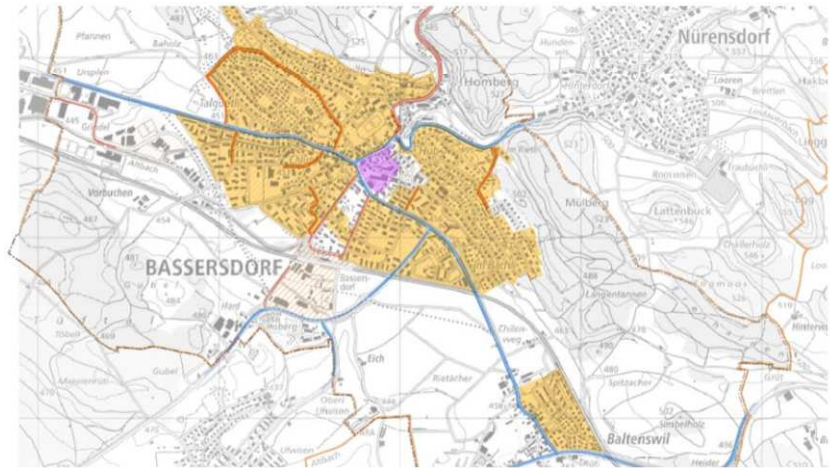


* Koordinationshinweis IVS

MIV - Verkehrsberuhigungszonen

- Tempo 30, in Betrieb
- Begegnungszone, in Betrieb

Die Umsetzung der flächendeckenden Umsetzung von Tempo-30-Zonen in Bassersdorf wurde im Herbst 2013 abgeschlossen. Im Gebiet östlich des Zentrumskreises besteht zudem eine Begegnungszone:

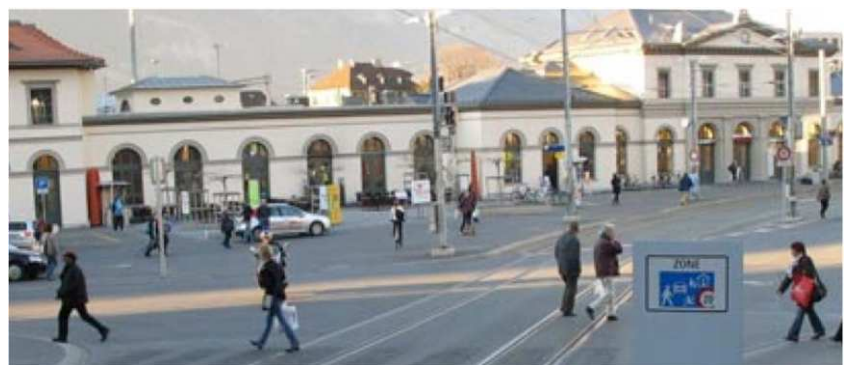


Sofern neue Gebiete für Wohnnutzungen geöffnet, umstrukturiert und entwickelt werden, sollen diese ebenfalls für den Einbezug in Tempo-30-Zonen geprüft und gegebenenfalls der Antrag an die Kantonspolizei gestellt werden.

In den Bahnhofsvorbereichen nördlich des Bahnhofs wird darüber hinaus die Einführung einer Begegnungszone als zu "prüfen" festgelegt, wobei diese bei der Kantonspolizei ebenfalls zu beantragen wäre.

Auf dem Bahnhofvorplatz könnte je nach künftiger Situation, Nutzung und Gestaltung eine attraktive Mischfläche geschaffen werden.

Beispiel:
Bahnhofplatz Chur mit Bus und Arosabahn



Beispiel:
Bahnhofplatz Bubikon



MIV - ruhender Verkehr

Die überkommunal festgelegte Park-and-Ride-Anlage am Bahnhof muss übernommen werden. Heute bestehen rund 170 Parkplätze. Im Rahmen der Bahnhofarealplanung und Entwicklung ist hier eine Lösung mit einer Tiefgarage und allenfalls eine Reduktion der Anzahl Plätze oder eine Doppelnutzung zu prüfen.

Ideen-Skizze Tiefgarage P&R Bahnhof mit 170 PP (SKW 2019)



Kommunale Parkplätze

Die bestehenden kommunalen Anlagen werden festgelegt. Es sind keine neuen Anlagen geplant.

Zur Unterstützung der Entwicklungsstrategie und zur Umsetzung der kantonalen Vorgaben zur Stärkung des Anteils des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs gegenüber dem motorisierten Verkehr, soll die jeweils bestehende Bewirtschaftung, die zeitliche Beschränkung und die Kostenpflicht bei den kommunalen Anlagen geprüft und gegebenenfalls angepasst werden.

Parkplatz Zentrum

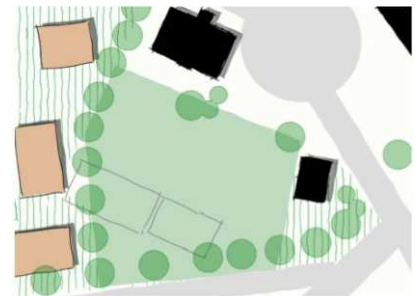
Im Rahmen einer allfälligen Umgestaltung im Zentrum (Haltestelle Glattalbahn-Verlängerung, Zentrumsbebauung und Neugestaltung Sächsilüütewiese etc.) muss die Situation und Lage des Parkplatzes Zentrum neu beurteilt werden (evtl. Tiefgarage).



Bestehende Situation
Parkplatz Zentrum



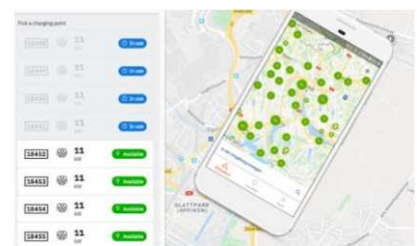
Skizze Neugestaltungsoption
Sächsilüütewiese



Elektroladestation für e-Auto

Im Sinne der Förderung der Elektromobilität werden im Zentrum und am Bahnhof Elektroladestationen als "zu prüfen" festgelegt. Die genaue Ausgestaltung (Kostenpflicht, Anzahl etc.) ist im Rahmen der Projektierung zu klären. Je nach Bedarf können auch weitere Anlagen vorgesehen werden (z.B. Schulhaus Steinlig mit PV-Anlage).

Illustration



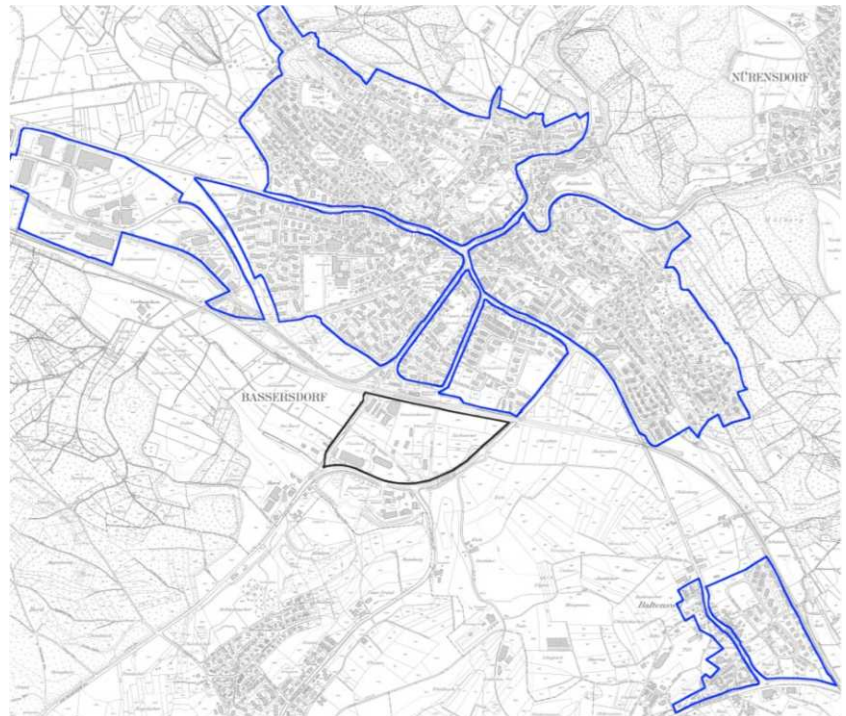
Parkieren auf Privatgrund

Im Rahmen der Nutzungsplanung werden Vorgaben zur Parkierung auf Privatgrund (Anzahl erforderliche Parkplätze) gemacht. Die Vorgaben sollen entsprechend der angestrebten Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr eher eine Einschränkung darstellen. Sie sollen der "kantonalen Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen" entsprechen und nur ausnahmsweise davon abweichen. Zudem soll autoarmes Wohnen ermöglicht werden. Off-Airportparking, Valetparking etc. im Zusammenhang mit dem Flughafen Zürich sind auf Gemeindegebiet Bassersdorf nicht erwünscht. Die genauen Vorschriften und Regelungen sind im Rahmen der Nutzungsplanung zu klären.

Parkieren im Strassenraum

Das Parkieren im Strassenraum ist in Bassersdorf bewirtschaftet. Für die weissen Felder im Ortskern gilt eine Gebührenpflicht (Parkuhr). In den Quartieren bestehen blaue Zonen.

Abgrenzung Blaue Zone Bassersdorf



Veloabstellanlagen

An den wichtigsten Zielorten wurden Veloabstellanlagen festgelegt. Hochwertige, oberirdische Veloabstellanlagen dienen dazu, die Benutzung des Velos zu fördern, weil ein gut nutzbares Abstellplatzangebot besteht. Im Rahmen der Bahnhofplanung ist ein gutes Angebot bei beiden Zugängen (Unterführungen/Perronzugängen) zu fordern, um möglichst gute Umsteigebeziehungen Velo-Bahn zu erreichen. Zudem sollen die Veloabstellanlagen beim Bahnhof auch angemessen beleuchtet werden, damit diese nicht als Angsträume wahrgenommen werden.

Auf der Südseite des Bahnhofs ist eine geplante Veloabstellanlage festgelegt, welche durch die SBB im Rahmen des Projekts MehrSpur erstellt wird.

Die Anlagen beim Freibad und bei der bxa wurden als "bestehend – Funktionalität verbessern" festgelegt, weil beide Verbesserungspotenzial aufweisen und insbesondere die Anlage bei der bxa erweitert werden sollte, um den Besuch der Sportanlage per Velo zu fördern.

Gemeindehaus



Veloständer bxa



Mögliche Angebote zur
Qualitätsverbesserung

Pumpe (Stadt Zürich)



Dach, Einsehbarkeit, Licht, Abschiessvorrichtung, Ständer



e-Bikestation

Im Sinne der aktuellen Entwicklung mit e-Bikes und dem damit denkbaren vermehrten Ersatz des Autos durch ein Elektrovelo, wird im Bereich der Gemeindeverwaltung und beim Bahnhof Bassersdorf die Einrichtung einer e-Bikestation (Abstellanlage mit Lademöglichkeit) geprüft. Durch Abstellanlagen mit Lademöglichkeit kann der Bewegungsradius eines e-Bikes vergrößert und so ein Umsteigen vom Auto aufs e-Bike gefördert werden. Bei der Erstellung von e-Bikestationen ist darauf zu achten, dass Stromanschlüsse zur Verfügung gestellt werden, mit welchen alle Gerätetypen geladen werden können. Gegebenenfalls sind einfache Steckdosen in abschliessbaren Fächern vorzusehen, an welche das Einstecken jedes Ladegerätes erlauben. Zudem sind die Ladestationen überdeckt und diebstahlsicher zu erstellen und so zu dimensionieren, dass auch Spezialvelos gedeckt abgestellt werden können.

Beispiel e-Bikestation mit
Stromanschluss und abschliessbarem
Kästchen für Akku und Helm



Fächerschrank – e-Bikestation



Durch die Qualitätsverbesserungen bei den Veloabstellplätzen und die Förderung des e-Bikes kann ein Beitrag zur Verbesserung des Modalsplits geleistet werden.

Fuss- und Wanderwege

Der Kanton Zürich strebt in seinem Gesamtverkehrskonzept 2018 eine Erhöhung des Fussverkehrsanteils am Gesamtverkehr an. Dazu ist ein hochwertiges Fusswegnetz von grosser Bedeutung.

Die überkommunalen Wege erschliessen bereits einen Grossteil der wichtigen Zielorte (Bahnhof / Zentrum, Aussichtspunkte, Naherholungsgebiete etc.). Das kommunale Netz ist in Bassersdorf feinmaschig und dicht. Es sind einzelne geplante Wege festgelegt, welche zu einer weiteren Verdichtung des Netzes führen. Im Richtplankonzept werden zudem die Qualitätsanforderungen festgehalten, welche umzusetzen sind.

Anforderungen
(gemäss Merkblatt Fusswegnetzplanung
AFV, ergänzt)

- Attraktivität (hohe Umfeldqualität, angemessene Dimensionierung, hoher Gehkomfort, gute Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr)
- Sicherheit (subjektiv und objektiv verkehrssicher sowie sicher vor Belästigungen, insbesondere Schulwege, keine Angsträume, Beleuchtung, Einsehbarkeit vor allem bei Unterführungen)
- Direktheit (Verbindung der Zielorte, hohe Netzdichte, zusammenhängend und umwegfrei, Durchgängigkeit bei privaten Bauvorhaben)
- Hindernisfreiheit (möglichst keine Treppen und Stufen oder Alternativrouten, geringe Steigungen, geeignete Belagswahl)
- Ausserorts möglichst auf Naturbelag (entsprechend Wanderweggesetz)

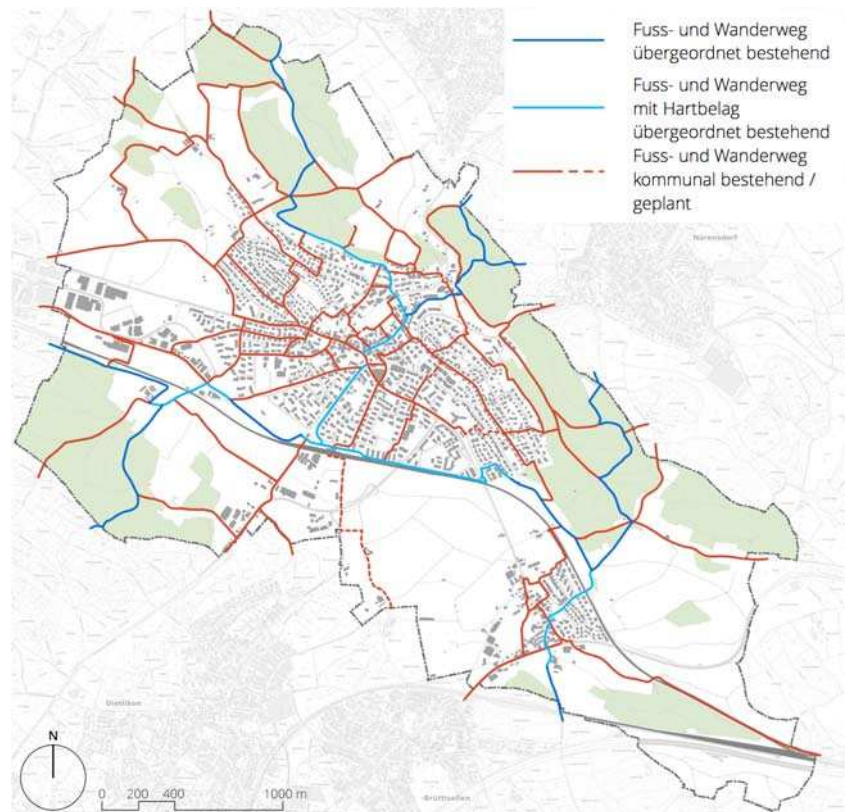
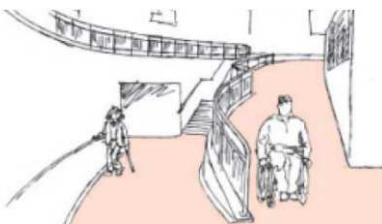
Fussgängerquerung mit Mittelinsel
Klotenerstrasse



Markierung von Übergangsbereichen
für Kinder



Hindernisfreiheit



Ergänzungen des kommunalen Netzes
Schwachstellenanalyse und Massnahmen
gemäss Verkehrskonzept

Im Rahmen der Erarbeitung des Verkehrskonzeptes 2001/2002 wurde eine umfassende Analyse des Fuss- und Veloverkehrernetzes erstellt sowie die Schwachstellen ermittelt. Für die Schwachstellen wurden Massnahmen erarbeitet, welche in Projekten umgesetzt werden sollen.

Im Rahmen der Eingaben zum Aggloprogramm hat auch der Kanton Schwachstellen an den Staatsstrassen überprüft:

Massnahmenplan Fussverkehr –
Schwachstellenanalyse, Metron,
25.6.2019



In den Verkehrsplan wurden in der Folge die ungenügenden oder noch nicht bestehenden Verbindungen aufgenommen. Dadurch wurde das kommunale Netz entsprechend dem Verkehrskonzept ergänzt (siehe auch Abschnitt Netzergänzungen Fuss- und Radwegnetz auf S. 90).

Querungen

Im Verkehrsplan sind die Querungsstellen von kommunalen oder überkommunalen Fusswegen über die kommunalen Sammelstrassen und die überkommunalen Strassenzüge eingezeichnet. Wie im Richtplantext festgehalten wird, sind bei Querungen an kommunalen Sammelstrassen die Sichtweiten sicherzustellen und die Einhaltung der Sichtweiten regelmässig zu überprüfen. Wenn neue Querungen erstellt werden, sind die Randsteine im Querungsbereich abzusenken. Bei Querungen über die überkommunalen Strassenzüge ist zusätzlich ein Fussgängerstreifen mit Mittelinsel zu erstellen. Die als geplant eingezeichneten Querungsstellen sind teilweise bestehend, weisen aber Verbesserungsbedarf auf. Im Bereich der Bassersdorferstrasse in Baltenswil sowie an der Winterthurerstrasse fehlen aktuell an verschiedenen Orten Querungsmöglichkeiten. Die Verbesserung respektive Neuerstellung der Querungen soll im Rahmen von kantonalen Betriebs- und Gestaltungskonzepten erfolgen.

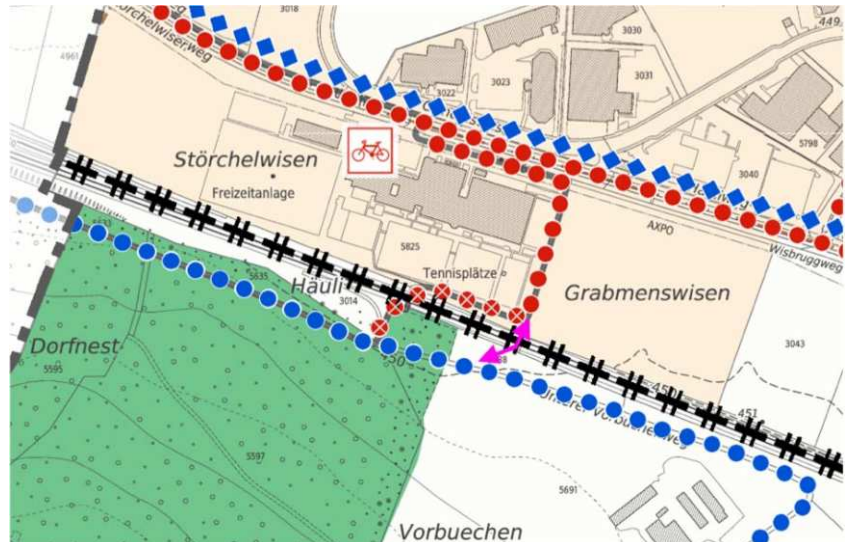
Übergeordnete Planungen:
Brüttenertunnel – künftige Verbindung

Aufgrund des Neubaus des Brüttenertunnels müssen die Fusswege angepasst sowie die Unterführungen (Sportanlage bxa, Hardstrasse / Wallisellerwägli, Bahnhof, Schinenwiesenweg) teilweise neu angeordnet und neu erstellt werden. Die Anpassungen betreffen – mit Ausnahme der Unterführung bei der Sportanlage bxa (siehe Abschnitt "Unterführung Sportanlagen") – das übergeordnete Wegnetz. Da die Anpassungen in der regionalen Richtplanung noch nicht festgesetzt sind, können diese vorgesehenen Anpassungen noch nicht dargestellt werden.

Unterführung Sportanlagen

Im Rahmen der Anpassungen der Bahngleise im Bereich der Sportanlagen bxa durch die SBB muss die bestehende Personenunterführung ersetzt werden. Die im Richtplan als bestehend klassierte kommunale Fuss- und Wanderwegverbindung muss daher in Zukunft ersetzt werden. Die genaue Lage der Personenunterführung ist noch nicht abschliessend definiert.

Mögliche Lage der neuen Unterführung (pink dargestellt)

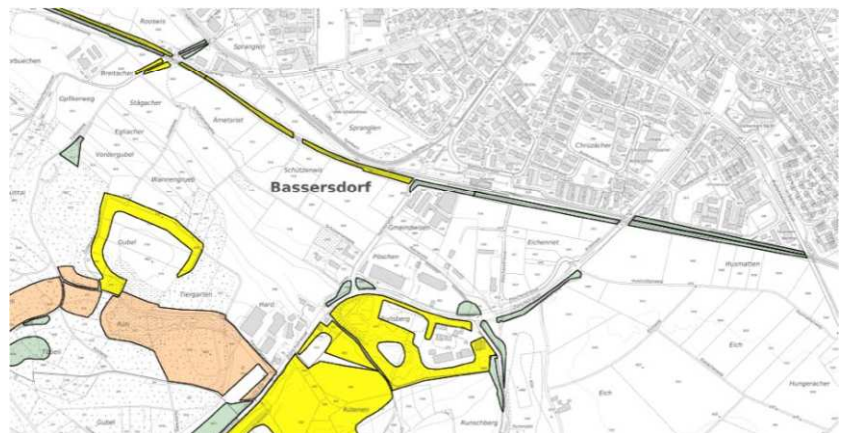


Koordinationshinweis Reptilieninventar

Der vorgesehene übergeordnete Radweg entlang der Bahnlinie kommt im Gebiet Eichenriet und Husmatten entlang des überkommunalen Reptilieninventarobjekts Nr. 1 "Hardwald-Baltenswil" mit den Teilobjekten Nr. 1.18 und 1.19 "Bahnböschung" gemäss Reptilieninventar des Kantons Zürich von 1992 zu liegen. Bei der Erstellung der Velowege entlang der Bahn ist das Inventar zu berücksichtigen.

Auszug Reptilieninventar 1993 GIS ZH

- Waldeidechse
- Zauneidechse
- potentiell wertvolle Fläche



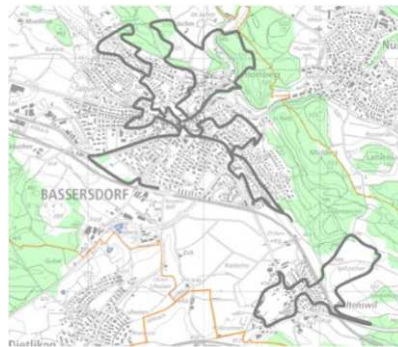
Koordinationshinweis
Nachbargemeinden

Die Koordination über die Gemeindegrenzen ist im Bereich der überkommunalen Richtpläne sichergestellt.

Wo kommunale Wege an die Gemeindegrenzen stossen, wurde mit den Richtplänen der Nachbargemeinden die Fortsetzung überprüft. In allen Fällen sind bestehende Wege vorhanden und die Weiterführung ist möglich. Für die Weiterführung auf dem Gemeindegebiet der Nachbargemeinden wurde im Text ein Koordinationshinweis angebracht.

Dorfrundgänge

Die Dorfrundgänge wurden im Plan als Informationsinhalt dargestellt. Diese Teile des Fusswegnetzes dienen neben der Alltagsnutzung und dem Schul- und Arbeitsweg vor allem der Erholung.



Wege der Gebietsplanung Eich
Dezember 2019

Ausserdem werden auch die Wege der Gebietsplanung Eich als Informationsinhalt aufgenommen. Diese Planung ist nicht genügend weit fortgeschritten, als dass die Wege festgesetzt werden könnten. Dennoch werden auch sie in Zukunft einen wichtigen Erholungsraum erschliessen.

"Loop und Stern"

-  **LOOP**
-  **STERN**
-  **WICHTIGE WEGBEZIEHUNGEN**



Radwege - Velowegnetz

Netzplan Kanton Zürich, GIS ZH 2019
Überkommunales Netz und
Schwachstellen

Verbindungs- typ	lang- fristiges Ziel
	Veloschnellroute (Abschnitte für Pilotprojekte)
	Hauptverbindung
	Nebenverbindung
	Zusätzliche Freizeitverbindung

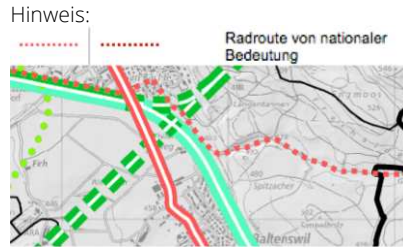


Schwachstellen

Ein Grossteil der Schwachstellen sind zu geringe Breiten oder eine fehlende Veloinfrastruktur (Velostreifen innerorts). Die Schwachstellenbehandlung soll voraussichtlich in folgenden Projekten und Zeiträumen behandelt werden:

- Veloweg entlang Altbach: Aufwertung zur Velohauptroute wird im Rahmen Projekt Glattalbahn-Verlängerung Etappe 2a bis Kloten Industrie (GTB2A) durch das Amt für Verkehr geprüft (aktuell, im Rahmen Vorprojektierung GTB2A).
- Klotenerstrasse: Wird im Rahmen Betriebs- und Gestaltungskonzept durch das Amt für Verkehr geprüft (Zeitpunkt offen).
- Dietlikerstrasse: Eine Aufwertung wird im Rahmen der Masterplanung Landschaftsraum überprüft (Staatsstrasse; Amt für Verkehr; Zeitpunkt offen).
- Neue Winterthurerstrasse: Wird im Betriebs- und Gestaltungskonzept durch das Amt für Verkehr geprüft.
- Bahnhofstrasse: Wird im Rahmen Einführung der Glattalbahn-Verlängerung, Etappe 2B geprüft.
- Baltenswilerstrasse: Wird mit Sanierungsprojekt 2020/21 umgesetzt.
- Birchwilerstrasse: Zeitpunkt offen
- Winterthurerstrasse: Wird im Rahmen Betriebs- und Gestaltungskonzept durch das Amt für Verkehr geprüft (ca. 2020; Abschnitt Löwenkreisel bis Siedlungsgrenze).
- Bassersdorferstrasse: Zeitpunkt offen

Schwachstellen und Glattalbahn-Verlängerung



Eine Herausforderung ist sicherlich die Behebung der Schwachstelle Klotener- und Bahnhofstrasse zusammen mit der Realisierung der Glattalbahn-Verlängerung.

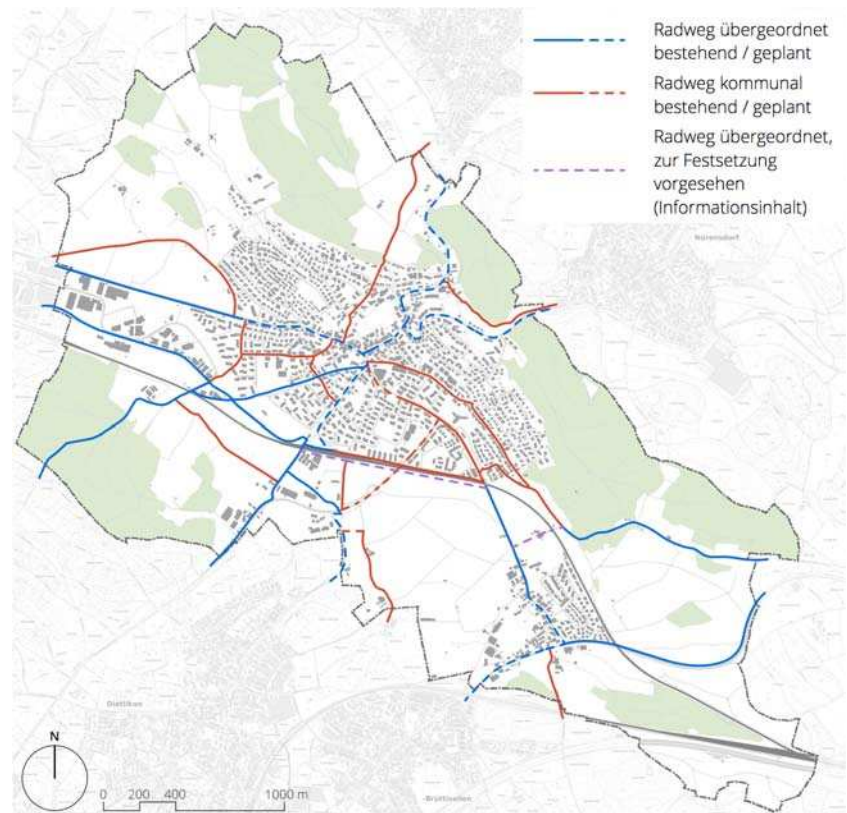
Besonders problematische Querungen oder Hindernisse (Schranken etc.) werden im Plan als Informationsinhalte dargestellt.

Die Lage der Schweiz Mobilroute (zusätzliche Freizeitverbindung) unterscheidet sich im Netzplan des Kantons Zürich gemäss GIS ZH und im kantonalen Richtplan.

Für den kommunalen Plan muss die gemäss kantonalem Plan festgelegte Lage übernommen werden, auch wenn der Netzplan und die Signalisation vor Ort von der festgelegten Lage abweichen. Bei der nächsten Revision der regionalen Richtplan sollte die Gemeinde die Aufnahme der Verbindung als überkommunale Radroute beantragen.

Kommunales Velowegnetz

Das überkommunale Netz wird mit dem kommunalen Velowegnetz ergänzt. Insbesondere die wichtigen Zielorte werden dadurch besser an das überkommunale Netz angebunden. Die übergeordneten Radwege, welche noch nicht in den übergeordneten Planungen enthalten sind und im Verkehrsplan II in violetter Farbe dargestellt sind, werden im nachfolgenden Netzplan nicht abgebildet.



Übergeordnete Planungen:
Brüttenertunnel – künftige Verbindung

Aufgrund des Baus des Brüttenertunnels muss auch die Veloverbindung (nationale Route) angepasst werden. Gemäss Netzplanung des Kantons werden dadurch neue überkommunale Verbindungen südlich des Bahndamms und entlang des neuen Schinenwisenwegs erstellt sowie verschiedene bisher überkommunale Verbindungen zu kommunalen Routen. Zusätzlich sind neue kommunale Verbindungen entlang der Zürichstrasse vorgesehen. Die Verbindung auf der nördlichen Seite des Bahndamms, die geplanten Verbindungen entlang der Zürichstrasse sowie auch die bisher übergeordneten Verbindungen entlang der Baltenswilerstrasse und der Tagelswangerstrasse werden deswegen als kommunale Verbindung klassiert. Bei der Erstellung der Velowege auf der Südseite der Bahnlinie ist das Reptilieninventar zu berücksichtigen.

Qualitätsanforderungen Velowege

Velowege und -Routen haben aufgrund der unterschiedlichen Bedürfnisse der Nutzer sehr unterschiedliche Anforderungen.

Anforderungen Arbeitsweg und e-Bike 45 km/h

- Direkte Verbindungen, auch auf Hauptstrasse, flache Strecke, klare Signalisation "freie Fahrt", Asphalt
- Kein Fahrverbot für Kleinmotorrad

Anforderungen Schülerverkehr, Einkauf, Alltag
Freizeitverkehr Sport / Rennvelo

- Sichere Verbindung, abseits Hauptstrasse, direkt, eher Asphalt

Freizeitverkehr Sport / Mountainbike

- "Freie Fahrt", klare Signalisation, keine Fussgänger, Asphalt

Freizeitverkehr allgemein

- Schöne Strecke, Singletrail, coupiert, Kies- oder Trampelpfad

- Sichere, schöne Route, abseits Hauptstrassen, Asphalt oder Kies

Die kommunalen und regionalen Routen beziehen sich in der Regel eher auf die Alltagsnutzung. Insbesondere sollen folgende Punkte beachtet werden:

Sicherheit bei Kreuzungen

An besonderen Gefahrenstellen wie schwierig erkennbaren Velostreifenführungen im Bereich von Kreuzungen soll eine rote Farbmarkierung geprüft werden (Bewilligung KAPO erforderlich).

Schnelle Verbindung für Velopendler

Die Führung für Velopendler bedingt möglichst flache, schnelle Verbindungen ohne Wartezeiten (keine Lichtsignale). Zur Förderung des Umsteigens vom Auto aufs Velo und e-Bike ist darauf zu achten, dass keine Verbote für Kleinmotorräder bestehen.

Verbindungen bei Bauvorhaben

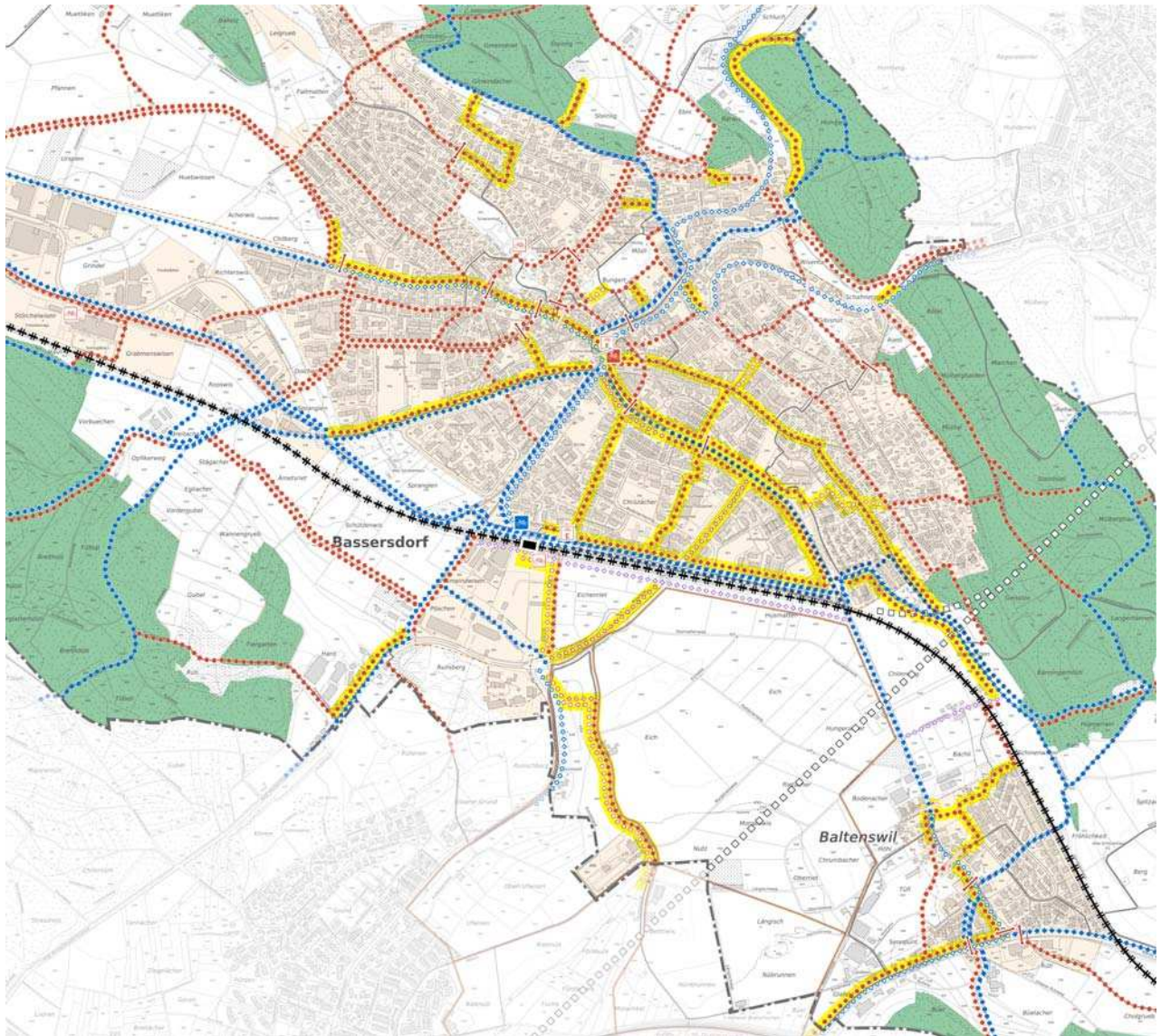
Bei Bauvorhaben sollen Veloverbindungen zum umliegenden Netz und durch das Areal geprüft und ggf. sichergestellt werden.

Beleuchtung

Bei Velorouten ausserorts sind Beleuchtungen mit Bewegungsmeldern zu prüfen, soweit die Beleuchtung nicht durch die Strassenbeleuchtung gegeben ist.

Netzergänzungen Fuss- und Radwegnetz

Das bisher im kommunalen Verkehrsplan festgelegte Fuss- und Radwegnetz wurde im Rahmen der Revision an zahlreichen Orten in der Gemeinde mit zusätzlichen bestehenden oder geplanten Verbindungen ergänzt. In der nachfolgenden Grafik sind sämtliche Anpassungen mit gelber Farbe hervorgehoben worden. Die Netzergänzungen führen zu einem durchgängigen, attraktiven und sicheren Fuss- und Radwegnetz.



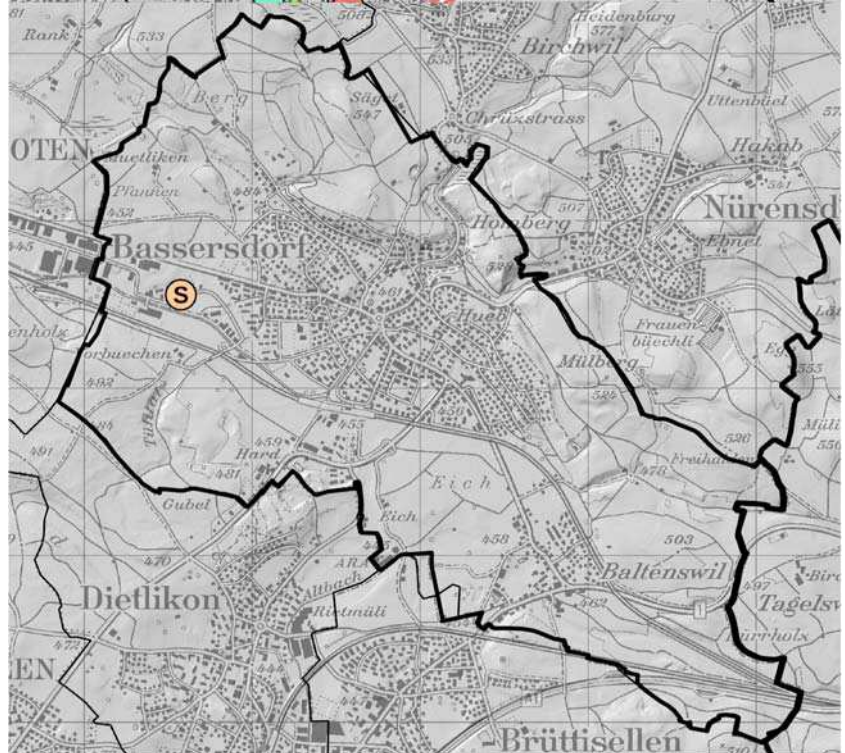
Übersichtsplan Netzergänzungen

6 PLAN DER ÖFFENTLICHEN BAUTEN UND ANLAGEN



6.1 Bestehende Grundlagen öBA

Kantonaler Richtplan

Teilbereich öffentliche Bauten und Anlagen (GIS ZH 10.5.2018)



Öffentliche Bauten und Anlagen

-  Weitere öffentliche Dienstleistungen
-  Sicherheit

Das bestehende Strassenverkehrsamt ist die einzige Festlegung im Teilbereich öffentliche Bauten und Anlagen in der Gemeinde Bassersdorf.

Regionaler Richtplan ZPG

(Festgesetzt 14.2.2018)

Im regionalen Richtplan Glattal sind folgende öffentliche Bauten und Anlagen in der Gemeinde Bassersdorf eingetragen:

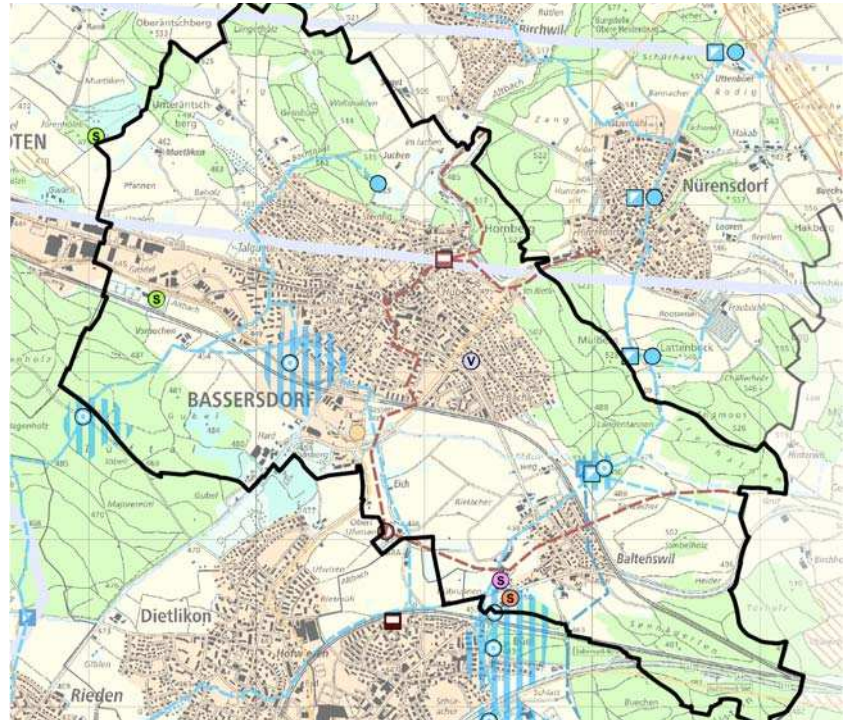
- Landheim Brüttsellen
Funktion/Ziel: Schule/weitere Bildungsinstitution S; bestehend, Ausbau geplant
- KZU Kompetenzzentrum Pflege und Gesundheit
Funktion/Ziel: Pflegeversorgung V; bestehend, geplante Erweiterung um Standort "Breiti-Zentrum"
- Sportanlage bxa
Funktion/Ziel: Sport S; bestehend, Ausbau geplant
Koordinationshinweise: KRP Landschaftsverbinding Nr. 27, reg. Vernetzungskorridor Hardwald-Aentschberg Nr. 1
- Landheim Brüttsellen, Durchgangsheim für schulpflichtige und schulentlassene männliche und weibliche Jugendliche
Funktion/Ziel: Verwaltung V, bestehend

Kantonal/Regional

Bestehend
Geplant

B
A
F
J
S

Öffentliche Bauten und Anlagen
 B Bildung und Forschung
 S Schule / weitere Bildungsinstitution
 A Gesundheit
 V Pflegeversorgung
 F Kultur, Sport, Messe und Kongresswesen
 J Weitere öffentliche Dienstleistungen
 S Sicherheit



6.2 Bedeutung

Bauten zur Erfüllung kommunaler öffentlicher Aufgaben

Der kommunale Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen enthält jene Bauten und Anlagen, die mit der Erfüllung kommunaler öffentlicher Aufgaben im Zusammenhang stehen und Auswirkungen auf die Raumplanung erwarten lassen. Für einen Eintrag einer Baute oder Anlage im Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen muss die Gemeinde nicht zwingend auch Eigentümer oder Betreiber sein. Es genügt, wenn ein wesentliches öffentliches Interesse an einer Baute oder einer Anlage besteht.

6.3 Ziele

Gesamtstrategie

Die Ziele zu den öffentlichen Bauten und Anlagen sind im Kap. 4.2 im Richtplantext beschrieben.

6.4 Ergänzende Erläuterungen zum Richtplantext

Anpassungsbedarf vorhanden

Die Gemeinde Bassersdorf verfügt über einen kommunalen Gesamtplan mit eingezeichneten öffentlichen Bauten und Anlagen. Dieser stammt aus dem Jahr 1981.

Um die bestehenden Anlagen darzustellen, Entwicklungs- und Ausbauprojekte zu ermöglichen – insbesondere ausserhalb des kantonalen Siedlungsgebietes – und auch um den Bedarf nach Ausbauten

zu klären, wird der Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen vollständig aktualisiert.

Bedarfsabklärung

Im Rahmen der Revision wurden die zuständigen Ämter befragt und die Bedürfnisse betreffend Entwicklungs- und Ausbaubedarf in Anbetracht der angenommenen Bevölkerungsentwicklung geklärt. Die Erkenntnisse sind in den vorliegenden kommunalen Richtplan eingeflossen und die Bedürfnisse wurden berücksichtigt.

Öffentliche Verwaltung und Werke

Auf überkommunaler Stufe sind in der Gemeinde mit dem Strassenverkehrsamt und dem Durchgangsheim des Landheims Brüttisellen zwei Einträge vorhanden.

Auf kommunaler Stufe wurden die wichtigen Bauten und Anlagen der Kategorie "Öffentliche Verwaltung und Werke" festgelegt. Aktuell besteht gemäss Rücksprache mit den Werkverantwortlichen kaum Ausbaubedarf. Einzig die Feuerwehr hat nach heutigem Kenntnisstand Bedarf nach zusätzlichen Aussenflächen (Umschlagsflächen, Waschplatz usw.).

Die Gemeinde verfügt über eine kommunale Wertstoffsammelstelle an der Ufmattenstr. 5, welche bestehen bleiben soll. Da Unterflurcontainer immer beliebter werden und diverse Vorteile, wie beispielsweise eine Entlastung des Ortsbildes und eine Verhinderung des Durchwühlens von Abfallsäcken durch Tiere mit sich bringen, soll die Ermöglichung von Unterflurcontainern bei grösseren privaten Überbauungen geprüft werden. Sobald die Voraussetzungen erfüllt sind (u.a. vom Unternehmer), sollen Unterflurcontainer bei Überbauungen alternativ zu den oberirdischen Containern erstellt werden können.



Foto Gemeindeverwaltung



Foto Wertstoffsammelstelle

Kultuspflege und Bestattungswesen

Wie bei der öffentlichen Verwaltung und den Werken bestehen auch im Bereich der Kultuspflege und des Bestattungswesens keine zusätzlichen Raumbedürfnisse. Aktuell steht die Möglichkeit eines Zusammenschlusses der reformierten Kirche Bassersdorf mit den Kirchen von Lindau und Brütten zur Debatte.

Im Frühjahr 2020 wird mit einer Urnenabstimmung über den Zusammenschluss entschieden. Sollte es zu einem Zusammenschluss kommen, besteht die Absicht, die Kirchgemeindeverwaltungen in Nürens Dorf zu zentralisieren.



Foto reformierte Kirche



Foto katholische Pfarrei St. Franziskus

Erziehung und Bildung

Mit dem Landheim Brüttsellen hat eine Bildungsinstitution von regionaler Bedeutung ihren Standort innerhalb des Bassersdorfer Gemeindegebiets. Die Bauten und Anlagen des Landheims liegen vollumfänglich in der Landwirtschaftszone, welche mit einem kantonalen Gestaltungsplan gesichert wurden.

Als kommunale Erziehungs- und Bildungsstandorte werden die drei Schulstandorte Geeren (Primar), Chrüzacher (Primar) und Steinlig (Primar) / Mösli (Sekundar), die acht Kindergärten, die privaten Kindertagesstätten und die drei Turnhallen bei den Schulstandorten bezeichnet. Der Kindergarten an der Steinackerstrasse in Baltenswil wird in den nächsten zwei Jahren aufgehoben und an die Bassersdorferstrasse 20 gezügelt.

Die familien- und schulergänzende Kinderbetreuung wird von einer privaten Firma an zwei Standorten im Auftrag der Gemeinde angeboten. Zusätzlich ergänzen weitere Kindertagesstätten von privaten Anbietern das Angebot in der Gemeinde.

Die Schulraumplanung wird regelmässig aufgrund der Schülerzahlen und der Prognosen überprüft und angepasst und die Raumbedürfnisse entsprechend geplant. Derzeit besteht Bedarf nach zwei zusätzlichen Kindergärten. Der Flächenbedarf hierfür kann innerhalb der bestehenden Schulareale gedeckt werden.



Foto Schulareal Steinlig / Mösli



Foto Schulareal Chrüzacher

Die vorliegenden Schulraumplanung wurde einmal als Variante ohne Entwicklung Pöschen/Bahnhof Süd und einmal mit einer Entwicklung Pöschen/Bahnhof Süd gerechnet. Die Hochrechnung der Kinderzahlen ergibt, dass die erforderlichen Schulräume auf den bestehenden Schularealen vorhanden sind oder dass diese auf den bestehenden Schularealen erstellt werden können. Im Bericht zur Schulraumplanung wird zudem erwähnt, dass langfristig für ein Schülerpotenzial im Bereich Pöschen zusätzlicher Schulraum benötigt wird. Es ist davon auszugehen, dass hier ein Kindergarten erstellt werden muss.

In der aktuellen Schulraumplanung noch nicht berücksichtigt ist eine allfällige Öffnung der weiteren Potenzialgebiete Schützenwis und Eichenriet für Wohnnutzungen. Falls diese Potenzialgebiete baulich entwickelt werden, müsste die Schulraumplanung überprüft werden. Es ist zu erwarten, dass in diesem Falle die bestehenden Schulanlagen nicht ausreichen würden. Gegebenenfalls wären dann der Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen sowie der Zonenplan entsprechend anzupassen. Da die bauliche Entwicklung der Potenzialgebiete eine sehr langfristige Entwicklungsoption ist, wird dies im vorliegenden Richtplan noch nicht berücksichtigt.

Kultur und gemeinschaftliche Begegnung

In der Gemeinde stehen zahlreiche Räume zur Verfügung, welche sowohl von Vereinen, Privatpersonen als auch der Gemeinde für Anlässe gemietet werden können und als Begegnungsorte dienen. Das Angebot ist ausreichend und es besteht kein Ausbaubedarf.



Foto Altes Schulhaus Türmli: Gemeindebibliothek und Haus der Kulturen



Foto Altes Schulhaus Baltenswil

Sozial- und Gesundheitswesen

Gemeinden haben gemäss dem kantonalen Pflegegesetz für eine fachgerechte stationäre und ambulante Betreuung ihrer Einwohner/-innen zu sorgen. In der Gemeinde Bassersdorf wird diese Betreuung durch die Spitex, das Kompetenzzentrum Zürcher Unterland KZU für Pflege und Gesundheit Bächli sowie das kommunale Alters- und Pflegezentrum Breiti (APZ) in Kombination mit dem Spital Bülach sichergestellt. Beim KZU handelt es sich um eine überkommunale Gesundheitseinrichtung, welche im regionalen Richtplan festgelegt ist und in Zukunft erweitert werden soll.

Bei den kommunal festgelegten Pflegeeinrichtungen bedarf es aktuell keines Angebotsausbaus.



Foto KZU Kompetenzzentrum Pflege und Gesundheit – Pflegezentrum Bächli

Erholung und Sport

Die Gemeinde Bassersdorf verfügt über ein ausgewogenes und vielseitiges Angebot an Sport- und Erholungsanlagen. Da im Bereich der Sportanlage bxa noch Reserveflächen vorhanden sind, besteht aktuell kein Bedarf nach zusätzlichen Flächen an anderen Standorten.

Die Reservefläche östlich der Sportanlage bxa befindet sich in einer Erholungszone für Sportanlagen, welche im Jahr 2009 im Rahmen einer Teilrevision der Bau- und Zonenordnung ausgeschieden wurde.



Luftbild mit rot schraffiert dargestellter Reservefläche

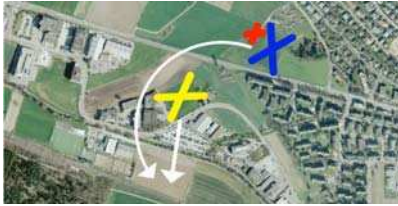


Ausschnitt aus dem Zonenplan

Machbarkeitsstudie bxa

Neben der Teilrevision wurde im Jahr 2009 auch eine Machbarkeitsstudie zum bxa-Areal in Auftrag gegeben, welche vom Büro Suter von Känel Wild erarbeitet wurde. Grund für die Machbarkeitsstudie und die Teilrevision war, dass die Gemeinde das Ziel verfolgt, das Areal der bxa zu einem sogenannten Sportstättenzentrum weiterzuentwickeln und zu modernisieren. Mit einer kompakten Anordnung der Sport- und Freizeitinfrastruktur im Bereich der Erholungszone für Sportanlagen sollen Synergien bei der Nutzung der Infrastruktur entstehen bzw. eine optimale Auslastung erreicht werden können.

Schematische Darstellung der Verlegung der Fussballfelder Acherwis (blau), Eselswisen (gelb) und Skatepark (rot)



Unter anderem ist vorgesehen, dass Fussballfelder erstellt werden sollen und stattdessen die bestehenden Fussballfelder Acherwis und Eselswisen aufgehoben werden. Der neben dem Fussballfeld Acherwis gelegene Skatepark soll aufgrund der Lage in einer Landwirtschaftszone ebenfalls aufgehoben und im Bereich der Sportanlage bxa ersetzt werden. Der heutige Fussballplatz Eselswisen liegt auf einer Parzelle in privatem Eigentum in der Gewerbezone; bei einem Entwicklungsbedarf muss die Nutzung aufgegeben werden.

Da es noch einige Jahre dauern wird, bis die neuen Anlagen in der Sportanlage bxa realisiert werden und die Garderobenanlagen beim Fussballfeld Acherwis in einem sehr schlechten Zustand sind, wurde an der Gemeindeversammlung im Juni 2019 dem Kredit für ein neues Garderobengebäude mit Nebenräumen (Komplex aus 7 Containern) zugestimmt. Aufgrund der Lage in der Landwirtschaftszone müssen die Garderoben nach maximal 15 Jahren zurückgebaut werden. Allenfalls können die Container danach beispielsweise bei der Sportanlage bxa weiterverwendet werden (siehe auch Beschluss des Gemeinderats vom 12. März 2019).

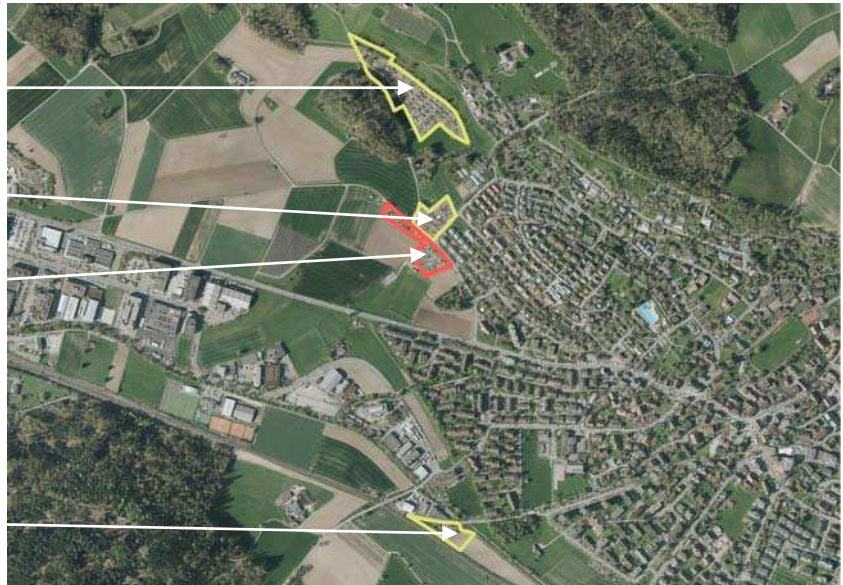
Ausschnitt aus dem Situationsplan zum Ausbau bxa



Familiengartenareale

Die im Richtplan eingezeichneten Familiengartenareale sind bestehend und bereits heute weitgehend Erholungszonen zugewiesen. Allerdings liegen Teile des Familiengartenareals Bergstrasse in der Reserve- und der Landwirtschaftszone. Diese Flächen sollen in der Nutzungsplanung zukünftig ebenfalls einer Erholungszone zugewiesen werden. Es ist zu beachten, dass im Bereich der Familiengärten Bergstrasse in der überkommunalen Planung die Gewässerrevitalisierung Bachtobelbach festgelegt ist. Es ist eine genügend grosse Fläche zu sichern, um bei Bedarf Ersatzflächen für Familiengärten zu haben (siehe auch Festlegungen zum Erholungsgebiet).

- Familiengartenareal Leigrueb,
in Erholungszone
- Familiengartenareal Bergstrasse,
in Erholungszone
- Familiengartenareal Bergstrasse,
in Reserve- und Landwirtschaftszone
- Familiengartenareal Auenweg,
in Erholungszone



Trägerschaft

Die Trägerschaft der öffentlichen Bauten und Anlagen erfolgt zum Grossteil durch die Gemeinde (inkl. Schule) und die Kirchgemeinden. Einzelne Anlagen sind jedoch auch über Aktiengesellschaften oder privat über Vereine, Genossenschaften oder Stiftungen organisiert.

Im Richtplanktext wurde bei allen Bauten und Anlagen die jeweilige Trägerschaft vermerkt.

Wirkung für die nachfolgende Planung

Mit den nachgeordneten Planungen, insbesondere im Rahmen der kommunalen Nutzungsplanung, sind die Möglichkeiten zur Realisierung der geplanten Bauten mittels geeigneter Zonierung und Verkehrserschliessung offenzuhalten und die bestehenden Bauten zu sichern.

Als Zonen kommen primär die Erholungszone und die Zone für öffentliche Bauten und Anlagen in Frage. Andere Zonen können aber je nach Zielsetzung ebenfalls ausgeschieden werden.

Gemäss Bericht zum kantonalen Richtplan kann das Landwirtschaftsgebiet für die bezeichneten öffentlichen Aufgaben durch Ausscheidung von Erholungsgebieten bzw. in der Nutzungsplanung durch Festsetzung von Erholungszone, Gestaltungsplänen oder Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen "durchstossen" werden.

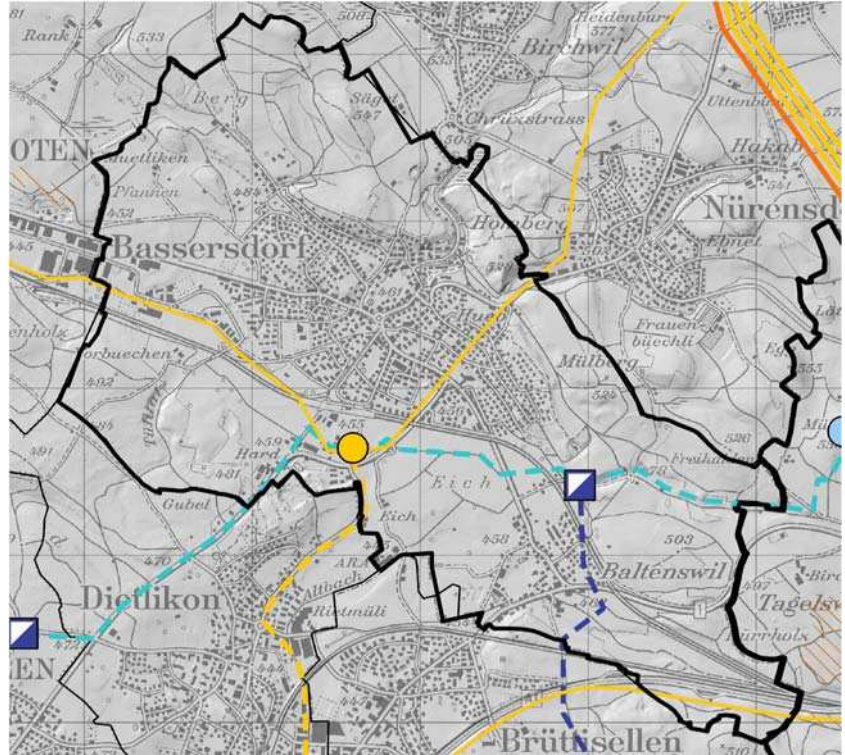
Wenn die in der Richtplankarte bezeichneten Fruchtfolgeflächen von einer Durchstossung betroffen sind, müssen diese kompensiert werden.

7 VERSORGUNGSPLAN

7.1 Bestehende Grundlagen Versorgung

Kantonaler Richtplan

Teilbereich Ver- und Entsorgung
(GIS ZH 10.5.2018)



Versorgung, Entsorgung	
	Stufenpumpwerk
	Wassertransportleitung
	Unterwerk
	Hochspannungsleitung
	Kabelleitung

Im Teilbereich Ver- und Entsorgung sind neben den bestehenden Wassertransportleitungen, dem Unterwerk sowie den Hochspannungs- und Kabelleitungen auch das geplante Stufenpumpwerk und die geplante Wassertransportleitung Baltenswil – Schwerzenbach in der Richtplankarte ersichtlich.

Regionaler Richtplan ZPG

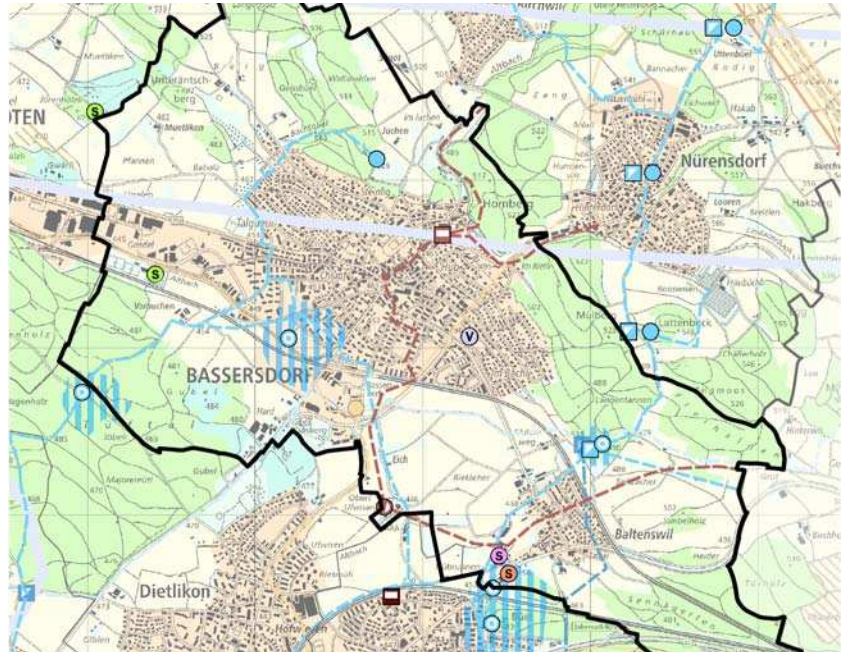
(Festgesetzt 14.2.2018)

Im regionalen Richtplan Glattal sind weitere Versorgungsanlagen im Gemeindegebiet eingetragen:

- bestehendes Reservoir und bestehende Wassertransportleitung
- bestehende Grundwasserfassungen
- bestehende Grundwasserschutzgebiete
- bestehendes Stufenpumpwerk
- bestehende ARA Bassersdorf
Ausbau geplant*
Abwärmenutzung: 5'700 MWh ungenutztes Wärmepotenzial in MWh pro Jahr, Ausbau Nahwärmenetz beabsichtigt
- bestehendes Regenbecken und bestehende Schmutz- oder Mischwasserleitungen

* Die Realisierung ist zwischen 2016 und 2018 erfolgt.

Kantonal Regional		
Bestehend	Geplant	
		Grundwasserschutzgebiet
		Grundwasserfassung
		Aufbereitungsanlage
		Reservoir
		Stufenpumpwerk
		Wassertransportleitung
		Untenwerk
		Hochspannungleitung
		Kabelleitung
		Abwasserreinigungsanlage
		Regenbecken
		Schmutz- oder Mischwasserleitung



7.2 Aufhebung des kommunalen Versorgungsplans

Bedeutung

Der Versorgungsplan dient als Grundlage für die Landsicherung der notwendigen Leitungstrassen und Flächen für die Wasser- und Elektrizitätsversorgung sowie die Abwasserbeseitigung mittels Baulinien und Werkplänen.

Durch andere Planungen abgelöst

Im kommunalen Gesamtplan von Bassersdorf von 1981 werden unter dem Titel Erläuterungen zur kommunalen Versorgung die Themen Wasserversorgung, Abwasserbeseitigung und Energieversorgung behandelt. Diese Themen sind jedoch auch im GWP und GEP enthalten.

Die bezeichneten Anlagen weitgehend bestehen bzw. die Landsicherung (Baulinien etc.) erfolgte und da die Themen durch andere Planungen (GWP, GEP) inhaltlich präziser wiedergegeben werden, besteht kein Bedarf mehr für den Versorgungsplan.

Auf den Versorgungsplan wird verzichtet. Er wird ersatzlos aufgehoben. Die wesentlichen Anlagen sind auf Wunsch des Amts für Raumentwicklung des Kantons Zürich als Informationsinhalte im Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen dargestellt.

Auswirkung

Die notwendigen Inhalte werden im generellen Wasserversorgungsprojekt und im generellen Entwässerungsplan etc. geregelt. Die Elektrizitätsversorgung wird durch die Konzepte der EKZ abgedeckt und die Datenleitungen (Breitband, Glasfaser) durch private Anbieter bereitgestellt, weswegen in diesem Bereich keine kommunalen Planungen bestehen. Die Aufhebung hat daher auf die Themen des Versorgungsplans keinen materiellen Einfluss.

8 AUSWIRKUNGEN

8.1 Siedlung

Allgemeines

Der Siedlungsplan zeigt die Verteilung der Nutzungsdichten auf und konkretisiert die regionalen Vorgaben. Bei der Festlegung und Abgrenzung der Dichtestufen wurden die bestehenden Strukturen und die Lärmsituation – insbesondere die Lage der AGL – berücksichtigt. Ausserdem soll mit einer höheren Nutzungsdichte in den gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Gebieten bezweckt werden, dass zukünftig der heute relativ hohe Anteil des MIV im Modal-Split reduziert werden kann.

Im Siedlungsplan werden zudem unter anderem die heutigen Gebiete der Kernzone neu stärker differenziert und deswegen neu zwei Gebietstypen festgelegt – das schutzwürdige Ortsbild und die Kerngebiete. Ein weiterer Schwerpunkt des Siedlungsplans ist die Festlegung, dass die Reserveflächen am Bahnhof Bassersdorf entwickelt und ein Dienstleistungsschwerpunkt geschaffen werden sollen. Zusätzlich werden mit den Festlegungen zu den langfristigen Potenzialgebieten, dem Entwicklungsgebiet und der Rückfallebene des Entwicklungsgebiets die Entwicklungsabsichten für das Gebiet südlich der Bahnlinie formuliert.

Öffentliche Bauten und Anlagen

Mit dem Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen werden einerseits die Raumbedürfnisse für die absehbare Zukunft gesichert und andererseits der erforderliche Entwicklungsspielraum gegeben.

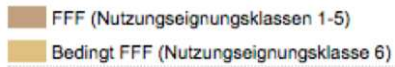
8.2 Landschaft – Gewässer – Wald

Allgemeines

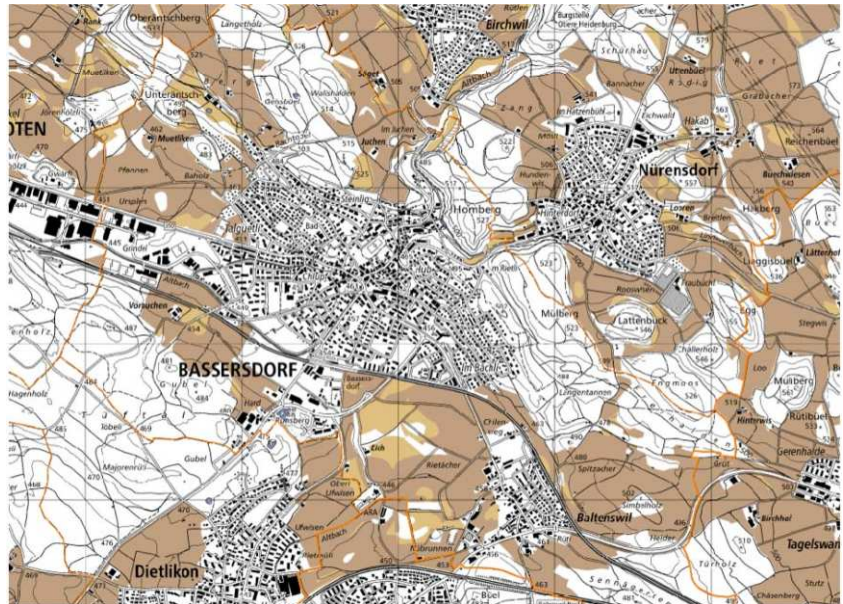
Mit dem Landschaftsplan werden die Flächen für die Freihaltung und für die Erholungsnutzungen gesichert und die überkommunalen Vorgaben übernommen.

Eine Übernahme der überkommunalen Vorgaben erfolgt auch bei den Naturschutzgebieten, der Gewässerrevitalisierung, den Vernetzungskorridoren, den Aussichtspunkten und den Hochwasserrückhaltebecken. Ergänzt werden diese übergeordneten Vorgaben durch die kommunale Festlegung von Naturschutzgebieten, Aussichtspunkten und einem Vernetzungskorridor.

Bodenschutz/Fruchtfolgeflächen



Der überwiegende Teil des Landschaftsraumes bzw. des Landwirtschaftsgebietes ist als Fruchtfolgeflächen klassiert.



Kein Verlust

Grundsätzlich bewirkt die Richtplanung keinen Verlust an Fruchtfolgeflächen, da die Überbaubarkeit erst in der Nutzungsplanung gesichert wird. Um die in der Folge gegebenenfalls möglichen Auswirkungen auf die Schutzgüter Boden und Fruchtfolgeflächen darzustellen, werden im Folgenden die möglichen Auswirkungen der Anpassungen des Siedlungsplans im Hinblick auf die Fruchtfolgeflächen betrachtet:

Änderungen am Siedlungsplan im kantonalen Siedlungsgebiet

Der Siedlungsplan umfasst mehrheitlich das kantonale Siedlungsgebiet, in welchem keine Fruchtfolgeflächen ausgeschieden sind. Die Änderungen am Siedlungsplan innerhalb des kantonalen Siedlungsgebietes haben damit keine Auswirkungen auf die Fruchtfolgeflächen. Durch die Festlegungen zum Siedlungsrand, zur Siedlungsökologie etc. soll die Grundlage geschaffen werden, damit in der nachfolgenden Nutzungsplanung hochwertigere Grünflächen entstehen und weniger Bodenversiegelung stattfindet. Somit ergibt sich mit dem vorliegenden Richtplan die Basis für eine Verbesserung bezüglich Boden im Siedlungsgebiet.

Mögliche künftige Einzonungen auf Basis des Richtplans ausserhalb kantonalem Siedlungsgebiet

Mit dem vorliegenden kommunalen Richtplan werden grundsätzlich keine Flächen ausserhalb des Siedlungsgebietes für Einzonungen vorgesehen. Für eine Einzonung in die Erholungszone vorgesehen ist das bestehende Familiengartenareal Bergstrasse.


Mögliche Verlagerung von Siedlungsgebiet Schützenwis – Eichenriet

Im vorliegenden kommunalen Richtplan wurde angedacht, je nach Resultat einer Planung für den südlich des Bahnhofs gelegenen Bereichs und die Resultate einer Machbarkeitsstudie zur Verbindungsstrasse zu einem späteren Zeitpunkt beim Kanton eine Verlagerung des Siedlungsgebietes Schützenwis (aktuell im Siedlungsgebiet, keine FFF) in den Bereich Eichenriet (aktuell kein Siedlungsgebiet, FFF) zu beantragen. Da dies jedoch flächengleich erfolgen würde, kommt es zu keinem effektiven Verlust an Fruchtfolgeflächen.

Verlust an Fruchtfolgeflächen durch
Infrastrukturbauten

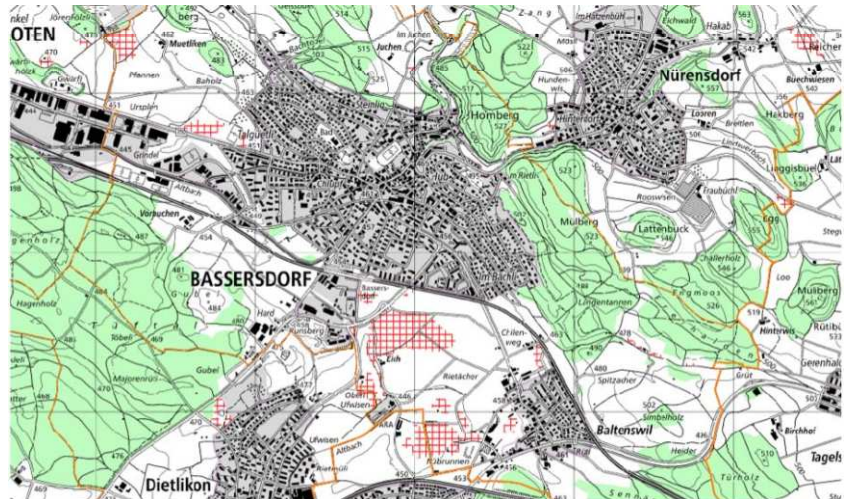
Mögliche Bodenaufwertungen /
Kompensation für Fruchtfolgeflächen
möglich

Potential für FFF-Kompensation

 vorhanden

Durch den Bau der beabsichtigten Infrastrukturbauten (Brüttener-tunnel, neue Strasse Verbindung Baltenswil–Bassersdorf) kommt es zu einem Verlust an Fruchtfolgeflächen. Dies ist jedoch eine Folge der überkommunalen und nicht der kommunalen Planung.

Sofern im Rahmen der nachfolgenden Nutzungsplanung dennoch Ersatz für einen Fruchtfolgeflächenverlust geschaffen werden muss, bestehen in der Gemeinde vor allem im Gebiet der Gebietsplanung Eich Flächen, bei welchen eine Kompensation durch Aufwertung ge- prüft werden kann.



Gewässer

Die Gewässer sind bestehend und durch die übergeordnete Gesetz- gebung gesichert. Durch die Aufnahme der Gewässerrevitalisierun- gen wird ein Beitrag zur Aufwertung der Fliessgewässer geleistet.

Die Festlegung der Gewässerräume ist in Bassersdorf noch nicht er- folgt. Dies muss im Rahmen eines separaten Projektes unabhängig von der kommunalen Richtplanung angegangen werden.

Grundwasser

Durch geringere Bodenversiegelungen im Sinne der Thematik "Sied- lungsökologie und Ortsklima" wird auch eine Verbesserung bezüglich Grundwasser angestrebt, wobei insbesondere bei Parkierungsflächen die Verschmutzungsproblematik zu beachten ist. Durch die Festle- gungen im kommunalen Richtplan werden keine negativen Auswir- kungen auf das Grundwasser erwartet.

Wald

Der Wald ist gesichert und es werden keine negativen Auswirkungen auf den Wald erwartet. Durch die Festlegung der Waldränder soll eine Verbesserung der Waldränder angestrebt werden, was auch zur Verbesserung des Gesamtwaldes beitragen kann.

8.3 Abstimmung Siedlung und Verkehr

Allgemeines

Mit dem Verkehrsplan werden die Groberschliessung des Siedlungsgebiets und Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr gesichert. Zudem wird festgelegt, wo Strassenräume aufzuwerten und wo Tempo-30- und Begegnungszonen bestehen oder geplant sind.

Der Fokus des Verkehrsplans liegt auf der Förderung von qualitätsverbessernden Massnahmen für den öffentlichen Verkehr (Haltestellen und Zugänglichkeit) und für den Fuss- und Veloverkehr (Netz und Abstellanlagen).

Bezüglich MIV wird auf eine angebotsorientierte, siedlungsverträgliche Verkehrsabwicklung geachtet. Mit einer der Situation angemessenen Gestaltung der Strassenräume sollen die Fahrgeschwindigkeiten und die Verkehrssicherheit erhöht werden.

Berücksichtigung der übergeordneten Strategie

In der Gesamtstrategie zur Siedlung im kantonalen Richtplan ist in Bezug auf die Abstimmung von Siedlung und Verkehr Folgendes festgehalten:

"Der Bedarf an Geschossflächen für Wohnungen und Arbeitsplätze ist vorrangig durch bauliche Erneuerung und Entwicklung innerhalb des Siedlungsgebiets an mit dem öffentlichen Verkehr sowie mit dem Fuss- und Veloverkehr gut erschlossenen Lagen zu decken."

An gut erschlossenen Lagen bestehen heute vielerorts bereits hohe Verkehrs- und Umweltbelastungen, welche sich durch das verdichtete Bauen ohne weitere Gegenmassnahmen noch verstärken. Deswegen ist die Abstimmung der Themen Siedlung und Verkehr von grosser Bedeutung.

Dem wird im Siedlungs- und im Verkehrsplan der Gemeinde Rechnung getragen. In den Kapiteln 3.4 und 4.3 des vorliegenden Berichts werden die diesbezüglichen Massnahmen und Absichten erläutert. Insbesondere wird auf der Seite 65 des vorliegenden Berichts auf die verkehrliche Gesamtstrategie der Gemeinde eingegangen.

Verdichtung an gut mit ÖV erschlossenen Lagen

Insgesamt lässt sich festhalten, dass mit der gezielten Verdichtungsstrategie für die gut erschlossenen Lagen die Voraussetzungen geschaffen werden, damit der durch die künftige Entwicklung entstehende Mehrverkehr vor allem über den öffentlichen Verkehr abgewickelt wird.

So wird im kommunalen Richtplan insbesondere aufgezeigt, dass das Gebiet Pöschen/Gmeindwisen und das Bahnhofareal entwickelt und stark verdichtet werden sollen. Beide Gebiete sind bereits heute sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Dies wird denn auch bei den beabsichtigten baulichen Entwicklungen in diesen Gebieten berücksichtigt. Für das Gebiet Pöschen/Gmeindwisen werden auf der Seite 44 des vorliegenden Berichts die Mobilitätsziele beschrieben. Es wird festgehalten, dass ein MIV-Anteil von unter 50% angestrebt wird.

Zusätzlich setzt sich die Gemeinde für die Verbesserung der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr ein. So wird bei der beabsichtigten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung die Glattalbahnverlängerung berücksichtigt und darauf abgestimmt. Ausserdem ist die Gemeinde bestrebt, dass die Haltestelle Bächli erhalten werden kann, damit die ÖV-Erschliessung sich im betroffenen Gebiet nicht verschlechtert.

Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr

Durch die zusätzlich vorgesehenen Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr (Verbesserung Veloabstellplätze, e-Bike-Förderung, Verbesserung Fuss- und Radwegnetz und Qualität) bestehen die Bestrebungen, um neben der Förderung des öffentlichen Verkehrs auch die Verlagerung auf den Fuss- und Veloverkehr zu fördern.

8.4 Umwelt und Versorgung

Lärmsituation (GIS ZH 11.2019)

Geplante Strassen

- Geplante Hochleistungsstrasse
- Geplante Hauptverkehrsstrasse

Geplante Bahnen

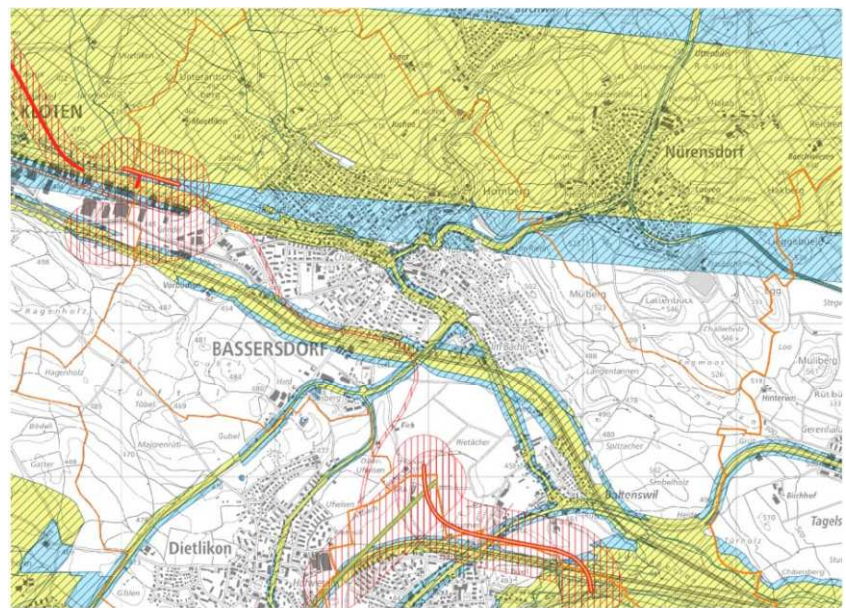
- Geplante Normalspurbahnlinie

Bereich geplanter Anlagen

- Planungswert-Bereich

Bereich bestehender Anlagen

- Immissionsgrenzwert- und Schallschutz-Bereich
- Immissionsgrenzwert-Bereich
- Schallschutz-Bereich



Die aktuelle Lärmsituation für Bassersdorf präsentiert sich folgendermassen:

Bahnlärm

Durch den Ausbau der Bahn (Doppelspurausbau) kann es im Bereich der vorgesehenen Verdichtungsgebiete im Bahnhofumfeld (gut erschlossene Lage) zu einer Mehrbelastung durch Lärm von zusätzlichen Bewohnern kommen. Der erforderliche Lärmschutz ist frühzeitig in die Entwicklung von Verdichtungsprojekten einzubeziehen.

Strassenlärm

Durch die künftige Verbindung Baltenswil – Bassersdorf aufgrund des Baus des Brüttenertunnels kommt es zu einer Verlagerung des Strassenverkehrslärms in diesem Bereich. Neu betroffen ist insbesondere der Abschnitt der Zürichstrasse zwischen Bahnlinie und Knoten Baltenswilerstrasse.

Fluglärm -
Anpassung VBR Flughafen

Sofern es im Betriebsreglement des Flughafens zu einer Veränderung kommt, kann dies zu Verschiebungen der Fluglärmbelastungen und allenfalls auch zu Veränderungen für eine spätere Einzonbarkeit von Grundstücken kommen.

Legende

**Grenzwertkurven ES II
(Umhüllende Tag und Nacht)**

□ PW, IGW, AW Betriebszustand Zt+

Zuwachs / Abnahme der Grenzwertkurven

■ Alte Gebiete von Z0

■ Neue Gebiete von Zt+



Störfall

Gemäss Chemie-Risikokataster sind folgende Einträge vorhanden:

Betriebsstandorte

○ Betriebe, die der Störfallverordnung unterstehen

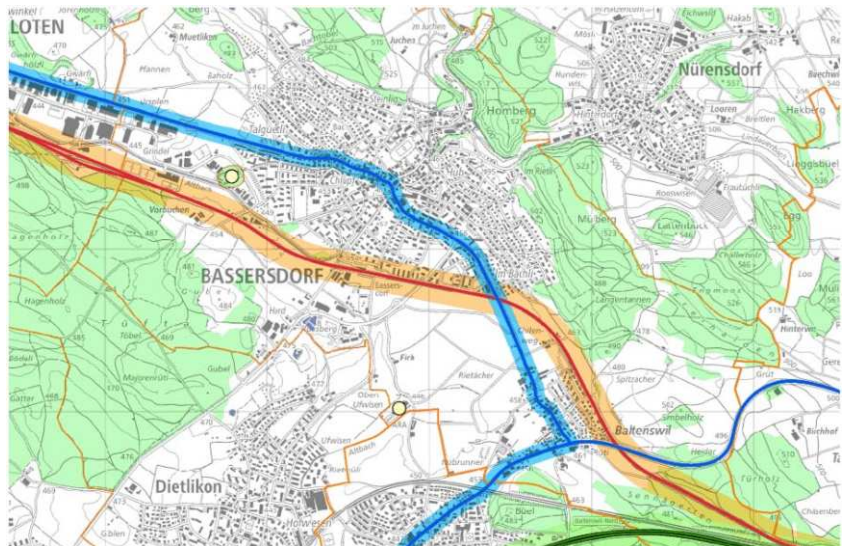
Konsultationsbereiche

■ Konsultationsbereich Chemie-Betriebe

■ Konsultationsbereich Nationalstrassen

■ Konsultationsbereich Durchgangsstrassen

■ Konsultationsbereich Eisenbahnen



Veränderung aufgrund der
Infrastrukturprojekte

Auch hier wird es bei der geplanten Anpassung am Strassennetz und dem Eisenbahnausbau zu einer Veränderung der Risikosituation kommen.

Entwicklung Pöschen/Gmeindwisen und
Eichenriet/Schützenwis

In der kommenden Teilrevision der Nutzungsplanung kommt es auf Basis des vorliegenden kommunalen Richtplans bei positiven Ergebnissen der Aktualisierung der Masterplanung Bahnhof Süd und der Klärung der Grundlagen und Vorgaben zu einer Anpassung im Rahmen der Nutzungsplanung für das Gebiet Pöschen/Gmeindwisen (Mischzone mit Gestaltungsplanpflicht) sowie allenfalls für die angrenzenden langfristigen Potenzialgebiete (Reservezonen). Bei der Weiterverfolgung und Entwicklung von Studien und Planungen in diesem Bereich ist die Situation bezüglich Störfallrisiko in die Beurteilungen einzubeziehen.

Nicht ionisierende Strahlung

Die Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung (NISV) stellt den Schutz vor Strahlung sicher.

Bauparzellen in der Nähe von Leitungen, welche nach dem 1. Februar 2000 als solche ausgeschieden wurden, unterliegen der NISV.

Orte mit empfindlichen Nutzungen (OMEN) müssen einen entsprechend der jeweiligen Situation angepassten Abstand zur Leitung aufweisen, damit der Anlagengrenzwert von 1 μ T eingehalten werden kann. Die erforderlichen Abstände sind beim Leitungsträger anzufordern. Als OMEN gelten Wohnräume, Schulräume, Kindergärten, Spitäler, Alters- und Pflegeheime sowie ständige Arbeitsplätze, wenn diese mehr als 2,5 Tage pro Woche besetzt sind. Neue Bauparzellen unterliegen damit ebenfalls der NISV.

Schwerpunkt Bahnhof &
Dienstleistungen

In Bassersdorf ist im Rahmen einer Entwicklung am Bahnhof der NISV und gegebenenfalls auch der Leitungsverordnung Rechnung zu tragen.

Entwicklungsgebiet
Pöschen/Gmeindwisen

Bei Studien und Planungen im Entwicklungsgebiet Pöschen/Gmeindwisen in Richtung Wohnen würden neuen Orte mit empfindlichen Nutzungen entstehen, insbesondere aufgrund des bestehenden Unterwerks EKZ. Dies ist hier insbesondere von Bedeutung, da gleichzeitig in diesem Bereich eine Trafostation / ein Umspannwerk für den Brüttenertunnel gebaut werden muss.



Versorgung gesichert

Die Aufhebung des Versorgungsplans hat keine negativen Auswirkungen auf die Entwicklung der Gemeinde Bassersdorf. Die im Versorgungsplan festgelegten Anlagen bestehen weitgehend und die Inhalte werden im generellen Wasserversorgungsprojekt und im generellen Entwässerungsplan etc. geregelt sowie inhaltlich präziser wiedergegeben.

8.5 Umsetzungshinweise

Zielsetzung	Konkretisierung / Zusammenfassung der Zielsetzung	Festlegungen im kommunalen Richtplan	Umsetzung / Instrument (NP = Nutzungsplanung)	Priorität / Zeithorizont
Qualität	Erhalt und die stetige Verbesserung der Qualität – Lebensqualität, Siedlungsqualität, Frei- und Landschaftsraumqualität stehen im Vordergrund.	<ul style="list-style-type: none"> Siedlungsplan und Landschaftsplan 	<ul style="list-style-type: none"> NP: Qualitätsanforderungen (GP Pflichten, Gestaltung Energie etc.) NP: Qualitätsanforderungen Umgebung (Grünflächenziffer, Bäume Siedlungsrand etc) Beratung und Projekte 	<p>kurzfristig</p> <p>kurzfristig</p> <p>andauernd</p>
Identität	Die gewachsenen Ortskerne sind erhalten und wurden gestärkt. Die wichtigen identitätsstiftenden Orte (Aussichtspunkte, Freiräume etc) sind geschützt und wurden aufgewertet. Das Zentrum um den Dorfplatz wurde attraktiv weiterentwickelt, hier bestehen vielerlei attraktive Angebote. Das „Gesicht“ von Bassersdorf am Bahnhof wurde hochwertig entwickelt.	<ul style="list-style-type: none"> Siedlungsplan, Schutzwürdiges Ortsbild Siedlungsplan, Freiraumflächen Siedlungsplan, Ortszentrum und Bahnhof 	<ul style="list-style-type: none"> NP: Kernzonenplan Inventar der potenziell schützenswerten Bauten Beurteilung Baugesuche NP: Aussichtsutzpläne NP: Vorgaben für die Umgebung NP: Gestaltungsplanpflichten NP: Nutzungsanforderungen Projekte Studienauftrag 	<p>kurzfristig vorliegend</p> <p>andauernd</p> <p>kurzfristig</p> <p>kurzfristig</p> <p>mittelfristig</p> <p>kurzfristig</p> <p>mittel-/langfristig</p> <p>kurzfristig</p>
Wohnstandort	Bassersdorf bietet diverse attraktive Wohnformen für unterschiedliche Bedürfnisse. Es besteht ein gut ausgebautes Angebot für Einkauf, Arbeit, Freizeit, Begegnung und Erholung.	<ul style="list-style-type: none"> Siedlungsplan, verschiedene Wohngebiete, Dichtestufen Siedlungsplan, Zentrum und Bahnhof Siedlungsplan Gewerbe Siedlungsplan Sportanlagen Verkehrsplan Fuss- und Velowege Versorgungsplan 	<ul style="list-style-type: none"> NP: Zonenplan, Zonierung für diverse Wohnformen NP: Anpassung Arealüberbauungen (Verdichtung) Projekte Projekte GEP/GWP/Projekte 	<p>kurzfristig</p> <p>kurzfristig</p> <p>langfristig</p> <p>mittel-/langfristig</p> <p>mittel-/langfristig</p>
Der Wohnstandort Bassersdorf zeichnet sich aus durch seine zentrale Lage, seine gute verkehrliche Anbindung, attraktive Grünräume und ein funktionierendes Dorf- und Vereinsleben. Die unterschiedlichen Quartiere sollen sich unter Berücksichtigung ihrer vorhandenen Qualitäten differenziert entwickeln. Die Einwohnerzahl von Bassersdorf wächst in den bestehenden Bauzonen auf rund 13'000 EinwohnerInnen an. Das Einwohnerwachstum wird mit den bestehenden und geplanten Infrastrukturen abgestimmt. Mit einer späteren Entwicklung des Gebiets am Bahnhof durch künftige Generationen ergibt sich ein weiteres Potenzial von rund 3'000 EinwohnerInnen. Der für das Wachstum notwendige Wohnraum soll im bestehenden Siedlungsgebiet primär in gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Gebieten entstehen und das Wohnumfeld eine hohe Qualität aufweisen.	<ul style="list-style-type: none"> Siedlungsplan Entwicklungsgebiet 	<ul style="list-style-type: none"> Masterplan Bahnhof Süd – Grindel NP: Gestaltungsplanpflicht Projektentwicklung / Gestaltungsplan und Quartierplan 	<p>vorliegend</p> <p>kurzfristig</p> <p>mittel-/langfristig</p>	

Zielsetzung	Konkretisierung / Zusammenfassung der Zielsetzung	Festlegungen im kommunalen Richtplan	Umsetzung / Instrument (NP = Nutzungsplanung)	Priorität / Zeithorizont
<p>Arbeits- und Wirtschaftsstandort</p> <p>Die Standortgünstigkeit in unmittelbarer Nähe des Flughafens und der Wirtschaftszentren Zürich und Winterthur wird genutzt, um für die Einwohnerinnen von Bassersdorf attraktive und wertschöpfungsstarke Arbeitsplätze anzuziehen.</p> <p>Neben wissensintensiven Unternehmungen finden auch Gewerbe- und kleine Industriebetriebe Raum, um den lokalen und regionalen Markt mit ihren Produkten und Dienstleistungen versorgen zu können.</p> <p>Ein breites Angebot an Läden, Gastronomie und persönlichen Dienstleistungen trägt weiterhin zur Attraktivität als Wohn- und Wirtschaftsstandort bei.</p>	<p>Betriebe finden in Bassersdorf bedarfsgerechte Möglichkeiten für Gewerbeflächen in Arbeitsplatzgebieten und in Mischgebieten. Es sind hochwertige Betriebe mit einer hohen Arbeitsplatzdichte vorhanden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Siedlungsplan Nutzungsfläche • Siedlungsplan Entwicklungsgebiet und Potenzialgebiete • Siedlungsplan Gewerbe und Mischgebiete • Siedlungsplan Zentrum und Bahnhof 	<ul style="list-style-type: none"> - NP: unterschiedliche Zonenvorgaben - Masterplan Bahnhof Süd und Gebiet Grindel - NP: Gestaltungsplanpflicht - Prüfung einer späteren Einzonung - NP: unterschiedliche Zonenvorgaben - NP: Nutzungsvorgaben - NP: Gestaltungsplanpflicht - Beratung 	<ul style="list-style-type: none"> kurzfristig vorliegend kurzfristig langfristig kurzfristig mittel-/langfristig
<p>Ausgehend von den bestehenden Pflegeinstitutionen wird eine Stärkung des Gesundheitssektors angestrebt.</p> <p>Landwirtschaftsentwicklung</p> <p>Der attraktive Grünraum rund um Bassersdorf und Baltenswil bleibt für die Erholung zugänglich.</p> <p>Der Wald rund um Bassersdorf wird auch künftig so genutzt, wie dies heute der Fall ist – mit einem Nebeneinander von Erholung, Forst und Naturschutz.</p> <p>Die Landwirtschaft gehört zu Bassersdorf. Sie prägt auch künftig die Landschaft und erbringt neben der Produktion auch ökologische Leistungen und bietet Raum für Erholung.</p> <p>Die Vernetzung der unterschiedlichen Lebensräume wird verbessert.</p> <p>Der Landschaftsraum Eich wird im Rahmen der Erstellung des Brüttenertunnels (in den einzelnen Bauphasen und nach Fertigstellung) gemäss dem Masterplan aufgewertet.</p>	<p>Die Gemeinde Bassersdorf weist eine ökologisch wertvolle Landschaft auf. Die Landschaft ist für Erholungssuchende attraktiv und es sind genügend Flächen für die Land- und Forstwirtschaft gesichert.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Landschaftsplan • Verkehrsplan Fuss- und Velowege • Landschaftsplan Vernetzungskorridore • Hinweis im Landschaftsplan 	<ul style="list-style-type: none"> - Projekte - Projekte - Vernetzungsprojekt - Schutzgebiete - Projekte für Wege - Vitaparcours Projekte etc. - Projekte - Vernetzungsprojekt - Schutzgebiete - Masterplan Landschaftsraum Eich - Projekt 	<ul style="list-style-type: none"> mittel-/langfristig vorliegend vorliegend mittel-/langfristig mittel-/langfristig mittel-/langfristig vorliegend vorliegend mittel-/langfristig vorliegend langfristig

Zielsetzung	Konkretisierung / Zusammenfassung der Zielsetzung	Festlegungen im kommunalen Richtplan	Umsetzung / Instrument (NP = Nutzungsplanung)	Priorität / Zeithorizont
<p>Öffentlicher Verkehr</p> <p>Der öffentliche Verkehr ist eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr und entlastet die Strasse.</p> <p>Die Bevölkerung wird regelmässig über das attraktive Angebot des öffentlichen Verkehrs (Spezialaktionen, Angebote für vergünstigte Tageskarten, etc.) informiert.</p>	<p>- Verschiebung Modalsplit zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs und des öffentlichen Verkehrs (Zunahme ÖV-Anteil des Bimodalplits um rund 5 Prozentpunkte);</p> <p>- Giattalbahnen-Verlängerung weiterverfolgen</p> <p>- Attraktives Angebot, Takt Fahrplanstabilität aufrechterhalten</p> <p>- Bushaltestellen gut einbinden und ausbauen (Behindertengerechtigkeit)</p>	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsplan MIV/ÖV Verkehrsplan Fuss- und Velowege 	<ul style="list-style-type: none"> Antrag kantonaler Richtplan Fahrplanverfahren Projekte Merkblätter / Flyer 	<p>kurzfristig</p> <p>periodisch</p> <p>kurz- mittelfristig</p> <p>laufend</p>
<p>Strassen</p> <p>Der Verkehr in den Wohnquartieren wird so ausgestaltet, dass er die Wohnqualität möglichst nicht belastet. Der motorisierte Individualverkehr auf den Hauptachsen läuft innerorts flüssig und verträglich für die weiteren Benutzer des öffentlichen Raums.</p> <p>Die Planung und Überprüfungen der Voraussetzungen für die Option Verbindungsstrasse soll auf die Siedlungsentwicklung abgestimmt werden. Die Strasse trägt nach der Realisierung zu einer besseren Wohnqualität im Ortskern bei.</p>	<ul style="list-style-type: none"> MIV vermindern übermässige Verkehrsemissionen vermeiden Angemessene Temporegimes durchsetzen attraktive siedlungsorientierte Strassenräume schaffen 	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsplan MIV/ÖV 	<ul style="list-style-type: none"> NP: Parkplatzvorgaben NP: Verdichtung an gut erschlossener Lage NP: Autoarmes Wohnen ermöglichen Kontrollen Projekte (Betriebs und Gestaltungskonzepte) Projekt Verbindungsstrasse projektieren bei Bedarf (Verkehrssituation Zentrum) 	<p>kurzfristig</p> <p>kurz- mittelfristig</p> <p>kurzfristig</p> <p>laufend</p> <p>mittelfristig</p> <p>mittelfristig</p>
<p>Fuss- und Radwege</p> <p>Innerhalb der Gemeinde wird eine gute und sichere Vernetzung für den Fuss- und Veloverkehr angestrebt. Fuss-, Wander- und Schulwege werden möglichst unabhängig vom Strassennetz gesichert und die entsprechenden Netze laufend ergänzt. Bei allen Planungen und Bauvorhaben ist auf ein attraktives, dichtes und unabhängiges Wegnetz für Fussgänger zu achten.</p> <p>Der Veloverkehr soll als Alternative zum Auto aktiv gefördert werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> sichere Querungen schaffen (insb. Schulweg) Aussichtspunkte und Erholungsgebiete anbinden/erschliessen Durchgängigkeit bei privaten Bauvorhaben erwirken direkte sichere Routen fürs Velo schaffen Querungen klar und sicher anlegen genügend, gut ausgestattete Veloabstellanlagen vorsehen 	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsplan Fuss- und Velowege Verkehrsplan Fuss- und Velowege 	<ul style="list-style-type: none"> Projekte zusammen mit Strassenraumgestaltungen / mit dem Kanton Projekte Vorgaben in Gestaltungsplänen und bei Arealüberbauungen / Baubewilligungen Projekte Projekte mit dem Kanton NP: Anforderungen für Veloabstellplätze 	<p>situativ</p> <p>mittelfristig</p> <p>laufend</p> <p>mittelfristig</p> <p>situativ</p> <p>kurzfristig</p>

**Ziele der übergeordneten
Planungen stufengerecht
umgesetzt**

8.6 Übergeordnete Vorgaben

Einzelne Inhalte bedingen für ihre Umsetzung eine vorgängige Anpassung der regionalen Richtplanung (allfällige Umstrukturierung im Bereich Grindel) oder des kantonalen Richtplans (Potenzialgebiete Schützenwis/Eichenriet). In diesen Fällen wird dies im Bericht und Text jedoch entsprechend vermerkt. Bei diesen Inhalten sind zudem vorgängig weitergehende Überlegungen, Untersuchungen und Machbarkeitsstudien erforderlich, so dass die Inhalte derzeit lediglich informativen Charakter haben und der Koordination dienen.

Der kommunale Richtplan entspricht damit den Festlegungen des regionalen und kantonalen Richtplans. Die Ziele der übergeordneten Planungen werden stufengerecht umgesetzt.

9 MITWIRKUNG

9.1 Übersicht

Bisherige Mitwirkungsmöglichkeiten für die Bevölkerung

- Informationsveranstaltung zur Ergänzung der "entwicklungsstrategie bassersdorf 2030" vom 28.8.2019
- Planungssprechstunden am 3.9 und 9.9.2019
- Informationsanlass zur kommunalen Richtplanung vom 30.3.2021
- Öffentliche Auflage der Revisionsvorlage der kommunalen Richtplanung vom 9.4. bis am 8.6.2021
- Gemeindeversammlung Dezember 2021

9.2 1. Kantonale Vorprüfung

Vorprüfungsbericht vom 20. Juli 2020

Die Revisionsvorlage des kommunalen Richtplanes mit Datum vom 10. März 2020 wurde am 17. März 2020 dem Kanton zur Vorprüfung eingereicht.

Über die Haltung und die Anliegen des Kantons gibt der Vorprüfungsbericht vom 20. Juli 2020 Auskunft.

Aufgrund der Vorprüfung wurde in der Folge folgende Anpassungen vorgenommen:

Richtplankarte

- Die Darstellung der überkommunalen Festlegungen wurde überprüft und wo notwendig angepasst.
- Das kantonale Freihaltegebiet wird neu im Siedlungs- und Landschaftsplan abgebildet.
- Der Eintrag zur Hochleistungsstrasse zwischen Effretikon und Dietlikon in der Richtplankarte Verkehr I wurde entsprechend den übergeordneten Festlegungen umbenannt in "Ausbau Hochleistungsstrasse" und als geplant bezeichnet.
- In der Richtplankarte Verkehr I wurde die Signatur "Variante/zu prüfende Linienführung Schmalspurbahn" eingezeichnet.
- Die Veloverbindungen entlang der Bahngleise auf der Nordseite sowie auf dem Schinenwisensweg wurden neu als kommunale Veloverbindungen festgelegt.
- Es wurden die Querungsstellen über kommunale oder überkommunal festgelegte Strassenzüge im Plan ergänzt und der Richtplantext sowie der Bericht entsprechend angepasst und vertieft.
- Im Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen wurde die wasser-versorgungstechnischen Anlagen von überkommunaler Bedeutung ergänzt und die Transportleitungen als Informationsinhalt dargestellt.

Richtplantext

- Der Begriff "Langsamverkehr" wurde in allen Dokumenten durch "Fuss- und Veloverkehr" ersetzt.
- Die Festlegung "Rückfallebene Entwicklungsgebiet" wird gestrichen und das Gebiet Grindel wird neu nur noch als Informationsinhalt mit dem Namen "Entwicklungsgebiet 2. Priorität" im Siedlungs- und Landschaftsplan dargestellt und im Bericht erläutert.
- Im Richtplantext wurden bei den verschiedenen Gebietstypen in den Erläuterungen ergänzt, welche Nutzungsziffern ungefähr in der Nutzungsplanung festzulegen sind.
- Die regionalen Festlegungen Gebiet hoher baulicher Dichte wurden in einem separaten Abschnitt zur baulichen Dichte aufgeführt und es wurde begründet, wieso im kommunalen Richtplan das Hochhausgebiet nicht abgebildet wird.
- Bei den Prüfanträgen wurde festgehalten, dass die Gemeinde die Anträge bei der nächsten Revision des kantonalen Richtplans einreichen wird.
- Das regionale Mischgebiet wurde in den Abschnitten "Potenzialgebiete" und "Entwicklungsgebiet" als überkommunale Festlegung aufgeführt.
- Der Abschnitt zur siedlungsprägenden Freiraumfläche wurde mit einem Koordinationshinweis bezüglich der Archäologischen Zone ergänzt.
- Im Abschnitt zu den empfindlichen Siedlungsrandern wurde ergänzt, dass für Pflanzungen am Siedlungsrand vorwiegend standortgerechte einheimische Gehölze / Pflanzen verwendet werden sollen.
- Im Abschnitt zu den Freihaltegebieten wurde auf den Handlungsbedarf in Bezug auf das Betriebsgelände der KIBAG RE AG, welches innerhalb des kantonalen Freihaltegebiets liegt, hingewiesen.
- Der Abschnitt zur Gewässerrevitalisierung wurde präziser formuliert und mit einer Grafik zur Verortung der einzelnen Gewässerabschnitte ergänzt.
- Bei den Strassenzügen wurde ergänzt, dass die Verbindungsstrasse als zu prüfende langfristige Option im Informationsinhalt dargestellt wird und es wurde ergänzt, dass zwischen der Option Verbindungsstrasse und der kantonalen Landschaftsverbindung Nr. 27 ein Konflikt bestehen könnte. Zusätzlich wurden die Festlegungen nochmals überprüft und die Bezeichnungen der Strassenzüge – wo notwendig – angepasst.
- Im Abschnitt "Aufwertung Strassenraum" wurde ergänzt, dass die Umgestaltungen unter Berücksichtigung akustischer Prinzipien zu erfolgen hat. Zusätzlich wurde darauf hingewiesen, bei welchen Strassenzügen das Inventar der historischen Verkehrswege bei der Umgestaltung zu beachten ist.
- Die Formulierungsvorschläge des Kantons zur Grösse der Veloabstellplätze, Ladegelegenheit etc. wurden im Bericht und im Richtplantext übernommen.

Bericht

- Der Abschnitt zu den Bushaltestellen wurde mit einem Hinweis ergänzt, dass eine Kantenhöhe von 16cm nicht mehr akzeptiert wird und aufgezeigt, welche Bushaltestellen bereits über einen hindernisfreien Ein- und Ausstieg verfügen.
- Zusätzlich wurden im Richtplantext im Abschnitt "Bus" der Hinweis gemacht, dass das Verbundangebot durch den Verkehrsrat festgelegt wird und die Möglichkeiten zur Festlegung von Buslinien und Angebotsänderungen im Rahmen des Fahrplanverfahrens geprüft werden.
- Bei den öffentlichen Bauten und Anlagen wurden verschiedene Hinweise zur Bedürfnisabklärung und der Schulraumplanung gemacht. Zusätzlich wurde beim Fussballplatz und der Skatinganlage im Gebiet Acherwis festgehalten, dass diese gemäss Baudirektionsverfügung bis am 31. Dezember 2034 zurückzubauen sind.
- Die kurz-, mittel- und langfristigen Entwicklungsperspektiven werden im Bericht neu im Kapitel 4.4 dargelegt.
- Die Eignung des Entwicklungsgebiets Pöschen/Gmeindwisen als Gebiet für Mischnutzungen wird begründet. Zusätzlich werden die Mobilitätsziele beschrieben. Zusätzlich wird begründet, welchen Stellenwert die Öffnung einer Teilfläche im Grindel für Wohnnutzungen hat und die Eignung wird ebenfalls beschrieben. Ebenso werden die Kapazitätsreserven für Industrie- und Gewerbeflächen beschrieben.
- Der Bericht wurde mit weiteren Hinweisen zur Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ergänzt.
- Es wird dargelegt, dass das K10 Trasse für die langfristige Option einer Strasse offengehalten werden soll und bis dahin die bestehende Nutzung (Reservezone, Grünraum, Puffer zwischen Wohnen und Gewerbe) bestehen bleibt.
- Im Bericht wird erläutert, dass die Verlängerung der Buslinie 765 die bevorzugte Variante der Gemeinde ist, aber die Möglichkeiten mit der VBG und der ZV im Rahmen des Fahrplanverfahrens zu klären sind.
- Der Bericht werden die Festlegungen der Agglomerationsprogramme neu aufgelistet und der Abschnitt zum kantonalen Gesamtverkehrskonzept wurde vertieft.
- Die Mobilitätsziele des Entwicklungsgebiets Pöschen werden nun aufgezeigt.
- Der Richtplan wird mit dem Kapitel "Umsetzungshinweise" ergänzt, in welchem aufgezeigt wird, wie die im Bericht formulierten Ziele erreicht werden sollen und welche Festlegungen im kommunalen Richtplan bestehen. Die Ziele zur Siedlungs- und Landschaftsentwicklung wurden im Bericht zudem umformuliert.

Nicht beachtete Anliegen

Folgenden vom ARE empfohlenen Regelungen wird nicht entsprochen:

- In der Richtplankarte Siedlung und Landschaft ist die bevorzugte Linienführung Verbindungsstrasse anzupassen. Der Abschnitt westlich der Hardstrasse ist zu streichen.
> *Die Gemeinde Bassersdorf hält daher an der bevorzugten Linienführung für die Verbindungsstrasse zwischen Hardstrasse und Klotenerstrasse fest. Dies ist ein Informationsinhalt im Sinne einer Vororientierung für ein künftiges denkbare langfristiges Ziel. Im Sinne eines langfristigen Planungsinstrumentes sollte es der Gemeinde erlaubt sein, langfristige Vorstellungen und Ziele darzustellen, um eben auch die geforderte Abstimmung Siedlung- und Verkehr zu gewährleisten.*
Mit der Darstellung der Strasse im Siedlungsplan wird eine Aussage für die umliegende Nutzung und Siedlungsentwicklung gemacht (z. B. allfälliger Lärmschutzbedarf etc.). Aufgrund der fehlenden übergeordneten Festlegung kann die Gemeinde lediglich die Absicht als vororientierender Informationsinhalt darstellen oder eine kommunale Festlegung treffen. In Anbetracht der Langfristigkeit der Entwicklung Pöschen und des umliegenden Gebietes erscheint es jedoch nicht angemessen heute eine kommunale Sammelstrasse festzulegen.
- In der Legende der Richtplankarte Siedlung und Landschaft ist die Bezeichnung der Potenzialgebiete (Prüfantrag Verlagerung Siedlungsgebiet) anzupassen. Es ist zu verdeutlichen, dass die kommunale Stufe Adressat des Prüfauftrags ist.
> *Im Rahmen der vorliegenden kommunalen Richtplanung und der zwischenzeitlichen Masterplanung Bahnhof Süd – Grindel über die Gebiete Pöschen – Schützenwis Eichenriet wurde der Abtausch der Siedlungsflächen durch die Gemeinde bereits sehr detailliert geprüft und für zweckmässig befunden. Es handelt sich nicht um einen Prüfauftrag an den Kanton, sondern um einen Hinweis darauf, dass für die geprüfte Absicht der Gemeinde ein Antrag an den Kanton zu stellen ist (Prüfantrag) dies in der nächsten Revision des kantonalen Richtplanes zu prüfen und aufzunehmen. Aufgrund der nun vorliegenden Masterplanung wurde der Bericht mit den Erkenntnissen ergänzt und in der Karte werden dementsprechend die Ausdehnungen der Potenzialgebiete angepasst. Die Formulierung zum Prüfantrag wurde im Richtplantext ebenfalls angepasst. In der Richtplankarte wurde die Bezeichnung in der Legende aus den genannten Gründen unverändert belassen.*
- In der Richtplankarte Siedlung und Landschaft ist das Gebiet mit Prüfantrag Verlagerung Siedlungsgebiet für Gewerbe in der Bärwis zu streichen.
> *Durch die Einzonung der Bärwis (welche bei Zuweisung zum Siedlungsgebiet ca. ab 2025 möglich wäre) würde keine wesentliche „Ausdehnung der Arbeitsnutzungen“ entstehen, sondern es könnte die heute bereits bestehende Nutzung in der Reservezone gesichert*

werden. Im Rahmen der Einzonung könnte auch mit einer Gestaltungsplanpflicht bzw. einem Gestaltungsplan eine „Ausdehnung der Arbeitsnutzung“ verhindert und die Nutzung weitgehend auf den Bestand beschränkt werden. Die Gemeinde hat ein gewisses Interesse an der bestehenden Nutzung (Recycling). Aus diesen Gründen wird am Prüfantrag festgehalten und der Bericht wurde ergänzt und das Interesse der Gemeinde an der Nutzung dargelegt.

- Es sollen keine weiteren öffentlichen Parkplätze erstellt werden. Daher wird empfohlen, folgende Streichung vorzunehmen: «Die bestehenden kommunalen Anlagen sollen erhalten bleiben und nicht ~~oder nur unwesentlich~~ vergrössert werden.»
> *Es sind keine geplanten öffentlichen Parkplätze vorgesehen. Die bestehenden Anlagen müssen jedoch den Spielraum aufweisen, dass diese um ein paar Abstellplätze vergrössert oder bei Anpassungen / Umorganisationen mehr Plätze vorgesehen werden können (z.B. bei der Badi).*
- Insgesamt wird empfohlen, das kommunale Velonetz zwecks eines feinmaschigen kommunalen Velonetzes als Erschliessung zum grobmaschigem kantonalen Velonetz zu überprüfen.
> *Es ist ein kommunales Velowegnetz eingetragen, welches das kantonale Netz erschliesst/ergänzt. Aus Sicht der Gemeinde fehlen keine kommunalen Verbindungen. Das kommunale Netz wurde im Rahmen der Erarbeitung der kommunalen Richtplanung überprüft. Im Bericht werden sämtliche Netzergänzungen neu aufgezeigt.*
- Zum Schutz des Grund- und Trinkwassers ist das in der Grundwasserschutzzone S3 liegende Siedlungsgebiet Auenring im Richtplan nicht als Quartier mit hoher baulicher Dichte zu bezeichnen. Auf die Verdichtung des Siedlungsgebiets in Grundwasserschutzzonen ist zu verzichten.
> *Das Gebiet Auenring ist bestehend und überbaut. Die bereits bestehende hohe Dichte ist über einen Gestaltungsplan gesichert. Die festgelegte hohe bauliche Dichte ist zudem eine regionale Festlegung, welche die Gemeinde übernehmen muss. Aus diesen Gründen wurden keine Anpassungen vorgenommen.*

Vorprüfungsbericht vom 16. Juni 2021

9.3 2. Kantonale Vorprüfung

Die Revisionsvorlage des kommunalen Richtplanes mit Datum vom 24. Februar 2021 wurde am 29. März 2021 dem Kanton zur 2. Vorprüfung eingereicht.

Über die Haltung und die Anliegen des Kantons gibt der Vorprüfungsbericht vom 16. Juni 2021 Auskunft.

Aufgrund der Vorprüfung wurde in der Folge folgende Anpassungen vorgenommen:

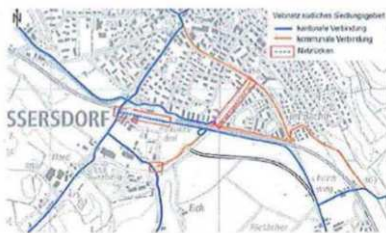


Abb.: Auszug Verkehrsstudie

- In der Richtplankarte wurden die Radwegverbindungen entlang der Zürichstrasse als kommunale Festlegungen aufgenommen. Im Bericht wurde ergänzt, dass die zukünftige Verbindung südlich der Bahnlinie voraussichtlich eine kantonale Verbindung sein wird. Entsprechend der Klärung mit dem Amt für Mobilität im Nachgang der zweiten Vorprüfung wird der Chileweg/Schinnenwisenswegs hingegen – entsprechend der Abmachung mit dem Amt für Verkehr in der Verkehrsstudie – als künftige überkommunale Verbindung dargestellt.
- Der Verlauf der bestehenden übergeordneten Wassertransportleitung wurde an die tatsächlichen Verhältnisse angepasst.
- Die Kapitel zu den Zielsetzungen – sowohl zum Verkehr als auch zur Siedlung und Landschaft – sind neu im Richtplantext integriert. Im Bericht wurden die Zielsetzungen nur noch zusammenfassend festgehalten und auf das entsprechende Kapitel im Richtplantext verwiesen.
- Die Modalsplitziele wurden auf Basis der Regionsvorgabe des Gesamtverkehrskonzepts (GVK) im allgemeinen, strategischen Ziel zum Verkehr im Richtplantext festgehalten. Im Bericht wurde darauf im Kapitel 5.1 im Abschnitt zum Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich (GVK) verwiesen.
- Die Bezeichnung "GlattalbahnPlus" wurde in allen Dokumenten durch die Bezeichnung "Glattalbahn-Verlängerung" ersetzt.
- Im Abschnitt "Öffentlicher Verkehr – Bushaltestellen" im Kapitel 5.3 wurden im Übersichtsplan über den Stand des hindernisfreien Ausbaus der Bushaltestellen die Namen der Bushaltestellen aufgeführt.
- Im Richtplantext wurden die Erläuterungen zu den Bushaltestellen folgendermassen angepasst bzw. ergänzt: "Zur Erreichung eines autonomen hindernisfreien Ein- und Ausstiegs ist eine Kantenhöhe von 22 cm erforderlich (16 cm werden in der Regel nicht mehr akzeptiert). Dies wird grundsätzlich angestrebt. Bei tieferen Kantenhöhen (10 cm oder 16 cm) kann der hindernisfreie Zugang in der Regel mit dem Einsatz von Rampen sichergestellt werden. Für einen autonomen Ein- und Ausstieg müssten die Bushaltestellen Talgüetli, Chlupfgasse, Bächli, Rietli und Baltenswil, welche an Staatsstrassen liegen, noch umgebaut werden."

- Im Richtplantext wurde die Aufzählung der zu revitalisierenden Gewässerabschnitte ergänzt, welche Abschnitte der kantonalen Revitalisierungsplanung ersten Priorität entsprechen und welche Abschnitte nicht Bestandteil der kantonalen Revitalisierungsplanung sind. Zusätzlich wurde festgehalten, dass im regionalen Richtplan definiert wurde, dass der Bachtobelbach ebenfalls in erster Priorität zu revitalisieren ist, obwohl dieser Abschnitt nicht Teil der kantonalen Revitalisierungsplanung ist.
- In Bezug auf die Gewässerrevitalisierungen wurde im Richtplantext ergänzt, bis wann die Revitalisierung der Gewässerabschnitte umgesetzt werden soll, da die Zuständigkeit für die Revitalisierung von kommunalen Gewässern bei der Gemeinde liegt. Bassersdorf hat für die aktuelle Revision der regionalen Richtplanung beantragt, dass als frühester Zeitpunkt 2025 festgelegt wird. Die Gemeinde sieht folgende Umsetzungshorizonte vor:
 - 1 Altbach / Auenbach 2031 in Abstimmung mit HWS im Ortskern (2. Priorität)
 - 2 Altbach / Auenbach Bahnhofstrasse bis Gemeindegrenze Kloten ab 2028 in Zusammenhang Umbau Bahnhof
 - 3 Birchwilerbach ab 2025 in Zusammenhang mit HWS
 - 4 Altbach oberhalb Untere Mühle ab 2025 in Zusammenhang mit HWS-Massnahmen
 - 5 Bachtobelbach ab 2025 in Zusammenhang mit HWS (2 – 5 1. Priorität)
- Es wurde ergänzt, dass im Abschnitt Altbach/Auenbach zwar der Hochwasserschutz wichtig ist, aber die Revitalisierung trotzdem im Vordergrund steht und nicht nur Hochwasserschutzmassnahmen umgesetzt werden sollen.
- Im Richtplantext wurde in der Abbildung zu den Gewässerrevitalisierungen die Bezeichnung der Signatur verbessert und die Signatur wird neu als "Gewässerrevitalisierung" bezeichnet.

Nicht beachtete Anliegen

Folgenden vom ARE empfohlenen Regelungen wird nicht entsprochen:

- Alle Inhalte von Richtplantext, -karten sowie Bericht nach Art. 47 RPV in Zusammenhang mit dem Eintrag "zu prüfende Linienführung Verbindungsstrasse" sind im Sinne der Erwägungen des kantonalen Entscheiders zu überarbeiten bzw. zu entfernen. Sofern an dieser Strassenführung im Richtplan festgehalten wird, ist diese zwingend als eine kommunale Strasse zu klassifizieren. Ohne diese Präzisierung kann die Festlegung nicht genehmigt werden.
> Es handelt sich nicht um einen Genehmigungsinhalt. Wie bereits nach der 1. Kantonalen Vorprüfung beschrieben wurde, hält die Gemeinde an der bevorzugten Linienführung für die Verbindungsstrasse zwischen Hardstrasse und Klotenerstrasse fest. Dies ist ein Informationsinhalt im Sinne einer Vororientierung für ein künftiges denkbares, langfristiges Ziel und damit lediglich Informationsinhalt welcher nicht genehmigt werden muss.
In der Korridorstudie heisst es „Aufgrund der Ergebnisse empfehlen wir die Südumfahrung kurz, sofern die Südentwicklung Bassersdorf weiterhin angestrebt wird. Die Südumfahrung kurz bedarf jedoch weitere Abklärungen bezüglich Grundwasserschutz. Aus umweltrechtlicher Sicht ist die Bewilligungsfähigkeit infrage gestellt. Ebenfalls muss in einem nächsten Schritt die Auswirkungen einer neuen Strasseninfrastruktur im Gebiet Grindel vertieft geprüft werden: Insbesondere die lärmrechtliche Situation sowie der Umgang mit der im kantonalen Richtplan eingetragenen Landschaftsverbinding Nr. 27. [...] Somit empfehlen wir die Variante Lückenschluss Süd als erste Etappe zur Südumfahrung kurz zu realisieren.“ Langfristig kann dementsprechend durchaus auch auf eine allfällige zweite Etappe – die Verbindungsstrasse – zurückgekommen werden.
Im Sinne eines langfristigen Planungsinstrumentes sollte es der Gemeinde erlaubt sein, langfristige Vorstellungen und Ziele darzustellen, um eben auch die geforderte Abstimmung Siedlung- und Verkehr zu gewährleisten. Aufgrund der fehlenden übergeordneten Festlegung kann die Gemeinde lediglich die Absicht als vororientierender Informationsinhalt darstellen oder eine kommunale Festlegung treffen.
In Anbetracht der Langfristigkeit der Entwicklung Pöschen und des umliegenden Gebietes erscheint es jedoch nicht angemessen, heute eine kommunale Sammelstrasse festzulegen, da die Machbarkeit, die Zweckmässigkeit sowie die Auswirkungen der Strasse nicht abschliessend geklärt sind. Über die Aufnahme der Strasse als kommunale Festlegung kann erst nach Vorliegen dieser zusätzlichen Informationen entschieden werden.
Im Bericht und im Richtplantext wurde nochmals deutlich hervorgehoben, dass der Kanton aktuell die Verlängerung der infolge des Baus des Brüttenertunnels zu verlegenden Baltenswilerstrasse ab der Zürichstrasse bis zur Klotenerstrasse nicht weiterverfolgt.

9.4 Öffentliche Auflage

Die Revisionsvorlage der kommunalen Richtplanung mit Datum vom 24. Februar 2021 wurde vom 9. April bis am 8. Juni 2021 während 60 Tagen öffentlich aufgelegt.

Sämtliche Einwendungen werden eingehend geprüft. Soweit sich die Gemeinde der Meinung der Einwender anschliessen kann, wurde dies durch eine entsprechende Korrektur der Planungsunterlagen berücksichtigt. Zu den Einwendungen wird mit einem Bericht zu den Einwendungen Stellung genommen.

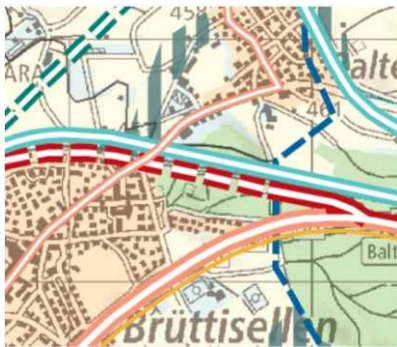
9.5 Anhörung

Während der öffentlichen Auflage fand die Anhörung der nach- und nebengeordneten Planungsträger, namentlich der Nachbargemeinden und der Region (ZPG), statt.

Die Revisionsvorlage der kommunalen Richtplanung vom 24.2.2021 wurde den Nachbargemeinden und der Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG) zur Anhörung unterbreitet.

Nachbargemeinden

Gemeinde Wangen-Brüttisellen



Stadt Kloten

Die Nachbargemeinden haben wie folgt Stellung genommen.

Die Gemeinde Brüttisellen hat beantragt, dass auf das Freihaltegebiet im Bereich Büel auf dem Gemeindegebiet Wangen-Brüttisellen verzichtet wird. Dies wird damit begründet, dass im Gebiet Büel die Trasseverlegung der SBB (Projekt Brüttener-Tunnel) und entlang der heutigen Bahnlinie die Glattalautobahn erstellt wird und daher die Festsetzung des Freihaltegebiets keinen Sinn macht.

Auf die Darstellung des Freihaltegebiets auf dem Gemeindegebiet von Wangen-Brüttisellen wird verzichtet. Allerdings handelt es sich hierbei nicht um eine kommunale Festlegung, sondern um eine Festlegung des kantonalen Richtplans. Das Freihaltegebiet behält daher für Wangen-Brüttisellen dennoch seine Gültigkeit.

Die Stadt Kloten hat auf die Erhebung von Einwendungen verzichtet, da die Revision des kommunalen Richtplans Bassersdorf die Interessen der Stadt Kloten nicht tangiert. Jedoch wurde angemerkt, dass in Bezug auf den zu prüfenden Informationsinhalt der Südumfahrung von Bassersdorf der Nachweis der Rechtmässigkeit, Zweckmässigkeit und Angemessenheit noch zu erbringen ist. Dies wird von der Gemeinde Bassersdorf zur Kenntnis genommen.

Gemeinde Dietlikon

Die Gemeinde Dietlikon beantragt die Streichung der zu prüfenden Linienführung einer Schmalspurbahn (Glattalbahn-Verlängerung) nach Dietlikon.

Da es sich bei der zu prüfenden Linienführung einer Schmalspurbahn um eine übergeordnete Festlegung aus dem kantonalen Richtplan handelt und die Darstellung dieses Inhalts im Rahmen der 1. kantonalen Vorprüfung auch gefordert wurde, kann die Gemeinde Bassersdorf den Antrag nicht berücksichtigen.

Gemeinde Nürensdorf

Die Gemeinde Nürensdorf hat auf Anträge verzichtet und die Vorlage in zustimmendem Sinne zur Kenntnis genommen.

Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG)

Die Region hat eine umfassende Stellungnahme abgegeben, jedoch keine Anträge gestellt.

9.6 Festsetzung und Genehmigung

Festsetzung durch die Gemeindeversammlung

Die Revision der kommunalen Richtplanung wurde am 9. Dezember 2021 durch die Gemeindeversammlung festgesetzt.

Kantonale Genehmigung

Die Revision der kommunalen Richtplanung wird mit der kantonalen Genehmigung für die Behörden verbindlich. Sie entfaltet noch keine Rechtswirkung für die Grundeigentümer.